

Antrag

der Fraktion der CDU/CSU

Umsetzung der Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Am 13. Dezember 2022 hat Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing den Abschlussbericht der Beschleunigungskommission Schiene (BKS) entgegengenommen. Dieser enthält 70 Maßnahmen in fünf Handlungsfeldern, die die Vertreter der Branche, der Ministerialverwaltung sowie der Koalitionsfraktionen in fünf Monaten ausgearbeitet haben. Laut Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) sollte die Kommission dazu beitragen, den Ausbau der Schieneninfrastruktur und eine Kapazitätssteigerung im Bestandsnetz voranzutreiben (vgl. <https://bmdv.bund.de/Shared-Docs/DE/Pressemitteilungen/2022/040-wissing-beschleunigungskommission-schiene-startet.html>). Bei der Vorstellung des Abschlussberichts erkläre Bundesminister Wissing, anschließend seien „geeignete Vorschläge in der Bundesregierung schnell abzustimmen, gemeinsam mit Leben zu füllen und in die Umsetzung zu kommen“.

Fünf Monate nach der Vorstellung liegen dem Deutschen Bundestag noch immer keine Gesetzentwürfe oder konkrete Vorschläge der Bundesregierung vor, die die Handlungsempfehlungen aufgreifen. Die Bundesregierung verweist stets darauf, dass die Vorschläge geprüft und intern abgestimmt werden (vgl. Plenarprotokoll 20/99). Unter anderem teilte der Parlamentarische Staatssekretär Michael Theurer mit, dass die Empfehlung der BKS „Umsetzungsplan Kapazitätsausbau“ (Cluster 1.3 des Abschlussberichts der BKS) „dem bereits in Arbeit befindlichen „Strategischen Umsetzungsplan Deutschlandtakt“ entsprechen würde und daher die Ergebnisse der BKS „bereits unmittelbar vom BMDV aufgegriffen“ wurden (vgl. Plenarprotokoll 20/93). Auch der Parlamentarische Staatssekretär Oliver Luksic antwortete zuletzt, dass sich einige Maßnahmen in der Umsetzung befänden (vgl. Plenarprotokoll 20/99, S. 40).

Die Bundesregierung bleibt eine Konkretisierung, die gesetzliche Umsetzung der Maßnahmen und einen Zeitplan schuldig. Viele der Maßnahmen hätten laut Zeitplan der BKS bereits im ersten Quartal 2023 begonnen werden müssen (z. B. bezüglich der Finanzierungsarchitektur). Die Handlungsempfehlungen der Schienenbranche drohen folgenlos zu bleiben. Die Empfehlungen der BKS müssen dringend umgesetzt werden, da diese schnell umsetzbaren Maßnahmen das Schienennetz und den Schienenverkehr bereits deutlich verbessern könnten.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel,
1. für das Handlungsfeld 1 „Kapazitätsoptimierte Nutzung des Bestandsnetzes und Forcierung Hochleistungskorridore“
- a) zusammen mit der DB Netz AG die Finanzierungsmodalitäten zur Generalisierung der Hochleistungskorridore (HLK) anzupassen und langfristig sicherzustellen;
 - b) sicherzustellen, dass die DB Netz AG und die Branche eine Maßnahmenliste zur Ertüchtigung von Umleitungsstrecken und Schließung von Elektrifizierungslücken aller geplanten Hochleistungskorridore erarbeiten und priorisieren;
 - c) zusammen mit der DB Netz AG und den Ländern konkrete Anpassungsvorschläge des Eisenbahnkreuzungsrechts zur Reduzierung der Komplexität bei der Kostenteilung und Ablöseberechnung zu erarbeiten;
 - d) sicherzustellen, dass die DB Netz AG und die Bundesnetzagentur zusammen mit der Branche einen konkreten Umsetzungsvorschlag zur Weiterentwicklung des heutigen Kapazitätsregimes Bau bei Umleitungsstrecken erarbeiten;
 - e) eine Novelle des Eisenbahnregulierungsgesetzes vorzulegen, um die rechtlichen Rahmenbedingungen eines hierarchischen Kapazitätsmodells, ausgehend vom Deutschlandtakt, zu schaffen;
 - f) die Finanzierungsfähigkeit digitaler Systeme zur Kapazitätssteigerung/DCM in § 8 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes aufzunehmen;
 - g) zusammen mit der DB Netz AG einen Umsetzungsplan Kapazitätsausbau vorzulegen, der mit dem Etappierungskonzept des Deutschlandtakts, der Planung für die HLK, den im Koalitionsvertrag der aktuellen Bundesregierung formulierten Elektrifizierungszielen und der DSD-Rolloutstrategie synchronisiert ist;
 - h) zusammen mit der DB Netz AG die Umsetzung und Finanzierung des Digitalen Asset Management zu prüfen;
 - i) auf Basis der Anforderungen aus dem Betrieblichen Zielbild und der über DSD installierten Technik betriebliche Prozesse, Regelwerke und Rollen weiterzuentwickeln bzw. neu zu erstellen, indem das BMDV, die DB Netz AG und die Bahnindustrie weiterführende Untersuchungen zum Potential von ETCS und DSD auf den Weg bringen;
 - j) beim Umbau der Hochleistungskorridore die Anpassung der Signaltechnik zu berücksichtigen (ETCS);
 - k) die beschleunigte Entwicklung und den Einsatz von ortsfesten Betriebsleitsystemen mit digitalen Verfahren durch die Industrie zur Konflikterkennung und -lösung mithilfe der Finanzierung über BSWAG- bzw. ERTMS-Titel sicherzustellen;
 - l) gemeinsam mit der Bundespolizei, den Ländern und der DB die Übertragung der Zuständigkeit bei Personunfällen im Bahnverkehr auf die Bundespolizei zu prüfen;
 - m) sicherzustellen, dass die DB Netz AG konkrete Vorschläge zur kapazitären Entlastung von Metropolbahnhöfen, zur Vereinfachung der Berechnung des Regelentgelts und zur besseren Planung von Baumaßnahmen durch digitale Lösungen vorlegt;
 - n) zusammen mit der DB Netz AG und dem EBA das Management kundenfreundliches Bauen weiterzuentwickeln;

- o) ein Sonderprogramm „Beschleunigungspaket Serviceeinrichtungen“ für Ausbaumaßnahmen in Serviceeinrichtungen aufzusetzen sowie die Serviceeinrichtungen in die Netzentwicklung zu integrieren;
2. für das Handlungsfeld 2 „Beschleunigte Umsetzung kleiner und mittlerer Maßnahmen und Elektrifizierung“
 - a) die Finanzierung und Umsetzung der Maßnahmenliste der DB AG und des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen, die kurz- und mittelfristig umsetzbare Maßnahmen beinhaltet (siehe Anlage des Abschlussberichts der BKS), sicherzustellen;
 - b) einen Umsetzungsmonitor Schieneninfrastruktur aller Schieneninfrastrukturmaßnahmen, die vom Bund finanziert werden, aufzusetzen;
 - c) ein Entwidmungsverbot durch eine Änderung von § 23 Abs. 1 Satz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) oder durch eine entsprechende Verwaltungsvorschrift umzusetzen;
 - d) die verschiedenen Maßnahmen für beschleunigtes Planrecht (Ausweitung des Verzichts auf Planfeststellung auf weitere Typen von Infrastrukturvorhaben; praxiswirksamere Plangenehmigung; Beschleunigung von Planfeststellungsverfahren; Verzicht auf Raumordnungsverfahren bei erfolgter früher Öffentlichkeitsbeteiligung; Entfall von Planfeststellungsverfahren bei Maßnahmen der Elektrifizierung und die Standardisierung des Artenschutzes) in das Moderne-Schienen-Gesetz zu integrieren und durch Anpassungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) anzupassen;
 - e) die rechtliche Grundlage für den Verzicht von NKV-Untersuchungen und Einzelfallprüfungen bei Elektrifizierungsmaßnahmen im Bestandsnetz zu schaffen;
3. für das Handlungsfeld 3 „Kapazitätsfördernde Finanzierungsmodelle“
 - a) eine neue Finanzierungsarchitektur, die auf der Einführung von zwei separaten Schieneninfrastrukturfonds (Fonds 1 zur Finanzierung des Bestandsnetzes und Fonds 2 „Ausbau- und Modernisierungsfonds“ für den Umsetzungsplan Kapazitätsausbau) basiert und als langfristig angelegte Finanzierungsquelle mit klar beschriebenen Zuflüssen und bahnpolitisch fundierten Leistungsverpflichtungen seitens der EIU zu verstehen ist, zu schaffen;
 - b) die Berechnungsmethode der Wirtschaftlichkeit gemeinsamer DB-, Länder- und Bundesmaßnahmen, die Gesamtwertprognose-Methode (GWP-Methode), zu überprüfen und gegebenenfalls zu aktualisieren sowie den betroffenen Ländern ein Angebot für das Problem des Wirtschaftlichkeitsausgleichs für die Projekte des Investitionsgesetzes Kohleregionen anzubieten;
4. für das Handlungsfeld 4 „Optimiertes Planen und Bauen“
 - a) Verbesserungen bei der Bautechnik und -verfahren in Zusammenarbeit mit der DB Netz und relevanten Akteuren durch den gezielten Großmaschineneinsatz, schnellere Großmaschinenzulassung, den verstärkten Einsatz von Schnellbau-/Modularbausystemen, die vereinfachte Lagerung mineralischer Baustoffe und der Erhöhung der Tarifpunkte/Übergabestellen im Schienennetz durch die Nutzung von KV-Anlagen, sicherzustellen;
 - b) im Bereich Vergabe und Vertrag der Planungs-, Bau- und Ausrüstungsleistungen durch die Umsetzung des „Partnerschaftsmodells Schiene“, der Zulassung von Nebenangeboten und der Fortführung der GU-Vergabe für Vorhaben der Leit- und Sicherungstechnik im Rahmen der DSD, Verbesserungen sicherzustellen;
 - c) einen Umsetzungsplan BIM zu verabschieden;

- d) die Digitalisierung des Bestandes in Form von BIM-Modellen durch die DB AG, das EBA und dem BDI sicherzustellen;
 - e) sicherzustellen, dass durch das EBA Behördenleistungen (z. B. Finanzierung, Planfeststellung und Bauaufsicht) durchgehend digital bereitgestellt und digital angebunden werden;
 - f) sicherzustellen, dass standardisierte, bahnspezifische Bauteilkataloge durch die DB und die Verbände kurzfristig bereitgestellt werden;
 - g) sicherzustellen, dass der BIM-Prozess durchgehend angewendet wird und die BIM-Vorgaben für Projekte der Bahninfrastruktur über alle Regionen der DB Netz vereinheitlicht wird;
 - h) Qualifizierungs- und Bildungsmaßnahmen für BIM aufzusetzen;
 - i) sicherzustellen, dass die DB die Anwendung einer digitalen Planungsumgebung (CDE) implementiert und eine Instandhaltungsstrategie auf Basis objektorientierter Bestandsmodelle entwickelt;
 - j) ein Regelwerksverfahren und die Regelwerksfortschreibung für Vereinfachungen der Regelwerke einzuleiten;
 - k) ein Qualifizierungsprogramm mit dem Fokus auf Besonderheiten der Projektrealisierung in Deutschland aufzusetzen;
 - l) einen Finanzrahmen zur Ausstattung der Infrastruktur und der Fahrzeuge mit ETCS-Geräten zu schaffen;
 - m) in Neubau- und Hochrüstung den umfassenden Einsatz digitaler Stellwerke sicherzustellen;
 - n) das DSD-Programm durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr umgehend zu ertüchtigen, erweitern und zu ermächtigen;
5. für das Handlungsfeld 5 „Zusammengefasste, wesentliche legislative Maßnahmen“
- a) einen Gesetzentwurf zur Ergänzung von § 1 AEG und § 1a PBefG vorzulegen, mit dem festgelegt wird, dass der Aus-, Neu- und Ersatzbau von Schieneninfrastruktur im „überragenden öffentlichen Interesse liegt und der öffentlichen Sicherheit dient“;
 - b) ein umfassendes „Digitalisierungs- und Elektrifizierungsbeschleunigungsgesetz“ zur Beschleunigung des Digitalisierungs- und Elektrifizierungsprozesses im deutschen Eisenbahnnetz auf den Weg zu bringen und im vierten Quartal 2023 zu verabschieden.

Berlin, den 9. Mai 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion