

# **Gesetz zur Förderung der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen für den Schienengüterfernverkehr (Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz - SGFFG)**

SGFFG

Ausfertigungsdatum: 07.08.2013

Vollzitat:

"Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3115), das durch Artikel 5 des Gesetzes vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1730) geändert worden ist"

**Stand:** Geändert durch Art. 5 G v. 9.6.2021 I 1730

## **Fußnote**

(+++ Textnachweis ab: 13.8.2013 +++)

Das G wurde als Artikel 1 des G v. 7.8.2013 I 3115 vom Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates beschlossen. Es ist gem. Art. 3 dieses G am 13.8.2013 in Kraft getreten.

## **§ 1 Anwendungsbereich**

- (1) Der Bund fördert Investitionen in die Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen (Ersatz, Aus- und Neubau), die dem Schienengüterfernverkehr dienen. Dies schließt nicht aus, dass diese Schienenwege auch von anderen Schienenverkehren genutzt werden.
- (2) Eine Förderung setzt voraus, dass diskriminierungsfreier Zugang zu den Schienenwegen gemäß den Vorschriften des Eisenbahnregulierungsgesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 29. Juni 2020 (BGBl. I S. 1531) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, gewährt wird.
- (3) Für den Begriff der Schienenwege gilt § 8 Absatz 5 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3221) geändert worden ist.
- (4) Schienengüterfernverkehr sind Schienengütertransporte, die über eine Mindestdistanz von 50 Kilometern durchgeführt werden.
- (5) Förderfähig sind Ersatzinvestitionen in Schienenwege,
1. die von Güterzügen grundsätzlich mit einer zugelassenen Streckengeschwindigkeit von mindestens 30 Kilometern pro Stunde befahren werden können,
  2. die durchgängig eine zulässige Radsatzlast von mindestens 20 Tonnen und ein Fahrzeuggewicht je Längeneinheit von mindestens 6,4 Tonnen pro Meter aufnehmen können,
  3. die eine nicht bundeseigene Eisenbahn betreibt und an denen sie auch zur Durchführung von Ersatzmaßnahmen berechtigt ist,
  4. auf denen in dem letzten Jahr vor Antragstellung Schienengüterfernverkehr stattgefunden hat. Satz 1 Nummer 4 ist nicht erfüllt, sofern erkennbar ist, dass künftig kein Schienengüterfernverkehr auf diesen Schienenwegen stattfinden wird.

Unter den Voraussetzungen des Satzes 1 Nummer 2 bis 4 werden auch Ersatzinvestitionen in Schienenwege in Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe c und d des Eisenbahnregulierungsgesetzes und in Schienenwege in See- und Binnenhäfen gefördert. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht, wenn die Schienenwege für die Nutzung durch andere Arten von Verkehrsleistungen als Schienengüterfernverkehr ausgewiesen sind.

- (6) Förderfähig sind Investitionen in Schienenwege hinsichtlich eines Aus- und Neubaus, wenn
1. die Investitionen die Durchführung von Verkehren des Schienengüterfernverkehrs verbessern oder ermöglichen,
  2. die Schienenwege nach Durchführung der Investitionen mit einer Streckengeschwindigkeit von in der Regel mindestens 50 Kilometern pro Stunde befahren werden können,
  3. die Schienenwege nach Durchführung der Investitionen durchgängig eine zulässige Radsatzlast von mindestens 22,5 Tonnen und ein Fahrzeuggewicht je Längeneinheit von mindestens 8 Tonnen pro Meter aufnehmen können,
  4. eine nicht bundeseigene Eisenbahn zur Durchführung der Investitionen berechtigt ist und die Schienenwege betreibt oder betreiben wird,
  5. für die Investitionen zum Zeitpunkt der schriftlichen Antragstellung alle erforderlichen planungsrechtlichen oder baurechtlichen Genehmigungsverfahren bereits abgeschlossen sind,
  6. der Kapitalwert der Investitionen nach der Kapitalwertmethode ohne Förderung negativ ist und mit Förderung mindestens null beträgt, und
  7. aus den auf diesen Schienenwegen auf Grund der Investitionen zu erwartenden Mehrverkehren des Schienengüterfernverkehrs ein volkswirtschaftlicher Nutzen im Verhältnis zu den Fördermitteln des Bundes von nicht kleiner als eins resultiert.

Unter den Voraussetzungen des Satzes 1 Nummer 1 und 3 bis 7 werden auch Aus- und Neubauinvestitionen in Schienenwege in Serviceeinrichtungen nach Anlage 2 Nummer 2 Buchstabe c und d des Eisenbahnregulierungsgesetzes gefördert.

(7) Auf die Förderung von Investitionen von Schienenwegen, die ausschließlich der wirtschaftlichen Tätigkeit eines Hafens zugutekommen und von jeder Art von Schienenwegen, die für den Zugang der Nutzer zu einem Hafen erforderlich sind, findet die Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1), in der jeweils gültigen Fassung Anwendung. Die Förderung erfolgt bis zum Wegfall der Freistellungsvoraussetzung der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 oder eines Rechtsaktes, der an die Stelle der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 tritt.

## **§ 2 Investitionen**

(1) Der Bund finanziert auf schriftlichen Antrag im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel einen Anteil von 50 Prozent der nach § 1 Absatz 5 bis 7 förderfähigen Investitionen Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen, sofern die Gesamtfinanzierung sichergestellt ist. Es werden jedoch nicht mehr als 50 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionen finanziert, die sich aus der mit dem Antrag vorzulegenden aufgegliederten Berechnung ergeben. 50 Prozent der Planungskosten sind zuwendungsfähig, wenn die gesamten Planungskosten 13 Prozent der Baukosten nicht übersteigen.

(2) Bei der Förderung von Schienenwegen gemäß § 1 Absatz 7 findet Artikel 56b Absatz 9 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 (Seehäfen) beziehungsweise Artikel 56c Absatz 8 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 (Binnenhäfen) Anwendung. Eine Verknüpfung mit anderen Zuwendungen der öffentlichen Hand ist möglich. Die Gesamtförderung darf dabei insgesamt maximal 80 Prozent der Investitionen betragen. Die Zuwendungshöchstgrenze beträgt für Seehäfen 5 Millionen Euro und für Binnenhäfen 2 Millionen Euro.

(3) Die Finanzierung erfolgt mit nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen als Anteilfinanzierung im Wege der Projektförderung; die §§ 48 bis 49a des Verwaltungsverfahrensgesetzes bleiben unberührt. Das Eisenbahn-Bundesamt (Bewilligungsbehörde) kann verlangen, dass zur Sicherung eines aus § 49a Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes folgenden Erstattungsanspruchs eine selbstschuldnerische Bankbürgschaft oder eine vergleichbare Sicherheit gestellt wird.

(4) Die öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen weisen dem Bund die sichergestellte Gesamtfinanzierung durch geeignete nachprüfbare Unterlagen nach.

(5) Die öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen tragen die Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung ihrer Schienenwege. Nach diesem Gesetz geförderte Schienenwege sind während der technisch möglichen und üblichen Nutzungszeit betriebsbereit vorzuhalten. Für die Betriebsbereitschaft der Schienenwege gilt § 1 Absatz

5 Satz 1 Nummer 1 bis 3, Satz 4 entsprechend. Die technisch mögliche und übliche Nutzungszeit wird in dem Zuwendungsbescheid nach § 3 Absatz 1 festgelegt.

(6) Die Absätze 1 bis 5 gelten entsprechend für ortsfeste Betriebsleitsysteme, die Ersatzinvestitionen in die Schienenwege ersetzen oder vermeiden sowie für die erstmalige Einrichtung solcher Systeme.

(7) Die verfügbaren Haushaltsmittel für Investitionen in Schienenwege der nicht bundeseigenen Eisenbahnen sollen grundsätzlich zu mindestens 60 Prozent für Förderungen von Ersatzinvestitionen in Schienenwege nach § 1 Absatz 5 eingesetzt werden.

(8) Förderfähig sind Investitionen ab einem Volumen von 30 000 Euro für die gesamte Maßnahme (Bagatellgrenze).

### **§ 3 Finanzierung**

(1) Zur Finanzierung einer förderungsfähigen Investition erlässt die Bewilligungsbehörde schriftliche Zuwendungsbescheide nach Maßgabe dieses Gesetzes sowie nach § 44 Absatz 1 der Bundeshaushaltsordnung.

(2) Investitionen können aus den im laufenden Haushaltsjahr verfügbaren Haushaltsmitteln nur auf Grund von Anträgen finanziert werden, die jeweils bis zum 31. Oktober des dem Bewilligungsjahr vorausgegangenen Jahres bei der Bewilligungsbehörde eingegangen sind.

(3) Überschreiten die bis zum Ablauf der Frist gemäß Absatz 2 beantragten bewilligungsfähigen Investitionsmittel die für Förderungen nach diesem Gesetz zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für die Förderung von Ersatzinvestitionen, so werden bis zur Erschöpfung der Fördermittel diejenigen förderfähigen Ersatzmaßnahmen bezuschusst, bei denen das Verhältnis vom Barwert der beabsichtigten Investition zur Länge des geförderten Schienenwegs möglichst günstig ist; bei ortsfesten Betriebsleitsystemen nach § 2 Absatz 6 tritt an die Stelle der Länge des geförderten Schienenwegs die Länge des Stell- oder Verantwortungsbereichs. Errechnet sich bei verschiedenen Maßnahmen derselbe Quotient, so entscheidet der Zeitpunkt des Eingangs des Antrags.

(4) Überschreiten die bis zum Ablauf der Frist gemäß Absatz 2 beantragten bewilligungsfähigen Fördermittel die für Förderungen nach diesem Gesetz zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für die Förderung von Ausbau- und Neubaumaßnahmen, so werden bis zur Erschöpfung der Fördermittel diejenigen Ausbau- und Neubaumaßnahmen bezuschusst, deren volkswirtschaftlicher Nutzen im Verhältnis zu den Fördermitteln am höchsten ist.

(5) Eine Förderung auf Grundlage des § 1 Absatz 7 ist ausgeschlossen, wenn der Antragsteller einer Rückforderungsanordnung auf Grund eines früheren Beschlusses der Europäischen Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist.

(6) Eine Förderung auf Grundlage des § 1 Absatz 7 ist ausgeschlossen für Antragsteller, die als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne des Artikels 1 Absatz 4 Buchstabe c in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 18 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 anzusehen sind.

### **§ 4 Erstattung von Investitionsmitteln des Bundes**

(1) Soweit die öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen vom Bund anteilig finanzierte Anlagen im Sinne des § 2 Absatz 1 und 6 stilllegen, zweckentfremden, nicht betriebsbereit vorhalten oder auf andere Eisenbahninfrastrukturbetreiber übertragen, sind die gewährten Bundesmittel vom Empfänger, anteilig im Verhältnis von tatsächlicher Nutzungszeit zu technisch möglicher und üblicher Nutzungszeit, an den Bund zu erstatten.

(2) Die Erstattungspflicht nach Absatz 1 Satz 1 entfällt im Fall der Übertragung der Schienenwege auf einen anderen Infrastrukturbetreiber, wenn

1. der übernehmende Infrastrukturbetreiber den Betrieb, den Bau und die Unterhaltung der Schienenwege übernimmt und
2. er 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 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes betrieben werden. Unterschreitet der übernehmende Infrastrukturbetreiber diese Nutzungszeit, ist er dem Bund anteilig zur Erstattung der nach Absatz 1 fälligen Erstattungen verpflichtet.

(3) Soweit der übernehmende Infrastrukturbetreiber für die Übernahme der Infrastruktur ein Entgelt an die nicht bundeseigenen Eisenbahnen zu entrichten hat, steht dieses Entgelt bis zur Höhe der nach Absatz 1 bei Stilllegung, Zweckentfremdung oder Nichtbetriebsbereithalten der Infrastruktur zu erstattenden Bundesmittel dem Bund zu. Das Eisenbahn-Bundesamt ist ermächtigt, den entsprechenden Erstattungsbescheid sowohl an den Zuwendungsempfänger als auch an den übernehmenden Infrastrukturbetreiber zu richten.

(4) Die Anwendung des Absatzes 2 ist ausgeschlossen, wenn die Verwendung der Fördermittel des Bundes durch die nicht bundeseigenen Eisenbahnen mit dem Ziel erfolgt ist, die Schienenwege an andere Eisenbahninfrastrukturbetreiber zu übertragen.