

**29.09.23**

## **Stellungnahme des Bundesrates**

---

### **Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes**

Der Bundesrat hat in seiner 1036. Sitzung am 29. September 2023 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a<sub>0</sub> – neu –,  
Buchstabe b Doppelbuchstabe bb (§ 8 Absatz 1 Satz 3 – neu –,  
Absatz 4 Satz 2 BSWAG)

Artikel 1 Nummer 2 ist wie folgt zu ändern:

- a) Dem Buchstaben a ist folgender Buchstabe voranzustellen:

„a<sub>0</sub>) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Diese Bundesfinanzierung darf nicht dazu führen, dass Unterhalt und Instandhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes vernachlässigt werden, um entsprechende Kosten nach § 8 Absatz 4 zu vermeiden.“ ‘

- b) In Buchstabe b Doppelbuchstabe bb sind Absatz 4 Satz 2 folgende Wörter anzufügen:

„; Absatz 1 Satz 3 bleibt unberührt.“

#### Begründung:

Es wird das Postulat aufgestellt, dass notwendiger Unterhalt und Instandhaltung durch die Eisenbahnen des Bundes nicht verzögert werden dürfen, um Ersatzinvestitionen auf Kosten des Bundes zu erlangen.

2. Zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe c – neu – (§ 8 Absatz 5 BSWAG)

Artikel 1 Nummer 2 ist folgender Buchstabe anzufügen:

,c) Absatz 5 wird wie folgt geändert:

aa) Nach dem Wort „notwendigen“ werden die Wörter „sowie damit im Zusammenhang stehende“ eingefügt.

bb) Nach dem Wort „Anlagen“ werden die Wörter „, darunter insbesondere Empfangsgebäude der Bahnhöfe sowie Serviceeinrichtungen“ eingefügt.‘

Begründung:

Es bedarf insoweit einer Klarstellung der Förderfähigkeit von Empfangsgebäuden und Serviceeinrichtungen. Empfangsgebäude und Serviceeinrichtungen (insbesondere Abstellanlagen) dienen wesentlich der Erreichung der verkehrspolitischen Ziele. Um die politisch gewünschten Maßnahmen und Mittelhochläufe für Bahnhöfe und Serviceeinrichtungen umsetzen zu können, sind die zuwendungsrechtlichen Voraussetzungen im BSWAG weiter zu verbessern.

Insbesondere die Empfangsgebäude der Bahnhöfe haben mit den heutigen Fördermöglichkeiten und Einnahmen keine nachhaltige Finanzierungsgrundlage. Sie lassen sich damit weder hinreichend in der Substanz erhalten, noch auf das mit dem Deutschlandtakt angestrebte Wachstum von Attraktivität und Kapazität ausrichten. Hier besteht eine Finanzierungslücke, die seit Jahren zunimmt.

Bei Serviceeinrichtungen beschränkt sich die Bundesförderung heute auf Umschlagbahnhöfe und Zugbildungsanlagen des SGV – zunehmend beobachtet werden jedoch auch bei Abstellanlagen im Güter- sowie Personennah- und -fernverkehr Engpässe, so dass auch diese Anlagen dringend erweitert und vom Bund gefördert werden müssen.

3. Zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe d – neu – (§ 8 Absatz 6 BSWAG)

Artikel 1 Nummer 2 ist folgender Buchstabe anzufügen:

,d) Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„(6) Die Absätze 1 bis 4 gelten entsprechend für die infrastruktur- und fahrzeugseitige Ausrüstung mit Betriebsleit-, Kommunikations-, Kapazitäts- und Verkehrsmanagementsystemen, die die Sicherheit gewährleisten, die Kapazität der Schienenwege steuern, steigern oder andere aufwendigere Investitionen in diese ersetzen oder vermeiden. Der Bund trägt im Rahmen der Digitalisierung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes die

Kosten für Entwicklungs-, Zulassungs- und IT-Leistungen, soweit diese nicht die Kosten für reine Forschungsleistungen und Entwicklungsleistungen ohne unmittelbaren Bezug zur jeweiligen IT-Leistung beinhalten.“ ‘

Begründung:

Der Vorschlag greift die im wesentlichen wortgleiche Stellungnahme des Bundesrates vom 12. Mai 2023 und die dazugehörige Begründung zum Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Strafung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (BR-Drucksache 198/23 (Beschluss), Nummer 18) auf.

Die vollständige Umsetzung des vom Koalitionsausschuss im Bund in seinem Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung vom 28. März 2023 beschlossenen Digitalisierungspakets Schiene ist dringend erforderlich.

Hierzu gehört auch die Förderung der Ausrüstung von Neu- und Bestandsfahrzeugen mit den notwendigen digitalen (ETCS)-Bordgeräten (sogenannte DSD-/ETCS-Fahrzeugausrüstung) entsprechend des Zielbildes des Programms „Digitale Schiene Deutschland“ (DSD), für die es bislang keine rechtliche Grundlage gibt. Der Hinweis auf Seite 13 (dort letzter Absatz) in der Begründung zu § 11a Absatz 4 BSWAG, nach der das BSWAG einer solchen Förderung zumindest nicht entgegenstehe, ist angesichts der seit Jahren fehlenden Regelung nicht anders als ein „Weiter so“ der Bundesregierung zu verstehen, da mit der Fahrzeugausrüstung ein unerlässlicher Baustein der Digitalisierung der Schiene trotz klarer entgegenstehender Empfehlung der Beschleunigungskommission Schiene und politischer Zielvorgaben aus dem Koalitionsausschuss weiterhin von der Bundesregierung nicht angegangen wird.

Nach aktueller Bestimmung des § 8 Absatz 6 BSWAG gelten die Regelungen zu Investitionen des Bundes in § 8 Absatz 1 bis 4 BSWAG entsprechend auch „für ortsfeste Betriebsleitsysteme, die die Kapazität der Schienenwege steigern und andere aufwendigere Investitionen ersetzen oder vermeiden“. Die bestehende Regelung bildet jedoch nicht ab, dass durch die Einführung von ETCS und den Technologien des „Digitalen Bahnsystems“ (DBS) die bislang nur streckenseitige konventionelle Leit- und Sicherungstechnik der Bundesschienenwege im Zuge der Digitalisierung der Schiene teilweise in die Fahrzeuge verlagert wird, die wiederum auf Bundesschienenwegen verkehren.

4. Zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe e – neu –,  
Nummer 3 (§ 8 Absatz 7 – neu –,  
§ 11b Absatz 1 Satz 1,  
Absatz 2 Satz 1,  
Absatz 3,  
Absatz 4 Satz 1,  
Absatz 5 Satz 1 BSWAG)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) Der Nummer 2 ist folgender Buchstabe anzufügen:

,e) Nach Absatz 6 wird folgender Absatz 7 angefügt:

„(7) Für den Fall, dass eine Maßnahme zum Bau, Ausbau, für Ersatzinvestitionen, zur Unterhaltung oder Instandhaltung eines Schienenweges der Eisenbahnen des Bundes die Kapazität eines bestehenden Schienenweges der Eisenbahnen des Bundes für den Schienenpersonennahverkehr oder den Güterverkehr ganz oder in Teilen reduziert, tragen die Eisenbahnen des Bundes gegenüber Dritten die Kosten der im Zusammenhang mit der Maßnahme stehenden Ersatz- und Umleitungsverkehre, soweit nicht Dritte zur Herausgabe ersparter Aufwendungen verpflichtet sind. Der Bund kann die in Satz 1 bezeichneten Kosten nach Maßgabe der §§ 9 und 11b finanzieren.“ ‘

- b) In Nummer 3 ist § 11b wie folgt zu ändern:

- aa) In Absatz 1 Satz 1 sind nach dem Wort „in“ die Wörter „§ 8 Absatz 7 und“ einzufügen.
- bb) In Absatz 2 Satz 1 und Absatz 4 Satz 1 sind jeweils nach dem Wort „nach“ die Wörter „§ 8 Absatz 7 und“ einzufügen.
- cc) In Absatz 3 und Absatz 5 Satz 1 sind jeweils nach den Wörtern „des Bundes nach“ die Wörter „§ 8 Absatz 7 und“ einzufügen.

Begründung:

Ausweislich der Gesetzesbegründung duldet nach Ansicht der Bundesregierung die Beseitigung des Modernisierungsrückstaus angesichts der Überalterung des Schienennetzes keinen Aufschub. Dies ist auch Folge von Intransparenz und Fehlanreizen des derzeitigen Finanzierungssystems, das die Finanzierungslasten von Sanierung des Schienennetzes einerseits und Ersatzinvestitionen in das Netz andererseits unterschiedlichen Finanzierungsträgern zuweist.

Ein besonderes Augenmerk legt die Bundesregierung auf die sogenannten Hochleistungskorridore, welche unter jeweils mehrmonatiger Vollsperrung generalsaniert werden sollen.

Während dieser Sperrungen soll der Fern- und Güterverkehr umgeleitet und der Nahverkehr durch Ersatzverkehre bedient werden. Die Generalsanierung unter Vollsperrung resultiert aus einem Umdenken der Bundesregierung beziehungsweise der Eisenbahnen des Bundes. Anstelle einer Sanierung unter rollendem Rad soll nunmehr unter Vollsperrung saniert werden, um massive und zügige Investitionen in die Modernisierung und den Ausbau der Infrastruktur zu ermöglichen.

Nach dem Verursacherprinzip ist eine Finanzierung des Schienenersatzverkehrs durch die Deutsche Bahn beziehungsweise den Bund sachgerecht. Von der Deutschen Bahn und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr wurde entschieden, die Hochleistungskorridore unter Vollsperrung zu sanieren. Weder die Länder noch die Aufgabenträger beziehungsweise Aufgabenträgerorganisationen wurden an der Entscheidungsfindung beteiligt. Vor diesem Hintergrund und unter Beachtung des Verursacherprinzips scheidet aus, die Länder, die Wirtschaft und die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit den Mehrkosten der nunmehr seitens des Bundes als unvermeidbar angesehenen Sperrungen zu belasten.

Es soll daher die Verpflichtung der Eisenbahnen des Bundes zur Tragung der Kosten von Ersatz- und Umleitungsverkehren gesetzlich geregelt und eine Rechtsgrundlage geschaffen werden, um den Bund in begründeten Fällen wie zum Beispiel der anstehenden Sanierung der Hochleistungskorridore die Finanzierung von Ersatz- und Umleitungsverkehren als Teil der Baunebenkosten zu ermöglichen. Durch die entsprechende Anwendbarkeit der §§ 9 und 11b obliegt letztlich der Bundesregierung die Entscheidung in eigenem Ermessen, in welchen Fällen und inwieweit sich der Bund finanziell an den Kosten für Ersatz- und Umleitungsverkehre beteiligt.

5. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 11a Absatz 1 BSWAG)

In Artikel 1 Nummer 3 sind in § 11a Absatz 1 nach dem Wort „im“ das Wort „sachlichen“ einzufügen und die Wörter „; ein rein zeitlicher oder örtlicher Zusammenhang reicht hierfür nicht aus“ zu streichen.

Begründung:

Es handelt sich um eine klarstellende Formulierung.

6. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 11a Absatz 5,  
Absatz 7 und 8 – neu – BSWAG)

In Artikel 1 Nummer 3 ist § 11a wie folgt zu ändern:

a) In Absatz 5 sind die Wörter „freiwillige Lärmsanierungsmaßnahmen“ durch die Wörter „Lärmschutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung, Bahnübergangsmaßnahmen, die nicht unter § 13 Absatz 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz fallen,“ zu ersetzen.

b) Folgende Absätze sind anzufügen:

„(7) Werden Ersatzinvestitionen an Schienenwegen vorgenommen, kann der Bund diese auch dann finanzieren, wenn durch die Ersatzinvestition die Schienenwege für den künftigen verkehrlichen Bedarf ertüchtigt werden. Dabei ist die Überprüfung nach § 4 Absatz 1 zu berücksichtigen.

(8) Werden kapazitätserhöhende Maßnahmen an Schienenwegen vorgenommen, kann der Bund diese auch dann finanzieren, wenn durch die jeweilige kapazitätserhöhende Maßnahme die Schienenwege für den künftigen verkehrlichen Bedarf ertüchtigt werden. Dabei ist die Überprüfung nach § 4 Absatz 1 zu berücksichtigen.“

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Beteiligungen des Bundes müssen nicht auf Maßnahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms beschränkt sein. Die Möglichkeit zur Finanzierung des Lärmschutzes sollte generell vorhanden sein.

Zu Buchstabe b:

Neben Verkehrsstationen und Lärmschutzmaßnahmen soll der Bund auch ermächtigt werden, sich an Ersatzinvestitionen und kapazitätserhöhenden Maßnahmen zu beteiligen, wenn hierdurch ein künftiger Bedarf bedient werden kann.

7. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 11a Absatz 5 BSWAG)

In Artikel 1 Nummer 3 sind in § 11a Absatz 5 die Wörter „ , soweit die Errichtung solcher Anlagen oder die Durchführung solcher Maßnahmen

1. auf Initiative des Bundes und ohne Mitbestimmung der Länder erfolgt ist und

2. vom Bund ganz oder teilweise finanziert worden sind“

zu streichen.

Begründung:

Die zu streichende Formulierung führt dazu, dass die optionale Bundesfinanzierung für etwaige Folgekosten für Betrieb und/oder Unterhaltung von Anlagen zur Herstellung von Barrierefreiheit (zum Beispiel Fahrtreppen, Aufzüge) nur bei Verkehrsstationen möglich wird, die auf Initiative des Bundes und ohne Mitbestimmung der Länder ausgebaut werden. Mittelbar werden dadurch die Eisenbahnen des Bundes dazu gedrängt, Vereinbarungen mit Gebietskörperschaften, insbesondere den Ländern, nach § 37 Absatz 3 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) abzuschließen, in denen abweichende, erhöhte Stationspreise zugunsten der Eisenbahnen des Bundes festgelegt werden. Damit werden Finanzlasten des Bundes unzulässig auf die Länder verschoben, die Herstellung der Barrierefreiheit ist Aufgabe des Bundes.

Zudem wäre es nicht angezeigt, Vorhaben von der Finanzierung auszuschließen, bei denen die Länder – entgegen der verfassungsrechtlichen Finanzierungsverantwortung – zur Behebung von dringenden Missständen hinsichtlich der Barrierefreiheit bereits initiativ geworden sind und sich zum Beispiel bemüht haben, Vorhaben über das GVFG förderfähig werden zu lassen.

8. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 11b Absatz 4 Satz 1,

Satz 2 BSWAG)

In Artikel 1 Nummer 3 ist § 11b Absatz 4 wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 sind nach dem Wort „Mittelzuflüsse“ die Wörter „des Bundes, der Europäischen Union, anderer Staaten oder privater Dritter“ einzufügen.
- b) Satz 2 ist zu streichen.

Begründung:

Es sollte klargestellt werden, dass bei den in der Begründung (Seite 16) genannten „Zuwendungen der öffentlichen Hand“ nur Zuwendungen des Bundes, Zuwendungen der Europäischen Union (zum Beispiel Förderprogramme der EU wie die TEN/CEF-Förderung) oder anderer Staaten beziehungsweise privater Dritter gemeint sind, nicht jedoch Zuwendungen der Länder, da die Länder nicht in der Finanzierungsverantwortung für die EIU der EdB stehen. Durch die Änderung im Satz 1 entfällt die Regelung in Satz 2, den man allenfalls hinsichtlich europäischer Gelder aufrechterhalten könnte. Mit dem Entfall des Satzes 2 ist auch ein aufwändiges Verwaltungsverfahren hinfällig.

9. Zu Artikel 1a – neu – (§ 33 Absatz 1 Satz 3,  
§ 37 Absatz 3,  
Absatz 3a,  
Absatz 4 Satz 2 Nummer 2,  
Satz 3,  
§ 80 Absatz 4 Satz 1 ERegG)

Nach Artikel 1 ist folgender Artikel einzufügen:

**Artikel 1a**

**Änderung des Eisenbahnregulierungsgesetzes**

Das Eisenbahnregulierungsgesetz vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1737) geändert worden ist, wird wie folgt geändert.

1. In § 33 Absatz 1 Satz 3 werden die Wörter „, soweit nicht § 37 Absatz 3 Abweichendes regelt“ gestrichen.
2. § 37 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 3 wird aufgehoben.
  - b) Der bisherige Absatz 3a wird Absatz 3 und die Wörter „Absätzen 1 bis 3“ werden durch die Wörter „Absätzen 1 und 2“ ersetzt.
  - c) In Absatz 4 Satz 2 Nummer 2 und Satz 3 wird jeweils die Angabe „3a“ durch die Angabe „3“ ersetzt.
3. In § 80 Absatz 4 Satz 1 werden nach der Angabe „§ 37 Absatz 3“ die Wörter „dieses Gesetzes in der Fassung vom ... [einsetzen: Datum und Fundstelle des Eisenbahnregulierungsgesetzes vor Inkrafttreten dieses Änderungsgesetzes]“ eingefügt.

**Begründung:**

Mit Nummer 2 Buchstabe a soll den EdB die Möglichkeit genommen werden, die Länder in die Finanzierung der Stationen durch die Zahlung erhöhter Stationsentgelte zu drängen, nur um zum Beispiel barrierefreie Einrichtungen (wie zum Beispiel Fahrtreppen oder Aufzüge) zu erhalten. Die Anlagen zur Herstellung von Barrierefreiheit liegen – wie auch andere Stationsanlagen der EdB – ausschließlich in der Finanzierungsverantwortung der EdB und damit ist die Finanzierung Bundessache (siehe Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz (GG)).



Damit sind künftig unter „Einnahmen“ im Sinne des § 11b Absatz 4 des Gesetzentwurfs der Bundesregierung zum BSWAG nur solche zu verstehen, bei denen die Regelentgelte für Stationen nach § 37 Absatz 1 und 2 ERegG gezahlt werden. Für bereits bestehende Vereinbarungen nach § 37 Absatz 3, 3a ERegG, die noch abgewickelt werden können, besteht hingegen keine Gefahr einer Doppelkompensation, die die Vorschrift des § 11b Absatz 4 BSWAG bannen möchte.

Die Änderungen nach Nummer 1 sowie Nummer 2 Buchstaben b und c sind redaktionelle Folgeänderungen.

Die Änderung nach Nummer 3 wird notwendig, um klarzustellen, dass diese Übergangsvorschrift sich nur noch auf Vereinbarungen beziehen kann, die vor dem Außerkrafttreten des § 37 Absatz 3 in der bisherigen Fassung des ERegG bestanden hatten.

10. Zu Artikel 1b – neu – (Vierter Abschnitt – neu –,  
§ 28 – neu – DBGrG),  
Artikel 1c – neu – (§ 2b – neu – KTFG)

Der Gesetzentwurf ist wie folgt zu ändern:

a) Nach Artikel 1 ist folgender Artikel einzufügen:

**„Artikel 1b**

**Änderung des Gesetzes über die Gründung einer Deutsche Bahn  
Aktiengesellschaft**

Dem Deutsche Bahn Gründungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2386; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 21 des Gesetzes vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1614) geändert worden ist, wird folgender Vierte Abschnitt angefügt:

**„Vierter Abschnitt**

**Besondere Vorschriften für die Eisenbahninfrastrukturgesellschaft der  
Deutschen Bahn Aktiengesellschaft („InfraGo“)**

**§ 28**

(1) Aus den beiden nach § 2 Absatz 1 im Bereich „Fahrweg“ ausgegliederten und bestehenden Aktiengesellschaften DB Netz AG und DB Station &

Service AG wird zum 1. Januar 2024 eine neue Gesellschaft mit der Firma „InfraGo“ (im Folgenden: neue Gesellschaft) gebildet. Die neue Gesellschaft steht auch für eine Aufnahme der bisherigen DB Energie GmbH offen.

(2) Der Gegenstand des Unternehmens der neuen Gesellschaft nach Absatz 1 bemisst sich nach § 3 Absatz 1 Nummer 2 dieses Gesetzes. Die neue Gesellschaft hat die Aufgabe und Verpflichtung, die Eisenbahninfrastrukturen der Eisenbahnen des Bundes jederzeit befahrbar im Interesse des Wohls der Allgemeinheit bereitzustellen und vorzuhalten, in einem guten, betriebssicheren Zustand zu erhalten und nach dem jeweiligen Stand der Technik zu erneuern, zu ersetzen und unter der Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse anzupassen und weiterzuentwickeln, insbesondere neu- und auszubauen. Die neue Gesellschaft handelt dabei nichtdiskriminierend, transparent, nachhaltig und zukunftsorientiert. Die vorstehenden Vorgaben sind in die Satzung der neuen Gesellschaft aufzunehmen.

(3) Für Neu-, Ausbau- und Erhaltungsvorhaben in Bezug auf das Schienenwegenetz der Eisenbahnen des Bundes ist das Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz) mit dem als Anlage beigefügten Bedarfsplan für die neue Gesellschaft verbindlich.

(4) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr legt für jeweils vier Jahre fest, welche strategischen Ziele der Bund hinsichtlich der neuen Gesellschaft erreichen will. Es kann nähere Vorgaben zur Erreichung der jeweiligen Ziele sowie zur Aufgabenerfüllung nach Absatz 2 Satz 2 machen, insbesondere mittels Kennzahlen. Der Vorstand der neuen Gesellschaft stellt die Umsetzung der strategischen Ziele und der Verpflichtung nach Absatz 2 Satz 2 sicher, insbesondere aufgrund des Geschäftsplanes der neuen Gesellschaft nach § 9 des Eisenbahnregulierungsgesetzes.

(5) Abweichend von § 8d des Eisenbahnregulierungsgesetzes, der im Übrigen unberührt bleibt, gelten die Bestimmungen der nachfolgenden Sätze 2 bis 6. Die neue Gesellschaft schüttet Gewinne nicht aus, noch führt sie solche ab. Ein Gewinnabführungsvertrag ist unzulässig. Ihr Vermögen ist von allen anderen Bereichen der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft vollständig getrennt zu halten. Sie darf keinerlei Darlehen von anderen Gesellschaften der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft empfangen noch solche

gewähren. Konzerninterne Dienstleistungen dürfen auf Grundlage von Verträgen ausschließlich nach Marktpreisen erbracht werden.

(6) In den Aufsichtsrat der neuen Gesellschaft sind Vertreter des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr und des Bundesministeriums der Finanzen sowie Personen des Eisenbahnmarktes in ausreichender Zahl zu entsenden, insbesondere aus dem Kreis der Nutzungsberechtigten der Eisenbahninfrastrukturen, der Länder sowie Vertreter von Stellen nach § 1 Absatz 2 des Regionalisierungsgesetzes (Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs). Dabei sollen alle Verkehrsarten (Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr) repräsentiert sein.

(7) Die neue Gesellschaft ist verpflichtet, einen Netzbeirat gemäß § 34 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zu bilden. Zusätzlich zu den Befugnissen nach § 34 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes hat dieser das Recht, von der neuen Gesellschaft Auskünfte und Stellungnahmen einzuholen; die neue Gesellschaft ist insoweit auskunftspflichtig. Stehen grundlegende Entscheidungen der neuen Gesellschaft mit erheblichen Auswirkungen auf den Eisenbahnmarkt bevor, so hört die neue Gesellschaft den Netzbeirat vor dem Beschluss der Entscheidung zu deren wesentlichen Inhalten an.

(8) Mittel des Sondervermögens „Klima- und Transformationsfonds“ gemäß § 2b des Gesetzes zur Errichtung eines Sondervermögens „Klima- und Transformationsfonds“ dürfen nur zu den dort aufgeführten Zwecken verwendet werden.“ ‘

b) Nach Artikel 1b ist folgender Artikel 1c einzufügen:

### **„Artikel 1c**

#### **Änderung des Klima- und Transformationsfondsgesetzes**

Nach § 2a des Klima- und Transformationsfondsgesetzes vom 8. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1807), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Juli 2022 (BGBl. I S. 1144) geändert worden ist, wird folgender § 2b eingefügt:

## „§ 2b

Zahlungen an die neue Gesellschaft gemäß § 28 des Gesetzes über die  
Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft

Das Sondervermögen kann zusätzliche Zahlungen an die neue, im Sinne des § 28 des Gesetzes über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft verfasste Gesellschaft für Infrastrukturmaßnahmen leisten, die den Zielsetzungen des Sondervermögens gemäß § 2 Absatz 1 entsprechen und der Verkehrsverlagerung auf die Schiene und damit dem Klimaschutz dienen. § 2 Absatz 3 findet entsprechende Anwendung.“ ‘

Begründung

Seit der Bahnreform existiert keine rechtsförmig fixierte Aufgabennorm, die definiert, was die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Eisenbahnen des Bundes (EdB), namentlich die DB Netz AG und die DB Station & Service AG im Sinne des Gemeinwohls eigentlich leisten sollen und in welcher Qualität.

Im aktuellen Koalitionsvertrag haben sich die Regierungsparteien auf Folgendes verständigt: „Die Infrastruktureinheiten (DB Netz, DB Station und Service) der Deutschen Bahn AG werden innerhalb des Konzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt. Diese steht zu 100 Prozent im Eigentum der Deutschen Bahn als Gesamtkonzern. Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur verbleiben zukünftig in der neuen Infrastruktureinheit. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden markt- und gewinnorientiert im Wettbewerb weitergeführt.“ (Koalitionsvertrag Bund zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP; 2021, Seite 50).

Daher werden zur Umsetzung der Koalitionsvereinbarung mit dem Vorschlag einige Änderungen im „Deutsche Bahn Gründungsgesetz“ (DBGrG) verankert. Da damit Sonderbestimmungen gegenüber dem allgemeinen Aktiengesetz geschaffen werden, wie Verbot der Gewinnausschüttung oder Unzulässigkeit eines Gewinnabführungsvertrages, ist eine gesetzliche Regelung erforderlich.

Unabhängig von dem Umsetzungserfordernis des Koalitionsvertrages in Form einer gesetzlichen Regelung existieren auch in anderen europäischen Ländern entsprechende gesetzliche Regelungen für den Haupteisenbahninfrastrukturbetreiber. In Österreich gibt es das „Bundesgesetz zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen“ (Bundesbahngesetz), auch die Schweiz verfügt über das „Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen“ (SBBG). In Deutschland existiert zwar das „Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft – Deutsche Bahn Gründungsgesetz“ (DBGrG); dessen Regelungen sind jedoch eher formeller und verfahrensmäßiger Natur. Zu den Zielen, dem Zweck der Gesellschaft, ihrer Aufgabe und zu Unternehmensgrundsätzen gibt es keinerlei gesetzliche Vorgaben.

Regelungen zu den Aufgaben der neuen Gesellschaft InfraGo werden hier im DBGrG verortet. Weil das DBGrG den ganzen Bahnkonzern betrifft und nicht nur die InfraGo, werden die Aufgaben im DBGrG für die InfraGo in einem besonderen Abschnitt eingefügt.

Nach den bisherigen Verlautbarungen des Bundes ist eine gesetzliche Regelung nicht vorgesehen, um die geplante InfraGo auf den Weg zu bringen. Vielmehr ist eine Vorgehensweise geplant, die vermeidet, dass die Länder einer Änderung des DBGrG im Bundesrat zustimmen müssten. Eine bloße Fusion der Gesellschaften ohne Änderung der gesetzlichen Rahmenbestimmungen wird aus Sicht des Bundesrates jedoch weder dem Umsetzungserfordernis des Koalitionsvertrages noch den Herausforderungen, vor dem die DB-EIU stehen, gerecht: Der Bund hat die Handlungs- und Finanzierungsverantwortung für die EdB – das heißt insbesondere die DB-EIU – und damit ist die Ausgestaltung der Rahmenbedingungen und der Finanzierung Bundessache (siehe Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz (GG)).

#### Im Einzelnen:

##### Zu Buchstabe a (Zu Artikel 1b – neu –)

Buchstabe a fügt einen Vierten Abschnitt im DBGrG ein, der speziell das Thema InfraGo regelt, und fügt § 28 – neu – DBGrG ein.

Absatz 1 des neuen § 28 beschäftigt sich mit der Gründung der InfraGo und deren Rechtsform. Satz 1 stellt den Zusammenhang mit § 2 des bisherigen Rechts her und formuliert die Entstehung der InfraGo aus den bestehenden Aktiengesellschaften DB Netz AG und DB Station & Service AG. Satz 2 verdeutlicht, dass auch die DB Energie GmbH als bisher drittes, bundesweit agierendes EdB-EIU Bestandteil der InfraGo werden kann.

Absatz 2 beschäftigt sich mit dem Gegenstand des Unternehmens InfraGo und legt dessen Aufgabe fest. Bisher gibt es keine gesetzliche Bestimmung der Aufgabe der bisherigen DB-EIU. Somit bleibt weiter unklar, was die InfraGo eigentlich im Sinne des Gemeinwohls und der Öffentlichkeit leisten soll und in welcher Qualität. Eine solche verpflichtende Aufgabennorm muss daher definiert werden. Auch der Bundesrechnungshof bemängelt seit langem, dass bisher nicht klar ist, welche Aufgabe die DB-EIU eigentlich im Auftrag der Öffentlichkeit zu erfüllen haben und mahnt eine klare Positionierung des Bundes als Eigentümer in dieser Hinsicht an.

In § 3 DBGrG („Gegenstand des Unternehmens“) ist lediglich beschrieben, welche Geschäftsfelder der DB-Konzern insgesamt und die DB-EIU insbesondere (siehe § 3 Absatz 1 Nummer 2, 3 DBGrG) bearbeiten dürfen. Es ist jedoch keine Rechtspflicht ausgesprochen, was die DB-EIU konkret machen müssen und in welcher Art und Weise. Derartige Maßstäbe fehlen.

Deshalb formuliert der Absatz die eigentliche Kernaufgabe und Handlungsweise der InfraGo. Mit der Aufgabenbeschreibung geht auch eine entsprechende Verpflichtung einher, diese Aufgabe im Interesse der Allgemeinheit umzusetzen. Dabei wird die Gewährleistungsverpflichtung des Bundes hinsichtlich der Eisenbahninfrastruktur nach Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes einfachgesetzlich konkretisiert.

Entgegen einem möglichen Argument, dass eine solche gesetzliche Festlegung nicht zulässig sei, weil die DB-Unternehmen als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt werden sollen (vergleiche Artikel 87e Absatz 3 des Grundgesetzes) und eine solche Festlegung deren Autonomie beschränken könnte, ist es dem Gesetzgeber grundsätzlich nicht verwehrt, Festlegungen für den Vollzug und die Aufgabenerledigung zu treffen, zumal diese DB-EIU ein natürliches Monopol verwalten und damit von herausragender infrastruktureller Bedeutung von Wirtschaft und Gesellschaft sind. Ungeachtet dessen ist eine gesetzliche Regelung nicht nur zulässig, sondern auch unabdingbar, da Sonderbestimmungen gegenüber dem Aktiengesetz geschaffen werden.

Die vorgeschlagene Regelung orientiert sich an anderen inländischen und ausländischen Regelungen (siehe oben). Auch im früheren deutschen Bundesbahngesetz (BbG) gab es eine Art „Aufgaben- und Qualitätsnorm“, die sich aufgrund der damals zwingenden Einheit von Netz- und Verkehrsbetrieb jedoch nicht nur auf die Eisenbahninfrastruktur beschränkte, also den eigentlichen Monopolbereich des natürlichen Monopols Fahrweg, wie es hier vorgeschlagen ist. Nur beim natürlichen Monopol ist eine Aufgabennorm unerlässlich, weil es hier keinen wirksamen Wettbewerb gibt.

Die vorstehenden Vorgaben sind auch in die Satzung der neuen Gesellschaft aufzunehmen.

Absatz 3 verpflichtet die neue Gesellschaft InfraGo, das BSWAG einzuhalten und ist an § 5 Absatz 3 InfrGG angelehnt.

Absatz 4 dient der strategischen Steuerung der neuen InfraGo. Vorbild ist Artikel 8 des schweizerischen SBB-Gesetzes. Bisher gibt es solche Regelungen für die DB-EIU nicht. Er verpflichtet den Bund zu einer Eigentümerstrategie. Diese ist alle vier Jahre periodisch aufzustellen und zu überprüfen. Der vorgeschlagene Zeitraum kann aber auch anders gefasst sein, zum Beispiel alle fünf Jahre, wie es bei der gesetzlich festgelegten Bedarfsplanüberprüfung nach § 4 Absatz 1 BSWAG vorgesehen ist.

Der Bund kann nähere Konkretisierungen vornehmen, insbesondere auch Kennzahlen zur Umsetzung der Ziele und Aufgaben festlegen.

Der Vorstand der InfraGo ist verpflichtet, die Ziele und Aufgaben umzusetzen, und sich dazu insbesondere des Geschäftsplanes nach § 9 ERegG zu bedienen.

Absatz 5 befasst sich mit dem finanziellen Unbundling der neuen Gesellschaft, die finanziell vom übrigen DB-Konzern entflochten werden soll. Weiter werden einige Sonderregelungen zum bestehenden § 8d ERegG („Finanzielle Transparenz“) getroffen.

Allerdings bleibt zu prüfen, ob in § 28 DBGrG – neu – weitere Vorschriften zum Thema „Unabhängigkeit“ aufgenommen werden sollten; insoweit wäre genau zu betrachten, ob und gegebenenfalls inwiefern zusätzliche als die hier genannten Modifikationen im Hinblick auf die §§ 8 bis 8d ERegG vorzunehmen wären, um dem Ziel einer Gemeinwohlorientierung noch besser zu entsprechen.

Für Gewinne wird ein Ausschüttungsverbot statuiert. Diese dürfen auch nicht mehr konzernintern an andere Gesellschaften (zum Beispiel an die Holding) oder Dritte abgeführt werden. Insbesondere ist ein Gewinnabführungsvertrag

untersagt. Die Neuregelung entspricht auch der Koalitionsvereinbarung der Ampel-Koalition aus SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP, demgemäß Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur zukünftig in der neuen Infrastruktureinheit verbleiben sollen. Der neue Absatz 5 ordnet ferner eine umfassende Vermögenstrennung an. Alle Aktiven und Passiven sind strikt getrennt von allen anderen Organisationseinheiten des DB-Konzerns zu halten. Damit ist künftig auch ein „Finanz-Pooling“ untersagt. Das Vermögen der neuen Gesellschaft InfraGo wird damit de facto zu einem zweckgebundenen Sondervermögen. Ein umfassendes Darlehensverbot wird festgelegt, das über die Bestimmung des § 8d Absatz 5 ERegG hinausgeht. Denn die dort geregelte Ausnahme ermöglicht durchaus Umgehungen, weshalb diese Lücke im Interesse der Allgemeinheit geschlossen werden sollte. Die Ausnahmegvorschrift des § 8d Absatz 6 Nummer 2 ERegG (Verrechnungspreis „Cost Plus“) soll nicht möglich sein. Damit werden konzerninterne Verträge mit überhöhten Preisen vermieden.

Der Absatz nimmt hinsichtlich § 8d ERegG nur die wohl bedeutsamsten Korrekturen vor; im Einzelnen müsste geprüft werden, welche Sonderregelungen noch zu den Absätzen 1 bis 10 des § 8d ERegG für die InfraGo getroffen werden müssen.

Absatz 6 beschäftigt sich mit dem Aufsichtsrat der neuen Gesellschaft InfraGo. Bisher gibt es dazu nur Bestimmungen in Satzungen der Vorgängergesellschaften (zum Beispiel bestimmen §§ 9 bis 16 der Satzung der DB Netz AG dazu Näheres). Bis auf die gesetzlichen Vorgaben hinsichtlich der Arbeitnehmervertreter und die Anzahl (20 Mitglieder) gibt es keinerlei Bestimmungen über die Zusammensetzung dieses Gremiums. Dies wird im Eisenbahnsektor zu Recht als misslich empfunden. Neben Vertretern von BMDV und BMF (der Bund hält mittelbar 100 Prozent der Anteile an der Gesellschaft), sind daher auch Personen des Eisenbahnmarktes und alle Verkehrsarten (SPFV, SPNV und SGV) ausreichend zu entsenden, insbesondere aus dem Kreis der zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), der Länder und der SPNV-Aufgabenträger. Die Entscheidung über die Berufung soll bei der Hauptversammlung liegen.

Absatz 7 spricht die Verpflichtung zu einem Sektorbeirat aus, der der InfraGo beigegeben werden soll. Bisher bestimmt § 34 AEG lediglich, dass auf Verlangen der Eisenbahnaufsichtsbehörde ein solcher Netzbeirat gebildet werden kann. Eines behördlichen Entscheids des EBA bedarf es daher bei der neuen Gesellschaft InfraGo nicht mehr. Zusätzlich zu den Befugnissen nach § 34 Sätze 2 und 3 AEG (Empfehlungsrecht und Beratungspflicht auf Seiten des Schienenwegebetreibers) soll der Netzbeirat ein Auskunfts- und Stellungnahmerecht bekommen, wobei eine entsprechende Pflicht auf Seiten der neuen Gesellschaft InfraGo korrespondiert. Diese Regelung ist an § 79 Absatz 1 Sätze 2 und 3 ERegG angelehnt, dort hat der Eisenbahninfrastrukturbeirat (EIBR) dieses Recht gegenüber der Bundesnetzagentur. Der EIBR ist hingegen ein politisch-administratives Gremium (Bundesrat, Bundestag, Fachbehörden).

Auch die Regelungen zur Informationspflicht, die die Bundesnetzagentur gegenüber dem EIBR hat, ist aus § 79 Absatz 2 ERegG entnommen. Künftig soll eine solche Informationspflicht auch der neuen Gesellschaft InfraGo gegenüber

dem Netzbeirat obliegen. Damit kann die Kommunikation des Haupteisenbahnbetreibers in Deutschland mit dem Eisenbahnsektor zusätzlich gestärkt werden.

Absatz 8 nimmt Bezug auf den neuen § 2b des Gesetzes zur Errichtung eines Sondervermögens „Klima- und Transformationsfonds“. Zur Stärkung des Verkehrsträgers Schiene ist ein Ausbau des Schienenwegenetzes unabdingbar, insbesondere soweit einzelne Maßnahmen der Umsetzung des Deutschlandtakts dienen. Die Förderung von Investitionen für eine kohlendioxidneutrale Mobilität ist erforderlich, um die Transformation zu einer nachhaltigen und klimaneutralen Volkswirtschaft zu unterstützen. Vor diesem Hintergrund soll das Sondervermögen des Bundes mit der Bezeichnung „Energie- und Klimafonds“ der neuen, im Sinne des § 28 verfassten Gesellschaft Mittel zur Verfügung stellen können. Diese Mittel dürfen nur für Zwecke verwendet werden, die in dem neuen § 2b des Gesetzes zur Errichtung eines Sondervermögens „Klima- und Transformationsfonds“ aufgeführt sind.

#### Zu Buchstabe b (Zu Artikel 1c – neu –)

Das Gesetz zur Errichtung eines Sondervermögens „Klima- und Transformationsfonds“ soll um einen neuen § 2b ergänzt werden. Danach kann das Sondervermögen im Sinne des § 2 Absatz 3 zusätzliche Zahlungen an die neue, im Sinne des neuen § 28 des Gesetzes über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft verfasste Gesellschaft für Infrastrukturmaßnahmen leisten, die den Zielsetzungen des Sondervermögens gemäß § 2 Absatz 1 entsprechen und der Verkehrsverlagerung auf die Schiene und damit dem Klimaschutz dienen.

Voraussetzung für Zahlungen des Sondervermögens ist, dass die neue Infrastrukturgesellschaft entsprechend den Vorgaben des § 28 DBGrG verfasst ist.

### 11. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat teilt die Auffassung der Bundesregierung, dass die Überalterung des bundeseigenen Schienennetzes massive und zügige Investitionen in die Infrastruktur erforderlich macht. Ebenso stimmt der Bundesrat der Feststellung der Bundesregierung zu, dass die bisherigen Rechtsgrundlagen für die Investitionen in die Schienenwege des Bundes ein Investitionshemmnis darstellen.
- b) Der Bundesrat hält es für erforderlich, im Zusammenhang mit der Einführung der gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte innerhalb der Deutschen Bahn AG das Finanzierungssystem grundlegend neu zu ordnen, damit der Bund zukünftig seiner Gewährleistungspflicht beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes vollumfänglich nachkommen kann. Die Vorschläge der Beschleunigungskommission



Schiene sind hier eine gute Grundlage. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, die Länder bei der anstehenden Strukturreform eng einzubeziehen.

- c) Der Bundesrat weist darauf hin, dass die Finanzierungsverantwortung für das Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes nach Artikel 87e Grundgesetz ausschließlich durch den Bund zu gewährleisten ist. Wenn der Bund feststellt, dass die Nutzerfinanzierung des Netzes wegen der begrenzten Tragfähigkeit der Märkte angesichts des Nachholbedarfs nicht ausreichend ist, muss er die Finanzierung sicherstellen und dieses bei der zukünftigen Anwendung der vorgeschlagenen Regelungen zur optionalen Finanzierung entsprechend beachten. Dabei wäre auch dringend zu prüfen, ob nicht der im BSWAG angelegte komplizierte Dualismus der Finanzierung des Neubaus, Ausbaus und Ersatzinvestitionen einerseits (nach § 8 Absatz 1 BSWAG zuständig: Bund) und der Unterhaltung und Instandsetzung andererseits (nach § 8 Absatz 4 BSWAG zuständig: Eisenbahnen des Bundes) besser im Wege einer Entbürokratisierung beseitigt werden sollte, weil die bisherige Verantwortungszuschneidung im Wesentlichen negative Folgen für die Allgemeinheit hat. Bei der Autobahngesellschaft des Bundes gibt es eine solche Unterscheidung der finanziellen Verantwortlichkeiten je nach Tätigkeit nicht, nach § 7 InfrGG wird die Autobahngesellschaft vom Bund mit Mitteln ausgestattet. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, zu prüfen, ob der Trassenpreis auf der Schiene zukünftig ausschließlich nach dem Grenzkostenprinzip festzulegen ist, um einen weiteren Anreiz für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene zu setzen. Eine solche Trassenpreisbildung wäre nach europäischem Recht möglich und wird auch in anderen EU-Mitgliedstaaten angewandt.
- d) Der Bundesrat merkt an, dass sich der Investitionsbedarf nicht nur auf die sogenannten Hochleistungskorridore beschränkt, auf deren Sanierung der Bund ausweislich der Gesetzesbegründung ein besonderes Augenmerk legen möchte. Der Bundesrat ist der Ansicht, dass eine Leistungssteigerung im gesamten Netz durch weitere Neu- und Ausbaumaßnahmen mit einer konsequenten Ausrichtung auf den Deutschlandtakt unter angemessener Berücksichtigung des Güterverkehrs nötig ist. Zudem darf die Umsetzung des Hochleistungskorridor-Ansatzes nicht zulasten von Strecken außerhalb der geplanten Hochleistungskorridore gehen, insbesondere nicht zu Lasten regionaler Netze.

Begründung:

Im Zusammenhang mit der Einführung der gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte gibt es über das aktuelle Gesetzgebungsverfahren hinausgehenden Handlungsbedarf im Eisenbahnsektor. Insbesondere die bisherigen Rechtsgrundlagen zur Finanzierung der bundeseigenen Schieneninfrastruktur sind unter Beteiligung der Länder zu überarbeiten.