

## **Antrag**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Swantje Henrike Michaelsen, Agnieszka Brugger, Dr. Sebastian Schäfer und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Infrastrukturvorhaben im Schienennetz effektiv beschleunigen**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Eine moderne und gut ausgebaute Schieneninfrastruktur ist ein wichtiger Standortfaktor für die deutsche und europäische Wirtschaft. Sie ist Voraussetzung dafür, dass Deutschland seine Nachhaltigkeits- und Klimaschutzziele erreicht und sich Verkehre von der Straße auf die saubere und energieeffiziente Schiene verlagern.

Das im Jahr 2025 aufgelegte Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität könnte hierfür eine auskömmliche und verlässliche finanzielle Grundlage sein und auch zum Aufbau an Planungs- und Baukapazitäten und Investitionen in mehr Großmaschinen führen, was die Entwicklung der Baupreise bremsen würde. Allerdings wird deutlich, dass die Finanzierung von Neu- und Ausbau unterfinanziert sind. Es droht der Stopp von Planungen von Bahnprojekten.

Zudem wartet der Verkehrsausschuss auf mehrere Berichte über die Realisierung von Neu- und Ausbaustrecken, um eine parlamentarische Befassung durchzuführen und die nächsten Planungsphasen einzuleiten. Die Berichte erreichen den Bundestag jedoch nur stark verzögert. Einmal angekommen, werden sie aufgrund politischer Partikularinteressen von Union und SPD immer wieder verschoben. Eine schnelle Weiterplanung und Umsetzung der Projekte: Fehlanzeige.

Bereits die Vorgängerregierung hatte Planungs- und Genehmigungsverfahren bei Vorhaben beschleunigt, indem das sogenannte „überragende öffentliche Interesse“ für bestimmte Bauvorhaben eingeführt wurde. Dadurch wurde eine klare Priorisierung in der Planung der Infrastrukturvorhaben gelegt. Weitere Maßnahmen, wie die Vereinfachung von Wirtschaftlichkeitsprüfungen, kamen hinzu.

Echte Beschleunigung ist nur durch Priorisierung erreichbar – sowohl zwischen der Straße, die vor allem erhalten werden muss, und der Schiene, die auch gezielt erweitert werden muss als auch zwischen Schienenbauvorhaben selbst. Die Wirtschaft in Deutschland benötigt eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur. Dafür braucht es eine schnelle Erweiterung. Entscheidend sind stringente Verfahren, eine breite politische Unterstützung und eine ausreichende Finanzierung. Die beabsichtigten tiefgreifenden Einschnitte in den Naturschutz wirken nicht beschleunigend, sondern können sogar kontraproduktiv auf Verfahrenslängen wirken, wenn neue Behördenstrukturen aufgebaut werden müssen oder die Schwächung von UVP-Verfahren und Beteiligungsprozessen dazu führen, dass Konflikte und Probleme nicht mehr frühzeitig identifiziert und gelöst werden. Die Feststellung des überragenden öffentlichen Interesses für Stra-

Benennebauprojekte ist nicht allein klima- und umweltpolitisch verantwortungslos, sondern erschwert auch die Priorisierung zugunsten wirklich benötigter Infrastrukturvorhaben auf der Schiene.

Keinerlei nachvollziehbare Priorisierung nimmt die Bundesregierung bei der Verwendung der Haushaltsmittel im Einzelplan 14 (Verteidigung) für die Verkehrsinfrastruktur vor. Fest steht: Es braucht Sanierung, Erhalt und insbesondere bei der Schiene auch die schnellste Beseitigung von Engpässen, um eine Verteidigungsbereitschaft Europas zu gewährleisten. Die im Verteidigungshaushalt eingestellten Mittel stellen jedoch für die Schieneninfrastruktur keine zusätzlichen, sondern lediglich ersetzende Mittel dar, die Kürzungen des regulären Verkehrsetats ausgleichen. Dazu werden die Mittel auch ohne erkennbare Priorisierung über alle Bedarfsplanprojekte verteilt, ohne nachvollziehbar darzustellen, dass es sich bei den Vorhaben um eine verteidigungsrelevante Verkehrsinfrastruktur handelt.

Darüber hinaus wird der Schienensektor aktuell auch von einem Eisenbahn-Bundesamt begleitet, das den Ausbau der Schienen eher behindert als ermöglichen will. Die zuletzt erfolgte eigenwillige Einstellung des Planfeststellungsverfahrens der Wallauer Spange ist hierfür exemplarisch. Weder gelingen vollständig digitale Genehmigungsverfahren noch werden technische Innovationen ausreichend unterstützt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. nach dem Vorbild Österreichs eine gesetzlich verankerte Leitstrategie für die Eisenbahninfrastruktur des Bundes zu entwickeln und die Etappierung des Deutschlandtakts zum breiten Konsens des Infrastrukturausbaus in Deutschland zu erheben. Die Umsetzung zentraler Bahnprojekte darf nicht am politischen Widerstand einzelner Akteure scheitern;
2. für die Schienenprojekte des Bedarfsplans in Verbund mit den aktuell laufenden Vorhaben im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz eine verbindliche und mit den Ländern abgestimmte Etappierung des Deutschlandtakts vorzulegen;
3. ein Gesetz für einen Eisenbahnfonds vorzulegen, der die nächste anstehende Etappe des Deutschlandtakts bis 2035 vollständig finanziert. Die Projekte für die Etappe bis 2045 sind zumindest in der Planung ebenfalls bereits jetzt vollständig verbindlich zu finanzieren. Nur so gelingt es, den Anstieg der Baukosten zu beenden. Der drohende Stopp der Planung sowie des Baus von Projekten wird vermieden;
4. den Eisenbahnfonds nach dem Vorbild Schweiz in Teilen aus Mitteln der Lkw-Maut zu finanzieren. Die Europäische Kommission empfiehlt dieses Modell im Rahmen ihrer Hochgeschwindigkeitspläne als sinnvolles Finanzierungsinstrument;
5. eine umfassende Reform des Eisenbahn-Bundesamts vorzunehmen. Dazu gehört eine grundlegende Änderung der Kultur des Amtes – weg von Bedenkenträgertum und Verantwortungslosigkeit an der Spitze, hin zu Pragmatismus, Unterstützung des Sektors und konstruktive, frühzeitige Begleitung von Planungsverfahren. Ziel muss sein, dass das Personal des Eisenbahn-Bundesamts Entscheidungen eigenverantwortlich und zügig fällen kann. Wir wollen das Eisenbahn-Bundesamt zu einem Amt machen, das die schnellere Umsetzung von Schieneninfrastrukturvorhaben ermöglicht. Wir setzen bei dem neuen Eisenbahn-Bundesamt auf eine Fehlerkultur wie in der Luftfahrtbranche: Aus Fehlern lernen und nicht den Einzelnen – sofern keine grobe Fahrlässigkeit vorliegt – bestrafen. Das Eisenbahn-Bundesamt bekommt neben dem Ziel der Sicherheit auch das Ziel der Verlagerung von Verkehren auf die Schiene – nach dem Vorbild der Schweiz und Österreich. Gemeinsam mit der DB InfraGO soll sichergestellt werden, dass Infrastrukturvorhaben rechtzeitig und im Kostenrahmen fertiggestellt werden, wobei der

steigende Bedarf an Planungs- und Genehmigungskapazitäten durch entsprechendes Personal gedeckt wird. Zulassungsprozesse und Regelwerke werden vereinfacht und auf Effizienz geprüft, mit stärkerer Standardisierung und Nutzung vergangener Zulassungserfahrungen;

6. sicherzustellen, dass die DB InfraGO die Qualität der Planungen verbessert und immer dort vereinfachte Planverfahren nutzt, wo es möglich ist. Wiederholt mussten Planunterlagen nachgereicht oder verbessert werden, da die Planungsqualität der DB InfraGO unzureichend war. Dadurch entstand bei der Neubaulinie Mannheim–Frankfurt eine jahrelange Verzögerung, die nicht zu erklären ist. Zudem sind Maßnahmen, die bereits heute ohne Planrechtsverfahren möglich sind, auch tatsächlich auf diesem Weg umzusetzen. Das betrifft beispielsweise die Vergrößerung von Durchlässen, damit Starkregenereignisse die Bahninfrastruktur nicht beschädigen;
7. alle Richtlinien und Verordnungen des Eisenbahn-Bundesamts sowie der Deutschen Bahn auf Notwendigkeit im 21. Jahrhundert zu überprüfen und überflüssige Regelwerke, die nicht mehr benötigt werden, zu verschlanken und zu reduzieren. Viele Regulierungen zwingen zu sehr aufwändiger Planung und Bau, beispielsweise beim Rollout der Digitalisierung (ERTMS). Hier blockiert sich der Eisenbahnsektor selbst;
8. für die Umsetzung kleinerer und mittlerer Maßnahmen, wie beispielsweise der Erhöhung von Geschwindigkeiten, dem Einbau von Weichen und der Einrichtung zusätzlicher Blocksignale, alle heute erforderlichen Wirtschaftlichkeitsnachweise sowie Planrechtsverfahren abzuschaffen. Gerade bei Generalsanierungen können so wichtige Pünktlichkeitsmaßnahmen aktuell nicht umgesetzt werden. Neben den aktuell vorgeschlagenen Maßnahmen in § 18 AEG 1a sind in diesem Katalog fest aufzunehmen:
  - a. Einbau oder Änderung von Weichen und damit verbundene notwendige horizontaler und vertikaler Gleisänderungen.
  - b. Die Verlängerung und Bau von Abstellgleisen auf Bahngrund.
  - c. Umbaumaßnahmen an bestehenden Empfangsgebäuden, sofern keine Auswirkungen auf das Brandschutzkonzept und wesentliche Auswirkungen auf die Standsicherheit des Gesamtgebäudes haben.
  - d. Einrichtung von Strom- und Antennenmasten bis zu 15 Metern Höhe und Mastaustrittsfläche bis 2 Quadratmetern.
  - e. Errichtung von Überholgleisen und Kreuzungsgleisen inklusiver aller dafür notwendigen baulichen Anpassungen.
  - f. Neu- und Umbau von Bahnstromschaltanlagen, unter anderem Umrichterwerke, Umformerwerke, Unterwerke, Kuppelstellen, Schaltposten sowie Kraftwerken.
  - g. Die Änderung von Bahnstromleitungen.
  - h. Die Errichtung von Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik inklusive der Änderung oder dem Neubau von Stelleinheiten und alle dafür notwendigen baulichen Anlagen.
  - i. Die Errichtung von Anlagen zur Reinigung von Personenzügen und zur Ver- und Entsorgung von Frisch- und Abwasser;
9. Raumordnungsverfahren in die bei der Deutschen Bahn etablierten Dialogforen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung zu integrieren. Dadurch werden Verfahren verschlankt und Dopplungen vermieden. Bestehende Möglichkeiten zur Einbringung von Widerspruch sollen dabei erhalten bleiben;
10. abgeschlossene Berichte zur parlamentarischen Befassung von Bahnprojekten dem Bundestag unmittelbar zuzuleiten, das Verfahren der parlamentarischen Be-

ratung zu beschleunigen und das Parlament zügiger mit von der Deutschen Bahn übermittelten Berichten zu befassen;

11. den offenbar überhasteten Entwurf des Infrastrukturzukunftsgesetzes zu überarbeiten, fachliche Fehler zu korrigieren und weitere wichtige Beschleunigungspotentiale aufzunehmen, dazu gehören:
  - a. Stichtags- und Übergangsregelungen in Bezug auf die Rechtslage zum Zeitpunkt der Vollständigkeit der Antragsunterlagen, soweit sie mit dem EU-Recht vereinbar sind, um aufwändige Nachreichungen von Unterlagen zu vermeiden. Zudem betrifft dies mögliche Änderungen z. B. bei Verkehrsprognosen. Der Bund setzt sich bei der Europäischen Kommission für eine weitreichende Umsetzbarkeit ein.
  - b. Eine Klarstellung, dass alle Betriebsanlagen der Eisenbahn als planfestgestellt gelten, wenn sie bereits vor dem 14.12.1951 betrieben worden sind.
  - c. Den Wiederaufbau von Anlagen nach Zerstörung durch Fremdeinwirkung einschließlich natürlicher Einwirkungen und Elementarereignissen nach dem aktuellen Stand der Technik genehmigungsfrei möglich zu machen.
  - d. Das Recht zur Auswahl des Genehmigungsverfahrens (Planfeststellung, Plangenehmigung etc.) auszuweiten, beispielsweise bei allen Maßnahmen im Rahmen der Generalsanierung sowie dem Bau zusätzlicher Weichen, Überhol- und Kreuzungsgleise, Bahnstromanlagen, Durchlässe, Neubau von Stelleinheiten und Strom- und Antennenmasten.
  - e. Bei Ersatzinvestitionen und Instandhaltungen die finanziellen Vereinbarungen sowie das Planrecht so auszulegen, dass die Maßnahmen stets nach Stand der Technik und unter Ausreizung aller Kapazitätspotentiale erfolgen können.
  - f. Der Schiene ebenfalls, wie bei den Bundesstraßen schon vorgesehen, eine Sperre zur Veränderung von Flächen vorzusehen, die von laufenden Plänen betroffen sind. Diese Sperre ist ab Beginn der Auslegung der Pläne im Rahmen der Planfeststellung oder anderer Genehmigungsverfahren festzulegen.
  - g. Bei Maßnahmen die planrechtsfrei durchgeführt werden, sind auch Baustelleneinrichtungsflächen planrechtsfrei durchzuführen.
  - h. Maßnahmen zur Beseitigung von Bahnübergängen zu priorisieren und die aufwändigen Variantenplanungen zu reduzieren.
  - i. Es ist zu ermöglichen, dass ein Betreiber des Schienenwegs Teilleistungen an andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder an Telekommunikationsunternehmen bzw. Energieunternehmen vergibt. Gerade im Bereich ERTMS für nicht bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen würde das deutliche Vereinfachungen erwirken.
  - j. Bei bisher nicht elektrifizierten Bahnstrecken ist einmalig zu berechnen, welche Traktionsart gesamtwirtschaftlich effizienter ist. Nach dieser Berechnung sind keine Wirtschaftlichkeitsnachweise mehr notwendig.
  - k. Die bisher gesetzlich geschützten Freiflächen entlang von Autobahnen sind für Schienenwege nutzbar zu machen, um eine engere Bündelung von Verkehrsinfrastruktur zu ermöglichen. Bisher gilt ein Mindestabstand von 40m zwischen Schienenweg und Fernstraße;
12. digitale Genehmigungsverfahren bei der Planung von Schieneninfrastruktur bestehen nicht lediglich aus der Überführung von Prüfdokumenten in elektronische Formate. Stattdessen braucht es die Genehmigung digitaler Modelle. Dafür sind folgende Maßnahmen zu ergreifen, um die Planung tatsächlich zu beschleunigen:
  - a. Es ist ein nationales Infrastrukturkataster zu erstellen, das alle Verkehrsträger und Leitungen erfasst. Es sind vorhandene Datensätze zu bündeln, auf Voll-

ständigkeit zu prüfen und bei Bedarf zu ergänzen. Die Umsetzung bedeutet eine massive Vereinfachung zukünftiger digitaler Planungen.

- b. Das Personal der Behörden muss in den neuen Genehmigungsverfahren ausreichend geschult werden.
  - c. Digitale Beteiligungsverfahren und auch die Genehmigung sind nach einheitlichen Standards durchzuführen. Die digitalen Modelle sind mit einheitlichen Schnittstellen und mit dem Grundsatz Open-Source zu entwickeln;
13. das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu entbürokratisieren und die Mittel dauerhaft zu erhöhen und mit einer jährlichen Dynamisierung zu versehen, die sich an der tatsächlichen Preisentwicklung orientiert sowie finanzschwache Kommunen bei der Vergabe der Fördermittel priorisieren. Damit wird die Planungssicherheit für Länder und Kommunen gewährleistet und der hohe Bedarf an zusätzlichen Vorhaben abgebildet.

Berlin, den 3. März 2026

**Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion**





