



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr



Umsetzungsbericht

Beschleunigungskommission Schiene (20. Legislaturperiode)

April 2025

Inhalt

Die Beschleunigungskommission Schiene im Überblick.....	4
Zusammenfassender Bericht mit zentralen Fortschritten.....	6
Blick in die Handlungsfelder	10
Handlungsfeld 1: Kapazitätsorientierte Nutzung des Bestandsnetzes und Forcierung Hochleistungskorridore	10
Cluster 1.1: Hochleistungskorridore – Generalsanierung der hoch ausgelasteten Strecken.....	10
Cluster 1.2: Neues Kapazitätsmodell Deutschlandtakt.....	11
Cluster 1.3: Umsetzungsplan Kapazitätsausbau inkl. schnell umsetzbarer Planungsvorrat.....	12
Cluster 1.4: Kapazitätsmanagement Betrieb	13
Cluster 1.5: Kapazitätsmanagement Fahrplan.....	15
Cluster 1.6: Kundenfreundliches Bauen.....	16
Cluster 1.7: Stärkung der Schieneninfrastruktur in Serviceeinrichtungen	17
Handlungsfeld 2: Beschleunigte Umsetzung kleiner und mittlerer Maßnahmen und Elektrifizierung	19
Cluster 2.1: Beschleunigte Umsetzung von kurzfristig realisierbaren Maßnahmen	19
Cluster 2.2: Umsetzungsmonitor Schieneninfrastruktur	19
Cluster 2.3: Entwidmungsverbot	20
Cluster 2.4: Beschleunigtes Planrecht.....	21
Cluster 2.5: Verzicht auf NKV-Bewertung.....	23

Handlungsfeld 3: Kapazitätsfördernde

Finanzierungsmodelle 24

Cluster 3.1: Einführung einer neuen Finanzierungsarchitektur
für die Schieneninfrastruktur..... 24

Cluster 3.2: Folgekosten 25

Handlungsfeld 4: Optimierte Planen und Bauen..... 26

Cluster 4.1: Bautechnik und -verfahren 26

Cluster 4.2: Vergabe und Vertrag 27

Cluster 4.3: Digitalisierung und Innovation 28

Cluster 4.4: Regelwerk..... 30

Cluster 4.5: Fachkräftegewinnung und -förderung..... 31

Cluster 4.6: Digitalisierung LST 32

Handlungsfeld 5: Zusammengefasste, wesentliche

legislative Maßnahmen..... 33

Cluster 5.1: Aus-, Neu- und Ersatzbau Schieneninfrastruktur
als überragendes öffentliches Interesse 33

Cluster 5.2: Moderne-Schiene-Gesetz (MoSchG) 33

Abkürzungsverzeichnis 35

Impressum 38

Die Beschleunigungskommission Schiene im Überblick

Die Beschleunigungskommission Schiene (BKS) wurde im Koalitionsvertrag der 20. Legislaturperiode beschlossen und am 29. Juni 2022 durch den Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing eingesetzt. Unter der Federführung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) kamen Akteure aus der gesamten Branche zusammen, um konkrete Vorschläge zur schnellen Kapazitätssteigerung und Attraktivitätsverbesserung der Schiene zu erarbeiten. Die BKS bestand aus 25 festen Mitgliedern, die ein breites Spektrum der Schienenbranche repräsentierten: Planungs- und Bauwirtschaft, Bahnindustrie, Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), gemeinnützige Verkehrsbündnisse, Forschungseinrichtungen sowie Aufsichts- und Genehmigungsbehörden. Die Arbeit wurde von den Fachreferaten des BMDV inhaltlich unterstützt.

Im Mittelpunkt der BKS stand die Leitfrage: *„Wie können in den nächsten drei bis fünf Jahren kapazitätssteigernde Maßnahmen für die Schiene wirksam und beschleunigt umgesetzt werden?“*

Inhaltlich gliederte sich die Arbeitsweise in folgende Phasen:

Phase 1: Versand von zehn Thesen zur Kapazitätssteigerung und anschließende Kommentierung durch die Mitglieder

Phase 2: Entwicklung von 45 Maßnahmensteckbriefen, Bewertung und Kommentierung der Entwürfe durch vier Arbeitsgruppen in einem zweitägigen Workshop

Phase 3: Vertiefte Ausarbeitung von 22 Maßnahmen-Clustern mit insgesamt 73 Einzelmaßnahmen

Phase 4: Konsolidierung der Maßnahmen und Auflösung von Dissensen

Phase 5: Finalisierung des Abschlussberichts und Übergabe an den Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing

Mit der Übergabe des Abschlussberichts am 13. Dezember 2022 endete das Mandat der Beschleunigungskommission Schiene. Daraufhin beschloss der Lenkungskreis des Zukunftsbündnis Schiene, das Umsetzungsmonitoring der Maßnahmen zu übernehmen. Die Bundesregierung und die Schienenbranche treiben die Umsetzung der 73 Maßnahmen seit der Übergabe des Abschlussberichts voran. 54 Maßnahmen liegen in der Federführung des Bundes und 19 in der Verantwortung der Branche. Die Umsetzung wurde in zwei Fortschrittsberichten im Juni 2023 und April 2024 dokumentiert.

Das Umsetzungsmonitoring wird mit diesem **Bericht** abgeschlossen. Er fasst die Empfehlungen der BKS sowie die Fortschritte bei der Umsetzung zusammen. Zur besseren Veranschaulichung werden die Maßnahmen nach Umsetzungsstand und nach inhaltlicher Nähe zur ursprünglichen Forderung der BKS kategorisiert:

vollständig umgesetzt	Die Maßnahme ist vollständig umgesetzt.
in Umsetzung	Vorgehensweise und Verantwortlichkeiten sind geklärt, Projektpläne werden abgearbeitet.
in Vorbereitung	Maßnahmenideen und Zieldefinition sind vorhanden, Vorgehensweise und Verantwortlichkeiten sind in Erarbeitung.
wird aktuell nicht umgesetzt	Die Maßnahme ist rechtlich nicht umsetzbar oder fachlich nicht sinnvoll. Eine Begründung liegt vor.
analog zur Empfehlung	Die Maßnahme übernimmt die wesentlichen Ziele, Ideen und Instrumente der BKS-Empfehlung.
inhaltlich verändert	Das Ziel der Maßnahme wird grundsätzlich verfolgt. Aus rechtlichen, fachlichen oder politischen Gründen weichen Zieldefinition, Maßnahmenidee oder Instrumenteneinsatz von der BKS-Empfehlung ab.

Zusammenfassender Bericht mit zentralen Fortschritten

Die Bundesregierung hat sich in der 20. Legislaturperiode gleich mehrere große Projekte vorgenommen, um die veraltete Bahninfrastruktur in Deutschland wieder zu stärken. Eines davon war die Beschleunigungskommission Schiene. Von Beginn an war klar: Eine spürbare Verbesserung im komplexen System Bahn – noch dazu in kurzer Zeit – kann nur von Bund und Branche gemeinsam erreicht werden.

Daher haben sich 25 Vertreter aller relevanten Akteure an einen Tisch gesetzt. In weniger als sechs Monaten erarbeiteten sie 73 Handlungsempfehlungen für eine Verbesserung von Qualität und Kapazität im Schienennetz. Dieser gemeinsame Erfolg war nur möglich, weil sich alle Mitglieder mit ihrer Expertise eingebracht haben und gleichzeitig lösungsorientiert waren.

Dieser Teamgeist setzte sich auch nach Vorlage der Handlungsempfehlungen fort: Bund und Branche haben intensiv an der Umsetzung gearbeitet – das zeigt auch dieser Bericht. Mittlerweile befinden sich 42 Maßnahmen in Umsetzung bzw. sind vollständig umgesetzt. 28 Maßnahmen sind – teils aufgrund des vorzeitigen Endes der Legislaturperiode – in Vorbereitung. Nur 3 Maßnahmen werden aktuell begründet nicht umgesetzt.

Gesetzespakete zur Verbesserung des Planungs- und Finanzregimes

Durch die BKS sind Gesetzespakete zur Planungsbeschleunigung und für eine einfachere Finanzierung auf den Weg gebracht worden. Mit dem **Genehmigungsbeschleunigungsgesetz** (GBeschlG) wurden Bau oder Änderung eines Bundesschienenweges als im überragenden öffentlichen Interesse liegend definiert, sofern das Vorhaben fest disponiert ist, der Bedarfsplan einen vordringlichen Bedarf dafür feststellt oder sofern das Vorhaben im Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) beschlossen wurde (Maßnahme 5.1). Außerdem wurde die Entwidmung von Bahnflächen erschwert (2.3).

Die Novellierung des **Bundesschienenwegeausbaugesetzes** (BSWAG) geht einen ersten großen Schritt in Richtung einer einfacheren Finanzierungsarchitektur (3.1). Sie ermöglicht unter anderem die Finanzierung von Instandhaltungen und IT-Leistungen (5.2.3) und definiert einen Rahmen für den Wirtschaftlichkeitsnachweis bei Vorhaben des Bedarfsplans (3.2.3).

Das **Bürokratieentlastungsgesetz IV** (BEG IV) schafft eine Ermächtigungsgrundlage, um im Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) Verwaltungsvorschriften zur Standardisierung des Artenschutzes zu erlassen (2.4.6). Das **Gesetz zur Änderung des Raumordnungsgesetzes und anderer Vorschriften** (ROGÄndG) verkürzt das Raumordnungsverfahren auf maximal sieben Monate (2.4.4).

Alle weiteren vorgesehenen legislativen Maßnahmen sollten im **Moderne-Schiene-Gesetz** (MoSchG, 5.2) zusammengefasst werden. Dazu zählen insbesondere weitere Vereinfachungen im Planrecht (2.4) sowie bei Wirtschaftlichkeitsnachweisen (2.5). Diese tiefgreifenden Fragen konnten in der 20. Legislaturperiode nicht mehr abschließend geklärt werden und bedürfen einer weiteren Befassung. Hierfür liefern die im BMDV und durch die BKS geleisteten Vorarbeiten eine wichtige Grundlage liefern.

Verstärkte Zusammenarbeit zwischen Bund und Branche

Bund und Branche haben durch die BKS ihre Zusammenarbeit bei Planung, Bau und Betrieb intensiviert, um kurz- und langfristig möglichst viel Kapazität bereitzustellen. Im Fokus steht dabei die Generalsanierung der Hochleistungskorridore. Während der Bund durch die BSWAG-Novelle die Fördervoraussetzungen schuf, mit dem Haushalt die finanziellen Mittel bereitstellte sowie die Reihung der 40 Generalsanierungen bis 2030 festlegte (1.1.1), hat die DB InfraGO AG Umleitungskonzepte erstellt (1.1.4) und Vergabeverfahren vereinfacht (1.1.5, 4.2). Die Baubranche wiederum hat ihre Bauverfahren und Baustellenprozesse optimiert, u. a. durch den gezielten Einsatz von Großmaschinen (4.1.1) sowie durch die verstärkte Nutzung von Schnellbau- und Modulsystemen (4.1.3). Mit der Riedbahn konnte Ende 2024 die erste Generalsanierung erfolgreich abgeschlossen werden.

Das „Partnerschaftsmodell Schiene“ (4.2.1) wurde durch weitere Pilotprojekte vorangetrieben. Ziel ist es, Vorhaben schneller und kosteneffizienter umzusetzen, indem alle Projektbeteiligten bereits in der Planungsphase zusammengebracht werden.

Auch wird eine Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) vorbereitet: Notfallmanagerinnen und -manager der Deutschen Bahn (DB AG) sollen mehr Rechte im Straßenverkehr erhalten, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden (1.4.6).

Mehr Kapazität durch Digitalisierung

Dank der BKS und des Programms Digitale Schiene Deutschland (DSD) treiben Bund und Branche die **Digitalisierung der Infrastruktur** voran (4.6). Zudem hat der Bund weitere **Finanzierungsmöglichkeiten zur Digitalisierung** geschaffen – konkret für Fahrzeugausrüstung (4.6.1), für Betriebsleit-, Kommunikations-, Kapazitätsmanagement- und Verkehrsmanagementsysteme inklusive der erforderlichen Software (1.2.2) sowie für Bedien- und Technikstandorte (4.6.3). Für die Fahrzeugausrüstung soll eine Koordinationsstelle eingerichtet werden.

Für effizientere Planungs- und Bauverfahren wollen Bund und Branche **Building Information Modeling** (BIM) einsetzen (4.3). Sie haben gemeinsam Möglichkeiten für einen BIM-Umsetzungsplan untersucht und unterstützen die Standardisierung von Prozessen nach der BIM-Methodik.

Gleichzeitig werden **digitale Branchenlösungen** vorangetrieben. Dazu zählt ein digitales Kapazitätsmanagement, um das vorhandene

Netz unter Berücksichtigung von sich ändernden Verkehrsbedarfen und Infrastrukturverfügbarkeiten optimal zu nutzen (1.2.2). Weitere Lösungen sind ein digitales Asset Management (1.3.2), IT-gestützte Verfahren zur Lösung von Zug-Konfliktketten (1.4.2) sowie eine Plattformlösung zur besseren Kommunikation und Planung von Baumaßnahmen (1.5.3).

Ausblick

Die BKS hat bei der Modernisierung des Systems Schiene in der 20. Legislaturperiode eine Schlüsselrolle eingenommen. Ihre Arbeit war geprägt von fachlicher Diskussion, einer gemeinsamen Strategie und einem geteilten Umsetzungswillen. Sie hat die Zusammenarbeit zwischen Bund und Branche auf eine neue Grundlage gestellt.

Dieser Bericht markiert den Abschluss des Umsetzungsmonitorings für die 20. Legislaturperiode. Die Umsetzung vieler Maßnahmen ist inzwischen abgeschlossen oder auf dem Weg dahin. Andere sind auf längere Sicht oder sogar dauerhaft angelegt. Dazu zählt die Generalsanierung der Hochleistungskorridore, die umfassende ETCS-Ausstattung oder die systematische Weiterentwicklung digitaler Lösungen.

Besonders mit Blick auf eine neue Finanzierungsarchitektur konnten entscheidende Grundlagen mit Blick auf die notwendige Transformation des Systems Schiene gelegt werden. Bei deren weiterer Ausgestaltung kann der Bund zukünftig auf die durch die BKS erarbeiteten Impulse zurückgreifen.

in Umsetzung oder
vollständig umgesetzt

in Vorbereitung

Analog zur Empfehlung

- 1.1.1: Generalsanierung in den Hochleistungskorridoren
- 1.1.4: Kundenorientierte Kapazitätsnutzung auf baubedingten Umleitungsstrecken
- 1.1.5: Vergabe von Maßnahmen bündeln
- 1.2.1: Hierarchisches Kapazitätsmodell
- 1.2.2: Digitales Kapazitätsmanagement (DCM)
- 1.3.1: Umsetzungsplan Kapazitätsausbau
- 1.3.2: Einführung eines digitalen Asset Managements
- 1.4.3: Weiterentwicklung der Möglichkeiten des digitalen Bahnbetriebs
- 1.5.1: Kapazitive Entlastung von Metropolbahnhöfen durch Begrenzung des An- bzw. Abkoppelns im SPV
- 1.5.3: Baumaßnahmen durch digitale Lösungen besser planen
- 1.7.2: Integration Serviceeinrichtungen in Netzentwicklung
- 2.4.2: Praxiswirksame Plangenehmigung
- 2.4.6: Standardisierung Artenschutz
- 3.2.1: Überprüfung/Aktualisierung der Berechnungsmethode
- 3.2.2: Angebot für die Lösung des Wirtschaftlichkeitsausgleichs für die InvKG-Projekte
- 3.2.3: Strukturelle Lösung des Problems der Notwendigkeit eines Wirtschaftlichkeitsausgleichs
- 4.1.1: Gezielter GMT-Einsatz auf Grundlage der Entscheidungsmatrix zur Verfahrensauswahl zum Gleisumbau
- 4.1.3: Verstärkter Einsatz von Schnellbau-/Modularbausystemen im Brückenbau
- 4.2.1: Umsetzung des „Partnerschaftsmodells Schiene“
- 4.2.2: Zulassung von Nebenangeboten
- 4.2.3: Fortführung der GU-Vergabe für Vorhaben der LST im Rahmen der DSD
- 4.3.2: Digitalisierung des Bestands in Form von BIM-Modellen
- 4.3.3: Durchgehende digitale Anbindung der Behörden
- 4.3.4: Bereitstellung standardisierter, bahnspezifischer Bauteilkataloge
- 4.3.5: Durchgehende Nutzung von BIM über den gesamten Prozess (Wertschöpfung)
- 4.3.6: Vereinheitlichung der BIM-Vorgaben für Projekte der Bahninfrastruktur
- 4.3.7: Qualifizierungs- und Fortbildungsmaßnahmen für BIM
- 4.3.9: Implementierung eines Common Data Environments (CDE)
- 4.4: Regelwerk
- 4.5.1: Imageoffensive in Schulen und Hochschulen für Berufsbilder in der Branche
- 5.2.3: Finanzierung vereinfachen und verstetigen

- 1.4.1: Steigerung der Kapazität für Zugfahrten durch Reduktion des Zeitbedarfs für Abfertigungsprozesse im Schienenpersonenverkehr (SPV)
- 1.4.2: Einführung digitaler Verfahren zur Konflikterkennung und -lösung
- 1.4.6: Änderung des § 35 StVO und damit Aufnahme des Notfallmanagements der DB AG in den Kreis der Berechtigten
- 1.5.2: Komplexitätsreduktion Netzfahrplanerstellung durch Vereinfachung der Berechnung Regelentgelt
- 2.4.1: Ausweitung des Verzichts auf Planfeststellung auf weitere Typen von Infrastrukturvorhaben
- 2.4.3: Beschleunigung von Planfeststellungsverfahren
- 2.4.5: „Schnelle“ Verfahren bei Elektrifizierung von Bestandsstrecken
- 2.5.1: Verzicht auf NKV-Bewertung bei Elektrifizierungsmaßnahmen
- 2.5.3: Reduzierung oder Entfall der NKV-Bewertung bei bereits bewerteten Bedarfsplanungen
- 4.1.2: Schnellere Großmaschinenzulassung
- 4.1.4: Schaffung von Möglichkeiten der Lagerung mineralischer Baustoffe nahe der Baustelle
- 4.3.1: Verabschiedung eines Umsetzungsplans BIM
- 4.3.8: Etablierung von allgemeinen technischen Vertragsbedingungen
- 4.3.10: Instandhaltungsstrategie auf Basis von objektorientierten Bestandsmodellen
- 4.5.2: Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Vereinbarkeit von Familie und Beruf/Erhöhung des Frauenanteils
- 4.5.3: Rekrutierung von ausländischen Fachkräften
- 4.5.4: Personalressourcen konzentrieren und ausbauen
- 5.2.1: Festlegen einer politischen Zielvision
- 5.2.2: Klar abgegrenzte Definition der Leistungsinhalte von Digitalisierung und Elektrifizierung
- 5.2.5: Prozesse zeiteffizient gestalten, einführen und einhalten
- 5.2.6: Vorhandene rechtliche Beschleunigungsmöglichkeiten wirksam gestalten
- 5.2.7: Synchrone Ausrüstung von Schiene und Fahrzeugen sicherstellen

Inhaltlich verändert

- 1.4.4: Gesetzliche Regelungen zu Personen im Gleis
- 1.6: Kundenfreundliches Bauen
- 2.1: Beschleunigte Umsetzung von kurzfristig realisierbaren Maßnahmen
- 2.3: Entwidmungsverbot
- 2.4.4: Verzicht auf Raumordnungsverfahren bei erfolgter früher Öffentlichkeitsbeteiligung
- 2.5.2: Verzicht auf NKV-Bewertung bei der Netzresilienz
- 3.1: Einführung einer neuen Finanzierungsarchitektur für die Schieneninfrastruktur
- 4.6.1: Umfassende Einführung von ETCS in Infrastruktur und Fahrzeugen
- 4.6.2: Umfassender Einsatz digitaler Stellwerke (in Neubau und Hochrüstung)
- 5.1: Aus-, Neu- und Ersatzbau Schieneninfrastruktur als überragendes öffentliches Interesse
- 5.2.4: Governance – Transparente Steuerung und Zuordnung klarer Verantwortung

- 1.1.2: Beschleunigte Elektrifizierung und Lückenschlüsse für Umleitungsstrecken
- 1.1.3: Weiterentwicklung des Eisenbahnkreuzungsrechts
- 2.2: Umsetzungsmonitor Schieneninfrastruktur
- 4.1.5: Erhöhung der Tarifpunkte/Übergabestellen im Schienennetz durch Nutzung von KV-Anlagen
- 4.6.3: Integrierte Bedienung aus neuen Bedienstandorten (BSO)
- 4.6.4: Ermächtigung, Erweiterung und Ertüchtigung des DSD-Programms

wird aktuell nicht umgesetzt

- 1.3.3: Schnell umsetzbarer Planungsvorrat für kleine und mittelgroße Infrastrukturvorhaben
- 1.4.5: Beschleunigung der Sachverhaltsaufklärung bei Personenschäden
- 1.7.1: Sonderprogramm Serviceeinrichtungen

Blick in die Handlungsfelder

Handlungsfeld 1: Kapazitätsorientierte Nutzung des Bestandsnetzes und Forcierung Hochleistungskorridore

Cluster 1.1: Hochleistungskorridore – Generalsanierung der hoch ausgelasteten Strecken



Maßnahmenvorschlag der BKS

Die Strecken des deutschen Schienennetzes, die am meisten ausgelastet sind, sollen laut der BKS abschnittsweise durch eine Generalsanierung zu Hochleistungskorridoren (HLK) modernisiert werden. Dafür braucht es eine Sanierungs-

strategie und eine entsprechende Finanzierung. Aus Sicht der BKS sollen flankierend die Finanzierungsmodalitäten angepasst und das Eisenbahnkreuzungsrecht weiterentwickelt werden. Die notwendigen Umleitungsstrecken sollen ertüchtigt und möglichst kapazitätseffizient genutzt werden.

Maßnahmen	Federführung	Umsetzungsstatus
1.1.1: Generalsanierung in den Hochleistungskorridoren	Bund	in Umsetzung
1.1.2: Beschleunigte Elektrifizierung und Lückenschlüsse für Umleitungsstrecken	Bund	in Vorbereitung (inhaltlich verändert)
1.1.3: Weiterentwicklung des Eisenbahnkreuzungsrechts	Bund	in Vorbereitung (inhaltlich verändert)
1.1.4: Kundenorientierte Kapazitätsnutzung auf baubedingten Umleitungsstrecken	Branche	vollständig umgesetzt
1.1.5: Vergabe von Maßnahmen bündeln	Branche	in Umsetzung



Ergebnis

In Abstimmung mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) plant die DB InfraGO AG die Generalsanierung und setzt sie um. Ziel der Generalsanierung ist es, die Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen, die für den betreffenden Streckenabschnitt in den nächsten zehn Jahren geplant sind, zu bündeln und in der Regel innerhalb von fünf Monaten umzusetzen. Dazu wurden Umleitungs-, Regelungs- und Ersatzverkehrskonzepte für den Schienenverkehr entwickelt. Mit der Riedbahn gelang 2024 die erste erfolgreiche Generalsanierung. 2025 stehen die Korridore Emmerich-Oberhausen und Hamburg-Berlin an.

Punktuell wurden auch Ausweichstrecken elektrifiziert. Unter den bisherigen Rahmenbedingungen sind fast alle wirtschaftlichen Elektrifizierungen von Ausweichstrecken bereits im

Bedarfsplan enthalten. Um Elektrifizierungslücken zu schließen, fördert das BMDV daher zusätzlich technologieoffen alternative Antriebe im Schienenverkehr. Ein Fokus liegt dabei auf batterieelektrischen und brennstoffzellenbasierten Zügen.

Um die Beseitigung von Bahnübergängen zu beschleunigen und die Verwaltung zu vereinfachen, sind das Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG), Verordnungen und Richtlinien Gegenstand dauerhafter Überprüfungen. Falls sich die hälftige Kostenteilung bewährt, soll eine entsprechende Gesetzesänderung für die nicht bundeseigenen Eisenbahnen und für weitere Straßenkategorien initiiert werden. Für die Optimierung des Bauablaufs ist eine gebündelte Vergabe und eine stärkere Koordinierung der Maßnahmenträger durch die DB AG geplant. Dazu hat die DB AG einen Piloten initiiert („Volumenvertrag Oberbau“).

Cluster 1.2: Neues Kapazitätsmodell Deutschlandtakt



Maßnahmenvorschlag der BKS

Der Bund treibt den Deutschlandtakt (D-Takt) voran. Um diesen im Eisenbahnregulierungsrecht zu implementieren und die Kapazitätsnutzung der Infrastruktur zu optimieren, empfiehlt die BKS ein hierarchisches Modell zur Kapazitätsplanung und -zuweisung. Das Kapazitätsmanagement soll vollständig digitalisiert werden.

Die BKS erwartet, dass dadurch 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(n)	Federführung	Umsetzungsstatus
1.2.1: Hierarchisches Kapazitätsmodell	Bund	in Umsetzung
1.2.2: Digitales Kapazitätsmanagement (DCM)	Bund	in Umsetzung



Ergebnis

Im Juli 2023 hat die Europäische Kommission, u. a. auf deutsche Anregung, einen Verordnungsentwurf zum Kapazitätsmanagement im Eisenbahnverkehr vorgelegt. Daher werden die Anforderungen des hierarchischen Kapazitätsmodells in die derzeit noch andauernden Beratungen auf EU-Ebene eingebracht. Seit November 2024 laufen die Verhandlungen mit dem EU-Parlament und der EU-Kommission (Trilog) mit dem Ziel, die Verordnung zeitnah zu verabschieden. Als Verordnung gilt diese unmittelbar und stellt daher nach Inkrafttreten die Rechtsgrundlage für die Umsetzung des hierarchischen Kapazitätsmodells dar.

Für ein digitales Kapazitätsmanagement (DCM) werden die digitale Kapazitätsplanung und Fahrplankonstruktion für alle Fahrplanprodukte sowie die vollständig digitalisierte Kundeninteraktion zu Bauabstimmungen vorangetrieben. Im Dezember 2023 wurde im Rahmen des DCM die Finanzierungsvereinbarung zur Umsetzung des Vorhabens KaZu Novum (Neues System zur Kapazitätzuweisung) abgeschlossen. Derzeit werden die Systeme für den Netzfahrplan und den Gelegenheitsverkehr modernisiert und angepasst sowie bis Ende 2026 die Geschäftsfähigkeiten für die neuen Fahrplanprodukte Kapazitätsnutzungskonzept, Kapazitätsrahmenverträge und Kapazitätsnutzungspläne geschaffen. Bis Ende 2027 soll die volle Wirksamkeit des neuen Kapazitätsplanungs- und -zuweisungsprozesses erreicht sein.

Cluster 1.3: Umsetzungsplan Kapazitätsausbau inkl. schnell umsetzbarer Planungsvorrat



Maßnahmenvorschlag der BKS

Die Infrastrukturentwicklung im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung erfolgt für die Schienenwege auf Grundlage des D-Takts. Der Bund hat ein Etappierungskonzept des D-Takts angekündigt. Es soll nach dem Willen der BKS zeitnah erstellt werden, um eine netzweite,

kapazitätsorientierte Planung und Synchronisierung von Aus- und Neubauprojekten zu ermöglichen. Das schafft die Grundlage für einen Kapazitätsentwicklungsplan mit gemeinsamer Priorisierung und Zeitplanung der Projekte, basierend auf konkreten Etappenzielfahrplänen des D-Takts.

Maßnahme(n)	Federführung	Umsetzungsstatus
1.3.1: Umsetzungsplan Kapazitätsausbau	Bund	in Umsetzung
1.3.2: Einführung eines digitalen Asset Managements	Branche	in Umsetzung
1.3.3: Schnell umsetzbarer Planungsvorrat für kleine und mittelgroße Infrastrukturvorhaben	Bund	wird aktuell nicht umgesetzt



Ergebnis

Ein interdisziplinäres Gutachterkonsortium hat im Dezember 2023 mit den Arbeiten am Strategischen Umsetzungsplan D-Takt (Etappierung) begonnen. Aktuell erfolgt die Erarbeitung von konkreten Ausbausritten der Infrastruktur mit realistischen Teilzielen des Deutschlandtakts. Weiterhin ist vorgesehen, je Ausbauschritt kleine und mittlere Maßnahmen (KMM) fahrplanbasiert abzuleiten, um einen Ausbauschritt verkehrlich so zu optimieren, dass angebotsseitig das nächste „Deutschlandtakt-Level“ frühestmöglich erreicht wird. Außerdem werden rechtliche Maßnahmen zur Erhöhung der Verbindlichkeit geprüft, um die Umsetzungs-

perspektive der Etappen des Deutschlandtakts zu stärken. Ergebnisse sollen bis Mitte 2025 vorliegen. Ein Planungsvorrat für KMM wurde dagegen nicht weiterverfolgt, da Planungsvorräte und unmittelbar zu realisierende Maßnahmen um Planungsressourcen konkurrieren.

Die BKS-Empfehlung eines digitalen Asset Managements soll das bestehende Bahnsystem auf Basis von Daten, Analytik und Assetmodellen verbessern und digitalisieren. Dazu hat die DB AG Anfang 2024 ihre Organisationsstruktur verändert. Zudem hat sie das Programm „Hochleistungsinstandhaltung“ initiiert und den Aufbau einer „Friendly User Community“ gestartet.

Cluster 1.4: Kapazitätsmanagement Betrieb



Maßnahmenvorschlag der BKS

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(n)	Federführung	Umsetzungsstatus
1.4.1: Steigerung der Kapazität für Zugfahrten durch Reduktion des Zeitbedarfs für Abfertigungsprozesse im Schienenpersonenverkehr (SPV)	Branche	in Vorbereitung
1.4.2: Einführung digitaler Verfahren zur Konflikterkennung und -lösung	Branche	in Vorbereitung
1.4.3: Weiterentwicklung der Möglichkeiten des digitalen Bahnbetriebs	Bund	in Umsetzung
1.4.4: Gesetzliche Regelungen zu Personen im Gleis	Bund	vollständig umgesetzt (inhaltlich verändert)
1.4.5: Beschleunigung der Sachverhaltsaufklärung bei Personenschäden	Bund	wird aktuell nicht umgesetzt
1.4.6: Änderung des § 35 StVO und damit Aufnahme des Notfallmanagements der DB AG in den Kreis der Berechtigten	Bund	in Vorbereitung



Ergebnis

Die DB AG hat Optimierungspotentiale bei den Abfertigungsprozessen untersucht und herausgefunden, dass mithilfe einer digitalen Vorankündigung der Ausfahrtstraße bis zu zwei Prozent mehr Trassenkapazitäten zur Verfügung gestellt werden können. Die entsprechenden betrieblich-technischen Anforderungen wurden erstellt und abnehmende Systeme, wie das Verfahren „digitale Abfertigung“, vorbewertet. Zur Lösung von Zug-Konfliktketten sollen IT-gestützte Verfahren für Dispositionsentscheidungen beitragen. Neben drei Piloten hat die DB AG die Integration des Dispositions-Assistenz-Verfahrens in das LeiDis-D vorbereitet. Die Verbesserung der Blockteilung wird bei aktuellen

Projekten berücksichtigt und, soweit möglich, umgesetzt. Darüber hinaus werden mehrere weitere Maßnahmen des digitalen Bahnbetriebs vorangetrieben, darunter das vollautomatische Fahren, das Fahren im optimalen Abstand und die intelligente Kapazitätsplanung. Der Bund erarbeitet derzeit eine Digitalisierungsstrategie für die Schiene, in der auch die Potenziale für den Bahnbetrieb betrachtet und regulatorische, technische und finanzielle Maßnahmen untersucht werden.

Die Richtlinienänderungen hinsichtlich Regelungen zu Personen am und im Gleis traten Ende September 2023 in Kraft. Lokführerinnen und Lokführer können nun öfter auf Sicht fahren, was vollständige Streckensperrungen

vermeidet. Auch bei der Aufnahme des Notfallmanagements der DB AG in den Kreis der Berechtigten des § 35 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) deutet sich eine Lösung an: Der Bund-Länder-Fachausschuss StVO steht einer Änderung des § 35 Abs. 5a StVO offen gegenüber. So sollen auch Kraftfahrzeuge, die nach dem Fahrzeugschein als Unfallhilfswagen (vgl. § 52 Absatz 3 Nummer 3 StVZO) anerkannt und als solche außen deutlich sichtbar gekennzeichnet sind, von den Vorschriften der StVO befreit

sein, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden. Eine Änderung der StVO ist erst in der 21. Legislaturperiode vorgesehen.

Die geforderte Beschleunigung der Sachverhaltsaufklärung bei Personenschäden wird dagegen aufgrund hoher Komplexität, fehlender Zuständigkeiten und einer voraussichtlich geringen Wirkung nicht weiterverfolgt.

Cluster 1.5: Kapazitätsmanagement Fahrplan



Maßnahmenvorschlag der BKS

Die vorhandenen Schienenverkehrskapazitäten lassen sich aus Sicht der BKS 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(n)	Federführung	Umsetzungsstatus
1.5.1: Kapazitive Entlastung von Metropolbahnhöfen durch Begrenzung des An- bzw. Abkoppelns im SPV	Branche	in Umsetzung
1.5.2: Komplexitätsreduktion Netzfahrplanerstellung durch Vereinfachung der Berechnung Regelentgelt	Branche	in Vorbereitung
1.5.3: Baumaßnahmen durch digitale Lösungen besser planen	Branche	in Umsetzung



Ergebnis

Für das An- und Abkoppeln von Zügen im Sinne einer Entlastung der Metropolbahnhöfe hat die DB InfraGO AG verschiedene Pilotierungsstufen geplant und umgesetzt. Essenzielle Elemente sind die Berücksichtigung von Zug- und Rangierfahrten im Fahrplanungsprozess, die Änderung von Zugangsregeln sowie der Ausbau der IT. Um die Ressourcenplanung zu optimieren, steht seit Mai 2024 ein Wendelistenkonverter als digitales Tool zur Verfügung.

Seit 2020 ist die Kommunikationsplattform Bau, kurz KOMBau, online. Sie soll u. a. die umfang-

reichen und komplexen Prozesse innerhalb der Bauplanung und -abstimmung nachvollziehbarer gestalten und Medienbrüche sukzessive beseitigen. In den vergangenen Jahren konnte die KOMBau kontinuierlich weiterentwickelt werden. Seit August 2023 findet eine maßgeblich weiterentwickelte Version der KOMBau Anwendung, die schrittweise die Konsultationen gemäß Anhang VII der Richtlinie 2012/34/EU ermöglicht. Weitere Ausbaustufen sind für die Folgejahre geplant. Dabei soll die KOMBau sukzessive in Richtung einer zentralen Plattform für den Informationsaustausch zu baubedingten Kapazitätseinschränkungen und deren Auswirkungen auf die Trassen entwickelt werden.

Cluster 1.6: Kundenfreundliches Bauen



Maßnahmenvorschlag der BKS

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 welche 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 empfiehlt u. a. einen besseren Zugang zu den zusätzlichen Geldern aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III zur leichteren Umsetzung von nachweisbar wirkungsvollen und effizienten Maßnahmen des kundenfreundlichen Bauens.

Maßnahme(n)	Federführung	Umsetzungsstatus
1.6: Kundenfreundliches Bauen	Bund	in Umsetzung (inhaltlich verändert)



Ergebnis

Die bisherige Erfahrung mit den zusätzlichen Mitteln für kundenfreundliches Bauen hat gezeigt, dass einige Maßnahmen des Maßnahmenkatalogs stärker genutzt werden als andere. Zwischen BMDV und DB AG wurde u. a. eine Validierung und Erweiterung des Maßnahmenkatalogs vereinbart.

Bund und DB AG haben vereinbart, dass planrechtsfreie Maßnahmen, die im Rahmen des kundenfreundlichen Bauens errichtet wurden, nicht zurückgebaut werden müssen, wenn sie

nach Abschluss der Baumaßnahme auch in der Zukunft einen betrieblichen bzw. verkehrlichen Zweck erfüllen.

Das Konzept der Generalsanierung sieht vor, Strecken über einen längeren Zeitraum vollständig für den Zugverkehr zu sperren, um Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen umzusetzen. Diese neue Strategie der DB AG erfordert einen neuen Ansatz in den Überlegungen zum kundenfreundlichen Bauen. Denn: Das ursprüngliche Konzept hat eine Reduzierung der Kapazitätseinschränkungen und somit die Aufrechterhaltung des Zugverkehrs unterstellt.

Cluster 1.7: Stärkung der Schieneninfrastruktur in Serviceeinrichtungen



Maßnahmenvorschlag der BKS

Für das Verkehrswachstum im Güter- und Personenverkehr sind ausreichende Kapazitäten in Serviceeinrichtungen für Zugbildung, Umschlag sowie Ab- und Bereitstellung essenziell. Heute werden diese Serviceeinrichtungen für Schienengüterverkehr (SGV) und Schienenpersonenverkehr (SPV) jedoch aus Sicht der BKS nicht

ausreichend in der Netzentwicklung berücksichtigt. Dies betrifft sowohl die systematische Erfassung des Bedarfs als auch dessen Finanzierung. Dadurch fehlt Kapazität für die Ab- und Bereitstellung von Zügen. Knappheit herrscht insbesondere in den Metropolen. Gerade im SGV werden zunehmend Trassengleise durch abgestellte Züge blockiert.

Maßnahme(n)	Federführung	Umsetzungsstatus
1.7.1: Sonderprogramm Serviceeinrichtungen	Bund	wird aktuell nicht umgesetzt
1.7.2: Integration Serviceeinrichtungen in Netzentwicklung	Bund	in Umsetzung



Ergebnis

Im Rahmen der Fortschreibung des Zielfahrplans des D-Takts auf Basis der Verkehrsprognose 2040 wird – unabhängig von der Finanzierung – der Bedarf an Serviceeinrichtungen für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ermittelt. Mit der Bedarfsanalyse und der parallelen

Klärung grundsätzlicher Finanzierungsfragen können Serviceanlagen bei entsprechendem Bedarf zukünftig systematisch bedarfsgerecht gefördert werden. Ein davon abgekoppeltes Sonderprogramm kann nicht umgesetzt werden, da dafür zwingend der Bedarf, die Notwendigkeit und die Wirtschaftlichkeit einer Bundesförderung ermittelt werden müssten.

Handlungsfeld 2: Beschleunigte Umsetzung kleiner und mittlerer Maßnahmen und Elektrifizierung

Cluster 2.1: Beschleunigte Umsetzung von kurzfristig realisierbaren Maßnahmen



Maßnahmenvorschlag der BKS

Um die Engpässe im deutschen Schienennetz abzubauen, sollen laut BKS kurz- und mittelfristig realisierbare Maßnahmen beschleunigt umgesetzt werden. Die Maßnahmenliste beinhaltet Vorschläge wie die Schaffung zusätzlicher

Überleitstellen, Blockteilungen bzw. -verdichtungen, die Erhöhung von Abzweiggeschwindigkeiten, die Versetzung von Signalen, den Bau von zusätzlichen Weichen und Bahnhofsgleisen sowie den Bau und Reaktivierung von Kehr- und Überholgleisen.

Maßnahme(n)	Federführung	Umsetzungsstatus
2.1: Beschleunigte Umsetzung von kurzfristig realisierbaren Maßnahmen	Bund	in Umsetzung (inhaltlich verändert)



Ergebnis

Das BMDV hat im Rahmen des Klimaschutzpakets (KSP) Investitionen in Maßnahmen zur Engpassbeseitigung und zur Umsetzung des

Deutschlandtakts als ein Programm zur schnellen Kapazitätserweiterung aufgelegt. Die KMM, die im KSP vorgesehen sind, werden gemäß der dort vorgesehenen Regularien behandelt und finanziert.

Cluster 2.2: Umsetzungsmonitor Schieneninfrastruktur



Maßnahmenvorschlag der BKS

Der Umsetzungsmonitor Schieneninfrastruktur soll die Verfahrensschritte und aktuellen

Projektstände der Schieneninfrastrukturmaßnahmen, die der Bund finanziert, zusammenfassend darstellen.

Maßnahme(n)	Federführung	Umsetzungsstatus
2.2: Umsetzungsmonitor Schieneninfrastruktur	Bund	in Vorbereitung (inhaltlich verändert)



Ergebnis

Der Bund hat an einem Monitoring für Großprojekte gearbeitet, welches auch für andere Projekte angewendet werden kann. Ausschreibung und Vergabe des Forschungsvorhabens sind Ende 2024 erfolgt. Das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) hat zur Vorbereitung einer zentralen Datenhaltung für die Schieneninfrastruktur zum Jahreswechsel 2024/2025 zwei Projekte gestartet: Im Projekt zur „Ableitung der idealen Datenanforderungen für ein digitales Schienennetz“ wird unter-

sucht, welche Daten aus Sicht der Behörden (BMDV und EBA) benötigt werden, um auf Basis belastbarer Informationen Entscheidungen zur Infrastruktur treffen zu können. Welcher Informationsstand bereits durch vorhandene Daten besteht, wird im Projekt „Bestandsanalyse zur Datengrundlage für ein digitales Schienennetz“ untersucht. Mit den Projekten soll die Grundlage dafür geschaffen werden, durch automatisierte Analysen den Informationsbedarf für Fragen zur Infrastruktur schnell erfüllen und so auf Probleme reagieren zu können. Damit soll die Basis für einen digitalen Zwilling der Infrastruktur geschaffen werden.

Cluster 2.3: Entwidmungsverbot



Maßnahmenvorschlag der BKS

Stillgelegte Grundstücksflächen, die noch für den Bahnbetrieb gewidmet sind, sollen nach Ansicht der BKS zukünftig nicht mehr entwidmet werden. Dies ermöglicht eine schnellere

Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken. Die BKS schlägt vor, ein Entwidmungsverbot mit einer Öffnungsklausel einzuführen, die nur noch in Ausnahmefällen eine Freistellung der stillgelegten Grundstücke von ihrem Bahnbetriebszweck erlaubt.

Maßnahme(n)	Federführung	Umsetzungsstatus
2.3: Entwidmungsverbot	Bund	vollständig umgesetzt (inhaltlich verändert)



Ergebnis

Im Genehmigungsbeschleunigungsgesetz (GBeschlG) wurde der Vorrang der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung innerhalb der Regelung über die Freistellung vorangestellt. Der Bahnbetriebszweck eines Grundstücks liegt damit im überragenden öffentlichen Interesse und dient der Aufrechterhaltung sowie der Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur im Rahmen der kurz-, mittel- oder langfristig prognostizierbaren zweckentsprechenden Nutzung. Eine Freistellung kann demnach nur dann erfolgen, wenn das vom Antragsteller geltend gemachte Interesse an der Freistellung gegenüber dem überragenden öffentlichen Interesse am Bahnbetriebszweck überwiegt. Hierfür muss das Interesse des Antragstellers einen gleichwertigen

Rang haben und somit ebenfalls im überragenden öffentlichen Interesse liegen.

Da insbesondere Projekte der Stadtentwicklung diese Voraussetzung regelmäßig nicht erfüllen und hieran zu scheitern drohen, hatte die Bundesregierung eine gesetzliche Anpassung der Freistellungsvoraussetzungen angeregt. Dabei sollte sichergestellt werden, dass Nutzungen ehemaliger Bahnflächen, u. a. zu Zwecken des Wohnungsbaus oder anderer Stadtentwicklungsprojekte, wieder ermöglicht werden, wenn eine künftige Nutzung der Flächen für den Bahnbetrieb langfristig nicht zu erwarten ist. Mehrere Anträge zur Änderung von § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes befanden sich in der parlamentarischen Beratung, eine Einigung konnte bis Ende der 20. Legislaturperiode nicht erzielt werden.

Cluster 2.4: Beschleunigtes Planrecht



Maßnahmenvorschlag der BKS

Die BKS schlägt eine Reihe von Maßnahmen zur rechtlichen Planungsbeschleunigung vor. Dazu zählt der Verzicht auf Raumordnungsverfahren sowie ein häufigerer Vorrang von Plangenehmigungen gegenüber Planfeststellungsverfahren (PFV), da dies den Vorhabenträgern die Mög-

lichkeit eines vereinfachten und kürzeren Genehmigungsverfahrens bietet. Außerdem sollen u. a. Unsicherheiten bei der Einholung der Einwilligung der Betroffenen und Lücken bei den Standards der artenschutzrechtlichen Prüfung behoben werden, um den Prüfungs- und Bewertungsaufwand im Einzelfall sowie Rechtsunsicherheiten zu reduzieren.

Maßnahme(n)	Federführung	Umsetzungsstatus
2.4.1: Ausweitung des Verzichts auf Planfeststellung auf weitere Typen von Infrastrukturvorhaben	Bund	in Vorbereitung
2.4.2: Praxiswirksame Plangenehmigung	Bund	in Umsetzung
2.4.3: Beschleunigung von Planfeststellungsverfahren	Bund	in Vorbereitung
2.4.4: Verzicht auf Raumordnungsverfahren bei erfolgter früher Öffentlichkeitsbeteiligung	Bund	vollständig umgesetzt (inhaltlich verändert)
2.4.5: „Schnelle“ Verfahren bei Elektrifizierung von Bestandsstrecken	Bund	in Vorbereitung
2.4.6: Standardisierung Artenschutz	Bund	in Umsetzung



Ergebnis

Die Maßnahme trat am 28. September 2023 in Kraft. Mit Verkündung des ROGÄndG wurde eine verbindliche sechsmonatige Frist für Raumordnungsverfahren beschlossen. Damit ist das Verfahren, zuzüglich einer einmonatigen Frist, um den Antrag auf Vollständigkeit zu prüfen, auf maximal sieben Monate beschränkt.

Zur Standardisierung der artenschutzrechtlichen Prüfung bei Baumaßnahmen einschließlich Elektrifizierungsmaßnahmen an bestehender Eisenbahninfrastruktur wurde mit dem BEG IV in § 54 Abs. 12 BNatschG eine Ermächtigungsgrundlage zum Erlass normenkonkretisierender Verwaltungsvorschriften geschaffen. In der Folge hat das BMUV in enger Abstimmung mit dem BMDV zwei Entwürfe für Verwaltungsvorschriften erarbeitet: Eidechsen-SchieneVwV sowie Vogelschutz-SchieneVwV. Die fachlichen Beratungen zur Eidechsen-Schutz-

SchieneVwV sollen in der 21. Legislaturperiode unter Beteiligung von Ländern und Verbänden fortgesetzt werden. Die Vogelschutz-SchieneVwV wurde am 12. Februar 2025 im Kabinett beschlossen und anschließend dem Bundesrat zugeleitet.

Zur Beschleunigung von Plangenehmigungen hat die BKS vorgeschlagen, dass der Gesetzgeber festlegen soll, wann eine Einwilligung Dritter erforderlich ist. Um Plangenehmigungen praxiswirksamer zu gestalten, wirkt das EBA auf den einheitlichen Vollzug hin. Zudem soll bei der nächsten Überarbeitung der Planfeststellungsrichtlinie durch das EBA auch auf eine aktualisierte Berücksichtigung der Rechtsprechung hierzu geachtet werden. Um Planfeststellungsverfahren zu beschleunigen, haben BMDV und EBA das Vorhaben Fehmarnsundquerung als Piloten identifiziert und werden gemeinsam eine Datenerhebung entwickeln, um die Erfolge des Projekts zu bewerten.

Im Rahmen des Entwurfes zum MoSchG war vorgesehen, den Verzicht auf Planfeststellung auf weitere Typen von Infrastrukturvorhaben auszuweiten und „schnelle“ Verfahren bei der

Elektrifizierung von Bestandsstrecken einzuführen. Der Entwurf durchlief in der 20. Legislaturperiode jedoch nicht mehr das parlamentarische Verfahren.

Cluster 2.5: Verzicht auf NKV-Bewertung



Maßnahmenvorschlag der BKS

Das aktuelle Zuwendungsrecht sieht bei Elektrifizierungsmaßnahmen sowie bei Maßnahmen zum Erhalt bzw. zur Steigerung der Netzresilienz (z. B. Überleitstellen und Gleiswechselbetrieb) eine Nutzen-Kosten-Verhältnis-(NKV-) Bewertung vor. Maßnahmen nach dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) erfahren wiederholte NKV-Bewertungen nach verschiedenen

Leistungsphasen der Planung. NKV-Bewertungen kosten Umsetzungszeit und Finanzmittel. Gleichzeitig bilden sie die positiven Wirkungen der Maßnahmen hinsichtlich der Verkehrs- und Klimawende unzureichend ab. Das aktuelle Planungsvorgehen bremst die Stärkung der Netzresilienz sowie die dringend notwendige Elektrifizierung weiterer Strecken gemäß des Elektrifizierungsziels des Bundes.

Maßnahme(n)	Federführung	Umsetzungsstatus
2.5.1: Verzicht auf NKV-Bewertung bei Elektrifizierungsmaßnahmen	Bund	in Vorbereitung
2.5.2: Verzicht auf NKV-Bewertung bei der Netzresilienz	Bund	vollständig umgesetzt (inhaltlich verändert)
2.5.3: Reduzierung oder Entfall der NKV-Bewertung bei bereits bewerteten Bedarfsplanungen	Bund	in Vorbereitung



Ergebnis

Das BMDV hat einen Regelungsentwurf zum Verzicht des Wirtschaftlichkeitsnachweises bei Elektrifizierungsmaßnahmen für den Bedarfsplan erarbeitet. Der Regelungsvorschlag sollte im Rahmen des MoSchG umgesetzt werden, welches in der 20. Legislaturperiode allerdings nicht mehr das parlamentarische Verfahren durchlief.

Die Novellierung des BSWAG sieht eine Regelung zum vereinfachten Verfahren des Nachweises der Wirtschaftlichkeit bei Maßnahmen zur Erhöhung der Netzresilienz bei Vorhaben des Bedarfsplans vor. Damit wird die Voraussetzung geschaffen, die Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen der Netzresilienz ohne unverhältnismäßigen Aufwand zu erfassen. Sie dienen somit der Verwaltungsvereinfachung und der beschleunigten Umsetzung von Maßnahmen des Bedarfsplans.

Handlungsfeld 3: Kapazitätsfördernde Finanzierungsmodelle

Cluster 3.1: Einführung einer neuen Finanzierungsarchitektur für die Schieneninfrastruktur



Maßnahmenvorschlag der BKS

Die Finanzierung der Schieneninfrastruktur in Deutschland ist ein komplexes, organisch gewachsenes Geflecht aus zahlreichen Finanzierungsquellen mit unterschiedlichen Zugangsvoraussetzungen und Konditionen.

Das verkompliziert und verlangsamt den effizienten Mittelabruf, sorgt für Fehlanreize, erschwert die kapazitätsschonende Bündelung von Maßnahmen, mindert die Planungssicherheit und verhindert den nachhaltigen Ressourcenaufbau in der Bauwirtschaft.

Maßnahme(n)	Federführung	Umsetzungsstatus
3.1: Einführung einer neuen Finanzierungsarchitektur für die Schieneninfrastruktur	Bund	in Umsetzung (inhaltlich verändert)



Ergebnis

Die erste Phase der neuen Finanzierungsarchitektur wurde im Kontext der Etablierung der DB InfraGO AG umgesetzt. In einer zweiten Phase wird eine neue Leistungsvereinbarung mit der DB InfraGO AG (LV InfraGO) konzipiert, die zentrale Themenfelder der komplexen Bestandsnetzfinanzierung zusammenführt und vereinheitlicht. Zusammen mit einem Beraterkonsortium erfolgen hierzu seit der zweiten Jahreshälfte 2024 intensive Arbeiten. Die LuFV III, die seit 2020 die jährlichen Zuschüsse der Bestandsnetzfinanzierung regelt, soll künftig durch die neue LV InfraGO abgelöst, ergänzt und hinsichtlich des Controllings sowie der Finanzierungsbedingungen fundamental erneuert werden. Neue und inhaltlich zusammenhängende Bestandteile, z. B. aus dem Themenfeld

der Digitalisierung oder der Bahnhöfe, sollen integriert werden. Ziel ist es, die Finanzierung zu entbürokratisieren sowie die Bundesmittel mit einer adäquaten Steuerung wirtschaftlicher und transparenter einzusetzen, sodass das Bestandsnetz langfristig in hoher Qualität gesichert ist.

Neben diesen sehr konkreten Arbeiten innerhalb der Bestandsnetzfinanzierung werden auch übergeordnete Aspekte einer originären Bereitstellung der notwendigen Finanzierungsmittel überdacht – unter Berücksichtigung des Neu- und Ausbaus mit einer neuen Finanzierungsarchitektur. In einem nächsten Schritt wird daher eine haushaltsunabhängigere Fondslösung untersucht, die mehr Verbindlichkeit und Planungssicherheit herstellen soll. Das BMDV prüft hierzu ergebnisoffen, wie die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auf eine erweiterte Grundlage gestellt werden kann.

Davon unabhängig wurde die Novellierung des BSWAG bereits im Jahr 2024 umgesetzt. Sie erweitert die Finanzierungsoptionen des Bundes und ermöglicht schnellere und höhere Investitionen in die Schieneninfrastruktur. Zusätzlich finanziert werden können u. a. Unterhaltung und Instandhaltung, IT-Leistungen oder bestimmte Folgekosten. Auch Anlagen für Abstellung, Bereitstellung, Zugbildung und Umschlag von

Zügen, Triebfahrzeugen, Wagen und Servicefahrzeugen zählen zu den Schienenwegen und sind im Sinne des Gesetzes förderfähig. Diese neuen Fördertatbestände aus der Novellierung des BSWAG hat das BMDV im Jahr 2024 in einem Nachtrag zur LuFV III mit der DB InfraGO AG vertraglich vereinbart. Sie werden ebenfalls Gegenstand der künftigen LV InfraGO sein.

Cluster 3.2: Folgekosten



Maßnahmenvorschlag der BKS

Infrastrukturvorhaben des Bundes verursachen Kosten für die EIU des Bundes, die bislang nicht übernommen wurden. Dazu gehören Folgekosten für den Betrieb und die Instandhaltung

sowie zusätzliche Planungskosten. Die EIU des Bundes fordern hierfür einen Wirtschaftlichkeitsausgleich. Die Unsicherheit, ob ein Projekt für das EIU auskömmlich ist, sorgt teilweise für Planungsverzögerungen, z. B. bei den Projekten nach dem InvKG.

Maßnahme(n)	Federführung	Umsetzungsstatus
3.2.1: Überprüfung/Aktualisierung der Berechnungsmethode	Branche	in Umsetzung
3.2.2: Angebot für die Lösung des Wirtschaftlichkeitsausgleichs für die InvKG-Projekte	Bund	in Umsetzung
3.2.3: Strukturelle Lösung des Problems der Notwendigkeit eines Wirtschaftlichkeitsausgleichs	Bund	in Umsetzung



Ergebnis

Bundesregierung, Kohleregionen und DB AG haben ihre Gespräche über eine Vereinbarung zum Wirtschaftlichkeitsausgleich InvKG kontinuierlich fortgeführt: Alle Akteure bevorzugen eine Lösung in Form einer Ist-Planungskostenfinanzierung anstelle eines separaten Wirtschaftlichkeitsausgleichs. Es konnten diverse Realisierungsfinanzierungsvereinbarungen erzielt werden.

Ein weiterer wichtiger Schwerpunkt liegt auf der Schaffung von Barrierefreiheit. Der Prozess zur Einführung einer neuen Finanzierungsarchitektur (siehe 3.1) berücksichtigt dieses Anliegen. Die Novellierung des BSWAG sieht vor, dass das BMDV die Modalitäten für Nachweise der Wirtschaftlichkeit bei einem Vorhaben des Bedarfsplans festlegt.

Handlungsfeld 4: Optimierte Planen und Bauen

Cluster 4.1: Bautechnik und -verfahren



Maßnahmenvorschlag der BKS

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 wie 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 erschweren das schnelle Bauen. Die BKS schlägt vor, existierende Techniken und Systeme für den schnelleren Bau konsequenter zu nutzen.

Maßnahmen	Federführung	Umsetzungsstatus
4.1.1: Gezielter GMT-Einsatz auf Grundlage der Entscheidungsmatrix zur Verfahrensauswahl zum Gleisumbau	Branche	vollständig umgesetzt
4.1.2: Schnellere Großmaschinenzulassung	Branche	in Vorbereitung
4.1.3: Verstärkter Einsatz von Schnellbau-/Modularbausystemen im Brückenbau	Branche	in Umsetzung
4.1.4: Schaffung von Möglichkeiten der Lagerung mineralischer Baustoffe nahe der Baustelle	Bund	in Vorbereitung
4.1.5: Erhöhung der Tarifpunkte/Übergabestellen im Schienennetz durch Nutzung von KV-Anlagen	Branche	in Vorbereitung (inhaltlich verändert)



Ergebnis

Die DB InfraGO AG hat die Entscheidungsmatrix für Gleisumbauverfahren als verbindliche Arbeitshilfe etabliert und einen Planungsprozess entwickelt, der die Anwendung sicherstellt. Gleichzeitig hat die Branche durch die Bereini-

gung technischer Anforderungen, die Abschaffung von Doppelprüfungen, eine beschleunigte Antragsbearbeitung und den befristeten Einsatz vor Genehmigung die Beschleunigung der Großmaschinenzulassung vorangetrieben. Zudem werden ein Leitfaden zu Verbundfertigteilträgern (VFT-Trägern) und ein Leitfaden zur

Ausführung von Fertigteilbauweise erstellt. So können Fertigteilbrücken ohne Einzelfallprüfung eingesetzt, Ressourcen in der Bauplanung geschont und der Bauprozess beschleunigt werden.

Um die notwendigen Änderungen der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) zur Lagerung mineralischer Baustoffe nahe der Baustelle wissenschaftlich zu untermauern, hatte das BMDV gegenüber dem BMUV eine Studie angeregt. Nach der Verabschiedung der EU-Industrieemissionsrichtlinie (IED) hat das BMUV einen Entwurf zur Anpassung der 4. Bundes-Immis-

sionsschutzverordnung (BImSchV) vorgelegt. Die Ressortabstimmung hierzu konnte bis zum Ende der 20. Legislaturperiode nicht abgeschlossen werden.

Die Erhöhung der Tarifpunkte und Übergabestellen im Schienennetz erforderte klärende Schritte für eine effiziente Umsetzung. Die DB InfraGO AG hatte, abweichend zur BKS, vorgeschlagen, ein bundesweites Netz von 130 Logistikstellen aufzubauen. Dieses modifizierte Konzept wurde mit Branchen-Stakeholdern abgestimmt und soll in die Verhandlungen zur LV InfraGO eingebracht werden.

Cluster 4.2: Vergabe und Vertrag



Maßnahmenvorschlag der BKS

Ein reibungsloser Übergang von der Planung in den Bau beschleunigt die Umsetzung von Baumaßnahmen. Besonders wichtig ist die gute, partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen den Verantwortlichen für Beauftragung, Planung und Bau. Allerdings gelingt nach An-

sicht der BKS eine integrierte Projektabwicklung nur 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.

Maßnahmen	Federführung	Umsetzungsstatus
4.2.1: Umsetzung des „Partnerschaftsmodells Schiene“	Bund	in Umsetzung
4.2.2: Zulassung von Nebenangeboten	Branche	vollständig umgesetzt
4.2.3: Fortführung der GU-Vergabe für Vorhaben der LST im Rahmen der DSD	Branche	vollständig umgesetzt



Ergebnis

Das BMDV hat das „Partnerschaftsmodell Schiene“ weiter vorangetrieben. Aktuell läuft ein Pilotvorhaben im Knoten Köln, das wissenschaftlich begleitet wird. Für drei weitere Bedarfsplan-Pilotprojekte (Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung, Bahnhof Pforzheim und Gäubahn Abschnitt Nord) wurden Vergabeentscheidungen getroffen.

Die DB InfraGO AG hat ihre Rahmenrichtlinien für Ausschreibungen und Vergabeverfahren geprüft und angepasst. Ein neuer Bewertungs-

rahmen schafft Transparenz und ermöglicht Nebenangebote nun im Standardverfahren. Zudem hat die DB InfraGO AG ein GU-LST-Vorgehensmodell („Volumenvertrag“) entwickelt, das GU-Leistungen über Einzelabrufe von Rahmenvertragspartnern ermöglicht. Das Vergabeverfahren wurde Ende Dezember 2024 abgeschlossen. Dabei ist die DB InfraGO AG mit vier Industriepartnern eine Abnahmeverpflichtung für die Erneuerung von insgesamt 15.500 Stell-einheiten mittels digitaler Stellwerkstechnik eingegangen. 2025 sollen Erstanwendungsprojekte zur Entwicklung, Erprobung und Zulassung entsprechender Produkte und Systeme beauftragt werden.

Cluster 4.3: Digitalisierung und Innovation



Maßnahmenvorschlag der BKS

Der konsequente und durchgängige Einsatz der Methodik Building Information Modeling (BIM) soll laut BKS in allen Projektphasen der Schieneninfrastrukturvorhaben implementiert werden. Dies soll dazu beitragen, Brüche in der Planung aufgrund wechselnder Verantwortlichkeiten, unterschiedlicher Werkzeuge und Formate zu vermeiden und eine schnelle, effiziente und digitale Abstimmung zwischen allen Akteuren über die gesamte Wertschöpfung zu ermög-

lichen. Durch den durchgehenden Einsatz der BIM-Methodik und digitaler Projektmanagement-Portale könnten Planungs- und Bauprozesse beschleunigt werden, da alle beteiligten Akteure auf Grundlage eines fortgeschriebenen Modells arbeiten können. Das von der Bundesregierung eingerichtete BIM-Portal bietet als digitale Plattform die Möglichkeit, Informationsanforderungen für BIM-Modelle bereitzustellen, zu veröffentlichen und BIM-Modelle auf Grundlage dieser Anforderungen zu überprüfen.

Maßnahmen	Federführung	Umsetzungsstatus
4.3.1: Verabschiedung eines Umsetzungsplans BIM	Bund	in Vorbereitung
4.3.2: Digitalisierung des Bestands in Form von BIM-Modellen	Bund	in Umsetzung
4.3.3: Durchgehende digitale Anbindung der Behörden	Bund	in Umsetzung
4.3.4: Kurzfristige Bereitstellung standardisierter, bahnspezifischer Bauteilkataloge	Bund	in Umsetzung
4.3.5: Durchgehende Nutzung von BIM über den gesamten Prozess	Bund	in Umsetzung
4.3.6: Vereinheitlichung der BIM-Vorgaben für Projekte der Bahninfrastruktur	Bund	in Umsetzung
4.3.7: Qualifizierungs- und Fortbildungsmaßnahmen für BIM	Bund	in Umsetzung
4.3.8: Etablierung von allgemeinen technischen Vertragsbedingungen	Bund	in Vorbereitung
4.3.9: Implementierung eines Common Data Environments (CDE)	Bund	in Umsetzung
4.3.10: Instandhaltungsstrategie auf Basis von objektorientierten Bestandsmodellen	Bund	in Vorbereitung



Ergebnis

Auf Basis der BIM-Strategie der DB AG wurden unter Beteiligung von BMDV, EBA, DZSF, DB InfraGO AG, Verbänden und Wissenschaft Möglichkeiten für einen Umsetzungsplan BIM für die Bahninfrastruktur untersucht. Dazu zählen: Die Digitalisierung des Bestands erfolgt schritt-

weise. Einheitliche BIM-Vorgaben für die Bahninfrastruktur, u. a. für die Planungsphase, werden über das BIM-Portal bereitgestellt. Die DB InfraGO AG beteiligt sich ebenfalls am Prozess der fachbereichsübergreifenden Harmonisierung dieser Informationsanforderungen der Pflegestelle des Bundes. Prototypische Anwendungen wie „Inframaps“ ermöglichen bereits die

Erfassung georeferenzierter Bestandsdaten und bilden eine Basis für die Überführung digitaler Projektdaten in den Betrieb. Gleichzeitig wird die Weiterentwicklung bahnspezifischer Bauteilkataloge durch das semantische Objektmodell (SOM) und die Objektbibliothek (OBI) vorangetrieben. Parallel entwickelt die AG „Digitale

Zwillinge“ im BMDV eine einheitliche Begriffsdefinition und identifiziert Anwendungsfälle für virtuelle Bestandsmodelle. Qualifizierungs- und Fortbildungsmaßnahmen von BIM Deutschland unterstützen die Beteiligten bei der Anwendung der BIM-Standards.

Cluster 4.4: Regelwerk



Maßnahmenvorschlag der BKS

Die Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem (EIGV), ihre zugehörigen Verwaltungsvorschriften sowie die umfangreichen DB- und Sektor-Regelwerke enthalten komplexe und

teilweise schwer verständliche Vorgaben. Die BKS schlägt vor, diese Vorgaben zu vereinfachen, soweit es der europäische Rechtsrahmen zulässt. Im Fokus stehen Fristen, Anforderungen an das Zeichnungsverfahren und digitale Verfahrensschnittstellen.

Maßnahmen	Federführung	Umsetzungsstatus
4.4 Regelwerk	Bund	in Umsetzung



Ergebnis

Das Bundeskabinett beschloss im Mai 2023 Änderungen am Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG), um digitale Anhörungsverfahren zu ermöglichen. Bereits seit Februar 2023 ist ein digitales Antrags- und Beteiligungsportal in Betrieb. Zudem werden Antrags- und Genehmigungsunterlagen für das EBA digital erstellt.

Seit 2024 kann die Plattform „MeinUnternehmenskonto“ (MUK) genutzt werden. Die novellierte Triebfahrzeugführerscheinverordnung trat am 1. Januar 2024 in Kraft und ermöglicht mehr Fahrpersonal bei gleichbleibenden Sicherheitsstandards. In einem nächsten Schritt soll die EIGV überarbeitet werden, basierend auf Erfahrungen aus der Umsetzung des vierten EU-Eisenbahnpakets.

Cluster 4.5: Fachkräftegewinnung und -förderung



Maßnahmenvorschlag der BKS

Der Baubranche fehlen für Vorhaben der Schieneninfrastruktur Fachkräfte. Mögliche Gründe liegen in anspruchsvollen Arbeitsbedingungen, unattraktiven Vorstellungen der Berufe in der Branche sowie mangelnden Ausbildungskapazi-

titäten. 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 BKS schlägt daher mehrere Maßnahmen zur intensiveren Nachwuchs- und Fachkräftegewinnung vor.

Maßnahmen	Federführung	Umsetzungsstatus
4.5.1: Imageoffensive in Schulen und Hochschulen für Berufsbilder in der Branche	Branche	in Umsetzung
4.5.2: Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Vereinbarkeit von Familie und Beruf/ Erhöhung des Frauenanteils	Branche	in Vorbereitung
4.5.3: Rekrutierung von ausländischen Fachkräften	Branche	in Vorbereitung
4.5.4: Personalressourcen konzentrieren und ausbauen	Branche	in Vorbereitung



Ergebnis

Die Bahn- und die Baubranche setzen umfassende Maßnahmen zur Fachkräftegewinnung und -förderung um, um gezielt Fachkräfte zu rekrutieren und zu qualifizieren. Die vorgestellten Maßnahmen stellen daher nur eine Auswahl dar.

Unter dem Karriereportal „SchienenJobs.de“ wurde das Angebot gezielt für junge Talente, Frauen und internationale Fachkräfte erweitert. Auch Quereinstiege in Berufe wie Lokführer wurden durch Informationsmaterialien gefördert, die auf branchenspezifischen Plattformen bereitgestellt werden. Die Rekrutierung auslän-

discher Fachkräfte wurde durch die „Zukunftsinitiative Bahnbau“ und die Allianz pro Schiene vorangetrieben und durch weitere Veranstaltungen und Publikationen ergänzt.

Zur Imagebildung veranstaltet die Branche mit Unterstützung des BMDV seit 2022 jährlich den „Tag der Schiene“ mit über 380 Einzelveranstaltungen. Diese Initiative wird durch Kooperationen mit Schulen und Kindergärten ergänzt. Im Hochschulbereich hat die Allianz pro Schiene zudem ein Eckpunktepapier für die Einrichtung von Stiftungsprofessuren sowie eine digitale Landkarte zu Hochschulstudiengängen mit Eisenbahnbezug erarbeitet.

Cluster 4.6: Digitalisierung LST



Maßnahmenvorschlag der BKS

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 durchgeführt werden wird.

Maßnahmen	Federführung	Umsetzungsstatus
4.6.1: Umfassende Einführung von ETCS in Infrastruktur und Fahrzeugen	Bund	in Umsetzung (inhaltlich verändert)
4.6.2: Umfassender Einsatz digitaler Stellwerke (in Neubau und Hochrüstung)	Bund	in Umsetzung (inhaltlich verändert)
4.6.3: Integrierte Bedienung aus neuen Bedienstandorten (BSO)	Bund	in Vorbereitung (inhaltlich verändert)
4.6.4: Ermächtigung, Erweiterung und Ertüchtigung des DSD-Programms	Bund	in Vorbereitung (inhaltlich verändert)



Ergebnis

Im Zuge des Programms Digitale Schiene Deutschland (DSD) sowie bei den HLK wird die Ausstattung der Schieneninfrastruktur mit ETCS vorangetrieben. Im Sommer 2024 wurde der neue Nationale Implementierungsplan (NIP) notifiziert. Aufgrund der Haushaltslage, der notwendigen Priorisierung von Bestandsnetzmaßnahmen und durch Verzögerungen in Projekten mussten die Planungen angepasst werden. Der Bund forciert weiterhin die Digitalisierung und setzt u. a. Projekte wie den Digitalen Knoten Stuttgart und die Ausrüstung des TEN-Korridors Rhein-Alpen weiter fort.

Mit der BSWAG-Änderung im Juli 2024 wurde die gesetzliche Grundlage dafür geschaffen, die ETCS-Ausrüstung in Triebfahrzeugen zu finanzieren. Eine Förderrichtlinie zur Nachrüstung von Bestandsfahrzeugen wird derzeit erstellt, eine Koordinierungsstelle wird für die Vergabe sowie für die Abstimmung zwischen Fahrzeug- und Infrastrukturentwicklung sorgen. Nach Einrichtung der Koordinierungsstelle soll ein „First-of-Class-Sofortprogramm“ die Genehmigungs- und Umrüstungsprozesse beschleunigen.

Handlungsfeld 5: Zusammengefasste, wesentliche legislative Maßnahmen

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



Maßnahmenvorschlag der BKS

Nach dem Willen der BKS soll 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 angepasst werden. Zudem sollen generalisierende Klimabilanzen für die Schieneninfrastruktur im Rahmen des D-Takts erstellt werden.

Maßnahmen	Federführung	Umsetzungsstatus
5.1: Aus-, Neu- und Ersatzbau Schieneninfrastruktur als überragendes öffentliches Interesse	Bund	vollständig umgesetzt (inhaltlich verändert)



Ergebnis

Das GBeschG hat das BSWAG geändert. Mit der Änderung wurde gesetzlich festgelegt, dass der Bau oder die Änderung eines Bundesschie-

nenweges im überragenden öffentlichen Interesse liegt, sofern das Vorhaben fest disponiert ist oder der Bedarfsplan einen vordringlichen Bedarf dafür feststellt.

Cluster 5.2: Moderne-Schiene-Gesetz (MoSchG)



Maßnahmenvorschlag der BKS

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.

Maßnahmen	Federführung	Umsetzungsstatus
5.2.1: Festlegen einer politischen Zielvision	Bund	in Vorbereitung
5.2.2: Klar abgegrenzte Definition der Leistungsinhalte von Digitalisierung und Elektrifizierung	Bund	in Vorbereitung
5.2.3: Finanzierung vereinfachen und verstetigen	Bund	in Umsetzung
5.2.4: Governance – Transparente Steuerung und Zuordnung klarer Verantwortung	Bund	in Umsetzung (inhaltlich verändert)
5.2.5: Prozesse zeiteffizient gestalten, einführen und einhalten	Bund	in Vorbereitung
5.2.6: Vorhandene rechtliche Beschleunigungsmöglichkeiten wirksam gestalten	Bund	in Vorbereitung
5.2.7: Synchrone Ausrüstung von Schiene und Fahrzeugen sicherstellen	Bund	in Vorbereitung



Ergebnis

Das BMDV hat erste Maßnahmen bereits in anderen Gesetzesvorhaben (GBeschlG, BSWAG, ROGÄndG, BEG IV) eingebracht. Zu den weiteren Maßnahmen gehören im Rahmen eines MoSchG:

- 2.4.1: Ausweitung des Verzichts auf Planfeststellung auf weitere Typen von Infrastrukturvorhaben
- 2.4.5: „Schnelle“ Verfahren bei Elektrifizierung von Bestandsstrecken
- 2.5.1: Verzicht auf NKV-Bewertung bei Elektrifizierungsmaßnahmen
- 2.5.3: Reduzierung oder Entfall der NKV-Bewertung bei bereits bewerteten Bedarfsplanungen

Als Folge der vorgezogenen Bundestagswahl durchlief das MoSchG in der 20. Legislaturperiode allerdings nicht mehr das parlamentarische Verfahren.

Bei Governancestrukturen und betrieblichen Prozessen setzt die neue Steuerung nicht über legislative Maßnahmen an, sondern über den Infraplan. Der Infraplan wird im Rahmen der gemeinwohlorientierten Ausrichtung der DB InfraGO AG als neues, rollierendes Steuerungsinstrument aufgesetzt. Er bildet die prioritären Weiterentwicklungsziele für die Mittelfrist ab und überführt die strategischen Planungen des Bundes in Leistungsziele. Diese Leistungsziele geben die Richtung für die unternehmerische Planung der DB InfraGO AG für jeweils fünf Jahre vor.

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AwSV	Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen
BEG	Bürokratienteilungsgesetz
BIM	Building Information Modeling
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BKS	Beschleunigungskommission Schiene
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BSO	Bedienstandort
BSWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
CDE	Common Data Environment
DB AG	Deutsche Bahn
DCM	Digital Capacity Management
DSD	Digitale Schiene Deutschland
DSTW	Digitale Stellwerke
D-Takt	Deutschlandtakt
DZSF	Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung
EBA	Eisenbahn-Bundesamt

EEG	Erneuerbare-Energien-Gesetz
EIGV	Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ETCS	European Train Control System
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GBeschlG	Genehmigungsbeschleunigungsgesetz
GMT	Großmaschinenteknik
GU	Generalunternehmen
HLK	Hochleistungskorridore
IED	Industrieemissionsrichtlinien
InvKG	Investitionsgesetz Kohleregionen
KaZu Novum	Kapazitätsplanung und -zuweisung der Zukunft
KMM	Kleine und mittelgroße Maßnahmen
KOMBau	Kommunikationsplattform Bau
KSP	Klimaschutzpaket
LeiDis-D	Leitsystem Disposition Deutschland
LST	Leit- und Sicherungstechnik
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

MoSchG	Moderne-Schiene-Gesetz
MUK	„MeinUnternehmenskonto“
NIP	Nationaler Implementierungsplan
NKV	Nutzen-Kosten-Verhältnis
OBI	Objektbibliothek
PFV	Planfeststellungsverfahren
ROG	Raumordnungsgesetz
ROGÄndG	Gesetz zur Änderung des Raumordnungsgesetzes
SGV	Schienengüterverkehr
SOM	semantisches Objektmodell
SPV	Schienenpersonenverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
u. a.	unter anderem
VFT	Verbundfertigteilträger
VwV	Verwaltungsvorschrift
z. B.	Zum Beispiel

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Robert-Schuman-Platz 1

53175 Bonn

Internet: www.bmdv.bund.de

Stand

April 2025

Gestaltung

ifok GmbH






Bildnachweis

Frank Heinen, 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

-  facebook.com/bmdv
-  twitter.com/bmdv
-  youtube.com/bmdv
-  instagram.com/bmdv
-  linkedin.com/company/bmdv-bund