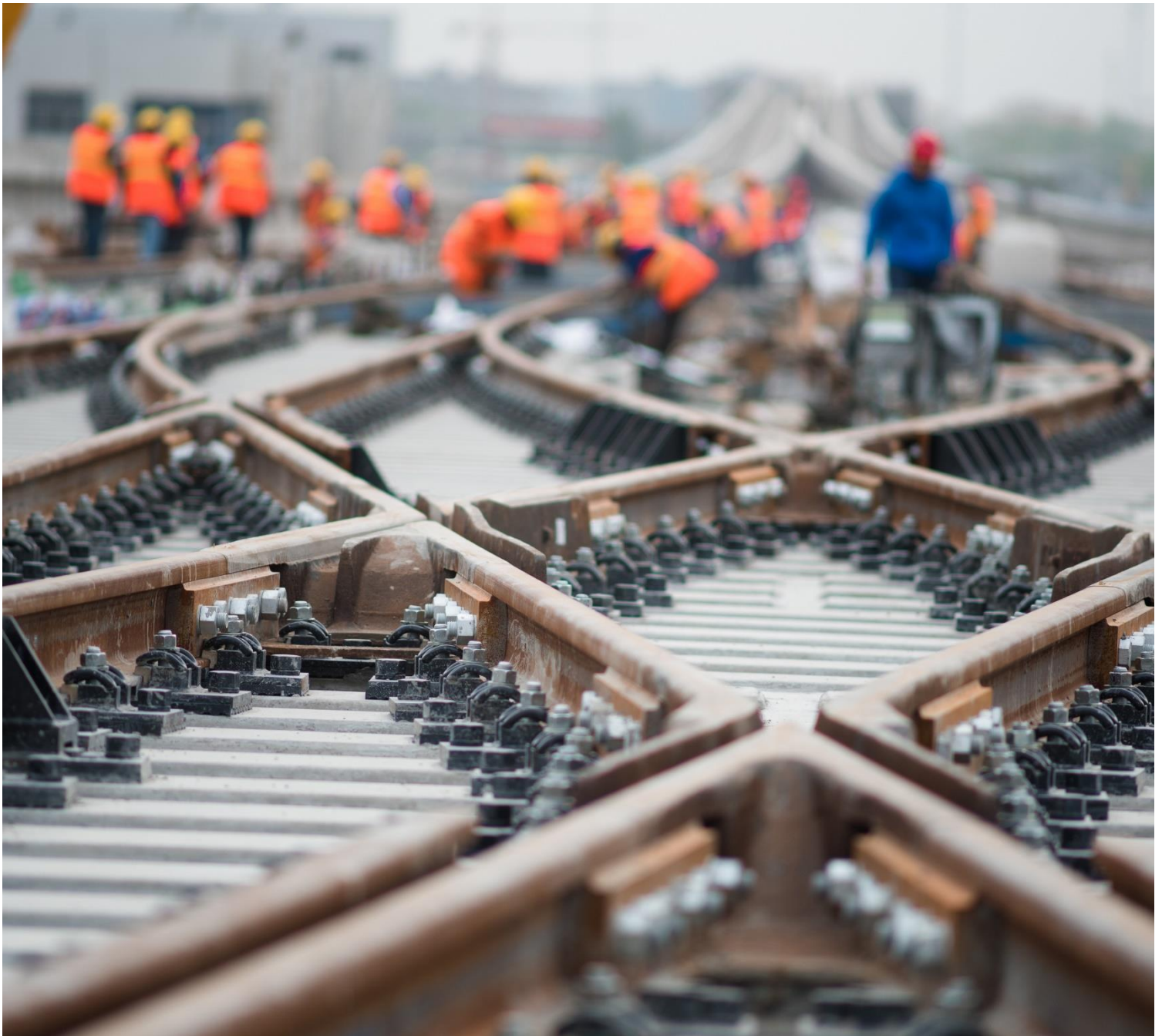







Positionspapier / April 2024

Weiterentwicklung der Finanzierung der nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastruktur in Deutschland



Impressum

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Kamekestraße 37–39 · 50672 Köln
T 0221 57979-0 · info@vdv.de · www.vdv.de

 @DieVerkehrsunternehmen  @VDV_Verband  @vdv_verband
 die-verkehrsunternehmen  app.vdv.de

Ansprechpartner VDV-Hauptgeschäftsstelle

André John
T 030 399932-27
john@vdv.de

Markus Ring
T 0221 57979-144
ring@vdv.de

Arbeitsgruppe Infrastrukturfinanzierung des VDV-Ausschusses „Nichttechnische Fragen der Eisenbahninfrastruktur“

Prof. Dr. Jochen Allgeier, RSBNA Erms-Neckar-Bahn Schieneninfrastruktur GmbH
Jörgen Boße, Usedomer Bäderbahn
Andreas Braun, BayernBahn GmbH
André John, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Steffen Kerth, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Alexander Kulik, Havelländische Eisenbahn AG
Markus Ring, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Henrik Wilkening, Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH

Bildquellen

Titel PingchengZuo | istockphoto.com
Seite 15 Grafik VDV

Inhaltsverzeichnis

Impressum.....	2
Kurzfassung.....	4
1. Nichtbundeseigene Eisenbahninfrastruktur in Deutschland	5
2. Finanzierung der regionalen Eisenbahninfrastruktur.....	6
a. Bundeseigene Eisenbahnen	6
b. Nichtbundeseigene Eisenbahnen.....	8
3. Weiterentwicklung der Finanzierung der NE-Infrastrukturen.....	12
a. Beschleunigungskommission Schiene	12
b. Neue Finanzierungsarchitektur für die nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen	13
c. Einrichtung eines bundesweiten Infrastrukturfonds für die NE-Infrastrukturen (Regio-Infrafonds)	14
d. Umstellung der Erhaltungsfinanzierung auf Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV-NE).....	16

Kurzfassung

Der nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastruktur kommt eine wichtige Rolle bei der Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele des Bundes zu. Sie bietet zudem große Potenziale mit Blick auf die Stärkung der Resilienz des Eisenbahnnetzes insgesamt.

Sie ist zusätzlich für die Bundesländer, die Regionen und die kommunalen Gebietskörperschaften von herausragender Bedeutung, wenn es um die Umsetzung verkehrs-, gesellschafts- und wirtschaftspolitischer sowie landesplanerischer und regionalpolitischer Zielsetzungen geht.

Regionale Eisenbahninfrastrukturen werden in Deutschland sowohl von den Infrastrukturunternehmen der DB-Gruppe als auch den nichtbundeseigenen Eisenbahnen betrieben. Von den gut 39.000 km Betriebsstreckenlänge des gesamten deutschen Eisenbahnnetzes entfallen rund 40 Prozent auf das regionale Netz. Wenngleich der größere Teil des regionalen Netzes auf die bundeseigenen Unternehmen entfällt, ist der Umfang der von NE-Bahnen bewirtschafteten Infrastruktur mit 5.900 km Betriebsstreckenlänge beträchtlich.

Die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur ist in Deutschland an die Eigentumsstrukturen gebunden. Auch wenn die regionalen Infrastrukturen gleiche Funktionen für und in den Regionen erfüllen, unterscheidet sich deren Finanzierung in Form, Inhalt und Höhe fundamental. Zwar haben sich die Finanzierungsbedingungen für die nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen und für die Zugangsstellen des Schienengüterverkehrs in den vergangenen Jahren spürbar verbessert insbesondere durch die Einführung des SGFFG im Jahr 2013 und die Novellierung des GVFG. Dennoch: Die operative Anwendung der Finanzierungsinstrumente ist mangelhaft. Die strukturellen Nachteile gegenüber den bundeseigenen Infrastrukturunternehmen bestehen nach wie vor. Die Weiterentwicklung der Finanzierungsstrukturen für die nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen ist unter mehreren Gesichtspunkten geboten.

Die von der Beschleunigungskommission Schiene vorgeschlagene Erweiterung der Infrastrukturfonds auf NE-Infrastrukturen soll deshalb zeitnah – möglichst im Gleichschritt mit der Einrichtung der Infrastrukturfonds für die bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) – umgesetzt werden. Der VDV schlägt hierzu die Einrichtung eines bundesweiten und überjährigen NE-Infrastrukturfonds (Regio-Infrafonds) vor.

Die operative Umsetzung soll im Rahmen von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen erfolgen, die die Länder zunächst mit den größeren nichtbundeseigenen EIU abschließen. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) regeln ausschließlich den Erhalt der Bestandsinfrastrukturen. Neu- und Ausbaumaßnahmen werden ebenfalls aus dem Regio-Infrafonds finanziert, erfordern aber gesonderte Antrags- und Zuwendungsverfahren.

1. Nichtbundeseigene Eisenbahninfrastruktur in Deutschland

Die Eisenbahninfrastruktur der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) ist ein unverzichtbarer Bestandteil des deutschen Eisenbahnsystems. Sie ist vor allem für den Zugang zum System Eisenbahn für Personen und verladende Wirtschaft von entscheidender Bedeutung.

- Sie eröffnet den Zugang regionaler Wirtschaftsstandorte zum nationalen und internationalen Eisenbahnnetz sowie deren Einbindung in überregionale und internationale Transportketten. Sie ermöglicht damit den Empfang und Versand von Rohstoffen, Hilfsstoffen, Vorprodukten und Endprodukten über die Schiene.
- Sie dient auch der Versorgung peripherer Wirtschaftsstandorte. Insbesondere kleine und mittlere Unternehmen wären ohne die Sammel- und Verteilmöglichkeiten, die die NE-Infrastruktur eröffnet, stark gefährdet.
- Sie ermöglicht den Eisenbahnbetrieb – insbesondere auch den Einzelwagenverkehr – auf der „letzten Meile“ und stärkt damit auch die Auslastung und Wirtschaftlichkeit des überregionalen Eisenbahnnetzes.
- Sie trägt mit Gleisanschlüssen und multimodalen Terminals flächendeckend zur Sicherung und Weiterentwicklung zahlreicher Wirtschaftsstandorte bei.
- Sie gewährleistet die Mobilität auch und vor allem in Ballungsräumen und in dem auf die Zentren bezogenen Personenverkehr. (Pendeln, Versorgung, Naherholung, Freizeit etc.)
- Sie entlastet die bereits jetzt in vielen Regionen überlastete und weder kurz- noch langfristig erweiterbare Straßeninfrastruktur.
- Sie bietet vielfach noch ungenutzte oder wenig genutzte Optionen für alternatives Routing im Störfall, zur Umfahrung stark belasteter Knoten oder als Kapazitätsreserve insbesondere für den Schienengüterverkehr, aber auch für den Schienenpersonenfernverkehr.

Die NE-Infrastruktur spielt damit insgesamt eine wichtige Rolle bei der Umsetzung des Masterplans Schienenverkehr, des Masterplans Schienengüterverkehr und des Deutschlandtakts sowie der damit verbundenen verkehrs-, wirtschafts- und umweltpolitischen Ziele des Bundes. Sie eröffnet zahlreiche Optionen zur Stärkung der Resilienz des gesamten Eisenbahnnetzes. Sie ist auch für die Bundesländer, die Regionen und die kommunalen Gebietskörperschaften von herausragender Bedeutung, wenn es um die Umsetzung verkehrs-, gesellschafts- und wirtschaftspolitischer sowie landesplanerischer und regionalpolitischer Zielsetzungen geht.

Die NE-Infrastrukturen sind auf der Grundlage des § 13 AEG entweder direkt oder indirekt mit dem übergeordneten Eisenbahnnetz verbunden, erfüllen jedoch weit überwiegend die genannten Erschließungs- bzw. Zugangsfunktionen entweder als einzelne Strecke oder auch als regionales Teilnetz mit mehreren flächenerschließenden Strecken und Anlagen. Diese spezifische Funktionalität der NE-Eisenbahninfrastruktur erlaubt die Anwendung besonderer betrieblicher Regelungen und im Vergleich zum übergeordneten Netz einfachere und kostengünstigere bauliche Standards bei einem Sicherheitsniveau gemäß den für die NE-Infrastrukturen geltenden gesetzlich vorgeschriebenen Vorgaben und Richtlinien unter Gewährleistung der Interoperabilität des gesamten Eisenbahnnetzes. Aufgrund dieser Aspekte können die NE-Infrastrukturen als regionale Infrastrukturen eindeutig vom übergeordneten Netz und den damit verbundenen regulatorischen und aufsichtsrechtlichen Verpflichtungen abgegrenzt werden.

Regionale Eisenbahninfrastrukturen werden in Deutschland sowohl von den Infrastrukturunternehmen der DB-Gruppe als auch den nichtbundeseigenen Eisenbahnen betrieben. Die bundeseigenen Bahnen betreiben rund 70 Prozent, die nichtbundeseigenen rund 30 Prozent des regionalen Netzes. 137 nichtbundeseigene Betreiber der Schienenwege (NE-BdS)¹ – einschließlich der Museums- und Schmalspurbahnen – bewirtschaften ein Streckennetz von ca. 5.900 km. Davon sind ca. 1.200 km von den bundeseigenen EIU gepachtet. Zu den nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen zählen zusätzlich auch die Schienenwege der See- und Binnenhäfen. Die rund 150 Hafenbahnen sind eisenbahnrechtlich den Serviceeinrichtungen zugeordnet. Ihnen kommt als Start- und Endpunkte maßgeblicher Teile des Schienengüterverkehrs besondere Bedeutung zu.

Zur NE-Infrastruktur gehören neben den bereits genannten Schienenwegen in den See- und Binnenhäfen auch zahlreiche weitere Serviceeinrichtungen verschiedenster Art, die im Sinne des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) öffentliche Eisenbahninfrastrukturen bilden. Davon abzugrenzen sind die Werks- und Industriebahnen. Sie bleiben als nichtöffentliche Eisenbahninfrastrukturen bei den folgenden Überlegungen außer Betracht.

2. Finanzierung der regionalen Eisenbahninfrastruktur in Deutschland

Die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur ist in Deutschland an die Eigentumsstrukturen gebunden. Das Finanzierungsregime der nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen unterscheidet sich deutlich von dem der bundeseigenen Eisenbahnen. Dies gilt auch im Vergleich der regionalen Infrastruktur von bundeseigenen und nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

a. Bundeseigene Eisenbahnen

Die verfassungsrechtliche Verantwortung des Bundes für das Schienennetz seiner Eisenbahnen ist in Art. 87e Absatz 4 GG verankert. „Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird.“² Der Bund trägt also die Gewährleistungspflicht für die Eisenbahninfrastruktur, sofern sie sich im Eigentum der Eisenbahnen des Bundes befindet.

Die konkrete Ausgestaltung dieser grundgesetzlichen Vorgabe ist im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) geregelt. Dabei wird bislang unterschieden zwischen Neubau-, Ausbau- und Ersatzinvestitionen einerseits und laufenden Instandhaltungs- und Betriebskosten andererseits. „Der Bund finanziert Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Die Investitionen umfassen Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes nach Maßgabe dieses Gesetzes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. ...“³ In Bezug auf die laufenden Instandhaltungs- und Betriebskosten von

¹ Alle folgenden Zahlen stammen, soweit nicht anders vermerkt, aus der Marktuntersuchung Eisenbahnen 2022 der Bundesnetzagentur,

² vgl. Art. 87e Absatz 4 GG.

³ § 8 Absatz 1 BSWAG

Eisenbahninfrastruktur gilt derzeit grundsätzlich das Prinzip der Nutzerfinanzierung. Die Nutzer der Eisenbahninfrastrukturen zahlen Nutzungsentgelte (Trassen- bzw. Anlagenpreise), aus deren Aufkommen die laufenden Betriebs- und Instandhaltungsaufwendungen finanziert werden sollen.

Bau und Ausbau der Schienenwege erfolgen nach dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege. Der Einsatz öffentlicher Mittel im Bereich der Eisenbahninfrastruktur erfolgt für Bau und Ausbaumaßnahmen ganz überwiegend im Zuge nicht rückzahlbarer Baukostenzuschüsse (BKZ) projektorientiert (Finanzierungsvereinbarungen) und ist mit formalisierten Antrags- und Prüfverfahren (insbesondere Zuwendungsfähigkeits- und Verwendungsprüfungen) verbunden.

Die grundsätzlichen Finanzierungsregelungen für die Eisenbahninfrastruktur der bundeseigenen Bahnen gelten gleichermaßen für das regionale und das überregionale Netz. Tatsächlich gibt es aber in der Finanzierungsrealität auch und insbesondere beim Regionalnetz zahlreiche Abweichungen, besondere Finanzierungsregularien oder spezifische Fördertatbestände. So werden Ersatz- sowie Neu- und Ausbauvorhaben der bundeseigenen Infrastrukturunternehmen auch aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-Bundesprogramm) oder im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB AG (LuFV, Anlage 8.7) finanziert. Hinzu kommen Sonderprogramme und spezifische Finanzierungstatbestände wie z. B. das Programm Elektrische Güterbahn, ERTMS-Finanzierung, Maßnahmen nach Eisenbahnkreuzungsgesetz, Maßnahmen zur Engpassbeseitigung und Umsetzung des Deutschlandtaktes.

Eine Sonderrolle im Finanzierungsverhältnis zwischen Bund und DB AG nimmt die erstmals für die Periode von 2009 bis 2014 abgeschlossene Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) ein. Sie regelt im Wesentlichen die Finanzierung von Ersatzinvestitionen und der Instandhaltung der Bestandsinfrastrukturen der bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Im Rahmen der LuFV finanziert der Bund nicht mehr projekt- und maßnahmenorientiert, sondern stellt einen vertraglich vereinbarten jährlichen Infrastrukturbeitrag zur zweckgebundenen Verwendung durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes zur Verfügung. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichten sich im Gegenzug, Ersatzinvestitionen mindestens in Höhe des Infrastrukturbeitrags des Bundes und Instandhaltungsaufwendungen zur Erhaltung und Modernisierung des Bestandnetzes in definierter Mindesthöhe vorzunehmen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichten sich zu einem Leistungsniveau, dessen Einhaltung im konkreten Fall jährlich durch die Ermittlung von sanktionsbewehrten Qualitätskennziffern durch das EBA geprüft wird. Die Ergebnisse der jährlichen Prüfung werden im Infrastrukturzustandsbericht dokumentiert. Die wesentlichen Vorteile der LuFV bestehen in der über die Vertragslaufzeit bestehenden Planungssicherheit und im Verzicht auf aufwändige Antragsverfahren und Einzelfinanzierungsvereinbarungen in Verbindung mit dem Wegfall der konventionell obligatorischen projektbezogenen Verwendungsprüfungen.

Die laufende LuFV III wurde für die Jahre 2020 bis 2029 abgeschlossen. Sie sieht insgesamt einen Mittelfluss für Ersatzinvestitionen und Instandhaltung in Höhe von mehr als 80 Mrd. Euro vor.⁴ Der Betrag setzt sich zusammen aus dem Infrastrukturbeitrag des Bundes, aus rückfließenden Dividenden der DB AG an den Bund sowie aus Eigenmitteln der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben sich zudem zu einem Mindestinstandhaltungsbeitrag und zur Einhaltung eines bestimmten Leistungsniveaus verpflichtet, dessen Einhaltung mit Hilfe eines vereinbarten Sets sanktionsbewehrter Kennzahlen im Rahmen eines jährlichen Infrastrukturzustandsberichtes geprüft wird.

Trotz des innovativen Ansatzes der LuFV-Finanzierung sind die gegenwärtigen Finanzierungs- und Förderstrukturen in der Gesamtschau intransparent und unübersichtlich. Sie sind mit

⁴ Der Finanzbedarf im Rahmen der LuFV ist durch Preissteigerung und neue Erkenntnisse hinsichtlich des Ersatzbedarfs signifikant gestiegen. Nachverhandlungen zur Anpassung der LuFV sind für 2024 in Aussicht gestellt.

erheblichem Administrationsaufwand verbunden, was in Verbindung mit der fehlenden Synchronisation der unterschiedlichen Finanzierungsinstrumente zu langen Wartezeiten bei der Projektumsetzung führt. Diese Planungsunsicherheit wirkt sich zudem negativ auf den zwingend erforderlichen Aufbau von Kapazitäten durch die Bauindustrie aus. Die Beschleunigungskommission Schiene (BKS) hat zudem bemängelt, dass die ausschließliche Investitionsfinanzierung (Ersatz, Neu- und Ausbau) durch die öffentliche Hand zu Fehlanreizen insbesondere bei der Anlageninstandhaltung führt.

b. Nichtbundeseigene Eisenbahnen

Eine mit den grundgesetzlichen Regelungen für die Eisenbahninfrastruktur der bundeseigenen Bahnen vergleichbare Finanzierungspflicht der öffentlichen Hand besteht für die NE-Infrastrukturen unter Einschluss der von den nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) bewirtschafteten Pachtstrecken nicht. Die gesamte Vorhaltung der NE-Infrastruktur ist grundsätzlich unternehmerische Aufgabe und muss aus den Einnahmen, insbesondere also aus den Infrastrukturnutzungsentgelten, finanziert werden.

Die Mehrzahl der NE-BdS verfügt über ein räumlich sehr begrenztes Streckennetz, oft wird nur eine einzelne Strecke betrieben. Die Streckenlängen dieser NE-BdS reichen von mehreren hundert Kilometern bis hin zu nur wenigen Kilometern. Der Durchschnitt liegt bei 43 Kilometern. Die nicht bundeseigenen Betreiber der Schienenwege sind sowohl private Unternehmen als auch Unternehmen der Länder und der kommunalen Gebietskörperschaften sowie Zweckverbände. Auf den Strecken von 33 Betreibern der Schienenwege (BdS) wird ausschließlich Schienengüterverkehr gefahren. Auf den Infrastrukturen von weiteren 49 BdS findet demgegenüber nur Personenverkehr statt. Die übrigen BdS haben Mischverkehr (54), Touristik-/Museumsbahnverkehr (21) oder gar keinen Verkehr (4). Ein kostendeckender Infrastrukturbetrieb ist insbesondere bei den Strecken, auf denen kein bestellter SPNV verkehrt, nur in Ausnahmefällen möglich.

Gleiches gilt mit Blick auf Vorhaltung und Betrieb von Serviceeinrichtungen wie Rangierbahnhöfe und Hafengebäude. Es besteht hier meist keine Möglichkeit, kostendeckende Entgelte am Markt zu platzieren. In der Regel müssen die Eigentümer einen Defizitausgleich leisten, um den Infrastrukturbetrieb aufrechtzuerhalten. Instandhaltungsaufwendungen und Investitionen werden dann meist auf ein Minimum beschränkt, sodass die gesamte Infrastruktur bei schlechendem Substanzverzehr existentiell bedroht ist.

Dennoch: Die Finanzierungsbedingungen der NE-EIU haben sich in den vergangenen Jahren schrittweise verbessert. Die diesbezüglichen finanziellen Mittelausstattungen sind nach Möglichkeit zu verstetigen und verlässlich auszubauen.

GVFG

Sofern die NE-Infrastrukturen dem SPNV dienen, sind Investitionen grundsätzlich im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG-Bundesprogramm) möglich. Mit der Novellierung des GVFG im Jahr 2019 sind auch die Finanzierungsbedingungen für die NE-Infrastrukturen, die dem SPNV dienen, deutlich verbessert worden. Die Förderung aus dem GVFG steht mit Ausnahme des Fördertatbestandes „Gründerneuerung“ grundsätzlich auch für Vorhaben der bundeseigenen Eisenbahnen zur Verfügung. Förderfähig sind

- der Bau und Ausbau von Verkehrswegen der bundeseigenen Eisenbahnen bis zu 75 Prozent,
- die Reaktivierung und Elektrifizierung von Schienenwegen inkl. der Tank- oder Ladeinfrastrukturen für alternative Antriebe bis zu 90 Prozent,
- Investitionen in Schienenstrecken zur Kapazitätserhöhung der Verkehrsinfrastruktur bis zu 75 Prozent,

- der Bau und Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs bis zu 60 Prozent,
- die Grunderneuerung von Verkehrswegen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen bis zu 50 Prozent.

Auch wenn die GVFG-Reform im Jahr 2019 die Finanzierungsbedingungen für die förderfähigen Vorhaben der NE deutlich verbessert hat, reicht die GVFG-Förderung aus Sicht der Eisenbahninfrastrukturunternehmen alleine in der Regel nicht aus, um die Wirtschaftlichkeit der Vorhaben aus betriebswirtschaftlicher Sicht herzustellen. Hierfür sind zusätzliche Finanzierungen der Länder z. B. aus Regionalisierungs- bzw. Entflechtungsmitteln oder auch kommunale Zuschüsse erforderlich.

SGFFG

Auch für die dem Güterverkehr dienenden NE-Infrastrukturen haben sich die Finanzierungsbedingungen in den vergangenen Jahren grundsätzlich verbessert. Mit der Verabschiedung des Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetzes (SGFFG) hat der Bund im Jahr 2013 Finanzierungsansprüche der nichtbundeseigenen Eisenbahnen erstmals anerkannt und seitdem jährlich einen Betrag von 25 Mio. Euro zur Förderung der Ersatzinvestitionen in die NE-Infrastrukturen bereitgestellt.

Im Rahmen des SGFFG fördert der Bund unter bestimmten Bedingungen Ersatzinvestitionen in die Schienenwege der öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen mit 50 Prozent der förderfähigen Kosten, sofern diese dem Schienengüterfernverkehr dienen. Eine gleichzeitige Nutzung der betroffenen Schienenwege durch Züge des Personenverkehrs hat keine Auswirkungen auf die Förderung. Gefördert werden Schienenwege der nichtbundeseigenen Betreiber der Schienenwege sowie Schienenwege in See- und Binnenhäfen, Abstellgleise und Zugbildungsanlagen.

Mit der Novellierung des SGFFG im Jahr 2021 wurden Neu- und Ausbautvorhaben zusätzlich als Fördertatbestände aufgenommen. Dies gilt allerdings nicht für den Neu- und Ausbau von Schienenwegen in See- und Binnenhäfen. Hier ist die Förderung zudem generell auf 5 Mio. Euro für Seehäfen und von 2 Mio. Euro für Binnenhäfen begrenzt.

Aufgrund des kontinuierlich steigenden Mittelbedarfs, der in den Jahren 2022 und 2023 nicht von den verfügbaren Haushaltsmitteln gedeckt wurde, hat der Gesetzgeber im Jahr 2023 die Mittel von 25 Mio. Euro auf 42,5 Mio. Euro erhöht. Der Haushaltsentwurf für das Jahr 2024 sah eine weitere Erhöhung auf dann 73,5 Mio. Euro vor. Der beschlossene Bundeshaushalt des Jahres 2024 weist nach den finalen Haushaltsberatungen lediglich eine Titelausstattung von 27 Mio. Euro aus. Aus Sicht der NE ist ebenfalls bei den bereits bestehenden Finanzierungsinstrumenten zwingend eine stabile und verlässliche finanzielle Ausstattung notwendig.

Auch mit der 50-Prozent-Förderung des SGFFG können Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur aus Unternehmenssicht meist noch nicht wirtschaftlich umgesetzt werden. Deshalb gewähren zwischenzeitlich neun von sechzehn Bundesländer eine Kofinanzierung zum SGFFG, die zu einer Gesamtförderquote von bis zu 90 Prozent führen kann.⁵ Die Förderrichtlinien der Bundesländer sehen zum Teil auch eine eigenständige Landesförderung für Vorhaben vor, die im Rahmen des SGFFG nicht gefördert werden können.

⁵ Die Förderung von Schienenwegen in See- und Binnenhäfen ist aus beihilferechtlichen auf eine Gesamtförderquote von 80 Prozent begrenzt.

Förderung in den Bundesländern

Baden Württemberg | Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz

[Landesrecht BW - LEFG](#) | [Landesnorm Baden-Württemberg](#) | [Gesamtausgabe](#) | [Gesetz über die Finanzierung von Schienenwegen und Schienenfahrzeugen der nichtbundeseigenen ...](#) | gültig ab: 23.06.1995 ([landesrecht-bw.de](#))

Bayern | Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen für Maßnahmen zur Erhaltung und Reaktivierung von nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen in Bayern aus Mitteln des Corona-Investitionsprogramms (RZCIPNE)

Mobilitätsförderung: Modernisierung von Bahnanlagen - Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr ([bayern.de](#)) bzw. **BayMBl. 2022 Nr. 530 - Verkündungsplattform Bayern ([verkuendung-bayern.de](#))**. Diese Regelung galt nur bis 2023.

Brandenburg | Förderprogramm Schienengüterverkehr (auch kommunale Gebietskörperschaften)

<https://mil.brandenburg.de/mil/de/service/foerderprogramme/mobilitaet-verkehr/foerderprogramm-schienengueterverkehr/#>

Hessen | Förderung von Infrastruktur-Maßnahmen des Schienengüterverkehrs

<https://mobil.hessen.de/schienengueterverkehr>

Niedersachsen | landeseigenes Förderprogramm

<https://www.lnvg.de/foerderung/zahlungen-an-ne-bahnen/foerderung-von-ne-bahnen>

Nordrhein-Westfalen | Infrastrukturförderung aus Landesmitteln

<https://www.land.nrw/pressemitteilung/foerderrichtlinie-fuer-nicht-bundeseigene-eisenbahnen-veroeffentlicht>

Rheinland-Pfalz | Förderung der Investitionen für die Reaktivierung oder Ertüchtigung von nicht bundeseigenen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen in Rheinland-Pfalz außerhalb des Rheinland-Pfalz-Taktes (VV NE-Bahnen)

<https://tpp.rlp.de/juris/7f8469d41bf50016c8ca6040e7ee7a3c>

Sachsen-Anhalt | Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Investitionen zur Stärkung des regionalen Schienengüterverkehrs in Sachsen-Anhalt (Eisenbahninfrastrukturrichtlinien - EIRili) (RdErl. des MID vom 4. April 2022 - 33-30254, veröffentlicht im MBl. LSA Nr. 15/2022 vom 25.04.2022)

<https://lvwa.sachsen-anhalt.de/das-lvwa/wirtschaft-bauwesen-verkehr/verkehrswesen/foerderung-von-investitionen-zur-staerkung-des-regionalen-schienengueterverkehrs-in-sachsen-anhalt/>

Schleswig-Holstein | Richtlinie über Zuwendungen für die Verbesserung der Bedingungen im schienen- und straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr sowie des Schienengüterverkehrs

<https://unternehmen.nah.sh/de/service/richtlinien-und-verordnungen/richtlinie-ueber-zuwendungen-fuer-die-verbesserung-des-oeepnv-in-schleswig-holstein/>

Anschlussförderung

Die Anschlussförderung, die ursprünglich ausschließlich auf private Gleisanschlüsse (Werksbahnen) ausgerichtet war, dient mittlerweile in nennenswertem Umfang auch der Förderung öffentlicher nichtbundeseigener Eisenbahninfrastruktur. Dies betrifft jedoch ausschließlich Zugangsstellen, die von privatrechtlich organisierten Unternehmen betrieben werden. Infrastrukturen in öffentlich-rechtlicher Organisationsform (bspw. Hafenbahnen oder Industriestammgleise, die nicht im Eigentum privatrechtlich organisierter Unternehmen stehen) sind von der Förderung ausgeschlossen.

Antragsberechtigt sind dementsprechend Unternehmen in Privatrechtsform. Der Bund gewährt mit der 2021 aktualisierten und erweiterten Anschlussförderrichtlinie Zuwendungen für die Errichtung, die Reaktivierung, den Ausbau und den Ersatz von Gleisanschlüssen und multifunktionalen Anlagen sowie von Zuführungs- und Industriestammgleisen. Vorhaben werden mit maximal 50 Prozent gefördert. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes sind von der Anschlussförderung ausdrücklich ausgeschlossen.

Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr

Im Rahmen der Förderrichtlinie Kombiniertes Verkehr werden Investitionen in den Neu- und Ausbau von KV-Umschlaganlagen sowie Investitionen in den Ersatz bestehender Umschlaganlagen oder Umschlaganlagenteile gefördert. Auch mit dieser Förderung können öffentliche Eisenbahninfrastrukturen (teil-) finanziert werden. Die zuwendungsfähigen Investitionsausgaben sind bis zu 80 Prozent förderfähig. Analog zur Anschlussförderung können Unternehmen in privater Rechtsform, nicht aber Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes gefördert werden.

Auch wenn die Finanzierungsbedingungen für die nichtbundeseigene Eisenbahninfrastruktur und für die Zugangsstellen des Schienengüterverkehrs in den vergangenen Jahren spürbar verbessert wurden, sind nach wie vor erhebliche Mängel und – überwiegend damit verbunden – deutliche Defizite in der operativen Anwendung der Finanzierungsinstrumente zu konstatieren. Auch bestehen strukturelle Nachteile gegenüber den bundeseigenen Infrastrukturunternehmen fort:

- Zuschüsse für Vorhaben des Personen- und des Güterverkehrs sind nach unterschiedlichen Regularien zu beantragen und zu administrieren. Die Finanzierungsinstrumente (z. B. GVFG und SGFFG) sind weder zeitlich noch inhaltlich synchronisiert oder aufeinander abgestimmt.
- Die bestehende Projektförderung von Ersatzinvestitionen der NE ist angesichts der damit verbundenen Antrags- und Verwendungsprüfungen im Vergleich zur Finanzierung der bundeseigenen EIU im Rahmen des LuFV-Regimes systematisch mit einem erheblichen Mehraufwand verbunden.
- Der Neu- und Ausbau von Schienenwegen in See- und Binnenhäfen wird bislang vom Bund nicht gefördert, obwohl hier eine maßgebliche Quelle und Destination für den Schienengüterverkehr des nationalen SGV liegt. Außerdem ist die Förderung generell auf 5 Mio. Euro für Seehäfen und auf 2 Mio. Euro für Binnenhäfen begrenzt. Eine Förderung von Industriestamm- und Zuführungsgleisen über die Anschlussförderung des Bundes ist auf Unternehmen in privater Rechtsform beschränkt. Gerade solche Infrastrukturen werden aber regelmäßig von öffentlichen Trägern vorgehalten und refinanzieren sich nicht durch direkte Einnahmen oder mittelbare fiskalische Effekte.

- Hinzu kommt, dass Antrags-, Genehmigungs- und Zuwendungsprüfungsmodalitäten häufig intransparent, wenig übersichtlich, schwerfällig und langwierig sind. Zuwendungsbescheide werden häufig erst weit in der zweiten Hälfte des vorgesehenen Umsetzungsjahres zugestellt.
- Darunter leidet die Planungssicherheit für die Infrastrukturbetreiber. Bauliche Maßnahmen können dann nur mit erheblichen Verzögerungen und oftmals mit veränderten Finanzierungsplänen und zusätzlichen Kosten umgesetzt werden. Es leidet zudem die Ausgewogenheit der Nachfrage bei der Bau- und zuliefernden Wirtschaft. Verspätete Förderbescheide sorgen regelmäßig für eine Verknappung von Material und Baukapazitäten im zweiten Halbjahr. Die Preise der Bauwirtschaft steigen dann spürbar.
- Auch das Jährlichkeitsprinzip der öffentlichen Haushalte steht einer längerfristigen Planungs- und Finanzierungssicherheit entgegen. Reichen die Mittel im Antragsjahr nicht aus, um alle förderfähigen Anträge zu bedienen, sind zunächst Priorisierungsverfahren erforderlich. Budgetbedingt abgelehnte Anträge müssen dann im Folgejahr erneut gestellt, geprüft und beschieden werden – aus Sicht der Antragsteller mit offenem, d. h. nicht kalkulierbarem Ausgang.
- Außerdem garantiert die aktuelle LuFV-Finanzierung der bundeseigenen Eisenbahnen unter Zugrundelegung der dokumentierten Eckwerte des Vertragswerks einen staatlichen Finanzierungsanteil der Ersatzinvestitionen (inkl. des Rückfluss der geplanten Dividenden) in Höhe von 98 Prozent. Die Zuschüsse für Ersatzinvestitionen der NE schwanken je nach Verfügbarkeit einer Landesförderung in Kombination mit dem SGFFG zwischen 50 und 90 Prozent. Auch im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms wird die sogenannte Grunderneuerung mit maximal 50 Prozent gefördert. Das gilt im Übrigen – mit Ausnahme der Anlagen vorhandener S-Bahnen – ausdrücklich nicht für DB-Strecken. Deren Ersatzinvestitionen werden grundsätzlich im Rahmen der LuFV finanziert.
- Nicht auszuschließen ist, dass die ausschließliche Investitionsfinanzierung (Ersatz) durch die öffentliche Hand auch bei den NE zu Fehlanreizen bei der Anlageninstandhaltung führt.

Bereits jetzt sind die bestehenden Finanzierungsinstrumente der NE-Finanzierung weiterzuentwickeln, zu verstetigen und insgesamt mit entsprechenden kontinuierlichen und verlässlichen Mittelzuweisungen auszustatten.

Eine Weiterentwicklung der Finanzierungsstrukturen für die nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen ist also gleich unter mehreren Gesichtspunkten geboten.

3. Weiterentwicklung der Finanzierung der NE-Infrastrukturen

a. Beschleunigungskommission Schiene

Vor dem Hintergrund der komplexen und wenig effizienten Strukturen der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland hat die Beschleunigungskommission Schiene (BKS) im Dezember 2022 eine neue Finanzarchitektur für die Schieneninfrastruktur vorgeschlagen: Die Mittelzuführung soll systematisiert und die Mittelverwendung vereinfacht, flexibilisiert und planbarer gemacht werden. Außerdem sollen Finanzierungsstrukturen besser mit den verkehrs- und bahnpolitischen Zielen verzahnt werden.

Die Vorschläge der BKS beziehen sich zunächst auf die bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und stehen in engem Zusammenhang mit der in der Regierungskoalition

vereinbarten Bildung einer gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte. Dies betrifft sowohl die regionalen als auch die überregionalen Eisenbahninfrastrukturen der bundeseigenen Eisenbahnen. Im Kern geht es um die Entwicklung einer fondsbasierten Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur.

Die BKS präferiert zur künftigen Finanzierung der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur die Einführung von zwei separaten Schieneninfrastrukturfonds, die nicht als eigene Rechtspersönlichkeit oder als Sondervermögen fungieren sollen. Vielmehr soll eine langfristige und verstetigte Finanzierungsquelle geschaffen werden. Die Effizienz und Zielorientierung der Mittelverwendung soll mit „bahnpolitisch fundierten Leistungsverpflichtungen“ sichergestellt werden. Fonds 1 soll die Finanzierbarkeit des Bestandsnetzes (Instandhaltung, Ersatz- und Modernisierungsinvestitionen) sicherstellen. Fonds 2 soll als Ausbau- und Modernisierungsfonds die Finanzierungsgrundlage für den Kapazitätsausbau sein.

Die BKS beschreibt die Finanzquellen der Fonds eher kursiv und lässt hinsichtlich der konkreten Finanzierung Raum für die weitere Diskussion. So soll der Fonds zur Finanzierung des Bestandsnetzes aus Infrastrukturnutzungsentgelten, Einnahmen der EIU aus Vermietung und Verpachtung, Mehreinnahmen aus der CO₂-Komponente bei der Lkw-Maut sowie Sondereinnahmen des Bundes (explizit genannt werden „Dividendenzahlungen der Eisenbahnunternehmen an den Bund“) gespeist werden. In den Ausbau- und Modernisierungsfonds sollen Baukostenzuschüsse des Bundes, Eigenmittel der „DB Infrastruktur“, der GVFG –Anteil Eisenbahn und auch hier Mehreinnahmen aus der CO₂-Komponente bei der Lkw-Maut sowie Sondereinnahmen fließen.

Bestehende Finanzierungsprogramme sollen nach Auffassung der BKS den einzelnen Fonds zugeordnet werden. Konkrete Empfehlungen formuliert die BKS hinsichtlich des GVFG: Hieraus sollen künftig nur noch Projekte nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung finanziert werden. Der GVFG-Anteil Eisenbahn soll dagegen vollständig in den Ausbau- und Modernisierungsfonds fließen. Zwar sollen auch Nahverkehrsprojekte in die neue Finanzierungsarchitektur einbezogen werden. Dies gilt aber ausschließlich für die Infrastruktur der EIU des Bundes. Nur sie sollen zunächst berechtigt sein, Finanzmittel aus dem Infrastrukturfonds abzurufen.

Eine Erweiterung der Infrastrukturfonds auf die Schieneninfrastruktur der nichtbundeseigenen Eisenbahnen soll nach den Vorschlägen der BKS in einer zweiten Stufe erfolgen. Das SGFFG findet in den bisherigen Überlegungen der BKS keinen Niederschlag.

b. Neue Finanzierungsarchitektur für die nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen

Mit dem SGFFG und ergänzenden Länderfinanzierungen sowie der Novellierung des GVFG wurde die Finanzierungsgrundlage der NE in den vergangenen Jahren zwar verbessert. Gleichwohl sind NE-Infrastrukturen unter Finanzierungsgesichtspunkten nach wie vor gegenüber den EIU des Bundes erheblich benachteiligt. Die Finanzierung der Erhaltung sowie der Neu- bzw. Ausbauvorhaben ist – dies zeigt auch die drastische Kürzung der SGFFG-Mittel im Bundeshaushalt 2024 – weder gesichert, allumfassend (Einbeziehung der Hafenbahnen) noch auf Dauer ausreichend.

Mit der Umsetzung der Vorschläge der BKS bestünden trotz grundsätzlich positiver Zielrichtung zumindest temporäre Risiken für die NE-Infrastrukturfinanzierung. So soll für Vorhaben der nichtbundeseigenen Eisenbahnen die Finanzierungssäule GVFG bei Umsetzung der Vorschläge der BKS zunächst – bis zur Einbeziehung der NE in die Fondsfinanzierung – ersatzlos entfallen. Dies betreffe Neu- und Ausbauvorhaben, Elektrifizierungs- und Reaktivierungsmaßnahmen, aber auch den nachrangigen Fördertatbestand der Grunderneuerung, der für NE-Bestands-

strecken ohne Güterverkehr elementar sein kann. **Deshalb muss das bestehende GVFG-Finanzierungsinstrumentarium in seiner heutigen Form und finanziellen Höhe bis zur tatsächlichen Erweiterung der Infrastrukturfonds zugunsten der NE vollumfänglich erhalten bleiben.**

Idealerweise sollte die von der BKS vorgeschlagene Erweiterung der Infrastrukturfonds auf NE-Infrastrukturen zeitnah – möglichst im Gleichschritt mit der Einrichtung der Infrastrukturfonds für die bundeseigenen EIU – umgesetzt werden.

Aus Sicht des VDV wäre eine fondsbasierte Infrastrukturfinanzierung auch für die NE mit deutlichen Vorteilen verbunden:

- überjährige Verfügbarkeit von Finanzmitteln für die Erhaltung (Instandhaltung und Ersatz) und den Neu- und Ausbau der NE-Infrastrukturen,
- hohe Verlässlichkeit des Mittelzuflusses bei besserer Planbarkeit von Infrastrukturvorhaben,
- Einführung von aus dem Fonds zu finanzierender Leistung- und Finanzierungsvereinbarungen für Ersatz und Instandhaltung der NE-Infrastrukturen in Verbindung mit einer wirksamen Ergebniskontrolle,
- Reduzierung der Komplexität und Erhöhung der Transparenz der Infrastrukturfinanzierung durch die Reduzierung der Finanzierungsinstrumente für die NE-Infrastruktur auf einen Infrastrukturfonds,
- Entfall aufwendiger und projektbezogener Antrags-, Genehmigungs- und Verwendungsprüfungen.

c. Einrichtung eines bundesweiten Infrastrukturfonds für die NE-Infrastrukturen (Regio-Infrafonds)

Aus Sicht des VDV soll die **Erweiterung der fondsbasierten Infrastrukturfinanzierung auf die NE-Infrastruktur im Rahmen eines bundesweiten NE-Infrastrukturfonds (Regio-Infrafonds)** umgesetzt werden. Mit der Einrichtung des Regio-Infrafonds wird die formale Finanzierungsstruktur der NE mit derjenigen der bundeseigenen Bahnen synchronisiert. Der Regio-Infrafonds hat zunächst die Erhaltung sowie den Neu- und Ausbau der NE-Infrastrukturen zum Gegenstand. Der Betrieb der NE-Infrastruktur wird aus den Infrastrukturentgelten der EIU finanziert.

Der Regio-Infrafonds dient der Finanzierung aller NE-Infrastrukturen. Er wird auf Bundesebene gebildet, aber gemeinsam von Bund und Ländern gespeist und ist Ausfluss der gemeinsamen Gewährleistungsverantwortung von Bund und Ländern für eine klimagerechte Mobilität. Er folgt der klimapolitischen Verpflichtung des Bundes, die bereits seit 1994 durch Artikel 20a GG als Staatszielbestimmung Verfassungsrang erhalten hat.

Hinsichtlich finanzverfassungsrechtlicher Vorgaben bei der Realisierung dieser Fondslösung sind einfachgesetzliche Anpassungen unter anderem des GVFG nötig und denkbar. Auch die Möglichkeit, ein entsprechendes Sondervermögen für die Verkehrsinfrastruktur aufzubauen, ist durch das Grundgesetz nicht verwehrt.

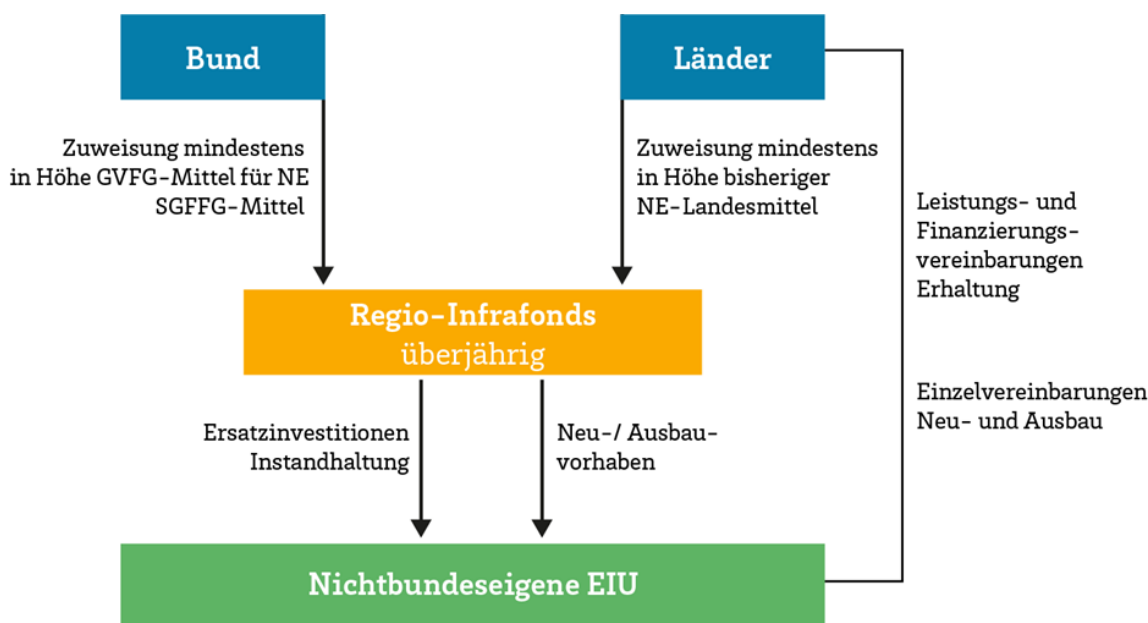
Freilich bedürfen diese Vorschläge einer vertieften juristischen Erörterung und eines breiten Konsenses zwischen Bund und Ländern. Die Alternative wäre ein NE-Fonds je Bundesland, was aber nach erster Einschätzung mit erheblichem Verwaltungsaufwand verbunden wäre und deshalb konzeptionell zunächst nicht weiterverfolgt werden sollte. Außerdem plädiert der VDV für harmonisierte Finanzierungsbedingungen innerhalb des Bundesgebiets.

Der Regio-Infrafonds speist sich insofern aus einer gemeinsamen Finanzierung des Bundes und entsprechender Komplementärmitel der Länder mit noch zu bemessenden Anteilen. Zur Deckung dieser Ausgaben stehen Mittel zur Verfügung, die bereits von Bund und Ländern für die NE-Infrastruktur bereitgestellt werden:

- Anteil der GVFG-Mittel, die an die nichtbundeseigenen Eisenbahnen fließen,
- SGFFG-Mittel in voller Höhe (als unterer Referenzwert gilt hierbei der unter Bedarfs Gesichtspunkten ursprünglich im Bundeshaushalt 2024 vorgesehene Betrag von 73,5 Mio. Euro⁶),
- Mittel der Länder, die bislang für Erhaltung sowie Neu- und Ausbau der NE-Infrastruktur bereitgestellt wurden. Um jegliche Umverteilungen zwischen den Ländern auszuschließen, müssen die von den Ländern zugeführten Mittel mindestens in gleicher Höhe an NE-Infrastrukturen in den jeweiligen Ländern zurückfließen.

Die Mittel des Regio-Infrafonds müssen auskömmlich bemessen werden, um den Finanzbedarf zu decken, der sich aus den Nachholbedarfen wegen unterlassener Investition und Instandhaltung aufgebaut hat.

Schematische Darstellung der Funktionsweise des Regio-Infrafonds



Der aus dem NE-Infrafonds zu deckende Mittelbedarf der NE muss für einen mittelfristigen und kontinuierlich fortzuschreibenden Zeitraum fortlaufend durch Bund und Länder ermittelt werden. Im Mittelbedarf sind zudem die von Bund und Ländern ggf. angesetzten Qualitäts- und Kapazitätskriterien sowie von Bund und/oder Ländern gewünschte Neu- und Ausbauvorhaben zu berücksichtigen. Dabei ist sicherzustellen, dass Neu- und Ausbauvorhaben auch der Häfen zwendungsfähig und in den Mittelansätzen berücksichtigt sind. Die Fondsmittel sind entsprechend anzupassen.

⁶ Ergebnis der Bereinigungssitzung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom 16.11.2023.

In den Mittelansätzen muss zudem die Preisentwicklung mittels der vom statistischen Bundesamt zur Verfügung gestellten Preisindices berücksichtigt werden.

Die Finanzierung muss verlässlich und überjährig abgesichert werden. Die Finanzierungsquellen für die Speisung des Fonds müssen klar benannt und dauerhaft gesetzlich verankert werden.

d. Umstellung der Erhaltungsfinanzierung auf Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV - NE)

Alle Finanzhilfen für die NE-Infrastruktur sollen künftig aus dem Regio-Infrafonds finanziert werden. Zur Finanzierung der Erhaltung der NE-Infrastruktur schließen die Länder zunächst mit den größeren nichtbundeseigenen EIU Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) ab.⁷ Darin vereinbaren die Parteien für einen bestimmten Zeitraum Umfang, Leistungsfähigkeit und Qualität der vorzuhaltenden Infrastrukturen einerseits sowie die Höhe der öffentlichen Finanzierungsbeiträge zum Infrastrukturerhalt andererseits. Die öffentlichen Finanzierungsbeiträge für die Eisenbahninfrastruktur fließen in dieser Systematik nicht projektorientiert, sondern pauschal ergebnisorientiert im Hinblick auf Netzzustand und Netzzumfang.

Mit dieser Ergebnisorientierung soll gerade auch die bestehende Förderbürokratie vermindert werden. Projektbezogene Antragsverfahren und Verwendungsnachweisprüfungen können für Ersatzinvestitionen entfallen, da das EIU pauschal für eine zu erbringende Leistung abgegolten wird. Das bedeutet aber, dass die erbrachte Erhaltungsleistung der EIU-Seite zu vertraglich fixierten Zeitpunkten bewertet wird und Schlechtleistungen des EIU ggf. mit Sanktionen belegt werden können.

Ein sachgemäßes Controlling der Inhalte und der gegenseitigen Verpflichtungen der LuFV setzt den Aufbau eines strecken- oder teilnetzschaffen Berichtswesens und Qualitätsmanagements durch die Länder voraus (Netzzustandsberichte, Netzentwicklungsziele, Leistungs- und Erfolgskennziffern)

Die LuFV regeln ausschließlich den Erhalt der von ihnen erfassten Bestandsinfrastrukturen. EIU, die keine LuFV mit den zuständigen Landesbehörden abgeschlossen haben, werden wie bisher, allerdings mit deutlich zu vereinfachenden Verfahren, auf dem Weg der Projektfinanzierung mit Mitteln aus dem Regio-Infrafonds bezuschusst. Neu- und Ausbaumaßnahmen erfordern gesonderte Antrags- und Zuwendungsverfahren. Auch diese werden aus dem Regio-Infrafonds finanziert.

⁷ Mit welchen EIU LuFV abzuschließen sind, ist unter pragmatischen Gesichtspunkten und unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen potenzieller Vertragspartner abzuwägen.