

VDV-Stellungnahme zum Verweis des Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes an den Vermittlungsausschuss

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 670 Mitgliedsunternehmen und ihren rund 450.000 Beschäftigten begrüßt die Gesetzesinitiative ausdrücklich. Denn mit den Änderungen am Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) werden zusätzliche Finanzierungstatbestände für die Bundesschienenwege festgeschrieben. Hervorzuheben ist dabei die Öffnung des BSWAG für die bislang ausgeschlossene Finanzierung von Maßnahmen zur Unterhaltung und Instandhaltung der Bundesschienenwege. Dies ist ein wesentlicher Beitrag zu der im Koalitionsvertrag angekündigten Gemeinwohlorientierung der Bundesschienenwege. Dies betrifft auch die Finanzierung von Serviceeinrichtungen soweit sie im Bereich der Bundesschienenwege liegen. Hier würde jedoch ein konkreter Verweis auf Anlage 2 Nr. 2 ERegG für Rechtssicherheit sorgen.

Zugleich besteht mit Blick auf die verkehrspolitischen Ziele, wie etwa die Verdoppelung der Verkehrsleistung im Eisenbahnpersonenverkehr oder auch die Steigerung des Marktanteils der Güterbahnen auf 25 Prozent bis 2030 und die damit einhergehenden kapazitativen und qualitativen Anforderungen an die Infrastruktur weiterer Finanzierungsbedarf. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang vor allem die **Empfangsgebäude der Verkehrsstationen**. Es ist somit zu empfehlen, die Finanzierungsoptionen des Bundes durch Aufnahme der genannten Positionen in § 8 BSWAG und/oder in den neuen § 11a BSWAG entsprechend zu erweitern. Insbesondere im Zusammenhang mit der vom BMDV gemeinsam mit der DB AG angekündigten Strategie zur Generalsanierung der Hochleistungskorridore ist ein erheblicher zusätzlicher, temporärer Aufwand zu erwarten, der von der vorliegenden Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes bislang nicht erfasst ist. Dies betrifft vor allem die Förderung der während der Sperrung der Hochleistungskorridore erforderlichen **Schienenersatzverkehre**, die Förderung der Mehrkosten von **Umleiterverkehren** (der Sektor hat hier **Baunebenkosten** von über € 230 Mio. jährlich berechnet, bezogen auf das Basisjahr 2026), die Förderung von Maßnahmen zur kurzfristigen **Ertüchtigung von Umleiterstrecken** oder auch die Förderung von **sperrungsbedingten Traktionswechseln**. Diese Fördertatbestände sollten ausdrücklich in den § 11a BSWAG aufgenommen werden.

Wir regen an, die Finanzierung von Ersatzinvestitionen generell im Hinblick auf den zukünftigen verkehrlichen Bedarf zu ermöglichen. Dies könnte z. B. mit einem entsprechenden Zusatz in § 8 Abs. 1 BSWAG geregelt werden.

Viele dieser Änderungsvorschläge wurden im Übrigen in modifizierter Form und vor längerer Zeit von Seiten des Bundesrates empfohlen (vgl. BR-Drucksache 379/23 – Beschluss vom 29.9.23), so auch im Rahmen der Anrufung des Vermittlungsausschusses (vgl. BR-Drucksache 95/24 – Beschluss vom 22.03.2024). Das betrifft unter anderem die nötige Förderfähigkeit von Empfangsgebäuden sowie die Kosten von erforderlichen Schienenersatz- und Umleiterverkehren. Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme auch die Aufnahme der Förderfähigkeit von **infrastruktur- und fahrzeugseitiger Ausrüstung mit Betriebsleit-, Kommunikations-, Kapazitäts- und Verkehrsmanagementsystemen** gefordert. Der VDV unterstützt diesen Vorschlag ausdrücklich.