



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr



# 1. Fortschrittsbericht

Zur Umsetzung der Maßnahmenvorschläge der  
Beschleunigungskommission Schiene

Juni 2023

# Inhalt

<b>Vorwort des Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr</b> .....	4
<b>Zusammenfassender Bericht</b> .....	6
<b>Blick in die Maßnahmen</b> .....	11
<b>Handlungsfeld 1: Kapazitätsorientierte Nutzung des Bestandsnetzes und Forcierung Hochleistungskorridore</b> .....	11
Cluster 1.1: Hochleistungskorridore – Generalsanierung der hoch ausgelasteten Strecken.....	11
Cluster 1.2 Neues Kapazitätsmodell Deutschlandtakt.....	15
Cluster 1.3 Umsetzungsplan Kapazitätsausbau inkl. schnell umsetzbarer Planungsvorrat .....	16
Cluster 1.4 Kapazitätsmanagement Betrieb.....	19
Cluster 1.5 Kapazitätsmanagement Fahrplan.....	23
Cluster 1.6 Kundenfreundliches Bauen.....	25
Cluster 1.7 Stärkung der Schieneninfrastruktur in Serviceeinrichtungen.....	26
<b>Handlungsfeld 2: Beschleunigte Umsetzung kleiner und mittlerer Maßnahmen und Elektrifizierung</b> .....	27
Cluster 2.1 Beschleunigte Umsetzung von kurzfristig realisierbaren Maßnahmen .....	27
Cluster 2.2 Umsetzungsmonitor Schieneninfrastruktur .....	28
Cluster 2.3 Entwidmungsverbot .....	28
Cluster 2.4 Beschleunigtes Planrecht .....	29
Cluster 2.5 Verzicht auf NKV-Bewertung.....	33

<b>Handlungsfeld 3: Kapazitätsfördernde Finanzierungsmodelle.....</b>	<b>34</b>
Cluster 3.1 Einführung einer neuen Finanzierungsarchitektur für die Schieneninfrastruktur.....	34
Cluster 3.2 Folgekosten.....	34
<b>Handlungsfeld 4: Optimiertes Planen und Bauen.....</b>	<b>36</b>
Cluster 4.1 Bautechnik und -verfahren .....	36
Cluster 4.2 Vergabe und Vertrag .....	39
Cluster 4.3 Digitalisierung und Innovation .....	41
Cluster 4.4 Regelwerk.....	42
Cluster 4.5 Fachkräftegewinnung und -förderung.....	43
Cluster 4.6 Digitalisierung LST .....	46
<b>Handlungsfeld 5: Zusammengefasste, wesentliche legislative Maßnahmen.....</b>	<b>49</b>
Cluster 5.1 Aus-, Neu- und Ersatzbau Schieneninfrastruktur als überragendes öffentliches Interesse .....	49
Cluster 5.2 Moderne-Schiene-Gesetz (MoSchG) .....	49
Abkürzungsverzeichnis .....	51
Impressum .....	55

# Vorwort des Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr

*Sehr geehrte Leserinnen und Leser,*

nur ein halbes Jahr, nachdem die Beschleunigungskommission Schiene Bundesminister Dr. Volker Wissing ihren Abschlussbericht mit konkreten Empfehlungen übergeben hat, legen wir jetzt den ersten Fortschrittsbericht zur Umsetzung dieser Maßnahmen vor.

Angesichts der großen Herausforderungen, vor denen wir bei der Schiene, ja im Verkehrsbereich generell, stehen, wollen alle Beteiligten unverzüglich vom Reden ins Handeln, Umsetzen und Tun kommen. Das Ziel ist, die Kapazität im Schienennetz zu sichern und beschleunigt zu erweitern.

Und in der Tat zeigt der Bericht, was alles bereits in sehr kurzer Zeit im wahrsten Sinne des Wortes auf die Schiene gesetzt wurde.

Mit dem Genehmigungsbeschleunigungsgesetz und der Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes hat das BMDV in den letzten Wochen bedeutsame Gesetzesvorhaben in das Bundeskabinett eingebracht. Diese Gesetzesvorhaben stehen hier beispielhaft für Maßnahmen, die zwingend erforderlich sind, um die Versäumnisse aus den vorausgehenden Jahrzehnten bei der Schiene wieder wettzumachen.



Der Koalitionsausschuss hat im März ein Digitalisierungspaket Schiene beschlossen. Ergänzend zu den bereits beschlossenen Maßnahmen zur Digitalisierung der Schiene sollen damit erstens durch das Ausrollen des digitalen Kapazitätsmanagements die Nutzung der Kapazität und Infrastruktur des Bundes wesentlich gesteigert werden. Zweitens soll die ETCS-Fahrzeugausrüstung über das laufende Modellvorhaben im „Digitalen Knoten Stuttgart“ des Starterpakets Digitale Schiene Deutschland hinaus ausgeweitet werden. Drittens steht die Einführung des Digitalen Bahnsystems an.

Derzeit laufen auch die Vorbereitungen für den Start der gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zum 1.1.2024 auf Hochtouren. Und ich freue mich sehr, dass wir mit der im kommenden Jahr startenden Generalsanierung der Hochleistungskorridore einen weiteren Baustein für ein stabiles und konkurrenzfähiges Schieneninfrastrukturnetz legen.

Die einzelnen Maßnahmen unterscheiden sich teils erheblich in ihrer Komplexität. Fast immer sind jedoch auf dem Weg hin zur Umsetzung viele Stakeholder beteiligt. Dies zeigt, wie eng der Sektor miteinander verzahnt ist. Substantielle Fortschritte kann niemand allein erzielen. Der jetzt vorliegende erste Fortschrittsbericht ist ein weiterer Meilenstein auf unserem gemeinsamen beschleunigten Weg hin zu einem zuverlässigen und nachhaltigen Bahnsystem. Er ermöglicht ein transparentes und professionelles Monitoring unserer Arbeit.

Dass wir uns darauf verständigt haben, bereits nach einem halben Jahr einen Fortschrittsbericht vorzulegen, war ehrgeizig und anspruchsvoll. Deswegen ist es mir ein großes Anliegen, denjenigen aus BMDV und Branche zu danken, die das durch ihre Arbeit ihr Engagement im Hintergrund möglich gemacht haben.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre.

Ihr  
Michael Theurer

*Beauftragter der Bundesregierung für Schienenverkehr und Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr*

# Zusammenfassender Bericht

Am 13. Dezember 2022 hat die Beschleunigungskommission Schiene (BKS) ihren Abschlussbericht vorgelegt. Die Mitglieder der BKS schlagen darin konkrete Handlungsempfehlungen in fünf Handlungsfeldern vor, um den Ausbau der Schieneninfrastruktur in Deutschland spürbar zu beschleunigen. Die Leitfrage der BKS lautete:

*„Wie können in den nächsten drei bis fünf Jahren kapazitätssteigernde Maßnahmen für die Schiene wirksam und beschleunigt umgesetzt werden?“*

Die Bundesregierung und die Branche haben sich mit den Handlungsempfehlungen eingehend auseinandergesetzt. Die meisten Maßnahmen sind in Umsetzung oder in Vorbereitung, einige noch in Prüfung. Der vorliegende Zwischenbericht dokumentiert dies.

## **Bund und Branche beschleunigen gemeinsam den Kapazitätsausbau auf dem Schienennetz**

Wie im aktuellen Koalitionsvertrag festgelegt, soll bis 2030 die Verkehrsleistung im Personenverkehr auf der Schiene verdoppelt werden und der Anteil des Schienengüterverkehrs (SGV) auf 25 Prozent steigen. Damit das gelingt, muss das Tempo bei der Steigerung der Infrastrukturskapazität erhöht werden.

Die großen Aus- und Neubauprojekte werden ab den 2030er-Jahren zusätzliche Kapazität schaffen. Deshalb muss bereits jetzt auf dem vorhandenen Netz mit schnell wirkenden Maßnahmen mehr Kapazität bereitgestellt werden. Unter dem Leitbild des Deutschlandtaktes (D-Takt) wollen Bundesregierung und Branche die Kapazität und Attraktivität der Schiene in Deutschland deutlich verbessern – und das innerhalb weniger Jahre. Die Empfehlungen der BKS nehmen daher Maßnahmen in den Fokus, die sich schnell umsetzen lassen.

Für die Maßnahmen haben sich die Beteiligten auf Federführungen verständigt. Für 53 Maßnahmen liegt die Federführung beim Bund, für 20 Maßnahmen bei der Branche.

Auf Grundlage des Beschlusses des Lenkungskreises des Zukunftsbündnis Schiene vom 24. Januar 2023 werden in regelmäßigen Abständen Zwischenberichte erstellt, um dem Auftrag eines gemeinsamen Monitorings der Umsetzung der Maßnahmen durch die Bundesregierung und die Branche nachzukommen.

## **Erster Fortschrittsbericht**

Die einzelnen Maßnahmenvorschläge wurden untersucht und entsprechend in ihrer ursprünglichen oder einer dem Sachverhalt angepassten Gestaltung umgesetzt bzw. weiterverfolgt. Die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge ist dabei unterschiedlich weit fortgeschritten.

Der Fortschrittsbericht zeigt folgende Umsetzungsstände:

<b>in Umsetzung</b>	Vorgehensweise und Verantwortlichkeiten sind geklärt, Projektpläne werden abgearbeitet oder sind vollständig umgesetzt. Bei Gesetzen: Der Kabinettsbeschluss liegt vor.
<b>in Vorbereitung</b>	Maßnahmenideen und Zieldefinition sind vorhanden, Vorgehensweise und Verantwortlichkeiten sind in Erarbeitung
<b>in Prüfung</b>	Fachliche und/oder juristische Prüfung dauern noch an, Maßnahmenidee und Zieldefinition werden entwickelt
<b>analog zur Empfehlung</b>	Die Maßnahme übernimmt die wesentlichen Ziele, Ideen und Instrumente der BKS-Empfehlung.
<b>inhaltlich verändert</b>	Das Ziel der Maßnahme wird grundsätzlich verfolgt. Aus rechtlichen, fachlichen oder politischen Gründen weichen Zieldefinition, Maßnahmenidee oder Instrumenteneinsatz von der BKS-Empfehlung ab.

Für alle fünf Handlungsfelder lassen sich deutliche Fortschritte dokumentieren – sowohl für Maßnahmen in Federführung der Bundesregierung als auch der Branche.

### Deutschland-Tempo bei Planung und Genehmigung – Gesetzliche Initiativen greifen BKS-Empfehlungen auf

Der Bund berücksichtigt BKS-Empfehlungen bereits bei mehreren Gesetzgebungsverfahren. Der Entwurf des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes (GBeschlG) hat das Bundeskabinett passiert. Das Gesetz soll wichtige Schieneninfrastrukturprojekte in das überragende öffentliche Interesse stellen (siehe Maßnahme 5.1), für mehr Plangenehmigungen anstelle von Planfeststellungsbeschlüssen sorgen (siehe Maßnahme 2.4.3) und Planfeststellungsverfahren (PFV) bei Projekten des Transeuropäischen Netzes auf vier Jahre begrenzen (siehe Cluster 2.4).

Am 7. Juni 2023 hat das Bundeskabinett die Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) beschlossen. Das Gesetz ist die allgemeine rechtliche Grundlage für Investitionen in das Schienennetz des Bundes. Der Gesetzesentwurf soll die bisher existierende finanzielle Trennung von Ersatzinvestitionen und Instandhaltung beseitigen, die sich in einzelnen Bereichen zuletzt zunehmend als Investitionshemmnis erwiesen hat. Im Gesamtnetz und insbesondere auf den geplanten Hochleistungskorridoren (HLK) soll zudem ein optimierter Mitteleinsatz eine höhere Kapazität und dauerhafte Verfügbarkeit des Netzes ermöglichen. Die Novelle trägt ferner zur Vorbereitung der Gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft (InfraGO) und zu einer vereinfachten Finanzierungsarchitektur (siehe Maßnahme 3.1) bei. Zudem enthält es Änderungen zum Wirtschaftlichkeitsausgleich (siehe Maßnahme 3.2.3).

Für einheitliche Standards im Artenschutz (siehe Maßnahme 2.4.6) liegt ein vom Bundeskabinett verabschiedetes Eckpunktepapier vor. Aus diesem soll eine Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes entstehen.

Mit dem Moderne-Schiene-Gesetz (MoSchG) als Artikelgesetz soll der Digitalisierungs- und Elektrifizierungsprozess im Eisenbahnnetz hinsichtlich Finanzierung und Genehmigung beschleunigt werden. Die gesetzlichen Änderungsbedarfe werden derzeit durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) erarbeitet.

Bereits abgeschlossen ist die zum September 2023 wirksam werdende Novellierung des Raumordnungsverfahrens. Mit der Verkürzung des Verfahrens auf maximal sechs Monate wird eine wesentliche Beschleunigung der für Aus- und Neubaumaßnahmen notwendigen Planungsverfahren sichergestellt (siehe Maßnahme 2.4.4).

### **Gemeinsame Initiativen mit dem Sektor steigern zügig die Kapazität und verbessern die Qualität**

Für die Generalsanierung der HLK (siehe Maßnahme 1.1.1) werden die Planungen intensiv vorangetrieben. Voraussichtlich im Juli 2023 wird festgelegt, in welcher Reihenfolge die Sanierungen stattfinden sollen. Das zugehörige Umleitungs- und Regelungskonzept (siehe Maßnahme 1.1.4) wird im Fahrplan verankert.

Der Kapazitätsausbau ist eng verbunden mit dem D-Takt. Hierzu wird in Kürze ein Forschungsvorhaben zum Umsetzungsplan Kapazitätsausbau (siehe Maßnahme 1.3.1) ausgeschrieben. Mit dem Knoten Köln und

der Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung laufen bereits zwei Piloten des „Partnerschaftsmodells Schiene“ (siehe Maßnahme 4.2.1). Weitere Piloten werden aktuell geprüft.

Viele Maßnahmenvorschläge der BKS umfassen die beschleunigte Digitalisierung der verschiedenen Prozesse der Branche. Sie reichen von der Bauplanung (siehe Maßnahme 1.5.3) und der Kapazitätssteuerung (siehe Maßnahme 1.4.1) über das Konfliktmanagement (siehe Maßnahme 1.4.2) letztlich bis zur Einführung eines digitalen Asset Managements über die verschiedenen Einheiten hinweg (siehe Maßnahme 1.3.1). Erste, wichtige IT-Entwicklungen hat die Branche bereits umsetzen können und Piloten gestartet.

Ein wesentlicher Beitrag ist der Rahmenvertrag für die Vergabe von Leistungen an Generalunternehmer (GU) für Vorhaben der Leit- und Sicherungstechnik (LST). Insgesamt wird damit der Prozess für Bauen und Planen beschleunigt und vereinfacht (siehe Maßnahme 4.2.3). Die Ausschreibung hat bereits begonnen, eine Vergabe des Rahmenvertrages soll 2024 erfolgen.

Um die Vielzahl der Maßnahmen umsetzen zu können, arbeitet die Branche intensiv am Personalaufbau. Allein die Deutsche Bahn AG (DB AG) plant für 2023 mehr als 25.000 Neueinstellungen. Auf Anregung der BKS sind weitere Werbemaßnahmen für Bahnberufe vorgesehen (siehe Cluster 4.5). Gerade die Ausbildungsmöglichkeiten für Bahnberufe an Schulen und Hochschulen sollen bekannter gemacht werden, um die Fachkräfte der Zukunft gewinnen zu können. Der Start der Werbemaßnahmen ist im Frühjahr 2024 vorgesehen.

## Die nächsten Schritte stehen fest

Ein halbes Jahr nach Übergabe des Abschlussberichts geben die erzielten Fortschritte Rückenwind für die weitere Umsetzung. Bund und Branche wollen die Infrastruktur deutlich schneller, zuverlässiger, leistungsfähiger und resilienter machen. Die nächsten Meilensteine auf diesem Weg sind sichtbar.

Bis Jahresende 2023 soll der Deutsche Bundestag über die Novelle des BSWAG entscheiden und damit eine zentrale Grundlage für den Start der InfraGO im Januar 2024 bieten. Darüber hinaus erarbeitet die Bundesregierung eine Strategie zur koordinierten Umsetzung der BIM-Maßnahmen (Building Information Modeling, siehe Cluster 4.3) und wählt ein Pilotvorhaben für das beschleunigte PFV aus (siehe Maßnahme 2.4.3). Mit Abschluss der Haushaltsberatungen für 2024 wird zudem die Finanzierung der Generalsanierung in den HLK geklärt (siehe Maßnahme 1.1.1). Das „Partnerschaftsmodell Schiene“ soll ebenfalls vor Jahresende auf weitere Vorhaben ausgedehnt werden (siehe Maßnahme 2.4.1).

Das Jahr 2024 wird mit dem Start der InfraGO eine einschneidende, strukturelle Veränderung im Schienennetz bringen. Die neue Infrastrukturgesellschaft wird, unter den bis dahin wesentlich verbesserten gesetzlichen und finanziellen Rahmenbedingungen, den Kapazitätsaufbau im Schienennetz vorantreiben. Zudem wird der GU-Rahmenvertrag für die LST vergeben, so dass ab Juli 2024 die ersten Projekte hierüber beauftragt und beschleunigt umgesetzt werden können (siehe Maßnahme 4.2.3). Im zweiten Halbjahr 2024 soll die Sanierung der Riedbahn zwischen Frankfurt am Main und Mannheim erfolgen. Sie bildet den Startschuss für die Entwicklung des Hochleistungsnetzes als Rückgrat des Schienenverkehrs in Deutschland (siehe Cluster 1.1).

Das MoSchG soll zahlreiche Verbesserungen aus den Bereichen Planungsbeschleunigung, Elektrifizierung, Digitalisierung und Prozessoptimierung umsetzen (siehe Cluster 5.2). Für den Kabinettsbeschluss wird das erste Halbjahr 2024 angestrebt.

	in Umsetzung	in Vorbereitung	in Prüfung
<b>analog zur Empfehlung</b>	<p>1.1.5: Vergabe von Maßnahmen bündeln</p> <p>1.3.2: Einführung eines digitalen Asset Management</p> <p>1.4.2: Einführung digitaler Verfahren zur Konflikterkennung und -lösung</p> <p>1.4.3: Weiterentwicklung der Möglichkeiten des digitalen Bahnbetriebs</p> <p>1.5.1: Kapazitive Entlastung von Metropolbahnhöfen durch Begrenzung des An- bzw. Abkoppelns im SPV</p> <p>1.5.3: Baumaßnahmen durch digitale Lösungen besser planen</p> <p>3.2.2: Angebot für die Lösung des Wirtschaftlichkeitsausgleichs für die InvKG-Projekte</p> <p>3.2.3: Strukturelle Lösung des Problems der Notwendigkeit eines Wirtschaftlichkeitsausgleichs</p> <p>4.1.1: Gezielter GMT-Einsatz auf Grundlage der Entscheidungsmatrix zur Verfahrensauswahl zum Gleisumbau</p> <p>4.2.3: Fortführung der GU-Vergabe für Vorhaben der LST im Rahmen der DSD</p> <p>4.5.1: Imageoffensive in Schulen und Hochschulen für Berufsbilder in der Branche</p> <p>4.5.2: Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Vereinbarkeit von Familie und Beruf / Erhöhung des Frauenanteils</p> <p>4.6.1: Umfassende Einführung von ETCS in Infrastruktur und Fahrzeugen</p>	<p>1.1.1: Generalsanierung in den Hochleistungskorridoren</p> <p>1.1.2: Beschleunigte Elektrifizierung und Lückenschlüsse für Umleitungsstrecken</p> <p>1.1.4: Kundenorientierte Kapazitätsnutzung auf baubedingten Umleitungsstrecken</p> <p>1.2.1: Hierarchisches Kapazitätsmodell</p> <p>1.2.2: Digitales Kapazitätsmanagement (DCM)</p> <p>1.3.1: Umsetzungsplan Kapazitätsausbau</p> <p>2.2: Umsetzungsmonitor Schieneninfrastruktur</p> <p>2.3: Entwidmungsverbot</p> <p>2.4.3: Beschleunigung von Planfeststellungsverfahren</p> <p>2.4.5: „Schnelle“ Verfahren bei Elektrifizierung von Bestandsstrecken</p> <p>2.4.6: Standardisierung Artenschutz</p> <p>4.1.2: Schnellere Großmaschinenzulassung</p> <p>4.1.3: Verstärkter Einsatz von Schnellbau-/ Modularbausystemen im Brückenbau</p> <p>4.2.1: Umsetzung des „Partnerschaftsmodells Schiene“</p> <p>4.2.2: Zulassung von Nebenangeboten</p> <p>4.3: Digitalisierung und Innovation (10 Maßnahmen)</p> <p>4.4: Regelwerk</p> <p>4.5.3: Rekrutierung von ausländischen Fachkräften</p> <p>4.5.4: Personalressourcen konzentrieren und ausbauen</p>	<p>1.1.3: Weiterentwicklung des Eisenbahnkreuzungsrechts</p> <p>1.4.1: Steigerung der Kapazität für Zugfahrten durch Reduktion des Zeitbedarfs für Abfertigungsprozesse im Schienenpersonenverkehr (SPV)</p> <p>1.4.4: Gesetzliche Regelungen zu Personen im Gleis</p> <p>1.4.5: Beschleunigung der Sachverhaltsaufklärung bei Personenschäden</p> <p>1.4.6: Änderung des § 35 StVO und damit Aufnahme des Notfallmanagements der DB AG in den Kreis der Berechtigten</p> <p>1.5.2: Komplexitätsreduktion Netzfahrplanerstellung durch Vereinfachung der Berechnung Regelentgelt</p> <p>1.7: Stärkung der Schieneninfrastruktur in Serviceeinrichtungen (2 Maßnahmen)</p> <p>2.4.1: Ausweitung des Verzichts auf Planfeststellung auf weitere Typen von Infrastrukturvorhaben</p> <p>2.5: Verzicht auf NKV-Bewertung (3 Maßnahmen)</p> <p>3.2.1: Überprüfung / Aktualisierung der Berechnungsmethode</p> <p>4.1.4: Schaffung von Möglichkeiten der Lagerung mineralischer Baustoffe nahe der Baustelle</p>
<b>inhaltlich verändert</b>	<p>2.4.2: Praxiswirksame Plangenehmigung</p> <p>2.4.4: Verzicht auf Raumordnungsverfahren bei erfolgter früher Öffentlichkeitsbeteiligung</p> <p>3.1: Einführung einer neuen Finanzierungsarchitektur für die Schieneninfrastruktur</p> <p>5.1: Aus-, Neu- und Ersatzbau Schieneninfrastruktur als übertragendes öffentliches Interesse</p>	<p>1.3.3: Schnell umsetzbarer Planungsvorrat für kleine und mittelgroße Infrastrukturvorhaben</p> <p>1.6: Kundenfreundliches Bauen</p> <p>2.1: Beschleunigte Umsetzung von kurzfristig realisierbaren Maßnahmen</p> <p>4.1.5: Erhöhung der Tarifpunkte/ Übergabestellen im Schienennetz durch Nutzung von KV-Anlagen</p> <p>4.6.2: Umfassender Einsatz digitaler Stellwerke (in Neubau und Hochrüstung)</p> <p>4.6.3: Integrierte Bedienung aus neuen Bedienstandorten (BSO)</p> <p>4.6.4: Ermächtigung, Erweiterung und Ertüchtigung des DSD-Programms</p> <p>5.2: Moderne-Schiene-Gesetz (MoSchG) (7 Maßnahmen)</p>	

# Blick in die Maßnahmen

## Handlungsfeld 1: Kapazitätsorientierte Nutzung des Bestandsnetzes und Forcierung Hochleistungskorridore

### Cluster 1.1: Hochleistungskorridore – Generalsanierung der hoch ausgelasteten Strecken

Die Strecken des deutschen Schienennetzes, die am meisten ausgelastet sind, werden durch eine abschnittsweise Generalsanierung zu HLK modernisiert. Dafür wird eine Sanierungsstrategie entwickelt und die notwendige Finanzierung sichergestellt. Aus Sicht der BKS sollen flankierend die Finanzierungsmodalitäten angepasst und das Eisenbahnkreuzungsrecht weiterentwickelt werden. Die notwendigen Umleitungsstrecken sollen ertüchtigt und möglichst kapazitätseffizient genutzt werden.

#### Maßnahme 1.1.1: Generalsanierung in den Hochleistungskorridoren

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Vorbereitung



#### Startpunkt

Auf den einzelnen Abschnitten der künftigen HLK sollen Ersatzmaßnahmen und kleinere Ausbaumaßnahmen gebündelt durchgeführt werden. Störungen im Anschluss an

eine Generalsanierung bleiben so zeitlich begrenzt. Jeder sanierte Korridorabschnitt stärkt das Schienennetz insgesamt durch eine höhere Resilienz sowie gesteigerte Leistungsfähigkeit aufgrund einer wesentlich reduzierten Störanfälligkeit.



#### Zurückgelegte Strecke

Bis Anfang 2023 erarbeitete die DB Netz AG mit Unterstützung der Bahnbranche einen ersten Vorschlag zur zeitlichen Reihenfolge vorab durch die DB Netz AG ausgewählter Sanierungsabschnitte. Derzeit prüft das BMDV diesen Vorschlag. Zudem sind erste Ausrüstungsstandards für die generalsanierten Strecken definiert. Klar ist bereits: Die Generalsanierung beginnt im 2. Halbjahr 2024 mit der Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim. Bis dahin soll die Finanzierung gesichert werden. Die DB AG beschreibt einen Maßnahmenumfang mit Mehrkosten von bis zu 300 Mio. Euro für die Generalsanierung der Riedbahn.

Die DB Netz AG treibt die Planungen und Vorbereitungen der Generalsanierung in Abstimmung mit dem BMDV intensiv voran. Für die Korridore werden geplante Maßnahmen zusammengefasst und auf eine gemeinsame Umsetzung hin harmonisiert. Darüber hinaus werden attraktive Ersatzverkehrskonzepte für den Schienenpersonennahverkehr erarbeitet und Umleitungsstrecken so ertüchtigt, dass die umgeleiteten Verkehre während der Generalsanierung möglichst störungsfrei über diese Strecken fahren können.

## Nächster Halt

Die Strategie der Generalsanierung wird laufend weiterentwickelt und evaluiert. Die Entscheidung über die Reihenfolge der Sanierungsabschnitte bis 2030 wird für Juli 2023 erwartet. Die Finanzierung der Generalsanierung ist u. a. Gegenstand der Beratungen für den Haushalt 2024. Die Strategie der Generalsanierung wird bei allen anderen Maßnahmen berücksichtigt – vor allem bei der neuen Finanzierungsarchitektur (Maßnahme 3.1), bei der beschleunigten Umsetzung von kleinen und mittleren Maßnahmen (Maßnahme 2.1) und bei der Digitalisierung der LST (Cluster 4.6).

Hinsichtlich der Finanzierung ist die Wirtschaftlichkeit des Vorgehens durch die DB Netz AG noch nachzuweisen. Hierzu ist derzeit für jede Korridorsanierung eine eigene Wirtschaftlichkeitsrechnung vorgesehen. Nach Abschluss der Sanierung auf der Riedbahn folgen im Jahr 2025 die Abschnitte Hamburg – Berlin und Emmerich – Oberhausen.

### Maßnahme 1.1.2: Beschleunigte Elektrifizierung und Lückenschlüsse für Umleitungsstrecken

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Vorbereitung

## Startpunkt

Bei der umfassenden Betrachtung von Korridoren und des Gesamtnetzes werden Ausweich- und Umfahrungsstrecken sowie alternative Routen identifiziert. Dabei sollen geeignete Umleitungsstrecken definiert werden, auf denen

keine Baumaßnahmen gleichzeitig zur Hauptroute geplant werden dürfen. Besonderes Augenmerk soll auf die rechtzeitige Ertüchtigung von Umfahrungsstrecken für die HLKs gelegt werden. Das gewährleistet ausreichend Vorlaufzeit für umfassende Sanierungsarbeiten, ohne den Verkehr vollständig zu sperren.

## Zurückgelegte Strecke

Das BMDV unterstützt baubetriebliche Maßnahmen im Zusammenhang mit den Ausweich- und Umfahrungsstrecken sowie Umleitungsstrecken. Diese würden von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) umgesetzt und im Rahmen des Bedarfsplans finanziert – sofern dort im gesetzlichen Maßnahmenumfang enthalten und wirtschaftlich darstellbar.

Eine erste Prüfung ergab, dass bei der Ertüchtigung von Umleitungsstrecken in der Regel PFV und Wirtschaftlichkeitsnachweise erforderlich sind. Der Bedarf von über baubetriebliche Inhalte hinausgehenden Maßnahmen muss festgestellt werden. Auch bei Maßnahmen, die nicht planfestgestellt werden müssten, greifen die EIU des Bundes üblicherweise auf ein PFV zurück, da dieses verschiedene Genehmigungen bündeln kann. Der veranschlagte Zeitraum geht daher über die Sanierung der HLK hinaus.

## Nächster Halt

Ein Fahrplan zur Festlegung und Ertüchtigung geeigneter Umleitungsstrecken und potenzieller Beschleunigungsmaßnahmen ist erst möglich, wenn die Reihenfolge und der Zeitplan der HLK feststehen. Dazu stimmen sich BMDV und EIU eng ab.

Darüber hinaus prüft das BMDV fortlaufend und ergebnisoffen, wie die Genehmigungsverfahren und die Bewertungsmethodik im Hinblick auf die Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) bzw. allgemein eines strategischen Infrastrukturplans für die Bundesverkehrswege weiterentwickelt und angepasst werden kann. In diesem Rahmen werden auch Fragen der Resilienz betrachtet.

### Maßnahme 1.1.3: Weiterentwicklung des Eisenbahnkreuzungsrechts

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Prüfung



#### Startpunkt

Die BKS schlägt drei Maßnahmen zur Beschleunigung der Beseitigung von Bahnübergängen (BÜ) und zur Vereinfachung der Verwaltung vor. Der erste Vorschlag beinhaltet die Schaffung eines gesetzlichen Anspruchs auf die ersatzlose Beseitigung von BÜ, wenn dies wirtschaftlicher ist als der Bau eines Ersatzbauwerks. Der zweite Vorschlag sieht eine feste Kostenteilung von 50:50 für den Abriss und den Bau geänderter Überführungen vor, anstatt aufwendige Berechnungen basierend auf den Ausbauplanungen der Beteiligten durchzuführen. Der dritte Vorschlag beinhaltet eine vereinfachte Berechnung der Ablösungskosten durch überschlägige Berechnungen und die Möglichkeit, Festbeträge zu vereinbaren.



#### Zurückgelegte Strecke

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) sowie die zugehörigen Verordnungen und Richtlinien wurden in Abstimmung mit den Straßen- und Schienenbaulastträgern zuletzt umfassend geändert. Die weitgehende Vermeidung neuer bzw. Beseitigung von vorhandenen BÜ ist bereits gesetzlich geregelt. Durch die komplette finanzielle Entlastung kommunaler Straßenbaulastträger wurde der Entscheidungsprozess für die Beseitigung wesentlich beschleunigt. Ein gesetzlicher Anspruch des Schienenbaulastträgers auf ersatzlose Beseitigung von BÜ stellt jedoch voraussichtlich einen unverhältnismäßig großen Eingriff in die hoheitlichen Aufgaben der Straßenbaulastträger dar. Die feste hälftige Kostenteilung für die Änderung von Überführungen auch für Straßen in Kategorien nach Landesrecht auszuweiten, also analog zu § 12 Abs. 2 EKrG, könnte sich finanziell nachteilig insbesondere für Kommunen auswirken. Der Vorschlag stößt deshalb bei den Ländern bisher auf Zurückhaltung. Nach Einschätzung des BMDV funktioniert die derzeitige Berechnung der Ablösungsbeträge gut. Überschlägige Berechnungen oder Festbeträge würden die Akzeptanz der Ergebnisse voraussichtlich verringern.



#### Nächster Halt

Gesetz, Verordnungen und Richtlinien werden hinsichtlich weiterer Optimierung und Vereinfachung der Verwaltungsverfahren laufend überprüft. Falls sich die hälftige Kostenteilung nach § 12 Abs. 2 EKrG bewährt, wird eine entsprechende Gesetzesänderung ggf. für die nicht bundeseigenen Eisenbahnen und für weitere Straßenkategorien initiiert.

### Maßnahme 1.1.4: Kundenorientierte Kapazitätsnutzung auf baubedingten Umleitungsstrecken

**BKS-Federführung:** Branche  
**Status:** in Vorbereitung



#### Startpunkt

Die ausbalancierte Nutzung der Kapazitäten auf relevanten Umleitungsstrecken ist gerade während der Generalsanierung der HLK wichtig – auch zwischen den Verkehrsarten. Dafür sollte die DB Netz AG Instrumente der Verkehrssteuerung nutzen. Die BKS schlägt unter anderem vor, einen Verkehrsartenmix sowie Kriterien für die Umleitung der Züge nach Verkehrsart festzulegen oder Geschwindigkeiten zu harmonisieren. Außerdem will die DB Netz AG Abstimmungen mit dritten EIU intensivieren.



#### Zurückgelegte Strecke

Die DB AG hat bereits gemeinsam mit dem Markt ein Umleitungs- und Regelungskonzept für die Generalsanierung der Riedbahn entwickelt. Es floss in den Fahrplan 2024 ein und ist in den Nutzungsbedingungen der DB Netz AG rechtlich verankert. Die Umleitungs- und Regelungskonzepte für den Fahrplan 2025 bereitet die DB AG derzeit vor. Dafür sind Kapazitätsanalysen nötig, um künftig überlastete Schienenwege sowie Umleitungsstrecken zu identifizieren.



#### Nächster Halt

Die Umsetzung der Umleitungs- und Regelungskonzepte für die Generalsanierungen im Fahrplan 2025 steht aus. Außerdem arbeitet die

DB Netz AG an Konzepten zur Anwendung für die Generalsanierungen in den Folgejahren.

### Maßnahme 1.1.5: Vergabe von Maßnahmenbündeln

**BKS-Federführung:** Branche  
**Status:** in Umsetzung



#### Startpunkt

Die BKS empfiehlt zur Optimierung des Bauablaufs eine gebündelte Vergabe und eine stärkere, übergeordnete Koordinierung der Maßnahmen-träger durch die DB AG. Sie schlägt Rahmenverträge vor, um der Planungs- und Bauwirtschaft die nötige Planungssicherheit zu geben sowie den Aufbau von Kapazitäten zu sichern.



#### Zurückgelegte Strecke

Um die Umsetzung voranzutragen, hat die DB AG Gespräche mit den Ländern und den Auftraggebern geführt. Die Gespräche mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) laufen aktuell. Insgesamt sind 42 Projekte geplant, die im Rahmen der Generalsanierung Vergaben bündeln und eine Sperrung von mehreren Monaten nutzen. Die Bauindustrie begrüßt dieses Vorgehen und hat die Vorteile und Notwendigkeit in einem gemeinsamen Positionspapier bekräftigt.



#### Nächster Halt

Von den oben genannten 42 Projekten ist das Vorhaben Riedbahn bereits in der Ausschreibung. Der Zuschlag erfolgt voraussichtlich im

Sommer 2023. Für 14 weitere Projekte werden aktuell die Planungen detailliert bzw. laufen bereits Machbarkeitsanalysen. Zudem werden mit den noch ausstehenden Gesprächspartnern weitere Dialogformate durchgeführt.

Die nächsten notwendigen Schritte sind die vertragliche Verankerung der Bundesfinanzierung, die Ausplanung der Korridore ab 2025 sowie die Sicherung und der Ausbau der Marktkapazitäten der Bahn und der Bahnindustrie. Um schneller und ressourcenschonend zu bauen, wird die Förderung partnerschaftlicher und innovativer Ansätze in Vergaben und Verträgen weiter vorangetrieben.

## Cluster 1.2: Neues Kapazitätsmodell Deutschlandtakt

Der Bund treibt den D-Takt voran. Um diesen in eisenbahnregulierungsrechtlicher Hinsicht umzusetzen und die Kapazitätsnutzung der Infrastruktur zu optimieren, soll ein hierarchisches Modell zur Kapazitätsplanung und -zuweisung eingeführt werden. Das Kapazitätsmanagement soll vollständig digitalisiert werden.

Die BKS erwartet, dass die nutzbare Kapazität und Robustheit der Infrastruktur kurz- bis mittelfristig gesteigert sowie die Pünktlichkeit des Bahnverkehrs verbessert wird. Zudem wird es mehr Transparenz über verfügbare Kapazitäten geben, um Engpässe frühzeitig zu erkennen und Ausbaumaßnahmen abzuleiten.

### Maßnahme 1.2.1: Hierarchisches Kapazitätsmodell

**BKS-Federführung:** Bund  
**Status:** in Vorbereitung



#### Startpunkt

Die BKS fordert ein hierarchisches Kapazitätsmodell. Es soll das Zielangebot steuern, die Bereitstellung der Infrastruktur sichern und die Kapazität pro Verkehrsart rechtsverbindlich garantieren und optimieren. Die Einführung des Modells soll unter Berücksichtigung der politischen Zielsetzungen und einer stärkeren Verzahnung von Anlagen und Serviceeinrichtungen mit der Kapazitätsplanung erfolgen.



#### Zurückgelegte Strecke

Die Umsetzung erfordert, dass ein rechtlicher Rahmen durch die Novellierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) geschaffen wird. Dafür muss ein Gesetzesentwurf erarbeitet und dessen Verabschiedung noch in dieser Legislaturperiode angestrebt werden. Die geplante Maßnahme war bereits in Vorbereitung, wird jedoch aufgrund des im Zuge des EU Greening Transport Package (GTP) erwarteten Verordnungsvorschlags für eine europaweite Regelung der Kapazitätsvergabe vom BMDV erneut überprüft. Das Maßnahmenpaket der Europäischen Kommission ist für den Sommer geplant. Es ist zu erwarten, dass dessen Inhalte mit den angestrebten Änderungen kollidieren werden. Im Rahmen der Unter-Arbeitsgruppe Regulierung wurden die relevanten Themen bereits intensiv mit dem Sektor diskutiert.



### Nächster Halt

Das BMDV prüft die Inhalte des EU GTP voraussichtlich bis Herbst 2023. Der nationale Gesetzentwurf sowie die Umsetzung der erforderlichen Änderungen des ERegG sind weiterhin für diese Legislaturperiode geplant. Sobald die neuen Erkenntnisse vorliegen, wird auf der bestehenden Arbeit aufgebaut.

### Maßnahme 1.2.2: Digitales Kapazitätsmanagement (DCM)

**BKS-Federführung:** Bund  
**Status:** in Vorbereitung



### Startpunkt

Um den D-Takt umzusetzen, fordert die BKS die Finanzierung und Umsetzung des Digitalen Kapazitätsmanagements (DCM). Es beinhaltet die Digitalisierung der Kernprozesse im Fahrplan- und Kapazitätsmanagement mithilfe mathematischer Optimierungsverfahren. Es ermöglicht optimierte Lösungen trotz hoher Komplexität, berücksichtigt sich ändernde Kundenanforderungen sowie unterschiedliche Infrastrukturverfügbarkeiten. Die Digitalisierung der Kapazitätsplanung, Fahrplankonstruktion und Kundeninteraktion sowie die Nutzung kommerziell verfügbarer Software können die Umsetzung beschleunigen und kostengünstiger machen.



### Zurückgelegte Strecke

Die vorgeschlagene Maßnahme zur Digitalisierung des Schienennetzes ist Teil des Digitalisierungspakets Schiene gemäß dem Beschluss des

Koalitionsausschusses vom 28. März 2023. Im Rahmen dieser Maßnahme werden die digitale Kapazitätsplanung und Fahrplankonstruktion für alle Fahrplanprodukte sowie die vollständig digitalisierte Kundeninteraktion zu Bauabstimmungen vorangetrieben. Es liegt bereits ein Entwurf für eine Finanzierungsvereinbarung zur Umsetzung einer entsprechenden Software vor.



### Nächster Halt

Die nächsten Schritte beinhalten die Zustimmung des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) zum vorliegenden Finanzierungsvereinbarungsentwurf, woraufhin die Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen und die Ausschreibung für die Software durch die DB AG erfolgen wird.

### Cluster 1.3: Umsetzungsplan Kapazitätsausbau inkl. schnell umsetzbarer Planungsvorrat

Die Infrastrukturentwicklung im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung erfolgt für die Schienenwege auf Grundlage des D-Takts. Der Bund hat ein Etappierungskonzept des D-Taktes angekündigt. Es soll nach dem Willen der BKS zeitnah erstellt werden, um eine netzweite, kapazitätsorientierte Planung und Synchronisierung von Aus- und Neubauprojekten zu ermöglichen. Dieser Masterplan bildet die Grundlage für einen Kapazitätsentwicklungsplan mit gemeinsamer Priorisierung und Zeitplanung der Projekte, basierend auf konkreten Etappenzielfahrplänen des D-Takts.

### Maßnahme 1.3.1: Umsetzungsplan Kapazitätsausbau

**BKS-Federführung:** Bund  
**Status:** in Vorbereitung



#### Startpunkt

Für den kapazitätsoptimierten Ausbau der Schieneninfrastruktur fordert die BKS einen Umsetzungsplan. Dieser soll mit dem Etappierungskonzept des D-Takts, dem Kapazitätsnutzungskonzept, dem Elektrifizierungsziel und der Digitalen Schiene Deutschland (DSD) synchronisiert werden. Er soll den Zustand der Anlagen, verfügbare Planungs- und Baukapazitäten sowie die Verkehrsnachfrage berücksichtigen und die Effizienzprüfung auf Gesamtnetzebene weiterentwickeln.



#### Zurückgelegte Strecke

Die Entwicklung des strategischen Umsetzungsplans D-Takt hat bereits begonnen und wird im BMDV federführend durch die Stabsstelle D-Takt konzipiert. Im Rahmen der Arbeitsgruppen zum D-Takt wurden bereits Stakeholder-Workshops mit den Ländern und der Branche durchgeführt und ein erstes Eckpunktepapier fertiggestellt.

Die Erstellung des Umsetzungsplans mit entsprechenden Ausbausritten (Etappen) zum D-Takt und der transparenten Darstellung der jeweils in einer Etappe vorhandenen Kapazitäten soll im Rahmen eines Forschungsauftrags vergeben werden. Das Forschungsvorhaben zum strategischen Umsetzungsplan D-Takt ist Bestandteil des Ressortforschungsplans 2023. Die Ausschreibung wird aktuell erstellt.



#### Nächster Halt

Ab Sommer 2023 erfolgt die Ausschreibung des Forschungsvorhabens zur Erstellung des Umsetzungsplans für den D-Takt. Die Gutachterarbeiten sollen nach erfolgter Ausschreibung noch 2023 beginnen.

### Maßnahme 1.3.2: Einführung eines digitalen Asset Management

**BKS-Federführung:** Branche  
**Status:** in Umsetzung



#### Startpunkt

Die BKS empfiehlt, zeitnah ein digitales Asset Management einzuführen. Es verbessert und digitalisiert das bestehende Bahnsystem auf Basis von Daten, Analytik und Asset-Modellen. Außerdem regt die BKS an, nachträglich Sensorik zu installieren, wo Datenlücken vorhanden sind.



#### Zurückgelegte Strecke

In Teilbereichen und für einzelne Anlagentypen und Prozessschritte existieren Vorstufen eines digitalen Asset Managements. Diese will die DB AG nun bündeln und ausbauen. Dazu bereitet sie Veränderungen in der Organisationsstruktur vor, durch welche die Organisationseinheiten Strategie, Innovationsmanagement, Datenmanagement, Analytik und Lifecycle-Management zusammengeführt und personell verstärkt werden sollen.

Parallel arbeitet die DB AG an der Schaffung einer geeigneten Datenbasis. Dazu erfasst sie

alle Daten in den existierenden Systemen und führt sie in einem (virtuellen) Datawarehouse zusammen.



### Nächster Halt

Die Veränderungen der Organisationsstruktur soll im Januar 2024 abgeschlossen sein, um digitales Asset Management aus einer Hand zu verantworten. Die Datenbasis wird bis Juni 2024 geschaffen.

Im Anschluss wird ein Frontend zur automatischen Datenanbindung und zur Schaffung von Schnittstellen in die Instandhaltung entwickelt. Das digitale Asset Management soll in die bestehende Prozesswelt der Instandhaltung integriert werden. Begleitend plant die DB AG eine transparente Kommunikation. Sie möchte eine „Friendly User Community“ aufbauen und in den Entwicklungsprozess einbeziehen. Darüber hinaus will die DB AG Infoveranstaltungen mit allen Stakeholdern organisieren, um über Ziele und Vorgehen zu informieren.

### Maßnahme 1.3.3: Schnell umsetzbarer Planungsvorrat für kleine und mittelgroße Infrastrukturvorhaben

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Vorbereitung (inhaltlich verändert)



### Startpunkt

Um kurzfristig zur Verfügung stehende Investitionsmittel schneller umzusetzen, fordert die BKS einen schnell umsetzbaren Planungsvorrat für kleine und mittelgroße Maßnahmen (KMM). Dabei sollten aufwendige Planungsänderungen durch veraltete Planungen (aufgrund

neuer Vorgaben und Gesetze) vermieden werden sowie bei Vorfinanzierung durch die EIU die Folgefinanzierung zwischen DB Netz AG und dem Bund frühzeitig geklärt werden. Das reduziert das Risiko einer negativen Auswirkung auf die Planungen.



### Zurückgelegte Strecke

Eine erste Prüfung ergab, dass eine umfassende Engpassauflösung nur mit einer Realisierung der Bedarfsplanmaßnahmen möglich ist. KMM wirken im Status quo resilienzsteigernd und engpassentlastend. Die Wirkung von KMM hängt folglich maßgeblich vom Umsetzungsstand der großen Bedarfsplanmaßnahmen ab – und den damit verbundenen Änderungen der operativen Betriebsführung.

Auch für die Finanzierung von KMM ist die Darlegung des Bedarfs und der Wirtschaftlichkeit erforderlich. Insofern ist ein Planungsvorrat für KMM nur für eine bestimmte zeitlich begrenzte Nachfrage sinnvoll und sollte unmittelbar umgesetzt werden. Die Planung und Umsetzung von KMM in Ergänzung der Bedarfsplanmaßnahmen im Rahmen der Entlastung überlasteter Schienenwege und der Etappierung D-Takt sollte verstetigt werden.

Mit Blick auf den vorherrschenden Fachkräftemangel erfordern Planungen und Baumaßnahmen eine Priorisierung. Mit den in Planung und Umsetzung befindlichen Maßnahmen zur Entlastung überlasteter Schienenwege, Halbstundentakt und dem Seehafen-Hinterland-Verkehrs (SHHV) werden akute Engpässe bereits mittelfristig entlastet. Dieses Verfahren ist im Zuge der Etappierung D-Takt sowie im Zuge festgestellter Überlastungen von Schienenwegen fortzuschreiben.



### Nächster Halt

Kleine und mittlere Maßnahmen zur Entlastung von als überlastet erklärter Schienenwege, zur Ermöglichung von Angebotsausweitungen im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und zur Stärkung des SHHV werden sukzessive umgesetzt. Zukünftig sollen sich KMM systematisch aus einem übergeordneten Zusammenhang (Ettapierung D-Takt) ergeben.

## Cluster 1.4: Kapazitätsmanagement Betrieb

Die Kapazitäten der vorhandenen Schieneninfrastruktur lassen sich besser nutzen, wenn Betriebsabläufe beschleunigt und Unregelmäßigkeiten im Betrieb schneller bewältigt werden. Die BKS schlägt Anpassungen im betrieblichen Regelwerk sowie digitale Lösungen für die Steuerung und Durchführung des Betriebs vor, um die vorhandene Schieneninfrastruktur besser zu nutzen.

### Maßnahme 1.4.1: Steigerung der Kapazität für Zugfahrten durch Reduktion des Zeitbedarfs für Abfertigungsprozesse im Schienenpersonenverkehr (SPV)

**BKS-Federführung:** Branche  
**Status:** in Prüfung



### Startpunkt

Die BKS sieht in einem optimierten Abfertigungsprozess Potenziale für die Kapazitätssteigerung. So kann die Zeit von Zughalt bis Türöffnung und von Fahrgastwechsel zu Abfahrt

des Zuges minimiert werden. Mit technischer Innovation und Anpassungen der Prozesse kann beispielsweise bis zu einer Minute zwischen Fahrgastwechsel und Abfahrt des Zuges eingespart werden. Im S-Bahnbetrieb ist dies bereits der Fall.



### Zurückgelegte Strecke

Die Maßnahme wird von der Branche aktuell geprüft.



### Nächster Halt

Nach Abschluss der Prüfung können weitere Schritte definiert werden.

### Maßnahme 1.4.2: Einführung digitaler Verfahren zur Konflikterkennung und -lösung

**BKS-Federführung:** Branche  
**Status:** in Umsetzung



### Startpunkt

Laut BKS können IT-gestützte Verfahren für Dispositionsentscheidungen mögliche Zug-Konfliktketten lösen. Die BKS empfiehlt, das 2020 getestete Dispositions-Assistenz-Verfahren auszuweiten, weiter zu erproben und in die Leitsysteme des Betriebs zu integrieren.



### Zurückgelegte Strecke

Die DB AG hat mit der Durchführung von Piloten im Knoten (November 2022) und auf dem Korridor Stuttgart-Plochingen (April 2023) begonnen. Sie bereitet zudem die Ausweitung des

Piloten in Frankfurt auf einen größeren Betrachtungsbereich für Sommer 2023 vor. Zudem arbeitet die DB AG an den nötigen Programmierungen für das Leitsystem Disposition Deutschland (LeiDis-D) und spezifiziert die Anforderungen an das Dispositionsverfahren in Bezug auf Schnittstellen, Benutzeroberfläche und Hardware. Das Prozess- und Regelwerk passt die DB AG derzeit an. Der Gesamtbetriebsrat (GBR) wird über die Piloten informiert und zur Mitbestimmung eingebunden. Eine Vorlage zur Anbindung an das Leitsystem ist in Vorbereitung.

#### Nächster Halt

Zunächst setzt die DB AG die Anpassungsanforderungen aus den laufenden Piloten um und schließt die Programmierarbeiten ab. Anschließend entwickelt sie Schnittstellen zur Verbindung des Dispositionsassistenzsystems mit dem Dispositionsverfahren. Auch die Anforderungen an die Benutzeroberfläche des Dispositionsverfahrens LeiDis-D müssen umgesetzt werden. Zusätzlich werden erforderliche Hardware-Komponenten im Rechenzentrum der DB Netz AG aufgebaut. Parallel werden weitere Piloten durchgeführt. In München ist die Definitionsphase mit der Betriebszentrale bereits in Umsetzung – so wird das Verfahren in weiteren Anwendungsumfeldern erprobt. Damit die Umsetzung der gesamten Maßnahme abgesichert ist, ist eine finanzielle Förderung durch den Bund abzuklären.

### Maßnahme 1.4.3: Weiterentwicklung der Möglichkeiten des digitalen Bahnbetriebs

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Umsetzung

#### Startpunkt

Die BKS fordert, Optimierungen wie eine verbesserte Blockteilung vor der Umsetzung der DSD zu berücksichtigen. Kurze, technische Umlaufzeiten sollten festgelegt und die genauen Geschwindigkeiten des European Train Control System (ETCS) genutzt werden. Durch die Optimierungen in Verbindung mit geplanten Maßnahmen können Kapazitäts- und Qualitätsverbesserungen erzielt werden. Zudem müssten die Betriebsvorschriften angepasst werden, um die Vorteile der neuen Technik nutzen zu können.

#### Zurückgelegte Strecke

Die Verbesserung der Blockteilung wird bei aktuellen Projekten berücksichtigt und soweit möglich frühzeitig umgesetzt. Darüber hinaus werden mehrere weitere Maßnahmen vorangetrieben, darunter das vollautomatische Fahren, das Fahren im optimalen Abstand und die intelligente Kapazitätsplanung.

#### Nächster Halt

Als nächster Schritt ist die Anpassung der technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) notwendig. Dafür werden Erfahrungen aus Pilotprojekten ausgewertet und darauf aufbauend Vorschläge zur Anpassung der TSI erarbeitet. Diese werden mit der Eisenbahn-Agentur

der Europäischen Union abgestimmt, mit dem Ziel einer Aufnahme in die nächste TSI-Revision, voraussichtlich im Jahr 2025.

#### Maßnahme 1.4.4: Gesetzliche Regelungen zu Personen im Gleis

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Prüfung



##### Startpunkt

Die betrieblichen Verzögerungen aufgrund von Personen im/am Gleis erfordern aus Sicht der BKS eine Änderung. Durch spezifische Regelungen soll der Gesetzgeber einen rechtlichen Rahmen schaffen, der sowohl für betroffene Personen als auch für die betrieblichen Abläufe klare Handlungsanweisungen bietet. So soll differenziert werden zwischen Kindern und Erwachsenen sowie zwischen Personen in und am Gleis.



##### Zurückgelegte Strecke

Das BMDV hat die Maßnahme geprüft. Zwischen Kindern und Erwachsenen zu unterscheiden, ist nicht immer möglich – insbesondere bei Dunkelheit, schlechten Wetterverhältnissen oder beim Tragen einer Kopfbedeckung. Eine Unterscheidung zwischen Personen im und am Gleis kann ebenfalls nicht trennscharf vorgenommen werden.

Aktuell liegt die Verantwortung bei den Eisenbahnen, wenn es um betriebliche Verzögerungen aufgrund von Personen im/am Gleis geht.

Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer schätzen die Gefahrensituation vor Ort ein. Ein neues Regelkorsett würde Bürokratie aufbauen, ohne dass daraus, aus genannten Gründen, eindeutige Handlungsanweisungen entstehen können. Das BMDV sieht es daher als sinnvoll an, die Gefahreinschätzung vorerst weiter bei den Eisenbahnen zu belassen.



##### Nächster Halt

Das BMDV wird die Fallzahlen weiterhin monitoren und ist offen für Gespräche, wie Störungen von Betriebsabläufen durch Personen im bzw. am Gleis reduziert werden können.

#### Maßnahme 1.4.5: Beschleunigung der Sachverhaltsaufklärung bei Personenschäden

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Prüfung



##### Startpunkt

Um die betrieblichen Verzögerungen aufgrund von Personenschäden zu reduzieren, schlägt die BKS vor, die Streckenfreigabe insbesondere für nicht betroffene Gleise zu beschleunigen. Eine Möglichkeit dazu wäre der Einsatz von Fahrzeugkameras zur Aufzeichnung und Rekonstruktion von Situationen. Zusätzlich wird vorgeschlagen, die Aufgabe der Todesfallermittlung von der Kriminalpolizei auf die Bundespolizei zu übertragen. Das würde eine Neuausrichtung der Kriminaltechnik und Ermittlungsorganisation erfordern.



### Zurückgelegte Strecke

Das BMDV unterstützt die Maßnahme. Eine Umsetzung erfordert allerdings umfangreiche Änderungen u. a. im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG), im Bundespolizeigesetz (BPolG) (derzeit in Novellierung), in der Bundespolizei-Zuständigkeitsverordnung (BPolZV) sowie weiteren Normen. Die erforderlichen Änderungen werden derzeit gesammelt und geprüft. Aufgrund der umfangreichen gesetzlichen Anpassungen, der geteilten Zuständigkeit zwischen Bund und Ländern und des finanziellen Bedarfs ist davon auszugehen, dass die Umsetzung einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen wird als von der BKS vorgesehen. Parallel müssen Fragen der Zuständigkeit und damit verbunden der Finanzierung geklärt werden.



### Nächster Halt

Das BMDV hat eine ressortübergreifende Auswertung der Änderungsbedarfe initiiert, um daraus weitere Schritte abzuleiten. Die Gespräche sollen sowohl auf der Arbeits- als auch der Leitungsebene stattfinden. Neben dem BMDV ist insbesondere das Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI) einzubeziehen sowie das Bundesministerium der Justiz (BMJ).

## Maßnahme 1.4.6: Änderung des § 35 StVO und damit Aufnahme des Notfallmanagements der DB AG in den Kreis der Berechtigten

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Prüfung



### Startpunkt

Die BKS schlägt vor, dass Notfallmanagerinnen und -manager der DB AG Sonderrechte im Straßenverkehr bekommen sollen, um schnellstmöglich zu Unfallorten zu gelangen und Maßnahmen zum Schutz von Menschenleben einzuleiten. Das Notfallmanagement der DB AG kann so die Aktivitäten vor Ort koordinieren und für die Sicherheit anderer Beteiligter sorgen.



### Zurückgelegte Strecke

Der Entwurf zur Änderung des § 35 StVO wird derzeit juristisch und fachlich geprüft. Dabei muss beachtet werden, dass Sonderrechte nur zur Gewährleistung hoheitlicher Aufgaben wahrgenommen werden dürfen. Die Realisierungsrisiken der Maßnahme werden aktuell als hoch eingestuft.



### Nächster Halt

Die nächsten Schritte umfassen den Abschluss der Prüfung und die Auswertung der Ergebnisse.

## Cluster 1.5: Kapazitätsmanagement Fahrplan

Die vorhandenen Schienenverkehrskapazitäten lassen sich besser nutzen, wenn bei der Erstellung der Fahrpläne bestimmte Zusammenhänge einen größeren Stellenwert erhalten. Ansatzpunkte bieten Kuppelvorgänge in zentral gelegenen Bahnhöfen, Regelungen bei der Trassenvergabe sowie die Digitalisierung der Planung von Baumaßnahmen. Die BKS schlägt entsprechende Änderungen vor.

### Maßnahme 1.5.1: Kapazitive Entlastung von Metropolbahnhöfen durch Begrenzung des An- bzw. Abkoppelns im SPV

**BKS-Federführung:** Branche

**Status:** in Umsetzung



#### Startpunkt

Die BKS empfiehlt der DB Netz AG, kurzfristig einen konkreten Vorschlag zu entwickeln, wie das An- und Abkoppeln von Zügen im Sinne einer Entlastung der Metropolbahnhöfe geregelt werden kann. Dieser wird der Bundesnetzagentur (BNetzA) zur weiteren Diskussion vorgelegt. Basis kann ein kapazitätsoptimiertes Betriebskonzept sein.



#### Zurückgelegte Strecke

Die Branche hat sich für ein gestaffeltes Vorgehen ausgesprochen. Sie plant verschiedene Pilotierungsstufen für mehrere Standorte sowie ein Rollout im Fahrplan 2027. Dabei sieht die Branche es für essenziell an, Zug- und Rangierfahrten im Fahrplanungsprozess zu planen, Zugangsregeln zu ändern und zu erweitern sowie

die IT auszubauen. Derzeit setzt die DB AG im Knoten München die erste Pilotierungsstufe für den Netzfahrplan 2024 um. Hier wird das Zusammenspiel der Assistenzsysteme der DB Netz und EVU modelliert und verprobt. Die DB AG stellt die Wendelisten durch die EVU bereit und verarbeitet sie.



#### Nächster Halt

Die DB AG plant bereits für den Fahrplan 2025, für die Verarbeitung einen Wendelistenkonverter und IT-Unterstützung einzusetzen. Die zweite Pilotierungsstufe ist für den Knoten Frankfurt vorgesehen. Hier möchte die DB AG eine parallele Konflikterkennung im Netzfahrplanerstellungsprozess testen, sofern die IT-Entwicklung und Finanzierung sichergestellt sind.

Die dritte Pilotierungsstufe beinhaltet die Lösung von Trassenkonflikten mit Rangierfahrten im Netzfahrplanerstellungsprozess für die Pilotstandorte. Sie ist für den Fahrplan 2026 vorgesehen. Für den Fahrplan 2027 ist dann die Ausweitung auf alle relevanten Knoten im Netz sowie die finale Verankerung im Regelwerk und den Zugangsbedingungen geplant. Parallel prüft die BNetzA die rechtlichen Restriktionen.

### Maßnahme 1.5.2: Komplexitätsreduktion Netzfahrplanerstellung durch Vereinfachung der Berechnung Regelentgelt

**BKS-Federführung:** Branche

**Status:** in Prüfung



#### Startpunkt

Die Berechnung des Regelentgelts auf Basis der baufreien Regeltrasse soll geprüft werden. Mit-

hilfe einer einfacheren und klareren Konfliktlösungsmethodik soll die DB Netz AG Baumaßnahmen besser ausregeln. Hier sieht die BKS kurzfristig wirksame Potenziale, den Trassenzuweisungsprozess effizienter zu gestalten. Die Marktakzeptanz ist vorab durch die DB Netz AG im Rahmen des Runden Tisches Kapazität zu klären. Bei positiver Rückmeldung rät die BKS der DB Netz AG, einen konkreten Vorschlag auszuarbeiten und der BNetzA zur weiteren Diskussion vorzulegen.



### Zurückgelegte Strecke

Die Maßnahme ist Diskussionsgegenstand des Runden Tisches Kapazität.



### Nächster Halt

Nach Abschluss der Diskussionen des Runden Tisches können weitere Schritte definiert werden.

## Maßnahme 1.5.3: Baumaßnahmen durch digitale Lösungen besser planen

**BKS-Federführung:** Branche  
**Status:** in Umsetzung



### Startpunkt

Anhand einer netzweiten Betrachtung und planerischen Einbeziehung verfügbarer Kapazitäten auf Umleitungsstrecken soll die Baumaßnahmenplanung zuverlässige Stabilität gewinnen. Die BKS empfiehlt unter anderem, die Planung durch die (Weiter-)Entwicklung digitaler Lösungen zu optimieren – das ist für die

Umsetzung des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU durch EIU erforderlich. Für die Konsultation mit Zugangsberechtigten weist die BKS darauf hin, Dateiformate anzupassen und zu vereinheitlichen. So wird die Vergleichbarkeit der Daten hergestellt und die Weiterverarbeitung vereinfacht. Außerdem sollen effiziente Bautechnologien und eine optimierte Sperrzeitengestaltung Potenziale heben.



### Zurückgelegte Strecke

Seit 2020 ist die Kommunikationsplattform Bau (KOMBAU) (Stufe 1) online. Die erste Stufe bietet bereits ein zusätzliches Informationsangebot für Baumaßnahmen 24 Wochen vor Beginn sowie für Trassen mit den Fahrplaninstrumenten Konzeptschätzung, qualifizierte Schätzung sowie qualifizierte Ankunftsprognose. Sie bildet den Grundstein für den weiteren Ausbau der Plattform. Die erste Stufe ermöglicht bereits:

- Individuelles Filtern von Baumaßnahmen von baubetroffenen Zügen
- Darstellung der Auswirkungen von Baumaßnahmen auf Züge auf ihrem gesamten Laufweg
- Umfassende Übersicht von baubetroffenen Zügen mittels Kalenderdarstellung
- Wöchentliche E-Mail-Updates zu Änderungen und Ergänzungen von Baumaßnahmen und Laufwegen
- Einfachen Datenexport baubetroffener Züge mittels XML



## •—○—• Nächster Halt

Zur Weiterentwicklung hat die DB Netz AG relevante Schnittstellen für den digitalen Datenaustausch im Baufahrplan identifiziert, die mit allen Beteiligten abgestimmt wurden. Die Anwendung ist programmiert und getestet, der Rollout soll im Sommer 2024 erfolgen.

Weitere Ausbaustufen sind in der Vorbereitung und werden voraussichtlich im Sommer 2024, im Sommer 2025 und im Herbst 2025 umgesetzt. In den kommenden Ausbaustufen soll unter Berücksichtigung des Anhangs VII der Funktionsumfang der KOMBau sukzessive in Richtung eines zentralen Informationspunkts für den Informationsaustausch für baubedingte Kapazitätseinschränkungen und deren Auswirkungen auf ihre Trassen erweitert werden. In den dann folgenden Ausbaustufen, die sich an die Inbetriebnahme des Releases für die Veröffentlichung von Konsultationsphase 1, Stellungnahmen und Rückmeldungen anschließen, werden die Konsultationsphasen 2 und 3 und die Vervollständigung des Kapazitätskonfliktmanagements sowie der unterjährige Baufahrplan in KOMBau umgesetzt. Die jeweils weiterentwickelte KOMBau wird ab August 2023 für die jeweiligen Konsultationsphasen zur Entwicklung des Fahrplans 2026 eingesetzt.

## Cluster 1.6: Kundenfreundliches Bauen

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Vorbereitung (inhaltlich verändert)



### Startpunkt

Durch geeignete Bauverfahren und zusätzliche Infrastruktur können Einschränkungen des Eisenbahnbetriebs durch Baumaßnahmen reduziert werden. Wegen der Mehrkosten gelingt Kundenfreundliches Bauen nicht immer im gewünschten Umfang. Die Maßnahmen für Kundenfreundliches Bauen, für die die zusätzlichen Bundesmittel durch die DB AG in Anspruch genommen werden können, sind zwischen Bund und DB AG abgestimmt und in einem Maßnahmenkatalog festgelegt. Die BKS wünscht sich u. a. einen besseren Zugang zu den zusätzlichen Geldern aus der LuFV III (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) zur leichteren Umsetzung von nachweisbar wirkungsvollen und effizienten Maßnahmen des Kundenfreundlichen Bauens.



### Zurückgelegte Strecke

Die bisherige Erfahrung mit den zusätzlichen Mitteln für Kundenfreundliches Bauen haben gezeigt, dass einige Maßnahmen des Katalogs stärker genutzt werden als andere. Zwischen BMDV und DB AG ist u. a. eine Validierung und Erweiterung des Maßnahmenkatalogs vereinbart. Dies lassen die Regelungen der LuFV III zu.

Eine Integration der Zugzahlen der S-Bahn Berlin und Hamburg in die Liste „Netzbegrenzung“, wie von der BKS vorgeschlagen, erscheint aus Sicht des BMDV nicht sinnvoll. Die Herausnahme der Zahlen gemäß Regelung zur Netzbegrenzung („Für die separierbaren S-Bahn-Strecken der S-Bahn Hamburg und Berlin ist die Erfüllung des Kriteriums Netzbegrenzung grundsätzlich anzunehmen.“) sollte die Umsetzung vereinfachen. Würden sie wieder integriert, würde die Inanspruchnahme zusätzlicher Gelder für kundenfreundliches Bauen komplexer.

### Nächster Halt

Eine grundlegende Erweiterung des Maßnahmenkatalogs soll im Einklang mit einer zentralen Anpassung der LuFV III erfolgen. Die Finanzierung von Maßnahmen des kundenfreundlichen Bauens durch Bundesmittel ist bei der Entwicklung einer neuen Finanzierungsarchitektur (Maßnahme 3.1) entsprechend zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang wird entschieden, ob die zusätzlichen Mittel für kundenfreundliches Bauen auch künftig über die LuFV bereitgestellt werden oder einen anderen Platz in der neuen Finanzierungsarchitektur erhalten sollen.

Die Weiterentwicklung des Managements für kundenfreundliches Bauen erfolgt durch die DB AG.

## Cluster 1.7: Stärkung der Schieneninfrastruktur in Serviceeinrichtungen

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Prüfung



### Startpunkt

Um die Engpässe in den Serviceeinrichtungen der DB Netz AG zu beheben, werden Ausbaumaßnahmen wie zusätzliche Gleise, Verlängerung bestehender Gleise und Elektrifizierung durchgeführt. Eine Standardisierung des Vorgehens kann die Effizienz steigern und sicherstellen, dass die Bedürfnisse der EVU und letztendlich der Endkunden bestmöglich erfüllt werden. Die BKS fordert ein Paket für Serviceeinrichtungen, welches, wo möglich, Bauarbeiten an den Strecken kombiniert, um Synergieeffekte zu nutzen. Eine ausreichende Finanzierung soll vom Bund auf der Grundlage eines unbürokratischen und gebündelten Verwendungsnachweises ermöglicht werden.

Die BKS empfiehlt im Cluster 1.7 zwei Maßnahmen:

1. Sonderprogramm Serviceeinrichtungen
2. Integration Serviceeinrichtungen in Netzentwicklungen

Das Monitoring der Umsetzung der Maßnahmen wird zusammengefasst.



## Zurückgelegte Strecke

Der Ausbau der Finanzierung für zusätzliche Serviceeinrichtungen im SPV und SGV wird im Rahmen des BVWP bewertet. Das BMDV prüft spätestens alle fünf Jahre, ob die Bedarfspläne an die zwischenzeitlich eingetretene wirtschaftliche und verkehrliche Entwicklung angepasst werden müssen. Im Rahmen der Fortschreibung des Zielfahrplans D-Takt auf Basis der Verkehrsprognose 2040 wird – unabhängig von der Finanzierung – der Bedarf an Serviceeinrichtungen des Personen- und Güterverkehrs ermittelt.

Parallel wird derzeit in einem Gutachten die Finanzstruktur und die Rentabilität, der grundsätzliche Förderbedarf und die Fördermöglichkeiten von bundeseigenen Serviceeinrichtungen des Güterverkehrs geprüft. Dieses Gutachten soll bei entsprechendem Bedarf auf Serviceeinrichtungen des SPV erweitert werden und wichtige Erkenntnisse liefern, um die erforderliche Finanzierung für die Kapazitätssteigerungen zu gewährleisten. Mit der Bedarfsanalyse im Zuge des D-Taktes und der parallelen Klärung von grundsätzlichen Finanzierungsfragen können Serviceanlagen bei entsprechendem Bedarf zukünftig systematisch bedarfsgerecht gefördert werden. Die Initiierung eines ersten Programms ist erst mit Abschluss der Analyse möglich.



## Nächster Halt

Die Ergebnisse der Untersuchungen werden voraussichtlich Mitte 2024 vorliegen.

## Handlungsfeld 2: Beschleunigte Umsetzung kleiner und mittlerer Maß- nahmen und Elektrifizierung

### Cluster 2.1: Beschleunigte Umsetzung von kurzfristig realisierbaren Maßnahmen

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Vorbereitung (inhaltlich verändert)



## Startpunkt

Um die Engpässe im deutschen Schienennetz zu lindern, sollen kurz- und mittelfristig realisierbare Maßnahmen beschleunigt umgesetzt werden. Die Maßnahmenliste beinhaltet Vorschläge wie die Schaffung zusätzlicher Überleitstellen, Blockteilungen bzw. -verdichtungen, Erhöhung von Abzweiggeschwindigkeiten, Versetzung von Signalen, Bau von zusätzlichen Weichen und Bahnhofsgleisen sowie Bau und Reaktivierung von Kehr- und Überholgleisen.



## Zurückgelegte Strecke

Derzeit wird in Abstimmung mit der DB Netz AG die vorgeschlagene Liste kurzfristig realisierbarer Maßnahmen einer Prüfung hinsichtlich ihrer Wirkung unterzogen. Dabei wird geprüft, ob sie zur Entlastung überlasteter Schienenwege beitragen können, ob sie im Zusammenhang mit der Generalsanierung der HLK stehen oder im Kontext der Etappen des D-Takts relevant sind.

Das BMDV überprüft die Maßnahmen, sofern sich die Wirkung mithilfe der Bewertungsmethodik des BVWP beurteilen lässt.



### Nächster Halt

Sofern die Voraussetzungen vorliegen, werden Maßnahmenbündel gemäß der BVWP-Methodik bewertet. Im nächsten Schritt stimmt sich das BMDV mit der DB AG ab, um die Wirkung und Kategorisierung der Maßnahmen zu besprechen. Im Ergebnis dieser Analyse wird zu entscheiden sein, ob ein Gesamtpaket von Maßnahmen sinnvoll umgesetzt werden kann oder ob Einzelmaßnahmen die bereits laufenden Programme für KMM ergänzen.

## Cluster 2.2: Umsetzungsmonitor Schieneninfrastruktur

**Verantwortlich für die Umsetzung:** Bund  
**Status:** in Vorbereitung



### Startpunkt

Der Umsetzungsmonitor Schieneninfrastruktur soll die Verfahrensschritte und aktuellen Projektstände der Schieneninfrastrukturmaßnahmen, die der Bund finanziert, zusammenfassend darstellen. Das erleichtert es, Verzögerungsursachen und Beschleunigungspotenziale zu identifizieren und beschleunigt den politischen Diskurs. Zudem erhöht er die Verbindlichkeit in der Zeitplanung und stärkt die Akzeptanz.



### Zurückgelegte Strecke

Eine einfache Tabelle wird die erhofften Ergebnisse nach erster Einschätzung des BMDV voraussichtlich nicht erzielen. Auftretende Kon-

flikte könnten darin nur bedingt dargestellt und wahrgenommen werden. Dies führt zu Verzerrungen und damit nicht zu mehr Transparenz.

Dennoch möchte das BMDV den Monitor umsetzen – ergänzt um weitere Informationen wie z. B. die Investitionssumme, den bisherigen Mittelabfluss oder die voraussichtliche Inbetriebnahme. Für die Generalanierung zur Schaffung von HLK überlegen BMDV und DB AG derzeit, inwiefern ein Umsetzungsmonitor sinnvoll zur Steuerung eingesetzt werden kann. Aktuell werden die dafür benötigten Daten zusammengetragen.



### Nächster Halt

Voraussichtlich im Sommer 2023 wird eine erste Tabelle bereitgestellt. Bei Ergänzung der Tabelle um weitere Informationen und zur Darstellung von komplexeren Prozessverfahrensschritten kann eine Software-Lösung in Betracht kommen, die ausgeschrieben werden muss. Zeitnah wird geklärt, ob das halbjährliche Einplanungsgespräch zwischen BMDV und DB AG für nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) geförderte Vorhaben in den Umsetzungsmonitor überführt werden kann.

## Cluster 2.3: Entwidmungsverbot

**BKS-Federführung:** Bund  
**Status:** in Vorbereitung



### Startpunkt

Stillgelegte Grundstücksflächen, die noch für den Bahnbetrieb gewidmet sind, sollen nach

Ansicht der BKS zukünftig nicht mehr entwidmet werden. Dies würde eine schnellere Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken ermöglichen. Die BKS schlägt vor, ein Entwicklungsverbot mit einer Öffnungsklausel einzuführen, die nur noch in Ausnahmefällen eine Freistellung der stillgelegten Grundstücke von ihrem Bahnbetriebszweck erlaubt.

### Zurückgelegte Strecke

Schon unter der aktuellen Rechtslage ist gesichert, dass nur Flächen entwidmet werden, für die auch perspektivisch kein Verkehrsinteresse mehr besteht. Das BMDV prüft aktuell ergänzend, wie die Betonung des öffentlichen Interesses eine Aufrechterhaltung des Fachplanungsvorbehalts gemäß § 23 AEG weiter stärken kann. Diese Verstärkung hätte eine Signalwirkung. Es wird aktuell geprüft, wie die Regelung zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken in § 23 AEG weiter konkretisiert, optimiert und rechtlich umgesetzt werden kann.

### Nächster Halt

Der nächste Schritt ist der Abschluss der Prüfung und die gesetzliche Umsetzung in geeignetem Rahmen.

## Cluster 2.4: Beschleunigtes Planrecht

Betriebsanlagen der Eisenbahnen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor innerhalb eines PFV genehmigt ist. Die Plan genehmigung bietet Vorhabenträgern hierbei die Möglichkeit eines vereinfachten und kürzeren Genehmigungsverfahrens. Das wird für den

Ausbau der Schieneninfrastruktur jedoch aus Sicht der BKS nicht ausreichend praxiswirksam. Unsicherheiten bei der Einholung der Einwilligung der Betroffenen und fehlende Standards bei der artenschutzrechtlichen Prüfung führen zu einem erhöhten Prüfungs- und Bewertungsaufwand im Einzelfall und bergen Rechtsunsicherheiten.

### Maßnahme 2.4.1: Ausweitung des Verzichts auf Planfeststellung auf weitere Typen von Infrastrukturvorhaben

**BKS-Federführung:** Bund  
**Status:** in Prüfung

### Startpunkt

Die BKS fordert die Erweiterung des bereits bestehenden § 18 Abs. 1a AEG um weitere Ausnahmen, damit weniger Planfeststellungen nötig sind. Dadurch können kleinere und mittlere Maßnahmen, wie beispielsweise die Digitalisierung einer Bahnstrecke oder der Umbau von Bahnsteigen, ohne aufwendige Genehmigungsverfahren durchgeführt werden. Für eine beschleunigte Umsetzung sind kompetentes Personal und klare Zuständigkeiten in den Behörden erforderlich, um Verzögerungen in anderen Verfahren zu vermeiden.

### Zurückgelegte Strecke

Im Rahmen des MoSchG wird eine Novellierung des AEG angestrebt. Die Fachreferate prüfen derzeit die Eignung der Maßnahmen für jeden Infrastruktortyp.

## Nächster Halt

Die Auswertung der Prüfungsergebnisse ist voraussichtlich im 3. Quartal 2023 zu erwarten.

### Maßnahme 2.4.2: Praxiswirksame Plangenehmigung

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Umsetzung (inhaltlich verändert)

## Startpunkt

Der Gesetzgeber soll nach Willen der BKS im Falle von Plangenehmigungen klarstellen, ob und wann die Einwilligung Dritter erforderlich ist. Das Ziel: Nur in nötigen Fällen wird die Einwilligung der Betroffenen eingeholt. So könnte die Plangenehmigung ihr Beschleunigungspotential im Verhältnis zur Planfeststellung realisieren. Dadurch ist eine Beschleunigungswirkung zu erwarten, auch wenn es im Einzelfall zu Verzögerungen durch Klageverfahren kommen könnte.

## Zurückgelegte Strecke

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Plangenehmigung sind in § 74 Abs. 6 VwVfG (Verwaltungsverfahrensgesetz) geregelt. Wann eine „unwesentliche Beeinträchtigung“ im Sinne dieser Regelung vorliegt oder es ansonsten einer Einwilligung des betroffenen Dritten bedarf, wird in der Planfeststellungsrichtlinie (PfRL) des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) Ziff. 38 (2), einer Verwaltungsvorschrift (VV), konkretisiert. Hierdurch wird das verfassungsrechtliche Eigentumsrecht gewährleistet. Die PfRL wird stets

unter Berücksichtigung der Rechtsprechung weiterentwickelt. Daher ist keine Gesetzesänderung erforderlich.

Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass der Vollzug aktuell in Einzelfällen unterschiedlich gehandhabt wird. Die Empfehlungen der BKS haben Anlass gegeben, in der Vollzugspraxis hierauf vertieft zu achten.

## Nächster Halt

Das BMDV führt Gespräche mit dem EBA, um zu prüfen, ob eine weitere Vereinheitlichung des Vollzugs möglich ist. Die Ergebnisse dieser Gespräche werden intern diskutiert und erörtert.

### Maßnahme 2.4.3: Beschleunigung von Planfeststellungsverfahren

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Vorbereitung

## Startpunkt

Um das PFV zu verkürzen, schlägt die BKS zwei Maßnahmen vor: Erstens sollen Vorhabenträger und Genehmigungsbehörden die Bearbeitungszeiten verkürzen, indem sie Arbeitsabläufe so organisieren, dass eine unverzügliche Bearbeitung innerhalb von maximal zwei Werktagen nach Eingang gewährleistet wird. Zweitens sollen Entscheidungen bei vorliegender Entscheidungsreife innerhalb von maximal drei Werktagen getroffen oder die Gründe für eine Nicht-Entscheidung mitgeteilt werden. Die BKS empfiehlt einen Piloten des beschleunigten Vorgehens an einem Großprojekt.



## Zurückgelegte Strecke

Die Entscheidung, welches planfestzustellende Vorhaben für eine Pilotierung geeignet ist, befindet sich derzeit in Abstimmung mit dem EBA. Zudem wird in Zusammenarbeit mit dem EBA eine Datenerhebung entwickelt, um den Erfolg des Pilotprojekts zu bewerten. Das GBeschlG sieht zudem vor, dass ausgewählte Vorhaben des Kernnetzkorridors innerhalb von maximal vier Jahren genehmigt werden sollen.



## Nächster Halt

Die nächsten Schritte beinhalten die Entscheidung über ein Pilotvorhaben sowie die Weiterentwicklung des Evaluationsmodells.

### Maßnahme 2.4.4: Verzicht auf Raumordnungsverfahren bei erfolgter früher Öffentlichkeitsbeteiligung

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Umsetzung (inhaltlich verändert)



## Startpunkt

Das Raumordnungsgesetz (ROG) oder das AEG sollen nach Ansicht der BKS geändert werden: Im Bereich Schiene sollte das Raumordnungsverfahren entfallen, wenn zuvor eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt ist, die das Gesamtprojekt und mehrere Trassenalternativen umfasst. Eine Vorbildregelung ist § 28 Netzausbaubeschleunigungsgesetz Übertragungsnetz (NABEG) bei den Übertragungsnetzen.



## Zurückgelegte Strecke

Mit Verkündung des Gesetzes zur Änderung des ROG und anderer Vorschriften (ROGÄndG) im März 2023 wurde eine verbindliche sechsmo-natige Frist für Raumordnungsverfahren eingeführt – unabhängig von einer erfolgten frühen Öffentlichkeitsbeteiligung. Zusammen mit einer einmonatigen Frist zur Prüfung der Vollständigkeit des Antrags ist das Raumordnungsverfahren damit auf maximal sieben Monate beschränkt.

Diese Regelung ist das Ergebnis eines politischen Kompromisses, für den sich das BMDV im Rahmen der Ressortabstimmung eingesetzt hat.



## Nächster Halt

Die Neuregelung tritt am 28. September 2023 in Kraft.

### Maßnahme 2.4.5: „Schnelle“ Verfahren bei Elektrifizierung von Bestandsstrecken

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Vorbereitung



## Startpunkt

Um die Elektrifizierung von Maßnahmen zu beschleunigen, schlägt die BKS vor, auf Planungsverfahren zu verzichten. Zu diesem Zweck ist eine Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vorgesehen. Die Beschränkung auf den Wiederaufbau nach einer Naturkatastrophe soll gestrichen werden. Zudem sollen alle Elektrifizierungsmaßnahmen von der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) befreit werden, um den Prozess zu beschleunigen.



## Zurückgelegte Strecke

Das BMDV begrüßt grundsätzlich die beabsichtigte Vereinfachung von Elektrifizierungsmaßnahmen und prüft die einzelnen Vorschläge. Mit dem für das UVPG federführende Bundesministerium für Umwelt-, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) werden aktuell Möglichkeiten einer geeigneten und europarechtskonformen Umsetzung erörtert.



## Nächster Halt

Erste Ergebnisse der Ressortabstimmung werden noch in diesem Halbjahr erwartet.

### Maßnahme 2.4.6: Standardisierung Artenschutz

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Vorbereitung



## Startpunkt

Die Anforderungen an die artenschutzrechtliche Prüfung hinsichtlich der Erfassung und Abschätzung von Populationen sowie geeigneten naturschutzfachlichen Maßnahmen sollen standardisiert werden – entweder im Bundesnaturschutzgesetz oder in einer Rechtsverordnung. Die BKS bittet die Bundesregierung zu prüfen, ob diese artenschutzbezogenen Regelungen auch auf den Schienenverkehr angewendet werden können. Zudem sollen Bund und Länder gemeinsam eine Dateninfrastruktur für Natur- und Artendaten entwickeln und finanzieren, um Konfliktpotenziale frühzeitig zu erkennen und bei kleinen und mittleren Projekten zu berücksichtigen.



## Zurückgelegte Strecke

Das Kabinett hat im Mai 2023 die gemeinsam von BMDV und BMUV erarbeiteten „Eckpunkte zur Beschleunigung von Baumaßnahmen an der Schieneninfrastruktur über Standardisierungen“ verabschiedet, die die Empfehlungen der BKS berücksichtigen. Danach sollen entsprechende Fachkonventionen zur Standardisierung der artenschutzrechtlichen Prüfung in Bezug auf die im Bereich der Schiene wesentlichen Arten der Zaun- und Mauereidechse sowie der Vögel erarbeitet werden. Konkret wird es dabei um die Standardisierung der Erfassung sowie artenschutzrechtlicher Maßnahmen, um Unterhaltungs- sowie Erneuerungsmaßnahmen und um Elektrifizierung gehen. Zur rechtlichen Verankerung der Fachkonventionen soll im BNatSchG eine Ermächtigungsgrundlage geschaffen werden, aufgrund derer normkonkretisierende VV erlassen werden.



## Nächster Halt

In Absprache mit dem BMUV wurde vereinbart, dass das BMDV einen ersten Entwurf für eine Anleitung zur Erfassung an BMUV und BfN (Bundesamt für Naturschutz) übermittelt, sobald hierzu die laufenden Abstimmungen zwischen Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF), EBA und BMDV abgeschlossen ist. Hinsichtlich der Ermächtigungsgrundlage werden sich BMDV und BMUV zeitnah abstimmen.

## Cluster 2.5: Verzicht auf NKV-Bewertung

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Prüfung



### Startpunkt

Aktuell werden Maßnahmen, die der Elektrifizierung und Netzresilienz dienen, mit den Methoden bzw. Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP-Bewertungsmethodik) bewertet, wie sie für den auf Grundlage der Verkehrsprognose 2030 aufgestellten BVWP 2030 mit den dafür festgelegten Nutzwertansätzen erarbeitet wurden. Die im Ergebnis dieser Bewertungen ermittelten (monetarisierten) Nutzenwirkungen spiegeln in der Regel nicht in vollem Umfang die positiven Auswirkungen der Maßnahmen auf Verkehrs- und Klimawende wider.

Die BKS empfiehlt im Cluster 2.5 drei Maßnahmen:

- 2.5.1. Verzicht auf NKV-Bewertung bei Elektrifizierungsmaßnahmen
- 2.5.2. Verzicht auf NKV-Bewertung bei Maßnahmen der Netzresilienz
- 2.5.3. Reduzierung oder Entfall der NKV-Bewertung bei bereits bewerteten Bedarfsplanungen

Das Monitoring der Umsetzung der Maßnahmen wird zusammengefasst.



### Zurückgelegte Strecke

Das BMDV hat die Maßnahmen geprüft. Maßnahmen zur Elektrifizierung am bestehenden

Schiennetz des Bundes stellen nach § 3 Abs. 1 S. 2 BSWAG Ausbaumaßnahmen dar. Diese sind nach den Methoden und Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung zu bewerten. Nach § 7 BHO (Bundeshaushaltsordnung) sind für Zuwendungen des Bundes grundsätzlich Nachweise der Wirtschaftlichkeit zu erbringen. Unabhängig davon sind nach §§ 6 und 23 BHO immer die Notwendigkeit und das Bundesinteresse nachzuweisen.

Zur Umsetzung der Maßnahmen bedarf es daher eine Anpassung der Rechtslage. Dabei ist zu berücksichtigen, dass vor dem Hintergrund knapper Ressourcen das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) eine Maßnahme zur Priorisierung besonders wirksamer Maßnahmen darstellt.



### Nächster Halt

Eine Beschleunigung von Elektrifizierungsmaßnahmen wird seitens des BMDV dennoch fokussiert. So erfolgen ergebnisoffene Prüfungen zur Weiterentwicklung und Anpassung der Verfahren und der Methodik im Hinblick auf die Aufstellung eines neuen BVWP bzw. allgemein eines strategischen Infrastrukturplans für die Bundesverkehrswege sowie die Aufnahme der Empfehlungen der BKS in das MoSchG.

Bewertungen der Wirtschaftlichkeit von einzelnen Bedarfsplanprojekten im Rahmen der begleitenden Erfolgskontrolle können im Nachgang zur Durchführung der Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) auf Grundlage der dann vorliegenden aktualisierten Verkehrsmengen aus der Verkehrsprognose 2040 und aktualisierter Wertansätze erfolgen. Begleitende und abschließende Erfolgskontrollen sind gemäß den VV zu § 44 BHO zwingend vorgeschrieben.

## Handlungsfeld 3: Kapazitätsfördernde Finanzierungsmodelle

### Cluster 3.1: Einführung einer neuen Finanzierungsarchitektur für die Schieneninfrastruktur

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Umsetzung (inhaltlich verändert)

Die Finanzierung der Schieneninfrastruktur in Deutschland ist ein komplexes, organisch gewachsenes Geflecht aus zahlreichen Finanzierungsquellen mit unterschiedlichen Zugangsvoraussetzungen und Konditionen. Das verkompliziert den effizienten Mittelabruf, sorgt für Fehlanreize, erschwert die kapazitätsschonende Bündelung von Maßnahmen, mindert die Planungssicherheit und verhindert den nachhaltigen Ressourcenaufbau in der Bauwirtschaft.



#### Startpunkt

Es soll eine neue Finanzierungsarchitektur geschaffen werden. Diese soll Mittel aus unterschiedlichen Quellen zusammenführen, eine mehrjährig planbare und flexiblere Mittelverwendung ermöglichen und die Verwendungsprüfung vereinfachen. Die Mittelbereitstellung und -verwendung soll an klaren bahnpolitischen Zielen ausgerichtet sein und der öffentlichen und parlamentarischen Kontrolle unterliegen. Idealerweise entstehen zwei separate Schieneninfrastrukturfonds: für die Finanzierung des Bestandsnetzes einerseits und für den Ausbau und die Modernisierung des Netzes andererseits.



#### Zurückgelegte Strecke

Im Zusammenhang mit einer Neustrukturierung der EIU der DB AG im Rahmen der Etablierung der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft zum 01.01.2024 streben die Beteiligten eine Vereinfachung der Finanzierungsarchitektur an. Das BMDV prüft dafür derzeit mehrere Optionen, die wesentliche Inhalte der BKS-Lösung berücksichtigen. Die angestrebten Novellen des BSWAG sowie der vertraglichen Vereinbarungen zwischen dem Bund und der DB AG berücksichtigen diesen Prozess.



#### Nächster Halt

Die Einführung der neuen Finanzierungsarchitektur erfolgt schrittweise. Die neuen Förderatbestände werden über eine ergänzende Finanzierungsvereinbarung umgesetzt. Die Novellierung des BSWAG bildet dabei die Basis. Zudem wird im Rahmen der Haushaltsaufstellung abgestimmt, wie und in welcher Höhe hierfür Mittel bereitgestellt werden können. Ab 2024 wird begonnen, die neue Finanzierungsarchitektur im Kontext der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft umzusetzen. Dabei soll auch eine haushaltsunabhängigere Fondslösung weiter geprüft werden.

### Cluster 3.2: Folgekosten

Infrastrukturvorhaben des Bundes verursachen Kosten für die EIU des Bundes, die bislang nicht übernommen werden. Dazu gehören Folgekosten für Betrieb und Instandhaltung sowie zusätzliche Planungskosten. Die EIU des Bundes fordern hierfür einen Wirtschaftlich-

keitsausgleich. Die Unsicherheit, ob ein Projekt für das EIU auskömmlich ist, sorgt teilweise für Planungsverzögerungen, z. B. bei den Projekten nach dem Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG).

### Maßnahme 3.2.1: Überprüfung / Aktualisierung der Berechnungsmethode

**BKS-Federführung:** Branche  
**Status:** in Prüfung



#### Startpunkt

Die BKS empfiehlt, die Gesamtwertprognose (GWP) als Berechnungsmethode der Wirtschaftlichkeit zu überdenken und zu aktualisieren. Sie schlägt vor, die generelle Sinnhaftigkeit von Ausgleichszahlungen an die DB AG zu prüfen – auch als Ansatz zur Folgekostenoptimierung.



#### Zurückgelegte Strecke

Die DB AG schlägt vor, die unterschiedlichen Methoden zur Berechnung der Wirtschaftlichkeit zu vereinheitlichen. Die DB AG prüft darüber hinaus, inwiefern neue Methoden, wie die partnerschaftliche Projektabwicklung, zur Verbesserung und Vereinheitlichung beitragen können.



#### Nächster Halt

Das Ergebnis der Prüfung wird ausgewertet. Es werden ggf. weitere Schritte abgeleitet.

### Maßnahme 3.2.2: Angebot für die Lösung des Wirtschaftlichkeitsausgleichs für die InvKG-Projekte

**BKS-Federführung:** Bund  
**Status:** in Umsetzung



#### Startpunkt

Die BKS bittet den Bund, den betroffenen Ländern ein Verhandlungsangebot für die Problemlösung in den Bund-Länder-Begleitgesprächen zu machen.



#### Zurückgelegte Strecke

Innerhalb der Bundesregierung wurde ein Lösungsweg abgestimmt. Die Eckpunkte des Lösungsweges wurden daraufhin den Kohleländern und der DB AG vorgestellt. Derzeit laufen Abstimmungen zur konkreten Ausgestaltung mit den Kohleländern und der DB AG.



#### Nächster Halt

Bund, Kohleländer und DB AG setzen ihre Gespräche über eine Vereinbarung zum Wirtschaftlichkeitsausgleich InvKG fort. Ziel ist eine übergreifende Einigung zwischen den beteiligten Seiten.

### Maßnahme 3.2.3: Strukturelle Lösung des Problems der Notwendigkeit eines Wirtschaftlichkeitsausgleichs

**BKS-Federführung:** Bund  
**Status:** in Umsetzung



#### Startpunkt

Im Rahmen der Vorbereitung der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft soll das Thema laut BKS systematisch aufbereitet und gelöst werden.



#### Zurückgelegte Strecke

Der Prozess zur Einführung einer neuen Finanzierungsarchitektur für die Schieneninfrastruktur berücksichtigt das Anliegen (siehe Cluster 3.1). Der Referentenentwurf der BSWAG-Novelle, der am 7. Juni 2023 vom Kabinett beschlossen wurde, sieht folgende Regelung vor: Initiiert der Bund Investitionsprogramme zur Herstellung von Barrierefreiheit an Verkehrsstationen oder zur Durchführung einer freiwilligen Lärmsanierung, kann er die daraus resultierenden Folgekosten in einem bestimmten Umfang zukünftig finanzieren.



#### Nächster Halt

Das parlamentarische Verfahren zur Novellierung des BSWAG soll noch im Jahr 2023 abgeschlossen werden.

## Handlungsfeld 4: Optimierte Planen und Bauen

### Cluster 4.1: Bautechnik und -verfahren

Je schneller Baumaßnahmen realisiert werden, desto kürzer schränkt der Bau die bestehenden Kapazitäten ein und desto schneller schafft die neu gebaute Infrastruktur zusätzliche Kapazitäten für das Gesamtnetz. Eine Reihe von Faktoren erschwert das schnelle Bauen. Dazu gehören ein zu geringer Einsatz von maschinellen und innovativen Bauverfahren, hohe Anforderungen an die Lagerung mineralischer Abfälle, fehlende Tarifpunkte, Übergabestellen und Abstellflächen für Maschinen sowie lange Zulassungsverfahren. Die BKS schlägt vor, existierende Techniken und Systeme für schnelleren Bau konsequenter zu nutzen.

#### Maßnahme 4.1.1: Gezielter GMT-Einsatz auf Grundlage der Entscheidungsmatrix zur Verfahrensauswahl zum Gleisumbau

**BKS-Federführung:** Branche  
**Status:** in Umsetzung



#### Startpunkt

Eine gesicherte Einsatzperspektive ist für einen verstärkten Großmaschineneinsatz unerlässlich. Die BKS empfiehlt daher, dass die DB Netz AG die Entscheidungsmatrix bei der Planung von Oberbaumaßnahmen konsequent anwendet. Die Bauwirtschaft sollte Kapazitäten im Bereich GMT (Großmaschinenteknik) aufbauen, um die erfolgreiche Umsetzung der Maßnahme zu unterstützen.



## Zurückgelegte Strecke

Die DB Netz AG hat die Entscheidungsmatrix für Gleisumbauverfahren als Arbeitshilfe in die E2E (End-to-End) Prozesslandschaft in Symbio überführt und in die Regionen kommuniziert, um sie im Unternehmen bekannt zu machen. Aktuell erstellt die DB Netz AG den Planungsprozess von Oberbaumaßnahmen unter Berücksichtigung der Entscheidungsmatrix. Dadurch kann die DB Netz AG die verbindliche Anwendung der Entscheidungsmatrix für Oberbaumaßnahmen anweisen.



## Nächster Halt

Der erste Prozessentwurf ist für September 2023 vorgesehen. Die fachliche Abstimmung des mit allen Beteiligten sowie die Freigabe durch den GBR sollen im November erfolgen. Die DB Netz AG plant den neuen Prozess noch in diesem Jahr auszurollen – mit der verbindlichen Anweisung der Entscheidungsmatrix zur Planung der Oberbaumaßnahmen.

## Maßnahme 4.1.2: Schnellere Großmaschinenzulassung

**BKS-Federführung:** Branche

**Status:** in Vorbereitung



## Startpunkt

Die Zulassungsdauer von Großmaschinen hemmt Innovationen und Investitionen für Hersteller. Durch ein beschleunigtes Zulassungsverfahren erwartet die BKS vermehrt

innovative Großmaschinen, welche zu Produktivitätszuwächsen führen und Bauzeiten verringern können. So können Kapazitäten des Schienennetzes gehoben werden. Die BKS empfiehlt einen Runden Tisch mit der Zielsetzung, das Zulassungsverfahren zu halbieren.



## Zurückgelegte Strecke

Zur Vorbereitung des Runden Tisches hat die Branchen bereits Beschleunigungsmöglichkeiten für die Zulassung von Großmaschinen identifiziert. Dazu zählen eine inhaltliche Bereinigung der NNTR-Listen (Notifizierte Nationale Technische Regeln, z. B. Entfernen von Anforderungen für den Arbeitsbetrieb, Nachweis Torsion Radsatz), die Abschaffung von Doppelprüfungen (betrifft Fachgebiete Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung (ZZS), Fahrdynamik, Bremse, Radsatz) sowie eine beschleunigte Antragsbearbeitung. Außerdem soll die Möglichkeit eines befristeten Einsatzes vor endgültiger Erteilung einer Genehmigung beantragt werden.



## Nächster Halt

Die ersten Beschleunigungsmaßnahmen sollen noch im Sommer 2023 umgesetzt werden. Hierfür steht die Branche im Austausch mit dem EBA, von dessen Zustimmung die Umsetzung weitgehend abhängt. Da für einzelne Maßnahmen eine Änderung der Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (EIGV) notwendig ist, will die Branche zeitnah ein Spitzengespräch von Bahnindustrie, Bauindustrie, DB Netz AG, EBA und BMDV anregen. Parallel dazu soll im Sommer 2023 erstmals der Runde Tisch tagen.

### Maßnahme 4.1.3: Verstärkter Einsatz von Schnellbau- / Modularbausystemen im Brückenbau

**BKS-Federführung:** Branche  
**Status:** in Vorbereitung



#### Startpunkt

Durch Schnellbau- und Modularbausysteme im Brückenbau können Bauzeiten verkürzt, Personalressourcen vor Ort geschont und Baustellenprozesse bei Qualitätssteigerung optimiert und insgesamt nachhaltiger gestaltet werden. Die Systeme sind auf dem Markt verfügbar. Die BKS rät der DB Netz AG, den Markt zu sondieren und verstärkt Schnellbau- und Modulsysteme nachzufragen.



#### Zurückgelegte Strecke

Damit der Einbau von Fertigteilbrücken erleichtert wird, schlägt die DB AG vor, eine entsprechende Richtlinie anzufertigen. So können Fertigteilbrücken auch ohne Einzelfallprüfung eingesetzt werden, Ressourcen in der Bauplanung geschont und der Bauprozess beschleunigt werden.



#### Nächster Halt

Eine Richtlinie für den Einsatz von Fertigteilbrücken soll, in Abhängigkeit der erforderlichen Ressourcen, bis Ende 2024 erstellt werden.

### Maßnahme 4.1.4: Schaffung von Möglichkeiten der Lagerung mineralischer Baustoffe nahe der Baustelle

**BKS-Federführung:** Bund  
**Status:** in Prüfung



#### Startpunkt

Aktuelle Regelungen zur Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) führen zu Verzögerungen und höheren Kosten bei Bauprojekten. Zusätzlich erfordert die Zwischenlagerung von mineralischen Abfällen außerhalb der Baustelle eine Genehmigung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit der 4. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV). Die BKS fordert eine Anpassung dieser Regelungen, um effizientes Bauen zu erleichtern, wie es auch im „Beschleunigungspaket Bahnbau“ vorgeschlagen wurde. Eine Vereinfachung bei der Lagerung mineralischer Baustoffe bei Gleisbaustellen kann die Bauzeit verkürzen und damit einen positiven Einfluss auf die Kapazität des Schienennetzes haben.



#### Zurückgelegte Strecke

Die Anpassung der AwSV erfordert zusätzliche wissenschaftliche Erkenntnisse. Das BMDV hat das BMUV gebeten, über das Umweltbundesamt (UBA) eine entsprechende Studie in Auftrag zu geben. Hinsichtlich der Änderung der 4. BImSchV hat das BMUV Verhandlungsbereitschaft signalisiert. Es beabsichtigt jedoch, die Änderung der EU-Industrieemissionsrichtlinie (IED) abzuwarten, da sie weitere Anpassungen an der Verordnung erforderlich machen wird.

## Nächster Halt

Sobald die Änderungen der IED vorliegen, werden diese ausgewertet.

### Maßnahme 4.1.5: Erhöhung der Tarifpunkte/Übergabestellen im Schienennetz durch Nutzung von KV-Anlagen

**BKS-Federführung:** Branche

**Status:** in Vorbereitung (inhaltlich verändert)

## Startpunkt

Die BKS empfiehlt der DB Netz AG Anlagen des kombinierten Verkehrs (KV-Anlagen) für die Baustellenlogistik zu nutzen. Ziel ist ein optimiertes Planen und Bauen durch die Erhöhung der Tarifpunkte / Übergabestellen im Schienennetz. So können Bauzeiten verkürzt und Kapazitäten erhöht werden.

## Zurückgelegte Strecke

Eine Umsetzung der Maßnahme erfordert eine Reihe zu klärender Prozessschritte wie der betrieblichen und verkehrlichen Abwicklung, den Mitnutzungsbedingungen oder den Umgang mit staubenden Gütern und Abfällen. Abweichend zur Idee der BKS schlägt die DB Netz AG vor, ein bundesweites Netz von Logistikstellen aufzubauen. Dabei können Themen wie die Baustellenlogistik, die Mitnutzung von KV-Anlagen, aber auch die Lagerung mineralischer Baustoffe (siehe Maßnahme 4.1.4) berücksichtigt werden. Zur Umsetzung liegt derzeit kein Auftrag und damit keine Finanzierung durch das BMDV vor.

## Nächster Halt

Die DB Netz AG stimmt den abweichenden Vorschlag zur Umsetzung mit dem BMDV und den Stakeholdern der Bauwirtschaft ab. Dazu zählen auch Lösungen für mögliche Interessenkonflikte und Finanzierungsfragen.

## Cluster 4.2: Vergabe und Vertrag

Ein reibungsloser Übergang von der Planung in den Bau beschleunigt die Umsetzung von Baumaßnahmen. Neue Kapazitäten im Schienennetz werden schneller geschaffen. Besonders wichtig ist die gute partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen den Verantwortlichen für Beauftragung, Planung und Bau. Diese Zusammenarbeit ist derzeit jedoch noch unzureichend ausgeprägt. Eine integrierte Projektabwicklung gelingt selten. Es gibt zu wenige organisierte Schnittstellen, etwa um die Baukompetenz bereits in der Planung zu berücksichtigen. Die BKS empfiehlt daher technische und organisatorische Änderungen, um gemeinsames lösungsorientiertes Handeln in enger Kooperation aller Beteiligten zu fördern.

### Maßnahme 4.2.1: Umsetzung des „Partnerschaftsmodells Schiene“

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Vorbereitung

## Startpunkt

Das „Partnerschaftsmodell Schiene“ zielt darauf ab, Vorhaben schneller sowie kosten- und

termingerechtmäßig umzusetzen, indem alle Projektbeteiligten bereits in der Planungsphase zusammengebracht werden. Diese frühzeitige Zusammenarbeit ermöglicht es den Partnern, ihre volle Leistungsfähigkeit und Innovationskraft auf die Optimierung, schnelle Umsetzung und effiziente Planung und Durchführung des Bauvorhabens zu konzentrieren. Durch diese partnerschaftliche Zusammenarbeit können sowohl die Geschwindigkeit als auch die Qualität der geplanten Maßnahmen erhöht, Kapazitäten geschont und gleichzeitig Kosten optimiert werden.

### Zurückgelegte Strecke

Aktuell läuft ein Pilotvorhaben im Knoten Köln. Pilotprojekte für mehrere Abschnitte der Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung sind in diesem Jahr bereits gestartet. Das BMDV prüft derzeit die Möglichkeit, die Pilotierung auf Projekte aus der Liste der BKS auszuweiten.

### Nächster Halt

Aktuell finden Abstimmungen zwischen BMDV und der DB AG bezüglich der Prüfung weiterer Pilotprojekte statt. Das BMDV bereitet derzeit eine Ausschreibung für die gutachterliche Begleitung der Pilotvorhaben zur Prüfung des wirtschaftlichen Mitteleinsatzes und der Vorteilhaftigkeit des Verfahrens vor, die im Sommer 2023 veröffentlicht werden soll. Im Lichte der Marktresonanz kann dann über weitere Pilotvorhaben entschieden werden.

## Maßnahme 4.2.2: Zulassung von Nebenangeboten

**BKS-Federführung:** Branche

**Status:** in Vorbereitung

### Startpunkt

Die BKS will im Rahmen des bestehenden Vergaberechts Nebenangebote verstärkt zulassen. Um Risiken von Nachprüfverfahren zu reduzieren, sieht die BKS die DB AG in der Verantwortung, einen transparenten Bewertungsrahmen, die Aufbereitung von Nebenangeboten und eine nachvollziehbare Entscheidung für den Bieterkreis zu gewährleisten.

### Zurückgelegte Strecke

Die DB AG überprüft derzeit die bestehenden Rahmenrichtlinien für das Ausschreibungs- und Vergabeverfahren von Bauleistungen. Hieraus ergibt sich der Anpassungsbedarf für die Rahmenrichtlinien und Managementprozesse der DB Netz AG als EIU und Auftraggeber von Bauleistungen.

### Nächster Halt

Die Überprüfung der Rahmenrichtlinien soll bis Ende September 2023 abgeschlossen sein. Noch in diesem Jahr will die DB AG die jeweils einschlägigen Managementprozesse der DB Netz AG als EIU und Auftraggeber von Bauleistungen bezüglich der Behandlung von Nebenangeboten überprüfen. Zur Implementierung eines transparenten Bewertungsrahmens und zur Schaffung einer nachvollziehbaren Entscheidungsgrundlage plant die DB AG, die entsprechenden

Richtlinien bis Ende April 2024 und die Managementprozesse der DB Netz AG bis Ende August 2024 anzupassen.

### Maßnahme 4.2.3: Fortführung der GU-Vergabe für Vorhaben der LST im Rahmen der DSD

**BKS-Federführung:** Branche

**Status:** in Umsetzung



#### Startpunkt

Die BKS empfiehlt, die Vergabe von Leistungen an GU für Vorhaben der LST im Rahmen der DSD auszuweiten. So kann das Planen und Bauen optimiert werden. Der Auftraggeber soll davon entbunden werden, die Losaufteilung von LST-Vorhaben bei Pilotvorhaben der DSD weiter zu testen. Das verringert Schnittstellen und beschleunigt den Prozess.



#### Zurückgelegte Strecke

Die DB AG hat einen „Volumenvertrag“ durch ein GU-LST-Vorgehensmodell ausgearbeitet. Dadurch sollen GU-Leistungen zukünftig durch unkomplizierte Einzelabrufe von Rahmenvertragspartnern durchgeführt werden. Der Rahmenvertrag wurde im Mai 2023 ausgeschrieben.



#### Nächster Halt

Das Vergabeverfahren läuft und soll zu Beginn des Jahres 2024 abgeschlossen sein. Leistungsabrufe durch die Beauftragung erster Projekte als GU-LST Projekte erwartet die Branche ab Juli 2024. Zuvor müssen Bund und DB AG die recht-

lichen und formalen Rahmenbedingungen herstellen, um Handlungssicherheit bezüglich der Anwendung des Volumenvertrags zu schaffen.

### Cluster 4.3: Digitalisierung und Innovation

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Vorbereitung



#### Startpunkt

Der konsequente und durchgängige Einsatz von BIM soll in allen Projektphasen der Schieneninfrastrukturvorhaben implementiert werden. Dies trägt dazu bei, Brüche in der Planung aufgrund wechselnder Verantwortlichkeiten, unterschiedlicher Werkzeuge und Formate zu vermeiden. Durch den durchgehenden Einsatz der BIM-Methodik und digitalen Projektmanagement-Portalen könnten Planungs- und Bauprozesse beschleunigt werden, da alle beteiligten Akteure auf Grundlage eines fortgeschriebenen Modells arbeiten können.

Die BKS empfiehlt im Cluster 4.3 zehn Maßnahmen:

1. Verabschiedung eines Umsetzungsplans BIM
2. Digitalisierung des Bestands in Form von BIM-Modellen
3. Durchgehende digitale Anbindung der Behörden
4. Kurzfristige Bereitstellung standardisierter, bahnspezifischer Bauteilkataloge

5. Durchgehende Nutzung von BIM über den gesamten Prozess
6. Vereinheitlichung der BIM-Vorgaben für Projekte der Bahninfrastruktur
7. Qualifizierungs- und Fortbildungsmaßnahmen für BIM
8. Etablierung von allgemeinen technischen Vertragsbedingungen
9. Implementation eines Common Data Environment
10. Instandhaltungsstrategie auf Basis von objektorientierten Bestandsmodellen

Das Monitoring der Umsetzung der Maßnahmen wird zusammengefasst.



### Zurückgelegte Strecke

Das BMDV erstellt aktuell eine Zielmatrix für die BIM-Maßnahmen, um klare Ziele und Leitlinien für die Umsetzung zu definieren. Diese ist Teil eines Strategiepapiers, welches eine umfassende Anleitung bieten soll. Es soll gleichzeitig gewährleisten, dass die Maßnahmen weiter detailliert mit den jeweiligen Akteuren (Infrastrukturbetreiber, Aufsichts- und Genehmigungsbehörde etc.) abgestimmt werden können.

Des Weiteren läuft aktuell eine Ausschreibung des BMDV zu BIM Deutschland, unter anderem zur Erstellung von Normungen und Standardisierungen für die einheitliche Anwendung von BIM im Verwaltungskontext und mit Vorhabenträgern.



### Nächster Halt

Der erste Entwurf des Strategiepapiers soll eng mit den Infrastrukturbetreibern sowie der Aufsichts- und Genehmigungsbehörde abgestimmt werden, um sicherzustellen, dass es den gemeinsamen Zielen entspricht. Anschließend werden maßnahmenbezogene Projektpläne abgeleitet, um die Umsetzung der Maßnahmen konkret zu planen.

## Cluster 4.4: Regelwerk

**BKS-Federführung:** Branche

**Status:** in Vorbereitung

Die EIGV, ihre zugehörigen VV sowie die umfangreichen DB AG- und Sektor-Regelwerke enthalten komplexe und teilweise schwer verständliche Vorgaben. Die BKS schlägt vor, diese Vorgaben zu vereinfachen, soweit es der europäischen Rechtsrahmen zulässt. Im Fokus stehen Fristen, Anforderungen an das Zeichnungsverfahren und digitale Verfahrensschnittstellen.



### Startpunkt

Die BKS will die europäischen und nationalen Vorgaben für Planungs-, Bau- und Abnahmeprozesse auf den Prüfstand stellen. Dabei sollte die Erfahrungsauswertung aus DSD-Projekten in die Überarbeitung einfließen. Potenziale sieht die BKS in der Grundlagenermittlung durch die Vorhabenträger, der Erstellung von Musterplanungen und -dokumenten für standardisierte Infrastrukturelemente, der Erstellung gesamthafter Ausführungsplanungen, der Ermöglichung einer durchgängigen Digitalisierung der

Antrags- und Genehmigungsverfahren sowie der Verlagerung möglicher Test- und Abnahme-prozeduren ins Labor.



### Zurückgelegte Strecke

Der Bund prüft aktuell die im BKS-Bericht genannten Änderungen der EIGV. Die Branche hat einen Vorschlag zur Novellierung der EIGV erarbeitet (siehe auch Maßnahme 4.1.2)

Zur Digitalisierung von Antrags- und Genehmigungsverfahren hat das Bundeskabinett im Mai 2023 einen Beschluss zum Rechtsetzungsverfahren zur Änderung des AEG bezüglich der Digitalisierung der Anhörungsverfahren gefasst. Bereits im Februar 2023 hat das BMDV ein digitales Antrags- und Beteiligungsportal für Verfahren nach AEG eingeführt. Zurzeit wird die Autorisierung zum Portal ausgestaltet.

Zur Novellierung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) hat die Branche einen Vorschlag ausgearbeitet. Durch diese soll das hochautomatisierte, fahrerlose Fahren ermöglicht werden.



### Nächster Halt

Die Überprüfung der Rahmenrichtlinien soll im September 2023 abgeschlossen werden. Noch in diesem Jahr will die DB Netz AG als EIU und Auftraggeber von Bauleistungen ihre Managementprozesse entsprechend überprüfen. Für 2024 ist dann die Anpassung der Rahmenrichtlinien und Managementprozesse vorgesehen.

Weitere Schritte werden von allen Beteiligten beraten und sind noch zu konkretisieren.

## Cluster 4.5: Fachkräftegewinnung und -förderung

Der Baubranche fehlen für Vorhaben der Schieneninfrastruktur Fachkräfte. Mögliche Gründe liegen in anspruchsvollen Arbeitsbedingungen, unattraktiven Vorstellungen von den Berufen in der Branche sowie mangelnden Ausbildungskapazitäten. Die alternde Belegschaft, ein niedriger Frauenanteil und Hürden für die Zuwanderung ausländischer Fachkräfte verschärfen das Problem. Dadurch verzögern sich Planung und Umsetzung von Bauvorhaben. Die DB AG führt aktiv etliche Maßnahmen zur Nachwuchs- und Fachkräftegewinnung durch. Ergänzend dazu schlägt die BKS die Maßnahmen dieses Clusters vor.

### Maßnahme 4.5.1: Imageoffensive in Schulen und Hochschulen für Berufsbilder in der Branche

**BKS-Federführung:** Branche

**Status:** in Umsetzung



### Startpunkt

Laufende Maßnahmen zur Imagebildung sollen intensiviert werden, mit dem Ziel, Fachkräfte für die Branche zu gewinnen. Der Bund soll entsprechende Initiativen der Branche finanziell fördern und ideell unterstützen.



### Zurückgelegte Strecke

Die Branche hat zur Umsetzung eine Reihe von Teilmaßnahmen entwickelt. So soll der Tag der Schiene unter Federführung der Allianz pro Schiene verstetigt und im September 2023 zum

zweiten Mal durchgeführt werden. Entsprechende Vorbereitungen laufen. Außerdem sollen die Arbeitsagenturen für das Berufsbild sensibilisiert werden. Hierfür erstellt die Allianz pro Schiene gemeinsam mit dem Portal schienen-jobs.de eine Infobroschüre, die über die regionalen Arbeitsagenturen verfügbar und bekannt gemacht werden soll.

Die Teilmaßnahme „Berufsbilder“ ist unter Maßnahme 4.5.4 (Personalressourcen konzentrieren und ausbauen) aufgeführt.

### Nächster Halt

Der Tag der Schiene findet in diesem Jahr vom 15. bis zum 17. September 2023 statt. Für die Teilmaßnahme „Arbeitsagenturen“ ist neben der Finalisierung der Infobroschüre eine Kontaktierung der Bundesagentur für Arbeit zwecks Verteilung erforderlich. Die Broschüre soll Ende 2023 fertig sein.

### Maßnahme 4.5.2: Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Vereinbarkeit von Familie und Beruf / Erhöhung des Frauenanteils

**BKS-Federführung:** Branche  
**Status:** in Umsetzung

### Startpunkt

Die BKS empfiehlt, den Anteil der Arbeiten zu ungünstigen Zeiten (23:00-5:00 Uhr) zu senken. Insgesamt sollte die Vereinbarkeit von Familie und Beruf weiter ausgebaut werden, beispielsweise durch eine bessere Kinderbetreuungssituation. Außerdem regt die BKS an, Frauen gezielt anzusprechen, um sie für Bahnberufe zu gewinnen.

### Zurückgelegte Strecke

Die Allianz pro Schiene führt im Juni 2023 eine Bestandsaufnahme für Bau- und Arbeitszeiten, Anwerbungs hemmnisse und den Frauenanteil in der Gleisbaubranche durch. Dadurch sollen ein Überblick über den Status quo geschaffen, die Perspektive der betroffenen Unternehmen abgefragt und Lösungen gefunden werden. Eine weitere, bereits beendete Umfrage zum Frauenanteil in der Schienenverkehrsbranche befindet sich in der Auswertung. Die Umfrage ist Gegenstand eines Branchenmonitorings, das seit März 2023 kontinuierlich durchgeführt werden soll. Eine weitere Maßnahme zur Stärkung des Frauenanteils ist die jährliche Verleihung des Clara Jaschke Innovationspreises seit 2018.

Zudem konzipiert die Allianz pro Schiene gemeinsam mit Unternehmen, Universitäten und Hochschulen ein zunächst auf zwei Jahre angelegtes Kooperationsprojekt, die Mission MINT (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik). Ziel des Projekts ist, das Branchenimage bei Studentinnen zu stärken und gezielt weibliche Fachkräfte anzuwerben.

### Nächster Halt

Die Allianz pro Schiene will die beiden Umfragen im Sommer 2023 auswerten und mögliche Maßnahmen ableiten. Die Umfrage zum Frauenanteil im Schienenverkehrssektor soll verstetigt werden.

Die Konzeption des Kooperationsprojekts Mission MINT wird aktuell erarbeitet und mit den Projektbeteiligten abgestimmt. Im November 2023 soll es beim Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) eingereicht werden. Sofern das BMBF das Projekt bewilligt,

ist der Kick-off für Juni 2024 vorgesehen. Die nächste Verleihung des Clara Jaschke Innovationspreis ist im November 2023 geplant.

### Maßnahme 4.5.3: Rekrutierung von ausländischen Fachkräften

**BKS-Federführung:** Branche

**Status:** in Vorbereitung



#### Startpunkt

Zur Fachkräftegewinnung empfiehlt die BKS, die Fachkräftezuwanderung für alle Ausbildungs- und Studiumsqualifikationen zu erleichtern und ein Qualifizierungsprogramm aufzusetzen, das die Besonderheiten der Projektrealisierung in Deutschland fokussiert.



#### Zurückgelegte Strecke

Die Allianz pro Schiene plant im Spätsommer 2023 zwei Workshops mit Branchenvertretern, um konkrete Anregungen und Maßnahmenvorschläge zu erarbeiten.



#### Nächster Halt

Die Ergebnisse der beiden Workshops werden in einem Positionspapier zusammengefasst und Bund sowie Branche zur Verfügung gestellt.

### Maßnahme 4.5.4: Personalressourcen konzentrieren und ausbauen

**BKS-Federführung:** Branche

**Status:** in Vorbereitung



#### Startpunkt

Die BKS empfiehlt, Ausbildungs- und Berufsmöglichkeiten in der Bahnbranche mit einer Werbeoffensive bekannter zu machen. Die Zielgruppe sind potenzielle Nachwuchskräfte in Schulen und Hochschulen. Die BKS regt an, dass BMDV, Branche, Bundesländer und Hochschulen einen Anstieg der Lehrstühle im Bereich Eisenbahnwissenschaft anvisieren. Sie sollten zudem darauf hinwirken, bestehende Lehrstühle sowie Studiengänge zu erhalten. Damit die Branche in die Rekrutierung und Weiterbildung von Personal investieren kann, ist laut BKS die Zusage von mittel- bis langfristigen Investitionen nötig.



#### Zurückgelegte Strecke

Die Allianz für Schiene bereitet aktuell Werbemaßnahmen vor und hat erste potenzielle Beteiligte identifiziert. Um mehr Lehrstühle zu schaffen, plant die Allianz pro Schiene in Abstimmung mit Branche und Hochschulen ein Eckpunktepapier zur Einrichtung von Stiftungsprofessuren. Für die Umsetzung beider Teilmaßnahmen ist die Unterstützung der öffentlichen Hand notwendig.

Unabhängig davon gibt es bereits laufende Maßnahmen zur Fachkräftegewinnung und -förderung. Dazu gehören das Themennetzwerk

Personalmarketing, Kommunikationsmaßnahmen wie „Berufsbotschafter der Schienenbranche“ oder die Vorstellung von Berufsprofilen auf Jobportalen.

### Nächster Halt

Im Sommer 2023 möchte die Allianz für Schiene die Vorbereitungen für die Werbemaßnahmen abschließen. Dafür setzt sie eine Arbeitsgruppe ein, welche die Konzeption und Erstellung eines Projektplans in Abstimmung mit den beteiligten Akteuren vorantreibt. Parallel muss die Finanzierung geklärt werden. Planmäßig im April 2024 beginnt die Umsetzung der Werbemaßnahmen mit einer Laufzeit von einem Jahr.

Das Eckpunktepapier zur Einrichtung von Stiftungsprofessuren soll bis März 2024 erstellt und abgestimmt werden. Die einzelnen Schritte hierzu werden noch ausgearbeitet.

## Cluster 4.6: Digitalisierung LST

Die technische Fragmentierung der LST des deutschen Schienennetzes macht die Steuerung und Instandhaltung unnötig komplex und teuer. Ziel ist die einheitliche Nutzung von Digitalen Stellwerken (DSTW) und des Europäischen Zugsicherungssystems ETCS an Strecken und auf Fahrzeugen. Die Migration zu digitaler LST benötigt aus Sicht der BKS eine nachhaltige Digitalisierungsstrategie, die gemeinsam im Sektor vereinbart und über 20 Jahre durchgehalten wird.

## Maßnahme 4.6.1: Umfassende Einführung von ETCS in Infrastruktur und Fahrzeugen

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Umsetzung

### Startpunkt

Die BKS fordert die Bereitstellung finanzieller Mittel für die Ausstattung von Infrastruktur und Fahrzeugen mit ETCS-Geräten. Zudem sollte eine Übergangsphase eingerichtet werden, nach der ETCS als Zugangskriterium zum Netz festgelegt wird. Die DSD-Partnerschaft, bestehend aus DB Netz AG, EBA und Bahnindustrie, soll dem BMDV über den Stand der Umsetzung der mit EULYNX verbundenen Standards berichten, um mögliche weitere Schritte abzuleiten.

### Zurückgelegte Strecke

Im Zuge der HLK und der DSD wird die Ausstattung der Schieneninfrastruktur mit ETCS systematisch vorangetrieben. Ein entsprechender Rollout-Plan liegt vor.

Der Koalitionsausschuss hat darüber hinaus am 28. März 2023 als Teil des Digitalisierungspakets Schiene beschlossen, die Finanzierung von ETCS in Triebfahrzeugen durch den Bund zu ermöglichen.

### Nächster Halt

Die ETCS-Maßnahmen des Rollout-Plans werden mit Festlegung der Reihung der HLK priorisiert. Parallel werden Gespräche mit dem BMF aufgenommen, die Förderung der Fahrzeugausrüstung durch den Bund zu ermöglichen und einen Finanzrahmen dafür festzulegen.

## Maßnahme 4.6.2: Umfassender Einsatz digitaler Stellwerke (in Neubau und Hochrüstung)

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Vorbereitung (inhaltlich verändert)



### Startpunkt

Die BKS schlägt eine radikale Priorisierung der Anforderungen und Entwicklungsaufgaben durch die DSD vor. Diese Priorisierung soll sich auf eine klare Unterscheidung zwischen „lebenswichtig“ und „nice to have“ stützen. Zukünftige Projekte sollen hauptsächlich in großflächigen Netzbezirks- oder HLK-Maßnahmen realisiert werden.



### Zurückgelegte Strecke

Es besteht ein Rollout-Plan, der jedoch eine Anpassung an das Konzept der Generalsanierung der HLK erfordert. Dieser setzt den Fokus auf Elektronische Stellwerke (ESTW), da DSTW für den großflächigen Rollout noch nicht ausgereift sind. Die bei den bisher eingesetzten DSTW aufgetretenen technischen Schwierigkeiten werden bzgl. Funktionalität und Auswirkungen ausgewertet.



### Nächster Halt

Die Umrüstung der Stellwerke auf HLK soll bis 2028 durch ESTW erfolgen, da diese verfügbar und zuverlässig sind. Bis dahin werden die Betriebsfähigkeit der aktuellen digitalen Stellwerke ausgewertet und einzelne Stellwerke umgerüstet. Der flächendeckende Einsatz von DSTW ist ab 2028 vorgesehen.

## Maßnahme 4.6.3: Integrierte Bedienung aus neuen Bedienstandorten (BSO)

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Vorbereitung (inhaltlich verändert)



### Startpunkt

Die BKS fordert den parallelen Beginn der Planung und Umsetzung der Bedienstandorte (BSO) und der Maßnahmen zur Einführung von DSTW. Die funktionalen Anforderungen an das neue integrierte Leit- und Bediensystem müssen in sinnvollen Schritten entwickelt werden, so dass sie abwärtskompatibel sind. Diese Aufgabe liegt in der Verantwortung des DSD-Programms.



### Zurückgelegte Strecke

Die Umsetzung der Maßnahme ist abhängig von der Umrüstung der Stellwerke und folgt diesen in entsprechender Abhängigkeit. Die technisch mögliche und wirtschaftlich sinnvolle Zusammenfassung von BSO stößt auf Widerstand des Betriebsrats und der Gewerkschaften aufgrund der Reduzierung der Anzahl der Bedienplätze bei gleichzeitig längeren Wegen für die Beschäftigten.



### Nächster Halt

Die Umsetzung erfolgt parallel zum Rollout und dem Zeitplan der DSTW. Hier gilt es eine Lösung zu finden, die einerseits eine unwirtschaftliche Dezentralisierung vermeidet, gleichzeitig aber auch die Interessen der Beschäftigten nach kurzen Wegzeiten berücksichtigt.

## Maßnahme 4.6.4: Ermächtigung, Erweiterung und Ertüchtigung des DSD-Programms

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Vorbereitung (inhaltlich verändert)



### Startpunkt

Das derzeitige DSD-Programm soll nach Forderungen der BKS erweitert werden, um die Fahrzeugmigration zu steuern, eine verantwortliche „Systems Authority“ (Priorisierung und Stabilisierung der technischen Anforderungen) zu schaffen und eine effektive Rollout-Organisation einzurichten. Dabei soll die bestehende Partnerschaft zwischen der DB AG und dem Verband Deutscher Bahnindustrie (VDB) neugestaltet werden, indem auch Verbände aus der Bau- und Planungsbranche einbezogen werden.



### Zurückgelegte Strecke

Die Zusammenarbeit zwischen DB AG und VDB im Rahmen des Schnellläuferprogramms hat zwar zahlreiche Beschleunigungspotentiale aufgezeigt, insgesamt jedoch zu einer Verdoppelung der Kosten innerhalb kürzester Zeit geführt.

Eine Weiterführung ist unter diesen Bedingungen wirtschaftlich nicht zu verantworten. Unterschiedliche Sichtweisen des Bundes, der Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber, der Fahrzeug- und Komponentenhersteller sowie der Länder wurden zusammengetragen und ausgewertet.



### Nächster Halt

Zur Optimierung der Fahrzeugausrüstung ist die Einrichtung einer Koordinationsstelle erforderlich. BMDV stimmt mit dem Sektor derzeit die Einrichtung dieser Stelle mit den erforderlichen Zuständigkeiten und Befugnissen ab, mit dem Ziel einer schnellstmöglichen Aufnahme der Tätigkeit. Unterschiedliche Sichtweisen der Beteiligten gilt es zusammenzuführen, um die Akzeptanz der Stelle sicherzustellen.

## Handlungsfeld 5: Zusammengefasste, wesentliche legislative Maßnahmen

### Cluster 5.1: Aus-, Neu- und Ersatzbau Schieneninfrastruktur als überragendes öffentliches Interesse

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Umsetzung (inhaltlich verändert)



#### Startpunkt

Die Eisenbahn ist integraler Bestandteil der deutschen Sicherheitsarchitektur und spielt eine entscheidende Rolle in der Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Es soll nach dem Willen der BKS daher gesetzlich festgelegt werden, dass der Aus-, Neu- und Ersatzbau von Schieneninfrastruktur im „überragenden öffentlichen Interesse liegt und der öffentlichen Sicherheit dient.“ Entsprechend zum Ausbau der Erneuerbaren Energien (§ 2 Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) 2021 Entw.) sollen § 1 AEG und § 1a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) angepasst werden. Zudem sollen generalisierende Klimabilanzen für die Schieneninfrastruktur im Rahmen des D-Takts erstellt werden.



#### Zurückgelegte Strecke

Der Entwurf für das GBeschlG sieht eine Änderung des BSWAG vor. Mit der Änderung wird gesetzlich festgelegt, dass der Bau oder die Änderung eines Bundesschienenweges im überragenden öffentlichen Interesse liegt, wenn das Vorhaben fest disponiert ist oder der Bedarfsplan einen vordringlichen Bedarf dafür feststellt. Der Gesetzesentwurf wurde Anfang Mai 2023 im Kabinett beschlossen.



#### Nächster Halt

Das parlamentarische Verfahren soll baldmöglichst abgeschlossen werden.

### Cluster 5.2: Moderne-Schiene-Gesetz (MoSchG)

**BKS-Federführung:** Bund

**Status:** in Vorbereitung (inhaltlich verändert)



#### Startpunkt

Die BKS schlägt vor, gesetzesändernde Maßnahmen und Teilmaßnahmen der Handlungsfelder in einem Sammelgesetz zusammenzufassen. Dieses zielt auf die Umsetzung legislativer Maßnahmen insbesondere im Kontext der Digitalisierung, der Elektrifizierung, der Finanzierung, der Governancestrukturen, der betrieblichen Prozesse und der Planungsbeschleunigung im Sinne des Abschlussberichts ab.

Die BKS empfiehlt im Cluster 4.2 sieben Maßnahmen:

1. Festlegen einer politischen Zielvision
2. Klar abgegrenzte Definition der Leistungsinhalte von Digitalisierung und Elektrifizierung
3. Finanzierung vereinfachen und verstetigen
4. Governance – Transparente Steuerung und Zuordnung klarer Verantwortung
5. Prozesse zeiteffizient gestalten, einführen und einhalten

6. Vorhandene rechtliche Beschleunigungsmöglichkeiten wirksam gestalten
7. Synchrone Ausrüstung von Schiene und Fahrzeugen sicherstellen

Das Monitoring der Umsetzung der Maßnahmen wird zusammengefasst.

### Zurückgelegte Strecke

Das BMDV hat erste Maßnahmen bereits in anderen Gesetzesvorhaben (GBeschlG, BSWAG, ROGÄndG) sowie den Beschluss des Koalitionsausschusses vom 28. März 2023 eingebracht. Derzeit werden hausintern weitere Rechtsänderungsbedarfe gesammelt, die Teil des MoSchG werden können. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Gesetz noch in dieser Legislaturperiode kommen soll.

Bereits jetzt zeigt sich, dass Finanzierungsthemen voraussichtlich nicht Teil des MoSchG werden. Erste Vereinfachungen sowie Weichenstellungen mit Blick auf das Finanzierungsmodell der InfraGO sollen bereits in diesem Jahr mit

dem BSWAG umgesetzt werden. Der entsprechende Referentenentwurf des BSWAG wurde am 7. Juni 2023 im Bundeskabinett beschlossen. Mögliche weitere Änderungen, die Finanzierungsquellen zu einem Fondsmodell bündeln, erfordern dagegen umfassende Abstimmungsbedarfe und würden das MoSchG verzögern.

### Nächster Halt

Zu Beginn des 3. Quartals werden die einzelnen Regelungsvorhaben, die Eingang in das MoSchG finden sollen, durch die Fachreferate finalisiert. Die eingereichten Änderungsbedarfe werden im Sommer 2023 auf deren Eignung für das MoSchG geprüft. Dann erfolgt die Aufnahme in den ersten Entwurf zum MoSchG oder die Überweisung in ein anderes Verfahren. Nach der Hausabstimmung zu diesem Entwurf und Zustimmung des Ministers erfolgt anschließend die Ressortabstimmung sowie die Länder- und Verbändeanhörung. Ein Kabinettsbeschluss kann voraussichtlich im ersten Halbjahr 2024 erwartet werden.

## Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AwSV	Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen
BHO	Bundeshaushaltsordnung
BfN	Bundesamt für Naturschutz
BIM	Building Information Modeling
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BKS	Beschleunigungskommission Schiene
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMI	Bundesministerium des Innern und für Heimat
BMJ	Bundesministerium der Justiz
BMUV	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
BNetzA	Bundesnetzagentur
BPolG	Bundespolizeigesetz
BPolZV	Bundespolizei-Zuständigkeitsverordnung
BPÜ	Bedarfsplanüberprüfung
BSO	Bedienstandort

BSWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BÜ	Bahnübergang
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DB AG	Deutsche Bahn
DCM	Digital Capacity Management
DSD	Digitale Schiene Deutschland
DSTW	Digitale Stellwerke
D-Takt	Deutschlandtakt
DZSF	Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung
E2E	End-to-End
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EEG	Erneuerbare-Energien-Gesetz
EIGV	Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ETCS	European Train Control System
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GBR	Gesamtbetriebsrat

GBeschlG	Genehmigungsbeschleunigungsgesetz
GMT	Großmaschinentechnik
GTP	Greening Transport Package
GU	Generalunternehmer
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GWP	Gesamtwertprognose
HLK	Hochleistungskorridore
IED	Industrieemissionsrichtlinien
InfraGO	Gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft
InvKG	Investitionsgesetz Kohleregionen
KMM	Kleine und mittelgroße Maßnahmen
KOMBau	Kommunikationsplattform Bau
KV(-Anlagen)	Anlagen des kombinierten Verkehrs
LeiDis-D	Leitsystem Disposition Deutschland
LST	Leit- und Sicherungstechnik
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
MINT	Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik
MoSchG	Moderne-Schiene-Gesetz
NABEG	Netzausbaubeschleunigungsgesetz
NKV	Nutzen-Kosten-Verhältnis
NNTR	Notifizierte Nationale Technische Regeln

PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PfRL	Planfeststellungsrichtlinie
PFV	Planfeststellungsverfahren
ROG	Raumordnungsgesetz
ROGÄndG	Gesetz zur Änderung des Raumordnungsgesetzes
SGV	Schienengüterverkehr
SHHV	Seehafen-Hinterland-Verkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
UBA	Umweltbundesamt
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VDB	Verband Deutscher Bahnindustrie
VV	Verwaltungsvorschrift
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
ZZS	Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung

## Impressum

### Herausgeber

Bundesministerium für Digitales und Verkehr  
Robert Schuman Platz 1  
53175 Bonn  
Internet: [www.bmdv.bund.de](http://www.bmdv.bund.de)

### Stand

Juni 2023

### Gestaltung

ifok GmbH

### Bildnachweis

Frank Heinen, [gettyimages.de](http://gettyimages.de) / Titelbild

Diese Publikation wird von der Bundesregierung im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit herausgegeben. Die Publikation wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen sowie für Wahlen zum Europäischen Parlament.



**[www.bmdv.bund.de](http://www.bmdv.bund.de)**

-  [facebook.com/bmdv](https://facebook.com/bmdv)
-  [twitter.com/bmdv](https://twitter.com/bmdv)
-  [youtube.com/bmdv](https://youtube.com/bmdv)
-  [instagram.com/bmdv](https://instagram.com/bmdv)
-  [linkedin.com/company/bmdv-bund](https://linkedin.com/company/bmdv-bund)