

# Stellungnahme der Deutschen Bahn zum **Entwurf eines 4. Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrs- finanzierungsgesetzes (GVFG)**

19. September 2025



Lobbyregisternummer R001662

## **Stellungnahme der Deutschen Bahn zum Entwurf eines 4. Gesetzes zur Änderung des GVFG**

Der vorliegende Entwurf sieht entsprechend dem Koalitionsvertrag vor, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) u.a. „für innovative Ansätze (zum Beispiel Magnetschwebebahn)“ zu öffnen. Der Koalitionsvertrag legt zudem weitere Handlungsfelder für das GVFG vor, die im vorliegenden Entwurf noch nicht berücksichtigt worden sind. Von diesem sind insbesondere die beiden Themen Entbürokratisierung und Aufstockung bedeutsam.

Zentraler Stellhebel zur Entbürokratisierung und Planungsbeschleunigung im GVFG ist der Verzicht auf zeitintensive Arbeits- und Prüfschritte. Abweichend von Regelungen, die auf Basis des BSWAG im Rahmen der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) und der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) bestehen, führen Regelungen des GVFG zu übermäßiger bürokratischer Belastung. Auch werden hierdurch mehr Planungskapazitäten gebunden.

Bedarf nach einer Aufstockung besteht zudem nicht nur wegen steigender Bedarfe. Auch in Folge des im Entwurf vorgesehenen neuen Fördertatbestandes würden sich bei gleichbleibender Mittelausstattung die zur Verfügung stehenden Mittel reduzieren.

Der vorliegende Entwurf sollte daher um Regelungen zu diesen beiden Handlungsfeldern ergänzt werden. Dieses würde auch zu einer besseren Verzahnung des GVFG mit den anderen Förderinstrumenten für die Bundesschienenwege führen. Das wäre auch wegen des mit dem Deutschlandtakt erfolgten Paradigmenwechsel im Sinne einer ganzheitlichen und fahrplanbasierten Infrastrukturplanung. Im Einzelnen zu beiden Handlungsfeldern:

### **Handlungsfeld Entbürokratisierung und Flexibilisierung des GVFG**

#### Einheitliche Finanzierung von Planungs- und Baukosten

Anders als bei BUV und LuFV werden im GVFG Planungs- und Baukosten nicht einheitlich, sondern nach unterschiedlichen Fördersätzen durch den Bund finanziert: durch eine Planungskostenpauschale in Höhe von 10 Prozent bezogen auf die Bausumme und sowie durch eine anteilige Finanzierung der Bausumme, die für die Bundesschienenwege je nach Vorhabentyp zwischen 60, 75 oder 90 Prozent variiert.

Mit der BUV wurden nach Vorbild der vereinbarten LuFV auch für den Bedarfsplan durch Ablösung der Planungskostenpauschale von 18 Prozent die Finanzierung von Planungs- und Baukosten vereinheitlicht und entsprechend vereinfacht. Dieses ermöglicht nicht nur eine intensivierte Planung, um später einen reibungslosen Baufortschritt zu gewährleisten und kostentreibenden Nachträgen entgegenzuwirken. Speziell bei innovativen neuen Planungs- und Bauverfahren (bspw. das Partnerschaftsmodell Schiene) entfallen zudem Abgrenzungsprobleme, ob Kosten Planungs- oder Baukosten darstellen.

Daher sollte durch Änderung des GVFG eine vollständige Förderung der tatsächlichen Planungskosten erfolgen oder die Planungskostenpauschale erhöht werden. Die aktuell in § 4 Abs. 4 GVFG fixierte Höhe von 10 Prozent steht nicht im Verhältnis zu den tatsächlich anfallenden Planungskosten. Diese liegen bei weitem höher.

### Entfristung nachrangiger Fördertatbestände

Die Förderkonditionen des GVFG sollten bei Vorhaben im Bereich der Bundesschienenwege auch dahingehend vereinheitlicht werden, dass die bisher gem. § 2 Abs. 2 Nr. GVFG bis 2030 befristete Förderung des Neu- oder Ausbaus von Bahnhöfen und Haltestellen entfristet wird.

Beim Neu- oder Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen handelt es sich um einen Vorhabentyp, mit dem sehr effektiv zur Engpassbeseitigung und zur Steigerung der Nachfrage und Kundenzufriedenheit im SPNV beigetragen werden kann. Mit der Entfristung dieser sehr effektiven Förderung im GVFG würde damit auch das Prinzip Erhalt vor Ausbau gestärkt und das GVFG auch in dieser Frage enger mit den Förderinstrumenten LuFV und BUV verzahnt.

Für Vorhaben, wo auch aufgrund notwendiger Genehmigungsverfahren Risiken bestehen, dass sie nicht bis 2030 abgeschlossen werden können, würde mit dieser Änderung des GVFG zudem mit der Entfristung die notwendige Klarheit und Planungssicherheit geschaffen.

### Vor- und Zwischenfinanzierung

Die Bundesländer sind teilweise bereit, Maßnahmen vorzufinanzieren, was zu einer deutlichen Planungsbeschleunigung führt und auch Chancen eröffnet, die Bauphase mit anderen Vorhaben zu bündeln und hierüber Sperrpausen sowie Schienenersatzverkehre zu reduzieren und die Kundenzufriedenheit im SPNV entsprechend zu erhöhen.

Da es hierzu im GVFG keine explizite Regelung gibt, ob und wann in diesen Fällen seitens des Bundes mit entsprechenden Mittelrückflüssen zu rechnen ist, besteht hier jedoch nicht die hierzu notwendige Planungssicherheit und Verlässlichkeit. Daher sollte klargestellt werden, dass Vor- und Zwischenfinanzierungen zulässig sind (bspw. durch Ergänzung von § 3 GVFG).

### Förderung von Vorhaben mit Mischfinanzierung / Mischnutzen

Planungsunsicherheiten bestehen ferner bei der GVFG-Förderung von Vorhaben mit Nutzung auch durch SGV und SPFV. Derzeit sind Anlagen, die aus dem GVFG gefördert werden sollen, aber nicht ausschließlich vom SPNV genutzt werden, nur unter hohen bürokratischen Aufwand förderfähig. Bei Abstellanlagen bestehen zudem häufig Ausbaubedarfe, die keinem spezifischen Projekt zugeordnet werden können. Mehrere Projekte und teilweise sogar SPNV aus benachbarten Bundesländern greifen auf die gleiche Abstellanlagen zu.

Nicht zuletzt durch die Verkehrsdichte in den Metropolregionen, lassen sich Verfügbarkeiten von Gleisen zur Ab- und Bereitstellung schließlich nicht auf einzelne Verkehrssegmente beschränken. Bei Abstellanlagen bedarf es damit einer ganzheitlichen Betrachtung mit Ableitung von Infrastrukturmaßnahmen für alle Verkehrssegmente.

Daher sollte das GVFG dahingehend präzisiert werden (bspw. durch Ergänzung von § 3 GVFG), dass Mischfinanzierungen zulässig und andere Finanzierungsquellen nicht ausgeschlossen sind. Auch in diesem Zusammenhang sollte zudem der Zielfahrplan zum Deutschlandtakt um Serviceanlagen, zu denen insbesondere Abstellanlagen zählen, erweitert werden.

### Überjährigkeit und Mehrjährigkeit

Eine hinsichtlich Sperrzeiten optimale Umsetzung der Mittel des GVFG wird auch durch eine fehlende Überjährigkeit der Mittel erschwert. Das wegen der Jährlichkeit bestehende Risiko, dass entstanden Ausgabenreste nicht übertragen werden, beeinträchtigt zu dem die auch für die Bauwirtschaft notwendige Planungssicherheit und Verlässlichkeit. Auch die

kapazitätssteigernden Effekte der bereits bestehenden und sehr positiv zu wertenden unbefristeten Mehrjährigkeit der Mittelausstattung des GVFG werden hierdurch gemindert.

Das GVFG sollte explizit gestatten (bspw. durch Ergänzung von § 10 GVFG), dass Mittel, die nicht in einem Haushaltsjahr verausgabt oder gebunden werden, in den Folgejahren flexibel zur Verfügung stehen. Im gleichen Sinne sollte auch gestattet werden, dass auch mehr Haushaltsmittel verausgabt werden können, als zur Verfügung stehen und der Ausgleich durch Kürzungen dann in den Folgenjahren erfolgt.

### Einheitliche Baukostenförderquoten

Die bei den Bundesschienenwegen je nach Vorhabentyp gem. § 4 Abs. 1 Nr. 2 bis 4 GVFG zwischen 60, 75 oder 90 Prozent variierende Baukostenförderung des Bundes kann zu Abgrenzungsproblemen und entsprechenden zusätzlichen Arbeits- und Prüfschritten führen.

Dieses betrifft gerade Fälle, in denen Vorhabentypen, für die das GVFG unterschiedliche Fördersätze regelt, aus Kostengründen oder zur Vermeidung von Sperrpausen besser gebündelt umsetzbar sind – bspw. der Neu- und Ausbau von Bahnhöfen (60 Prozent Förderquote) kombiniert mit einem streckenbezogenen Ausbau (75 Prozent Förderquote).

Daher sollte § 4 Abs. 1 GVFG zugunsten eines je Vorhabentyp einheitlichen Fördersatzes des Bundes vereinfacht werden.

### **Handlungsfeld Aufstockung des GVFG**

Es ist überaus positiv zu sehen, dass die aktuelle Mittelausstattung des GVFG gegenüber dem Stand von 2019 nominal das Sechsfache beträgt. Dabei sollte jedoch nicht übersehen werden, dass dieses auch im Zusammenhang mit einer erheblichen Ausweitung der Fördertatbestände (bspw. außerhalb der Bundesschienenwege zugunsten von Grundsanierungen) erfolgt ist.

Mit einem weiteren neuen Fördertatbestand bei gleichbleibender Mittelausstattung, so wie im Entwurf vorgesehen, würden sich perspektivisch die für die anderen Sachverhalte des GVFG zur Verfügung stehenden Mittel reduzieren – bspw. für Maßnahmen zur Engpassbeseitigung im Schienennetz. Weiterhin werden Planungskapazitäten gebunden, die an anderer Stelle beim Ausbau der Eisenbahninfrastruktur fehlen.

In den vergangenen Jahren lagen auch wegen eingeschränkter Planungs- und Baukapazitäten die Baupreisseiterungen in der Schieneninfrastruktur ganz erheblich über der für ab 2026 im GVFG geregelten jährlichen Dynamisierung von 1,8 Prozent. Diese Steigerungen betreffen vor allem den Bereich des konstruktiven Ingenieurbaus, der gerade bei Aus- und Neubauvorhaben von Relevanz ist. Es zeichnet sich ab, dass die Dynamisierungsrate nicht ausreichen wird, um auch künftige Preisseiterungen abzubilden.

Damit sollte auch aus Gründen der notwendigen Planungssicherheit eine Aufstockung der GVFG-Mittel erfolgen und § 10 Abs. 1 GVFG geändert werden. Die steigende Planungssicherheit wird auch den notwendigen Kapazitätsaufbau in der Bauwirtschaft erleichtern.