



Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/5236

Deutsche Bahn AG • GL HH/SH • Hammerbrookstr. 44 • 20097 Hamburg

Ute Plambeck
Konzernbevollmächtigte für die Länder
Hamburg und Schleswig-Holstein

Herrn
Claus Christian Claussen
Vorsitzender des Wirtschafts-
und Digitalisierungsausschuss
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

11. September 2025

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Claussen,

vielen Dank für die Möglichkeit, im Rahmen der schriftlichen Anhörung des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses des Schleswig-Holsteinischen Landtages eine schriftliche Stellungnahme zum Antrag „Schieneninfrastruktur zügig und bürokratiearm modernisieren“ (Drucksache 20/3215) abzugeben.

Im Anhang dieser E-Mail sende ich Ihnen die zusammengefasste Stellungnahme der Deutschen Bahn AG.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Ute Plambeck

Deutsche Bahn AG
Hammerbrookstraße 44
20097 Hamburg
www.deutschebahn.com

Tel.: 040 3918 3000
Fax: 040 3918 3006
ute.plambeck@deutschebahn.com

Unser Anliegen:





Stellungnahme der Deutschen Bahn AG
zum **Antrag der Fraktionen**
von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Schieneninfrastruktur zügig und
bürokratiearm modernisieren

11. September 2025



Stellungnahme der Deutschen Bahn zum Antrag der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Schieneninfrastruktur zügig und bürokratiearm modernisieren

Die Deutschen Bahn (DB) begrüßt die Zielsetzung des Antrags der Fraktionen von CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ausdrücklich. Für die Schieneninfrastruktur ist eine Beschleunigung notwendig, um Vorhaben zur Verbesserung der Qualität und Pünktlichkeit zügig umzusetzen.

Es sollte dabei v.a. an bereits vorliegende, aber in der vergangenen Legislaturperiode nicht mehr umgesetzte Maßnahmen zum Bürokratieabbau anknüpft werden. Vor allem sind die offenen Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene (BKS) sowie Maßnahmen des zwischen Bund und Ländern vereinbarten Pakts für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung (D-Pakt) umzusetzen. Diese überschneiden sich ferner erheblich mit den Empfehlungen der Initiative für einen handlungsfähigen Staat.

Diesem Ansatz, bestehende und bereits stark geeinte Vorschläge zum Bürokratieabbau prioritär umzusetzen, trägt der Antrag überwiegend Rechnung. Mit Umsetzung dieser Vorschläge würden Schienenprojekte schneller in Betrieb und damit auch deren Klimaschutzwirkungen. Es sollten jedoch alle noch offenen Empfehlungen der BKS und aus dem D-Pakt umgesetzt werden. Die betrifft insbesondere die Schaffung von Stichtagsregelung sowie – nach Vorbild Energiesektor – die Schaffung von Standards im Artenschutz und der Verzicht auf Raumverträglichkeitsprüfungen.

Zwei der sieben Vorschläge des Antrags würden hingegen zu mehr Bürokratie führen und die Wettbewerbsbedingungen der Schiene verschlechtern bzw. Resilienzen im Schienennetz reduzieren.

Nachstehend nimmt die DB zu den einzelnen Vorschlägen wie folgt Stellung:

I. Vereinfachung und Beschleunigung von planungsrechtlichen Verfahren durch Änderung des AEG

Der Vorschlag ist zu begrüßen, sollte jedoch modifiziert entsprechend eines Formulierungsvorschlag des Bundesrates umgesetzt werden.

Beruhend auf einer Empfehlung der BKS hatte der Bundesrat 2023 in seiner Stellungnahme zum Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich einen Vorschlag zur Erweiterung des Kataloges von Modernisierungsvorhaben mit Wahlrecht zum Planrecht unterbreitet. Diese Änderung des § 18 Abs. 1a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), die auch Mobilfunkausbau an Schienenstrecken beschleunigen würde, sollte auch Maßnahmen zur Fels- und/oder Hangsicherung umfassen sowie möglichst weiterhin gebündelt oder mindestens zeitlich parallel mit der im D-Pakt angelegten Änderung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) umgesetzt werden. Auch hierzu hatte der Bundesrat 2023 einen Formulierungsvorschlag vorgelegt.

Diese Vorschläge des Bundesrates sollte jedoch auch um das Thema Maßnahmen zur Fels- und/oder Hangsicherung erweitert werden – auch für diese Maßnahmen sollte im AEG ein Wahlrecht zum Planrecht bzw. im § 14a UVP ein Verzicht auf Umweltverträglichkeitsprüfung geregelt werden.

Ferner sollte die ebenfalls bereits bestehende Regelung im § 18 Abs. 1 AEG zur Planrechtfreiheit des Wiederaufbaus nach Naturkatastrophen erweitert werden. Auch für die Beseitigung von Schäden, die durch Wetterextreme, Naturereignisse oder Fremdeinwirkung verursacht wurden, sollte die Möglichkeit einer planrechtsfreien Durchführung geschaffen werden.

II. Verfahrensbeschleunigung durch den Abschluss von Zeitplänen und Nutzung von Digitalisierung

Diese beiden Vorschläge sind grundsätzlich zu begrüßen. Der Abschluss oder die Abstimmung von Zeitplänen zwischen Genehmigungsbehörden und Vorhaben kann jedoch nur dann einen Beitrag zur Beschleunigung der Verfahren leisten, wenn auch der gesetzliche Rahmen für mehr Verbindlichkeit und Planbarkeit sorgt. Verlässliche Zeitpläne für Genehmigungsverfahren sind derzeit v.a. wegen fehlender gesetzlicher Stichtagsregelungen nicht möglich.

Ohne diese auch im Deutschlandpakt zwischen Bund und Ländern vorgesehenen Stichtagsregelung ist bei jeder Genehmigungsentscheidung die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der Behördenentscheidung maßgeblich. Das bedeutet, dass Planungen bis zum Abschluss des Verfahrens an neue oder geänderte Regeln, insbesondere technisches Regelwerk, anzupassen sind. So verursachen Änderungen der Sach- oder Rechtslage regelmäßig verzögernde Umplanungen, die teilweise sogar eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich machen. Eine generelle Stichtagsregelung zur Sach- und Rechtslage – etwa in AEG und EIGV oder ggf. sektorübergreifend im Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) – würde den Beurteilungszeitpunkt vorverlagern und so (zeit-)aufwendige Umplanungen vermeiden. Ferner führen fehlende Standards im Bereich der Umweltprüfungen, v.a. im Artenschutz, zu zeitintensiven Einzelfallprüfungen, was eine verbindliche Zeitplanung deutlich erschwert. Auch die Schaffung von Standards im Artenschutz wurde daher von der BKS empfohlen bzw. ist im Deutschlandpakt vorgesehen.

Damit bedarf der Abschluss von verbindlichen Zeitplänen für Genehmigungsverfahren zunächst der konsequenten Umsetzung offener Maßnahmen zum Bürokratieabbau. Bei der Digitalisierung der Genehmigungsverfahren gilt es hingegen, die bereits bestehenden gesetzlichen und technischen Möglichkeiten konsequent anzuwenden. Diese betrifft v.a. die Anwendung des kollaborativen Building Information Modeling (BIM) auch durch Genehmigungsbehörden.

Der bereits hohe Nutzen von BIM kann weiter gehoben werden, wenn eine technische Verknüpfung zwischen BIM und GIS-Systemen sowie eine kollaborative Kultur der Zusammenarbeit in den Projekten gefördert wird. Die im Antrag mit Ziffer VI. geforderte Stärkung von kollaborativen Allianz- und Partnerschaftsmodellen trägt damit auch zur Digitalisierung der Verfahren bei.

III. Lärmschutz nach dem Verursacherprinzip ausrichten

Mit der im Antrag geforderten „*Einführung verbindlicher Lärmgrenzwerte für neue Schienenfahrzeuge, auch im Personenverkehr*“ ginge eine zusätzliche, einseitige Mehrbelastung der Schiene zulasten der Wirtschaftlichkeit, der Wettbewerbsfähigkeit und der klimapolitisch notwendigen Verkehrsverlagerung einher. Diese Maßnahme wäre auch kein Beitrag zum Bürokratiebau.

Stattdessen sollte freiwillige Maßnahmen zum Lärmschutz und die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen gestärkt werden. Der notwendige Bürokratieabbau sollte sich auch deshalb nicht nur auf die Eisenbahninfrastruktur beschränken, sondern auch die Verkehrsunternehmen erfassen. Insbesondere gilt es dabei die Verfahren zur Fahrzeugzulassung (Neuzulassungen wie auch Zulassung von Fahrzeugumbauten) zu vereinfachen und entsprechend einer Empfehlung der BKS die EIGV hierzu zu novellieren.

Bis 2030 werden die älteren Diesellokomotiven der Baureihen 232 und 233 von DB Cargo mit lauten Grauguss-Klotzbremsen ausgemustert. Weiterhin haben DB Regio und DB Fernverkehr ein Verfahren entwickelt, um auf den täglichen Funktionstest der Makrofone im Vorbereitungsdienst verzichten zu können und leisten damit einen wichtigen Beitrag zum Lärmschutz.

IV. Wirtschaftlichkeitsbetrachtung vereinfachen

Diese Vorschläge sind zu begrüßen. Das vereinfachte Wirtschaftlichkeitsverfahren im Rahmen der zwischen Bund, Länder und DB abgestimmten Maßnahmen der Anlage 8.7 zur LuFV zeigt schließlich, dass gerade bei kleineren und mittleren Maßnahmen vereinfachte Wirtschaftlichkeitsverfahren haushaltsrechtlich zulässig sind.

Bei größeren Aus- und Neubaumaßnahmen – ganz gleich ob von regionaler oder überregionaler Bedeutung – können hingegen Wirtschaftlichkeitsverfahren in Form von Nutzen-Kosten-Analysen (NKA) sogar einen Beitrag zur Beschleunigung der Verfahren leisten, wenn die anschließenden Genehmigungsverfahren auf diese aufbauen und es insbesondere bei den Umweltprüfungen es dabei zu keinen Doppelungen kommt.

Die NKA-Methodik für den Bedarfsplan Schiene bildet derzeit jedoch nicht Nutzen von Maßnahmen ab, die die Netzresilienz erhöhen. Im Vorgriff auch eine notwendige Überarbeitung der Methodik sollten daher – wie im Antrag gefordert – die Möglichkeiten der in der letzten Legislatur geschaffenen Regelung des § 3 Abs. 3 BSWAG genutzt werden.

Mit dem Abschluss der Wirtschaftlichkeitsverfahren – sei es vereinfacht nach Vorbild der Anlage 8.7 oder durch NKA – enden die zeitintensiven und knappe Personalkapazitäten in Behörden bindenden haushalts- und zuwendungsrechtlichen Verfahren jedoch nicht. Daher sollte in der zuwendungsrechtlichen Praxis des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) ein Paradigmenwechsel zugunsten des Grundsatzes „Aufgrund des Projekt-/Vorhabenziels notwendig“ erfolgen.

D. h. die Bewilligung der Finanzierung des Vorhabens erfolgt genauso, wie es zuvor durch das EBA planungsrechtlich zugelassen wurde. Auch der zuwendungsrechtliche Nachweis nach Realisierung des Vorhabens sollte weitergehend standardisiert werden. Damit würden Zuwendungs-, Planungs- und Inbetriebnahme-Zulassungsrecht eng miteinander verzahnt. Das Ausmaß an Redundanzen zwischen diesen drei Verfahren würde sich erheblich reduzieren.

V. Pilotprojekte und Regelwerksüberprüfung

Technische Standards bspw. Regelwerke leisten einen erheblichen Beitrag zur Beschleunigung der Verfahren, da mit diesen in den Projekten zeitaufwendige Einzelfallprüfungen vermieden werden. Wie oben erläutert sollte daher dieser Ansatz auch auf den Bereich der Umweltprüfungen erweitert werden. Ausdrücklich ist diesem Zusammenhang folgendem Befund der „Initiative für einen handlungsfähigen Staat zuzustimmen:

„Die bislang vorherrschende Ansicht, insbesondere jeden Einzelfall besonders zu behandeln, verursacht nicht nur extrem hohe Verwaltungskosten, sondern führt auch zu Konflikten und zeitlichen Verzögerungen, ohne jedoch evident gerechtere Ergebnisse hervorzubringen. Wir brauchen insgesamt einen robusteren Verwaltungsvollzug.“

Es ist jedoch sinnvoll, bestehende technische Standards und Regelwerke in bestimmten zeitlichen Abständen nach objektiven Maßstäben zu überprüfen – auch durch Benchmarks. Die geplanten Vergleichsstudie DB InfraGO vs. AKN entspricht diesem Ansatz. Dieses gilt für vor allem für den Fall, sollte sie auch wissenschaftlich begleitet werden – so wie im Antrag gefordert.

Da sich das Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) bereits mit Fragen der Standardisierung und der Vereinfachung der Verfahren in Forschungsprojekten befasst hat bzw. derzeit befasst, könnte diese Begleitung bspw. durch das DZSF oder bereits hierzu durch das DZSF betraute Institutionen erfolgen.

VI. Stärkung von Allianz- und Partnerschaftsmodellen

Das von der BKS empfohlene Partnerschaftsmodell Schiene, das gemeinsam mit der Bauwirtschaft und der TU Berlin entwickelt wurde, kann derzeit nur nach Zustimmung des BMV angewendet werden. Es sollte jedoch generell als zuwendungsfähig erklärt werden.

Das Modell wurde von Bauherren, Planern und Bauwirtschaft gemeinsam entwickelt. Es umfasst auch einen Leitfaden zur Einbindung des Mittelstandes. Ziel ist, insbesondere komplexe Bauvorhaben (bspw. Bedarfsplan oder GVFG) zu beschleunigen, kostenträchtige Umplanungen zu reduzieren sowie die Budget- und Termintreue zu erhöhen.

Bei der Pilotierung im Werk Cottbus wurden diese Zielsetzungen erreicht. Es hat sich zudem gezeigt, dass der durch das Modell mögliche frühere Einbezug des Wissens der Bauwirtschaft in die Planung auch Innovationen im Bereich des Nachhaltigen Bauens erleichtert.

Da die Vergabe eines Auftrags im Partnerschaftsmodell Schiene bereits unter dem geltenden Vergaberecht erfolgen kann, würde mit der Zulassung auch Vergaberecht und Zuwendungsrecht widerspruchsfrei angewendet und enger miteinander verzahnt.

VII. Regionalisierung und Verantwortungsteilung

Nicht nur bei Aus- und Neubauvorhaben und deren NKA, sondern auch bei der Frage, ob eine stärkere Regionalisierung der Infrastrukturverantwortung sinnvoll ist, sollten Aspekte der Netzresilienz hinreichend berücksichtigt werden. Die bestehenden Standards der bundeseigenen Strecken leisten einen hohen Beitrag hierfür.

Deren Ausstattung erlaubt die Nutzung durch Züge (z.B. des SGV), die auf Strecken nach NE-Standards nicht verkehren dürfen. Auch sind im Vergleich mehr Überhol- und Kreuzungsvorgänge möglich. All dies qualifiziert die Regionalstrecken der DB dafür, bei Bedarf (z.B. im Überlastungs- und Sanierungsfall) eine wichtige Ausweich- und Umleiterfunktion im übergeordneten Netz einzunehmen. Bspw. bei der (General-)Sanierung spielen Regionalstrecken als Umleiter eine essenzielle Rolle. Das auch gesetzlich festgeschriebene Konzept würde Schaden nehmen.

Die DB InfraGO kalibriert ihre Preise und Zielerlöse auf Gesamtnetzebene. Die Heraustrennung von Netzteilen hätte unabsehbare Folgen für die Wirtschaftlichkeit und die Preise auf beiden Seiten. Viele der neuen Betreiber dürften zudem die regulatorischen Anforderungen, die auf sie zukommen, überfordern.