

Gesetzentwurf

der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Peter Hettlich, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwurf eines Gesetzes zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot

A. Problem

Sicherung der Daseinsvorsorgeinteressen bei teilweiser Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG (DB AG).

B. Lösung

Gesetzentwurf auf Grundlage des Beschlusses des Bundesrates vom 23. Mai 2008.

C. Alternativen

Verzicht auf die Kapitalprivatisierung der DB AG.

D. Kosten

Bund

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Bundes sind verpflichtet, ihre Schienenwege in einem durch die künftig abzuschließende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) festgelegten Zustand zu erhalten. Hierzu erhalten sie als Unterstützung vom Bund mindestens 2,5 Mrd. Euro jährlich. Die Geltungsdauer der ersten nach Inkrafttreten dieses Gesetzes geschlossenen Vereinbarung soll fünf Jahre betragen. Darüber hinaus finanziert der Bund Maßnahmen zum Ausbau der Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

2. Vollzugaufwand

Dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) entsteht erhöhter Verwaltungsaufwand: dem BMVBS durch die Verhandlung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder den Erlass der sie ersetzenden Verordnung, die Auswertung des Netzzustandsberichts und die Reaktion auf eventuelle Pflichtverletzungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen; dem EBA durch die Überwachung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung.

Die Höhe des Verwaltungsaufwands kann nicht abgeschätzt werden. Soweit der Verwaltungsaufwand des Eisenbahn-Bundesamtes aus gebührenpflichtiger Tätigkeit besteht, werden dafür Einnahmen auf Grund der Erhebung von Gebühren auf der Grundlage der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes erzielt.

Die Höhe der Einnahmen kann gegenwärtig nicht abgeschätzt werden, da diese insbesondere vom Umfang der zu treffenden Entscheidungen abhängen.

Soweit dem Bund Mehrausgaben sowie ein Mehrbedarf an Planstellen/Stellen entstehen, wird die Finanzierung aus den Einzelplänen 12 und 09 sichergestellt.

Länder und Gemeinden

Haushaltsausgaben mit und ohne Vollzugaufwand entstehen nicht.

Sonstige Kosten

Das Gesetz bewirkt Kosten bei Betreibern der Schienenwege, die mit Eisenbahnverkehrsunternehmen verbunden sind, und bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes. Bei den Betreibern der Schienenwege fallen die Kosten einmal an. Sie können insgesamt bis zu 320 000 Euro betragen. Bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes können einmalige Kosten von bis zu 320 000 Euro und jährliche Kosten von bis zu 80 000 Euro entstehen.

Auswirkungen auf Einzelpreise können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten.

Entwurf eines Gesetzes zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Gesetz über die Erhaltung und den Ausbau der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes (Bundesschienenwegegesetz – BSEAG)

Abschnitt 1 Allgemeiner Teil

§ 1

Anwendungsbereich

Dieses Gesetz gilt für die DB Netz Aktiengesellschaft, die DB Station&Service Aktiengesellschaft und die DB Energie GmbH (Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes). Es dient der Erhaltung sowie dem Ausbau der in ihrem Eigentum stehenden Schienenwege.

§ 2

Begriffsbestimmungen

(1) Die Erhaltung der Schienenwege umfasst die Maßnahmen zur Instandhaltung und die Durchführung von Ersatzinvestitionen.

(2) Der Ausbau der Schienenwege umfasst alle Maßnahmen des Neubaus, der Erweiterung und der Kapazitätssteigerung von Schienenwegen, die im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege nach § 12 enthalten sind.

(3) Schienenwege im Sinne dieses Gesetzes sind die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen, deren Bau oder Änderung einer Planfeststellung nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396), das zuletzt durch ... [einsetzen: Datum und Fundstelle] geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung bedürfen (Betriebsanlagen der Eisenbahn).

Abschnitt 2 Erhaltung der Schienenwege

Teil 1

Grundregeln der Erhaltung der Schienenwege

§ 3

Verpflichtung zur Erhaltung der Schienenwege

(1) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes haben ihre Schienenwege in einem nach § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 5 festgelegten Zustand (uneingeschränkt nutzbarer Zustand) zu erhalten. § 4 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes bleibt unberührt.

(2) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes tragen die Kosten der nach Absatz 1 notwendigen Maßnahmen. Hierzu erhalten sie als Unterstützung vom Bund mindestens 2,5 Mrd. Euro jährlich.

(3) Von den Mitteln, die der Bund für die Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zur Verfügung stellt, sowie von den Mitteln, die die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes gemäß § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 als jährlichen Mindestinstandhaltungsbeitrag erbringen müssen, sind jeweils mindestens 20 Prozent für Maßnahmen in Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, die überwiegend dem Nahverkehr dienen, zu verwenden. Über diese Maßnahmen stellen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen das Einvernehmen mit dem jeweiligen Land her.

(4) Eine Herausnahme von Schienenwegen aus dem Bestandsnetz und damit aus dem Anwendungsbereich dieses Gesetzes sowie aus der nach diesem Gesetz abzuschließenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung beziehungsweise der diese ersetzenden Verordnung bedarf der Zustimmung des Bundes und der betroffenen Länder.

(5) Die Unterstützung nach Absatz 2 erhöht sich um den Betrag, um den die Summe aller Infrastrukturnutzungsentgelte für den Schienenpersonennahverkehr in einem Jahr ohne diesen Ausgleich über die Dynamisierungsrate nach § 5 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes hinaus steigen würde.

Teil 2

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

§ 4

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

(1) Zur Bestimmung des uneingeschränkt nutzbaren Zustandes der Schienenwege und der finanziellen Leistungen des Bundes und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zur Erlangung und Aufrechterhaltung des uneingeschränkt nutzbaren Zustandes der Schienenwege sollen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Bundesministerium der Finanzen einerseits sowie gemeinsam die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes andererseits in der Form eines öffentlich-rechtlichen Vertrages eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abschließen. Darin ist insbesondere zu regeln die Festlegung

1. des jährlichen Zuschussbetrages des Bundes,
2. des jeweiligen jährlichen Mindestinstandhaltungsbeitrages der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes,
3. des jeweils nachzuweisenden jährlichen Mindestersatzinvestitionsvolumens,
4. der einzelnen buchungstechnischen Anforderungen, um Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsausgaben der jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes mit hinreichender Genauigkeit von deren übrigen Ausgaben abgrenzen zu können,
5. der maßgeblichen Parameter des uneingeschränkt nutzbaren Zustandes der Schienenwege; diese sind insbesondere der zulässige theoretische Fahrzeitverlust im gesamten Netz und weitere technische Qualitätsparameter im Hinblick auf die zu erzielende Qualität der Schienenwege,

- 5a. der wesentlichen Qualitätsparameter für Stationen und Serviceeinrichtungen; dies betrifft insbesondere fahrgastbezogene Nutzungen, die in Abhängigkeit von Fahrgastaufkommen und verkehrlicher Bedeutung mindestens sichergestellt werden müssen,
6. der näheren Einzelheiten zum Inhalt des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichtes.

Die nach Satz 2 Nr. 5 maßgeblichen Parameter sowie der Inhalt des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts nach Nummer 6 sind strecken- oder, soweit es sich um Strecken von untergeordneter oder nur regionaler Bedeutung handelt, teilnetzbezogen darzustellen; solche Teilnetze sollen verkehrlich und betrieblich sinnvoll abgegrenzt sein und im Falle von ganz überwiegender oder ausschließlicher Nutzung durch den Schienenpersonennahverkehr Ländergrenzen berücksichtigen.

(1a) Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wird als Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten der Länder ausgestellt. Den Ländern steht ein eigenes Klagerecht zu.

(2) Die erste Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ist nach einem Jahr Laufzeit von den Vertragsparteien unter Beteiligung der Länder binnen sechs Monaten zu überprüfen, um festzustellen, ob mit der abgeschlossenen Vereinbarung die Erlangung und die Aufrechterhaltung des uneingeschränkt nutzbaren Zustandes der Schienenwege erreicht werden kann. Wird der uneingeschränkt nutzbare Zustand der Schienenwege nicht hinreichend sichergestellt oder ein sonstiger erheblicher Änderungsbedarf festgestellt, nimmt der Bund die entsprechenden Anpassungen an der Vereinbarung vor. Die Möglichkeit späterer Änderungen der Vereinbarung bleibt unberührt.

(3) Soweit eine Einigung über

1. die erste Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung bis zum ... [einsetzen: sechs Monate nach Inkrafttreten des Gesetzes] oder
2. vor Ablauf der Geltungsdauer einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung über deren Verlängerung oder eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nicht zustande kommt,

wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ermächtigt, eine Verordnung zu erlassen, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf, in der die zur Bestimmung des uneingeschränkt nutzbaren Zustandes sowie zur Erlangung und Aufrechterhaltung des uneingeschränkt nutzbaren Zustandes der Schienenwege sowie der weiteren Festlegungen nach den Absätzen 1 und 2 näher bestimmt werden.

Dabei sind das Interesse des Bundes an der Erhaltung eines leistungsfähigen Schienewegenetzes und die wirtschaftlichen Interessen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes hinreichend zu berücksichtigen.

(4) Bis zum Abschluss einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes oder bis zur Unanfechtbarkeit eines sie jeweils ersetzenden Verwaltungsaktes können Finanzierungsvereinbarungen nach § 20 zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes über einzelne Maßnahmen geschlossen werden.

(5) Die Anfechtungsklage gegen Anordnungen nach Absatz 3 hat keine aufschiebende Wirkung.

§ 5

Geltungsdauer von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen

Die Geltungsdauer der ersten nach dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] geschlossenen Vereinbarung soll 15 Jahre betragen.

§ 5a

Option zur Übertragung von regionaler Infrastruktur auf Dritte

(1) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG sind berechtigt, auf Wunsch eines Landes Strecken oder Teilnetze einschließlich der Serviceeinrichtungen Dritten zur Bewirtschaftung und zum Ausbau zu übertragen.

(2) Voraussetzung für eine Übertragung nach Absatz 1 ist, dass die Eisenbahninfrastruktur bei Geltendmachung des Anspruches nach Absatz 1 nicht dem überregionalen Güterverkehr dient und von nicht mehr als zwei Zugpaaren pro Tag im Schienenpersonenfernverkehr genutzt wird.

(3) Das betreffende Land stellt sicher, dass für die übernommene Infrastruktur die Ziele nach § 8 Abs. 4 eingehalten werden. Die abgebenden Infrastrukturunternehmen stellen dem betreffenden Land die zur Ermittlung des Aufgabenumfanges sowie zur Erfüllung der Anforderungen nach § 6 erforderlichen Datengrundlagen zur Verfügung.

(4) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG leiten die anteiligen für die Erhaltung der übertragenen Infrastruktur vorgesehenen Mittel nach § 3 Abs. 2 sowie analog im Falle einer Folgeregelung nach § 4 Abs. 3 an den übernehmenden Dritten in vollem Umfang weiter.

(5) Die zur Bewirtschaftung übertragene Eisenbahninfrastruktur bleibt eine Eisenbahninfrastruktur des Bundes. Die Übertragung erfolgt kostenfrei und für mindestens 15 Jahre. Der Einsatz von Mitteln nach § 21 bleibt unbenommen. Eine Rückzahlung von Mitteln des Bundes nach § 22 findet nicht statt.

Teil 3

Kontrolle der Erhaltung der Schienenwege

§ 6

Der Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht

(1) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes haben dem Bund jährlich bis zum 31. März einen gemeinsamen Bericht über den Zustand der Schienenwege (Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht) im Vorjahr vorzulegen. Sie haben darin nachzuweisen, dass sie ihren Verpflichtungen auf Grund dieses Gesetzes unter wirtschaftlichem und zweckentsprechendem Einsatz der vom Bund bereitgestellten Mittel nachgekommen sind.

(2) Der Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht hat folgende Elemente zu enthalten:

1. ein Kataster der Schienenwege mit allen wesentlichen Merkmalen der Betriebsanlagen, insbesondere der Soll-Geschwindigkeit jedes Streckenabschnitts ein-

schließlich der Begründung für etwaige Änderungen seit der Inbetriebnahme,

2. eine grafische Darstellung der Schienenwege,
3. die charakteristischen Merkmale der Schienenwege,
4. wesentliche Qualitätsmerkmale wie das Alter der wesentlichen Sachanlagenklassen und den durch Qualitätsmängel verursachten theoretischen Fahrzeitverlust im bestehenden Netz, der die typisierten fahrdynamischen Auswirkungen von Infrastrukturmängeln auf einem Streckenabschnitt auf der Grundlage des Jahresfahrplans einbezieht, sowie die wesentlichen Qualitätsparameter nach § 4 Abs. 1 Nr. 5a,
- 4a. alle wesentlichen Merkmale der Kapazität der Schienenwege wie die Anzahl und Verteilung von Abstell-, Überhol- und Ladegleisen, Kreuzungsbahnhöfen, Weichen und Blockabständen,
5. auf Anforderung weitere Einzelinformationen und Beurteilungskennzahlen zu speziellen Anlagengruppen,
6. das Anlagevolumen (Anzahl und Menge der Sachanlagen),
- 6a. eine Aufstellung über erfolgte Verfügungen über Immobilien einschließlich des erzielten Kaufpreises,
7. eine inhaltliche Darstellung der Ersatzinvestitionen sowie eine Darstellung der hierfür eingesetzten Mittel je Infrastrukturunternehmen,
8. einen Instandhaltungsbericht, in dem die von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes durchgeführten Instandhaltungsmaßnahmen sowie die hierfür eingesetzten Mittel je Infrastrukturunternehmen dargestellt werden,
9. das Testat eines vom Bund beauftragten Wirtschaftsprüfers, in dem die Höhe und die zweckentsprechende Verwendung der im Berichtszeitraum vorgenommenen Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsaufwendungen bestätigt werden,
10. einen jährlich fortgeschriebenen Bericht über die Entwicklung der Schienenwege während der Laufzeit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung anhand der vereinbarten Kennziffern,
11. Angaben zu betrieblichen Störungen, insbesondere Ursachen, Häufigkeit und betriebliche Auswirkungen,
12. Angaben zur verkehrlichen Nutzung und Auslastung der Schienenwege,
13. eine mehrjährige Planung für Instandhaltung und Ersatzinvestitionen,
14. eine Prognoseeinschätzung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zur zukünftigen Qualitätsentwicklung des Betriebs und der Schienenwege.

Die Darstellungen nach Absatz 2 sind strecken- oder, soweit es sich um Strecken von untergeordneter oder nur regionaler Bedeutung handelt, teilnetzbezogen darzustellen; solche Teilnetze sollen verkehrlich und betrieblich sinnvoll abgegrenzt sein und im Falle von ganz überwiegender oder ausschließlicher Nutzung durch den Schienenpersonennahverkehr Ländergrenzen berücksichtigen. Der Infrastrukturzu-

stands- und -entwicklungsbericht ist den Ländern jährlich vorzulegen.

(2a) Sämtliche Angaben zu Absatz 2 Nr. 1 bis 6 und 11 sind streckenscharf auszuweisen. Abgrenzungskriterium sind die Streckennummern der Deutschen Bahn AG zum ... [einsetzen: Datum]. Die Angaben zu Absatz 2 Nr. 7, 8 und 12 bis 14 sind für die Regionalnetze einzeln auszuweisen.

(3) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes haben alle für ihre jährliche Berichtspflicht erforderlichen Unterlagen mindestens 15 Jahre, beginnend mit dem Ablauf des Jahres, in dem die Unterlagen entstanden sind, sowie mindestens fünf Jahre nach Ablauf der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung aufzubewahren.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung berichtet dem Deutschen Bundestag jährlich über Zustand und Entwicklung des Schienennetzes nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

§ 7

Befugnisse des Bundes

(1) Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder für den Fall, dass eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nicht zustande kommt, den sie ersetzenden Verwaltungsakt vorzubereiten und zu prüfen, ob die mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder durch Verwaltungsakt festgelegten Ziele erreicht worden sind. Hierzu ist das Eisenbahn-Bundesamt berechtigt, eigene Untersuchungen anzustellen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und die für sie tätigen Personen müssen dem Eisenbahn-Bundesamt und seinen Beauftragten dazu gestatten,

1. Grundstücke, Geschäftsräume und Betriebsanlagen innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitszeiten zu betreten,
2. Bücher, Geschäftspapiere und Unterlagen einzusehen sowie diese auf geeigneten Datenträgern zur Verfügung zu stellen,
3. unentgeltlich Messfahrten auf dem Schienennetz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes durchzuführen, bei denen insbesondere als Parameter die Gleisgeometrie, der Zustand des Fahrdrabtes oder der Stromschienen, das Schienenquerprofil, die Schienenoberfläche, der Zustand der Signale sowie die Beschaffenheit und Tragfähigkeit des Untergrundes gemessen werden.

(1a) Das Eisenbahn-Bundesamt hat jährlich Messfahrten auf mindestens 5 000 Streckenkilometern durchzuführen und mit den ermittelten Daten die Angaben der Infrastrukturunternehmen des Bundes im Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht zu überprüfen. Die Ergebnisse der Überprüfung sind zu veröffentlichen. Die Länder und die Zugangsberechtigten nach § 14 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sind berechtigt, die Überprüfung bestimmter Strecken zu beantragen. Die Ländervorschläge sind vorrangig zu berücksichtigen. Das EBA trifft die Auswahl der übrigen Strecken pflichtgemäß unter angemessener Berücksichtigung der Interessen der Zugangsberechtigten.

(2) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und die für sie tätigen Personen haben dem Eisenbahn-Bundesamt und seinen Beauftragten kostenlos alle für die Durchführung des Absatzes 1 Satz 1 erforderlichen

1. Auskünfte zu erteilen,
2. Nachweise zu erbringen,
3. Hilfsmittel zu stellen und Hilfsdienste zu leisten.

Die Auskünfte sind wahrheitsgemäß und nach bestem Wissen zu erteilen. Der zur Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens wegen einer Ordnungswidrigkeit aussetzen würde.

(3) Das Eisenbahn-Bundesamt kann seine Anordnungen nach den für die Vollstreckung von Verwaltungsmaßnahmen geltenden Vorschriften durchsetzen. Die Höhe des Zwangsgeldes beträgt bis zu 500 000 Euro.

(4) Der nach § 3 Abs. 2 Satz 2 vom Bund zu zahlende Betrag vermindert sich um die Kosten, die dem Bund für die Vergabe, Durchführung und Auswertung der Messfahrten nach Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 entstehen. Weitere Kosten, die dem Bund bei Handlungen nach Absatz 1 Satz 2 entstehen, sind den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes nicht aufzuerlegen.

(5) Die dem Eisenbahn-Bundesamt zustehenden Befugnisse können auch vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder seinen Beauftragten ausgeübt werden.

§ 7a

Gewährleistung der Kapazität und der Zugangsrechte

(1) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Verringerung der Kapazität von Schienenwegen sowie die Außerbetriebnahme und den Rückbau von Serviceeinrichtungen – unbeschadet der Regelungen des § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes – gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt und gegenüber der Regulierungsbehörde anzuzeigen. Dabei sind

- die bisherige und die geplante Kapazität,
- die derzeitige und die erwartete Nutzung und
- die wirtschaftliche Unzumutbarkeit des Weiterbetriebs

darzustellen. Die geplanten Maßnahmen sind zeitgleich öffentlich bekannt zu machen.

(2) Das Eisenbahn-Bundesamt ist berechtigt, nach Abwägung von Allgemeinwohlinteressen und wirtschaftlichen Interessen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens sowie der nach § 14 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes Zugangsberechtigten die Verringerung der Kapazität von Schienenwegen sowie die Außerbetriebnahme und den Rückbau von Serviceeinrichtungen bis drei Monate nach Vorliegen der Voraussetzungen nach Absatz 1 ganz, teilweise, auf Dauer oder zeitlich befristet zu versagen. Maßgebliche Gründe für eine Versagung liegen insbesondere vor, wenn

- Zugangsberechtigte bis sechs Wochen nach Veröffentlichung der Anzeige nach Absatz 1 ein berechtigtes Interesse an der Aufrechterhaltung der Kapazität oder dem Weiterbetrieb der Serviceeinrichtungen dargelegt haben,
- die gegenüber der aktuellen Nutzung verbleibenden Kapazitätsreserven weniger als 20 Prozent betragen oder die Kapazitätsreduzierung zu Fahrtzeitverlängerungen für bestimmte Marktsegmente führt,

- die Kapazitäten oder die Serviceeinrichtungen zur Bewältigung der absehbaren Verkehrsnachfrage benötigt werden,
- die Regulierungsbehörde einen Verstoß gegen § 14 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes feststellt.

(3) Im Falle einer zeitlich befristeten Versagung prüft das Eisenbahn-Bundesamt rechtzeitig vor Ablauf der Versagungsfrist, ob die für die Versagung maßgeblichen Gründe weiterhin vorliegen und eine erneute Versagung begründen.

(4) Die Schienenwegkapazität ist jährlich nach einheitlichen Grundsätzen gemäß § 6 Abs. 1 Nr. 5 zu dokumentieren. Die Kapazität einer Eisenbahninfrastruktur bemisst sich nach ihrer Leistungsfähigkeit und der Möglichkeit, auf ihr Trassen in befriedigender Qualität planerisch zu gestalten, wobei Bezugspunkt die jeweilige Infrastruktureinrichtung unter Berücksichtigung des derzeitigen und des absehbaren Verkehrs ist. Die UIC-Richtlinie 406 ist zu beachten.

(5) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, das weitere Verfahren für die Prüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt und die Bundesnetzagentur durch eine Rechtsverordnung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf, zu regeln.

Teil 4

Pflichtverletzungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes

§ 8

Pflichtverletzungen durch Nichteinhaltung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

(1) Der Bund soll seinen jährlichen Zuschussbetrag ganz oder teilweise zurückfordern, wenn die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ihre Verpflichtungen aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder dem sie ersetzenden Verwaltungsakt nicht nachkommen.

(2) Die Rückforderung kann der Bund auch gegen die Deutsche Bahn AG geltend machen.

(3) Die Rückforderung bezieht sich auf die Bundesmittel, die nach § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 für das Jahr festgelegt worden sind, auf das sich die Pflichtverletzung bezieht.

(4) Die Höhe der Rückforderung ergibt sich aus dem Prozentteil der bereitgestellten Bundesmittel, um das die vorgegebenen Ziele gesamtnetzbezogen bzw. nach § 6 Abs. 2a teilstrecken- oder streckenbezogen verfehlt worden sind bei

1. theoretischem Fahrzeitverlust,
2. Qualitätskennzahlen für die Netzqualität gemäß § 6 Abs. 2,
3. festgelegtem Mindestinstandhaltungsbeitrag der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes,
4. zu erbringendem Mindestersatzinvestitionsumfang oder
5. dem für Maßnahmen in Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen, mindestens zu verwendenden Anteil.

Werden mehrere Ziele verfehlt, werden die Zielverfehlungen für die Berechnung der Rückforderung kumuliert.

(5) Die Rückforderung macht das Eisenbahn-Bundesamt nach Anhörung der Deutschen Bahn AG im Falle einer beste-

henden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung durch Leistungsklage, anderenfalls durch Leistungsbescheid geltend. Der zu erstattende Betrag ist vom Zeitpunkt der Zustellung der Klage oder der Bekanntgabe des Bescheides an mit jährlich zwei Prozent über dem jeweiligen Basiszinssatz nach § 247 des Bürgerlichen Gesetzbuchs zu verzinsen. Eine Aufrechnung gegen die Zuschüsse des Bundes nach § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 ist zulässig.

(6) Weitergehende Ansprüche sind ausgeschlossen.

(7) Die Mittel, die nach Absatz 5 erstattet werden, sind zweckgebunden für die Bestandserhaltung der Schienenwege einzusetzen; diese Mittel sind nicht auf die Mittel nach § 3 Abs. 2 anzurechnen.

§ 9

Verletzungen sonstiger Pflichten

(1) Verletzen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes die ihnen nach § 6 obliegenden Berichtspflichten, setzt das Eisenbahn-Bundesamt ihnen eine angemessene Nachfrist. Nach erfolglosem Ablauf dieser Nachfrist haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zwei Prozent der Bundesmittel zurückzuzahlen, die sie im Jahr vor der Pflichtverletzung vom Bund erhalten haben, sofern sie die Fristversäumung zu vertreten haben. Zugleich kann der Bund bei einer von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zu vertretenden wesentlichen Verletzung von Berichtspflichten die Auszahlung aller weiteren Bundesmittel so lange einstellen, bis die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ihren Pflichten nachgekommen sind.

(2) Die Rückforderung macht das Eisenbahn-Bundesamt im Falle einer bestehenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung durch Leistungsklage, anderenfalls durch Leistungsbescheid geltend. Der zu erstattende Betrag ist vom Zeitpunkt der Zustellung der Klage oder der Bekanntgabe des Bescheides an mit jährlich zwei Prozent über dem jeweiligen Basiszinssatz nach § 247 des Bürgerlichen Gesetzbuchs zu verzinsen.

§ 10

Wiederholte Pflichtverletzungen

(1) Erreichen ein oder mehrere Eisenbahninfrastrukturunternehmen die in § 8 Abs. 4 genannten Ziele ausweislich des Berichts nach § 6 Abs. 1 oder der Kontrollen nach § 7 Abs. 1a während der Laufzeit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zweimal nicht, ist der Bund berechtigt, die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zu kündigen. Ein Jahr nach Wirksamwerden der Kündigung endet die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und die Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen gehen auf den Bund über.

(2) Soweit nur eine strecken- oder teilnetzspezifische Zielverfehlung vorliegt und diese Strecken oder Teilnetze nicht dem überregionalen Güterverkehr dienen oder von nicht mehr als zwei Zugpaaren pro Tag im Schienenpersonenfernverkehr genutzt werden, hat der Bund auf Verlangen des betreffenden Landes die Kündigung für die betreffenden Strecken oder Teilnetze auszusprechen.

(3) Im Falle einer Kündigung nach Absatz 2 Satz 2 haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf Verlangen des jeweiligen Landes die Schienenwege und Anlagen kostenfrei auf einen Dritten zur Bewirtschaftung zu übertragen. Der Bund stellt dem betreffenden Land für die übernommene

Eisenbahninfrastruktur die Anteile der nach § 4 Abs. 1 Nr. 1 des Bundesschienenwegegesetzes für die Erhaltung vorgesehenen Mittel zur Verfügung. Für auf Rückständen beruhenden Investitions- und Instandsetzungsbedarf zur Erreichung der Qualitätsziele der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung hat das betreffende Land Anspruch auf zusätzliche Mittel aus Rückforderungen nach § 8 Abs. 1 des Bundesschienenwegegesetzes. Eine Rückzahlung von Mitteln des Bundes nach § 22 des Bundesschienenwegegesetzes findet nicht statt.

§ 11

Schadenersatz

Wird eine Pflichtverletzung nach § 10 festgestellt, hat die Deutsche Bahn AG für die Dauer der Sicherungsübertragung im Sinne des § 1 des Bundeseisenbahnstrukturgesetzes dem Bund die Kosten zu ersetzen, die dieser oder die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes aufzuwenden haben, um die Betriebsanlagen wieder in den durch die bisherige Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder den sie nach § 4 Abs. 3 ersetzenden Verwaltungsakt festgelegten Zustand zu bringen. Den Schadenersatz macht der Bund im Falle einer bestehenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung durch Leistungsklage, anderenfalls durch Leistungsbescheid geltend. Der Bund hat dafür Sorge zu tragen, dass die erwirkten Mittel zweckgerichtet dafür eingesetzt werden, dass der vereinbarte Zustand wiederhergestellt wird.

Abschnitt 3

Ausbau von Schienenwegen

§ 12

Ausbau der Schienenwege

(1) Die Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes werden 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.

§ 13

Bedarfsplan, Einzelmaßnahmen

Der Ausbau erfolgt nach den Stufen, die im Bedarfsplan vorgesehen sind, und nach Maßgabe der §§ 19 und 20.

§ 14

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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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.

§ 15

Überprüfung des Bedarfs

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

§ 16

Planungszeitraum

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

§ 17

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.

§ 18

Berichtspflicht

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung berichtet dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Ausbaus des Schienewegenetzes nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

§ 19

Finanzierung

Der Bund finanziert Maßnahmen zum Ausbau der Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes nach Maßgabe dieses Gesetzes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Hat der Bund den Ausbau von Schienenwegen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens des Bundes auf Antrag dieses Unternehmens in den Bedarfsplan aufgenommen und liegt diese Baumaßnahme im unternehmerischen Interesse dieses Eisenbahninfrastrukturunternehmens des Bundes, kann in der nach § 20 zu schließenden Vereinbarung auch festgelegt werden, dass sich die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes an der Finanzierung beteiligen.

§ 20

Finanzierungsvereinbarung und Baudurchführung

(1) Die Durchführung der in den Bedarfsplan aufgenommenen Maßnahmen sowie deren Finanzierung bedürfen einer Vereinbarung zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, deren Schienenwege gebaut oder ausgebaut werden sollen, und dem Bund oder Dritten, die den Ausbau ganz oder teilweise finanzieren.

(2) In der Vereinbarung nach Absatz 1 sind insbesondere zu regeln:

1. Art und Umfang der Maßnahmen,
2. verbindlicher Zeitplan für die Realisierung der Maßnahmen durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes,
3. Tragung der Kosten zur Sicherung der Gesamtfinanzierung,

4. Dauer der Vorhaltungspflicht der mit den Maßnahmen geschaffenen Anlagen.

(3) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes sind nach Abschluss der Finanzierungsvereinbarung zur termingerechten Ausführung der vereinbarten Maßnahme verpflichtet. Sie haben dem Bund für den Zeitraum der Verzögerung einen Betrag in Höhe von 2 Prozent pro Jahr auf die vertraglich festgelegten Bundesmittel zu zahlen, es sei denn sie haben die Verzögerung nicht zu vertreten.

(4) Für den Fall, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes bei der Ausführung der vertraglich festgelegten Maßnahme von den gemeinsamen Festlegungen abweichen, ist eine angemessene Vertragsstrafe zu vereinbaren.

(5) Der Bund kann mit seinen Zahlungsansprüchen aus einer Finanzierungsvereinbarung nach Absatz 1 einschließlich des Anspruches aus Absatz 3 gegen Zahlungsansprüche der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes aus dieser sowie anderen Finanzierungsvereinbarungen und aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nach § 4 dieses Gesetzes aufrechnen.

(6) Die Vorbereitung und Durchführung von Vereinbarungen nach Absatz 1 obliegen dem Eisenbahn-Bundesamt.

§ 21

Nahverkehr

(1) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes erhalten für den Ausbau der Schienenwege, die überwiegend dem Nahverkehr dienen, vom Bund 250 Mio. Euro jährlich. Der Betrag teilt sich für Maßnahmen in den Ländern gemäß den in § 5 Abs. 3 des Regionalisierungsgesetzes festgelegten Prozentsätzen auf die Länder auf. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes legen dem Eisenbahn-Bundesamt die auf Vorschlag des jeweiligen Landes in einer Liste für einen Fünfjahresplan platzierten Maßnahmen (Platzierungsliste) vor. Die Festlegung von Finanzierungskriterien bedarf der Zustimmung des jeweils betreffenden Landes. Ein im Laufe des Fünfjahresplans sich ergebender Mehr- oder Minderbedarf zwischen den Maßnahmen kann – auch länderübergreifend bis zu 15 Prozent – ausgeglichen werden. Ein Mittelausgleich mit den Vorhaben des Bedarfsplans Schiene bedarf der Zustimmung des Bundes und des jeweiligen betreffenden Landes. Die Länder können an Stelle von Baukostenzuschüssen auch zinslose Darlehen beanspruchen.

(2) Die Finanzierung nach § 11 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), das zuletzt durch ... [einsetzen: Datum und Fundstelle] geändert worden ist, sowie eine Förderung von Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes durch andere Gebietskörperschaften oder Dritte bleiben unberührt.

§ 22

Rückzahlung von Mitteln des Bundes

(1) Hat der Bund Maßnahmen des Ausbaus von Schienenwegen finanziert und werden diese Schienenwege stillgelegt, zweckentfremdet, nicht in einem uneingeschränkt nutzbaren Zustand vorgehalten oder auf andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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 § 20

Abs. 1 zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und dem Bund festgelegt.

(2) Die Rückzahlungspflicht nach Absatz 1 Satz 1 entfällt im Fall der Übertragung der Schienenwege auf ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen, wenn

1. das übernehmende Eisenbahninfrastrukturunternehmen den Betrieb, den Bau und die Unterhaltung der Schienenwege übernimmt und
2. es 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 das übernehmende Eisenbahninfrastrukturunternehmen diese Nutzungszeit, ist es dem Bund anteilig zur Erstattung der nach Absatz 1 fälligen Rückzahlungen verpflichtet.

(3) Soweit das übernehmende Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Übernahme des Schienenwegs ein Entgelt an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zu entrichten hat, steht dieses Entgelt bis zur Höhe der nach Absatz 1 bei Stilllegung, Zweckentfremdung oder Nichtbereithalten in uneingeschränkt nutzbarem Zustand des Schienenwegs zurückzuzahlenden Bundesmittel dem Bund 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 § 12 festgestellt und der Schienenweg von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes betrieben wird. Die Anwendung des Absatzes 2 ist ausgeschlossen, wenn die Verwendung der Fördermittel des Bundes durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes mit dem Ziel erfolgt ist, die Schienenwege an andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu übertragen.

(5) Die Absätze 1 bis 4 gelten entsprechend für Investitionen in den Ausbau der Schienenwege, die der Bund vor Inkrafttreten dieses Gesetzes finanziert hat, und für Investitionen für den Erhalt der Schienenwege, die der Bund vor dem erstmaligen Inkrafttreten einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder eines sie nach § 4 Abs. 3 ersetzenden Verwaltungsaktes finanziert hat. Wird ein Schienenweg auf ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen übertragen und ist der übertragene Schienenweg mit zinslosen Darlehen des Bundes finanziert, haben die beteiligten Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und das übernehmende Eisenbahninfrastrukturunternehmen gesamtschuldnerisch die Darlehenstilgung zu gewährleisten. Soweit in diesem Fall das übernehmende Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Übernahme des Schienenwegs ein Entgelt an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zu entrichten hat, steht dieses Entgelt dem Bund nicht zu.

Abschnitt 4

Schlussbestimmungen

§ 23

Übergangsregelungen

(1) Bestehende Vereinbarungen für in den Bedarfsplan aufgenommene Vorhaben gelten unverändert fort. Bestehen-

de Vereinbarungen für den Erhalt der Schienenwege gelten fort, es sei denn, dass in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder einem sie nach § 4 Abs. 3 ersetzenden Verwaltungsakt eine andere Regelung getroffen wird.

(2) Bestehende Vereinbarungen für den Ausbau von Schienenwegen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen und die über die bisherigen Sammelvereinbarungen Nummer 5 finanziert wurden, gelten unverändert fort.

Anlage

(zu § 12 Abs. 1)

Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ergibt sich aus der Anlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch ... [einsetzen: Datum und Fundstelle] geändert worden ist.

Artikel 2

Gesetz zur Gewährleistung des Schienenpersonennahverkehrs (Bundesschienen-Personennahverkehrsgesetz – BSPFVG)

§ 1

Gewährleistungsauftrag

(1) Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, bei Verkehrsangeboten des Schienenpersonennahverkehrs auf dem Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes Rechnung getragen wird.

(2) Der Bund stellt dazu erforderliche, anderweitig nicht erbrachte Verkehrsangebote im Schienenpersonennahverkehr durch den Abschluss von Verkehrsdurchführungsverträgen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen sicher.

§ 2

Gegenstand der Gewährleistung

Die Gewährleistung des Bundes für den Schienenpersonennahverkehr erstreckt sich auf die öffentliche Beförderung von Personen in Eisenbahnzügen, die nicht überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen (Schienenpersonennahverkehr). Im Zweifel dient ein Eisenbahnzug dem Schienenpersonennahverkehr, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte Reiseweite 50 km und die gesamte Reisezeit eine Stunde übersteigt.

§ 3

Mindestumfang des Schienenpersonennahverkehrs

(1) Der Gewährleistungsauftrag des Bundes umfasst Zugleistungen von mindestens ... [einsetzen: Zugkilometerleistung im Linienfernverkehr des Jahres 2007] Zugkilometern. Alle Oberzentren mit Schienenanschluss und Städte mit besonderer Verknüpfungsfunktion im Regionalverkehr sind durch mindestens sechs Fernzugpaare des Linienverkehrs pro Tag im überregionalen Fernverkehrsnetz anzubinden. Der Schienenpersonennahverkehrsplan gemäß § 4 kann weitere Kriterien enthalten. Er soll die Angebotsplanung der Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgreifen und nur dort er-

gänzende oder abweichende Regelungen vorsehen, wo dies zur Erfüllung der Kriterien notwendig ist.

(2) Der Bund soll den Bestand der zum Inkrafttreten dieses Gesetzes bestehenden Linien in das benachbarte Ausland und eine Mindestbedienung nach Absatz 1 Satz 2 unter Beachtung des Territorialitätsprinzips sicherstellen.

§ 4

Schienenpersonenfernverkehrsplan und -bericht

(1) Die Verpflichtungen in § 3 und die Entwicklung des Schienenpersonenfernverkehrs stellt die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundestages und des Bundesrates in einem Schienenpersonenfernverkehrsplan dar. Die Aufstellung erfolgt erstmals bis zum Ende des Jahres 2008. Er wird alle zwei Jahre fortgeschrieben.

(2) Der Schienenpersonenfernverkehrsplan enthält Ziele und Konzepte des Schienenpersonenfernverkehrs. Er stellt die zu befahrenden Linien, die geplanten Halte, die Taktfolge auf den einzelnen Linien und die Verkehrsleistung zusammenhängend dar.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung erstattet dem Bundestag und dem Bundesrat im Februar eines jeden Jahres Bericht über die Umsetzung des Schienenpersonenfernverkehrsplans und die Entwicklung des Schienenpersonenfernverkehrs im vorangegangenen Kalenderjahr.

§ 5

Verkehrsdurchführungsverträge

Der Abschluss von Verkehrsdurchführungsverträgen im Sinne des § 1 Abs. 2 ist eine Aufgabe der Eisenbahnverkehrs-

verwaltung des Bundes. Die Finanzierung der Verkehrsdurchführungsverträge wird im Bundeshaushalt sichergestellt.

§ 6

Übergangsregelung

Bis zum Wirksamwerden des Schienenpersonenfernverkehrsplans nach § 4 gilt der Gewährleistungsauftrag des Bundes als erfüllt, wenn das Zugangebot des Jahres 2008 auf den jeweiligen Linien erbracht wird. Einschränkungen dieses Angebots bedürfen der Zustimmung des Bundes. Wird die Zustimmung nicht erteilt, hat er die daraus dem Eisenbahnverkehrsunternehmen entstehenden nachgewiesenen wirtschaftlichen Nachteile auszugleichen.

Artikel 3

Aufhebung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), zuletzt geändert durch ... [einsetzen: Datum und Fundstelle] wird aufgehoben.

Artikel 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt nach der Verkündung in Kraft.

Berlin, den 25. Juni 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

Begründung

Allgemeiner Teil

1. Allgemeines

Die Privatisierung einer Zwischenholding für Verkehr und Logistik birgt eine Reihe von Risiken für den Schienenverkehr und die Qualität der Infrastruktur, deren Beherrschung nur auf Grundlage eines Gesetzes möglich ist.

Das gilt in besonderem Maße für die Einführung einer neuen Finanzierungs- und Qualitätskontrollsystematik für die Eisenbahninfrastruktur. Die Netzbewirtschaftung weist eine Reihe von Schwächen auf, denen auch die Länder vor allem im Rahmen ihrer Aufgabenverantwortung für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) direkt und mittelbar ausgesetzt sind. Zudem leisten die Länder einen erheblichen Beitrag zur Finanzierung der Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes und müssen daher auch an der Ausgestaltung und praktischen Durchführung der neuen Outputkontrolle beteiligt werden. Sie müssen an der Neuregelung dieses Bereichs angemessen beteiligt werden. Eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung bedarf daher einer gesetzlichen Grundlage. Es wäre ohnehin eine Anpassung des BSchwAG erforderlich, da sich die LuFV nicht mit den Regelungen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) zur Finanzierung durch zinslose Darlehen und Baukostenzuschüsse in Einklang bringen lässt.

Der Bund ist nach Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes (GG) verpflichtet, den Gemeinwohlinteressen auch im Hinblick auf das Fernverkehrsangebot Rechnung zu tragen. Satz 2 bestimmt, dass Einzelheiten in einem Bundesgesetz geregelt werden. Diesem Regelungsauftrag trägt Artikel 2 (Gesetz zur Gewährleistung des Schienenpersonennahverkehrs) Rechnung.

Bei einer Privatisierung des Fernverkehrs ist zu beachten, dass der Renditedruck der Investoren bei der gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage der Fernverkehrssparte zu einer Lastenverschiebung auf die Länder kommen kann, indem wichtige Großstädte und Oberzentren vom Fernverkehr entkoppelt werden. Auch aus strukturpolitischen Gründen und im Interesse einer wirkungsvollen Versorgung aller Landesteile mit Fernverkehrsverbindungen im Sinne einer grundhaften Daseinsvorsorge muss daher die Privatisierung des Fernverkehrs mit einem Fernverkehrssicherungsgesetz flankiert werden.

2. Wesentliche Regelungsbereiche des Gesetzes

Im Wesentlichen werden folgende Bereiche neu geregelt:

- a) Erhaltung und Ausbau der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes (Verpflichtungen der EIU und des Bundes; Grundzüge von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund und EIU; Kontrolle durch den Bund über Infrastrukturzustandsbericht; Maßnahmen bei Pflichtverletzungen, Mitwirkungsrechte der Länder)

Die EIU werden verpflichtet, ihre Schienenwege in einem festgelegten, uneingeschränkt nutzbaren Zustand zu erhalten. Der Bund verpflichtet sich, die EIU für die Durchführung der notwendigen Maßnahmen im Bestandsnetz jährlich mit mindestens 2,5 Mrd. Euro zu unterstützen. Dieser Infrastrukturbeitrag des Bundes sowie ein jährlicher Instandhaltungsbeitrag der EIU und weitere Verpflichtungen werden in der zwischen dem Bund und den EIU abzuschließenden LuFV festgelegt. Um den uneingeschränkt nutzbaren Zustand der Schienenwege feststellen zu können, werden in der LuFV hierfür Qualitätsparameter festgelegt. Sollte eine LuFV nicht zustande kommen, wird der Bund diese auf der Grundlage dieses Gesetzes durch eine Verordnung ersetzen, um seiner grundgesetzlichen Verantwortung für die Erhaltung eines leistungsfähigen Schienennetzes nachkommen zu können.

Die Einhaltung der Instandhaltungs- und Ersatzinvestitionsverpflichtungen kontrolliert der Bund auf der Grundlage eines jährlich vorzulegenden Netzzustandsberichtes und weiterer Kontrollinstrumentarien wie z. B. der Durchführung von Messfahrten auf dem Schienennetz. Im Falle von Pflichtverletzungen durch die EIU kann der Bund seine jährliche Unterstützung ganz oder teilweise zurückfordern. Bei mehrmaligen Verletzungen endet die LuFV. Die Stimmrechtsvollmacht zugunsten der DB AG erlischt und die Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen gehen auf den Bund über. Die Länder erhalten Mitwirkungsrechte insbesondere im Hinblick auf die überwiegend vom Nahverkehr genutzten Strecken.

In das Gesetz aufgenommen werden auch die bestehenden Regelungen für den Ausbau der Schienenwege. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz kann somit aufgehoben werden.

b) Die Sicherstellung des Fernverkehrs

Der Bund hat auf der Grundlage von Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes nicht nur eine Allgemeinwohlverantwortung für seine Eisenbahninfrastruktur, sondern auch für die Fernverkehrsangebote seiner Eisenbahn auf seinem Schienennetz. Das Nähere ist bereits nach der derzeitigen Rechtslage durch Bundesgesetz zu regeln. Dabei ist insbesondere zu vermeiden, dass weitere Fernverkehrsangebote eingestellt werden, die dann gegebenenfalls durch Nahverkehrsbestellungen ersetzt werden müssten.

3. Gesetzgebungskompetenz

Dem Bund steht neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Nr. 6a GG) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Abs. 1 Nr. 23 GG in Verbindung mit Artikel 72 Abs. 2 GG) zu. Eine bundesgesetzliche Regelung ist für diesen Bereich zur Wahrung der Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse nach Artikel 72 Abs. 2 GG erforderlich.

Nichtbundeseigene Eisenbahnen sind durch dieses Gesetz nicht betroffen.

4. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Bund

Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes sind verpflichtet, ihre Schienenwege in einem durch die künftig abzuschließende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung uneingeschränkt nutzbaren Zustand zu erhalten. Hierzu erhalten sie als Unterstützung vom Bund mindestens 2,5 Mrd. Euro jährlich. Die Geltungsdauer der nach Inkrafttreten dieses Gesetzes geschlossenen Vereinbarung soll fünf Jahre betragen. Eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von mindestens 37,5 Mrd. Euro ist erforderlich, weil von Folgevereinbarungen auszugehen ist.

Vollzugsaufwand

Dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung entsteht erhöhter Verwaltungsaufwand durch Verhandlung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder für den Fall, dass diese nicht zustande kommt, durch den Erlass der sie ersetzenden Verordnung sowie der Auswertung des Infrastrukturzustandsberichts und der Reaktion auf eventuelle Pflichtverletzungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Außerdem entsteht ein erhöhter Verwaltungsaufwand durch die Aufstellung und Fortschreibung des Schienenpersonenfernverkehrsplans.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder für den Fall, dass diese nicht zustande kommt, die sie ersetzende Verordnung vorzubereiten und zu überprüfen, ob die mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder durch Verordnung festgelegten Ziele erreicht werden.

Die Höhe des Verwaltungsaufwands kann nicht abgeschätzt werden.

Soweit zur Wahrnehmung der neuen Aufgaben neue Planstellen/Stellen mit zugehörigen Personalmitteln sowie Sachmittel benötigt werden, wird die Finanzierung aus den Einzelplänen 12 und 09 sichergestellt.

Länder und Gemeinden

Den Landesverkehrsministerien entsteht gegenüber der gegenwärtigen Rechtslage ein leicht erhöhter Verwaltungsaufwand durch die laufende Überprüfung der Einhaltung der Pflichten, die die Eisenbahnen des Bundes nach diesem Gesetz treffen, und die Reaktion auf eventuelle Pflichtverletzungen.

Sonstige Kosten

Das Gesetz bewirkt Kosten bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes wegen der Verhandlung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und deren Überprüfung (§ 4 BSEAG) sowie der Aufstellung eines Infrastrukturzustandsberichts (§ 6 BSEAG). Bei den Betreibern der Schienenwege fallen die Kosten einmal an. Sie können insgesamt bis zu 320 000 Euro betragen. Bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes können einmalige Kosten von bis zu 320 000 Euro und jährliche Kosten von bis zu 80 000 Euro entstehen.

Auswirkungen auf Einzelpreise können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten.

Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Gesetz über die Erhaltung und den Ausbau der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes – Bundesschienenwegegesetz – BSEAG)

Allgemeines

Das neue Gesetz regelt gesamtheitlich die Erhaltung sowie den Ausbau der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Inhaltlich übernimmt es im Hinblick auf den Ausbau der Schienenwege im Wesentlichen die Regelungen des alten Bundesschienenwegeausbaugesetzes (Teil III). Eine Neuregelung erfährt jedoch der Bereich der Erhaltung der Schienenwege. Während bisher das Bundesschienenwegeausbaugesetz die auf Einzelmaßnahmen bezogene Finanzierung von Ersatzinvestitionen vorsah, gibt das neue Gesetz eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung vor, nach deren Grundidee vom auf bisherige Einzelmaßnahmen bezogenen Einsatz der Bundesmittel und dessen Kontrolle abgerückt werden soll. Das neue Gesetz sieht vielmehr im Rahmen einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung eine umfassende Eigenverantwortlichkeit der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes vor, die bei der Erfüllung ihrer Aufgabe, der Erhaltung der Schienenwege, finanzielle Unterstützung des Bundes erhalten. An die Stelle der bisherigen Überprüfung der Verwendung der Bundesmittel im Einzelfall tritt eine Erfolgskontrolle, im Rahmen derer die Gesamtqualität des Netzes beurteilt werden soll. Ziel dessen ist es, zu einer höheren Effizienz des Einsatzes der Bundes- sowie der Unternehmensmittel der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und der freiwillig zusätzlich eingesetzten Landesmittel zu gelangen. Damit soll eine deutliche Verbesserung des heutigen Netzzustands erreicht werden.

Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu Abschnitt 1

Zu § 1

Diese Regelung stellt klar, dass das Gesetz ausschließlich auf die dort genannten Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes Anwendung findet.

Zu § 2

Zu Absatz 1

Die Erhaltung der Schienenwege ist umfassend zu verstehen. Das heißt, hierunter fallen unabhängig von der bilanztechnischen Darstellung alle Maßnahmen zur Instandhaltung sowie die Durchführung der Ersatzinvestitionen.

Zu Absatz 2

Der Ausbau der Schienenwege umfasst alle Maßnahmen, die über die Substanzerhaltung hinausgehen und Maßnahmen des Neubaus, der Erweiterung oder der Kapazitätssteigerung darstellen und im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthalten sind. Damit regelt dieses Gesetz im Zusammenhang mit dem Ausbau der Schienenwege alleine den Ausbau auf der Grundlage des Bedarfsplans für die Bundesschienen-

wege. Anderweitig initiierte Ausbaumaßnahmen werden hiervon ausdrücklich nicht erfasst.

Zu Abschnitt 2

Zu Teil 1

Zu Absatz 3

Der Begriff der Schienenwege wird definiert, wobei dieser an die bisherige Begrifflichkeit des Bundesschienenwegeausbaugesetzes anknüpft (§ 8 Abs. 5 BSchwAG).

Zu § 3

Zu Absatz 1

Die Regelung begründet die Verpflichtung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, ihre Schienenwege in einem uneingeschränkt nutzbaren Zustand zu erhalten. Dies ist eine Verpflichtung, die unabhängig und eigenständig neben den Verpflichtungen aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz steht. Der uneingeschränkt nutzbare Zustand wird durch die Festlegungen in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung konkretisiert. Damit wird deutlich, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes uneingeschränkt für ihre Infrastruktur verantwortlich sind.

Zu Absatz 2

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes tragen die Kosten aller notwendigen Maßnahmen (Instandhaltung und Ersatzinvestitionen), um den in Absatz 1 beschriebenen Zustand herzustellen. Dazu erhalten die Unternehmen vom Bund mindestens 2,5 Mrd. Euro jährlich. Die Höhe dieses nicht rückzahlbaren Betrages ist in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung festzulegen.

Die Festlegung eines Mindestbetrages von 2,5 Mrd. Euro basiert darauf, dass nach übereinstimmender Kenntnis sowohl der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes als auch des Bundes 2,5 Mrd. Euro der Betrag ist, der derzeit jährlich für Ersatzinvestitionen unter den heutigen Gegebenheiten mindestens aufgewandt werden muss, um das Netz unter der Voraussetzung, dass ebenfalls eine angemessene Instandhaltung erfolgt, in einem ordnungsgemäßen Zustand zu erhalten. Zukünftig besteht hinsichtlich der Mittel des Bundes keine starre Zweckbindung im Sinne einer Verwendung ausschließlich für Ersatzinvestitionen mehr. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben jedoch nachzuweisen, dass die Mittel weit überwiegend für Ersatzinvestitionen eingesetzt worden sind.

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes sind, soweit sie Aufträge zum Erhalt des Schienennetzes vollständig oder teilweise mit Bundesmitteln finanzieren, öffentliche Auftraggeber im Sinne des § 98 Nr. 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen.

Zu Absatz 3

Durch die Regelung soll gewährleistet werden, dass ein gleich hoher Anteil des festgelegten jährlichen Mindestinstandhaltungsbeitrages der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für die Instandhaltung regionaler Infrastruktur eingesetzt wird. Dadurch soll verhindert werden, dass diese Mittel ausschließlich in die Instandhaltung ertragreicher Strecken fließen und die Qualität der überwiegend nur vom Nahverkehr genutzten regionalen Infrastruktur auf Grund

mangelnder Instandhaltung und Erneuerung weiter abnimmt. Das Einvernehmen betrifft insbesondere die Auswahl der Maßnahmen.

Zu Absatz 4

Die Änderung dient der Klarstellung, dass die im BSEAG und darauf aufbauend in der LuFV vorgesehenen Regelungen vom heutigen Netzzumfang ausgehen – insbesondere auch im Hinblick auf die Bemessung des erforderlichen Bundeszuschusses.

Im Zusammenhang mit der Teilprivatisierung der DB AG und der Einführung des Instrumentes der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung darf es keinen Anreiz und keine Möglichkeit für die DB AG geben, ohne Zustimmung des Bundes und der jeweils für die SPNV-Angebote zuständigen Länder Eisenbahninfrastruktur durch Stilllegung oder Abgabe an Dritte aus dem Geltungsbereich der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung herauszunehmen. Mit der Einführung eines Zustimmungsvorbehaltes werden auch ergänzende Regelungen im Einvernehmen zwischen der DB AG, dem Bund und den betroffenen Ländern erleichtert.

Die Regelungen des § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) (Stilllegung) bieten bei weitem keine ausreichende Gewähr für eine Verhinderung der Außerbetriebsetzung benötigter Eisenbahninfrastruktur. Insbesondere für Eisenbahninfrastruktur des Güterverkehrs, für die auf Grund der Marktgegebenheiten keine langfristigen und ständigen Bestellungen möglich sind, z. B. Verladestellen, Überholungsgleise, besteht die Gefahr eines dem Gemeinwohl zuwiderlaufenden und oftmals irreversiblen Infrastrukturabbaus. Hierdurch kann auch eine Betroffenheit der Länder begründet werden.

Zu Absatz 5

Die Regelung stellt sicher, dass die Preissteigerung auf höchstens die Steigerungsrate nach § 5 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes begrenzt bleibt. Sie gewährleistet zugleich, dass die Infrastrukturunternehmen ihre berechtigten Ansprüche gegenüber dem Bund geltend machen können. Damit hat der Bund zugleich ein wirksames Mittel, die zulässigen Renditen aus der öffentlich bezuschussten Infrastruktur auf ein angemessenes Maß zu begrenzen.

Mit der Regelung wird außerdem der Forderung der Länder nach einer Vermeidung von Haushaltsrisiken für die Länder durch die Teilprivatisierung der DB AG Rechnung getragen.

Zu Teil 2

Zu § 4

Allgemeines

In § 4 wird festgelegt, was in einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zu regeln ist. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ist die Grundlage für das Zusammenwirken von Bund und Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ist das Instrumentarium, mit dem der Bund den auf die Infrastruktur bezogenen Teil seiner Verpflichtung aus Artikel 87e Abs. 4 GG erfüllt, indem er über dieses Instrumentarium gewährleistet, dass in Deutschland den Anforderungen des Gemeinwohls entsprechende Schienenwege zur Verfügung stehen.

Zu Absatz 1

Die einzelnen Regelungstatbestände sind in Absatz 1 enthalten.

Zu den Nummern 1, 2 und 3

Der jährliche Zuschussbetrag des Bundes wird festgeschrieben. Eine volumenbedingte Reduzierung des Mindestzuschussbetrags nach § 3 Abs. 2 kommt nur im Falle des § 3 Abs. 4 (Herausnahme von Schienenwegen aus dem Bestandsnetz) in Betracht. Der Mindestinstandhaltungsbeitrag der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes soll ebenfalls in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung festgeschrieben werden. Dies soll verhindern, dass trotz eines hohen Zuschussbetrages des Bundes die Qualität des Netzes auf Grund mangelnder Instandhaltung abnimmt. Das jährlich nachzuweisende Ersatzinvestitionsvolumen muss nicht zwangsläufig identisch sein mit dem Zuschussbetrag des Bundes. Unter dem Gesichtspunkt, dass auch von dritter Seite Investitionszuschüsse gewährt werden, kann es höher sein. Unter dem Gesichtspunkt, dass durch eine optimierte Kombination aus Instandhaltung und Ersatzinvestitionen möglicherweise eine Steigerung der Instandhaltung unter gleichzeitiger Absenkung der Ersatzinvestitionen sinnvoll sein kann, kann das nachzuweisende Ersatzinvestitionsvolumen unter Umständen auch geringer sein.

Zu Nummer 4

Die buchungstechnischen Anforderungen, die den Grundsätzen des Handelsgesetzbuchs und des IFRS (International Financial Reporting Standards) entsprechen, sind notwendig, da es sonst dem Zuwendungsgeber und Gesellschafter Bund nicht möglich ist, durch einen Wirtschaftsprüfer Eigenmittelinvestitionen sowie Ersatzinvestitions- und Instandhaltungsaufwand für die Infrastruktur nachzuvollziehen, da diese von anderen Ausgaben der Infrastrukturunternehmen bislang nicht hinreichend deutlich abgrenzbar waren.

Zu Nummer 5

Die wesentlichen Parameter zur Feststellung des uneingeschränkt nutzbaren Zustandes der Schienenwege (vgl. § 5 Abs. 1) sind in Nummer 5 genannt.

Hierzu gehört der zulässige theoretische Fahrzeitverlust im gesamten Netz. Dabei handelt es sich um den Fahrzeitverlust, den ein theoretischer Zug beim Abfahren des Gesamtnetzes dadurch hinzunehmen hat, dass Mängel bedingt nicht alle Strecken mit der Geschwindigkeit befahren werden können, die dort möglich wäre, wenn die Strecken sich in einem einwandfreien Zustand befänden.

Weiter wird in Nummer 5 vorgesehen, dass technische Qualitätsparameter im Hinblick auf die Qualität der Schienenwege (Netz und Stationen) festzuschreiben sind. Hier trifft das Gesetz deshalb keine abschließende Festlegung, weil derzeit nicht absehbar ist, welche Parameter hier abschließend in Frage kommen. Es sollen jedoch insbesondere mittels entsprechender regelmäßiger Vermessung des Netzes Einzelparame- ter im Hinblick auf die Gleisgeometrie, den Zustand des Fahrdrabtes, das Schienenquerprofil, die Schienenoberfläche, den Zustand der Signale sowie die Beschaffenheit und Tragfähigkeit des Untergrundes festgelegt werden. Diese Festlegungen korrelieren mit der Befugnis des Bundes gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 3, Messfahrten zur Ermittlung des ent-

sprechenden Zustandes vorzunehmen oder vornehmen zu lassen. Dabei besteht auch die Möglichkeit, diese Messungen durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes durchführen zu lassen.

Zu Nummer 5a

Die Regelung stellt klar, dass eindeutige Kriterien für Qualitätsvorgaben für Stationen und Serviceeinrichtungen festgelegt werden müssen. Die Qualitätsparameter sollen sich dabei unter anderem an den im Bahnhofsentwicklungsprogramm der DB Station & Service AG erfassten Kriterien orientieren. Angesichts der Pläne, einen erheblichen Anteil der Empfangsgebäude zu veräußern, ist eine Regelung für die Beibehaltung der wesentlichen fahrgastbezogenen Nutzungen erforderlich.

Zu Nummer 6

Als weiterer wesentlicher Punkt sind in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung die detaillierten Inhalte des von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes vorzulegenden Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichtes aufzunehmen.

Bei der Erstellung der LuFV ist davon auszugehen, dass sämtliche Parameter strecken- beziehungsweise teilnetzbezogen ermittelt, dargestellt und überprüft werden. Dadurch sollen die Transparenz erhöht und sichergestellt werden, dass tatsächlich bundesweit (und nicht nur im Bundesdurchschnitt) ein uneingeschränkt nutzbarer Zustand gewährleistet wird.

Zu Absatz 1a

Angesichts ihrer Aufgabenverantwortung für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs sind die Länder auf eine uneingeschränkt nutzbare Infrastruktur angewiesen und vom Regelungsbereich der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung in erheblichem Maße betroffen. Die Länder leisten zudem auf freiwilliger Basis einen erheblichen finanziellen Beitrag zur Sicherstellung der Qualität der im Eigentum der Eisenbahnen des Bundes stehenden Infrastruktur. Sie sind daher auch in die Ergebniskontrolle einzubeziehen.

Zu Absatz 2

Die Regelung in Absatz 1a verpflichtet die Vertragsparteien der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, diese unter Beteiligung der Länder nach dem ersten Jahr ihrer Laufzeit im Hinblick auf die Erreichung des uneingeschränkt nutzbaren Zustandes der Schienenwege innerhalb von sechs Monaten zu überprüfen und entsprechend dem Ergebnis der Überprüfung einvernehmlich anzupassen. Mit dieser Revisionsklausel wird sichergestellt, dass Fehlentwicklungen bei diesem neuen Finanzierungsverfahren frühzeitig verifiziert und korrigiert werden können.

Zu Absatz 3

Durch diese Regelung wird Vorkehrung für den Fall getroffen, dass eine Einigung zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und dem Bund über den Inhalt einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nicht zustande kommt. In diesem Fall soll der Bund seine Interessen durch eine Verordnung, die die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ersetzt, die aber dieselben Inhalte haben soll, durchsetzen können. Neben den Eisenbahninfrastruk-

turunternehmen des Bundes, denen bereits nach den allgemeinen Grundsätzen des Verwaltungsverfahrensrechtes Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben ist, sind Sachverständige und die DB AG anzuhören. Die Anhörung von Sachverständigen bei komplexen Sachverhalten ist üblich. Sie wird wegen der Bedeutung der Angelegenheit verbindlich festgelegt. Die Anhörung der DB AG ist geboten, weil die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes im Konzernverband der DB AG stehen und insofern der Gesamtkonzern eine Mitverantwortung für die Pflichterfüllung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes trägt. Satz 2 dieses Absatzes definiert den Maßstab für die Festlegung im Rahmen der Verordnung. Hierbei sind das Interesse des Bundes an der Erhaltung eines leistungsfähigen Schienennetzes sowie das wirtschaftliche Interesse der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes hinreichend zu berücksichtigen. Diese Bestimmung macht deutlich, dass hier die Interessen des Bundes zur Erfüllung seiner Verpflichtung nach Artikel 87e Abs. 4 GG einen hohen Stellenwert einnehmen. Mit den entsprechenden Festlegungen in der Verordnung ist es dem Bund allerdings untersagt, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes in ihrem wirtschaftlichen Bestand zu gefährden.

Zu Absatz 4

Die Regelung soll gewährleisten, dass hinreichend Zeit für die Verhandlung über eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder für den Erlass einer sie ersetzenden Verordnung besteht und in der Übergangszeit gleichwohl das Investitionsgeschehen fortgesetzt werden kann. Dies soll in der Weise geschehen, wie dies vor Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes geschehen ist, d. h. Finanzierungsvereinbarungen gemäß § 20 können in diesem Stadium auch noch für den Erhalt der Schienenwege geschlossen werden.

Zu Absatz 5

In Absatz 5 wird entsprechend den besonderen Bedürfnissen des Bundes an der Erfüllung seines Verfassungsauftrages nach Artikel 87e Abs. 4 GG festgelegt, dass eine Anfechtungsklage gegen einen vom BMVBS auf Grundlage der eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ersetzenden Verordnung erlassenen Verwaltungsakt nach Absatz 3 keine aufschiebende Wirkung hat.

Zu § 5

Um für alle Beteiligten Rechtssicherheit zu erzeugen, ist vorgesehen, dass die erste Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung eine Laufzeit von 15 (ggf. anpassen!) Jahren haben soll.

Zu § 5a

Die Forderung nach einer Option zur Übernahme regionaler Infrastruktur entspricht einer langjährigen Forderung der Länder sowie der Verbände der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs und der öffentlichen Verkehrsunternehmen.

Obwohl die Infrastrukturnutzungsentgelte bei Nebenstrecken nahezu ausschließlich durch die Länder finanziert werden, haben weder die Länder noch die von Ihnen bestimmten Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr die Möglichkeit über Ausbaustandards und Ausbauprioritäten zu entscheiden. Nach vorliegenden Untersuchungen sind bei

Bau und Betrieb von Regionalstrecken und Stationen durch Dritte deutliche Kostensenkungen möglich. Mit der Übertragung des Teils der Eisenbahninfrastruktur, der nur von regionaler Bedeutung ist, an die Länder wird auch ein Vorschlag des Bundesrechnungshofs aufgegriffen. Der Bau und Betrieb von Eisenbahninfrastruktur kann so für den Wettbewerb geöffnet werden.

Die vorgesehene Regelung greift die Intention des Bundesrates aus der am 14. Mai 2004 beschlossenen Stellungnahme zum „Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften“ (799. Sitzung des Bundesrates, Bundesratsdrucksache 269/04 (Beschluss)) auf, der der Bund mit dem Hinweis auf verfassungsmäßige Bedenken wegen seiner Infrastrukturverantwortung gemäß Artikel 87e GG nicht gefolgt war (Bundestagsdrucksache 15/3280). Vor diesem Hintergrund stellt die Regelung klar, dass die übertragene Eisenbahninfrastruktur eine Eisenbahninfrastruktur des Bundes bleibt und ausschließlich zum Zweck der Bewirtschaftung und des Ausbaus durch Dritte übertragen wird, um regionale Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen und attraktivitätssteigernde Maßnahmen umzusetzen.

Zu Teil 3

Zu § 6

Der weitgehende Handlungsspielraum der Eisenbahninfrastrukturunternehmen hinsichtlich der Verwendung des Zuschusses nach § 3 Abs. 2 BSEAG-E erfordert als Grundlage der Kontrolle der Zielerreichung einen detaillierten Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht. Sie haben auch Angaben im Kataster über die Soll-Geschwindigkeit, Angaben zu Fahrzeitverlusten unter Berücksichtigung fahrdynamischer Aspekte sowie alle wesentlichen Merkmale zur Bestimmung der Kapazität zu enthalten.

Zu Absatz 1

Die Regelung begründet die Verpflichtung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, einen Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht über den Zustand der Schienenwege vorzulegen. Dieser Bericht muss ein gemeinsamer Bericht sein, um hier gesamtheitliche Aussagen und ein gesamtheitliches Bild zu ermöglichen. In Absatz 1 Satz 2 wird festgelegt, dass es eine Verpflichtung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes gibt nachzuweisen, dass sie ihren Instandhaltungs- sowie Ersatzinvestitionsverpflichtungen unter wirtschaftlichem und zweckentsprechendem Einsatz der vom Bund bereitgestellten Mittel nachgekommen sind. Dies bedeutet, dass es nicht Aufgabe des Eisenbahn-Bundesamtes ist, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes Fehler nachzuweisen. Vielmehr haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes auf der Grundlage der Festlegungen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder der diese ersetzenden Verordnung nachzuweisen, dass sie ihre Verpflichtungen erfüllt haben. Gerechtfertigt wird diese Regelung durch das besondere Interesse des Bundes an der Erhaltung der Schienenwege, das an die Regelung des Artikels 87e Abs. 4 GG anknüpft. Da es beim Finanzierungssystem der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung keine Inputkontrolle im Sinne eines klassischen Verwendungsnachweises mehr gibt, sondern nur ein bestimmter Erfolg geschuldet wird, haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes den wirtschaftlichen Einsatz der Bundesmittel für den Zweck der Erhaltung der

Schienenwege im uneingeschränkt nutzbaren Zustand ebenfalls im Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht nachzuweisen (Outputkontrolle).

Zu den Absätzen 2, 2a

Die Regelung beschreibt die Elemente des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichtes; die Angaben sind detailliert für das gesamte Netz vorzulegen. Die erforderlichen Angaben müssen in einer für Bund und Länder nachvollziehbaren Form je nach Kriterium entweder streckenscharf oder für die verschiedenen Regionalnetze einzeln dokumentiert werden. Der Bericht ist auch den Ländern jährlich schnellstmöglich zu übermitteln.

Zu Absatz 2

Zu Nummer 1

Das Kataster der Schienenwege beinhaltet alle wesentlichen Parameter der entsprechenden Strecke bzw. der entsprechenden Betriebsanlage. Hierzu gehören insbesondere die Streckennummer, der Streckenkurzname, die Angabe der Lagekilometer, die Länge der Strecken, der Netztyp, die Art der Elektrifizierung, die Gleisanzahl, die Streckenklasse, der Streckenstandard, die Art und Weise der Leit- und Sicherungstechnik, Angaben zur TSI-Konformität (Technische Spezifikationen für Interoperabilität), Aussagen über Gleiswechselbetrieb, Geschwindigkeit (zulässige Geschwindigkeit, Soll-Geschwindigkeit, Ist-Geschwindigkeit, Gründe der Abweichung) und Lichtraumprofil. Aufzunehmende betriebsnotwendige Anlagen sind Betriebsstellen (z. B. Bahnhöfe), Gleise, Weichen, Brücken, Tunnel, Bahnübergänge, Stellwerke, Hauptsignale, Überleitstellen und Ähnliches.

Zu Nummer 2

Eine grafische Darstellung der Schienenwege soll eine vollständige und gut handhabbare Schienenwegekarte sein, die sich maßstäblich vergrößern lässt und hierbei punktgenau alle einzelnen Anlagen und Angaben zur Strecke enthält.

Zu Nummer 3

Unter charakteristischen Merkmalen der Schienenwege sind zusammengefasste Angaben zur Betriebslänge und zu Bauformen der Strecken sowie zu den sonstigen Anlagen im Netz aufzunehmen.

Zu den Nummern 4, 4a und 5

Die unter den Nummern 4, 4a und 5 angegebenen Qualitätsmerkmale korrelieren mit den in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zu treffenden Festlegungen.

Zu Nummer 6

Nummer 6 stellt ebenfalls in zusammengefasster Form bezüglich des Anlagevolumens auf Anzahl bzw. Menge bestimmter Sachanlagen ab.

Zu Nummer 6a

Es ist Transparenz über die Mittelverwendung bei den einzelnen Infrastrukturunternehmen zu schaffen. Daher sind die Mittel jeweils gesondert auszuweisen. Eine gesetzliche Regelung zu den Immobilien der Eisenbahninfrastrukturunter-

nehmen ist im Übrigen schon im Hinblick auf den Gesetzesvorbehalt geboten.

Zu den Nummern 7 und 8

Die Nummern 7 und 8 korrelieren ebenfalls mit den Anforderungen aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, in der hinsichtlich Instandhaltung und Ersatzinvestitionen Festlegungen getroffen sind.

Zu Nummer 9

Das Testat eines vom Bund beauftragten Wirtschaftsprüfers bestätigt die Höhe der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes vorgenommenen Ausgaben für Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsaufwendungen. Dies dient dem Bund zur Kontrolle, ob die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ihren Verpflichtungen zur Leistung eines Mindestinstandhaltungsbeitrages (§ 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2) und eines Mindestersatzinvestitionsvolumens (§ 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3) nachgekommen sind.

Die Kosten der Beauftragung des Wirtschaftsprüfers sind vom Betrag nach § 3 Abs. 2 abzuziehen.

Zu Nummer 10

In der Aufstellung nach Nummer 10 ist der Erfolg der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für jedes einzelne Jahr der bisherigen Laufzeit anhand der vereinbarten Kennziffern zu dokumentieren.

Zu den Nummern 11 und 12

Losgelöst von den beschreibenden Darstellungen der einzelnen Betriebsanlagen stellen die Nummern 11 und 12 auf Funktionsfähigkeit und Nutzung der Anlagen ab. Hierzu haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes betriebliche Störungen sowie verkehrliche Nutzungen und Auslastungen darzustellen. Da die Angaben zur Funktionsfähigkeit nur von Seiten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes erfolgen können und vielfältige Ursachen – auch außerhalb der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes – aufweisen, sind diese Kriterien keine sanktionsbewehrten Kriterien im Sinne der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung.

Zu den Nummern 13 und 14

Unter Nummer 13 (mehrjährige Planung für Instandhaltung und Ersatzinvestitionen) und Nummer 14 (Prognoseeinschätzung und Qualitätsentwicklung) haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes die konzeptionelle Weiterentwicklung des Netzes und die Einschätzung der Folgen ihres Vorgehens darzustellen.

Zu Absatz 3

Die Aufbewahrungspflicht ist den Erfahrungen der Vergangenheit geschuldet, wonach häufig bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes durch Umorganisation oder Systemumstellung Informationen verloren gegangen sind. Angesichts der Unbestimmtheit von Folgeregelungen nach Auslaufen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ist sicherzustellen, dass alle Unterlagen auch nach dem Auslaufen für mindestens fünf Jahre verfügbar sind.

Zu Absatz 4

Entsprechend der schon bisher bestehenden Berichtspflicht der Bundesregierung gegenüber dem Deutschen Bundestag zum Ausbau der Schienenwege (vgl. § 18) enthält Absatz 4 eine entsprechende Regelung hinsichtlich des Zustandes und der Entwicklung des Schienennetzes.

Zu § 7

Zu Absatz 1

Das Eisenbahn-Bundesamt hat als zuständige Behörde des Bundes die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder die sie ersetzende Verordnung vorzubereiten und zu überprüfen. Um hierfür die erforderlichen Informationen erhalten zu können, sind in Absatz 1 gesetzliche Gestattungsrechte vorgesehen.

Zu den Nummern 1 und 2

Die Regelungen entsprechen § 5a Abs. 4 Nr. 1 und 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

Zu Nummer 3

Nach dieser Regelung können im Auftrag des Bundes Messfahrten auf dem Schienennetz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Qualitätsmessung durchgeführt werden, deren Ergebnisse in die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Eingang finden.

Zu Absatz 1a

Zur Einhaltung der Qualitätsziele reicht es nicht, sich allein auf die Darstellung des Zuschussempfängers im Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht zu stützen. Es sind regelmäßige umfassende Kontrollen seitens des Eisenbahn-Bundesamtes vorzusehen. Die Länder und übrigen Zugangsberechtigten bekommen als Hauptbetroffene einen Rechtsanspruch darauf, entsprechende Messfahrten zu erwirken.

Zu Absatz 2

Absatz 2 beinhaltet Mitwirkungspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für die Erfüllung der Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes. Die Regelung entspricht § 5a Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

Zu Absatz 3

Nach Absatz 3 kann das Eisenbahn-Bundesamt seine Anordnungen nach den vorstehenden Bestimmungen (Absatz 1 und 2) nach den für die Vollstreckung und Verwaltungsmaßnahmen geltenden Vorschriften durchsetzen. Das Zwangsgeld kann bis zu 500 000 Euro betragen. Die Regelung entspricht § 5a Abs. 7 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

Zu Absatz 4

Nach Absatz 4 werden die Kosten der Messfahrten gemäß Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 von vornherein vom Infrastrukturbeitrag des Bundes gemäß § 3 Abs. 2 in Abzug gebracht. Diese Regelung ist notwendig, da die reine Überwachungs- und Prüfungstätigkeit des Staates keine Gebührenpflicht des Überwachten/Überprüften auszulösen vermag. Andererseits ist es aber angemessen, dass die Kosten der Messfahrten die vertragliche Gegenleistung (Infrastrukturbeitrag) des Bundes verringern, da sie der Feststellung der Vertragstreue der

Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes dienen und diese die Ergebnisse der Messungen für ihre eigene Investitions- und Instandhaltungsplanung nutzen können. Der Betrag nach § 3 Abs. 2 ist auch dann entsprechend zu verringern, wenn die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes die Messfahrten durchführen, dem Bund aber Kosten im Zusammenhang mit der Aus- und Bewertung der gemessenen Daten entstehen.

Zu § 7a

Qualität und Kapazität der Infrastruktur stehen in engem Zusammenhang. Kapazitätseinschränkungen, wie z. B. der Abbau von Kreuzungsbahnhöfen, Überholgleisen, Gleiswechselstellen oder die Vergrößerung der Blockabstände und die Stilllegung oder der Rückbau von Serviceeinrichtungen, wie z. B. Personenbahnhöfen, deren Gebäude und Einrichtungen, Ladestraßen, Umschlaganlagen, Energieversorgungseinrichtungen und Wartungseinrichtungen berühren Allgemeinwohlinteressen und können dazu führen, dass die Zugangsberechtigten in ihren etwa durch Verträge über Trassen bestehenden Rechten beschränkt werden, worüber die Regulierungsbehörde wacht.

Bestehende Kapazitäten und Serviceeinrichtungen sind deshalb grundsätzlich aufrechtzuerhalten, solange ein Bedarf besteht oder absehbar ist.

Die Finanzierung nach § 3 Abs. 2 BSEAG-E muss entsprechend an ein Regime zur Sicherung notwendiger Infrastrukturkapazitäten geknüpft werden. Für eine effektive Gewährleistung der Kapazitätsüberwachung nach dieser Vorschrift bedarf es außerdem der (bislang) fehlenden Bestimmung des Begriffs der Kapazität.

Die vorgesehene Verordnungsermächtigung ermöglicht eine nähere Regelung des Verfahrens zur Überwachung der gesetzlichen Vorgaben durch das Eisenbahn-Bundesamt und die Bundesnetzagentur. Die Vorschrift ist neben § 11 AEG erforderlich, der für alle Eisenbahninfrastrukturunternehmen gilt und unberührt bleibt. Auch die im Einzelfall nötige Durchführung beider Verfahren ist gerechtfertigt, da sie unterschiedliche Ziele verfolgen: § 7a BSEAG dient der Überwachung im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, dass die gewährten Bundesmittel gemäß den gesetzlichen Vorgaben eingesetzt und keine Kapazitätsreduzierungen zur Aufwandsminimierung durchgeführt werden. Demgegenüber sichert § 11 AEG unabhängig vom Betreiber nach Möglichkeit den Erhalt der Eisenbahninfrastruktur im Gemeinwohlinteresse zur Erfüllung des Gewährleistungsauftrags aus Artikel 87e Abs. 4 GG und ermöglicht insbesondere die Übertragung von Eisenbahninfrastruktur auf Dritte, die den Betrieb fortführen. Die Vorschrift ist damit dem Verfahren nach § 7a BSEAG nachgelagert.

Zu Teil 4

Zu den §§ 8 bis 11

Allgemeines

Dieser Teil des Gesetzes befasst sich mit den Pflichtverletzungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, wobei zwischen Hauptpflichten und Nebenpflichten unterschieden wird. Hauptpflichten sind solche, die den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes im Hinblick auf die zu gewährleistende Qualität und die zu erbringenden

Nachweise bezüglich Ersatzinvestitionsvolumen und eingesetzter Instandhaltungsmittel auferlegt sind. Nebenpflichten sind insbesondere die auferlegten Berichtspflichten, die allerdings im Hinblick auf ihre Auswirkungen ebenfalls gravierende Bedeutung haben. Ihre Verletzung wird dementsprechend ebenfalls als sanktionswürdig gewertet.

Zu § 8

Zu den Absätzen 1 und 2

Die Vorschrift beinhaltet die Grundregel, wonach der Bund seinen jährlichen Zuschussbetrag ganz oder teilweise zurückfordern soll, wenn eine Verletzung der Pflichten aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung vorliegt. Im Regelfall wird der Bund bei einer Pflichtverletzung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes nach Maßgabe der Absätze 2 bis 5 den Zuschussbetrag zurückfordern. Das „Soll“-Ermessen vermittelt dem Bund jedoch die notwendige Flexibilität, um in atypischen Sonderfällen, in denen die Pflichtverletzung nicht von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu vertreten ist (z. B. Naturkatastrophen), auf seinen Rückforderungsanspruch verzichten zu können.

Neben den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes kann der Bund nach Absatz 2 auch die Deutsche Bahn AG bezüglich der Rückforderung in Anspruch nehmen. Dies ist deshalb geboten, weil auch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes im Konzernverbund der DB AG stehen und insofern der Gesamtkonzern eine Mitverantwortung für die Pflichterfüllung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes trägt.

Zu Absatz 3

Die Rückforderung bezieht sich auf die Bundesmittel, die gemäß § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 für das Jahr festgelegt wurden, in dem die Pflichtverletzung stattgefunden hat. Da der entsprechende Netzzustands- und -entwicklungsbericht sowie das Ergebnis der Überprüfung eigener Messfahrten des Bundes in der Regel erst nach Ablauf des Jahres vorliegen werden, wird sich immer erst im Folgejahr die Pflichtverletzung des vorangegangenen Jahres durch die vorgelegten Daten feststellen lassen.

Zu Absatz 4

Die Vorschrift regelt die Höhe der Rückforderung. Sie nimmt hierbei als Orientierungspunkt das Maß der Pflichtverletzung, d. h. den Prozentsatz, um den eine Pflicht verletzt wird. Bei der Verfehlung mehrerer Ziele der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung werden die Zielverfehlungen für die Berechnung kumuliert, um keine Fehlanreize im Hinblick auf die weniger deutlich verfehlten Ziele zu setzen.

Zu Absatz 5

Die Rückforderung wird durch Leistungsklage geltend gemacht. Da die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung in Form eines öffentlich-rechtlichen Vertrages geschlossen und nur hilfsweise durch eine Verordnung ersetzt wird, ist der Bund an das bei Verträgen geltende Instrumentarium zur Durchsetzung vertraglicher Rechte und Pflichten gebunden und kann sich nicht auf die Ebene des Subordinationsverhältnisses in Form des Erlasses eines Verwaltungsaktes zurückbegeben.

Die ausdrückliche Regelung einer Zulässigkeit einer Aufrechnung mit aktuellen Zuschüssen des Bundes dient der Behebung von Rechtsunsicherheiten in diesem Bereich.

Zu Absatz 6

Zurückgeforderte Mittel müssen zweckgebunden für die von Qualitätsmängeln betroffenen Netzteile eingesetzt werden. Bei einer Rückforderung nach Absatz 4 Nr. 5 sind die Mittel für Maßnahmen einzusetzen, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen.

Zu § 9

Zu Absatz 1

Die Vorschrift regelt den Fall, dass Berichtspflichten nach § 6 verletzt werden. Hier soll die Möglichkeit einer Nachfristsetzung gegeben werden. Lassen allerdings die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes in von ihnen zu vertretender Weise diese Nachfrist erfolglos verstreichen, sind ebenfalls Bundesmittel im festgelegten Umfang (2 Prozent) zurückzufordern. Da die Erfüllung der Berichtspflichten Voraussetzung für die Bewertung der Erfüllung der sonstigen Hauptpflichten nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder der sie ersetzenden Verordnung sind, bedarf es auch nach erfolgloser Nachfristsetzung der Möglichkeit, die Berichtspflicht effektiv durchzusetzen. Daher ist der Bund ab diesem Zeitpunkt bei einer wesentlichen und von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zu vertretenden Verletzung von Berichtspflichten berechtigt, jegliche weitere Zahlungen auf der Grundlage der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder der sie ersetzenden Verordnung einzustellen. Ob eine Verletzung „wesentlich“ ist, beurteilt sich danach, inwieweit eine Berichtspflichtverletzung dem Bund die Bewertung der Erfüllung der sonstigen Hauptpflichten nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung erschwert oder unmöglich macht.

Zu Absatz 2

Die Regelung entspricht § 8 Abs. 5.

Zu § 10

Zu Absatz 1

Sollte der Fall eintreten, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes trotz der erheblichen Sanktionsbewehrung ihrer Verpflichtung zur Erhaltung der Schienenwege entsprechend den Festlegungen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder der sie ersetzenden Verordnung wiederholt nicht nachkommen, bedarf es einer Beendigung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Die Pflichtverletzung muss von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zu vertreten sein. Damit sind Fälle höherer Gewalt (z. B. Naturkatastrophen) ausgeschlossen. Der Bund muss bei wiederholten Pflichtverletzungen aufgrund seiner verfassungsrechtlichen Verpflichtung nach Artikel 87e Abs. 4 GG die Möglichkeit haben, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes aus dem DB-Konzern herauszulösen und selbst zu steuern oder sonstige Wege für ein Management der Schienenwege zu finden. Deshalb räumt § 10 die Möglichkeit ein, dass der Bund bei mindestens zweimaliger Pflichtverletzung im Zeitraum der Geltung einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung die Kündigung ausspricht. Ob dies geboten ist, entscheidet der Bund aufgrund einer Bewertung der Pflichtverletzung; d. h. bei ganz unwesentlichen Verfehlungen der Qualitätsziele der Leis-

tungs- und Finanzierungsvereinbarung kann er von einer Klage absehen. Ein Jahr nach Wirksamwerden der Kündigung gehen die Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen in das Eigentum des Bundes über. Bis dahin gilt der bestehende Zustand fort, d. h. Bund und Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes haben ihre gegenseitigen Verpflichtungen aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zu erfüllen, um den Weiterbetrieb der Schienenwege zu sichern. Der Übergangszeitraum ermöglicht die Schaffung einer neuen rechtlichen Grundlage für die Netzbe-
wirtschaftung durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes.

Zu Absatz 2

Länderrechte auf eine Teilkündigung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung werden auf Strecken von untergeordneter oder nur regionaler Bedeutung beschränkt. Der Zugriff der Länder wird für Strecken, die für den übergeordneten Güterverkehr und Schienenpersonenfernverkehr von Bedeutung sind, ausgeschlossen. Die Teilkündigung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung bei regional begrenzter wiederholter Verfehlung der Qualitätsziele macht die Kündigung als Sanktion erst praktikabel.

Zu Absatz 3

Die Regelung soll den Weiterbetrieb von Schienen und Anlagen ermöglichen, deren uneingeschränkt nutzbaren Zustand die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes wiederholt nicht gewährleisten konnten oder wollten, an deren Bewirtschaftung aber ein verkehrspolitisches Interesse besteht. Dabei soll auch die Einschaltung Dritter für die Bewirtschaftung möglich sein, um gegebenenfalls kostengünstigere Lösungen zu ermöglichen und auf ein gegebenfalls nicht mehr fortbestehendes Interesse der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes an der fraglichen Infrastruktur reagieren zu können. Die Regelung dient zugleich der Erprobung im Hinblick auf eine mögliche weitergehende Regionalisierung der Infrastruktur.

Zu § 11

Im Fall der wiederholten Pflichtverletzung nach § 10 hat der Bund ein Interesse daran, dass die Schienenwege in den Zustand gebracht werden, in dem sie sich nach den Festlegungen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder der diese ersetzenden Verordnung befinden sollten. Für die Kosten der Herstellung dieses Zustandes hat die DB AG aufzukommen, weil die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes im Konzernverbund der DB AG stehen und insofern der Gesamtkonzern eine Mitverantwortung für die Pflichterfüllung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes trägt. Der Schadenersatz wird durch Leistungsklage geltend gemacht (vgl. Ausführungen zu § 8 Abs. 5). Satz 3 enthält zur Klarstellung eine Zweckbindung. Der Bund muss geeignete Maßnahmen ergreifen, um im Zusammenhang mit der Neuordnung des Rechtsrahmens für die Bewirtschaftung nach der Kündigung gemäß § 10 auch die Herstellung des uneingeschränkt nutzbaren Zustands sicherzustellen.

Zu Abschnitt 3

Zu § 12

Die Regelung entspricht § 1 des bislang geltenden Bundes-schienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG – alt).

Zu § 13

Die Regelung entspricht § 2 Abs. 1 BSchwAG (alt). Die Regelung des § 2 Abs. 2 BSchwAG (alt) wurde nicht erneut in das Gesetz aufgenommen, da es hierzu keine Regelungsnotwendigkeit mehr gibt.

Zu § 14

Die Regelung entspricht § 3 BSchwAG (alt.)

Zu § 15

Die Regelung entspricht § 4 Abs. 1 BSchwAG (alt). Nicht übernommen wurde der Verweis auf das Gesetz zur Förderung der Stabilität und des Wachstums der Wirtschaft in § 4 Abs. 2 BSchwAG (alt), da im Bundesschienenwegegesetz bereits Regelungen zur Investitionsplanung getroffen sind.

Zu § 16

Die Regelung entspricht § 5 Abs.1 BSchwAG (alt). Für die bisherige Regelung des § 5 Abs. 2 BSchwAG (alt), der Sonderregelungen für die Erstellung eines ersten Bedarfsplans vorsah, besteht kein Regelungsbedarf mehr.

Zu § 17

Die Regelung entspricht § 6 BSchwAG (alt).

Zu § 18

Die Regelung entspricht § 7 BSchwAG (alt), wonach der Bund einen Schienenwegeausbaubericht jährlich vorlegt.

Zu § 19

Die Regelung entspricht § 8 Abs. 1 BSchwAG (alt) mit folgender Modifikation:

Während § 8 Abs. 1 BSchwAG (alt) ausdrücklich die Finanzierung von Investitionen vorsah, ist nunmehr die Finanzierung aller Maßnahmen zum Ausbau der Schienenwege vorgesehen. In der Vergangenheit waren nicht aktivierungsfähige Aufwandstatbestände durch den Bund nicht finanzierungsfähig und mussten daher von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes getragen werden. Hierzu gehören z. B. bei Ausbaumaßnahmen die Kosten für erforderliche Abriss- und Entsorgungsmaßnahmen. Nunmehr soll, ähnlich wie nach anderen Fördergesetzen (z. B. GVFG), eine umfassende Projektförderung stattfinden, bei der gleichwohl der investive Charakter der Förderung im Vordergrund steht. Die vorgesehene Ausweitung der Förderung entspricht dem Interesse des Bundes an der Realisierung von Bedarfsplanvorhaben. Da bislang vielfach bei Vorhaben des Bedarfsplans selbst ein sehr geringer Eigenanteil der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes eine Bereitschaft zur Realisierung der Vorhaben des Bedarfsplans verhindert hat, müssen diese nach der neuen Regelung keinen Eigenanteil mehr erbringen. Etwas anderes gilt nach Satz 2 dann, wenn der Ausbau eines Schienenweges auf Antrag eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens des Bundes in den Bedarfsplan aufgenommen wurde und diese Maßnahme im wirtschaftlichen Interesse dieses Unternehmens liegt. In diesem Falle kann in der Finanzierungsvereinbarung nach § 20 eine Kostenbeteiligung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens des Bundes vorgesehen werden.

Im Übrigen bleibt es bei den bisherigen Zuwendungsfähigkeitskriterien. Das heißt nach § 7 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) gilt der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit bei der Realisierung von Vorhaben. Im Übrigen sind auch nur die Maßnahmen zuwendungsfähig, die zu den Verkehrsanlagen im Sinne des Gesetzes gehören. Das heißt weiterhin nicht gefördert werden etwa kommerzielle Einrichtungen in den Bahnhöfen (Hotel, Restaurant, Buchhandlung u. Ä.). Ebenfalls nicht gefördert werden Ausstattungsvarianten, die die DB AG bei den Verkehrsanlagen unter Überschreitung der Regelsätze des Eisenbahn-Bundesamtes aus eigenwirtschaftlichen Gründen wählt. Hier sind insbesondere besonders aufwendige und teure Boden- und Wandbeläge sowie Beleuchtungsanlagen zu nennen. Auch schließt diese neue Regelung nicht aus, dass der Bund zur Gewährleistung eines wirtschaftlichen und sparsamen Verhaltens der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes in Teilbereichen lediglich Pauschalen finanziert. Dies gilt vor allen Dingen im Bereich der Planungskosten, die zu einem erheblichen Anteil im DB-Konzern selbst anfallen und die im Hinblick auf die Angemessenheit durch den Bund kaum kontrolliert werden können.

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes sind öffentliche Auftraggeber im Sinne des § 98 Nr. 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen.

Zu § 20

§ 20 regelt den Abschluss, die Durchführung und die Abwicklung (z. B. Aufrechnungsmöglichkeiten des Bundes) von Finanzierungsvereinbarungen für Maßnahmen des Ausbaus, die im Gegensatz zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung weiterhin auf einzelne Maßnahmen bezogen durchgeführt werden sollen. Die Kontrolle der Verwendung der bereitgestellten Bundesmittel erfolgt hierbei entsprechend dem bisherigen Instrumentarium, wobei der Kontrollmechanismus zugunsten des Bundes verbessert wird. Dabei kann der Bund auch mit Ansprüchen aus von den EIU nicht eingehaltenen Finanzierungsvereinbarungen zum Ausbau gegen Ansprüche der EIU aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung aufrechnen (Absatz 5).

Zu Absatz 1

Die Regelung entspricht im Wesentlichen dem § 9 Satz 1 des BSchwAG (alt). Der bisherigen Regelung nach § 9 Satz 2 und 3, wonach eine Nachkalkulation der Vereinbarung erfolgen konnte, bedarf es heute nicht mehr. Denn diese Regelung bezweckte ausschließlich die Nachkalkulation im Hinblick auf die Frage der Finanzierungsart (zinsloses Darlehen oder Baukostenzuschuss). Das vorliegende Gesetz geht ohne Einschränkung von einer Finanzierung durch Baukostenzuschüsse des Bundes aus. Dies entspricht der bisherigen Handhabung, die auf der Erkenntnis fußt, dass eine Realisierung von Vorhaben des Bedarfsplans durch die Finanzierung mit zinslosen Darlehen des Bundes nicht möglich ist. Denn betriebswirtschaftlich sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ausweislich der vorliegenden Jahresabschlüsse nicht in der Lage, bei solchen Maßnahmen die Abschreibung zu erwirtschaften. Dessen ungeachtet ist eine Finanzierung über zinslose Darlehen nach § 21 weiter zulässig. Insbesondere können die bisher über zinslose Darlehen finanzierten Maßnahmen nach Inkrafttreten der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung weiter umgesetzt werden.

Zu Absatz 2

In Absatz 2 wird geregelt, welche wesentlichen Eckpunkte eine Finanzierungsvereinbarung enthalten muss. Auch diese Regelung entspricht der bisherigen Praxis mit dem Zusatz, dass der Zeitplan für die Realisierung der Vorhaben verbindlich ist. Das heißt die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes haben nicht nur das Recht, eine Maßnahme zu realisieren, sondern auch die Pflicht hierzu.

Zu Absatz 3

Bisher treten in der Realisierung der Maßnahmen des Bedarfsplans häufig Verzögerungen ein, die dazu führen, dass die geplanten Effekte später als geplant ergebniswirksam werden und Bundesmittel in den Finanzierungsvereinbarungen unproduktiv – da später als geplant benötigt – gebunden werden und dann für neue Investitionen in den auf das Jahr der Minderinanspruchnahme folgenden Haushaltsjahren nicht zur Verfügung stehen. Durch die Regelung wird erreicht, dass die objektiven Verzögerungsursachen (z. B. bei der Schaffung von Baurecht) besser als bisher in den Ablaufplanungen berücksichtigt werden und die subjektiven Ursachen (z. B. hinsichtlich der Dauer der Genehmigungsprozesse im Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und im Konzern) möglichst beseitigt werden. Die für den Fall, dass die Verzögerung von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zu vertreten ist, vorgesehene Zahlung soll die Anstrengungen dieser Unternehmen stimulieren, derartige Rückstände nicht eintreten zu lassen.

Zu Absatz 4

Die Regelung resultiert insbesondere aus den Erfahrungen der vergangenen Jahre. In der zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes geschlossenen Rahmenfinanzierungsvereinbarung (Allgemeine Regeln für den Abschluss und die Durchführung von Finanzierungsvereinbarungen) ist geregelt, dass insbesondere in den Fällen, in denen mit Bauarbeiten begonnen wird, ohne dass hierzu die Zustimmung des Bundes vorliegt, und in denen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes Planungsänderungen vorgenommen haben, ohne die Zustimmung des Bundes vorher einzuholen, die Zuwendungsfähigkeit der betreffenden Teilmaßnahmen verwirkt ist. Das heißt, die betreffenden Teilmaßnahmen müssen, obwohl sie dem Grunde nach finanzierungsfähig sind, mit Eigenmitteln der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes finanziert werden. Der neuen Regelung liegt die Überlegung zugrunde, dass der Verfahrensverstöß nicht zum Verlust der Finanzierung der betreffenden Teilmaßnahme durch den Bund führt. Angesichts der Notwendigkeit, das abgestimmte Procedere einzuhalten, kann der Verstoß allerdings nicht ohne Sanktion bleiben. Diese soll in angemessener Form, z. B. als Prozentanteil des vom Verfahrensverstöß betroffenen Volumens an Bundesmitteln, der ab einer bestimmten Höhe absolut begrenzt ist, geschehen.

Zu Absatz 5

Eine Aufrechnung mit Zahlungsansprüchen des Bundes ist zulässig.

Zu Absatz 6

Die Zuständigkeitsregelung ersetzt die bisherige Regelung in § 3 Abs. 1 Nr. 6 des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes.

Zu § 21

Zu Absatz 1

Die Regelung greift die bisherige Regelung des § 8 Abs. 2 BSchwAG (alt) auf und soll gewährleisten, dass von den Mitteln, die der Bund sowohl im Rahmen der Erhaltung als auch im Rahmen des Ausbaus der Schienenwege zur Verfügung stellt, 10 Prozent Maßnahmen des Nahverkehrs zugute kommen. Inhaltlich stellt dies keine Neuregelung dar. Nach bisherigen Erkenntnissen kann davon ausgegangen werden, dass 15 Prozent der Bundesmittel im Rahmen der Vorhaben des Bedarfsplans sowie im Rahmen der bisherigen Ersatzinvestitionen, heute Erhaltungsmaßnahmen, ebenfalls dem Nahverkehr zugute kommen. Die bisherige Praxis wird dem Grunde nach beibehalten, jedoch der Höhe nach angepasst, präzisiert und auf eine eindeutige rechtliche Basis gestellt.

Satz 4 stellt klar, dass Maßstäbe oder Schwellenwerte für die Finanzierung von Ausbaumaßnahmen im Nahverkehrsreich nicht einseitig festgelegt werden, sondern der Zustimmung des jeweils betreffenden Landes bedürfen. Die Regelung stellt zugleich klar, dass von einer pauschalen Regelung in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abzusehen ist.

Satz 7 stellt klar, dass über zinslose Darlehen finanzierte Maßnahmen auch nach der grundsätzlichen Umstellung auf Baukostenzuschüsse weiterhin realisiert werden können.

Zu Absatz 2

In Anknüpfung an die bisherige Regelung wird klargestellt, dass die Finanzierung nach § 11 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (z. B. Bau von S-Bahn-Strecken) ebenso wie Investitionsförderungen durch andere Gebietskörperschaften oder Dritte von diesem Gesetz nicht erfasst werden. Gleichzeitig stellt diese Regelung jedoch – wie bisher – klar, dass eine Finanzierungsförderung durch Dritte zugunsten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ausdrücklich zulässig ist.

Zu § 22

Diese Bestimmung übernimmt die bisherige Regelung des § 9a BSchwAG (alt). Sie wird im Hinblick auf die Förderung nach neuem Recht allerdings auf Maßnahmen des Ausbaus von Schienenwegen begrenzt. Dies begründet sich damit, dass im Rahmen der Erhaltung der Schienenwege keine einzelmaßnahmenbezogene Förderung des Bundes erfolgt, somit auch im Einzelfall nicht feststeht, ob die gerade abgegebene oder stillgelegte Strecke durch den Bund konkret unter der Geltung dieses Gesetzes gefördert wurde. Im Übrigen regeln sich die Pflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes im Hinblick auf die Erhaltung der Schienenwege abschließend in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder in der an ihre Stelle tretenden Verordnung.

Für Maßnahmen, die unter der Geltung des bisherigen Bundesschienenwegeausbaugesetzes gefördert wurden, sieht Absatz 5 eine Weitergeltung der bisherigen Regelungen vor. In diesem Zusammenhang bedurfte auch der Fall der Finanzierung mit zinslosen Darlehen einer speziellen Regelung.

Zu Abschnitt 4

Zu § 23

Die Vorschrift enthält notwendige Übergangsregelungen.

Zu Absatz 1

Satz 1 dient der Klarstellung, dass Bedarfsplanvorhaben, für die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes bereits eine Finanzierungsvereinbarung besteht, unverändert fortgeführt werden. Nach Satz 2 gelten im Regelfall bestehende Vereinbarungen für die Erhaltung der Schienenwege nach Beginn der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder der sie ersetzenden Verordnung weiter. In der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder in der sie ersetzenden Verordnung kann jedoch das Außerkrafttreten bestehender Vereinbarungen geregelt werden.

Zu Absatz 2

Der Absatz erstreckt die Übergangsregelung auf Nahverkehrsmaßnahmen. Die Regelung stellt für bisher über die Sammelvereinbarung Nummer 5 finanzierte Nahverkehrsmaßnahmen klar, dass die bisherige Praxis fortgeführt wird und u. a. bisher über zinslose Darlehen finanzierte Maßnahmen weiter umgesetzt werden können.

Zu Artikel 2 (Gesetz zur Gewährleistung des Schienenpersonenfernverkehrs – Bundesschienen-Personenfernverkehrsgesetz – BSPFVG)

Allgemeines

Das Gesetz zur Gewährleistung des Schienenpersonenfernverkehrs (Bundesschienen-Personenfernverkehrsgesetz-BSPFVG) konkretisiert den Gewährleistungsauftrag des Bundes für den Schienenpersonenfernverkehr (Artikel 87e Abs. 4 GG) und stellt dem Bund die zur Erfüllung seiner Aufgabe erforderlichen Verfahren zur Verfügung. Es setzt zugleich die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs, zuletzt geändert durch VO (EWG) Nr. 1893/91, ABl. EG Nr. L 169 vom 29. Juni 1991 S. 1, um, nach der mit Verkehrsunternehmen Verträge über Verkehrsdienste zur Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes abgeschlossen werden können (Artikel 1 Abs. 4 EWG-VO 1191/69), um unter Berücksichtigung sozialer, umweltpolitischer und landesplanerischer Faktoren eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherzustellen.

Nach der bisherigen Rechtslage ist lediglich § 15 AEG einschlägig, wonach Verkehrsleistungen ausgeschrieben und Verkehrsdurchführungsverträge abgeschlossen werden können. Dieser Bestimmung geht das speziellere BSPFVG vor. Die DB Reise & Touristik AG hat ihr Fernverkehrsangebot insbesondere in Randlagen Deutschlands in den zurückliegenden Jahren deutlich reduziert. Bei Fortsetzung dieser Entwicklung, die im Falle einer Teilprivatisierung der DB AG verstärkt zu befürchten ist, wäre eine ausreichende Versorgung mit Verkehrsleistungen im Schienenpersonenfernverkehr nicht mehr gewährleistet.

Ohne ein Eingreifen der Bundesregierung ist der Gewährleistungsauftrag des Bundes im Schienenpersonenfernverkehr in Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes nicht mehr sichergestellt. Die Länder könnten gezwungen sein, durch die Bestellung zusätzlicher Leistungen im SPNV einen Ausgleich herzustellen. Dies käme einer vom Gesetzgeber nicht gewollten

Verantwortungsverlagerung vom Bund auf die Länder gleich. Insofern unterstützt das Gesetz auch die Forderung der Länder, dass im Zusammenhang mit der Teilprivatisierung der DB AG Haushaltsrisiken für die Länder ausgeschlossen werden müssen.

Ziel dieses Gesetzes ist es daher, das Angebot im Schienenpersonenfernverkehr auch in weniger aufkommensstarken Relationen als Teil der unverzichtbaren Daseinsvorsorge zu sichern und der Bundesregierung die erforderlichen Mittel zur Erfüllung ihrer Aufgaben zur Verfügung zu stellen. Die Gesetzgebungskompetenz und -verpflichtung ergeben sich aus Artikel 73 Nr. 6a des Grundgesetzes in Verbindung mit Artikel 87e Abs. 4 Satz 2 des Grundgesetzes. Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 87e Abs. 5 Satz 1 des Grundgesetzes erforderlich.

Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu § 1

Satz 1 setzt den Gewährleistungsauftrag des Bundes nach Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes hinsichtlich des Schienenpersonenfernverkehrs um. Bei der Erfüllung seiner Aufgabe ist der Bund nicht auf die Eisenbahnen des Bundes beschränkt. Vielmehr dient das gesamte Verkehrsangebot auf den Linien des Schienenpersonenfernverkehrs der Erfüllung der Aufgabe. Damit wird Wettbewerb auch im Schienenpersonenfernverkehr ermöglicht. Die Aufgabe ist weitergehend als § 1 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes, der die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsleistung im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr als eine öffentliche Aufgabe definiert, die zum Zwecke der Daseinsvorsorge und damit zur Erfüllung des Sozialstaatsprinzips (Artikel 20 GG) ausgeführt wird.

Absatz 2 führt den Verkehrsdurchführungsvertrag als das zentrale Instrument des Bundes ein, mit dem das Verkehrsangebot gewährleistet wird. Soweit der Mindestumfang und das nach dem Schienenpersonenfernverkehrsplan zu erbringende Angebot eigenwirtschaftlich erbracht werden, besteht kein Bedarf, Verkehrsdurchführungsverträge abzuschließen. Verkehrsangebote, die von Eisenbahnen nicht erbracht würden, aber zur Erbringung des Mindestumfangs oder zur Umsetzung des Schienenpersonenfernverkehrsplans erforderlich sind, werden durch Verkehrsdurchführungsverträge gewährleistet. Insoweit hat dies zur Folge, dass der Bund für den Ausgleich nach der VO (EWG) Nr. 1191/69, insbesondere das Betriebsdefizit, im Bereich des Schienenpersonenfernverkehrs aufkommt. Ob die Vergabe auszuschreiben ist, richtet sich nach dem Vergaberecht.

Zu § 2

Die Bestimmung definiert den Begriff des Schienenpersonenfernverkehrs in Anlehnung an § 2 des Regionalisierungsgesetzes und § 2 Abs. 5 AEG. Erstes Kriterium ist immer die Bestimmung des Zuges, hilfsweise die Kriterien der gesamten Reiseweite und der gesamten Reisezeit bei der Mehrzahl der Fahrgäste eines Zuges. Die Begriffsbestimmung erfolgt anhand einer Negativabgrenzung, indem als Schienenpersonenfernverkehr jeder Zug definiert wird, der kein Zug des Schienenpersonennahverkehrs ist. Damit unterfallen z. B. auch Nachtzüge, Autoreisezüge, Sonderzüge oder grenzüberschreitende Züge dem Schienenpersonenfernverkehr. Die Definition stellt klar, dass der Gewährleistungsauftrag

mit dem BSPFVG nur hinsichtlich des öffentlichen Eisenbahnverkehrs ausgefüllt wird. Der Verkehr mit sonstigen spurgeführten Verkehrsmitteln wie der Straßenbahn oder der U-Bahn bleibt unberührt.

Zu § 3

Die Vorschrift konkretisiert in quantitativer Hinsicht die Kriterien „Wohl der Allgemeinheit“ und „Verkehrsbedürfnisse“ im Sinne von § 1 Abs. 1. Sie verpflichtet den Bund, mindestens eine Schienenpersonenfernverkehrsleistung in einem Umfang sicherzustellen, der etwa der zuletzt erbrachten Zugkilometerleistung in der Bundesrepublik Deutschland entspricht. Außerdem sollen alle Oberzentren mit Schienenanschluss und Städte mit besonderer Verknüpfungsfunktion im Regionalverkehr in Deutschland im Liniennetz des Schienenpersonenfernverkehrs angebunden sein. Die Mindestbedienung soll etwa einem Zweistundentakt entsprechen. Zur Vermeidung von Nachteilen auf Grund einer Randlage in Deutschland und unter dem Aspekt der angestrebten europäischen Integration sollen entsprechende Verbindungen auch in das benachbarte Ausland gesichert oder angestrebt werden. Dabei beschränkt sich die Verantwortung des Bundes auf den deutschen Streckenanteil. Er ist nicht verpflichtet, Kosten zu übernehmen, die dem ausländischen Streckenanteil zuzurechnen sind. Der Schienenpersonenfernverkehrsplan (§ 4) soll möglichst wenig in die unternehmerischen Gestaltungsspielräume der Eisenbahnverkehrsunternehmen eingreifen, muss aber in quantitativer Hinsicht wenigstens den Mindestumfang beinhalten. Soweit § 3 nichts regelt, ist der Bund zum Eingreifen berechtigt, aber nicht verpflichtet. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind frei, weitergehende Verkehre anzubieten.

Zu § 4

Dieser Paragraph führt die beiden zentralen Instrumente zur Planung des Schienenpersonenfernverkehrs ein, nämlich den Schienenpersonenfernverkehrsplan und den Bericht. Ersterer legt für die Zukunft die Ziele für die Verkehrsbedienung des Schienenpersonenfernverkehrs fest, insbesondere in quantitativer, aber auch in qualitativer Hinsicht. Der Bericht hingegen hat die tatsächliche Entwicklung des Schienenpersonenfernverkehrs in der Vergangenheit zum Inhalt. Inhaltlicher Maßstab ist der Schienenpersonenfernverkehrsplan. Aus den Berichten werden dann jeweils die folgenden Schienenpersonenfernverkehrspläne entwickelt. Unter Berücksichtigung des notwendigen Vorlaufs, auch für die Fahrplangestaltung, erscheint die Erstellung des ersten Plans bis zum Ende des Jahres 2008 als machbar. Der Schienenpersonenfernverkehrsplan wird vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung entworfen und nach Zustimmung von Bundestag und Bundesrat durch Beschluss der Bundesregierung aufgestellt. Der Entwurf des Schienenpersonenfernverkehrsplans informiert die beiden Verfassungsorgane und ermöglicht ihre Mitwirkung bei der Gestaltung. Der Schienenpersonenfernverkehrsplan hat zentrale Bedeutung bei der Erfüllung des Gewährleistungsauftrages des Bundes und enthält in quantitativer Hinsicht mindestens die Anforderungen gemäß § 3. Er enthält als quantitative Elemente im Übrigen mindestens die zu befahrenden Linien, die Taktfolge sowie die Verkehrsleistung. Daneben können auch qualitative Aussagen enthalten sein, beispielsweise über das zu erbringende Sitzplatzangebot, die zu unterschreitenden Fahrzeiten

und das zu erbringende Service- und Komfortangebot. Der Schienenpersonenfernverkehrsplan ist Grundlage für die Ausschreibung von Verkehrsleistungen und den Abschluss von Verkehrsdurchführungsverträgen. Spätestens im Februar eines jeden Jahres berichtet der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, wie die Vorgaben des jeweiligen Schienenpersonenfernverkehrsplans umgesetzt worden sind und welche sonstigen Entwicklungen sich im Bereich des Schienenpersonenfernverkehrs im vorangegangenen Kalenderjahr ergeben haben. Der Inhalt des Berichts orientiert sich am Schienenpersonenfernverkehrsplan.

Zu § 5

§ 5 enthält konkretisierende Bestimmungen zu den Verkehrsdurchführungsverträgen nach § 1 Abs. 2. Die Zuständigkeit für den Abschluss der Verkehrsdurchführungsverträge ergibt sich aus Satz 1 in Verbindung mit § 1 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG). Die Finanzierung der Verkehrsdurchführungsverträge erfolgt im Bundeshaushalt, wobei die Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz und dem Bundesschienenwegegesetz nicht angetastet werden. Da der Fernverkehrsfahrplan 2007 wirtschaftlich erbracht wurde, dürfte sich eine finanzielle Belastung des Bundes in engen Grenzen halten.

Zu § 6

Die Erarbeitung des Schienenpersonenfernverkehrsplans und seine Abstimmung werden einige Zeit in Anspruch nehmen. Außerdem bedarf die darauf aufbauende Umsetzung eines zeitlichen Vorlaufs. Bis zum Wirksamwerden des Planes ist daher sicherzustellen, dass im Verhältnis zum Status quo keine Entwicklungen eintreten, die dem verfolgten Ziel abträglich sind. Ein dazu notwendiger staatlicher Eingriff muss mit einer angemessenen Entschädigung der daraus resultierenden wirtschaftlichen Nachteile einhergehen.

Zu Artikel 3 (Aufhebung des Bundeschienenwegeausbaugesetzes)

Da die Regelungen des Bundeschienenwegeausbaugesetzes in das Bundesschienenwegegesetz integriert sind, kann das Bundesschienenwegeausbaugesetz aufgehoben werden.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

