

Gesetzentwurf

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwurf eines Gesetzes zur Regelung des Schienenpersonenfernverkehrsangebotes und zur Änderung weiterer Gesetze

A. Problem

Das Grundgesetz verpflichtet gemäß Artikel 87e Absatz 4 den Bund, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Netz dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, Rechnung zu tragen. Dieses Gewährleistungsgebot betrifft den Personenfernverkehr auf der Schiene (SPFV). Seit der Bahnreform im Jahr 1994 steht jedoch die Vorgabe des Grundgesetzes aus, eine gesetzliche Regelung zu schaffen, die ein ausreichendes Fernverkehrsangebot in ganz Deutschland sicherstellt. Entsprechend kam es im Schienenpersonenfernverkehr weder zu einem gesunden und für die Verbraucherinnen und Verbraucher attraktiven Wettbewerb noch zu Mehrverkehr. Vielmehr ist seit 1996 eine stetige Abnahme des Fernverkehrsangebotes auf der Schiene in Deutschland festzustellen. Die Ziele der Bahnreform wurden hier bislang nicht erreicht. Ebenso verfehlt der Bund die im Masterplan Schienenverkehr gesetzten Ziele zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die energieeffiziente Schiene sowie die gesetzlichen Vorgaben zur Verminderung klimaschädlicher Emissionen im Verkehrsbereich.

B. Lösung

Neben der verlässlichen auskömmlichen Finanzierung des Ausbaus und der Kapazitätserweiterung des Schienennetzes gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz sollen mit einem Schienenpersonenfernverkehrsangebotsgesetz der Gewährleistungsauftrag des Bundes für den SPFV (Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz)

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

konkretisiert und dem Bund die zur Erfüllung seiner Aufgabe dienliche Rechtsgrundlage zur Verfügung gestellt werden.

Danach ist unter Berücksichtigung verkehrlicher, sozialer, umweltpolitischer und landesplanerischer Faktoren ein ausreichendes Mobilitätsangebot im SPFV sicherzustellen.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Der Finanzbedarf hängt maßgeblich vom gebotenen Umfang des Fernverkehrsangebots auf der Schiene ab. Schätzungen gehen von 200 bis 400 Millionen Euro pro Jahr aus, was nur einem kleinen Teil der im Schienenpersonennahverkehr eingesetzten Mittel oder der erheblichen Steuervergünstigungen etwa für Flugtreibstoffe und für die private Nutzung von Dienstwagen in Deutschland entspricht. Da die Deutsche Bahn AG in den vergangenen Jahren immer wieder eine Offensive zur Verbesserung des Schienenpersonenfernverkehrs auf eigenwirtschaftlicher Basis angekündigt hat und auch neue Fernverkehrsanbieter Interesse am Schienenverkehrsmarkt in Deutschland anzeigen, ist der Finanzbedarf eher am unteren Ende der genannten Spanne zu erwarten; er würde sich im Übrigen auch erst stufenweise ergeben und infolge steigender Fahrgastzahlen auch mittelfristig wieder verringern.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch das Schienenpersonenfernverkehrsangebotsgesetz 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 entgegengewirkt. Eine bessere Abstimmung der staatlichen Verantwortungssysteme von Schienenpersonennah- und Fernverkehr ist geeignet, kostensenkende Synergien eines Deutsch-

landtaktes auf der Schiene zu generieren. Es ist daher insgesamt von einem erheblichen gesamtwirtschaftlichen Nutzen auszugehen.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der Bund hat einen bundesweiten Aufgabenträger Sicherstellung Mindestangebots im Schienenpersonenfernverkehr einzurichten.

F. Weitere Kosten

Keine.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Entwurf eines Gesetzes zur Regelung des Schienenpersonenfernverkehrsangebotes und zur Änderung weiterer Gesetze

Vom ...

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

Artikel 1

Gesetz zur Regelung des Schienenpersonenverkehrsangebotes

(Schienenpersonenfernverkehrsangebotsgesetz – SPFVAngebotsG)

§ 1

Gewährleistungsauftrag

(1) Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Angebot der Eisenbahnen des Bundes auf deren Schienennetz im Schienenpersonenfernverkehr Rechnung getragen wird und unter der Berücksichtigung der Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs ein integriertes öffentliches Verkehrsangebot besteht. Die Einführung sowie Entwicklung orientiert sich an dem gemäß § 1 Absatz 28 des Eisenbahnregulierungsgesetzes definierten Deutschlandtakt und seinen Etappen.

(2) Die Gewährleistung des Bundes erstreckt sich auf ein Mindestangebot von Verkehrsleistungen im Schienenpersonenfernverkehr. Schienenpersonenfernverkehr in diesem Sinne liegt vor, wenn die Mehrzahl der Beförderungsfälle zwischen Oberzentren, zwischen Metropolen oder zwischen Oberzentren und Metropolen erfolgt und die gesamte Reiseweite mehr als fünfzig Kilometer beträgt oder die gesamte Reisezeit eine Stunde übersteigt. Oberzentren und Metropolen sind solche im Sinne der Raumordnungspläne der Länder auf Grundlage des § 2 Absatz 2 Nummer 2 des Raumordnungsgesetzes.

(3) Charter-, Sonder-, Museums- sowie Turnuszüge unterfallen der Gewährleistung des Bundes nicht.

§ 2

Bundesweiter Aufgabenträger

(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes überträgt die Durchführung der Sicherstellung des Mindestangebots im Fernverkehr einer Gesellschaft privaten Rechts nach Maßgabe der folgenden Vorschriften.

(2) Die Gesellschaft steht im unveräußerlichen Eigentum des Bundes. Eine unmittelbare oder mittelbare Beteiligung Dritter an der Gesellschaft und deren Tochtergesellschaften ist ausgeschlossen. Eine Übertragung von Schulden des Bundes oder von Dritten auf die Gesellschaft erfolgt nicht.

(3) Die Gesellschaft wird in der Rechtsform der Gesellschaft mit beschränkter Haftung gegründet.

(4) Nach der erfolgten Gründung weist der Bund der Gesellschaft die Finanzmittel für die Erbringung der Aufgaben nach diesem Gesetz zu.

(5) Der Bund hat die Gesellschaft mit der Wahrnehmung der ihr nach diesem Gesetz übertragenen hoheitlichen Aufgaben zu beleihen. Sie ist insoweit Behörde im Sinne des § 1 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

- (6) Das für Verkehr zuständige Ministerium des Bundes übt die Rechtsaufsicht über die Gesellschaft aus.

§ 3

Fernverkehrsplan

(1) Die Gesellschaft privaten Rechts erstellt im Benehmen mit den Aufgabenträgern der Länder unter Berücksichtigung der Etappen des Deutschlandtakts sowie der erwarteten Nachfrage der im Fernverkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Fernverkehrsplan. Dieser berücksichtigt auch die Anbindung touristischer Destinationen, Verbindungen ins Ausland sowie Nachtzüge. Der Plan bedarf der Genehmigung des für Verkehr zuständigen Ministeriums des Bundes. Die Gesellschaft legt im Benehmen mit den Aufgabenträgern für den Schienenpersonennahverkehr fest, welche Verbindungen im Einzelnen Teil des Schienenpersonenfernverkehrs im Sinne des § 1 Absatz 2 sind, und welchen Leistungsumfang diese umfassen sollen.

(2) Der Fernverkehrsplan beinhaltet neben den festgelegten Verbindungen Vorgaben über Laufwege, Taktfrequenz, Mindestangebotsqualität sowie Fahrplanlagen. Er weist Streckenabschnitte aus, für die nach Einschätzung der Gesellschaft eine wirtschaftlich tragbare Leistungserbringung nicht erwartbar ist. Solche Streckenabschnitte können als Verlängerungen von Verbindungen ausgestaltet werden, bei denen eine wirtschaftlich tragbare Verbindung fortgeführt wird; Voraussetzung ist, dass die Verbindung weiterhin gesamthaft wirtschaftlich ist. Eine Bündelung von Verbindungen ohne betrieblichen Zusammenhang ist ausgeschlossen.

(3) Die Vergabe von Rahmenverträgen durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes darf nicht im Widerspruch zu den Festlegungen des Fernverkehrsplan erfolgen.

(4) Die im Fernverkehrsplan definierten Angebote werden über Rahmenverträge nach § 49 des Eisenbahnregulierungsgesetzes mit einer Laufzeit von jeweils fünf Jahren gesichert.

(5) Die Beförderungsleistungen auf den im Fernverkehrsplan festgelegten Verbindungen sind vorrangig eigenwirtschaftlich zu erbringen.

(6) Weist der Fernverkehrsplan eine Verbindung aus, für die nach Einschätzung der Gesellschaft eine wirtschaftlich tragbare Leistungserbringung nicht erwartbar ist, sieht das bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Absenkung des Trassenentgelts für diese Verbindung vor; die Gesellschaft legt die Höhe der Absenkung fest. Der Bund kompensiert die hieraus entstehenden Mindereinnahmen im Rahmen der Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes.

(7) Verbleibende Verbindungen des Fernverkehrs sind von der Gesellschaft als Verkehrsleistungen gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2016/2338 (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22) geändert worden ist, zu vergeben. Die Gesellschaft kann dem ausgewählten Betreiber ein ausschließliches Recht im Sinne der genannten Verordnung gewähren. Bei grenzüberschreitenden Verkehren ist die Gewährung eines ausschließlichen Rechts ausgeschlossen.

(8) Vor einer Vergabe nach Absatz 7 führt die Gesellschaft ein Markterkundungsverfahren durch. Sie veröffentlicht den Bedarf mit Angabe der Linien, Mindesttakte und sonstigen Anforderungen unter Berücksichtigung der nach Absatz 6 abgesenkten Trassenentgelte und gibt den Eisenbahnverkehrsunternehmen Gelegenheit, innerhalb einer Frist von mindestens drei Monaten verbindliche Erklärungen zur eigenwirtschaftlichen Erbringung abzugeben. Das Nähere regelt eine Rechtsverordnung des für Verkehr zuständigen Ministeriums des Bundes.

(9) Die Gesellschaft legt dem Deutschen Bundestag jährlich einen Bericht über die Umsetzung des Fernverkehrsplans vor. Der Bericht enthält einen Rückblick auf die im Berichtszeitraum erbrachten Leistungen sowie einen Ausblick auf die geplanten Maßnahmen.

- (10) Der Fernverkehrsplan wird mindestens zu jeder Etappe des Deutschlandtakts neu aufgestellt.

Artikel 2

Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes

Das Eisenbahnregulierungsgesetz vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. November 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 285) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 1 Absatz 28 wird durch den folgenden Absatz 28 ersetzt:

„(28) Der Deutschlandtakt ist ein Konzept für den Personen- und Güterverkehr auf Basis eines integralen Taktfahrplans und bildet die Planungsgrundlage für einen bedarfsgerechten Ausbau und eine optimale Nutzung der Eisenbahnanlagen. Etappen des Deutschlandtakts sind dessen zeitlich gestaffelte Realisierungsschritte; sie konkretisieren das Konzept hinsichtlich der bis zu einem Zieldatum baulich, betrieblich und finanziell umsetzbaren Angebote. Das Nähere regelt eine Verordnung des für Verkehr zuständigen Ministerium des Bundes. Diese Verordnung bedarf der Zustimmung des Bundesrates.“

Artikel 3

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juli 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 224) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 15 wird durch den folgenden § 15 ersetzt:

„§ 15 Gemeinwirtschaftliche Leistungen

(1) Für die Vereinbarung oder Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in der jeweils geltenden Fassung maßgebend. Zuständig im Sinne dieser Verordnung sind, sofern es sich um Schienenpersonennahverkehr handelt, die nach Landesrecht zuständigen Behörden, im Übrigen die zuständigen Behörden des Bundes.

(2) Zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist im Schienenpersonenfernverkehr die nach § 2 des Fernverkehrsicherstellungsgesetzes errichtete Gesellschaft.

(3) Vor der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Schienenpersonenfernverkehr nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt eine Vorabbekanntmachung nach Artikel 7 Absatz 2 der genannten Verordnung. Sie soll mindestens 18 Monate vor dem geplanten Beginn der Verkehrsleistung erfolgen, damit die Fristen der Fahrplanerstellung und der Trassenanmeldung berücksichtigt werden können.“

Artikel 4

Inkrafttreten

In Artikel 1 tritt § 3 zwölf Monate nach Verkündung in Kraft. Im Übrigen tritt dieses Gesetz am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Berlin, den 7. Juli 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes erlaubt dem Bund, beim Verkehrsangebot der Eisenbahnen des Bundes dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, Rechnung zu tragen. Dieser Gewährleistungsauftrag umfasst den Schienenpersonenfernverkehr und verlangt ein Bundesgesetz, das ein ausreichendes Fernverkehrsangebot sicherstellt.

Ein solches Gesetz besteht seit der Bahnreform von 1994 nicht. Der verfassungsrechtliche Auftrag ist damit seit über drei Jahrzehnten unerfüllt. Die Folgen sind messbar: Seit 1996 nimmt das Fernverkehrsangebot stetig ab, ein Wettbewerb ist nicht entstanden, der erwartete Mehrverkehr blieb aus. Zugleich verfehlt der Bund seine Ziele zur Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene und zur Minderung der Emissionen im Verkehr.

Das Gesetz schließt diese Lücke. Es konkretisiert den Gewährleistungsauftrag und schafft die erforderliche Rechtsgrundlage. Ein bundesweiter Aufgabenträger stellt ein Mindestangebot im Fernverkehr sicher und greift dort ein, wo der Markt keine ausreichende Anbindung schafft. Ziel ist ein möglichst flächendeckendes Angebot, das Oberzentren, Metropolen, die dazwischen liegenden Städte sowie touristische Destinationen von nationaler Bedeutung erschließt, sich am Deutschlandtakt orientiert und mit dem Nahverkehr zu einem integrierten öffentlichen Verkehrsangebot verbindet.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Kern des Entwurfs ist das in Artikel 1 geschaffene Schienenpersonenfernverkehrsangebotsgesetz. Es konkretisiert den Gewährleistungsauftrag des Bundes nach Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes und sichert ein Mindestangebot im Schienenpersonenfernverkehr. Zuständig ist ein bundesweiter Aufgabenträger in der Rechtsform einer bundeseigenen GmbH, die für ihre hoheitlichen Aufgaben beliehen wird und der Rechtsaufsicht des Bundes unterliegt. Der Aufgabenträger stellt im Benehmen mit den Ländern einen Fernverkehrsplan auf, der sich an den Etappen des Deutschlandtakts orientiert und Verbindungen, Laufwege, Takte und Qualitätsvorgaben festlegt. Die Leistungen sind vorrangig eigenwirtschaftlich zu erbringen. Für Abschnitte ohne wirtschaftlich tragbaren Betrieb wird das Trassenentgelt abgesenkt; verbleibende Verbindungen werden nach Markterkundung als gemeinwirtschaftliche Leistungen gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben.

Ergänzend passt der Entwurf zwei bestehende Gesetze an. Artikel 2 verankert im Eisenbahnregulierungsgesetz eine Definition des Deutschlandtakts und seiner Etappen und verzahnt so das Angebot mit dem schrittweisen Infrastrukturausbau. Artikel 3 bestimmt im Allgemeinen Eisenbahngesetz den bundesweiten Aufgabenträger als zuständige Behörde für Vergaben nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Fernverkehr, die bislang nur für den Nahverkehr geregelt war. Artikel 4 regelt das Inkrafttreten, wobei die Vorschriften zum Fernverkehrsplan zwölf Monate nach Verkündung wirksam werden.

III. Exekutiver Fußabdruck

Der Gesetzentwurf wurde durch die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erarbeitet. Externe Dritte außerhalb des Deutschen Bundestages waren an der Formulierung des Textes nicht beteiligt. Entwürfe, Textbausteine oder Formulierungshilfen von Interessenvertreterinnen und Interessenvertretern, Verbänden oder Unternehmen wurden nicht übernommen.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

IV. Alternativen

Keine. Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes richtet einen Gewährleistungsauftrag an den Bund, dem ein Bundesgesetz zur Sicherstellung eines ausreichenden Fernverkehrsangebots am besten gerecht wird. Ein Verzicht auf gesetzliche Regelung ließe das bislang ungenutzte Instrument weiter brachliegen und den Rückgang des Fernverkehrsangebots unbeantwortet. Eine rein eigenwirtschaftliche Erbringung durch den Markt hat sich über Jahrzehnte als nicht ausreichend erwiesen und gewährleistet insbesondere abseits der nachfragestarken Magistralen keine flächendeckende Anbindung.

V. Gesetzgebungskompetenz

Artikel 73 Absatz 1 Nr. 6a Grundgesetz.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Der Entwurf schafft für den Schienenpersonenfernverkehr erstmals eine klare gesetzliche Grundlage und weist die Zuständigkeit einem einzigen bundesweiten Aufgabenträger zu. Die Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes benennt diesen zugleich als zuständige Behörde für Vergaben nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die bislang nur für den Nahverkehr geregelt war. Die Definition des Deutschlandtakts im Eisenbahnregulierungsgesetz verzahnt Angebotsplanung und Infrastrukturausbau auf einer einheitlichen Grundlage. Kompetenzen und Verfahren werden damit gebündelt und Rechtsunsicherheiten beseitigt.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Der Entwurf steht im Einklang mit der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie und unterstützt insbesondere das Ziel eines klimaverträglichen und ressourcenschonenden Verkehrs. Ein verlässliches Fernverkehrsangebot verlagert Verkehr von Straße und Luft auf die energieeffiziente Schiene und trägt so zur Minderung der Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich bei. Er dient zugleich dem Ziel gleichwertiger Lebensverhältnisse, indem er die Fläche über die nachfragestarken Magistralen hinaus an den Fernverkehr anbindet. Damit werden ökologische, soziale und raumordnerische Belange gleichermaßen gefördert.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Der Finanzbedarf hängt maßgeblich vom Umfang des sicherzustellenden Fernverkehrsangebots ab. Schätzungen gehen von 200 bis 400 Millionen Euro pro Jahr aus. Das entspricht nur einem kleinen Teil der im Schienenpersonennahverkehr eingesetzten Mittel oder der Steuervergünstigungen etwa für Flugtreibstoffe und die private Nutzung von Dienstwagen. Er ergibt sich zudem nur stufenweise und verringert sich mittelfristig mit steigenden Fahrgastzahlen wieder.

4. Erfüllungsaufwand

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Für die Wirtschaft entstehen unmittelbar keine zusätzlichen Kosten. Vielmehr wird die wirtschaftliche Betätigung auch abseits der Magistralen verbessert und der demografischen Abwanderung kostensenkend entgegengewirkt. Eine bessere Abstimmung von Nah- und Fernverkehr erschließt Synergien eines Deutschlandtakts auf der Schiene. Insgesamt ist von einem erheblichen gesamtwirtschaftlichen Nutzen auszugehen. Bürokratiekosten aus Informationspflichten entstehen nicht.

5. Weitere Kosten

Keine.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Weitere Gesetzesfolgen, insbesondere gleichstellungs- oder verbraucherpolitische Auswirkungen, sind nicht ersichtlich. Das verbesserte Fernverkehrsangebot kommt allen Fahrgästen unabhängig von Geschlecht, Alter oder Wohnort zugute.

VII. Befristung; Evaluierung

Es ist keine Befristung vorgesehen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Die Sicherstellung des Allgemeinwohls bei den Verkehrsleistungen im Fernverkehr liegt im Aufgabenbereich des Bundes, Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz. Das dort vorgesehene Bundesgesetz ist bisher nicht erlassen worden.

Ziel ist eine möglichst flächendeckende Sicherstellung des Fernverkehrs. Im Fokus steht dabei die Anbindung von Oberzentren. Diese werden in den Raumordnungsplänen der Länder ausgewiesen. Auch dazwischen liegende Städte sollen an den Fernverkehr angeschlossen werden. Ebenfalls angebunden werden sollen touristische Destinationen, die von nationaler Bedeutung sind und über die Schiene erreichbar sind. Eine Studie des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung hat die Umsetzung sowie den möglichen Finanzrahmen.

Die Einrichtung eines Aufgabenträgers in der Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung hat sich bei Betrachtung der Aufgabenträger der Länder für den Schienenpersonennahverkehr bewährt. Sie stellt sicher, dass der Bund effizient den Fernverkehr begleiten kann und bei Lücken im Gesamtsystem regulierend eingreifen kann.

Zu Artikel 2

Die Ergänzung im Eisenbahnregulierungsgesetz stellt sicher, dass das Fernverkehrsicherstellungsgesetz und der dort etablierte Fernverkehrsplan im Einklang mit dem Infrastrukturausbau erfolgen kann. Dieser erfolgt in Schritten anhand eines gültigen Zielfahrplans. Damit erfolgt die gemäß dem Konzept eines integralen Taktfahrplans schrittweise Verbesserung der Angebote durch eine enge Verzahnung der Fahrpläne mit dem Infrastrukturausbau.

Zu Artikel 3

Die Änderung im Allgemeinen Eisenbahngesetz stellt sicher, dass der Aufgabenträger des Bundes auch zuständig für Vergaben gemäß der EU Verordnung Nr. 1370/2007 ist. Bisher war diese Funktion nur für den Schienenpersonennahverkehr benannt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.