

21.03.25

Beschluss des Bundesrates

Entschließung des Bundesrates zur Reform des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und zur Reform weiterer struktureller Rahmenbedingungen bei der Finanzierung von Infrastruktur für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Bundesrat hat in seiner 1052. Sitzung am 21. März 2025 die aus der Anlage ersichtliche Entschließung gefasst.

Anlage

Entschließung des Bundesrates zur Reform des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und zur Reform weiterer struktureller Rahmenbedingungen bei der Finanzierung von Infrastruktur für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

1. Der Bundesrat begrüßt die im Rahmen der Gesetzesnovelle 2020 zum GVFG erfolgte Ausweitung der Fördertatbestände sowie die Verdoppelung des zur Verfügung stehenden Finanzrahmens ab dem Jahr 2025.
2. Für die Länder ist es von hoher Bedeutung, die Planungssicherheit für die Finanzierung der SPNV-Infrastrukturprojekte im Netz der Eisenbahnen des Bundes zu erhöhen. Aufgrund der Unterfinanzierung des Aus- und Neubaus gemäß dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) stellt das GVFG- Programm des Bundes für die SPNV-Projekte der Eisenbahnen des Bundes ein zentrales Finanzierungsinstrument dar, auch zur Finanzierung von Projekten im unmittelbaren Bundesinteresse zum Beispiel zur Umsetzung des Deutschlandtaktes.
3. Der Bundesrat stellt mit Sorge fest, dass die Deutsche Bahn AG (DB) als Vorhabenträgerin in der Regel alle Risiken bei der Umsetzung der Projekte auf die Länder und Kommunen abwlzt und keinen finanziellen Anreiz hat, Projekte im Kosten- und Terminrahmen abzuwickeln. Dies ist auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass die Länder dazu gedrängt werden, in der Regel die gesamte Vorfinanzierung der Planungs- und teilweise auch der Realisierungskosten dieser Projekte zu übernehmen, um für den SPNV bedeutsame Vorhaben zu ermöglichen. Daher ist eine konkrete Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen unter Beachtung der nachfolgend genannten Aspekte dringend geboten.

4. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, folgende Ansatzpunkte im Rahmen der Reform zu berücksichtigen:
- a) Anerkennung der tatsächlichen Planungskosten insgesamt als zuwendungsfähige Kosten;
 - b) Anhebung des Fördersatzes auf bis zu 90 Prozent der jeweils zuwendungsfähigen Kosten für Vorhaben zur Verwirklichung des Deutschlandtaktes und von Großknotenprojekten nach § 11 Absatz 2 GVFG, soweit diese nicht aus dem Bedarfsplan des Bundes finanziert werden;
 - c) Aufhebung der zeitlichen Befristung und Nachrangigkeit für die nachrangigen Fördertatbestände „Bahnhöfe, Stationen und Haltestellen“ (§ 2 Absatz 2 Nummer 1 und Nummer 2 GVFG) sowie „Grundsanierung“ (§ 2 Absatz 3 Nummer 1 und 2 GVFG);
 - d) Verbindlichkeit einer Förderzusage nach dem Bundesprogramm dem Grunde und der Höhe nach, so dass eine nachträgliche Absenkung des Fördersatzes nicht mehr erfolgen kann und nicht von den anderen Projektpartnern abgedeckt werden muss;
 - e) Bedarfsgerechte Anhebung der inzwischen nicht mehr auskömmlichen Förderhöchstsätze im Rahmen von Stationsmaßnahmen;
 - f) 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;
 - g) Angemessene Abgrenzung der auf die Modernisierung des Bestands entfallenden Projektkosten;
 - h) Regelung zur Finanzierung von Projekten (beispielsweise Verbindungskurven 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;

- i) Die Bundesregierung wird gebeten, die Umsetzung der gemeinwohlorientierten Ziele für die DB InfraGO AG insbesondere mit folgenden Zielen zu konkretisieren:
 - Tragung der Betriebs- und Kapitalkosten bei Ausbauvorhaben durch die DB, insbesondere Ausschluss von Sonderzahlungen zum Wirtschaftlichkeitsausgleich durch die Länder;
 - Ausschluss von Ausfallgarantien der Länder für Finanzierungsanteile des Bundes, wie bisher insbesondere bei GVFG-Maßnahmen von der DB gefordert;
 - Finanzielle Beteiligung der Vorhabenträgerin (DB) an Infrastrukturprojekten der DB grundsätzlich sowohl für die Planungs- als auch Baukosten sowie gegebenenfalls für anfallende Mehrkosten, insbesondere auch bei Maßnahmen nach dem GVFG;
 - Übernahme der Vor- und Zwischenfinanzierung des Bundesanteils bei der Finanzierung von GVFG-Projekten an der eigenen Infrastruktur durch die DB.
5. Die im Bundesprogramm eingeplanten jährlichen Finanzmittel nach § 10 GVFG sind auf mindestens 3 Milliarden Euro zu erhöhen und jährlich fortzuschreiben.
6. Die Bundesregierung wird gebeten, den Bundesrat im ersten Halbjahr 2025 über die geplanten Umsetzungsschritte zu informieren.