

Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

20(15)206-C

Stellungnahme

öffentl. Anhörung am 09.10.2023



Stellungnahme der Deutschen Bahn AG zum Entwurf des Bundesschienenwegeaus- baugesetzes (BSWAG)

Update, 5. Oktober 2023



Stellungnahme der Deutschen Bahn AG zum Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

1. Einleitung

Die Bundesregierung hat am 7. Juni 2023 den Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) vorgelegt. Die Deutsche Bahn AG (DB) begrüßt die Initiative der Bundesregierung, mit diesem Gesetz die Finanzierung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes zu erweitern und zu flexibilisieren. Der im Entwurf dargelegten Problem- und Zielsetzung ist uneingeschränkt zuzustimmen.

Die Neuausrichtung der Finanzierungsarchitektur ist unverzichtbare Voraussetzung für die Realisierung der ambitionierten Ziele des Bundes zur Stärkung des deutschen Eisenbahnsektors. Der Koalitionsausschuss hat am 28. März 2023 bestätigt, dass im Zeitraum zwischen 2024 und 2027 zusätzlich zur bestehenden Finanzplanung 45 Mrd. EUR an Mitteln aus dem Bundeshaushalt erforderlich sind, der Großteil davon im Bereich der Eisenbahninfrastruktur. In den letzten Jahren standen die Regularien des BSWAG einer schnellen und zielgerechten Verwendung von Mitteln für Schienenprojekte häufig im Wege. Verfügbare Mittel konnten teilweise nicht rechtzeitig abgerufen werden, während andere Projekte wegen fehlender Voraussetzungen in Verzug gerieten. Der vorgesehene Anstieg des Maßnahmen- und Budgetumfangs macht eine Flexibilisierung der Finanzierungsregularien unumgänglich. Die Änderung des BSWAG ist ein wichtiger Teil davon. Sie setzt ferner mehrere Vorschläge der Beschleunigungskommission Schiene (BKS) um.

Aus Sicht der DB ist der vorliegende Gesetzentwurf mit wenigen Ausnahmen geeignet, um diese Flexibilisierung einzuführen und zugleich die Kontrolle des Bundes über die zweckgemäße, sparsame und wirtschaftliche Verwendung öffentlicher Gelder zu wahren.

Die nachfolgenden Anmerkungen hat die DB dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) im Wesentlichen bereits am 3. Mai 2023 im Rahmen der Verbändeanhörung zukommen lassen.

2. Zusammenfassung

Die DB begrüßt die vorgesehene Änderung des BSWAG. Der vorgelegte Entwurf greift viele Vorschläge auf, die Branche und DB eingebracht haben, so im Rahmen der BKS. Auch Aspekte aus den jüngsten Beschlüssen der Verkehrsministerkonferenz der Länder finden sich in dem Entwurf wieder.

Die Änderung des BSWAG ist aus Sicht der DB insbesondere in Bezug auf zwei Aspekte essenziell. Zum einen steht die Beschränkung der öffentlichen Finanzierung auf Investitionen einer effizienten und nachhaltigen Bewirtschaftung der Schienenwege zunehmend im Wege. Auf die Fehlanreize, die davon im Zusammenhang mit dem kostenoptimalen Verhältnis aus **Instandhaltungsaufwand** und Erneuerung von Anlagen ausgehen können, hat auch die BKS hingewiesen. Verstärkt wird die Notwendigkeit einer Anpassung der Fördermodalitäten durch die zunehmende **Digitalisierung der Eisenbahninfrastruktur**. Bei den in der digitalen Stellwerks-, Leit- und Sicherungstechnik eingesetzten IT-Komponenten vermischen sich Aufwands- und Investitionstatbestände in einer Weise, die mit der klassischen Definition ortsfester Eisenbahnanlagen nicht mehr adäquat abgedeckt werden kann.

Besonders wichtig für die **Umsetzung des Deutschlandtaktes** und die Erreichung des Ziels einer **Verdoppelung der Fahrgastzahlen** sind ausreichend dimensionierte und attraktiv gestaltete **Bahnhöfe einschließlich ihrer Empfangsgebäude**. Zwar umfasst der Schienenwegbegriff auch heute schon die „für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen“, jedoch werden diese in der Praxis unterschiedlich – und aus Sicht der DB oft zu eng – ausgelegt. Dies betrifft

insbesondere die Bahnhöfe, deren Empfangsgebäude im bundesweiten Durchschnitt **heute deutlich unterfinanziert** sind.

Mit dem vorliegenden Entwurf adressiert der Bund den ersten der vorgenannten Aspekte. **Zu begrüßen** ist insbesondere die in **§ 8 Abs. 4** und **§ 11a Abs. 2** aufgenommene Erweiterung dahin gehend, dass der **Bund sich an der Finanzierung von Instandhaltungsaufwand beteiligen** kann. Auch die weiteren in § 11a vorgenommenen Präzisierungen decken viele der von der BKS und der DB adressierten Aspekte ab. Dazu zählen die Bundesfinanzierung von einmaligem Aufwand, Digitalisierungsaspekten sowie Folgekosten bundesveranlasster Maßnahmen.

Zutreffend wird im Besonderen Teil des Entwurfs auf die Wechselwirkungen zwischen den neuen Finanzierungsmöglichkeiten des § 11a und solchen aus Nutzerentgelten (Trassen-, Stations- und Anlagenentgelte) oder weiteren Förderquellen hingewiesen. Eine wechselseitig aufeinander abgestimmte, widerspruchsfreie Anwendung der Förderregularien des BSWAG einerseits und der Entgeltregulierungsvorschriften des ERegG andererseits ist vor diesem Hintergrund wichtig. Dabei ist hinsichtlich gleicher Kostenpositionen nicht nur deren Doppelfinanzierung aus Nutzungsentgelten und Bundesmitteln auszuschließen, sondern umgekehrt auch ihre garantierte Finanzierung aus genau einer dieser Finanzierungsquellen zu gewährleisten. Der letztgenannte Punkt sollte in der Begründung ebenfalls Erwähnung finden.

Mit Blick auf die Ziele noch nicht ausreichend ist der Gesetzentwurf hingegen im zweiten Aspekt, der gesetzlichen **Definition der zum Schienenweg gehörenden Anlagen**. Eine Erweiterung des § 8 Abs. 5 BSWAG oder zumindest eine klarstellende Präzisierung in der Gesetzesbegründung ist aus Sicht der DB dringend aufzunehmen. Bleibt es dabei, sieht die DB ein hohes Risiko, dass **der Aufbau von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen** für den Schienenpersonen- und den Schienengüterverkehr mangels ausreichender Finanzierung mit dem Wachstum des Schienennetzes **nicht Schritt halten** und damit die **Verkehrsverlagerungsziele** der Bundesregierung insgesamt **gefährden** kann.

Dramatisch wären die Folgen im Bereich der **Bahnhöfe**. Bereits heute sind zahlreiche Bahnhöfe an der Kapazitätsgrenze und weisen einen massiven Modernisierungsrückstau auf. Politisch angestrebte Steigerungen der Reisendenzahlen drohen ohne Erweiterungen an Kapazitätsengpässen zu scheitern. Die Gewinnung neuer Reisender für das System Schiene scheitert heute oft am unzureichenden Komfort und Zustand, den die Bahnhöfe bieten. Für die Umsetzung des Deutschlandtaktes müssen die Kapazität und die Aufenthaltsqualität an den Bahnhöfen gesteigert werden. Dies gilt für die Bereiche der Verkehrsstationen und Empfangsgebäude gleichermaßen. Hier besteht eine Finanzierungslücke, die seit Jahren immer weiter auseinanderklafft. Mit den heutigen Fördermöglichkeiten und den heutigen Einnahmen lassen sich die Empfangsgebäude nicht nachhaltig angemessen finanzieren. Selbst nach dem Abbau des Investitionsstaus würde der finanzielle Spielraum fehlen, die Empfangsgebäude so für die Reisenden weiterzuentwickeln, wie es die Erreichung der klima- und verkehrspolitischen Ziele erfordern würde. § 8 Abs. 5 BSWAG sollte deshalb erweitert werden und die **explizite Nennung von Empfangsgebäuden** als Teil der Schienenwege im Sinne des BSWAG enthalten.

Zu begrüßen ist die Öffnung des BSWAG hinsichtlich der optionalen **Förderung von IT-Leistungen**. Dies gilt auch für die Aufhebung der bisherigen Beschränkung auf „*ortsfeste*“ Betriebsleitsysteme. Dass letzteres jedoch allein in der in der Begründung vorgenommen wird, könnte in der Praxis zu Unklarheiten führen. Aus Sicht der DB ist eine entsprechende Streichung im Gesetzestext wünschenswert.

Aus Sicht der DB zu ergänzen ist schließlich eine Regelung, die es dem Bund erlaubt, die Durchführung von **Schienenersatzverkehren (SEV)** im Zusammenhang mit den **Hochleistungskorridoren** mitzufinanzieren. Eine Förderung von SEV ist in solchen Fällen im Sinne der Ziele des Gesetzentwurfs, da damit einer dauerhaften und irreversiblen Abwanderung der Nachfrage von der Schiene auf andere Verkehrsträger vorgebeugt werden kann. Die Finanzierung eines leistungsfähigen SEV durch den Bund erachtet die DB AG als notwendig, um die **Akzeptanz der Hochleistungskorridorstrategie** zu gewährleisten. Das BSWAG sieht eine Finanzierung der Mehrkosten für SEV im Zusammenhang mit Hochleistungskorridoren im jetzigen Entwurf nicht ausdrücklich vor. Es handelt sich in diesem Falle um einen einmaligen Aufwand, der im Sinne

des §11a Abs. 1 mit dem verfolgten Zweck der Finanzierung im Zusammenhang steht. Ähnlich wie Sicherheits- und Logistikleistungen sind auch die spezifischen Mehrkosten im SEV unmittelbare Voraussetzung für die Realisierung der Hochleistungskorridore. Die DB schlägt daher vor, den Mehraufwand aus dem SEV im Zusammenhang mit Hochleistungskorridoren **als Beispiel unter § 11a Abs. 1** in der Gesetzesbegründung **aufzunehmen**.

Schließlich trägt die angestrebte Änderung des BSWAG zu einem Abbau von Bürokratie bei, der aus Sicht der DB im Abschnitt zum **Erfüllungsaufwand nicht hinreichend gewürdigt** wird. Die Weiterentwicklung des BSWAG bringt – in Verbindung mit der Umsetzung weiterer Empfehlungen der BKS – eine erhebliche **Vereinfachung des Finanzierungsregimes mit sich**. Die aktuelle Struktur der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur ist komplex, erschwert eine verlässliche Planung des Kapazitätsaufbaus und erzeugt Fehlanreize. Dem soll entgegengewirkt und Abläufe wie z.B. die **Antrags- und Verwendungsprüfung deutlich vereinfacht** werden. Die Änderung des BSWAG kann dabei mit einer deutlichen Reduktion von Finanzierungskennzahlen und -regeln sowie weiteren administrative Vereinfachungen einhergehen. Die BKS geht darauf in ihrem Abschlussbericht ein. Daher entstehen nach Ansicht der DB **keine zusätzlichen Aufwände bei der Verwendungsprüfung**, wie sie im Abschnitt 4 des Entwurfs beschrieben werden. Im Gegenteil wird es in der Gesamtschau eine deutliche Beschleunigung und **Verringerung von Verwaltungsaufwand** bei BMDV, EBA und DB geben. Dieser Aspekt kann in Abschnitt 4 des Entwurfs gewürdigt werden. Der Erfüllungsaufwand wird dort ansonsten überhöht dargestellt.

3. Anmerkungen und Änderungsvorschläge im Einzelnen

Zu § 8 Abs. 5

Es wird vorgeschlagen, § 8 Abs. 5 nach „*der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen*“ wie folgt zu ergänzen:

„sowie damit im Zusammenhang stehenden Anlagen, darunter insbesondere Empfangsgebäude der Bahnhöfe“

Die Ergänzung soll sicherstellen, dass die Möglichkeit zur Finanzierung von Anlagen (darunter Empfangsgebäude und Serviceeinrichtungen), deren Errichtung und Erhalt den Förderzielen im Sinne dieses Gesetzes dient, nicht an einer zu engen Definition der Schienenwege scheitert.

Empfangsgebäude tragen wesentlich zur Attraktivität des Schienenverkehrs und damit zur Erreichung der klima- und verkehrspolitischen Ziele bei. Es ist deshalb sachgerecht, sie förderrechtlich als Bestandteil der Eisenbahninfrastruktur zu definieren. Mit der Ergänzung wird klargestellt, dass z.B. Dächer und Fassaden als Teile der baulichen Hülle sowie Brandschutz und technische Gebäudegrundausrüstung als notwendige Teile der Gebäude im Grundsatz förderfähig sind. Gleiches gilt für die Themen Kundeninformation und Digitalisierung. Ähnlich wie Sicherheits- und Logistikleistungen sind auch die spezifischen Mehrkosten im SEV unmittelbare Voraussetzung für die Realisierung der Hochleistungskorridore. Die heutige Begrenzung des Anlagenbegriffs auf das absolute, betriebsnotwendige Minimum wird den vorgenannten Zielen nicht gerecht. Eine Ausweitung auf die bauliche Hülle der Empfangsgebäude beseitigt dieses Defizit. Unstrittig ist dabei, dass Einrichtungen innerhalb der Bahnhofsgebäude zum Verkauf von Produkten und Dienstleistungen oder sonstigen Angeboten im Wettbewerb nicht aus Bundesmitteln förderfähig sind. Die vorgeschlagene Ergänzung stellt dies nicht in Frage.

Der Aus- und Neubau von infrastrukturell notwendigen Serviceeinrichtungen für alle Verkehrsarten, insbesondere für die Abstellung und Bereitstellung (z.B. Abstellgleise, Rangieranlagen etc.), sowie Ladestellen und Logistikstellen ist ebenfalls wesentlicher Bestandteil der Kapazitätserweiterung der Infrastruktur. Sie stehen mit dem Betrieb der Schienenwege im Zusammenhang. Die Erweiterung stellt mit Blick auf die bisherige Förderpraxis klar, dass sie umfassend förderfähig sind.

Zu § 11a Abs. 1

Die DB begrüßt die klarstellende Formulierung zur Förderung von einmaligem Aufwand, um bestehenden Abgrenzungsschwierigkeiten zu begegnen und heute nicht finanzierte Sachverhalte finanzierungsfähig zu gestalten. Für die Erreichung der politischen Ziele kann der Maßstab zur Finanzierung eines Projektes nicht deren bilanzielle Wirkung sein. Wie Investitionen sind auch einmalige Aufwandssachverhalte fester Bestandteil von Projekten. Im aktuellen Finanzierungsregime beeinträchtigen sie die Wirtschaftlichkeit von Projekten und können deren Umsetzbarkeit gefährden. Die beabsichtigte Förderfähigkeit von Aufwand im hinreichenden Zusammenhang mit einem Projekt ist deshalb zu begrüßen und beinhaltet u.a. den in der Begründung genannten ersatzlosen Rückbau (z.B. im Rahmen von ETCS), Entsorgungskosten, Stillstandskosten, Unterhaltungskosten vor der Gesamt-Inbetriebnahme, passive Lärmsanierung sowie Mehrkosten für SEV im Zusammenhang mit Hochleistungskorridoren. Insbesondere das letztgenannte Beispiel sollte aus Sicht der DB in der Gesetzesbegründung ausdrücklich Erwähnung finden.

Um den gewünschten Effekt zu erzielen, muss sich die Aufwandsfinanzierung auf alle Förderungen auf Grundlage des BSWAG beziehen. Aus Klarstellungsgründen schlagen wir daher folgende Streichung in der Gesetzesbegründung vor:

„Die Vorschrift gilt für alle Vereinbarungen, die auf Grundlage dieses Gesetzes ~~nach § 9~~ geschlossen werden.“

Zu § 11a Abs. 2

Mit der Finanzierungsmöglichkeit von Instandhaltungsaufwand greift der Bund eine Forderung der DB und der BKS auf, die uneingeschränkt zu begrüßen ist. Auf die Wechselwirkungen zwischen der Finanzierung aus Nutzungsentgelten einerseits und aus Fördermitteln andererseits wird dabei zutreffend hingewiesen. Neben passenden Regelungen in künftigen Finanzierungsvereinbarungen ist eine vorausschauende und aufeinander abgestimmte Anwendung der Förderregularien auf der einen, und der Entgeltregulierung nach ERegG auf der anderen Seite durch die zuständigen Behörden wesentlich, um hier Inkonsistenzen auszuschließen. Dies betrifft den Ausschluss sowohl einer Über-, als auch einer Unterfinanzierung. Besonders während der ersten Phase des Übergangs in das neue Finanzierungsregime zählt die DB darauf, dass Bund und BMDV im Besonderen den zuständigen Behörden bei Bedarf zielführende Hinweise und Präzisierungen zur praktischen Anwendung der Regularien an die Hand geben.

Zu § 11a Abs. 3

Abgeleitet aus der vom Bund angestrebten Umsetzung verkehrs- und klimapolitischer Ziele ist die Zielerreichung eines Projektes der Maßstab zu dessen Finanzierung. Dementsprechend sollten alle Maßnahmen, die aufgrund gesetzlicher Bestimmungen im Zusammenhang mit dem Bau oder der Änderung einer Bahnbetriebsanlage zu errichten sind, förderfähig sein, auch wenn sie selbst keine Bahnbetriebsanlage sind (z.B. Photovoltaikanlagen). Das umfasst nicht nur bau- oder eisenbahnrechtliche, sondern alle gesetzlichen Anforderungen, z.B. auch naturschutz-, denkmalschutz- und lärmschutzrechtliche Vorgaben, das Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) und die einschlägigen Landesgesetze zum Klimaschutz. Die DB schlägt daher folgende allgemeinere Formulierung für § 11a Abs. 3 vor:

„Der Bund kann sich an den Kosten für bauliche Maßnahmen ~~und Anlagen~~ beteiligen, die aufgrund ~~bau- oder eisenbahn~~rechtlicher Anforderungen an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes notwendig sind.“

Zu § 11a Abs. 4

Wie eingangs dargelegt, sieht die DB die Aufnahme einer Förderung von IT-/Entwicklungsleistungen im Bereich der Digitalisierung aufgrund des zukünftigen Stellenwerts als unbedingt erforderlich an. Der vorgeschlagene § 11a Abs. 4 greift dieses Anliegen auf und ist deshalb zu

begrüßen. Da § 11a grundsätzlich nur die „optionale Finanzierung durch den Bund“ adressiert, wäre der Aspekt der Digitalisierung aus Sicht der DB noch besser im § 8 verortet. Dementsprechend schlägt die DB folgende Anpassung des § 8 Abs. 6 vor:

„Die Absätze 1 bis 4 gelten entsprechend für ~~ortsfeste~~ Betriebsleitsysteme, die die Kapazität der Schienenwege steigern und andere aufwendigere Investitionen in diese ersetzen oder vermeiden, sowie für die Digitalisierung der Schienenwege. Eine anderweitige Finanzierung solcher Betriebsleitsystemen, die nicht ortsfest sind und nicht den Schienenwegen zuzuordnen sind, wird nicht ausgeschlossen. 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 ohne Produktbezug beinhalten.“

Die Begründungen sollten entsprechend angepasst werden. Ausgenommen ist die vorgeschlagene Streichung des Begriffs „ortsfest“, die bereits in der Begründung des vorliegenden Gesetzentwurfs korrekt wiedergegeben wird. Die Streichung ist insofern folgerichtig.

Zu § 11a Abs. 5

Die DB begrüßt die in § 11 Abs. 5 vorgeschlagene Möglichkeit einer Beteiligung des Bundes an den Folgekosten von Anlagen und Maßnahmen, deren Errichtung bzw. Umsetzung er selbst veranlasst hat.

Die in der Begründung zu § 11a Abs. 5 vorgenommene Präzisierung des Begriffs der Verkehrsstation ist aus Sicht der DB akzeptabel, wenn die oben vorgeschlagene Anpassung des § 8 Abs. 5 hinsichtlich der Finanzierung von Empfangsgebäuden übernommen wird. Andernfalls sollte die folgende Passage aus der Begründung gestrichen werden:

„Zu den Verkehrsstationen gehören Anlagen in Personenbahnhöfen und Haltepunkten, soweit sie den Zugang zum Schienenpersonenverkehr im Netz der Eisenbahnen des Bundes ermöglichen. Dies umfasst auch Warteeinrichtungen in Empfangsgebäuden, die dem Zugang zum Personenverkehr dienen. Nicht finanzierungsfähig sind die Einrichtungen zum Verkauf von Produkten und Dienstleistungen oder sonstigen Angeboten im Wettbewerb.“

Zu § 11a Abs. 6

Die DB begrüßt die im BSWAG aufgenommene Klarstellung, dass Ersatzinvestitionen bei Verkehrsstationen auch finanziert werden, wenn diese auf die zukünftigen verkehrlichen Bedarfe ertüchtigt werden.

Dies gilt nicht nur für Verkehrsstationen bzw. Empfangsgebäude, sondern für alle Ersatzinvestitionen in die Eisenbahninfrastruktur des Bundes. Es ist vor dem Hintergrund der verkehrspolitischen Zielstellung und einer Verlagerung von Verkehrsströmen auf die Schiene auch zwingend notwendig. So ist es im Anwendungsbereich der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung bereits Praxis, dass nicht nur alte Anlagen ersetzt, sondern auch entsprechend dem verkehrlichen Bedarf modernisiert oder in ihren Nutzungsparametern verbessert werden. Die DB sieht diesen Paragraphen daher als Klarstellung an, um der besonderen Situation bei den Verkehrsstationen (erwartetes Reisendenwachstum) Rechnung zu tragen. Zur Vermeidung von Missverständnissen wird vorgeschlagen, den Paragraphen auf die Ersatzinvestitionen im Allgemeinen zu erweitern:

„Werden Ersatzinvestitionen ~~bei Verkehrsstationen~~ vorgenommen, kann der Bund diese auch dann finanzieren, wenn durch die Ersatzinvestitionen ~~die Verkehrsstationen~~ die Schienenwege für den zukünftigen verkehrlichen Bedarf ertüchtigt werden. Dies gilt im Besonderen auch für Verkehrsstationen. [...]“

Die in der Begründung zu § 11a Abs. 6 vorgenommene Präzisierung des Begriffs der Verkehrsstation ist aus Sicht der DB akzeptabel, wenn die oben vorgeschlagene Anpassung des § 8 Abs. 5 hinsichtlich der Finanzierung von Empfangsgebäuden übernommen wird. Andernfalls sollte die folgende Passage aus der Begründung gestrichen werden:

„Zu den Verkehrsstationen gehören Anlagen in Personenbahnhöfen und Haltepunkten, soweit sie den Zugang zum Schienenpersonenverkehr im Netz der Eisenbahnen des Bundes ermöglichen. Dies umfasst auch Warteeinrichtungen in Empfangsgebäuden, die dem Zugang zum Personenverkehr dienen. Nicht finanzierungsfähig sind die Einrichtungen zum Verkauf von Produkten und Dienstleistungen oder sonstigen Angeboten im Wettbewerb.“

Zu § 11b Abs. 1

Da der § 9 unmittelbar nur für die in den Bedarfsplan aufgenommenen Baumaßnahmen gilt, schlägt die DB in der Gesetzesbegründung folgende Klarstellung zum Verweis in § 11b Abs. 1 auf § 9 vor:

„Jede Finanzierung nach § 11a bedarf einer Vereinbarung ~~nach~~ im Sinne von § 9 (z.B. Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung), [...]“

Zu § 11b Abs. 4

Hier gilt das bereits zu § 11a Abs. 2 gesagte. Ebenso wichtig wie die zutreffend dargestellte Verhinderung einer Doppelkompensation ist aus Sicht der DB auch die Verhinderung einer Unterfinanzierung. Dies betrifft z.B. den in der Gesetzesbegründung beschriebenen Fall einer beabsichtigten Senkung der Nutzerentgelte, wenn Kosten, die derzeit noch von den Nutzern getragen werden, künftig vom Bund finanziert werden sollen. Hier gilt es, geeignete Mechanismen zu finden, die sicherstellen, dass die BNetzA solche Senkungen erst und nur dann anordnet, wenn die ausgleichende Bundesfinanzierung garantiert ist. Gleiches gilt umgekehrt für den (nicht wünschenswerten, aber theoretisch denkbaren) Fall, dass eine künftig entfallende Bundesfinanzierung durch eine dann erforderliche Finanzierung aus Nutzungsentgelten zu kompensieren ist.

Die Doppelkompensation dagegen wird durch die bestehende Regulierungspraxis bereits heute für die öffentliche Förderung sowohl von Investitions-, als auch von Aufwandstatbeständen wirksam ausgeschlossen. Dies gewährleistet im Falle der Anreizregulierung der Trassenentgelte unter anderem § 27 Abs. 2 ERegG, den die BNetzA auch für die sonstigen Nutzungsentgelte analog anwendet.

Der § 11b Abs. 4 Satz 2 ff. stellt nach dem Verständnis der DB sämtliche Sachverhalte, die optional über § 11a zukünftig gefördert werden können, unter den Vorbehalt, dass dafür keine anderweitigen Fördermittel außerhalb des BSWAG in Anspruch genommen werden können. Eine derartige Regelung wäre aus DB-Sicht aufgrund ihrer Komplexität und unzureichenden Definition (u.a. Konkretisierung Fördergeber, Art und Häufigkeit der Nachweise) nicht praktikabel und sollte daher gestrichen werden. Insbesondere wäre unklar, mit welchen Rechtsfolgen zu rechnen ist, wenn der geforderte Nachweis aus Sicht des Bundes nicht vollständig erbracht wird. Darüber hinaus könnten sich Unklarheiten im Prozess sowie Verzögerungen bei den Vorhaben und deren Finanzierung ergeben.