

03.11.23

Vk - U

Beschluss
des Deutschen Bundestages

Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 132. Sitzung am 20. Oktober 2023 zu dem von ihm verabschiedeten **Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes – Drucksachen 20/6879, 20/8922** – die beigefügte EntschlieÙung unter Buchstabe b auf Drucksache 20/8922 angenommen.

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest, dass

- Ausbau und Modernisierung der Schieneninfrastruktur nach Jahrzehnten der Unterfinanzierung unabdingbar sind, damit der Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr ein stabiles Rückgrat klimafreundlicher Mobilität und energieeffizienten Gütertransports bilden können;
- die verkehrlichen Ziele des Masterplans Schienenverkehr uneingeschränkt gelten: Verdopplung der Verkehrsleistung sowie 25 Prozent Schienengüterverkehr bis 2030. Die Schieneninfrastrukturplanung des Bundes ist auf diese Ziele auszurichten;
- Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur weiter abgesichert werden müssen, um prioritär eine fahrplanbasierte Infrastrukturplanung und einzelne Maßnahmen zur Etablierung eines Deutschlandtakts umzusetzen, was problemlose Ein- und Ausfahrten in die Knotenbahnhöfe und passende Reisezeiten zwischen den Städten voraussetzt, um neue feste Taktverkehre zu ermöglichen;
- für die Projekte des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) weiterhin gilt, dass eine Vorfestlegung über mögliche Trassen und konkrete Verläufe sowie zu erreichende Geschwindigkeiten oder Fahrzeiten mit der vorliegenden Gesetzesbegründung der Bundesregierung zu den Änderungen im BSWAG nicht getroffen worden ist;
- die Fahrzeit ein maßgebendes Kriterium für die Planung der künftigen Schieneninfrastruktur und die Umsetzung eines Deutschlandtakts ist.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt, dass

durch die Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes eine Präzisierung zu den für einen Deutschlandtakt benötigten Neu- und Ausbaumaßnahmen vollzogen wird, die derzeit in der Anlage (Bedarfsplan für die Bundesschienenwege) zum Gesetz enthaltene Nummer 44 des Potentiellen Bedarfs „Deutschland-Takt“ in den Vordringlichen Bedarf aufrückt und dadurch die hohe Bedeutung des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene unterstrichen wird.

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

- die Ergebnisse der Beschleunigungskommission Schiene zum Verzicht von NKV-Bewertungen bei Maßnahmen zur Elektrifizierung und zur Netzresilienz („kleine und mittlere Maßnahmen“) sowie zur Reduzierung oder zum Entfall einer solchen Bewertung bei bereits bewerteten Bedarfsplanungen zügig umzusetzen;
- die Öffentlichkeitsarbeit und die Dialogprozesse für einen Deutschlandtakt insbesondere vor dem Planungsbeginn von Projekten regional zu stärken, bei den konkreten Trassenplanungen den regionalen Nutzen als ein zentrales Kriterium stets frühzeitig zu berücksichtigen und bei künftigen Überarbeitungen eines Deutschlandtakts den Deutschen Bundestag einzubinden;
- die Umsetzung eines Deutschlandtakts infrastrukturell, finanziell, organisatorisch, eisenbahnrechtlich und europarechtskonform abzusichern;

- bei grenzüberschreitenden Vorhaben im transeuropäischen Netz die Initiative bei den Planungsverfahren zu ergreifen und einen digitalen Austausch der Informationen zwischen den Ländern sicherzustellen;
- die offenen Stellen bei den Planungsbehörden, insbesondere bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), zügig zu besetzen;
- mit den Ländern zu prüfen, ob die durch das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz erreichten Änderungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz bezüglich der Planfeststellung auch im Personenbeförderungsgesetz übernommen werden, zur einfacheren Reaktivierung von Strecken die Mehrkosten von höhenfreien Kreuzungen in Vergleich zur kostengünstigsten Kreuzung in der Bewertungsmethodik als kostenneutral anzurechnen, wie es auch beispielsweise bei Maßnahmen zur Barrierefreiheit der Fall ist;
- die Finanzierung der im Gutachten Elektrische Güterbahn für wirtschaftlich errichteten Elektrifizierung Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg zu ermöglichen. Wenn dies nicht möglich ist, so ist die Finanzierung im Rahmen des Moderne-Schiene-Gesetzes zu prüfen;
- im Moderne-Schiene-Gesetz sicherzustellen, dass Überführungen über Schienenwege grundsätzlich elektrifizierungsfreundlich ausgestaltet werden;
- im Moderne-Schiene-Gesetz eine Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) herbeizuführen, die die Planfeststellungsbehörde ermächtigt, in einem Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren unter bestimmten Voraussetzungen auf Antrag den Beginn des Baus oder der Änderung des Vorhabens bereits vor Erteilung der Genehmigung vorzeitig zuzulassen, auch wenn und soweit das Vorhaben UVP-pflichtig ist, und sich dabei an den Kriterien des Bundesrates für eine entsprechende Änderung des AEG zu orientieren;
- zu prüfen, wie bei nachgewiesener Wirtschaftlichkeit die Finanzierung der Elektrifizierung bzw. der Ausbau von NE-Infrastruktur im Bereich des überregionalen Schienengüterverkehrs sichergestellt werden kann.