

**Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
(„LuFV“)**

zwischen

der Bundesrepublik Deutschland

(„Bund“)

vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung („BMVBS“)
und das Bundesministerium der Finanzen („BMF“)

und

der DB Netz AG

der DB Station&Service AG

der DB Energie GmbH

sowie

der Deutschen Bahn AG

(„DB AG“)

INHALTSVERZEICHNIS

Verzeichnis der Anlagen	3
Präambel	4
Abschnitt I	5
- Finanzierung -	5
§ 1 Gegenstand der Vereinbarung	5
§ 2 Infrastrukturbeitrag des Bundes	5
§ 3 Zahlungsweise	6
§ 4 Mindestinstandhaltungsbeitrag der EIU	6
§ 5 Regelungsmechanismen bei Veränderungen des Umfangs der Schienenwege	7
§ 6 EU-Fördermittel	7
Abschnitt II	8
- Mittelverwendung -	8
§ 7 Nachzuweisendes Mindestinstandhaltungsvolumen	8
§ 8 Nachzuweisende Mindestersatzinvestitionen	8
§ 9 Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der Mittelverwendung	9
§ 10 Vergabeverfahren	10
§ 11 Infrastrukturwirtschaftsprüfer	10
Abschnitt III	10
- Infrastrukturqualität -	10
§ 12 Infrastrukturkataster	10
§ 13 Infrastrukturqualität	11
Abschnitt IV	12
- Berichts- und Organisationspflichten -	12
§ 14 Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht	12
§ 15 Datenerhebung und -bereitstellung	13
Abschnitt V	13
- Sicherung der Mittelverwendung und des uneingeschränkt nutzbaren Zustands der Schienenwege -	13
§ 16 Kontrollrechte des Bundes	13
§ 17 Rückforderung Infrastrukturbeitrag	14
§ 18 Abhilfeverfahren	16
§ 19 Wiederholte Pflichtverletzung	17
Abschnitt VI	17
- Allgemeines -	17
§ 20 Bisherige Finanzierungsvereinbarungen	17
§ 21 Grenzüberschreitende Infrastruktur	18
§ 22 Aufrechnungsrecht des Bundes	19
§ 23 Vertragsdauer, Kündigung	19
§ 24 Folgevereinbarung	19
§ 25 Schlussbestimmungen	19

VERZEICHNIS DER ANLAGEN

Anlage 3.2	Jahresganglinie
Anlage 5.2	Schiedsgutachterklausel
Anlage 7.1	Nachweis Mindestinstandhaltungsvolumen
Anlage 8.3	Nachweis Mindestersatzinvestitionsvolumen
Anlage 8.7	Nahverkehr
Anlage 10	Vereinbarung über die Vergaberegeln zu den Investitionen des Bundes in die Schieneninfrastruktur
Anlage 12.1	Inhalt Infrastrukturkataster
Anlage 12.2	Infrastrukturkataster Zeitpunkt Vertragsschluss
Anlage 13.2	Ermittlung Qualitätskennzahlen
Anlage 13.6	Zielwerte Infrastrukturqualität
Anlage 14.1	Struktur und Inhalte Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht
Anlage 17.7	Berechnungsbeispiele Rückforderungen
Anlage 20.1	Nicht fortgeltende Finanzierungsvereinbarungen
Anlage 20.2	Fortgeltende Finanzierungsvereinbarungen
Anlage 21.1	Grenzüberschreitende Infrastruktur

PRÄAMBEL

1. Die DB AG sowie die DB Netz AG, die DB Station&Service AG und die DB Energie GmbH (DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH zusammen „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ oder „EIU“) sind Eisenbahnen des Bundes und werden als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt (Art. 87e Abs. 3 Satz 1 GG).
2. Zu den Aufgaben der EIU gehören das Betreiben und die Erhaltung ihrer Eisenbahninfrastruktur. Sie haben ihre Schienenwege in einem uneingeschränkt nutzbaren Zustand zu erhalten.
3. Im Rahmen seines Gewährleistungsauftrags nach Art. 87e Abs. 4 GG stellt der Bund sicher, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Erhalt der Schienenwege Rechnung getragen wird. Zur Erfüllung des Gewährleistungsauftrags leistet der Bund nach näherer Maßgabe dieser Vereinbarung einen jährlichen Infrastrukturbeitrag. Die Länder sind als Aufgabenträger für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs auf eine gute Infrastrukturqualität angewiesen. Diese Vereinbarung hat daher auch das Ziel, hierfür die Voraussetzungen zu schaffen.
4. Diese Vereinbarung folgt den Vorgaben des Art. 6 Abs. 2 bis 5 der Richtlinie 2001/14/EG und ergänzt die zu deren Umsetzung erlassenen Vorgaben des nationalen Rechts. Den EIU als Betreibern der Infrastruktur werden durch diese Vereinbarung die geforderten Anreize zur Senkung der mit der Fahrwegbereitstellung verbundenen Kosten und der Zugangsentgelte gegeben. Dies erfolgt insbesondere durch die Begrenzung der Zuwendungen auf einen jährlichen, real sinkenden Infrastrukturbeitrag bei vertraglich definierten Qualitätsanforderungen an die Infrastruktur.
5. Die Leistung von Infrastrukturbeiträgen des Bundes erfolgt nach Maßgabe des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG). Während bislang auf Grundlage von Rahmen- und Sammelvereinbarungen eine einzelmaßnahmenbezogene Finanzierung von Ersatzinvestitionen stattfand, soll der Einsatz der Bundesmittel in Zukunft qualitätsorientiert gesteuert werden. Ziel ist es, zu einer höheren Effizienz des Einsatzes der Bundes- sowie der Unternehmensmittel der EIU zu gelangen und damit eine Verbesserung des Infrastrukturzustands zu erreichen.

Dies vorausgeschickt, vereinbaren die Parteien:

Abschnitt I
- Finanzierung -

§ 1
Gegenstand der Vereinbarung

1.1 Gegenstand dieser Vereinbarung sind Maßnahmen, die der Erhaltung der Schienenwege der EIU dienen, sowie ihre Finanzierung.

1.2 Die „Erhaltung der Schienenwege“ umfasst die Maßnahmen zur „Instandhaltung“ (§ 8 Abs. 4 BSchwAG) und die Durchführung von Ersatzinvestitionen. „Ersatzinvestitionen“ (§ 11 Abs. 1, § 8 Abs. 1 Satz 2 BSchwAG) sind alle Investitionen in die Schienenwege, die nicht Gegenstand des Bedarfsplans sind.

1.3 „Schienenwege“ sind die Schienenwege der EIU einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen (insbesondere Verkehrsstationen und Energieversorgungsanlagen), deren Bau oder Änderung grundsätzlich Gegenstand einer Planfeststellung nach § 18 AEG vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396), zuletzt geändert durch Art. 8 Gesetz vom 26. Februar 2008 (BGBl. I S. 215), in der jeweils geltenden Fassung, sein können (Betriebsanlagen der Eisenbahn, § 8 Abs. 5 BSchwAG). Weiterhin zählen zu den Schienenwegen auch ortsfeste Betriebsleitsysteme, die die Kapazität der Schienenwege steigern und andere aufwendigere Investitionen in diese ersetzen oder vermeiden (§ 8 Abs. 6 BSchwAG).

1.4 Vorhaben des Neubaus, der Erweiterung und der Kapazitätssteigerung von Schienenwegen, die im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege gemäß § 1 Abs. 1 BSchwAG enthalten sind („Bedarfsplanvorhaben“), sind nicht Gegenstand dieser Vereinbarung.

§ 2
Infrastrukturbeitrag des Bundes

2.1 Der Bund verpflichtet sich, im Rahmen dieser Vereinbarung ausschließlich zweckgebundene Zahlungen zur Durchführung von Ersatzinvestitionen in die Schienenwege („Infrastrukturbeitrag“) in Höhe von € 2,5 Milliarden pro Kalenderjahr an die EIU zu leisten. Davon entfallen anteilig

- (i) 88 Vom Hundert (€ 2,2 Milliarden) auf die DB Netz AG,
- (ii) 10 Vom Hundert (€ 250 Millionen) auf die DB Station&Service AG und
- (iii) 2 Vom Hundert (€ 50 Millionen) auf die DB Energie GmbH.

Für bis zu 10 Vom Hundert (€ 250 Millionen) des Infrastrukturbeitrags können die EIU eine anderweitige Aufteilung vereinbaren. Die Pflicht zur Einhaltung der in dieser Vereinbarung vorgegebenen Qualitätsziele bleibt hiervon unberührt. Die Aufteilung ist dem Bund im Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (§ 14.1) mitzuteilen.

2.2 Der Infrastrukturbeitrag wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss unmittelbar an und zur ausschließlichen Verwendung durch die EIU gewährt.

§ 3

Zahlungsweise

3.1 Die Zahlung des Infrastrukturbeitrags erfolgt in monatlichen Raten am 15. Kalendertag eines jeden Monats auf das folgende Konto der DB Netz AG:

[REDACTED]

Maßgebend ist der Tag des Eingangs der Zahlung auf dem Konto der DB Netz AG. § 193 BGB ist anwendbar.

3.2 Die monatlichen Raten sind in Anlage 3.2 (Jahresganglinie) aufgeführt. Die Anlage 3.2 kann einvernehmlich geändert werden, sofern die EIU belegen, dass sich der monatliche Mittelbedarf geändert hat. Die EIU stellen im Verhältnis zueinander sicher, dass die Verfügung über das Guthaben auf dem unter § 3.1 genannten Konto der DB Netz AG sachgerecht und im Sinne dieser Vereinbarung erfolgt.

3.3 Sollte der Bund seine Verpflichtung zur Bereitstellung des Infrastrukturbeitrags nicht oder verspätet erfüllen, ist der fällige und nicht geleistete Infrastrukturbeitrag mit 5 Prozentpunkten über dem Basiszins nach § 247 BGB zu verzinsen.

§ 4

Mindestinstandhaltungsbeitrag der EIU

Die EIU verpflichten sich, während der Vertragslaufzeit zweckgebunden für die Instandhaltung der Schienenwege eigene Finanzmittel in der erforderlichen Höhe für die Erreichung der vereinbarten Qualität bereitzustellen und einzusetzen. Dabei werden sie die Einsparungspotentiale nutzen, die sich aus Effizienzsteigerungen, z.B. durch verbesserte Arbeitsabläufe, ergeben. Der Instandhaltungsbeitrag wird sich mindestens auf einen Betrag zwischen € 1,25 Milliarden und € 1,0 Milliarden belaufen („Mindestinstandhaltungsbeitrag“). Dabei wird Ausgangspunkt ein Mindestinstandhaltungsbeitrag im Jahr 2009 in Höhe von € 1,25 Milliarden sein. Durch die oben genannten Effizienzsteigerungen soll es möglich werden, im Jahr 2013 mit einem Mindestinstandhaltungsbeitrag in Höhe von € 1,0 Milliarden die vereinbarte Netzqualität zu erreichen.

§ 5

Regelungsmechanismen bei Veränderungen des Umfangs der Schienenwege

5.1 Eine „Volumenbedingte Anpassung“ des Infrastrukturbeitrags des Bundes erfolgt mit Wirkung für das nächste Kalenderjahr, wenn die Betriebslänge der im Infrastrukturkataster (§ 12.1) enthaltenen Strecken in einem Kalenderjahr die Betriebslänge der im Infrastrukturkataster enthaltenen Strecken zum Inkrafttreten der Vereinbarung gemäß Anlage 12.2 um mehr als 2 vom Hundert unter- oder überschreitet. Der Bereich der Unter- oder Überschreitung zwischen 0 und 2 vom Hundert wird im Folgenden „Korridor“ genannt. Bewegt sich die Unter- oder Überschreitung in einem folgenden Kalenderjahr wieder innerhalb des Korridors, so entfällt die Volumenbedingte Anpassung mit Wirkung für das nächste Kalenderjahr. In den Fällen der Volumenbedingten Anpassung werden die Parteien nach Vorlage des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts (§ 14.1) in Verhandlungen über eine Verringerung (bei Unterschreitung des Korridors) oder Erhöhung (bei Überschreitung des Korridors) des Infrastrukturbeitrags eintreten. Bei der Ermittlung der Anpassung werden die Streckenkategorien der für die Unter- oder Überschreitung des Korridors maßgeblichen Strecken berücksichtigt. Sie beträgt im Höchstfall 0,32 vom Hundert des Betrages nach § 2.1 je einhundert Kilometern Betriebslänge der Unter- oder Überschreitung des Korridors. Das Nachzuweisende Mindestersatzinvestitionsvolumen (§ 8.1), die nach § 8.2 Satz 1 bereitzustellenden Finanzmittel der EIU und der Nachzuweisende Mindestinstandhaltungsbeitrag (§§ 4; 7.1) ändern sich entsprechend der hieraus resultierenden prozentualen Verringerung oder Erhöhung des Infrastrukturbeitrags. Maßgeblich für die Bestimmung des Umfangs der Anpassung ist das Infrastrukturkataster mit Stand vom 30. November 2008 (Anlage 12.2).

5.2 Erzielen die Parteien innerhalb eines Monats nach dem in § 14.1 genannten Zeitpunkt (Vorlage des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts) keine Einigung über die Volumenbedingte Anpassung des Infrastrukturbeitrags, so entscheidet ein Schiedsgutachter nach Maßgabe der in Anlage 5.2 festgelegten Schiedsgutachterklausel.

5.3 Die Vorgaben des § 11 AEG, wonach die dauernde Einstellung des Betriebes einer Strecke, eines für die Betriebsabwicklung wichtigen Bahnhofs oder die mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke bei der zuständigen Aufsichtsbehörde zu beantragen sind, sind bei einer Veränderung der Betriebslänge zu beachten.

§ 6

EU-Fördermittel

6.1 Die EIU verpflichten sich, Förderanträge zur Inanspruchnahme von EU-Mitteln für Maßnahmen im Bestandsnetz vorzubereiten und die zur Verfügung stehenden Mittel in Anspruch zu nehmen, soweit diese Maßnahmen und die Antragstellung zwischen dem betreffenden EIU und dem Bund zuvor schriftlich vereinbart wurden. Entsprechendes gilt für Fördermittel für Maßnahmen im Bestandsnetz, deren Inanspruchnahme der Erfüllung von europäischer oder völkerrechtlicher Verpflichtungen des Bundes dient, soweit die entsprechenden Maß-

nahmen zwischen dem betreffenden EIU und dem Bund zuvor schriftlich vereinbart wurden.

6.2 Die EIU verpflichten sich, die für Förderverhältnisse nach § 6.1 jeweils geltenden Regelungen, insbesondere die Verpflichtungen aus dem Bewilligungsbescheid, einzuhalten. Diese Verpflichtungen bleiben durch die vorliegende Vereinbarung unberührt.

6.3 Die EU-Mittel nach § 6.1 treten zusätzlich zu dem Infrastrukturbeitrag des Bundes nach § 2.1 hinzu. Eine etwaige Komplementärfinanzierung des Bundes für Ersatzinvestitionen wird auf den Infrastrukturbeitrag nach § 2.1 des betreffenden Kalenderjahres angerechnet.

6.4 Kommt es hinsichtlich gewährter Fördermittel nach § 6.1 aufgrund eines von den EIU zu vertretenden Umstandes zu einer berechtigten Rückzahlungsverpflichtung des Bundes, so stellt das EIU den Bund von dieser Rückzahlungsverpflichtung frei. Der Bund wird in Abstimmung mit der DB AG und auf deren Kosten Rechtsmittel zur Abwehr der Rückzahlung ergreifen.

Abschnitt II

- Mittelverwendung -

§ 7

Nachzuweisendes Mindestinstandhaltungsvolumen

7.1 Die EIU verpflichten sich, jährlich Instandhaltungsmaßnahmen in die Schienenwege mindestens in Höhe des Mindestinstandhaltungsbeitrags gemäß § 4 nach Maßgabe der in **Anlage 7.1** niedergelegten Buchführungs- und Bilanzierungsrichtlinien („**Nachzuweisendes Mindestinstandhaltungsvolumen**“) vorzunehmen und nachzuweisen. Die EIU sind dazu befugt, die in **Anlage 7.1** niedergelegten Richtlinien im Einvernehmen mit dem Bund für das jeweils folgende Vertragsjahr zu ändern, insbesondere wenn dies aufgrund gesetzlicher Vorgaben oder aus wichtigen technisch-betrieblichen Gründen erforderlich wird. Der Bund wird allen Änderungen zeitnah zustimmen, wenn die Änderungen die Überprüfung des Nachweises des Mindestinstandhaltungsvolumens nicht beeinträchtigen.

7.2 Maßnahmen, die mit Mitteln des Bundes aus anderen Förderprogrammen gefördert werden, zählen im Umfang dieser Förderung nicht zum Nachzuweisenden Mindestinstandhaltungsvolumen im Sinne des § 7.1.

§ 8

Nachzuweisende Mindestersatzinvestitionen

8.1 Die EIU verpflichten sich, jährlich Ersatzinvestitionen in die Schienenwege mindestens in Höhe des Infrastrukturbeitrags gemäß § 2.1 (€ 2,5 Milliarden) vorzunehmen („**Nachzuweisendes Mindestersatzinvestitionsvolumen**“) und nachzuweisen.

8.2 Darüber hinaus werden die EIU jährlich einen Eigenbeitrag in Höhe von € 500 Millionen für die Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes einsetzen. Über die Verwendung dieses Eigenbeitrags der EIU wird im Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht (§ 14.1) berichtet. Der Einsatz des Eigenbeitrags erfolgt auch in Anlagenklassen/Sachverhalte der EIU, die über den in **Anlage 8.3** genannten Katalog von Anlagenklassen/Sachverhalten hinausgehen und wird durch den Wirtschaftsprüfer der EIU bestätigt. Mit der Bestätigung des Wirtschaftsprüfers ist der Nachweis hinsichtlich der Höhe des Eigenbeitrags der EIU abschließend erbracht.

8.3 Als Ersatzinvestitionen, die die EIU nach § 8.1 zu erbringen und nachzuweisen haben, gelten ausschließlich solche Maßnahmen, die nach den in **Anlage 8.3** niedergelegten Buchführungs- und Bilanzierungsrichtlinien bei den EIU buchhalterisch erfasst sind. Die EIU sind dazu befugt, diese Buchführungs- und Bilanzierungsrichtlinien im Einvernehmen mit dem Bund für das jeweils folgende Vertragsjahr zu ändern, insbesondere wenn dies aufgrund gesetzlicher Vorgaben oder aus wichtigen technisch-betrieblichen Gründen erforderlich wird. Der Bund wird allen Änderungen zeitnah zustimmen, wenn die Änderungen die Überprüfung des Nachweises des Mindestersatzinvestitionsvolumens nicht beeinträchtigen.

8.4 Eine abweichende Bilanzierung in den nach IFRS oder HGB aufzustellenden Jahresabschlüssen der EIU bleibt hiervon unberührt.

8.5 Maßnahmen, die mit Mitteln des Bundes aus anderen Förderprogrammen oder von Dritten gefördert werden, zählen im Umfang dieser Förderung nicht zum Nachzuweisenden Mindestersatzinvestitionsvolumen im Sinne des § 8.1. Dies gilt insbesondere für Mittel, die nach GVFG-Bundesprogramm ausgereicht werden und für Mittel, die von den Ländern nach dem Entflechtungsgesetz zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden eingesetzt werden einschließlich der Komplementärfinanzierungen der Länder und Gemeinden.

8.6 Die Komplementärfinanzierung zu den mit EU-Mitteln durchgeführten Maßnahmen ist auf das Nachzuweisende Mindestersatzinvestitionsvolumen anrechnungsfähig.

8.7 Die EIU sind verpflichtet, 20 vom Hundert des Infrastrukturbeitrags nach § 2.1 für Maßnahmen zu verwenden, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen. Die EIU stimmen sich hierzu entsprechend der **Anlage 8.7** mit dem jeweiligen Bundesland ab.

§ 9

Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der Mittelverwendung

Die EIU verpflichten sich, den Infrastrukturbeitrag unter Beachtung des haushaltsrechtlichen Grundsatzes der wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung einzusetzen.

§ 10 **Vergabeverfahren**

Die EIU verpflichten sich, den Infrastrukturbeitrag entsprechend den Vorschriften des geltenden Vergaberechts zu verwenden. Darüber hinaus werden die EIU und die DB AG ihre Vergabepaxis anhand der in **Anlage 10** dargestellten und mit den Verbänden der Bauindustrie abgestimmten Verfahrensweise ausrichten.

§ 11 **Infrastrukturwirtschaftsprüfer**

11.1 Eine vom Bund beauftragte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft („Infrastruktur-Wirtschaftsprüfer“) prüft, ob die buchhalterische Erfassung der Ersatzinvestitionen nach Maßgabe der **Anlage 8.3** erfolgt ist und bestätigt auf dieser Grundlage die Höhe der gemäß § 8.1 im jeweiligen Kalenderjahr vorgenommenen Nachzuweisenden Mindestersatzinvestitionen.

11.2 Darüber hinaus prüft der Infrastruktur-Wirtschaftsprüfer, ob die sich aus der Buchführung der einzelnen EIU ergebende Bereitstellung und Verwendung des Mindestinstandhaltungsbeitrags nach Maßgabe der **Anlage 7.1** erfolgt ist und bestätigt auf dieser Grundlage die Höhe der gemäß § 7.1 im jeweiligen Kalenderjahr vorgenommenen Nachzuweisenden Mindestinstandhaltungsmaßnahmen.

Abschnitt III **- Infrastrukturqualität -**

§ 12 **Infrastrukturkataster**

12.1 Die EIU verpflichten sich zur jährlichen Erstellung eines Infrastrukturkatasters, in dem die Schienenwege mit allen wesentlichen Merkmalen der Betriebsanlagen jeweils zum 30. November des Vorjahres detailliert aufgeführt sind. Hierzu gehören insbesondere eine Stückliste für die wesentlichen Anlagenarten der verschiedenen Strecken und der örtlichen Infrastruktur sowie eine Streckenmerkmalsliste. In der Streckenmerkmalsliste werden alle Strecken mit ihren wesentlichen Ausstattungsmerkmalen, insbesondere der Soll- und Ist-Geschwindigkeit, detailliert aufgeführt. Das Infrastrukturkataster ist Bestandteil des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts (§ 14). Die Einzelheiten des Aufbaus und des Inhalts des Infrastrukturkatasters ergeben sich aus **Anlage 12.1**.

12.2 Schienenwege der EIU nach Maßgabe dieser Vereinbarung sind im Wesentlichen im Infrastrukturkataster, Stand 30. November 2007, vorliegend seit März 2008, abgebildet, das in digitaler Form als **Anlage 12.2** beigelegt ist. Die derzeitige **Anlage 12.2** wird zum 30. April

2009 durch das Infrastrukturkataster mit Stand 30. November 2008 ersetzt. Diese neue Anlage 12.2 wird entsprechend den Regelungen der **Anlage 12.1** erstellt und ist Bestandteil des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts 2008.

§ 13

Infrastrukturqualität

13.1 Die EIU verpflichten sich, ihre Schienenwege in einem uneingeschränkt nutzbaren Zustand vorzuhalten. § 4 Abs. 1 AEG bleibt unberührt.

13.2 Der uneingeschränkt nutzbare Zustand bestimmt sich für die Schienenwege der EIU ausschließlich anhand der im jährlich vorzulegenden Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (§ 14) näher definierten und abgebildeten Qualitätskennzahlen:

- (i) DB Netz AG: Theoretischer Fahrzeitverlust im Fern- und Ballungsnetz, in den Regionalnetzen sowie im gesamten Netz;
- (ii) DB Netz AG: Gleisgeometrie (Gesamtsignal Standardabweichung);
- (iii) DB Netz AG: Funktionalität Bahnsteige der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH;
- (iv) DB Netz AG: Bewertung Anlagenqualität DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (BAQ);
- (v) DB Station&Service AG: Funktionalität Bahnsteige;
- (vi) DB Station&Service AG: Bewertung Anlagenqualität (BAQ);
- (vii) DB Energie GmbH: Versorgungssicherheit Bahnenergie.

Eine detaillierte Beschreibung zur Ermittlung der einzelnen Qualitätskennzahlen ist in den **Anlagen 13.2.1 bis 13.2.4** enthalten.

13.3 Die Parteien vereinbaren, dass die Qualitätskennzahl (ii) „Gleisgeometrie (Gesamtsignal Standardabweichung)“ erst mit Wirkung zum 1. Januar 2010 als Qualitätskennzahl berücksichtigt wird. Bis zu einer entsprechenden Ergänzung der **Anlage 13.6** bleibt die Qualitätskennzahl (ii) der DB Netz AG mit Blick auf die Pflichten der EIU nach dieser Vereinbarung, insbesondere die Erreichung von Zielwerten nach § 13.6, die Berichts- und Organisationspflichten nach Abschnitt IV und die Rückforderung von Infrastrukturbeiträgen nach § 17, außer Betracht. Hinsichtlich der Vorlage konkreter Zielwertvorschläge gelten § 13.5 Sätze 2 und 3 entsprechend mit der Maßgabe, dass die Vorlage der Zielwertvorschläge bis zum 31. August 2009 erfolgt. Anstelle des 31. März eines jeden Folgejahres (§ 13.5 Satz 3) tritt der 31. August.

13.4 Die Parteien vereinbaren, dass die Qualitätskennzahl (vi) „Bewertung Anlagenqualität (BAQ)“ erst mit Wirkung zum 1. Januar 2010 als Qualitätskennzahl berücksichtigt wird. Die Grundzüge der „Bewertung Anlagenqualität (BAQ)“ sowie die in die Qualitätsbewertung einbezogenen Kriterien sind in **Anlage 13.2.4** dargestellt. Die Parteien werden spätestens im

März 2009 auf der Grundlage dieser festgelegten Grundzüge diese Qualitätskennzahl abschließend konkretisieren und die Anlage 13.2.4 und die Anlage 13.6 entsprechend anpassen. Bis zu dieser Anpassung der Anlage 13.2.4 und der Anlage 13.6 bleibt die Qualitätskennzahl (vi) der DB Station&Service AG mit Blick auf die Pflichten der EIU nach dieser Vereinbarung, insbesondere die Erreichung von Zielwerten nach § 13.6, die Berichts- und Organisationspflichten nach Abschnitt IV und die Rückforderung von Infrastrukturbeiträgen nach § 17, außer Betracht. Vorgenanntes gilt entsprechend für die Qualitätskennzahl (iv) DB Netz AG, Bewertung Anlagenqualität DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (BAQ).

13.5 Die DB Station&Service AG legt dem Bund bis zum 31. März 2009 den Entwurf einer Beschreibung zur Ermittlung der Qualitätskennzahl (vi), die Basisdaten für die Qualitätskennzahl (vi) und sich daran orientierende Zielwertevorschläge einschließlich etwaiger Qualitätssteigerungen vor. Soweit der Entwurf einer Beschreibung zur Ermittlung der Qualitätskennzahl (vi), die Basisdaten für die Qualitätskennzahl (vi) und sich daran orientierende Zielwertevorschläge nicht fristgerecht vorgelegt werden, zahlt die DB Station&Service AG für das Jahr 2009 eine Vertragsstrafe in Höhe von € 500.000,00 an den Bund. Legt die DB Station&Service AG zum 31. März eines jeden Folgejahres weiterhin keinen Entwurf einer Beschreibung zur Ermittlung der Qualitätskennzahl (vi) und sich daran orientierende Zielwertevorschläge vor, wird in jedem betreffenden Vertragsjahr eine Vertragsstrafe in Höhe von € 5 Millionen fällig. Vorgenanntes gilt entsprechend für die Qualitätskennzahl (iv) DB Netz AG, Bewertung Anlagenqualität DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (BAQ) mit der Maßgabe, dass an die Stelle des in Satz 2 genannten Betrages der Betrag von € 100.000,00 und an Stelle des in Satz 3 genannten Betrages der Betrag von € 1 Millionen tritt.

13.6 Die EIU verpflichten sich zur jährlichen Erreichung der in Anlage 13.6 genannten Zielwerte und der dort beschriebenen Qualitätssteigerungen.

13.7 Während der Laufzeit dieser Vereinbarung werden die Vertragsparteien untersuchen, ob andere oder ergänzende Qualitätsparameter herangezogen werden können, um nach 2013 eine weiter verbesserte Transparenz der Netzqualität zu erhalten. Hierbei soll auch die Möglichkeit der Einbeziehung der Kapazität als Qualitätsparameter betrachtet werden. Die EIU werden die Untersuchung in jeder Hinsicht unterstützen. Sie stellen insbesondere auf Verlangen des Bundes alle für den gemeinsam festgelegten Untersuchungsgegenstand erforderlichen Unterlagen und Informationen, über die sie selbst verfügen, bereit.

Abschnitt IV

- Berichts- und Organisationspflichten -

§ 14

Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht

14.1 Die EIU verpflichten sich, dem Bund jeweils jährlich bis zum 30. April einen gemeinsamen Bericht über den Zustand der Schienenwege („Infrastrukturzustands- und -

entwicklungsbericht“) gemäß **Anlage 14.1** vorzulegen. Sie haben darin nachzuweisen, dass sie ihren Verpflichtungen zur Erhaltung der Schienenwege im uneingeschränkt nutzbaren Zustand gemäß § 13.2 im vorangehenden Kalenderjahr nachgekommen sind.

14.2 Der Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht beinhaltet die Feststellung, ob die vorgegebenen Qualitätskennzahlen im vorangehenden Kalenderjahr erfüllt wurden. Die Darstellung für die Qualitätskennzahlen theoretischer Fahrzeitverlust (§13.2 (i)) erfolgt sowohl für das gesamte Netz als auch aufgegliedert nach Fern- und Ballungsnetz und Regionalnetze. In **Anlage 12.2** (Infrastrukturkataster, Stand 30. November 2008, gemäß § 12.2 Sätze 2 und 3) ist dargestellt, welche Schienenwege zum Fern- und Ballungsnetz sowie welche zu den Regionalnetzen gehören. Eine Änderung der Zuordnung bedarf der schriftlichen Einwilligung des Bundes, die nur aus wichtigem Grund verweigert werden darf.

§ 15

Datenerhebung und -bereitstellung

15.1 Die EIU verpflichten sich, Datenerfassungs- und Auswertungssysteme einzurichten und vorzuhalten, die zur Ermittlung der für die Erstellung des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts notwendigen Daten erforderlich sind. Die EIU werden dem Eisenbahn-Bundesamt die gemäß **Anlage 12.1** ermittelten Daten auf Aufforderung zur Verfügung stellen. Die Parteien werden sich über ein abweichendes Datenformat entsprechend dem Stand der Technik einigen.

15.2 Die EIU verpflichten sich, die Daten gemäß § 15.1 für 10 Jahre, beginnend mit dem Ablauf des Jahres, in dem die Unterlagen entstanden sind, vorzuhalten und zu sichern, wobei die Lesbarkeit sicher zu stellen ist.

Abschnitt V

- Sicherung der Mittelverwendung und des uneingeschränkt nutzbaren Zustands der Schienenwege -

§ 16

Kontrollrechte des Bundes

16.1 Der Bund ist berechtigt, die Schienenwege nach vorheriger Anmeldung zu betreten und zu überprüfen, um die Erfüllung der mit dieser Vereinbarung seitens der EIU übernommenen Vertragspflichten zu kontrollieren. Er kann dieses Recht auf von ihm beauftragte Dritte übertragen. Die EIU und die für sie tätigen Personen müssen dem Bund und seinen Beauftragten dazu gestatten,

- (i) Grundstücke, Geschäftsräume und Betriebsanlagen innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitszeiten zu betreten,

- (ii) Bücher, Geschäftspapiere und Unterlagen einzusehen, die auf geeigneten Datenträgern zur Verfügung zu stellen sind,
- (iii) Messfahrten auf dem Schienennetz der EIU durchzuführen, bei denen insbesondere als Parameter die Gleisgeometrie, der Zustand des Fahrdrahtes oder der Stromschienen, das Schienenquerprofil, die Schienenoberfläche, der Zustand der Signale sowie die Beschaffenheit und Tragfähigkeit des Untergrundes gemessen werden. Soweit rechtlich zulässig, werden für die Messfahrten keine Trassenentgelte erhoben.

Bei der Betretung der Schienenwege sind die hierfür geltenden gesetzlichen Vorschriften und Sicherheitsbestimmungen der EIU zu beachten.

16.2 Die EIU und die für sie tätigen Personen haben dem Bund und seinen Beauftragten ohne Kostenersatz für die EIU alle für die Wahrnehmung der Befugnisse nach Absatz 1 Satz 1 erforderlichen

- (i) Auskünfte zu erteilen,
- (ii) Nachweise zu erbringen,
- (iii) Hilfsmittel zu stellen und Hilfsdienste zu leisten.

Die Auskünfte sind wahrheitsgemäß und nach bestem Wissen zu erteilen. Der zur Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens wegen einer Ordnungswidrigkeit aussetzen würde.

16.3 Verletzen die EIU ihre Verpflichtungen nach § 16.1 oder § 16.2, wird für das betreffende Kalenderjahr eine Vertragsstrafe in Höhe von € 500.000,00 fällig.

§ 17

Rückforderung Infrastrukturbeitrag

17.1 Der Bund ist berechtigt, seinen jährlichen Infrastrukturbeitrag nach Maßgabe dieses Paragraphen ganz oder teilweise zurückzufordern, wenn die EIU die in § 17.3 beschriebenen Ziele verfehlen. Der Bund kann insbesondere von einer Rückforderung absehen, wenn die Pflichtverletzung auf Umständen beruht, die weder von den EIU noch von der DB AG zu vertreten sind.

17.2 Die Rückforderung erstreckt sich auf den Infrastrukturbeitrag, der nach § 2.1 in Verbindung mit §§ 5 und 6 dieser Vereinbarung das Kalenderjahr betrifft, in dem die Pflichtverletzung begangen wurde.

17.3 Die Höhe der Rückforderung ergibt sich aus dem vom Hundertteil des im betreffenden Kalenderjahr bereitgestellten Infrastrukturbeitrags, um den die vorgegebenen Ziele verfehlt worden sind bei

- (i) Infrastrukturqualität (jede Qualitätskennzahl in § 13),
- (ii) Nachzuweisendem Mindestinstandhaltungsvolumen (§ 7.1) oder
- (iii) Nachzuweisendem Mindestersatzinvestitionsvolumen (§ 8.1).

Der vom Hundertteil ist bei einer Verfehlung der Infrastrukturqualität (i) für das verfehlende EIU mit dem Gewichtungsfaktor des jeweiligen EIU zu multiplizieren („Gewichteter vom Hundertteil“). Der Gewichtungsfaktor berechnet sich aus dem dem einzelnen EIU gemäß § 2.1 zur Verfügung stehenden Soll-Betrag, dividiert durch den gesamten Infrastrukturbeitrag des Bundes (§ 2.1 Satz 1). Der Rückforderungsbetrag errechnet sich bei einer Verfehlung der Infrastrukturqualität (i) aus dem Produkt des Gewichteten vom Hundertteil mit dem gesamten Infrastrukturbeitrag des Bundes für das betreffende Kalenderjahr, andernfalls aus dem Produkt des vom Hundertteil der Verfehlung (ii) oder (iii) mit dem gesamten Infrastrukturbeitrag des Bundes für das betreffende Kalenderjahr. Bei der DB Energie GmbH beträgt der Rückforderungsbetrag bei einer Verfehlung der Infrastrukturqualität nach (i) mindestens € 1 Million, sofern die Versorgungssicherheit 99,80 Prozent unterschreitet.

17.4 Wenn und soweit die Qualitätskennzahl der DB Netz AG Theoretischer Fahrzeitverlust der Regionalnetze (§ 13.2 (i)) verfehlt wird, ist der sich aus § 17.3 Sätzen 1 bis 3 jeweils ergebende Betrag zu multiplizieren mit dem vom Hundertteil, der sich aus dem Verhältnis der Betriebslänge Regionalnetze zur Betriebslänge des gesamten Netzes errechnet. Der sich danach ergebende Betrag ist als Rückforderungsbetrag für die Qualitätskennzahlen der DB Netz AG Theoretischer Fahrzeitverlust der Regionalnetze maßgeblich.

17.5 Wenn und soweit die Qualitätskennzahl der DB Netz AG Funktionalität der Bahnsteige der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (§ 13.2 (iii)) verfehlt wird, ist der sich aus § 17.3 Sätze 1 bis 3 jeweils ergebende Betrag zu multiplizieren mit dem vom Hundertteil, der sich aus dem Verhältnis der Betriebslänge DB RegioNetz Infrastruktur GmbH zur Betriebslänge des gesamten Netzes errechnet. Der sich danach ergebende Betrag ist als Rückforderungsbetrag für die Qualitätskennzahlen der DB Netz AG Funktionalität der Bahnsteige der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH maßgeblich.

17.6 Wenn und soweit die Qualitätskennzahl der DB Netz AG Bewertung Anlagenqualität der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (§ 13.2 (iv)) verfehlt wird, ist der sich aus § 17.3 Sätze 1 bis 3 jeweils ergebende Betrag zu multiplizieren mit dem vom Hundertteil, der sich aus dem Verhältnis der Betriebslänge DB RegioNetz Infrastruktur GmbH zur Betriebslänge des gesamten Netzes errechnet. Der sich danach ergebende Betrag ist als Rückforderungsbetrag für die Qualitätskennzahlen der DB Netz AG Bewertung Anlagenqualität der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH maßgeblich.

17.7 Verfehlt ein EIU mehrere Infrastrukturqualitätsziele (i), ist der höchste Rückforderungsbetrag maßgeblich. Verfehlen mehrere EIU die vorgegebenen Infrastrukturqualitätsziele (i), errechnet sich der Rückforderungsbetrag durch eine Addition der sich bei den einzelnen EIU jeweils ergebenden höchsten Rückforderungsbeträge. Verfehlen ein oder mehrere EIU Infrastrukturqualitätsziele (i) und verfehlen die EIU darüber hinaus gemeinschaftlich auch eines oder beide der Ziele nach (ii) und (iii), ist der höchste nach den vorstehenden Regelungen

zu ermittelnde Rückforderungsbetrag aus entweder einer Verfehlung der Infrastrukturqualitätsziele (i) oder einer Verfehlung der Ziele nach (ii) oder (iii) maßgeblich. In **Anlage 17.7** sind einige Berechnungsbeispiele aufgeführt.

17.8 Erhält der Bund von Tatsachen Kenntnis, welche einen Rückforderungsanspruch begründen, so ist die Geltendmachung von Rückforderungsansprüchen nur innerhalb eines Jahres seit dem Zeitpunkt der Kenntnis aller für die Rückforderungsentscheidung maßgeblichen Tatsachen zulässig. Maßgeblich ist die Kenntnis der beim Bund gemäß § 25.7 Satz 1 zuständigen Stelle. Unabhängig hiervon ist die Geltendmachung von Rückforderungsansprüchen nicht zulässig, wenn seit dem Zeitpunkt, zu dem der Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht, in dessen Berichtszeitraum die einen Rückforderungsanspruch begründenden Tatsachen vorliegen, dem Bund gemäß § 14.1 vorgelegt wurde, mehr als fünf Jahre vergangen sind. Die in Satz 1 und Satz 3 genannten Fristen gelten nicht, wenn die für die Rückforderungsentscheidung maßgeblichen Tatsachen dem Bund vorsätzlich verschwiegen werden. Für die Geltendmachung genügt die schriftliche Anzeige des Rückforderungsanspruchs gegenüber der nach § 25.7 Satz 2 für den Empfang zuständigen Stelle.

17.9 Die EIU sind Gesamtschuldner der Rückforderungsansprüche. Die Rückforderung kann der Bund auch gegen die DB AG geltend machen. Der zu erstattende Betrag ist vom 30. April des Jahres an, das auf das Jahr folgt, in dem die Pflichtverletzung begangen wurde, mit jährlich 5 vom Hundert über dem jeweiligen Basiszins nach § 247 BGB zu verzinsen.

§ 18 Abhilfeverfahren

18.1 Der Bund kann eine Rückforderung des Infrastrukturbeitrags nach Maßgabe der nachfolgenden Regelungen geltend machen, wenn die EIU die Pflicht zur Erstellung und Vorlage eines jährlichen Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts verletzen.

18.2 Enthält der Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht fehlerhafte oder unvollständige Angaben, liegt eine zur Rückforderung berechtigende Pflichtverletzung nicht vor, wenn die Fehlerhaftigkeit oder Unvollständigkeit

- (i) weder von den EIU noch von der DB AG zu vertreten ist oder
- (ii) keinen Einfluss auf die Feststellung der Erreichung der Ziele nach § 17.3 durch die EIU haben kann und nicht so erheblich ist, dass sie zu einem wesentlich falschen oder unvollständigen Bild über den Zustand oder die Entwicklung der Schienenwege führen kann.

18.3 Der Rückforderungsanspruch des Bundes auf Grundlage der §§ 18.1 und 18.2 entsteht erst dann, wenn die EIU nach Ablauf einer ihnen vom Bund gesetzten angemessenen Nachfrist die festgestellte Pflichtverletzung nicht beseitigt haben („Abhilfeverfahren“). Die Einleitung eines Abhilfeverfahrens ist nur innerhalb eines Jahres seit dem Zeitpunkt der Kenntnis aller für die Rückforderungsentscheidung maßgeblichen Tatsachen zulässig. Maßgeblich ist die Kenntnis der Zentrale des Eisenbahn-Bundesamtes. Unabhängig hiervon ist die Einleitung

eines Abhilfeverfahrens nicht zulässig, wenn seit dem Zeitpunkt, zu dem der Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht, in dem die fehlerhaften oder unvollständigen Angaben enthalten sind, dem Bund gemäß § 14.1 vorgelegt wurde, mehr als fünf Jahre vergangen sind. Ist die Einleitung eines Abhilfeverfahrens nicht mehr zulässig, ist die Rückforderung für den betreffenden Sachverhalt ausgeschlossen.

18.4 Für die Einleitung eines Abhilfeverfahrens fordert der Bund die DB AG stellvertretend für alle EIU schriftlich zur Beseitigung der festgestellten Pflichtverletzung auf und setzt ihr hierfür eine angemessene Nachfrist.

18.5 Nach erfolglosem Ablauf der Nachfrist kann der Bund von den EIU bis zu 2 vom Hundert des Infrastrukturbeitrags zur Rückzahlung verlangen, den sie im Kalenderjahr vor der Pflichtverletzung nach § 2.1 in Verbindung mit § 5 dieser Vereinbarung vom Bund erhalten haben, sofern die Fristversäumung von einem der EIU oder der DB AG zu vertreten ist. Der zu erstattende Betrag ist vom 30. April des Jahres an, das auf das Jahr folgt, in dem die Pflichtverletzung begangen wurde, mit jährlich 5 vom Hundert über dem jeweiligen Basiszins nach § 247 BGB zu verzinsen. Zugleich kann der Bund bei einer von einem EIU zu vertretenden wesentlichen Verletzung von Berichtspflichten die Auszahlung aller weiteren Bundesmittel solange einstellen, bis die EIU ihren Pflichten nachgekommen sind.

§ 19

Wiederholte Pflichtverletzung

Der Bund ist berechtigt, die Vereinbarung zum Ende eines Kalenderjahrs zu kündigen, wenn die EIU die in §§ 7.1, 8.1 und 13.6 genannten Ziele wiederholt nicht erreichen und sie dies zu vertreten haben. Eine wiederholte Pflichtverletzung liegt vor, wenn während der Vertragslaufzeit in mindestens zwei Kalenderjahren Pflichtverletzungen gemäß Satz 1 eintreten und der Bund die betreffenden Pflichtverletzungen innerhalb der Fristen gemäß § 17.4 mitgeteilt hat. Die Parteien stellen im Falle einer Kündigung nach Satz 1 die anschließende Finanzierung der Maßnahmen zur Erhaltung der Infrastruktur rechtzeitig nach Maßgabe des § 9 BSchwAG sicher.

Abschnitt VI

- Allgemeines -

§ 20

Bisherige Finanzierungsvereinbarungen

20.1 Mit Inkrafttreten dieser Vereinbarung können die EIU keine Zahlungsansprüche mehr aus den in Anlage 20.1 aufgeführten Vereinbarungen geltend machen. Im Übrigen gelten die

Rechte und Pflichten der Parteien aus den in **Anlage 20.1** genannten Vereinbarungen weiter, sofern sie nicht durch die Regelungen dieser Vereinbarung, die in jedem Falle vorrangig sind, verdrängt werden.

20.2 Die in **Anlage 20.2** aufgeführten Vereinbarungen gelten in der dort festgelegten Form auch nach Inkrafttreten dieser Vereinbarung weiter. Für Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bund und den EIU, die das Bestandsnetz betreffen und die weder in **Anlage 20.1** noch in **Anlage 20.2** aufgeführt sind, gilt § 20.1.

20.3 Für die in **Anlage 20.1** aufgeführten Finanzierungsvereinbarungen legen die EIU dem Eisenbahn-Bundesamt innerhalb von sechs Monaten nach Inkrafttreten dieser Vereinbarung prüffähige Verwendungsnachweise nach Maßgabe der Bestimmungen der jeweiligen Finanzierungsvereinbarung vor. Die Verwendungsnachweise beziehen sich auf die im Zeitraum vor Inkrafttreten dieser Vereinbarung in Anspruch genommenen Bundesmittel und dienen als Abgrenzungsnachweis zwischen den bisherigen Finanzierungsvereinbarungen und dieser Vereinbarung. Spätestens zwei Monate nach Eingang des jeweiligen Verwendungsnachweises beim Eisenbahn-Bundesamt bestätigt dieses die Prüffähigkeit des Verwendungsnachweises oder stellt entsprechende Nachforderungen von Unterlagen. Das Eisenbahn-Bundesamt prüft die Verwendungsnachweise und kündigt längstens bis achtzehn Monate nach Eingang des jeweiligen prüffähigen Verwendungsnachweises Rückforderungen an. Nach diesem Zeitpunkt ist die Ankündigung und Geltendmachung weiterer, nicht angekündigter Rückforderungen ausgeschlossen. Rückforderungen gegen die EIU aufgrund von Feststellungen der Strafverfolgungsbehörden bleiben hiervon unberührt. Das Gleiche gilt für bereits rechtshängige Rückforderungen.

20.4 Eine Rückforderung von während der Vertragslaufzeit gewährten Infrastrukturbeiträgen des Bundes (§ 2.1) nach § 9a Abs. 1 BSchwAG ist ausgeschlossen. Für vor Inkrafttreten dieser Vereinbarung finanzierte Maßnahmen gilt Folgendes: Eine Rückzahlung nach § 9a Abs. 1 BSchwAG erfolgt nur, wenn die EIU vor Ablauf der in den Finanzierungsvereinbarungen festgelegten Nutzungszeit (Vorhaltezeitraum) eine Strecke nach § 11 AEG stilllegen oder den Betrieb eines Bahnhofs einstellen.

§ 21

Grenzüberschreitende Infrastruktur

21.1 Zu den Schienenwegen im Sinne des § 1.3 zählen im Rahmen dieser Vereinbarung auch die Schienenwege gemäß **Anlage 21.1** im Ausland, die von den EIU betrieben werden. Die Bestimmungen dieser Vereinbarung gelten daher auch für diese Schienenwege, soweit nachfolgend nichts Abweichendes bestimmt ist. Insbesondere zählen Ersatzinvestitionen in diese Schienenwege zum Nachzuweisenden Mindestersatzinvestitionsvolumen gemäß §§ 8.1 und zählen Instandhaltungsmaßnahmen in diese Schienenwege zum Nachzuweisenden Mindestinstandhaltungsvolumen gemäß §§ 4 und 7.1. Die Parteien werden die **Anlage 21.1** fortzuschreiben, sobald die EIU den Betrieb weiterer grenznaher Schienenwege im Ausland mit vorheriger schriftlicher Zustimmung des Bundes übernehmen.

21.2 Die in § 21.1 bezeichneten Schienenwege werden nicht im Infrastrukturkataster aufgeführt und bleiben für die Ermittlung der Infrastrukturqualität gemäß § 13.2 außer Betracht.

21.3 Eine Rechtspflicht der EIU zur Finanzierung des Ausbaus (Neubau, Erweiterung und Kapazitätssteigerung) der in § 21.1 bezeichneten Schienenwege aus Infrastrukturbeiträgen des Bundes gemäß § 2.1 besteht nicht. Die EIU werden den Ausbau der Strecke Erzingen-Beringen (Schweiz) zu Lasten des Infrastrukturbeitrags nach § 2.1 finanzieren. § 21.1 Satz 3 gilt hierfür entsprechend.

§ 22

Aufrechnungsrecht des Bundes

Der Bund ist berechtigt, mit sämtlichen sich aus dieser Vereinbarung ergebenden Ansprüchen gegen Ansprüche der DB AG und der EIU aus dieser Vereinbarung aufzurechnen.

§ 23

Vertragsdauer, Kündigung

23.1 Diese Vereinbarung tritt am 1. Januar 2009 in Kraft. Sie hat eine feste Laufzeit bis zum 31. Dezember 2013.

23.2 Das Recht jeder Partei zur außerordentlichen Kündigung des Vertrages aus wichtigem Grund bleibt durch die Vereinbarung der festen Vertragslaufzeit unberührt.

23.3 Jede Kündigung bedarf zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform.

§ 24

Folgevereinbarung

24.1 Die Parteien werden achtzehn Monate vor Ablauf dieser Vereinbarung in Verhandlungen über eine Folgevereinbarung eintreten.

24.2 Im Rahmen der Verhandlungen nach § 24.1 werden die Parteien im Lichte der Erfahrungen mit dieser Vereinbarung prüfen, inwieweit eine Reduzierung des Infrastrukturbeitrages des Bundes und des Mindestinstandhaltungsbeitrages der EIU über die Laufzeit einer Folgevereinbarung möglich und sinnvoll ist.

§ 25

Schlussbestimmungen

25.1 Anlagen sind wesentlicher Bestandteil dieser Vereinbarung.

25.2 Wird eine in dieser Vereinbarung in Bezug genommene gesetzliche Bestimmung geändert und berührt diese Änderung die in dieser Vereinbarung geregelten wesentlichen Interessen eines EIU, so werden die Parteien die betreffende Regelung dieser Vereinbarung entsprechend dem ursprünglich mit dieser Regelung verfolgten Zweck anpassen.

25.3 Die Parteien verzichten auf ihre Rechte nach § 9 Sätze 2 bis 4 BSchwAG.

25.4 Soweit den EIU aufgrund höherer Gewalt – insbesondere Naturkatastrophen – die Erhaltung des uneingeschränkt nutzbaren Zustands der Schienenwege nach § 13 nicht möglich ist, werden die Parteien in Verhandlungen über die Modalitäten der Finanzierung der Schadensbeseitigung eintreten.

25.5 Sofern den EIU aufgrund rechtlich bindender Vorgaben zur Umsetzung wesentlicher technischer Fortentwicklungen oder zur technisch-betrieblichen Harmonisierung des Eisenbahnverkehrs innerhalb der Europäischen Union erhebliche Mehrkosten durch die Durchführung von Maßnahmen entstehen, die nicht überwiegend der Erhaltung der Schienenwege im Sinne dieser Vereinbarung dienen, werden die Parteien in Verhandlungen über die Gewährung gesonderter Mittel für die Durchführung derartiger Maßnahmen eintreten.

25.6 Die Parteien streben bei den Maßnahmen zur Erhaltung der Schienenwege im Rahmen dieser Vereinbarung an, höhengleiche Kreuzungen an Bahnübergängen zu beseitigen.

25.7 Die Parteien vereinbaren, dass die Rechte und Pflichten des Bundes nach dieser Vereinbarung einschließlich der Empfangszuständigkeit für Erklärungen der EIU oder der DB AG vom Eisenbahn-Bundesamt wahrgenommen werden. Die Rechte und Pflichten der EIU und der DB AG nach dieser Vereinbarung einschließlich der Empfangszuständigkeit für Erklärungen des Bundes werden stellvertretend für alle EIU von der DB AG, Vorstand Infrastruktur, wahrgenommen.

25.8 Die „Rahmenvereinbarung über die Finanzierung von Investitionen (Bau, Ausbau und Ersatzinvestitionen) in die Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes“, schlussgezeichnet am 14. Dezember 1999, ergänzt durch die „Änderungsvereinbarung zur Rahmenvereinbarung über die Finanzierung von Investitionen (Bau, Ausbau und Ersatzinvestitionen) in die Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes vom 14. Dezember 1999“, schlussgezeichnet am 16. Juli 2002, ist bei Maßnahmen zur Erhaltung der Schienenwege nicht anzuwenden, soweit sie aufgrund dieser Vereinbarung finanziert werden.

25.9 Änderungen dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.

25.10 Sollte eine Bestimmung dieser Vereinbarung unwirksam oder undurchführbar sein oder werden, so berührt dies die Wirksamkeit dieser Vereinbarung im Übrigen nicht. Die Parteien verpflichten sich, in einem solchen Fall die Bestimmung durch eine wirksame oder durchführbare Bestimmung zu ersetzen, die dem wirtschaftlichen Zweck der zu ersetzenden Bestimmung soweit wie möglich entspricht.