

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)"

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 den Ersatz der Schienenwege der öffentlichen nicht bundeseigenen Eisenbahnen, die dem Schienengüterfernverkehr dienen. Dies schließt nicht aus, dass diese Schienenwege auch von anderen Schienenverkehren genutzt werden.
- (2) Für den Begriff der Schienenwege gilt § 8 Absatz 5 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), das zuletzt durch Artikel 309 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist.
- (3) Schienengüterfernverkehr sind Schienengütertransporte, die über eine Mindestdistanz von 50 Kilometern durchgeführt werden.
- (4) Förderfähig sind 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 Schienenwege in Serviceeinrichtungen nach § 2 Absatz 3c Nummer 4 bis 6 und 8 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 31. Mai 2013 (BGBl. I S. 1388) geändert worden ist, gefördert. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht, wenn die Schienenwege für die Nutzung durch andere Arten von Verkehrsleistungen als Schienengüterfernverkehr ausgewiesen sind.

§ 2 Investitionen

(1) Der Bund finanziert auf schriftlichen Antrag im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel einen Anteil von 50 Prozent der Investitionen in den Ersatz der nach § 1 Absatz 4 förderfähigen 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) 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.

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

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

(5) Die Absätze 1 bis 4 gelten entsprechend für ortsfeste Betriebsleitsysteme, die Ersatzinvestitionen in die Schienenwege ersetzen oder vermeiden sowie für die erstmalige Einrichtung solcher Systeme.

§ 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 1. Februar des Haushaltsjahres bei der Bewilligungsbehörde eingegangen sind. Überschreiten die bis dahin beantragten bewilligungsfähigen Investitionsmittel die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel, 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 5 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. Abweichend von dem in Satz 1 genannten Zeitpunkt können im Jahr 2013 Investitionen nur auf Grund von Anträgen, die bis zum Ablauf des 30. November 2013 eingegangen sind, finanziert werden.

§ 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 5 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.