

07.03.24**Empfehlungen**
der Ausschüsse

Vk

zu **Punkt ...** der 1042. Sitzung des Bundesrates am 22. März 2024

Viertes Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes**Der Verkehrsausschuss**

empfiehlt dem Bundesrat, zu dem Gesetz gemäß Artikel 77 Absatz 2 des Grundgesetzes die Einberufung des Vermittlungsausschusses mit dem Ziel der grundlegenden Überarbeitung des Gesetzes zu verlangen.

Begründung:

Der Deutsche Bundestag hat am 22. Februar 2024 das Vierte Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes beschlossen.

Der Bundesrat hat mit Beschluss vom 29. September 2023 (BR-Drucksache 379/23 (Beschluss)) zu dem Gesetzentwurf für ein Viertes Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Stellung genommen. Neben umfassenden Änderungsvorschlägen wurde auch eine Prüfbitte gefasst.

Im weiteren Gesetzgebungsverfahren wurden die Änderungsvorschläge des Bundesrates jedoch weit überwiegend nicht aufgenommen. Unter anderem die seitens der Länder sowohl im Gesetzgebungsverfahren als auch in der Verkehrsministerkonferenz geforderten gesetzlichen Regelungen zu den Kosten von Umleitungs- und Schienenersatzverkehren, zur Förderung von Empfangsgebäuden und zur Förderfähigkeit der fahrzeug- und infrastrukturseitigen DSD-Ausrüstung inklusive ETCS sind in dem beschlossenen Gesetz nicht enthalten.

Im weiteren Gesetzgebungsverfahren wurde das Gesetz zudem dahingehend angepasst, dass die vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel vorrangig für die Durchführung der Generalsanierung der Hochleistungskorridore zu verwenden sind. Dieses widerspricht der angesichts des festgestellten Investitionsbedarfs im gesamten Netz erhobenen Forderung des Bundesrates, dass die Umsetzung des Hochleistungskorridor-Ansatzes nicht zu Lasten von Aus- und

...

Neubauvorhaben, Digitalisierungsprojekten sowie der Sanierung von Strecken außerhalb der geplanten Hochleistungskorridore gehen dürfe. Der Bundesrat teilt zwar die Auffassung der Bundesregierung, dass die Überalterung des bundeseigenen Schienennetzes massive und zügige Investitionen in die Infrastruktur erforderlich macht. Der Investitionsbedarf ist jedoch nicht nur auf die Sanierung der sogenannten Hochleistungskorridore beschränkt, es ist vielmehr auch eine Leistungssteigerung im gesamten Netz nötig. Ansonsten besteht die begründete Gefahr, dass das bereits jetzt schon heruntergekommene, vor allem im ländlichen Raum befindliche Nebennetz der Eisenbahnen des Bundes, qualitativ und technisch noch mehr als bisher schon ins Hintertreffen gerät.