



**per E-Mail**

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) · Kamekestraße 37–39 · D-50672 Köln

Bundesministerium für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung  
Robert-Schuman-Platz 1  
53175 Bonn

[Ref-LA13@bmvbs.bund.de](mailto:Ref-LA13@bmvbs.bund.de)

Ihr Zeichen: LA 13/5141.1/1-5/1847032  
 Unser Zeichen: OE Kt/re  
 Ihre Ansprechpartner: Steffen Kerth/Michael Fabian  
 Telefon-Durchwahl: 0221 57979-172/144  
 Fax: 0221 57979-8172/8144  
 E-Mail-Adresse: Kerth@vdv.de/Fabian@vdv.de  
 Datum: 21.12.2012

**Entwurf eines Gesetzes über die Bundesförderung der Investitionen in den Ersatz der Schienenwege der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen im Schienengüterfernverkehrsnetz (Stand: 16.11.2012)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns herzlich für die Übersendung des Entwurfs eines Gesetzes über die Bundesförderung der Investitionen in den Ersatz der Schienenwege der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen im Schienengüterfernverkehrsnetz nach dem Stand vom 16.11.2012.

Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) erheben seit vielen Jahren die Forderung nach einer (Mit-)Finanzierung der Investitionen in ihre Eisenbahninfrastrukturen durch den Bund. Durch den in den vergangenen Jahren spürbar gewachsenen Regulierungsanspruch des Bundes gegenüber den nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Forderung nach entsprechenden Finanzierungsleistungen des Bundes zusätzliche Dynamik gewonnen.

In dem jetzt vorliegenden Gesetzesentwurf und den korrespondierenden Haushaltsbeschlüssen sehen die nichtbundeseigenen Eisenbahnen einen Einstieg in die Erfüllung ihrer Finanzierungsansprüche, der in den kommenden Jahren weiter ausgebaut werden muss. Mit der zunehmenden Angleichung der Regulierungsansprüche gegenüber den nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und den Eisenbahninfrastruk-

turunternehmen des Bundes steht für die NE darüber hinaus aber auch die Angleichung der jeweiligen Finanzierungsmechanismen auf der Tagesordnung. Es ist das Ziel des VDV und seiner Mitglieder, künftig für den Bestand aller Eisenbahninfrastrukturen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen mit der öffentlichen Hand abzuschließen und darüber hinaus – analog zu den Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Bundeshand – Finanzierungsmechanismen für ggf. erforderliche Neubau- und Ausbauprojekte zu entwickeln.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll ausschließlich die Förderung von Investitionen in die Schienenwege der nichtbundeseigenen Bahnen, sofern sie auch dem Schienengüterfernverkehr dienen, geregelt werden. Diese Zweckbestimmung eines NE-Finanzierungsgesetzes ist bereits im Koalitionsvertrag festgeschrieben worden. Infrastrukturen, die im Sinne des vorliegenden Gesetzentwurfes nicht dem Schienengüterfernverkehr dienen, sind damit per se von der Finanzierung ausgeschlossen. Dies ist schon deshalb nicht zufriedenstellend, weil sich der Regulierungsanspruch des Bundes auch auf diese Eisenbahninfrastrukturunternehmen erstreckt, während sie bei der Finanzierung vor allem im Hinblick auf die Erhaltung des Infrastrukturbestandes von dem im Gesetzentwurf skizzierten Lösungsansatz ausgeschlossen bleiben.

Der VDV hat sich unter Einbeziehung seiner zuständigen Fachgremien intensiv mit dem Gesetzentwurf befasst. Angesichts der politisch gesetzten Vorgabe für die laufende Legislaturperiode haben wir dabei die Zielperspektive (nur) der Förderung von Infrastrukturen, die dem Schienengüterfernverkehr dienen, trotz der oben kritisierten immanenten Limitierung und unserer daraus resultierenden grundsätzlichen Vorbehalte eingenommen. Damit verbunden ist jedoch die Erwartung, dass die NE-Finanzierung in den kommenden Jahren bedarfs- und sachgerecht weiterentwickelt und ausgestattet wird.

Die folgenden Anregungen zur Ergänzung und Änderung einzelner Formulierungen sind als praxisbezogene Optimierung der vorgeschlagenen Regelungen im Sinne der vorgegebenen Zweckbestimmung zu verstehen. Änderungs- und Ergänzungsvorschläge zum Gesetzentwurf haben wir im „Änderungsmodus“ dargestellt.

### **§ 1 Abs. 1 Satz 2 SGFFG-E**

*Schienenwege im Sinne dieses Gesetzes sind alle Schienenwege **von öffentlichen Eisenbahnen im Sinne des § 3 Absatz 1** des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396) **Eisenbahnen** einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen, deren Bau oder Änderung grundsätzlich Gegenstand einer Planfeststellung nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sein können (Betriebsanlagen der Eisenbahn).*

Mit der geänderten Formulierung soll zweifelsfrei sichergestellt werden, dass die Schienenwege in schienengüterfernverkehrsrelevanten Serviceeinrichtungen – insbesondere öffentliche Schienenwege in Häfen sowie in Zugbildungs- und Verladeeinrichtungen – von der Zweckbestimmung des SGFFG-E erfasst sind.

### **§ 1 Abs. 3 Nr. 1 SGFFG-E**

*1. die von Güterzügen mit einer ~~Regel~~**Streckengeschwindigkeit** von mindestens 50 Kilometern pro Stunde befahren werden können; **dies gilt nicht für Schienenwege in Serviceeinrichtungen**,*

Zur Klarstellung soll der Begriff „Regelgeschwindigkeit“ durch den in der Eisenbahnbetriebswissenschaft und -praxis gebräuchlichen Begriff der „Streckengeschwindigkeit“ ersetzt werden. Wir regen zusätzlich an, in der Begründung zu erläutern, dass die in den Regelwerken ausgewiesenen Streckengeschwindigkeiten für Schienenwege durch punktuelle Geschwindigkeitseinbrüche, z. B. an La-Stellen oder Bahnübergängen außerhalb von Serviceeinrichtungen, nicht beeinträchtigt werden.

Ausweislich der Begründung ist dem Schienengüterfernverkehr nur mit leistungsfähigen Schienenwegen gedient. Deshalb seien Mindestvoraussetzungen festzulegen, die einen zügigen Transport ermöglichen. Aus Sicht des VDV bestehen grundsätzliche Zweifel, ob die erreichbare Geschwindigkeit auf nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen für den Schienengüterfernverkehr von Bedeutung ist. Einerseits wird in aller Regel nur ein geringer Teil des gesamten Transportweges im Schienengüterfernverkehr auf Schienenwegen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen zurückgelegt, so dass die erreichbaren Geschwindigkeiten auf diesen Infrastrukturen für die Gesamttransportzeit von un-

tergeordneter Bedeutung sind. Andererseits ist die Leistungsqualität im Schienengüterverkehr für die überwiegende Anzahl der Transportkunden nicht primär durch die Transportgeschwindigkeit, sondern vielmehr durch die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Transporte charakterisiert. Angesichts der naturgemäß sehr geringen Wegeanteile der Schienenwege in Serviceeinrichtungen am gesamten Transportweg gilt das Vorgenannte insbesondere für diese Infrastrukturen. Solche Schienenwege sind zudem häufig aufgrund der örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten ganz bewusst nur für geringere Geschwindigkeiten ausgelegt. Insofern plädieren wir dafür, die Schienenwege in Serviceeinrichtungen von dem Geschwindigkeitskriterium auszunehmen.

### **§ 1 Abs. 3 Nr. 2 SGFFG-E**

*2. die durchgängig eine zulässige Radsatzlast von 2022,5 Tonnen und ein Fahrzeuggewicht je Längeneinheit von 6,48 Tonnen pro Meter aufnehmen können,*

Schienengüterfernverkehre werden aktuell nicht nur auf Schienenwegen durchgeführt, die die Anforderungen der Streckenklasse D 4 (Radsatzlast 22,5 t, Meterlast 8 t/m) erfüllen. Im gesamten deutschen Eisenbahnnetz nutzen die Güterbahnen im Zulauf zu den Hauptkorridoren Schienenwege, die durch eine deutlich geringere Belastbarkeit gekennzeichnet sind. Gerade bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist der Anteil solcher Schienenwege vergleichsweise hoch. Dies schließt deren Nutzung im Schienengüterfernverkehr aber keineswegs aus. Einerseits liegen die Anforderungen an die Belastbarkeit der Schienenwege in zahlreichen Segmenten des Transportmarktes deutlich unter den Charakteristika der Streckenklasse D 4. Dies gilt auch und gerade für einen Großteil des stark wachsenden kombinierten Ladungsverkehr oder auch für sogenannte Kaufmannsgüter. Andererseits werden Güterwagen, die für den Transport auf solchen Schienenwegen bestimmt sind, unterhalb der Kapazitätsgrenze beladen, um die Beförderung über den gesamten Transportweg sicherzustellen. Die in § 1 Abs. 3 Nr. 2 dieses Gesetzentwurfs als Voraussetzung der Förderfähigkeit geforderte Streckenklasse D 4 würde solche Schienenwege definitiv von der Förderung ausschließen, obwohl sie nachweislich – dieser Nachweis muss vom Antragsteller gemäß § 1 Abs. 3 Nr. 4 dieses Gesetzentwurfs geführt werden – im Schienengüterfernverkehr genutzt werden. Die Mitgliedsunternehmen des VDV halten es demgegenüber für angemessen,

der Förderfähigkeit eines Vorhabens an einem Schienenweg dessen Befahrbarkeit mit einer maximal zulässigen Radsatzlast von 20 t und einer zulässigen Meterlast von 6,4 t/m – dies entspricht der Streckenklasse C 2 – zu Grunde zu legen.

Wir halten es jedoch für zweckmäßig, geeignete Vorhaben an solchen Schienenstrecken mit der Auflage zur Herstellung der Befahrbarkeit gemäß Streckenklasse D 4 zu versehen. Dies wäre nicht nur ein Beitrag zur Sicherstellung der langfristigen Nutzung eines Schienenweges im Schienengüterverkehr. Gleichzeitig würde die Wirtschaftlichkeit der Transporte von schweren Lasten auf solchen Schienenwegen signifikant erhöht. Das BMVBS sollte prüfen, ob und wie eine solche Regelung im Gesetzentwurf verankert werden kann.

### **§ 1 Abs. 3 Nr. 3 SGFFG-E**

*3. die im ~~unbelasteten Eigentum~~ von einer nichtbundeseigenen Eisenbahn ~~stehen~~ betrieben werden, ~~das ihr auch wirtschaftlich zuzurechnen ist,~~*

Die Anforderung, dass Schienenwege im unbelasteten Eigentum einer nichtbundeseigenen Eisenbahn stehen müssen, das ihr auch wirtschaftlich zuzurechnen ist, wird den tatsächlichen Gegebenheiten aus einer Reihe von Gründen nicht gerecht:

- Die Eigentumsrechte an der NE-Infrastruktur sind vielfach durch eingetragene Rechte Dritter (z. B. Grunddienstbarkeiten für Versorgungs- oder Telekommunikationsleitungen und -einrichtungen oder für das Kreuzungsrecht mit einem privaten Wirtschaftsweg) belastet.
- In einigen Fällen sind die NE zwar Eigentümer der Infrastruktur. Sie verfügen aber lediglich über langfristig abgesicherte Nutzungsrechte für die zum Bau und Betrieb der Schienenwege erforderlichen Grundstücke.
- Die NE betreiben vielfach auch Strecken der bundeseigenen Bahnen auf Pachtbasis und gewährleisten damit die langfristige Nutzung dieser Infrastrukturen für den Schienengüterfernverkehr. Rechtsverhältnisse wie Miete, Pacht oder Nießbrauch allerdings begründen im Regelfall kein „wirtschaftliches Eigentum“ (Begründung Seite 2).

Die in § 1 Abs. 3 Nr. 3 SGFFG-E formulierte Anforderung würde zahlreiche Schienenwege, darunter solche, die auch und gerade für den Schienengüterfernverkehr genutzt werden, von der Förderung ausschließen, obwohl die nichtbundeseigenen Eisenbahnen als Betreiber die volle unternehmerische Verantwortung und das volle unternehmerische Risiko einschließlich der damit verbundenen finanziellen Lasten für diese Infrastrukturen tragen. Soweit der Gesetzgeber „uneingeschränkt die Sachherrschaft an den zu fördernden Schienenwegen“ (Begründung Seite 2) verlangt, wird diese jedenfalls bei Betreibern der Schienenwege durch die Genehmigung für das Betreiben der Schienenwege gemäß § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 AEG gewährleistet. Die Genehmigung gewährt das ausschließliche Recht zum Bau und Betrieb der Eisenbahninfrastruktur, welches ausweislich der Rechtsprechung zur Wiehltalbahn auch durch zivilrechtliche Eigentumsrechte Dritter nicht beeinträchtigt werden kann. Dieser Rechtsgedanke dürfte auf (genehmigungsfreie) Serviceeinrichtungen analog anzuwenden sein.

Aus Sicht des VDV sollte die Förderung von Ersatzinvestitionen in einen Schienenweg ausschließlich von der tatsächlichen uneingeschränkten Sachherrschaft an diesem Schienenweg mindestens für den Zeitraum, in dem der geförderte Schienenweg vorzuhalten ist, abhängig gemacht werden. Dafür ist das wirtschaftliche Eigentum am betreffenden Schienenweg nicht erforderlich. Ggf. wären zur Berücksichtigung besonderer Konstellationen (z. B. Restlaufzeit der vertraglich festgelegten Nutzungsrechte unterhalb der mit der Förderung verbundenen Vorhaltepfllichten) einschränkende Zusatzbedingungen zu formulieren.

#### **§ 1 Abs. 3 Nr. 4 SGFFG-E**

*4. auf denen in den letzten drei Jahren vor Antragstellung Schienengüterfernverkehr stattgefunden hat **oder für die mit hinreichender Sicherheit zu erwarten ist, dass nach Umsetzung der zu fördernden Ersatzmaßnahme Schienengüterfernverkehr stattfinden wird** und*

Auf zahlreichen NE-Schienenwegen wurde in der Vergangenheit mangels Finanzierbarkeit der erforderlichen Ersatzinvestitionen „auf Verschleiß“ gefahren. Aus Gründen der betrieblichen Sicherheit sind einige Strecken trotz weiterhin grundsätzlich bestehender Nachfrage nach Güterfernverkehrsleistungen betrieblich vorübergehend gesperrt, nicht

aber gemäß § 11 AEG stillgelegt worden. Würden die erforderlichen Ersatzmaßnahmen an solchen Schienenwegen vorgenommen, könnte in diesen Fällen die Voraussetzung dafür geschaffen werden, die Altkunden wieder mit Leistungen des Schienengüterverkehrs zu versorgen. Die erforderlichen Ersatzinvestitionen sind aber ohne eine öffentliche Förderung nicht realisierbar.

Die Formulierung von § 1 Abs. 3 Nr. 4 SGFFG-E schließt in Verbindung mit den Ausführungen in der Begründung hierzu die Förderung solcher Ersatzinvestitionen immer auch dann aus, wenn die Sperrung des betreffenden Schienenwegs erst vor kurzem vollzogen wurde. So sollen zwingend „in den zurückliegenden 3 Jahren durchgängig Schienengüterfernverkehre auf der für einen Ersatz vorgesehenen Schieneninfrastruktur erfolgt“ (Begründung Seite 2 f.) sein.

Wir regen deshalb mit der von uns vorgeschlagenen Formulierung an, die Förderung auch für solche Schienenwege zu öffnen, die aufgrund unterlassener Ersatzinvestitionen in den drei Jahren vor Antragstellung nicht durchgängig befahren werden konnten. Die Erwartungen an künftige Verkehrsleistungen im Schienengüterverkehr sind der zuständigen Behörde vom Antragsteller detailliert zu erläutern.

## **§ 2 Abs. 1 SGFFG-E**

*(1) Der Bund finanziert auf schriftlichen Antrag einen Anteil von 50 Prozent der Investitionen in die Schienenwege der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen, jedoch nicht mehr als 50 Prozent der im Bewilligungsverfahren nachgewiesenen voraussichtlichen Investitionen, sofern die Gesamtfinanzierung sichergestellt ist. 50 Prozent der Planungskosten sind zuwendungsfähig, sofern die gesamten Planungskosten 13 Prozent an der Gesamtinvestitionssumme nicht übersteigen. Die Investitionen umfassen den Ersatz der Schienenwege der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach Maßgabe dieses Gesetzes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.*

Von einigen Mitgliedsunternehmen des VDV wurde hinterfragt, ob ggf. die Komplementärfinanzierung von Ersatzmaßnahmen durch die Länder zur Sicherstellung der Gesamtfinanzierung einer besonderen rechtlichen Grundlage im Rahmen dieses Gesetzes bedarf. Wir regen an, diese Frage vor der Weiterleitung des Gesetzentwurfs an die

Bundesregierung abschließend zu beantworten und ggf. Vorkehrungen im Sinne der Zulässigkeit einer optionalen Komplementärfinanzierung durch die Länder zu treffen.

## **§ 2 Abs. 2 SGFFG-E**

*(2) Die Finanzierung erfolgt mit nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen als Anteilfinanzierung im Wege der Projektförderung; die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes bleiben unberührt. ~~Die Bewilligungsbehörde kann verlangen, dass zur Sicherung eines aus § 49a Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes folgenden Erstattungsanspruchs eine Bürgschaft gestellt wird. Die Bewilligungsbehörde legt den Inhalt der Bürgschaft fest.~~*

Die Mitgliedsunternehmen des VDV verweisen auf die mit Bankbürgschaften verbundenen hohen Kosten. Bei einer 20jährigen Vorhaltefrist und einer eher vorsichtig kalkulierten Avalprovision von 1 % pro Jahr würden über den gesamten Zeitraum Bürgschaftskosten in Höhe von mehr als 10 % des gewährten Baukostenzuschusses anfallen. Diese Bürgschaftskosten gehen ggf. voll zu Lasten des antragstellenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Es ist evident, dass die Wirtschaftlichkeit der zu fördernden Ersatzmaßnahme hierbei spürbar beeinträchtigt würde. Bürgschaften werden deshalb in der vergleichbaren Förderpraxis der Länder (Oberbauprogramme, GVFG u. ä.) nicht verlangt. Daraus resultierende negative Folgen in Bezug auf die Einhaltung der Nebenbedingungen der Förderung durch den Fördernehmer oder auf eventuell bestehende Forderungen des Fördergebers sind uns nicht bekannt. Wir halten deshalb die ersatzlose Streichung der Sätze 2 und 3 des § 2 Abs. 2 SGFFG-E nicht nur für vertretbar, sie ist im Interesse der Zielsetzung des Gesetzentwurfs erforderlich.

## **§ 2 Abs. 4 Satz 2 SGFFG-E**

*(4) ... Nach diesem Gesetz geförderte Schienenwege sind ~~20~~ **10** Jahre lang betriebsbereit vorzuhalten; für die Betriebsbereitschaft gilt § 1 Absatz 3 Nummern 1 bis 3 entsprechend.*

Aus Sicht des VDV ist die vorgesehene Vorhalteverpflichtung über einen Zeitraum von 20 Jahren nicht mehr angemessen. Die Nachfrage nach Güterfernverkehrsleistungen



wird vor allem im Einzugsbereich von NE-Strecken häufig von wenigen oder einzelnen großen Anschließern dominiert. Auf deren Nachfrageverhalten haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen keinen Einfluss. Entscheidungen mit Auswirkungen auf Verkehr und Logistik werden in der verladenden Wirtschaft häufig sehr kurzfristig und ohne unmittelbaren kausalen Bezug zur vorhandenen Infrastruktur getroffen. Eine Vorhalteverpflichtung über 20 Jahre ist vor diesem Hintergrund ein für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht mehr kalkulierbares Risiko. Dies gilt insbesondere für kleine und mittlere nichtbundeseigene Eisenbahnen, die anders als dominierende Staatsbahnen nicht über gewinnbringende Strecken an anderer Stelle verfügen, mit denen derartige Risiken abgedeckt werden könnten.

Laut Begründung (Seite 4) soll mit § 2 Abs. 4 Satz 2 SGFFG-E sichergestellt werden, „dass die geförderten Ersatzmaßnahmen langfristig einem effizienten Schienengüterfernverkehr zu Gute kommen.“ Wir verweisen darauf, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Gesamtfinanzierung der geförderten Ersatzmaßnahme sicherstellen müssen. Dies bedeutet, dass in der Regel zu den Baukostenzuschüssen des Bundes erhebliche Eigenmittel (50 % oder mehr) zur Finanzierung der Ersatzmaßnahme aufgebracht werden müssen. Die NE haben daher schon ein erhebliches Eigeninteresse, nur solche Investitionen zu tätigen, die sich auch langfristig rechnen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben zudem gemäß § 2 Abs. 4 Satz 1 SGFFG-E die Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung ihrer Schienenwege zu tragen. Als Wirtschaftsunternehmen sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur wirtschaftlichen Effizienz verpflichtet. Der in diesem Gesetz geforderte hohe Einsatz von Eigenmitteln stellt auch die effiziente Verwendung korrespondierender Fremdmitteln zur Finanzierung von Ersatzmaßnahmen in hinreichendem Ausmaß sicher.

Die Bundesländer fördern z. T. Investitionen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen in die öffentliche Eisenbahninfrastruktur mit Baukostenzuschüssen von bis zu 50 %. Die überwiegende Mehrheit der Länder fordert in diesem Zusammenhang Zweckbindungen, die deutlich unter 20 Jahren liegen. So gilt für geförderte Vorhaben im Land Niedersachsen, in dem zahlreiche nichtbundeseigene Eisenbahnen beheimatet sind, eine Zweckbindungsfrist für geförderte Vorhaben von 10 Jahren.

Analog hierzu schlagen wir vor, die Verpflichtung zur betriebsbereiten Vorhaltung des geförderten Schienenweges auf einen angemessenen Zeitraum von 10 Jahren festzulegen.

### **§ 3 Abs. 2 Satz 1 SGFFG-E**

*(2) Investitionen können aus den im laufenden Haushaltsjahr verfügbaren Haushaltsmitteln nur aufgrund von prüfbar~~n~~en Anträgen finanziert werden, die jeweils bis zum **31.10. des Vorjahres**~~1. Februar~~, davon abweichend im Jahr des Inkrafttretens dieses Gesetzes bis zum Ende des dritten Monats nach dem Monat des Inkrafttretens, bei der Bewilligungsbehörde eingegangen sind.*

Bei vergleichbaren Programmen der Bundesländer liegen die Fristen für die Anmeldung der Projekte im Herbst des jeweiligen Vorjahres. Diese Praxis hat sich aus Sicht unserer Mitgliedsunternehmen bewährt. Die Anmeldefrist sollte deshalb mit Ausnahme der Frist für das Inkrafttreten des Gesetzes am 31.10. des jeweiligen Vorjahres enden.

### **§ 3 Abs. 2 Sätze 2 und 3 SGFFG-E**

*(2) ... Die zuständige Behörde entwickelt unter Beteiligung eines ausgewählten Kreises von Branchenvertretern Kriterien, nach denen bei Überschreitung der verfügbaren Haushaltsmittel durch die Summe der förderfähigen Anträge in einem Haushaltsjahr Förderprioritäten festgelegt werden können. Die dabei zur Anwendung kommenden Kriterien der Prioritätenbildung müssen den jeweiligen verkehrlichen Nutzen und die wirtschaftliche Effizienz der einzubeziehenden Vorhaben sachgerecht zum Ausdruck bringen. 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 von 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 prüfbar~~n~~en Antrags.*

Aus Sicht des VDV ist das im Entwurf des BMVBS vorgeschlagene Kriterium für eine Priorisierung konkurrierender Vorhaben nicht geeignet. Das Verhältnis von Barwert zur Länge des geförderten Schienenwegs ist eine reine Rechengröße, die keine erkennbaren sachbezogenen Rückschlüsse zulässt. Mit dem ausschließlichen Bezug auf die im Gesetzentwurf vorgeschlagene Größe kann die effiziente Verwendung der öffentlichen Fördermittel jedenfalls nicht sichergestellt werden.

Wenn Förderanträge für Ersatzmaßnahmen in die Schienenwege der nichtbundeseigenen Eisenbahnen um knappe Mittel konkurrieren, müssen Prioritäten in erster Linie nach dem jeweiligen verkehrlichen Nutzen der Realisierung der konkurrierenden Maßnahmen festgelegt werden. Daneben muss die wirtschaftliche Effizienz angemessen Berücksichtigung finden. Wir empfehlen, die Bewilligungsbehörde unter Beteiligung von Branchenvertretern mit der Entwicklung aussagekräftiger quantitativer Kriterien zur Prioritätenbildung zu beauftragen.

#### **§ 4 Abs. 1 SGFFG-E**

*(1) Soweit die öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen vom Bund anteilig finanzierte Anlagen im Sinne des § 2 Absatz 1 und 5 **vor Ablauf der in § 2 Abs 4 Satz 2 genannten Frist** stilllegen, zweckentfremden, nicht betriebsbereit vorhalten oder auf andere Eisenbahninfrastrukturbetreiber übertragen, sind die gewährten Bundesmittel vom Empfänger, anteilig im Verhältnis von tatsächlicher Nutzungszeit zu **der gemäß § 2 Abs. 4 Satz 2 festgelegten Vorhaltezeit für die geförderten Schienenwege** ~~technisch möglicher und üblicher Nutzungszeit, an den Bund zu erstatten. Die technisch mögliche und übliche Nutzungszeit wird in dem Zuwendungsbescheid nach § 3 Absatz 1 festgelegt.~~*

Zur Vermeidung von Unklarheiten empfehlen wir, mögliche Rückforderungen des Bundes an die nichtbundeseigenen Eisenbahnen, deren Schienenwege gefördert wurden, nur auf die nach § 2 Abs. 4 Satz 2 dieses Gesetzes festgelegte Vorhaltefrist zu beziehen. Mit der Vorhaltefrist soll der Fördernehmer verpflichtet werden, die geförderten Schienenwege für einen bestimmten Zeitraum betriebsbereit vorzuhalten. Dies bedeutet, dass sie in diesem Zeitraum nicht stillgelegt, nicht zweckentfremdet und nicht ohne Weiteres veräußert werden können. Rückforderungen an die Eisenbahninfrastrukturun-

ternehmen sollten deshalb nur bei entsprechender Zuwiderhandlung innerhalb der festgelegten Frist geltend gemacht werden können. Sie sind in der Höhe sachlogisch auf Grundlage des Verhältnisses von tatsächlicher Dauer der Vorhaltung (nach Abschluss der geförderten Maßnahmen) und der in § 2 Abs. 4 Satz 2 SGFFG-E vorgesehenen Vorhaltefrist zu ermitteln.

#### **§ 4 Abs. 2 SGFFG-E**

*(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 **nach § 2 Abs. 4 Satz 2 festgelegten Vorhaltefrist für die 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 **Vorhaltefrist Nutzungszeit**, ist er dem Bund anteilig zur Erstattung der nach Absatz 1 fälligen Erstattungen verpflichtet.*

Folgeänderung aus § 4 Abs. 1 SGFFG-E.

Abschließend regen wir – der Terminologie des Allgemeinen Eisenbahngesetzes folgend – an, die Wörter „nicht bundeseigene“ (Eisenbahnen) durchgängig durch das Wort „nichtbundeseigene“ (Eisenbahnen) zu ersetzen.

Wir wären Ihnen dankbar, wenn Sie unsere Anregungen zur Änderung und Ergänzung des vorliegenden Gesetzentwurfs aufnehmen würden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Henke', written in a cursive style.

Dr. Martin Henke

Geschäftsführer Eisenbahnverkehr