

Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 20/8288, 20/8651 –**

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

A. Problem

Die Eisenbahninfrastruktur ist von elementarer Bedeutung für Deutschland und ein wesentlicher Baustein zur Erreichung der Klimaschutzziele. Handlungsbedarf besteht, weil ein zunehmendes Alter sowie eine insbesondere auf den Hauptachsen und -knoten hohe Auslastung der Eisenbahninfrastruktur zusetzen und sie störungsanfällig und unzuverlässig machen. Der Modernisierungsrückstau (Überalterung der Anlagen) ist groß und seine Beseitigung duldet keinen Aufschub. Die Eisenbahninfrastruktur ist zu klein für die Aufnahme wesentlicher Anteile des Verkehrswachstums und die Erreichung der Klimaziele.

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) ist die rechtliche Grundlage für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Dessen bisherige Ausgestaltung hat sich in einzelnen Bereichen insofern zuletzt zunehmend als ein Investitionshemmnis erwiesen, als die Nutzerfinanzierung aufgrund der begrenzten Tragfähigkeit der Märkte nicht ausreicht, um den Umfang notwendiger Investitionen zum Erreichen der verkehrspolitischen Ziele des Bundes zu gewährleisten. Ferner hat sich die Ausgestaltung der Finanzierungsverantwortung für Ersatzinvestitionen einerseits sowie Unterhaltung und Instandhaltung andererseits als Investitionshemmnis herausgestellt. Es sollen zukunftsgerichtete, zügige und an den verkehrlichen Erfordernissen ausgerichtete Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur mit dem Ziel einer Steigerung der Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit ermöglicht werden.

B. Lösung

Schaffung zusätzlicher Finanzierungsoptionen im BSWAG, um erhöhte Investitionen auch in die bestehende Eisenbahninfrastruktur mit dem Ziel einer Steigerung von deren Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit zu erreichen, ohne gleichzeitig auf eine reine Nutzerfinanzierung und damit überproportional hohe Nutzerentgelte setzen zu müssen. Auf diese Weise können die Trassen- und Stations-

preise stabil gehalten werden, sodass der bestehende Marktanteil des Verkehrsträgers Schiene gehalten wird sowie zusätzliche Verkehrsverlagerungen auf die Schiene ermöglicht werden. Die neuen Finanzierungsoptionen beziehen sich insbesondere auf Kosten für einmalig anfallenden Aufwand, für Unterhaltung und Instandhaltung, für bauliche Maßnahmen aufgrund rechtlicher Auflagen (wie etwa Denkmalschutz), für Digitalisierung, für bestimmte Folgekosten bei vom Bund initiierten Investitionsprogrammen und für nachhaltige bzw. erweiterte Ersatzinvestitionen. Alle nach Novellierung des BSWAG zukünftig optional durch den Bund zu finanzierenden Maßnahmen sind vertraglich zwischen dem Bund und den Eisenbahnen des Bundes zu vereinbaren. Mit der untergesetzlichen Ausgestaltung stellt der Bund sicher, dass er weiterhin und zukünftig noch in verstärktem Maße über ein starkes Steuerungs- und Kontrollinstrument verfügt, das auch im Rahmen der geplanten Neuordnung der Finanzierungsarchitektur für die Schienenwege des Bundes und die Neuaufstellung der Infrastruktursparte der Eisenbahnen des Bundes genutzt werden kann.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD.

C. Alternativen

Ablehnung.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Gesetzentwurf auf Drucksachen 20/8288, 20/8651 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Der Nummer 1 wird folgende Nummer 1 vorangestellt:

- „1. Dem § 3 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Für Maßnahmen, die der Erhöhung der Netzresilienz bei einem Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschiene dienen, hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr die Modalitäten für das anzuwendende Verfahren des Nachweises der Wirtschaftlichkeit festzulegen.“ ‘

2. Die bisherige Nummer 1 wird Nummer 2.

3. Die bisherige Nummer 2 wird Nummer 3 und folgender Buchstabe c wird angefügt:

- „c) Dem Absatz 5 wird folgender Satz angefügt:

„Zu den Schienenwegen im Sinne des Satzes 1 zählen auch Anlagen für Abstellung, Bereitstellung, Zugbildung und Umschlag.“ ‘

4. Die bisherige Nummer 3 wird Nummer 4 und § 11a wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Der Bund kann sich an den Kosten für die Instandhaltung von Anlagen zur Herstellung von Barrierefreiheit an Verkehrsstationen sowie für freiwillige Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes beteiligen, soweit die Errichtung solcher Anlagen oder die Durchführung solcher Maßnahmen vom Bund ganz oder teilweise finanziert worden sind.“

- b) Folgender Absatz 7 wird angefügt:

„(7) Die Eisenbahnen des Bundes nutzen die in der vertraglichen Vereinbarung nach § 9 zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel bis zum 31. Dezember 2030 vorrangig für die Durchführung von Generalsanierungen der in Satz 2 benannten Hochleistungskorridore und weisen dies dem Bund nach. Hochleistungskorridore im Sinne von Satz 1 sind:

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.“;

b) folgende EntschlieÙung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest, dass

- eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur von elementarer Bedeutung ist, um wie beabsichtigt Verkehre zunehmend auf die energieeffiziente Schiene zu verlagern, die Verkehrsleistung im Personenverkehr in den nächsten Jahren zu verdoppeln und die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen, und es dafür dringend geboten ist, den Modernisierungsrückstau im Schienennetz und bestehende Investitionshemmnisse und -hindernisse zu beheben;
- andere europäische Länder in den vergangenen Jahren in ihrer Schienenverkehrspolitik konsequenter und bei Verlagerungszielen erfolgreicher waren, pro Kopf hohe Mittel eingesetzt, die Finanzierung von Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur nachhaltig abgesichert und für eine langfristige Planbarkeit und einen starken Kapazitätsaufbau in der Bahn- und Bauindustrie gesorgt haben;
- die Bundesregierung sich das Ziel gesetzt hat, bis 2030 den Schienengüterverkehr auf 25 Prozent zu steigern und die Verkehrsleistung im Personenverkehr zu verdoppeln. Damit Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr ein stabiles Rückgrat klimafreundlicher Mobilität und energieeffizienten Gütertransports bilden können, ist ein leistungsfähiges und resilientes Schienennetz die Voraussetzung. Nur mit hoher verlässlicher Qualität und einem stabilen Angebot wird es gelingen, mehr Menschen und Güter auf der Schiene zu transportieren;
- die Beschleunigungskommission Schiene richtige Schwerpunkte für eine schnellere Umsetzung der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen für einen besseren Schienenverkehr gesetzt und in ihrem Abschlussbericht vom Dezember 2022 festgehalten hat;
- es verkehrspolitisches Ziel des Bundes ist, das Schienennetz zu sanieren, unmittelbar benötigte Kapazitäten im Kernnetz schneller zu erhöhen, die Digitalisierung des Zugverkehrs voranzubringen, den Kombinierten Verkehr und intermodale Mobilität zu stärken und wichtige Neu- und Ausbauprojekte durchzuführen.

II. Der Deutsche Bundestag begrüÙt, dass

- die Bundesregierung das Ziel verfolgt, bis 2030 ein Hochleistungsnetz für den Bahnverkehr zu schaffen, auf dem Züge wieder zuverlässig und effizient unterwegs sind, und dafür den notwendigen organisatorischen und regulatorischen Rahmen schafft;
- einige der Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene mit der Vierten Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) umgesetzt werden;
- mit der Vierten Änderung des BSWAG die Fördertatbestände geschaffen werden, damit der Bund das Sanierungskonzept für die Hochleistungskorridore vollumfänglich fördern kann, um seine in Artikel 87e des Grundgesetzes festgelegte Verantwortung für die Qualität des Schienennetzes künftig besser zu erfüllen;

- eine Verlagerung der Schwerpunktsetzung bei Verkehrsinfrastrukturinvestitionen im Bundeshaushalt zugunsten der Schiene sichtbar ist;
- mit einer Verschmelzung von DB Netz AG und DB Station&Service AG die gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte DB InfraGO AG innerhalb der Deutschen Bahn AG geschaffen und die bisherige Orientierung der Netzbewirtschaftung auf eine Gewinnmaximierung aufgegeben worden ist;
- das strategische Ziel der neuen DB InfraGO AG ist, Verantwortlichkeiten für das Schienennetz klarer zu regeln, die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit deutlich zu steigern und die Entwicklung der Schieneninfrastruktur konsequenter auf die verkehrs- und klimapolitischen Ziele des Bundes auszurichten;
- das zentrale Steuerungsmedium für die Tätigkeit der neuen DB InfraGO AG künftig der Infraplan ist, der u. a. auf der strategischen Schieneninfrastrukturplanung des Bundes (Zielfahrplan Deutschlandtakt) sowie auf deren Etappierung basiert und regelmäßig fortgeschrieben wird.
- der Infraplan Erhalt, Digitalisierung, Aus- und Neubau des Bahnsystems mit dem Ziel gewährleistet, für die Bundesschienenwege hohe Qualität, Resilienz und ausreichende Kapazität herzustellen;
- die Maßnahmen im Infraplan zeitlich gestaffelt sowie mit transparenten und nachprüfbaren Kennzahlen unterlegt und der Fortschritt der Umsetzung in der Fortschreibung des Infraplans dokumentiert werden;
- der Deutsche Bundestag in die Erstellung sowie in die Verabschiedung des rollierenden Infraplans durch die Zuleitung
 - des jährlich finalisierten Infraplans,
 - einer Rückschau über die bisherige Umsetzung und
 - des Entwurfs für den fortgeschriebenen Infraplan vor Abschluss des Haushaltsaufstellungsverfahrens (vor Bereinigungssitzung)mit einbezogen werden soll;
- die Bundesregierung einen unabhängigen Sektorbeirat einrichtet, der die Beteiligung der Branche an der Infrastrukturplanung gewährleistet, hierzu gestärkte Frage-, Informations- und Einsichtsrechte erhält und zur Lage und künftigen Entwicklung der Infrastruktur Stellung nimmt;
- eine Steuerungseinheit etabliert wird, die für Kontrolle und Steuerung der DB InfraGO AG sowie für die Erstellung des Infraplans verantwortlich ist;
- im Zuge der Aufstellung einer die Interessen des Bundes an der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs wahrenenden Eigentümerstrategie des Bundes eine weitere Stärkung der entsprechenden Steuerungseinheit geplant ist.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel

- Maßnahmenvorschläge und konkrete Handlungsempfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene umzusetzen, um die dringend benötigte Kapazitätssteigerung der Schieneninfrastruktur in Deutschland schneller zu realisieren;
- wie gegenüber dem Deutschen Bundestag angekündigt, einen Gesetzentwurf zum Moderne-Schiene-Gesetz zu erarbeiten und im zweiten Quartal 2024 im Bundeskabinett zu beschließen und darin das Ziel der vollständigen Digitalisierung und weitgehenden Elektrifizierung des Betriebs auf dem deutschen Schienennetz bis zum Jahr 2040 fortzuschreiben und dabei insbesondere die Ergebnisse der Beschleunigungskommission Schiene zur Reform und Entbürokratisierung der NKV-Bewertung von Maßnahmen zur Elektrifizierung zügig und rechtssicher umzusetzen;
- im Moderne-Schiene-Gesetz die Finanzierungsstrukturen der Schienenwege weiterzuentwickeln und weitere Rahmenbedingungen zu verbessern, um den Kapazitätsaufbau in der Schieneninfrastruktur zu vereinfachen und langfristig abzusichern:
 - die Infrastrukturplanung auf Grundlage der Ergebnisse effizienter, jährlicher Netzzustandsberichte kontinuierlich anzupassen. Der Netzzustandsbericht enthält auch die Kontrolle über laufende Aus- und Neubauvorhaben in kompakter Form mit Fokus auf terminliche und finanzielle Risiken;
 - die dem Netzzustandsbericht zu Grunde liegenden Infrastrukturzustandsdaten dauerhaft, maschinenlesbar und transparent zur Verfügung zu stellen und der Bundesregierung, dem Bundestag sowie dem Bundesrechnungshof zu einzelnen Elementen auf Verlangen gesondert Bericht zu erstatten;
 - eine Vereinfachung der Finanzierungsarchitektur sowie Instrumente für eine bessere Steuerung durch den Bundestag und die Bundesregierung zu etablieren;
 - die Kenngrößen der bestehenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für eine der DB InfraGO AG angepasste Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zu evaluieren, neue an den verkehrspolitischen Zielen, wie beispielsweise Kapazität, Qualität und Kundenorientierung, ausgerichtete Kenngrößen zu implementieren. Es ist zu prüfen, ob und wie Kenngrößen für die zusätzlichen Finanzierungsaufgaben, für Planungs- und Baukapazitäten der Deutschen Bahn sowie des gesamten Sektors und für die Effizienz der Mittelausgabe eingeführt werden können;
 - vor dem Kabinettsbeschluss des Moderne-Schiene-Gesetzes, jedoch spätestens bis zum 30. Juni 2024, dem Verkehrsausschuss sowie dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages Bericht zu erstatten über mögliche neue transparente und haushaltsunabhängigere Finanzierungsmodelle, wie sie die Beschleunigungskommission Schiene empfohlen hat und der 1. Fortschrittsbericht des BMDV zur Umsetzung der Maßnahmenvorschläge skizziert, und dementsprechende Verwaltungs- und Kontrollverfahren;

- den Einbau von ETCS-On-Board-Units (European Train Control System) in Bestandsfahrzeugen, die im räumlichen Anwendungsbereich der im Bundesschienenwegeausbaugesetz dargelegten Infrastrukturen eingesetzt werden sollen, zu unterstützen und bei Infrastruktur und Fahrzeugumrüstung die Verwendung offener Standards zu ermöglichen;
- beim Einbau vorübergehender Infrastruktur den dauerhaften Bedarf zu prüfen und gegebenenfalls zur Erhöhung der Resilienz des Netzes die dauerhafte Weiternutzung nach Beendigung der Maßnahmen zu ermöglichen;
- unmittelbar nach der ersten Hochleistungskorridorsanierung der Riedbahn die Bautätigkeiten, die erzielten Fortschritte, die Kosten, die weitere Planung der sonstigen Hochleistungskorridorsanierungen sowie die Auswirkungen auf die Endkunden zu evaluieren und dem Verkehrs- und Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages im ersten Quartal 2025 Bericht zu erstatten;
- sicherzustellen, dass die DB InfraGO AG einen diskriminierungsfreien Wettbewerb auf der Eisenbahninfrastruktur ermöglicht und Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur vollständig in der DB InfraGO AG verwendet werden.“

Berlin, den 21. Februar 2024

Der Verkehrsausschuss

Udo Schiefner
Vorsitzender

Michael Donth
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Michael Donth

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 20/8288** in seiner 122. Sitzung am 21. September 2023 beraten und an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung und an den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, den Ausschuss für Tourismus und an den Ausschuss für Klimaschutz und Energie zur Mitberatung überwiesen. An den Haushaltsausschuss hat er ihn zudem nach § 96 der Geschäftsordnung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung, Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, Drucksache 20/8288, hier: Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung, **Drucksache 20/8651** wurde am 13. Oktober 2023 gemäß § 80 Absatz 3 der Geschäftsordnung an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung und an den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz, den Ausschuss für Tourismus und an den Ausschuss für Klimaschutz und Energie zur Mitberatung überwiesen (Drucksache 20/8819 Nr. 6).

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf auf Drucksache 20/8288 beinhaltet im Wesentlichen eine Schaffung zusätzlicher Finanzierungsoptionen im BSWAG, mit denen erhöhte Investitionen auch in die bestehende Eisenbahninfrastruktur mit dem Ziel einer Steigerung von deren Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit erreicht werden sollen, ohne gleichzeitig auf eine reine Nutzerfinanzierung und damit überproportional hohe Nutzerentgelte setzen zu müssen. In dem Gesetzentwurf wird ausgeführt, auf diese Weise könnten die Trassen- und Stationspreise stabil gehalten werden, sodass der bestehende Marktanteil des Verkehrsträgers Schiene gehalten wird sowie zusätzliche Verkehrsverlagerungen auf die Schiene ermöglicht würden. Die neuen Finanzierungsoptionen bezögen sich insbesondere auf Kosten für einmalig anfallenden Aufwand, für Unterhaltung und Instandhaltung, für bauliche Maßnahmen aufgrund rechtlicher Auflagen (wie etwa Denkmalschutz), für Digitalisierung, für bestimmte Folgekosten bei vom Bund initiierten Investitionsprogrammen und für nachhaltige bzw. erweiterte Ersatzinvestitionen. Alle nach Novellierung des BSWAG zukünftig optional durch den Bund zu finanzierenden Maßnahmen seien vertraglich zwischen dem Bund und den Eisenbahnen des Bundes zu vereinbaren. Mit untergesetzlichen Ausgestaltungen stelle der Bund sicher, dass er weiterhin und zukünftig noch in verstärktem Maße über ein starkes Steuerungs- und Kontrollinstrument verfüge, das auch im Rahmen der geplanten Neuordnung der Finanzierungsarchitektur für die Schienenwege des Bundes und die Neuaufstellung der Infrastruktursparte der Eisenbahnen des Bundes genutzt werden könne.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 20/8288, 20/8651 in seiner 75. Sitzung am 21. Februar 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und der Gruppen Die Linke und BSW gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD die Zustimmung zu dem Gesetzentwurf in der durch Ausschussdrucksache 20(8)5985 (entsprechend Ausschussdrucksache 20(15)235 des federführenden Ausschusses) geänderten Fassung. Darüber hinaus empfiehlt er die Annahme der Entschließung auf Ausschussdrucksache 20(8)5986 (entsprechend Ausschussdrucksache 20(15)236 des federführenden Ausschusses).

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/8288 in seiner 51. Sitzung am 11. Oktober 2023 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD dessen Annahme. Die Unterrichtung auf Drucksache 20/8651 hat er in seiner 52. Sitzung am 18. Oktober 2023 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 20/8288, 20/8651 in seiner 60. Sitzung am 21. Februar 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD die Annahme des Gesetzentwurfs in der Fassung des Änderungsantrags der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 20(15)235 des Verkehrsausschusses. Den Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 20(15)235 des Verkehrsausschusses hat er mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Gruppe Die Linke angenommen. Der Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 20(15)236 des Verkehrsausschusses wurde mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Gruppe Die Linke angenommen.

Der **Ausschuss für Klimaschutz und Energie** hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 20/8288, 20/8651 in seiner 97. Sitzung am 21. Februar 2024 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD sowie der Gruppe Die Linke dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Drucksache 20(15)235. Den Änderungsantrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)235 hat er mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD sowie der Gruppe Die Linke angenommen. Mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD sowie der Gruppe Die Linke empfiehlt er die Annahme des Entschließungsantrags auf Ausschussdrucksache 20(15)236.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat den Gesetzentwurf in seiner 46. Sitzung am 20. September 2023 beraten (Ausschussdrucke 20(26)79-6). Er hat festgestellt, dass die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung plausibel ist und eine Prüfbitte daher nicht erforderlich ist.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat in seiner 49. Sitzung am 5. Juli 2023 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung zu den Anträgen auf den Drucksachen 20/7350, 20/7197 und 20/6988 sowie zu der Unterrichtung durch den Bundesrechnungshof auf Drucksache 20/7025 beschlossen. In seiner 50. Sitzung am 20. September 2023 hat er diesen Anhörungsbeschluss um den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung des Bundesschienenwegebauausgesetzes auf Drucksache 20/8288 erweitert. Den Antrag der Fraktion der CDU/CSU, zu ihrem Antrag auf Drucksache 20/7350 (Buchstabe b) eine eigene Anhörung durchzuführen, hat er in seiner 50. Sitzung mehrheitlich abgelehnt.

An der Anhörung, die der Verkehrsausschuss in seiner 54. Sitzung am 9. Oktober 2023 durchgeführt hat, haben folgende Anhörsungspersonen teilgenommen:

- Martin Burkert, Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Vorsitzender
- Dirk Flege, Allianz pro Schiene e. V., Geschäftsführer
- Roman Hebenstreit, Verkehrs- und Dienstleistungsgewerkschaft vda (Österreich), Vorsitzender
- Dr. Markus Ksoll, Deutsche Bahn AG, Leiter Wirtschaft, Politik und Regulierung
- Sarah Stark, Hauptgeschäftsführerin des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB)
- Dr. Matthias Stoffregen, Mofair e. V., Geschäftsführer

- Dr. Torben Stühmeier, Monopolkommission, Senior Analyst
- Peter Westenberger, Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. (NEE/DIE GÜTERBAHNEN), Geschäftsführer

Die öffentliche Anhörung hat im Wesentlichen Folgendes ergeben:

Der Vorsitzende der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), **Martin Burkert**, sprach sich für die Erhaltung des Konzernverbunds der DB AG, einschließlich des Schienennetzes, aus. Er bezeichnete den aktuellen Beschluss des Aufsichtsrats der DB AG diesbezüglich als einen akzeptablen Kompromiss. Allerdings betonte er, dass die Kernprobleme des Schienenverkehrs in Deutschland dadurch nicht gelöst würden und dass Fragen offen blieben, die einzelne Konzerngesellschaften und die zukünftige Finanzarchitektur betreffen. Martin Burkert hob hervor, dass die aktuelle schwierige Situation der deutschen Bahnen weder durch die integrierte Struktur der DB AG noch durch fehlenden intramodalen Wettbewerb verursacht worden seien.

Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, vertrat die Auffassung, dass zentrale Fragen zum Zielbild, zur verkehrspolitischen Steuerung und zur Finanzierung der InfraGo noch ungeklärt seien. Er kritisierte, diese Fragen seien bislang auch nicht ausreichend mit den Parlamentariern in Bund und Ländern sowie dem Bahnsektor und der Fachöffentlichkeit erörtert worden. Er sprach sich dafür aus, die von der Beschleunigungskommission Schiene empfohlene weitergehende Lösung der Schaffung und gesetzlichen Verankerung von zwei Schieneninfrastrukturfonds unbedingt weiter zu verfolgen. Die Novelle des BSWAG bewertete er als sehr guten Einstieg in die Bahnreform 2.0., aber sie dürfe nicht das letzte Wort sein.

Markus Ksoll, Leiter Wirtschaft, Politik und Regulierung bei der Deutschen Bahn AG (DB AG), vertrat die Auffassung, die Bundesregierung habe ein stimmiges Gesamtkonzept zur Reform des Systems Schiene vorgelegt. Zu diesem Konzept gehörten unter anderem die Sanierung der Hochleistungskorridore, sowie wesentlich mehr Aus- und Neubau. Er stellt fest, die Regularien des BSWAG hätten in der Vergangenheit einer schnellen und zielgerechten Verwendung von Mitteln für Schienenprojekte häufig im Wege gestanden. So hätten verfügbare Mittel teilweise nicht rechtzeitig abgerufen werden können und Projekte seien wegen fehlender Voraussetzungen in Verzug geraten. Ksoll betonte, der vorgesehene Anstieg des Maßnahmen- und Budgetumfangs mache eine Flexibilisierung der Finanzierungsregularien unumgänglich. Die vorgesehene Änderung des BSWAG sei dazu ein wichtiges Element.

Der Vorsitzende der Verkehrs- und Dienstleistungsgewerkschaft vda in Österreich, **Roman Hebenstreit**, betonte die Vorteile eines integrierten Konzerns, denn benötigt werde eine ausreichende und vor allem rechtzeitige Investition in die Infrastruktur, sowie in das rollende Material und das Personal, ebenso wie ein Controlling und eine Steuerung der Struktur. Hebenstreit hob den österreichischen Weg des „nutznießorientierten Finanzierungsansatzes“ hervor, der nicht im Sinne der Profitmaximierung gewählt worden sei, sondern um die nachhaltige Entwicklung der Schieneninfrastruktur zu gewährleisten. Erwirtschaftete Überschüsse flössen wieder in das System zurück. Er berichtete, dass Österreich pro Einwohner im Verhältnis zu Deutschland das Dreifache an Finanzmitteln in die Schieneninfrastruktur investiere.

Für eine überjährige Finanzierung für die Schieneninfrastruktur sprach sich **Sarah Stark**, Hauptgeschäftsführerin des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB), aus. Sie betonte, bei der Infrastruktur gehe es um ein Dekadenprojekt. Projekte wie der digitale Knoten Stuttgart seien nicht in einem Haushaltsjahr zu realisieren. Um Verlässlichkeit für die Unternehmen zu erreichen, sei hier eine Durchfinanzierung von Projekten erforderlich. Dies sei mit einer Zieldefinition verbunden, was mit den steigenden Investitionen erreicht werden solle. Daraus müsse man entsprechende Kennzahlen ableiten, anhand deren man prüfen könne, ob man auf dem richtigen Pfad sei.

Matthias Stoffregen, Geschäftsführer des Vereins Mofair, kritisierte fehlende Planungssicherheit. Mit den bisherigen Regelungen stehe weiterhin eine Finanzierung von Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur „nach Kassenlage“ im Raum. Ohne weitere Gesetzesänderungen bestehe die Gefahr, dass zwar mehr Geld für die Schiene zur Verfügung gestellt werde, dieses aber in einem unzureichend reformierten System gleichsam „versickere“. Es sei auch noch völlig unklar, wie die sehr sinnvollen Maßnahmenvorschläge der Beschleunigungskommission Schiene vom Dezember 2022 umgesetzt werden sollten. Er kritisierte die Zeitplanung im Hinblick auf die Beschlussfassung zum BSWAG und zur Implementierung der InfraGO. Offenbar solle unabhängig von

inhaltlichen Fragen der willkürlich gesetzte 1. Januar 2024 als Starttermin der neuen Infrastrukturgesellschaft gehalten werden.

Torben Stühmeier von der Monopolkommission betonte, man halte weiterhin eine eigentumsrechtliche Trennung der Eisenbahninfrastruktur vom restlichen DB-Konzern für vorzugswürdig. Andernfalls werde das Behinderungs- und Diskriminierungspotenzial des integrierten DB-Konzern gegenüber Wettbewerbern auf der Schiene weiterhin bestehen bleiben. Erst eine eigentumsrechtliche Trennung werde dafür sorgen, dass sich das Eisenbahninfrastrukturunternehmen allen Nutzern der Infrastruktur gleichermaßen verpflichtet fühle. Dadurch werde das Gesamtsystem Schiene gestärkt und insgesamt mehr Verkehr auf die Schiene gebracht.

Der Geschäftsführer des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE/Die Güterbahnen), **Peter Westenberger**, stellte fest, die geplante Verschmelzung der DB Station & Service AG mit der DB Netz AG sei nicht falsch, habe aber für sich nur einen geringen Nutzen. Er betonte, die Frage, warum die InfraGo unbedingt zum 1. Januar 2024 starten solle, obwohl es dazu noch keine abschließenden Regelungen zu Verfassung, Arbeitsweise, Transparenz, Erfolgsmessung und behördlicher Begleitung gebe, bleibe unklar. Er kritisierte, dass die Bundesregierung die Strategie verfolge, den Auftrag des Koalitionsausschusses möglichst ohne Gesetzesänderungen umzusetzen. Angesichts der großen Reichweite der notwendigen Veränderungen auf dem Weg zu einer attraktiven und wachsenden Schieneninfrastruktur sei jedoch die Änderung entsprechender Gesetze eine Aufgabe des Bundestages.

Der Verkehrsausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 20/8288, 20/8651 in seiner 65. Sitzung am 21. Februar 2024 abschließend beraten. Gegenstand der Beratung war auch die Unterrichtung durch den Bundesrechnungshof „Bericht nach § 99 der Bundeshaushaltsordnung zur Dauerkrise der Deutschen Bahn AG Hinweise für eine strukturelle Weiterentwicklung“, Drucksache 20/7025, welche der Ausschuss zur Kenntnis genommen hat. Die Anträge auf den Drucksachen 20/7350 und 20/7197, die ebenfalls Gegenstand der vorgenannten Anhörung gewesen sind, wurden bereits in der 64. Sitzung des Verkehrsausschusses am 17. Januar 2024 abschließend beraten. Der Antrag der ehemaligen Fraktion DIE LINKE. auf Drucksache 20/6988, der ebenfalls Thema der Anhörung war, ist in Folge der von der Fraktion DIE LINKE. beschlossenen Auflösung der Fraktion gegenstandslos geworden.

Die Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP haben zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 20/8288 am 20. Februar 2024 einen Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 20(15)235), dessen Inhalt sich aus der Buchstabe a Beschlussempfehlung sowie aus Teil B. dieses Berichts ergibt. Weiter haben die Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP zu dem Gesetzentwurf am 20. Februar 2024 einen Entschließungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 20(15)236), dessen Inhalt sich aus Buchstabe b der Beschlussempfehlung ergibt.

Die **Fraktion der SPD** führte aus, bei der Bahn bestünden Organisations- und Informationsmängel, die sich vor allem im vergangenen Jahrzehnt verfestigt hätten und gegen die seitens der Eigentümervertreter und der Verkehrsminister aus den Reihen der Union im vergangenen Jahrzehnt nichts Hinreichendes unternommen worden sei. Weiter gingen die Probleme auf eine mangelnde Instandhaltung des Schienennetzes zurück. Genau das gehe man mit einem wirklichen Paradigmenwechsel im Rahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes an, indem man erstmals ermögliche, dass der Bund Unterhaltung und Instandhaltung fördern könne. Das gelte auch für Barrierefreiheitslösungen und für die Lärmsanierung. Man bewirke damit auch eine Entbürokratisierung, insbesondere im Hinblick auf Wirtschaftlichkeitsnachweise bei kleineren und mittleren Maßnahmen sowie bei Überholgleisen und Ähnlichem. Mit der neuen InfraGo habe man auch wesentlich in die Konzernstruktur eingegriffen. Die vorgelegten Vorschläge beinhalteten ein sehr gutes Paket.

Die **Fraktion der CDU/CSU** stellt fest, der Gesetzentwurf stehe heute zum siebten Mal auf der Tagesordnung des Ausschusses und sei immer wieder vertagt worden. Grundsätzlich seien zusätzliche Finanzierungsoptionen zu begrüßen, aber nicht in der konkreten Ausgestaltung. Im Ergebnis werde die Finanzierung aufgrund des Gesetzes noch komplizierter, zumal das BMDV bis heute noch nicht habe mitteilen könne, für welche konkrete Verwendung die immer wieder genannte Summe von 45 Milliarden Euro von der DB kalkuliert worden sei. Bei dem Änderungsantrag ergebe sich der Eindruck, dass die Koalition sich nur auf den kleinsten gemeinsamen Nenner habe einigen können. Nach mehr als vier Monaten Beratung bestehe er überwiegend nur aus einer Aufzählung der Korridore. Sie habe den Eindruck, es fehle ein Gesamtkonzept. Mit der InfraGo werde sich das nicht ändern und das Bundesschienenwegeausbaugesetz sei kein wirklich effektiver Hebel, um voranzukommen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** bemerkte, das vorliegende Gesetz diene unter anderem der Finanzierung der Hochleistungskorridorsanierung. Man ermögliche es damit, bei einer Baumaßnahme verschiedene Gewerke, von der Sanierung bis zum Ersatz, gleichzeitig in Angriff zu nehmen, um nach der Sperrung faktisch eine mehr oder weniger eine neue Infrastruktur vorzufinden. Verschiedene Fehlanreize, die es im bisherigen Finanzierungssystem gebe, baue man mit dem Gesetz ab. Klar sei, dass man aber auch noch weitere Instrumente benötige, um den hohen Finanzierungsbedarf für insbesondere Aus- und Neubau überjährig, mehrjährig und gesichert finanzieren zu können. Mit dem Änderungsantrag schaffe man die Möglichkeit, zukünftig auch kleine und mittlere Maßnahmen mit einer vereinfachten Bewertung angehen zu können. Man gehe mit dem Gesetz einen wichtigen Schritt für eine umfassende Sanierung des Schienennetzes.

Die **Fraktion der FDP** führte aus, es sei sehr wichtig, mit der Reform des BSWAG die Grundlage dafür zu legen, dass die InfraGo tatsächlich handlungsfähig sei und man die Korridorsanierungen jetzt entschlossen in Angriff nehmen könne. Das habe eine längere Beratung erfordert, insbesondere zu der Frage, was förderfähig gemacht werden solle. Die Auffassung der Fraktion der CDU/CSU, die Finanzierung werde durch die Novelle komplizierter, könne sie nicht nachvollziehen. Die Novelle schaffe vielmehr deutlich praxisnähere Möglichkeiten für Förderungen, etwa bei den wichtigen Abstellungs- und Bereitstellungsanlagen. Zu dem Entschließungsantrag führte sie aus, man nehme die Kritik des Bundesrechnungshofs sehr ernst und sehe den Bund in einer stärkeren Rolle als Eigentümer. Bei der Erstellung des Infraplans solle auch das Parlament eine aktive Rolle einnehmen, um die Erreichung der verkehrlichen Ziele zu sichern.

Die **Fraktion der AfD** bemerkte, die Anhörung zu dem Gesetzentwurf habe mehr Fragen offengelassen als beantwortet. Wirklich positiv hätten sich zu der Gesetzesnovelle nur die Nutznießer geäußert, während sonst eine kritische Sicht deutlich überwogen habe. Der Gesetzentwurf sei sehr hastig verfasst worden, was auch der Änderungsantrag nicht heilen könne. Ein wesentlicher Problempunkt, die Konzernstruktur der Bahn werde nicht angegangen und die Steuerungsfähigkeit durch den Bund werde weiter vernachlässigt. Dass ein Moderne-Schiene-Gesetz Abhilfe schaffe, sei im Hinblick auf die Strukturprobleme zu bezweifeln. Mehr in die Schiene zu investieren, sei nach der Vernachlässigung der letzten Jahrzehnte kein Fehler. Nach den Verkehrsprognosen werde aber auch in Jahrzehnten der Straßenverkehr weiter die Hauptlast tragen und das müsse sich auch in den Investitionen widerspiegeln.

Die **Gruppe Die Linke** vertrat die Auffassung, die Novelle des BSWAG beinhalte tatsächlich Fortschritte. Ein gewisser Fortschritt sei es, dass das Vollkostenprinzip zwar formal aufrechterhalten werde, es aber de facto eingeräumt werde, dass sich die Bahn nicht selbst tragen könne. Ihre Partei sei schon immer der Auffassung gewesen, dass die Bahn Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge sein müsse und sie sich auch nie vollständig rechnen könne. Dafür seien die Infrastrukturaufwendungen einfach zu groß und deswegen habe der Staat die Aufgabe, für eine gute Mobilität mit der Bahn zu sorgen. Man teile aber die Kritik des Bundesrates. Sie stelle auch fest, dass nicht immer klar sei, welche Ziele in Bezug auf die Bahn verfolgt würden. Ein Moderne-Schiene-Gesetz werde dringend benötigt. Zu klären sei auch, mit welchen Qualitätskennzahlen die Kontrolle Mittelverwendung praktisch erfolgen solle.

Der Verkehrsausschuss hat den Änderungsantrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)235 mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Gruppe Die Linke angenommen. Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und der Gruppe Die Linke gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksachen 20/8288, 20/8651 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)235. Weiter empfiehlt der Verkehrsausschuss mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Gruppe Die Linke die Annahme der von den Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP eingebrachten Entschließung auf Ausschussdrucksache 20(15)236.

B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen zu dem Gesetzentwurf auf Drucksachen 20/8288, 20/8651

Zu Nummer 1:

Im Rahmen der Planung von Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege wird eine Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU) durchgeführt. In dieser Untersuchung können Maßnahmen der Netzresilienz abgeleitet werden, die Teil des Bedarfsplanvorhabens werden. Diese Maßnahmen sollen im Resilienzfall für ausreichende Betriebsqualität sorgen und den Kapazitätsverlust im Schienennetz auf ein Minimum beschränken. Sie verringern somit die Anzahl ausfallender Züge oder die Anzahl und Dauer der Verspätungen. Damit wird der zuverlässige Betrieb der Schienenwege des Bundes sichergestellt. Für das Ziel einer Verlagerung von Verkehren auf die Schiene ist die Zuverlässigkeit, mit der die Kapazität auf den Schienenwegen angeboten werden kann, eine wesentliche Voraussetzung.

Folgende Maßnahmen können insbesondere der Netzresilienz eines Bedarfsplanvorhabens dienen:

- Überleitstellen für Gleiswechselbetriebe,
- Einrichtung signalisierter Gleiswechselbetriebe,
- Kreuzungsbahnhöfe,
- Kehr- und Überholgleise,
- Spurplananpassung,
- Erhöhung der Durchfahrtsgeschwindigkeit in Bahnhöfen
- Anpassung von Durchrutschwegen.

Bedarfsplanvorhaben werden im Rahmen der Aufstellung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege und nach Abschluss der Vorplanungen einer vollständigen volkswirtschaftlichen Bewertung (Nutzen-Kosten-Untersuchung) nach der jeweils geltenden Verkehrsprognose und Methodik der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP-Methodik) unterzogen. Der volkswirtschaftliche Nutzen von Maßnahmen der Netzresilienz sind im Rahmen dieser Untersuchung jedoch nicht ausreichend genau zu prognostizieren. Ihre verkehrliche Wirkung ließe sich nur mit unverhältnismäßigem Aufwand modellieren. Es bedarf daher der Festlegung von Modalitäten, die die Erfassung des volkswirtschaftlichen Nutzens zum Zeitpunkt der Ableitung der Maßnahmen vereinfacht ermöglichen. Die Vorschrift ermächtigt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, die fachlichen und technischen Modalitäten dafür festzulegen. Dabei soll insbesondere die Aufrechterhaltung der Kapazität auf dem Schienenweg und dessen möglichst störungsfreier Betrieb in der Bewertung berücksichtigt werden.

Für alle finanziellen Maßnahmen ist eine vorherige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung anzustellen. Dafür kommt die BVWP-Methodik zur Anwendung. Das Verfahren ersetzt daher nicht die volkswirtschaftliche Bewertung (Nutzen-Kosten-Untersuchung) von Bedarfsplanmaßnahmen, wo diese nach BVWP-Methodik möglich ist, sondern schafft die Voraussetzung, die Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen der Netzresilienz ohne unverhältnismäßigen Aufwand zu erfassen. Sie dienen damit der Verwaltungsvereinfachung und der beschleunigten Umsetzung von Maßnahmen des Bedarfsplans.

Zu Nummer 2:

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung.

Zu Nummer 3:

Durch den Einschub soll im Gesetz klargestellt werden, dass auch Anlagen für Abstellung, Bereitstellung, Zugsbildung und Umschlag zu den Schienenwegen im Sinne des BSWAG gehören.

Diese Anlagen dürfen nur insoweit gefördert werden, wie sie sich nicht durch anderweitige Fördermittel oder Einnahmen selbst tragen (§§ 6 und 7 BHO).

Bei der Bemessung der Bundesförderung ist das unternehmerische Interesse der Eisenbahnen des Bundes an Investitionen in Anlagen für Abstellung, Bereitstellung, Zugbildung und Umschlag zu berücksichtigen (§§ 10, 11 Absatz 2 BSWAG).

Zu den für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen gehören u. a. weiterhin folgende Serviceeinrichtungen: Anlagen zur Abstellung, Bereitstellung, Zugbildung und zum Umschlag von Zügen, Triebfahrzeugen, Wagen und Servicefahrzeugen. Diese Anlagen werden finanziert, soweit diese für den Betrieb der Schienenwege notwendig sind, allen Nutzern diskriminierungsfrei und kurzfristig zur Verfügung stehen, die Anforderungen des § 18 AEG an „Betriebsanlagen einer Eisenbahn“ erfüllen und sich nicht durch Einnahmen oder anderweitige Fördermittel wirtschaftlich tragen.

Der Bund fördert diese Anlagen auf Basis von Bedarfs-, Tragfähigkeits- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen. Die Klarstellung der Förderung erfolgt zur Schaffung von Rechtssicherheit; eine Ausweitung des Begriffs der Schienenwege im Sinne des BSWAG ist mit dieser Änderung nicht intendiert.

Zu Nummer 4:

Zu Buchstabe a:

Durch die Streichung von § 11a Absatz 5 Ziffer 1 wird einer Empfehlung der Länder (Ziffer 7 der Bundesratsdrucksache 379/23) teilweise nachgekommen. Der Anwendungsbereich von § 11a Absatz 5 wird erweitert, sodass der Bund einen erweiterten Handlungsspielraum bei der Umsetzung dieser Finanzierungsoption erhält.

Zu Buchstabe b:

Für das von der Deutschen Bahn aufzubauende Hochleistungsnetz (HLN) werden im Zeitraum von 2024 bis 2030 die am höchsten belasteten und im schlechtesten Zustand befindlichen Schienenkorridore in Deutschland generalsaniert werden. Der Bund stellt für diese in § 11a Absatz 7 Satz 2 abschließend aufgezählten Generalsanierungsmaßnahmen den Eisenbahnen des Bundes im Rahmen einer Finanzierungsvereinbarung, welche die Förderbedingungen näher regelt, Mittel zur Verfügung. Aufgrund der Bedeutung der Generalsanierungsmaßnahmen für die Qualität und Zuverlässigkeit des Betriebes des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes ist es erforderlich, dass die mit der vertraglichen Vereinbarung nach § 9 BSWAG insgesamt ausgereichten Mittel vorrangig für die Maßnahmen zur Generalsanierung eingesetzt werden. Dazu sind die Eisenbahnen des Bundes hiernach gesetzlich verpflichtet.

Erfüllungsaufwand:

Durch die Änderungen entsteht kein nennenswerter zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Berlin, den 21. Februar 2024

Michael Donth
Berichterstatter

