



Sachstand

Finanzierung von Personenbahnhöfen

Finanzierung von Personenbahnhöfen

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 145/24
Abschluss der Arbeit: 17.10.2024
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft, Energie und Umwelt

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

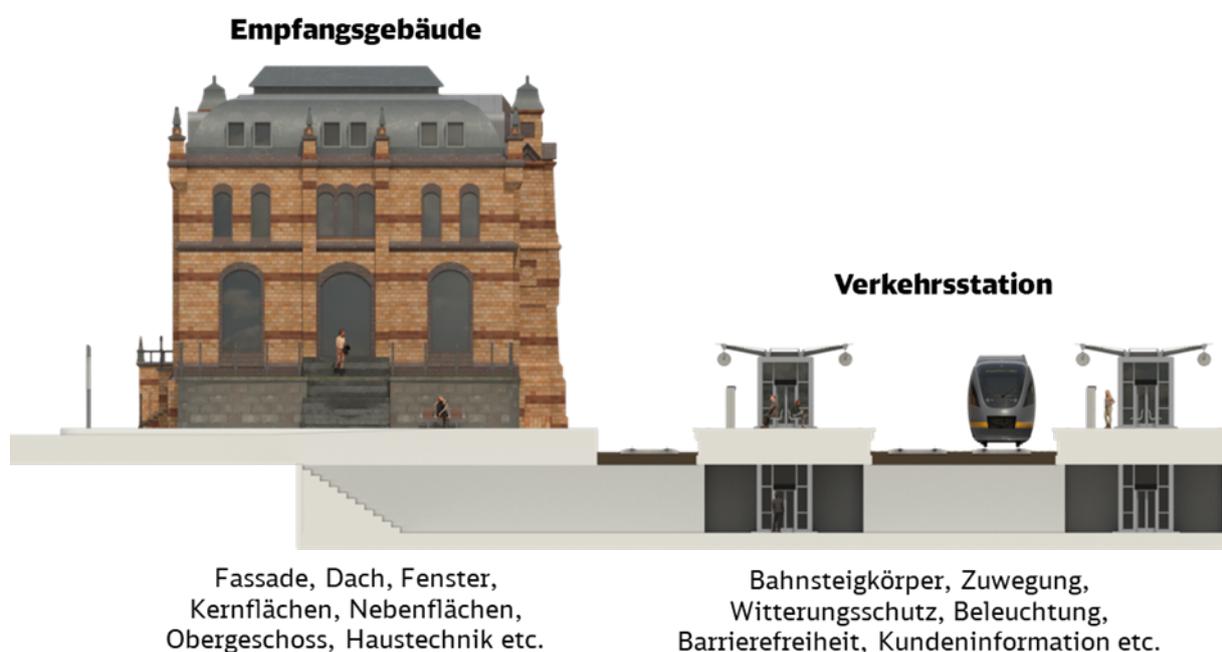
1.	Einleitung	4
2.	Aufbau und Eigentümer	4
3.	Objektentwicklung und Planung	5
4.	Finanzierung	5
4.1.	Empfangsgebäude	5
4.2.	Verkehrsstation	6
5.	Förderprogramme	7
6.	Rechtliche Grundlage	8
6.1.	Gewährleistungsverantwortung des Bundes und Überblick	8
6.2.	Regelungsinstrumente im Einzelnen	10
6.2.1.	Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)	10
6.2.2.	Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV)	11
6.2.3.	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)	11
6.2.4.	Optionale Finanzierung durch den Bund (§ 11a BSWAG)	12
6.3.	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)	13

1. Einleitung

Gegenstand des vorliegenden Sachstands ist die Finanzierung von Personenbahnhöfen in Deutschland. Hierzu stellen sich insbesondere die Fragen, wer die Kosten der unterschiedlichen Finanzbedarfe von Personenbahnhöfen in Deutschland trägt und aufgrund welcher Regelung dies geschieht.

2. Aufbau und Eigentümer

Der Personenbahnhof gliedert sich funktional und ordnungspolitisch in **Empfangsgebäude** und **Verkehrsstation**:



Quelle: DB AG (4. Oktober 2024).

Im **Empfangsgebäude**, das nicht zwangsläufig vorhanden sein muss, befinden sich in der Regel Geschäfte und meist auch Zuwegungen, Wartebereiche, Informationsstände etc. für die Reisenden. Die DB InfraGO AG¹ (Geschäftsbereich Personenbahnhöfe) betreibt aktuell rund 700 Empfangsgebäude.² Eigentümer entsprechender Gebäude können aber auch beispielsweise nicht

1 Die DB InfraGO ist am 27. Dezember 2023 durch Umbenennung der DB Netz AG und Verschmelzung mit der DB Station&Service AG entstanden, siehe auch: <https://www.dbinfrago.com/web>.

2 Auskunft der DB AG vom 4. Oktober 2024.

bundeseigene Bahnen (NE-Bahnen), Kommunen, Investoren oder Vereine sein. Die Empfangsgebäude vieler Bahnhöfe sind jedoch nicht mehr mit Personal besetzt oder geschlossen.³

Die **Verkehrsstation** umfasst alle Anlagen, die für den Eisenbahnverkehr unmittelbar notwendig sind (z. B. Bahnsteigkörper, Zuwegungen etc.). Die DB InfraGO betreibt aktuell rund 5.400 Verkehrsstationen.⁴

3. Objektentwicklung und Planung

Mit einem Team von rund 100 Architekten und Immobilienspezialisten entwickelt die DB InfraGO bundesweit zukunftsfähige Bahnhöfe. Dabei geht es unter anderem um folgende Aspekte:⁵

- die ganzheitliche Entwicklung von Empfangsgebäuden mit Umfeldflächen,
- die Sanierung denkmalgeschützter Bahnhöfe,
- die Entwicklung neuer Bahnhofstypen (z. B. Grüne Bahnhöfe) sowie
- die Kapazitätserweiterung von Bahnhöfen.

4. Finanzierung

4.1. Empfangsgebäude

Die Finanzierung der Empfangsgebäude obliegt grundsätzlich den jeweiligen Eigentümern, etwa durch Mieteinnahmen.⁶

Die DB AG führt zu der Finanzierung ihrer Empfangsgebäude aus, dass oftmals die erforderlichen Mittel für Modernisierung und Attraktivierung nicht aufgebracht werden können, da beispielsweise nur an sehr attraktiven Standorten in größeren Städten ausreichend Einnahmen aus Vermietung zur Kostendeckung erzielt werden könnten. Dies werde verschärft durch das Bundes-schiene-wegeausbaugesetz (BSWAG)⁷ in Verbindung mit dem zwischen Bund, der DB AG und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) der DB AG im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)⁸ vereinbarten Regelungen. Die DB InfraGO führt demnach

3 Allianz pro Schiene, Bahnhöfe in Deutschland, Ein Überblick, <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/bahnhoeft/>.

4 Auskunft der DB AG vom 4. Oktober 2024.

5 DB InfraGO, Objektentwicklung und Planung, <https://www.dbinfrago.com/web/bahnhoeft/bahnhofs-und-stadtentwicklung/Objektentwicklung-und-Planung-11114164>.

6 Allianz pro Schiene, Bahnhöfe in Deutschland, Ein Überblick, <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/bahnhoeft/>.

7 Siehe Abschnitt 6.2.1.

8 Siehe Abschnitt 6.2.3.

„sämtliche Ergebnisse, also auch die aus der nicht regulierten Flächenvermietung, als Dividende über die DB AG an den Bund ab. Dieser gibt die Mittel zwar in Form von Baukostenzuschüssen (BKZ) wieder zurück an die Infrastrukturunternehmen, gemäß LuFV ist die Förderung für Empfangsgebäude aber auf eine Quote von 30 % gedeckelt“. Dies genüge nicht, um die Finanzierungslücke zu schließen.⁹

4.2. Verkehrsstation

Grundsätzlich ist zwischen der Finanzierung von Investitionen und laufenden Betriebskosten zu unterscheiden.

Investitionen in neue Anlagen oder Ersatzinvestitionen in der Verkehrsstation werden nach Angaben der DB AG durch Baukostenzuschüsse, Ländermittel und Eigenmittel der DB InfraGO finanziert. Hierbei würden die Einnahmen aus Stationspreisen und die LuFV entscheidende Säulen darstellen. Der Bedarf werde damit jedoch nicht gedeckt, sodass Investitionen aufgeschoben werden müssten. Teilweise kompensierten Beiträge Dritter (im Wesentlichen der Länder) bzw. Eigenmittel der DB AG die fehlenden Bundesmittel. Neben diesen Eigenmittelbeiträgen zu den Investitionen müsse die DB InfraGO alle **laufenden Betriebskosten** der Verkehrsstation, wie z. B. Instandhaltung, Reinigung, Sicherheit oder Service, vollständig über das **Stationspreissystem** finanzieren. Gemäß des veröffentlichten Stationspreissystems (SPS)¹⁰ bezahlen die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) einen Stationspreis pro Stationshalt.¹¹

Bei der Ermittlung der Stationsentgelte wird zwischen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) unterschieden. Für den **SPNV** werden sie je nach Land bzw. Aufgabenträgergebiet festgelegt und müssen von der Bundesnetzagentur genehmigt werden.¹² Die Stationsentgelte werden nach den Maßgaben der §§ 31a ff. Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)¹³ ermittelt. Sie sind nach § 37 Abs. 2 S. 1 ERegG so zu bemessen, dass sie den durchschnittlichen Entgelten der betroffenen Verkehre bei Eisenbahnanlagen im jeweiligen Land in der Netzfahrplanperiode 2020/2021 und bei Personenbahnhöfen im jeweiligen Aufgabenträgergebiet im Kalenderjahr 2021 entsprechen. Nach § 37 Abs. 3 ERegG kann davon durch Vereinbarung zwischen der Gebietskörperschaft (insbesondere Länder und Gemeinden) oder einem Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs und dem Betreiber des Personenbahnhofs abgewichen werden. Es kann sowohl ein höheres als auch ein niedrigeres Entgelt vereinbart werden.¹⁴ Diese Regelung soll Investitionen und Aufwendungen Dritter (insbesondere Länder und

9 Auskunft der DB AG vom 4. Oktober 2024.

10 Die aktuellen Preise finden sich unter: DB InfraGO, Aktuelle Stationspreislisten, <https://www.dbinfrago.com/web/bahnhoeefe/leistungen/stationsnutzung/stationshalt/Stationspreise-10995752>.

11 Auskunft der DB AG vom 4. Oktober 2024.

12 Bundesnetzagentur, Entgeltregulierung Eisenbahn, <https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/Eisenbahnen/Entgelte/start.html>.

13 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG), <https://www.gesetze-im-internet.de/eregg/>.

14 Klinge, in: Staebe, Eisenbahnregulierungsgesetz, Kommentar, 1. Aufl. 2018, § 37 Rn. 4; Otte/Kirchhartz, in: Kühling/Otte, AEG/ERegG, Kommentar, 1. Aufl. 2020, § 37 ERegG, Rn. 33.

Gemeinden) fördern, die über das Grundangebot eines Bahnhofsbetreibers hinausgehen. Andernfalls könnten solche Maßnahmen aus Befürchtung vor einer Finanzierungslücke ausbleiben.¹⁵ Diese betreffe Neu- und Ausbaumaßnahmen, könnte aber beispielsweise auch Sicherheitspartnerschaften, die Stationsreinigung oder Informationsangebote erschweren.¹⁶

Die Entgeltbildung im **SPFV** erfolgt in Anlehnung an die Entgeltbildung des **SPNV**.¹⁷

5. Förderprogramme

Für eine verbesserte Ausstattung sowie Ausbau- oder Modernisierungsmaßnahmen von Bahnhöfen gibt es verschiedene Förderprogramme, die vom Bund, den Ländern und der Bahn finanziert werden. Eine Übersicht findet sich auf der Website der DB InfraGO.¹⁸ Zu den Förderprogrammen zählen unter anderem:

– Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB):

FABB – Säule 1:

Der Bund finanziert Vorhaben zur Verbesserung der Barrierefreiheit zum Bahnsteig und zum Zug an insgesamt 89 kleineren und mittleren Verkehrsstationen.¹⁹ In der Laufzeit von 2021 bis Ende 2026 stehen Bundesmittel in Höhe von 300 Mio. Euro zur Verfügung.²⁰

FABB – Säule 2:

Aufbauend auf FABB 1 investieren im Rahmen dieses Förderprogramms der Bund (bis 2026) und die Länder (bis 2027) jeweils insgesamt 140 Mio. Euro in die Barrierefreiheit von weiteren 45 kleineren und mittleren Verkehrsstationen. Die Deutsche Bahn investiert weitere rund 7 Mio. Euro in das Programm.²¹

-
- 15 BT-Drs. 18/9099 vom 6. Juli 2016, Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnrecht, S. 24, <https://dserver.bundestag.de/btd/18/090/1809099.pdf>.
- 16 Otte/Kirchhartz, in: Kühling/Otte, AEG/ERegG, Kommentar, 1. Aufl. 2020, § 37 ERegG, Rn. 33; siehe auch Klinge, in: Staebe, Eisenbahnregulierungsgesetz, Kommentar, 1. Aufl. 2018, § 37 Rn. 4.
- 17 DB InfraGO, Das Entgeltsystem, transparent, übersichtlich und stabil, <https://www.dbinfrago.com/web/bahnhofe/leistungen/stationsnutzung/stationshalt/entgeltsystem-10995748>.
- 18 DB InfraGO, Bahnhofsprogramme, <https://www.dbinfrago.com/web/bahnhofe/bahnhofs-und-stadtentwicklung/Bahnhofsprogramme>.
- 19 DB InfraGO, Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen, <https://www.dbinfrago.com/web/bahnhofe/bahnhofs-und-stadtentwicklung/Bahnhofsprogramme/FABB-11143312#>.
- 20 BT-Drs. 19/26142 vom 26. Januar 2021, Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage, Umsetzungsstand des Tausend-Bahnhöfe-Programms, S. 3, <https://dserver.bundestag.de/btd/19/261/1926142.pdf>.
- 21 DB InfraGO, Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen, <https://www.dbinfrago.com/web/bahnhofe/bahnhofs-und-stadtentwicklung/Bahnhofsprogramme/FABB-11143312#>.

FABB – Säule 3:

Seit Dezember 2020 soll die Aufenthaltsqualität und Attraktivität von 40 Empfangsgebäuden gesteigert werden.²² Für dieses Programm standen im Haushaltsgesetz 2020 142 Mio. Euro zur Verfügung. Das Programm soll durch Mittel der Baukostenzuschüsse (BKZ) aus der Eigenkapitalerhöhung (EKE) der DB AG im Rahmen des Klimaschutzpakets von 2019 ausfinanziert werden. Bis 2030 betragen die BKZ aus der EKE 600 Mio. Euro.²³

– Programm ZugInformationsMonitor (ZIM):

Bund, Länder und DB InfraGO AG wollen zusammen an rund 750 mittleren und größeren Stationen über 7.000 Fahrgastinformationsanlagen (z. B. Zuganzeiger, Infotafeln, Monitore) erneuern und mit zukunftsfähigen Endgeräten ausstatten.²⁴

– „Niedersachsen ist am Zug!“ (NiaZ):

Durch eine Rahmenvereinbarung mit dem Land Niedersachsen wurde im Frühjahr 2016 das Programm „Niedersachsen ist am Zug! III“ (NiaZ3) gestartet. Es umfasst die vollständige oder teilweise Modernisierung von 40 Bahnhöfen in Niedersachsen mit einem Gesamtvolumen von rund 200 Mio. Euro. Ein besonderer Schwerpunkt der von Land, Bahn und Bund finanzierten Maßnahmen ist der barrierefreie Ausbau.²⁵

– Modernisierungsoffensive Nordrhein-Westfalen (MOF):

Seit 2004 investieren das Land Nordrhein-Westfalen, der Bund und die Bahn in mittlerweile drei Stufen in die Modernisierung von insgesamt 256 Bahnhöfen in Nordrhein-Westfalen.²⁶

6. Rechtliche Grundlage

6.1. Gewährleistungsverantwortung des Bundes und Überblick

Art. 87e Abs. 4 Grundgesetz (GG)²⁷ verpflichtet den Bund zu gewährleisten, dass „dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des

22 DB InfraGO, Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen, <https://www.dbinfrago.com/web/bahnhoeefe/bahnhofs-und-stadtentwicklung/Bahnhofsprogramme/FABB-11143312#>.

23 BT-Drs. 19/26142 vom 26. Januar 2021, Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage, Umsetzungsstand des Tausend-Bahnhöfe-Programms, S. 5, <https://dserver.bundestag.de/btd/19/261/1926142.pdf>.

24 DB InfraGO, Programm ZugInformationsMonitor, <https://www.dbinfrago.com/web/bahnhoeefe/bahnhofs-und-stadtentwicklung/Bahnhofsprogramme/Programm-ZugInformationsMonitor-ZIM--11143306#>.

25 DB InfraGO, Niedersachsen ist am Zug, <https://www.dbinfrago.com/web/bahnhoeefe/bahnhofs-und-stadtentwicklung/Bahnhofsprogramme/NiaZ-11143320#>.

26 DB InfraGO, Modernisierungsoffensive Nordrhein-Westfalen, <https://www.dbinfrago.com/web/bahnhoeefe/bahnhofs-und-stadtentwicklung/Bahnhofsprogramme/MOF-11143324#>.

27 Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, <https://www.gesetze-im-internet.de/gg/index.html>.

Schienenetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienenetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird“.

Im Bereich der Infrastruktur verfolgt der Bund seine Gewährleistungsverantwortung unter anderem durch das **Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)**²⁸ mit dem regelmäßig fortgeschriebenen **Bedarfsplan** für die Bundesschienenwege^{29, 30}. Der Umsetzung des BSWAG dienen die **Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV)**³¹ und die **Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III)**³².

Sämtliche Fördermittel des Bundes für Investitionen in die Schieneninfrastruktur müssen zuvor bewilligt werden. Zuständige Bewilligungsbehörde ist das **Eisenbahn-Bundesamt (EBA)**.³³ Bei der Finanzierung ist nach Neubau-, Ausbau- und Ersatzinvestitionen sowie der Instandhaltung und Unterhaltung der Schienenwege zu differenzieren. Das EBA gibt dazu den folgenden Überblick:

„Der Bund finanziert Neubau-, Ausbau- und Ersatzinvestitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes im Rahmen der im Bundeshaushalt zur Verfügung stehenden Mittel. Neu- und Ausbaumaßnahmen erfolgen entsprechend dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege. Für Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz stehen Bundesmittel im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zur Verfügung; die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes sind selbst dafür verantwortlich, die Ersatzinvestitionen auszuwählen. Die Kosten für die Unterhaltung und Instandsetzung der Schienenwege tragen die Eisenbahnen des Bundes hingegen selbst.

[...] Der überwiegende Teil der Bundesmittel wird auf Grundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) gewährt. In der Regel handelt es sich um nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse, die der Bund im Wege der Vollfinanzierung zur Verfügung stellt. Die Bundesmittel für weitere Programme und Richtlinien fließen überwiegend als

-
- 28 Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz), <https://www.gesetze-im-internet.de/bswag/index.html>.
- 29 Bedarfsplan für die Bundesschienenwege als Anlage zu § 1 Abs. 1 BSWAG, <https://www.gesetze-im-internet.de/bswag/anlage.html>.
- 30 Möstl, in: Dürig/Herzog/Scholz, Grundgesetz-Kommentar, 104. EL April 2024, Art. 87e, Rn. 187; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Bundesschienenwegeausbaugesetz, [https://www.mobi-wissen.de/Finanzierung/Bundesschienenwegeausbaugesetz-\(BSchwAG\)](https://www.mobi-wissen.de/Finanzierung/Bundesschienenwegeausbaugesetz-(BSchwAG)); siehe auch WD 5 - 3000 - 086/22, 6. Juli 2022, Zur Mitfinanzierung der Bundesländer beim Bau von Schienenwegeinfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes, <https://www.bundestag.de/resource/blob/905898/b34225412752c14147f03f02e9727aec/WD-5-086-22-pdf.pdf>.
- 31 Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung, 25. Juli 2017, https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/bedarfsplanumsetzungsvereinbarung.pdf?__blob=publicationFile.
- 32 Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III, https://www.eba.bund.de/download/LuFV_III_Vertrag_und_Anlagen_Web.pdf.
- 33 Eisenbahn-Bundesamt, Finanzierung, https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/finanzierung_node.html.

Anteilsfinanzierung. Bei Vorhaben nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)^{34]} umfasst die Bundesfinanzierung beispielsweise 60 % der zuwendungsfähigen Kosten.“³⁵

6.2. Regelungsinstrumente im Einzelnen

6.2.1. Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG)

Der Bund finanziert nach § 8 Abs. 1 BSWAG den **(Neu-)Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen** von Schienenwegen.

§ 8 Abs. 5 BSWAG definiert, welche Vorhaben als „Schienenwege“ im Sinne des BSWAG anzusehen sind. Erfasst sind Anlagen, deren Bau oder Änderung grundsätzlich Gegenstand einer Planfeststellung nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)³⁶ sein können. Der Begriff der Betriebsanlagen in § 18 AEG entspricht dem Begriff in § 4 Abs. 1 S. 1 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)^{37,38}

„Bahnanlagen sind alle Grundstücke, Bauwerke und sonstigen Einrichtungen einer Eisenbahn, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind.“

Darunter können neben Bahnsteigen auch **nicht kommerziell genutzte Teile von Empfangsgebäuden** fallen, soweit die Gleise nur durch das Empfangsgebäude zu erreichen sind oder sie andere betriebsnotwendige Funktionen (weiterhin) erfüllen.³⁹ Mit der Novelle des BSWAG im Jahr 2024 auf Empfehlung des Vermittlungsausschusses⁴⁰ wurden letztere nunmehr ausdrücklich aufgenommen (§ 8 Abs. 5 S. 2, Abs. 5a BSWAG).⁴¹ Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) schreibt dazu:

„Um künftig mehr Reisende aufnehmen zu können, müssen Verkehrsstationen und Empfangsgebäude insgesamt leistungsfähiger und besser ausgestattet werden. Der Bund

34 Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG), <https://www.gesetze-im-internet.de/gvfg/>.

35 Eisenbahn-Bundesamt, Finanzierung, https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/finanzierung_node.html.

36 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), https://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/index.html.

37 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), <https://www.gesetze-im-internet.de/ebo/index.html>.

38 Walter, in: Kühling/Otte, AEG/ERegG Kommentar, 1. Aufl. 2020, § 18 AEG, Rn. 5.

39 Vgl. Walter, in: Kühling/Otte, AEG/ERegG Kommentar, 1. Aufl. 2020, § 18 AEG, Rn. 14.

40 BT-Drs. 20/11780 vom 12. Juni 2024, Beschlussempfehlung des Vermittlungsausschusses zu dem Vierten Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, <https://dserver.bundestag.de/btd/20/117/2011780.pdf>.

41 Art. 1 Nr. 3 Buchst. c Viertes Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, BGBl. 2024 I Nr. 224 vom 8. Juli 2024, <https://www.recht.bund.de/eli/bund/bgbl-1/2024/224>.

unterstützt deshalb die Forderung der Länder, durch eine Aufnahme der Empfangsgebäude im BSWAG die Klarheit zu schaffen, dass diese Gebäude zum System Schiene gehören. Empfangsgebäude werden daher künftig förderrechtlich explizit als Bestandteil der Eisenbahninfrastruktur definiert werden.“⁴²

Das zu fördernde Schienenwegenetz (inkl. Betriebsanlagen i. S. d. § 8 Abs. 5 BSWAG) ist im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege verzeichnet. Der Bundesbedarfsplan wird alle fünf Jahre vom BMDV überprüft (§ 4 Abs. 1 BSWAG).

6.2.2. Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV)

Zur Umsetzung des Neu- und Ausbaus entsprechend des Bedarfsplans haben der Bund und die Deutsche Bahn die zum 1. Januar 2018 in Kraft getretene **Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV)**⁴³ unterzeichnet. Diese beruht auf § 9 BSWAG.

Demnach finanziert der Bund die zuwendungsfähigen Planungskosten in tatsächlich angefallener Höhe (§ 4 Abs. 4 und § 8 Abs. 1 BUV). Die Finanzierung der in der Bauphase anfallenden Planungs- und Baukosten erfolgt durch den Bund, die EIU und gegebenenfalls Dritte nach den Regelungen der §§ 8 bis 10 BUV (§ 4 Abs. 9 BUV).

Ersatzinvestitionen sind nicht in den Bedarfsplan aufzunehmen (§ 11 Abs. 1 BSWAG) und damit auch nicht Gegenstand der BUV.

6.2.3. Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)

Auf Grundlage des § 8 Abs. 1 BSWAG haben der Bund und die Deutsche Bahn⁴⁴ am 14. Januar 2020 die vertragliche **Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III)**⁴⁵ unterzeichnet. Gegenstand der Vereinbarung sind Maßnahmen zur Instandhaltung und die Durchführung von Ersatzinvestitionen (§ 1 Ziff. 1.2 LuFV III). Grundsätzlich tragen die Eisenbahnen des Bundes die Kosten der Unterhaltung und Instandhaltung der Schienenwege (§ 8 Abs. 4 BSWAG).

In ihrer Präambel wird die Erwartung geteilt, dass im Anschluss an die bundesfinanzierten baulichen Maßnahmen zur Herstellung der **Barriere-/Stufenfreiheit** sowie der **Zusatzbedarfe**, „die

42 Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Einigung beim BSWAG, 13. Juni 2024, <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/einigung-beim-bswag.html>.

43 Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung, 25. Juli 2017, https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/bedarfsplanumsetzungsvereinbarung.pdf?__blob=publicationFile.

44 Vertragspartner sind neben der Deutschen Bahn AG auch die damalige DB Netz AG, die DB Station&Service AG (jetzt zusammen DB InfraGO AG) und die DB Energie GmbH.

45 Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III, https://www.eba.bund.de/download/LuFV_III_Vertrag_und_Anlagen_Web.pdf.

hieraus zusätzlich entstehenden Kosten des laufenden Betriebes von Personenbahnhöfen von den Bundesländern (oder auch Gebietskörperschaften) getragen werden“.⁴⁶

6.2.4. Optionale Finanzierung durch den Bund (§ 11a BSWAG)

Die Novelle vom Juli 2024⁴⁷ hat das BSWAG um die §§ 11a und 11b ergänzt. „Zusätzliche Finanzierungsoptionen“ sollen „zukunftsgerichtete, zügige und an den verkehrlichen Erfordernissen ausgerichtete Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur“ ermöglichen.⁴⁸

So kann sich der Bund optional beteiligen an den Kosten für die folgenden Maßnahmen an den Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes:

- einmaliger Aufwand, der mit dem verfolgten Zweck einer Finanzierung im Zusammenhang steht (§ 11a Abs. 1 BSWAG) (z. B. Beseitigungskosten von Altanlagen⁴⁹),
- Unterhaltung und Instandhaltung (§ 11a Abs. 2 BSWAG),
- bauliche Maßnahmen, die aufgrund baurechtlicher oder eisenbahnrechtlicher Anforderungen notwendig sind (§ 11a Abs. 3 BSWAG) (z. B. bei denkmalschutzrechtlichen Auflagen⁵⁰),
- Digitalisierung (§ 11a Abs. 4 BSWAG),
- Instandhaltung von Anlagen zur Herstellung von Barrierefreiheit an Verkehrsstationen oder freiwillige Lärmsanierungsmaßnahmen (§ 11a Abs. 5 BSWAG),

46 Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III, Präambel, Ziff. 8, S. 7, https://www.eba.bund.de/download/LuFV_III_Vertrag_und_Anlagen_Web.pdf; Hervorhebungen durch Verf.

47 Viertes Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, BGBl. 2024 I Nr. 224 vom 8. Juli 2024, <https://www.recht.bund.de/eli/bund/bgbl-1/2024/224>.

48 BT-Drs. 20/8288 vom 11. September 2023, Gesetzentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, S. 9, <https://dserver.bundestag.de/btd/20/082/2008288.pdf>.

49 BT-Drs. 20/8288 vom 11. September 2023, Gesetzentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, Zu § 11a, S. 15, <https://dserver.bundestag.de/btd/20/082/2008288.pdf>.

50 BT-Drs. 20/8288 vom 11. September 2023, Gesetzentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, Zu § 11a, S. 15, <https://dserver.bundestag.de/btd/20/082/2008288.pdf>.

-
- Ersatzinvestitionen bei Verkehrsstationen über den eigentlichen Ersatz von Infrastruktur hinaus, wenn sie der Ertüchtigung für zu erwartende künftige verkehrliche Bedarfe dienen (§ 11a Abs. 6 BSWAG) (z. B. Anpassung der Bahnsteige⁵¹).

§ 11b BSWAG bestimmt die Voraussetzungen für die optionale Finanzierung. Sie bedarf einer besonderen Begründung (§ 11a Abs. 2 S. 1 BSWAG). Die Finanzierung hat nach einer Vereinbarung im Sinne von § 9 BSWAG zwischen den Eisenbahnen des Bundes, deren Schienenwege von den Maßnahmen betroffen sind, und denjenigen Gebietskörperschaften oder Dritten, welche die Maßnahmen ganz oder teilweise finanzieren, zu erfolgen (§ 11 Abs. 1, 2 und 5 BSWAG). Anderweitige öffentliche Fördermöglichkeiten sind vorrangig in Anspruch zu nehmen (§ 11 Abs. 4 BSWAG).

6.3. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Gemäß § 1 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)⁵² gewährt der Bund „den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“. Förderungsfähige Vorhaben sind in § 2 GVFG normiert. Erfasst sind auch der **(Neu-)Bau und Ausbau** von Bahnhöfen und Haltestellen des schienengebundenen ÖPNV. Die Länder können diese zum Erreichen von Klimazielen befristet bis 2030 und nachrangig zur Förderung von Verkehrswegen nach § 2 Abs. 1 GVFG durch Zuwendungen aus den Finanzhilfen fördern (§ 2 Abs. 2 GVFG). Es sind allein die für den ÖPNV betriebsnotwendigen Teile von Bahnhöfen und Haltestellen förderungsfähig. Rein wirtschaftlich betriebene Teile (z. B. Shopping-Mall im Bahnhof) sind von der Förderung ausgeschlossen.⁵³

* * *

51 BT-Drs. 20/8288 vom 11. September 2023, Gesetzentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, Zu § 11a, S. 15, <https://dserver.bundestag.de/btd/20/082/2008288.pdf>.

52 Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG), <https://www.gesetze-im-internet.de/gvfg/>.

53 BT-Drs. 19/15621 vom 2. Dezember 2019, Gesetzentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gemeindevverkehrsfinanzierungsgesetzes, S. 24, <https://dserver.bundestag.de/btd/19/156/1915621.pdf>.