

## **Begründung**

### **Allgemeiner Teil**

#### **1. Allgemeines**

Mit dem Gesetz wird ein entscheidender Schritt zur Vollendung der 1994 begonnenen Eisenbahnstrukturreform vollzogen und ein klares Zeichen für eine zukunftsorientierte Aufstellung der Deutschen Bahn AG (DB AG) gesetzt, das insbesondere mit Blick auf die beginnende Öffnung des europäischen Eisenbahnnetzes und den damit einhergehenden europäischen Wettbewerb auf der Schiene geboten ist.

#### **2. Beschluss des Deutschen Bundestages**

Die Bundesregierung hat auf der Grundlage eines Gutachtens verschiedene Privatisierungsvarianten zur Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG (DB AG) sorgfältig analysiert und mit den Koalitionsfraktionen eingehend diskutiert. Nach intensiver Prüfung und Abwägung der damit verbundenen Auswirkungen auf den Eisenbahnmarkt, die Wirtschaft und die Bürger haben die Koalitionsfraktionen einen gemeinsamen Antrag zu den Eckpunkten einer Teilprivatisierung der DB AG gestellt, dem der Deutsche Bundestag am 24.11.2006 zugestimmt hat (BT-Drs. 16/3493):

„Die Ziele der Bahnreform von 1994 sind bis heute unbestritten gültig: „Mehr Verkehr auf die Schiene“ und „Nachhaltige Entlastung des Bundeshaushalts“. Schlüsselinstrument der Bahnreform sollte Wettbewerb auf der Schiene sein. Der Bundestag und die Bundesregierung haben sich wiederholt zu diesen Zielen bekannt.

Der Bund hat nach Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes zu gewährleisten, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz Rechnung getragen wird. Die staatliche Infrastrukturverantwortung nimmt der Bund derzeit durch die Finanzierung der Netzinvestitionen in Höhe von bis zu 4 Mrd. Euro pro Haushaltsjahr wahr.

Sowohl die Ziele der Bahnreform als auch die Infrastrukturverantwortung des Bundes sind bei der anstehenden Entscheidung für die weiteren Schritte der Bahnreform zu berücksichtigen. Darüber hinaus spielen auch finanz- und haushaltspolitische, volkswirtschaftliche, europarechtliche, beschäftigungspolitische und ordnungspolitische Gesichtspunkte im Entscheidungsprozess eine wichtige Rolle.

In Anbetracht dieser Zusammenhänge hat der Deutsche Bundestag mit Beschluss vom 17. Juni 2004 die Bundesregierung aufgefordert, mit Hilfe des Gutachtens „Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG mit und ohne Netz“ (PRIMON-Gutachten) eine Entscheidungshilfe für das Parlament zur Verfügung zu stellen. Das Gutachten, die Ergebnisse der Gutachtergespräche und die Anhörungen des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages haben wichtige Erkenntnisse für die anstehende Entscheidung erbracht.

Nach sorgfältiger Analyse und Abwägung ist der Deutsche Bundestag der Überzeugung, dass bei einer Kapitalprivatisierung der DB AG die steuerfinanzierte Eisenbahninfrastruktur im Eigentum des Bundes stehen muss. Die DB AG soll bis auf weiteres die integrierte Bewirtschaftung und Betriebsführung des Netzes wahrnehmen. In Kombination mit der bereits bestehenden Regulierungsbehörde, deren Aufgabenbereiche gegebenenfalls noch ausgeweitet werden müssen, wird der diskriminierungsfreie Wettbewerb gewährleistet.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

- I. Die Bundesregierung soll ein Privatisierungsgesetz erarbeiten, das folgende Zielsetzungen erfüllt:
  1. An der DB AG werden noch in dieser Legislaturperiode private Investoren beteiligt.
  2. Die nach einer Teilprivatisierung der DB AG weiter bestehende Infrastrukturverantwortung des Bundes aus Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes muss umfassend gesichert werden. Hierzu sind in umfassenden vertraglichen Regelungen Qualitätsziele für die Infrastruktur vorzugeben und bei Vertragsverletzung mit Sanktionen zu versehen.

3. Private Investoren werden nicht an den Infrastrukturunternehmen, die die Eisenbahninfrastruktur halten, beteiligt. Die Infrastrukturgesellschaften werden vor der Kapitalprivatisierung ins Eigentum des Bundes überführt. Juristische Risiken für die eigentümerrechtliche Position des Bundes müssen ausgeschlossen werden.
4. Die DB AG betreibt für einen vertraglich zu vereinbarenden Zeitraum diese Infrastruktur unter der Bedingung, dass sie die vertraglich bzw. gesetzlich neu geregelten Aufgaben zur Pflege des Netzes strikt einhält. Der Bund verpflichtet sich, rechtzeitig vor Auslaufen des Vertrages über eine Verlängerung zu entscheiden.
5. Die DB AG erhält die Möglichkeit, Schienenverkehr und Infrastruktur in einer wirtschaftlichen Einheit zu betreiben und zu bilanzieren.
6. Zusätzliche Schulden und Risiken für den Bundeshaushalt werden ausgeschlossen.
7. Es wird sichergestellt, dass der konzerninterne Arbeitsmarkt der DB AG und das Beschäftigungsbündnis fortgeführt werden können.
8. Die EU-Kompatibilität hinsichtlich Wettbewerbs-, Vergabe- und Beihilferecht wird sichergestellt.
9. Durch die Endschaftsregelung ist die Reversibilität der Entscheidung sicherzustellen. Das gilt insbesondere für etwaige Entschädigungsleistungen an die DB AG. Verfahren und Kriterien für die Wertermittlung sind verbindlich zu regeln.
10. Zur Sicherung des diskriminierungsfreien Netzzugangs und eines fairen Wettbewerbs auf der Schiene werden die Regulierungsinstrumente der Bundesnetzagentur entsprechend den vorliegenden Erfahrungen fortentwickelt.

II. Darüber hinaus sind folgende Gesichtspunkte zu beachten:

1. Das Privatisierungsgesetz wird durch eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zur Erfüllung des grundgesetzlichen Infrastrukturauftrages ergänzt.
2. Der von der DB AG erstellte Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht ist unter Beteiligung externer Sachverständiger zu evaluieren. Er dient als Grundlage für die LuFV.
3. In der LuFV wird festgelegt, dass der Bund einen jährlichen Infrastrukturbeitrag für das Bestandsnetz in Höhe von bis zu 2,5 Mrd. Euro zu erbringen hat. Dafür hat die DB AG eine vertraglich definierte Infrastrukturqualität zu gewährleisten. Die Kontrolle der Einhaltung der Standards erfolgt durch den Bund.

4. Für Neubaumaßnahmen sind ein verlässliches und transparentes Monitoring sowie verbindliche Durchsetzungsmechanismen einzurichten.
5. Vor der Teilprivatisierung der DB AG ist die Kapitalmarktreife dem Deutschen Bundestag durch die Bundesregierung darzulegen.

III. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird gebeten, möglichst bis zum 31. März 2007 auf Basis dieser Eckpunkte einen ressortabgestimmten Referentenentwurf für ein Privatisierungsgesetz vorzulegen, der die vertragliche Konstruktion zwischen Bund und DB AG enthält.“

### **3. Umsetzung des Beschlusses des Deutschen Bundestages**

Die im Beschluss des Deutschen Bundestages vom 24.11.2006 genannten Eckpunkte werden mit dem vorliegenden Gesetz umgesetzt.

Im Wesentlichen werden folgende Bereiche neu geregelt:

1. Teilweise Kapitalprivatisierung der DB AG
2. Änderungen in der Struktur der Eisenbahnen des Bundes (Übertragung sämtlicher Anteile der DB AG an der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und der DB Energie GmbH (Eisenbahninfrastrukturunternehmen - EIU) auf den Bund, Bedingungen des Rückfalls der Gesellschaftsanteile, Stimmrechtsvollmacht des Bundes zu Gunsten der DB AG; zustimmungspflichtige Maßnahmen der DB AG).
3. Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes (Verpflichtungen der EIU und des Bundes; Grundzüge von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund und EIU; Kontrolle durch den Bund über Infrastrukturzustandsbericht; Maßnahmen bei Pflichtverletzungen).

Damit werden im Rahmen der Umsetzung des Gesetzes folgende Ziele erreicht:

### 3.1 Teilweise Kapitalprivatisierung der DB AG

Die teilweise Kapitalprivatisierung der DB AG wird ermöglicht. Die Mehrheit der Anteile verbleibt beim Bund (Art. 87e Abs. 3 des Grundgesetzes).

### 3.2 Struktur der Eisenbahnen des Bundes

Mit der Übertragung sämtlicher Anteile der DB AG an den EIU auf den Bund stehen die EIU im juristischen Eigentum des Bundes. Private Investoren werden an den EIU und damit an der Eisenbahninfrastruktur nicht beteiligt.

Die DB AG erhält für zunächst 15 Jahre die Möglichkeit, Schienenverkehr und Infrastruktur in einer wirtschaftlichen Einheit zu betreiben und zu bilanzieren. Das integrierte Unternehmen kann dadurch seine Wettbewerbsfähigkeit stärken. Gleichzeitig können zusätzliche Schulden und Risiken für den Bundeshaushalt ausgeschlossen werden. Zu erwarten ist dadurch auch die Vermeidung negativer Auswirkungen auf die Fortführung des im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes bestehenden konzerninternen Arbeitsmarktes.

Die Reversibilität der Strukturentscheidung ist dadurch gewährleistet, dass grundsätzlich die vom Gesetz geschaffene Beziehung zwischen dem Bund und der DB AG nach 15 Jahren endet. Die Bundesregierung wird dem Deutschen Bundestag rechtzeitig vor Ablauf der 15 Jahre einen Vorschlag dazu machen, ob oder in welcher Weise diese Beziehung fortgesetzt werden soll.

Es bestehen drei Möglichkeiten:

Durch Gesetz wird mit Zustimmung des Bundesrates festgelegt, dass die Sicherungsübertragung endet, die Stimmrechtsvollmacht zugunsten der DB AG erlischt und die Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Wegfall der Bindung durch den Sicherungszweck beim Bund verbleiben. Der Bund übernimmt damit auch die wirtschaftlichen Chancen und Risiken der Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Durch Gesetz wird mit Zustimmung des Bundesrates festgelegt, dass sich die Sicherungsübertragung für einen weiteren Zeitraum verlängert. Der Bund bleibt weiterhin Inhaber der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, der DB AG stehen weiterhin die wirtschaftlichen Chancen und Risiken zu.

Durch Gesetz wird mit Zustimmung des Bundesrates festgelegt, dass der Bund die Sicherungsinhaberschaft an den Geschäftsteilen der EIU nicht mehr benötigt. In diesem Fall endet die Sicherungsübertragung und die DB AG wird Inhaberin der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Wird bis zum Ablauf der 15 Jahre keine anderweitige Entscheidung durch Gesetz getroffen, verbleiben die Anteile unter Wegfall des Sicherungszwecks beim Bund. Danach steht ein Zeitraum von drei Jahren zur Verfügung. In diesem Abwicklungszeitraum werden die notwendigen Maßnahmen zur Herauslösung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus dem DB AG – Konzern durchgeführt.

Der Bund übernimmt damit auch die wirtschaftlichen Chancen und Risiken der Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Endet die Sicherungsübertragung durch Übernahme der wirtschaftlichen Chancen und Risiken durch den Bund, kann die DB AG die Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht mehr in ihrem Einzelabschluss und die Vermögensgegenstände der Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht mehr in ihrem Konzernabschluss bilanzieren. Für den Verlust der wirtschaftlichen Chancen und Risiken ist der DB AG durch den Bund ein Wertausgleich zur Kompensation für die wegfallenden Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu gewähren. Dieser Wertausgleich umfasst den vollen Wert der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und bemisst sich nach dem bilanziellen Eigenkapital. Diese Ermittlungsmethode führt dann zu einem vollen Wertausgleich, wenn aufgrund struktureller Gegebenheiten der Buchwert eine geeignete Approximation des Ertragswerts darstellt, wovon bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen auszugehen ist.

### 3.3 Erhaltung der Schienenwege

Die EIU werden verpflichtet, ihre Schienenwege in einem festgelegten betriebsbereiten Zustand zu erhalten. Der Bund verpflichtet sich, die EIU für die Durchführung der notwendigen Maßnahmen im Bestandsnetz jährlich mit bis zu 2,5 Mrd. Euro zu unterstützen. Dieser Infrastrukturbeitrag des Bundes sowie ein jährlicher Instandhaltungsbeitrag der EIU und weitere Verpflichtungen werden in der zwischen dem Bund und den EIU abzuschließenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) festgelegt. Um den betriebsbereiten Zustand der Schienenwege feststellen zu können, werden in der LuFV hierfür Qualitätsparameter festgelegt. Sollte eine LuFV nicht zustande kommen, wird der Bund diese auf der Grundlage dieses Gesetzes durch einen Verwaltungsakt ersetzen, um seiner grundgesetzlichen Verantwortung für die Erhaltung eines leistungsfähigen Schienennetzes nachkommen zu können.

Die Einhaltung der Instandhaltungs- und Ersatzinvestitionsverpflichtungen kontrolliert der Bund auf der Grundlage eines jährlich vorzulegenden Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichtes und weiterer Kontrollinstrumentarien wie z.B. der Durchführung von Messfahrten auf dem Schienennetz. Im Falle von Pflichtverletzungen durch die EIU kann der Bund seine jährliche Unterstützung ganz oder teilweise zurückfordern. Bei mehrmaligen Verletzungen enden die Sicherungsübertragung und die LuFV. Die Stimmrechtsvollmacht zugunsten der DB AG erlischt und die Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen verbleiben unter Wegfall der Bindung durch den Sicherungszweck beim Bund. Der Bund übernimmt damit auch die wirtschaftlichen Chancen und Risiken der Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

In das Gesetz aufgenommen werden auch die bestehenden Regelungen für den Ausbau der Schienenwege. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz kann somit aufgehoben werden.

#### **4. Nachweis der Kapitalmarktreife**

Für den Zeitpunkt der Teilprivatisierung ist entscheidend, dass die DB AG durch die notwendigen Fortschritte bei der Unternehmenssanierung die Kapitalmarktfähigkeit des Unternehmens nachweist. Zur Bewertung der Unternehmensentwicklung aus Kapitalmarktsicht hat die Morgan Stanley Investment Bank 2004 ein vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und vom Bundesministerium der Finanzen gemeinsam in Auftrag gegebenes Gutachten vorgelegt. Auf dieser Grundlage wird von Morgan Stanley im Rahmen eines Monitoring die weitere Entwicklung der DB AG fortlaufend analysiert, die Erreichung der Voraussetzungen für die Kapitalmarktfähigkeit beurteilt sowie die Mittelfristplanung der DB AG bewertet. Die Bundesregierung wird sicherstellen, dass das Monitoring bis zur Teilprivatisierung fortgesetzt wird, und wird auf dieser Grundlage dem Deutschen Bundestag die Kapitalmarktreife der DB AG darlegen.

#### **5. Gesetzgebungskompetenz**

Dem Bund steht neben der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz für Eisenbahnen des Bundes (Artikel 73 Nr. 6a des Grundgesetzes) auch die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz für nichtbundeseigene Eisenbahnen (Artikel 74 Abs. 1 Nr. 23 des Grundgesetzes in Verbindung mit Artikel 72 Abs. 2 des Grundgesetzes) zu. Eine bundesgesetzliche Regelung ist für diesen Bereich zur Wahrung der Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse nach Artikel 72 Abs. 2 des Grundgesetzes erforderlich.

Nichtbundeseigene Eisenbahnen sind durch die Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes betroffen.

Überließe man diese Regelung den Landesgesetzgebern, wäre nicht auszuschließen, dass z.B. die Überwachung des diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur an unterschiedliche Voraussetzungen geknüpft werden würde. Dies könnte zu erheblichen Nachteilen für die Gesamtwirtschaft führen, weil uneinheitliche Regelungen zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Eisenbahnunternehmen führen würden. Es besteht daher ein gemeinsames Interesse von Bund und Ländern, derartige Nachteile zu vermeiden. Eine ausgewogene Wirtschafts- und Wettbe-

werbsstruktur kann im Bundesgebiet daher nur erreicht werden, wenn die Parameter mit übergeordneter Bedeutung vom Bundesgesetzgeber festgelegt werden.

## **6. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte**

### **Bund**

#### Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes sind verpflichtet, ihre Schienenwege in einem durch die künftig abzuschließende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung festgelegten Zustand zu erhalten. Hierzu erhalten sie als Unterstützung vom Bund bis zu 2,5 Mrd. € jährlich. Die Geltungsdauer der nach in Kraft treten dieses Gesetzes geschlossenen Vereinbarung soll 15 Jahre betragen. Damit ist eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von bis zu 37,5 Mrd. € erforderlich. Darüber hinaus finanziert der Bund Maßnahmen zum Ausbau der Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

#### Vollzugaufwand

Dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung entsteht erhöhter Verwaltungsaufwand durch Verhandlung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder für den Fall, dass diese nicht zustande kommt, durch den Erlass des sie ersetzenden Verwaltungsaktes sowie die Auswertung des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichtes und die Reaktion auf eventuelle Pflichtverletzungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Die Überwachung der Durchführung der §§ 8, 9 und 9a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes wird vom Eisenbahn-Bundesamt auf die Bundesnetzagentur übertragen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder für den Fall, dass diese nicht zustande kommt, den sie ersetzenden Verwaltungsakt vorzubereiten und zu überprüfen, ob die mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder durch Verwaltungsakt festgelegten Ziele erreicht werden.

Der Bundesnetzagentur entsteht erhöhter Verwaltungsaufwand durch die Überwachung der fortgeschriebenen Regelungen zur Unabhängigkeit öffentlicher Betreiber der Schienenwege.

Der Bundesnetzagentur entsteht darüber hinaus erhöhter Verwaltungsaufwand durch die Überwachung der fortgeschriebenen Regelungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur.

Sie hat zu überprüfen, ob die Benutzung der öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen nicht nur diskriminierungsfrei, sondern auch missbrauchsfrei ermöglicht wird. Für nicht mit anderen Schienenwegen vernetzte örtliche und regionale Schienennetze, die für Eisenbahnverkehrsleistungen im Personenverkehr betrieben werden, muss sie über Anträge auf Befreiungen von geltenden Rechtsvorschriften über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur entscheiden.

Die Höhe des Verwaltungsaufwands kann nicht abgeschätzt werden. Soweit der Verwaltungsaufwand des Eisenbahn-Bundesamtes und der Bundesnetzagentur aus gebührenpflichtiger Tätigkeit besteht, werden dafür Einnahmen auf Grund der Erhebung von Gebühren auf der Grundlage der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes erzielt.

Die Höhe der Einnahmen kann gegenwärtig nicht abgeschätzt werden, da diese insbesondere vom Umfang der notwendigen Eingriffshandlungen und der zu treffenden Entscheidungen abhängen.

Soweit zur Wahrnehmung der neuen Aufgaben neue Planstellen/Stellen mit zugehörigen Personalmitteln sowie Sachmittel benötigt werden, wird die Finanzierung aus den Einzelplänen 12 und 09 sichergestellt.

Durch die vorgesehene erstinstanzliche Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts wird ein Mehraufwand eintreten, der derzeit jedoch noch nicht quantifizierbar ist.

### **Länder und Gemeinden**

Haushaltsausgaben mit und ohne Vollzugsaufwand entstehen nicht.

## **7. Sonstige Kosten**

Das Gesetz bewirkt Kosten bei Betreibern der Schienenwege, die mit Eisenbahnverkehrsunternehmen verbunden sind, wegen der neuen Pflicht zur Verwaltung und Verarbeitung von Informationen (§ 9a Abs. 1 Nr.7 AEG) und bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes wegen der Verhandlung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und deren Überprüfung (§ 4 BSEAG) sowie der Aufstellung eines Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichtes (§ 6 BSEAG). Bei den Betreibern der Schienenwege fallen die Kosten einmal an. Sie können insgesamt bis zu 320.000 € betragen. Bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes können einmalige Kosten von bis zu 320.000 € und jährliche Kosten von bis zu 80.000 € entstehen.

Auswirkungen auf Einzelpreise können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten.

## **8. Bürokratiekosten**

Das Gesetz enthält sieben neue Informationspflichten

- § 2 Abs. 2 Bundeseisenbahnenstrukturgesetz,
- § 3 Bundeseisenbahnenstrukturgesetz,
- § 7 Abs. 2 Bundeseisenbahnenstrukturgesetz,
- § 6 Abs. 1 und 2 Bundesschienenwegegesetz,
- § 6 Abs. 3 Bundesschienenwegegesetz,
- § 7 Abs. 1 und 2 Bundesschienenwegegesetz,
- § 9 a Abs. 1 Nr. 5 Allgemeines Eisenbahngesetz

und zwei erweiterte Informationspflichten

- §§ 5 b Allgemeines Eisenbahngesetz,
- § 5 Abs. 5 Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz.

Die neuen Informationspflichten auf der Grundlage des Bundeseisenbahnenstrukturgesetzes und des Bundesschienenwegegesetzes sind vor dem Hintergrund der In-

Infrastrukturverantwortung des Bundes das Minimum dessen, was geregelt werden muss. Alternativen bestehen nicht. Die erweiterten Informationspflichten auf der Grundlage des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes tragen dem Bedürfnis der Unternehmen auf Schutz ihrer Geschäftsgeheimnisse Rechnung. Alternativen bestehen nicht. Die neue Informationspflicht zur Anzeige der Änderung unternehmensinterner Regeln (§ 9 a Abs. 1 Nr. 5 Allgemeines Eisenbahngesetz) ist für die Aufsicht zwingend erforderlich, um rechtzeitig die notwendigen Maßnahmen ergreifen zu können. Alternativen bestehen auch insoweit nicht.

a) Unternehmen:

Das Gesetz bewirkt Bürokratiekosten bei Eisenbahnen,

- die, soweit sie nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz zur Vorlage von Informationen verpflichtet sind, unverzüglich nach der Vorlage diejenigen Teile kennzeichnen müssen, die Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse enthalten, in diesem Fall müssen sie zusätzlich eine um die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse bereinigte Fassung vorlegen (§ 5b AEG); dies gilt auch für alle Beteiligten im Beschlusskammerverfahren der Bundesnetzagentur (§ 5 Abs. 4 Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz);
- durch die neue Pflicht, der Bundesnetzagentur Änderungen der unternehmensinternen Regelungen anzuzeigen, die die Einflussnahme von Dritten außerhalb des Betreibers der Schienenwege auf die Entscheidungen über den Netzfahrplan, die sonstige Zuweisung von Zugtrassen und Entscheidungen über die Wegeentgelte unterbinden (§ 9a Abs. 1 Nr. 5 AEG).

Das Gesetz bewirkt Bürokratiekosten bei der DB AG wegen der erforderlichen Zustimmung durch den Bund bei der Ausübung der der DB AG erteilten Stimmrechtsvollmacht in der Hauptversammlung oder in der Gesellschafterversammlung der DB Netz AG, der DB Station & Service AG und der DB Energie GmbH für im Einzelnen aufgeführte Entscheidungen (§ 2 Abs. 2 und § 3 Bundeseisenbahnenstrukturgesetz).

Das Gesetz bewirkt Bürokratiekosten bei der DB Netz AG, der DB Station & Service AG und der DB Energie GmbH durch die Pflicht, bei der Festlegung des Wertaus-

gleichs Unterlagen zur Verfügung zu stellen und Auskünfte zu erteilen (§ 7 Abs. 2 Bundeseisenbahnstrukturgesetz), durch die Pflicht bei Aufsichtsmaßnahmen, Auskünfte zu erteilen und Nachweise zu erbringen (§ 7 Abs. 1 und 2 Bundesschienenwegegesetz), sowie durch die Pflicht zur Vorlage des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts (§ 6 Abs. 1, 2 Bundesschienenwegegesetz) und die Pflicht zur Aufbewahrung der diesbezüglichen Unterlagen (§ 6 Abs. 3 Bundesschienenwegegesetz).

Die Höhe der Kosten, soweit sie auf den Artikeln 3 bis 5 beruhen, kann insgesamt bis zu 37.000 € betragen.

b) Bürgerinnen und Bürger

Es werden keine Informationspflichten für Bürgerinnen und Bürger eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

c) Verwaltung

Das Gesetz enthält zwei neue Informationspflichten der Verwaltung:

Bericht über Zustand und Entwicklung des Schienennetzes (§ 6 Abs. 4 Bundesschienenwegegesetz) und zum Bericht der Monopolkommission (§ 36 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz).

elektronische Vorab-Fassung\*

## Zu den einzelnen Vorschriften

### Artikel 1

#### **Gesetz über die teilweise Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DBPrivG)**

#### § 1

##### Absatz 1

Die Vorschrift erlaubt die Beteiligung privaten Kapitals an der Deutschen Bahn AG bis zu der durch Artikel 87e des Grundgesetzes erlaubten Höchstgrenze.

##### Absatz 2

Zur Wahrung der Infrastrukturverantwortung des Bundes nach Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes werden die Rechte des Bundes dadurch gestärkt, dass die Abberufung von gewählten Aufsichtsratsmitgliedern, Satzungsänderungen mit Ausnahme von solchen, die eine Änderung des Unternehmensgegenstandes betreffen, sowie Maßnahmen der Kapitalbeschaffung nur einer einfachen Stimmenmehrheit bedürfen, über die der Bund aufgrund von Artikel 87e des Grundgesetzes verfügen muss. Da das Aktiengesetz z.B. für Satzungsänderungen zusätzlich eine Kapitalmehrheit fordert (§ 179 Abs. 2 AktG), wird als weitere Voraussetzung die einfache Mehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals gefordert, die der Bund ebenfalls ohne weiteres erfüllen kann.

##### Absatz 3

Zur Wahrung der Infrastrukturverantwortung des Bundes nach Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes ist es dem Bund untersagt, sich bei der Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Deutschen Bahn AG gegenüber Dritten zu einer bestimmten Stimmabgabe zu verpflichten. Entsprechende Stimmbindungsverträge sind deshalb nichtig. Aus dem gleichen Grunde sind satzungsmäßige Entsendungsrechte nur zulässig

zugunsten von Aktionären, denen aufgrund der eigenen Stimmenmehrheit auch eine Abberufung von gewählten Aufsichtsratsmitgliedern möglich wäre (vgl. insofern auch Absatz 2).

## **§ 2**

Menge und Zeitpunkt der Emissionen werden durch Gesetz nicht festgelegt, um ein flexibles Handeln unter Berücksichtigung der Marktgegebenheiten zu ermöglichen. Zuständig innerhalb der Bundesregierung ist das Bundesministerium der Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

## **Artikel 2**

### **Gesetz über die Struktur der Eisenbahnen des Bundes (Bundeseisenbahnstrukturgesetz - BESG)**

#### **Allgemeines**

Durch das Gesetz wird die Erfüllung des Infrastrukturgewährleistungsauftrags des Bundes auch nach einer teilweisen Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG (DB AG) sichergestellt.

#### **Zu den Bestimmungen im Einzelnen**

## **§ 1**

Zentraler Regelungsgegenstand des Gesetzes ist die zweckgebundene Übertragung sämtlicher Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen von der DB AG auf den Bund. Die Übertragung dient der Sicherung der wirtschaftlichen Übernahme dieser Beteiligungen durch den Bund unter den Voraussetzungen der §§ 5 und 6 dieses Gesetzes und dient damit der Erfüllung der Vorgaben des Bundesschienenwegegesetzes durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

Bislang ist der Bund über seine Beteiligung an der DB AG nur mittelbar auch an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen als rechtlich selbstständige Tochtergesellschaften der DB AG beteiligt. Aufgrund der aktienrechtlichen Kompetenzverteilung werden die gesellschaftsrechtlichen Mitgliedschaftsrechte bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, insbesondere das Stimmrecht in den Haupt- und Gesellschafterversammlungen, ausschließlich durch die DB AG als alleinige Gesellschafterin der Eisenbahninfrastrukturunternehmen wahrgenommen. Dem Bund stehen bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen keine Mitgliedschaftsrechte zu. Die DB AG ist als alleinige Inhaberin der Anteile zur Ausübung aller Gesellschafterrechte bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen berechtigt und in der Lage.

Die Übertragung der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen von der DB AG auf den Bund bedeutet eine wesentliche Stärkung der Position des Bundes. Der Bund wird alleiniger Inhaber der Anteile. Als Anteilsinhaber stehen ihm damit sämtliche Mitgliedschaftsrechte zu. Die DB AG verliert ihre Rechtsstellung als Gesellschafterin der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Private Investoren werden daher über eine Beteiligung an der DB AG an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen und damit an der Eisenbahninfrastruktur rechtlich weder unmittelbar noch mittelbar beteiligt.

Aus dem Sicherungszweck der Anteilsübertragung ergeben sich keine Einschränkungen der Gesellschafterrechte des Bundes. Die rechtlichen Befugnisse des Bundes als Inhaber sämtlicher Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (sein rechtliches „Können“) sind nach außen unbeschränkt. Das Sicherungsverhältnis zwischen dem Bund und der DB AG betrifft allein das Innenverhältnis und ändert nichts an der Gesellschafterstellung des Bundes.

## **§§ 2 und 3**

### Allgemeines

Die Zustimmungserfordernisse nach § 2 Abs. 2 und § 3 stehen im Zusammenhang mit dem Sicherheitsinteresse des Bundes. Mit ihnen ist keine Einflussnahme auf das operative Geschäft der Eisenbahninfrastrukturunternehmen verbunden.

## § 2

### Absatz 1

Die DB AG übt auch nach dem Übergang der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf den Bund das Stimmrecht in den Hauptversammlungen und Gesellschafterversammlungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus. Als Nicht-Gesellschafterin übt sie jedoch keine eigenen Gesellschafterrechte, sondern die dem Bund als alleinigem Gesellschafter der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zustehenden Stimmrechte aus. Sie wird hierzu vom Bund für die Dauer der Sicherungsübertragung durch die Erteilung einer entsprechenden Stimmrechtsvollmacht ermächtigt. Die Stimmrechtsvollmacht endet mit dem Ende der Laufzeit der Sicherungsübertragung und kann darüber hinaus aus wichtigem Grund widerrufen werden (§ 6 BESG).

Durch die Erteilung der Stimmrechtsvollmacht zugunsten der DB AG wird sichergestellt, dass auch nach der Sicherungsübertragung der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen wirtschaftlich weiterhin die DB AG die Gesellschafterrechte in allen laufenden Angelegenheiten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausübt und damit zur Bilanzierung berechtigt und verpflichtet bleibt.

### Absatz 2

Als Sicherungsnehmer hat der Bund ein Interesse daran, dass die ihm zur Sicherheit übertragenen Anteile für die Dauer der Sicherungsübertragung erhalten bleiben und nicht zu seinen Lasten grundlegend verändert oder entwertet werden, um sicherzustellen, dass er seinen Infrastrukturgewährleistungsauftrag erfüllen kann. Die Ausübung der Stimmrechtsvollmacht durch die DB AG bedarf daher bei grundsätzlichen Entscheidungen wie Beschlüssen über grundlegende Strukturmaßnahmen oder die Wahl und Abberufung von Mitgliedern des Aufsichtsrats der vorherigen Zustimmung des Bundes.

Die Zustimmungsvorbehalte stehen einer Bilanzierung der Eisenbahninfrastruktur nicht entgegen. Hierfür gilt Folgendes:

Die bilanzielle Zugehörigkeit von Vermögensgegenständen zu einem bestimmten Rechtsträger bestimmt sich zunächst nach den rechtlichen Eigentumsverhältnissen. Eine Gesellschaft hat daher grundsätzlich alle Vermögensgegenstände zu bilanzieren, deren Eigentümerin oder Inhaberin sie ist. Umgekehrt darf sie grundsätzlich Vermögensgegenstände nicht bilanzieren, deren Eigentümer oder Inhaber ein anderer ist.

Da ein Hauptzweck der Bilanz in der zutreffenden Darstellung der tatsächlichen Vermögenslage des Kaufmanns besteht, bestimmt sich die Vermögenszurechnung daneben auch nach wirtschaftlichen Kriterien. Wenn ausnahmsweise das rechtliche Eigentum an Sachen oder die rechtliche Inhaberschaft an Rechten oder Forderungen und die wirtschaftliche Verfügungsgewalt an diesen Vermögensgegenständen auseinander fallen, kommt daher unter dem Gesichtspunkt einer wirtschaftlichen Betrachtungsweise eine von den zivilrechtlichen Eigentums- oder Inhaberverhältnissen abweichende bilanzielle Zurechnung des betreffenden Vermögensgegenstandes in Betracht.

In diesem Sinne ist in § 246 Abs. 1 Satz 2 HGB für den Jahresabschluss (Einzelabschluss) ausdrücklich die wirtschaftliche Zurechnung solcher Vermögensgegenstände geregelt, bei denen zugunsten eines Dritten dingliche Sicherungsrechte eingeräumt sind. In diesen Fällen erlangt der Sicherungsnehmer das Recht (Eigentum oder Inhaberschaft) an dem Vermögensgegenstand. Wirtschaftlich betrachtet ist die Position des Sicherungsnehmers jedoch insoweit eingeschränkt, als ihm die Ausübung seiner Sicherungsrechte nur in bestimmten, in einer Sicherungsabrede definierten Fällen gestattet ist. Aus diesem Grunde sind gemäß § 246 Abs. 1 Satz 2 HGB auch zur Sicherheit übertragene Gegenstände und Rechte (bis zum Eintritt des Sicherungsfalls) in der Bilanz des Sicherungsgebers zu aktivieren.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses unter Anwendung der International Financial Reporting Standards („IFRS“), die seit dem 1. Januar 2005 für die konsolidierten Abschlüsse kapitalmarktorientierter Unternehmen verbindlich sind, sind alle Tochterunternehmen des Mutterunternehmens in dessen Konsolidierungskreis einzubeziehen (IAS 27.12). Tochterunternehmen ist ein Unternehmen, das von dem Mutterunternehmen beherrscht wird (so genanntes „Control-Konzept“). Vorausset-

zung hierfür ist die Möglichkeit des Mutterunternehmens, die Finanz- und Geschäftspolitik dieses Unternehmens zu bestimmen, um aus dessen Tätigkeit Nutzen zu ziehen (IAS 27.4). Auch nach IFRS erfolgt die bilanzielle Zurechnung daher nicht zwingend beim Anteilsinhaber. Entsprechend dem Einzelabschluss kommt daher auch im Rahmen des Konzernabschlusses unter dem Gesichtspunkt einer wirtschaftlichen Betrachtungsweise eine von den zivilrechtlichen Inhaberverhältnissen abweichende bilanzielle Zurechnung in Betracht, wenn nach dem Gesamtbild der Verhältnisse ein anderer als der Inhaber die strategische Geschäftspolitik (die Leitung) des Unternehmens bestimmen kann.

Die Übertragung der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen von der DB AG auf den Bund erfolgt zweckgebunden zur Sicherung der möglichen Übernahme dieser Anteile auch nach dem Ende der Sicherungsübertragung auf den Bund und damit zur Sicherung der Erfüllung der sich aus dem Bundesschienenwegegesetz (Artikel 3 des Gesetzes zur Neuordnung der Eisenbahnen des Bundes) ergebenden Vorgaben (Erhaltung der Betriebsanlagen durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach näherer Maßgabe der in den weiteren Vorschriften des Gesetzes niedergelegten Sicherungsbestimmungen). Aufgrund der gesetzlichen Ausgestaltung des Verhältnisses zwischen dem Bund und der DB AG, durch die die wirtschaftlichen Chancen und Risiken der Infrastruktur den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG zugewiesen werden, ist diese daher weiterhin zur Bilanzierung der Anteile in ihrem Einzelabschluss sowie der Vermögensgegenstände der Eisenbahninfrastrukturunternehmen in ihrem Konzernabschluss berechtigt und verpflichtet, obwohl Inhaber der Gesellschafterrechte der Bund ist.

Die allgemeinen Vorschriften zur getrennten Rechnungslegung, organisatorischen Trennung und Unabhängigkeit der Entscheidungen (§ 9 AEG) und zur Unabhängigkeit des öffentlichen Betreibers der Schienenwege (§ 9a AEG) bleiben unberührt.

### Absatz 3

Durch die gesetzliche Regelung wird gewährleistet, dass sowohl bereits bestehende Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge fortbestehen als auch neue Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge abgeschlossen werden können. Dadurch wird sichergestellt, dass die Deutsche Bahn AG und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch nach Übergang des juristischen Eigentums an den Anteilen auf den Bund einen Konzern bilden und die Aktiva und Passiva der Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Rahmen des Jahresabschlusses der DB AG bilanziert werden können.

### Absatz 4

Aufgrund der Sicherungsübertragung der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf den Bund wird dieser Inhaber der Anteile. Die mit den Anteilen verbundenen wirtschaftlichen Chancen und Risiken stehen aufgrund des Sicherungszwecks der Anteilsübertragung unverändert der DB AG zu. Deshalb stehen der DB AG als wirtschaftlich Berechtigte weiterhin die mit den Anteilen verbundenen Gewinnansprüche zu. Die DB AG bleibt aufgrund der bestehenden Ergebnisabführungsverträge weiterhin zum Ausgleich etwa entstehender Fehlbeträge bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet. Während der Laufzeit des Ergebnisabführungsvertrages entstehen keine Gewinnansprüche des Anteilnehmers. Für den Fall der Beendigung des Ergebnisabführungsvertrages tritt der Bund als Anteilnehmer seine während des Bestehens der Sicherungsübertragung entstehenden Auszahlungsansprüche auf Grund von Gewinnverwendungsbeschlüssen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen an die DB AG als wirtschaftlich Berechtigte ab.

### § 3

#### Absatz 1

Als Sicherungsnehmer hat der Bund ein Interesse daran, dass die ihm zur Sicherheit übertragenen Anteile für die Dauer der Sicherungsübertragung erhalten bleiben und nicht zu seinen Lasten grundlegend verändert oder entwertet werden, um sicherzustellen, dass er seinen Infrastrukturgewährleistungsauftrag erfüllen kann. Daher haben Maßnahmen bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu unterbleiben, durch die die Sicherungsfunktion der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen beeinträchtigt oder gefährdet werden kann. Sofern zur Vornahme solcher Maßnahmen ein Beschluss der Hauptversammlung oder der Gesellschafterversammlung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen erforderlich ist, wird der Bund durch die Regelung in § 2 Abs. 2 gesichert. Können solche Maßnahmen ohne Beschluss der Hauptversammlung oder Gesellschafterversammlung vorgenommen werden, bedürfen sie der vorherigen Zustimmung des Bundes.

#### Absatz 2

Die Vorschrift regelt die Unwirksamkeit von Rechtsgeschäften oder Maßnahmen ohne Zustimmung des Bundes.

### § 4

Der Bund hat das Recht, Mitglieder in die Aufsichtsräte der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu entsenden. Aufgrund des Sicherungszwecks hat der Bund ein Interesse daran, die Geschäftsführung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu überwachen und die Bücher und Schriften der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie die Vermögensgegenstände einzusehen und zu prüfen, um sicherzustellen, dass er seinen Infrastrukturgewährleistungsauftrag erfüllen kann.

## § 5

Die Vorschrift regelt die ordentliche Beendigung der Sicherungsübertragung und gewährleistet die Reversibilität der Strukturentscheidung

### Absatz 1

Die Bundesregierung erhält den Auftrag, vor Ablauf eines Zeitraums von fünfzehn Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes dem Deutschen Bundestag einen Gesetzentwurf zuzuleiten. Darin kann sie dem Parlament folgende Möglichkeiten zur Entscheidung vorschlagen:

1. Die Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen verbleiben unter Wegfall des Sicherungszweckes beim Bund,
2. die Sicherungsübertragung wird für einen bestimmten Zeitraum fortgesetzt. Der Bund bleibt weiterhin Inhaber der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen; der DB AG stehen weiterhin die wirtschaftlichen Chancen und Risiken zu oder
3. die Sicherungsübertragung endet und die Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen fallen an die Deutsche Bahn AG zurück.

### Absatz 2

Trifft der Gesetzgeber bis zum Ablauf der in Absatz 1 genannten Frist von fünfzehn Jahren keine Entscheidung, so verbleiben die Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen beim Bund; der Sicherungszweck entfällt. Die Sicherungsübertragung endet in diesem Falle, d. h. bei Untätigbleiben des Gesetzgebers, allerdings erst drei Jahre später, d. h. achtzehn Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes. In diesem dreijährigen Abwicklungszeitraum werden die notwendigen Maßnahmen zur Herauslösung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus dem DB AG – Konzern durchgeführt. Mit Beendigung der Sicherungsübertragung erlischt die der Deutschen Bahn AG erteilte Stimmrechtsvollmacht; zugleich endet die Abtretung der Zahlungsansprüche nach § 2 Abs. 4. Der Bund übernimmt in diesem Zeitpunkt auch die wirtschaftlichen Chancen und Risiken der Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

## § 6

### Absatz 1

Während in § 5 eine anlassunabhängige Beendigung der Sicherungsübertragung nach Ablauf einer festen Laufzeit von fünfzehn Jahren geregelt ist, werden in § 6 anlassbezogene, außerordentliche Beendigungsgründe für die Sicherungsübertragung geregelt. Hiernach endet die Sicherungsübertragung laufzeitunabhängig mit Eintritt des Sicherungsfalls.

### Nummer 1

Der Sicherungsfall tritt ein, wenn der Bund gegenüber der DB AG die außerordentliche Kündigung aus wichtigem Grund der gemäß § 4 des Bundesschienenwegegesetzes abzuschließenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung erklärt. Ein wichtiger Kündigungsgrund für den Bund liegt insbesondere vor,

- wenn eines der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zahlungsunfähig im Sinne von § 17 InsO oder überschuldet im Sinne von § 19 InsO ist oder die Zahlungsunfähigkeit eines der Eisenbahninfrastrukturunternehmen droht;
- bei schwerwiegenden Verstößen der DB AG oder eines der Eisenbahninfrastrukturunternehmen gegen die Vorschriften des Bundeseisenbahnstrukturgesetzes;
- bei wesentlichen Änderungen der europarechtlichen Rahmenbedingungen.

### Nummer 2

Der Sicherungsfall tritt auch ein, wenn die Eisenbahninfrastrukturunternehmen wiederholt schwerwiegend gegen ihre Verpflichtungen zur Erhaltung der Schienenwege verstoßen haben und die wiederholte Pflichtverletzung gemäß § 10 des Bundesschienenwegegesetzes festgestellt wurde.

## Absatz 2

Endet die Sicherungsübertragung anlassbezogen aufgrund des Eintritts des Sicherungsfalls, verbleiben die Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Wegfall des Sicherungszwecks beim Bund. Die der DB AG erteilte Stimmrechtsvollmacht erlischt, die mit den Anteilen verbundenen Gewinnansprüche stehen auch wirtschaftlich ausschließlich dem Bund zu.

Durch die anlassbezogene Beendigung der Sicherungsübertragung bei Eintritt des Sicherungsfalls wird gewährleistet, dass der Bund auch nach einer teilweisen Kapitalprivatisierung der DB AG jederzeit in der Lage ist, den Infrastrukturgewährleistungsauftrag nach Art. 87e des Grundgesetzes zu erfüllen. Der Bund ist alleiniger Inhaber der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Er ist nach dem anlassbezogenen Wegfall der Sicherungsübertragung in der Ausübung seiner gesellschaftsrechtlichen Einflussmöglichkeiten weder aufgrund schuldrechtlicher Vereinbarungen noch auf sonstige Weise gehindert oder eingeschränkt. Im Übrigen siehe Begründung zu § 5 Abs. 2.

## § 7

### Absatz 1

Mit Ende der Sicherungsübertragung kann die DB AG die Anteile der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) nicht mehr in ihrem Einzelabschluss und die Vermögensgegenstände der Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht mehr in ihrem Konzernabschluss bilanzieren. Die wirtschaftlichen Chancen und Risiken übernimmt der Bund. Für den Verlust der wirtschaftlichen Chancen und Risiken ist der DB AG durch den Bund ein Wertausgleich zu gewähren.

Die Vorschrift zur Ermittlung der Höhe des Wertausgleichs trägt den bestehenden Anforderungen des Verfassungs-, Unternehmens- und Gläubigerschutzrechts Rechnung. Die Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums auf den Bund stellt keine freiwillige Veräußerung, sondern einen hoheitlich angeordneten Eigentumsübergang dar. Deshalb sind bei der Bewertung verfassungsrechtlich gebotene Entschädi-

gungsgrundsätze zu beachten, die auf eine Kompensation der wegfallenden Anteile an den Eisenbahninfrastrukturgesellschaften bei der DB AG gerichtet sind. Der erforderliche kompensatorische Wertausgleich für die Infrastruktur ergibt, dass der Bund der DB AG bei Ende der Sicherungsübertragung unter Berücksichtigung des vollen Werts ein Äquivalent für die übertragenen Anteile leisten muss. Die Höhe des Wertausgleichs muss eine vollständige Kompensation für die übertragenen Anteile darstellen (BVerfGE 100, S. 289, 305).

Der Höhe des bei Beendigung der Sicherungsübertragung zu zahlenden Wertausgleichs kommt ferner für die Zuordnung des wirtschaftlichen und bilanziellen Eigentums wichtige Bedeutung zu. Die vorliegende Regelung gewährleistet, dass die DB AG bis zur Beendigung der Sicherungsübertragung die Chance auf Wertsteigerung, das Risiko der Wertminderung sowie die Verwaltungsrechte trägt und stellt somit innerhalb der Laufzeit der Sicherungsübertragung die wirtschaftliche und bilanzielle Zuordnung der Infrastruktur bei der DB AG sicher.

Bei Beendigung der Sicherungsübertragung soll der DB AG der volle Wert der EIU vergütet werden. Dieser entspricht grundsätzlich dem Ertragswert der Beteiligungen (IDW RS HFA 10, Tz. 1 bis 10; IDW S 1, Tz. 4 bis 7). Der Ertragswert ergibt sich als Barwert der aus der Beteiligung an dem Unternehmen erzielbaren Nettozuflüsse unter Verwendung eines Kapitalisierungszinssatzes, der die Rendite aus einer adäquaten Alternativanlage repräsentiert. Zur Ermittlung des Ertragswerts für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen müssten insbesondere Annahmen über Höhe und Dauer der öffentlichen Zuschüsse getroffen werden; diese sind nach den derzeitigen Verhältnissen für einen wirtschaftlich rentablen Betrieb der Infrastruktur unerlässlich.

Die Regelung in Absatz 1 sieht demgegenüber eine Bemessung des Wertausgleichs nach dem bilanziellen Nettoreinvermögen und damit nach dem Buchwert der Vermögensgegenstände und Schulden der Unternehmen vor. Diese Ermittlungsmethode führt dann zu einem vollen Wertausgleich, wenn - wie für die EIU anzunehmen - aufgrund struktureller Gegebenheiten davon ausgegangen werden kann, dass der Buchwert eine geeignete Approximation des Ertragswerts darstellt. Dies setzt voraus, dass die Vermögensgegenstände und Schulden in der Abrechnungsbilanz zeitnah

nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten bewertet sind und damit deren Ertragspotential angemessen widerspiegeln.

Zu diesem Zweck müssen die Schulden in der Abrechnungsbilanz vollständig erfasst und mit ihren jeweiligen Zeitwerten erfasst sein. Soweit sich bei der Bewertung nach den handelsrechtlichen Vorschriften nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten stille Lasten ergeben würden, muss der volle Zeitwert der Verpflichtung angesetzt werden. Für die Bewertung von Pensionsverpflichtungen ist daher in Absatz 1 Satz 4 die Ermittlung nach IAS 19 vorgeschrieben worden.

Die Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um planmäßige und außerplanmäßige Abschreibungen, angesetzt. Öffentliche Beiträge sind abgesetzt, so dass sie nicht in den Kaufpreis einfließen. Die Werthaltigkeit der Buchwerte wird im Rahmen der Bilanzierung regelmäßig überprüft. Maßstab ist die Feststellung, ob der Buchwert unter Berücksichtigung der Kosten durch die erwarteten Erträge aus der Nutzung der Infrastruktur gedeckt ist. Damit folgt die bilanzielle Bewertung ebenfalls einem Ertragswertkalkül.

Zwar bilden die um planmäßige Abschreibungen fortgeschriebenen Anschaffungs- und Herstellungskosten die Obergrenze für die bilanzielle Bewertung. Gleichwohl ist nach den öffentlich-rechtlichen Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit dem diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und der Begrenzung der Trassenpreise nicht davon auszugehen, dass sich für das Eisenbahninfrastrukturvermögen ein den Buchwert übersteigender höherer Ertragswert ergibt, der für die Ermittlung des Wertausgleichs berücksichtigt werden müsste. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die Trassenentgelte und damit die Erträge aus dem Betrieb der Infrastruktur eine angemessene, marktübliche und risikoadäquate Verzinsung des eingesetzten Eigenkapitals ermöglichen. Aufgrund dieser Erwartung entspricht der Buchwert des bilanziellen Eigenkapitals im Rahmen der fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten dem Ertragswert.

Da die Bemessung des Wertausgleichs nach dem bilanziellen Eigenkapital unter den besonderen Rahmenbedingungen für den Betrieb der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu einem vollen Wertausgleich führt, kann diese Wertermittlung vorge-

geschrieben werden. Nennenswerte stille Reserven sind nach den vorgenannten Zusammenhängen nicht zu erwarten; stille Lasten, wie sie in Pensionsrückstellungen bei Bewertung nach den handelsrechtlichen Vorschriften enthalten sind, sind vom Ausgleichsbetrag abzusetzen; dies wird mit Bezugnahme auf IAS 19 erreicht.

Letztlich stellt damit der in Absatz 1 vorgesehene Wertausgleich zum Betrag des bilanziellen Eigenkapitals (Netto-Reinvermögen) eine sachgerechte Annäherung an die Ermittlung des Verkehrswertes dar.

Mit einem Wertausgleich auf Basis des bilanziellen Eigenkapitals (Netto-Reinvermögen) ist auch ausgeschlossen, dass der Bund für in der Vergangenheit gewährte Zuschüsse zweimal bezahlt. Der Bund hat erhebliche Beiträge geleistet. Diese Beträge sind von den Bruttoanschaffungs- und -herstellungskosten des Anlagevermögens abgesetzt worden und sind daher im bilanziellen Eigenkapital (Netto-Reinvermögen) der Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht enthalten. Die teilweise Finanzierung durch den Bund trägt der Tatsache Rechnung, dass eine vollständige Refinanzierung der notwendigen Investitionen durch Trassenpreise nicht möglich ist bzw. zu einer drastischen Verteuerung und Verdrängung von Verkehren mit den entsprechenden negativen wirtschaftlichen - aber auch ökologischen - Folgen führen würde. Mit seinen Beiträgen hat der Bund die Eisenbahninfrastrukturunternehmen erst in die Lage versetzt, eine positive Rendite erwirtschaften zu können.

Aus diesen Gründen ist es sachgerecht, die von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorgenommenen Eigenmittelinvestitionen bei der Bestimmung des Wertausgleichs zu berücksichtigen. Der Bund gleicht mit dem bilanziellen Eigenkapital (Netto-Reinvermögen) genau den Wert aus, der sich unter Berücksichtigung von Darlehensfinanzierungen aus den nicht vom Bund finanzierten Maßnahmen ergibt. Dies bewahrt den Anreiz für die DB AG, eigene Mittel in die Infrastruktur zu investieren. Das bilanzielle Eigenkapital (Netto-Reinvermögen) ist also - auch aus der Verkehrswertbetrachtung - die angemessene und zutreffende Größe des zu leistenden Wertausgleichs.

Mit der Regelung zum Wertausgleich auf der Grundlage des bilanziellen Eigenkapitals (Netto-Reinvermögen), welches aufgrund der dargestellten Zusammenhänge

dem Ertragswert der Beteiligungen an den EIU im Wesentlichen entspricht, und dem Anspruch auf die laufenden Ergebnisse liegen die wesentlichen Chancen und Risiken während der Dauer der Sicherungsübertragung bei der Deutschen Bahn AG. Bei Beendigung der Sicherungstreuhand wird eine Doppelzahlung durch den Bund ebenso vermieden wie ein Vermögensnachteil bei der Deutschen Bahn AG. Die Ermittlung des Wertausgleichs erfolgt auf der Grundlage der zum letzten Bilanzstichtag aufgestellten Jahresabschlüsse der EIU. Dabei wird davon ausgegangen, dass die EIU den Grundsatz der Bilanzstetigkeit beachten.

#### Absatz 2

Zuständig für die Ermittlung und verbindliche Festlegung des Wertausgleichs ist der Bund. Wegen der Bedeutung der Angelegenheit wird zusätzlich die Beteiligung von Sachverständigen festgelegt. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben dem Bund die zur Wertermittlung erforderlichen Unterlagen zur Verfügung zu stellen und Auskünfte zu erteilen. Der Bund prüft, dass die Grundsätze der Stetigkeit eingehalten worden sind.

#### Absatz 3

Durch die Vorschrift wird zum einen die Verzinsung des Wertausgleichs vom Zeitpunkt der Beendigung der Sicherungsübertragung an geregelt, zum anderen ein über die gesetzlich festgelegte Verzinsung hinausgehender Schadensersatzanspruch der DB AG ausgeschlossen.

#### Absatz 4

In der Vorschrift wird die Zulässigkeit der Aufrechnung geregelt.

### § 8

Die Vorschrift regelt die Befreiung von der Grunderwerbsteuer.

## **Artikel 3**

### **Gesetz über die Erhaltung und den Ausbau der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes (Bundesschienenwegegesetz - BSEAG)**

#### **Allgemeines**

Das neue Gesetz regelt gesamtheitlich die Erhaltung sowie den Ausbau der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Inhaltlich übernimmt es im Hinblick auf den Ausbau der Schienenwege im Wesentlichen die Regelungen des alten Bundesschienenwegeausbaugesetzes (Teil III). Eine Neuregelung erfährt jedoch der Bereich der Erhaltung der Schienenwege. Während bisher das Bundesschienenwegeausbaugesetz die Einzelmaßnahmen bezogene Finanzierung von Ersatzinvestitionen vorsah, gibt das neue Gesetz eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung vor, nach deren Grundidee vom bisherigen Einzelmaßnahmen bezogenen Einsatz der Bundesmittel und dessen Kontrolle abgerückt werden soll. Das neue Gesetz sieht vielmehr im Rahmen einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung eine umfassende Eigenverantwortlichkeit der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes vor, die bei der Erfüllung ihrer Aufgabe der Erhaltung der Schienenwege finanzielle Unterstützung des Bundes erhalten. An die Stelle der bisherigen Überprüfung der Verwendung der Bundesmittel im Einzelfall tritt eine Erfolgskontrolle, im Rahmen derer die Gesamtqualität des Netzes beurteilt werden soll. Ziel dessen ist es, zu einer höheren Effizienz des Einsatzes der Bundes- sowie der Unternehmensmittel der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zu gelangen. Damit soll eine deutliche Verbesserung des heutigen Netzzustands erreicht werden.

Insbesondere die Regeln über die Erhaltung der Schienenwege korrespondieren mit Artikel 2 dieses Gesetzes (Gesetz über die Struktur der Eisenbahnen des Bundes), wonach Voraussetzung für die Aufrechterhaltung der dort gewählten Konstruktion der Erfolgsnachweis der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für die Erhaltung der Schienenwege ist.

## Zu den einzelnen Bestimmungen

### § 1

Diese Regelung stellt klar, dass das Gesetz ausschließlich auf die dort genannten Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes Anwendung findet.

### § 2

#### Absatz 1

Die Erhaltung der Schienenwege ist umfassend zu verstehen. D. h. hierunter fallen unabhängig von der bilanztechnischen Darstellung alle Maßnahmen zur Instandhaltung sowie die Durchführung der Ersatzinvestitionen.

#### Absatz 2

Der Ausbau der Schienenwege umfasst alle Maßnahmen, die über die Substanzerhaltung hinausgehen und Maßnahmen des Neubaus, der Erweiterung oder der Kapazitätssteigerung darstellen und im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege enthalten sind. Damit regelt dieses Gesetz im Zusammenhang mit dem Ausbau der Schienenwege alleine den Ausbau auf der Grundlage des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. Anderweitig initiierte Ausbaumaßnahmen werden hiervon ausdrücklich nicht erfasst.

#### Absatz 3

Der Begriff der Schienenwege wird definiert, wobei dieser an die bisherige Begrifflichkeit des Bundesschienenwegeausbaugesetzes anknüpft (§ 8 Abs. 5 BSchwAG).

### § 3

#### Absatz 1

Die Regelung begründet die Verpflichtung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, ihre Schienenwege in einem betriebsbereiten Zustand zu erhalten. Dies ist eine Verpflichtung, die unabhängig und eigenständig neben den Verpflichtungen aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz steht. Der betriebsbereite Zustand wird durch die Festlegungen in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung konkretisiert. Damit wird deutlich, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes uneingeschränkt für ihre Infrastruktur verantwortlich sind.

#### Absatz 2

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes tragen die Kosten aller notwendigen Maßnahmen (Instandhaltung und Ersatzinvestitionen), um den in Absatz 1 beschriebenen Zustand herzustellen. Dazu erhalten die Unternehmen vom Bund bis zu 2,5 Mrd. € jährlich. Die Höhe dieses nicht rückzahlbaren Betrages ist in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung festzulegen.

Die Festlegung eines Maximalbetrages von 2,5 Mrd. € basiert darauf, dass nach übereinstimmender Kenntnis sowohl der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes als auch des Bundes 2,5 Mrd. € der Betrag ist, der derzeit jährlich für Ersatzinvestitionen unter den heutigen Gegebenheiten aufgewandt werden muss, um das Netz unter der Voraussetzung, dass ebenfalls eine angemessene Instandhaltung erfolgt, in einem ordnungsgemäßen Zustand zu erhalten. Zukünftig besteht hinsichtlich der Mittel des Bundes keine starre Zweckbindung im Sinne einer Verwendung ausschließlich für Ersatzinvestitionen mehr. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben jedoch nachzuweisen, dass die Mittel weit überwiegend für Ersatzinvestitionen eingesetzt worden sind.

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes sind öffentliche Auftraggeber im Sinne des § 98 Nr. 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen.

## § 4

### Allgemeines

In § 4 wird festgelegt, was in einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zu regeln ist. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ist die Grundlage für das Zusammenwirken von Bund und Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ist das Instrumentarium, mit dem der Bund seine Verpflichtung aus Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes erfüllt, indem er über dieses Instrumentarium gewährleistet, dass in Deutschland den Anforderungen des Gemeinwohls entsprechende Schienenwege zur Verfügung stehen.

### Absatz 1

Die einzelnen Regelungstatbestände sind im Absatz 1 enthalten.

### Nummern 1, 2 und 3

Der jährliche Zuschussbetrag des Bundes wird festgeschrieben. Er kann unterhalb des Maximalbetrages von 2,5 Mrd. € variieren. Der Mindestinstandhaltungsbeitrag der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes soll ebenfalls in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung festgeschrieben werden. Dies soll verhindern, dass trotz eines hohen Zuschussbetrages des Bundes die Qualität des Netzes auf Grund mangelnder Instandhaltung abnimmt. Das jährlich nachzuweisende Ersatzinvestitionsvolumen muss nicht zwangsläufig identisch sein mit dem Zuschussbetrag des Bundes. Unter dem Gesichtspunkt, dass auch von dritter Seite Investitionszuschüsse gewährt werden, kann es höher sein. Unter dem Gesichtspunkt, dass durch eine optimierte Kombination aus Instandhaltung und Ersatzinvestitionen möglicherweise eine Steigerung der Instandhaltung unter gleichzeitiger Absenkung der Ersatzinvestitionen sinnvoll sein kann, kann das nachzuweisende Ersatzinvestitionsvolumen unter Umständen auch geringer sein.

#### Nummer 4

Die buchungstechnischen Anforderungen, die den Grundsätzen des Handelsgesetzbuchs und des IFRS entsprechen, sind notwendig, da es sonst dem Zuwendungsgeber und Gesellschafter Bund nicht möglich ist, durch einen Wirtschaftsprüfer Eigenmittelinvestitionen sowie Ersatzinvestitions- und Instandhaltungsaufwand für die Infrastruktur nachzuvollziehen, da diese von anderen Ausgaben der Infrastrukturunternehmen bislang nicht hinreichend deutlich abgrenzbar waren.

#### Nummer 5

Die wesentlichen Parameter zur Feststellung des betriebsbereiten Zustandes der Schienenwege (vgl. § 5 Abs. 1) sind in Nummer 5 genannt:

Hierzu gehört der zulässige theoretische Fahrzeitverlust im gesamten Netz. Dabei handelt es sich um den Fahrzeitverlust, den ein theoretischer Zug beim Abfahren des Gesamtnetzes dadurch hinzunehmen hat, dass Mängel bedingt nicht alle Strecken mit der Geschwindigkeit befahren werden können, die dort möglich wäre, wenn die Strecken sich in einem einwandfreien Zustand befänden.

Weiter wird in Nummer 5 vorgesehen, dass technische Qualitätsparameter im Hinblick auf die Qualität der Schienenwege (Netz und Stationen) festzuschreiben sind. Hier trifft das Gesetz deshalb keine abschließende Festlegung, weil derzeit nicht absehbar ist, welche Parameter hier abschließend in Frage kommen. Es sollen jedoch insbesondere mittels entsprechender regelmäßiger Vermessung des Netzes Einzelparameter im Hinblick auf die Gleisgeometrie, den Zustand des Fahrdrabtes, das Schienenquerprofil, die Schienenoberfläche, den Zustand der Signale sowie die Beschaffenheit und Tragfähigkeit des Untergrundes festgelegt werden. Diese Festlegungen korrelieren mit der Befugnis des Bundes gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 3, Messfahrten zur Ermittlung des entsprechenden Zustandes vorzunehmen oder vornehmen zu lassen. Dabei besteht auch die Möglichkeit, diese Messungen durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes durchführen zu lassen.

## Nummer 6

Als weiterer wesentlicher Punkt sind in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung die detaillierten Inhalte des von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes vorzulegenden Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichtes aufzunehmen.

### Absatz 2

Die Regelung in Absatz 2 verpflichtet die Vertragsparteien der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, diese nach dem ersten Jahr ihrer Laufzeit im Hinblick auf die Erreichung des betriebsbereiten Zustandes der Schienenwege innerhalb von sechs Monaten zu überprüfen und entsprechend dem Ergebnis der Überprüfung einvernehmlich anzupassen. Mit dieser Revisionsklausel wird sichergestellt, dass Fehlentwicklungen bei diesem neuen Finanzierungsverfahren frühzeitig verifiziert und korrigiert werden können.

### Absatz 3

Durch diese Regelung wird Vorkehr für den Fall getroffen, dass eine Einigung zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und dem Bund über den Inhalt einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nicht zustande kommt. In diesem Fall soll der Bund seine Interessen durch einen Verwaltungsakt, der die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ersetzt, der aber dieselben Inhalte haben soll, durchsetzen können. Neben den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, denen bereits nach den allgemeinen Grundsätzen des Verwaltungsverfahrensrechtes Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben ist, sind Sachverständige und die DB AG anzuhören. Die Anhörung von Sachverständigen bei komplexen Sachverhalten ist üblich. Sie wird wegen der Bedeutung der Angelegenheit verbindlich festgelegt. Die Anhörung der DB AG ist geboten, weil die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes im Konzernverbund der DB AG stehen und insofern der Gesamtkonzern eine Mitverantwortung für die Pflichterfüllung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes trägt. Satz 2 dieses Absatzes definiert den Maßstab für die Festlegung im Rahmen des Verwaltungsaktes. Hierbei sind das Interesse des Bundes an der Erhaltung eines leistungsfähigen Schienennetzes sowie das wirt-

schaftliche Interesse der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes hinreichend zu berücksichtigen. Durch diese Bestimmung kann der Bund seine Verpflichtung nach Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes erfüllen. Mit den entsprechenden Festlegungen im Verwaltungsakt ist es dem Bund allerdings untersagt, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes in ihrem wirtschaftlichen Bestand zu gefährden.

#### Absatz 4

Die Regelung soll gewährleisten, dass hinreichend Zeit für die Verhandlung über eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder für den Erlass eines sie ersetzenden Verwaltungsaktes besteht und in der Übergangszeit gleichwohl das Investitionsgeschehen fortgesetzt werden kann. Dies soll in der Weise geschehen, wie dies vor Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes geschehen ist, d.h. Finanzierungsvereinbarungen gemäß § 20 können in diesem Stadium auch noch für den Erhalt der Schienenwege geschlossen werden.

#### Absatz 5

Um eine jederzeitige und unverzügliche Erfüllung des Verfassungsauftrages nach Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes zu ermöglichen, wird festgelegt, dass eine Anfechtungsklage gegen einen vom BMVBS erlassenen Verwaltungsakt nach Absatz 2 keine aufschiebende Wirkung hat.

elektronische Vorabfassung\*

## § 5

### Absatz 1

Um für alle Beteiligten Rechtssicherheit zu erzeugen, ist vorgesehen, dass die erste Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung eine Laufzeit von 15 Jahren haben soll. Diese Vorschrift beinhaltet eine Parallelität zu Artikel 2 § 5 des Gesetzes, wonach die Sicherungsübertragung zwischen Bund und DB AG im Hinblick auf die Gesellschafteranteile der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes auf 15 Jahre befristet sein soll.

### Absatz 2

Die Regelung gewährleistet die ausnahmslose zeitliche Synchronisierung der Geltungsdauer der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der Sicherungsübertragung nach dem Bundeseisenbahnstrukturgesetz (Art. 2 dieses Gesetzes).

elektronische Vorabfassung\*

## § 6

### Absatz 1

Die Regelung begründet die Verpflichtung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, einen Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht über den Zustand der Schienenwege vorzulegen. Dieser Bericht muss ein gemeinsamer Bericht sein, um hier gesamtheitliche Aussagen und ein gesamtheitliches Bild zu ermöglichen. In Absatz 1 Satz 2 wird festgelegt, dass es eine Verpflichtung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes gibt, nachzuweisen, dass sie ihren Instandhaltungs- sowie Ersatzinvestitionsverpflichtungen unter wirtschaftlichem und zweckentsprechendem Einsatz der vom Bund bereit gestellten Mittel nachgekommen sind. Dies bedeutet, dass es nicht Aufgabe des Eisenbahn-Bundesamtes ist, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes Fehler nachzuweisen. Vielmehr haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes auf der Grundlage der Festlegungen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder des diese ersetzenden Verwaltungsaktes nachzuweisen, dass sie ihre Verpflichtungen erfüllt haben. Dies dient der Erfüllung des Verfassungsauftrages nach Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes. Da es beim Finanzierungssystem der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung keine Input-Kontrolle im Sinne eines klassischen Verwendungsnachweises mehr gibt, sondern nur ein bestimmter Erfolg geschuldet wird, haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes den wirtschaftlichen Einsatz der Bundesmittel für den Zweck der Erhaltung der Schienwege im betriebsbereiten Zustand ebenfalls im Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht nachzuweisen (Output-Kontrolle).

### Absatz 2

Die Regelung beschreibt die Elemente des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichtes; die Angaben sind detailliert für das gesamte Netz vorzulegen:

### Nummer 1

Das Kataster der Schienenwege beinhaltet alle wesentlichen Parameter der entsprechenden Strecke bzw. der entsprechenden Betriebsanlage. Hierzu gehören insbesondere die Streckennummer, der Streckenkurzname, die Angabe der Lagekilome-

ter, die Länge der Strecken, der Netztyp, die Art der Elektrifizierung, die Gleisanzahl, die Streckenklasse, der Streckenstandard, die Art und Weise der Leit- und Sicherungstechnik, Angaben zur TSI-Konformität, Aussagen über Gleiswechselbetrieb, Geschwindigkeit (zulässige Geschwindigkeit, Soll-Geschwindigkeit, Ist-Geschwindigkeit, Gründe der Abweichung) und Lichtraumprofil. Aufzunehmende betriebsnotwendige Anlagen sind Betriebstellen (z. B. Bahnhöfe), Gleise, Weichen, Brücken, Tunnel, Bahnübergänge, Stellwerke, Hauptsignale, Überleitstellen und ähnliches.

Nummer 2

Die grafische Darstellung der Schienenwege soll eine vollständige und gut handhabbare Schienenwegkarte sein, die sich maßstäblich vergrößern lässt und hierbei punktgenau alle einzelnen Anlagen und Angaben zur Strecke enthält.

Nummer 3

Unter charakteristischen Merkmalen der Schienenwege sind zusammengefasste Angaben zur Betriebslänge und zu Bauformen der Strecken sowie zu den sonstigen Anlagen im Netz aufzunehmen.

Nummer 4 und 5

Die unter Nummer 4 angegebenen Qualitätsmerkmale korrelieren mit den in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zu treffenden Festlegungen. Gleiches gilt für die Nummer 5.

Nummer 6

Nummer 6 stellt ebenfalls in zusammengefasster Form bezüglich des Anlagevolumens auf Anzahl bzw. Menge bestimmter Sachanlagen ab.

## Nummer 7 und 8

Die Nummern 7 und 8 korrelieren ebenfalls mit den Anforderungen aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, in der hinsichtlich Instandhaltung und Ersatzinvestitionen Festlegungen getroffen sind.

## Nummer 9

Das Testat eines vom Bund beauftragten Wirtschaftsprüfers bestätigt die Höhe der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes vorgenommenen Ausgaben für Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsaufwendungen. Dies dient dem Bund zur Kontrolle, ob die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ihren Verpflichtungen zur Leistung eines Mindestinstandhaltungsbeitrages (§ 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2) und eines Mindestersatzinvestitionsvolumens (§ 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3) nachgekommen sind. Daneben bestätigt der Wirtschaftsprüfer, dass die Mittel des Bundes zweckentsprechend im Sinne einer weit überwiegenden Verwendung für Ersatzinvestitionen eingesetzt worden sind. Die Bestätigung des in diesem Sinne nach § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 festgelegten Mindestersatzinvestitionsvolumens durch den Wirtschaftsprüfer dient somit auch als Nachweis der weit überwiegenden Verwendung der Bundesmittel für Ersatzinvestitionen.

Die Kosten der Beauftragung des Wirtschaftsprüfers sind vom Betrag nach § 3 Abs. 2 abzuziehen.

## Nummer 10

In der Aufstellung nach Nummer 10 ist der Erfolg der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für jedes einzelne Jahr der bisherigen Laufzeit anhand der vereinbarten Kennziffern zu dokumentieren.

Nummer 11 und 12

Losgelöst von den beschreibenden Darstellungen der einzelnen Betriebsanlagen stellen die Nummern 11 und 12 auf Funktionsfähigkeit und Nutzung der Anlagen ab. Hierzu haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes betriebliche Störungen sowie verkehrliche Nutzungen und Auslastungen darzustellen. Da die Angaben zur Funktionsfähigkeit nur von Seiten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes erfolgen können und vielfältige Ursachen - auch außerhalb der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes - aufweisen, sind diese Kriterien keine sanktionsbewehrten Kriterien im Sinne der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung.

Nummer 13 und 14

Unter Nummer 13 (mehrjährige Planung für Instandhaltung und Ersatzinvestitionen) und Nummer 14 (Prognoseeinschätzung und Qualitätsentwicklung) haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes die konzeptionelle Weiterentwicklung des Netzes und die Einschätzung der Folgen ihres Vorgehens darzustellen.

Absatz 3

Die Aufbewahrungspflicht ist den Erfahrungen der Vergangenheit geschuldet, wonach häufig bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes durch Umorganisation oder Systemumstellung Informationen verloren gegangen sind.

Absatz 4

Entsprechend der schon bisher bestehenden Berichtspflicht der Bundesregierung gegenüber dem Deutschen Bundestag zum Ausbau der Schienenwege ( vgl. § 18) enthält Absatz 4 eine entsprechende Regelung hinsichtlich des Zustandes und der Entwicklung des Schienennetzes.

## § 7

### Absatz 1

Das Eisenbahn-Bundesamt hat als zuständige Behörde des Bundes die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder den sie ersetzenden Verwaltungsakt vorzubereiten und zu überprüfen. Um hierfür die erforderlichen Informationen erhalten zu können, sind in Absatz 1 gesetzliche Gestattungsrechte vorgesehen.

### Nummer 1 und 2

Die Regelungen entsprechen § 5a Abs. 4 Nr. 1 und 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

### Nummer 3

Nach dieser Regelung können im Auftrag des Bundes Messfahrten auf dem Schienennetz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Qualitätsmessung durchgeführt werden, deren Ergebnisse in die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Eingang finden.

### Absatz 2

Der Absatz 2 beinhaltet Mitwirkungspflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes für die Erfüllung der Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes. Die Regelung entspricht § 5a Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

### Absatz 3

Nach Absatz 3 kann das Eisenbahn-Bundesamt seine Anordnungen nach den vorstehenden Bestimmungen (Absätze 1 und 2) nach den für die Vollstreckung von Verwaltungsmaßnahmen geltenden Vorschriften durchsetzen. Das Zwangsgeld kann bis zu 500.000 € betragen. Die Regelung entspricht § 5a Abs. 7 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

#### Absatz 4

Nach Absatz 4 werden die Kosten der Messfahrten gemäß Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 von vornherein vom Infrastrukturbeitrag des Bundes gemäß § 3 Abs. 2 in Abzug gebracht. Diese Regelung ist notwendig, da die reine Überwachungs- und Prüfungstätigkeit des Staates keine Gebührenpflicht des Überwachten/Überprüften auszulösen vermag. Andererseits ist es aber angemessen, dass die Kosten der Messfahrten die vertragliche Gegenleistung (Infrastrukturbeitrag) des Bundes verringern, da sie der Feststellung der Vertragstreue der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes dienen und diese die Ergebnisse der Messungen für ihre eigene Investitions- und Instandhaltungsplanung nutzen können. Der Betrag nach § 3 Abs. 2 ist auch dann entsprechend zu verringern, wenn die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes die Messfahrten durchführen, dem Bund aber Kosten im Zusammenhang mit der Aus- und Bewertung der gemessenen Daten entstehen.

#### Absatz 5

Da das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die LuFV abschließt oder den ersetzenden Verwaltungsakt erlässt, sollen ihm auch die Befugnisse des Eisenbahn-Bundesamtes zustehen.

### **§§ 8 bis 11**

#### Allgemeines

Dieser Teil des Gesetzes befasst sich mit den Pflichtverletzungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, wobei zwischen Hauptpflichten und Nebenpflichten unterschieden wird. Hauptpflichten sind solche, die den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes im Hinblick auf die zu gewährleistende Qualität und die zu erbringenden Nachweise bezüglich Ersatzinvestitionsvolumen und eingesetzter Instandhaltungsmittel auferlegt sind. Nebenpflichten sind insbesondere die auferlegten Berichtspflichten, die allerdings im Hinblick auf ihre Auswirkungen ebenfalls gravierende Bedeutung haben. Ihre Verletzung wird dementsprechend ebenfalls als sanktionswürdig gewertet.

## § 8

### Absatz 1 und 2

Die Vorschrift beinhaltet die Grundregel, wonach der Bund seinen jährlichen Zuschussbetrag ganz oder teilweise zurückfordern soll, wenn eine Verletzung der Pflichten aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung vorliegt. Im Regelfall wird der Bund bei einer Pflichtverletzung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes nach Maßgabe der Absätze 2-5 zurückfordern. Das „Soll“-Ermessen vermittelt dem Bund jedoch die notwendige Flexibilität, um in atypischen Sonderfällen, in denen die Pflichtverletzung nicht von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu vertreten ist (z.B. Naturkatastrophen), auf seinen Rückforderungsanspruch verzichten zu können.

Neben den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes kann der Bund nach Absatz 2 auch die Deutsche Bahn AG bezüglich der Rückforderung in Anspruch nehmen. Dies ist deshalb geboten, weil auch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes im Konzernverbund der DB AG stehen und insofern der Gesamtkonzern eine Mitverantwortung für die Pflichterfüllung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes trägt.

### Absatz 3

Die Rückforderung bezieht sich auf die Bundesmittel, die gemäß § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 für das Jahr festgelegt worden, in dem die Pflichtverletzung stattgefunden hat. Da der entsprechende Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht sowie das Ergebnis der Überprüfung eigener Messfahrten des Bundes in der Regel erst nach Ablauf des Jahres vorliegen werden, wird sich immer erst im Folgejahr die Pflichtverletzung des vorangegangenen Jahres durch die vorgelegten Daten feststellen lassen.

### Absatz 4

Die Vorschrift regelt die Höhe der Rückforderung. Sie nimmt hierbei als Orientierungspunkt das Maß der Pflichtverletzung, d. h. den Prozentsatz, um den eine Pflicht verletzt wird. Bei der Verfehlung mehrerer Ziele der Leistungs- und Finanzierungs-

vereinbarung wird die höchste Zielverfehlung als Maßstab für den Prozentsatz der Rückforderung gewählt.

#### Absatz 5

Die Rückforderung wird, sofern eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung besteht, durch Leistungsklage geltend gemacht. Da die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung in Form eines öffentlich-rechtlichen Vertrages geschlossen und nur hilfsweise durch einen Verwaltungsakt ersetzt wird, ist der Bund an das bei Verträgen geltende Instrumentarium zur Durchsetzung vertraglicher Rechte und Pflichten gebunden und kann sich nicht auf die Ebene des Subordinationsverhältnisses in Form des Erlasses eines Verwaltungsaktes zurückbegeben. Die Rückforderung wird durch Verwaltungsakt geltend gemacht, sofern keine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung besteht.

Die ausdrückliche Regelung einer Zulässigkeit einer Aufrechnung mit aktuellen Zuschüssen des Bundes dient der Behebung von Rechtsunsicherheiten in diesem Bereich.

#### Absatz 6

Die Regelung begrenzt die Ansprüche des Bundes auf die in § 8 genannten.

### § 9

#### Absatz 1

Die Vorschrift regelt den Fall, dass Berichtspflichten nach § 6 verletzt werden. Hier soll die Möglichkeit einer Nachfristsetzung gegeben werden. Lassen allerdings die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes in von ihnen zu vertretender Weise diese Nachfrist erfolglos verstreichen, sind ebenfalls Bundesmittel im festgelegten Umfang (2 %) zurückzufordern. Da die Erfüllung der Berichtspflichten Voraussetzung für die Bewertung der Erfüllung der sonstigen Hauptpflichten nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder des sie ersetzenden Verwaltungsaktes sind, bedarf es auch nach erfolgloser Nachfristsetzung der Möglichkeit, die Berichtspflicht effektiv durchzusetzen. Daher ist der Bund ab diesem Zeitpunkt bei einer wesentlichen und von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zu vertretenden Verletzung von Berichtspflichten berechtigt, jegliche weiteren Zahlungen auf der Grundlage der

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder des sie ersetzenden Verwaltungsaktes einzustellen. Ob eine Verletzung „wesentlich“ ist, beurteilt sich danach, inwieweit eine Berichtspflichtverletzung dem Bund die Bewertung der Erfüllung der sonstigen Hauptpflichten nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung erschwert oder unmöglich macht.

Absatz 2

Die Regelung entspricht § 8 Abs. 5.

## § 10

Sollte der Fall eintreten, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes trotz der erheblichen Sanktionsbewehrung ihrer Verpflichtung zur Erhaltung der Schienenwege entsprechend den Festlegungen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder des sie ersetzenden Verwaltungsaktes wiederholt nicht nachkommen, bedarf es einer Beendigung der Sicherungsübertragung nach dem Bundeseisenbahnenstrukturgesetz. Die Pflichtverletzung muss von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zu vertreten sein. Damit sind Fälle höherer Gewalt (z.B. Naturkatastrophen) ausgeschlossen. Der Bund muss bei wiederholten Pflichtverletzungen aufgrund seiner verfassungsrechtlichen Verpflichtung nach Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes die Möglichkeit haben, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes aus dem DB-Konzern herauszulösen und selbst zu steuern oder sonstige Wege für ein Management der Schienenwege zu finden. Deshalb räumt der § 10 die Möglichkeit ein, dass der Bund bei wiederholter Pflichtverletzung, d. h. mindestens zweimaliger Pflichtverletzung im Zeitraum der Geltung einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung, Klage auf Feststellung dieser Pflichtverletzung erheben kann. Ob dies geboten ist, entscheidet der Bund aufgrund einer Bewertung der Pflichtverletzung; d.h. bei ganz unwesentlichen Verfehlungen der Qualitätsziele der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung kann er von einer Klage absehen. Das feststellende Urteil beendet nach seiner Rechtskraft die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder den sie ersetzenden Verwaltungsakt. Nach § 6 des Bundeseisenbahnenstrukturgesetzes entfällt damit zugleich die Sicherungsübertragung zwischen Bund und DB AG bezüglich der Gesellschaftsanteile an den Eisen-

bahninfrastrukturunternehmen des Bundes. Diese Anteile stehen damit dann im uneingeschränkten Eigentum des Bundes.

Bis zur Rechtskraft des die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung beendenden Feststellungsurteiles gilt der bestehende Zustand fort, d.h. Bund und Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes haben ihre gegenseitigen Verpflichtungen aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zu erfüllen. Nur so kann im Zeitraum zwischen Erhebung der Klage und Rechtskraft des Urteils der Weiterbetrieb der Schienenwege gesichert werden und der Bund seiner Verpflichtung aus Art. 87 e Abs. 4 des Grundgesetzes nachkommen.

## **§ 11**

Im Fall der wiederholten Pflichtverletzung nach § 10 hat der Bund ein Interesse daran, dass die Schienenwege in den Zustand gebracht werden, in dem sie sich nach den Festlegungen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder des diesen ersetzenden Verwaltungsaktes befinden sollten. Für die Kosten der Herstellung dieses Zustandes hat die DB AG aufzukommen, weil die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes im Konzernverbund der DB AG stehen und insofern der Gesamtkonzern eine Mitverantwortung für die Pflichterfüllung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes trägt. Der Schadensersatz wird durch Leistungsklage oder Verwaltungsakt geltend gemacht (vgl. Ausführungen zu § 8 Abs. 5).

## **§ 12**

Die Regelung entspricht § 1 des bislang geltenden Bundesschienenwegebautbaugesetzes (BSchwAG (alt)).

### **§ 13**

Die Regelung entspricht § 2 Abs. 1 BSchwAG (alt). Die Regelung des § 2 Abs. 2 BSchwAG (alt) wurde nicht erneut in das Gesetz aufgenommen, da es hierzu keine Regelungsnotwendigkeit mehr gibt.

### **§ 14**

Die Regelung entspricht § 3 BSchwAG (alt.)

### **§ 15**

Die Regelung entspricht § 4 Abs. 1 BSchwAG (alt). Nicht übernommen wurde der Verweis auf das Gesetz zur Förderung der Stabilität und des Wachstums der Wirtschaft in § 4 Abs. 2 BSchwAG (alt), da im Bundesschienenwegegesetz bereits Regelungen zur Investitionsplanung getroffen sind.

### **§ 16**

Die Regelung entspricht § 5 Abs. 1 BSchwAG (alt). Für die bisherige Regelung des § 5 Abs. 2 BSchwAG (alt), der Sonderregelungen für die Erstellung eines ersten Bedarfsplans vorsah, besteht kein Regelungsbedarf mehr.

### **§ 17**

Die Regelung entspricht § 6 BSchwAG (alt).

## § 18

Die Regelung entspricht § 7 BSchwAG (alt), wonach der Bund einen Schienenwegeausbaubericht jährlich vorlegt.

## § 19

Die Regelung entspricht § 8 Abs. 1 BSchwAG (alt) mit folgender Modifikation:

Während § 8 Abs. 1 BSchwAG (alt) ausdrücklich die Finanzierung von Investitionen vorsah, ist nunmehr die Finanzierung aller Maßnahmen zum Ausbau der Schienenwege vorgesehen. In der Vergangenheit waren nicht aktivierungsfähige Aufwandstatbestände durch den Bund nicht finanzierungsfähig und mussten daher von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes getragen werden. Hierzu gehören z.B. bei Ausbaumaßnahmen die Kosten für erforderliche Abriss- und Entsorgungsmaßnahmen. Nunmehr soll, ähnlich wie nach anderen Fördergesetzen (z. B. GVFG), eine umfassende Förderung stattfinden, bei der gleichwohl der weit überwiegende investive Charakter der Förderung beibehalten werden muss. Die vorgesehene Ausweitung der Förderung entspricht dem Interesse des Bundes an der Realisierung von Bedarfsplanvorhaben. Da bislang vielfach bei Vorhaben des Bedarfsplans selbst ein sehr geringer Eigenanteil der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes eine Bereitschaft zur Realisierung der Vorhaben des Bedarfsplans verhindert hat, müssen diese nach der neuen Regelung keinen Eigenanteil mehr erbringen. Etwas anderes gilt nach Satz 2 dann, wenn der Ausbau eines Schienenweges auf Antrag eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens des Bundes in den Bedarfsplan aufgenommen wurde und diese Maßnahme im wirtschaftlichen Interesse dieses Unternehmens liegt. In diesem Falle kann in der Finanzierungsvereinbarung nach § 20 eine Kostenbeteiligung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens des Bundes vorgesehen werden.

Im Übrigen bleibt es bei den bisherigen Zuwendungsfähigkeitskriterien. D. h. nach § 7 BHO gilt der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit bei der Realisierung

von Vorhaben. Im Übrigen sind auch nur die Maßnahmen zuwendungsfähig, die zu den Verkehrsanlagen im Sinne des Gesetzes gehören. D. h. weiterhin nicht gefördert werden etwa kommerzielle Einrichtungen in den Bahnhöfen (Hotel, Restaurant, Buchhandlung u. ä.). Ebenfalls nicht gefördert werden Ausstattungsvarianten, die die DB AG bei den Verkehrsanlagen unter Überschreitung der Regelsätze des Eisenbahn-Bundesamtes aus eigenwirtschaftlichen Gründen wählt. Hier sind insbesondere besonders aufwendige und teure Boden- und Wandbeläge sowie Beleuchtungsanlagen zu nennen. Auch schließt diese neue Regelung nicht aus, dass der Bund zur Gewährleistung eines wirtschaftlichen und sparsamen Verhaltens der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes in Teilbereichen lediglich Pauschalen finanziert. Dies gilt vor allen Dingen im Bereich der Planungskosten, die zu einem erheblichen Anteil im DB-Konzern selbst anfallen und die im Hinblick auf die Angemessenheit durch den Bund kaum kontrolliert werden können.

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes sind öffentliche Auftraggeber im Sinne des § 98 Nr. 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen.

elektronische Vorab-Fassung\*

## § 20

§ 20 regelt den Abschluss, die Durchführung und die Abwicklung (z.B. Aufrechnungsmöglichkeiten des Bundes) von Finanzierungsvereinbarungen für Maßnahmen des Ausbaus, die im Gegensatz zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung weiterhin auf einzelne Maßnahmen bezogen durchgeführt werden sollen. Die Kontrolle der Verwendung der bereitgestellten Bundesmittel erfolgt hierbei entsprechend dem bisherigen Instrumentarium, wobei der Kontrollmechanismus zugunsten des Bundes verbessert wird. Dabei kann der Bund auch mit Ansprüchen aus von den EIU nicht eingehaltenen Finanzierungsvereinbarungen zum Ausbau gegen Ansprüche der EIU aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung aufrechnen (Absatz 5).

### Absatz 1

Die Regelung entspricht im Wesentlichen dem § 9 Satz 1 des BSchwAG (alt). Der bisherigen Regelung nach § 9 Satz 2 und 3, wonach eine Nachkalkulation der Vereinbarung erfolgen konnte, bedarf es heute nicht mehr. Denn diese Regelung bezweckte ausschließlich die Nachkalkulation im Hinblick auf die Frage der Finanzierungsart (zinsloses Darlehen oder Baukostenzuschuss). Das vorliegende Gesetz geht ohne Einschränkung von einer Finanzierung durch Baukostenzuschüsse des Bundes aus. Dies entspricht der bisherigen Handhabung, die auf der Erkenntnis fußt, dass eine Realisierung von Vorhaben des Bedarfsplans durch die Finanzierung mit zinslosen Darlehen des Bundes nicht möglich ist. Denn betriebswirtschaftlich sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ausweislich der vorliegenden Jahresabschlüsse nicht in der Lage, bei solchen Maßnahmen die Abschreibung zu erwirtschaften.

### Absatz 2

In Absatz 2 wird geregelt, welche wesentlichen Eckpunkte eine Finanzierungsvereinbarung enthalten muss. Auch diese Regelung entspricht der bisherigen Praxis, mit dem Zusatz, dass der Zeitplan für die Realisierung der Vorhaben verbindlich ist. D. h. die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes haben nicht nur das Recht, eine Maßnahme zu realisieren, sondern auch die Pflicht hierzu.

### Absatz 3

Bisher treten in der Realisierung der Maßnahmen des Bedarfsplan häufig Verzögerungen ein, die dazu führen, dass die geplanten Effekte später als geplant ergebniswirksam werden und Bundesmittel in den Finanzierungsvereinbarungen unproduktiv – da später als geplant benötigt – gebunden werden und dann für neue Investitionen in den auf das Jahr der Minderinanspruchnahme folgenden Haushaltsjahren nicht zur Verfügung stehen. Durch die Regelung wird erreicht, dass die objektiven Verzögerungsursachen (z. B. bei der Schaffung von Baurecht) besser als bisher in den Ablaufplanungen berücksichtigt werden und die subjektiven Ursachen (z. B. hinsichtlich der Dauer der Genehmigungsprozesse im Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und im Konzern) möglichst beseitigt werden. Die für den Fall, dass die Verzögerung von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zu vertreten ist, vorgesehene Zahlung soll die Anstrengungen dieser Unternehmen stimulieren, derartige Rückstände nicht eintreten zu lassen.

### Absatz 4

Die Regelung resultiert insbesondere aus den Erfahrungen der vergangenen Jahre. In der zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes geschlossenen Rahmenfinanzierungsvereinbarung (Allgemeine Regeln für den Abschluss und die Durchführung von Finanzierungsvereinbarungen) ist geregelt, dass insbesondere in den Fällen, in denen mit Bauarbeiten begonnen wird, ohne dass hierzu die Zustimmung des Bundes vorliegt, und in denen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes Planungsänderungen vorgenommen haben, ohne die Zustimmung des Bundes vorher einzuholen, die Zuwendungsfähigkeit der betreffenden Teilmaßnahmen verwirkt ist. Das heißt, die betreffenden Teilmaßnahmen müssen, obwohl sie dem Grunde nach finanzierungsfähig sind, mit Eigenmitteln der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes finanziert werden. Der neuen Regelung liegt die Überlegung zugrunde, dass der Verfahrensverstoß nicht zum Verlust der Finanzierung der betreffenden Teilmaßnahme durch den Bund führt. Angesichts der Notwendigkeit, das abgestimmte Procedere einzuhalten, kann der Verstoß allerdings nicht ohne Sanktion bleiben. Diese soll in angemessener Form, z. B. als Anteil v. H. des vom Verfahrensverstoß betroffenen Volumens an Bundesmitteln, der ab einer bestimmten Höhe absolut begrenzt ist, geschehen.

#### Absatz 5

Eine Aufrechnung mit Zahlungsansprüchen des Bundes ist zulässig.

#### Absatz 6

Die Zuständigkeitsregelung ersetzt die bisherige Regelung in § 3 Abs. 1 Nr. 6 des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes.

### § 21

#### Absatz 1

Die Regelung greift die bisherige Regelung des § 8 Abs. 2 BSchwAG (alt) auf und soll gewährleisten, dass von den Mitteln, die der Bund sowohl im Rahmen der Erhaltung als auch im Rahmen des Ausbaus der Schienenwege zur Verfügung stellt, 20 v. H. Maßnahmen des Nahverkehrs zugute kommen. Inhaltlich stellt dies keine Neuregelung dar. Nach bisherigen Erkenntnissen kann davon ausgegangen werden, dass 15 v. H. der Bundesmittel im Rahmen der Vorhaben des Bedarfsplans sowie im Rahmen der bisherigen Ersatzinvestitionen, heute Erhaltungsmaßnahmen, ebenfalls dem Nahverkehr zugute kommen. Dies bedeutet, dass die bisherige Praxis, wonach 5 v. H. der Bundesmittel für speziell definierte Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen des Nahverkehrs eingesetzt werden, beibehalten werden kann.

#### Absatz 2

In Anknüpfung an die bisherige Regelung wird klargestellt, dass die Finanzierung nach § 11 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (z.B. Bau von S-Bahn-Strecken) ebenso wie Investitionsförderungen durch andere Gebietskörperschaften oder Dritte von diesem Gesetz nicht erfasst werden. Gleichzeitig stellt diese Regelung jedoch - wie bisher - klar, dass eine Finanzierungsförderung durch Dritte zugunsten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ausdrücklich zulässig ist.

## § 22

Diese Bestimmung übernimmt die bisherige Regelung des § 9a BSchwAG (alt). Sie wird im Hinblick auf die Förderung nach neuem Recht allerdings auf Maßnahmen des Ausbaus von Schienenwegen begrenzt. Dies begründet sich damit, dass im Rahmen der Erhaltung der Schienenwege keine Einzelmaßnahmen bezogene Förderung des Bundes erfolgt, somit auch im Einzelfall nicht feststeht, ob die gerade abgegebene oder stillgelegte Strecke durch den Bund konkret unter der Geltung dieses Gesetzes gefördert wurde. Im Übrigen regeln sich die Pflichten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes im Hinblick auf die Erhaltung der Schienenwege abschließend in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder in dem an ihre Stelle tretenden Verwaltungsakt.

Für Maßnahmen, die unter der Geltung des bisherigen Bundesschienenwegeausbaugesetzes gefördert wurden, sieht Absatz 5 eine Weitergeltung der bisherigen Regelungen vor. In diesem Zusammenhang bedurfte auch der Fall der Finanzierung mit zinslosen Darlehen einer speziellen Regelung.

## § 23

Die Vorschrift enthält notwendige Übergangsregelungen. Satz 1 dient der Klarstellung, dass Bedarfsplanvorhaben, für die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes bereits eine Finanzierungsvereinbarung besteht, unverändert fortgeführt werden. Nach Satz 2 gelten im Regelfall bestehende Vereinbarungen für die Erhaltung der Schienenwege nach Beginn der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder des sie ersetzenden Verwaltungsaktes weiter. In der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder im sie ersetzenden Verwaltungsakt kann jedoch das Außerkrafttreten bestehender Vereinbarungen geregelt werden.

### **Anlage zu § 12 Abs. 1**

Mit der Regelung wird erreicht, dass der bestehende Bedarfsplan trotz Aufhebung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes weiterhin gültig bleibt.

## Artikel 4

### Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

#### Nummer 1 Buchstabe a (§ 2 Abs. 3c Nr. 4)

Die Ergänzungen dienen der Lösung von Zuordnungsproblemen, die sich in der bisherigen Anwendungspraxis ergeben haben. Die Aufzählung der Rangiergleise stellt klar, dass Gleise, die keine Streckengleise sind, nicht nur dem Abstellen, sondern auch dem Rangieren dienen können. Damit werden die praktischen Schwierigkeiten, inwieweit das Rangieren von Zügen und das Befahren von Abstellgleisen zur Bedienung eines Gleisanschlusses noch Bestandteil einer Zufahrt ist oder die Nutzung einer Serviceeinrichtung, behoben.

#### Nummer 1 Buchstabe b (§2 Abs. 3c Nr. 8 und 9)

Die Aufzählung der Abfertigungs- und Verladeeinrichtungen stellt klar, dass auch einzelne Laderampen, Ladestraßen und sonstige Abfertigungseinrichtungen zu den Serviceeinrichtungen zählen. Die Auslegungsschwierigkeiten, ob diese Einrichtungen als Güterterminal i.S. der Nr. 3 gewertet werden können, sind damit behoben.

#### Nummer 2 (§ 5b)

Die Vorschrift entspricht § 71 des Energiewirtschaftsgesetzes und trägt dem Bedürfnis der beauftragten Unternehmen auf Schutz von Geschäftsgeheimnissen ebenso Rechnung wie dem Interesse der Eisenbahnaufsichtsbehörde an schneller Erkennbarkeit der Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse. Eisenbahnaufsichtsbehörden des Bundes sind sowohl das Eisenbahn-Bundesamt als auch die Bundesnetzagentur.

### **Nummer 3 (§ 9 Abs. 1 e Satz 1)**

Die Vorschrift überträgt diese derzeit für die Aufsichtsbehörde bestehende Zuständigkeit einheitlich auf die Regulierungsbehörde. Damit entfallen mögliche Schnittstellen in wettbewerblichen Regulierungstatbeständen.

### **Nummer 4 Buchstabe a aa (§ 9a Abs. 1 Nr. 5)**

Auch diese Aufgabe wird der Regulierungsbehörde übertragen. Die Regulierungsbehörde soll aktiv von Seiten des im Unternehmen für die Entflechtung Beauftragten über die Änderung der unternehmensinternen Regelungen unterrichtet werden, um rechtzeitig notwendige Maßnahmen ergreifen zu können, um nicht nur auf den jährlichen Bericht des Beauftragten angewiesen zu sein.

### **Nummer 4 Buchstabe a bb (§ 9a Abs. 1 Nr. 6 und 7)**

Durch die Einfügung einer ausdrücklichen Pflicht zur teilweisen informationellen Entflechtung sollen Informationsströme unterbrochen werden, die den verbundenen Eisenbahnverkehrsunternehmen Einflussmöglichkeiten gegenüber dem Betreiber der Schienenwege und Informationsvorteile gegenüber nicht verbundenen Eisenbahnverkehrsunternehmen verschaffen würden.

Die Gefahr des Verlustes der Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege gegenüber konzerneigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen durch Informationsvorsprünge mit der Folge der Benachteiligung externer Eisenbahnverkehrsunternehmen droht insbesondere in folgenden praktischen Konstellationen, die mit dieser Vorschrift unterbunden werden sollen:

#### **a) Betriebszentralen**

In den Betriebszentralen werden täglich Hunderte von Einzelfallentscheidungen über Trassenvergabe und Prioritäten von Zügen getroffen. Sitzen in einem Großraumbüro Mitarbeiter des Betreibers der Schienenwege (der Disponent, der die Entscheidungen trifft, und der Netzkoordinator, der die Letztentscheidungsbefugnis innerhalb der

Betriebszentrale hat) mit Mitarbeitern der Eisenbahnverkehrsunternehmen des gleichen Konzerns zusammen, kann diese Praxis zwar Vorteile für die reibungslose Abwicklung des Verkehrs mit sich bringen. Ebenso kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass in einer solchen Konstellation die Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege gegenüber dem mit ihm verbundenen Unternehmen beeinträchtigt ist. Daher ist auch nicht konzerneigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen der Zugang zu den Betriebszentralen zu den gleichen Bedingungen zu gewähren.

#### b) Verbindung der Konzernunternehmen durch EDV

Sind die einzelnen Unternehmen eines Konzerns durch ein spezielles EDV-System untereinander verbunden und können sie dadurch Daten der verbundenen Unternehmen jederzeit abrufen, ist zu befürchten, dass auch Daten übertragen werden, die die Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege bei Entscheidungen in den Bereichen Zuteilung von Trassen und Entgelte beeinträchtigen. Die technische Verwirklichung dieser sog. „Chinese Walls“ wird dabei den Unternehmen überlassen.

#### c) Konzerninterne Fahrplankonferenzen

Ein Verstoß gegen die informationelle Entflechtung wäre es auch, vor der Einbeziehung von nicht verbundenen Eisenbahnverkehrsunternehmen in die Fahrplangestaltung zunächst Fahrplankonferenzen mit den verbundenen Verkehrsunternehmen durchzuführen. Das gleiche gilt für Vorabinformationen über so genannte Angebotstrassen.

### **Nummer 4 Buchstabe b ( § 9a Abs. 5 )**

Diese Aufgabe wird ebenfalls der Regulierungsbehörde übertragen.

### **Nummer 5 Buchstabe a ( § 14 Abs. 1 Satz 1 )**

Die eisenbahnrechtlichen Verhaltenspflichten waren bislang auf ein reines Diskriminierungsverbot beschränkt. Das wird mit zunehmender Belebung des Wettbewerbs den Gefahren nicht mehr gerecht, die von der Beherrschung einer Eisenbahninfrastruktur ausgehen. Hier können Verhaltensweisen zunehmend an Bedeutung gewinnen, die auf eine Behinderung aller Zugangsnachfrager gerichtet sind. Auch diese

Verhaltensweisen finden ihre Grundlage in den besonderen Eigenschaften der Eisenbahninfrastruktur, die in weiten Teilen – jedenfalls im Bereich der Schienenwege – durch Merkmale eines natürlichen Monopols gekennzeichnet ist. Diese Verhaltensweisen müssen daher durch Maßnahmen der eisenbahnrechtlichen Infrastrukturzugangsregulierung unterbunden werden können. Ob ein Missbrauch vorliegt, kann dabei grundsätzlich nach den Kriterien bestimmt werden, die für diese Beurteilung im allgemeinen Wettbewerbsrecht und in anderen Netzwirtschaften entwickelt wurden. Wie bereits hinsichtlich des bisher geltenden Diskriminierungsverbotes in der Rechtsprechung anerkannt, findet das GWB daneben Anwendung, vgl. auch § 14b Abs. 2 Satz 1 AEG.

#### **Nummer 5 Buchstabe b ( § 14 Abs. 1 Satz 4)**

Die bisherige Legalausnahme war zu weit formuliert und bot - anders als § 2 Abs. 3b nahe legt - die Möglichkeit zu einer weit reichenden Beschränkung des Zugangsanspruchs nach Satz 1 auch auf Serviceeinrichtungen, die mit dem Ausnahmecharakter der Vorschrift nicht mehr vereinbar wäre (z.B. Wartungseinrichtungen eines Güterverkehrsunternehmens). Die jetzige Fassung stellt klar, dass nur diejenigen Eisenbahninfrastrukturen in Frage kommen, die explizit in Satz 4 genannt sind.

#### **Nummer 5 Buchstabe c und d ( § 14 Abs. 1 Satz 5 und 7)**

Die Beurteilung, ob eine Freistellung von der Zugangsverpflichtung eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs zur Folge hat, ist eine regulatorische Frage. Es ist daher konsequent, die entsprechende Freistellungsbefugnis der Regulierungsbehörde zu übertragen.

#### **Nummer 6 ( § 14 b Abs. 1a)**

Der Aufgabenkatalog der Regulierungsbehörde wird um die Zuständigkeiten in §§ 8, 9 und 9a erweitert.

### **Nummer 7 Buchstabe a (§ 14c Abs. 1)**

Nachdem der Regulierungsbehörde die Aufgabe übertragen wurde, die Einhaltung der Vorschriften der §§ 8, 9 und 9a zu überwachen, sind ihre Befugnisse auch entsprechend zu erweitern.

In den Anwendungsbereich der Vorschrift waren die nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit einzubeziehen. Um beurteilen zu können, ob es sich tatsächlich um ein solches handelt und damit die Ausnahmen des § 14 Abs. 1 Sätze 4 und 5 vorliegen (eigener Güterverkehr, nicht vernetzte Schienenwege), benötigt die Regulierungsbehörde Auskünfte und Nachweise dieser Unternehmen.

Ebenso muss die Einhaltung der Verpflichtung der Eisenbahnverkehrsunternehmen aus § 14 Abs. 6 AEG, nach der jede Nutzung einer vorherigen Anmeldung beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen bedarf, überwacht werden. In der Vergangenheit war zu beobachten, dass einzelne Zugangsberechtigte z.B. die Nutzung von Personenbahnhöfen nicht angemeldet haben. Den Betreibern von Personenbahnhöfen und anderen Serviceeinrichtungen drohen dadurch Einnahmeausfälle. Um dies zu verhindern, muss die Regulierungsbehörde in Einzelfällen auch gegenüber den Zugangsberechtigten die Einhaltung der ihnen obliegenden Pflichten durchsetzen können.

### **Nummer 7 Buchstabe b (§ 14c Abs. 2 und 3)**

Diese Eingriffsmöglichkeiten müssen der Regulierungsbehörde auch gegenüber nichtöffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen zustehen, damit sie überprüfen kann, ob ein öffentliches oder ein nichtöffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorliegt.

### **Nummer 7 Buchstabe c (§ 14c Abs. 2)**

Erfahrungen der anderen Regulierungsbereiche haben gezeigt, dass die Regulierungsbehörde, damit sie ihre gesetzliche Aufgabe erfüllen kann, mit den entsprechenden Befugnissen ausgestattet sein muss. Dazu gehört auch die Möglichkeit, den Infrastrukturunternehmen Datenformate verpflichtend vorgeben zu können. Die Re-

gelung ist an die Regulierung im Energiebereich angelehnt (§ 29 Verordnung über die Entgelte für den Zugang zu Elektrizitätsversorgungsnetzen).

#### **Nummer 8 Buchstabe a (§ 14e Abs. 1)**

Die bislang vorgesehenen Fristen für die Überprüfung beabsichtigter Neufassungen oder Änderungen von Nutzungsbedingungen sowie für die Einführung oder Änderung von Entgelten sollen verlängert werden. Dies gilt vor allem, da hier oftmals umfangreiche und komplexe Regelungen überprüft werden müssen, die insbesondere umfassende und detaillierte Kostenprüfungen erforderlich machen. Es gilt aber auch für die Entscheidung über den Abschluss eines Rahmenvertrages, der im Gesamtkontext der hiervon betroffenen Strecken überprüft werden muss. Die Änderungen in den Nummern 3 und 4 lehnen sich dabei an die Frist an, die in Art. 30 Abs. 5 Abs. 1 der Richtlinie 2001/14/EG für Beschwerdeverfahren vorgesehen ist.

#### **Nummer 8 Buchstabe b (§ 14e Abs. 3)**

Es wird klargestellt, dass auch im Falle einer Mitteilung nach § 14d Satz 1 Nr. 6 AEG die Regulierungsbehörde nicht darauf beschränkt ist, das Inkrafttreten einzelner Regelungen in Nutzungsbedingungen oder einzelner Entgeltregelungen zu verhindern. Vielmehr erfordert gerade die Gefahr, dass in einem solchen Fall unvollständige Regelungen in Kraft treten würden, eine Möglichkeit der Regulierungsbehörde, schon im Verfahren nach § 14e AEG konkrete Vorgaben für die Änderung oder Neufassung der Nutzungsbedingungen oder Entgelte zu machen. Hierdurch wird auch die nötige Konsistenz zu § 14f Abs. 1 Satz 2 AEG hergestellt.

#### **Nummer 9 (§ 14f Abs. 3)**

Die Neuformulierung dient der Klarstellung der zeitlichen Abläufe. Darüber hinaus soll die Regulierungsbehörde parallel zur Befugnis der Vertragsgestaltung nach der Beanstandung von Entgelten selbst die Möglichkeit zur Festlegung der Entgelte haben, um den Zugangsberechtigten möglichst rasch Planungs- und Rechtssicherheit zu ermöglichen.

#### **Nummer 10 Buchstaben a und b (§ 18e)**

Durch die Aufhebung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes bedingte redaktionelle Folgeänderungen.

#### **Nummer 11 Buchstabe a ( § 26 Abs. 1 Nr. 6)**

Die Erweiterung der eisenbahnrechtlichen Zugangsverpflichtung um ein Missbrauchsverbot in § 14 macht eine Folgeänderung erforderlich, um die notwendige Ermächtigungsgrundlage für eine verordnungsrechtliche Ausgestaltung auch dieses Verbotes sicherzustellen.

#### **Nummer 11 Buchstabe b (§ 26 Abs. 4 Nr. 1)**

Durch die Aufhebung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes bedingte redaktionelle Folgeänderung.

#### **Nummer 12 Buchstaben a und b (§ 36)**

Die Vorschrift entspricht den Regelungen in § 44 Abs. 3 Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen und in § 62 Abs. 2 Energiewirtschaftsgesetz.

#### **Nummer 13 (§ 37)**

Die gesetzliche Anordnung des Sofortvollzuges wird der Bedeutung der Entflechtungsvorschriften gerecht. Die mit den Vorschriften der §§ 9 und 9a AEG bezweckte Neutralität der Unternehmen und das Vertrauen der Nutzer in diese Neutralität ist eine wichtige Voraussetzung für mehr Verkehr auf der Schiene und einen funktionierenden Wettbewerb. Maßnahmen im Bereich der Entflechtung sollen daher ebenso wie regulatorische Maßnahmen bereits gesetzlich sofort vollziehbar sein.

## Artikel 5

### Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes

#### Nummer 1

Die in § 3 Abs. 1 Nr. 6 enthaltene Aufgabenzuweisung an das Eisenbahn-Bundesamt ist jetzt in § 20 Abs. 6 des Bundesschienenwegegesetzes enthalten.

#### Nummer 2

Die Regelung in § 4 Abs. 7 ist durch Zeitablauf gegenstandslos geworden.

#### Nummer 3

#### § 5

Die Einrichtung von Beschlusskammern hat sich in den anderen regulierten Netzwirtschaften bewährt. Der § 5 ist § 132 TKG und § 59 EnWG nachempfunden. Durch die Beschränkung auf Fälle, von denen erhebliche Auswirkungen auf den Wettbewerb ausgehen können, wird sichergestellt, dass es nur dort zu Beschlusskammerverfahren kommt, wo eine über das normale Verwaltungsverfahren hinausgehende verfahrensmäßige Richtigkeitsgewähr geboten ist. Die enumerative Aufzählung trägt dem Umstand Rechnung, dass Beschlusskammerverfahren aufgrund der besonderen Ausgestaltung nicht in Betracht kommen, wenn innerhalb besonders kurzer Frist entschieden werden muss (vgl. § 14e Abs. 1 Nr. 1 AEG), und dient der Rechtssicherheit. Die Einführung von Beschlusskammerverfahren hat zur Folge, dass bei Entscheidungen, die von diesen Spruchkörpern gefällt werden, ein Vorverfahren nicht mehr erforderlich ist. Absatz 5 schließt daher eine solche Nachprüfung aus (§ 68 Abs. 1 Satz 2 VwVfG). Dies entspricht der Rechtslage im Telekommunikationsrecht (§ 137 Abs. 2 TKG).

## **§ 6**

Die Regelung ist § 125 TKG und § 64 EnWG nachempfunden. Der Regulierungsbehörde ist bereits im Telekommunikationsrecht und im Energiewirtschaftsrecht mit gleichlautender Bestimmung die Möglichkeit eingeräumt, zur Vorbereitung ihrer Entscheidungen auf wissenschaftliche Beratung zurückzugreifen. Damit erkennt der Gesetzgeber das besondere Bedürfnis nach wissenschaftlicher Beratung bei der Regulierungstätigkeit an. Die Vorschrift soll diese Möglichkeit nunmehr auch für die Aufsicht über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur eröffnen. Das Heranziehen wissenschaftlicher Kompetenz dient einer verbesserten Effizienz und Flexibilität von Entscheidungsprozessen.

### **Artikel 6**

#### **Änderung des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes**

Durch die Aufhebung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes bedingte redaktionelle Folgeänderung.

### **Artikel 7**

#### **Änderung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung**

### **Nummer 1**

Folgeänderung zur Änderung des § 14 Abs. 1 Satz 1 AEG.

## **Nummer 2**

Folgeänderung zur Änderung des § 14e Abs. 1 Nr. 4 AEG.

## **Nummer 3**

Durch die Aufhebung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes bedingte redaktionelle Folgeänderung.

### **Artikel 8**

#### **Aufhebung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes**

Da die Regelungen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes in das Bundeseisenbahnschienenwegegesetz integriert sind, kann das Bundesschienenwegeausbaugesetz aufgehoben werden.

### **Artikel 9**

#### **Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung**

Die in § 50 Abs. 1 Nr. 7 VwGO benannten Verfahren werden dem Bundesverwaltungsgericht zur erstinstanzlichen Entscheidung zugewiesen. Hierbei handelt es sich um eine Ausnahmeregelung. Damit wird die Grundaussage des Bundesverfassungsgerichts zu Art. 92, 95 GG (ehem. Art. 96 Abs. 1 GG) beachtet, nach der die Bundesgerichte innerhalb eines Instanzenzugs stehen und grundsätzlich als höchste Rechtsmittelgerichte innerhalb eines Gerichtszweigs gedacht sind (BVerfGE 8, 174 ff.).

Eine Klage, die den Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung über den Wertausgleich nach § 7 des Bundeseisenbahnenstrukturge-

setzes zum Gegenstand hat, bedarf aus Gründen des öffentlichen Interesses einer raschen endgültigen Klärung. Ein jahrelanger Rechtsstreit über den Wertausgleichsbetrag – gegebenenfalls mehrere Milliarden Euro – über mehrere Instanzen könnte die Deutsche Bahn AG in ihrer Fähigkeit, zuverlässige Bahnverbindungen auf der Eisenbahninfrastruktur des Bundes bereitzustellen, nachhaltig beeinträchtigen, wenn nicht sogar in ihrer wirtschaftlichen Existenz gefährden. Aufgrund der besonderen Bedeutung der Deutschen Bahn AG als Anbieter von Eisenbahnverkehrsleistungen wäre in diesem Fall zu besorgen, dass vorübergehend nicht mehr ein ausreichendes Verkehrsangebot auf dem Schienennetz des Bundes gewährleistet ist. Die Zuweisung der erstinstanzlichen Zuständigkeit für den Streit über den Wertausgleich an das Bundesverwaltungsgericht ist damit aufgrund seiner bundesweiten Bedeutung und der Notwendigkeit einer raschen endgültigen Klärung auch verfassungsrechtlich gerechtfertigt (vgl. BVerfGE 8, 174ff.).

Eine bundesweite Bedeutung haben auch Klagen, die einen Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach § 4 Abs. 3 des Bundesschienenwegegesetzes zum Gegenstand haben, sowie Streitigkeiten über die Geltung (vgl. § 6 Abs. 1 des Bundeseisenbahnstrukturgesetzes) oder die Pflicht zur Anpassung (vgl. § 4 Abs. 2 Satz 2 des Bundesschienenwegegesetzes) der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nach § 4 Abs. 1 des Bundesschienenwegegesetzes. Denn die betreffenden Bescheide und die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung enthalten Festlegungen zur Finanzierung und zu dem aufrechtzuerhaltenden Gesamtzustand der Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (vgl. insb. § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 und 5 des Bundesschienenwegegesetzes). Sie betreffen damit die Schienenwege, Bahnhöfe etc. im gesamten Bundesgebiet.

## **Artikel 10**

### **Inkrafttreten**

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.