Bundesverband
SchienenNahverkehr
Wir gestalten Mobilität.

Stellungnahme zum Infrastruktur-Zukunftsgesetz

Berlin, 15.01.2026

Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren

Die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) begrüßen die Initiative, Planungs- und Genehmigungsverfahren von Infrastrukturmaßnahmen zu beschleunigen. Das deutsche Schienennetz ist zu alt, zu marode und zu voll. Zur Lösung braucht es neben den Generalsanierungen einen beherzten Infrastrukturausbau insbesondere in den großen Knoten wie Hamburg, Berlin, Köln, Frankfurt und München, um die Kapazität in diesen Nadelöhren zu vergrößern.

Angesichts der langen Realisierungsdauer von Infrastrukturprojekten ist der Handlungsbedarf dringend. Alle Maßnahmen, die hier Abhilfe schaffen, sind grundsätzlich zu begrüßen und dementsprechend steht der Bundesverband SchienenNahverkehr e.V. dem vorliegenden Gesetzesentwurf grundsätzlich positiv gegenüber.

Schlankere und schnellere Prozesse können zudem das Risiko immer steigender Kosten bei zu langen Planungshorizonten mit dazugehörigen Genehmigungs- und Beteiligungsverfahren deutlich senken. Letztere werden digitalisiert und versprechen damit, ebenfalls einfacher und schneller bearbeitet werden zu können.

Folgende grundlegende Kritikpunkte bestehen aus Sicht des SPNV:

1. Überragendes öffentliches Interesse auch auf nichtbundeseigene Eisenbahnen anwenden

Die generelle Ausweitung des „überragenden öffentlichen Interesses“ auf alle Maßnahmen des Schienenverkehrs in § 1 Abs. 3 BSWAG ist ein richtiger und wichtiger Schritt. Der Gesetzesentwurf beschränkt sich jedoch nur auf Infrastrukturprojekte von Eisenbahnen des Bundes.

In verschiedenen Bundesländern wie Baden-Württemberg, Bayern, Brandenburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Thüringen sind namhafte Strecken des Schienenpersonennahverkehrs nicht im Besitz der DB InfraGO AG. Diese Strecken von nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und entsprechende Ausbauprojekte sollten genauso im überragenden öffentlichen Interesse stehen wie bundeseigene Infrastrukturmaßnahmen.

2. Kostenübernahme für Schienenersatzverkehre bei Generalsanierungen

Ein großes Problem, das der Gesetzesentwurf unangetastet lässt, ist die unglückliche Regelung des Schienenersatzverkehrs bei Generalsanierungen in § 11c Abs. 6 BSWAG. Nach der geltenden Regelung im BSWAG müssen die Länder im Vorfeld der Durchführung von Maßnahmen der Generalsanierung der Hochleistungskorridore bei Vollsperrungen den Ersatzverkehr organisieren, dessen Kosten sich dann Bund (40 %), DB InfraGO (10 %) und die Länder (50 %) teilen. 9 Monate vor Beginn der Generalsanierung müssen die Länder dem EBA anzeigen, ob dieser Ersatzverkehr auf der Straße (d.h. mit Bussen) oder auf der Schiene (Ersatzzüge oder Kapazitätserweiterungen auf Umleiterstrecken) durchgeführt werden soll.

Das bedeutet, dass das EBA bei Kombilösungen aus straßen- und schienengebundenen Ersatzverkehr, selbst wenn diese sinnvoll und insgesamt kostengünstiger sind als die Beschränkung auf eine Art von Ersatzverkehr, nur die Kosten entweder für Busse oder für Ersatzzüge als erstattungsfähig anerkennen kann. Das ist fatal, wie das Beispiel der bevorstehenden Vollsperrung des Korridors Nürnberg-Regensburg zeigt. Zwischen den beiden Metropolen ist eine schienengebundene Umleitung via Schwandorf die schnellste und attraktivste Verbindung, für den Nahverkehr entlang der gesperrten Strecke ist ein Schienenersatzverkehr auf der Straße vonnöten.

Nach der aktuellen Regelung des § 11c Abs. 6 BSWAG sind aber die Kosten einer solchen Kombilösung nicht ersatzfähig, obwohl die Organisation des gesamten Ersatzverkehrs nur über Busse viel teurer wäre als die Kombilösung.

Vor diesem Hintergrund empfehlen wir in diesen zwei Punkten eine Überarbeitung des vorgelegten Referentenentwurfs. Zudem muss grundsätzlich sichergestellt werden, dass die geplanten Änderungen praxistauglich sind, auskömmlich durch den Bund finanziert werden und zu einer echten Verbesserung führen.

Der Bundesverband SchienenNahverkehr vertritt die Interessen aller 27 Aufgabenträger Deutschlands, die von den Bundesländern mit der Organisation des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) betraut wurden.

Wir gestalten Mobilität und organisieren die Vernetzung zwischen unseren Mitgliedern und der Branche. Wir beraten Politik, Öffentlichkeit, Verbände, Verkehrsunternehmen und Industrie. Wir stärken das nachhaltige Bahnsystem und setzen alle Räder im SchienenNahverkehr in Bewegung, um die Verkehrswende zu verwirklichen.

Vereinsregister
Nr. 19563 B · Amtsgericht Berlin-Charlottenburg

Lobbyregister
R000681

Ansprechpartner für die Presse:
Bundesverband SchienenNahverkehr
Marie Godemann
Pressesprecherin
Wilmersdorfer Str. 50/51
10627 Berlin-Charlottenburg

Tel.: +49 151 42 08 00 46

presse@schienennahverkehr.de
www.schienennahverkehr.de