

07.03.25**Empfehlungen
der Ausschüsse**

Vk - Fz - U

zu **Punkt ...** der 1052. Sitzung des Bundesrates am 21. März 2025

**Entschlieung des Bundesrates zur Reform des
Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und zur Reform
weiterer struktureller Rahmenbedingungen bei der Finanzierung
von Infrastruktur für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)****- Antrag der Länder Bayern und Schleswig-Holstein -****A****Der federführende Verkehrsausschuss**

empfiehlt dem Bundesrat, die Entschlieung nach Maßgabe folgender Änderungen
zu fassen:

1. Zu Nummer 4 Buchstabe b

In Nummer 4 Buchstabe b sind nach den Wörtern „zur Verwirklichung des
Deutschlandtaktes“ die Wörter „und von Groknotenprojekten nach § 11 Ab-
satz 2 GVFG“ einzufügen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die Fördertatbestände in § 11 Absatz 2 GVFG sind gesamthaft zu betrachten
und mit einem gemeinsamen Fördersatz zu versehen. Genauso wie die Maß-
nahmen des Deutschlandtaktes sind auch die Groknotenprojekte im Bundesin-
teresse und von besonderer verkehrlicher Relevanz.

...

2. Zu Nummer 4 Buchstabe c

In Nummer 4 Buchstabe c sind nach den Wörtern „Aufhebung der zeitlichen Befristung“ die Wörter „und Nachrangigkeit“ einzufügen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die Maßnahmen nach den Fördertatbeständen nach § 2 Absatz 2 und Absatz 3 GVFG leiden in ihrer Planbarkeit und Umsetzbarkeit nicht nur unter der zeitlichen Befristung, sondern auch unter der Nachrangigkeit und der damit verbundenen unsteten Mittelzuweisung beziehungsweise der Unsicherheit, ob zukünftig überhaupt Mittel für diese Maßnahmen bereitstehen.

3. Zu Nummer 4 Buchstabe e

Nummer 4 Buchstabe e ist zu streichen.

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die Nummer 4 Buchstabe e war in den bisherigen Beschlüssen der Verkehrsministerkonferenz zur Weiterentwicklung des GVFG nicht enthalten. Eine nachträgliche Erhöhung des Fördersatzes für bereits bewilligte und finanzierte Projekte erscheint förderrechtlich nicht zulässig und angesichts eines absehbar überzeichneten GVFG-Bundesprogramms auch im Zusammenhang mit den weiteren gut begründeten Anliegen des Entschließungsantrags nicht zielführend. Nachträgliche Anpassungen widersprechen auch der Forderung nach einer verbindlichen Förderzusage (Nummer 4 Buchstabe d).

4. Zu Nummer 4 Buchstabe f₁ – neu –, Buchstabe h

Nummer 4 ist wie folgt zu ändern:

a) Nach Buchstabe f ist folgender Buchstabe einzufügen:

„f₁) Explizite Anerkennung von Bahnsteigverlängerungen sowie von zusätzlichen Bahnstationen, die zur Entlastung großer Bahnhöfe dienen, als Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung der Verkehrsinfrastruktur nach § 2 Absatz 1 Nummer 3 GVFG;“

b) Buchstabe h ist wie folgt zu fassen:

„h) Regelung zur Finanzierung von Projekten (beispielsweise Verbin-

dungskurven oder für den SGV erforderliche Kreuzungs- oder Überholgleise) und Projektanteilen (beispielsweise zusätzliche Länge bis zu 740 Meter bei Kreuzungs- oder Überholgleisen), die vorwiegend dem Schienengüterverkehr und/oder Schienenpersonenfernverkehr dienen;“

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Die Förderpraxis der letzten Jahre hat bei beiden genannten Punkten konkreten Klarstellungsbedarf gezeigt:

Zu Buchstabe a:

Bei Bahnsteigverlängerungen können zwar längere Züge eingesetzt und damit deutlich mehr Fahrgäste befördert werden, dennoch wird diese Maßnahme in der Praxis eher der bis 2030 befristeten Fördermöglichkeit nach § 2 Absatz 2 GVFG zugeordnet, die mit einem Fördersatz von 60 statt 75 Prozent hinterlegt ist.

Ebenso besteht Bedarf zur Klarstellung, dass neue Halte einen Beitrag zur Kapazitätssteigerung leisten, wenn sie der erforderlichen Entlastung großer Bahnhöfe dienen und damit als Maßnahme zur Kapazitätssteigerung der Verkehrsinfrastruktur mit der Maximalförderung von 75 Prozent zu fördern sind.

Die zugrunde gelegte Standardisierte Bewertung ist hierzu so anzupassen, dass der aus diesen Maßnahmen resultierende kapazitätssteigernde Effekt Eingang in das Berechnungsverfahren erhält. Denn in der Praxis zeigt sich, dass der Kapazitätzuwachs durch verlängerte Bahnsteige mit der aktuellen Nutzenbewertung unzureichend abgebildet wird.

Zu Buchstabe b:

Der Buchstabe h der Entschließung sollte auch Maßnahmen umfassen, die durch den Güterverkehr (GV) oder Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) initiiert werden, aber auch dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) dienen. Am Beispiel der Reaktivierungsmaßnahme Neuenhaus-Coevorden wurde deutlich, dass die bisherige Förderpraxis mit einer strikten Systemtrennung SPNV/SGV zu Konflikten führt. Konkret hat das BMDV die Anerkennung eines für die Begegnung von SPNV und SGV erforderlichen Kreuzungsgleises im Verlauf der Strecke als nicht zuwendungsfähig deklariert.

5. Zu Nummer 4a – neu –

Nach Nummer 4 ist folgende Nummer einzufügen:

- „4a. Die im Bundesprogramm eingeplanten jährlichen Finanzmittel nach § 10 GVFG sind auf mindestens 3 Milliarden Euro zu erhöhen und jährlich fortzuschreiben.“

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Trotz der Erhöhung der verfügbaren Mittel ab 2025 wird der jährliche Finanzbedarf mittelfristig die verfügbaren Mittel übersteigen. Auch unter Berücksichtigung etwaiger Projektverzögerungen wird dies aller Voraussicht nach eintreten. Die bisher vorgesehene gesetzliche Dynamisierung über jährlich 1,8 Prozent kann dies nicht entschärfen. Auch mit Blick auf die Baukostensteigerungen und die große Bedeutung des Bundesprogramms für die Finanzierung von Nahverkehrsmaßnahmen ist eine Aufstockung der Finanzmittel dringend geboten. Ansonsten droht zahlreichen förderfähigen, verkehrlich und volkswirtschaftlich sinnvollen und bereits teilweise beplanten Verkehrsprojekten ein Finanzierungsstopp.

B

6. Der **Finanzausschuss** und
der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit**
empfehlen dem Bundesrat, die EntschlieÙung zu fassen.