

<u>Vorblatt</u> <u>Stellungnahmen</u>
--

BMF**Vorblatt****Punkt D.**

Ziel der Bahnreform ist u.a. eine Entlastung des Bundeshaushalts für die Zukunft. Dies sollte im Vorblatt zum EBNeuOG deutlicher zum Ausdruck kommen. Zur Gestaltung der Rahmenbedingungen der Infrastrukturbeiträge sollen möglichst zeitnahe Gespräche zwischen BMF, BMVBS und DB AG aufgenommen werden.

Weitere Einfügungen verstehen sich im Hinblick auf die Vorgabe im Entschließungsantrag, dass keine zusätzlichen Belastungen für den Bundeshaushalt entstehen dürfen.

BMF

Stand: 08.03.2007

Einfügung Änderungen Stand: 08. Mai 2007

Vorblatt

**Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Eisenbahnen des Bundes
(EBNeuOG)**

A. Problem und Ziel

Teilweise Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG (DB AG).

B. Lösung

Gesetzesentwurf auf der Grundlage des Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 24.11.2006 (BT-Drs. 16/3493).

C. Alternativen

Verzicht auf die Kapitalprivatisierung der DB AG.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte**Bund**

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

<u>Vorblatt</u> <u>Stellungnahmen</u>
--

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes sind verpflichtet, ihre Schienenwege in einem durch die künftig abzuschließende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung festgelegten Zustand zu erhalten. Im Rahmen dieser Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung finanziert der Bund Ersatzinvestitionen mit einem Beitrag von bis zu 2,5 Mrd. € jährlich. Der Betrag wird degressiv gestaltet. Die Geltungsdauer der ersten nach in Kraft treten dieses Gesetzes geschlossenen Vereinbarung soll 15 Jahre betragen.

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, die Auswertung des Netzzustandsberichts und die Reaktion auf eventuelle Pflichtverletzungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen; dem EBA durch die Überwachung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und der fortgeschriebenen Regelungen zur Unabhängigkeit öffentlicher Betreiber der Schienenwege; der BNetzA durch die Überwachung der fortgeschriebenen Regelungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur.

Die Höhe des Verwaltungsaufwands kann nicht abgeschätzt werden. Soweit der Verwaltungsaufwand des Eisenbahn-Bundesamtes und der Bundesnetzagentur aus gebührenpflichtiger Tätigkeit besteht, werden kostendeckende Gebühren auf der Grundlage des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes erhoben.

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

Die dem Bund entstehenden Mehrausgaben sowie ein Mehrbedarf an Planstellen/Stellen werden innerhalb des jeweils betroffenen Einzelplans eingespart.

Länder und Gemeinden

Haushaltsausgaben mit und ohne Vollzugsaufwand entstehen nicht.

E. Sonstige Kosten

Das Gesetz bewirkt Kosten bei Eisenbahnen durch die neue Pflicht, Informationen über die Geschäftstätigkeit und -abläufe eines öffentlichen Betreibers der Schienenwege so zu verwalten und zu verarbei

<u>Vorblatt</u> <u>Stellungnahmen</u>
--

ten, dass mit ihm verbundene Eisenbahnverkehrsunternehmen keine zeitlichen oder inhaltlichen Informationsvorsprünge hinsichtlich der Zuweisung von Zugtrassen oder Entscheidungen über Wegeentgelte vor sonstigen Eisenbahnverkehrsunternehmen erhalten.

Das Gesetz bewirkt Kosten bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes wegen

- der Verhandlung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sowie der neuen Pflicht zur Aufstellung eines Netzzustandsberichts,
- der möglichen Rückforderung von Bundesmitteln oder der Verpflichtung zum Schadensersatz wegen eventueller Pflichtverletzungen durch Nichteinhaltung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder der Verletzungen sonstiger Pflichten.

Die Höhe der Kosten und damit der Umfang der Preisbewegungen können nicht abgeschätzt werden. Auswirkungen auf Einzelpreise können daher nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten.

F. Bürokratiekosten

a) Unternehmen:

Das Gesetz bewirkt Bürokratiekosten bei Eisenbahnunternehmen,

- 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; dies gilt auch für alle Beteiligten im Beschlusskammerverfahren der Bundesnetzagentur;
- durch die neue Pflicht der Aufsichtsbehörde, 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.

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

<u>Vorblatt</u> <u>Stellungnahmen</u>
--

Energie GmbH für im Einzelnen aufgeführte Entscheidungen und bei der Mitwirkung von Aufsichtsmaßnahmen.

Das Gesetz bewirkt Bürokratiekosten bei der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und der DB Energie GmbH durch die Pflicht zur Mitwirkung bei der Festlegung des Wertausgleichs, bei Aufsichtsmaßnahmen, bei der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und der Finanzierungsvereinbarung für Ausbaumaßnahmen, sowie durch die Pflicht zur Vorlage des Netzzustands- und -entwicklungsberichts und die Pflicht zur Aufbewahrung der diesbezüglichen Unterlagen.

Die Höhe der Kosten kann nicht quantifiziert werden.

Das Gesetz ermöglicht aber auch den Übergang zu stärker outputorientierten bürokratieabbauenden Prozesssteuerungen

b) Bürgerinnen und Bürger

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

c) Verwaltung

Es werden keine Informationspflichten für die Verwaltung eingeführt, vereinfacht oder abgeschafft.

BMVBS

Gebühren müssen nicht in jedem Fall kostendeckend sein (Äquivalenzprinzip)
--

Der „Übergang zu stärker outputorientierten bürokratieabbauenden Prozesssteuerungen“ gehört nicht zu Bürokratiekosten im Sinne des NKR-Gesetzes

<u>Vorblatt</u> <u>Stellungnahmen</u>
--

<u>BMI</u>

VI. Ergänzende Hinweise

Außerhalb meiner Zuständigkeit weise ich auf Folgendes hin: Im Vorblatt des Gesetzentwurfs unter Buchstabe E. Sonstige Kosten sowie im allgemeinen Teil der Begründung unter Nr. 7. Sonstige Kosten wird jeweils im zweiten Anstrich darauf hingewiesen, dass das Gesetz bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes Kosten bewirkt wegen "der möglichen Rückforderung von Bundesmitteln oder der Verpflichtung zum Schadensersatz wegen eventueller Pflichtverletzungen durch Nichteinhaltung der Leistungs- und Finanzierungsverpflichtungen oder der Verletzung sonstiger Pflichten". Hierbei handelt es sich h.E. jedoch nicht um durch das Gesetz selbst bewirkte Kosten. Diese Kosten können den Eisenbahninfrastrukturunternehmen nur dann entstehen, wenn eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen wurde, sich die Eisenbahninfrastrukturunternehmen vertragswidrig/rechtswidrig verhalten haben und gegenüber diesen entsprechende Forderungen durch den Bund erhoben und durchgesetzt werden.

Abschließend noch ein redaktioneller Hinweis: Im Vorblatt unter F. Bürokratiekosten müsste unter Buchstabe a) zweiter Anstrich das Komma statt nach dem Wort "Aufsichtsbehörde" nach dem Wort "Pflicht" gesetzt werden.

<u>BMVBS: Ja.</u>

Allgemeines

AA

Auch die vollständige Überlassung der Bewirtschaftung des Schienennetzes durch die Deutsche Bahn AG müsste den europarechtlichen Anforderungen (insbes. Richtlinie 2001/14/EG) genügen. Diese Richtlinie verlangt, dass die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Schienennetz von einer Stelle vorgenommen werden muss, die rechtlich, organisatorisch und in ihren Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen unabhängig sein muss. Entscheidend dürfte daher sein, wie die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten bei einer vollständigen Bewirtschaftung durch die Deutsche Bahn AG nach dem Ausbau der Aufsichtsbefugnisse der Bundesnetzagentur in Zukunft ausgestaltet wird.

BMVBS

Die „Unabhängigkeitsregelungen“ wurden durch das Dritte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften in Umsetzung des EU-Rechts eingeführt. Diese Regelungen bleiben bestehen.

BMELV

Im Hinblick auf die **Belange des ländlichen Raumes** ist es aus BMELV-Sicht zwingend erforderlich

- und dass durch die Teilprivatisierung die in den vergangenen Jahren erzielten Erfolge bei der Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen DB AG und anderen Eisenbahnunternehmen hinsichtlich Zugang zur und Nutzung der Eisenbahninfrastruktur nicht konterkariert, sondern möglichst noch verstärkt werden.

BMVBS:

Die bisherigen Regelungen zur Schaffung fairere Wettbewerbsbedingungen bleiben bestehen. Sie werden durch die Änderungen in Art 4 EBNeuOG (AEG) und Art. 5 EBNeuOG (BEVVG) weiter verbessert (Art. 4 z.B. die neuen informationellen Entflechtungsvorschriften; Art 5 die Einführung von Beschlusskammern für die BNetzA).

<u>BRH</u>
<u>I. Grundsätzliche Anmerkungen</u>
1. Wie bei der Bahnreform 1994 stehen auch bei der anstehenden Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG (DB AG) die Gemeinwohlverpflichtung des Bundes und die an betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten auszurichtende Führung der DB AG in einem erheblichen Spannungsverhältnis. Um den Erfolg einer Kapitalprivatisierung beurteilen zu können, wird der Bund festlegen müssen, welche Bedeutung diese Grundsätze – auch im Verhältnis zu einander – haben sollen.
<u>BMVBS</u>
Ja, durch EBNeuOG.

<u>BRH</u>
2. Ausgangspunkt für die Stellungnahme des Bundesbeauftragten für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung (BWV) ist der Bundestagsbeschluss vom 24. November 2006 zu den Eckpunkten einer Teilprivatisierung der DB AG. ¹ Die darin beschriebenen Zielsetzungen für ein Privatisierungsgesetz sind eine politische Entscheidung, zu der sich der BWV nicht äußert. Der BWV beschränkt sich vielmehr darauf aufzuzeigen, wo durch den Gesetzentwurf Risiken für den Bundeshaushalt entstehen können.
<u>BRH</u>
3. Ein Kernelement des Gesetzes ist die Übertragung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU – im Einzelnen: DB Netz AG, DB Station&Service AG, DB Energie GmbH) auf den Bund. Gleichzeitig erhält die DB AG für zunächst 15 Jahre die Möglichkeit, Schienenverkehr und Infrastruktur in einer wirtschaftlichen Einheit zu betreiben und zu bilanzieren. Der BWV geht davon aus, dass das Bundesministerium der Justiz diese juristische Konstruktion eingehend prüft. Gegenstand der Prüfung müsste auch sein, ob eine noch zwischen Bund und den EIU abzuschließende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für Bestandsnetzinvestitionen als öffentlich-rechtlicher Austauschvertrag dem Bund ausreichende Gestaltungsmöglichkeiten einräumt, um seine Verpflichtung aus Art. 87e Abs. 4 GG zu erfüllen. Prüfungsbedürftig ist auch die Kompatibilität des Gesetzes zu der in § 9a AEG geforderten Unabhängigkeit „des öffentlichen Betreibers der Schienenwege“ sowie zu den europarechtlichen Bestimmungen.
<u>BMVBS</u>
Ja. Siehe Stellungnahmen und Vorschläge im Einzelnen

¹ BT-Drs. 16/3493.

BRH**Redaktionelle Hinweise**

Der Verweis in § 10 S. 3 BSEAG auf § 8 BESG geht ins Leere.

§ 7 Abs. 1 S. 1 und Abs. 3 S. 1 BESG sowie die Begründung zu § 7 Abs. 3 BESG verweisen auf § 5 Abs. 3 S. 3 des gleichen Gesetzes; S. 3 ist jedoch nicht vorhanden.

BMVBS

Ja.

In § 10 BSEAG muss auf § 6 Bundeseisenbahnstrukturgesetz verwiesen werden.

§ 7 Abs. 1 S. 1 und Abs. 3 S. 1 BESG sowie die Begründung zu § 7 Abs. 3 BESG muss auf § 5 Abs. 3 S. 2 verwiesen werden.

BMF**Personalthematik**

BMVBS hat im EBNeuOG die **Personalthematik** nicht aufgenommen. Da die Auswirkungen von § 21 Abs. 5 Satz 2 und Abs. 6 DBGrG bei einer Privatisierung der DB AG jedoch gravierend für den Bund sein können, regt BMF nochmals an, dieses Thema im **Rahmen EBNeuOG** oder zumindest zeitlich parallel **in einem gesonderten Gesetz** zu regeln.

BMVBS

Die beamtenrechtlichen Fragestellungen insbesondere im Zusammenhang mit Arbeitszeit, Nebenvergütungen und der Aufrechterhaltung der Zuweisung bei Minderheitsbeteiligungen bzw. bei Nullbeteiligungen sollten außerhalb des EBNeuOG in einem gesonderten Gesetz geregelt werden, um das EBNeuOG an dieser Stelle nicht unnötigerweise zu überfrachten. Die genannten Fragestellungen bestehen unabhängig von einer Kapitalprivatisierung der DB AG.

<u>BMWI</u>
4.Des Weiteren sollte dargelegt werden, wie die Kostenrisiken aus § 21 (5) 2. DBGrG für das Bundeseisenbahnvermögen geregelt werden bzw. ob und welche Haushaltsrisiken aus der gegenwärtigen Rechtslage bestehen und wie diese vermieden werden können.
<u>BMVBS</u>
In einer Vereinbarung mit dem Bund hat die DB AG bis Ende 2008 auf ihre Rechte aus § 21 Abs. 5 und 6 DBGrG verzichtet. Nach diesem Zeitpunkt hat die DB AG die Möglichkeit, diese Rechte in Anspruch zu nehmen.
Da z. Z. offen ist, ob es zum Abschluss einer Nachfolgevereinbarung kommt, hat die DB AG im Rahmen der Haushaltsanmeldung für den Zeitraum 2009 – 2011 vorsorglich und vorbehaltlich einer detaillierten Qualifizierung ein Anspruchsvolumen in Höhe von ca. 0,9 Mrd. € angemeldet.
Aus Sicht des Bundes sind die Zahlen nicht verifizierbar. Voraussetzung für die Inanspruchnahme von § 21 Abs.5 und 6 DBGrG sind
<ul style="list-style-type: none"> - technische, betriebliche oder organisatorisch bedingte Rationalisierungsmaßnahmen, die zu einem Personalminderbedarf führen und - für das von einer solchen Maßnahme betroffene Personal ist im Konzern kein anderer Arbeitsplatz vorhanden und - Ansprüche nach § 21 Abs. 5 Nr. 2 DBGrG (Arbeitnehmer) setzt Unkündbarkeit im Zeitpunkt der Eintragung der DB AG ins Handelsregister voraus. <p>Aus Sicht des Bundes erfüllen z. B. Personalanpassungen infolge nicht gewonnener Ausschreibungen oder aus Anlass einer (Teil-) Privatisierung nicht ohne Weiteres die vorgenannten Voraussetzungen.</p>

<u>BMF</u>
2. Zentrale Punkte aus Sicht des BMF sind
<ul style="list-style-type: none"> • Rückführung der strukturellen Haushaltsbelastung durch Degression der Bundeszuschüsse • Keine zusätzlichen Belastungen und Verbindlichkeiten für den Bundeshaushalt • Der Grundsatz der uneingeschränkten Bilanzierbarkeit der Infrastruktur der EIU bei der DB AG • Die Frage der Konditionen einer Beendigung der Sicherungsübergangung (Wertausgleich/Endschaftsregelung)
<u>BMVBS</u>
Siehe dazu Vorschriften im Einzelnen.

Titel**Stellungnahmen****BMJ****Gesetz zur Neuordnung der Eigentumsverhältnisse^[cf1] an den Eisenbahnen des Bundes**

[cf2]

Vom.....

BMVBS**Nicht einverstanden zum neuen Titel: Es werden nicht nur die Eigentumsverhältnisse neu geregelt; wesentlich ist ebenfalls das BSEAG.****Artikel 1****Gesetz über die teilweise Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG
(DBPrivG)****Artikel 1 § 1****Stellungnahmen****BMJ****§ 1****Privatisierungserlaubnis**

An der Deutschen Bahn AG können sich neben der Bundesrepublik Deutschland (Bund) andere juristische Personen beteiligen, wobei die Mehrheit der Anteile beim Bund verbleiben muss.

Begründung**Wie BMJ und Stärkung der Position des Bundes.**

Artikel 1 § 2 Stellungnahmen

BMJ

§ 2

Veräußerungsverfahren

Der Bund [cf3]bestimmt [cf4]Umfang und Zeitfolge der Privatisierung.

BMWI

§ 2

Veräußerungsverfahren

- (1) Der Bund bestimmt Umfang und Zeitfolge der Privatisierung. Eine Privatisierung erfolgt nur, wenn ein Privatisierungserlös für den Bundeshaushalt in Höhe von mindestens [...] Mrd. € erzielt wird.
- (2) Vor einer Privatisierung wird die nach Art. 2 § 4 (1) abzuschließende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Dauer von mindestens einem Jahr erprobt.

BMVBS
Absatz 1: Nein; Die Entwicklung des Kapitalmarktes ist nicht vorhersehbar.
Absatz 2: Nein; Siehe zu Artikel 4 § 4 Allgemein

Begründung**Folgt BMJ**Anmerkung: Durch Kabinettsentscheidung (in Begründung aufnehmen).

Artikel 2

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

Allgemeines

<u>1. BMWI</u>
I. Zur Neuordnung des Eisenbahnsektors durch das EBNeuOG
Das EBNeuOG verändert die Situation im Eisenbahn- und Transportsektor grundlegend; denn der gesellschaftsrechtliche Einfluss des Bundes auf die DB AG und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen wird durch die Privatisierung der DB AG nachhaltig verringert. Damit werden zugleich die Möglichkeiten reduziert, aus der Position des Eigentümers auf verkehrlich, wettbewerblich und gesamtwirtschaftlich unerwünschte Entwicklungen zu reagieren. Darüber hinaus überlässt der Bund die Kontrolle des Kernstücks des Eisenbahnsektors — die durch den Bund weitestgehend finanzierte Eisenbahninfrastruktur — der zukünftig teilprivatisierten DB AG (insbesondere aufgrund der in § 1 (2) BESG geregelten Bilanzierung durch die DB AG). Gleichzeitig gibt er die jährliche Genehmigung der staatlichen Infrastrukturfinanzierungen durch Zuwendungen zu einzelnen Maßnahmen(bündeln) auf und ersetzt sie mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) durch einen langfristig — nach Art. 3 § 5 (1) BSEAG für 15 Jahre geltenden — vertraglich festgeschriebenen Finanzierungsbetrag an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU).
BMVBS
Der gesellschaftsrechtliche Einfluss des Bundes auf die DB AG und mittelbar auf die Eisenbahninfrastrukturunternehmen wird durch die Privatisierung der DB AG nicht verringert. Der bestehenbleibende gesellschaftsrechtliche Einfluss wird vielmehr durch die gesetzlichen Zustimmungsvorbehalte gegenüber der jetzigen Lage verbessert.
Der Bund kann auch nach der von Artikel 1 des EBNeuOG zugelassenen Privatisierung von bis zu fünfzig Prozent minus eine Stimme an der DB AG weiterhin alle Aufsichtsratsmitglieder der Anteilseigner bei der DB AG wählen. Schon jetzt macht der Bund von diesem Recht allerdings nur eingeschränkt Gebrauch, indem er nur eine Minderheit der Aufsichtsratsmandate mit Bundesvertretern besetzt hat. Im Übrigen müssen die Mitglieder des Aufsichtsrats bei ihrer Entscheidung dem Unternehmensinteresse Vorrang vor etwaigen Bundesinteressen geben. Ein imperatives Mandat der Aufsichtsratsmitglieder ist aktienrechtlich unzulässig. Schließlich ist der Aufsichtsrat auch von der Geschäftsführung ausgeschlossen. Diese obliegt allein dem Vorstand. Auch in seiner Eigenschaft als Aktionär hat der Bund keinen Einfluss auf die Geschäftsführung

des Vorstands der DB AG. Das alles gilt gleichermaßen vor und nach Inkrafttreten des EBNeuOG.

Auf die EIU hat der Bund schon jetzt nur mittelbar gesellschaftsrechtlichen Einfluss. Das Stimmrecht in der Hauptversammlung der EIU wird vom Vorstand der DB AG ausgeübt. Dieser bestellt auch den Aufsichtsrat der EIU. Hier verbessert sich die Situation durch das BESG. Das Stimmrecht der DB AG in den Hauptversammlungen der EIU wird eingeschränkt. Ferner werden Zustimmungsvorbehalte zu Lasten des Vorstands der EIU eingeführt. Außerdem erhält der Bund gesetzlich verankerte Entsenderechte für Aufsichtsratsmitglieder.

Durch die Ersetzung des auf einzelne Maßnahmen bezogenen gegenwärtigen Finanzierungsverfahrens durch das erfolgsorientierte System aufgrund der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung wird die Qualität des Netzes in den Vordergrund gerückt. Durch diese qualitätsorientierte Finanzierungssteuerung wird ein Gleichlauf mit der Erfüllung des Infrastrukturgewährleistungsauftrags erreicht. Die im Gegenzug gewährte langfristige Finanzierungssicherheit der EIU ist für eine Teilprivatisierung der DB AG unumgänglich.

4. BMWI

Nach einem von BMWi eingeholten Rechtsgutachten (wird kurzfristig nachgereicht) bestehen erhebliche Bedenken, dass die Bilanzierungsfähigkeit der Infrastruktur bei der DB AG mit dem vorliegenden Gesetzentwurf erreicht wird. Des Weiteren werden die Zweifel des BMI und BMELV an der Verfassungsmäßigkeit des Entwurfs im Hinblick auf Art. 87e GG geteilt. BMWi hält deshalb zwischen den Ressorts eine belastbare Klärung der verfassungsrechtlichen und bilanzierungsrechtlichen Fragen für erforderlich.

BMVBS

Wir bitten um Vorlage des vom BMWi eingeholten Rechtsgutachtens zur Bilanzierungsfähigkeit. Nach den dem BMVBS vorliegenden zwei Rechtsgutachten namhafter Professoren und Bilanzrechtsexperten kann auf Basis des vom BMVBS vorgeschlagenen Modells eine Bilanzierung der Infrastruktur bei der DB AG erreicht werden. Die Frage der Verfassungsmäßigkeit wird zwischen BMVBS, BMI und BMJ geklärt.

5. BRH

4. Ferner geht der BWV davon aus, dass das Bundesministerium der Finanzen (BMF) notwendige Aussagen zu etwaigen steuerlichen Auswirkungen des Gesetzentwurfs trifft.

BMVBS

Siehe nachfolgende Stellungnahme BMF und BMVBS

6. BMWI

3. BMWi bittet darzulegen, welche Höhe des Privatisierungserlöses aufgrund des vorliegenden Gesetzentwurfs unter Berücksichtigung der folgenden Punkte erwartet werden kann;

- umsatzsteuerliche Behandlung der staatlichen Leistungen, insbesondere der LuFV-Mittel, da im Falle einer Umsatzsteuerpflicht staatlicher Leistungen an die DB AG entweder die LuFV-Beträge zu kürzen oder die staatliche Finanzierung zu erhöhen wäre;
- rechtliche Zulässigkeit der Freistellung von der Grunderwerbssteuer gem. Artikel 10 EBNeuOG;
- Auswirkungen des Verlustabzugsverbots gem. § 8 Abs. 4 KStG.

Im EBNeuOG ist angesichts derartiger Unsicherheiten ein Mindesterloß festzulegen, um einen gem. BHO angemessenen Wert zu realisieren (§ 7 i.V.m. § 63 Abs. 3 BHO).

BMVBS

Siehe nachfolgende Stellungnahme BMF und BMVBS

7. BMF**Sonstige steuerrechtliche Themen**

Weitere steuerrechtliche Auswirkungen, insbesondere **Umsatzsteuer und Körperschaftsteuer** sind abhängig von der endgültigen Ausgestaltung der LUFV und des EBNeuOG.

Umsatzsteuer:

Jegliche Beurteilung steht letztlich unter dem Vorbehalt der Zustimmung der zuständigen Landesfinanzbehörde bzw. wegen der bundesweiten Bedeutung ggf. unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die obersten Finanzbehörden der Länder. Unabhängig davon bleibt es der DB AG unbenommen, beim zuständigen Finanzamt eine verbindliche Auskunft einzuholen. In diesem Zusammenhang kommt aber neben der **zügigen Fertigstellung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) vor allem den grundlegenden Fragen des (zukünftigen) Eigentums an der Infrastruktur sowie der Aufgabenzuweisung** erhebliche Bedeutung zu, da eine verbindliche Auskunft ohne belastbare verbindliche Vorgaben nicht möglich ist.

Körperschaftsteuer

Sofern es gelingt, die Bilanzierungsfähigkeit des wirtschaftlichen Eigentums sicherzustellen, wird es wohl keine körperschaftsteuerrechtliche Problematik geben. Der Gesetzentwurf in seiner jetzigen Fassung wirft jedoch nach erster cursorischer Prüfung verschiedene steuerliche Fragen insbesondere im Hinblick auf die Themen **verdeckte Gewinnausschüttung** nach § 8 Abs. 3 Satz 2 KStG, und **körper- und gewerbsteuerlichen Organschaft** und **Mantelkauf** i.S.d. § 8 Abs. 4 KStG auf.

BMVBS:

Die umsatzsteuerliche Beurteilung der Infrastrukturbeiträge des Bundes war bereits Gegenstand einer Erörterung im BMF am 09.11.2005. Gerne greift das BMVBS diese Gespräche wieder auf.

Das BMVBS geht davon aus, dass durch den Gesetzentwurf eine Bilanzierungsfähigkeit der Anteile an den EIU bei der DB AG gewährleistet wird. Sollten für diesen Fall körperschaftsteuerliche Probleme gesehen werden, bitten wir um einen konkreten Hinweis.

8. BMJ (Allgemein)
2. <u>Aus konzernrechtlicher und gesellschaftsrechtlicher Sicht:</u>
1.
Die gesetzliche Übertragung der Anteile der Deutsche Bahn AG an der DB Netz AG, der DB Station & Service AG und der DB Energie GmbH auf die Bundesrepublik Deutschland, ohne dass hierfür ein Ausgleich geleistet wird, widerspricht den Grundsätzen des § 311 AktG.
Nach § 311 Abs. 1 AktG darf „ein herrschendes Unternehmen seinen Einfluss nicht dazu benutzen, eine abhängige Aktiengesellschaft zu veranlassen, ein für sie nachteiliges Rechtsgeschäft vorzunehmen oder Maßnahmen zu ihrem Nachteil zu treffen oder zu unterlassen, es sei denn, dass die Nachteile ausgeglichen werden.“
Abhängige Unternehmen sind rechtlich selbstständige Unternehmen, auf die ein anderes Unternehmen (herrschendes Unternehmen) unmittelbar oder mittelbar einen beherrschenden Einfluss ausüben kann (§ 17 Abs. 1 AktG). Von einem im Mehrheitsbesitz stehenden Unternehmen wird vermutet, dass es von dem an ihm mit Mehrheit beteiligten Unternehmen abhängig ist (§ 17 Abs. 2 AktG).
Herrschendes Unternehmen im Sinne dieser Norm kann auch die Bundesrepublik Deutschland sein (BGHZ 69, 334 ff.). Dabei bedarf es für die Eigenschaft als Unternehmen im Sinne des § 17 AktG – anders als bei einem Privatunternehmen - keiner anderweitigen planmäßigen wirtschaftlichen Tätigkeit. Körperschaften des öffentlichen Rechts sind bereits als herrschende Unternehmen im Sinne dieser Norm anzusehen, wenn sie lediglich <u>ein</u> privatrechtlich organisiertes Unternehmen beherrschen. Denn bei öffentlich-rechtlichen Körperschaften ist - anders als bei privaten Aktionären - im Regelfall davon auszugehen, dass sie sich bei der Ausübung ihres Einflusses auf die beherrschte Aktiengesellschaft nicht nur vom typischen Aktionärsinteresse, sondern auch von anderen Interessen leiten lassen, nämlich solchen, die aus ihrer öffentlich-rechtlichen Aufgabenstellung herrühren. Diese Interessenkollision ist von der gleichen Art wie der Konflikt, den das Konzernrecht steuern soll (BGHZ 135, 107 ff.).
Der Bund als alleiniger Anteilsinhaber der Deutsche Bahn AG ist daher als herrschendes Unternehmen, die Deutsche Bahn AG als abhängiges Unternehmen anzusehen.
§ 311 AktG begründet die Pflicht des herrschenden Unternehmens, den Einfluss auf eine abhängige Aktiengesellschaft nicht dazu zu missbrauchen, dieser Nachteile zuzufügen, die nicht anderweitig ausgeglichen werden. Eine solche Nachteilszufügung liegt bereits bei jeder Minderung der Vermö-

genslage der abhängigen Gesellschaft vor (vgl. Hüffer, Aktiengesetz, 7. Auflage, München 2006, § 311 Rn. 25). Zwar sollen nach Artikel 2 § 2 Abs. 3 Dividendenansprüche, die nach der Anteilsübertragung dem Bund zustehen, an die Deutsche Bahn AG abgetreten werden, so dass jedenfalls insofern keine Vermögensminderung eintreten würde. Ein Nachteil kann aber auch darin liegen, dass das Gesellschaftsvermögen in seiner Zusammensetzung geändert wird (vgl. nur Emmerich-Habersack, Aktien- und GmbH-Konzernrecht, 4. Aufl., München 2005; § 311 Rdn. 51a).

Durch die Übertragung der Anteile der Deutsche Bahn AG an der DB Netz AG, der DB Station & Service AG und der DB Energie GmbH auf den Bund wird das Gesellschaftsvermögen der Deutsche Bahn AG ganz erheblich gemindert. Der vorgesehene Wertausgleich nach Artikel 2 § 7 stellt keinen Ausgleich dieses Nachteils dar, weil dadurch lediglich der unter bestimmten Voraussetzungen mögliche endgültige Entzug des Anteilseigentums kompensiert werden soll.

BMVBS

Es ist zwar zutreffend, dass der Bund als alleiniger Anteilsinhaber der Deutsche Bahn AG als herrschendes Unternehmen, die Deutsche Bahn AG als abhängiges Unternehmen anzusehen ist. Rechtsfolgen aufgrund des EBNeuOG resultieren jedoch nicht aus einer Einflussnahme des Bundes als „herrschendes Unternehmen“ auf die Deutsche Bahn AG als „abhängige Aktiengesellschaft“. Der Bund benutzt seine Aktionärsstellung als „herrschendes Unternehmen“ nicht, um die Deutsche Bahn AG zur Vornahme von Rechtsgeschäften oder Maßnahmen zu veranlassen. Dies wäre jedoch Voraussetzung für die Anwendbarkeit von § 311 AktG. Gegenstand von § 311 AktG sind nur die wirtschaftlichen Folgen von Rechtsgeschäften und Maßnahmen eines abhängigen Unternehmens, die dieses auf Veranlassung des herrschenden Unternehmens vornimmt oder unterlässt. Voraussetzung ist somit stets ein bewusstes Verhalten der abhängigen Gesellschaft (Vgl. *Koppensteiner*, in: Kölner Komm. AktG, 3. Aufl., 2004, § 310 Rd-Nr. 34). Die Sicherungsübertragung der Anteile an den EIU auf den Bund ist unmittelbare Rechtsfolge des EBNeuOG. Im Übrigen läge auch bereits deshalb keine „nachteilige Maßnahme“ vor, da sich die Vermögenslage der DB AG nicht verändert. Auch nach Inkrafttreten des EBNeuOG sind die Anteile an den EIU und die Vermögensgegenstände der EIU weiterhin im Einzel- und Konzernabschluss Deutsche Bahn AG zu bilanzieren. Zudem wären die jährlichen Infrastrukturbeiträge des Bundes (€ 2,5 Milliarden) bei der Ermittlung eines „Nachteilsausgleichs“ zu berücksichtigen.

9. BMJ
2.
Nach Inkrafttreten des Gesetzentwurfs wird sowohl zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutsche Bahn AG als auch zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der der DB Netz AG, der DB Station & Service AG und der DB Energie GmbH jeweils ein Abhängigkeitsverhältnis i. S. d. §§ 17, 311 ff. AktG bestehen.
Kein Abhängigkeits- bzw. Konzernverhältnis wird dagegen zwischen der Deutsche Bahn AG und der DB Netz AG, der DB Station & Service AG und der DB Energie GmbH bestehen:
Nach § 18 Abs. 1 AktG bilden Unternehmen einen Konzern, sofern „ein herrschendes und ein abhängiges Unternehmen unter der einheitlichen Leitung des herrschenden Unternehmens zusammengefasst“ sind (sog. Unterordnungskonzern). Beide Voraussetzungen sind im vorliegenden Fall nicht gegeben.
Ist keine Mehrheitsbeteiligung gegeben, ist der Einfluss eines Unternehmens dann als beherrschend im Sinne von § 17 AktG zu qualifizieren, wenn er seiner Art nach dem Einflusspotenzial einer Mehrheitsbeteiligung entspricht. Dies ist insbesondere dann nicht der Fall, wenn der Einfluss nicht umfassend, sondern von der Mitwirkung Dritter abhängig ist (vgl. Hüffer, Aktiengesetz, a. a. O., § 17 Rn. 5 f.).
Die Deutsche Bahn AG wird nach dem Gesetzentwurf nicht mehr an der DB Netz AG, der DB Station & Service AG und der DB Energie GmbH beteiligt sein. Ein anderweitiger beherrschender Einfluss auf diese Unternehmen wird ebenfalls nicht gegeben sein, weil die der Deutsche Bahn AG in Artikel 2 § 2 Abs. 1 erteilte Stimmrechtsvollmacht nach Artikel 2 § 2 Abs. 2 und § 3 beschränkt und in den gesetzlich geregelten Fällen von der vorherigen Zustimmung des Bundes abhängig ist.
Eine einheitliche Leitung i. S. d. § 18 AktG wird gem. § 18 Abs. 1 Satz 2 AktG vermutet, wenn zwischen Unternehmen ein Beherrschungsvertrag (§ 291 AktG) besteht oder das eine in das andere eingegliedert ist (§ 319 AktG). Beide Voraussetzungen sind hier nicht gegeben.
Abgesehen von der gesetzlichen Vermutung in § 18 Abs. 1 Satz 2 AktG ist der Begriff der „einheitlichen Leitung“ nicht abschließend geklärt (vgl. Hüffer, a. a. O., § 18 Rn. 8 ff.). Entscheidend für eine einheitliche Leitung dürfte die Führung der beteiligten Unternehmen als wirtschaftliche Einheit sein (weiter Konzernbegriff). In Übereinstimmung mit dem Begriff der Leitung in § 76 Abs. 1 AktG dürfte hierfür zumindest erforderlich sein, dass das herrschende Unternehmen eine auf das Gesamtinteresse der Unternehmen ausgerichtete Zielkonzeption entwickelt und diese gegenüber der beherrschten Gesellschaft durchsetzt und kontrolliert (vgl. Hüffer, a. a. O., § 18, Rn. 11; KG DB 2000, 1755 ff.).
Auf diese Voraussetzungen zielt offenbar § 1 Abs. 2 des Gesetzentwurfs, wonach die Deutsche Bahn AG Schienenverkehr und Eisenbahninfrastruktur „in einer wirtschaftlichen Einheit betreibt und bilanziert“. Durch diese gesetzliche Bestimmung kann jedoch lediglich vorgegeben werden, wie die

Deutsche Bahn AG diese Bereiche zu führen hat. Voraussetzung für das Vorliegen einer „einheitlichen Leitung“ i. S. d. § 18 Abs. 1 AktG ist dagegen, dass eine solche Leitung auch tatsächlich erfolgt. Hierfür kann der Gesetzentwurf allenfalls die Voraussetzungen schaffen. Eben dies erscheint aber zweifelhaft, da Artikel 2 § 2 Abs. 2 und § 3 die Einflussmöglichkeiten der Deutsche Bahn AG ja gerade beschränken und von der Zustimmung des Bundes abhängig machen. Unter diesen Voraussetzungen dürfte es für die Deutsche Bahn AG schwierig sein, eine einheitliche Zielkonzeption für die Unternehmen des Schienenverkehrs und der Eisenbahninfrastruktur zu entwickeln und durchzusetzen.

Ein sog. Gleichordnungskonzern gem. § 18 Abs. 2 AktG ist gegeben, wenn Unternehmen zwar nicht voneinander abhängig, jedoch unter einheitlicher Leitung zusammengefasst sind. Diese Voraussetzung wird aus den oben genannten Gründen ebenfalls nicht gegeben sein.

Nach dem Gesetzentwurf wird hingegen wohl ein Abhängigkeitsverhältnis gem. § 17 Abs. 1 AktG zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DB Netz AG, der DB Station & Service AG und der DB Energie GmbH anzunehmen sein. Die Abhängigkeit vom Bund als alleiniger Anteilseigentümer wird aus den oben genannten Gründen gem. § 17 Abs. 2 AktG vermutet. Die Stimmrechtsvollmacht an die Deutsche Bahn AG gem. Artikel 2 § 2 Abs. 1 ist allein nicht ausreichend, um diese Vermutung zu widerlegen, da die Deutsche Bahn AG bei der Ausübung dieser Vollmacht bei wesentlichen Entscheidungen wiederum gem. Artikel 2 § 2 Abs. 2, § 3 von der Zustimmung des Bundes abhängig ist.

3.

Die offenbar beabsichtigte Herstellung eines solchen konzernähnlichen Verhältnisses dürfte deshalb schwierig sein, weil ein Konzernverhältnis eine weitgehende Kontrolle und Einflussmöglichkeit der Deutsche Bahn AG in wesentlichen unternehmerischen Fragen voraussetzt.

Ziel des Gesetzentwurfs ist es aber gerade, diese Kontrolle und Einflussmöglichkeit in wesentlichen Fragen nicht der Deutsche Bahn AG, sondern dem Bund zuzuordnen. Die Ziele, einerseits ein konzernähnliches Verhältnis mit der Deutsche Bahn AG an der Spitze zu schaffen, und andererseits die Einflussmöglichkeiten des Bundes zu wahren, stehen insofern in einem Spannungsverhältnis, das aus gesellschaftsrechtlicher Sicht kaum auflösbar erscheint.

BMVBS

Die zwischen der Deutsche Bahn AG und den EIU bestehenden Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträge bestehen auch nach Geltung des EBNeuOG weiter fort.

Selbst, wenn die bestehenden Beherrschungsverträge aufgehoben würden, ergäbe sich ein Konzernverhältnis aufgrund der doppelten Konzernvermutung nach §§ 17 Abs. 2, 18 Abs. 1 Satz 3 AktG. Gemäß § 16 Abs. 4 AktG gelten als Anteile, die einem Unternehmen gehören, auch die Anteile, die einem anderen für Rechnung des Unternehmens gehören. Für Rechnung heißt: auf Kosten und Risiko. Hauptfall ist die Treuhand. Aufgrund des zwischen der Deutsche Bahn AG

und dem Bund bestehenden Treuhandverhältnisses sind die Anteile an den EIU konzernrechtlich daher auch ohne Beherrschungsvertrag weiterhin der Deutsche Bahn AG zuzurechnen.

Schließlich wird durch die dem Bund zustehenden gesetzlichen Zustimmungsvorbehalte und Entsenderechte für Mitglieder des Aufsichtsrats der EIU eine konzernrechtliche Beherrschung der EIU durch die DB AG nicht ausgeschlossen. Man spricht von „maßgeblichem Einfluss“. Ein solcher maßgeblicher Einfluss kann auch gegeben sein, wenn ein anderes Unternehmen das assoziierte Unternehmen beherrscht (WP-Handbuch 2006, Band I, N 716). Der maßgebliche Einfluss kann sogar auch gegen einen herrschenden Einfluss ausgeübt werden (*Winkeljohann / Böcker*, in: Beck'scher Bilanzkommentar, 6. Aufl. 2006, § 311, Rd-Nr. 15 a.e.) Ein Unternehmen kann damit Tochterunternehmen eines Mutterunternehmens (DB AG) und zugleich assoziiertes Unternehmen eines anderen Unternehmens (Bund) sein. Ein Konzernverhältnis zwischen der Deutsche Bahn AG und den EIU einerseits sowie maßgebliche Einflussmöglichkeiten des Bundes andererseits schließen sich damit nicht aus.

Artikel 2 § 1 BMVBS-Vorschlag
--

Begründung

Folgt BMJ.

Zur Änderung in Absatz 1

Um Zweifel an der zeitlichen Begrenzung der Sicherungsübertragung auszuräumen, wurde ein entsprechender Halbsatz in Absatz 1 ergänzt

Zur Änderung in Absatz 2

Durch die Klarstellung soll sichergestellt werden, dass der in § 1 Abs. 2 BESG genannte Begriff der wirtschaftlichen Einheit die Vorgaben anderer Rechtsvorschriften, insbesondere des AEG, nicht überlagert.

Artikel 2 § 1 Stellungnahmen

BMJ

§ 1

Übertragung der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen

(1) Mit Inkrafttreten dieses Gesetzes gehen sämtliche Anteile der Deutschen Bahn AG an der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und der DB Energie GmbH (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) auf die Bundesrepublik Deutschland (Bund) über. Die Übertragung dient der Sicherung der Erfüllung der Anforderungen des Bundesschienenwegegesetzes für Bau, Unterhalt und Betrieb von Schienenwegen durch diese Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

(2) Die Deutsche Bahn AG betreibt und bilanziert Schienenverkehr und Eisenbahninfrastruktur in einer wirtschaftlichen Einheit.

Artikel 2 § 1 Stellungnahmen

BMF

§ 1

Übertragung der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen

(1) Mit Inkrafttreten dieses Gesetzes gehen die Anteile der Deutschen Bahn AG an der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und der DB Energie GmbH (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) als Sicherheit auf den Bund über. Die Übertragung dient der Sicherung der Ansprüche des Bundes gemäß §§ 5 bis 7. Die Vorgaben des Bundesschienenwegegesetzes durch diese Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind zu erfüllen.

(2) Die Deutsche Bahn AG betreibt und bilanziert Schienenverkehr und Eisenbahninfrastruktur im Rahmen der Sicherungsübertragung in einer wirtschaftlichen Einheit.

BMWI

§ 1

Übertragung der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen

(1) Mit Inkrafttreten dieses Gesetzes gehen sämtliche Anteile der Deutschen Bahn AG an der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und der DB Energie GmbH (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) auf den Bund über. Die Übertragung dient der Sicherung der Erfüllung der Vorgaben des Bundesschienenwegegesetzes durch diese Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

(2) Die Deutsche Bahn AG betreibt und bilanziert Schienenverkehr und Eisenbahninfrastruktur in einer wirtschaftlichen Einheit. Die Vorschriften der § 9 und 9a AEG bleiben unberührt.

Artikel 2 § 1**Stellungnahmen****BMF****Art. 2 § 1 Abs. 1 S. 2 EBNeuOG****Sicherungsübereignung und wirtschaftliche Bilanzierbarkeit des wirtschaftlichen Eigentums an den EIU bei der DB AG**

Die Gestaltung der Sicherungsübertragung sollte im Hinblick auf den **Sicherungszweck** klarstellend ergänzt werden (Art. 2 § 1 EBNeuOG). Sicherungszweck sind primär die in den Art. 2 §§ 5 bis 7 EBNeuOG beschriebenen Ansprüche des Bundes auf entgeltliche Übertragung des Vollrechts an den EIU-Anteilen. Die Vorgaben des Bundesschienenwegegesetzes sind zu erfüllen.

BMVBS:

Um die Bilanzierbarkeit der Anteile an den EIU bei der DB AG sicherzustellen, sollte man sich so nah wie möglich an einer typischen Sicherungsübertragung orientieren. Typischerweise dient die Sicherungsübertragung der Sicherung eines Darlehensrückzahlungsanspruchs. Sie dient damit einem außerhalb der eigentlichen Sicherungsübereignung liegenden Zweck. Dem entspricht die bisherige Anknüpfung an die Vorgaben des Bundeschienenwegegesetzes.

Durch den Änderungsvorschlag des BMF wird dagegen die „Call-Option“ hervorgehoben. Sicherungszweck (Eigentumsübertragung) und Sicherungsmittel (Sicherungsübereignung) überschneiden sich dabei. Mit dieser Argumentation weicht man wesentlich von einer typischen Sicherungsübereignung ab. Es sollte daher bei der bisherigen Anknüpfung an das Bundeschienenwegegesetz bleiben

Artikel 2 § 1**Stellungnahmen****BMF**

Für die Zuordnung des **wirtschaftlichen und bilanziellen Eigentums an den EIU bei der DB AG** ist es wichtig, dass tatsächlich ein typischer Fall einer Sicherungsübertragung vorliegt. Dies kann nicht per Gesetz bestimmt werden. Bei dem übersandten Entwurf bestehen aus folgenden Gründen noch Bedenken, ob der DB AG nach der vorgesehenen Sicherungsübertragung das wirtschaftliche Eigentum der Anteile verbleibt.

Nach Artikel 2 § 1 Abs. 1 EBNeuOG-E gehen sämtliche Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf den Bund über. Damit wird der Bund juristischer Eigentümer dieser Unternehmen. Trotz des Eigentumsüberganges auf den Bund soll nach Artikel 2 § 1 Abs. 2 EBNeuOG die DB AG die Eisenbahninfrastrukturunternehmen als wirtschaftliche Einheit bilanzieren können.

Im Regelfall sind Wirtschaftsgüter jedoch dem (zivilrechtlichen) Eigentümer zuzurechnen (§ 39 Abs. 1 AO). Eine Abweichung von dieser Regelzurechnung beim zivilrechtlichen Eigentum wäre nur möglich, wenn die DB AG **wirtschaftlicher Eigentümer** i.S.v. § 39 Abs. 2 AO der o.g. Unternehmen bliebe.

Dies setzt voraus, dass ein anderer (hier: die DB AG) als der zivilrechtliche Eigentümer (hier: der Bund) auch gegen dessen Willen die Herrschaft über das Wirtschaftsgut in der Weise ausübt, dass er den Eigentümer dauerhaft von der Einwirkung auf das Wirtschaftsgut ausschließen kann.

Ob der Berechtigte von der Einwirkung auf das Wirtschaftsgut ausgeschlossen ist, bestimmt sich nach dem Gesamtbild der Verhältnisse im jeweiligen Einzelfall.

Nach dem Gesetzentwurf ist eine langfristige und unentgeltliche Nutzungsüberlassung der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen an die DB AG vorgesehen. Auch soll der Bund der DB AG eine Vollmacht zur Ausübung seiner Stimmrechte in den Hauptversammlungen und Gesellschafterversammlungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen erteilen. Durch diese Übertragung maßgeblicher Rechte auf die DB AG werden die Befugnisse des juristischen Eigentümers im Innenverhältnis gewissen Begrenzungen unterworfen. Allein daraus ergibt sich für die DB AG aber noch keine derart gesicherte Rechtsposition an den Anteilen, dass sie den rechtlichen Eigentümer, also den Bund, in der für das Bestehen des Sicherungseigentums vereinbarten Zeit von jeder Einwirkung ausschließen kann. Vielmehr verbleiben wesentliche Rechte des Eigentümers beim Bund. Dies ergibt sich schon daraus, dass die DB AG in bestimmten Fällen der Ausübung ihrer o.g. Stimmrechtsvollmacht (siehe Artikel 2 § 2 Abs. 2 EBNeuOG) der vorherigen Zustimmung des Bundes bedarf. Darüber hinaus sind weitere zustimmungspflichtige Maßnahmen in Artikel 2 § 3 EBNeuOG geregelt.

Artikel 2 § 1**Stellungnahmen****BMVBS:**

Die Rechte des Bundes gehen nicht über das hinaus, was zur Sicherung der Substanz des Sicherungsguts erforderlich ist. Die Einschränkungen bewegen sich im auch bei Sicherungsübereignungen an Banken üblichen Rahmen.

BMF

Noch bedeutsamer aber ist, dass die DB AG - anders als in Fällen der Sicherungsübereignung allgemein üblich - **nicht allein durch eigene Handlungen den Rückfall der Anteile erwirken oder beeinflussen** kann. Vielmehr trifft nach Art. 2 § 5 EBNeuOG der Bund als Eigentümer die Entscheidung darüber, ob nach Ende der Sicherungsübertragung die Anteile beim Bund verbleiben oder der DB AG zurück übertragen werden sollen. Darüber hinaus kann der Bund sogar vor Ablauf des Zeitraumes der Sicherungsübertragung - mit Zustimmung des Bundesrates - beschließen, dass die Anteile unter Wegfall des Sicherungszweckes dauerhaft beim Bund verbleiben.

BMVBS:

Es ist richtig, dass die Zuordnung des wirtschaftlichen Eigentums zum Sicherungsgeber/Treugeber unter anderem davon abhängt, dass das Sicherungsgut/Treugut nach Wegfall des Sicherungszwecks wieder an den Sicherungsgeber/Treugeber zurückfällt. Gleichwohl steht eine „Call-Option“ des Bundes – gerichtet auf das Behalten der Anteile – dem wirtschaftlichen Eigentum der DB AG nicht entgegen. Nach der bislang vorgesehenen Fassung des Art. 2 § 5 des Gesetzentwurfs muss der Bund keinen positiven Gesetzesbeschluss herbeiführen, um die Anteile an den EIU dauerhaft behalten zu können. Es genügt vielmehr ein Untätigbleiben.

Artikel 2 § 1**Stellungnahmen****BMF**

Nach der im Gesetzentwurf vorgesehenen Gestaltung verfügt die DB AG daher noch nicht über eine Rechtsposition, die zu einer Abweichung von der Regelzurechnung der Einwirkungsmöglichkeiten des juristischen Eigentümers führen könnte. Die entsprechenden Passagen im Gesetzestext sind durch die anliegenden Passagen zu ersetzen. (Anm.: siehe oben)

BMVBS siehe oben**BMJ****4.**

Ergänzend ergeben sich aus gesellschaftsrechtlicher Sicht noch folgende Fragen, da der Gesetzentwurf in mehrerer Hinsicht unklar ist und daher nicht abschließend bewertet werden kann:

- Nach Artikel 2 § 1 Abs. 2 des Gesetzentwurfs „betreibt“ die Deutsche Bahn AG die „Eisenbahninfrastruktur“. Hier stellt sich die Frage, welche gesellschaftsrechtlichen Rechte und Pflichten für die Deutsche Bahn AG im Einzelnen aus dieser Formulierung abgeleitet werden sollen. Die Begründung verweist nur generell auf die „gesetzliche Ausgestaltung des Verhältnisses zwischen dem Bund und der DB AG, durch die die wirtschaftlichen Chancen und Risiken der Infrastruktur der Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG zugewiesen werden“. Gemeint sein könnte eine Art Betriebsüberlassung, bei der die Deutsche Bahn AG bevollmächtigt wird, die Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter deren Namen zu führen, und dabei auf eigene Rechnung tätig werden soll.

BMVBS:

Bei Art. 2 § 1 Abs. 2 des Gesetzentwurfs handelt es sich um einen reinen Programmsatz, der die Formulierung unter Ziffer I.5 des Bundestagsbeschlusses vom 24. November 2006 (BT-Drucksache 16 / 349) wiedergibt. Unmittelbare Rechtsfolgen ergeben sich aus dieser Formulierung nicht.

Artikel 2 § 1 Stellungnahmen

<u>10. BMJ</u>

3. <u>Aus bilanzrechtlicher Sicht:</u>
--

1.

Bilanzierung im Rahmen des Jahresabschlusses gemäß §§ 238 ff. HGB

a) Terminologie/Wortlaut

<p>Artikel 2 § 1 Abs. 2 des Gesetzentwurfs sieht vor, dass die Deutsche Bahn AG „Schienenverkehr und Eisenbahninfrastruktur“ in einer wirtschaftlichen Einheit „betreibt und bilanziert“. Damit ist nicht eindeutig, was genau in der Bilanz der DB AG angesetzt werden soll. Aus dem Gesamtzusammenhang des Artikels 2 § 1 dürfte zu schließen sein, dass es im Rahmen der Jahresabschlüsse um die Bilanzierung der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB Netz AG, DB Station & Service AG und DB Energie GmbH) gehen soll. Auch in der Begründung finden sich entsprechende Ausführungen. Demgegenüber geht es aber nach dem Wortlaut des Artikels 2 § 1 Abs. 2 nicht um die Bilanzierung von Gesellschaftsanteilen, sondern um „Schienenverkehr und Eisenbahninfrastruktur“. Dies könnte auch auf die Bilanzierung der entsprechenden Vermögensgegenstände und Schulden schließen lassen, die für Schienenverkehr und Eisenbahninfrastruktur erforderlich sind. Ebenso verstärkt die im Gesetzentwurf gewählte Formulierung „betreibt und bilanziert Schienenverkehr und Eisenbahninfrastruktur“ bestehende Unsicherheiten. Gesellschaftsanteile kann man nämlich nicht „betreiben“.</p>
--

<p>Im Ergebnis wird der Wortlaut wohl dahingehend zu ändern sein, dass die DB AG in ihrem Jahresabschluss die Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen als wirtschaftlicher Eigentümer ansetzt. Dies kann aber nur dann erfolgen, wenn die nachstehend geltend gemachten Bedenken ausgeräumt sind.</p>
--

<u>BMVBS</u>

<p>Bei Art. 2 § 1 Abs. (2) des Gesetzentwurfs handelt es sich um einen reinen Programmsatz, der die Formulierung unter Ziffer I. 5. des Beschlussantrags wiedergibt. Unmittelbare Rechtsfolgen ergeben sich aus dieser Formulierung nicht. Es besteht Einigkeit darüber, dass die DB AG in ihrem Einzelabschluss die Anteile an den EIU und in ihrem Konzernabschluss die Vermögensgegenstände der EIU zu bilanzieren hat.</p>

Artikel 2 § 1**Stellungnahmen****BMJ**

b) Eigentümer der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Die (formal-) rechtliche Eigentümerstellung liegt – unstreitig – beim Bund (Artikel 2 § 1 Abs. 1 des Gesetzentwurfs). Der Gesetzentwurf geht aber von einer wirtschaftlichen Eigentümerstellung der DB AG aus. Grundsätzlich ist es unter Berücksichtigung des Rechtsgedankens des § 246 HGB auch möglich, auf die Frage des wirtschaftlichen Eigentums abzustellen. Nach Artikel 2 § 1 Abs. 1 Satz 2 soll es sich bei der Übertragung der Anteile um eine „Sicherungsübereignung“ handeln. Die Gutachten gehen demgegenüber davon aus, dass es sich eher um ein Treuhandverhältnis handele. Diese Frage kann hier wohl offen bleiben. Für beide Konstellationen gilt, dass die Zuordnung des wirtschaftlichen Eigentums zum Sicherungsgeber bzw. Treugeber unter anderem davon abhängt, dass das Sicherungsgut/Treugut nach Wegfall des Sicherungszwecks ohne Weiteres an den Sicherungsgeber/Treugeber zurückfällt oder jedenfalls eine entsprechende schuldrechtliche Verpflichtung besteht. Dies ist aber nach Artikel 2 § 5 des Gesetzentwurfs gerade nicht der Fall. Der Rückfall der Anteile an die DB AG setzt vielmehr einen positiven Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages voraus. Erfolgt ein solcher Gesetzesbeschluss nicht, verbleiben die Anteile beim Bund.

Damit ist der Rückfall der Anteile an die DB AG weder als auflösende Bedingung nach Wegfall des Sicherungszwecks noch als schuldrechtliche Verpflichtung des Bundes auf Rückübertragung des Sicherungsgut/Treuguts ausgestaltet. Meines Erachtens schließt dies das wirtschaftliche Eigentum der DB AG und eine entsprechende Bilanzierung im Rahmen von deren Jahresabschluss aus. Auch die Gutachter sehen das wohl ähnlich. Dort wird zwar ausgeführt, dass eine „call-option“ des Bundes – gerichtet auf Behalten der Anteile – dem wirtschaftlichen Eigentum der DB AG nicht entgegenstehe. Nach Artikel 2 § 5 des Gesetzentwurfs muss der Bund bzw. der Deutsche Bundestag aber zum Behalten der Anteile keine Option ausüben. Vielmehr reicht das Untätigbleiben zum Verbleib der Anteile beim Bund. Gerade umgekehrt bedürfte es eines positiven Gesetzesbeschlusses, um die Rückübertragung der Anteile an die DB AG herbeizuführen. Damit ist die rechtliche Position des Bundes weit stärker als bei einer „call-option“.

Artikel 2 § 1**Stellungnahmen****BMVBS:**

Es ist richtig, dass die Zuordnung des wirtschaftlichen Eigentums zum Sicherungsgeber/Treugeber unter anderem davon abhängt, dass das Sicherungsgut/Treugut nach Wegfall des Sicherungszwecks wieder an den Sicherungsgeber/Treugeber zurückfällt. Gleichwohl steht eine „Call-Option“ des Bundes – gerichtet auf das Behalten der Anteile – dem wirtschaftlichen Eigentum der DB AG nicht entgegen. Nach der bislang vorgesehenen Fassung des Art. 2 § 5 des Gesetzentwurfs muss der Bund keinen positiven Gesetzesbeschluss herbeiführen, um die Anteile an den EIU dauerhaft behalten zu können. Es genügt vielmehr ein Untätigbleiben.

c) Tragen von Risiken, Nutzen und Lasten/Verfügungsbefugnis

Für die Stellung als wirtschaftlicher Eigentümer wird darüber hinaus darauf abgestellt, wer Verfügungsbefugt ist und Nutzen, Lasten und Risiken der betreffenden Sache trägt.

aa) Verfügungsbefugnis

Artikel 2 § 2 des Gesetzentwurfs weist die Ausübung der Stimmrechte in den Hauptversammlungen und Gesellschafterversammlungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen per Vollmacht der DB AG zu. Bei grundlegenden, in Absatz 2 genannten, Geschäften ist die vorherige Zustimmung des Bundes erforderlich, soweit der Sicherungszweck gefährdet ist. Dies dürfte mit einer Stellung der DB AG als wirtschaftlicher Eigentümer vereinbar sein.

Erläuterungsbedürftig ist aber die Regelung des Artikels 2 § 3 des Gesetzentwurfs. Dort sind weitere Maßnahmen genannt, bei denen die Zustimmung des Bundes erforderlich ist, wenn das Sicherungsinteresse nachhaltig gefährdet werden kann. § 3 betrifft aber Maßnahmen, die von den jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu treffen sind. Die Gesetzesbegründung spricht zwar davon, dass die „Geschäftsführungsmaßnahmen der DB AG“ unter bestimmten Voraussetzungen der Zustimmung des Bundes bedürfen. Jedoch ist nach den mir vorliegenden Unterlagen nicht ersichtlich, aufgrund welcher (zusätzlicher?) Vereinbarungen von einer Geschäftsführungsbefugnis der DB AG bezüglich der Eisenbahninfrastrukturunternehmen ausgegangen werden kann.

Artikel 2 § 1**Stellungnahmen****BMVBS:**

Eine Geschäftsführungsbefugnis der DB AG für die EIU besteht nicht. § 3 betrifft ausschließlich Maßnahmen, die von den jeweiligen EIU zu treffen sind. In der Begründung zu § 3 Abs. 2 muss es daher statt „DB AG“ jeweils „EIU“ lauten.

bb) Wirtschaftliches Tragen von Nutzen und Lasten

Zu den Lasten:

Nach Artikel 3 § 3 des Gesetzentwurfs obliegt die Verpflichtung zur Erhaltung des Schienennetzes den Eisenbahninfrastrukturunternehmen; der Bund ist zuschusspflichtig. Des Weiteren soll der Bund mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine zusätzliche Leistung- und Finanzierungsvereinbarung abschließen.

Der Bund trägt gemäß Artikel 3 § 3 und § 4 des Gesetzentwurfs offenbar einen erheblichen Teil an den Lasten des Schienennetzes. Zum wirtschaftlichen Risiko der DB AG wird in der Gesetzesbegründung und in den Gutachten nur in allgemeiner Form auf nach den Ergebnisabführungsverträgen (EAV) bestehende Nachschusspflichten hingewiesen. Selbst wenn man unterstellt, dass die EAV weiterhin Gültigkeit haben (was meines Erachtens zweifelhaft ist, s. u.) könnte von einem wirtschaftlichen Eigentum der DB AG wohl nur dann ausgegangen werden, wenn die Nachschusspflicht der DB AG den Anteil des Bundes deutlich übersteigen könnte. Dies ist nach den mir vorliegenden Informationen nicht zu beurteilen; hier besteht jedenfalls weiterer Erläuterungsbedarf.

BMVBS:

Unabhängig von den Nachschusspflichten aufgrund der fortbestehenden EAV besteht ein wirtschaftliches Risiko der DB AG auch insoweit, als sie aufgrund der in Art. 2 § 7 des Gesetzentwurfs vorgesehenen Wertausgleichsregelung auch das Risiko eines Wertverlustes der Anteile an den EIU trägt

Artikel 2 § 1**Stellungnahmen****BMJ**

Zum Nutzen:

Zur Frage, inwieweit Nutzen und Lasten der DB AG zustehen, wird in den Gutachten und in der Gesetzesbegründung zu Artikel 2 § 2 Absatz 3 nur pauschal auf das Bestehen von Ergebnisabführungsverträgen (EAV) verwiesen. Daraus könnte man folgern, dass bestehende EAV weiter gelten und der DB AG jedenfalls der Nutzen zufließen soll. Meines Erachtens ist aber nicht selbstverständlich, dass bestehende EAV auch bei einem Eigentümerwechsel weiter gelten. Ebenso wenig scheint mir klar zu sein, ob die Weitergeltung der EAV mit der derzeit vorgesehenen Gesetzesfassung in Einklang stünde: Gemäß Artikel 2 § 2 Abs. 3 des Gesetzentwurfs tritt der Bund Auszahlungsansprüche aufgrund von Gewinnverwendungsbeschlüssen an die Deutsche Bahn AG ab. Diese Regelung setzt voraus, dass zunächst einmal dem Bund entsprechende Gewinne zufließen. In der Begründung ist zwar ausgeführt, dass die Gewinnabtretung nur für den Fall der Beendigung des EAV gelten soll; allein: wo steht das im Gesetz?

Sofern der Bund ihm von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zufließende Gewinne an die DB AG abtritt, vermag dies allein wohl im Übrigen nicht die Eigentümerstellung der DB AG begründen.

BMVBS:

Die bestehenden EAV gelten auch nach einer Sicherungsübertragung der Anteile an den EIU auf den Bund weiter. Gemäß Art. 2 § 2 Abs. 3 des Gesetzentwurfs tritt der Bund „Auszahlungsansprüche aufgrund von Gewinnverwendungsbeschlüssen“ an die DB AG ab. Eine Gewinnabtretung erfolgt nur für den Fall, dass Auszahlungsansprüche „entstehen“. Dies kommt nur für den Fall der Beendigung der EAV mit der DB AG in Betracht.

2.

Konzernabschluss

a) rechtliche Grundlagen

Sofern die DB AG nach ihrem Börsengang einen Konzernabschluss aufzustellen hat, ist dieser nach den „International Financial Reporting Standard“ (IFRS) aufzustellen; dies ergibt sich aus § 315a Abs. 1 HGB und der dort enthaltenen Bezugnahme auf die zugrundeliegende EU-Verordnung 1606/2002.

Die Frage, ob ein Konzernabschluss aufzustellen ist und welche Unternehmen in den Konzernabschluss mit ihren Vermögensgegenständen und Schulden einzubeziehen sind, ist etwas kompliziert zu beantworten. Das „Ob“, das heißt die Pflicht zum Aufstellen eines Konzernabschlusses, bestimmt sich auch im Rahmen des § 315a HGB zunächst nach den Bestimmungen der §§ 290 ff. HGB – insbesondere danach, ob Tochterunternehmen im Sinne des § 290 Abs. 2 HGB vorhanden sind. Fällt diese Entscheidung positiv aus, ist die weitere Frage, welche Unternehmen insgesamt in den Konzernabschluss einzubeziehen sind, auf der Grundlage der IFRS und des IAS 27 zu beurteilen.

Konkret heißt das: Hat die DB AG neben den drei genannten Eisenbahninfrastrukturunternehmen keine weiteren Tochterunternehmen, ist sie nur dann zum Aufstellen eines Konzernabschlusses verpflichtet, wenn ihr die Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß § 290 Abs. 2 HGB konzernrechtlich zuzuordnen sind. Sind dagegen weitere Tochterunternehmen vorhanden und die DB AG ohnehin zum Aufstellen eines Konzernabschlusses verpflichtet, richtet sich die Entscheidung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach IAS 27. De facto dürfte diese unterschiedliche Rechtslage keine große Bedeutung haben: Die Voraussetzungen in § 290 Abs. 2 HGB sowie in IAS 27 sind weitgehend ähnlich geregelt. Die Einbeziehung der in den Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorhandenen Vermögensgegenstände und Schulden in den Konzernabschluss dürfte dabei insbesondere auf der Grundlage des §§ 290 Abs. 2 Nr. 1 HGB und der entsprechenden Regelung in IAS 27 zu erfolgen haben, da der DB AG die Mehrheit der Stimmrechte der Gesellschafter zusteht (aufgrund der Regelung des Artikels 2 § 2 Abs. 1 des Gesetzentwurfs)¹. Die einschränkenden Regelungen des Artikels 2 § 2 Abs. 2, § 3 des Gesetzentwurfs dürften dem insoweit nicht entgegenstehen. Ob darüber hinaus eine Konsolidierungspflicht auch auf der Grundlage des § 290 Abs. 2 Nr. 3 HGB, der das Recht, ein beherrschender Einfluss auf das Tochterunternehmen auszuüben, voraussetzt, vorliegt, vermag ich mangels näherer Kenntnisse des vorhandenen EAV nicht abschließend zu beurteilen. Die oben unter 2. dargestellten konzernrechtlichen Erwägungen weisen allerdings in eine andere Richtung.

b) Ergänzende Anmerkungen

Bei der Einbeziehung in den Konzernabschluss geht es nicht um die Aktivierung der Gesellschaftsanteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, sondern um den Ansatz von den in den Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorhandenen Vermögensgegenständen oder Schulden. Dies wird in der Gesetzesbegründung auch zutreffend ausgeführt.

Sofern IAS 27 einschlägig sein sollte, würde eine gesetzliche Regelung zur Bilanzierung im

¹ Umstritten ist, ob die Stimmrechtvollmacht überhaupt taugliches Mittel für eine Entherrschung im Sinne von § 290 Abs. 2 Nr. 1 HGB ist (vgl. nur Hoyos/Ritter-Thiele in Beck Bil-Komm., 6. Auflage, § 290 HGB Anm. 46)

Rahmen des geplanten Eisenbahnneuordnungsgesetzes allerdings nur deklaratorische und keine konstitutive Wirkung entfalten können. Die IFRS gelten aufgrund der für die Übernahme in die EU vorgesehenen EU-Verordnung 1606/2002 und der auf dieser Grundlage ergangenen Ausführungs- EU-Verordnungen der EU-Kommission als EU-Recht. IAS 27 steht somit nicht zur Disposition des nationalen Gesetzgebers.

BMVBS

Die Einbeziehung von Tochterunternehmen in den Konzernabschluss richtet sich nach IAS 27 und damit nach dem so genannten „Control-Konzept“. Voraussetzung ist die Möglichkeit des Mutterunternehmens, die Finanz- und Geschäftspolitik des Tochterunternehmens zu bestimmen, um aus dessen Tätigkeit Nutzen zu ziehen. Auch für den Konzernabschluss nach IFRS gilt daher der Grundsatz der wirtschaftlichen Betrachtungsweise. Hiernach ist die DB AG aufgrund der ihr zu erteilenden Stimmrechtsvollmacht sowie der Zuweisung der wirtschaftlichen Chancen und Risiken aus den Anteilen an den EIU als zur Bestimmung der strategischen Geschäftspolitik (der Leitung) der EIU in der Lage anzusehen. Die Voraussetzungen von IAS 27 sind damit erfüllt. Daher spielt es keine Rolle, dass der Bundesgesetzgeber keine Änderung der IFRS bewirken kann.

3.

Zusammenfassend:

- Die Bilanzierung der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Jahresabschluss der DB AG scheint nach der derzeit vorgesehenen Fassung des Gesetzentwurfs (wegen Artikel 2 § 5 des Gesetzentwurfs) nicht möglich.

- Im Übrigen ist die Frage, ob die DB AG als wirtschaftlicher Eigentümer anzusehen ist, aufgrund der vorliegenden Informationen nicht abschließend zu klären. Insbesondere vermag ich nicht zu beurteilen, ob die bestehenden EAV unverändert weiter gelten können und ob ohne ausdrückliche gesetzliche Regelung davon auszugehen ist, dass der DB AG auch künftig die Erträge aus dem EAV zufließen können. Bezüglich der Lastentragung ist offen, ob die aufgrund der EAV bestehenden Nachschusspflichten der DB AG bei wirtschaftlicher Betrachtung die Zuschusspflicht des Bundes deutlich überwiegen. Hierzu bitte ich Sie um ergänzende Stellungnahme.

- Bezüglich der Konzernabschlusspflicht spricht manches dafür, dass Vermögensgegenstände und Schulden der Eisenbahninfrastrukturunternehmen in den Konzernabschluss der DB AG einzubeziehen sind. Auch hier ist es aber noch zu klären, auf welcher Grundlage die angeblich bestehende Weisungsbefugnis der DB AG auf die Geschäftsführung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen

beruht. Im Übrigen hätte eine einfachgesetzliche Regelung des nationalen Gesetzgebers wegen des EU-rechtlichen Vorrangs des IAS 27 keine konstitutive Wirkung.

BMVBS

siehe oben

Artikel 2 § 1**Stellungnahmen****AA**

Durch den Gesetzentwurf soll das Schienennetz auf den Bund übertragen und der Deutsche Bahn AG kostenlos zur Bewirtschaftung überlassen werden. Die Bundesnetzagentur soll Zugang zum Schienennetz durch andere Betreiber gewährleisten.

Aus europarechtlicher Sicht ist darauf hinzuweisen, dass die Überlassung des Schienennetzes europarechtskonform ausgestaltet werden muss. Die kostenlose Überlassung könnte eine unerlaubte Beihilfe gem. Art 87 EGV sein. Die Europäische Kommission könnte daher auf Entrichtung von Entgelt bestehen.

BMVBS

Status quo: Die DB AG hält 100% der Anteile an der DB Netz AG. Die DB Netz AG ist heute Eigentümerin des Schienennetzes.

Künftig: Die Anteile der DB AG an der DB Netz AG werden dem Bund zur Sicherung des Infrastrukturauftrages des Bundes übertragen. Die DB Netz AG betreibt das Schienennetz weiter.

Im Gesamtkontext liegt somit keine kostenlose Überlassung vor.

Artikel 2 § 1**Stellungnahmen****BRH****1. zu § 1 Bundeseisenbahnstrukturgesetz (BESG)**

Nach § 1 Abs. 2 BESG betreibt und bilanziert die DB AG Schienenverkehr und Eisenbahninfrastruktur in einer wirtschaftlichen Einheit. Bei wörtlicher Auslegung von § 1 Abs. 2 BESG hat die Einzelgesellschaft „Deutsche Bahn AG“ die Vermögensgegenstände zu bilanzieren. Dies würde jedoch im Widerspruch zu § 9 AEG stehen, der u. a. eine getrennte Rechnungslegung von Eisenbahnverkehrsunternehmen und EIU fordert. Die Gesetzesbegründung zu § 1 Abs. 2 BESG weist zutreffend darauf hin, dass § 9 AEG unberührt bleibt. Wir regen an, diese Klarstellung unmittelbar in das Gesetz zu übernehmen.

BMVBS**Ja.****§ 1 Abs. 2 BESG:**

(2) Die Deutsche Bahn AG betreibt und bilanziert Schienenverkehr und Eisenbahninfrastruktur in einer wirtschaftlichen Einheit. §§ 9 und 9a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes bleiben unberührt.

Artikel 2 § 2**BMVBS-Vorschlag****Begründung**

Folgt BMJ und Stärkung der Position des Bundes.

Artikel 2 § 2**Stellungnahmen****BMJ**

§ 2

Stimmrechtsvollmacht zugunsten der Deutschen Bahn AG

(1) Der Bund [cf2]erteilt 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, wenn das Sicherheitsinteresse des Bundes nachhaltig gefährdet werden kann, der vorherigen Zustimmung des Bundes:

1. Änderungen der Satzung oder des Gesellschaftsvertrages,
2. Maßnahmen der Kapitalbeschaffung im Sinne der §§ 182 ff. [cf3]des Aktiengesetzes und Maßnahmen der Kapitalherabsetzung im Sinne der §§ 222 ff. [cf4]des Aktiengesetzes,
3. Abschluss, Änderung und Beendigung von Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträgen,
4. Auflösung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und
5. Umwandlungen nach dem Umwandlungsgesetz.

(3) Der Bund tritt nach § 1 entstehende Auszahlungsansprüche auf Grund von Gewinnverwendungsbeschlüssen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen an die Deutsche Bahn AG ab.

Artikel 2 § 2 Stellungnahmen

BMWI

§ 2

Stimmrechtsvollmacht zugunsten der Deutschen Bahn AG

(1) Der Bund erteilt der Deutschen Bahn AG eine Vollmacht zur Ausübung der Stimmrechte in den Hauptversammlungen und Gesellschafterversammlungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Der Bund kann die erteilte Vollmacht ganz oder in Teilen widerrufen, wenn die Deutsche Bahn AG vertragliche Pflichten verletzt.

(2) Die Deutsche Bahn AG bedarf zur Ausübung der Stimmrechtsvollmacht in den Hauptversammlungen oder der Gesellschafterversammlung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen in folgenden Fällen, wenn das Sicherheitsinteresse des Bundes nachhaltig gefährdet werden kann, der vorherigen Zustimmung des Bundes:

1. Änderungen der Satzung oder des Gesellschaftsvertrages,
2. Maßnahmen der Kapitalbeschaffung im Sinne der §§ 182 ff. Aktiengesetz und Maßnahmen der Kapitalherabsetzung im Sinne der §§ 222 ff. Aktiengesetz,
3. Abschluss, Änderung und Beendigung von Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträgen,
4. Auflösung eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und
5. Umwandlungen nach dem Umwandlungsgesetz.

(3) Der Bund tritt nach § 1 entstehende Auszahlungsansprüche auf Grund von Gewinnverwendungsbeschlüssen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen an die Deutsche Bahn AG ab.

Artikel 2 § 2**Stellungnahmen****BMJ**

- Nach Artikel 2 § 2 Abs. 1 „erteilt“ der Bund der Deutschen Bahn AG eine „Vollmacht“ zur Ausübung der Stimmrechte. Aus der Formulierung erschließt sich nicht zweifelsfrei, ob die Vertretungsmacht kraft Gesetzes entsteht oder noch eine gesonderte Vollmachtserteilung erforderlich ist, zu der der Bund nach § 2 Abs. 1 des Gesetzentwurfs verpflichtet sein soll. Laut Begründung soll die Stimmrechtsvollmacht zudem jederzeit „aus wichtigem Grund“ widerrufen werden können. Im Gesetzentwurf selbst ist jedoch nur der Wegfall der Stimmrechtsvollmacht bei Beendigung der „Sicherungsübertragung“ geregelt. Falls es sich um eine gesetzlich geregelte Vollmacht handeln sollte, wäre die Widerruflichkeit durch bloße Willenserklärung denkbar, müsste aber natürlich konkret und in allen Voraussetzungen geregelt sein. Was die Frage betrifft, ob der Bund dadurch, dass er jedenfalls die Mehrheit an der Bahn AG betrifft, indirekt ausreichend Einfluss auf die Infrastrukturunternehmen nehmen kann, so ist das – wie oben bereits ausgeführt - zweifelhaft. Sollte der Bund ca. 40% der Anteile an der Bahn AG abgeben, so wäre es aus Kapitalmarktgesichtspunkten unvorstellbar, dass er danach noch sämtliche Aufsichtsratsmitglieder auf Anteilseignerseite stellt. Auch die Entsendungsrechte gehen nicht so weit. Würde der Bund aber nur auf ein Aufsichtsrats-Mandat auf Anteilseignerseite verzichten, so dürfte künftig die Möglichkeit bestehen, dass der Bund im Aufsichtsrat bei Zusammenwirken der von der Arbeitnehmerseite entsandten Mitglieder mit dem von außenstehenden Investoren dorthin entsandten Mitgliedern überstimmt wird. Dies ist sogar wahrscheinlich, weil zwischen beiden ein Interessengleichlauf bestehen dürfte, weil sie vorrangig die wirtschaftlichen Interessen der der Bahn AG im Blick haben dürften und weniger die Interessen der Infrastrukturunternehmen, der öffentlichen Versorgung oder von Wettbewerbern.

BMVBS:

Wie in der Gesetzesbegründung ausgeführt ist, handelt es sich um eine Verpflichtung des Bundes zur Erteilung einer Vollmacht. Die Stimmrechtsvollmacht endet mit dem Ende der Laufzeit der Sicherungsübertragung.

Artikel 2 § 2**Stellungnahmen****BMJ**

- Weiter sollte der in § 2 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzentwurfs enthaltene Verweis auf Vorschriften des Aktiengesetzes präzisiert werden; gemeint zu sein scheinen jeweils die gesamten Vorschriften der Abschnitte „Maßnahmen der Kapitalbeschaffung“ und „Maßnahmen der Kapitalherabsetzung“. In diesem Zusammenhang stellt sich aber auch die Frage, warum zusätzlich zu dem bereits unter Nummer 1 geregelten Einwilligungsvorbehalt bei Satzungsänderungen für die als AG geführten Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Kapitalerhöhung bzw. -herabsetzung noch gesondert erwähnt werden soll, wohingegen für die (DB Energie) GmbH eine entsprechende Regelung fehlt.

BMVBS:

Der in § 2 Abs. 2 Nr. 2 des Gesetzentwurfs enthaltene Verweis auf die Vorschriften des AktG sollte – wie vorgeschlagen – präzisiert werden. Die zusätzliche Aufnahme neben dem bereits unter Nr. 1 geregelten Einwilligungsvorbehalt bei Satzungsänderungen entspricht der Regelungssystematik des Aktiengesetzes.

BMJ

Zahlungsansprüche des Bundes als Aktionär bzw. Gesellschafter entstehen auf Grund eines Gewinnverwendungsbeschlusses und nicht „nach § 1“ des Gesetzentwurfs, der allgemein den Anteilsübergang auf den Bund bzw. den Betrieb der Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch die DB AG regeln soll. In § 2 Abs. 3 des Gesetzentwurfs könnten daher die Wörter „nach § 1 entstehende“ gestrichen werden.

BMVBS: Ja.

Artikel 2 § 2**Stellungnahmen****BMF****Stimmrechtsvollmacht, Art. 2 § 2 Abs. 1 EBNeuOG**

Es sollte noch einmal geprüft werden, ob mit der Regelung eine gesetzliche Übertragung der Stimmrechte erreicht wird oder ob hier nicht erst eine Verpflichtung des Bundes zur Erteilung der Vollmacht begründet wird. Hierbei sind üblichen Formalia (§§ 47 Abs. 3 GmbHG, 134 Abs. 3 AktG, Satzungsregelungen) zu beachten.

BMVBS:

Wie in der Gesetzesbegründung aufgeführt ist, handelt es sich um eine Verpflichtung des Bundes zur Erklärung einer Vollmacht.

BMF

In der Gesetzesbegründung ist im Hinblick auf die Bilanzierungsfähigkeit nach HGB und IFRS noch deutlicher zumachen, dass die DB AG in ihrer laufenden Geschäftstätigkeit in den im Katalog aufgeführten Punkten nur dann die Zustimmung einholen muss, wenn eine nachhaltige Gefährdung des Sicherungsinteresses des Bundes gegeben ist. Grundsätzlich muss das Tatbestandsmerkmal „nachhaltige Gefährdung des Sicherungsinteresses“ eine restriktive Auslegung erfahren.

BMELV**Zu Artikel 2 § 2 und 3:**

Es sollte grundsätzlich **keine Stimmrechtsübertragung** vom Bund auf die DB AG erfolgen. Insofern sollten die vorliegenden Formulierungen gestrichen und durch einen dahingehenden Text ersetzt werden, dass der Bund sein Stimmrecht selbst ausübt. Zur Begründung: siehe Vorbemerkungen. BMELV ist bereit, im Zuge der weiteren Beratungen an einem Formulierungsvorschlag mitzuwirken.

BMVBS:

Stimmrechtsübertragung erforderlich, um Bilanzierungsfähigkeit zu ermöglichen.

Artikel 2 § 3
BMVBS-Vorschlag

Begründung

1. Folgt BMJ.

2. zu Absatz 2

Wie zu § 2 Abs. 2.

Artikel 2 § 3
Stellungnahmen

BMJ

§ 3

Zustimmungspflichtige Maßnahmen

(1) Der vorherigen Zustimmung des Bundes ^[cf6]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 Infrastrukturunternehmen führt und
3. Maßnahmen, durch die sich der Quotient zwischen der Anzahl der Arbeitnehmer eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens oder der Anzahl der einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen zugewiesenen Beamten und der Bilanzsumme gegenüber dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes wesentlich erhöht.

(2) Wesentlich sind Maßnahmen oder Veränderungen nur dann, wenn durch sie das Sicherungsinteresse des Bundes nachhaltig gefährdet werden kann.

Artikel 2 § 3 Stellungnahmen

BMWI

§ 3

Zustimmungspflichtige Maßnahmen

(1) Der vorherigen Zustimmung des Bundes 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 Infrastrukturunternehmen führt und
3. Maßnahmen, durch die sich der Quotient zwischen der Anzahl der Arbeitnehmer eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens oder der Anzahl der einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen zugewiesenen Beamten und der Bilanzsumme gegenüber dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes wesentlich erhöht.

(2) Wesentlich sind Maßnahmen oder Veränderungen nur dann, wenn durch sie das Sicherheitsinteresse des Bundes nachhaltig gefährdet werden kann.

(3) Erlöse aus der Verwertung nicht betriebsnotwendiger Immobilien und aus Abschreibungen aus der Infrastruktur sind zum Abbau der langfristigen Fremdkapitalverbindlichkeiten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu verwenden. Eine andere Verwendung bedarf der vorherigen Zustimmung des Bundes.

Artikel 2 § 3**Stellungnahmen****BMJ (siehe auch Art. 2 Allgemeines Nr. 10 (BMJ – bilanzielle Sicht))**

Bei § 3 des Gesetzentwurfs bleibt zu klären, wessen Verfügungen / Maßnahmen im Einzelnen unter den Einwilligungsvorbehalt gestellt werden sollen. Welche Rechtsfolge tritt ein, wenn die Einwilligung nicht erteilt, die Verfügung / Maßnahme aber dennoch vorgenommen wird?

BMVBS:

Die Zustimmungsvorbehalte nach Art. 2 § 3 des Gesetzentwurfs beziehen sich auf Verfügungen und Maßnahmen der EIU. Verfügungen und Maßnahmen, die ohne die erforderliche Zustimmung des Bundes vorgenommen werden, sind unwirksam.

Artikel 2 § 3**Stellungnahmen****BMWi**

Angesichts dieses weitgehenden gesellschaftsrechtlichen und finanziellen Kontrollverlustes des Bundes enthält der Gesetzentwurf eine Reihe von Bestimmungen, die den verfassungsrechtlichen Infrastrukturauftrag nach Art. 87e Abs. 4 GG gewährleisten sollen. Insbesondere soll durch eine Reversibilität der Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums an den EIU die eisenbahnpolitische Strukturentscheidung seitens des Gesetzgebers korrigierbar bleiben.

Mit der jetzigen Fassung des EBNeuOG sind nach hiesiger Ansicht die Risiken aus dem Kontrollverlust nicht ausreichend begrenzt. Zur Sicherung der Reversibilität fordert BMWi, dass

- über das BESG oder die Satzungen der DB AG und des EIU geregelt wird, dass Erlöse aus der Verwertung nicht betriebsnotwendiger Immobilien und verdiente Abschreibungen aus der Infrastruktur den EIU zugute kommen, um die Eisenbahninfrastruktur zu stärken, Risiken für den Bundeshaushalt durch eine hohe Schuldenbelastung der EIU zu verringern und zu verhindern, dass der internationale Logistikbereich zu Lasten der deutschen Infrastruktur ausgebaut wird;

BMVBS

Gegen die Auffassung des BMWi spricht, dass bei einem bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag die Aufspaltung des Gewinns in einen an das beherrschende Unternehmen abzuführenden Teil und einen im beherrschten Unternehmen verbleibenden Teil mit § 291 Aktiengesetz kollidiert. Nach § 291 Absatz 1 Satz 1 sind Unternehmensverträge Verträge, durch die eine Aktiengesellschaft die Leitung ihrer Gesellschaft einem anderen Unternehmen unterstellt (Beherrschungsvertrag) oder sich verpflichtet, ihren ganzen Gewinn an ein anderes Unternehmen abzuführen (Gewinnabführungsvertrag).

Sinn und Zweck eines Unternehmensvertrages gem. § 291 Aktiengesetz ist es, Unternehmen der Leitung eines anderen, herrschenden Unternehmens zu unterstellen. Dies ermöglicht dem herrschenden Unternehmen, dem abhängigen Unternehmen auch solche Weisungen zu erteilen, deren Umsetzung nicht in dessen Interesse liegen, jedoch für den Gesamtkonzern vorteilhaft sind. Des Weiteren wird mit dem Unternehmensvertrag die Abführung des gesamten Gewinns an das herrschende Unternehmen verbunden. Nur dann ist das herrschende Unternehmen im Gegenzug verpflichtet, etwaige Verluste zu übernehmen, die bei dem durch den Vertrag gebundenen Unternehmen entstehen (§ 302 Aktiengesetz).

Artikel 2 § 3**Stellungnahmen****Verwertung nicht betriebsnotwendiger Immobilien und verdienter Abschreibungen aus Infrastruktur der EIU**

Erlöse aus der Verwertung nicht mehr betriebsnotwendiger Immobilien kommen selbstverständlich dem entsprechenden Immobilieneigentümer zu Gute. Aus diesem Grund legt der Bund großen Wert darauf, dass die nach dem DBGrG vorgesehene Immobilienzuordnung korrekt erfolgt. Dies geschieht mit dem Ziel, dafür Sorge zu tragen, dass die EIU zum Eigentümer aller zum Zeitpunkt der Stufe 2 Bahnreform betriebsnotwendigen Immobilien werden. Ebenfalls „verdiente Abschreibungen“ fließen den EIU zu.

BRH**2. zu § 3 BESG**

Nach § 3 BESG bedürfen wesentliche Maßnahmen oder Veränderungen bezüglich Vermögensgegenständen, Schulden und Beschäftigung der EIU der vorherigen Zustimmung des Bundes. Die Definition des Begriffs „wesentlich“ ist sehr allgemein gehalten und führt zu einer Rechtsunsicherheit. Wir empfehlen, die Zustimmungsbedürftigkeit der Maßnahmen jeweils von Wertgrenzen mit Zeitbezug abhängig zu machen. So könnte insbesondere ausgeschlossen werden, dass durch Aufeinanderfolge „kleinerer“ Maßnahmen die Zustimmungspflicht ins Leere läuft.

BMVBS

Nein. Eine Wertgrenze beinhaltet die Gefahr, dass durch Aufeinanderfolge „kleinerer“ Maßnahmen die Zustimmungspflicht ins Leere läuft (wie BRH). Eine Zeitgrenze (allein oder in Kombination mit einer Wertgrenze) führt auch nicht zum Ziel, da auch diese mit der gleichen „Methode“ umgangen werden kann (Veräußerung nicht en bloc , sondern zeitlich gestaffelt).

Artikel 2 § 4
BMVBS-Vorschlag

Begründung

Folgt BMJ

Artikel 2 § 4
Stellungnahmen

BMJ

§ 4
Aufsichtsrat

Der Bund ^[cf8] ist berechtigt, in den Aufsichtsrat der DB Netz AG drei Mitglieder, in den Aufsichtsrat der DB Station&Service AG zwei Mitglieder und in den Aufsichtsrat der DB Energie GmbH ein Mitglied zu entsenden.

BMWI

§ 4
Aufsichtsrat

Der Bund ist berechtigt, in den Aufsichtsrat der DB Netz AG drei Mitglieder, in den Aufsichtsrat der DB Station&Service AG zwei Mitglieder, in den Aufsichtsrat der DB Energie GmbH ein Mitglied sowie in jede weitere Gesellschaft, die als Eisenbahn des Bundes Eisenbahninfrastruktur betreibt je ein Mitglied zu entsenden.

Artikel 2 § 4**Stellungnahmen****BMJ**

§ 4 des Gesetzentwurfs könnte vor dem Hintergrund des laufenden EuGH-Verfahrens zum VW-Gesetz (in dem ein gesetzliches Entsendungsrecht festgeschrieben ist, das zudem über die aktienrechtliche Entsendungsregelung hinausgeht) insbesondere für den Fall des späteren Rückfalls der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen an die (börsennotierte) DB AG ohne gleichzeitige Änderung des Entsenderechts des Bundes europarechtlich problematisch sein.

BMVBS

Das VW-Gesetz enthält unter anderem gesetzliche Entsenderechte für je zwei Vertreter des Bundes und des Landes Niedersachsen. Insgesamt besteht der Aufsichtsrat von VW aus zehn Vertretern der Aktionäre und zehn Vertretern der Arbeitnehmer.

Unabhängig von der Überschreitung der Drittelgrenze des § 101 Abs. 2 Satz 4 AktG, kritisiert Generalanwalt Ruiz-Jarabo in seinen Schlussanträgen die formale Einräumung der Entsenderechte durch Gesetz (anstatt durch die Satzung) sowie die fehlende Anknüpfung der Entsenderechte an die Höhe der Beteiligung von Bund und Land. Damit werde die Symmetrie zwischen der Kapitalstärke und dem Einfluss auf die Aufsicht in der Gesellschaft gebrochen. Selbst ein Unternehmer, der hinreichend Macht erlangen könne, um die Satzung zu ändern und diese Klauseln außer Kraft zu setzen, könne das gesetzliche Entsenderecht nicht abschaffen.

Es sprechen jedoch gute Gründe dafür, dass diese Argumentation beim BESG nicht durchgreifen würde. Anders als bei VW können Dritte ohne weitere gesetzliche Maßnahmen keine Anteile an den EIU erwerben. Das Entsenderecht schränkt die Kapitalverkehrsfreiheit und Niederlassungsfreiheit also nicht ein. Diese Einschränkung beruht vielmehr darauf, dass allein der Bund Inhaber der Anteile an den EIU ist. Der für Ruiz-Jarabo entscheidende Effekt, dass Personen abgeschreckt werden, die ein bedeutendes Aktienpaket an der Gesellschaft erwerben möchten, tritt durch das Entsenderecht bei den EIU nicht ein. Das würde sich nur ändern, wenn der Bund Anteile an den EIU privatisierte.

Artikel 2 § 4**Stellungnahmen****BMF****Aufsichtsrat, Art. 2 § 4 Abs. 1 EBNeuOG**

Es ist zu prüfen, ob die gesetzliche Regelung zur Besetzung der jeweiligen Aufsichtsräte mit den Regelungen der §§ 52 GmbHG, 101 Abs. 2 S. 1 AktG vereinbar ist.

BMVBS:

Inhaltlich geht die vorgesehene Regelung nicht über die aktienrechtlichen Vorgaben nach § 101 Abs. (2) Satz 4 AktG hinaus. Die Einräumung der Entsenderechte durch Gesetz stellt im Verhältnis zu § 101 Abs. (2) Satz 1 AktG eine Spezialregelung dar.

Allerdings wird eine gesetzliche Einräumung von Entsenderechten vom Generalanwalt beim EuGH im Fall des VW-Gesetzes für europarechtswidrig gehalten. Es sprechen jedoch gute Gründe dafür, dass diese Argumentation beim BESG nicht durchgreifen würde. (siehe oben)

BMELV**Zu Artikel 2 § 4:**

Die Formulierung „Der Bund ist berechtigt, ... zu entsenden“ sollte ersetzt werden durch „Der Bund entsendet ...“, um sicherzustellen, dass der Bund seine Einflussmöglichkeiten auch tatsächlich und nicht nur theoretisch wahrnimmt.

BMVBS:

Die Aufnahme einer Rechtsposition des Bundes ist ausreichend. Es ist nicht erforderlich, eine Pflicht des Bundes zur Entsendung zu normieren, da sich dieser ohnehin nur aus zwingenden Gründen seiner Rechte begibt.

Artikel 2 § 4**Stellungnahmen****BMELV**

Zudem sollten die Interessenvertretungsaufgaben der Bundesvertreter im Aufsichtsrat zumindest grob umrissen werden.

BMVBS:

Aufsichtsräte haben kein imperatives Mandat und sind damit Weisungen nicht unterworfen. Rechte und Pflichten der Bundesvertreter im Aufsichtsrat ergeben sich ausschließlich aus dem AktG. Beim Handeln in ihrer Organfunktion müssen die Bundesvertreter danach den Interessen des Unternehmens Vorrang vor sonstigen Interessen geben. Eine Berücksichtigung von Art. 87e GG erfolgt in der Weise, dass der Aufsichtsrat die Einhaltung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung durch den Vorstand der EIU überwacht.

Im Übrigen gelten die Hinweise für die Verwaltung von Bundesbeteiligungen

(Beschluss der Bundesregierung vom 24.September 2001).

Artikel 2 § 5**BMVBS-Vorschlag****Begründung****Folgt BMJ****Artikel 2 § 5****Stellungnahmen****BMJ****§ 5****Ende der Sicherungsübertragung**

(1) Die Sicherungsübertragung nach § 1 endet am 31. Dezember [Einsetzen: Datum des fünfzehnten Jahres nach Inkrafttreten dieses Gesetzes], soweit nicht zuvor durch Gesetz etwas anders bestimmt worden ist.

[(2) Vor Ablauf der Frist nach Absatz 1 wird auf Vorschlag der Bundesregierung durch Gesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf, festgesetzt,

1. ob mit Inkrafttreten des Gesetzes die Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen beim Bund unter Wegfall des Sicherungszwecks verbleiben, oder
2. ob und wie lange die Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen weiterhin dem Bund zur Sicherung der Erfüllung der Vorgaben des Bundesschienenwegegesetzes nach § 1 Abs. 1 zustehen, oder
3. ob die Sicherungsübertragung endet und die nach § 1 Abs. 1 auf den Bund übertragenen Anteile mit Inkrafttreten des Gesetzes auf die Deutsche Bahn AG übergehen.^[cf10]

(3) Wird keine anderweitige Entscheidung durch Gesetz im Sinne des Absatzes 1 getroffen, verlängert sich die Sicherungsübertragung um zehn Jahre. Wird auch bis zu diesem Zeitpunkt keine Entscheidung nach Absatz 2 getroffen, verbleiben die Anteile unter Wegfall des Sicherungszwecks^[cf11] beim Bund.

(4) Mit Beendigung der Sicherungsübertragung erlischt die der Deutschen Bahn AG erteilte Stimmrechtsvollmacht. Gleichzeitig endet die Abtretung der Auszahlungsansprüche nach § 2 Abs. 3.

Artikel 2 § 5 Stellungnahmen

BMF

§ 5

Ende der Sicherungsübertragung

(1) Die Sicherungsübertragung nach § 1 endet am 31. Dezember [Einsetzen: Datum des fünfzehnten Jahres nach Inkrafttreten dieses Gesetzes].

(2) Vor Ablauf der Frist nach Absatz 1 wird auf Vorschlag der Bundesregierung durch Gesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf, festgesetzt,

1. ob mit Inkrafttreten des Gesetzes die Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen beim Bund unter Wegfall des Sicherungszwecks gegen Wertausgleich gemäß § 7 verbleiben, oder

2. ob und wie lange die Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen weiterhin dem Bund zur Sicherung der Erfüllung der Vorgaben des Bundesschienenwegegesetzes nach § 1 Abs. 1 zustehen, oder

3. ob die Sicherungsübertragung endet und die gemäß § 1 Abs. 1 auf den Bund übertragenen Anteile mit Inkrafttreten des Gesetzes auf die Deutsche Bahn AG übergehen.

(3) Wird keine Entscheidung nach Absatz 2 getroffen, verlängert sich die Sicherungsübertragung um zehn Jahre. Wird auch bis zu diesem Zeitpunkt keine Entscheidung nach Absatz 2 getroffen, verbleiben die Anteile unter Wegfall des Sicherungszwecks gegen Wertausgleich gemäß § 7 beim Bund.

(4) Mit Beendigung der Sicherungsübertragung erlischt die der Deutschen Bahn AG erteilte Stimmrechtsvollmacht. Die Abtretung der Auszahlungsansprüche nach § 2 Abs. 3 endet.

Artikel 2 § 5 Stellungnahmen

BMWI

§ 5

Ende der Sicherungsübertragung

- (1) Die Sicherungsübertragung nach § 1 endet am 31. Dezember des zehnten Jahres nach Inkrafttreten dieses Gesetzes oder mit Widerruf gemäß § 3 Abs. 1.
- (2) Vor Ablauf der Frist nach Absatz 1 wird auf Vorschlag der Bundesregierung durch Gesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf, festgesetzt,
1. ob mit Inkrafttreten des Gesetzes die Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen beim Bund unter Wegfall des Sicherungszwecks verbleiben, oder
 2. ob und wie lange die Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen weiterhin dem Bund zur Sicherung der Erfüllung der Vorgaben des Bundesschienenwegegesetzes nach § 1 Abs. 1 zustehen, oder
 3. ob die Sicherungsübertragung endet und die gemäß § 1 Abs. 1 auf den Bund übertragenen Anteile mit Inkrafttreten des Gesetzes auf die Deutsche Bahn AG übergehen.
- (3) Wird keine Entscheidung nach Absatz 2 getroffen, verbleiben die Anteile unter Wegfall des Sicherungszwecks beim Bund.
- (4) Mit Beendigung der Sicherungsübertragung erlischt die der Deutschen Bahn AG erteilte Stimmrechtsvollmacht. Die Abtretung der Auszahlungsansprüche nach § 2 Abs. 3 endet.

Artikel 2 § 5**Stellungnahmen****BMF****Ende der Sicherungsübertragung, Art. 2 § 5**

Die Dauer der Sicherungsübertragung von 15 Jahren ist im Hinblick auf die Privatisierungsfähigkeit der DB AG als Minimum anzusehen, ebenso die Verlängerungsoption für weitere 10 Jahre. Investitionen in Infrastruktur sind langfristig und erfordern deshalb lange Nutzungszeiträume. Gleiches gilt auch im Hinblick auf die parallele Laufzeit der LUFV, Art. 3 § 5 Abs. 1 EBNeuOG.

Auf die Problematik des in Art. 2 § 5 Abs. 3 S. 2 EBNeuOG vorgesehenen endgültigen Rückfalls der Infrastruktur an den Bund im Zusammenhang mit der Sicherungsübertragung wurde bereits unter Art. 2 § 2 Abs. 1 EBNeuOG ausführlich eingegangen.

BMWi

Mit der jetzigen Fassung des EBNeuOG sind nach hiesiger Ansicht die Risiken aus dem Kontrollverlust nicht ausreichend begrenzt. Zur Sicherung der Reversibilität fordert BMWi, dass

- die Sicherungsübergabe gem. § 5 (1) BSEG zunächst nur für 10 Jahre erfolgt;

BMVBS

Die Reversibilität ist stets gegeben, da eine Änderung des Gesetzes nicht ausgeschlossen werden kann.

Artikel 2 § 5**Stellungnahmen****BMAS**

1. Durch die Auffangregelung des § 5 Abs. 3 BESG werden zwar de jure die Eigentumsverhältnisse an den Infrastrukturunternehmen dauerhaft geregelt. Gleichwohl bleiben durch die vorgesehene temporäre Sicherungsübertragung politische Unsicherheiten hinsichtlich der langfristigen Struktur der Eigentumsverhältnisse bestehen. Es stellt sich die Frage, ob diese Unklarheit sachgerecht ist im Hinblick auf den Beschluss des Deutschen Bundestages vom 24.11.2006.

BMVBS

Durch den Gesetzentwurf werden die zwei wesentlichen Elemente des Bundestagsbeschlusses vom 24.11.2006 umgesetzt. Die Bilanzierbarkeit der Anteile an den EIU bei der DB AG und die Reversibilität dieser Entscheidung. Die „Unsicherheit“ hinsichtlich der langfristigen Struktur der Eigentumsverhältnisse ist vom Deutschen Bundestag in Kauf genommen worden.

Artikel 2 § 5**Stellungnahmen****BMAS**

2. Nach Auslaufen der Sicherungsübertragung ist als Option eine Übertragung der Eigentumsrechte der Infrastrukturunternehmen auf die Deutsche Bahn AG vorgesehen (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BESG). Damit enthält der Gesetzentwurf zumindest als Option die Möglichkeit, dass nach der relativ für Infrastrukturinvestitionen kurzen Frist von 15 Jahren private Investoren an den Infrastrukturunternehmen beteiligt werden. Diese Option steht im Widerspruch zum Beschluss des Bundestages vom 24.11.2006, wonach private Investoren nicht an den Infrastrukturgesellschaften, die die Eisenbahninfrastruktur halten, beteiligt werden (Zielsetzung Nr. I.3 des Beschlusses). Zudem ist nach der Zielsetzung Nr. I.4 ein Betreiben der Infrastruktur durch die DB AG nicht dauerhaft, sondern nur "für einen vertraglich zu vereinbarenden Zeitraum" vorgesehen. Die Option bedarf daher der näheren Klärung.

Unklar sind in dem Zusammenhang auch Fußnote 1 in der allgemeinen Begründung und Fußnote 2 in der Begründung des § 5 Abs. 3 und 4 BESG. Wie ist im Kontext mit der Auffangregelung zu verstehen, dass als Option der Rückfall des Eigentums an die DB AG besteht? Wie steht dies im Verhältnis zu den o. g. Zielsetzungen des Beschlusses des Bundestages?

BMVBS

Die Reversibilität der Strukturentscheidung zugunsten einer Bilanzierung der EIU Anteile bei der DB AG wird durch den Gesetzentwurf sichergestellt. Nur wenn der Gesetzgeber einen entsprechenden Beschluss fasst, fallen die Anteile an den EIU an die DB AG. Auch für den Fall, dass der Gesetzentwurf noch im Sinne der zitierten Auffangregelung geändert wird und den Rückfall der Inhaberschaft an den Anteilen an den EIU an die DB AG auch bei Untätigkeit des Gesetzgebers bestimmt, bleibt dem Gesetzgeber immer noch die Möglichkeit, die „Call-Option“ auszuüben und damit den Rückfall der Anteile an den EIU an die DB AG zu verhindern.

Artikel 2 § 5**Stellungnahmen****BMAS**

9. Abschließend bleiben Fragen offen, deren Beantwortung aus dem Gesamtzusammenhang nicht klar erkennbar war:

Sollte es zu einer Teilprivatisierung des Netzes kommen (Fall § 5 Abs. 2 Nr. 3 BESG), inwieweit steht der Bund dann weiterhin im Obligo hinsichtlich einer Dauersubventionierung zwecks Instandhaltung in Höhe von derzeit 2,5 Mrd. Euro sowie bei der Verwirklichung des Bedarfsplans, dessen Finanzierung in § 20 BSEAG dem Bund oder "Dritten", nicht aber den Eisenbahninfrastrukturunternehmen übertragen wird? Wie ist es vermögensrechtlich zu bewerten? Käme es zu einer permanenten Vermögensübertragung vom Bund an die private DB AG?

Welche Auswirkungen hätte eine Teilprivatisierung des Netzes auf die Finanzierung des Erhalts und insbesondere des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur auf Seiten des Bundes? Solange das Netz im Eigentum des Bundes ist, dürfte es sich wohl um Investitionen handeln, für die auch eine Kreditfinanzierung im Rahmen des Art. 115 GG in Frage käme. Wären die Ausgaben für den Erhalt und den Ausbau der Infrastruktur noch Investitionen im Sinne des Art. 115 GG, wenn der Bund nicht mehr vollständiger Eigentümer der Eisenbahninfrastruktur ist?

BMVBS

Solange sich aus der Verfassung (Artikel 87 e Abs. 4 GG) eine Verpflichtung des Bundes zur Vorhaltung einer Eisenbahninfrastruktur ergibt, wird der Bund diesem Verfassungsauftrag auch nach einer Teilprivatisierung der EIU nachkommen müssen. Dies bedeutet, dass er die von ihm gewünschte „Leistung“ in der Regel bei den entsprechenden Unternehmen nach den allgemeinen Regeln des Wirtschaftsrechts „einkaufen“ muss. Denn zumindest bei den heutigen Rahmenbedingungen ist nicht davon auszugehen, dass eine Eisenbahninfrastruktur oder gar deren Ausbau kostendeckend und damit ohne zusätzliche Aufwendungen des Bundes finanziert werden kann. Dass für derartige Verträge – wie auch heute bereits –, wenn sie über mehrere Jahre laufen, Verpflichtungsermächtigungen im Haushaltsgesetz ausgebracht werden müssen, ist ein Umstand, der sich durch eine Teilprivatisierung nicht ändern würde.

Artikel 2 § 6

BMVBS-Vorschlag

Begründung

Nr. 1: Folgt BMJ

Nr. 2: Dient der Klarstellung

Artikel 2 § 6

Stellungnahmen

BMJ

§ 6

Ende der Sicherungsübertragung in sonstigen Fällen

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

1. wenn der Bund gegenüber der Deutschen Bahn AG die außerordentliche Kündigung aus wichtigem Grund der nach § 4 des Bundesschienenwegegesetzes abzuschließenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung erklärt ,
2. wenn der Bund die wiederholte Pflichtverletzung nach § 10 des Bundesschienenwegegesetzes festgestellt hat.

(2) Bei Beendigung der Sicherungsübertragung nach Absatz 1 verbleiben die Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Wegfall des Sicherungszwecks beim Bund.

(3) § 5 Abs. 4 gilt entsprechend

Artikel 2 § 6 Stellungnahmen

BMF

§ 6

Ende der Sicherungsübertragung in sonstigen Fällen

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

1. wenn der Bund gegenüber der Deutschen Bahn AG die außerordentliche Kündigung aus wichtigem Grund der gemäß § 4 des Bundesschienenwegegesetzes abzuschließenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung erklärt ,
2. wenn der Bund die wiederholte Pflichtverletzung nach § 10 des Bundesschienenwegegesetzes festgestellt hat.

(2) Bei Beendigung der Sicherungsübertragung nach Absatz 1 verbleiben die Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter Wegfall des Sicherungszwecks gegen Wertausgleich gemäß § 7 beim Bund.

(3) § 5 Abs. 4 gilt entsprechend

BMVBS zu BMF

Keine gegenseitigen Verweisungen. In § 7 wird auf § 6 verwiesen.

Artikel 2 § 7**BMVBS-Vorschlag**

Hinweis: BMF liefert Neufassung

Begründung

Folgt BMJ und Klarstellung

Artikel 2 § 7**Stellungnahmen****BMJ****§ 7****Wertausgleich**

(1) Bei Beendigung der Sicherungsübertragung nach § 5 Abs. 2 Nr. 1 oder Abs. 3 Satz 3 oder § 6 steht der Deutschen Bahn AG ein Wertausgleich zu. Der Wertausgleich bemisst sich nach dem Verkehrswert der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Maßgebend ist der Verkehrswert zu dem Zeitpunkt, zu dem die Sicherungsübertragung beendet wird.

(2) Die Ermittlung des Verkehrswerts der Anteile erfolgt nach dem Ertragswertverfahren. Leistungen des Bundes an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind nur insoweit zu berücksichtigen, als hierauf nach Beendigung der Sicherungsübertragung ein der Höhe nach bestimmter Anspruch besteht.

(3) Bei Beendigung der Sicherungsübertragung nach § 5 Abs. 2 Nr. 1 oder Abs. 3 Satz 3 bemisst sich die Entschädigung nach dem Buchwert der nach Absatz 4 zu ermittelnden Eigenmittelinvestitionen in die Eisenbahninfrastruktur zum 31. Dezember [Einsetzen: Datum des fünfzehnten Jahres nach Inkrafttreten dieses Gesetzes], sofern dieser die Höhe des nach Absatz 2 ermittelten Verkehrswerts übersteigt.

(4) Die Ermittlung des Buchwerts nach Absatz 3 erfolgt anhand der Anschaffungs- oder Herstellungskosten der bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen aktivierten Eigenmittelinvestitionen in die Eisenbahninfrastruktur abzüglich der höchsten gesetzlich zulässigen Abschreibungen und abzüglich der bestehenden Verbindlichkeiten.

(5) Die sich nach Absatz 2 bis 4 ergebende Höhe des Wertausgleichs wird durch den Bund^[p1] nach vorheriger Anhörung von Sachverständigen sowie der Deutschen Bahn AG festgelegt^[p2]. Der Vorstand oder die Geschäftsführung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben dem Bund alle dafür notwendigen Unterlagen zur Verfügung zu stellen und Auskünfte zu erteilen. Zur Beilegung von Meinungsverschiedenheiten über die Höhe des Wertausgleichs ist eine Einigungsstelle zu bilden. Die Einigungsstelle besteht aus einer gleichen Anzahl von Beisitzern, die vom Bund und von der Deutschen Bahn AG bestellt werden, und einem unparteiischen Vorsitzenden, auf dessen Person sich beide Seiten einigen müssen. Kommt eine Einigung über die Person des Vorsitzenden nicht zustande, so bestellt ihn der Präsident des Bundesverwaltungsgerichts. Dieser entscheidet auch, wenn kein Einvernehmen über die Zahl der Beisitzer erzielt wird. Die Einigungsstelle hat unverzüglich tätig zu werden. Benennt eine Seite keine Mitglieder oder bleiben die von einer Seite genannten Mitglieder trotz rechtzeitiger Einladung der Sitzung fern, so entscheiden der Vorsitzende und die erschienenen Mitglieder allein. Die Einigungsstelle fasst ihre Beschlüsse nach mündlicher Beratung mit Stimmenmehrheit. An der Beschlussfassung nimmt der Vorsitzende zunächst nicht teil.^[cf3] Kommt eine Stimmenmehrheit nicht zustande, so nimmt der Vorsitzende nach weiterer Beratung an der erneuten Beschlussfassung teil. Die Beschlüsse der Einigungsstelle sind schriftlich niederzulegen, vom Vorsitzenden zu unterschreiben und dem Bund und der Deutschen Bahn AG zuzuleiten. Gegen den Spruch der Einigungsstelle ist der Rechtsweg ausgeschlossen.

(6) Der Wertausgleich 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.

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

Artikel 2 § 7**Stellungnahmen****BMF (BMF liefert Neufassung!)**

§ 7

Wertausgleich

(1) Bei Beendigung der Sicherungsübertragung gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 1, Abs. 3 S. 2 oder § 6 steht der Deutschen Bahn AG ein Anspruch auf Wertausgleich zu. Der Wertausgleich ist auf den jeweiligen Zeitpunkt der Beendigung der Sicherungsübertragung zu ermitteln.

(2) In den Fällen des § 6 hat die Deutsche Bahn AG dem Bund einen durch die vorzeitige Beendigung entstehenden Schaden zu ersetzen. Der Bund kann mit seinem Anspruch aus Satz 1 gegen den Wertausgleichsanspruch der Deutschen Bahn AG gemäß Absatz 3 aufrechnen.

(3) In den Fällen des § 5 Abs. 2 Nr. 1, Abs. 3 Satz 2 und § 6 ermittelt sich die Höhe des Wertausgleichs nach dem Verkehrswert der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Der Verkehrswert bestimmt sich unter Anwendung der bei der Bewertung von Beteiligungen und sonstigen Unternehmensanteilen anzuwendenden Grundsätze zur Durchführung von Unternehmensbewertungen nach dem Ertragswertverfahren. Zuschüsse, auf die im Rahmen der Infrastrukturverantwortung des Bundes auch zukünftig ein Anspruch der Eisenbahninfrastrukturunternehmen besteht, sind bei der Ermittlung des Verkehrswerts zu berücksichtigen. Mindestbetrag des Wertausgleichs ist das nach den handelsrechtlichen Vorschriften ermittelte durchschnittliche Eigenkapital der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zum Abschlussstichtag der letzten drei Geschäftsjahre vor Beendigung der Sicherungsübertragung (Eigenkapital). Der Höchstbetrag des Wertausgleichs wird auf das Eigenkapital der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuzüglich 51 Prozent der Differenz zwischen Verkehrswert und Eigenkapital begrenzt.

(4) Die sich nach Absatz 3 ergebende Höhe des Wertausgleichs wird durch den Bund nach vorheriger Anhörung von Sachverständigen sowie der Deutschen Bahn AG festgelegt. Der

Vorstand oder die Geschäftsführung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben dem Bund alle dafür notwendigen Unterlagen zur Verfügung zu stellen und Auskünfte zu erteilen. Zur Beilegung von Meinungsverschiedenheiten über die Höhe des Wertausgleichs ist eine Einigungsstelle zu bilden. Die Einigungsstelle besteht aus einer gleichen Anzahl von Beisitzern, die vom Bund und von der Deutschen Bahn AG bestellt werden, und einem unparteiischen Vorsitzenden, auf dessen Person sich beide Seiten einigen müssen. Kommt eine Einigung über die Person des Vorsitzenden nicht zustande, so bestellt ihn das Bundesverwaltungsgericht. Dieses entscheidet auch, wenn kein Einvernehmen über die Zahl der Beisitzer erzielt wird. Die Einigungsstelle hat unverzüglich tätig zu werden. Benennt eine Seite keine Mitglieder oder bleiben die von einer Seite genannten Mitglieder trotz rechtzeitiger Einladung der Sitzung fern, so entscheiden der Vorsitzende und die erschienenen Mitglieder allein. Die Einigungsstelle fasst ihre Beschlüsse nach mündlicher Beratung mit Stimmenmehrheit. Bei der Beschlussfassung hat sich der Vorsitzende zunächst der Stimme zu enthalten. Kommt eine Stimmenmehrheit nicht zustande, so nimmt der Vorsitzende nach weiterer Beratung an der erneuten Beschlussfassung teil. Die Beschlüsse der Einigungsstelle sind schriftlich niederzulegen, vom Vorsitzenden zu unterschreiben und dem Bund und der Deutschen Bahn AG zuzuleiten. Gegen den Spruch der Einigungsstelle ist der ordentliche Rechtsweg gegeben.

(5) Der Wertausgleich 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 unbeschadet der Regelung in Absatz 2 ausgeschlossen.

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

Artikel 2 § 7 Stellungnahmen

BMWI

§ 7

Wertausgleich

(1) Bei Beendigung der Sicherungsübertragung gemäß § 5 Abs. 3 Nr. 1, Abs. 3 S. 3 oder § 6 steht der Deutschen Bahn AG ein Wertausgleich zu. Der Wertausgleich bemisst sich nach dem Verkehrswert der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Maßgebend ist der Verkehrswert zu dem Zeitpunkt, zu dem die Sicherungsübertragung beendet wird.

(2) Die Ermittlung des Verkehrswerts der Anteile erfolgt nach dem Ertragswertverfahren. Leistungen des Bundes an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind nur insoweit zu berücksichtigen, als hierauf nach Beendigung der Sicherungsübertragung ein der Höhe nach bestimmter Anspruch besteht.

(3) Bei Beendigung der Sicherungsübertragung gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 1, Abs. 3 S. 3 bemisst sich die Entschädigung nach dem Nettobuchwert der gemäß Absatz 4 zu ermittelnden Eigenmittelinvestitionen in die Eisenbahninfrastruktur zum 31. Dezember [Einsetzen: Datum des zehnten Jahres nach Inkrafttreten dieses Gesetzes], sofern dieser die Höhe des nach Absatz 2 ermittelten Verkehrswerts übersteigt.

(4) Die Ermittlung des Nettobuchwerts gemäß Absatz 3 erfolgt anhand der Anschaffungs- oder Herstellungskosten der bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen aktivierten Eigenmittelinvestitionen in die Eisenbahninfrastruktur abzüglich der höchsten gesetzlich zulässigen Abschreibungen und abzüglich der bestehenden Verbindlichkeiten.

(5) Die sich nach Absatz 2 bis 4 ergebende Höhe des Wertausgleichs wird durch den Bund nach vorheriger Anhörung von Sachverständigen sowie der Deutschen Bahn AG festgelegt. Der Vorstand oder die Geschäftsführung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben dem Bund auf Verlangen alle Unterlagen zur Verfügung zu stellen und Auskünfte zu erteilen. Zur Beilegung von Meinungsverschiedenheiten über die Höhe des Wertausgleichs ist eine Einigungsstelle zu bilden. Die Einigungsstelle besteht aus einer gleichen Anzahl von Beisitzern,

die vom Bund und von der Deutschen Bahn AG bestellt werden, und einem unparteiischen Vorsitzenden, auf dessen Person sich beide Seiten einigen müssen. Kommt eine Einigung über die Person des Vorsitzenden nicht zustande, so bestellt ihn das Bundesverwaltungsgericht. Dieses entscheidet auch, wenn kein Einvernehmen über die Zahl der Beisitzer erzielt wird. Die Einigungsstelle hat unverzüglich tätig zu werden. Benennt eine Seite keine Mitglieder oder bleiben die von einer Seite genannten Mitglieder trotz rechtzeitiger Einladung der Sitzung fern, so entscheiden der Vorsitzende und die erschienenen Mitglieder allein. Die Einigungsstelle fasst ihre Beschlüsse nach mündlicher Beratung mit Stimmenmehrheit. Bei der Beschlussfassung hat sich der Vorsitzende zunächst der Stimme zu enthalten. Kommt eine Stimmenmehrheit nicht zustande, so nimmt der Vorsitzende nach weiterer Beratung an der erneuten Beschlussfassung teil. Die Beschlüsse der Einigungsstelle sind schriftlich niederzulegen, vom Vorsitzenden zu unterschreiben und dem Bund und der Deutschen Bahn AG zuzuleiten. Gegen den Spruch der Einigungsstelle ist der Rechtsweg ausgeschlossen.

(6) Der Wertausgleich 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.

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

Artikel 2 § 7**Stellungnahmen****BMF****Wertausgleich Art. 2 § 7 EBNeuOG/Endschaftsregelung Art. 2 § 5 Abs. 3 S. 2
EBNeuOG**

Zu der Bilanzierbarkeit des wirtschaftlichen Eigentums an den EIU bei der DB AG kann die Ausgestaltung des Wertausgleichs, den die DB AG bei einem Rückfall der Eisenbahninfrastrukturunternehmen an den Bund erhält, wesentlich beitragen. Die Regelung muss gewährleisten, dass die DB AG bis zur Beendigung der Sicherungsübertragung angemessen an der Chance auf Wertsteigerung und dem Risiko der Wertminderung teilhat, den Nutzen aus der Geschäftstätigkeit ziehen kann sowie die Verwaltungsrechte trägt. Damit ist innerhalb der Laufzeit der Sicherungsübertragung die wirtschaftliche und bilanzielle Zuordnung der Infrastruktur bei der Deutschen Bahn AG gewährleistet (IDW ERS HFA 13 n F.). Die im Gesetzesentwurf vorgeschlagene Regelung reicht nicht aus. Voraussetzung für die **Bilanzierungsfähigkeit des wirtschaftlichen Eigentums an den EIU bei der DB AG** ist, dass bei einem Rückfall der Eisenbahninfrastrukturunternehmen an den Bund die DB AG einen **Wertausgleich** erhält, der dem Wert der Anteile an den EIU entspricht. Dies entspricht sowohl **verfassungsrechtlichen** als auch **bilanzrechtlichen** Erfordernissen.

- **Da die EIU-Anteile durch hoheitliche Entscheidung bei der DB AG wegfallen, sind bei der Bewertung verfassungsrechtlich gebotene Entschädigungsgrundsätze zu beachten. Von Verfassung wegen muss die Höhe des Wertausgleichs eine angemessene Kompensation für die übertragenen Anteile darstellen** (Bundesverfassungsgerichtsentscheidung 100, Seite 289, 305). Gleiches gilt aus Gründen des Kapitalerhaltungsrechts und des Gläubigerschutzes (§§ 57 ff., 311 ff. AktG).

- Des weiteren ist es ein **zentraler Punkt** für die **Bilanzierbarkeit des wirtschaftlichen Eigentums**, dass am Ende der Sicherungsübertragung bei einem endgültigen Übergang auf den Bund eine **angemessene Kompensation bei der DB AG** für die Anteile an den EIU stattfinden muss. Dies entspricht den **allgemeinen Bewertungsgrundsätzen des Bilanzrechts**.

Vor diesem Hintergrund wurde in Zusammenarbeit mit den Wirtschaftsprüfern nunmehr folgender Vorschlag erarbeitet, der aber ggfs. noch modifiziert werden kann:

BMVBS:

Neuformulierung abwarten

Artikel 2 § 7**Stellungnahmen****BMWi**

Mit der jetzigen Fassung des EBNeuOG sind nach hiesiger Ansicht die Risiken aus dem Kontrollverlust nicht ausreichend begrenzt. Zur Sicherung der Reversibilität fordert BMWi, dass

- der Wertausgleich nach § 7 BSEG gesichert auf den Nettobuchwert der Eigenmittelinvestitionen gem. § 7 (3) und (4) BSEG begrenzt wird, so dass Transparenz für alle Beteiligten über das Ermittlungsverfahren besteht und keine hohen Haushaltsrisiken die Reversibilität der Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums begrenzen (der gegenwärtige Verkehrswert der EIU-Anteile beträgt über 8 Mrd. €);

BMVBS

Die vom BMWi genannte Zahl von acht Milliarden Euro für den gegenwärtigen Verkehrswert der EIU-Anteile kann sich nur einschließlich der Bundeszuschüsse ergeben. Nach der in § 7 BSEG vorgesehenen Berechnungsmethode kann aber ein positiver Ertragswert der EIU nach Ablauf der Sicherungsübertragung nur dann erreicht werden, wenn die EIU zu diesem Zeitpunkt auch ohne Bundeszuschüsse einen Gewinn erwirtschaften. Bundeszuschüsse sind nach § 7 Abs. 2 Satz 2 BSEG nur zu berücksichtigen, wenn die EIU auf diese bei Ende der Sicherungsübertragung noch einen Anspruch haben. Das ist aber nicht der Fall, da mit Ende der Sicherungsübertragung auch die LuFV endet. (§ 5 Abs. (2) BSEAG). Realistischerweise wird also der Nettobuchwert der Eigenmittelinvestitionen in jedem Fall höher als der nach § 7 Abs. (2) BSEG ermittelte Verkehrswert der EIU sein. Eine Begrenzung des Nettobuchwerts auf die Eigenmittelinvestition ist daher nicht erforderlich. Sie würde im Übrigen auch die Bilanzierung der EIU-Anteile bei der DB AG gefährden. Denn diese ist nur dann sichergestellt, wenn der DB AG bei einer Übertragung auch des wirtschaftlichen Eigentums auf den Bund ein Ausgleichsanspruch in Höhe des Verkehrswerts zusteht.

Artikel 2 § 7**Stellungnahmen****BMJ****5. Aus grundrechtlicher Sicht:**

Hinsichtlich des in Artikel 2 § 7 Abs. 5 des Gesetzentwurfs vorgesehenen Ausschluss des Rechtsweges gegen den Spruch der Einigungsstelle sind verfassungsrechtliche Risiken im Hinblick auf eine mögliche Verletzung des Grundrechts der Deutschen Bahn AG aus Artikel 19 Abs. 4 GG nicht auszuschließen.

Diese Einschätzung gründet sich entscheidend auf die Erwägung, dass es zu der Grundrechtsfähigkeit von sog. gemischtwirtschaftlichen Unternehmen, wie es die Deutsche Bahn AG nach der geplanten Kapitalprivatisierung sein wird, bislang keine gefestigte Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG) gibt.

Da damit zu rechnen ist, dass Kapitalprivatisierungen von öffentlichen Aufgaben, die bislang zur Gänze in staatlicher Hand lagen, in Zukunft eher zunehmen werden (vgl. nur die beabsichtigte Kapitalprivatisierung der Flugsicherung), erscheint es als durchaus wahrscheinlich, dass das BVerfG sich - auch angesichts der erheblichen Kritik aus dem Schrifttum an dem Kammerbeschluss des BVerfG vom 16. Mai 1989 (1 BvR 705/88) - zu gegebener Zeit vertiefter mit der Frage der Grundrechtsbetreffenheit der privaten Anteilseigner zu befassen haben wird. Je näher der Anteil der privaten Investoren nach der teilweisen Kapitalprivatisierung an die Grenze von 50 % heranreicht, desto dringlicher wird sich die Frage nach dem grundrechtlichen Schutzbedürfnis der Anteilseigner stellen.

Bislang hat das BVerfG die Verneinung der Grundrechtsfähigkeit von juristischen Personen des Privatrechts, die öffentliche Aufgaben wahrnehmen, entscheidend mit der Zuordnung des Tätigkeitsbereichs zu den öffentlichen Aufgaben begründet. Wie von Huber in v. Mangoldt/Klein/Stark, Art. 19 Abs. 3 Rn. 299 ff., ausgeführt, wird bei gemischtwirtschaftlichen Unternehmen mit erheblicher privater Beteiligung für die Frage der Grundrechtsfähigkeit aber auch ein wichtiges Kriterium sein, in welchem Ausmaß die öffentliche Hand das Unternehmen im konkreten Einzelfall beherrscht.

Artikel 2 § 7**Stellungnahmen**

Da die weitere Entwicklung insoweit mithin als durchaus offen erscheint, sollte nach alternativen Lösungen zu dem gänzlichen Ausschluss des Rechtsweges gesucht werden, der im Übrigen in § 76 des Betriebsverfassungsgesetzes (BetrVG), auf den in der Begründung zu Artikel 2 § 7 Abs. 5 (S. 24) als Modell Bezug genommen wird, nicht vorgesehen ist.

Ein obligatorisches Streitschlichtungsverfahren wäre nur zulässig, wenn im Anschluss daran der Weg zu einer Streitentscheidung durch die staatlichen Gerichte eröffnet bliebe (vgl. zuletzt BVerfG, Beschluss vom 14. Februar 2001, 1. BVR 1351/01 zum insoweit funktionell vergleichbaren Justizgewährleistungsanspruch). Gegen ein fakultatives Schlichtungsverfahren, das mithin auf der Zustimmung der Beteiligten beruht und letztlich nur einer eingeschränkten gerichtlichen Überprüfbarkeit unterliegt (vgl. die entsprechenden Regelungen der ZPO) bestehen dagegen keine Bedenken (vgl. etwa Papier, Handbuch des Staatsrechts, Band VI., § 153 Rz. 12), soweit die Beteiligten über den jeweiligen Streitgegenstand – wie das hier bei vermögensrechtlichen Ansprüchen der Fall sein dürfte – verfügen können.

BMVBS

Zum obligatorischen Streitschlichtungsverfahren wird im Anschluss der Weg zu einer Streitentscheidung durch die staatlichen Gerichte eröffnet.

Artikel 2 § 7**Stellungnahmen****BRH**

Der Gesetzentwurf sieht in § 7 Abs. 1 BESG einen Anspruch der DB AG auf Wertausgleich durch den Bund für den Fall vor, dass die EIU-Anteile unter Wegfall der Sicherungsübereignung beim Bund verbleiben. Die Höhe des Wertausgleichs soll in einigen Fällen nach dem Ertragswertverfahren ermittelt werden. Sie bestimmt sich dabei nach dem Barwert der **Nettozuflüsse** an den wirtschaftlichen Eigentümer der EIU (hier: DB AG), auch bezeichnet als Verkehrswert der EIU-Anteile. Das BMVBS geht von einem Fortbestehen der Ergebnisabführungsverträge zwischen der DB AG und den EIU aus, d. h. die DB AG hätte ggf. Jahresverluste der EIU auszugleichen. Bei Jahresverlusten ergäben sich daher **Nettoabflüsse** der DB AG an die EIU. Sollte im Bewertungszeitpunkt weiterhin von Jahresverlusten auszugehen sein, ergäbe sich ein negativer Verkehrswert der EIU-Anteile. Für diesen Fall sieht der Gesetzentwurf keinen Anspruch des Bundes auf Wertausgleich gegen die DB AG vor. Somit würde die DB AG zwar an den Chancen auf Wertsteigerungen bei den EIU unbegrenzt teilhaben, die Risiken aber nur bis zum Unternehmenswert „Null“ tragen.

Als Folge wäre auch zu prüfen, ob ein solchermaßen begrenztes Risiko mit wirtschaftlichem Eigentum bei der DB AG vereinbar ist.

BMVBS

Bei einer rechtsgeschäftlichen Übertragung eines Unternehmens wird der Käufer den wirtschaftlichen Wert bezahlen, ist der Wert negativ wird der Käufer auf einem Ausgleich der wirtschaftlichen Lasten durch den Verkäufer bestehen. Das Argument des BRH ist damit wirtschaftlich nachvollziehbar. Der Eigentumsübergang tritt jedoch nicht durch Rechtsgeschäft, sondern durch Gesetz ein. In diesem Fall nicht nur keine Entschädigung zu zahlen, da der Verkehrswert Null ist, sondern die DB AG für den Verlust des Eigentums auch noch zahlen zu lassen, scheint nicht im Einklang mit Art. 14 GG zu stehen. Das „wirtschaftliche Eigentum“ der DB AG wird durch die Entschädigungsregelung nicht gefährdet. Bis zu einer Entscheidung des Bundes über die in § 5 Abs. 2 Nr. 1 BESG genannte Variante trägt die DG AG Chancen und Risiken der Beteiligung an den EIU.

Artikel 2 § 7**Stellungnahmen****BRH**

In einzelnen Fällen kommt ein Wertausgleich auf der Grundlage des Buchwertes in Betracht. Hierzu sind gem. § 7 Abs. 4 BESG u. a. die „höchsten gesetzlich zulässigen Abschreibungen“ abzusetzen. Es erscheint nicht hinreichend klar, ob darunter auch Wertminderungen zu verstehen sind, die für im Bau befindliche Anlagen zu erkennen sind und z. B. in einer Rückstellungsposition ausgewiesen werden. Hierbei handelt es sich nämlich namentlich noch nicht um „Abschreibungen“.

BMVBS

Durch die Regelung soll sichergestellt werden, dass der Bund nur den tatsächlich noch vorhandenen Wert der von den EIU getätigten Eigenmittelinvestitionen bezahlt. Wertminderungen sind primär als Abschreibungen zu erfassen. In dem vom BRH geschilderten Fall ist jedoch auch die Bildung von Rückstellungen denkbar. Eine Ergänzung des Gesetzestextes ist daher sinnvoll: Es heißt dann die „höchsten gesetzlich zulässigen Abschreibungen und abzüglich der bestehenden Verbindlichkeiten und gebildeten Rückstellungen“.

Artikel 2 § 7**Stellungnahmen****BMAS**

3. Im Beschluss des Bundestages heißt es: 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 (Zielsetzung Nr. I.9. des Beschlusses). In der allgemeinen Begründung wird darauf verwiesen, dass die Reversibilität der Strukturentscheidung dadurch gewährleistet sei, dass grundsätzlich die vom Gesetz geschaffene Beziehung zwischen dem Bund und der DB AG nach 15 Jahren endet und der Gesetzgeber die Möglichkeit habe, zu entscheiden, ob oder in welcher Weise diese Beziehung fortgesetzt werde.

De jure mag dies der Fall sein. Völlig unklar ist allerdings, mit welchen Wertausgleichsleistungen nach § 7 BESG überhaupt zu rechnen ist. Die Begründung schweigt sich hier aus. Ist der Wertausgleich gering, dürfte eine Reversibilität gegeben sein. Ist der Wertausgleich jedoch sehr hoch (höherer zwei- oder sogar dreistelliger Milliardenbetrag?), wäre eine Wertausgleichsleistung von Seiten den Bundeshaushalts wohl nur schwer leistbar. De facto wäre in diesem Fall eine Reversibilität dann allerdings kaum noch gegeben. Zu klären wäre, ob ein solcher Fall von Relevanz ist und ob hinsichtlich der Reversibilität dieser mit dem Beschluss des Bundestages noch kompatibel wäre.

Hierzu bedarf es Hinweise darauf, um welche Größenordnung es sich beim Wertausgleich handeln dürfte, da dieser von besonderer Entscheidungsrelevanz ist. Soweit notwendig, wäre dabei auch der Zuschussbetrag des Bundes an die Infrastrukturunternehmen zu berücksichtigen. Zumindest müsste es möglich sein, einen ungefähren Wertausgleich zu dem Zeitpunkt zu beziffern, in dem das Gesetz in Kraft treten würde.

Artikel 2 § 7**Stellungnahmen****BMAS**

4. Dieser Punkt ist um so wichtiger, da im Fall eines hohen Wertausgleichs das Ende der Sicherungsübertragung nach § 6 BESG vollkommen an Schärfe verlieren würde. Selbst im Fall einer wiederholten Pflichtverletzung könnte der Bund wohl dann nur noch bei hohem finanziellen Aufwand die Möglichkeit der außerordentlichen Beendigung der Sicherungsübertragung in Anspruch nehmen. Auch hierbei besteht Klärungsbedarf.

BMAS

5. Generell stellt sich die Frage nach der Sinnhaftigkeit der Wertausgleichsregelung. De facto läuft die Regelung darauf hinaus, dass der Bund eine Entschädigung für Leistungen zu tragen hätte, die er bereits einmal getragen hat. Notwendig wird die Wertausgleichsregelung erst, weil der DB AG kostenlos und dauerhaft die wirtschaftliche Nutzung der Netzinfrastruktur übertragen wird, die dann mit teilprivatisiert werden soll. Ob eine solche Regelung im Interesse der Allgemeinheit fair ist, wäre ggf. noch einmal näher zu klären.

BMAS

6. Die Regelung des § 7 BESG erscheint zudem unvollständig. Offenbar wird davon ausgegangen, dass der Buchwert generell größer als der Verkehrswert sei. Es ist jedoch nicht ersichtlich, warum dies zwingend der Fall sein soll. Sollte der Verkehrswert jedoch größer als der Buchwert sein, stellt sich die Frage, ob im Fall einer wiederholten Schlechterfüllung oder der Kündigung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung aus wichtigem Grund es sachgerecht ist, den Wertausgleich nach dem Verkehrswert zu bestimmen.

Artikel 2 § 7**Stellungnahmen****BMVBS**

Entscheidend für die Verfassungsmäßigkeit und Bilanzierbarkeit ist, dass der Wertausgleich dem Verkehrswert der EIU bei Ausübung der „Call-Option“ entspricht. Der Verkehrswert bestimmt sich grundsätzlich nach dem Ertragswertverfahren. Bundeszuschüsse werden bei der Ermittlung des Ertragswerts nur berücksichtigt, soweit zum Zeitpunkt der Ausübung der „Call-Option“ ein bezifferbarer Anspruch besteht. Das wird voraussichtlich nicht der Fall sein, da die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit Ausübung der „Call-Option“ ebenfalls endet (§ 5 Abs. (2) BSEAG). Ein positiver Ertragswert und damit ein Wertausgleich höher als Euro 0 kann sich nur ergeben, wenn die EIU ohne Bundeszuschüsse Erträge erwirtschaften. Das ist unwahrscheinlich. Wenn dies doch der Fall sein sollte, bekommt der Bund auch einen entsprechenden Gegenwert. Die Alternativregelung, in der die Nettoeigenmittelinvestitionen berücksichtigt werden, führt nur dann zu einer Belastung des Bundes, wenn diese Werte tatsächlich bei Ausübung der „Call-Option“ noch vorhanden sind. Übt der Bund die „Call-Option“ wegen Pflichtverletzung aus, kann er mit seinen Ersatzansprüchen gegen einen etwaigen Wertausgleichanspruch aufrechnen. (§ 7 Abs. (7) BESG). Eine Zahlungsverpflichtung gegenüber der DB AG scheidet in diesem Fall daher regelmäßig aus.

BMAS

7. In § 7 Abs. 1 und Abs. 3 BESG ist der Bezug zu § 5 Abs. 3 S. 3 BESG falsch. Offensichtlich ist Satz 2 gemeint.

BMVBS

Ja.

Artikel 2 § 8 (neu, Art. 10 alt)

BMVBS-Vorschlag

Begründung

Wie BMJ.

Artikel 2 § 8 (neu, Art. 10 alt)

Stellungnahmen

BMJ

§ 8

Befreiung von der Grunderwerbsteuer

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

Art. 2 § 8 (neu, Art. 10 alt)**Stellungnahmen****BMF: Streichen****Art. 10 EBNeuOG – Befreiung von der Grunderwerbssteuer**

Eine Grunderwerbssteuerbefreiung würde voraussichtlich im Bundesrat keine Zustimmung finden.

Die Übertragung der Anteile an den Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf den Bund unterliegt bei den geltenden Rahmenbedingungen zunächst nicht der Grunderwerbssteuer, da es sich um eine „interne“ Umstrukturierung handelt. Problematisch ist die Steuerbefreiung der für die Zukunft vorgesehenen möglichen Rückübertragung nach Maßgabe des Artikel 2 § 5 an die DB AG, da zu diesem Zeitpunkt bereits private Investoren an der DB AG beteiligt sein werden. Hier ist ein Berufungsfall (Gleichbehandlungsgrundsatz Art. 3 GG) zu befürchten. Der Grundgedanke des § 11 Abs. 2 Deutsche Bahn Gründungsgesetz, wonach der einmalige Vorgang der Neuorganisation der Deutschen Bahn in der Hand des Bundes weitgehend von steuerlichen Belastungen freigehalten werden soll, ist nicht mehr einschlägig. Zudem ist in diesem Zusammenhang zu beachten, dass die Ertragshoheit der Grunderwerbssteuer den Ländern obliegt und daher die grunderwerbssteuerliche Problematik mit den Vertretern der Länder zu erörtern ist.

Aus diesen Gründen ist die Aufnahme eine Befreiungsvorschrift von der Grunderwerbsteuer für Rechtsvorgänge, die sich aus der Durchführung des Art. 2 dieses Gesetzes ergeben, nicht geboten und Art. 10 EBNeuOG zu streichen.

Art. 2 § 8 (neu, Art. 10 alt)

Stellungnahmen

BMVBS:

Gemäß § 1 Absatz 3 Nummer 4 GrEStG unterliegt der Übergang von mindestens 95 vom Hundert der Anteile an einer Gesellschaft, zu deren Vermögen ein inländisches Grundstück gehört, der Grunderwerbsteuer. Dies gilt auch, wenn die Anteilsübertragung im Rahmen eines Treuhandverhältnisses erfolgt.

Nach den gleich lautenden Erlassen der obersten Finanzbehörden der Länder vom 25. Mai 1984 betreffend Grunderwerbsteuer (Erwerbsvorgänge im Sinne des § 1 Absatz 3 GrEStG im Zusammenhang mit Treuhandgeschäften (Bundessteuerblatt 1 1984 Seite 380)) erwirbt der bisherige Eigentümer als Treugeber gleichzeitig mit dem Erwerb aller Anteile der Gesellschaft durch den Treuhänder einen Anspruch auf Rückübertragung der Anteile nach § 667 BGB. Bereits die Begründung dieses Übertragungsanspruches soll (wiederum) der Grunderwerbsteuer nach § 1 Abs. (3) Nr. 3 GrEStG unterliegen (Ziffer 1.2 des Erlasses). Der (Rück-)Erwerb durch den Treugeber soll jedoch in sinn-gemäßer Anwendung des § 3 Nr. 8 GrEStG von der Steuer freizustellen sein, wenn die Steuer für die Übertragung der Anteile vom Treugeber auf den Treuhänder entrichtet worden ist (Ziffer 1.3 des Erlasses). In der Literatur wird die Meinung vertreten, die vorstehende Auffassung der Finanzverwaltung, wonach der bereits der für den Treugeber begründete Anspruch auf Rückübertragung der Anteile nach § 1 Abs. (3) GrEStG steuerbar ist, sei abzulehnen. Stattdessen sei die tatsächliche Rückübertragung von mindestens 95 vom Hundert der Anteile vom Treuhänder auf den Treugeber (entgegen Ziffer 1.4.1.1 der Erlasse) nach § 1 Abs. (3) Nr.4 GrEStG steuerbar, jedoch unter den Voraussetzungen des § 3 Nr. 8 beziehungsweise § 16 Abs. (2) GrEStG von der Grunderwerbsteuer befreit. (Pahlke, in Pahlke / Franz, Grunderwerbsteuergesetz, 3. Auflage 2005, § 1 Rn. 353).

Inwieweit eine solche Regelung voraussichtlich vom Bundesrat mitgetragen wird, ist nicht Gegenstand der Ressortabstimmung.

Für einen potentiellen Investor wird die Frage, ob Grunderwerbsteuer ausgelöst wird oder nicht, von erheblicher Bedeutung sein.

Artikel 3**Gesetz über die Erhaltung und den Ausbau der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes****(Bundesschienenwegegesetz - BSEAG)****Allgemeines**

<u>BMELV</u>
Zu Artikel 3 Kapitel II (Erhaltung der Schienenwege):
Da mit dem EBNeuOG offenbar auch eine gewisse Kodifizierung des Eisenbahnrechts angestrebt wird, bietet es sich an, hier auch die Regelungen für Verfahren bei Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen aufzunehmen und ggf. anzupassen.
<u>BMVBS:</u>
Stilllegungsverfahren ist in § 11 AEG hinreichend kodifiziert.

Art 3 § 1

BMVBS-Vorschlag

Abschnitt I Allgemeiner Teil

§ 1

Anwendungsbereich

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

Art 3 § 1
Stellungnahmen

BMJ

Abschnitt I Allgemeiner Teil

§ 1

Anwendungsbereich

Dieses Gesetz ^[cf1]dient der Erhaltung sowie dem Ausbau der im Eigentum der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes stehenden Schienenwege.

BMVBS

Es gibt andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (z.B. Usedomer Bäderbahn).
Gesetzlich geregelt werden sollten die drei „Hauptfälle“.

Art 3 § 1**Stellungnahmen****BMWI**

§ 1

Anwendungsbereich

Dieses Gesetz gilt für die DB Netz AG, die DB Station&Service AG und die DB Energie GmbH sowie für jede weitere Gesellschaft, die als Eisenbahn des Bundes Eisenbahninfrastruktur betreibt (Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes). Es dient der Erhaltung sowie dem Ausbau der in ihrem Eigentum stehenden Schienenwege.

Art 3 § 2**BMVBS-Vorschlag**

§ 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 grundsätzlich Gegenstand 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, sein können (Betriebsanlagen der Eisenbahn).

Begründung

Folgt teilweise BMJ

Art 3 § 2**Stellungnahmen****BMJ**

§ 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, bedürfen (Betriebsanlagen der Eisenbahn).

BMVBS**Zu Absatz 3**

**Die Regelung entspricht § 8 Abs. 5 des geltenden Bundesschienenwegeausbaugesetzes.
Mit BMJ-Formulierung wäre die Plangenehmigung nicht erfasst.**

Art 3 § 3**BMVBS-Vorschlag**Abschnitt II. Erhaltung der SchienenwegeTeil 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 1 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 nach Maßgabe der haushaltsrechtlichen Bestimmungen und der Erläuterungen im Haushaltsplan einen Zuschussbetrag, der bis zu 2,5 Milliarden Euro jährlich beträgt.

Begründung

Folgt BMJ, BRH und BMWI.

Art 3 § 3**Stellungnahmen****BMJ**Abschnitt II. Erhaltung der SchienenwegeTeil 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 1 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 nach Maßgabe der haushaltsrechtlichen Bestimmungen und der Erläuterungen im Haushaltsplan einen Zuschussbetrag, der bis zu 2,5 Milliarden Euro jährlich beträgt. Darüber hinaus gehende Sonderzuwendungen des Bundes sind dadurch nicht ausgeschlossen.

Art 3 § 3**Stellungnahmen****BMF**

§ 3

Verpflichtung zur Erhaltung der Schienenwege

(1) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes haben ihre Schienenwege in einem nach § 4 Abs. 1 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. Zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen in die Schienenwege erhalten sie vom Bund einen Infrastrukturbeitrag, der bis zu 2,5 Mrd. € jährlich beträgt.

Art 3 § 3**Stellungnahmen****BMWI**

§ 3

Verpflichtung zur Erhaltung der Schienenwege

(1) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes haben ihre Schienenwege in einem nach § 4 Abs. 1 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 einen Zuschussbetrag, der bis zu 2,5 Mrd. € jährlich beträgt.

(3) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind öffentliche Auftraggeber nach § 98 Nr. 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen. Für die Vergabe von Bauaufträgen zum Erhalt des betriebsbereiten Zustandes des Schienenwegenetzes, die durch Zuwendungen des Bundes nach Absatz 2 finanziert werden, sind bei der Wahl des Vergabeverfahrens die Vergabevorschriften anzuwenden, die für den Bund gelten.

Art 3 § 3**Stellungnahmen****BMF****Allgemeines:****Infrastrukturbeitrag**

In dem Gesetzentwurf wurden die Formulierungen bezüglich des Infrastrukturbeitrages so gewählt, dass offen bleibt, ob zinslose Darlehen oder Zuschüsse gewährt werden sollen. Die Art der Zuwendung sollte dann in der LUFV geregelt werden. Bei einer nicht offenen Formulierung müsste im Falle einer späteren Umstellung von Zuschüssen auf zinslose Darlehen (z.B. nach Ablauf der ersten LUFV) das Gesetz geändert werden.

BMVBS**Allgemeines/Infrastrukturbeitrag**

Der Gesetzentwurf lässt keineswegs offen, ob die Bundesmittel als zinslose Darlehen oder als Zuschuss gewährt werden. Vielmehr ist in § 3 Absatz 2 Satz 2 des BSEAG geregelt, dass der Bund einen „Zuschussbetrag“ gibt. Nach allgemeinem Sprach- und Wortverständnis ist ein Zuschuss kein zinsloses Darlehen und wird dementsprechend auch nicht zurückgezahlt. Soweit gewünscht, kann diesbezüglich eine Präzisierung aufgenommen werden.

BMF**Verwendung**

Des Weiteren sieht der Entwurf anstelle der Formulierung „Ersatzinvestitionen in die Schienenwege“ mit dem Begriff Maßnahmen eine freie Verwendung der Mittel vor. Im Zusammenhang mit der Tatsache, dass die DB AG auch als teilprivatisiertes Unternehmen öffentliche Zuschüsse erhält und mittelfristig auf die „Output-Kontrolle“ zusteuert, scheint die Öffnung der Mittelverwendung als zu weitgehend. Daher wurde im Gesetzentwurf an den entsprechenden Stellen „Ersatzinvestitionen in die Schienenwege“ eingefügt. Auf die Gesetzesbegründung zu Art. 3 § 3 Abs. 2 EBNeuOG wird verwiesen.

Art 3 § 3**Stellungnahmen****BMVBS****Verwendung der Bundesmittel**

Ganz bewusst im Gesetzesentwurf keine Festschreibung auf eine investive Verwendung der Bundesmittel vorgenommen worden. Eine derartige Regelung wäre mit der Systematik, dass die EIU eine Leistung zu erbringen hat, nicht vereinbar. Allenfalls indirekt kann sich aus der Höhe des nachzuweisenden jährlichen Ersatzinvestitionsvolumens ergeben, ob und wenn ja in welchem Umfang Mittel investiv eingesetzt worden sind. Sie können – und werden dies vermutlich in den ersten Jahren der LuFV – der Höhe der Bundesleistungen im Rahmen der LuFV entsprechen. Nicht möglich ist bei dem nunmehr vorgesehenen System, dass auf eine Erfolgskontrolle abzielt, die Verwendung eines jeden einzelnen Euro der Bundesmittel nachzuverfolgen. Dies wäre eine Pervertierung der Ziele der LuFV und würde zur Verdoppelung der Kontrollmechanismen im Verhältnis zum heutigen System führen. Da dies zu dem im erheblichen Umfang die unternehmerischen Freiräume der EIU beschneiden würde, wird eine derartige Regelung vom BMVBS auch abgelehnt.

BMF**Verpflichtung zur Erhaltung der Schienenwege, Art. 3 § 3 Abs. 2 S. 1 EBNeuOG**

Beim Ausbau von Schienenwegen soll der Bund „Maßnahmen“ (statt bisher „Investitionen“) finanzieren. Dies würde zum Beispiel auch Instandhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen umfassen. Die weite Fassung ist mit den derzeitigen Regelungen nicht vereinbar (vgl. S.2 Allgemeines: Verwendung).

BMVBS**Zu § 3 Absatz 2 Satz 1 (Finanzierung von Maßnahmen)**

Es wird hier auf die obigen Ausführungen zur Finanzierungssystematik der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung verwiesen. (Verwendung der Bundesmittel)

Art 3 § 3**Stellungnahmen****BMF****Sonderzuwendungen, Art. 3 § 3 Abs. 2 S. 2 EBNeuOG**

Die Begründung eines zusätzlichen Tatbestandes über die in der LUFV zu treffenden Vereinbarungen zur Höhe der Infrastrukturbeiträge hinaus ist nicht vertretbar.

BMVBS

Unabhängig von einer derartigen Formulierung im Gesetz ist ohnehin jederzeit die Möglichkeit des Haushaltsgesetzgebers gegeben, hier weitere Sonderzuwendungen zu beschließen.

2. BMWi

Als Voraussetzung für die Teilprivatisierung werden mit der abzuschließenden LuFV (§ 4 (1) BSEAG) insgesamt bis zu 37,5 Mrd. € für einen Zeitraum von 15 Jahren vertraglich zugesagt (§ 3 (2) BSEAG). Darüber hinausgehende Sonderzuwendungen des Bundes sind nicht ausgeschlossen (§ 3 (2) Satz 3 BSEAG), so dass eine verbindliche Zusage staatlicher Zuschüsse erfolgt, die nach oben ausdrücklich offen bleibt. Damit reduzieren sich die Handlungsspielräume des Bundes auch bei der Infrastrukturfinanzierung.

BMVBS

Zutreffend ist, dass der Bund sich bei Abschluss einer LuFV über 15 Jahre zur Finanzleistung in einer Größenordnung von 37,5 Mrd. € verpflichtet. Dies stellt jedoch insofern keine Einengung seiner finanziellen Spielräume dar, als er aufgrund der verfassungsrechtlichen Regelungen des Artikel 87 e Absatz 4 GG eine Gewährleistungsverpflichtung für eine dem Gemeinwohlerfordernis entsprechende Netz hat. Diese wird durch eine entsprechende Regelung lediglich konkretisiert. Faktisch sind auch ohne eine derartige Regelung seine Spielräume wegen des o. g. Verfassungsauftrages nicht größer.

Art 3 § 3**Stellungnahmen****BMWi**

Mit der jetzigen Fassung des EBNeuOG sind nach hiesiger Ansicht die Risiken aus dem Kontrollverlust nicht ausreichend begrenzt. Zur Sicherung der Reversibilität fordert BMWi, dass

- § 3 (2) Satz 3, der Sonderzuwendungen an die EIU ausdrücklich nicht ausschließt, gestrichen wird, da dadurch eine Erwartungshaltung bei EIU, DB AG und Investoren erzeugt wird, die dem Ziel einer Begrenzung von zusätzlichen Haushaltsrisiken zuwider läuft;

BMVBS

Ja.

Art 3 § 3**Stellungnahmen****BMWi**

1. Zur Klarstellung sollte im Gesetzentwurf aufgenommen werden, dass das EIU ein öffentlicher Auftraggeber nach § 98 Nr. 2 GWB ist, um so die Vergaberechtskonformität hinsichtlich des Betriebs der Infrastruktur darzustellen (§ 100 Abs. 2 lit. G GWB). Darüber hinaus sollte festgelegt werden, dass für die Vergabe von Bauaufträgen zum Erhalt des betriebsbereiten Zustandes des Schienenwegenetzes, die durch Zuwendungen des Bundes nach Absatz 2 finanziert werden, bei der Wahl des Vergabeverfahrens die Vergabevorschriften anzuwenden sind, die für den Bund gelten.

Auch in Artikel 3 § 19 sollte darauf hingewiesen werden, dass für die Vergabe von Aufträgen zum Ausbau der Schienenwege, die durch den Bund nach Satz 1 finanziert werden, bei der Wahl des Vergabeverfahrens die Vergabevorschriften anzuwenden sind, die für den Bund gelten. Dadurch würde gewährleistet, dass durch Bundesmittel finanzierte Aufträge nicht nur für den Erhalt des Schienennetzes, sondern auch für den Ausbau der Schienenwege im Wettbewerb und in denselben transparenten Vergabeverfahren vergeben werden, die auch der Bund bei der Vergabe seiner Bauaufträge anwendet.

Ferner ist darauf hinweisen, dass das Vergaberecht — wie auch bei der derzeitigen Struktur — als Instrument zur Gewährleistung eines wirtschaftlichen Umgangs mit den jährlichen Bundeszuwendungen genutzt werden sollte. Eine Vorgabe, dass die EIU bei der Vergabe von Bauaufträgen zum Erhalt und Ausbau des Schienennetzes vorrangig das offene Verfahren anzuwenden haben, würde einen maximalen Wettbewerb sicherstellen.

BMVBS

Der Vorschlag des BMWi wird abgelehnt. Es ist nicht einsehbar, warum hier für die EIU eine gesetzliche Sonderregelung vorgesehen werden sollte. Im Übrigen ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass im Rahmen einer LuFV von Seiten der EIU ein „Erfolg“ geschuldet wird. Dem entsprechend lässt sich nicht zwingend sagen, dass die Mittel des Bundes in bestimmte Investitionen geflossen seien. Vielmehr ist auch denkbar, dass entsprechende Investitionen aus Eigenmittel der EIU finanziert werden.

Vor diesem Hintergrund erscheint die vorgeschlagene Regelung nicht zielführend.

Überlegt werden sollte vielmehr, ob eine Klarstellung dahin gehend erfolgen sollte, dass es sich bei den EIU um Auftraggeber im Sinne des § 98 Nr. 4 GWB (Sektorenauftraggeber) handelt mit der Folge, dass bei ihrer Auftragsvergabe die Regelungen des § 7 Absatz 2 VgV einschlägig wäre

Im Übrigen sind Eisenbahnen des Bundes als Wirtschaftsunternehmen und nicht wie eine Behörde zu führen

Art 3 § 3**Stellungnahmen****BMELV**

Im Hinblick auf die **Belange des ländlichen Raumes** ist es aus BMELV-Sicht zwingend erforderlich,

- dass Schienenwege und dazugehörige Eisenbahninfrastruktureinrichtungen nicht nur auf wirtschaftlich lukrativen Fernverkehrsstrecken, sondern in der gesamten Fläche, also auch dort, wo Nahverkehr stattfindet, aufrecht und in gutem Zustand erhalten werden

BMVBS:

Die Pflicht zur Erhaltung der Schienenwege (§ 3 BSEAG) differenziert nicht zwischen Fernverkehrsstrecken und Nahverkehrsstrecken. Sie gilt unbeschränkt.

BRH

5. Der Bundesrechnungshof hatte in seinem Bericht nach § 99 Bundeshaushaltsordnung (BHO) zur Finanzierung der Bundesschienenwege vom 8. März 2006 darauf hingewiesen, dass der Abschluss einer LuFV die Entscheidungsfreiheit des Haushaltsgesetzgebers einschränkt. Die finanziellen Nachteile, die für den Bund entstehen, wenn er ausschließlich Baukostenzuschüsse anstelle von zinslosen Darlehen ausreicht, wurden ebenfalls dargestellt. Dem BWV ist bewusst, dass schon jetzt durch trilaterale Vereinbarungen die Regelfinanzierung auf Baukostenzuschüsse umgestellt ist. Mit der vorgesehenen gesetzlichen Regelung erhält die DB AG aus den eingesparten Tilgungen für zinslose Darlehen einen finanziellen Vorteil von jährlich 750 Mio. Euro gegenüber der bis heute gesetzlich gültigen Finanzierungssystematik.

Nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse sind nur unter der Annahme zu rechtfertigen, dass sich das Schienennetz nicht wirtschaftlich betreiben lässt, wenn Abschreibungen verdient werden müssen. Unter diesen Voraussetzungen dürfte sich bei Wegfall der Bundeszuschüsse grundsätzlich kein positiver Ertragswert ergeben, es sei denn, die Trassenpreise entwickeln sich deutlich besser als unterstellt, die EIU reduzieren ihren Aufwand deutlich oder die Berechnung wird maßgeblich durch Erlöse beeinflusst, die sich nicht aus dem Kerngeschäft der EIU ergeben (wie z.B. Veräußerungserlöse aus dem Verkauf nicht mehr betriebsnotwendiger Grundstücke).

Art 3 § 3**Stellungnahmen****BMVBS**

Es ist nicht zutreffend, dass der Abschluss einer LuFV die Entscheidungsfreiheit des Haushaltsgesetzgebers einschränkt. Der Haushaltsgesetzgeber entscheidet über die für die LuFV notwendigen Verpflichtungsermächtigungen in voller Souveränität und in Kenntnis der damit einzugehenden Bindungen.

Nach Artikel 87e Abs. 4 GG hat der Bund den Verfassungsauftrag, für eine den Bedürfnissen des Gemeinwohls genügende Schieneninfrastruktur Sorge zu tragen. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) dient bisher zur Durchsetzung dieses Verfassungsauftrages. Danach stellt der Bund Investitionsmittel in Form zinsloser Darlehen und/oder BKZ (bei mangelnden wirtschaftlichen Interesse der EIU) bereit.

Der Bund finanziert daher nach dem BSchwAG Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie Ersatzinvestitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Das BSchwAG sieht zwar eine Mitfinanzierung durch die Eisenbahnen vor, wenn Bau und Ausbau in deren Interesse liegen.

Die Bedarfsplanvorhaben werden aber wegen des überwiegenden volkswirtschaftlichen Interesses vollständig mit nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen finanziert. Für die Ersatzinvestitionen ins Bestandsnetz hat sich gezeigt, dass aufgrund der Konkurrenzsituation des Verkehrsträgers Schiene zur „Straße“ die Tilgungen für zinslose Darlehen über die erzielbaren Trassenpreise erhebliche Probleme bereitet. Als Konsequenz erfolgt – seit dem Jahr 2001 und derzeit befristet bis 2008 - die Bestandsnetzfinanzierung ebenfalls mit BKZ.

Die Tendenz, bei der Finanzierung der Schienenwegeinvestitionen nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse statt zinsloser Darlehen zu gewähren, ist den Rentabilitätsgesichtspunkten des Schienenverkehrs sowie der Marktbedingungen des Verkehrsträgers Schiene geschuldet und nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (§ 10) ausdrücklich vorgesehen.

Mit der vorstehend beschriebenen Verfahrensweise wird dem Verfassungsauftrag des Bundes Rechnung getragen. Insofern ist die Vorteilsberechnung für die DB AG von jährlich 750 Mio. € nicht begründet.

Art 3 § 3**Stellungnahmen**

Darüber hinaus ist nach der gesetzlichen Formulierung in § 3 Abs. 2 Satz BSEAG („bis zu 2,5 Mrd. € jährlich“) auch eine Degression der Bundeszuschüsse insbesondere für den Fall möglich, dass die EIU durch Rationalisierungen ihren Aufwand deutlich reduzieren.

BRH**1. zu § 3 Bundesschienenwegegesetz (BSEAG)**

„Sonderzuwendungen“ gemäß § 3 Abs. 2 Satz 3 BSEAG sollten klar definiert werden und sich auf bestehende gesetzliche Vorgaben (z.B. Eisenbahnkreuzungsgesetz) beziehen. § 3 Abs. 2 Satz 3 BSEAG darf das BMVBS nicht ermächtigen, den EIU ohne Zustimmung des Haushaltsgesetzgebers ergänzende Leistungen zu gewähren, für die es bisher keine eindeutige gesetzliche Grundlage gibt.

BMVBS**Ja.**

Art 3 § 4**BMVBS-Vorschlag**Teil 2. Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

§ 4

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

(1) Zur Bestimmung des betriebsbereiten Zustandes der Schienenwege sowie 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 die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes in der Form eines öffentlich-rechtlichen Vertrages eine gemeinsame Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abschließen. Darin ist insbesondere zu regeln die

1. Festlegung des jährlichen Zuschussbetrages des Bundes,
2. Festlegung des jährlichen Mindeststandhaltungsbeitrages der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes,
3. Festlegung des nachzuweisenden jährlichen Mindestersatzinvestitionsvolumens,
4. Festlegung der einzelnen buchungstechnischen Anforderungen, um Ersatzinvestitionen, Eigenmittelinvestitionen im Sinne des § 7 Abs. 3 und 4 des Bundeseisenbahnstrukturgesetzes 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,

Art 3 § 4**BMVBS-Vorschlag**

6. Festlegung der näheren Einzelheiten zum Inhalt des Netzzustands- und -entwicklungsberichtes.

(2) 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 nach Anhörung von Sachverständigen sowie der Deutschen 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 Schienennetzes und die wirtschaftlichen Interessen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes hinreichend zu berücksichtigen.

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

(4) Die Anfechtungsklage hat keine aufschiebende Wirkung.

Art 3 § 4

BMVBS-Vorschlag

Begründung:

Folgt BMJ.

Zu Absatz 4:

Änderung des § 50 Abs. 1 VwGO (Hinzufügen einer neue Nummer 7):

„7. Klagen gegen Verwaltungsakte nach dem Zweiten Teil des Bundesschienenwegegesetzes“;

Die Zuständigkeit für Eilverfahren ergibt sich dann aus § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO.

Art 3 § 4**Stellungnahmen****BMJ**Teil 2. Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

§ 4

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

(1) Zur Bestimmung des betriebsbereiten Zustandes der Schienenwege sowie der finanziellen Leistungen des Bundes und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zur Erlangung und Aufrechterhaltung des betriebsbereiten Zustandes der Schienenwege sollen der Bund und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes in der Form eines öffentlich-rechtlichen Vertrages eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung^[ef1] abschließen. Darin ist insbesondere zu regeln die

1. Festlegung des jährlichen Zuschussbetrages des Bundes,
2. Festlegung des jährlichen Instandhaltungsbeitrages der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes,
3. Festlegung des nachzuweisenden jährlichen Ersatzinvestitionsvolumens,
4. Festlegung der einzelnen buchungstechnischen Anforderungen, um Ersatzinvestitionen, Eigenmittelinvestitionen im Sinne des § 7 Abs. 3 und 4 des Bundeseisenbahnstrukturgesetzes 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
 - a) der zulässige theoretische Fahrzeitverlust im gesamten Netz,
 - b) das zulässige Höchstalter ausgewählter Sachanlageklassen, bezogen auf das gesamte Netz,
 - c) weitere technische Qualitätsparameter im Hinblick auf die zu erzielende Qualität der Schienenwege,

Art 3 § 4**Stellungnahmen**

6. Festlegung der näheren Einzelheiten zum Inhalt des Netzzustands- und -entwicklungsberichtes.

(2) Soweit eine Einigung über

1. die erste Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ^[cf2]bis zum ... (Einsetzen: sechs Monate nach in Kraft treten des Gesetzes) oder

2. vor Ablauf der Geltungsdauer einer geltenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung über deren Verlängerung oder neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

nicht zustande kommt, kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach Anhörung von Sachverständigen sowie der Deutschen 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^[cf3]. Dabei sind das Interesse des Bundes an der Erhaltung eines leistungsfähigen Schienenwegenetzes und die wirtschaftlichen Interessen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes hinreichend zu berücksichtigen.

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

(4) Die Anfechtungsklage hat keine aufschiebende Wirkung. § 50 Abs. 1 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt entsprechend.

Art 3 § 4**Stellungnahmen****BMF**

§ 4

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

(1) Zur Bestimmung des betriebsbereiten Zustandes der Schienenwege sowie der finanziellen Leistungen des Bundes und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zur Erlangung und Aufrechterhaltung des betriebsbereiten Zustandes der Schienenwege sollen der Bund und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes in der Form eines öffentlich-rechtlichen Vertrages eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abschließen. Darin ist insbesondere zu regeln:

1. Festlegung des jährlichen Infrastrukturbeitrages des Bundes,
2. Festlegung des jährlichen Instandhaltungs- und Unterhaltungsbeitrages der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes,
3. Festlegung des nachzuweisenden jährlichen Ersatzinvestitionsvolumens,
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
 - a) der zulässige theoretische Fahrzeitverlust im gesamten Netz,
 - b) das zulässige Höchstalter ausgewählter Sachanlageklassen, bezogen auf das gesamte Netz,
 - c) weitere technische Qualitätsparameter im Hinblick auf die zu erzielende Qualität der Schienenwege,
6. Festlegung der näheren Einzelheiten zum Inhalt des Netzzustands- und -entwicklungsberichtes bzw. zum Inhalt des Verwendungsnachweises.

Art 3 § 4**Stellungnahmen**

(2) Solange eine Einigung über die erste Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes nicht zustande kommt, bleibt es beim bisherigen Zuwendungsverfahren. Kommt vor Ablauf der Geltungsdauer einer geschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung eine Einigung über deren Fortsetzung nicht zustande, kommen ebenfalls wieder die Grundsätze des Zuwendungsrechts zum Tragen.

(3) Bis zum Abschluss einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes können Finanzierungsvereinbarungen gemäß § 20 zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes über einzelne Maßnahmen oder Maßnahmepakete geschlossen werden.

Art 3 § 4**Stellungnahmen****BMWI**

§ 4

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

(1) Zur Bestimmung des betriebsbereiten Zustandes der Schienenwege sowie der finanziellen Leistungen des Bundes und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zur Erlangung und Aufrechterhaltung des betriebsbereiten Zustandes der Schienenwege sollen der Bund und die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes in der Form eines öffentlich-rechtlichen Vertrages eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abschließen. Darin ist insbesondere zu regeln:

1. Festlegung des jährlichen Zuschussbetrages des Bundes,
2. Festlegung des jährlichen Instandhaltungsbeitrages der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes,
3. Festlegung des nachzuweisenden jährlichen Ersatzinvestitionsvolumens,
4. Festlegung der einzelnen buchungstechnischen Anforderungen, um Ersatzinvestitionen, Eigenmittelinvestitionen im Sinne des § 7 Abs. 3 und 4 des Bundeseisenbahnstrukturgesetzes 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
 - a) der zulässige theoretische Fahrzeitverlust im gesamten Netz,
 - b) das zulässige Höchstalter ausgewählter Sachanlageklassen, bezogen auf das gesamte Netz,
 - c) weitere technische Qualitätsparameter im Hinblick auf die zu erzielende Qualität der Schienenwege.
6. Festlegung der näheren Einzelheiten zum Inhalt des Netzzustands- und -entwicklungsberichtes.

Die Vorschriften des AEG und der EIBV, insbesondere soweit die Grundsätze leistungsabhängiger Entgelte betroffen sind, bleiben unberührt.

(2) Soweit eine Einigung über die erste Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes bis zum (sechs Monate nach in Kraft treten des Gesetzes) oder vor Ablauf der Geltungsdauer einer geschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung über deren Fortsetzung nicht zustande kommt, kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach vorheriger Anhörung von Sachverständigen sowie der Deutschen Bahn AG die Regelungen gemäß Absatz 1 Satz 2 durch Verwaltungsakt festlegen. Maßstab für diese Festlegung bildet das Interesse des Bundes an der Erhaltung eines leistungsfähigen Schienenwegenetzes, wobei die wirtschaftlichen Interessen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes hinreichend zu berücksichtigen sind.

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

(4) Die Anfechtungsklage hat keine aufschiebende Wirkung. § 50 Abs. 1 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt entsprechend.

Art 3 § 4 Allgemein
Stellungnahmen

§ 4 Allgemeines

<u>BMW</u>
Mit der jetzigen Fassung des EBNeuOG sind nach hiesiger Ansicht die Risiken aus dem Kontrollverlust nicht ausreichend begrenzt. Zur Sicherung der Reversibilität fordert BMWi, dass
- die LuFV vor einer Privatisierung mindestens 1 Jahr erprobt wird, um nicht ohne nachgewiesene Praktikabilität der Infrastruktur-Qualitätssicherung eine kaum korrigierbare und derart langfristige Finanzierungszusage über 37,5 Mrd. € zu geben;
<u>BMVBS</u>
Für einen realen Probelauf einer LuFV fehlt es derzeit an der haushaltsrechtlichen Grundlage. Ein virtueller Probelauf einer LuFV wird vom BMVBS vor dem ersten Inkrafttreten der LuFV dergestalt angestrebt, dass die EIU unter Beibehaltung des derzeitigen Finanzierungsverfahren die Maßgabe bekommen, im Zeitraum des Probelaufes die vorher festgelegten Qualitätsparameter einzuhalten. BMVBS ist bestrebt, diesen virtuellen Probelauf zeitnah unterjährig durchzuführen.
<u>BMW</u>
Mit der jetzigen Fassung des EBNeuOG sind nach hiesiger Ansicht die Risiken aus dem Kontrollverlust nicht ausreichend begrenzt. Zur Sicherung der Reversibilität fordert BMWi, dass
- die Qualitätskennziffern auf ihre Anreizwirkungen, insbesondere Kapazitätswirkungen, hin überprüft werden.
<u>BMVBS</u>
Auch dies spricht für den bereits erwähnten virtuellen Probelauf einer LUFV (s.o.).

Art 3 § 4 Allgemein**Stellungnahmen****BRH**

Der BWV empfiehlt, das neue Finanzierungsverfahren erst dann festzuschreiben, wenn nachgewiesen wurde, dass der beabsichtigte Verwendungsnachweis für den Einsatz der Bundesmittel der BHO entspricht. Hierzu wäre neben dem bisherigen Nachweis zunächst ein umfangreiches Pilotverfahren mit begleitender und abschließender Kontrolle erforderlich.

BMVBS:

Soweit die EIU ihre vertragliche Verpflichtung zur Bereitstellung eines uneingeschränkt nutzbaren Netzes erfüllen, ist dem aus der BHO ausfließenden Grundsatz der sparsamen und wirtschaftlichen Mittelverwendung Genüge getan.

Für einen realen Probelauf einer LuFV fehlt es derzeit an der haushaltsrechtlichen Grundlage. Ein virtueller Probelauf einer LuFV wird vom BMVBS vor dem ersten Inkrafttreten der LuFV dergestalt angestrebt, dass die EIU unter Beibehaltung des derzeitigen Finanzierungsverfahren die Maßgabe bekommen, im Zeitraum des Probelaufes die vorher festgelegten Qualitätsparameter einzuhalten. BMVBS ist bestrebt, diesen virtuellen Probelauf zeitnah unterjährig durchzuführen.

Art 3 § 4 Allgemein**Stellungnahmen****BRH****2. zu § 4 BSEAG**

Ob der Bund die mit dem EBNeuOG angestrebten Ziele erreichen und seine finanziellen Risiken begrenzen kann, hängt maßgeblich von der Ausgestaltung der zwischen dem Bund und den EIU abzuschließenden LuFV ab. Auch die Regelung in § 4 Abs. 2 BSEAG, die vorsieht, dass der Bund die Bestimmungen der LuFV einseitig durch Verwaltungsakt festlegen kann, falls eine Einigung mit den EIU nicht innerhalb von sechs Monaten nach in Kraft treten des Gesetzes zu erzielen ist, unterstreicht die zentrale Bedeutung der LuFV für das Gesetzespaket.

Die Eckpunkte dieser Vereinbarung sind in § 4 BSEAG in groben Zügen umrissen. Welches Ressort die Vereinbarung für den Bund abschließt, ist nicht geregelt. In § 7 BSEAG ist lediglich eine Vorbereitung durch das Eisenbahn-Bundesamt vorgeschrieben.

BMVBS:

Siehe Neuformulierung

Art 3 § 4 Allgemein**Stellungnahmen****BRH**

Angesichts der zentralen Bedeutung der LuFV hält es der BWV für erforderlich, einen Zustimmungsvorbehalt des Deutschen Bundestages zu dieser Vereinbarung oder den Inhalten des sie ersetzenden Verwaltungsaktes in das Gesetz aufzunehmen. Hierzu sollte das BMVBS dem Deutschen Bundestag einen mit dem BMF und dem Bundesrechnungshof abgestimmten Entwurf vorlegen.

BMVBS:

Der Deutsche Bundestag entscheidet als Haushaltsgesetzgeber über die für den Abschluss einer LuFV zwingend erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen. Die Mitwirkung des Parlamentes an der Ausgestaltung der LuFV ist weiterhin dadurch gewahrt, dass im Gesetzgebungsverfahren der Verhandlungsrahmen für die LuFV nach den Vorstellungen des Deutschen Bundestages festgelegt werden kann. Eine darüber hinaus gehende Zustimmung des Parlamentes zu den klassischen Handlungsform des Gesetzesvollzuges wie dem öffentlich-rechtlicher Vertrag oder den Verwaltungsakt ist weder üblich noch praktikabel.

Eine Einbindung des BMF in die Verhandlungen zur LuFV ist bereits nach haushaltsrechtlichen Grundsätzen zwingend erforderlich. Hieran kann sich der BRH beteiligen. Dazu bedarf es keiner gesonderten Ermächtigung.

Art 3 § 4 Allgemein**Stellungnahmen****BRH**

Eine Abstimmung mit dem Bundesrechnungshof ist explizit im Gesetz zu verankern, wenn die Zahlungen des Bundes an die EIU zur Erhaltung der Schienenwege weiterhin Zuwendungscharakter haben sollen. Denn an die Stelle der bei Zuwendungen vorgesehenen Antrags- und Verwendungsprüfung tritt nun eine Qualitätskontrolle, die im Rahmen der LuFV noch eindeutig zu regeln ist. Dabei sind Vorfestlegungen zur Regelung des Verwendungsnachweises (z.B. durch das Testat eines Wirtschaftsprüfers) möglich. Nach Erkenntnissen des Bundesrechnungshofs aus der Prüfung einer früheren globalen Finanzierungsvereinbarung kann ein Wirtschaftsprüfertestat die bisherige Verwendungsprüfung nicht vollständig ersetzen. Insbesondere, wenn eisenbahntechnische Alternativen zu untersuchen sind, ist das Fachwissen des Eisenbahn-Bundesamtes Basis einer effektiven Kontrolle. Nach § 44 Abs. 1 Satz 3 BHO werden Verwaltungsvorschriften, welche die Regelung des Verwendungsnachweises von Zuwendungen und die Prüfung durch den Bundesrechnungshof (§ 91 BHO) betreffen, im Einvernehmen mit dem Bundesrechnungshof erlassen. Die LuFV ist aber keine Verwaltungsvorschrift, sondern ein öffentlich-rechtlicher Vertrag. Um der Zielsetzung des § 44 BHO Rechnung zu tragen, sollte daher eine Zustimmung des Bundesrechnungshofs zur LuFV im BSEAG festgeschrieben werden.

BMVBS:

Mit einer LuFV soll eine output-orientierte Finanzierung des Erhaltes des Bestandnetzes erreicht werden. Im Gegensatz zum derzeitigen Verfahren der Finanzierung von Einzelmaßnahmen wird der Bund als Gegenleistung für seinen Finanzierungsbetrag eine bestimmte, definierte Netzqualität erhalten. Im Ergebnis sollen so gleichzeitig ein effektiverer Einsatz der Bundesmittel und eine größere Flexibilität der Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei der Mittelverwendung erreicht werden. Einer gesonderten Antrags- und Verwendungsprüfung bedarf es dann nicht mehr.

Art 3 § 4 Allgemein**Stellungnahmen**

Hauptelemente der LuFV sind neben einer Verpflichtung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Erbringung eines bestimmten Instandhaltungsbeitrages und Ersatzinvestitionsumfanges in erster Linie pönalisierte betriebliche Qualitätsparameter. Für die Überprüfung dieser in der LuFV festgelegten Parameter ist die gesetzliche Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes vorgesehen (Art. 3 § 7 Abs. 1 EBNeuOG), wobei hinsichtlich der Erbringung des geschuldeten Instandhaltungsbeitrages und des Ersatzinvestitionsumfanges auch weiterhin nicht auf das ergänzende Testat eines *unabhängigen* Wirtschaftsprüfers verzichtet werden kann. Eine zusätzliche Verwendungsprüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt würde jedoch im Widerspruch zur Systematik der LuFV stehen, da die zweckentsprechende Mittelverwendung bereits durch die Erreichung der in der LuFV festgelegten Ziele nachgewiesen ist. Die LuFV wird unter Einbindung des Bundesrechnungshofes ausgehandelt werden. Einer expliziten Zustimmung des Bundesrechnungshofes im Hinblick auf die eingeforderte Verwendungsprüfung bedarf es nach dem Gesagten jedoch nicht.

Art 3 § 4 Abs. 1**Stellungnahmen****BMWI**

„Die Vorschriften des AEG und der EIBV, insbesondere soweit die Grundsätze leistungsabhängiger Entgelte betroffen sind, bleiben unberührt.“

BMVBS:

Eine Konkurrenz beider Regelungsregime besteht nicht. Das BSEAG regelt das Verhältnis Bund – DB AG. Überschreitet die DB AG den mit dem Bund vertraglich vereinbarten theoretischen Fahrzeitverlust, ist sie einer Rückforderung des Bundes ausgesetzt (§ 8 BSEAG). Die in den AGBs der Eisenbahnen festzulegenden Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes betreffen das Verhältnis DB AG zu ihren Kunden. Im Verhältnis zu ihren Kunden kann sich die DB AG nicht auf den mit dem Bund zum Zweck der Globalsteuerung vereinbarten theoretischen Fahrzeitverlust berufen. Eine eigene gesetzliche Regelung ist verzichtbar. Im Übrigen ist dazu das Ergebnis der Arbeitsgruppe „Kosten effizienter Leistungserbringung“ abzuwarten.

Art 3 § 4 Abs. 1**Stellungnahmen****BRH**

Eine Abstimmung mit dem BMF hält der BWV insbesondere mit Blick auf die in der LuFV vorgesehene Festlegung des jährlichen Zuschussbetrages des Bundes (§ 4 Abs. 1 Nr. 1 BSEAG) für erforderlich. Darüber hinaus soll die LuFV regeln, in welchem Umfang die Zuschüsse des Bundes für investive Zwecke zu verwenden sind. Auf mögliche Auswirkungen auf den Ausweis der Zuschüsse im Bundeshaushalt und damit ggf. auch auf die Verschuldungsgrenze des Art. 115 GG weist der BWV hin. Die Höhe des Zuschussbetrages sowie das jährlich nachzuweisende Ersatzinvestitionsvolumen sollen in der LuFV festgelegt werden. Der investive Anteil des Bundeszuschusses im Haushaltssoll müsste sich nach Auffassung des BWV an der Höhe der nachzuweisenden Ersatzinvestitionen orientieren. Inwieweit auch Zuschüsse für investitionsbedingte Aufwandstatbestände aus einem investiven Haushaltstitel zu zahlen sind, müsste das BMF prüfen.¹ In diesem Zusammenhang wäre zu klären, ob und wie die investitionsbedingten Aufwendungen mit hinreichender Genauigkeit von den übrigen Aufwendungen der EIU (z.B. für Instandhaltung) abgegrenzt werden können.

BMVBS:

Nach den Vorgaben des Gesetzentwurfes (Art 3 § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 und 3 EBNeuOG) sind in der LuFV zwingend der jährliche Zuschussbetrag des Bundes und das nachzuweisende jährliche Ersatzinvestitionsvolumen festzulegen.

¹ Dies ist bereits bei den Förderungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sowie dem

Europäischen Fond für Regionale Entwicklung der Fall.

Art 3 § 4 Abs. 1**Stellungnahmen****BRH**

Zur Sicherstellung der Infrastrukturverpflichtung aus § 87e Abs. 4 GG kommt es insbesondere auf eine geeignete Definition der Parameter für den betriebsbereiten Netzzustand nach § 4 Abs. 1 Nr. 5 BSEAG an. Da Prüfungen des Bundesrechnungshofs ergeben haben, dass die EIU ihren Instandhaltungsverpflichtungen in den vergangenen Jahren nicht angemessen nachkamen, dürfen sich die Zielgrößen nicht am Status quo orientieren. Zu den technischen Qualitätsparametern, die gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 5c BSEAG noch festzulegen sind, muss insbesondere auch die Traglast der Eisenbahnbrücken gehören. Diese ist in der Begründung bisher nicht erwähnt.

BMVBS:

Die Zielgrößen werden so festzulegen sein, dass am Ende einer Entwicklung der Zielzustand eines uneingeschränkt nutzbaren Netzes erreicht wird. Hierzu sind gemeinsam mit den EIU erfüllbare Entwicklungsgrößen festzulegen, so dass der Status quo nicht völlig ignoriert werden kann. Dies setzt jedoch voraus, dass die EIU Transparenz über den derzeitigen Zustand ihres Netzes schaffen.

Hinsichtlich der Qualität der Brücken existiert derzeit kein ausgereiftes Messverfahren. Die Traglast alleine ist kein aussagefähiges Qualitätskriterium.

Art 3 § 4 Abs. 1**Stellungnahmen****BRH**

Kritisch zu bewerten ist, dass die im Gesetzentwurf vorgelegten Parameter für den Netzzustand nicht Anlagenumfang und Netzkapazität berücksichtigen. Andererseits kann das vorgesehene Qualitätskriterium „Höchstalter ausgewählter Sachanlageklassen“ Anreize für die EIU bieten, veraltete Anlagen (z.B. Überholgleise) zu Lasten des Wettbewerbs stillzulegen bzw. zurückzubauen. Der Bund hätte auf diese Maßnahmen keinen Einfluss, soweit sie nicht unter die Zustimmungspflichten des § 11 AEG fallen. Angesichts dessen sollte vorgesehen sein, dass sich die Festlegung des jährlichen Zuschussbetrages nach § 4 Abs. 1 Nr. 1 BSEAG am Anlagenumfang orientieren muss. Der gewollte Anlagenumfang wäre in einem Netzkataster verbindlich festzulegen. In ein solches Kataster müssten die mit Bundesmitteln finanzierten Sachanlagen mit ihrem Soll-Zustand (und nicht dem jetzigen Ist-Zustand) eingehen.²

BMVBS:

In den Anwendungsbereich des § 11 AEG fallen nunmehr auch die mehr als geringfügigen Verringerungen der Kapazität einer Strecke, wozu u.U. auch die Beseitigung von Überholgleisen zählen kann.

In der LuFV werden Regelungen dergestalt vorzusehen sein, dass sich der Zuschussbetrag des Bundes bei Unterschreitung eines definierten Anlagenumfanges entsprechend verringert. Zu diesem Zwecke ist der Ausgangsumfang des Schienennetzes in der LuFV zu definieren. Allerdings ist der nach den Festlegungen in der LuFV zu erreichende Sollzustand nicht auf einzelne Anlagen bezogen, sondern aggregiert auf bestimmte Sachanlagenklassen bzw. das Gesamtnetz. Daher kann das Kataster nur den Umfang der Anlagen abbilden,

² Dem Bundesrechnungshof liegen aus aktuellen Prüfungen Erkenntnisse vor, dass innerhalb einer Sachanlagenklasse korrekturbedürftige Altersangaben vorliegen. Unter Umständen ergibt sich für die EIU allein aus einer buchhalterischen Korrektur des Anlagenalters die Einhaltung der vorgegebenen Qualitätsmerkmale.

Art 3 § 4 Abs. 1
Stellungnahmen

BRH

Nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BSEAG werden Zielgrößen für Instandhaltungsaufwendungen und Ersatzinvestitionen eindeutig festzulegen sein. Diese Unterscheidung erfolgt zwar wie bisher nach der bilanziellen Aktivierungsfähigkeit unter Zuhilfenahme konzerninterner Bilanzierungsrichtlinien. Aufgrund der fehlenden Verbindlichkeit dieser bislang rein DB AG-konzerninternen Richtlinien, der z.T. unterschiedlichen Auswirkungen von IFRS- und HGB-Anwendungen sowie der Auslegungsspielräume innerhalb der IFRS- wie der HGB-Bestimmungen verbleiben der DB AG Gestaltungsmöglichkeiten. Es sollte daneben klargestellt werden, welche Bilanzierungsvorschriften (IFRS oder HGB) Anwendung finden. Zudem sollte sichergestellt sein, dass die DB AG nach Festlegung der Zielgrößen die Auslegung der angewandten Rechnungslegungsvorschriften nicht ohne Zustimmung des Bundes ändert.

BMVBS

Die Frage der Festlegung von Zielgrößen für den jährlichen Instandhaltungsbeitrag der EIU und für die Ersatzinvestitionen ist keine Frage der bilanztechnischen Erfassung dieser Aufwendungen. Stattdessen handelt es sich um eine zwischen den EIU und dem Bund im Rahmen der LufV festzulegenden (technischen) Definition bzw. Abgrenzung zwischen Instandhaltung und Ersatzinvestitionen.

Bei der Bilanzierung der Instandhaltungsaufwendungen und der Ersatzinvestitionen besitzt die DB AG nach HGB und IFRS (International Financial Reporting Standards) Wahlmöglichkeiten. Von dieser Wahlmöglichkeit macht die DB AG auch schon zum jetzigen Zeitpunkt Gebrauch. Angesichts dieser Tatsache würde es ein falsches politisches Signal darstellen, den EIU jetzt, wo es darum geht die DB AG im Rahmen der Teilprivatisierung aus der allumfassenden Obhut des Bundes zu geben, die Bilanzierungsmethode vorzugeben.

Art 3 § 4 Abs. 1**Stellungnahmen**

In der LuFV werden die Richtlinien zur Rechnungslegung von Instandhaltungsaufwendungen und zur Bilanzierung von Ersatzinvestitionen abschließend und verbindlich zu regeln sein. Dieses Regelwerk, das nicht zwingend mit den HGB- und IFRS-Bilanzierungsregeln übereinstimmen muss, wird von der DB AG nicht einseitig abänderbar sein. Es handelt sich hierbei um ein Rechenwerk ausschließlich für Zwecke der LuFV. Die Verpflichtung der DB AG zur (zusätzlichen) Bilanzierung nach HGB und IFRS bleibt hiervon unberührt. Insoweit wird der DB AG eine Bilanzierungsmethode nicht vorgegeben. Die DB AG kann von den bilanziellen Wahlmöglichkeiten nach eigenem Ermessen Gebrauch machen.

Art 3 § 4 Abs. 1**Stellungnahmen****BMAS**

8. In der allgemeinen Begründung zu Artikel 3 des Gesetzentwurfs wird ausgeführt, dass an die Stelle der bisherigen Überprüfung der Verwendung der Bundesmittel im Einzelfall eine Erfolgskontrolle tritt, im Rahmen derer die Gesamtqualität des Netzes beurteilt werden soll. Entsprechend sieht § 4 Abs. 1 Nr. 5 Parameter zur Qualitätsmessung vor, die sich am gesamten Netz orientieren. Zu hinterfragen ist, ob eine Erfolgskontrolle hinsichtlich der Gesamtqualität des Netzes ausreichend ist, um die Leistungserfüllung zu beurteilen. Werden bei einer Beurteilung der Gesamtqualität durch Parameter, die sich auf das gesamte Netz beziehen, Nebenstrecken ausreichend erfasst, bei denen die DB AG möglicherweise wenig Interesse der Instandhaltung hat, weil diese z.B. ausschließlich oder überwiegend durch Konkurrenzunternehmen befahren werden? Ausgehend von dem Beschluss des Deutschen Bundestages, "in umfassenden vertraglichen Regelungen Qualitätsziele für die Infastruktur vorzugeben" sind, sollte klargestellt werden, dass in § 4 Abs.1 Nr. 5 zu den maßgeblichen Qualitätsparametern des betriebsbereiten Zustandes auch die Gesamtqualität des Netzes einschließlich der hinsichtlich ihrer regionalen Bedeutung notwendigen Nebenstrecken gehört.

BMVBS

Bereits heute liegt das operative Geschäft für die Instandhaltung des Netzes bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Wirtschaftsunternehmen. Der Gesetzgeber befindet sich hier nach den Vorgaben des Artikels 87 e GG in dem Spannungsfeld zwischen verfassungsrechtlicher Verantwortung und unternehmerische Verantwortung der EIU. Dieses Spannungsverhältnis versucht der vorliegende Gesetzesentwurf in der Weise aufzulösen, dass eine gesamtheitliche Kontrolle für das Netz eingeführt wird. Die entsprechenden Durchschnittswerte, mit denen gearbeitet wird, sollen eine Vernachlässigung des Netzes insgesamt ausschließen. Dies gilt für das Fern- und Ballungsraumnetz ebenso wie für Regionalnetze. Gleichwohl soll den EIU im Rahmen ihrer unternehmerischen Verantwortung die Möglichkeit gelassen werden, entsprechend der verkehrlichen Nachfrage und den verkehrlichen Bedürfnissen Schwerpunkte zu setzen. Dadurch allerdings, dass im Hinblick auf die zu messenden Kennzahlen keine Gewichtung nach Auslastung der einzelnen Strecken eingeht, kommt bei der Bildung des Gesamtdurchschnittes den Nahverkehrsstrecken eine ebenso große Bedeutung wie den Hauptabfuhrstrecken zu. Damit ist die getroffene Regelung aus Sicht des BMBVBS im Hinblick auf die verfassungsrechtliche Verantwortung vollständig ausreichend. Ebenfalls wird der unternehmerische Freiraum der EIU respektiert.

Art 3 § 4 Abs. 1**Stellungnahmen****BMAS**

9. Der Gesetzentwurf sieht vor, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ihre Schienenwege in einem durch § 4 Abs.1. Nr. 5 BSEAG festgelegten Zustand zu erhalten haben. Dieser Absatz ist Kernstück der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Dort werden folgende Parameter festgelegt: zulässiger Fahrzeitverlust im Gesamtnetz, zulässiges Höchstalter ausgewählter Sachanlagenklassen, technische Qualitätsparameter. Alle weiteren Parameter, die etwa die bei der Bundesverkehrswegeplanung behandelten übergeordneten verkehrs- und umweltpolitischen Fragen nicht nur beim Ausbau, sondern auch beim Erhalt der Schienenwege betreffen, wären somit zukünftig nicht mehr Auftrag der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Teilweise werden sie als Bestandteil des jährlich zu erbringenden Berichts über den Zustand der Schienenwege aufgenommen.

Da in §§ 12 ff BSEAG, die den Ausbau der Bundesschienenwege regeln, explizit auf den Bedarfsplan des Bundes und das Allgemeine Eisenbahngesetz Bezug genommen wird, ist zu fragen, warum dies bei Erhalt des Schienennetzes unterbleibt. Davon ausgehend, dass es sich hier nicht um ein redaktionelles Versehen handelt, muss bezweifelt werden, dass mit einer Einengung des Auftrages beim Erhalt des Schienennetzes dem im Beschluss des Bundestages aus dem Artikel 87e Abs.4 des Grundgesetzes zitierten Auftrag (Infrastrukturgewährleistungsauftrag) ("dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes sowie deren Verkehrsangeboten auf dem Schienennetz") Rechnung getragen wird.

BMVBS

Der Gesetzentwurf unterscheidet sehr genau zwischen Erhalt des vorhandenen Netzes und Neu- und Ausbau. Für Neu- und Ausbau gelten im wesentlichen die bisherigen Regelungen weiter. Hier finden die Parameter der Bundesverkehrswegeplanung Eingang. Die Kriterien der Bundesverkehrswegeplanung sind in erster Linie volkswirtschaftliche Kriterien.

Art 3 § 4 Abs. 1**Stellungnahmen**

Bei der Erhaltung des vorhandenen Netzes gilt es, im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung eine vertragliche Regelung zu schaffen, die unter Respektierung der betriebswirtschaftlichen Situation der EIU einen Interessenausgleich zwischen Bund und EIU herbeiführt. Dies setzt voraus, dass für die entsprechende vertragliche Regelung die beidseitigen Pflichten in justizabler Weise festgelegt werden. Ungeeignet sind also solche Kriterien, auf die die EIU selbst keinen Einfluss haben. Das sind insbesondere die Kriterien, die aus übergeordneten Gesichtspunkten (volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten) in die Bundesverkehrswegeplanung eingehen. Das bedeutet, dass den EIU z. B. nicht die Verantwortung für die Auslastung einer Strecke oder für das Verkehrsmengenaufkommen zugedacht werden kann.

Sicherlich wäre überlegenswert – der Vorschlag stammt auch von der DB AG – eine Gewichtung der Strecken bei der Berücksichtigung der festgelegten Qualitätsparameter vorzunehmen. Dies ist bisher bundesseitig deshalb abgelehnt worden, weil damit insbesondere Nahverkehrsstrecken außerhalb der Ballungsräume für die Bewertung im Ergebnis kaum noch eine Rolle spielen würden und damit geradezu ein Anreiz geschaffen würde, diese Strecken entsprechend verfallen zu lassen.

Art 3 § 4 Abs. 2**Stellungnahmen****BMF****Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Art. 3 § 4 Abs. 2 EBNeuOG**

Laut Gesetzentwurf kann BMVBS bei Nichteinigung über die LUFV 6 Monate nach Inkrafttreten des Gesetzes entsprechende Regelungen durch Verwaltungsakt erlassen. Dies gilt auch für die darauf folgende LUFV.

Der Ersatz der LUFV durch einen Verwaltungsakt ist im Hinblick auf die Privatisierung kein geeignetes Steuerungsinstrument. Die Regelung durch Verwaltungsakt würde vom Kapitalmarkt sehr negativ gesehen. Es wird daher vorgeschlagen, es bei dem bisherigen Zuwendungsverfahren zu belassen, bis die LUFV abgeschlossen worden ist. Aus dem gleichen Grund sollte auch nach Ablauf der ersten LUFV keine ersetzende Regelung durch Verwaltungsakt getroffen werden. Wenn diesem Vorschlag gefolgt wird, wäre im gesamten Gesetzentwurf ein die LUFV zu ersetzender Verwaltungsakt zu streichen.

Sofern es bei der Formulierung im Gesetzentwurf bleiben sollte, müsste der Verwaltungsakt im Einvernehmen mit BMF erfolgen.

In jedem Fall bedarf es aber in der Gesetzesbegründung noch einer Klarstellung, dass der Bund auch bei Auslaufen einer LUFV seinen Verpflichtungen aus Art. 87 e Abs. 4 GG nachkommt.

BMVBS

Aus Sicht des BMVBS ist die Notwendigkeit zwingend gegeben, hier auch mit einem Verwaltungsakt reagieren zu können, da andernfalls die Situation eintreten könnte, dass der Bund seinem Verfassungsauftrag nach Artikel 87 e Absatz 4 GG nicht mehr gerecht werden kann. Hier ist der Verfassungsauftrag gegen etwaige Reaktion des Kapitalmarktes abzuwägen. Erinnerung sei in diesem Zusammenhang an das (nur zum geringen Teil bilanzierte) Gesamtanlagevermögen von rd. 150 Mrd. Euro bei den EIU erinnert.

Art 3 § 4 Abs. 2

Stellungnahmen

BMELV

Zu Artikel 3 Kapitel II. § 4 Abs. 2:

Der letzte Satz sollte wie folgt ergänzt werden: „Maßstab für diese Festlegung bildet das Interesse des Bundes an der Erhaltung eines leistungsfähigen Schienenwegenetzes *in der Fläche*, ...“. Damit soll verdeutlicht werden, dass der Sicherungsauftrag flächendeckend und nicht nur auf Gunststrecken bedeutsam ist.

BMVBS:

Nein. Die Ergänzung würde eine unerwünschte Einschränkung bedeuten. Es kommt nicht nur auf die Fläche, sondern auf das ganze Schienennetz an, einschließlich der Ballungsräume.

Art 3 § 4 Abs. 4**Stellungnahmen****BMJ****4. Aus Verwaltungsprozessrechtlicher Sicht:**

Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) soll in bestimmten Fällen für Streitigkeiten über Verwaltungsakte erstinstanzlich zuständig sein (§ 4 Abs. 4, § 8 Abs. 5 Satz 3, § 9 Abs. 2 Satz 3 und § 10 Satz 2, § 11 Satz 3 des Bundesschienenwegegesetzes - BSEAG, Artikel 3 des Gesetzentwurfes).

In der Sache können die Zuständigkeitsregelungen mitgetragen werden. Zwar ist bei einer weiteren Ausweitung der erstinstanzlichen Zuständigkeit des BVerwG grundsätzlich Zurückhaltung geboten. Jedoch haben die betreffenden Streitigkeiten eine besondere wirtschaftliche Bedeutung für die Eisenbahninfrastruktur und sind – jedenfalls insoweit – mit den eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren, für die bereits Zuständigkeitsverlagerungen bestehen (§ 48 Abs. 1 Nr. 4 und 7, § 50 Abs. 1 Nr. 6 VwGO), vergleichbar. Aufgrund der bundesweiten Relevanz der Verfahren erscheint die Zuweisung an das BVerwG (und nicht an ein OVG) sachgerecht. Hinzu kommt, dass nur sehr wenige Verfahren zu erwarten sind.

In regelungstechnischer Hinsicht sind die Verweisungen auf § 50 Abs. 1 VwGO zu beanstanden. Es ist stattdessen dem § 50 Abs. 1 VwGO eine weitere Nummer anzufügen (z. B. „7. Klagen gegen Verwaltungsakte nach dem Zweiten Teil des Bundesschienenwegegesetzes“; die Zuständigkeit für Eilverfahren ergäbe sich aus § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO).

BMVBS**Ja.**

Art 3 § 4 Abs. 4**Stellungnahmen****BMJ**

Zu Anfechtungsklagen gegen Verwaltungsakte nach § 4 Abs. 2 BSEAG ist anzumerken, dass insoweit Ermessensentscheidungen überprüft werden sollen, deren Ermessensgrenzen nach dem Gesetzentwurf sehr vage bleiben. Es soll „vorrangig“ (S. 32 der Begründung des Gesetzentwurfes) das Interesse des Bundes zur Erfüllung seiner Verpflichtungen nach Artikel 87e Abs. 4 GG maßgeblich sein. Gemäß § 4 Abs. 2 Satz 2 BSEAG sind aber auch „die wirtschaftlichen Interessen [der EIU] hinreichend zu berücksichtigen“. Angestrebt wird danach wohl ein durch die Ermessensentscheidung zu findender angemessener Ausgleich, der wohl auch Anforderungen aus der Eigentumsgarantie des Art. 14 GG genügen müsste. Dieser Ermessensrahmen könnte – vorbehaltlich fachlicher Einschätzung – im Interesse der Justitiabilität der zu überprüfenden Verwaltungsakte im BSEAG klarer konturiert werden. Nach der Begründung des Gesetzentwurfes soll eine Ermessensgrenze wohl darin bestehen, dass bei Zugrundelegung der Festlegungen des Bescheides und bestimmter bilanztechnischer Maßgaben jedenfalls kein Verlust des EIU zu erwarten ist.

BMVBS**Siehe Begründung**

Artikel 3 § 5 BMVBS-Vorschlag
--

§ 5

Geltungsdauer von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen

(1) Die Geltungsdauer der ersten nach dem ... [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] geschlossenen Vereinbarung soll fünfzehn Jahre, die jeder Folgevereinbarung nicht unter zehn Jahren betragen.

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

Begründung

Folgt BMJ und BMF.

Artikel 3 § 5 Stellungnahmen

BMJ

§ 5

Geltungsdauer von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen

(1) Die Geltungsdauer der ersten nach dem ... [Einsetzen: Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes] geschlossenen Vereinbarung soll fünfzehn Jahre, die jeder Folgevereinbarung nicht unter fünf Jahren betragen.

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

Artikel 3 § 5 Stellungnahmen

BMF

§ 5

Geltungsdauer von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen

(1) Die Geltungsdauer der ersten nach in Kraft treten dieses Gesetzes geschlossenen Vereinbarung soll 15 Jahre, die der Folgevereinbarungen wiederum der Laufzeit der folgenden Periode der Sicherungsübertragung entsprechen, d.h. 10 Jahren.

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

Artikel 3 § 5 Stellungnahmen

BMWI

§ 5

Geltungsdauer von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen

(1) Die Geltungsdauer der nach in Kraft treten dieses Gesetzes geschlossenen Vereinbarung soll nicht mehr als zehn Jahre betragen..

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

Artikel 3 § 5**Stellungnahmen****BMF****Art. 3 § 5 Abs. 1 EBNeuOG**

Die Dauer der LUFV sollte auch in der Folgeperiode der Dauer der Sicherungsübertragung gemäß Art. 2 § 5 Abs.3 Satz 1 EBNeuOG entsprechen, d.h. 10 Jahre.

BMVBS

Der Vorschlag des BMF, auch hier eine Mindestlaufzeit von mindestens 10 Jahren vorzusehen, ist mit § 5 Absatz 3 BSEB kompatibel. Insofern aus hiesiger Sicht keine Bedenken.

BMW

2. Mit der jetzigen Fassung des EBNeuOG sind nach hiesiger Ansicht die Risiken aus dem Kontrollverlust nicht ausreichend begrenzt. Zur Sicherung der Reversibilität fordert BMWi, dass

- die Sicherungsübergabe gem. § 5 (1) BSEB zunächst nur für 10 Jahre erfolgt;

BMVBS

Die Sicherungsübertragung sichert die Reversibilität der Entscheidung. Entscheidend für die Reversibilität ist nicht die Dauer der Sicherungsübertragung, sondern die Frage, was nach Ende der Sicherungsübertragung passiert. Der Bund hat es in der Hand, zu diesem Zeitpunkt seine „Call-Option“ auszuüben. Die vom BMWi angeregte Möglichkeit des Bundes, diese „Call-Option“ schon nach zehn Jahren auszuüben, gefährdet die Bilanzierungsfähigkeit der Anteile an den EIU bei der DB AG. Außerdem ist ein so kurzer Zeitraum unter Kapitalmarktgesichtspunkten bedenklich

Artikel 3 § 5**Stellungnahmen****BRH****3. zu § 5 BSEAG**

Mit der Festschreibung des jährlichen Zuschussbetrages über – gesetzt - 15 Jahre werden keine Überlegungen mehr angestellt, ob der gleiche Erfolg nicht auch mit geringeren finanziellen Mitteln erreicht werden könnte. Schon in der Vergangenheit hat der Bundesrechnungshof kritisiert, dass Festbeträge bei der Förderung von Projekten nicht zu wirtschaftlichem und sparsamem Mitteleinsatz geführt haben. Auch angesichts dessen hält es der BWV für bedenklich, dass die Laufzeit der LuFV den ursprünglich vorgesehenen Zeitraum von zehn Jahren nach dem jetzt vorgelegten Gesetzentwurf (§ 5 Abs. 1 BSEAG) um weitere fünf Jahre übersteigen soll.

BMVBS

Der jährliche Zuschussbedarf beträgt bis zu 2,5 Mrd. € Die Festlegung des Zuschussbedarfs erfolgt durch die LuFV (§ 4 BSEAG). Dort kann eine Degression der Mittel festgelegt werden. Es muss für die EIU jedoch klar sein, mit welchen Mitteln sie rechnen können, da sonst eine langfristige Planung nicht möglich ist.

Artikel 3 § 6 BMVBS-Vorschlag
--

Teil 3. Kontrolle der Erhaltung der Schienenwege

§ 6

Der Netzzustands- und -entwicklungsbericht

(1) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes haben dem Bund jährlich bis zum [31. März] einen gemeinsamen Bericht über den Zustand der Schienenwege (Netzzustands- und -entwicklungsbericht) im Vorjahr vorzulegen. Sie haben darin nachzuweisen, dass sie ihren Verpflichtungen aufgrund dieses Gesetzes nachgekommen sind.

(2) Der Netzzustands- 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,

Artikel 3 § 6**BMVBS-Vorschlag**

9. einen jährlich fortgeschriebenen Bericht über die Entwicklung der Schienenwege während der Laufzeit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung anhand der vereinbarten Kennziffern,
10. Angaben zu betrieblichen Störungen, insbesondere Ursachen, Häufigkeit und betriebliche Auswirkungen,
11. Angaben zur verkehrlichen Nutzung und Auslastung der Schienenwege,
12. eine mehrjährige Planung für Instandhaltung und Ersatzinvestitionen,
13. 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 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.

Artikel 3 § 6 Stellungnahmen

BMJTeil 3. Kontrolle der Erhaltung der Schienenwege

§ 6

Der Netzzustands- und -entwicklungsbericht

(1) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes haben dem Bund jährlich einen gemeinsamen Bericht über den Zustand der Schienenwege (Netzzustands- und -entwicklungsbericht) vorzulegen^[cf1]. Sie haben darin nachzuweisen, dass sie ihren Verpflichtungen aufgrund dieses Gesetzes nachgekommen sind.

(2) Der Netzzustands- 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. die Entwicklung der Schienenwege während der Laufzeit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung anhand der vereinbarten Kennziffern^[cf2]

10. Angaben zu betrieblichen Störungen, insbesondere Ursachen, Häufigkeit und betriebliche Auswirkungen,
11. Angaben zur verkehrlichen Nutzung und Auslastung der Schienenwege,
12. eine mehrjährige Planung für Instandhaltung und Ersatzinvestitionen,
13. eine Prognoseeinschätzung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zur zukünftigen Qualitätsentwicklung des Betriebs und der Schienenwege.

(3) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes haben alle für ihre Berichtspflicht erforderlichen Unterlagen mindestens zehn Jahre^[cf3] aufzubewahren.

Artikel 3 § 6 Stellungnahmen

BMF

§ 6

Der Netzzustands- und -entwicklungsbericht

(1) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes haben dem Bund Verwendungsnachweise gemäß § 44 BHO und den dazu ergangenen Verwaltungsvorschriften vorzulegen. Diese können mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, des Bundesministeriums der Finanzen sowie des Bundesrechnungshofes durch einen gemeinsamen Bericht über den Zustand der Schienenwege (Netzzustands- und -entwicklungsbericht) ersetzt werden. Darin ist nachzuweisen, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen ihren Verpflichtungen aufgrund dieses Gesetzes nachgekommen sind.

(2) Prüfen, ob Katalog zu ausführlich: Der Netzzustands- 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 bzw. 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. die Entwicklung der Schienenwege während der Laufzeit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung anhand der vereinbarten Kennziffern,
10. Angaben zu betrieblichen Störungen, insbesondere Ursachen, Häufigkeit und betriebliche Auswirkungen,
11. Angaben zur verkehrlichen Nutzung und Auslastung der Schienenwege,
12. eine mehrjährige Planung für Instandhaltung und Ersatzinvestitionen,
13. eine Prognoseeinschätzung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zur zukünftigen Qualitätsentwicklung des Betriebs und der Schienenwege.

(3) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes haben alle für ihre Berichtspflicht erforderlichen Unterlagen mindestens zehn Jahre aufzubewahren.

Artikel 3 § 6 Stellungnahmen

BMWI

§ 6

Der Netzzustands- und -entwicklungsbericht

(1) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes haben dem Bund jährlich einen gemeinsamen Bericht über den Zustand der Schienenwege (Netzzustands- und -entwicklungsbericht) vorzulegen. Sie haben darin nachzuweisen, dass sie ihren Verpflichtungen aufgrund dieses Gesetzes nachgekommen sind.

(2) Der Netzzustands- 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, insbesondere wichtiger Kapazitäts- und Nutzungsmerkmale (z.B. Streckenklassen, Instandhaltungszustand, Kapazität;
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 bzw. 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. die Entwicklung der Schienenwege während der Laufzeit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung anhand der vereinbarten Kennziffern,
10. Angaben zu betrieblichen Störungen, insbesondere Ursachen, Häufigkeit und betriebliche Auswirkungen,

Artikel 3 § 6**Stellungnahmen**

11. Angaben zur verkehrlichen Nutzung und Auslastung der Schienenwege,
 12. eine mehrjährige Planung für Instandhaltung und Ersatzinvestitionen,
 13. eine Prognoseeinschätzung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zur zukünftigen Qualitätsentwicklung des Betriebs und der Schienenwege,
- sowie die Veränderungen der Berichtselemente 1 – 4, 6 und 7 gegenüber dem Vorjahr.

(3) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes haben alle für ihre Berichtspflicht erforderlichen Unterlagen mindestens zehn Jahre aufzubewahren.

Artikel 3 § 6**Stellungnahmen****BMF****Verwendungsnachweis/Kontrolle, Art. 3 § 6 Abs. 1**

Die Formulierung im Gesetzentwurf entspricht nicht dem gegenwärtigen Verhandlungsstand bei der LUFV. Es liegt an DB AG, BRH und BMVBS ein tragfähiges Kontrollsystem vorzulegen. Wenn dieses System sich – auch bezüglich der sparsamen, wirtschaftlich und zweckentsprechenden Mittelverwendung – als genauso effizient erweist wie das derzeit praktizierte, wird sich BMF (auch gegenüber BRH) dafür einsetzen. Bis dahin steht es der DB AG frei, ob neben dem gegenwärtig praktizierten Zuwendungsverfahren zusätzlich eine outputorientierte Kontrolle geprobt werden sollte. Zu prüfen ist der Einbau einer „Revisionsklausel“ in die LUFV, nach der das Verfahren nach einiger Zeit überprüft wird.

BMVBS

Es wird auf die grundsätzlichen Ausführungs- und Finanzierungssystem der LuFV verwiesen. Eine Output-Kontrolle zusätzlich zum klassischen Verwendungsnachweis (Input-Kontrolle) wäre systemwidrig und wird daher abgelehnt. (s. o. Verwendung der Bundesmittel)

Artikel 3 § 6**Stellungnahmen****BMELV****Zu Artikel 3 Kapitel II. § 6:**

Im Interesse der Informationsfreiheit sollte der jährlich vorzulegende Netzzustands- und –entwicklungsbericht öffentlich zugänglich sein bzw. zumindest die wesentlichen Ergebnisse des Berichtes der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Eine entsprechende Vorschrift wäre zu ergänzen (neuer Abs. 4).

BMVBS**Siehe neuer Absatz 4**

Artikel 3 § 7**BMVBS-Vorschlag**

§ 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 überprüfen, ob die mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder durch Verwaltungsakt festgelegten Ziele erreicht werden. 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 Schienenquerprofil, 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.

Begründung

Folgt BMJ.

Artikel 3 § 7 Stellungnahmen

BMJ

§ 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 überprüfen, ob die mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder durch Verwaltungsakt festgelegten Ziele erreicht werden. 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,
3. unentgeltlich Messfahrten auf dem Schienennetz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes durchzuführen, bei denen insbesondere als Parameter die Gleisgeometrie, der Zustand des Fahrdrabtes oder der Stromschienen^[cf8], das Schienenquerprofil, 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.

Artikel 3 § 7

Stellungnahmen

BMVBS:

Ergänzen: ... sowie diese auf geeigneten Datenträgern zur Verfügung zu stellen,

Die Regelung entspricht § 14 c Abs. 2 Nr. 2 AEG; § 5a AEG ist in gleicher Weise zu ändern.

Artikel 3 § 8 BMVBS-Vorschlag
--

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 Sicherungsabrede auch gegen die Deutsche Bahn AG geltend machen.

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

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

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

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

Artikel 3 § 8**BMVBS-Vorschlag**

(5) Die Rückforderung macht das Eisenbahn-Bundesamt nach Anhörung der Deutschen Bahn AG durch Verwaltungsakt geltend. Der zu erstattende Betrag ist vom Zeitpunkt der Bekanntmachung 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 Nr. 1 ist zulässig.

(6) Weitergehende Ansprüche sind ausgeschlossen.

Begründung

Folgt BMJ

Artikel 3 § 8 Stellungnahmen

BMJ**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 auch gegen die Deutsche Bahn AG geltend machen.^[cf9]

(3) Die Rückforderung bezieht sich auf die Bundesmittel, die in dem Jahr gewährt wurden, auf das sich die Pflichtverletzung nach Absatz 1 bezieht.

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

1. theoretischem Fahrzeitverlust,
2. Anlagenalter der erfassten Sachanlagen,
3. Qualitätskennzahlen für die Netzqualität,
4. festgelegtem Instandhaltungsbeitrag der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes
oder
5. zu erbringendem Ersatzinvestitionsumfang.

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 durch Verwaltungsakt geltend. Der zu erstattende Betrag ist vom Zeitpunkt der Bekanntmachung 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 Nr. 1 ist zulässig. § 50 Abs. 1 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt entsprechend.

(6) Weitergehende Ansprüche sind ausgeschlossen.

Artikel 3 § 8 Stellungnahmen

BMF

§ 8

Pflichtverletzungen durch Nichteinhaltung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

(1) Der Bund hat seinen jährlichen Infrastrukturbeitrag ganz oder teilweise zurückzufordern, wenn die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ihren Verpflichtungen aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nicht nachkommen. es sei denn die DB AG hat innerhalb eines vereinbarten Zeitraumes die Nachbesserung vorgenommen und nachgewiesen..

(2) Die Rückforderung kann der Bund auch gegen die Deutsche Bahn AG geltend machen.

(3) Die Rückforderung bezieht sich auf die Bundesmittel, die in dem Jahr gewährt wurden, auf das sich die Pflichtverletzung nach Absatz 1 bezieht.

(4) Die Höhe der Rückforderung ergibt sich aus der Prüfung des Verwendungsnachweises. Wird dieser durch den Netzzustandsbericht ersetzt, ergibt sich die Höhe der Rückforderung aus dem Vomhundertstel der bereitgestellten Bundesmittel, um das die vorgegebenen Ziele verfehlt wurden bei

1. theoretischem Fahrzeitverlust,
2. Anlagenalter der erfassten Sachanlagen,
3. Qualitätskennzahlen für die Netzqualität,
4. festgelegtem Instandhaltungsbeitrag der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes
oder
5. zu erbringendem Ersatzinvestitionsumfang.

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

Artikel 3 § 8**Stellungnahmen**

(5) Die Rückforderung macht das Eisenbahn-Bundesamt nach Anhörung der Deutschen Bahn AG durch Verwaltungsakt geltend. Der zu erstattende Betrag ist vom Zeitpunkt der Bekanntmachung 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 Nr. 1 ist nicht zulässig. § 50 Abs. 1 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt entsprechend.

(6) Weitergehende Ansprüche sind ausgeschlossen.

Artikel 3 § 8 Stellungnahmen

BMWI

§ 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) Für Rückforderungen haftet neben der DB Netz AG auch die DB AG.

(3) Die Rückforderung bezieht sich auf die Bundesmittel, die in dem Jahr gewährt wurden, auf das sich die Pflichtverletzung nach Absatz 1 bezieht.

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

1. theoretischem Fahrzeitverlust,
2. Anlagenalter der erfassten Sachanlagen,
3. Qualitätskennzahlen für die Netzqualität,
4. festgelegtem Instandhaltungsbeitrag der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes oder
5. zu erbringendem Ersatzinvestitionsumfang.

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 durch Verwaltungsakt geltend. Der zu erstattende Betrag ist vom Zeitpunkt der Bekanntmachung 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 Nr. 1 ist zulässig. § 50 Abs. 1 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt entsprechend.

(6) Weitergehende Ansprüche sind ausgeschlossen.

Artikel 3 § 8**Stellungnahmen****BMF****Rückforderung bei Pflichtverletzung durch Nichteinhaltung der LUFV, Art. 3 § 8 Abs. 1 EBNeuOG**

Der Gesetzentwurf sieht die Möglichkeit vor, dass der Bund seinen jährlichen Infrastrukturbeitrag zurückfordern soll, wenn die EIU ihren Verpflichtungen aus der LUFV nicht nachkommen. Nach Zuwendungsrecht besteht dieser Spielraum nicht und ist durch „hat“ zu ersetzen. Es ist aber anzustreben, dass im Hinblick auf die strengen Anforderungen hinsichtlich der Pflichtverletzungen durch die DB AG eine Nachbesserungsklausel wie im Gesetzentwurf vorgeschlagen eingefügt werden soll.

BMVBS

Dem Vorschlag des BMF kann nicht gefolgt werden. Eine Nachbesserungsklausel wäre bei den Qualitätskennziffern der LuFV systemwidrig, denn ihre Verletzung wird im Nachgang für einen bereits abgeschlossenen Zeitraum festgestellt. Eine Nachbesserung ist den EIU damit bereits sachlogisch nicht mehr möglich. Die notwendige Flexibilität, die das BMF über die (untaugliche) Nachbesserungsklausel herstellen will, ist im Entwurf des BMVBS im „Soll“-Ermessen zu sehen, das dem Bund in atypischen Sonderfällen (z.B. Naturkatastrophen), aber auch nur dort, die Möglichkeit belässt, auf seinen Rückforderungsanspruch zu verzichten. Dies ist auch vor dem Hintergrund des Zuwendungsrechtes vertretbar, da der Regelfall die Rückforderung ist.

BMF**Aufrechnung, Art. 3 § 8 Abs. 5 EBNeuOG**

Der Entwurf sieht die Möglichkeit vor, Rückforderungen wegen Nichteinhaltung der LUFV gegen den Infrastrukturbeitrag aufzurechnen. Eine solche Aufrechnungsmöglichkeit lehnen BMF und Bundesrechnungshof ab.

BMVBS

Es ist nicht nachvollziehbar, warum derartige Aufrechnungen zu Lasten des Bundes und zu seinem deutlichen wirtschaftlichen Nachteil ausgeschlossen werden sollten. Denn es wäre denkbar, dass hier über Jahre hinweg im Hinblick auf eine Rückforderung, die der Bund geltend macht, prozessiert wird, während er gleichzeitig weiter Bundesmittel an die EIU ausreicht. Eine vor etlichen Jahren geäußerte Kritik des BRH an der Aufrechnung basierte darauf, dass er mit der haushaltstechnischen Durchführung der Aufrechnung durch das BMVBS nicht einverstanden war. Vielmehr forderte er damals,

dass auch die im Rahmen einer Rückforderung geltend gemachten Aufrechnungsbeträge auf einem separaten Einnahmetitel verbucht werden müssten. Dies ist zwischenzeitlich gewährleistet. Insofern wird von einem Verzicht auf die Aufrechnung, der dem Bund ausschließlich erhebliche Nachteile bringt, abgeraten.

Artikel 3 § 8**Stellungnahmen****BMI****II. Aus verwaltungsverfahrenrechtlicher Sicht****1. Zu Artikel 3 (Bundesschienenwegegesetz - BSEAG)**

Gegenüber den Regelungen in §§ 8 bis 11 BSEAG bestehen grundsätzliche Bedenken, soweit in diesen geregelt werden soll, dass bei Verletzungen von Haupt- und Nebenpflichten aus der nach § 4 Abs. 1 BSEAG zu schließenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung durch Verwaltungsakt Zuschussbeträge und Bundesmittel zurückgefordert, vertragliche Pflichtverletzungen festgestellt oder Schadensersatzforderungen geltend gemacht werden sollen. Nach § 4 Abs. 1 BSEAG soll die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung in Form eines öffentlich-rechtlichen Vertrages abgeschlossen werden (und nur hilfsweise durch einen Verwaltungsakt ersetzt werden, vgl. § 4 Abs. 2 BSEAG). Wenn sich der Bund jedoch insoweit für eine Regelung auf vertraglicher Ebene entscheidet, ist er auch an die insoweit geltenden rechtlichen Instrumente gebunden. Der Bund kann sich nicht einerseits für die Form eines öffentlich-rechtlichen Vertrages entscheiden, sich dann aber hinsichtlich der Feststellung von Pflichtverletzungen, der Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen oder der Rückforderung geleisteter Zahlungen aus Praktikabilitätsgründen (vgl. Begründung zu § 8 Abs. 5 BSEAG) wieder auf die Handlungsform des "klassischen" Verwaltungsverfahrens begeben und die Durchsetzung vertraglicher Rechte und Pflichten durch Verwaltungsakt bestimmen. Auch ist eine Beendigung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung nicht durch Verwaltungsakt möglich (so aber wohl die Begründung zu § 10 BSEAG). Hier ist eine Kündigung des Vertrages erforderlich.

BMVBS

Die Ermächtigungsgrundlagen für eine Rückforderung wegen Pflichtverletzungen und für eine Schadensersatzforderung durch Verwaltungsakt finden sich in §§ 8, 9 und 11 BSEAG, nicht in der LuFV als öffentlich-rechtlichem Vertrag.

Der feststellende Verwaltungsakt nach § 10 BSEAG ist zugleich Kündigungserklärung seitens des Bundes hinsichtlich der LuFV.

Artikel 3 § 8**Stellungnahmen****BRH****4. zu § 8 BSEAG**

Nach § 8 BSEAG bezieht sich die Rückforderung auf die Bundesmittel, die in dem Jahr gewährt wurden, auf das sich eine Pflichtverletzung bezieht. Der BWV hält es für erforderlich klarzustellen, dass es sich hierbei um den gemäß § 3 Abs. 2 Satz 2 BSEAG zu zahlenden Betrag handelt (ggf. verringert um die Kosten für die Messfahrten). Etwa verrechnete Rückforderungen für Zielverfehlungen der Vorjahre können zwar die Höhe der tatsächlich bereitzustellenden Mittel verringern. Als Berechnungsgrundlage für die Rückforderung muss gleichwohl der nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BSEAG vom Bund zu zahlende Betrag maßgebend sein.

BMVBS

Ja. § 3 Abs. 2 Satz 2 BSEAG ist jedoch keine geeignete Grundlage, um das Ziel des BRH zu erreichen, da mit dieser Vorschrift die Höhe des jährlichen Zuschussbedarfs gerade nicht festgelegt wird. Die geschieht durch die LuFV § 4 Abs. 1 Nr. 1 BSEAG.

§ 8 Abs. 3 BSEAG könnte folgende Fassung erhalten: “Die Rückforderung bezieht sich auf die Bundesmittel, die gemäß § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr.1 für das Jahr festgelegt wurden, auf das sich die Pflichtverletzung bezieht.“

BRH

Im Gesetzentwurf ist in § 8 Abs. 4 BSEAG angesprochen, in welchen Kategorien Pflichtverletzungen der EIU möglich sind. Bei Abschluss der LuFV wird darauf zu achten sein, dass Sanktionen nicht abhängig gemacht werden vom Vorliegen weiterer Voraussetzungen wie Verschuldensmerkmalen.

BMVBS

Die Rückforderungsanspruch besteht verschuldensunabhängig. Der Bund kann in begründeten Ausnahmefällen (höhere Gewalt) von einer Rückforderung absehen.

Artikel 3 § 9 BMVBS-Vorschlag
--

§ 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. Zugleich kann der Bund bei einer 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 durch Verwaltungsakt geltend. Der zu erstattende Betrag ist vom Zeitpunkt der Bekanntmachung an mit jährlich zwei vom Hundert über dem jeweiligen Basiszinssatz nach § 247 des Bürgerlichen Gesetzbuchs zu verzinsen.

Begründung**Wie BMJ**

Artikel 3 § 9 Stellungnahmen

BMJ

§ 9

Verletzungen sonstiger Pflichten

(1) Verletzen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes die ihnen nach § 6^[cf10] 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. Zugleich kann der Bund bei einer 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 durch Verwaltungsakt geltend. Der zu erstattende Betrag ist vom Zeitpunkt der Bekanntmachung an mit jährlich zwei vom Hundert über dem jeweiligen Basiszinssatz nach § 247 des Bürgerlichen Gesetzbuchs zu verzinsen. § 50 Abs. 1 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt entsprechend.

Artikel 3 § 9**Stellungnahmen****BMF****§ 9****Verletzungen sonstiger Pflichten**

(1) Verletzen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes die ihnen nach § 6 obliegenden Berichts- und Vorlagepflichten, setzt das Eisenbahn-Bundesamt ihnen eine angemessene Nachfrist. Nach erfolglosem Ablauf dieser Nachfrist haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes 2 Vomhundertstel der Bundesmittel zurück zu zahlen, die sie im Jahr vor der Pflichtverletzung vom Bund erhalten haben. Zugleich kann der Bund bei einer wesentlichen Verletzung von Berichtspflichten die Auszahlung aller weiteren Bundesmittel solange einstellen, bis die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes ihren Pflichten nachgekommen sind.

Artikel 3 § 9 Stellungnahmen

BMWI

§ 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 2 Vomhundertstel der Bundesmittel zurück zu zahlen, die sie im Jahr vor der Pflichtverletzung vom Bund erhalten haben. Zugleich kann der Bund bei einer 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 durch Verwaltungsakt geltend. Der zu erstattende Betrag ist vom Zeitpunkt der Bekanntmachung an mit jährlich zwei vom Hundert über dem jeweiligen Basiszinssatz nach § 247 des Bürgerlichen Gesetzbuchs zu verzinsen. § 50 Abs. 1 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt entsprechend.

Artikel 3 § 10 BMVBS-Vorschlag

§ 10

Wiederholte Pflichtverletzungen

Erreichen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen die in § 8 Abs. 4 genannten Ziele wiederholt nicht, , so kann der Bund die Pflichtverletzung durch Verwaltungsakt feststellen. Nach Unanfechtbarkeit des Verwaltungsaktes endet die bestehende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und es gilt § 6 des Bundeseisenbahnstrukturgesetzes.

Begründung**Klarstellung**

Artikel 3 § 10 Stellungnahmen
--

BMJ

§ 10

Wiederholte Pflichtverletzungen

Verstoßen Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes wiederholt gegen ihre Verpflichtung zur Erhaltung der Schienenwege, so kann der Bund die Pflichtverletzung durch Verwaltungsakt feststellen. § 50 Abs. 1 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt entsprechend. Nach Unanfechtbarkeit des Verwaltungsaktes endet die bestehende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und es gilt § 8 des Bundeseisenbahnstrukturgesetzes^[cf12].

Artikel 3 § 11 BMVBS-Vorschlag

§ 11

Schadensersatz

Wird eine Pflichtverletzung nach § 10 festgestellt, hat die Deutsche Bahn AG für die Dauer der Sicherungsabrede 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. 2 ersetzenden Verwaltungsakt festgelegten Zustand zu bringen. Den Schadensersatz macht der Bund durch Verwaltungsakt geltend.

Begründung**Folgt BMJ**

Artikel 3 § 11 Stellungnahmen
--

BMJ

§ 11

Schadensersatz

Wird eine Pflichtverletzung nach § 10 festgestellt, hat die Deutsche Bahn AG^[cf13] 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. 2 ersetzenden Verwaltungsakt festgelegten Zustand zu bringen. Den Schadensersatz macht der Bund durch Verwaltungsakt geltend. § 50 Abs. 1 der Verwaltungsgerichtsordnung gilt entsprechend.

Artikel 3 § 12

BMVBS-Vorschlag

Abschnitt III. 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.

Artikel 3 § 12 Stellungnahmen
--

BMJ

Abschnitt III. 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.

Artikel 3 § 12**Stellungnahmen****BMAS**

Da in §§ 12 ff BSEAG, die den Ausbau der Bundesschienenwege regeln, explizit auf den Bedarfsplan des Bundes und das Allgemeine Eisenbahngesetz Bezug genommen wird, ist zu fragen, warum dies bei Erhalt des Schienennetzes unterbleibt. Davon ausgehend, dass es sich hier nicht um ein redaktionelles Versehen handelt, muss bezweifelt werden, dass mit einer Einengung des Auftrages beim Erhalt des Schienennetzes dem im Beschluss des Bundestages aus dem Artikel 87e Abs.4 des Grundgesetzes zitierten Auftrag (Infrastrukturgewährleistungsauftrag) ("dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes sowie deren Verkehrsangeboten auf dem Schienennetz") Rechnung getragen wird.

BMVBS

Der Gesetzentwurf unterscheidet sehr genau zwischen Erhalt des vorhandenen Netzes und Neu- und Ausbau. Für Neu- und Ausbau gelten im wesentlichen die bisherigen Regelungen weiter. Hier finden die Parameter der Bundesverkehrswegeplanung Eingang. Die Kriterien der Bundesverkehrswegeplanung sind in erster Linie volkswirtschaftliche Kriterien.

Bei der Erhaltung des vorhandenen Netzes gilt es, im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung eine vertragliche Regelung zu schaffen, die unter Respektierung der betriebswirtschaftlichen Situation der EIU einen Interessenausgleich zwischen Bund und EIU herbei führt. Dies setzt voraus, dass für die entsprechende vertragliche Regelung die beidseitigen Pflichten in justizabler Weise festgelegt werden. Ungeeignet sind also solche Kriterien, auf die die EIU selbst keinen Einfluss haben. Das sind insbesondere die Kriterien, die aus übergeordneten Gesichtspunkten (volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten) in die Bundesverkehrswegeplanung eingehen. Das bedeutet, dass den EIU z. B. nicht die Verantwortung für die Auslastung einer Strecke oder für das Verkehrsmengenaufkommen zugedacht werden kann.

Artikel 3 § 12
Stellungnahmen

Sicherlich wäre überlegenswert eine Gewichtung der Strecken bei der Berücksichtigung der festgelegten Qualitätsparameter vorzunehmen. Dies ist bisher bundeseitig deshalb abgelehnt worden, weil damit insbesondere Nahverkehrsstrecken außerhalb der Ballungsräume für die Bewertung im Ergebnis kaum noch eine Rolle spielen würden und damit geradezu ein Anreiz geschaffen würde, diese Strecken entsprechend verfallen zu lassen.

Artikel 3 § 13 BMVBS-Vorschlag

§ 13

Bedarfsplan, Einzelmaßnahmen

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

Begründung

Folgt BMJ

Artikel 3 § 13 Stellungnahmen
--

BMJ

§ 13

Bedarfsplan, Einzelmaßnahmen

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

Artikel 3 § 14**BMVBS-Vorschlag**

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

Artikel 3 § 14 Stellungnahmen
--

<u>BMELV</u>

Zu Artikel 3 Kapitel III. § 14 Abs. 2:

Es wird vorgeschlagen, die Formulierung „Zielsetzungen der Raumplanung“ zu ersetzen durch „Zielsetzungen <i>einer ausgewogenen Regionalentwicklung</i> “, um keine Zweifel daran aufkommen zu lassen, dass die Schienenwegebedarfsplanung nicht allein auf die Verbindungen zwischen Metropolen ausgerichtet werden soll.

<u>BMVBS:</u>

Nein. Formulierung bezieht sich auf das Beteiligungs- und Widerspruchsverfahren im ROG.
--

Artikel 3 § 15 BMVBS-Vorschlag

§ 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.

Artikel 3 § 16 BMVBS-Vorschlag

§ 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.

Artikel 3 § 17**BMVBS-Vorschlag**

§ 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.

Artikel 3 § 17 Stellungnahmen
--

BMWI

§ 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. Der Betreiber des Schienenweges erklärt den unvorhergesehenen Bedarf nach Anhörung der Zugangsberechtigten gegenüber dem Eisenbahnbundesamt.

Artikel 3 § 18

BMVBS-Vorschlag

§ 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.

Artikel 3 § 19

BMVBS-Vorschlag

§ 19

Finanzierung

Der Bund finanziert die Maßnahmen zum Ausbau der Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes nach Maßgabe dieses Gesetzes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Artikel 3 § 19 Stellungnahmen
--

BMF

§ 19

Finanzierung

Der Bund finanziert die Investitionen in den Ausbau der Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes nach Maßgabe dieses Gesetzes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Des Weiteren ist eine Regelung aufzunehmen, die der Regelung des § 10 BSchwAG entspricht, d.h. Kostenbeteiligung der DB AG, wenn Bauvorhaben auch den wirtschaftlichen Interessen der DB AG entsprechen.

Artikel 3 § 19 Stellungnahmen
--

BMWI

§ 19

Finanzierung

Der Bund finanziert die Maßnahmen zum Ausbau der Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes nach Maßgabe dieses Gesetzes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Für die Vergabe von Aufträgen zum Ausbau der Schienenwege, die durch den Bund nach Satz 1 finanziert werden, sind bei der Wahl des Vergabeverfahrens die Vergabevorschriften anzuwenden, die für den Bund gelten.

Artikel 3 § 19
Stellungnahmen

BMF

Art. 3 § 19 EBNeuOG

Kostenbeteiligung der DB AG an Neubaumaßnahmen, Art. 8 EBNeuOG (Aufhebung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes)

Auch bei Neubaumaßnahmen sollten analog zu den Regelungen zum Erhalt der Schienenwege nur investive Maßnahmen gefördert werden. Zudem ist eine Regelung aufzunehmen, die der Regelung des § 10 BSchwAG entspricht, d.h. Kostenbeteiligung der DB AG, wenn Bauvorhaben auch den wirtschaftlichen Interessen der DB AG entsprechen.

BMVBS

Nach den Erfahrungen der Vergangenheit, im Rahmen derer sich gezeigt hat, dass die DB AG selbst bei vollständiger Finanzierung der investiven Anteile Neu- und Ausbauvorhaben deshalb nicht betreibt, weil sie nicht investive Eigenanteile zu übernehmen hat, ist bewusst auf eine Projektfinanzierung umgestellt worden. Bewährt haben sich die Regeln der Projektfinanzierung sowohl im Rahmen von GVFG-Maßnahmen als auch im Rahmen der Straßenbauprojekte. Dort findet ebenfalls keine Abgrenzung der mit dem Projekt zusammen hängenden investiven und nicht investiven Maßnahmen statt. Insofern sieht BMVBS keine Möglichkeit, den Vorstellungen des BMF zu folgen.

Artikel 3 § 19**Stellungnahmen****BRH****5. zu § 19 BSEAG**

Der Finanzierungsbeitrag des Bundes für Ausbaumaßnahmen soll nach der Begründung zu § 19 BSEAG nicht mehr auf Investitionen beschränkt sein, sondern im Rahmen einer umfassenden Projektförderung auch investitionsbedingte Aufwandstatbestände einschließen. Solche Aufwandstatbestände müssen dann nicht mehr von den EIU getragen werden. Der Bund verspricht sich hiervon eine höhere Bereitschaft der EIU zur Realisierung von Bedarfsplanvorhaben. Hier müsste das BMF (wie bei der Finanzierung von Bestandsmaßnahmen gem. § 4 BSEAG) prüfen, ob die Bundesleistungen für Bedarfsplanmaßnahmen vollständig aus einem investiven Haushaltstitel gezahlt werden sollen. Dabei wäre zu berücksichtigen, dass bei einer Projektförderung auf der Grundlage von Einzelfinanzierungsvereinbarungen in der Regel kein separater Ausweis der aktivierungsfähigen Investitionsmaßnahmen in Abgrenzung zu investitionsbedingten Aufwandstatbeständen vorgenommen wird. Aus Sicht des BWV sollten für den Ausweis im Bundeshaushalt bei Zuschüssen für Bestandsnetz- und Bedarfsplanmaßnahmen einheitliche Kriterien gelten.

BMVBS:

Einheitliche Kriterien für Bestandsnetz- und Bedarfsplanmaßnahmen verbieten sich schon deshalb, weil zukünftig für das Bestandsnetz eine andere Art der Finanzierung als bei den Bedarfsplanmaßnahmen vorgesehen ist. Dort soll anstelle einer Verwendungskontrolle eine Erfolgskontrolle erfolgen.

Artikel 3 § 19
Stellungnahmen

BRH

Die Gesetzesbegründung zu § 19 BSEAG weist darauf hin, dass es im Übrigen bei den bisherigen Zuwendungskriterien bleibt, und dass für die Realisierung von Bedarfsplanvorhaben weiterhin der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gilt. Zuwendungsfähig sollen nur Maßnahmen sein, die zu den Verkehrsanlagen im Sinne des Gesetzes gehören. Kommerzielle Einrichtungen in den Bahnhöfen sollen weiterhin nicht gefördert werden. Ebenfalls nicht gefördert werden sollen Ausstattungsvarianten, die die Regelsätze des Eisenbahn-Bundesamtes überschreiten (z.B. bei Boden- und Wandbelägen). Zudem soll möglich sein, dass der Bund in Teilbereichen lediglich Pauschalen finanziert. Beispiel hierfür sind insbesondere Planungskosten, die zu einem erheblichen Anteil im DB-Konzern selbst anfallen und im Hinblick auf ihre Angemessenheit durch den Bund kaum kontrolliert werden können.

Der BWV hält diese Einschränkungen für richtig. Er hat jedoch Zweifel, ob ihre Erwähnung in der Gesetzesbegründung ausreicht, um ihre Verbindlichkeit zu gewährleisten. Die Begriffsbestimmung „Schienenwege“ nach § 2 Abs. 3 BSEAG¹ ist seiner Auffassung nach nicht geeignet, eine Finanzierung bisher nicht förderfähiger Anlagen auch weiterhin auszuschließen. Denn nach § 18 AEG werden auch dem Schienenweg nicht originär zuzurechnende und bisher nicht förderfähige Nutzungsanteile von Bahnhofsvorplätzen (für Taxistände, Bushaltestellen etc.) planfestgestellt.

BMVBS:

Es ist zutreffend, dass sich im Gesetzestext ein weit umfassender Begriff der „Schienenwege“ findet. Dies hat jedoch nur Auswirkungen auf die Förderfähigkeit. Tatsächlich gefördert wird nur „im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel“ (§ 19 BSEAG). Dies ermöglicht eine am Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit orientierte Schwerpunktbildung.

¹ „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 grundsätzlich Gegenstand einer Planfeststellung nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ... sein können.“

Artikel 3 § 19**Stellungnahmen****BRH**

Die geltenden Zuwendungskriterien (z.B. der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit, die Beschränkung der Förderung auf die originär dem Schienenweg zurechenbaren Nutzungsanteile sowie die Planungskostenpauschale) sind in der Rahmenvereinbarung zwischen dem Bund und den EIU vom Dezember 1999 geregelt. Diese Rahmenvereinbarung betrifft die Finanzierung von Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie von Ersatzinvestitionen. Für Bestandsnetzinvestitionen sieht sie in § 2 Abs. 2 Satz 2 die Ausreichung zinsloser Darlehen vor. Die Rahmenvereinbarung muss daher mit Abschluss einer LuFV angepasst werden. Eine entsprechende Vorgabe findet sich im Gesetzentwurf bislang nicht.

BMVBS:

Gemäß § 23 Satz 2 BSEAG gelten bestehende Vereinbarungen für den Erhalt der Schienenwege fort, sofern in der LuFV keine andere Regelung getroffen wird. Die Rahmenvereinbarung wird daher nicht durch das Gesetz, sondern in der LuFV angepasst werden.

Artikel 3 § 20 BMVBS-Vorschlag

§ 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 Vm-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.

Artikel 3 § 20**BMVBS-Vorschlag**

(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.

Begründung

Folgt BMJ

Artikel 3 § 20 Stellungnahmen
--

BMJ§ 20_[cf3]

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 _[cf4]der vereinbarten Maßnahme verpflichtet. Soweit eine Verzögerung der Fertigstellung in ihrem Zuständigkeitsbereich liegt, haben sie dem Bund für den Zeitraum der Verzögerung einen Betrag in Höhe von zwei Vmhundert pro Jahr auf die vertraglich festgelegten Bundesmittel zu zahlen.

(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.

Artikel 3 § 20**Stellungnahmen**

(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^[p5] von Vereinbarungen nach Absatz 1 obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt.

BMVBS**zum Verhältnis zwischen § 4 und § 20:**

Der Begründung zu § 20 sollte vor Absatz 1 folgender Text vorangestellt werden:

§ 20 regelt den Abschluss, die Durchführung und die Abwicklung (z.B. Aufrechnungsmöglichkeiten des Bundes) von Finanzierungsvereinbarungen für Maßnahmen des Ausbaus, die im Gegensatz zur LuFV 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 LuFV aufrechnen (Absatz 5).

Artikel 3 § 20 Stellungnahmen
--

BMF

§ 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 gemäß 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 Realisierung der vereinbarten Maßnahme verpflichtet. Soweit eine Verzögerung der Fertigstellung in ihrem Zuständigkeitsbereich liegt, haben sie dem Bund für den Zeitraum der Verzögerung einen Betrag in Höhe von 2 Vomhundert pro Jahr auf die vertraglich festgelegten Bundesmittel zu zahlen.

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

Artikel 3 § 20 Stellungnahmen
--

(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 .[Bruttoprinzip BRH].

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

Artikel 3 § 21**BMVBS-Vorschlag**Abschnitt IV. 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.

Begründung**Folgt BMJ**

Artikel 3 § 21 Stellungnahmen
--

BMJAbschnitt IV. 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.

Artikel 3 § 21 Stellungnahmen
--

<u>BMELV</u>

Zu Artikel 3 Kapitel IV. § 21 Abs. 1:
--

Es ist zu begrüßen, dass ein bestimmter Anteil der für den Ausbau der Schienenwege bestimmten Bundesmittel für den Schienenpersonennahverkehr reserviert werden soll. Inwieweit 20 v.H. (bisherige Quote) hierfür weiterhin angemessen sind, sollte im Rahmen der Bundesratsbeteiligung mit den Ländern diskutiert werden.
--

<u>BMVBS:</u>

Länderstimmungen insoweit abzuwarten.
--

Artikel 3 § 22**BMVBS-Vorschlag**

§ 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.

Artikel 3 § 22**BMVBS-Vorschlag**

(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 in Kraft treten 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. 2 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.

Begründung

Wie BMJ und BMELV

Artikel 3 § 22 Stellungnahmen
--

BMJ

§ 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, Zweckentfrem-

dung 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 für den Erhalt der Schienenwege, die der Bund vor dem erstmaligen Inkrafttreten einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder eines sie nach § 4 Abs. 2 ersetzenden Verwaltungsaktes finanziert hat. 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.

Artikel 3 § 22 Stellungnahmen
--

<u>BMELV</u>

Zu Artikel 3 Kapitel IV. § 22 Abs. 5:
--

Der gesamte Absatz ist schwer verständlich, insbesondere aber der letzte Satz. BMVBS sollte prüfen, ob dies nicht klarer gefasst werden kann.

<u>BMVBS:</u>

Siehe Neuformulierung

Artikel 3 § 23**BMVBS-Vorschlag****§ 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. 2 ersetzenden Verwaltungsakt eine andere Regelung getroffen wird.

Begründung**Wie BMJ**

Artikel 3 § 23 Stellungnahmen
--

BMJ

§ 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. 2 ersetzenden Verwaltungsakt eine andere Regelung getroffen wird.

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:

Allgemeines

BMWi
1. Die Fortentwicklung der Regulierung im EBNeuOG ist aus Sicht BMWi unzureichend und ergänzungsbedürftig:
a.) Zu Recht weist die Monopolkommission in ihrem Sondergutachten vom 24.04.2007 darauf hin, dass bei dem nach dem Gesetzentwurf vorgesehenen Modell die Kompetenzen der Bundesnetzagentur gestärkt werden müssen. Die Bundesnetzagentur muss in die Lage versetzt werden, gegen Diskriminierungen von Wettbewerbern hinsichtlich der Nutzung der Infrastruktur umfassend vorgehen zu können. Die nach dem Gesetzentwurf vorgesehene Regulierung des zukünftig teilprivatisierten natürlichen Monopols Infrastruktur genügt diesen Anforderungen nicht. Sie bleibt auch weit hinter den Regulierungen bei anderen Infrastrukturindustrien im In- und Ausland zurück. Angesichts der volkswirtschaftlich ineffizienten Verhaltensweisen insbesondere vertikal integrierter natürlicher Monopole unterliegen diese allgemein nicht nur einer Regulierung hinsichtlich der Diskriminierung von Wettbewerbern und des Missbrauchs der Monopolstellung gegenüber Kunden, sondern auch einer effizienzorientierten Kostenregulierung.
Die Fortschreibung der Regulierung durch das EBNeuOG enthält hierzu keine Regelungen und vergibt damit die Chance, bestehende Mängel und Unklarheiten des Regulierungsrahmens zu beseitigen und eine den Risiken der vorgesehenen Teilprivatisierung Rechnung tragende wirksame Entgeltregulierung einzuführen. Sie erfüllt weiterhin nicht die EU-Vorgaben zur Entgeltregulierung nach Effizienzgesichtspunkten (Art. 6 Abs. 2, RiL 2001/14/EGK) und erhöht in der Folge vielmehr die Risiken gerichtlicher Auseinandersetzungen vor dem EuGH. Letztlich verursacht die Nichtregelung der

Anreizregulierung erhebliche Unklarheiten im Hinblick auf die Formulierungen im Börsenprospekt.

b.) BMWi fordert folgende Änderungen und Ergänzungen:

(1) § 14 Abs. 4 AEG ist dahingehend zu ändern, dass bei der Bemessung der Entgelte die Kosten als Maßstab herangezogen werden, die einer wirtschaftlichen Leistungserstellung entsprechen zuzüglich einer angemessenen Verzinsung des erforderlichen Kapitals. Dabei sollten — wie auch EU-rechtlich vorgesehen — Anreize für eine kontinuierlich Verbesserung der Effizienz geschaffen werden. Einzelheiten des Entgeltmaßstabes sind in einer Rechtsverordnung der Bundesregierung zu regeln. In das AEG ist eine entsprechende Ermächtigungsregelung aufzunehmen.

Begründung: Nach EBNeuOG gilt weiterhin § 14 Abs. 4 AEG, wonach Entgelte so zu bemessen sind, dass die „entstehenden Kosten zuzüglich einer Rendite, die am Markt erzielt werden kann, ausgeglichen werden“. Anders als in allen anderen regulierten Infrastrukturindustrien wird somit den EIU eine Überwälzung der aller Ist-Kosten zuzüglich einer nicht näher definierten Marktrendite erlaubt. In den anderen von der Bundesnetzagentur beaufsichtigten Regulierungsbereichen werden hingegen die entstandenen (Ist)Kosten an einem Wirtschaftlichkeitsmaßstab gemessen und gegebenenfalls durch entsprechende Vorgaben reduziert.

Im Einzelnen hat die geltende Regelung des § 14 Abs. 4 AEG folgende schwerwiegende Mängel:

➤ Sie erlaubt eine interne Subventionierung zwischen den verschiedenen Geschäftsbereichen der DB AG und ermöglicht damit eine Diskriminierung ihrer Wettbewerber. Die DB AG kann durch hohe Infrastrukturpreise der ihrer Kontrolle unterliegenden EIU die Kosten- und damit die Gewinnsituation der konkurrierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen verschlechtern, ohne selbst eine Verschlechterung der eigenen Konzerngewinnposition zu haben („linke Tasche/rechte Tasche-Argument“). Vielmehr wird die Konzerngewinnsituation sogar durch ein solches Verhalten verbessert, da die Wettbewerbsfähigkeit der Konkurrenten der konzerneigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen geschwächt wird. Eine solche Strategie dürfte insbesondere bei zunehmendem Wettbewerb unternehmerisch rational sein. Erste Tendenzen einer solchen Entwicklung sind in der Praxis erkennbar. Eine nur auf den Maßstab der „entstehenden Kosten“ gestützte Regulierung reicht nach hiesiger Auffassung nicht aus, einem solchen

Verhalten wirksam zu begegnen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass — entgegen der Auffassung der Monopolkommission — selbst defizitäre Unternehmensergebnisse als solche nicht den Verzicht auf ein Wirtschaftlichkeitskriterium rechtfertigen. Im Gegenteil: Defizitäre Unternehmensergebnisse entstehen häufig durch unwirtschaftliches Handeln.

- Da es an verbindlichen Regeln zur Kostenrechnung fehlt, sind die entstehenden Kosten der EIU unter Konzerngesichtspunkten in erheblichem Maße (z.B. durch Umlageverrechnungen) gestaltbar. Für eine wirksame Regulierung sind Präzisierungen erforderlich, damit nicht jedwede Kosten in den Entgelten verrechnet werden dürfen. Erforderlich ist ein Abstellen auf Kosten bei wirtschaftlicher Leistungserstellung, wobei auch dem Ziel stetiger Effizienzverbesserung — ggf. durch die Setzung geeigneter Anreize — Rechnung zu tragen wäre. Dabei kann den Besonderheiten des Eisenbahnbereichs Rechnung getragen werden.
- Die Berücksichtigung von Kapitalkosten nach einer „Rendite, die am Markt erzielt werden kann“, ist als Maßstab für eine volkswirtschaftlich sinnvolle Zurechnung von Kapitalkosten unzureichend, da sie den Gegebenheiten der Infrastrukturfinanzierung nicht entspricht. Gegenwärtig erfolgt die Infrastrukturfinanzierung zu Konditionen, die nicht weit über dem Bundeszinssatz liegen.

Die Bestimmung einer „marktüblichen Rendite“ stößt bereits auf das Problem, dass ein vergleichbares Unternehmen fehlt. Im Unterschied zu anderen Infrastrukturbetreibern hat die DB AG — und davon ist auch nach einer Privatisierung auszugehen — einen Ratingvorteil aufgrund des grundgesetzlichen Infrastrukturauftrages, der gegenwärtig zu einem AA-Rating bei Standard & Poors und A-Rating bei Moody's führt, obwohl ein solches Rating durch die bilanziellen Kennzahlen nicht annähernd begründet ist. Dies spiegelt die zweifellos zu Recht bestehende Erwartung der Kapitalgeber wider, dass der Bund als Infrastrukturverantwortlicher die DB AG nicht in Insolvenz gehen lassen wird und Kredite an die DB AG daher — anders als bei anderen Infrastrukturbetreibern z.B. der Eurotunnel S.A. — keinem Rückzahlungsrisiko unterliegen. Da der Infrastrukturauftrag auch zukünftig gilt, ist eine marktübliche Rendite bei der Ermittlung der Infrastrukturentgelte konzeptionell ungeeignet. Eine Bemessung nach den Renditen anderer Infrastrukturbetreiber führt vielmehr zu sachlich ungerechtfertigt hohen Renditeansprüchen, die von den Infrastrukturnutzern oder den Steuerzahlern zu bezahlen wären. Sachlich erforderlich erscheint vielmehr eine Ermittlung einer angemessenen Verzinsung des eingesetzten Kapitals unter den besonderen Risiko- und Finanzierungsbedingungen der deutschen Ei-

senbahninfrastruktur. Dies entspricht auch den Maßstäben, die für zulässige Eigenkapitalverzinsungen im Rahmen der Regulierung des Telekommunikations- und Energiesektors gelten.

(1) Weiterhin sollte der Regulierungsrahmen dahingehend verbessert werden, dass grundsätzlich alle Sachverhalte, die wettbewerbsrelevant sind und Potenzial für eine missbräuchliche Diskriminierung von Wettbewerbern bieten, in die Zuständigkeit der Bundesnetzagentur fallen. Hierfür sprechen insbesondere eine bessere Beurteilungsmöglichkeit wettbewerbsrelevanter Sachverhalte im regulatorischen Gesamtzusammenhang und die i.d.R. sehr kurzen gesetzlichen Fristen bei marktbezogenen Regulierungsentscheidungen. Die Verfahren sollten so gestaltet sein, dass die Rechtsunterworfenen nur dem Verfahren einer Behörde unterliegen. Dies kann durch Einvernehmens- oder Benehmensregelungen erfolgen.

Folgende Aufgaben sind durch die Bundesnetzagentur wahrzunehmen:

- Separierungsvorschriften nach §§ 9 und 9a AEG (sog. unbundling). Begründung: In der Energieregulierung hat sich eine Überwachung der Entflechtungs- und Unbundlingvorschriften durch die Bundesnetzagentur gut bewährt. Sachlich gehören sie zur Regulierung des Infrastrukturzugangs. Derzeit bestehende Überschneidungen zwischen Eisenbahnbundesamt und Bundesnetzagentur würden entfallen. Auch die Unternehmen würden entlastet, da sie für ihre Anliegen in allen Netzzugangsfragen nur noch einen behördlichen Ansprechpartner hätten.
- Gewährung diskriminierungsfreien Zugangs zu den Schulungseinrichtungen der DB AG. Begründung: Der Zugang aller Marktteilnehmer zu den vorhandenen Schulungseinrichtungen ist im Hinblick auf Chancengleichheit im Wettbewerb wichtig, gegenwärtig aber nicht klar geregelt.
- Stilllegung von Infrastrukturen nach § 11 AEG. Begründung: diese Entscheidungen hat in hohem Maße Wettbewerbsrelevanz.
- Überwachung von Netzanschlüssen nach § 13 AEG hinsichtlich der Festlegung der technischen, betrieblichen und ökonomischen Anschlussbedingungen. Begründung: Da ein faktischer Marktausschluss von Wettbewerbern über die Anschlussbedingungen erfolgen kann, sollte die Bundesnetzagentur im Falle einer Nichteinigung der Beteiligten angemessene Anschlussbedingungen festlegen können.
- Entscheidungen zur Überlastung von Schienenwegen nach § 16 EIBV. Begründung: da der wettbewerbliche Aspekt der Entscheidung eindeutig überwiegt, sollte auch eine

<p>einheitliche behördliche Zuständigkeit eingeführt werden (z.Zt. Mitteilungspflicht an drei Behörden: Eisenbahnbundesamt, Bundesnetzagentur und betroffenes Bundesland).</p>
<p>➤ Ex-ante Genehmigungserteilung über Nutzungsentgelte für Schienenwege und Serviceeinrichtungen. Begründung: Schafft Transparenz und Rechtssicherheit für alle Beteiligten und entspricht dem Standard in den anderen Regulierungsbereichen.</p>
<p>➤ Zuständigkeit der Bundesnetzagentur, über Verteilung der Kosten für Fahrgastinformationssysteme auf die Anbieter gem. § 3 Abs. 3 EIBV zu entscheiden. Begründung: Es ist nicht sinnvoll, für die Tragung der Kosten eines Fahrplanaushangs eine andere Zuständigkeit (z.Zt. Eisenbahnbundesamt) zu haben als bei der Weiterverrechnung in den Stationskosten. Bürokratie und Schnittstellen werden abgebaut.</p>
<p>(1.)Außerdem sind zu ergänzen:</p>
<p>➤ die Einbeziehung der Preisgestaltung von Fahrstrom in die Diskriminierungskontrolle durch die Bundesnetzagentur. Begründung: wie aktuelle Fälle zeigen, besteht ein erhebliches Diskriminierungspotenzial, während zugleich die Möglichkeiten der kartellrechtlichen Missbrauchsaufsicht begrenzt sind und weder das AEG (regelt nur Zugang zum Oberleitungsnetz der Infrastrukturbetreiber) noch EnWG (regelt nur Bepreisung der Durchleitung und den Netzzugang zu Bahnstromfernleitungen) die Diskriminierungsfreiheit der Preisgestaltung bei der Belieferung mit Fahrstrom erfassen;</p>
<p>➤ die Regelung von Sanktionen (Bußgeldern) bei Verstößen gegen die Infrastrukturzugangsgewährungspflicht mit Zuständigkeit der Bundesnetzagentur. Begründung: zur besseren Durchsetzung von Verfügungen der Bundesnetzagentur sind Sanktionen erforderlich.</p>
<p>➤ Überarbeitung des § 36 AEG. Begründung: Die Monopolkommission weist zurecht daraufhin, dass § 36 AEG unvollständig ist und an die Verfahrensregelungen in GWB, EnWG und TKG angepasst werden sollte.</p>
<p>BMVBS</p>
<p><u>Kostenregulierung:</u></p>
<p>Zu den „Kostenvorschriften“ wurde die Bundesnetzagentur gebeten, eine Arbeitsgruppe mit Eisenbahnen und Ländern einzurichten, um mögliche Regulierungen in diesem Bereich auszuloten. Die konstituierende Sitzung fand am 14. Mai 2007 statt.</p>

Sofern greifbare Ergebnisse vorliegen, können diese später in das Gesetzgebungsverfahren eingeführt werden.

Zuständigkeit EBA oder BNetzA:

Die Zuständigkeitsverteilung zwischen EBA und BNetzA hat sich bewährt. Eine Änderung wird nicht angestrebt. Die vorgeschlagene Änderung beinhaltet zudem Konfliktpotential mit den Ländern, da nicht nur die Aufsicht des EBA im Bereich „Unbundling“, sondern auch die nämliche Aufsicht der Länder auf die BNetzA übergehen sollen. Dies wäre ein weiterer Schritt zur „Marginalisierung“ der Länder im Eisenbahnbereich, bei der nach den Erfahrung mit dem Fünften Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften mit erheblichen Widerstand der Länder zu rechnen ist.

Regulierung der Preisgestaltung von Fahrstrom:

Nein. Dies würde einen Systembruch in der Regulierung des Energiemarktes bedeuten, da auch das EnWG (zurzeit) nicht die Preise der Stromerzeuger reguliert, sondern den Preis der Netzbenutzung (einschließlich der Umspannebenen), da alle Netzbetreiber verpflichtet sind, allen Stromerzeugern Zugang zu ihren Netzen zu gewähren. Damit können alle Kunden von „ihrem“ Stromerzeuger beziehen, den sie sich selbst nach marktwirtschaftlichen Gegebenheiten aussuchen können. Dies gilt auch im Bereich des Bahnstroms.

Würde im AEG der Preis für die Erzeugung des Bahnstroms reguliert (nach welchen Maßstäben?). würde für diesen Wirtschaftssektor Sonderrecht geschaffen, der damit von der allgemeinen Entwicklung abgekoppelt würde. Durch das Dritte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften wurde dieser Weg bewusst nicht gegangen. Es ist keine Angelegenheit des Eisenbahnrechts, alles in Bezug auf Eisenbahnen zu regeln. Würde dieser Weg weiterverfolgt, müsste eine einheitliche Regulierung des Energiemarktes aufgegeben und je nach Endnutzer differenzierte Regelungen geschaffen werden. Dies kann nicht in Betracht kommen.

Ordnungswidrigkeiten / Bußgelder:

Nein. Es ist nicht ersichtlich, inwieweit Ordnungswidrigkeiten zwingend erforderlich sind. In jedem Fall kann ein Zwangsgeld von bis zu 500.000 € verhängt werden.

Allenfalls kann eine Erweiterung der Ordnungswidrigkeitentatbestände im Rahmen eines gesonderten Gesetzgebungsverfahrens mit Überprüfung aller Tatbestände erwogen werden, um Wertungswidersprüche zu vermeiden

Ergänzende Vorschriften Monopolkommission:

Nicht erforderlich siehe § 14 b Abs. 4 AEG..

BMF

Regulierung/Wettbewerb

Hinsichtlich der Regelungen zur Informationsentflechtung stellt sich die Frage der **Europarechts-Konformität**, die sich letztlich erst in der **Umsetzungspraxis** bewähren kann. In diesem Zusammenhang kommt wiederum der zügigen **Fertigstellung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)** erhebliche Bedeutung zu. Zudem sind finanzpolitische Implikationen der Regulierung (Regulierungskosten, Auswirkung der Regulierung auf Bilanzierbarkeit und Bewertung des Netzes) sowie Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Netzzugangs und einer angemessenen Entgeltregulierung eingehend zu prüfen.

BMVBS

Worin bestehen die Zweifel zur Europarechts-Konformität?

Artikel 4 § 1 (NEU)**Stellungnahmen****BMW**

1. In § 1 Abs. 2 AEG wird gestrichen der Passus
„leistungsgebundener Energie, insbesondere Fahrstrom, und“

BMVBS**Nein. siehe oben**

Artikel 4 § 2 und § 5a

BMVBS-Vorschlag

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. § 5a Abs. 4 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Bücher, Geschäftspapiere, Unterlagen, insbesondere Unterlagen, die die Verpflichtung der Eisenbahnen nach den §§ 4, 9, 9a, 12 und 14 betreffen, einzusehen.“

Begründung

Wie BMJ

Artikel 4 § 2 und § 5a

Stellungnahmen

BMJ

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. § 5a Abs. 4 Nr. 3 wird wie folgt gefasst:

„3. Bücher, Geschäftspapiere, Unterlagen, insbesondere Unterlagen, die die Verpflichtung der Eisenbahnen nach den §§ 4, 9, 9a, 12 und 14 betreffen, einzusehen.“

Artikel 4 § 2 und § 5a**Stellungnahmen****BMWI**

§ 4 wird geändert:

Abs. 3 wird wie folgt ergänzt (Einfügungen im Fettdruck):

„Der Betreiber der Schienenwege muss auch den Betrieb der zugehörigen Steuerungs- und Sicherungssysteme sowie die zugehörigen Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom **einschließlich der Umspanneinrichtungen** zum Gegenstand seines Unternehmens machen.“

BMVBS

Nein . Die Vorschrift regelt die Sicherheit im Eisenbahnwesen.

Artikel 4 § 5b BMVBS-Vorschlag

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

„§ 5b

Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse

Zur Sicherung ihrer Rechte nach § 30 des Verwaltungsverfahrensgesetzes haben alle, die nach diesem Gesetz zur Vorlage von Informationen an Eisenbahnaufsichtbehörden verpflichtet sind, unverzüglich nach der Vorlage diejenigen Teile zu kennzeichnen, die Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse enthalten. In diesem Fall müssen sie zusätzlich eine Fassung vorlegen, die aus ihrer Sicht ohne Preisgabe von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen eingesehen werden kann. Erfolgt dies nicht, kann die Aufsichtsbehörde von ihrer Zustimmung zur Einsicht ausgehen, es sei denn, ihr sind besondere Umstände bekannt, die eine solche Vermutung nicht rechtfertigen. Hält die Aufsichtsbehörde die Kennzeichnung der Unterlagen als Betriebs- oder Geschäftsgeheimnis für unberechtigt, so muss sie vor der Entscheidung über die Gewährung von Einsichtnahme an Dritte die vorlegenden Personen hören.“

Begründung

Folgt BMJ und BMI

Artikel 4 § 5b Stellungnahmen
--

BMJ

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

„§ 5b

Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse

Zur Sicherung ihrer Rechte nach § 30 des Verwaltungsverfahrensgesetzes haben alle, die nach diesem Gesetz zur Vorlage von Informationen an Eisenbahnaufsichtsbehörden verpflichtet sind, unverzüglich nach der Vorlage diejenigen Teile zu kennzeichnen, die Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse enthalten. In diesem Fall müssen sie zusätzlich eine Fassung vorlegen, die aus ihrer Sicht ohne Preisgabe von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen von Berechtigten, Gerichten oder anderen Behörden im Wege der Amtshilfe eingesehen werden kann. Erfolgt dies nicht, kann die Aufsichtsbehörde von ihrer Zustimmung zur Einsicht ausgehen, es sei denn, ihr sind besondere Umstände bekannt, die eine solche Vermutung nicht rechtfertigen. Hält die Aufsichtsbehörde die Kennzeichnung der Unterlagen als Betriebs- oder Geschäftsgeheimnis für unberechtigt, so muss sie vor der Entscheidung über die Gewährung von Einsichtnahme an Dritte die vorlegenden Personen hören.“

Artikel 4 § 5b Stellungnahmen
--

BMWI**„§ 5b****Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse**

Zur Sicherung ihrer Rechte gemäß § 30 des Verwaltungsverfahrensgesetzes haben alle, die nach diesem Gesetz zur Vorlage von Informationen verpflichtet sind, unverzüglich nach der Vorlage diejenigen Teile zu kennzeichnen, die Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse enthalten. In diesem Fall müssen sie zusätzlich eine Fassung vorlegen, die ohne Preisgabe von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen von Berechtigten, Gerichten oder anderen Behörden im Wege der Amtshilfe eingesehen werden kann. Erfolgt dies nicht, kann die Aufsichtsbehörde von ihrer Zustimmung zur Einsicht ausgehen, es sei denn, ihr sind besondere Umstände bekannt, die eine solche Vermutung nicht rechtfertigen. Hält die Aufsichtsbehörde die Kennzeichnung der Unterlagen als Betriebs- oder Geschäftsgeheimnis für unberechtigt, so muss sie vor der Entscheidung über die Gewährung von Einsichtnahme an Dritte die vorlegenden Personen hören.“

Artikel 4 § 5b Stellungnahmen
--

<u>BMF</u>

Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse, Art. 4 § 5b, § 14c Abs. 3; Art. 5 § 5 Abs. 4

<p>Diese Regelungen dürften unstimmg sein. Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse sind strafrechtlich geschützt. Die im Entwurf konstruierte Erlaubnis („... kann die Aufsichtsbehörde von ihrer Zustimmung zur Einsicht ausgehen“) dürfte strafrechtlich als gesetzliche Vermutung der tatsächlichen Voraussetzungen einer rechtfertigenden Einwilligung, also eines anerkannten Rechtfertigungsgrundes anzusehen sein, die im Entwurf unter den Vorbehalt gestellt wird, nicht zu gelten, wenn der Aufsichtsbehörde „besondere Umstände bekannt“ sind, „die eine solche Vermutung nicht rechtfertigen“. Diese Regelung ist in ihre Regel-Ausnahme-Systematik zweifelhaft und dürfte insbesondere vor dem Hintergrund der Irrtumslehre in die Dogmatik des Strafrechts nicht mehr bruchlos einzufügen sein. Auch könnte die im letzten Satz des Art. 4 § 5 b für Zweifelsfälle vorgesehene Anhörung (die sowieso nur gegenüber den „vorlegenden Personen“ vorgesehen ist) keinesfalls eine Freizeichnung von der strafrechtlichen Verantwortlichkeit bewirken. Eine Beteiligung des BMJ speziell mit Bezug auf diese strafrechtliche Regelung wird angeregt.</p>

BMVBS

Die Regelung entspricht § 71 EnWG.

Artikel 4 § 5b Stellungnahmen
--

<u>BMI</u>

2. <u>Zu Artikel 4 Nr. 3 (§ 5b AEG) und 6 c) (§ 14 Abs. 3a AEG)</u>

<p>Diese Ergänzungen sollen nach der Begründung der Vorschrift des § 71 EnWG entsprechen. In § 71 EnWG fehlt jedoch die jetzt vorgenommene Einschränkung, dass in die zusätzlich vorzulegende Fassung nur von Berechtigten, Gerichten oder anderen Behörden im Wege der Amtshilfe eingesehen werden kann. Diese Einschränkung ist überflüssig und zu streichen. Zum einen besteht ohnehin nur nach Maßgabe entsprechender (landes- oder bundesrechtlicher) Regelungen ein Einsichtsrecht in diese Unterlagen (i.d.R. für Berechtigte, Gerichte oder andere Behörden im Wege der Amtshilfe). Zum anderen ist hier das Recht auf Informationszugang nach Maßgabe der Informationsfreiheitsgesetze des Bundes und der Länder zu berücksichtigen.</p>

<u>BMVBS</u>

<u>Ja.</u>

Artikel 4 § 9 (NEU)**Stellungnahmen****BMWI**

9 wird geändert:

Abs. 1 e) wird Satz 1 wie folgt gefasst

„Die **Regulierungsbehörde** kann Befreiungen von den Absätzen 1, 1a, 1c und 1d genehmigen, wenn die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen betriebenen Schienenwege nach Streckenlänge und Betriebsleistung von so geringer Bedeutung sind, dass eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist.“

BMVBS

Nein. Siehe oben.

Artikel 4 § 9a BMVBS-Vorschlag

§ 9a Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 5 werden die Wörter „der Beauftragte hat jährlich einen Bericht über die aufgetretenen Problemfälle und die getroffenen Maßnahmen der zuständigen Aufsichtsbehörde vorzulegen;“ durch die Wörter „der Beauftragte hat der Aufsichtsbehörde Änderungen der unternehmensinternen Regelungen anzuzeigen und jährlich einen Bericht über die aufgetretenen Problemfälle und die getroffenen Maßnahmen der zuständigen Aufsichtsbehörde vorzulegen;“ ersetzt.

b) 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.“

Begründung

Wie BMJ

Artikel 4 § 9a Stellungnahmen
--

BMJ

4. § 9a Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 5 werden die Wörter „der Beauftragte hat jährlich einen Bericht über die aufgetretenen Problemfälle und die getroffenen Maßnahmen der zuständigen Aufsichtsbehörde vorzulegen;“ durch die Wörter „der Beauftragte hat der Aufsichtsbehörde Änderungen der unternehmensinternen Regelungen anzuzeigen und jährlich einen Bericht über die aufgetretenen Problemfälle und die getroffenen Maßnahmen der zuständigen Aufsichtsbehörde vorzulegen;“ ersetzt.

b) 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.“

Artikel 4 § 9a
Stellungnahmen

BMWI

§ 9 a wird wie folgt geändert:

a) Abs. 1 in Nummer 5 wird der letzte Teilsatz wie folgt gefasst:

„der Beauftragte hat **der Aufsichtsbehörde sowie der Regulierungsbehörde Änderungen der unternehmensinternen Regelungen anzuzeigen und** jährlich einen Bericht über die aufgetretenen Problemfälle und die getroffenen Maßnahmen der zuständigen Aufsichtsbehörde vorzulegen;“

b) Abs. 1 in Nummer 5 wird Satz 3 wie folgt gefasst:

„Betreiber der Schienenwege sind zudem auf Verlangen der **Regulierungsbehörde** verpflichtet, dieser einen Beauftragten zu benennen. (...)“

c) in Abs. 1 in Nummer 6 wird der abschließende Punkt durch ein Semikolon ersetzt.

d) in Abs. 1 wird folgende Nummer 7 angefügt:

„**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 Weagentgelte vor sonstigen Eisenbahnverkehrsunternehmen erhalten; gleichzeitig hat er zu verhindern, dass mit ihm verbundene Eisenbahnverkehrsunternehmen im Sinne des § 9 Abs. 1 Gelegenheit erhalten, dem öffentlichen Betreiber der Schienenwege Informationen früher oder in für sie vorteilhafterer Form als andere Eisenbahnverkehrsunternehmen zu liefern, die Entscheidungen über die Zuteilung von Zugtrassen oder Weagentgelte betreffen.**“

e) Abs. 5 Satz 1 erster Halbsatz wird wie folgt gefasst:

„Die **Regulierungsbehörde** kann Befreiungen von den Absätzen 1,2 und 4 genehmigen,
(...)“

Artikel 4 § 11 (NEU) Stellungnahmen
--

BMWI

8. § 11 wird geändert

a) Abs 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Beabsichtigt ein öffentliches Eisenbahninfrastrukturunternehmen die dauernde Einstellung des Betriebes einer Strecke, eines für die Betriebsabwicklung wichtigen Bahnhofs, **einer Serviceeinrichtung** oder die mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke oder einer **Serviceeinrichtung**, so hat es dies bei der **Regulierungsbehörde** zu beantragen.“

b) Abs. 2 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die **Regulierungsbehörde** hat über den Antrag unter Berücksichtigung verkehrlicher und wirtschaftlicher Kriterien innerhalb von drei Monaten zu entscheiden.“

c) Abs. 2 Satz 2 wird gestrichen:

~~Im Bereich der Eisenbahnen des Bundes entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt im Benehmen mit der zuständigen Landesbehörde.~~

d) Abs. 2 Sätze 2 und 3 werden neu gefasst:

„Die **Regulierungsbehörde entscheidet im Benehmen mit der zuständigen Aufsichtsbehörde; soweit nichtbundeseigene Eisenbahnen beteiligt sind, entscheidet sie im Einvernehmen mit der zuständigen Aufsichtsbehörde des Landes. Bis zur Entscheidung hat das Unternehmen den Betrieb der Schieneninfrastruktur aufrecht zu halten.**“

e) Abs. 3 wird wie folgt gefasst:

„1Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn die **Regulierungsbehörde** innerhalb der in Absatz 2 bestimmten Frist nicht entschieden hat. 2Versagt sie die Genehmigung nach Maßgabe des Absatzes 2, so hat sie dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen die aus der Versagung entstehenden Kosten, einschließlich der kalkulatorischen Kosten zu ersetzen; die Zahlungsverpflichtung trifft das Land, wenn die von der Landesbehörde im Rahmen des **Einvernehmens** vorgetragenen Gründe für die Ablehnung maßgebend waren.“

BMVBS
Nein. Siehe oben.

Artikel 4 § 13 (NEU)**Stellungnahmen****BMWI**

9. § 13 wird geändert:

„Jedes Eisenbahn**infrastrukturunternehmen** hat angrenzenden Eisenbahn**infrastrukturunternehmen** mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland den Anschluss an ihre Eisenbahninfrastruktur unter billiger Regelung der Bedingungen und der Kosten zu gestatten.“

b) Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

„Im Falle der Nichteinigung über die Bedingungen des Anschlusses sowie über die Angemessenheit der Kosten entscheidet, wenn eine Eisenbahn des Bundes beteiligt ist, **die Regulierungsbehörde**, in den übrigen Fällen die zuständige **Aufsichtsbehörde**. **Die Landesregierung und die Regulierungsbehörde können miteinander vereinbaren, dass die Befugnisse nach Satz 1 ganz oder teilweise durch die Regulierungsbehörde ausgeübt werden.** ³**Die Regulierungsbehörde übt die Befugnisse nach den Weisungen und für Rechnung des Landes aus.**“

BMVBS

Nein. Siehe oben.

Artikel 4 § 14**BMVBS-Vorschlag**

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.

Begründung

Wie BMJ

Artikel 4 § 14 Stellungnahmen
--

BMJ

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.

Artikel 4 § 14 Stellungnahmen
--

BMWI

§ 14 Abs. 4 wird neu gefasst:

„Betreiber von Schienenwegen haben ihre Entgelte nach Maßgabe einer auf Grund des § 26 Abs. 1 Nr. 6 und 7 erlassenen Rechtsverordnung so zu bemessen, dass die ihnen insgesamt für die Erbringung der Pflichtleistungen im Sinne des Absatzes 1 Satz 1 bei wirtschaftlicher Leistungserstellung entstehenden Kosten zuzüglich einer angemessenen Verzinsung des erforderlichen Kapitals ausgeglichen werden.

Hierbei können sie Aufschläge auf die Kosten, die unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, erheben, wobei sowohl je nach den Verkehrsleistungen Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr oder Schienengüterverkehr als auch nach Marktsegmenten innerhalb dieser Verkehrsleistungen differenziert werden kann und die Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs, zu gewährleisten ist. Die Höhe der Entgelte darf jedoch im Fall des Satzes 2 bezogen auf ein Marktsegment nicht die Kosten, die jeweils unmittelbar auf Grund des Zugbetriebs anfallen, zuzüglich einer **angemessenen Verzinsung des erforderlichen Kapitals**, übersteigen. In der Rechtsverordnung nach § 26 Abs. 1 Nr. 6 und 7

1. können Ausnahmen von der Entgeltbemessung nach Satz 1 zugelassen werden, wenn die Kosten anderweitig gedeckt werden oder
2. kann die zuständige Aufsichtsbehörde befugt werden, durch Allgemeinverfügung im Benehmen mit der Regulierungsbehörde alle Betreiber der Schienenwege allgemein von der Beachtung der Anforderungen nach Satz 1 freizustellen.“

Artikel 4 § 14b (NEU)**Stellungnahmen****BMWI**

12. § 14b AEG wird geändert:

a) Abs. 1 Ziffer 3 wird wie folgt ergänzt:

„des Zugangs zu Serviceeinrichtungen und des Zugangs zu Bahnstromfernleitungen einschließlich der damit verbundenen Leistungen.“

b) In Abs. 4 AEG wird hinter Satz 1 ein Satz eingefügt:

„Die Regulierungsbehörde kann Informationen und Daten insbesondere zu Kosten- und Umsatz, zu Lage und Beschaffenheit der Schienenwege und Serviceeinrichtungen sowie über den Zugang zu Schienenwegen und Serviceeinrichtungen regelmäßig von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen in einer von ihr vorgegebenen Form fordern.“

BMVBS

Nein. Siehe oben.

Artikel 4 § 14c BMVBS-Vorschlag
--

6. § 14c wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird das Wort „öffentlichen“ durch die Wörter „Zugangsberechtigten und“ ersetzt.

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

c). Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Zur Sicherung ihrer Rechte nach § 30 des Verwaltungsverfahrensgesetzes haben alle, die nach diesem Gesetz zur Vorlage von Informationen an die Regulierungsbehörde verpflichtet sind, unverzüglich nach der Vorlage diejenigen Teile zu kennzeichnen, die Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse enthalten. In diesem Fall müssen sie zusätzlich eine Fassung vorlegen, die aus ihrer Sicht ohne Preisgabe von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen eingesehen werden kann. Erfolgt dies nicht, kann die Regulierungsbehörde von ihrer Zustimmung zur Einsicht ausgehen, es sei denn, ihr sind besondere Umstände bekannt, die eine solche Vermutung nicht rechtfertigen. Hält die Regulierungsbehörde die Kennzeichnung der Unterlagen als Betriebs- oder Geschäftsgeheimnis für unberechtigt, so muss sie vor der Entscheidung über die Gewährung von Einsichtnahme an Dritte die vorliegenden Personen hören.“

Begründung

Wie § 5b

Artikel 4 § 14c Stellungnahmen

BMJ

6. § 14c wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird das Wort „öffentlichen“ durch die Wörter „Zugangsberechtigten und“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 und 3 Satz 1 wird jeweils das Wort „öffentlichen“ gestrichen.
- c). Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:^[cf3]

„(3a) Zur Sicherung ihrer Rechte nach § 30 des Verwaltungsverfahrensgesetzes haben alle, die nach diesem Gesetz zur Vorlage von Informationen an die Regulierungsbehörde verpflichtet sind, unverzüglich nach der Vorlage diejenigen Teile zu kennzeichnen, die Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse enthalten. In diesem Fall müssen sie zusätzlich eine Fassung vorlegen, die aus ihrer Sicht ohne Preisgabe von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen von Berechtigten, Gerichten oder anderen Behörden im Wege der Amtshilfe eingesehen werden kann. Erfolgt dies nicht, kann die Regulierungsbehörde von ihrer Zustimmung zur Einsicht ausgehen, es sei denn, ihr sind besondere Umstände bekannt, die eine solche Vermutung nicht rechtfertigen. Hält die Regulierungsbehörde die Kennzeichnung der Unterlagen als Betriebs- oder Geschäftsgeheimnis für unberechtigt, so muss sie vor der Entscheidung über die Gewährung von Einsichtnahme an Dritte die vorlegenden Personen hören.“

Artikel 4 § 14c Stellungnahmen

BMWI

13. § 14 c wird geändert:

a) In Absatz 1 werden nach dem Wort „gegenüber“ die Wörter **„Zugangsberechtigten und“** eingefügt und das Wort „öffentlichen“ gestrichen.

b) In den Absätzen 2 und 4 wird jeweils vor dem Wort „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ das Wort „öffentlichen“ gestrichen.

c) Als Abs. 3 wird neu eingerückt:

„Sofern für den Zugang zu Schienenwegen und Serviceeinrichtungen sowie zur Dokumentation von Lage und Beschaffenheit der Schienenwege und Serviceeinrichtungen datentechnische Systeme eingesetzt werden, kann die Regulierungsbehörde einen unmittelbaren datentechnischen Anschluss an diese Systeme verlangen. Die entsprechenden Schnittstellen und Datenformate sind von den Unternehmen offen zu legen. Die Regulierungsbehörde kann hierbei Entscheidungen zu Umfang, Zeitpunkt und Form der ihr zu übermittelnden Informationen, insbesondere zu den zulässigen Datenträgern und Übertragungswegen, treffen.“

d) Der alte Abs. 3 wird als Abs. 4 eingefügt.

e). Dem Absatz 4 wird folgender Absatz 4a angefügt:

„Zur Sicherung ihrer Rechte gemäß § 30 des Verwaltungsverfahrensgesetzes haben alle, die nach diesem Gesetz zur Vorlage von Informationen verpflichtet sind, unverzüglich nach der Vorlage diejenigen Teile zu kennzeichnen, die Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse enthalten. In diesem Fall müssen sie zusätzlich eine Fassung vorlegen, die ohne Preisgabe von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen von

Berechtigten, Gerichten oder anderen Behörden im Wege der Amtshilfe eingesehen werden kann. Erfolgt dies nicht, kann die Regulierungsbehörde von ihrer Zustimmung zur Einsicht ausgehen, es sei denn, ihr sind besondere Umstände bekannt, die eine solche Vermutung nicht rechtfertigen. Hält die Regulierungsbehörde die Kennzeichnung der Unterlagen als Betriebs- oder Geschäftsgeheimnis für unberechtigt, so muss sie vor der Entscheidung über die Gewährung von Einsichtnahme an Dritte die vorliegenden Personen hören.“

Artikel 4 § 14c Stellungnahmen

BMJ

Absatz 3a

Diese Änderung scheint mir vor dem Hintergrund der allgemein gehaltenen Formulierung des neue § 5b überflüssig zu sein.

BMVBS

Das Verwaltungsverfahren ist auch sonst getrennt geregelt

BMI

2. <u>Zu Artikel 4 Nr. 3 (§ 5b AEG) und 6 c) (§ 14 Abs. 3a AEG)</u>

<p>Diese Ergänzungen sollen nach der Begründung der Vorschrift des § 71 EnWG entsprechen. In § 71 EnWG fehlt jedoch die jetzt vorgenommene Einschränkung, dass in die zusätzlich vorzulegende Fassung nur von Berechtigten, Gerichten oder anderen Behörden im Wege der Amtshilfe eingesehen werden kann. Diese Einschränkung ist überflüssig und zu streichen. Zum einen besteht ohnehin nur nach Maßgabe entsprechender (landes- oder bundesrechtlicher) Regelungen ein Einsichtsrecht in diese Unterlagen (i.d.R. für Berechtigte, Gerichte oder andere Behörden im Wege der Amtshilfe). Zum anderen ist hier das Recht auf Informationszugang nach Maßgabe der Informationsfreiheitsgesetze des Bundes und der Länder zu berücksichtigen.</p>

<u>BMVBS</u>

<u>Ja.</u>

BMF (NEU)
§ 14 d
Jeweils Streichen „öffentlich“ vor Eisenbahninfrastrukturunternehmen
BMVBS
Nein. Das wäre eine Überspannung der Anforderungen an nichtöffentliche EIU

Artikel 4 § 14e bis § 37**BMVBS-Vorschlag**

7. § 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.

8. § 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.“

9. § 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.

10. § 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.

11. § 37 wird wie folgt gefasst:

„§ 37

Aufschiebende Wirkung von Rechtsbehelfen

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

Begründung

Wie BMJ

Artikel 4 § 14e bis § 37**Stellungnahmen****BMJ**

7. § 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.

8. § 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.“

9. § 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.

10. § 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.

11. § 37 wird wie folgt gefasst:

„§ 37

Aufschiebende Wirkung von Rechtsbehelfen

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

Artikel 4 § 14e bis § 37

Stellungnahmen

BMWI

18. In § 28 wird eingefügt:

a) Abs. 1a:

„Ordnungswidrig handelt auch, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 14 Abs. 1 S. 1 Hs. 2 Nutzungsbedingungen nicht aufstellt oder nicht veröffentlicht,

2. entgegen § 14d eine Mitteilung nicht, nicht vollständig oder unter Angabe falscher Tatsachen macht,

3. einer vollziehbaren Aufforderung nach § 14f Abs. 2 S. 5 nicht oder nicht vollständig nachkommt oder

4. einem vollziehbaren Widerspruch nach § 14e Abs. 1 oder einer vollziehbaren Entscheidung nach § 14f Abs. 1 S. 2 oder § 14f Abs. 3 zuwiderhandelt.“

b) Abs. 2 wird ergänzt:

„Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 5 und 7a mit einer Geldbuße bis zu tausend Euro, in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 bis 4, 6, 7 und 7b bis 9 mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Euro, **in den Fällen des Absatzes 1a Nr. 1 bis 4 mit einer Geldbuße bis zu 50.000 Euro** geahndet werden.“

19. In § 36 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes wird folgender Satz angefügt: „Die Bundesregierung nimmt zu dem Bericht gegenüber den gesetzgebenden Körperschaften des Bundes in angemessener Frist Stellung“.

BMVBS

Nein. Siehe oben.

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:

Artikel 5**BMVBS-Vorschlag**

1. § 3 Abs. 1 Nr. 6 wird aufgehoben
2. § 4 Abs. 7 wird aufgehoben.

Begründung

Folgt BMI und BRH (siehe unten)

Artikel 5**BMVBS-Vorschlag**

. Folgende §§ 5 und 6 werden angefügt

§ 5**Beschlusskammern**

(1) ¹Die Regulierungsbehörde entscheidet durch Beschlusskammern in den Fällen des § 14e Abs. 1 Nr. 3 und 4 und des § 14f Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. ²Sie entscheidet durch Beschlusskammern ferner in den Fällen des § 14f Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, es sei denn, dass eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs nicht zu erwarten ist. ³Die Entscheidungen der Beschlusskammern, auch solche nach Satz 2, ergehen durch Verwaltungsakt.

Die einzurichtenden Beschlusskammern werden nach Bestimmung des Bundesministerium 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.

(2) 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 eingeladen hat.

Artikel 5**BMVBS-Vorschlag**

(3) 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.

(4) Unverzüglich nach der Vorlage von Unterlagen im Rahmen des Beschlusskammerverfahrens haben alle Beteiligten diejenigen Teile zu kennzeichnen, die Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse enthalten. In diesem Fall müssen sie zusätzlich eine Fassung vorlegen, die aus ihrer Sicht 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.

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

Begründung**Folgt BMJ, BMI und BRH**

Artikel 5 Stellungnahmen

BMJ

3. Folgende §§ 5 bis 7 werden angefügt:

„§ 5

Beschlusskammern

(1) Die Regulierungsbehörde entscheidet in den Fällen durch Beschlusskammern, von denen erhebliche Auswirkungen auf den Wettbewerb ausgehen können. Die Entscheidung ergeht durch Verwaltungsakt. Sie umfasst

1. Vorabprüfungen nach § 14e Abs. 1 Nr. 3 und 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sowie
2. nachträgliche Prüfungen nach § 14f Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.

Die Beschlusskammern können ebenso in Verfahren nach § 14f Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes entscheiden, wenn wesentliche Beeinträchtigungen für den Wettbewerb zu erwarten sind. Die einzurichtenden Beschlusskammern werden nach Bestimmung des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung^[cf1] im Einvernehmen mit dem Bundesministeriums 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.

(2) 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

Artikel 5 Stellungnahmen

1. der Beschwerdeführer,
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.

(3) 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.

(4) Unverzüglich nach der Vorlage von Unterlagen im Rahmen des Beschlusskammerverfahrens haben alle Beteiligten diejenigen Teile zu kennzeichnen, die Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse enthalten. In diesem Fall müssen sie zusätzlich eine Fassung vorlegen, die aus ihrer Sicht 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.

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

Artikel 5 Stellungnahmen

BMWI

„§ 5

Beschlusskammern

(1) ¹Die Regulierungsbehörde entscheidet durch Beschlusskammern in den Fällen des § 14e Abs. 1 Nr. 3 und 4 und des § 14f Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. ²Sie entscheidet durch Beschlusskammern ferner in den Fällen des § 14f Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, es sei denn, dass Beeinträchtigungen für den Wettbewerb ausnahmsweise nicht zu erwarten sind. ³Die Entscheidungen der Beschlusskammern, auch solche nach Satz 2, ergehen durch Verwaltungsakt.

Die einzurichtenden Beschlusskammern werden nach Bestimmung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 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.

(2) 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 Beschwerdeführer,
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 eingeladen hat.

(3) 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.

(4) Unverzüglich nach der Vorlage von Unterlagen im Rahmen des Beschlusskammerverfahrens haben alle Beteiligten diejenigen Teile zu kennzeichnen, die Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse 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.

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

Artikel 5**Stellungnahmen****BMI****3. Zu Artikel 5 Nr. 3 (§ 5 Eisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz)**

Gegenüber der Entscheidung durch Beschlusskammern bestehen zwar keine grundsätzlichen Bedenken. Jedoch erscheint die Regelung, nach der die Beschlusskammern in den Fällen entscheiden, von denen erhebliche Auswirkungen auf den Wettbewerb ausgehen können, zu unbestimmt, insbesondere im Hinblick auf die verfahrensrechtlichen Auswirkungen. Gleiches gilt für die zu erwartende wesentliche Beeinträchtigung für den Wettbewerb nach § 5 Abs. 1 Satz 4. Hier sollte eine Benennung der Fälle, in denen die Beschlusskammer entscheidet, erfolgen (entsprechend § 132 TKG).

BMVBS:**Ja. siehe Neuformulierung****BMI:**

Zudem ist unklar - auch nach der Begründung - warum nach § 5 Abs. 2 der Beschwerdeführer und nicht der Antragsteller Verfahrensbeteiligter ist (vgl. z.B. § 134 Abs. 2 TKG), insbesondere wenn bzgl. dieses Verfahrens auch ein Antragserfordernis besteht. Des Weiteren erfolgt hier, da eine § 137 Abs. 3 TKG entsprechende Regelung fehlt, keine Verkürzung des Instanzenzuges in den Beschlusskammerverfahren.

BMVBS**Ja. siehe Neuformulierung:**

Artikel 5**BMVBS-Vorschlag****§ 6****Wissenschaftliche Beratung**

Die Regulierungsbehörde kann zur Vorbereitung ihrer Entscheidungen oder zur Begutachtung von Fragen der Regulierung wissenschaftliche Kommissionen einsetzen. Ihre Mitglieder 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 5**BMVBS-Vorschlag**~~§ 7~~~~Kosten~~

~~Für Amtshandlungen des Eisenbahn-Bundesamtes und der Bundesnetzagentur werden Kosten (Gebühren und Auslagen) erhoben. Soweit die Kostenerhebung für Amtshandlungen in einer auf das Eisenbahn-Bundesamt oder die Bundesnetzagentur bezogenen Rechtsverordnung nach § 26 Abs. 1 Nr. 9 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes nicht geregelt ist, sind die Gebühren im Einzelfall anhand des mit der Amtshandlung verbundenen Verwaltungsaufwandes und der Bedeutung, des wirtschaftlichen Wertes oder des sonstigen Nutzens der Amtshandlung für den Gebührenschuldner unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Gebührenschuldners festzusetzen.“~~

Begründung**Folgt BMI und BRH**

Artikel 5**Stellungnahmen****BMI:****III. Aus kostenrechtlicher Sicht**

Zu der Kostenregelung in Artikel 5 Nr. 3 ist Folgendes anzumerken:

§ 7 des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes begegnet unter dem Gesichtspunkt des im Rechtsstaatsprinzip verankerten allgemeinen Bestimmtheitsgebotes erheblichen Bedenken. Der allgemeine Bestimmtheitsgrundsatz fordert, dass eine Norm, die den Grundrechtsbereich des Bürgers wesentlich betrifft, nach Inhalt, Gegenstand, Zweck und Ausmaß hinreichend bestimmt und begrenzt ist, so dass der Eingriff messbar und in gewissem Umfang für den Staatsbürger voraussehbar und berechenbar wird. Die Schaffung eines Auffangtatbestandes, dass für Amtshandlungen des Eisenbahn-Bundesamtes und der Bundesnetzagentur, die nicht in der Rechtsverordnung nach § 26 Abs. 1 Nr. 9 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes geregelt sind, Kosten nach dem Äquivalenzprinzip erhoben werden, ist unzureichend.

Erforderlich wäre vielmehr eine Festlegung der konkreten Gebührentatbestände. Dies bedeutet, dass einer individualisierten Amtshandlung konkrete Gebühren zugeordnet werden müssen.

Alternativ käme in § 7 des Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetzes auch die Ermächtigung zu einer Gebührenverordnung in Betracht. Hierzu weise ich vorsorglich darauf hin, dass bei einer Verordnungsermächtigung die Anforderungen des Art. 80 Abs. 1 Satz 2 GG zu beachten sind: Will der Gesetzgeber die Ausgestaltung einer Gebührenordnung delegieren, so muss er danach die Tendenz und das Ausmaß der zu treffenden Regelung so weit selbst bestimmen, dass der mögliche Inhalt der zu erlassenden Verordnung voraussehbar ist. Er muss dem Ordnungsgeber die Grenzen zeigen, die er einzuhalten hat. Eine gesetzliche Ermächtigung zur Rechtsetzung muss selbst ein Minimum von materieller Regelung enthalten, die dem Ordnungsgeber als Programm und Rahmen dienen soll und kann (vgl. BVerfGE 20, 257, 269 ff. m.w.N). Dies erfordert eine fachspezifische Ausgestaltung der für Gebührenverordnungen im 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes geltenden allgemeinen Grundsätze. Hierzu bitte ich ggf. um weitere Beteiligung.

BMVBS:

Ja.

Artikel 5**Stellungnahmen****BRH****zu § 7 Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz (BEVVG)**

§ 7 BEVVG sollte im Vorgriff auf die mit dem Verwaltungsgebührengesetz beabsichtigte Klarstellung in begrifflicher Hinsicht überarbeitet werden, um den Ausdruck „Kosten“ durch „Gebühren“ bzw. „Gebühren und Auslagen“ zu ersetzen:

„§ 7

Gebühren und Auslagen

Für Amtshandlungen des Eisenbahn-Bundesamtes und der Bundesnetzagentur werden Gebühren und Auslagen erhoben. Soweit die Gebührenerhebung für Amtshandlungen...“

Entsprechend sollten auch in der Begründung der Begriff „Kosten“ sowie die Klammern um die Wörter „Gebühren und Auslagen“ gestrichen werden.

Nach Möglichkeit sollte allen Amtshandlungen des Eisenbahn-Bundesamtes und der Bundesnetzagentur ein einheitliches Gebührenprinzip zugrunde gelegt werden. Die Ermächtigung in § 7 BEVVG sollte für alle Amtshandlungen möglichst einheitlich das Kostendeckungsprinzip oder das Äquivalenzprinzip vorsehen. Eine Differenzierung nach Gebührenprinzipien sollte nur dann in Betracht gezogen werden, wenn es dafür einen sachlichen Grund gibt.

Die Regelung in § 7 Satz 2 BEVVG, nach der für alle Gebührentatbestände, die (noch) nicht in der entsprechenden Gebührenverordnung festgelegt wurden, Gebühren nach Maßgabe des Äquivalenzprinzips erhoben werden dürfen, erscheint wegen mangelnder Bestimmtheit nicht gerichtsfest. Eine solche Auffangregelung ermöglicht dem Gebührenschuldner weder zu erkennen, für welche Amtshandlungen er Gebühren zahlen, noch in welcher Höhe er mit einer Gebührenbelastung rechnen muss. Wir empfehlen daher, alle gebührenpflichtigen Amtshandlungen in konkrete Gebührentatbestände zu fassen und diese in Verordnungsform in Kraft zu setzen.

Artikel 5**Stellungnahmen**

Der Begründung zu § 7 BEVVG ist zu entnehmen, dass bereits jetzt neue Gebührentatbestände bekannt sind, die noch nicht in der Gebührenverordnung nach § 26 Abs. 1 Nr. 9 AEG aufgeführt sind. Wir regen daher an, die Gebührenverordnung möglichst zeitnah um die entsprechenden Tatbestände zu ergänzen. Soweit für diese neuen Tatbestände noch keine verlässlichen Daten für die Festlegung einer festen Gebühr oder eines Gebührenrahmens vorliegen, sollte zunächst eine Abrechnung nach Zeitaufwand vorgesehen werden.

BMVBS**Ja.**

Artikel 5 Stellungnahmen

BMWI

§ 7

Kosten

Für Amtshandlungen des Eisenbahn-Bundesamtes und der Bundesnetzagentur werden Kosten (Gebühren und Auslagen) erhoben. Soweit die Kostenerhebung für Amtshandlungen in einer auf das Eisenbahn-Bundesamt oder die Bundesnetzagentur bezogenen Rechtsverordnung nach § 26 Abs. 1 Nr. 9 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes nicht geregelt ist, sind die Gebühren im Einzelfall anhand des mit der Amtshandlung verbundenen Verwaltungsaufwandes und der Bedeutung, des wirtschaftlichen Wertes oder des sonstigen Nutzens der Amtshandlung für den Gebührenschuldner unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Gebührenschuldners festzusetzen.“

Artikel 6

Änderung des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes

<u>BRH</u>
<u>Änderung des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes (DBGrG)</u>
Mit § 27 Abs. 2 DBGrG wurde dem Bundesrechnungshof das Recht eingeräumt, die bestimmungsmäßige Verwendung und die wirtschaftliche Verwaltung der Beiträge des Bundes an die DB AG zu prüfen. Diese Beiträge des Bundes werden bisher wie Zuwendungen behandelt.
Dem Bundesrechnungshof sollen bezogen auf die Leistungen des Bundes zur Finanzierung von Bestandsnetz- und Bedarfsplanmaßnahmen im Schienenwegebereich weiterhin nur die Prüfungsrechte nach § 91 Abs. 2 Satz 1 der BHO zustehen. § 91 Abs. 2 Satz 2 BHO, wonach sich die Prüfung des Bundesrechnungshofes auch auf die sonstige Haushalts- und Wirtschaftsführung des Zuwendungsempfängers erstrecken kann, findet danach keine Anwendung.
Dies führte bisher dazu, dass der Bundesrechnungshof die mit Eigenmitteln finanzierten Maßnahmen der EIU nicht prüfen und Berichtswünschen des Parlaments nicht immer in vollem Umfang nachkommen konnte. Die Möglichkeit, die Prüfung in bestimmten Fällen auf die sonstige Haushalts- und Wirtschaftsführung des Empfängers auszudehnen, ist gerade bei den durch die LuFV verausgabten Bundesmitteln unverzichtbar, um die Angemessenheit der Verwendung der Bundesmittel zu prüfen und zu beurteilen und um das Parlament dementsprechend sachgerecht informieren zu können. Daher hat der Gesetzgeber zu entscheiden, ob § 27 DBGrG dahingehend geändert werden muss, dass für LuFV – Mittel § 91 Abs. 2 BHO uneingeschränkt gelten soll.
Mit der LuFV ist eine klare Zuordnung der Mittel (d.h. Bundesmittel/Eigenmittel) zu den durchgeführten Maßnahmen nicht mehr möglich. Nachweise über den jährlichen Instandhaltungsbeitrag der EIU sowie das jährliche Ersatzinvestitionsvolumen sollen aber herangezogen
werden, um die Zielerreichung zu überprüfen und ggf. Rückforderungen durchzusetzen (§ 8 Abs. 4 BSEAG). Zudem soll sich der Wertausgleich gemäß § 7 Abs. 4 BESG in bestimmten Fällen am Buchwert der mit Eigenmitteln finanzierten Investitionen der EIU orientieren. Für den Bundesrechnungshof wird es ohne die Prüfungsrechte des § 91 Abs. 2 Satz 2 BHO kaum möglich sein, Prüfungserkenntnisse zu diesen Themen zu gewinnen, um das Parlament angemessen zu beraten.

BMVBS:

Die dem BRH bisher zustehenden Prüfungsrechte sind auch nach Abschluss einer LuFV hinreichend. Dem BRH können keine weitergehenden Prüfungsrechte eingeräumt werden, als den für die Erfolgskontrolle der LuFV zuständigen Behörden des Bundes zustehen. Diesbezüglich ist der Nachweis des jährlichen Instandhaltungsbeitrages und des jährlichen Ersatzinvestitionsvolumens durch ein entsprechendes Testat, das auch die Einhaltung der festgelegten Rechnungslegungs- und Bilanzierungsregeln bestätigt, erbracht. Weitergehende Prüfungsrechte des BRH würden keinen angemessenen Ausgleich der nach Art. 87 e Abs. 3 GG garantierten unternehmerischen Handlungsfreiheit der EIU mit der staatlichen Infrastrukturverantwortung nach Art. 87 e Abs.4 GG mehr darstellen.

Artikel 7 Stellungnahmen

BMJ**Artikel 7_[cf1]****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.

BMVBS
1. § 3 Abs. 1 Satz 1
Zwingende Folgeänderung wegen § 14 Abs. 1 Satz b1 AEG
2. § 4 Abs. 4 Satz 1
Zwingende Folgeänderung wegen § 14 e Abs. 1 Nr. 4 AEG
3. § 18 Abs. 2 Satz 4
Durch die Aufhebung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes bedingte Folgeänderung.

Artikel 7 Stellungnahmen

BMF

§ 1: Vor dem Wort Eisenbahninfrastrukturunternehmen wird das Wort „öffentlich“ gestrichen

BMVBS

Es geht nur um „öffentliche Eisenbahnen“ d.h. solche , die Zugang gewähren müssen.

Artikel 7 Stellungnahmen

BMWI

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. § 3 Abs. 3 wird gestrichen

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

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

5. § 16 EIBV ist wie folgt zu fassen:

„Liegen überlastete Schienenwege **nach Maßgabe des § 2 Nr. 5** vor, hat der Betreiber der Schienenwege dies unverzüglich der **Regulierungsbehörde** mitzuteilen und damit den betreffenden Schienenwegabschnitt für überlastet zu erklären. Eine Mitteilung hat auch bei Schienenwegen zu erfolgen, bei denen abzusehen ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird. Die Mitteilung ist entsprechend [§ 4](#) Abs. 1 zu veröffentlichen.“

6. § 18 EIBV ist zu ändern

a) Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„Innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss einer Kapazitätsanalyse hat der Betreiber der Schienenwege nach vorheriger Beteiligung der Nutzer der betreffenden überlasteten Schienenwege sowie des betroffenen Landes einen Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität zu erstellen **und der Regulierungsbehörde sowie den betroffenen Ländern vorzulegen.**“

b) Abs. 4 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Der Betreiber der Schienenwege darf jedoch vorbehaltlich der Zustimmung der **Regulierungsbehörde** weiterhin diese Entgelte erheben, wenn

1. der Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität aus Gründen, die er nicht zu vertreten hat, nicht verwirklicht werden kann oder
2. die möglichen Maßnahmen wirtschaftlich oder finanziell nicht zumutbar sind.“

c) Abs. 4 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Die Entscheidung der **Regulierungsbehörde** ergeht im Benehmen mit der **zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde.**“

BMVBS
Nein. Nur zwingend erforderliche Folgeänderungen sind zulässig.

BMJ**Artikel 8****Aufhebung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes**

1. Die Anlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch (Einsetzen: Datum und Fundstelle) geändert worden ist, wird die Anlage des Bundesschienenwegegesetzes, mit der Maßgabe, dass die Angabe "Anlage (zu § 1)" durch die Angabe „Anlage (zu § 12)“ ersetzt wird.^[ef1]
2. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), zuletzt geändert durch (Einsetzen: Datum und Fundstelle), wird aufgehoben.

BMVBS

Wie BMJ (s.u.); Details absprechen; Ziel ist, eine erneute Beschlussfassung zu vermeiden

Kommentar BMJ:

Das geht so nicht. Die Anlage muss neu erlassen werden oder es muss in das neue Gesetz eine Übergangsregelung aufgenommen werden.

Artikel 9

BMJ**Artikel 9****~~Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang~~**

~~Der auf Artikel 7 beruhende Teil der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung kann auf Grund der einschlägigen Ermächtigung durch Rechtsverordnung geändert werden.~~

BMVBS
Wie BMJ (s.u.); wenn EIBV dann wieder nur durch VO geändert werden kann

Artikel 10 (siehe Art. 2 § 8 neu)

BMVBS-Vorschlag:

Artikel 10

Befreiung von der Grunderwerbsteuer

~~Rechtsvorgänge im Sinne des Grunderwerbsteuergesetzes, die sich aus der Durchführung des Artikels 2 dieses Gesetzes ergeben, sind von der Grunderwerbsteuer befreit.~~

Artikel 11

BMVBS-Vorschlag:

Artikel 11
Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.