

14.06.24**Beschluss**
des Deutschen Bundestages

**Viertes Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwege-
ausbaugesetzes**

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 176. Sitzung am 14. Juni 2024 die beiliegende Beschlussempfehlung des Vermittlungsausschusses – Drucksache 20/11780 – zu dem

Vierten Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

angenommen.

Anrufung des Vermittlungsausschusses: Drs. 95/24 (Beschluss)

Deutscher Bundestag

20. Wahlperiode

Drucksache 20/11780

12.06.2024

Beschlussempfehlung des Vermittlungsausschusses

**zu dem Vierten Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes
– Drucksachen 20/8288, 20/8651, 20/10414, 20/10416, 20/10846 –**

Berichterstatter im Bundestag: Abgeordneter Torsten Herbst
Berichterstatter im Bundesrat: Staatsminister Dr. Florian Herrmann

Der Bundestag wolle beschließen:

Das vom Deutschen Bundestag in seiner 154. Sitzung am 22. Februar 2024 beschlossene Vierte Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes wird nach Maßgabe der in der Anlage zusammengefassten Beschlüsse geändert.

Gemäß § 10 Absatz 3 Satz 1 seiner Geschäftsordnung hat der Vermittlungsausschuss beschlossen, dass im Deutschen Bundestag über die Änderungen gemeinsam abzustimmen ist.

Berlin, den 12. Juni 2024

Der Vermittlungsausschuss

Manuela Schwesig	Dr. Florian Herrmann	Torsten Herbst
Vorsitzende	Berichterstatter	Berichterstatter

Anlage

Viertes Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

1. In Artikel 1 werden der Nummer 3 die folgenden Buchstaben d und e angefügt:
 - „d) Dem Absatz 5 wird folgender Satz angefügt:
„Zu den Schienenwegen im Sinne von Satz 1 zählen auch Anlagen für die Abstellung und die Bereitstellung von Schienenfahrzeugen, für die Zugbildung und für den Güterumschlag sowie dem Schienenpersonenverkehr dienende Empfangsgebäude der Personenbahnhöfe.“
 - e) Nach Absatz 5 wird folgender Absatz 5a eingefügt:
„(5a) Ausschließlich kommerziell genutzte Teile von Empfangsgebäuden können nicht finanziert werden.“
2. In Artikel 1 Nummer 4 wird § 11a Absatz 4 wie folgt gefasst:
 - „(4) Der Bund kann sich im Rahmen der Digitalisierung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes an den folgenden infrastruktur- und fahrzeugseitigen Kosten beteiligen:
 1. Kosten für die infrastruktur- und fahrzeugseitige Ausrüstung auf dem übergeordneten Netz im Sinne von § 2b des Allgemeinen Eisenbahngesetzes mit Betriebsleitsystemen, Kommunikationssystemen, Kapazitätsmanagementsystemen und Verkehrsmanagementsystemen, die
 - a) die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs gewährleisten,
 - b) die Kapazität der Schienenwege steuern oder steigern oder
 - c) andere aufwendigere Investitionen in diese vermeiden;
 2. Kosten für infrastruktur- und fahrzeugseitige IT-Leistungen, inklusive Entwicklungs- und Zulassungsleistungen, soweit diese im unmittelbaren Zusammenhang mit den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes stehen und nicht die Kosten für reine Forschungsleistungen und Entwicklungsleistungen ohne unmittelbaren Bezug zur jeweiligen IT-Leistung beinhalten.

Satz 1 gilt nur für Fahrzeuge, die das übergeordnete Netz befahren. Die Förderung der Ausrüstung von Neufahrzeugen nach Satz 1 ist ausgeschlossen. Der Bund kann die Kosten der Ausrüstung von Vorserienfahrzeugen („First of Class“) bis zu 90 Prozent und der Ausrüstung von Serienfahrzeugen bis zu 60 Prozent finanzieren, sofern dafür die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen. Die Einzelheiten sind vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr in einer Förderrichtlinie zu regeln. In dieser sind Anreize für die zügige Ausrüstung von Vorserienfahrzeugen aufzunehmen. Diese Förderrichtlinie wird zum 31. Dezember 2028 vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Hinblick auf ihre Zielerreichung und die Höhe der Förderung evaluiert. § 11b Absatz 1, 2, 4 und 5 findet auf diesen Absatz keine Anwendung.“
3. In Artikel 1 Nummer 4 wird § 11a Absatz 7 wie folgt gefasst:
 - „(7) Die Eisenbahnen des Bundes haben die für das Bestandsnetz zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel für Generalsanierungen der insbesondere in § 11c Absatz 2 Satz 1 benannten Hochleistungskorridore und für die Erhaltung, Erneuerung und Digitalisierung der übrigen Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes einzusetzen.“
4. In Artikel 1 Nummer 4 wird dem § 11a folgender Absatz 8 angefügt:
 - „(8) Die operative Steuerung des infrastruktur- und fahrzeugseitigen Rollouts der Digitalisierung der Schiene nach Absatz 4 erfolgt durch eine Koordinierungsstelle. Diese wird in Zusammenarbeit der betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Eisenbahnen des Bundes, Länder und Aufgabenträger errichtet und betrieben. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr unterstützt die Arbeit der Koordinierungsstelle.“

5. In Artikel 1 Nummer 4 wird nach § 11b folgender § 11c eingefügt:

„§ 11c

Generalsanierung Hochleistungskorridore

(1) Das Konzept der Generalsanierung von Hochleistungskorridoren der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes hat das Vorziehen und die Bündelung von Instandhaltungsmaßnahmen, Ersatzinvestitionen und weiteren investiven Maßnahmen während einer einmaligen, mehrmonatigen Vollsperrung vorzusehen. Das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Eisenbahnen des Bundes kann in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr von der einmaligen, mehrmonatigen Vollsperrung gemäß Satz 1 abweichen.

(2) Hochleistungskorridore im Sinne von Absatz 1 Satz 1 sind insbesondere:

1. Frankfurt am Main – Mannheim;
2. Emmerich – Oberhausen;
3. Hamburg – Berlin/Spandau;
4. Köln – Hagen;
5. Nürnberg-Reichswald – Regensburg;
6. Obertraubling – Passau;
7. Troisdorf – Koblenz;
8. Koblenz – Wiesbaden;
9. Frankfurt am Main – Heidelberg;
10. München-Ost – Rosenheim;
11. Berlin – Lehrte;
12. Bremen – Bremerhaven;
13. Rosenheim – Salzburg;
14. Köln – Dortmund – Hamm;
15. Hamburg – Lübeck;
16. Hamburg-Harburg – Bremen;
17. Hürth-Kalscheuren – Koblenz;
18. Koblenz – Mainz;
19. Würzburg – Nürnberg;
20. Hagen – Hamm;
21. Uelzen – Stendal;
22. Stendal – Magdeburg;
23. Nordstemmen – Göttingen;
24. Bebra – Fulda;
25. Lehrte – Groß-Gleidingen;
26. Hamburg – Hannover;
27. Köln – Aachen/Aachen-Süd – Grenze;
28. Bremen/Rotenburg – Wunstorf;
29. Forbach – Ludwigshafen;
30. Stuttgart – Ulm;
31. Erfurt – Bebra;
32. Weddel – Magdeburg;
33. Bremen – Osnabrück;
34. Osnabrück – Münster;

35. Kassel – Gießen – Friedberg;
36. Würzburg – Treuchtlingen;
37. Münster – Recklinghausen-Süd;
38. Wunstorf – Minden;
39. Ulm – Augsburg;
40. Mannheim – Karlsruhe;
41. Flensburg – Hamburg (nach Fertigstellung der Hinterlandanbindung Fehmarnbeltquerung).

(3) Die durch die Generalsanierung verursachten Kosten eines hochwertigen straßengebundenen Ersatzes von Schienenpersonennahverkehr sind bei erstmaliger vollständiger Durchführung einer Generalsanierung eines Hochleistungskorridors in Vollsperrung nach Maßgabe des Absatzes 5 zu finanzieren.

(4) Das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Eisenbahnen des Bundes hat gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt begründet darzulegen, wie hoch die Kosten des in Absatz 3 bezeichneten Ersatzverkehrs infolge einer Generalsanierung eines Hochleistungskorridors sind. Das Nachweis- und Berechnungsverfahren sind mit dem Eisenbahn-Bundesamt abzustimmen. Das Eisenbahn-Bundesamt stellt die Kosten dem Grunde und der Höhe nach fest.

(5) Die Länder haben die nach Absatz 4 festgestellten Kosten des Ersatzes von Schienenpersonennahverkehr in der Höhe von 50 Prozent zu tragen. Den verbleibenden Anteil haben der Bund in Höhe von 40 Prozent und das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Eisenbahnen des Bundes in Höhe von 10 Prozent zu tragen. Der Bund hat den auf den Bund entfallenden Kostenanteil dem zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Eisenbahnen des Bundes zu erstatten.

(6) Die Länder können bestimmen, zur Aufrechterhaltung des Schienenpersonennahverkehrs während der in Absatz 1 geregelten Vollsperrungen im Rahmen der Generalsanierung anstelle von straßengebundenen Ersatzverkehr schienengebundene Ersatzverkehre erbringen zu lassen. Sofern ein Land hiervon Gebrauch macht, kann eine Kostenteilung entsprechend Absatz 5 erfolgen, wenn das Land seine Entscheidung spätestens neun Monate vor Beginn der Generalsanierung dem Eisenbahn-Bundesamt gegenüber schriftlich angezeigt hat. Die für schienengebundene Ersatzverkehre anrechenbaren Kosten sind auf die gemäß Absatz 4 dargelegten Kosten begrenzt. Die Abrechnung dieser Kosten erfolgt einmalig anhand eines mit dem Eisenbahn-Bundesamt abzustimmenden Nachweis- und Berechnungsverfahrens. Eine Beteiligung des Bundes und des Eisenbahninfrastrukturunternehmens der Eisenbahnen des Bundes erfolgt vorbehaltlich einer einheitlichen Entscheidung für straßengebundenen oder schienengebundenen Ersatzverkehr je Generalsanierung.

(7) Zum 31. Dezember 2028 erfolgt eine Evaluierung des in den Absätzen 3 bis 6 beschriebenen Verfahrens.“