

## **Gesetzentwurf**

### **der Bundesregierung**

#### **Entwurf eines Gesetzes über die Bundesförderung der Investitionen in den Ersatz der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen im Schienengüterfernverkehrsnetz**

##### **A. Problem und Ziel**

Die Schaffung eines europäischen Wirtschaftsraums lässt die Verkehrsleistungen in allen Teilen Deutschlands erheblich ansteigen. Die Eisenbahn als besonders umweltfreundliches Verkehrsmittel muss in die Lage versetzt werden, eine führende Rolle bei der Bewältigung der ständig wachsenden Nachfrage nach Güterfernverkehrsleistungen zu übernehmen. Hierzu – und um die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des Verkehrsträgers zu erhöhen – müssen auch die öffentlichen nicht bundeseigenen Schienenwege gestärkt werden, die auch dem Schienengüterfernverkehr dienen, wobei eine Nutzung auch durch Schienengüterverkehr oder Schienenpersonenverkehr nicht ausgeschlossen ist.

##### **B. Lösung**

Durch die Förderung von Ersatzinvestitionen der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur, die dem Schienengüterfernverkehr dient, mit Bundesmitteln können Redundanzen und zusätzliche Kapazitäten für den Schienengüterfernverkehr geschaffen und der Verkehrsnutzen der Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes verstärkt werden.

##### **C. Alternativen**

Keine.

##### **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Bund

Dieses Gesetz schafft die Voraussetzung für eine Förderung der Investitionen in die Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen, die dem Schienengüterfernverkehr dienen, aber auch durch andere Schienenverkehre genutzt werden können. Dafür sind in den Bundeshaushalt 2013 Mittel in Höhe von 25 Mio. Euro sowie weitere Verpflichtungsermächtigungen für die Jahre ab 2014 eingestellt.

Länder und Kommunen

Keine.

## **E. Erfüllungsaufwand**

### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Keiner.

### **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Für Antrag stellende nicht bundeseigene Eisenbahnen besteht kein einmaliger Umstellungsaufwand. Der zusätzliche Erfüllungsaufwand beläuft sich insgesamt auf ca. 420 000 Euro pro Jahr. Durch das Gesetz werden vier neue Informationspflichten mit Bürokratiekosten von ca. 300 000 Euro jährlich geschaffen. Die Informationspflichten sind im Erfüllungsaufwand enthalten.

### **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Bund

Durch das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz entstehen beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) neue Aufgaben. Auch werden dem Eisenbahn-Bundesamt neue Aufgaben und Befugnisse übertragen.

Die angestrebte Förderung der Investitionen kann nur erreicht werden, wenn es gelingt, das für die Durchführung benötigte Personal in ausreichender Zahl bereitzustellen. Dies verursacht beim BMVBS einen Personalbedarf von einer Planstelle/Stelle (gehobener Dienst) mit einem Erfüllungsaufwand in Höhe von voraussichtlich 90 000 Euro pro Jahr und beim Eisenbahn-Bundesamt einen Personalmehrbedarf von voraussichtlich sieben Planstellen/Stellen. Die Planstelle/Stelle beim BMVBS soll mit Überhangpersonal besetzt werden.

Der zusätzliche Erfüllungsaufwand für das Eisenbahn-Bundesamt beträgt insgesamt rd. 430 000 Euro Personalkosten und 86 700 Euro Sachkostenpauschale, in der Summe 516 700 Euro pro Jahr. Ein einmaliger Personal- und Sachaufwand entsteht nicht. Der beim Eisenbahn-Bundesamt neu entstehende Erfüllungsaufwand wird in Kapitel 1221 gedeckt; mit Artikel 2 wird dafür die Ermächtigungsgrundlage zur Erhebung kostendeckender Gebühren nach der Bundeseisenbahngebührenverordnung geschaffen.

Länder und Kommunen

Eine Veränderung des Erfüllungsaufwands für die Länder entsteht nicht.

## **F. Weitere Kosten**

Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Wenngleich eine exakte Quantifizierung der entstehenden Kosten noch nicht möglich ist, sind Auswirkungen zumindest auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

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

Berlin, 10. April 2013

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

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes über die Bundesförderung der Investitionen in den  
Ersatz der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen  
im Schienengüterfernverkehrsnetz

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1  
NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 908. Sitzung am 22. März 2013 gemäß Artikel 76  
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus  
Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist  
in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen





## Anlage 1

**Entwurf eines Gesetzes über die Bundesförderung der Investitionen in den Ersatz der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen im Schienengüterfernverkehrsnetz**

Vom ...

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

**Artikel 1****Gesetz zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr (Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz – SGFFG)****§ 1****Anwendungsbereich**

(1) Der Bund fördert den Ersatz der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen, die dem Schienengüterfernverkehr dienen. Dies schließt nicht aus, dass diese Schienenwege auch von anderen Schienenverkehren genutzt werden.

(2) Für den Begriff der Schienenwege gilt § 8 Absatz 5 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch Artikel 309 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist.

(3) Schienengüterfernverkehr sind Schienengütertransporte, die über eine Mindestdistanz von 50 Kilometern durchgeführt werden.

(4) Förderfähig sind Schienenwege,

1. die von Güterzügen grundsätzlich mit einer zugelassenen Streckengeschwindigkeit von mindestens 40 Kilometern pro Stunde befahren werden können,
2. die durchgängig eine zulässige Radsatzlast von 22,5 Tonnen und ein Fahrzeuggewicht je Längeneinheit von 8 Tonnen pro Meter aufnehmen können,
3. an denen eine nicht bundeseigene Eisenbahn ein abschließliches Nutzungsrecht für die Durchführung von Schienenverkehren hat, das sie auch zur Durchführung von Ersatzmaßnahmen berechtigt,
4. auf denen in den letzten drei Jahren vor Antragstellung Schienengüterfernverkehr stattgefunden hat.

Satz 1 Nummer 4 ist nicht erfüllt, sofern erkennbar ist, dass künftig kein Schienengüterfernverkehr auf diesen Schienenwegen stattfinden wird.

Unter den Voraussetzungen des Satzes 1 werden auch Schienenwege in Serviceeinrichtungen nach § 3c Nummer 4 bis 6 und 8 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. September 2012 (BGBl. I S. 1884) geändert worden ist,

gefördert. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht, wenn die Schienenwege für die Nutzung durch andere Arten von Verkehrsleistungen als Schienengüterfernverkehr ausgewiesen sind.

**§ 2****Investitionen**

(1) Der Bund finanziert auf schriftlichen Antrag im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel einen Anteil von 50 Prozent der Investitionen in den Ersatz der nach § 1 Absatz 4 förderfähigen Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen, sofern die Gesamtfinanzierung sichergestellt ist. Es werden jedoch nicht mehr als 50 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionen finanziert, die sich aus der mit dem Antrag vorzulegenden aufgegliederten Berechnung ergeben. 50 Prozent der Planungskosten sind zuwendungsfähig, sofern die gesamten Planungskosten 13 Prozent an der Gesamtinvestitionssumme nicht übersteigen.

(2) Die Finanzierung erfolgt mit nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen als Anteilfinanzierung im Wege der Projektförderung; die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes bleiben unberührt. Das Eisenbahn-Bundesamt (Bewilligungsbehörde) kann verlangen, dass zur Sicherung eines aus § 49a Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes folgenden Erstattungsanspruchs eine selbstschuldnerische Bankbürgschaft gestellt wird.

(3) Die öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen weisen dem Bund die sichergestellte Gesamtfinanzierung durch geeignete nachprüfbare Unterlagen nach.

(4) Die öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen tragen die Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung ihrer Schienenwege. Nach diesem Gesetz geförderte Schienenwege sind während der technisch möglichen und üblichen Nutzungszeit betriebsbereit vorzuhalten. Für die Betriebsbereitschaft der Schienenwege gilt § 1 Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 bis 3, Satz 4 entsprechend. Die technisch mögliche und übliche Nutzungszeit wird in dem Zuwendungsbescheid nach § 3 Absatz 1 festgelegt.

(5) Die Absätze 1 bis 4 gelten entsprechend für ortsfeste Betriebsleitsysteme, die Ersatzinvestitionen in die Schienenwege ersetzen oder vermeiden sowie für die erstmalige Einrichtung solcher Systeme.

**§ 3****Finanzierung**

(1) Zur Finanzierung einer förderungsfähigen Investition erlässt die Bewilligungsbehörde schriftliche Zuwendungsbescheide nach Maßgabe dieses Gesetzes sowie nach § 44 Absatz 1 der Bundeshaushaltsordnung.

(2) Investitionen können aus den im laufenden Haushaltsjahr verfügbaren Haushaltsmitteln nur auf Grund von Anträgen finanziert werden, die jeweils bis zum 1. Februar des Haushaltsjahres bei der Bewilligungsbehörde eingegangen sind. Überschreiten die bis dahin beantragten bewilligungsfähigen Investitionsmittel die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel, so werden bis zur Erschöpfung der Fördermittel diejenigen förderfähigen Ersatzmaßnahmen bezuschusst, bei denen das Verhältnis vom Barwert der beabsichtigten Investition zur Länge des geförderten Schienenwegs möglichst günstig ist; bei ortsfesten Betriebsleitsystemen nach § 2 Absatz 5 tritt an die Stelle der Länge des geförderten Schienenwegs die Länge des Stell- oder Verantwortungsbereichs. Errechnet sich bei verschiedenen Maßnahmen derselbe Quotient, so entscheidet der Zeitpunkt des Eingangs des Antrags. Abweichend von dem in Satz 1 genannten Zeitpunkt können im Jahr ... [einsetzen: Jahr des Inkrafttretens dieses Gesetzes] Investitionen nur auf Grund von Anträgen, die bis zum Ablauf des ... [einsetzen: letzter Tag des dritten auf das Inkrafttreten nach Artikel 3 dieses Gesetzes folgenden Monats] eingegangen sind, finanziert werden.

#### § 4

##### **Erstattung von Investitionsmitteln des Bundes**

(1) Soweit die öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen vom Bund anteilig finanzierte Anlagen im Sinne des § 2 Absatz 1 und 5 stilllegen, zweckentfremden, nicht betriebsbereit vorhalten oder auf andere Eisenbahninfrastrukturbetreiber übertragen, sind die gewährten Bundesmittel vom Empfänger, anteilig im Verhältnis von tatsächlicher Nutzungszeit zu technisch möglicher und üblicher Nutzungszeit, an den Bund zu erstatten.

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

1. der übernehmende Infrastrukturbetreiber den Betrieb, den Bau und die Unterhaltung der Schienenwege übernimmt und
2. er gewährleistet, dass die ihm übertragenen Schienenwege langfristig, mindestens jedoch bis zum Ende der möglichen und üblichen Nutzungszeit der vom Bund finanzierten Anlagen als öffentliche Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 3 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes betrieben werden. Unterschreitet der übernehmende Infrastrukturbetreiber diese Nutzungszeit, ist er dem Bund anteilig zur Erstattung der nach Absatz 1 fälligen Erstattungen verpflichtet.

(3) Soweit der übernehmende Infrastrukturbetreiber für die Übernahme der Infrastruktur ein Entgelt an die nicht

bundeseigenen Eisenbahnen zu entrichten hat, steht dieses Entgelt bis zur Höhe der nach Absatz 1 bei Stilllegung, Zweckentfremdung oder Nichtbetriebsbereithalten der Infrastruktur zu erstattenden Bundesmittel dem Bund zu. Das Eisenbahn-Bundesamt ist ermächtigt, den entsprechenden Erstattungsbescheid sowohl an den Zuwendungsempfänger als auch an den übernehmenden Infrastrukturbetreiber zu richten.

(4) Die Anwendung des Absatzes 2 ist ausgeschlossen, wenn die Verwendung der Fördermittel des Bundes durch die nicht bundeseigenen Eisenbahnen mit dem Ziel erfolgt ist, die Schienenwege an andere Eisenbahninfrastrukturbetreiber zu übertragen.

## **Artikel 2**

### **Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)**

§ 7h des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. September 2012 (BGBl. I S. 1884) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

#### „§ 7h

#### Gebühren und Auslagen

(1) Für Amtshandlungen sowie Prüfungen und Untersuchungen des Eisenbahn-Bundesamtes, der benannten Stellen, der nach § 7d anerkannten Personen und Stellen und der Regulierungsbehörde nach diesem Gesetz, dem Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz, dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz oder nach den auf Grund dieser Gesetze erlassenen Rechtsverordnungen werden Gebühren und Auslagen erhoben. Die Gebührensätze sind so zu bemessen, dass der mit den Amtshandlungen verbundene Personal- und Sachaufwand gedeckt wird. Bei begünstigenden Amtshandlungen kann daneben die Bedeutung, der wirtschaftliche Wert oder der sonstige Nutzen für den Gebührenschuldner angemessen berücksichtigt werden.

(2) Im Falle des Einsatzes von Verwaltungshelfern nach § 5a Absatz 8a wird dem Antragsteller die voraussichtliche Höhe der Gebühren und Auslagen vorab mitgeteilt. Ihm ist die Möglichkeit einzuräumen, seinen Antrag zurückzunehmen oder einzuschränken.“

## **Artikel 3**

### **Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Ziel der Regelung

Die Schaffung eines europäischen Wirtschaftsraums lässt die Verkehrsleistungen in allen Teilen Deutschlands erheblich ansteigen. Die Eisenbahn als besonders umweltfreundliches Verkehrsmittel muss in die Lage versetzt werden, eine führende Rolle bei der Bewältigung der ständig wachsenden Nachfrage nach Güterfernverkehrsleistungen zu übernehmen. Hierzu – und um die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des Verkehrsträgers zu erhöhen – müssen die öffentlichen nicht bundeseigenen Schienenwege gestärkt werden, die dem Schienengüterfernverkehr dienen. Eine Nutzung auch durch den Schienengüternahverkehr oder den Schienenpersonenverkehr ist nicht ausgeschlossen.

#### II. Lösung

Durch die Förderung von Ersatzinvestitionen der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen, die dem Schienengüterfernverkehr dient, mit Bundesmitteln können Redundanzen und zusätzliche Kapazitäten für den Schienengüterfernverkehr geschaffen und der Verkehrsnutzen der Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes verstärkt werden.

##### II.1 Bisherige Rechtslage

Bislang erfolgt die Förderung von Schienenwegen auf der Grundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, das nur die Finanzierung der Investitionen bundeseigener Eisenbahnen vorsieht.

##### II.2 Künftige Rechtslage

Es wird eine gesetzliche Regelungen über die Förderung von Investitionen in den Ersatz der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen, die dem Schienengüterfernverkehr dienen, durch den Bund geschaffen. Dem Bund steht die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nicht bundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 des Grundgesetzes – GG) zu. Die Aufgabe des Vollzugs eines solchen Infrastrukturgesetzes zur Förderung der Investitionen der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen kann dem Bund nach Artikel 87e Absatz 2 GG durch Bundesgesetz ganz oder teilweise übertragen werden. Infolgedessen hat der Bund die hierdurch entstehenden Ausgaben zu tragen (Artikel 104a Absatz 1 GG).

#### III. Inhalt der Regelung

Es werden die rechtlichen Voraussetzungen für die Finanzierung von Investitionen in öffentliche nicht bundeseigene Schienenwege mit dem Zweck der Einbindung in das Schienengüterfernverkehrsnetz geschaffen.

#### IV. Bezüge zum und Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union

Die staatliche Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur ist erlaubt. Die Richtlinie 91/440/EWG stellt die Verantwort-

ung der Mitgliedstaaten für die Entwicklung der nationalen Eisenbahninfrastruktur dar und verpflichtet die Mitgliedstaaten, ggf. erforderliche Maßnahmen hierzu zu treffen. In diesem Rahmen ist es zulässig, dass der Mitgliedstaat einem Infrastrukturbetreiber in einem angemessenen Verhältnis staatliche Mittel zuweist. Beihilferechtliche Voraussetzung ist, dass die Infrastruktur Dritten diskriminierungsfrei zur Verfügung steht. Infrastrukturbetreiber ist dabei jede Einrichtung oder jedes Unternehmen, das insbesondere für die Einrichtung und das Unterhalten von Fahrwegen der Eisenbahn zuständig ist.

#### V. Gesetzgebungskompetenz

Dem Bund steht neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a GG) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nicht bundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 GG) zu.

#### VI. Alternativen

Keine.

#### VII. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund

Dieses Gesetz schafft die Voraussetzung für eine Förderung der Investitionen in die Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen, die dem Schienengüterfernverkehr dienen, wobei eine Nutzung auch durch andere Schienenverkehre nicht ausgeschlossen ist. Dafür sind in den Bundeshaushalt 2013 Mittel in Höhe von 25 Mio. Euro sowie weitere Verpflichtungsermächtigungen für die Jahre ab 2014 eingestellt.

Länder und Kommunen

Keine.

#### VIII. Erfüllungsaufwand

Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Auszugehen ist von einer Grundgesamtheit von 200 Unternehmen, die als mögliche Zuwendungsempfänger in Betracht kommen. Bei den Berechnungen des jeweiligen Erfüllungsaufwands wurde unterstellt, dass nicht alle möglichen Zuwendungsempfänger auch tatsächlich Förderanträge stellen. Zudem wurde davon ausgegangen, dass nicht alle tatsächlichen Zuwendungsempfänger gleichermaßen von den jeweiligen Informationspflichten betroffen sind. Die Lohnkostensätze für die Wirtschaft aus Anhang VI des Leitfadens Erfüllungsaufwand („Lohnkostentabelle Wirtschaft, Wirtschaftsabschnitt H“) wurden zugrunde gelegt.

Vorschrift	Vorgabe/Liegt Informationspflicht vor?	Fallzahl	Personal-	Personal-	Sachauf-	Sachaufwand
			aufwand	aufwand	wand	
			jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
§ 2 Abs. 1 (IP)	Antrag auf Finanzierung eines Anteils von 50 Prozent der Investitionen in die Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen durch den Bund sowie Vorlage eines Nachweises der voraussichtlichen Investitionen	100	255,2 TEuro	0	0	0
	Erläuterungen: Pro Fall ist von einem Personalaufwand von einer Person auszugehen, die 80 Stunden tätig wird. Der Stundensatz beträgt auf der Grundlage der oben genannten Tabelle 31,90 Euro (Durchschnitt).					
§ 2 Abs. 2	Erstellung einer Bürgschaft zur Sicherung Erstattungsanspruchs	40	5,1 TEuro	0	0	0
	Erläuterungen: Pro Fall ist von einem Personalaufwand von einer Person auszugehen, die 4 Stunden tätig wird. Der Stundensatz beträgt auf der Grundlage der oben genannten Tabelle 31,90 Euro (Durchschnitt).					
§ 2 Abs. 3 (IP)	Vorlage eines Nachweises der sichergestellten Gesamtfinanzierung	100	25,5 TEuro	0	0	0
	Erläuterung: Pro Fall ist von einem Personalaufwand von einer Person auszugehen, die 8 Stunden tätig wird. Der Stundensatz beträgt auf der Grundlage der oben genannten Tabelle 31,90 Euro (Durchschnitt).					
§ 2 Abs. 4	Die öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen haben die geförderten Schienenwege 20 Jahre betriebsbereit vorzuhalten	100	0	0	0	0
	Erläuterung: Bei Ersatzinvestitionen ist davon auszugehen, dass keine zusätzlichen Kosten der Vorhaltung entstehen.					
§ 3 Abs. 1	Verwendungsnachweisprüfung	100	127,6 TEuro	0	0	0
	Erläuterung: Pro Fall ist von einem Personalaufwand von einer Person auszugehen, die 40 Stunden tätig wird. Der Stundensatz beträgt auf der Grundlage der oben genannten Tabelle 31,90 Euro (Durchschnitt).					
§ 4 Abs. 1	Erstattung der gewährten Bundesmittel durch den Empfänger an den Bund	5	1,276 TEuro	0	0	0
	Erläuterung: Pro Fall ist von einem Personalaufwand von 1 Person auszugehen, die 8 Stunden tätig wird. Der Stundensatz beträgt auf der Grundlage der oben genannten Tabelle 31,90 Euro (Durchschnitt).					
§ 4 Abs. 2 (IP)	Darlegung der Gründe, unter deren Voraussetzung die Erstattungspflicht entfällt	5	1,276 TEuro	0	0	0
	Erläuterung: Pro Fall ist von einem Personalaufwand von einer Person auszugehen, die 8 Stunden tätig wird. Der Stundensatz beträgt auf der Grundlage der oben genannten Tabelle 31,90 Euro (Durchschnitt).					
§ 4 Abs. 2 Satz 2 (IP)	Mitteilung des übernehmenden Infrastrukturbetreibers über den Fall des Unterschreitens der im Zuwendungsbescheid festgelegten Nutzungszeit	5	1,276 TEuro	0	0	0
	Erläuterung: Pro Fall ist von einem Personalaufwand von einer Person auszugehen, die 8 Stunden tätig wird. Der Stundensatz beträgt auf der Grundlage der oben genannten Tabelle 31,90 Euro (Durchschnitt).					
§ 4 Abs. 2 Satz 2	Erstattung der gewährten Bundesmittel durch den übernehmenden Infrastrukturbetreiber an den Bund	5	1,276 TEuro	0	0	0
	Erläuterung: Pro Fall ist von einem Personalaufwand von einer Person auszugehen, die 8 Stunden tätig wird. Der Stundensatz beträgt auf der Grundlage der oben genannten Tabelle 31,90 Euro (Durchschnitt).					

Kosten für die Wirtschaft, zusammengefasste Darstellung des Erfüllungsaufwands

Der zusätzliche Erfüllungsaufwand beträgt für die Wirtschaft insgesamt rund 420 000 Euro Personalkosten pro Jahr. Ein zusätzlicher Sachaufwand oder ein einmaliger Personalaufwand entsteht nicht.

**VIII.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

a) Erfüllungsaufwand für den Bund

Durch das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz entstehen beim BMVBS neue Aufgaben. Auch werden dem Eisenbahn-Bundesamt neue Aufgaben und Befugnisse übertragen.

Das BMVBS führt die Fachaufsicht über die Bewilligungsbehörde Eisenbahn-Bundesamt und so auch über die Bewältigung der neuen Aufgabe. Im BMVBS sind die zugehörigen haushalterischen Aufgaben zu lösen; das Finanzierungsverfahren ist bei Bedarf fortzuentwickeln. Über die Fördertätigkeit ist im BMVBS und dem Parlament Bericht zu erstatten. Die Erfolgskontrolle ist durchzuführen. Bürgeranfragen und Anfragen aus dem Parlament und der Länder sind zu beantworten.

Die angestrebte Förderung der Investitionen kann nur erreicht werden, wenn es gelingt, das für die Durchführung

benötigte Personal in ausreichender Zahl bereit zu stellen. Dies verursacht beim BMVBS einen Personalbedarf von einer Planstelle/Stelle (gehobener Dienst) mit einem Erfüllungsaufwand in Höhe von voraussichtlich 90 000 Euro pro Jahr und beim Eisenbahn-Bundesamt einen Personalmehrbedarf von voraussichtlich sieben Planstellen/Stellen. Die Planstelle/Stelle beim BMVBS soll mit Überhangpersonal besetzt werden.

Der zusätzliche Erfüllungsaufwand für das Eisenbahn-Bundesamt beträgt insgesamt rund 430 000 Euro Personalkosten und 86 700 Euro Sachkostenpauschale, in Summe 516 700 Euro pro Jahr. Ein einmaliger Personal- und Sachaufwand entsteht nicht. Der beim Eisenbahn-Bundesamt neu entstehende Erfüllungsaufwand wird im Kapitel 1221 gedeckt; mit Artikel 2 wird dafür die Ermächtigungsgrundlage zur Erhebung kostendeckender Gebühren nach der Bundeseisenbahngebührenverordnung geschaffen.

Die Lohnkostensätze für den Bund aus Anhang VII des Leitfadens Erfüllungsaufwand („Lohnkostentabelle Verwaltung“) wurden zugrunde gelegt.

Die Sachkostenpauschale für die neu entstehenden Arbeitsplätze wird am Ende der Darstellung aufgrund der jeweils angegebenen Anzahl an Arbeitsstunden insgesamt berechnet.

Vorschrift	Vorgabe/Liegt Informationspflicht vor?	Fallzahl	Personal-	Personal-	Sachaufwand	Sach-
			aufwand	aufwand	jährlich	aufwand
			jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
§ 2 Abs. 2	Festlegung des Inhalts der Bürgschaft	40	5,76 TEuro	0	für § 2 Abs. 2 bis § 4 Abs. 2 insgesamt: 86,7 TEuro	0
	Erläuterung: Angenommen wird, dass bei einem größeren Teil der Unternehmen die Bürgschaft vom Eigentümer (Land, Kommune, Stadtwerkekonzern etc.) übernommen wird. Circa 30 Prozent der Unternehmen werden auf Bankbürgschaften zurückgreifen. Pro Fall ist von einem Personalaufwand von einer Person auszugehen, die 4 Stunden tätig wird. Der Stundensatz beträgt auf der Grundlage der oben genannten Tabelle 36 Euro (Durchschnitt).					
§ 3	Erlaß eines Zuwendungsbescheides nach § 44 BHO zur Finanzierung einer förderfähigen Investition	100	343,1 TEuro	0	s. o.	0
	Erläuterung: Pro Fall ist von einem Personalaufwand von einer Person auszugehen, die 95,3 Stunden tätig wird. Der Stundensatz beträgt auf der Grundlage der oben genannten Tabelle 36 Euro (Durchschnitt).					
§ 3 Satz 3	Entscheidung der Bewilligungsbehörde bei Überschreitung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel nach Antragseingang	50	3,6 TEuro	0	s. o.	0
	Erläuterungen: Pro Fall ist von einem Personalaufwand von einer Person auszugehen, die 2 Stunden tätig wird. Der Stundensatz beträgt auf der Grundlage der oben genannten Tabelle 36 Euro (Durchschnitt).					
§ 4 Abs. 1 Satz 2	Festlegung der technisch möglichen und üblichen Nutzungszeit des anteilig finanzierten Schienenweges in dem Zuwendungsbescheid	100	72 TEuro	0	s. o.	0

Vorschrift	Vorgabe/Liegt Informationspflicht vor?	Fallzahl	Personal-aufwand	Personal-aufwand	Sachaufwand	Sach-aufwand
			jährlich	einmalig	jährlich	einmalig
	Erläuterung: Pro Fall ist von einem Personalaufwand von einer Person auszugehen, die 20 Stunden tätig wird. Der Stundensatz beträgt auf der Grundlage der oben genannten Tabelle 36 Euro (Durchschnitt).					
§ 4 Abs. 2	Prüfung der Erstattungs-pflicht der gewährten Bundesmittel	15	5,4 TEuro	0	s. o.	0
	Erläuterungen: Pro Fall ist von einem Personalaufwand von einer Person auszugehen, die 10 Stunden tätig wird. Der Stundensatz beträgt auf der Grundlage der oben genannten Tabelle 36 Euro (Durchschnitt).					

b) Erfüllungsaufwand für die Länder und die Kommunen

Eine Veränderung des Erfüllungsaufwands für die Länder und Kommunen entsteht nicht.

### IX. Weitere Kosten

Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen können nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Wenngleich eine exakte Quantifizierung der entstehenden Kosten noch nicht möglich ist, sind Auswirkungen zumindest auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten.

### X. Nachhaltigkeit (§ 44 Absatz 1 Satz 4 GGO)

Das Gesetzesvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei. Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Betroffen ist der Indikator Mobilität (11) in mehreren Ausprägungen.

Das Vorhaben wird insgesamt zu einer Stärkung des Verkehrsträgers Schiene im intermodalen Wettbewerb im Bereich des Schienengüterfernverkehrs führen. Damit wird der Nachhaltigkeitsindikator Mobilität (11) positiv berührt, indem der Markt für den Schienengüterfernverkehr durch bessere Schienenwege attraktiver wird. Der Schienenverkehr sichert die Mobilität auf umweltschonende Weise.

### XI. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Das Gesetzesvorhaben hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

## B. Besonderer Teil – zu den Einzelschriften

### Allgemeines

Der Bund schafft die gesetzlichen Voraussetzungen für die Förderung der Investitionen in den Ersatz der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen, die dem Schienengüterfernverkehr und nicht ausschließlich dem Schienengüternahverkehr und/oder dem Schienenpersonenverkehr dienen. Dabei finanziert der Bund mit nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen anteilig mit einer Quote in Höhe von 50 von 100 Anteilen Investitionen in die Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen. Die Investitionen umfassen den Ersatz dieser Schienenwege im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel des Bundes. Die Kosten der Unterhaltung und

Instandsetzung ihrer Schienenwege tragen die öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen.

Zweck der Bundesförderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen ist die Nutzung vorhandener Schienenwege für die umweltgerechtere Bewältigung des weiter anwachsenden Schienengüterfernverkehrs in und durch Deutschland. Dort, wo die vorhandenen Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen sinnvoll und dauerhaft das bestehende Netz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) durch die Sicherstellung von Redundanzen ergänzen und dabei helfen, den Schienengüterfernverkehr in und durch Deutschland zu verbessern, ergeben sich für den Bund auch Einsparpotentiale. Die Förderung von Investitionen in die öffentlichen nicht bundeseigenen Schienenwege ist insofern auch ein weiterer Beitrag der Bundesregierung, die Verlagerung von Güterverkehrsleistungen von der Straße auf die Schiene zu ermöglichen.

### Zu den einzelnen Vorschriften

**Zu Artikel 1** (Gesetz zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr)

#### Zu § 1

#### Zu Absatz 1

Absatz 1 umschreibt den Gesetzeszweck. Der Begriff der öffentlichen Eisenbahnen folgt aus § 3 Absatz 1 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

#### Zu Absatz 2

Die Regelung dient dazu, den einheitlichen Gebrauch des Begriffs der Schienenwege sicher zu stellen.

#### Zu Absatz 3

Der Begriff des Schienengüterfernverkehrs war bislang gesetzlich nicht definiert. Streckenmäßig definiert ist nur der Schienenpersonennahverkehr gemäß § 2 Absatz 5 Satz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Daraus lässt sich ableiten, dass Schienenfernverkehre über der dort genannten Distanz von 50 Kilometern liegen müssen.

**Zu Absatz 4**

Dem Schienengüterfernverkehr ist nur mit leistungsfähigen Schienenwegen gedient. Deshalb werden Mindestvoraussetzungen festgelegt, die einen zügigen Transport auch schwerer Lasten ermöglichen. Dafür muss auch sichergestellt sein, dass die öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen ein ausschließliches Nutzungsrecht für die Durchführung von Schienenverkehren haben, aufgrund dessen sie auch zur Durchführung von Ersatzmaßnahmen berechtigt sind. Ein derartiges Nutzungsrecht haben die öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen, sofern die Schienenwege in ihrem Eigentum stehen, aber bei entsprechender Vertragsgestaltung insbesondere auch als Pächter von Schienenwegen. Entfällt dieses Nutzungsrecht vor Ablauf der technisch möglichen und üblichen Nutzungsdauer, so entfällt gemäß § 2 Absatz 4 Satz 3 auch die Betriebsbereitschaft, so dass gemäß § 4 Absatz 1 ein anteiliger Erstattungsanspruch begründet ist.

Positive Auswirkungen auf den Schienengüterfernverkehr haben diejenigen Vorhaben des Ersatzes, die Redundanzen für den Schienengüterfernverkehr nach den vorgegebenen Parametern erhalten. Der entsprechende Nachweis erfolgt anhand der Darlegung, dass in den zurückliegenden drei Jahren durchgängig Schienengüterfernverkehre auf der für einen Ersatz vorgesehenen Schieneninfrastruktur erfolgt sind und perspektivisch kein Abbruch dieser Verkehre zu erwarten ist.

Nach § 19 der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung kann ein Betreiber der Schienenwege, sofern mehrere geeignete Schienenwege vorhanden sind, in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen bestimmte Schienenwege für die Nutzung durch bestimmte Arten von Verkehrsleistungen ausweisen und diesen darin bei der Zuweisung von Zugtrassen Vorrang einräumen. Eine derartige Nutzungsbeschränkung darf zwar andere Verkehrsleistungen nicht von der Nutzung der betreffenden Schienenwege ausschließen, könnte aber den Zweck des Gesetzes, den Schienengüterfernverkehr zu fördern, beeinträchtigen. Daher soll Förder Voraussetzung sein, dass die betreffenden Schienenwege nicht für die Nutzung durch andere Arten von Verkehrsleistungen als Schienengüterfernverkehr ausgewiesen sind.

**Zu § 2****Zu Absatz 1**

Es dürfen nur Vorhaben des Ersatzes der öffentlichen nicht bundeseigenen Schienenwege gefördert werden, die dem Schienengüterfernverkehr zugutekommen. Unter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips des Zuwendungsrechts des Bundes fördert der Bund anteilig. Satz 2 trägt dabei dem zuwendungsrechtlichen Grundsatz Rechnung, dass bei Projektförderung eine Höchstgrenze festzulegen ist. Höchstgrenze sind danach 50 Prozent der Investitionen, die sich aus der nach Nummer 3.2.1 der VV zu § 44 Absatz 1 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) mit dem Antrag vorzulegenden aufgegliederten Berechnung nach Prüfung durch die Bewilligungsbehörde ergeben. Diese Höchstgrenze gilt auch dann, wenn die tatsächlichen Investitionen letztlich höher sein sollten, so dass eine sorgfältige Kostenkalkulation angezeigt ist. Mit Blick auf die effiziente Gestaltung der Planungsprozesse fördert der Bund 50 von 100 Anteilen

der jeweiligen Planungskosten, sofern die gesamten Planungskosten eines Vorhabens 13 von 100 Anteilen an der Gesamtinvestitionssumme nicht übersteigen.

Zu den Planungskosten zählen alle Kosten, die der Träger eines Vorhabens aufbringen muss, um Baurecht zu erlangen, die Entwurfsbearbeitung durchzuführen, das Vorhaben zu überwachen und zu betreuen und um die erforderlichen genehmigungspflichtigen Unterlagen zu erhalten. Dies gilt entsprechend für die zum Erwerb von Grundstücken notwendigen Vorarbeiten, z. B. Erstellen von Grunderwerbsverzeichnissen und Verhandlungen mit Grundstücksverkäufern. Die Zuordnung von Leistungen zu den Planungskosten oder Baukosten richtet sich grundsätzlich nach der auszuführenden Tätigkeit und ist unabhängig davon, wer die Tätigkeit ausführt.

**Zu Absatz 2**

Die Vorschrift legt Art und Methode der Förderung fest und dient der Sicherung der eventuellen Rückforderungen des Bundes. Bewilligungsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt gemäß § 3 Absatz 1 Nummer 8 des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes.

**Zu Absatz 3**

Die Vorschrift dient der Klarstellung hinsichtlich der Mitwirkungspflichten der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen. Wie die öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen diesen Nachweis der Finanzierung führen, ist eine Frage der Zweckmäßigkeit und der Anforderung durch die Bewilligungsbehörde. Gemäß Nummer 3.2.1 der VV zu § 44 Absatz 1 BHO haben sie ohnehin mit dem Antrag eine Übersicht über die beabsichtigte Finanzierung vorzulegen.

**Zu Absatz 4**

Da ausschließlich der Ersatz gefördert wird, dient Satz 1 der Klarstellung. Satz 2 stellt in Verbindung mit § 4 Absatz 1 Satz 1 sicher, dass die geförderten Ersatzmaßnahmen langfristig einem effizienten Schienengüterfernverkehr zu Gute kommen. Die technischen und rechtlichen Voraussetzungen der Förderfähigkeit nach § 1 Absatz 4 gelten in gleicher Weise für die Betriebsbereitschaft; sie müssen während der gesamten Zeit der technisch möglichen und üblichen Nutzungszeit gegeben sein.

**Zu Absatz 5**

Ortsfeste Betriebsleitsysteme können ggf. kapazitätssteigernd wirken und die Ersatzinvestitionen in die Schienenwege ersetzen oder vermeiden. Deshalb werden sie in die Förderung einbezogen.

**Zu § 3****Zu Absatz 1**

Die für die Zuwendungsbescheide zu fordernden Angaben und Unterlagen und der Inhalt der Zuwendungsbescheide werden maßgeblich durch die Verwaltungsvorschrift zu § 44 Absatz 1 BHO nebst Anlagen festgelegt, so dass dieses Gesetz insoweit keine Regelungen trifft. Bewilligungsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt gemäß § 3 Absatz 1

Nummer 8 des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes.

#### **Zu Absatz 2**

Im Interesse einer zügigen Mittelbewilligung legt Absatz 2 eine Ausschlussfrist (1. Februar) fest, bis zu der Anträge für das laufende Haushaltsjahr bei der Bewilligungsbehörde eingegangen sein müssen. Die Übergangsregelung wird erforderlich, da das Gesetz nicht vor dem 1. Februar des Jahres 2013 in Kraft tritt. Bewilligungsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt gemäß § 3 Absatz 1 Nummer 8 des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes. Erfüllen mehrere Anträge die Fördervoraussetzungen und würde bei Bewilligung aller beantragten Mittel das Volumen der Haushaltsmittel überschritten, so entscheidet die Dringlichkeit. Für die Reihung von konkurrierenden Vorhaben hinsichtlich ihrer Dringlichkeit ist das Verhältnis von Barwert des beabsichtigten Vorhabens zur Streckenlänge maßgebend. Je geringer der vorstehende Koeffizient ist, desto dringlicher ist ein Vorhaben zu bewerten. Da bei ortsfesten Betriebsleitsystemen Angaben über die Länge des geförderten Schienenwegs nicht gegeben sind, tritt an ihre Stelle die Länge des Stell- oder Verantwortungsbereichs. Sofern mehrere Vorhaben die gleiche Dringlichkeit aufweisen, entscheidet der Zeitpunkt der Antragstellung.

#### **Zu § 4**

##### **Zu Absatz 1**

§ 4 Absatz 1 entspricht § 9a Absatz 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes. Da die Mittel des Bundes den Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Zuwendungen gewährt werden, ist im Rahmen der Gewährung dieser Zuwendungen zu gewährleisten, dass die Zuwendungen den Zweck erreichen. Ist dies nicht der Fall, müssen sie zurückgezahlt werden.

##### **Zu Absatz 2**

§ 4 Absatz 2 entspricht § 9a Absatz 2 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes. Die Regelung des Absatzes 2 soll ermöglichen, dass Eisenbahninfrastruktur durch Drittunternehmen weitergeführt werden kann, die möglicherweise in der Lage sind, diese Infrastruktur kostengünstiger und den regionalen Bedürfnissen besser angepasst zu betreiben. Vor dem Hintergrund der oben dargestellten Rechtslage soll ein Ausnahmetatbestand geschaffen werden, der aus verkehrspolitischer Sicht den Verzicht auf eine Rückerstattung in dem Fall begründet, in dem die vom Bund finanzierte Infrastruktur grundsätzlich weiter genutzt werden kann.

##### **Zu Absatz 3**

§ 4 Absatz 3 entspricht § 9a Absatz 3 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes. Es ist im Rahmen eines gerechten Interessenausgleichs zu gewährleisten, dass etwaige finanzielle Vorteile, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch die Abgabe an Dritte erzielen, dem Bund zufließen. Denn er hat hierfür mit der Bereitstellung seiner Mittel die erforderlichen Voraussetzungen geschaffen.

##### **Zu Absatz 4**

§ 4 Absatz 4 entspricht § 9a Absatz 4 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes.

#### **Zu Artikel 2 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)**

Es werden in Verbindung mit § 26 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass für Amtshandlungen der Bewilligungsbehörde Eisenbahn-Bundesamt nach diesem Gesetz Gebühren erhoben werden können.

#### **Zu Artikel 3 (Inkrafttreten)**

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Anlage 2

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des Regelungsvorhabens geprüft.

**I. Zusammenfassung**

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	420 000 Euro
Davon Bürokratiekosten:	280 000 Euro
	Pro Fall durchschnittlich 4 200 Euro
Verwaltung (Bund)	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	606 700 Euro
	Davon
	520 000 Euro Personalaufwand
	86 700 Euro Sachaufwand
	Dem gegenüber stehen Gebühreneinnahmen.
	Der zusätzliche Personalaufwand des BMVBS wird mit vorhandenen Ressourcen aufgefangen.
Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.	

**II. Im Einzelnen**

Mit dem vorliegendem Entwurf soll auf den Anstieg der wachsenden Nachfrage nach Güterfernverkehrsleistungen umweltgerecht reagiert werden. Um die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des Verkehrsträgers Schiene zu erhöhen, müssen nach Angaben des Ressorts auch die öffentlichen nicht bundeseigenen Schienenwege gestärkt werden, da auch diese dem Schienengüterverkehr dienen. Ziel des Ge-

setzes ist es, die gesetzlichen Voraussetzungen für die Förderung der Investitionen in den Ersatz der Schienenwege (50 Prozent der Investitionen in den Ersatz und 50 Prozent der Planungskosten, sofern diese 13 Prozent der Gesamtinvestitionssumme nicht überschreiten) der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu schaffen.

Erfüllungsaufwand

Wirtschaft

Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft beläuft sich auf rund 420 000 Euro pro Jahr davon rund 280 000 Euro Bürokratiekosten, die aus vier neuen Informationspflichten resultieren. Um die Förderung durch den Bund zu erhalten, müssen die Unternehmen einen schriftlichen Antrag stellen, der auch einen Nachweis über die voraussichtlichen Investitionen enthält. Darüber hinaus muss das entsprechende Unternehmen einen Nachweis über die gesicherte Gesamtfinanzierung einreichen und bei Förderung einen Verwendungsnachweis erstellen. Weiterer Aufwand kann der Wirtschaft entstehen, wenn das Eisenbahn-Bundesamt einen Nachweis einer Bürgschaft zur Sicherung des Erstattungsanspruchs einfordert und unter bestimmten (durch das Gesetz vorgegeben) Voraussetzungen Erstattungsansprüche geltend macht.

Verwaltung

Für das Eisenbahn-Bundesamt entsteht durch dieses Gesetz Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 516 700 Euro, der in erster Linie aus der Erstellung der Zuwendungsbescheide und den damit einhergehenden Anforderungen resultiert. Dem stehen Gebühreneinnahmen gegenüber. Darüber hinaus entsteht für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Personalaufwand in Höhe von rund 90 000 Euro, der mit den vorhandenen Ressourcen aufgefangen wird.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

## Anlage 3

## Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 908. Sitzung am 22. März 2013 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

**1. Zu Artikel 1** (§ 1 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 SGFFG)

In Artikel 1 sind in § 1 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 die Angabe „22,5 Tonnen“ durch die Angabe „mindestens 20 Tonnen“ und die Angabe „8 Tonnen“ durch die Angabe „mindestens 6,4 Tonnen“ zu ersetzen.

## Begründung

Die Streckenklasse D 4 (22,5 Tonnen Achslast; 8,0 Tonnen pro Meter) als Zuwendungsvoraussetzung ist für Nebenstrecken mit Zubringerfunktion nicht sachgerecht. Bei den NE-Infrastrukturen handelt es sich mehrheitlich um Nebenstrecken mit niedrigeren Belastungskennwerten, was jedoch in der Praxis einer tatsächlich hohen Verkehrsleistung (Tonnenkilometer) im Schienengüterfernverkehr – insbesondere im Wachstumssegment kombinierter Verkehr – nicht entgegensteht. Umgekehrt kann eine hohe Streckenklasse eventuell historisch begründet sein und ist kein Garant dafür, dass eine Strecke gegenwärtig eine besonders hohe verkehrliche Relevanz besitzt und daher besonders förderwürdig ist. Eine Absenkung auf Mindest-Belastungskennwerte entsprechend der im NE-Bereich weit verbreiteten Streckenklasse C 2 ist daher sinnvoll. Eine tatsächlich höhere Streckenklasse ist förderunschädlich.

**2. Zu Artikel 1** (§ 1 Absatz 4 Satz 1 Nummer 3 SGFFG)

In Artikel 1 ist § 1 Absatz 4 Satz 1 Nummer 3 wie folgt zu fassen:

„3. die eine nicht bundeseigene Eisenbahn betreibt und an denen sie auch zur Durchführung von Ersatzmaßnahmen berechtigt ist,“.

## Begründung

Der Betreiber einer öffentlichen Eisenbahninfrastruktur hat nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz kein abschließliches Recht, Verkehre auf der von ihm betriebenen Infrastruktur durchzuführen. Mit der Neufassung sollen Rechtsunklarheiten vermieden werden, ohne dass sich die intendierte Zuwendungsvoraussetzung ändert.

**3. Zu Artikel 1** (§ 1 Absatz 4 Satz 3 SGFFG)

In Artikel 1 sind in § 1 Absatz 4 Satz 3 nach der Angabe „Satzes 1“ die Wörter „Nummer 2 bis 4“ einzufügen.

## Begründung

Serviceeinrichtungen sind örtlich begrenzt und haben in erster Linie Verteilungs- und Zugbildungsfunktion. In diesen Einrichtungen finden sich typischerweise viele Gleise für den Rangierbetrieb, bei denen eine Ertüchtigung für Geschwindigkeiten von grundsätzlich 40 km/h technischen Mehraufwand ohne verkehrlichen Nutzen erzeugen würde. Das Geschwindigkeitskriterium ist als Fördervoraussetzung für solche Anlagen nicht sachgerecht und sollte deshalb keine Fördervoraussetzung sein.

**4. Zu Artikel 1** (§ 1 Absatz 4 Satz 3 SGFFG)

In Artikel 1 ist in § 1 Absatz 4 Satz 3 die Angabe „§ 3c“ durch die Angabe „§ 2 Absatz 3c“ zu ersetzen.

## Begründung

Redaktionelle Berichtigung einer fehlerhaften Verweisung.

**5. Zu Artikel 1** (§ 2 Absatz 1 Satz 3 SGFFG)

In Artikel 1 ist in § 2 Absatz 1 Satz 3 das Wort „sofern“ durch das Wort „soweit“ zu ersetzen.

## Begründung

Planungskosten liegen erfahrungsgemäß nahezu ausnahmslos weit über 13 Prozent der Gesamtinvestitionssumme. Nach dem Wortlaut des Gesetzentwurfs wäre damit im Regelfall jede Förderung der Planungskosten ausgeschlossen. Um klarzustellen, dass die Planungskostenförderung auf 6,5 Prozent der Gesamtkosten (50 Prozent von 13 Prozent) begrenzt werden soll, ist das Wort „sofern“ durch das Wort „soweit“ zu ersetzen.

**6. Zu Artikel 1** (§ 2 Absatz 2 Satz 2 SGFFG)

In Artikel 1 ist in § 2 Absatz 2 Satz 2 das Wort „Bankbürgschaft“ durch das Wort „Bürgschaft“ zu ersetzen.

## Begründung

Da sich nicht bundeseigene Eisenbahnen mitunter im Eigentum von Gebietskörperschaften oder deren Unternehmen wie Stadtwerken befinden, sollen neben einer Bankbürgschaft auch andere Formen der Absicherung, z. B. durch die Gewährsträger, zulässig sein.

## Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

### **Zu Nummer 1** (Artikel 1 – § 1 Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 SGFFG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Die Vereinbarung im Koalitionsvertrag sieht vor, die rechtlichen Voraussetzungen für die Finanzierung nicht bundeseigener Eisenbahninfrastruktur für die Einbindung in das Schienengüterfernverkehrsnetz zu schaffen. Zu berücksichtigen ist der Netzgedanke, welcher voraussetzt, dass die zur Förderung vorgesehenen Schienenwege der nicht bundeseigenen Eisenbahnen bestimmte Leistungsparameter aufweisen. Zugrunde zu legen sind zusätzlich zu den Leistungsparametern, die die Schienenwege der bundeseigenen Eisenbahnen im Kernschienenwegenetz erfüllen, die Leistungsparameter der im Zulauf zu den Hauptkorridoren für den Schienengüterfernverkehr genutzten Schienenwege.

Dort, wo die vorhandenen Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen sinnvoll und dauerhaft das bestehende Netz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes durch die Sicherstellung von Redundanzen ergänzen, die Beförderung über den gesamten Transportweg sicherstellen und dabei helfen, den Standardschienengüterfernverkehr in und durch Deutschland zu verbessern, ergeben sich für den Bund auch Einsparpotentiale.

#### Erfüllungsaufwand

Es ist davon auszugehen, dass die Erleichterung der Förder Voraussetzungen zu einer Erhöhung der Anzahl der Förderanträge führt und einen geringen Erfüllungsmehraufwand für das Eisenbahn-Bundesamt bei der Bearbeitung der Förderanträge bewirkt. Eine Erhöhung der Anzahl der Förderanträge erhöht auch die Wahrscheinlichkeit von Ablehnungen wegen Mittelausschöpfung, die zu förmlichen Auseinandersetzungen mit den Antragstellern führen können. Aufgrund fehlender Erfahrungswerte ist der Mehraufwand jedoch nicht konkret bezifferbar.

### **Zu Nummer 2** (Artikel 1 – § 1 Absatz 4 Satz 1 Nummer 3 SGFFG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Die Antragsformulierung führt zur Vermeidung von Rechtsunklarheiten.

### **Zu Nummer 3** (Artikel 1 – § 1 Absatz 4 Satz 3 SGFFG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Schienenwege in Serviceeinrichtungen sind von dem Förderkriterium der Mindeststreckengeschwindigkeit auszunehmen, da die Streckengeschwindigkeit in Serviceeinrichtungen (insbesondere Umschlagplätzen) für die Transportzeit im Rahmen des Schienengüterfernverkehrs unerheblich ist.

#### Erfüllungsaufwand

Die Erleichterung der Fördervoraussetzungen wird zu einer Erhöhung der Anzahl der Förderanträge führen und einen geringen Erfüllungsmehraufwand für das Eisenbahn-Bundesamt bei der Bearbeitung der Förderanträge bewirken. Eine Erhöhung der Anzahl der Förderanträge erhöht auch die Wahrscheinlichkeit von Ablehnungen wegen Mittelausschöpfung, die zu förmlichen Auseinandersetzungen mit den Antragstellern führen können. Aufgrund fehlender Erfahrungswerte ist der Mehraufwand jedoch nicht konkret bezifferbar.

### **Zu Nummer 4** (Artikel 1 – § 1 Absatz 4 Satz 3 SGFFG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Eine fehlerhafte Verweisung wird durch die Antragsformulierung redaktionell berichtigt.

### **Zu Nummer 5** (Artikel 1 – § 2 Absatz 1 Satz 3 SGFFG)

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Aus der Antragsformulierung geht eindeutig hervor, dass die Förderung der Planungskosten durch den Bund auf 6,5 Prozent der Gesamtinvestitionssumme begrenzt wird.

### **Zu Nummer 6** (Artikel 1 – § 2 Absatz 2 Satz 2 SGFFG)

Die Bundesregierung hat das Anliegen geprüft und stimmt dem Bundesrat zu, dass über eine selbstschuldnerische Bankbürgschaft hinaus auch andere Formen der Absicherung zulässig sein sollten.

Die Bundesregierung schlägt vor, in Artikel 1 § 2 Absatz 2 Satz 2 nach den Wörtern „selbstschuldnerische Bankbürgschaft“ die Wörter „oder eine vergleichbare Sicherheit“ einzufügen.

Berücksichtigung können nur mit einer selbstschuldnerischen Bankbürgschaft vergleichbare Sicherheiten finden, um mögliche diskriminierende Wirkung des Sicherungsmittels zu vermeiden.

#### Erfüllungsaufwand

Die Erweiterung der zulässigen Sicherungsmittel wird einen geringen Verwaltungsmehraufwand für das Eisenbahn-Bundesamt bei der Bewertung der Gleichwertigkeit der Absicherung bewirken. Der Mehraufwand ist jedoch nicht konkret bezifferbar.

