

Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz)

BSWAG

Ausfertigungsdatum: 15.11.1993

Vollzitat:

"Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 224) geändert worden ist"

Stand: Zuletzt geändert durch Art. 1 G v. 3.7.2024 I Nr. 224

Fußnote

(+++ Textnachweis ab: 25.11.1993 +++)

(+++ Zur Anwendung vgl. § 11a +++)

§ 1 Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes

(1) Das Schienenwegenetz der Eisenbahnen des Bundes wird nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ausgebaut, der diesem Gesetz als Anlage beigefügt ist.

(2) Die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan ist für die Planfeststellung nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes verbindlich.

(3) Der Bau oder die Änderung eines Bundesschienenweges, der fest disponiert ist oder für den der Bedarfsplan einen Vordringlichen Bedarf feststellt, liegt im überragenden öffentlichen Interesse. Im überragenden öffentlichen Interesse liegen auch folgende Vorhaben und Maßnahmen in Bezug auf die Bundesschienenwege:

1. Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Schienenpersonennahverkehr, deren Finanzierung ganz oder teilweise mit Mitteln auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes erfolgt,
2. Vorhaben, die in Anlage 4 Abschnitt 2 und Anlage 5 Abschnitt 2 zum Investitionsgesetz Kohleregionen vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1795) bezeichnet sind,
3. mehrere Schienenwegabschnitte übergreifende Maßnahmen zur Änderung, Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung von Betriebsanlagen, die mindestens einen nach § 55 Absatz 1 Satz 1 des Eisenbahnregulierungsgesetzes als überlastet erklärten Schienenweg umfassen sowie
4. Maßnahmen zur Digitalisierung von Schienenwegen und Schienenknoten, priorisiert Schienenkorridoren des transeuropäischen Verkehrsnetzes, soweit das Unionsrecht eine Pflicht zur durchgehenden Ausrüstung der Schienenverkehrsinfrastruktur des Kernnetzes mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem vorschreibt.

§ 2 Bedarfsplan, Einzelmaßnahmen

(1) Der Ausbau erfolgt nach Stufen, die im Bedarfsplan vorgesehen sind, und nach Maßgabe der §§ 8 bis 11.

(2) Einzelne Baumaßnahmen, die nicht in den Bedarfsplan aufgenommen worden sind, bleiben unberührt; sie sind auf die Baumaßnahmen abzustimmen, die auf der Grundlage des Bedarfsplans ausgeführt werden sollen.

§ 3 Gegenstand des Bedarfsplans

(1) In den Bedarfsplan sollen insbesondere aufgenommen werden Schienenverkehrsstrecken des Fern- und Nahverkehrs, Schienenverkehrsknoten und Schienenverkehrsanlagen, die dem kombinierten Verkehr Schiene/Straße/Wasserstraße sowie der direkten Verknüpfung von Fernverkehrsstrecken mit internationalen Verkehrsflughäfen dienen. Zu den Ausbaumaßnahmen können auch Maßnahmen zur Elektrifizierung an bestehenden Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes gehören.

(2) Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege und die entsprechenden Pläne für andere Verkehrsträger sind im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung aufeinander abzustimmen. Hierbei sind auch Ausbaupläne für den europäischen Eisenbahnverkehr und kombinierten Verkehr, Belange des Umweltschutzes und Zielsetzungen der Raumplanung angemessen zu berücksichtigen.

(3) Für Maßnahmen, die der Erhöhung der Netzresilienz bei einem Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege dienen, hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr die Modalitäten für das anzuwendende Verfahren des Nachweises der Wirtschaftlichkeit festzulegen.

§ 4 Überprüfung des Bedarfs

(1) Spätestens nach Ablauf von jeweils fünf Jahren prüft das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ob der Bedarfsplan der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Die Anpassung und Aufstellung erfolgen durch Gesetz.

(2) Das Gesetz zur Förderung der Stabilität und des Wachstums der Wirtschaft vom 8. Juni 1967 (BGBl. I S. 582) bleibt unberührt.

§ 5 Planungszeitraum

Zur Verwirklichung des Ausbaus nach dem Bedarfsplan stellt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr Fünfjahrespläne auf. Die Fünfjahrespläne bilden die Grundlage für die Aufstellung von Ausbauplänen für die Bundesschienenwege.

§ 6 Unvorhergesehener Bedarf

Soweit ein unvorhergesehener Verkehrsbedarf insbesondere auf Grund einer Änderung der Verkehrsstruktur es erfordert, können die Ausbaupläne im Einzelfall auch Maßnahmen enthalten, die nicht dem Bedarfsplan entsprechen.

§ 7 Berichtspflicht

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr berichtet dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Ausbaus des Schienenwegenetzes nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

§ 8 Investitionen

(1) Der Bund finanziert Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Die Investitionen umfassen Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes nach Maßgabe dieses Gesetzes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

(2) Von den Mitteln sind zwanzig vom Hundert für Investitionen in Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen, zu verwenden. Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft stimmt diese Maßnahme mit dem jeweiligen Bundesland ab.

(3) Die Finanzierung nach § 11 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), das zuletzt durch Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, sowie eine Förderung von Investitionen in die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes durch andere Gebietskörperschaften oder Dritte bleiben unberührt.

(4) Die Eisenbahnen des Bundes tragen Kosten der Unterhaltung und Instandhaltung ihrer Schienenwege. Der Bund kann sich an den in Satz 1 bezeichneten Kosten nach Maßgabe der §§ 11a und 11b beteiligen.

(5) Schienenwege im Sinne dieses Gesetzes sind die Schienenwege von Eisenbahnen einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen, deren Bau oder Änderung grundsätzlich Gegenstand einer Planfeststellung nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396) sein können (Betriebsanlagen der Eisenbahn). Zu den Schienenwegen im Sinne von Satz 1 zählen auch Anlagen für die Abstellung und die Bereitstellung von Schienenfahrzeugen, für die Zugbildung und für den Güterumschlag sowie dem Schienenpersonenverkehr dienende Empfangsgebäude der Personenbahnhöfe.

(5a) Ausschließlich kommerziell genutzte Teile von Empfangsgebäuden können nicht finanziert werden.

(6) Die Absätze 1 bis 4 gelten entsprechend für ortsfeste Betriebsleitsysteme, die die Kapazität der Schienenwege steigern und andere aufwendigere Investitionen in diese ersetzen oder vermeiden.

§ 9 Finanzierung und Baudurchführung

Die Durchführung der in den Bedarfsplan aufgenommenen Baumaßnahmen sowie deren Finanzierung bedürfen einer Vereinbarung zwischen den Eisenbahnen des Bundes, deren Schienenwege gebaut oder ausgebaut werden sollen, und denjenigen Gebietskörperschaften oder Dritten, die den Bau oder Ausbau ganz oder teilweise finanzieren. Die Vereinbarung ist, auf Antrag eines der Beteiligten unter Hinzuziehung eines Wirtschaftsprüfers oder einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, frühestens nach sieben Jahren daraufhin zu überprüfen, ob und in welchem Ausmaß sich das unternehmerische Interesse der Eisenbahnen des Bundes an den Investitionen verändert hat. Die Kosten trägt der Antragsteller. Haben sich die Verhältnisse, die für den Inhalt der Vereinbarung maßgebend gewesen sind, seit Abschluß des Vertrages so wesentlich geändert, daß einer Vertragspartei das Festhalten an der ursprünglich vereinbarten Regelung nicht zuzumuten ist, so kann diese Vertragspartei eine Anpassung der Vereinbarung an die geänderten Verhältnisse verlangen.

§ 9a Rückzahlung von Investitionsmitteln des Bundes

(1) Soweit die Eisenbahnen des Bundes vom Bund finanzierte Schienenwege im Sinne des § 8 Abs. 5 stilllegen, zweckentfremden, nicht betriebsbereit vorhalten oder auf andere Eisenbahninfrastrukturbetreiber übertragen, sind die gewährten Bundesmittel vom Empfänger, anteilig im Verhältnis von tatsächlicher Nutzungszeit zu technisch möglicher und üblicher Nutzungszeit, an den Bund zurückzuzahlen. Die technisch mögliche und übliche Nutzungszeit wird in der Vereinbarung nach § 9 Satz 1 zwischen den Eisenbahnen des Bundes und dem Bund festgelegt.

(2) Die Rückzahlungspflicht nach Absatz 1 Satz 1 entfällt im Fall der Übertragung der Schienenwege auf einen anderen Infrastrukturbetreiber, wenn

1. der übernehmende Infrastrukturbetreiber den Betrieb, den Bau und die Unterhaltung der Schienenwege übernimmt und
2. er gewährleistet, dass die ihm übertragenen Schienenwege langfristig, mindestens jedoch bis zum Ende der möglichen und üblichen Nutzungszeit der vom Bund finanzierten Anlagen als öffentliche Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 3 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes betrieben werden.

Unterschreitet der übernehmende Infrastrukturbetreiber diese Nutzungszeit, ist er dem Bund anteilig zur Erstattung der nach Absatz 1 fälligen Rückzahlungen verpflichtet.

(3) Soweit der übernehmende Infrastrukturbetreiber für die Übernahme der Infrastruktur ein Entgelt an die Eisenbahnen des Bundes zu entrichten hat, steht dieses Entgelt bis zur Höhe der nach Absatz 1 bei Stilllegung, Zweckentfremdung oder Nichtbetriebsbereithalten der Infrastruktur zurückzuzahlenden Bundesmittel dem Bund zu. Ist die übertragene Infrastruktur mit zinslosen Darlehen des Bundes finanziert, haben die beteiligten Eisenbahnen des Bundes und der übernehmende Infrastrukturbetreiber gesamtschuldnerisch die Darlehenstilgung zu gewährleisten. In diesem Fall steht das zwischen den Eisenbahnen des Bundes und dem übernehmenden Infrastrukturbetreiber vereinbarte Nutzungsentgelt dem Bund nicht zu.

(4) Eine zukünftige Förderung eines einmal abgegebenen Schienenweges durch den Bund ist nach diesem Gesetz ausgeschlossen, soweit für den Schienenweg der Bedarf nicht nach § 1 festgestellt und der Schienenweg von den Eisenbahnen des Bundes betrieben wird. Die Anwendung des Absatzes 2 ist ausgeschlossen, wenn die Verwendung der Fördermittel des Bundes durch die Eisenbahnen des Bundes mit dem Ziel erfolgt ist, die Schienenwege an andere Eisenbahninfrastrukturbetreiber zu übertragen.

§ 10 Mitfinanzierung durch die Eisenbahn

(1) Hat der Bund den Bau oder Ausbau von Schienenwegen einer Eisenbahn des Bundes auf Antrag und im Interesse dieser Eisenbahn in den Bedarfsplan aufgenommen, leistet diese Zahlungen an den Bund mindestens in Höhe der jährlichen Abschreibungen auf den vom Bund nach § 8 Abs. 1 finanzierten Schienenweg. Liegt diese Baumaßnahme nicht oder nur zum Teil im unternehmerischen Interesse, kann in der nach § 9 Satz 1 zu schließenden Vereinbarung auch festgelegt werden, daß sich die Zahlungen an den Bund in Höhe der Abschreibungen nur auf einen Teilbetrag der Investitionssumme beziehen, oder der Bund einen Baukostenzuschuß in entsprechender Höhe gewährt.

(2) Absatz 1 gilt entsprechend für Vereinbarungen zwischen anderen Gebietskörperschaften oder Dritten und den Eisenbahnen des Bundes.

§ 11 Ersatzinvestitionen

(1) Ersatzinvestitionen werden nicht in den Bedarfsplan aufgenommen.

(2) Für die Finanzierung und Baudurchführung der Ersatzinvestitionen gelten die §§ 9, 9a und 10 entsprechend.

§ 11a Optionale Finanzierung durch den Bund

(1) Der Bund kann sich an den Kosten für einmalig anfallenden Aufwand beteiligen, der mit dem verfolgten Zweck einer Finanzierung im Zusammenhang steht; ein rein zeitlicher oder örtlicher Zusammenhang reicht hierfür nicht aus.

(2) Der Bund kann sich an den Kosten der Unterhaltung und Instandhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes beteiligen.

(3) Der Bund kann sich an den Kosten für bauliche Maßnahmen beteiligen, die aufgrund baurechtlicher oder eisenbahnrechtlicher Anforderungen an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes notwendig sind.

(4) Der Bund kann sich im Rahmen der Digitalisierung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes an den folgenden infrastruktur- und fahrzeugseitigen Kosten beteiligen:

1. Kosten für die infrastruktur- und fahrzeugseitige Ausrüstung auf dem übergeordneten Netz im Sinne von § 2b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes mit Betriebsleitsystemen, Kommunikationssystemen, Kapazitätsmanagementsystemen und Verkehrsmanagementsystemen, die
 - a) die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs gewährleisten,
 - b) die Kapazität der Schienenwege steuern oder steigern oder
 - c) andere aufwendigere Investitionen in diese vermeiden;
2. Kosten für infrastruktur- und fahrzeugseitige IT-Leistungen, inklusive Entwicklungs- und Zulassungsleistungen, soweit diese im unmittelbaren Zusammenhang mit den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes stehen und nicht die Kosten für reine Forschungsleistungen und Entwicklungsleistungen ohne unmittelbaren Bezug zur jeweiligen IT-Leistung beinhalten.

Satz 1 gilt nur für Fahrzeuge, die das übergeordnete Netz befahren. Die Förderung der Ausrüstung von Neufahrzeugen nach Satz 1 ist ausgeschlossen. Der Bund kann die Kosten der Ausrüstung von Vorserienfahrzeugen („First of Class“) bis zu 90 Prozent und der Ausrüstung von Serienfahrzeugen bis zu 60 Prozent finanzieren, sofern dafür die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen. Die Einzelheiten sind vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr in einer Förderrichtlinie zu regeln. In dieser sind Anreize für die zügige Ausrüstung von Vorserienfahrzeugen aufzunehmen. Diese Förderrichtlinie wird zum 31. Dezember 2028 vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Hinblick auf ihre Zielerreichung und die Höhe der Förderung evaluiert. § 11b Absatz 1, 2, 4 und 5 findet auf diesen Absatz keine Anwendung.

(5) Der Bund kann sich an den Kosten für die Instandhaltung von Anlagen zur Herstellung von Barrierefreiheit an Verkehrsstationen oder für freiwillige Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes beteiligen, soweit die Errichtung solcher Anlagen oder die Durchführung solcher Maßnahmen

1. auf Initiative des Bundes und ohne Mitbestimmung der Länder erfolgt ist und
2. vom Bund ganz oder teilweise finanziert worden sind.

(6) Werden Ersatzinvestitionen bei Verkehrsstationen vorgenommen, kann der Bund diese auch dann finanzieren, wenn durch die Ersatzinvestitionen die Verkehrsstationen für den zukünftigen verkehrlichen Bedarf ertüchtigt werden. Dabei ist die Überprüfung nach § 4 Absatz 1 zu berücksichtigen.

(7) Die Eisenbahnen des Bundes haben die für das Bestandsnetz zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel für Generalsanierungen der insbesondere in § 11c Absatz 2 Satz 1 benannten Hochleistungskorridore und für die Erhaltung, Erneuerung und Digitalisierung der übrigen Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes einzusetzen.

(8) Die operative Steuerung des infrastruktur- und fahrzeugseitigen Rollouts der Digitalisierung der Schiene nach Absatz 4 erfolgt durch eine Koordinierungsstelle. Diese wird in Zusammenarbeit der betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Eisenbahnen des Bundes, Länder und Aufgabenträger errichtet und betrieben. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr unterstützt die Arbeit der Koordinierungsstelle.

§ 11b Finanzierungsvorbehalte; Ablösung einer Vorfinanzierung

- (1) Für die Finanzierung und Durchführung der in § 11a genannten Maßnahmen gilt § 9 entsprechend. In der Vereinbarung ist auch zu regeln, unter welchen Voraussetzungen und in welcher Höhe eine Rückzahlungspflicht besteht, wenn einer der in § 9a Absatz 1 geregelten Tatbestände eintritt.
- (2) Eine Finanzierung des Bundes nach § 11a bedarf einer besonderen Begründung. In der Vereinbarung nach § 9 ist darzulegen, dass diese Voraussetzung erfüllt ist.
- (3) Eine Finanzierung des Bundes nach § 11a darf jeweils nur dann erfolgen, sofern dafür die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen.
- (4) Eine Finanzierung des Bundes nach § 11a setzt voraus, dass die zu finanzierenden Kosten nicht bereits durch anderweitige und zum Einsatz für die jeweiligen Maßnahmen bestimmte Einnahmen oder Mittelzuflüsse gedeckt sind. Soweit für Maßnahmen, für welche der Bund nach § 11a die Finanzierung übernehmen kann, anderweitige öffentliche Fördermöglichkeiten zur Verfügung stehen, sollen die Eisenbahnen des Bundes diese vorrangig vor einer Finanzierung des Bundes nach diesem Gesetz in Anspruch nehmen; die Eisenbahnen des Bundes haben dem Bund auf Anforderung das Ergebnis ihrer Prüfung, inwieweit solche Fördermöglichkeiten bestehen, darzulegen.
- (5) Eine Finanzierung des Bundes nach § 11a setzt ferner voraus, dass die nach Absatz 1 zu schließende Vereinbarung nach dem 9. Juli 2024 abgeschlossen worden ist. Soweit Ausgaben ab dem 1. Januar 2023 durch die Eisenbahnen des Bundes getätigt worden sind, die zu diesem Zeitpunkt auf Grundlage dieses Gesetzes noch nicht finanzierungsfähig waren, ist eine Ablösung der Vorfinanzierung zudem nur möglich, soweit der konkrete Finanzierungsbedarf bis zum 31. Dezember 2024 mitgeteilt wird und die sonstigen zuwendungsrechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Die Entscheidung liegt im Ermessen des Bundes.

Fußnote

(+++ § 11b: Zur Anwendung vgl. § 11a Abs. 4 +++)

§ 11c Generalsanierung Hochleistungskorridore

- (1) Das Konzept der Generalsanierung von Hochleistungskorridoren der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes hat das Vorziehen und die Bündelung von Instandhaltungsmaßnahmen, Ersatzinvestitionen und weiteren investiven Maßnahmen während einer einmaligen, mehrmonatigen Vollsperrung vorzusehen. Das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Eisenbahnen des Bundes kann in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr von der einmaligen, mehrmonatigen Vollsperrung gemäß Satz 1 abweichen.
- (2) Hochleistungskorridore im Sinne von Absatz 1 Satz 1 sind insbesondere:
1. Frankfurt am Main — Mannheim;
 2. Emmerich — Oberhausen;
 3. Hamburg — Berlin/Spandau;
 4. Köln — Hagen;
 5. Nürnberg-Reichswald — Regensburg;
 6. Obertraubling — Passau;
 7. Troisdorf — Koblenz;
 8. Koblenz — Wiesbaden;
 9. Frankfurt am Main — Heidelberg;
 10. München-Ost — Rosenheim;

11. Berlin — Lehrte;
12. Bremen — Bremerhaven;
13. Rosenheim — Salzburg;
14. Köln - Dortmund — Hamm;
15. Hamburg — Lübeck;
16. Hamburg-Harburg — Bremen;
17. Hürth-Kalscheuren — Koblenz;
18. Koblenz — Mainz;
19. Würzburg — Nürnberg;
20. Hagen — Hamm;
21. Uelzen — Stendal;
22. Stendal — Magdeburg;
23. Nordstemmen — Göttingen;
24. Bebra — Fulda;
25. Lehrte — Groß-Gleidingen;
26. Hamburg — Hannover;
27. Köln — Aachen/Aachen-Süd — Grenze;
28. Bremen/Rotenburg — Wunstorf;
29. Forbach — Ludwigshafen;
30. Stuttgart — Ulm;
31. Erfurt — Bebra;
32. Weddel — Magdeburg;
33. Bremen — Osnabrück;
34. Osnabrück — Münster;
35. Kassel — Gießen — Friedberg;
36. Würzburg — Treuchtlingen;
37. Münster — Recklinghausen-Süd;
38. Wunstorf — Minden;
39. Ulm — Augsburg;
40. Mannheim — Karlsruhe;
41. Flensburg — Hamburg (nach Fertigstellung der Hinterlandanbindung Fehmarnbeltquerung).

(3) Die durch die Generalsanierung verursachten Kosten eines hochwertigen straßengebundenen Ersatzes von Schienenpersonennahverkehren sind bei erstmaliger vollständiger Durchführung einer Generalsanierung eines Hochleistungskorridors in Vollsperrung nach Maßgabe des Absatzes 5 zu finanzieren.

(4) Das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Eisenbahnen des Bundes hat gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt begründet darzulegen, wie hoch die Kosten des in Absatz 3 bezeichneten Ersatzverkehrs in Folge einer Generalsanierung eines Hochleistungskorridors sind. Das Nachweis- und Berechnungsverfahren sind mit dem Eisenbahn-Bundesamt abzustimmen. Das Eisenbahn-Bundesamt stellt die Kosten dem Grunde und der Höhe nach fest.

(5) Die Länder haben die nach Absatz 4 festgestellten Kosten des Ersatzes von Schienenpersonennahverkehren in der Höhe von 50 Prozent zu tragen. Den verbleibenden Anteil haben der Bund in Höhe von 40 Prozent und das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Eisenbahnen des Bundes in Höhe von 10 Prozent zu tragen. Der Bund hat den auf den Bund entfallenden Kostenanteil dem zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Eisenbahnen des Bundes zu erstatten.

(6) Die Länder können bestimmen, zur Aufrechterhaltung des Schienenpersonennahverkehrs während der in Absatz 1 geregelten Vollsperrungen im Rahmen der Generalsanierung anstelle von straßengebundenen Ersatzverkehren schienengebundene Ersatzverkehre erbringen zu lassen. Sofern ein Land hiervon Gebrauch macht, kann eine Kostenteilung entsprechend Absatz 5 erfolgen, wenn das Land seine Entscheidung spätestens neun Monate vor Beginn der Generalsanierung dem Eisenbahn-Bundesamt gegenüber schriftlich angezeigt hat. Die für schienengebundene Ersatzverkehre anrechenbaren Kosten sind auf die gemäß Absatz 4 dargelegten Kosten begrenzt. Die Abrechnung dieser Kosten erfolgt einmalig anhand eines mit dem Eisenbahn-Bundesamt abzustimmenden Nachweis- und Berechnungsverfahrens. Eine Beteiligung des Bundes und des Eisenbahninfrastrukturunternehmens der Eisenbahnen des Bundes erfolgt vorbehaltlich einer einheitlichen Entscheidung für straßengebundenen oder schienengebundenen Ersatzverkehr je Generalsanierung.

(7) Zum 31. Dezember 2028 erfolgt eine Evaluierung des in den Absätzen 3 bis 6 beschriebenen Verfahrens.

§ 12 Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Anlage (zu § 1 Absatz 1) Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

(Fundstelle: BGBl. 2023 I Nr. 409, S. 23 - 26)

Abschnitt 1

Laufende und fest disponierte Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs¹

Lfd. Nr.	Vorhaben
1	Maßnahmen mit einem Restvolumen < 50 Mio. Euro
2	ABS Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund
3	ABS Berlin – Dresden
4	ABS/NBS Nürnberg – Erfurt
5	ABS/NBS Leipzig – Dresden
6	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden
7	ABS Berlin – Frankfurt (Oder) – Grenze D/PL
8	ABS Köln – Aachen
9	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken, ABS Kehl – Appenweier
10	ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg
11	ABS/NBS München – Mühldorf – Freilassing – Grenze D/A / – Simbach – Grenze D/A
12	Ausbau von Knoten (Berlin, Dresden, Erfurt, Halle/Leipzig, Magdeburg)
13	ABS Oldenburg – Wilhelmshaven
14	ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen
15	ABS München – Lindau – Grenze D/A
16	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe (2. Stufe)

Abschnitt 2

Neue Vorhaben

Unterabschnitt 1

Vordringlicher Bedarf (VB-E (in Fettdruck) u. VB)¹

Lfd. Nr.	Vorhaben
1	Projektbündel 1: ABS Berlin – Wittenberge – Hamburg, ABS Berlin – Rostock
2	Projektbündel 2: ABS/NBS Hannover – Hamburg
3	Projektbündel 3: ABS Bremerhaven – Bremen – Langwedel – Uelzen, ABS Magdeburg – Stendal – Uelzen ² , ABS Magdeburg – Halle, ABS Wunstorf – Verden – Rotenburg, ABS Minden – Nienburg, ABS Elze – Hameln, ABS Lehrte – Braunschweig – Magdeburg – Roßlau – Falkenberg, ABS Sandersleben – Halle
4	Projektbündel 4: ABS/NBS Frankfurt am Main – Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg- Ingolstadt – München ³
5	Projektbündel 5: ABS/NBS Hanau/Gießen – Fulda, ABS/NBS Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – Fulda
6	Projektbündel 6: ABS Dortmund/Köln – Frankfurt am Main, ABS/NBS Mainz – Frankfurt am Main, ABS/NBS Frankfurt am Main – Mannheim, ABS/NBS Mannheim – Karlsruhe, ABS/NBS Mannheim – Stuttgart – Ulm, ABS/NBS München – Augsburg – Ulm, ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau
7	Projektbündel 7: ABS/NBS Karlsruhe – Basel, ABS Appenweier – Kehl – Grenze D/F
8	Projektbündel 8: ABS/NBS Dortmund – Hamm, ABS/NBS Hannover – Bielefeld – Hamm, ABS Berlin – Hannover
9	Projektbündel 9: ABS München – Landshut – Obertraubling – Regensburg – Marktredwitz – Hof, ABS Mühldorf – Landshut, ABS Nürnberg – Schwandorf – Furth im Wald – Grenze D/CZ
10	Projektbündel 10: ABS Oldenburg – Bremen, ABS Oldenburg – Emden
11	Projektbündel 11: ABS Regensburg – Ingolstadt – Donauwörth – Ulm
12	ABS Ulm – Friedrichshafen – Lindau
13	ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A
14	ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden ⁴
15	ABS Nürnberg – Passau
16	ABS/NBS Paderborn – Halle
17	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze D/CZ
18	ABS Köln – Düsseldorf – Dortmund/Münster⁵
19	ABS Angermünde – Grenze D/PL
20	ABS/NBS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH
21	Projekte des Potentiellen Bedarfs (Streckenmaßnahmen)
22	Großknoten (Frankfurt, Hamburg⁶, Hannover, Köln, Mannheim, München)
23	Knoten (Aachen, Leipzig)
24	ABS Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen ⁷
25	ABS Augsburg – Donauwörth
26	ABS Gotha – Leinefelde
27	ABS Stuttgart – Nürnberg
28	ABS Landshut – Plattling
29	ABS Lübeck – Schwerin/Büchen – Lüneburg
30	ABS Weimar – Gera – Gößnitz

Lfd. Nr.	Vorhaben
31	ABS Niebüll – Klanxbüll – Westerland
32	NBS Dresden – Grenze D/CZ
33	ABS Cuxhaven – Stade
34	ABS Münster – Lünen
35	ABS Leipzig – Chemnitz
36	ABS Itzehoe – Wilster – Brunsbüttel
37	ABS Berlin – Angermünde – Pasewalk – Stralsund – Sassnitz
38	Überholgleise für 740m-Züge
39	Bahnhof Fangschleuse
40	Projekte des Potenziellen Bedarfs (weitere Knoten, mikroskopische Maßnahmen)
41	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe

Unterabschnitt 2

Vorhaben des Potenziellen Bedarfs, die in den Vordringlichen Bedarf (VB) aufsteigen können. Sobald nachgewiesen ist, dass diese Projekte die Kriterien für die Aufnahme in den VB erfüllen, werden sie in den VB aufgenommen.

Lfd. Nr.	Vorhaben
1	ABS Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg – Verden
2	Korridor Mittelrhein: Zielnetz II
3	ABS Grenze D/NL – Bad Bentheim – Löhne
4	ABS Nürnberg – Weiden – Hof/Schirnding – Grenze D/CZ
5	ABS Hochstadt-Marktzeuln – Hof/Nürnberg – Bayreuth – Neuenmarkt-Wirsberg
6	ABS Cottbus – Görlitz
7	ABS Dresden – Görlitz – Grenze D/PL
8	ABS Gruiten – Wuppertal – Schwelm
9	ABS Ludwigshafen – Saarbrücken – Grenze D/F
10	NBS Rheydter Kurve
11	ABS Köln – Aachen
12	ABS Berlin – Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund
13	ABS Koblenz – Mainz
14	ABS Cottbus – Forst (Lausitz) – Grenze D/PL
15	Weitere Streckenmaßnahmen zur Engpassauflösung
16	Weitere Knotenmaßnahmen, mikroskopische Maßnahmen
17	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe
18	ABS/NBS Ingolstadt – München mit Anbindung Flughafen München
19	ABS Berlin – Müncheberg – Grenze D/PL
20	ABS Oldenburg – Osnabrück
21	ABS Hockeroda – Blankenstein – Marxgrün
22	ABS/NBS Ducherow – Usedom – Seebad Heringsdorf/Swinoujście

Lfd. Nr.	Vorhaben
23	Knoten Berlin
24	ABS Bingen – Hochspeyer, Neustadt – Wörth
25	ABS Öhringen – Schwäbisch Hall
26	ABS Hildesheim/Braunschweig – Dessau – Halle
27	Elektrifizierung Chemnitz Hbf – Chemnitz Süd

Unterabschnitt 3

Neue Vorhaben, Weiterer Bedarf (WB)

Erläuterungen:

ABS: Ausbaustrecke

NBS: Neubaustrecke

VB: Vordringlicher Bedarf

VB-E: Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung

WB: Weiterer Bedarf

- 1 Die Maßnahmen dienen der Umsetzung des Deutschlandtakts.
- 2 Bei der baulichen Umsetzung der Abschnitte Veerßen – Salzwedel und Hohenwulsch – Stendal sollen die aktuellen Standards des vorsorgenden Lärmschutzes angewendet werden. Der Abschnitt Salzwedel – Hohenwulsch ist nachträglich mit vergleichbarem vorsorgenden Lärmschutz auszustatten.
- 3 Mit Infrastruktur für Fernverkehrshalt in Aschaffenburg.
- 4 Aus- und Neubau für eine Zielreisezeit im Taktfahrplan Hamburg – Kopenhagen von unter 150 Minuten und Berlin – Kopenhagen von unter 240 Minuten.
- 5 Mit Halt Köln-Mülheim ohne Infrastrukturausbau laut Betriebsprogramm der Aufgabenträger.
- 6 Unter Berücksichtigung des viergleisigen Ausbaus des Bahnhofs Elmshorn.
- 7 Oder mit stadtverträglicher umfahrender Alternative zur Viersener Kurve – Prüfung und Planung kann zu nachrangiger Umsetzung des Teilabschnitts führen.