

**Entwurf eines Gesetzes zur Gestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs
(Schienenpersonenfernverkehrsgesetz – SPFVG)
vom....**

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

**Gesetz zur Gestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs
(Schienenpersonenfernverkehrsgesetz – SPFVG)**

§1

Gewährleistungsauftrag

- (1) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung von Städten ab 50.000 Einwohnern mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, im Bereich des öffentlichen Schienenpersonenfernverkehrs mindestens durch ein Grundangebot Rechnung getragen wird. Zusammen mit den Angeboten des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) soll ein integriertes öffentliches Verkehrsangebot geschaffen und gesichert werden.
- (2) Die Gewährleistung des Bundes für den SPFV erstreckt sich auf die öffentliche Beförderung von Personen in Eisenbahnzügen über 100 km.
- (3) Soweit die Aufgabenträger des SPNV beabsichtigen, einen Verkehrsbedarf, der neben dem SPNV auch maßgeblich dem SPFV zuzuordnen ist, durch Zugangebote im SPNV abzudecken, soll sich der Bund an der Finanzierung angemessen beteiligen.
- (4) Der Bund hat zur Erfüllung des Gewährleistungsauftrags – vergleichbar den SPNV-Aufgabenträgern – auf Bundesebene eine Aufgabenträgerorganisation für den SPFV einzurichten.
- (5) Für die Beförderung von Personen im SPFV ist, entsprechend dem SPNV, bei Fahrausweisen der ermäßigte Steuersatz anzuwenden.

§2

Schienenpersonenfernverkehrsplan (SPFV-Plan)

- (1) Die erforderliche Entwicklung des SPFV, mindestens jedoch das sicherzustellende Grundangebot nach §1, stellt der Bund in einem SPFV-Plan dar, welcher der Zustimmung des Bundesrates bedarf. Die Aufstellung erfolgt erstmals bis spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten dieses Gesetzes. Er wird spätestens alle drei Jahre fortgeschrieben und veröffentlicht. Die Aufgabenträger des SPNV sind bei der Aufstellung und Fortschreibung zu beteiligen. Zu beteiligen sind an der Erstellung und Fortschreibung des SPFV-Plans generell auch die bundesweiten Fahrgastverbände.
- (2) Der SPFV-Plan stellt mindestens die pflichtig durch Züge des Fernverkehrs anzubindenden Orte,

die Verknüpfungspunkte, die zu befahrenden Linien, die Taktfolge und die tägliche Bedienungszeit auf den einzelnen Linien dar. Insbesondere sind alle Oberzentren anzubinden. Das Prinzip des Integralen Taktfahrplans ist zu beachten. Der SPFV-Plan kann darüber hinaus Ziele und Vorgaben für die Qualität und die

anzuwendenden Tarife enthalten. Die Aufgabenträgerorganisation für den SPFV hat dabei sicherzustellen, dass ein SPFV, bezogen auf den Tagesreisezugverkehr, flächendeckend bzw. bundesweit mindestens im 2-Stunden-Takt angeboten und bezuschusst wird.

(3) Wichtige Ziele im benachbarten Ausland und in touristischen Regionen sollen angebunden sein. Auf geeigneten Strecken sollen auch Verbindungen im Nachtreisezugverkehr angeboten werden.

(4) Der SPFV-Plan soll die Angebotsplanung der Verkehrsunternehmen des SPFV aufgreifen und dort ergänzende oder abweichende Regelungen vorsehen, wo dies zur Erfüllung des Gewährleistungsauftrags nach §1 geboten ist.

(5) Mindeststandards bezüglich des Fernverkehrsangebots auf der Schiene sind in der Verordnung zur Durchführung dieses Gesetzes festgelegt und sind bei der Erstellung bzw. Fortschreibung des SPFV-Plans verbindlich einzuhalten.

§3

Mitwirkungspflichten

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Aufgabenträger des SPNV sind verpflichtet, der vom Bund mit der Erstellung des SPFV-Plans beauftragten Stelle die für die Aufgabe erforderlichen und verfügbaren Informationen kostenfrei zur Verfügung zu stellen.

§4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

Durchführungsverordnung zum Schienenpersonenfernverkehrsgesetz vom....

Mit dieser Verordnung werden Inhalte des Schienenpersonenfernverkehrsgesetzes (SPFVG) näher bestimmt. Diese bilden die Grundlage für die Erstellung bzw. Fortschreibung der SPFV-Pläne und stellen Mindestanforderungen dar:

§1

Anforderungen an das Liniennetz des Tagesreisezugverkehrs

- (1) Die definierten Fernverkehrs-Teilnetze, die im Ausschreibungsverfahren vergeben werden, umfassen ein Gesamtnetz von mindestens 11.100 km als Daseinsvorsorge entsprechend Artikel 87e Absatz 4 GG (Basis ist hierfür das ehemalige InterRegio-Netz mit Bezugsjahr 1996/97).
- (2) Zur Gewährleistung attraktiver Fahrzeiten beträgt der durchschnittliche Halteabstand 30 km.
- (3) Zur Gewährleistung eines attraktiven Angebots bzw. zur Sicherstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet stellt der 2-Stunden-Takt (Montag - Sonnabend von 06:00 Uhr - 20:00 Uhr, Sonntag von 08:00 Uhr - 20:00 Uhr) das Mindestangebot dar.
- (4) Zur Förderung der Elektromobilität ist die Elektrotraktion auf den Linien entsprechend SPFV-Plan Ziel. Der SPFV-Plan bildet zu diesem Zweck auch die Planungsgrundlage für Neu- und Ausbauplanungen sowie Kapazitätsanpassungen im Schienennetz und beinhaltet zur Zielerreichung ebenfalls eine Prioritätensetzung (insbesondere bei Projekten zur Strecken-Elektrifizierung).

§2

Mindestangebot des Nachtreisezugverkehrs

Nachfolgend benannte Linien bilden das Mindestangebot des Nachtreisezugverkehrs:

- (Binz -) Berlin - München (- Mittenwald - Innsbruck)
- (Westerland -) Hamburg - München
- Hamburg - Berlin - Frankfurt (Main) - Basel - Zürich
- Berlin - Köln - Brüssel
- Berlin - Paris

Bei Verbindungen, die in Klammern gesetzt sind, kann eine saisonale Beschränkung erfolgen.

§3 Spezifische Anforderungen an Fahrzeuge

Folgende Mindestanforderungen müssen die Fahrzeuge, die auf den Linien entsprechend SPFV-Plan zum Einsatz kommen, erfüllen:

- (1) Es kommen auf den o.g. Teilnetzen lokbespannte Doppelstockzüge oder Doppelstock-Triebzüge mit einer fahrzeugseitig zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mindestens 160 km/h zum Einsatz. Bei Neubeschaffung von Fahrzeugen sind vorzugsweise Triebzüge für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h vorzusehen.

- (2) Die Regelzugstärke umfasst 6 Wagen.
- (3) In jeder Zugeinheit sind mindestens 25 Fahrradstellplätze vorzusehen.
- (4) In jeder Zugeinheit ist ein Bistro als Serviceeinrichtung vorzusehen.
- (5) Mobilitätseingeschränkten Fahrgästen soll die Benutzung mindestens eines Wagens im Zugverband ohne Hilfe Dritter, z.B. durch Personal, möglich sein.
- (6) Bei einer Neubeschaffung von Triebzügen ist die schnelle Kuppelbarkeit mittels automatischer Kupplung (zur Bildung von Flügelzügen) vorzusehen.
- (7) Bei Neubeschaffung von Fahrzeugen sind Einstiege optimiert für Bahnsteighöhen von 550 mm vorzusehen.
- (8) Zur Gewährleistung eines hohen Komforts sind bei Fahrzeug-Neubeschaffungen Reihensitze, vis-a-vis-Sitze und Sitze in Abteilen zu jeweils einem Drittel in jeder Zugeinheit sowohl in der 1. als auch 2. Wagenklasse vorzusehen. Eine ungehinderte Sicht nach außen ist von allen Plätzen zu gewährleisten (Fenstererteilung). Sitze der 1. Wagenklasse sind zu gleichen Teilen im Ober- und Unterdeck vorzusehen.
- (9) Ausreichend Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten (Regale/Ablagen) sind in Sichtweite der Sitzplätze vorzusehen.
- (10) In Zügen des Nachtreiseverkehrs sind Schlaf-, Liege-, Sitzwagen der 1. und 2. Wagenklasse, weiterhin ein Bistrowagen vorzusehen. Bestandteil jeder Zugeinheit sind 25 Fahrradstellplätze.

§4

Anforderungen an die Tarifgestaltung

- (1) Ein einheitlicher Tarif und ein einheitliches Vertriebsnetz sind grundsätzlich unabhängig von den Ergebnissen einer Teilnetz-Ausschreibung sicher zu stellen.
- (2) Das durchschnittliche Preisniveau liegt 25% unterhalb des heutigen ICE- bzw. IC-Niveaus.

Stand 22.01.2016