

Gesetzentwurf

der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Entwurf eines Gesetzes zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes

A. Problem und Ziel

Teilweise Kapitalprivatisierung der Deutsche Bahn AG (DB AG).

B. Lösung

Gesetzentwurf auf der Grundlage des Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 24. November 2006 (BT-Drs. 16/3493).

C. Alternativen

Verzicht auf die Kapitalprivatisierung der DB AG.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Bund

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

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 ersten nach in Kraft treten dieses Gesetzes geschlossenen Vereinbarung soll 15 Jahre betragen. Darüber

hinaus finanziert der Bund Maßnahmen zum Ausbau der Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

2. Vollzugsaufwand

Dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und der Bundesnetzagentur (BNetzA) entstehen erhöhter Verwaltungsaufwand: dem BMVBS durch die Verhandlung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder den Erlass des sie ersetzenden Verwaltungsaktes, die Auswertung des Netzzustandsberichts und die Reaktion auf eventuelle Pflichtverletzungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen; dem EBA durch die Überwachung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung; der BNetzA durch die Überwachung der fortgeschriebenen Regelungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und der fortgeschriebenen Regelungen zur Unabhängigkeit öffentlicher Betreiber der Schienenwege.

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 zu treffenden Entscheidungen abhängen.

Soweit dem Bund Mehrausgaben sowie ein Mehrbedarf an Planstellen/Stellen entsteht, 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.

E. Sonstige Kosten

Das Gesetz bewirkt Kosten bei Betreibern der Schienenwege, die mit Eisenbahnverkehrsunternehmen verbunden sind und bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes. 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.

Artikel 4

Allgemeines Eisenbahngesetz

§ 9a Abs. 1 Nr. 7	Neue Pflicht zur Verwaltung und Verarbeitung von Informationen
Anzahl betroffene Unternehmen:	alle Betreiber der Schienenwege, die mit Eisenbahnverkehrsunternehmen verbunden sind (rd. 100)
Häufigkeit/Periodizität	einmal Einrichten des EDV-Systems
erwartete Mehrkosten (insgesamt):	320.000 € (pro Fall: 2 P x 5 Tag x 8 h x 40 €)
erwartete Kostenreduzierung:	keine

Artikel 3

Bundesschienenwegegesetz

§ 4	Verhandlung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und Überprüfung
Anzahl betroffene Unternehmen:	3
Häufigkeit/Periodizität	einmal für einen Zeitraum von 15 Jahren; nach einem Jahr Überprüfung
erwartete Mehrkosten insgesamt (pro Verhandlung):	160.000 € (10 P x 20 Tage x 8 h x 100 €)
erwartete Kostenreduzierung:	keine
§ 6	Aufstellung eines Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichtes
Anzahl betroffene Unternehmen:	3
Häufigkeit/Periodizität	jährlich
erwartete Mehrkosten insgesamt (pro Bericht):	80.000 € pro Jahr (25 P x 10 Tage x 8 h x 40 €)
erwartete Kostenreduzierung:	keine

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

F. Bürokratiekosten

Das Gesetz bewirkt durch sieben neue Informationspflichten und zwei erweiterte Informationspflichten bei Unternehmen Bürokratiekosten. Die Kosten können, soweit sie auf den Artikeln 3 bis 5 beruhen, insgesamt bis zu 37.000 € betragen.

Artikel 2

Bundeseisenbahnenstrukturgesetz

§ 2 Abs. 2	Neue Informationspflicht (formloser Antrag auf Genehmigung): Einholen der Zustimmung bei Ausübung der Stimmrechte in der HV oder GV
Anzahl betroffene Unternehmen:	DB AG
Häufigkeit/Periodizität	anlässlich seltener Entscheidungen der Hauptversammlung
erwartete Mehrkosten:	nicht bemessbar
erwartete Kostenreduzierung:	keine
§ 3	Neue Informationspflicht (formloser Antrag auf Genehmigung): Einholen der Zustimmung für bestimmte Maßnahmen
Anzahl betroffene Unternehmen:	DB AG
Häufigkeit/Periodizität	anlässlich seltener Entscheidungen der Hauptversammlung
erwartete Mehrkosten:	nicht bemessbar
erwartete Kostenreduzierung:	keine
§ 7 Abs. 2	Neue Informationspflicht (Unterlagen zur Verfügung stellen und Auskünfte erteilen): Festlegung der Höhe des Wertausgleichs
Anzahl betroffene Unternehmen:	4
Häufigkeit/Periodizität	einmal
erwartete Mehrkosten:	nicht bemessbar
erwartete Kostenreduzierung:	keine

Artikel 3
Bundesschienenwegegesetz

§ 6 Abs. 1 und 2	Neue Informationspflicht in Form einer Berichtspflicht: Vorlage des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichtes
Anzahl betroffene Unternehmen:	3
Häufigkeit/Periodizität	jährlich
erwartete Mehrkosten (insgesamt):	geschätzt 20.000 € pro Jahr (6 P x 10 Tage x 8 h x 40 €)
erwartete Kostenreduzierung:	keine
§ 6 Abs. 3	Neue Informationspflicht in Form einer Aufbewahrungspflicht
Anzahl betroffene Unternehmen:	3
Häufigkeit/Periodizität	jährlich (mit jedem Bericht neu beginnende Aufbewahrungspflicht)
erwartete Mehrkosten:	minimal (pro Bericht: weniger als 10 €)
erwartete Kostenreduzierung:	keine
§ 7 Abs. 1, 2	Neue Informationspflicht (Einsichtnahme in Unterlagen gestatten, Auskünfte erteilen und Nachweise erbringen).
Anzahl betroffene Unternehmen:	3
Häufigkeit/Periodizität	anlassbezogen (geschätzt rd. 100 Ersuchen pro Jahr)
erwartete Mehrkosten (insgesamt):	4000 € pro Jahr (pro Fall: 1 P x 1 h x 40 €)
erwartete Kostenreduzierung:	keine

Artikel 4
Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

§ 5b	Modifizierte Informationspflicht (Pflicht zur Kennzeichnung von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen und ggf. Vorlage bereinigter Unterlagen)
Anzahl betroffene Unternehmen:	alle Unternehmen, die nach AEG zur Vorlage von Informationen verpflichtet sind (rd. 1100)
Häufigkeit/Periodizität	anlassbezogen (geschätzt 200 pro Jahr)
erwartete Mehrkosten (insgesamt):	8000 € pro Jahr (pro Fall: 1 P x 1 h x 40 €)
erwartete Kostenreduzierung:	keine
§ 9a Abs. 1 Nr. 5	Neue Informationspflicht in Form einer

	Berichtspflicht (Pflicht zur Anzeige von Änderungen unternehmensinterner Regelungen)
Anzahl betroffene Unternehmen:	alle Betreiber der Schienenwege, die mit Eisenbahnverkehrsunternehmen verbunden sind (rd. 100)
Häufigkeit/Periodizität	anlassbezogen (geschätzt alle 2 Jahre)
erwartete Mehrkosten:	minimal (pro Anzeige: unter 5 €)
erwartete Kostenreduzierung:	keine

Artikel 5

Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes

§ 5 Abs. 5	Modifizierte Informationspflicht (Pflicht zur Kennzeichnung von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen)
Anzahl betroffene Unternehmen:	alle Beteiligten im Beschlusskammerverfahren (rd. 1100)
Häufigkeit/Periodizität	anlassbezogen (geschätzt 100 pro Jahr)
erwartete Mehrkosten (insgesamt):	4000 € pro Jahr (pro Fall: 1 P x 1 h x 40 €)
erwartete Kostenreduzierung:	keine

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 Bundes-schienenwegegesetz) und zum Bericht der Monopolkommission (§ 36 Abs. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz).

Entwurf eines Gesetzes zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes

Vom ...

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

Artikel 1

Gesetz über die teilweise Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (DBPrivG)

§ 1

Privatisierungserlaubnis

(1) An der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (Deutsche Bahn AG) können sich neben der Bundesrepublik Deutschland (Bund) Dritte beteiligen, wobei die Mehrheit der Anteile beim Bund verbleiben muss.

(2) In der Satzung der Deutschen Bahn AG ist zu bestimmen, dass die Abberufung von Aufsichtsratsmitgliedern, die von der Hauptversammlung gewählt worden sind, Beschlüsse über Satzungsänderungen mit Ausnahme der Änderung des Unternehmensgegenstandes sowie im Rahmen des aktienrechtlich Zulässigen Maßnahmen der Kapitalbeschaffung der einfachen Stimmenmehrheit und der einfachen Mehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals bedürfen.

(3) Vereinbarungen, nach denen sich der Bund gegenüber Dritten dazu verpflichtet, bei der Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Deutschen Bahn AG das Stimmrecht nicht oder in einem bestimmten Sinne auszuüben, sind unwirksam. Ein satzungsmä-

ßiges Recht, Mitglieder in den Aufsichtsrat zu entsenden, ist nur zulässig für Aktionäre, denen jederzeit eine Abberufung von Aufsichtsratsmitgliedern auf Grund einer eigenen Stimmenmehrheit in der Hauptversammlung der Deutschen Bahn AG möglich ist.

§ 2

Vollzug der Veräußerung

Das Bundesministerium der Finanzen bestimmt im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Umfang und Zeitfolge der Privatisierung.

Artikel 2

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

§ 1

Übertragung der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Mit Inkrafttreten dieses Gesetzes gehen sämtliche Anteile der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (Deutsche Bahn AG) an der DB Netz Aktiengesellschaft, der DB Station&Service Aktiengesellschaft und der DB Energie GmbH (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) auf die Bundesrepublik Deutschland (Bund) über. Die Übertragung dient der Sicherung der wirtschaftlichen Übernahme dieser Beteiligungen durch den Bund unter den Voraussetzungen der §§ 5 und 6 und dient damit der Erfüllung der Vorgaben des Bundesschienenwegegesetzes durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Sicherungsübertragung).

§ 2

Stimmrechtsvollmacht zugunsten der Deutschen Bahn AG

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erteilt im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen der Deutschen Bahn AG eine Vollmacht zur Ausübung der Stimmrechte in den Hauptversammlungen und Gesellschafterversammlungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

(2) Die Deutsche Bahn AG bedarf zur Ausübung der Stimmrechtsvollmacht in den Hauptversammlungen oder der Gesellschafterversammlung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen in folgenden Fällen der vorherigen Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen:

1. Änderungen der Satzung oder des Gesellschaftsvertrages,
2. Maßnahmen der Kapitalbeschaffung und Kapitalherabsetzung,
3. Abschluss, Änderung und Beendigung von Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträgen,
4. Auflösung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens,
5. Umwandlungen nach dem Umwandlungsgesetz und
6. Wahl und Abberufung von Mitgliedern des Aufsichtsrats.

Eine ohne Zustimmung erfolgte Ausübung der Stimmrechtsvollmacht führt zur Unwirksamkeit der Stimmabgabe.

(3) Zwischen der Deutschen Bahn AG und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen können Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge bestehen.

(4) Der Bund tritt für den Fall der Beendigung von Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträgen zwischen der Deutschen Bahn AG und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen Auszahlungsansprüche auf Grund von Gewinnverwendungsbeschlüssen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen an die Deutsche Bahn AG ab.

§ 3

Zustimmungspflichtige Maßnahmen

(1) Der vorherigen Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen bedürfen

1. die Verfügung über wesentliche Vermögensgegenstände der Eisenbahninfrastrukturunternehmen;
2. eine Schuldenaufnahme, die zu einer wesentlichen Veränderung des Verhältnisses zwischen Eigen- und Fremdkapital bei einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen führt und
3. Maßnahmen, durch die sich die Anzahl der Arbeitnehmer eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens oder die Anzahl der einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen zugewiesenen Beamten wesentlich erhöht und die wesentliche negative Auswirkungen auf die Finanz- und Ertragslage des Eisenbahninfrastrukturunternehmens haben.

(2) Ohne Zustimmung vorgenommene Rechtsgeschäfte oder Maßnahmen im Sinne des Absatzes 1 sind unwirksam.

§ 4

Aufsichtsrat

Die Bundesregierung ist berechtigt, in den Aufsichtsrat der DB Netz Aktiengesellschaft drei Mitglieder, in den Aufsichtsrat der DB Station&Service Aktiengesellschaft zwei Mitglieder und in den Aufsichtsrat der DB Energie GmbH ein Mitglied zu entsenden.

§ 5

Ende der Sicherungsübertragung

(1) Vor Ablauf des 31. Dezember ... [*Einsetzen: Datum des fünfzehnten Jahres nach Inkrafttreten dieses Gesetzes*] wird die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag einen Gesetzentwurf zuleiten, in dem sie vorschlägt,

1. ob die Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen beim Bund unter Wegfall des Sicherungszwecks verbleiben sollen, oder
2. ob und wie lange die Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen weiterhin dem Bund zur Sicherung des in § 1 Satz 2 vorgesehenen Zweckes (Sicherungszweck) zustehen sollen, oder
3. ob die Sicherungsübertragung enden und die nach § 1 Satz 1 auf den Bund übertragenen Anteile auf die Deutsche Bahn AG übergehen sollen.

(2) Wird bis zum Ablauf des in Absatz 1 genannten Tages keine anderweitige Entscheidung durch Gesetz getroffen, verbleiben die Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Wegfall des Sicherungszweckes nach Maßgabe des Satzes 2 beim Bund. Die sich aus diesem Gesetz im Hinblick auf den Sicherungszweck ergebenden Rechte und Pflichten der Deutschen Bahn AG und des Bundes enden in diesem Fall mit Ablauf des 31. Dezember ... [*Einsetzen: achtzehntes Jahres nach Inkrafttreten dieses Gesetzes*]; § 7 bleibt unberührt.

§ 6

Ende der Sicherungsübertragung in sonstigen Fällen

(1) Außer in den in § 5 genannten Fällen endet die Sicherungsübertragung,

1. wenn der Bund die außerordentliche Kündigung aus wichtigem Grund der nach § 4 des Bundesschienenwegegesetzes abzuschließenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung erklärt,

2. wenn die wiederholte Pflichtverletzung nach § 10 des Bundesschienenwegegesetzes rechtskräftig festgestellt ist.

(2) Bei Beendigung der Sicherungsübertragung nach Absatz 1 verbleiben die Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Wegfall des Sicherungszwecks beim Bund. Die sich aus diesem Gesetz im Hinblick auf den Sicherungszweck ergebenden Rechte und Pflichten der Deutschen Bahn AG und des Bundes enden in diesem Fall mit Ablauf des 31. Dezember des dritten auf die Beendigung der Sicherungsübertragung folgenden Kalenderjahres; § 7 bleibt unberührt.

§ 7

Wertausgleich

(1) Bei Beendigung der Sicherungsübertragung nach § 5 Abs. 1 Nr. 1 oder Abs. 2 Satz 1 oder § 6 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 2 steht der Deutschen Bahn AG ein Wertausgleich zu. Der Wertausgleich umfasst den vollen Wert der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und bemisst sich nach dem bilanziellen Eigenkapital (Netto-Reinvermögen) der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zum Zeitpunkt der Beendigung der Sicherungsübertragung. Der Ermittlung sind die unter Berücksichtigung der im Handelsgesetzbuch enthaltenen Vorschriften zu Ansatz und Bewertung von Vermögensgegenständen und Schulden sowie der höchsten zulässigen handelsrechtlichen Abschreibungen aufgestellten handelsrechtlichen Jahresabschlüsse der Unternehmen zu diesem Stichtag zugrunde zu legen, wobei die Anschaffungs- und Herstellungskosten um die Beiträge des Bundes gemindert sind. Zur Berücksichtigung stiller Lasten ist für Pensionsverpflichtungen anstelle des nach handelsrechtlichen Vorschriften ermittelten Betrags der Wert anzusetzen, der sich bei Anwendung des International Accounting Standards IAS 19 in der jeweils geltenden Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1725/2003 der Kommission vom 29. September 2003 betreffend die Übernahme bestimmter internationaler Rechnungslegungsstandards in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. EU Nr. L 261 S. 1) mit den im Konzernabschluss der Deutsche Bahn AG zugrunde gelegten Parametern ergibt. Bei Beendigung der Sicherungsübertragung während eines laufenden Geschäftsjahres bemisst sich der

Wertausgleich nach einer nach den handelsrechtlichen Vorschriften aufzustellenden Bilanz zum Stichtag des vorangegangenen Monats; Satz 4 gilt entsprechend.

(2) Die sich nach Absatz 1 ergebende Höhe des Wertausgleichs wird durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen nach vorheriger Anhörung von Sachverständigen und der Deutschen Bahn AG durch Bescheid festgelegt. Der Vorstand oder die Geschäftsführung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben dem Bund alle dafür notwendigen Unterlagen zur Verfügung zu stellen und Auskünfte zu erteilen.

(3) Der Anspruch auf Wertausgleich ist fällig, sobald seine Höhe festgestellt worden ist. Er ist von dem Zeitpunkt an, in dem die Sicherungsübertragung endet, mit jährlich zwei vom Hundert über dem jeweiligen Basiszinssatz nach § 247 des Bürgerlichen Gesetzbuchs zu verzinsen. Die Geltendmachung eines weiteren Schadens ist ausgeschlossen.

(4) Eine Aufrechnung gegen die Rückforderungs- und Schadensersatzansprüche des Bundes nach dem Bundesschienenwegegesetz ist zulässig.

elektronische Vorabfassung*

§ 8

Befreiung von der Grunderwerbsteuer

Rechtsgänge im Sinne des Grunderwerbsteuergesetzes, die sich aus der Durchführung dieses Gesetzes ergeben, sind von der Grunderwerbsteuer befreit.

Artikel 3

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

Abschnitt 1 Allgemeiner Teil

§ 1

Anwendungsbereich

Dieses Gesetz gilt für die DB Netz Aktiengesellschaft, die DB Station&Service Aktiengesellschaft und die DB Energie GmbH (Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes). Es dient der Erhaltung sowie dem Ausbau der in ihrem Eigentum stehenden Schienenwege.

§ 2

Begriffsbestimmungen

(1) Die Erhaltung der Schienenwege umfasst die Maßnahmen zur Instandhaltung und die Durchführung von Ersatzinvestitionen.

(2) Der Ausbau der Schienenwege umfasst alle Maßnahmen des Neubaus, der Erweiterung und der Kapazitätssteigerung von Schienenwegen, die im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege nach § 12 enthalten sind.

(3) Schienenwege im Sinne dieses Gesetzes sind die Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen, deren Bau oder Änderung einer Planfeststellung nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396), das zuletzt durch ... (Einsetzen: *Datum und Fundstelle*) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung bedürfen (Betriebsanlagen der Eisenbahn).

Abschnitt 2 Erhaltung der Schienenwege

Teil 1 Grundregeln der Erhaltung der Schienenwege

§ 3

Verpflichtung zur Erhaltung der Schienenwege

(1) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes haben ihre Schienenwege in einem nach § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 5 festgelegten Zustand (betriebsbereiter Zustand) zu erhalten. § 4 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes bleibt unberührt.

(2) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes tragen die Kosten der nach Absatz 1 notwendigen Maßnahmen. Hierzu erhalten sie als Unterstützung vom Bund bis zu 2,5 Milliarden Euro jährlich.

Teil 2 Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

§ 4

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

(1) Zur Bestimmung des betriebsbereiten Zustandes der Schienenwege und der finanziellen Leistungen des Bundes und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zur Erlangung und Aufrechterhaltung des betriebsbereiten Zustandes der Schienenwege sollen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Bundesministerium der Finanzen einerseits sowie gemeinsam die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes andererseits in der Form eines öffentlich-rechtlichen Vertrages eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abschließen. Darin ist insbesondere zu regeln die

1. Festlegung des jährlichen Zuschussbetrages des Bundes,
2. Festlegung des jährlichen Mindestinstandhaltungsbeitrages der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes,
3. Festlegung des nachzuweisenden jährlichen Mindestersatzinvestitionsvolumens,
4. Festlegung der einzelnen buchungstechnischen Anforderungen, um Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsausgaben der jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes mit hinreichender Genauigkeit von deren übrigen Ausgaben abgrenzen zu können,
5. Festlegung der maßgeblichen Parameter des betriebsbereiten Zustandes der Schienenwege; diese sind insbesondere der zulässige theoretische Fahrzeitverlust im gesamten Netz und weitere technische Qualitätsparameter im Hinblick auf die zu erzielende Qualität der Schienenwege,
6. Festlegung der näheren Einzelheiten zum Inhalt des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichtes.

(2) Die erste Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ist nach einem Jahr Laufzeit von den Vertragsparteien binnen sechs Monaten zu überprüfen, um festzustellen, ob mit der abgeschlossenen Vereinbarung die Erlangung und die Aufrechterhaltung des betriebsbereiten Zustandes der Schienenwege erreicht werden kann. Wird ein Ände-

rungsbedarf festgestellt, ist die Vereinbarung unverzüglich entsprechend anzupassen. Die Möglichkeit späterer Änderungen der Vereinbarung bleibt unberührt.

(3) Soweit eine Einigung über

1. die erste Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung bis zum ... (*Einsetzen: sechs Monate nach in Kraft treten des Gesetzes*) oder
2. vor Ablauf der Geltungsdauer einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung über deren Verlängerung oder eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

nicht zustande kommt, kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen nach Anhörung von Sachverständigen sowie der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (Deutsche Bahn AG) gegenüber einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen die zur Bestimmung des betriebsbereiten Zustandes sowie zur Erlangung und Aufrechterhaltung des betriebsbereiten Zustandes der Schienenwege erforderlichen Anordnungen, insbesondere hinsichtlich der in Absatz 1 Satz 2 genannten Festlegungen, treffen. Dabei sind das Interesse des Bundes an der Erhaltung eines leistungsfähigen Schienenweges und die wirtschaftlichen Interessen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes hinreichend zu berücksichtigen.

(4) Bis zum Abschluss einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes oder bis zur Unanfechtbarkeit eines sie jeweils ersetzenden Verwaltungsaktes können Finanzierungsvereinbarungen nach § 20 zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes über einzelne Maßnahmen geschlossen werden.

(5) Die Anfechtungsklage gegen Anordnungen nach Absatz 3 hat keine aufschiebende Wirkung.

§ 5

Geltungsdauer von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen

(1) Die Geltungsdauer der ersten nach dem ... [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] geschlossenen Vereinbarung soll fünfzehn Jahre betragen.

(2) Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung endet unabhängig von der vereinbarten Geltungsdauer mit Beendigung der Sicherungsübertragung im Sinne des § 1 des Bundeseisenbahnstrukturgesetzes. Ein sie ersetzender Verwaltungsakt ist auf die Beendigung der Sicherungsübertragung zu befristen.

Teil 3 Kontrolle der Erhaltung der Schienenwege

§ 6

Der Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht

(1) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes haben dem Bund jährlich bis zum 31. März einen gemeinsamen Bericht über den Zustand der Schienenwege (Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht) im Vorjahr vorzulegen. Sie haben darin nachzuweisen, dass sie ihren Verpflichtungen auf Grund dieses Gesetzes unter wirtschaftlichem und zweckentsprechendem Einsatz der vom Bund bereit gestellten Mittel nachgekommen sind.

(2) Der Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht hat folgende Elemente zu enthalten:

1. ein Kataster der Schienenwege mit allen wesentlichen Merkmalen der Betriebsanlagen,
2. eine grafische Darstellung der Schienenwege,
3. die charakteristischen Merkmale der Schienenwege,

4. wesentliche Qualitätsmerkmale wie den durch Qualitätsmängel verursachten theoretischen Fahrzeitverlust im bestehenden Netz sowie das Alter der wesentlichen Sachanlageklassen,
5. auf Anforderung weitere Einzelinformationen und Beurteilungskennzahlen zu speziellen Anlagengruppen,
6. das Anlagevolumen (Anzahl und Menge der Sachanlagen),
7. eine inhaltliche Darstellung der Ersatzinvestitionen sowie eine Darstellung der hierfür eingesetzten Mittel,
8. einen Instandhaltungsbericht, in dem die von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes durchgeführten Instandhaltungsmaßnahmen sowie die hierfür eingesetzten Mittel dargestellt werden,
9. das Testat eines vom Bund beauftragten Wirtschaftsprüfers, in dem die Höhe und die zweckentsprechende Verwendung der im Berichtszeitraum vorgenommenen Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsaufwendungen bestätigt werden,
10. einen jährlich fortgeschriebenen Bericht über die Entwicklung der Schienenwege während der Laufzeit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung anhand der vereinbarten Kennziffern,
11. Angaben zu betrieblichen Störungen, insbesondere Ursachen, Häufigkeit und betriebliche Auswirkungen,
12. Angaben zur verkehrlichen Nutzung und Auslastung der Schienenwege,
13. eine mehrjährige Planung für Instandhaltung und Ersatzinvestitionen,
14. eine Prognoseeinschätzung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zur zukünftigen Qualitätsentwicklung des Betriebs und der Schienenwege.

(3) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes haben alle für ihre jährliche Berichtspflicht erforderlichen Unterlagen mindestens fünfzehn Jahre, beginnend mit dem Ablauf des Jahres, in dem die Unterlagen entstanden sind, aufzubewahren.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung berichtet dem Deutschen Bundestag jährlich über Zustand und Entwicklung des Schienennetzes nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

§ 7

Befugnisse des Bundes

(1) Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder für den Fall, dass eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nicht zustande kommt, den sie ersetzenden Verwaltungsakt vorzubereiten und zu prüfen, ob die mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder durch Verwaltungsakt festgelegten Ziele erreicht worden sind. Hierzu ist das Eisenbahn-Bundesamt berechtigt, eigene Untersuchungen anzustellen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und die für sie tätigen Personen müssen dem Eisenbahn-Bundesamt und seinen Beauftragten dazu gestatten,

1. Grundstücke, Geschäftsräume und Betriebsanlagen innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitszeiten zu betreten,
2. Bücher, Geschäftspapiere und Unterlagen einzusehen sowie diese auf geeigneten Datenträgern zur Verfügung zu stellen,
3. unentgeltlich Messfahrten auf dem Schienennetz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes durchzuführen, bei denen insbesondere als Parameter die Gleisgeometrie, der Zustand des Fahrdrahtes oder der Stromschienen, das Schienenquerschnittprofil, die Schienenoberfläche, der Zustand der Signale sowie die Beschaffenheit und Tragfähigkeit des Untergrundes gemessen werden.

(2) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und die für sie tätigen Personen haben dem Eisenbahn-Bundesamt und seinen Beauftragten kostenlos alle für die Durchführung des Absatzes 1 Satz 1 erforderlichen

1. Auskünfte zu erteilen,
2. Nachweise zu erbringen,
3. Hilfsmittel zu stellen und Hilfsdienste zu leisten.

Die Auskünfte sind wahrheitsgemäß und nach bestem Wissen zu erteilen. Der zur Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens wegen einer Ordnungswidrigkeit aussetzen würde.

(3) Das Eisenbahn-Bundesamt kann seine Anordnungen nach den für die Vollstreckung von Verwaltungsmaßnahmen geltenden Vorschriften durchsetzen. Die Höhe des Zwangsgeldes beträgt bis zu 500 000 Euro.

(4) Der nach § 3 Abs. 2 Satz 2 vom Bund zu zahlende Betrag vermindert sich um die Kosten, die dem Bund für die Vergabe, Durchführung und Auswertung der Messfahrten nach Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 entstehen. Weitere Kosten, die dem Bund bei Handlungen nach Absatz 1 Satz 2 entstehen, sind den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes nicht aufzuerlegen.

(5) Die dem Eisenbahn-Bundesamt zustehenden Befugnisse können auch vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder seinen Beauftragten ausgeübt werden.

elektronische Vorab-Fassung*

Teil 4 Pflichtverletzungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes

§ 8

Pflichtverletzungen durch Nichteinhaltung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

(1) Der Bund soll seinen jährlichen Zuschussbetrag ganz oder teilweise zurückfordern, wenn die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ihren Verpflichtungen aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder dem sie ersetzenden Verwaltungsakt nicht nachkommen.

(2) Die Rückforderung kann der Bund während der Laufzeit der Sicherungsübertragung im Sinne des § 1 des Bundeseisenbahnstrukturgesetzes auch gegen die Deutsche Bahn AG geltend machen.

(3) Die Rückforderung bezieht sich auf die Bundesmittel, die nach § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 für das Jahr festgelegt worden sind, auf das sich die Pflichtverletzung bezieht.

(4) Die Höhe der Rückforderung ergibt sich aus dem Vomhunderteil der bereitgestellten Bundesmittel, um das die vorgegebenen Ziele verfehlt worden sind bei

1. theoretischem Fahrzeitverlust,
2. Qualitätskennzahlen für die Netzqualität,
3. festgelegtem Mindestinstandhaltungsbeitrag der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes oder
4. zu erbringendem Mindestersatzinvestitionsumfang.

Werden mehrere Ziele verfehlt, ist die höchste Zielverfehlung für die Berechnung der Rückforderung maßgeblich.

(5) Die Rückforderung macht das Eisenbahn-Bundesamt nach Anhörung der Deutschen Bahn AG im Falle einer bestehenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung durch Leistungsklage, anderenfalls durch Leistungsbescheid geltend. Der zu

erstattende Betrag ist vom Zeitpunkt der Zustellung der Klage oder der Bekanntgabe des Bescheides an mit jährlich zwei vom Hundert über dem jeweiligen Basiszinssatz nach § 247 des Bürgerlichen Gesetzbuchs zu verzinsen. Eine Aufrechnung gegen die Zuschüsse des Bundes nach § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 ist zulässig.

(6) Weitergehende Ansprüche sind ausgeschlossen.

§ 9

Verletzungen sonstiger Pflichten

(1) Verletzen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes die ihnen nach § 6 obliegenden Berichtspflichten, setzt das Eisenbahn-Bundesamt ihnen eine angemessene Nachfrist. Nach erfolglosem Ablauf dieser Nachfrist haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zwei vom Hundert der Bundesmittel zurückzuzahlen, die sie im Jahr vor der Pflichtverletzung vom Bund erhalten haben, sofern sie die Fristversäumung zu vertreten haben. Zugleich kann der Bund bei einer von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zu vertretenden wesentlichen Verletzung von Berichtspflichten die Auszahlung aller weiteren Bundesmittel solange einstellen, bis die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ihren Pflichten nachgekommen sind.

(2) Die Rückforderung macht das Eisenbahn-Bundesamt im Falle einer bestehenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung durch Leistungsklage, anderenfalls durch Leistungsbescheid geltend. Der zu erstattende Betrag ist vom Zeitpunkt der Zustellung der Klage oder der Bekanntgabe des Bescheides an mit jährlich zwei vom Hundert über dem jeweiligen Basiszinssatz nach § 247 des Bürgerlichen Gesetzbuchs zu verzinsen.

§ 10

Wiederholte Pflichtverletzungen

Erreichen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen die in § 8 Abs. 4 genannten Ziele wiederholt nicht und haben sie dies zu vertreten, so kann der Bund insoweit Feststellungsklage erheben. Nach Rechtskraft des Urteils endet die bestehende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder der sie nach § 4 Abs. 3 ersetzende Verwaltungsakt; § 6 des Bundeseisenbahnenstrukturgesetzes ist anzuwenden.

§ 11

Schadensersatz

Wird eine Pflichtverletzung nach § 10 festgestellt, hat die Deutsche Bahn AG für die Dauer der Sicherungsübertragung im Sinne des § 1 des Bundeseisenbahnenstrukturgesetzes dem Bund die Kosten zu ersetzen, die dieser oder die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes aufzuwenden haben, um die Betriebsanlagen wieder in den durch die bisherige Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder den sie nach § 4 Abs. 3 ersetzenden Verwaltungsakt festgelegten Zustand zu bringen. Den Schadensersatz macht der Bund im Falle einer bestehenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung durch Leistungsklage, anderenfalls durch Leistungsbeschaid geltend.

Abschnitt 3 Ausbau von Schienenwegen

§ 12

Ausbau der Schienenwege

(1) Die Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes werden nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ausgebaut, der diesem Gesetz als Anlage beigefügt ist.

(2) Die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan ist für die Planfeststellung nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes verbindlich.

§ 13

Bedarfsplan, Einzelmaßnahmen

Der Ausbau erfolgt nach den Stufen, die im Bedarfsplan vorgesehen sind, und nach Maßgabe der §§ 19 und 20.

§ 14

Gegenstand des Bedarfsplans

(1) In den Bedarfsplan sollen insbesondere aufgenommen werden Schienenverkehrsstrecken des Fern- und Nahverkehrs, Schienenverkehrsknoten und Schienenverkehrsanlagen, die dem kombinierten Verkehr Schiene/Straße/Wasserstraße sowie der direkten Verknüpfung von Fernverkehrsstrecken mit internationalen Verkehrsflughäfen dienen. Zu den Ausbaumaßnahmen können auch Maßnahmen zur Elektrifizierung an bestehenden Schienenstrecken der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes gehören.

(2) Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege und die entsprechenden Pläne für andere Verkehrsträger sind im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung aufeinander-

der abzustimmen. Hierbei sind auch Ausbaupläne für den europäischen Eisenbahnverkehr und kombinierten Verkehr, Belange des Umweltschutzes und Zielsetzungen der Raumplanung angemessen zu berücksichtigen.

§ 15

Überprüfung des Bedarfs

Spätestens nach Ablauf von jeweils fünf Jahren prüft das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, ob der Bedarfsplan der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Die Anpassung und Aufstellung erfolgen durch Gesetz.

§ 16

Planungszeitraum

Zur Verwirklichung des Ausbaus nach dem Bedarfsplan stellt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Fünfjahrespläne auf. Die Fünfjahrespläne bilden die Grundlage für die Aufstellung von Ausbauplänen für die Bundesschienenwege.

§ 17

Unvorhergesehener Bedarf

Soweit ein unvorhergesehener Verkehrsbedarf insbesondere auf Grund einer Änderung der Verkehrsstruktur es erfordert, können die Ausbaupläne im Einzelfall auch Maßnahmen enthalten, die nicht dem Bedarfsplan entsprechen.

§ 18

Berichtspflicht

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung berichtet dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Ausbaus des Schienenwegenetzes nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres.

§ 19

Finanzierung

Der Bund finanziert Maßnahmen zum Ausbau der Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes nach Maßgabe dieses Gesetzes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Hat der Bund den Ausbau von Schienenwegen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens des Bundes auf Antrag dieses Unternehmens in den Bedarfsplan aufgenommen und liegt diese Baumaßnahme im unternehmerischen Interesse dieses Eisenbahninfrastrukturunternehmens des Bundes, kann in der nach § 20 zu schließenden Vereinbarung auch festgelegt werden, dass sich die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes an der Finanzierung beteiligen.

§ 20

Finanzierungsvereinbarung und Baudurchführung

(1) Die Durchführung der in den Bedarfsplan aufgenommenen Maßnahmen sowie deren Finanzierung bedürfen einer Vereinbarung zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, deren Schienenwege gebaut oder ausgebaut werden sollen, und dem Bund oder Dritten, die den Ausbau ganz oder teilweise finanzieren.

(2) In der Vereinbarung nach Absatz 1 sind insbesondere zu regeln:

1. Art und Umfang der Maßnahmen,

2. Verbindlicher Zeitplan für die Realisierung der Maßnahmen durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes,
3. Tragung der Kosten zur Sicherung der Gesamtfinanzierung,
4. Dauer der Vorhaltungspflicht der mit den Maßnahmen geschaffenen Anlagen.

(3) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes sind nach Abschluss der Finanzierungsvereinbarung zur termingerechten Ausführung der vereinbarten Maßnahme verpflichtet.

Sie haben dem Bund für den Zeitraum der Verzögerung einen Betrag in Höhe von zwei Vom-Hundert pro Jahr auf die vertraglich festgelegten Bundesmittel zu zahlen, es sei denn sie haben die Verzögerung nicht zu vertreten.

(4) Für den Fall, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes bei der Ausführung der vertraglich festgelegten Maßnahme von den gemeinsamen Festlegungen abweichen, ist eine angemessene Vertragsstrafe zu vereinbaren.

(5) Der Bund kann mit seinen Zahlungsansprüchen aus einer Finanzierungsvereinbarung nach Absatz 1 einschließlich des Anspruches aus Absatz 3 gegen Zahlungsansprüche der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes aus dieser sowie anderen Finanzierungsvereinbarungen und aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nach § 4 dieses Gesetzes aufrechnen.

(6) Die Vorbereitung und Durchführung von Vereinbarungen nach Absatz 1 obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt.

Abschnitt 4 Schlussbestimmungen

§ 21

Nahverkehr

(1) Von den Mitteln, die der Bund nach den vorstehenden Regeln für die Erhaltung sowie den Ausbau der Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des

Bundes zur Verfügung stellt, sind zwanzig vom Hundert für Maßnahmen in Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen, zu verwenden. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes stimmen diese Maßnahmen mit dem jeweiligen Land ab.

(2) Die Finanzierung nach § 11 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), das zuletzt durch (Einsetzen: Datum und Fundstelle) geändert worden ist, sowie eine Förderung von Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes durch andere Gebietskörperschaften oder Dritte bleiben unberührt.

§ 22

Rückzahlung von Mitteln des Bundes

(1) Hat der Bund Maßnahmen des Ausbaus von Schienenwegen finanziert und werden diese Schienenwege stillgelegt, zweckentfremdet, nicht in einem betriebsbereiten Zustand vorgehalten oder auf andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen übertragen, sind die gewährten Bundesmittel vom Empfänger anteilig im Verhältnis von tatsächlicher Nutzungszeit zu technisch möglicher und üblicher Nutzungszeit an den Bund zurückzuzahlen. Die technisch mögliche und übliche Nutzungszeit wird in der Vereinbarung nach § 20 Abs. 1 zwischen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und dem Bund festgelegt.

(2) Die Rückzahlungspflicht nach Absatz 1 Satz 1 entfällt im Fall der Übertragung der Schienenwege auf ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen, wenn

1. das übernehmende Eisenbahninfrastrukturunternehmen den Betrieb, den Bau und die Unterhaltung der Schienenwege übernimmt und
2. es gewährleistet, dass die ihm übertragenen Schienenwege langfristig, mindestens jedoch bis zum Ende der möglichen und üblichen Nutzungszeit der vom Bund finanzierten Anlagen als öffentliche Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 3 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes betrieben werden.

Unterschreitet das übernehmende Eisenbahninfrastrukturunternehmen diese Nutzungszeit, ist es dem Bund anteilig zur Erstattung der nach Absatz 1 fälligen Rückzahlungen verpflichtet.

(3) Soweit das übernehmende Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Übernahme des Schienenwegs ein Entgelt an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zu entrichten hat, steht dieses Entgelt bis zur Höhe der nach Absatz 1 bei Stilllegung, Zweckentfremdung oder Nichtbetriebsbereithalten des Schienenwegs zurückzuzahlenden Bundesmittel dem Bund zu.

(4) Eine zukünftige Förderung eines einmal abgegebenen Schienenweges durch den Bund ist nach diesem Gesetz ausgeschlossen, soweit für den Schienenweg der Bedarf nicht nach § 12 festgestellt und der Schienenweg von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes betrieben wird. Die Anwendung des Absatzes 2 ist ausgeschlossen, wenn die Verwendung der Fördermittel des Bundes durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes mit dem Ziel erfolgt ist, die Schienenwege an andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu übertragen.

(5) Die Absätze 1 bis 4 gelten entsprechend für Investitionen in den Ausbau der Schienenwege, die der Bund vor Inkrafttreten dieses Gesetzes finanziert hat, und für Investitionen für den Erhalt der Schienenwege, die der Bund vor dem erstmaligen Inkrafttreten einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder eines sie nach § 4 Abs. 3 ersetzenden Verwaltungsaktes finanziert hat. Wird ein Schienenweg auf ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen übertragen und ist der übertragene Schienenweg mit zinslosen Darlehen des Bundes finanziert, haben die beteiligten Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und das übernehmende Eisenbahninfrastrukturunternehmen gesamtschuldnerisch die Darlehenstilgung zu gewährleisten. Soweit in diesem Fall das übernehmende Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Übernahme des Schienenwegs ein Entgelt an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zu entrichten hat, steht dieses Entgelt dem Bund nicht zu.

§ 23

Übergangsregelungen

Bestehende Vereinbarungen für in den Bedarfsplan aufgenommene Vorhaben gelten unverändert fort. Bestehende Vereinbarungen für den Erhalt der Schienenwege gelten fort, es sei denn, dass in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder einem sie nach § 4 Abs. 3 ersetzenden Verwaltungsakt eine andere Regelung getroffen wird.

Anlage
(zu § 12 Abs. 1)

Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege ergibt sich aus der Anlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch ... (*Einsetzen: Datum und Fundstelle*) geändert worden ist.

elektronische Vorabfassung*

Artikel 4

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl I S. 2378; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch ... (*Einsetzen: Datum und Fundstelle*), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 3c wird wie folgt geändert:

a) Nummer 4 wird wie folgt gefasst.

„4. Rangierbahnhöfe und Rangiergleise,“

b) In Nummer 8 wird der abschließende Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 9 wird angefügt:

„9. Abfertigungs- und Verladeeinrichtungen.“

2. Nach § 5a wird folgender § 5b eingefügt:

„§ 5b

Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse

Zur Sicherung seiner Rechte nach § 30 des Verwaltungsverfahrensgesetzes hat jeder, der nach diesem Gesetz zur Vorlage von Informationen an eine Eisenbahnaufsichtsbehörde verpflichtet ist, mit der Vorlage diejenigen Teile zu kennzeichnen, die Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse enthalten. In diesem Fall muss er zusätzlich eine Fassung vorlegen, die ohne Preisgabe von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen eingesehen werden kann. Erfolgt dies nicht, kann die Eisenbahnaufsichtsbehörde von seiner Zustimmung zur Einsicht ausgehen, es sei

denn, ihr sind besondere Umstände bekannt, die eine solche Vermutung nicht rechtfertigen. Soweit die Eisenbahnaufsichtsbehörde die Kennzeichnung der Unterlagen als Betriebs- oder Geschäftsgeheimnis für unberechtigt hält, muss sie vor der Entscheidung über die Gewährung von Einsichtnahme an Dritte die vorliegende Person hören.“

3. In § 9 Abs. 1e Satz 1 werden die Wörter „zuständige Genehmigungsbehörde“ durch das Wort „Regulierungsbehörde“ ersetzt.

4. § 9a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 5 werden die Wörter „Betreiber der Schienenwege sind zudem auf Verlangen der zuständigen Aufsichtsbehörde verpflichtet, dieser einen Beauftragten zu benennen, der über die Einhaltung der Regelungen wacht; der Beauftragte hat jährlich einen Bericht über die aufgetretenen Problemfälle und die getroffenen Maßnahmen der zuständigen Aufsichtsbehörde vorzulegen;“ durch die Wörter „Betreiber der Schienenwege sind zudem auf Verlangen der Regulierungsbehörde verpflichtet, dieser einen Beauftragten zu benennen, der über die Einhaltung der Regelungen wacht; der Beauftragte hat der Regulierungsbehörde Änderungen der unternehmensinternen Regelungen anzuzeigen und jährlich einen Bericht über die aufgetretenen Problemfälle und die getroffenen Maßnahmen der Regulierungsbehörde vorzulegen;“ ersetzt.

bb) In Nummer 6 wird der abschließende Punkt durch ein Semikolon ersetzt und folgende Nummer 7 wird angefügt:

„7. Informationen über die Geschäftstätigkeit und -abläufe eines öffentlichen Betreibers der Schienenwege so zu verwalten und zu verarbeiten, dass mit ihm verbundene Eisenbahnverkehrsunternehmen im Sinne des § 9 Abs. 1 keine zeitlichen oder inhaltlichen Informationsvorsprünge hinsichtlich der Zuweisung von

Zugtrassen oder Entscheidungen über Wegeentgelte vor sonstigen Eisenbahnverkehrsunternehmen erhalten; gleichzeitig hat der Betreiber zu verhindern, dass mit ihm verbundene Eisenbahnverkehrsunternehmen im Sinne des § 9 Abs. 1 Gelegenheit erhalten, ihm Informationen früher oder in für sie vorteilhafterer Form als andere Eisenbahnverkehrsunternehmen zu geben, die Entscheidungen über die Zuteilung von Zugtrassen oder Wegeentgelte betreffen."

b) In Absatz 5 werden die Wörter „zuständige Genehmigungsbehörde“ durch das Wort „Regulierungsbehörde“ ersetzt.

5. § 14 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, die diskriminierungs- und missbrauchsfreie Benutzung der von ihnen betriebenen Eisenbahninfrastruktur und die diskriminierungs- und missbrauchsfreie Erbringung der von ihnen angebotenen Leistungen in dem durch eine auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 6, 7 und Abs. 4 Nr. 1 ergangenen Rechtsverordnung bestimmten Umfang zu gewähren.“

b) In Satz 4 werden das Wort „Eisenbahninfrastrukturen“ durch die Wörter „Schienenwege, Güterterminals und Häfen“ ersetzt.

c) In Satz 5 werden die Wörter „zuständige Genehmigungsbehörde“ durch das Wort „Regulierungsbehörde“ ersetzt.

d) In Satz 7 werden die Wörter „zuständigen Genehmigungsbehörde“ durch das Wort „Regulierungsbehörde“ ersetzt.

6. In § 14b wird nach Absatz 1 folgender neuer Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Der Regulierungsbehörde obliegt ferner die Aufgabe, die Einhaltung der Vorschriften der §§ 8, 9 und 9a zu überwachen.“

7. § 14c wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Regulierungsbehörde kann in Wahrnehmung ihrer Aufgaben gegenüber Zugangsberechtigten und Eisenbahnen die Maßnahmen treffen, die zur Beseitigung festgestellter Verstöße und zur Verhütung künftiger Verstöße gegen die §§ 8, 9 und 9a sowie die Vorschriften des Eisenbahnrechts über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur erforderlich sind.“

b) In Absatz 2 und 3 Satz 1 wird jeweils das Wort „öffentlichen“ gestrichen.

c) In Absatz 2 wird nach Satz 1 folgender Satz 2 angefügt:

„Die Regulierungsbehörde kann Umfang, Zeitpunkt und Form der ihr zu übermittelnden Informationen, insbesondere zu den zulässigen Datenträgern und Übertragungswegen festlegen.“

8. § 14e wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nr. 3 und 4 werden jeweils die Wörter „vier Wochen“ durch die Wörter „zwei Monaten“ ersetzt.

b) In Absatz 3 Nr. 1 wird die Angabe „Absatzes 1 Nr. 1 bis 3“ durch die Angabe „Absatzes 1 Nr. 1 bis 4“ ersetzt.

9. § 14f Abs. 3 Nr. 2 wird wie folgt gefasst:

„2. entscheidet die Regulierungsbehörde über die Geltung des Vertrags oder des Entgeltes, erklärt entgegenstehende Verträge für unwirksam und legt die Vertragsbedingungen oder Entgelte fest.“

10. § 18e wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 1 wird das Wort „Bundesschienenwegeausbaugesetz“ durch das Wort „Bundesschienenwegegesetz“ ersetzt.

b) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „§ 6 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes“ durch die Angabe „§ 17 des Bundesschienenwegegesetzes“ ersetzt.

11. § 26 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nr. 6 wird das Wort „diskriminierungsfreien“ durch die Wörter „diskriminierungs- und missbrauchsfreien“ ersetzt.

b) In Absatz 4 Nr. 1 wird das Wort „Bundesschienenwegeausbaugesetzes“ durch das Wort „Bundesschienenwegegesetzes“ ersetzt.

12. § 36 wird wie folgt geändert:

a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.

b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Die Monopolkommission leitet ihr Gutachten der Bundesregierung zu. Die Bundesregierung legt das Gutachten den gesetzgebenden Körperschaften unverzüglich vor und nimmt zu ihm innerhalb einer angemessenen Frist nach der Vorlage Stellung. Das Gutachten wird von der Monopolkommission zu

dem Zeitpunkt veröffentlicht, zu dem es von der Bundesregierung den gesetzgebenden Körperschaften vorgelegt wird.“

13. § 37 wird wie folgt gefasst:

„§ 37

Aufschiebende Wirkung von Rechtsbehelfen

Widerspruch und Anfechtungsklage gegen Entscheidungen nach den §§ 9, 9a, 14c, 14e, und 14 f haben keine aufschiebende Wirkung.“

Artikel 5

Änderung des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes

Das Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl I S. 2378; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch ... (*Einsetzen: Datum und Fundstelle*), wird wie folgt geändert:

1. § 3 Abs. 1 Nr. 6 wird aufgehoben

2. § 4 Abs. 7 wird aufgehoben.

3. Folgende §§ 5 und 6 werden angefügt:

„§ 5

Beschlusskammern

(1) Die Regulierungsbehörde entscheidet durch Beschlusskammern in den Fällen des § 14e Abs. 1 Nr. 3 und 4 und des § 14f Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Sie entscheidet durch Beschlusskammern ferner in den Fällen des § 14f Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Im Falle des Satzes 2 kann die Beschlusskammer durch Beschluss eine Entscheidung im Beschlusskammerverfahren ablehnen, wenn eine Beeinträchtigung des Wettbewerbes nicht zu erwar-

ten ist. Die Entscheidungen der Beschlusskammern, auch solche nach Satz 2 oder Satz 3, ergehen durch Verwaltungsakt.

(2) Die einzurichtenden Beschlusskammern werden nach Bestimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie gebildet. Die Beschlusskammern entscheiden in der Besetzung mit einem Vorsitzenden und zwei Beisitzern. Der Vorsitzende und die Beisitzer müssen die Befähigung für eine Laufbahn des höheren Dienstes erworben haben. Mindestens ein Mitglied der Beschlusskammer muss die Befähigung zum Richteramt haben.

(3) Soweit nicht in diesem Gesetz besonders geregelt, leitet die Beschlusskammer ein Verfahren von Amts wegen oder auf Antrag ein. An dem Verfahren vor der Beschlusskammer sind beteiligt

1. der Antragsteller,
2. die Eisenbahnen, gegen die sich das Verfahren richtet,
3. die Personen und Personenvereinigungen, deren Interessen durch die Entscheidung erheblich berührt werden und die die Regulierungsbehörde auf ihren Antrag zu dem Verfahren beigeladen hat.

(4) Die Beschlusskammer hat den Beteiligten Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Den Personen, die von dem Verfahren berührte Wirtschaftskreise vertreten, kann die Beschlusskammer in geeigneten Fällen Gelegenheit zur Stellungnahme geben. Die Beschlusskammer entscheidet auf Grund öffentlicher mündlicher Verhandlung; mit Einverständnis der Beteiligten kann ohne mündliche Verhandlung entschieden werden. Auf Antrag eines Beteiligten oder von Amts wegen ist für die Verhandlung oder für einen Teil davon die Öffentlichkeit auszuschließen, wenn sie eine Gefährdung der öffentlichen Ordnung, insbesondere der Staatssicherheit, oder die Gefährdung eines wichtigen Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisses besorgen lässt.

(5) Mit der Vorlage von Unterlagen im Rahmen des Beschlusskammerverfahrens haben alle Beteiligten diejenigen Teile zu kennzeichnen, die Betriebs- oder Ge-

schäftsgeheimnisse enthalten. In diesem Fall müssen sie zusätzlich eine Fassung vorlegen, die ohne Preisgabe von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen eingesehen werden kann. Erfolgt dies nicht, kann die Beschlusskammer von ihrer Zustimmung zur Einsicht ausgehen, es sei denn, ihr sind besondere Umstände bekannt, die eine solche Vermutung nicht rechtfertigen. Hält die Beschlusskammer die Kennzeichnung der Unterlagen als Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse für unberechtigt, so muss sie vor der Entscheidung über die Gewährung von Einsichtnahme an Dritte die vorlegenden Personen hören.

(6) In den Fällen, in denen die Regulierungsbehörde durch eine Beschlusskammer entscheidet, findet ein Vorverfahren nicht statt.

§ 6

Wissenschaftliche Beratung

Die Regulierungsbehörde kann zur Vorbereitung ihrer Entscheidungen oder zur Begutachtung von Fragen der Regulierung wissenschaftliche Kommissionen einsetzen. Die Mitglieder der Kommissionen müssen auf dem Gebiet des Eisenbahnverkehrs über besondere volkswirtschaftliche, betriebswirtschaftliche, technologische oder rechtliche Erfahrungen und ausgewiesene wissenschaftliche Kenntnisse verfügen. Die Regulierungsbehörde erhält bei der Erfüllung ihrer Aufgaben fortlaufend wissenschaftliche Unterstützung, insbesondere bei der Aufbereitung und Weiterentwicklung der wissenschaftlichen Grundlagen für die Überwachung der Vorschriften des Eisenbahnrechtes über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur.“

Artikel 6

Änderung des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes

In § 27 Abs. 2 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2386; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Gesetz vom ... [Einsetzen:

Datum und Fundstelle] geändert worden ist, wird das Wort „Bundesschienenwegeausbaugesetz“ durch das Wort „Bundesschienenwegegesetz“ ersetzt.

Artikel 7

Änderung der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung

Die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung vom 3. Juni 2005 (BGBl. I S. 1566) wird wie folgt geändert:

1. § 3 Abs. 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind verpflichtet, die Benutzung der von ihnen betriebenen Eisenbahninfrastruktur diskriminierungs- und missbrauchsfrei zu gewähren sowie die damit verbundenen Leistungen und die in Anlage 1 Nr. 2 beschriebenen Leistungen, wenn sie zu ihrem Geschäftsbetrieb gehören, diskriminierungs- und missbrauchsfrei zu erbringen.“

2. In § 4 Abs. 4 Satz 1 wird das Wort „sechs“ durch das Wort „sieben“ ersetzt.

3. In § 18 Abs. 2 Satz 4 wird das Wort „Bundesschienenwegeausbaugesetz“ durch das Wort „Bundesschienenwegegesetz“ ersetzt.

Artikel 8

Aufhebung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), zuletzt geändert durch ... (*Einsetzen: Datum und Fundstelle*), wird aufgehoben.

Artikel 9

Änderung der Verwaltungsgerichtsordnung

§ 50 Abs. 1 der Verwaltungsgerichtsordnung vom 19. März 1991; (BGBl. I S. 686), die zuletzt durch Gesetz vom ... [*Einsetzen: Datum und Fundstelle*] geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 6 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
2. Nach Nummer 6 wird folgende Nummer 7 angefügt:

„7. Klagen, die den Bescheid über den Wertausgleich nach § 7 Abs. 2 Satz 1 des Bundeseisenbahnenstrukturgesetzes und Anordnungen nach § 4 Abs. 3 Satz 1 des Bundesschienenwegegesetzes zum Gegenstand haben, sowie Streitigkeiten über die Geltung und über die Pflicht zur Anpassung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nach § 4 Abs. 1 Satz 1 des Bundesschienenwegegesetzes einschließlich die Feststellungsklage nach § 10 Satz 1 des Bundesschienenwegegesetzes.“

Artikel 10

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Berlin, den 18. September 2007

Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer und Fraktion

Dr. Peter Struck und Fraktion