

Stellungnahme zum Entwurf eines vierten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Berlin, 18.09.2025

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum vorgelegten Referentenentwurf eines vierten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) Stellung zu nehmen.

Als Bundesverband SchienenNahverkehr e.V. vertreten wir die Interessen der 27 Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs in Deutschland. Unser Ziel ist, die Qualität des Nahverkehrs zu verbessern, mehr Fahrgäste für den klimafreundlichen Verkehrsträger Schiene zu gewinnen und durch das Anbieten von Verkehrsleistungen einen signifikanten Beitrag zur Daseinsvorsorge zu leisten.

Wir unterstützen ausdrücklich das in der Begründung des Referentenentwurfs angestrebte Ziel einer effizienten und nachhaltigen Verkehrswende, die zum Erreichen der Klimaschutzziele beiträgt. Dafür braucht es eine Vielzahl an Maßnahmen – **einzig und allein die Einstufung von Magnetschwebebahnen als GVFG-förderfähiges Verkehrsmittel wird dabei nicht ausreichen.**

Das GVFG ist für die Realisierung von neuen Infrastrukturprojekten und damit für den Ausbau des ÖPNV-Angebots insgesamt von zentraler Bedeutung. Angesichts der Laufzeit des GVFG bis 2030, der unsicheren Haushaltslagen von Bund und Ländern sowie der langen Dauer von Planungs- und Genehmigungsverfahren ist es nötig, rechtzeitig Planungssicherheit für laufende Projekte zu schaffen.

Die Länder haben die Bundesregierung in einer Entschließung des Bundesrates (Drucksache 13/25) bereits aufgefordert, das GVFG weiterzuentwickeln. Wir begrüßen diese Initiative und erwarten von der Bundesregierung, die adressierten Punkte in der anstehenden Gesetzesänderung aufzugreifen.

Unsere Änderungswünsche im Einzelnen:

1. Wir fordern eine **Fortschreibung des GVFG bis mindestens ins Jahr 2040**. Nur so kann langfristige Planungssicherheit geschaffen werden.
2. Der **Umfang der jährlich eingeplanten Finanzmittel des Bundesprogramms** nach § 10 GVFG ist deutlich zu erhöhen, auf mindestens 4 Milliarden Euro pro Jahr. Die deutliche Überzeichnung des Programms (Faktor 1,67) zeigt, wie groß der Mittelbedarf ist. Wir verweisen an dieser Stelle auf die Entschließung des Bundesrates auf Antrag der Länder Bayern und Schleswig-Holstein vom 21. März 2025 (BR-Drucksache 13/25).
3. Viel zu oft kommt es vor, dass die DB InfraGO AG als Vorhabenträgerin die Länder und Kommunen in eine **Vor- oder Zwischenfinanzierung** der Planungs- und Realisierungskosten drängt oder **Ausfallgarantien** für Finanzierungsanteile des Bundes einfordert, selbst wenn eine Kofinanzierung aus GVFG-Mitteln bereits in Aussicht steht. Dies widerspricht nicht nur dem Subsidiaritätsprinzip und ist darüber hinaus haushaltsrechtlich fragwürdig, sondern ist auch in vielen Fällen durch das Land kaum zu stemmen, gerade zumal es in vielen Ländern auch eine unsichere

Haushaltslage gibt. Das verzögert oder verunmöglicht Projekte. Ein solches Vorgehen ist von einem zu 100% in Bundesbesitz befindlichen und dem Gemeinwohl verpflichteten Akteur schwer verständlich und schlichtweg realitätsfremd. Die DB InfraGO muss in die Lage versetzt werden, Maßnahmen auch ohne Zwischenfinanzierung durch Länder und Aufgabenträger umsetzen zu können. Die anteilige Finanzierung des Bundes muss daher rechtzeitig sichergestellt werden. Eine diesbezügliche Verständigung zwischen der DB InfraGO und der Bundesrepublik Deutschland oder eine anderweitige Vertragsgestaltung wäre für alle Beteiligten eine Erleichterung.

4. Bei den Kosten, die von den Ländern und Aufgabenträgern zu tragen sind, muss der Bund von der DB InfraGO AG **mehr Kostentransparenz** bei Planung und Bau einfordern. Die Kosten, die die InfraGO für Planung und Bau in Rechnung stellt, sind anhand der Unterlagen in der Regel nicht nachvollziehbar. Hier braucht es mehr Kostenwahrheit. Nur so kann ein sparsamer Umgang mit Steuergeldern sichergestellt werden.
5. In einem weiteren Schritt braucht es **Anreize für die InfraGO, Maßnahmen im verabredeten Zeit- und Kostenrahmen** umzusetzen. Eine mögliche Stellschraube hierfür wäre eine finanzielle Beteiligung der Vorhabenträgerin an Infrastrukturprojekten mindestens in Form einer Übernahme des eigenen Unternehmensrisikos hinsichtlich des Kosten- und Termincontrollings.
6. Bahnsteigverlängerungen sowie zusätzliche Bahnstationen, die einen Hauptknoten entlasten, sind **kapazitätssteigernde Maßnahmen**. Dieser wichtige Zusatznutzen für den Hauptknoten sticht deutlich aus dem lokalen Nutzen in Anlehnung an § 3 Nr. 1 GFVG hervor. Deshalb müssen sie auch als solche gemäß § 2 Absatz 1 Nummer 3 GFVG eingestuft und entsprechend gefördert werden.
7. Des Weiteren muss **die zeitliche Befristung und Nachrangigkeit** für den nachrangigen Förderatbestand „Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen“ (§ 2 Absatz 2 Nummer 1 und Nummer 2 GFVG) **aufgehoben** werden. Dies trüge den langen Realisierungsdauern von Infrastrukturmaßnahmen Rechnung, wie auch dem Umstand, dass auch nach 2030 Klimaziele zu erreichen sind.

Mit der Eisenbahn gibt es bereits ein im ganzen Land etabliertes schienengebundenes ÖPNV-Verkehrsmittel. Ein neues Projekt kann an den allermeisten Orten an bereits bestehende Infrastruktur anknüpfen und von Skaleneffekten in der Fahrzeugbeschaffung, Unterhalt, Ausbildung des Personals und einer flexiblen Betriebsplanung profitieren. Ein komplett neues Verkehrsmittel aus der Taufe zu heben, wäre die bewusste Entscheidung, diese Synergien nicht zu nutzen. In diesem Sinne raten wir der Bundesregierung, das bewährte System Eisenbahn weiter zu stärken, das Geld dort einzusetzen, wo es einen absehbaren Mehrwert bringt und sich nicht durch eine neue Technologie in unzähligen Machbarkeitsstudien und Pilotprojekten mit ungewissem Ausgang zu verzetteln.

Wir blicken mit Spannung auf die weiteren Pläne der Bundesregierung, die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur gesamthaft zu denken und auf ein neues Fundament zu stellen (GFVG, Infrastrukturfonds, Sondervermögen Infrastruktur, Reform des Trassenpreissystems). Bei dieser Novellierung sind viele weitere Faktoren zu bedenken und wir fordern die Bundesregierung auf, diesbezüglich mit den Aufgabenträgern in einen Dialog zu treten.

Über den Bundesverband SchienenNahverkehr e.V.:

Der Bundesverband SchienenNahverkehr vertritt die Interessen aller 27 Aufgabenträger Deutschlands, die von den Bundesländern mit der Organisation des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) betraut wurden.

Wir gestalten Mobilität und organisieren die Vernetzung zwischen unseren Mitgliedern und der Branche. Wir beraten Politik, Öffentlichkeit, Verbände, Verkehrsunternehmen und Industrie. Wir stärken das nachhaltige Bahnsystem und setzen alle Räder im Schienennahverkehr in Bewegung, um die Verkehrswende zu verwirklichen.

Vereinsregister

Nr. 19563 B · Amtsgericht Berlin-Charlottenburg

Lobbyregister

R000681

