

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

A. Problem und Ziel

Die Eisenbahninfrastruktur ist von elementarer Bedeutung für Deutschland. Sie ist eine zentrale Lebensader für modernen und bezahlbaren Personenverkehr sowie für leistungs- und wettbewerbsfähigen Gütertransport in Deutschland und Europa. Damit ist sie entscheidend für Wertschöpfung, Arbeitsplätze und Lebensqualität.

Sie soll als Treiber für energieeffizienten und klimafreundlichen Verkehr einen zunehmenden Anteil des Verkehrswachstums aufnehmen. Damit ist sie ein wesentlicher Baustein zur Erreichung der Klimaschutzziele.

Hierbei besteht Handlungsbedarf: Ein zunehmendes Alter sowie eine insbesondere auf den Hauptachsen und -knoten hohe Auslastung setzen der Eisenbahninfrastruktur – bei so vielen Bauvorhaben wie noch nie – zu und machen sie störungsanfällig und unzuverlässig. Der Modernisierungsrückstau (Überalterung der Anlagen) ist groß und seine Beseitigung duldet keinen Aufschub. Die Eisenbahninfrastruktur ist zu klein für die Aufnahme wesentlicher Anteile des Verkehrswachstums und die Erreichung der Klimaziele. Ein „Weiter so“ ohne Behebung der bestehenden Investitionshemmnisse in einzelnen Bereichen hätte erhebliche negative Folgen für Wirtschaft sowie Bürgerinnen und Bürger. Nicht zuletzt sind Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit die Grundvoraussetzungen für einen funktionsfähigen Deutschlandtakt und die Realisierung der Wachstumsziele. Daher ist ein Umdenken erforderlich, das massive und zügige Investitionen in die Modernisierung und den Ausbau der Infrastruktur ermöglicht.

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) ist die rechtliche Grundlage für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Dessen bisherige Ausgestaltung hat sich in einzelnen Bereichen insofern zuletzt zunehmend als ein Investitionshemmnis erwiesen, als die Nutzerfinanzierung aufgrund der begrenzten Tragfähigkeit der Märkte nicht ausreicht, um den Umfang notwendiger Investitionen zum Erreichen der verkehrspolitischen Ziele des Bundes zu gewährleisten. Ferner hat sich die Ausgestaltung der Finanzierungsverantwortung für Ersatzinvestitionen einerseits sowie Unterhaltung und Instandhaltung andererseits als Investitionshemmnis herausgestellt. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf sollen zukunftsgerichtete, zügige und an den verkehrlichen Erfordernissen ausgerichtete Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur mit dem Ziel einer Steigerung der Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit ermöglicht werden.

Damit leistet der Entwurf unter anderem einen Beitrag zur Erreichung von Ziel 9 der UN-Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung, das verlangt, eine belastbare Infrastruktur aufzubauen.

B. Lösung

Mit der Schaffung zusätzlicher Finanzierungsoptionen im BSWAG sollen erhöhte Investitionen auch in die bestehende Eisenbahninfrastruktur mit dem Ziel einer Steigerung von deren Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit erreicht werden, ohne gleichzeitig auf eine reine Nutzerfinanzierung und damit überproportional hohe Nutzerentgelte setzen zu müssen. Auf diese Weise können die Trassen- und Stationspreise stabil gehalten werden, sodass der bestehende Marktanteil des Verkehrsträgers Schiene gehalten wird sowie zusätzliche Verkehrsverlagerungen auf die Schiene ermöglicht werden. Die neuen Finanzierungsoptionen beziehen sich insbesondere auf Kosten für einmalig anfallenden Aufwand, für Unterhaltung und Instandhaltung, für bauliche Maßnahmen aufgrund rechtlicher Auflagen (wie etwa Denkmalschutz), für Digitalisierung, für bestimmte Folgekosten bei vom Bund initiierten Investitionsprogrammen und für nachhaltige bzw. erweiterte Ersatzinvestitionen.

Alle nach Novellierung des BSWAG zukünftig optional durch den Bund zu finanzierenden Maßnahmen sind vertraglich zwischen dem Bund und den Eisenbahnen des Bundes zu vereinbaren. Mit der untergesetzlichen Ausgestaltungen stellt der Bund sicher, dass er weiterhin und zukünftig noch in verstärktem Maße über ein starkes Steuerungs- und Kontrollinstrument verfügt, das auch im Rahmen der geplanten Neuordnung der Finanzierungsarchitektur für die Schienenwege des Bundes und Neuaufstellung der Infrastruktursparte der Eisenbahnen des Bundes genutzt werden kann. Der Bund greift mit der Schaffung zusätzlicher Finanzierungsoptionen im BSWAG zentrale Forderungen des Abschlussberichts der Beschleunigungskommission Schiene auf (z. B. die Aufhebung der Finanzierungsschnittstelle zwischen Ersatzinvestitionen einerseits sowie Unterhaltung und Instandhaltung andererseits, eine Regelung zur Übernahme von Folgekosten für vom Bund initiierte und ohne Mitbestimmung der Länder finanzierte Maßnahmen oder auch die Finanzierung von Kosten für einmalig anfallenden Aufwand im Zusammenhang mit dem verfolgten Zweck einer Finanzierung).

C. Alternativen

Keine. Es bedarf der Schaffung zusätzlicher Förderoptionen im BSWAG, um die Eisenbahnen des Bundes umfangreicher als bisher fördern zu können und so die Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur zu erhöhen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Höhe der Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand hängt davon ab, ob und in welchem Umfang der Bund von den Finanzierungsoptionen dieses Entwurfs Gebrauch machen wird.

Die Deutsche Bahn AG hat einen weitergehenden Investitionsbedarf in Höhe von rund 45 Mrd. Euro bis zum Jahr 2027; davon entfallen bis zum Jahr 2027 nach groben Schätzungen rund 7,5 Mrd. Euro zzgl. weiterer noch nicht bezifferbarer Finanzierungsbedarfe auf die neu geschaffenen Finanzierungsoptionen im BSWAG.

Haushaltsjahr	
2024	rd. 2,2 Mrd. €
2025	rd. 1,5 Mrd. €
2026	rd. 1,6 Mrd. €
2027	rd. 2,2 Mrd. €
Summe	rd. 7,5 Mrd. €

Es handelt sich um grobe Schätzungen, die auf theoretischen Prämissen beruhen und nicht abschließend sind.

Die in diesem Entwurf angelegten und in das Ermessen des Bundes gelegten zusätzlichen Finanzierungsoptionen schaffen kein Präjudiz dafür, ob und in welchem Umfang Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden. Die Bereitstellung von Haushaltsmitteln ist ausschließlich Gegenstand des Haushaltsaufstellungsverfahrens. Die Anwendbarkeit der fakultativen Finanzierungstatbestände steht damit unter der Bedingung, dass Haushaltsmittel entsprechend zur Verfügung stehen.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Sollte der Bund von den neu geschaffenen Finanzierungsoptionen Gebrauch machen, sind Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Eisenbahnen des Bundes zu schließen. Hierfür könnte den Eisenbahnen des Bundes ein geschätzter einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 260.800 Euro entstehen. Die Mittelzuflüsse an die Eisenbahnen des Bundes werden die Erfüllungsaufwände deutlich übersteigen.

Der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft ändert sich nicht.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Es ist möglich, dass Informationspflichten durch die zu schließenden Vereinbarungen mit den Eisenbahnen des Bundes eingeführt werden. Die sich daraus ergebenden Bürokratiekosten sind jedoch nicht der vorliegenden Gesetzesänderung zuzuschreiben, da sie nicht unmittelbar aus dieser resultieren.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung auf Bundesebene entsteht ein geschätzter einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 451.200 Euro. Der jährliche Erfüllungsaufwand der Verwaltung ändert sich nicht.

Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen. Es entstehen keine zusätzlichen Haushaltsausgaben für Sach- und Personalmittel.

F. Weitere Kosten

Mit nachgelagerten gerichtlichen Verfahren in einem signifikanten Umfang ist nicht zu rechnen.

Kosten für soziale Sicherungssysteme entstehen nicht.

Signifikante Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, 11. September 2023

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages
Frau Bärbel Bas
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des
Bundesschienenwegeausbaugesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 18. August 2023 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Olaf Scholz

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Vom ...

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

Artikel 1

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3221) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 4 Absatz 1 Satz 1, § 5 Satz 1 und § 7 werden jeweils die Wörter „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur“ durch die Wörter „Bundesministerium für Digitales und Verkehr“ ersetzt.
2. § 8 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 3 werden die Wörter „Artikel 6 Abs. 107 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378)“ durch die Wörter „Artikel 323 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)“ ersetzt.
 - b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:
 - aa) Das Wort „Instandsetzung“ wird durch das Wort „Instandhaltung“ ersetzt.
 - bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Der Bund kann sich an den in Satz 1 bezeichneten Kosten nach Maßgabe der §§ 11a und 11b beteiligen.“
3. Nach § 11 werden die folgenden §§ 11a und 11b eingefügt:

„§ 11a

Optionale Finanzierung durch den Bund

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

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

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

(4) Der Bund kann sich im Rahmen der Digitalisierung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes auch an den Kosten für IT-Leistungen beteiligen, soweit diese im unmittelbaren Zusammenhang mit den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes stehen und nicht die Kosten für reine Forschungsleistungen und Entwicklungsleistungen ohne unmittelbaren Bezug zur jeweiligen IT-Leistung beinhalten.

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

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

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

§ 11b

Finanzierungsvorbehalte; Ablösung einer Vorfinanzierung

(1) Für die Finanzierung und Durchführung der in § 11a genannten Maßnahmen gilt § 9 entsprechend. In der Vereinbarung ist auch zu regeln, unter welchen Voraussetzungen und in welcher Höhe eine Rückzahlungspflicht besteht, wenn einer der in § 9a Absatz 1 geregelten Tatbestände eintritt.

(2) Eine Finanzierung des Bundes nach § 11a bedarf einer besonderen Begründung. In der Vereinbarung nach § 9 ist darzulegen, dass diese Voraussetzung erfüllt ist.

(3) Eine Finanzierung des Bundes nach § 11a darf jeweils nur dann erfolgen, sofern dafür die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen.

(4) Eine Finanzierung des Bundes nach § 11a setzt voraus, dass die zu finanzierenden Kosten nicht bereits durch anderweitige und zum Einsatz für die jeweiligen Maßnahmen bestimmte Einnahmen oder Mittelzuflüsse gedeckt sind. Soweit für Maßnahmen, für welche der Bund nach § 11a die Finanzierung übernehmen kann, anderweitige öffentliche Fördermöglichkeiten zur Verfügung stehen, sollen die Eisenbahnen des Bundes diese vorrangig vor einer Finanzierung des Bundes nach diesem Gesetz in Anspruch nehmen; die Eisenbahnen des Bundes haben dem Bund auf Anforderung das Ergebnis ihrer Prüfung, inwieweit solche Fördermöglichkeiten bestehen, darzulegen.

(5) Eine Finanzierung des Bundes nach § 11a setzt ferner voraus, dass die nach Absatz 1 zu schließende Vereinbarung nach dem ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens nach Artikel 2 dieses Änderungsgesetzes] abgeschlossen worden ist. Soweit Ausgaben ab dem 1. Januar 2023 durch die Eisenbahnen des Bundes getätigt worden sind, die zu diesem Zeitpunkt auf Grundlage dieses Gesetzes noch nicht finanzierungsfähig waren, ist eine Ablösung der Vorfinanzierung zudem nur möglich, soweit der konkrete Finanzierungsbedarf bis zum 31. Dezember 2024 mitgeteilt wird und die sonstigen zuwendungsrechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Die Entscheidung liegt im Ermessen des Bundes.“

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Eisenbahninfrastruktur ist von elementarer Bedeutung für Deutschland. Sie ist eine zentrale Lebensader für modernen und bezahlbaren Personenverkehr sowie für leistungs- und wettbewerbsfähigen Gütertransport in Deutschland und Europa. Damit ist sie entscheidend für Wertschöpfung, Arbeitsplätze und Lebensqualität.

Sie soll als Treiber für energieeffizienten und klimafreundlichen Verkehr einen erheblichen Anteil des Verkehrswachstums aufnehmen. Damit ist sie ein wesentlicher Baustein zur Erreichung der Klimaschutzziele.

Die Eisenbahninfrastruktur sichert die Teilhabe aller Menschen an der Mobilität und bringt die Menschen in Deutschland und Europa näher zusammen, sowohl in Ballungsräumen als auch in ländlichen Gebieten.

Signifikante Investitionen in die Infrastruktur sind entscheidend zur Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands im globalen Wettbewerb.

Hierbei besteht Handlungsbedarf: Ein zunehmendes Alter sowie eine insbesondere auf den Hauptachsen und -knoten hohe Auslastung setzen der Eisenbahninfrastruktur – bei so vielen Bauvorhaben wie noch nie – zu und machen sie störungsanfällig und unzuverlässig. Der Modernisierungsrückstau (Überalterung der Anlagen) ist groß und seine Beseitigung duldet keinen Aufschub. Die Eisenbahninfrastruktur ist zu klein für die Aufnahme wesentlicher Anteile des Verkehrswachstums und die Erreichung der Klimaziele. Ein „Weiter so“ ohne Behebung der bestehenden Investitionshemmnisse in einzelnen Bereichen hätte erhebliche negative Folgen für Wirtschaft sowie Bürgerinnen und Bürger. Nicht zuletzt sind Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit die Grundvoraussetzungen für einen funktionsfähigen Deutschlandtakt und die Realisierung der Wachstumsziele. Daher ist ein Umdenken erforderlich, das massive und zügige Investitionen in die Modernisierung und den Ausbau der Infrastruktur ermöglicht.

Die Basis für eine hohe Leistungsfähigkeit ist der Bestandserhalt der gesamten Infrastruktur. Neben der Modernisierung des Gesamtnetzes und einem kapazitiven Ausbau liegt zukünftig ein besonderes Augenmerk auf ausgewählten Hochleistungskorridoren. Dazu werden Schienenwege in den Hochleistungskorridoren abschnittsweise generalsaniert. Diese Korridore sind heute bereits besonders belastet und daher für die Betriebsqualität des Gesamtnetzes besonders kritisch. Die Eisenbahnen des Bundes sollen außerdem in die Lage versetzt werden, ihre Bahnhöfe barrierefrei und attraktiv zu gestalten und die Aufenthaltsqualität in den Bahnhofsgebäuden zu steigern.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Das BSWAG ist die rechtliche Grundlage für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Dessen bisherige Ausgestaltung hat sich in einzelnen Bereichen insofern zuletzt zunehmend als ein Investitionshemmnis erwiesen, als die Nutzerfinanzierung aufgrund der begrenzten Tragfähigkeit der Märkte nicht ausreicht, um den Umfang notwendiger Investitionen zum Erreichen der verkehrspolitischen Ziele des Bundes zu gewährleisten. Ferner hat sich die Ausgestaltung der Finanzierungsverantwortung für Ersatzinvestitionen einerseits sowie Unterhaltung und Instandhaltung andererseits als Investitionshemmnis herausgestellt. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf sollen zukunftsgerichtete, zügige und an den verkehrlichen Erfordernissen ausgerichtete Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur mit dem Ziel einer Steigerung der Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit ermöglicht werden. Mit der Schaffung zusätzlicher Finanzierungsoptionen im BSWAG soll dies erreicht werden.

Dieses Gesetz sieht folgende wesentliche Änderungen des BSWAG vor:

Der Bund kann die Finanzierung von einmalig anfallendem Aufwand übernehmen, der über die bereits bestehenden Möglichkeiten zur Finanzierung von einmalig anfallendem Aufwand hinausgeht. Dabei wird sichergestellt,

dass nur solcher einmalig anfallende Aufwand finanzierungsfähig ist, der mit dem verfolgten Zweck einer Finanzierung in einem hinreichenden Zusammenhang steht.

Der Bund kann sich zukünftig an den Kosten der Unterhaltung und Instandhaltung beteiligen. Dies dient insbesondere zur Sicherstellung einer hohen Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit in den sogenannten Hochleistungskorridoren.

Die Kosten für bauliche Maßnahmen aufgrund rechtlicher Auflagen hinsichtlich bau- oder eisenbahnrechtlicher Anforderungen an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes können zukünftig durch den Bund finanziert werden.

Der Bund kann zukünftig auf Grundlage des BSWAG IT-Leistungen im Rahmen der Digitalisierung der Eisenbahninfrastruktur finanzieren.

Initiiert der Bund Investitionsprogramme zur Herstellung von Barrierefreiheit an Verkehrsstationen oder zur Durchführung einer freiwilligen Lärmsanierung, kann er die daraus resultierenden Folgekosten für die Instandhaltung zukünftig finanzieren.

In Verkehrsstationen kann der Bund zukünftig auch Ersatzinvestitionen (insbesondere eine Anpassung der Bahnsteige) finanzieren, die Verkehrsstationen an den zukünftigen verkehrlichen Bedarf anpassen und die Verkehrsstationen damit nachhaltig ausrichten.

Alle nach Novellierung des BSWAG zukünftig optional durch den Bund zu finanzierenden Maßnahmen sind vertraglich zwischen Bund und den Eisenbahnen des Bundes zu vereinbaren.

III. Alternativen

Keine. Es bedarf der Schaffung zusätzlicher Förderoptionen im BSWAG, um die Eisenbahnen des Bundes umfangreicher als bisher fördern zu können und so die Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur zu erhöhen.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes folgt aus Artikel 87e Absatz 4 Satz 2 sowie Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a des Grundgesetzes (GG).

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Das Gesetz ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar; völkerrechtliche Verträge sind nicht betroffen.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Rechts- und Verwaltungsvereinfachungen werden durch die Änderungen nicht erzielt.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Der Entwurf steht im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, die der Umsetzung der Resolution der Generalversammlung der Vereinten Nationen vom 25. September 2015 mit dem Titel „Transformation unserer Welt: die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung“ (A/Res/70/1) dient.

Indem der Entwurf die Kostenbeteiligung des Bundes an der Unterhaltung und Instandhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes regelt und an veränderte Rahmenbedingungen anpasst, leistet er einen Beitrag zur Verwirklichung des Nachhaltigkeitsziels 9 der UN-Agenda 2030 „Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen“.

Dieses Nachhaltigkeitsziel verlangt mit seinen Zielvorgaben 9.1 und 9.4, bis 2030 eine hochwertige, verlässliche, nachhaltige und widerstandsfähige Infrastruktur aufzubauen und bis 2030 zu modernisieren, einschließlich regionaler und grenzüberschreitender Infrastruktur, um die wirtschaftliche Entwicklung und das menschliche Wohlergehen zu unterstützen und dabei den Schwerpunkt auf einen erschwinglichen und gleichberechtigten Zugang für alle zu legen. Der Entwurf fördert die Erreichung dieses Ziels, indem er die finanzielle Förderung des Bundes für planmäßige und präventive Instandhaltungsmaßnahmen am Schienenwegenetz der Eisenbahnen des Bundes ermöglicht.

Indem der Entwurf die Anforderungen an vertragliche Vereinbarungen zwischen Bund und Deutscher Bahn AG regelt, leistet er außerdem einen Beitrag zur Erreichung des Nachhaltigkeitsziels 16, welches in seiner Zielvorgabe 16.6 den Aufbau leistungsfähiger, rechenschaftspflichtiger und transparenter Institutionen auf allen Ebenen verlangt. Der Entwurf fördert die Erreichung dieser Zielvorgabe, indem er insbesondere die Finanzierung der Digitalisierung der Eisenbahninfrastruktur durch den Bund ausweitet und gleichzeitig regelt, dass nur der Aufwand durch den Bund finanzierungsfähig ist, der mit den jeweiligen Projekten des Bundes hinreichend verknüpft ist.

Der Entwurf folgt damit den Prinzipien der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie „(1.) Nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip konsequent in allen Bereichen und bei allen Entscheidungen anwenden“, „(4.) Nachhaltiges Wirtschaften stärken“ und „(5.) Sozialen Zusammenhalt in einer offenen Gesellschaft wahren und verbessern“.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Höhe der Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand hängt davon ab, ob und in welchem Umfang der Bund von den Finanzierungsoptionen dieses Entwurfs Gebrauch machen wird.

Die nachfolgend dargestellten zusätzlichen Belastungen für die Bundeshaushalte 2024 bis 2027 sind grobe Schätzungen und diese sind nur begrenzt belastbar. Sie beruhen auf theoretischen Prämissen und sind nicht abschließend. Die maßgeblichen Gründe hierfür sind:

- Der Entwurf sieht nur Finanzierungsoptionen und keine Finanzierungsverpflichtungen vor. Insofern folgt aus dem Entwurf unmittelbar keine Belastung des Bundeshaushalts.
- Im Entwurf sind die Finanzierungsoptionen nur grundsätzlich benannt. Eine genaue Festlegung der daraus resultierenden tatsächlichen Finanzierungsmöglichkeiten soll je Rubrik (z. B. Finanzierung von einmalig anfallendem Aufwand gemäß Artikel 1 § 11a Absatz 1 des Entwurfs) untergesetzlich erfolgen.
- Der Entwurf enthält Finanzierungsoptionen, zu denen bislang keine Erfahrungen vorliegen (z. B. Artikel 1 § 11a Absatz 5 und 6 des Entwurfs). Hinzu kommt, dass der Anwendungsbereich verschiedener Finanzierungsoptionen von weiteren nicht vorhersehbaren Entwicklungen abhängt (z. B., inwieweit vor dem Hintergrund von Artikel 1 § 11a Absatz 5 des Entwurfs der Bund Investitionsprogramme ohne Abstimmung mit den Ländern vorsieht, mit denen Maßnahmen realisiert werden, die betriebswirtschaftlich für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes nicht tragfähig sind).

Die Deutsche Bahn AG hat einen weitergehenden Investitionsbedarf in Höhe von rund 45 Mrd. Euro bis zum Jahr 2027; davon entfallen nach obiger Auflistung bis zum Jahr 2027 nach groben Schätzungen rund 7,5 Mrd. Euro zzgl. weiterer noch nicht bezifferbarer Finanzierungsbedarfe auf die neu geschaffenen Finanzierungsoptionen im BSWAG.

Haushaltsjahr	
2024	rd. 2,2 Mrd. €
2025	rd. 1,5 Mrd. €
2026	rd. 1,6 Mrd. €
2027	rd. 2,2 Mrd. €
Summe	rd. 7,5 Mrd. €

Die in diesem Entwurf angelegten und in das Ermessen des Bundes gelegten zusätzlichen Finanzierungsoptionen schaffen kein Präjudiz dafür, ob und in welchem Umfang Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden. Die

Bereitstellung von Haushaltsmitteln ist ausschließlich Gegenstand des Haushaltsaufstellungsverfahrens. Die Anwendbarkeit der fakultativen Finanzierungstatbestände steht damit unter der Bedingung, dass Haushaltsmittel entsprechend zur Verfügung stehen.

4. Erfüllungsaufwand

a) Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht durch das Gesetz kein Erfüllungsaufwand.

b) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Referentenentwurf enthält Finanzierungsoptionen zugunsten der Eisenbahnen des Bundes, deren Nutzung im Rahmen einer Vereinbarung mit den Eisenbahnen des Bundes im Ermessen des Bundes steht. Diese Finanzierungsoptionen stehen in engem Zusammenhang mit der im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP verankerten Schaffung einer gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte innerhalb der Deutschen Bahn AG. Ob und in welchem Umfang der Bund von diesen Finanzierungsoptionen Gebrauch machen wird, hängt von der zukünftigen Ausgestaltung der gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte ab. Daher kann ein eventueller Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft nur unter Unsicherheiten geschätzt werden.

Sollte der Bund von den Finanzierungsoptionen (teilweise) Gebrauch machen, wird es zu Vertragsverhandlungen zwischen dem Bund und den Eisenbahnen des Bundes kommen, die einmaligen Erfüllungsaufwand verursachen. Für diese Verhandlungen wären entsprechend ausgestattete Teams zusammenzustellen. Der voraussichtliche Umfang dieser Verhandlungen lässt sich derzeit noch nicht konkret abschätzen. Um den Ressourcenaufwand möglichst gering zu halten, sollen die Verhandlungen möglichst zusammengefasst oder in andere laufende Abstimmungen zwischen Bund und Eisenbahnen des Bundes einbezogen werden.

Abhängig von dem Inhalt der jeweiligen Vereinbarung kann der Prozess mehrere Wochen bis zu mehrere Monate oder Jahre in Anspruch nehmen. Auch der Umfang der Vereinbarungen wird abhängig vom jeweiligen Themenbereich sehr unterschiedlich sein. Aufgrund in der Praxis zu erwartender Heterogenität wird ein mögliches Szenario dargestellt. Es wird frei angenommen, dass in einem durchschnittlichen Fall einer Vertragsverhandlung ein Verhandlungsteam bestehend aus fünf Personen mit einer Bearbeitungszeit von je fünf Arbeitswochen (je 40 Stunden) für die Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung der Verhandlungen eingesetzt wird. Dieser Zeitaufwand wird monetär mit einem Lohnsatz von 65,20 Euro je Stunde bewertet (Wirtschaftsabschnitt H Verkehr und Lagerei, hohes Qualifikationsniveau; siehe Leitfaden zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands in Regelungsvorhaben der Bundesregierung, S. 65). Der Aufwand je Fall beläuft sich in diesem Szenario somit auf 65.200 Euro (5 Personen * 200 Stunden * 65,20 Euro).

Inwieweit der Bund von den Finanzierungsoptionen Gebrauch machen wird, ist zum derzeitigen Zeitpunkt nicht konkret abzusehen. Insofern ist die Schätzung der Fallzahl ebenfalls nur unter Unsicherheiten möglich. Es wird frei angenommen, dass nach der Gesetzesänderung etwa vier Vereinbarungen (ggf. auch in gebündelten Vereinbarungen) getroffen werden könnten. Bei Ansetzen der beschriebenen Annahmen und Parameter entsteht der Wirtschaft ein geschätzter einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 260.800 Euro.

Weiterer Erfüllungsaufwand könnte in Zusammenhang mit Artikel 1 § 11b Absatz 3 des Entwurfs entstehen. Die Eisenbahnen des Bundes haben auf Anforderung zu übermitteln, inwieweit anderweitige Förderungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Aufgrund der Tatsache, dass die Eisenbahnen des Bundes ohnehin eine Prüfung der gesamten öffentlichen Fördermöglichkeiten durchführen, und eines geringen Aufwands im Einzelfall werden die möglichen Bürokratiekosten als vernachlässigbar eingeordnet.

In jedem Fall gilt aber: Sollte der Bund von den neu geschaffenen Finanzierungsoptionen Gebrauch machen, werden die Mittelzuflüsse an die Eisenbahnen des Bundes deren Erfüllungsaufwände deutlich übersteigen.

c) Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Entsprechend den Ausführungen unter „b) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft“ lässt sich auch der Erfüllungsaufwand für die Verwaltung derzeit nur unter Unsicherheiten abschätzen. Im Sinne einer groben Schätzung, lassen sich folgende Annahmen treffen:

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird insbesondere bei den Vertragsverhandlungen zur Umsetzung der Finanzierungsoptionen beteiligt sein. Auch wenn deren Umfang derzeit kaum vorhersehbar ist, werden

voraussichtlich mehrere Mitarbeitende im höheren Dienst im Zeitraum von mehreren Monaten oder Jahren diese Thematik bearbeiten (Vollzeit oder Teilzeit). Aufgrund der unterschiedlichen Themenbereiche, die in Artikel 1 § 11a behandelt werden, werden abhängig vom konkreten Inhalt einer Vereinbarung auch unterschiedliche Referate zeitgleich beteiligt sein. Es ist denkbar, dass analog zur Darstellung des Erfüllungsaufwands der Wirtschaft Verhandlungsteams gebildet werden. Es wird angenommen, dass diese aus drei Personen im höheren Dienst bestehen könnten. Es wird ein Zeitaufwand angenommen, welcher mit dem bei der Wirtschaft dargestellten Zeitaufwand vergleichbar ist (200 Stunden je Mitarbeiter). Dieser Zeitaufwand wird mit 70,50 Euro je Stunde (Lohnkosten für den höheren Dienst auf Bundesebene) monetarisiert. Analog zu der Darstellung des Erfüllungsaufwands der Wirtschaft wird von etwa vier Vereinbarungen (ggf. auch in gebündelten Vereinbarungen) ausgegangen. Daraus ergeben sich einmalige Personalkosten in Höhe von 169.200 Euro.

Für das Eisenbahn-Bundesamt wird ein Mehraufwand ebenfalls aufgrund von Vertragsverhandlungen entstehen. Auch die Abschätzung des Mehraufwands im Eisenbahn-Bundesamt ist derzeit mit erheblichen Unsicherheiten behaftet. Aufgrund der voraussichtlich umfangreichen Einbindung des Eisenbahn-Bundesamts werden – ebenso wie im Bundesministerium für Digitales und Verkehr – voraussichtlich mehrere Mitarbeitende im höheren Dienst im Zeitraum von mehreren Monaten oder Jahren diese Thematik bearbeiten (Vollzeit oder Teilzeit). Werden behelfsmäßig die Annahmen und Parameter angewendet, die schon bei der Ermittlung des Erfüllungsaufwands des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zu Grunde gelegt wurden, ergibt sich ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 282.000 Euro. Anders als bei der beispielhaften Berechnung für das Bundesministerium für Digitales und Verkehr werden hier aufgrund der voraussichtlich umfangreichen Vorarbeiten im Eisenbahn-Bundesamt fünf Personen im höheren Dienst angesetzt.

Die nachgelagerte Durchführung der Verträge wird durch das Eisenbahn-Bundesamt organisiert. Es ist möglich, dass in diesen Verträgen auch Aufgaben für das Eisenbahn-Bundesamt im Bereich der Vertragsdurchführung festgelegt werden. Insbesondere sind hier zusätzliche Aufwände bei der Antrags- und Verwendungsprüfung denkbar. Die sich daraus ergebenden Erfüllungsaufwände sind jedoch nicht der vorliegenden Gesetzesänderung zuzuschreiben, da sie nicht unmittelbar aus dieser resultieren.

Insgesamt entsteht der Verwaltung auf Bundesebene ein geschätzter einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 451.200 Euro.

Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen. Es entstehen keine zusätzlichen Haushaltsausgaben für Sach- und Personalmittel.

5. Weitere Kosten

Mit nachgelagerten gerichtlichen Verfahren in einem signifikanten Umfang ist nicht zu rechnen.

Kosten für soziale Sicherungssysteme entstehen nicht.

Signifikante Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Das Gesetz unterstützt durch die Stärkung des Schienenverkehrs die Mobilität von Gütern und Fahrgästen, was positive Auswirkungen auf Verbraucherinnen und Verbraucher hat.

Hierdurch ergeben sich positive Auswirkungen auf gleichwertige Lebensverhältnisse in ganz Deutschland: Der Gesetzentwurf gilt gleichermaßen für alle Teile Deutschlands. Zusätzlich dient der Gesetzentwurf auch der nachhaltigen Verbesserung des Mobilitätsangebots in ländlichen Regionen. Der Entwurf enthält beispielsweise eine Regelung, nach der sich der Bund unter bestimmten Voraussetzungen an Kosten für die Instandhaltung von Anlagen zur Herstellung von Barrierefreiheit an Verkehrsstationen oder für freiwillige Lärmsanierungsmaßnahmen beteiligen kann. Insbesondere die Sicherung der Finanzierung der Instandhaltung von Anlagen zur Herstellung von Barrierefreiheit ist besonders relevant für kleinere Verkehrsstationen in ländlichen Regionen.

Der Gesetzentwurf hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung der Änderungen im BSWAG ist nicht vorgesehen. Die nachhaltige Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland erfordert eine langfristige Förderung; befristete Regelungen würden dem nicht gerecht.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

Zu Buchstabe b

Zu Doppelbuchstabe aa

Das Begriffspaar „Unterhaltung und Instandsetzung“ wird durch das inzwischen üblichere Begriffspaar der „Unterhaltung und Instandhaltung“ ersetzt.

Zu Doppelbuchstabe bb

Der neu eingefügte Satz ermöglicht eine Beteiligung des Bundes an den im Grundsatz weiterhin von den Eisenbahnen des Bundes zu tragenden Unterhaltungs- und Instandhaltungskosten für ihre Schienenwege, soweit die §§ 11a und 11b eine solche Finanzierungsbeitragung jeweils im Einzelnen eröffnen.

Zu Nummer 3

In der neuen Vorschrift § 11a werden optionale Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes zusammengefasst. Die Entscheidung des Bundes, ob, für welche der in § 11a geregelten Tatbestände und in welchem Umfang (Teil- oder Vollfinanzierung) er von der jeweiligen Finanzierungsoption Gebrauch macht, steht dabei unter dem Begründungserfordernis des § 11b Absatz 2. Die Maßgabe des § 8 Absatz 2, wonach bei der Finanzierung von Investitionen 20 % der Mittel in Schienenwege, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen, zu verwenden sind, gilt auch für die Finanzierungsoptionen des § 11a, soweit diese im Einzelfall „Investitionen“ im Sinne des § 8 Absatz 1 Satz 2 betreffen.

Jede optionale Finanzierung steht zudem unter dem Vorbehalt der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und der Konformität mit dem EU-Beihilfenrecht.

Von diesem Gesetz unberührt bleibt die anderweitige, nicht auf das BSWAG gestützte Förderung von Tatbeständen, deren Finanzierung in diesem Gesetz nicht abschließend geregelt ist. So steht dieses Gesetz beispielsweise – auch vor dem Hintergrund von § 8 Absatz 6 – einer Bundesförderung zugunsten von Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Ausstattung von Eisenbahnfahrzeugen mit nicht ortsfesten digitalen Betriebsleitsystemen auf anderer Grundlage nicht entgegen. Der Begriff „ortsfeste“ in § 8 Absatz 6 umfasst auch Anlagen in infrastrukturseitigen, modernen und digitalen Betriebsleitsystemen, die mit in der Regel softwareseitig realisierten Funktionen keinem festen Ort mehr zugeordnet werden können. Darüber hinaus ist es aus Effizienz- und Resilienzgründen erforderlich, eine ortsunabhängige und netzweite Verfügbarkeit zu realisieren.

Zu § 11a (Optionale Finanzierung durch den Bund)

Zu Absatz 1

Teilweise bestanden in der Vergangenheit Abgrenzungsschwierigkeiten, ob bestimmte anfallende Aufwände noch von dem Zweck einer Finanzierung erfasst und damit ebenfalls finanzierungsfähig waren. Hierzu zählen etwa die Kosten der Beseitigung von Altanlagen, wenn die Errichtung neuer Anlagen finanziert wird (z. B. Beräumung

ortsfester Signale nach Installation von Technik des European Train Control System (ETCS)). Der neu geschaffene § 11a Absatz 1 stellt klar, dass in die Vereinbarung nach § 9 auch einmalig anfallende Aufwände, die mit dem Zweck der Finanzierung noch im Zusammenhang stehen, aufgenommen werden können.

Die Vorschrift gilt für alle Vereinbarungen, die auf Grundlage dieses Gesetzes nach § 9 geschlossen werden.

Zu Absatz 2

Die Vorschrift ermöglicht erstmals eine Finanzierungsbeteiligung des Bundes an den Kosten für Unterhaltung und Instandhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Dazu zählen auch die Kosten der präventiven Instandhaltung. Die präventive Instandhaltung umfasst solche Instandhaltungsmaßnahmen zur Beurteilung und/oder Verminderung von Abbau und zur Reduzierung der Ausfallwahrscheinlichkeit eines Objekts. Da Kosten der Unterhaltung und Instandhaltung bislang weitgehend über die Nutzungsentgelte abgedeckt werden, besteht insoweit künftig eine Wechselwirkung zwischen dem Umfang der Bundesfinanzierung und dem Umfang der benötigten Einnahmen aus Nutzungsentgelten. Werden Kosten von Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach dieser Vorschrift durch den Bund finanziert, ergeben sich ggf. Auswirkungen auf künftige Nutzungsentgelte nach Maßgabe der Vorschriften des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG). Die Wechselwirkung gilt im gleichen Maße wie für andere Zuwendungen durch die öffentliche Hand.

Zu Absatz 3

Diese Vorschrift ermöglicht eine Finanzierung des Bundes von solchen Maßnahmen, die aufgrund rechtlicher Vorgaben des Bau- oder Eisenbahnrechts an den Schienenwegen notwendig sind. Erfasst werden sowohl Errichtung oder Austausch von notwendigen Einrichtungen als auch weitere Maßnahmen wie z. B. Maßnahmen an Bestandsobjekten aufgrund denkmalschutzrechtlicher Auflagen. Dabei erfasst die Regelung sowohl neu zu errichtende als auch bereits bestehende Schienenwege.

Zu Absatz 4

Mit dieser Vorschrift wird dem Bund eine Finanzierungsoption mit Bezug zu IT-Leistungen im Rahmen der Digitalisierung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes eröffnet. Dazu gehören beispielsweise Software-Erstellung und -Anpassung oder Hardware-Konfiguration für Systeme und Komponenten digitaler Leit- und Sicherungstechnik.

Nicht förderfähig sind nach der gesetzlichen Regelung reine Forschungs- und Entwicklungsleistungen (F&E-Leistungen) ohne unmittelbaren Bezug zur jeweiligen IT-Leistung (d. h. ohne Produktbezug). Finanziert werden können damit neben standardisierten Softwarelösungen insbesondere Beschaffungen von IT-Produkten, für deren Erstellung noch F&E-Leistungen zu erbringen sind. Davon abzugrenzen sind reine F&E-Leistungen (wie z. B. die Klärung offener Fragestellungen), die nicht finanzierungsfähig sind.

Von der Finanzierungsoption umfasst sind nur IT-Leistungen, soweit diese im unmittelbaren Zusammenhang mit den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes stehen. Dies erfordert einen inhaltlichen Zusammenhang zur Digitalisierung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Ein örtlicher Zusammenhang zu den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes ist nicht zwingend erforderlich.

Zu Absatz 5

Hintergrund dieser Vorschrift sind die auf Initiative und mit Mitteln des Bundes ohne Mitbestimmung der Länder vorgenommenen Modernisierungsmaßnahmen in Bezug auf Barrierefreiheit an kleinen Verkehrsstationen sowie freiwillige Lärmsanierungsmaßnahmen. Die Vorschrift ermöglicht dem Bund in diesen Fällen, sich auch an den Folgekosten dieser Maßnahmen in Form der Kosten für die Instandhaltung zu beteiligen.

Zu den Verkehrsstationen gehören Anlagen in Personenbahnhöfen und Haltepunkten, soweit sie den Zugang zum Schienenpersonenverkehr im Netz der Eisenbahnen des Bundes ermöglichen. Dies umfasst auch Warteeinrichtungen in Empfangsgebäuden, die dem Zugang zum Personenverkehr dienen. Nicht finanzierungsfähig sind die Einrichtungen zum Verkauf von Produkten und Dienstleistungen oder sonstigen Angeboten im Wettbewerb.

Zu Absatz 6

Die Vorschrift ermöglicht es, Ersatzinvestitionen an Verkehrsstationen zu finanzieren, die über den eigentlichen Ersatz der Infrastruktur hinaus der Ertüchtigung für zu erwartende künftige verkehrliche Bedarfe dienen (insbesondere eine Anpassung der Bahnsteige). Zu den Verkehrsstationen gehören Anlagen in Personenbahnhöfen und

Haltepunkten, soweit sie den Zugang zum Schienenpersonenverkehr im Netz der Eisenbahnen des Bundes ermöglichen. Dies umfasst auch Warteeinrichtungen in Empfangsgebäuden, die dem Zugang zum Personenverkehr dienen. Nicht finanzierungsfähig sind die Einrichtungen zum Verkauf von Produkten und Dienstleistungen oder sonstigen Angeboten im Wettbewerb.

Zu § 11b (Finanzierungsvorbehalte; Ablösung einer Vorfinanzierung)

Zu Absatz 1

Jede Finanzierung nach § 11a bedarf einer Vereinbarung nach § 9 (z. B. Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung), wobei der Bund im Rahmen der Formulierung und Überwachung dieser Vereinbarung haushaltsrechtlich gehalten ist, eine zielgenaue und sparsame Mittelverwendung sicherzustellen. Inhaltlich stellt die Vorschrift keine weiteren Vorgaben auf, sodass der Bund seine politisch steuernde Funktion insoweit frei wahrnehmen kann.

Der Rückzahlungsmechanismus des § 9a, insbesondere die Rückzahlung „anteilig im Verhältnis von tatsächlicher Nutzungszeit zu technisch möglicher und üblicher Nutzungszeit“ ist für Finanzierungsvereinbarungen nach § 11a regelmäßig nicht geeignet. In der Vereinbarung ist daher passend zu Inhalt und zum Umfang der jeweiligen Finanzierung zu regeln, in welchem Umfang Finanzierungsbeiträge zurückzuzahlen sind, wenn die von der Finanzierung erfassten Schienenwege stillgelegt, zweckentfremdet, nicht betriebsbereit vorgehalten oder auf andere Eisenbahninfrastrukturbetreiber übertragen werden.

Zu Absatz 2

Das Begründungserfordernis dient dazu, die Ermessenserwägungen des Bundes, aufgrund derer er von der Finanzierungsoption nach § 11a Gebrauch gemacht hat, in der Finanzierungsvereinbarung transparent und nachvollziehbar zu machen. In der Vereinbarung nach § 9 sind die mit der Finanzierung jeweils verfolgten Belange und die mit ihnen im Hinblick auf den Gewährleistungsauftrag des Bundes nach Artikel 87e Absatz 4 GG verfolgten Zwecke aufzuführen.

Zu Absatz 3

Die Vorschrift stellt klar, dass Finanzierungen nach § 11a nur erfolgen dürfen soweit diese mit EU-Beihilfenrecht konform sind.

Zu Absatz 4

§ 11b Absatz 4 Satz 1

Einnahmen im Sinne der Regelung sind laufende oder einmalige finanzielle Zuflüsse aus wirtschaftlicher Betätigung, in der Regel als Gegenleistung für eine erbrachte Leistung, wie z. B. Nutzungsentgelte. Mittelzuflüsse im Sinne der Regelung sind sonstige finanzielle Zuflüsse, z. B. durch Zuwendungen der öffentlichen Hand.

Die Vorschrift soll eine Doppelkompensation von Kostenpositionen der Eisenbahnen des Bundes aufgrund einer Finanzierung nach diesem Gesetz im Grundsatz verhindern. Die Möglichkeit einer Finanzierung nach § 11a besteht damit nur dann, soweit die vorrangig einzusetzenden Finanzierungsquellen zur Kostendeckung nicht ausreichen.

§ 11b Absatz 4 Satz 2

Die Vorschrift bestimmt, dass die Eisenbahnen des Bundes vorrangig vor einer Bundesfinanzierung nach diesem Gesetz anderweitige öffentliche Fördermöglichkeiten ausschöpfen sollen, wobei Ausnahmen möglich bleiben. Der Bund kann von den Eisenbahnen des Bundes eine Darlegung ihrer Prüfung hinsichtlich der Inanspruchnahme anderweitiger Fördermöglichkeiten verlangen; Inhalt und Umfang dieser Darlegung kann der Bund im Einzelfall bestimmen.

Zu Absatz 5

Satz 1 legt fest, dass die optionale Finanzierung nur auf Basis von Finanzierungsvereinbarungen, die nach dem Inkrafttreten des Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes abgeschlossen werden, vorgenommen werden darf. Dabei reicht es aus, dass die konkrete (Einzel-)Finanzierungsvereinbarung nach Inkrafttreten der Gesetzesänderung abgeschlossen wurde, auch wenn sie unter Verweis auf eine bereits zuvor geltende Rahmenvereinbarung vereinbart wird.

Satz 2 dient der Ablösung einer Vorfinanzierung der Ausgaben der Eisenbahnen des Bundes hinsichtlich der Finanzierungstatbestände des § 11a durch den Bund und der Umsetzung haushaltsrechtlicher Zuwendungsgrundsätze, insbesondere auch mit Bezug zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn. Auch insoweit bedarf es aber einer Finanzierungsvereinbarung, welche die Voraussetzung des Satz 1 erfüllt.

Zu Artikel 2

Das Gesetz soll am Tag nach der Verkündung in Kraft treten. Die Regelungen sollen so schnell wie möglich genutzt werden können.