

## Gesetzentwurf

### des Bundesrates

## Entwurf eines Gesetzes zur Gestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs (Schienenpersonenfernverkehrsgesetz – SPFVG)

### A. Problem und Ziel

Mit der Bahnreform in Deutschland zum Jahreswechsel 1993/1994 wurde das Ziel verbunden, den Verkehr auf der Schiene zu steigern. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist dies nach der grundgesetzlichen Verantwortungszuweisung an die Länder und einer damit einhergehenden Finanzausstattung (Regionalisierung) eindrucksvoll gelungen. Jedes Land hat durch Landesgesetze Aufgabenträger für den SPNV bestimmt, die für eine den Erfordernissen des Gemeinwohls genügende Bestellung von Verkehrsleistungen des Nahverkehrs sorgen und diese abgeben. In der Folge wurde die Schiene, aufbauend auf Vorarbeiten der Deutschen Bundesbahn und einiger Länder zur Einführung integraler Taktfahrpläne, wieder deutlich stärker genutzt. Eine andere Entwicklung ist im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) eingetreten. Hier verblieb die Verantwortung beim Bund, der jedoch bisher keine Aufgabenträgerschaft übernommen und – entgegen der Vorgabe in Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz – kein Gesetz erlassen hat. Entsprechend kam es im SPFV weder zu intensivem Wettbewerb noch zu Mehrverkehr. Die Ziele der Bahnreform wurden mithin hier bislang nicht erreicht. Seit 1996 fand vielmehr ein kontinuierlicher Abbau des Fernverkehrsangebotes auf der Schiene in Deutschland statt.

### B. Lösung

Mit einem Gesetz zur Gestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs (Schienenpersonenfernverkehrsgesetz – SPFVG) sollen der Gewährleistungsauftrag des Bundes für den SPFV (Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz) konkretisiert und dem Bund die zur Erfüllung seiner Aufgabe erforderliche Rechtsgrundlage zur Verfügung gestellt werden. Danach ist unter Berücksichtigung verkehrlicher, sozialer, umweltpolitischer und landesplanerischer Faktoren eine ausreichende Verkehrsbedienung durch ein Grundangebot im SPFV sicherzustellen.

### C. Alternativen

Keine, da Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz ein Gesetz vorschreibt.

#### **D. Finanzielle Auswirkungen**

Die Abschätzung des Finanzbedarfs hängt maßgeblich von der Beurteilung des Bedarfs durch den Bund ab. Bisherige Schätzungen gehen von 100 bis 500 Millionen Euro pro Jahr aus, was nur einem kleinen Teil der im Schienenpersonennahverkehr eingesetzten Mittel entspricht. Da die DB AG im März 2015 bereits eine Offensive zur Verbesserung des Schienenpersonenfernverkehrs auf eigenwirtschaftlicher Basis angekündigt hat, ist der Finanzbedarf eher am unteren Ende der genannten Spanne zu erwarten; er würde sich im Übrigen auch erst nach einigen Jahren aufbauen.

#### **E. Sonstige Kosten**

Durch das Schienenpersonenfernverkehrsgesetz ergeben sich unmittelbar keine zusätzlichen Kosten für die Wirtschaft. Vielmehr wird die wirtschaftliche Betätigung der Unternehmen gerade auch abseits der Magistralen verbessert; der demografischen Abwanderung wird kostensenkend entgegen gewirkt. Eine bessere Abstimmung der staatlichen Verantwortungssysteme von Schienenpersonennah- und Fernverkehr ist geeignet, kostensenkende Synergien zu generieren. Es ist daher insgesamt von einem erheblichen gesamtwirtschaftlichen Nutzen auszugehen.

#### **F. Bürokratiekosten**

Der Bund hat – entsprechend den SPNV-Aufgabenträgern auf Länderebene – eine Aufgabenträgerorganisation einzurichten. Informationspflichten für Bürgerinnen und Bürger sowie die Verwaltung werden nicht eingeführt, geändert oder aufgehoben.

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, 29.03.2017

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 3 des Grundgesetzes den vom Bundesrat in seiner 953. Sitzung am 10. Februar 2017 beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Gestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs  
(Schienenpersonenfernverkehrsgesetz – SPFVG)

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Auffassung der Bundesregierung zu dem Gesetzentwurf ist in der als Anlage 2 beigefügten Stellungnahme dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel



## **Entwurf eines Gesetzes zur Gestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs (Schienenpersonenfernverkehrsgesetz – SPFVG)**

Vom ...

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

### § 1

#### **Gewährleistungsauftrag**

(1) Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, im Bereich des öffentlichen Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) mindestens durch ein Grundangebot Rechnung getragen wird. Zusammen mit den Angeboten des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) soll ein integriertes öffentliches Verkehrsangebot geschaffen und gesichert werden.

(2) Die Gewährleistung des Bundes für den SPFV 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.

(3) Der Bund und die Aufgabenträger des SPNV sollen bei der Planung und Bestellung von Zugangeboten, die sowohl dem SPNV als auch dem SPFV maßgeblich dienen, zusammenwirken.

### § 2

#### **Schienenpersonenfernverkehrsplan (SPFV-Plan)**

(1) Die erforderliche Entwicklung des SPFV, mindestens jedoch das sicherzustellende Grundangebot nach § 1, stellt der Bund in einem SPFV-Plan dar, welcher der Zustimmung des Bundesrates bedarf. Die Aufstellung erfolgt erstmals bis spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten dieses Gesetzes. Er wird spätestens alle drei Jahre fortgeschrieben und veröffentlicht. Die Aufgabenträger des SPNV sind bei der Aufstellung und Fortschreibung zu beteiligen.

(2) Der SPFV-Plan stellt mindestens die pflichtig durch Züge des Fernverkehrs anzubindenden Orte, die Verknüpfungspunkte, die zu befahrenden Linien, die Taktfolge und die tägliche Bedienungszeit auf den einzelnen Linien dar. Insbesondere sind alle Oberzentren anzubinden. Das Prinzip des Integralen Taktfahrplans ist zu beachten. Der SPFV-Plan kann darüber hinaus Ziele und Vorgaben für die Qualität und die anzuwendenden Tarife enthalten.

(3) Wichtige Ziele im benachbarten Ausland und in touristischen Regionen sollen angebunden sein. Auf geeigneten Strecken sollen auch Verbindungen im Nachtreiseverkehr angeboten werden.

(4) Der SPFV-Plan soll die Angebotsplanung der Verkehrsunternehmen des SPFV aufgreifen und dort ergänzende oder abweichende Regelungen vorsehen, wo dies zur Erfüllung des Gewährleistungsauftrags nach § 1 geboten ist.

§ 3

**Mitwirkungspflichten**

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Aufgabenträger des SPNV sind verpflichtet, der vom Bund mit der Erstellung des SPFV-Plans beauftragten Stelle die für die Aufgabe erforderlichen und verfügbaren Informationen kostenfrei zur Verfügung zu stellen.

§ 4

**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

Im Rahmen der Bahnreform wurde die staatliche Verantwortung für den Schienenpersonenverkehr der Eisenbahnen des Bundes in die Segmente Nahverkehr (SPNV) und Fernverkehr (SPFV) aufgeteilt. Für den SPNV wurde eine Bestellung durch die Länder konzipiert, während für den SPFV der Bund weiter in der Verantwortung blieb. Nach seiner Auffassung sollten der Ausbau der Infrastruktur und eine Liberalisierung des Netzzuganges für eine Belebung des Angebotes im SPFV sorgen.

Während sich im SPNV mit der Übernahme der Aufgabenträgerschaft durch die Länder eine sehr positive Entwicklung einstellte, haben sich die Hoffnungen im Fernverkehrssegment nicht erfüllt. Seit 1996 fand vielmehr ein kontinuierlicher Abbau des Fernverkehrsangebotes in Deutschland statt:

- Die Länge des im Fernverkehr bedienten Streckennetzes reduzierte sich insgesamt um rund 3 700 km.
- Die Zahl der im Fernverkehr bedienten Bahnhöfe reduzierte sich um rund 220.
- Städte mit insgesamt gut 5,5 Millionen Einwohnern haben ihre Fernverkehrsanbindung verloren, darunter befinden sich acht Großstädte und 21 Oberzentren.
- Bei weiteren 122 Städten hat sich die Zahl der haltenden Fernverkehrszüge mehr als halbiert.

Ohne ein Handeln des Gesetzgebers ist eine Fortsetzung dieser Entwicklung zu befürchten.

Die Gewährleistung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen SPFV ist jedoch eine Aufgabe der Daseinsvorsorge, die dem Bund obliegt. Die Bahnreform und die mit ihr einhergehende privatrechtliche Unternehmensverfassung der Eisenbahnen des Bundes haben daran nichts geändert. Die Länder haben dies bereits mit ihrem Entwurf eines Gesetzes zur Sicherstellung von Eisenbahninfrastrukturqualität und Fernverkehrsangebot (BT-Drucksache 16/9903 vom 2. Juli 2008) deutlich zum Ausdruck gebracht. Das vorliegende Gesetz zur Gestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs (Schienenpersonenfernverkehrsgesetz – SPFVG) knüpft daran an und konkretisiert den entsprechenden Gewährleistungsauftrag des Bundes für den SPFV (Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz). Es stellt dem Bund die zur Erfüllung seiner Aufgabe grundgesetzlich auferlegte und verkehrlich notwendige Rechtsgrundlage zur Verfügung und sichert die Mitwirkung des Bundesrates. Danach ist unter Berücksichtigung verkehrlicher, sozialer, umweltpolitischer und landesplanerischer Faktoren eine ausreichende Verkehrsbedienung durch ein Grundangebot im SPFV sicher zu stellen. Bei der gegebenen alleine eigenwirtschaftlich ausgerichteten unternehmerischen Zielbestimmung der DB AG ist dieser Auftrag sonst nicht zu erfüllen.

Die Länder könnten bei einem weiteren Rückzug des SPFV verstärkt unter Druck geraten, entgegen der Zweckbestimmung der Finanzmittel aus dem Regionalisierungsgesetz und der dort enthaltenen Legaldefinition des SPNV durch die Bestellung zusätzlicher Leistungen im SPNV mit quasi Fernverkehrscharakter einen Ausgleich herzustellen. Dies käme einer vom Gesetzgeber und den Ländern nicht gewollten Verantwortungsverlagerung vom Bund auf die Länder mit einhergehenden finanziellen Belastungen der Länder gleich.

Ziel dieses Gesetzes ist es daher, auch abseits der Hauptmagistralen ein SPFV-Angebot sicherzustellen und damit einen Beitrag zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet zu leisten. Es beseitigt den Widerspruch, der darin besteht, einseitig für den SPNV Instrumente zur Wahrnehmung der Aufgabe der Daseinsvorsorge geschaffen zu haben, für den SPFV jedoch nicht.

Es ermöglicht es dem Bund, ebenso erfolgreich wie die Länder im SPNV nunmehr auch im SPFV dem Wohl der Allgemeinheit durch die Sicherung eines Grundangebotes Rechnung zu tragen. Damit ist vorgezeichnet, dass die im Rahmen des „Deutschland-Taktes“ konzipierten Trassen für den SPFV in der Praxis auch tatsächlich von SPFV-Zügen genutzt werden und so ein verknüpftes Gesamtangebot im öffentlichen Personenverkehr auf der Schiene geschaffen und gesichert wird.

Die Bereitstellung der Schienenwege oder die Konzeption von Trassen alleine genügt diesem Erfordernis nicht. Denn im Unterschied zur Straße kann sie niemand individuell ohne öffentliche Verkehrsangebote nutzen. Die oft wiederholte Darstellung des Bundes, er nehme die grundgesetzliche Verantwortung zur Sicherung von Fernverkehrsangeboten über die Bereitstellung von Haushaltsmitteln für Investitionen in Schienenwege wahr, läuft ins Leere, weil derartige Investitionen nicht sicherstellen, dass es auch entsprechende Verkehrsangebote gibt.

Der Rückzug der DB AG aus dem SPFV zeigt zudem deutlich, dass das Instrument des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, welches den SPFV nicht anspricht, nicht ausreicht, um ein Grundangebot im SPFV sicherzustellen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der Auffassung der Bundesregierung, dass das Verkehrsangebot im SPFV seit dem Jahr 1994 eine rein an der Eigenwirtschaftlichkeit zu messende unternehmerische Entscheidung der Eisenbahnverkehrsunternehmen sei (BT-Drucksache 18/3266 vom 20. November 2014, S. 28). Das Bundesverfassungsgericht hat im Februar 2011 allerdings bestätigt, dass sich der Staat durch privatrechtliche Gestaltungsformen seiner Verantwortung für Gemeinwohlaufgaben nicht entziehen kann (BVerfGE 128, 226, Urteil vom 22. Februar 2011).

Durch die Liberalisierung des Linienfernverkehrs mit Bussen ist keine Entwicklung eingetreten, die eine Abkehr des Bundes von seiner Pflicht rechtfertigt. Vielmehr ist ein gutes Mobilitätsangebot im öffentlichen Personenverkehr heute mehr denn je erforderlich. Denn eine fortschreitende Flexibilisierung des Arbeitsmarktes und eine unter anderem damit verbundene räumliche Erweiterung der familiären und sozialen Bindungen, auch im Alter, schafft neue Anforderungen an eine von einer modernen Gesellschaft erwartete Daseinsvorsorge. Nicht zuletzt ist es weiter erforderlich, den Zugang zu den Ballungsräumen und Städten durch eine möglichst weitgehende Verlagerung von Verkehren auf die Schiene in guter Qualität zu gewährleisten.

Des Weiteren wäre mit einem Fernverkehrsplan eine verlässlichere Planungsgrundlage für die Neu- und Ausbauplanungen sowie für Kapazitätsanpassungen im Schienennetz gegeben, wodurch sich dafür eine bessere Wirtschaftlichkeit erreichen ließe. Der verkehrspolitische Erfolg der Regionalisierung des SPNV würde auf den SPFV, der seine Verkehrsleistungen seit der Bahnreform 1993/94 trotz enormer Investitionen nicht in dem erhofften Maße steigern konnte, ausgeweitet.

Die Gesetzgebungskompetenz und -verpflichtung ergibt sich aus Artikel 73 Nummer 6a Grundgesetz in Verbindung mit Artikel 87e Absatz 4 Satz 2 Grundgesetz. Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 87e Absatz 5 Satz 1 Grundgesetz erforderlich.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu § 1 (Gewährleistungsauftrag)**

Ausgehend von dem Gewährleistungsauftrag des Bundes nach Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz wird bekräftigt, dass der Bund verpflichtet ist, dem Wohl der Allgemeinheit durch Sicherstellung eines Grundangebotes im Schienenpersonenfernverkehr Rechnung zu tragen. Entsprechend der im Regionalisierungsgesetz konkretisierten Verpflichtung der Länder zur Bereitstellung von Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs hat der Bund hier eine entsprechende Aufgabe der Daseinsvorsorge im Schienenpersonenfernverkehr zu erfüllen. Die Leistungen des SPFV begrenzen sich – ebenfalls wie im SPNV – nicht auf ein existenzielles Minimum. Vielmehr ist dem Bund eine politische Gestaltungsaufgabe zugewiesen. Zusammen mit den Angeboten des SPNV soll ein ausreichendes integriertes öffentliches Verkehrsangebot auf der Schiene geschaffen und gesichert werden. Soweit das nach dem SPFV-Plan mindestens zu erbringende Angebot eigenwirtschaftlich erbracht wird, besteht für den Bund kein Bedarf, weiter einzugreifen. Das dürfte auf den meisten derzeit im SPFV bedienten Strecken der Fall sein.

Nach § 2 RegG und § 2 Absatz 5 AEG sind Züge des SPNV solche, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Absatz 2 enthält die dazu komplementäre Bestimmung der Züge des SPFV als Regelungsgegenstand dieses Gesetzes. Da der SPNV bereits in § 2 RegG definiert ist, erübrigt sich eine nähere Definition des SPFV durch die Angabe von Reisezeit und Entfernung.

Die in Absatz 3 enthaltene Bestimmung zum Zusammenwirken des Bundes und der Aufgabenträger des SPNV und des Bundes bei Zugangeboten, die maßgeblich sowohl dem Nah- als auch dem Fernverkehr dienen, soll helfen zu vermeiden, dass auf schwächeren Relationen jeweils Züge des SPNV und des SPFV angeboten werden müssen.



**Zu § 2 (Schienenpersonenfernverkehrsplan)**

Mit dem SPFV-Plan wird das zentrale Instrument zur Sicherung eines Grundangebots im SPFV und – bei politischem Willen – zur Gestaltung des SPFV eingeführt. Er bedarf wegen der Bedeutung des SPFV für die Entwicklung der Länder und auch des SPNV der Zustimmung des Bundesrates. Wegen der Verknüpfung mit dem SPNV sind die Aufgabenträger des SPNV bei Aufstellung und Fortschreibung des SPFV-Plans zu beteiligen.

Für die Fortschreibung wird ein Intervall von drei Jahren für angemessen gehalten. Der Plan ist zu veröffentlichen; nähere Vorgaben hierzu erscheinen nicht notwendig. Durch die Zustimmung des Bundesrates ist sein Erscheinen als Bundesratsdrucksache gesichert. Unter Berücksichtigung des notwendigen Vorlaufs erscheint die Erstellung des ersten Plans bis spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten dieses Gesetzes als machbar.

Der Mindestinhalt des SPFV-Plans wird im Gesetz näher bestimmt. Darüber hinaus wird die Beachtung des Prinzips des Integralen Taktfahrplans vorgegeben. Die unter dem Titel „Deutschlandtakt“ diskutierten Ziele und Inhalte könnten im Fernverkehrsplan ihren verbindlichen Niederschlag finden. Soweit das die Kapazität und Gestaltung der Infrastruktur sowie andere Zwänge nicht zulassen, sind Abweichungen möglich. Es soll aber auf einen verhältnismäßigen Abbau der entgegenstehenden Zwänge hingewirkt werden.

Weitere Vorgaben sollen im Gesetz nicht gemacht werden; das Regionalisierungsgesetz enthält auch keine Vorgaben für die Gestaltung des SPNV. Es sollen aber alle Oberzentren mit Schienenanschluss im Liniennetz des SPFV angebunden sein. Ein Oberzentrum kann auch als angeschlossen gelten, wenn es in unmittelbarer Nachbarschaft zu einem anderen angeschlossenem Oberzentrum liegt und die Oberzentren durch Angebote des SPNV/ÖPNV gut verknüpft sind. Es wird weiter davon ausgegangen, dass Orte, die nicht Oberzentrum sind, aber bisher bedient wurden, auch künftig bedient werden. Sie können zudem in den SPFV-Plan aufgenommen werden. Auf die Einbindung der Verkehrsplanung in die Raumplanung und die Ziele der Raumordnung ist hinzuweisen. Sofern der Bund auch die Qualität und die Höhe und Struktur von Tarifen regeln möchte, ist das grundsätzlich möglich. Tarifrechtliche Fragen sind im AEG geregelt.

Zur Vermeidung von Nachteilen aufgrund 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 und die Abstimmung mit den benachbarten Staaten. Er ist nicht verpflichtet, Kosten zu übernehmen, die dem ausländischen Streckenanteil zuzurechnen sind. Ferner sollen wichtige touristische Regionen im SPFV angebunden und geeignete Verbindungen im Nachtreiseverkehr angeboten werden.

Der SPFV-Plan soll möglichst wenig in die unternehmerischen Gestaltungsspielräume der Eisenbahnverkehrsunternehmen eingreifen, muss aber in quantitativer Hinsicht wenigstens den Mindestumfang beinhalten. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind frei, weitergehende Verkehre anzubieten.

**Zu § 3 (Mitwirkungspflichten)**

Der SPFV-Plan bedarf zu seiner Erstellung geeigneter verkehrlicher und wirtschaftlicher Informationen, über die nur die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Aufgabenträger des SPNV verfügen. Diese haben daher in geeigneter Weise mitzuwirken.

**Zu § 4 (Inkrafttreten)**

Diese Bestimmung regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

## Anlage 2

### Stellungnahme der Bundesregierung

Die Bundesregierung nimmt zu dem Gesetzentwurf des Bundesrates wie folgt Stellung:

Die Bundesregierung stimmt dem Bundesrat zu, dass die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene auch vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele ein wichtiges Anliegen bleibt. Mit dem Klimaschutzplan hat die Bundesregierung beschlossen, ein Konzept zum Schienenverkehr 2030/2050 zu entwickeln. In diesem Zusammenhang soll die Einführung einer netzweiten Vertaktung von Schienenpersonenfern- und -nahverkehr geprüft werden.

Um das Ziel zu erreichen, den Verkehr auf der Schiene zu steigern, bedarf es der vom Bundesrat vorgeschlagenen Angleichung der Organisation des SPFV an den SPNV nicht.

Im Kern sieht der Gesetzentwurf vor, dass analog der Funktionsweise beim SPNV der Bund Verkehre zur Bedienung festgelegter Fernverkehrsstrecken bestellen und bezahlen sollte. Eine derartig bedeutsame Weichenstellung für den SPFV wie sie der Gesetzentwurf des Bundesrates darstellt, bedarf einer sehr sorgfältigen Prüfung der Erforderlichkeit und einer vertieften Diskussion.

Nach dem Entwurf der Länder soll der Bund alle drei Jahre einen Verkehrsplan für das sicherzustellende Grundangebot für den Schienenpersonenfernverkehr aufstellen, in dem die Haltepunkte und zu befahrenden Strecken mit Takten festgelegt werden. Aus dem Plan ergibt sich eine Verpflichtung des Bundes, entsprechende Verkehre bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu bestellen und hierfür Finanzmittel bereit zu stellen. Der Plan soll auf Grund der Auswirkung auf den SPNV der Zustimmung des Bundesrates unterliegen. Da es Wechselwirkungen zwischen SPFV und SPNV gibt und eine dichte SPFV-Abdeckung den SPNV entlastet, haben insbesondere die Länder ein hohes – insbesondere finanzielles – Interesse daran, dass der Bund den SPFV auf seine Kosten ausbaut.

Die Bundesregierung lehnt den Gesetzentwurf ab, da er insbesondere die mit der Bahnreform 1993 geschaffenen Verhältnisse (ausschließliche Eigenwirtschaftlichkeit des SPFV) umkehren und mit hohen zusätzlichen finanziellen Belastungen für den Bund einhergehen würde.

Auch ohne ein Gesetz zur Gewährleistung des SPFV erfüllt der Bund weiterhin den ihm nach Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz (GG) obliegenden Gewährleistungsauftrag für Verkehrsangebote auf dem Schienennetz:

Nach Artikel 87e Absatz 4 GG gewährleistet der Bund, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.

Für den Infrastrukturbereich ist dies durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz geschehen. Danach finanziert der Bund im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Die Investitionen umfassen Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen.

Die Gemeinwohlverpflichtung des Bundes besteht sowohl für den Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes als auch für deren Verkehrsangebote auf diesem Schienennetz. Eine Rangfolge ist in Artikel 87e GG nicht enthalten. Mögliche Zielkonflikte sind daher durch Abwägung zum Ausgleich zu bringen.

Der Gewährleistungsauftrag orientiert sich am Wohl der Allgemeinheit, insbesondere am Verkehrsbedürfnis, d. h. bei den Verkehrsangeboten an der nachweisbaren Nachfrage nach Eisenbahnverkehrsleistungen. Dem Verkehrsbedürfnis wird durch seine Erwähnung im Normtext des Artikels 87e Absatz 4 Satz 1 GG aber kein automatischer Vorrang eingeräumt. Somit sind schon bei der Feststellung, ob aus Gründen des Gemeinwohls ein bestimmtes Verkehrsangebot beibehalten oder neu eingerichtet werden muss, auch andere Belange als das reine Verkehrsbedürfnis mit zu berücksichtigen. Dies gilt z. B. für den Wirtschaftlichkeitsgrundsatz. Mögliche Zielkonflikte sind auch hier durch Abwägung zum Ausgleich zu bringen.

Zunächst muss das Verkehrsbedürfnis in einer bestimmten Relation festgestellt werden. Dabei genügt es nicht, ein allgemeines Verkehrsbedürfnis festzustellen, sondern es muss dargelegt werden, dass ein spezifisches Interesse an der Beförderung auf der Schiene im Fernverkehr durch Eisenbahnen des Bundes besteht. Dabei sind alternative Transportmöglichkeiten durch andere Eisenbahnen oder durch andere Verkehrsträger auch unter dem Gesichtspunkt der sparsamen Verwendung von Haushaltsmitteln zu berücksichtigen. Die Feststellung des Verkehrsbedürfnisses muss nach objektiven Kriterien in einem nachprüfbar Verfahren erfolgen.

Steht infolge der vorhergehenden Prüfung fest, dass ein Verkehrsbedürfnis auf der Schiene in einer bestimmten Relation besteht, das nicht durch andere Eisenbahnen oder durch andere Verkehrsträger befriedigt werden kann, trifft den Bund im Rahmen seiner Gesamtverantwortung nach Artikel 87e GG eine Pflicht zur Abwägung und angemessenen Gewichtung der Finanzierung von Verkehrsangeboten einerseits und von Infrastrukturprojekten andererseits.

Ob das Fernverkehrsangebot dem Wohl der Allgemeinheit – insbesondere den Verkehrsbedürfnissen – entspricht oder nicht, kann folglich nur im konkreten Einzelfall nach gründlicher Analyse und Prüfung bewertet werden. Dabei kommt es nicht darauf an, möglichst viele Zugkilometer zu fahren, sondern möglichst viele Fahrgäste dann zu befördern, wenn diese das Angebot nachfragen. Dies bedeutet für das Angebot im SPFV, dass das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die Verkehrsbedürfnisse, nicht tangiert wird, wenn die Nachfrage nach dem Verkehrsmittel Schiene so gering ist, dass das Verkehrsbedürfnis vertretbar anderweitig befriedigt werden kann. In die Beurteilung der Vertretbarkeit sind auch der Umfang der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und die Verpflichtung, mit diesen Mitteln wirtschaftlich umzugehen, einzubeziehen.

