

22.03.24

Anrufung

**des Vermittlungsausschusses
durch den Bundesrat**

Viertes Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Der Bundesrat hat in seiner 1042. Sitzung am 22. März 2024 beschlossen, zu dem vom Deutschen Bundestag am 22. Februar 2024 verabschiedeten Gesetz die Einberufung des Vermittlungsausschusses gemäß Artikel 77 Absatz 2 des Grundgesetzes aus folgenden Gründen zu verlangen:

- a) Die Verpflichtung der Eisenbahnen des Bundes zur Tragung der Kosten von Ersatz- und Umleitungsverkehren soll gesetzlich geregelt und eine Rechtsgrundlage geschaffen werden, um den Bund in begründeten Fällen, wie zum Beispiel der anstehenden Sanierung der Hochleistungskorridore, die Finanzierung von Ersatz- und Umleitungsverkehren als Teil der Baunebenkosten zu ermöglichen.
- b) Empfangsgebäude sollen förderrechtlich explizit als Bestandteil der Eisenbahninfrastruktur definiert werden.
- c) Die Förderung der Ausrüstung von Neu- und Bestandsfahrzeugen mit den notwendigen digitalen (ETCS)-Bordgeräten (sogenannte DSD-/ETCS-Fahrzeugausrüstung) soll entsprechend dem Zielbild des Programms „Digitale Schiene Deutschland“ (DSD) gesetzlich verankert werden.

- d) Die Gewährleistung einer Leistungssteigerung soll im gesamten Netz sichergestellt werden. Insbesondere soll erreicht werden, dass die Umsetzung des Hochleistungskorridor-Ansatzes nicht zu Lasten von Aus- und Neubauvorhaben, Digitalisierungsprojekten sowie der Sanierung von Strecken außerhalb der geplanten Hochleistungskorridore gehen wird.

Begründung:

Der Bundesrat hat mit Beschluss vom 29. September 2023 (BR-Drucksache 379/23 (Beschluss)) zu dem Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes mit umfassenden Änderungsvorschlägen Stellung genommen. Hiermit werden erneut drei zentrale Anliegen des Bundesrates aufgerufen, die im weiteren Gesetzgebungsverfahren nicht aufgenommen wurden. Zu den Buchstaben a und b hatte die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung angekündigt, diese zu prüfen.

Zu Buchstabe a:

Es ist vorgesehen, die sogenannten Hochleistungskorridore unter jeweils mehrmonatiger Vollsperrung generalzusanieren. Dieses resultiert aus einem Umdenken der Bundesregierung beziehungsweise der Eisenbahnen des Bundes, um massive und zügige Investitionen in die Modernisierung und den Ausbau der Infrastruktur zu ermöglichen. Während dieser Sperrungen soll der Fern- und Güterverkehr umgeleitet und der Nahverkehr durch Ersatzverkehre bedient werden. Um während dieser Zeit einer dauerhaften Abwanderung der Nachfrage von der Schiene auf andere Verkehrsträger vorzubeugen, ist ein sehr gut funktionierender Schienenersatzverkehr erforderlich. Die Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügen jedoch nicht über die Mittel für einen solchen Schienenersatzverkehr. Insofern bedarf es einer Regelung, die hier eine Mitfinanzierung des Bundes ermöglicht.

Nach dem Verursacherprinzip ist im Übrigen eine Finanzierung des Schienenersatzverkehrs durch die Deutsche Bahn beziehungsweise den Bund auch sachgerecht, weil von der Deutschen Bahn und dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr entschieden wurde, die Hochleistungskorridore unter Vollsperrung zu sanieren. Vor diesem Hintergrund scheidet es aus, die Länder, die Wirtschaft und die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit den Mehrkosten der nunmehr seitens des Bundes als unvermeidbar angesehenen Sperrungen zu belasten.

Zu Buchstabe b:

Zur weitergehenden Förderfähigkeit von Empfangsgebäuden bestehen mit dem aktuellen Gesetz weiterhin Auslegungsfragen. Um die politisch gewünschten Maßnahmen und Mittelhochläufe umsetzen zu können, sind die zuwendungsrechtlichen Voraussetzungen im Bundesschienenwegeausbaugesetz weiter zu verbessern. Es bedarf insoweit einer Klarstellung der entsprechenden Förderfähigkeit von Empfangsgebäuden. Insbesondere die Empfangsgebäude der Bahnhöfe haben mit den heutigen Fördermöglichkeiten und Einnahmen keine nachhaltige Finanzierungsgrundlage. Sie lassen sich damit weder hinreichend in der Substanz erhalten, noch auf das mit dem Deutschlandtakt angestrebte Wachstum von Attraktivität und Kapazität ausrichten. Hier besteht eine Finanzierungslücke, die seit Jahren zunimmt.

Zu Buchstabe c:

Die vollständige Umsetzung des vom Koalitionsausschuss im Bund in seinem Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung vom 28. März 2023 beschlossenen Digitalisierungspakets Schiene ist dringend erforderlich. Nach aktueller Bestimmung des § 8 Absatz 6 Bundesschienenwegeausbaugesetz gelten die Regelungen zu Investitionen des Bundes in § 8 Absatz 1 bis 4 Bundesschienenwegeausbaugesetz entsprechend auch „für ortsfeste Betriebsleitsysteme, die die Kapazität der Schienenwege steigern und andere aufwendigere Investitionen ersetzen oder vermeiden“. Die bestehende Regelung bildet jedoch nicht ab, dass durch die Einführung von ETCS und den Technologien des „Digitalen Bahnsystems“ (DBS) die bislang nur streckenseitige konventionelle Leit- und Sicherungstechnik der Bundesschienenwege im Zuge der Digitalisierung der Schiene teilweise in die Fahrzeuge verlagert wird, die wiederum auf Bundesschienenwegen verkehren. Der Hinweis auf Seite 13 (dort letzter Absatz) in der Begründung zu § 11a Absatz 4 im Gesetzentwurf zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, nach der das Bundesschienenwegeausbaugesetz einer solchen Förderung zumindest nicht entgegenstehe, ist angesichts der seit Jahren fehlenden Regelung nicht anders als ein „Weiter so“ der Bundesregierung zu verstehen, da mit der Fahrzeugausrüstung ein unerlässlicher Baustein der Digitalisierung der Schiene trotz klarer entgegenstehender Empfehlung der Beschleunigungskommission Schiene und politischer Zielvorgaben aus dem Koalitionsausschuss weiterhin von der Bundesregierung nicht angegangen wird.

Zu Buchstabe d:

Die gesetzlich neu vorgesehene vorrangige Verwendung der vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel für die Durchführung der Generalsanierung der Hochleistungskorridore widerspricht angesichts des festgestellten Investitionsbedarfs im gesamten Netz der 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 massive und zügige Investitionsbedarf ist nicht nur auf die Sanierung der sogenannten Hochleistungskorridore zu beschränken, da ansonsten die begründete Gefahr besteht, dass sich vor allem das im ländlichen Raum befindliche – und hochgradig sanierungsbedürftige – Nebennetz der Eisenbahnen des Bundes weiter qualitativ und technisch verschlechtert.