

01.03.24

Vk

Beschluss
des Deutschen Bundestages

Viertes Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 154. Sitzung am 22. Februar 2024 zu dem von ihm verabschiedeten **Vierten Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes – Drucksachen 20/8288, 20/8651, 20/10414** – die beigefügte EntschlieÙung unter Buchstabe b auf Drucksache 20/10414 angenommen.

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 Ausbauvorhaben durchzuführen.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt, 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 wahrenden 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.“