



Forum II: Eisenbahn

Was bedeutet die Neuordnung der DB AG-Infrastruktursparte für die Branche?

VDV-Jahrestagung

Dr. Jörg Sandvoß



Leipzig | 22.06.2023

Gemeinwohlorientierte Infrastruktur (InfraGO) - Agenda

- 1 Bestandsaufnahme**
Woher wir kommen
- 2 Gesamtprogramm**
Wohin wir wollen und wie wir dorthin
gelangen
- 3 Faktor Kapazität**
Wie wir InfraGO zum Kapazitätsgewinner
machen
- 4 Aktuelle Diskussionsfelder**
Was wir brauchen, um ans Ziel zu kommen

| Abfahrt / Départ | | Ziel / destination | | Gleis / Platform / voie | |
|------------------|-----------------|---|----------------------|-------------------------|--|
| Zahl / No. | Stunde / Heures | Über / via | | | |
| 08:50 | 08:51 | Chemnitz Hbf - Zwickau Hbf | Reichenbach(V) ob Bf | 11 | |
| | | Dresden-Neustadt - Ruitzsd - Senftenberg | Cottbus Hbf | 2 | |
| 08:55 | 08:56 | Dresden-Neustadt - Bischofsberg | Berlin Hbf (tief) | 3 B-F | |
| | | Dresden-Neustadt - Radeberg | Görlitz | 9 | |
| 08:59 | 09:00 | Strahen - Radeck - Döbriitz - Heidenau | Pirna | 13 | |
| | | Dresden Mitte - Dresden-Neustadt - Coswig | Meißen Triebischtal | 14 | |
| 09:02 | 09:05 | Flö-Hausberg - Tharandt - Chemnitz Hbf | Zwickau/Sachs/Hbf | 8 | |
| | | Dresden Mitte - Dresden-Neustadt - Rade | Leipzig Hbf | 7 | |



1-7 Raucher Bahnsteig Smoking Station
Rauchfreier Bahnhof Non-Smoking Station
10-14 Ausgang 3 City
9

Bestandsaufnahme aus Sicht DB: Drei Bilder, die den Zustand der Eisenbahn in Deutschland verdeutlichen



„Zu voll,



zu alt,



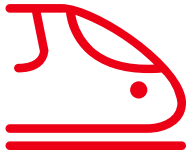
zu kaputt“

Zitat Berthold Huber, SZ, 18. Mai 2023

Seit der Bahnreform ist die Betriebsleistung um fast 30% gestiegen, das Netz aber nicht mitgewachsen – Folge ist ein hochbelastetes und teilweise überlastetes Netz



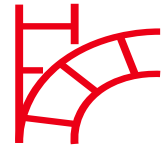
Gesteigerte Nutzung und reduzierte Kapazität¹



Betriebsleistung

+27%

Trassenkilometer



Kapazität

-15%

Streckenkilometer

vs.



Erhebliches Wachstum v.a. auf Hauptkorridoren, das Netz ist dort jedoch nicht in gleichem Maße mitgewachsen, was zu Auslastungen von über 125% führt.



DB hat seit 1994 aus Kostengründen z.B. Weicheneinheiten, Gleisanschlüsse und Betriebslänge reduziert.

1. Zeitraum 2021 vs. 1994



Stark belastete Strecken (Hochleistungskorridore)

Status Quo 2022



Streckenkilometer

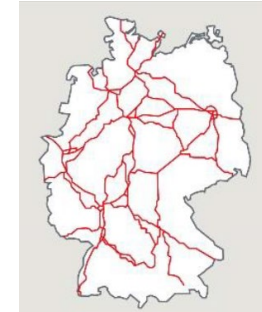
3.500

Zugkilometer

235 Mio.



Prognose 2030



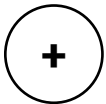
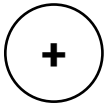
Streckenkilometer

>9.000

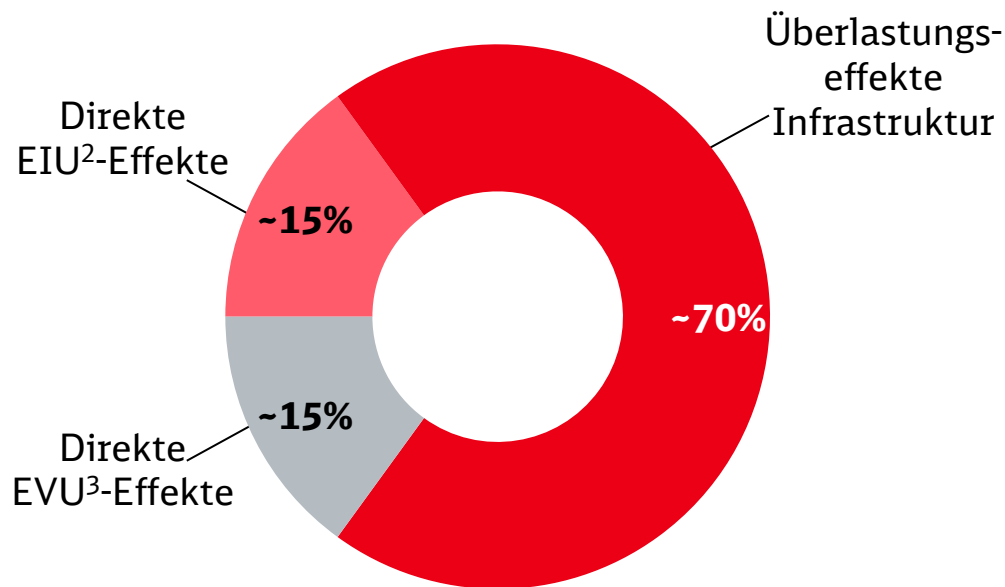
Zugkilometer

700 Mio.

Die angespannte Situation auf der Infrastruktur resultiert in einer signifikanten Verschlechterung der Pünktlichkeit



>80% der Qualitätsverschlechterungen 2022 YTD sind direkt oder indirekt infrastrukturinduziert, gemessen in Lost Units¹



Aktuelle Pünktlichkeit (2022)



65%



92%



66%

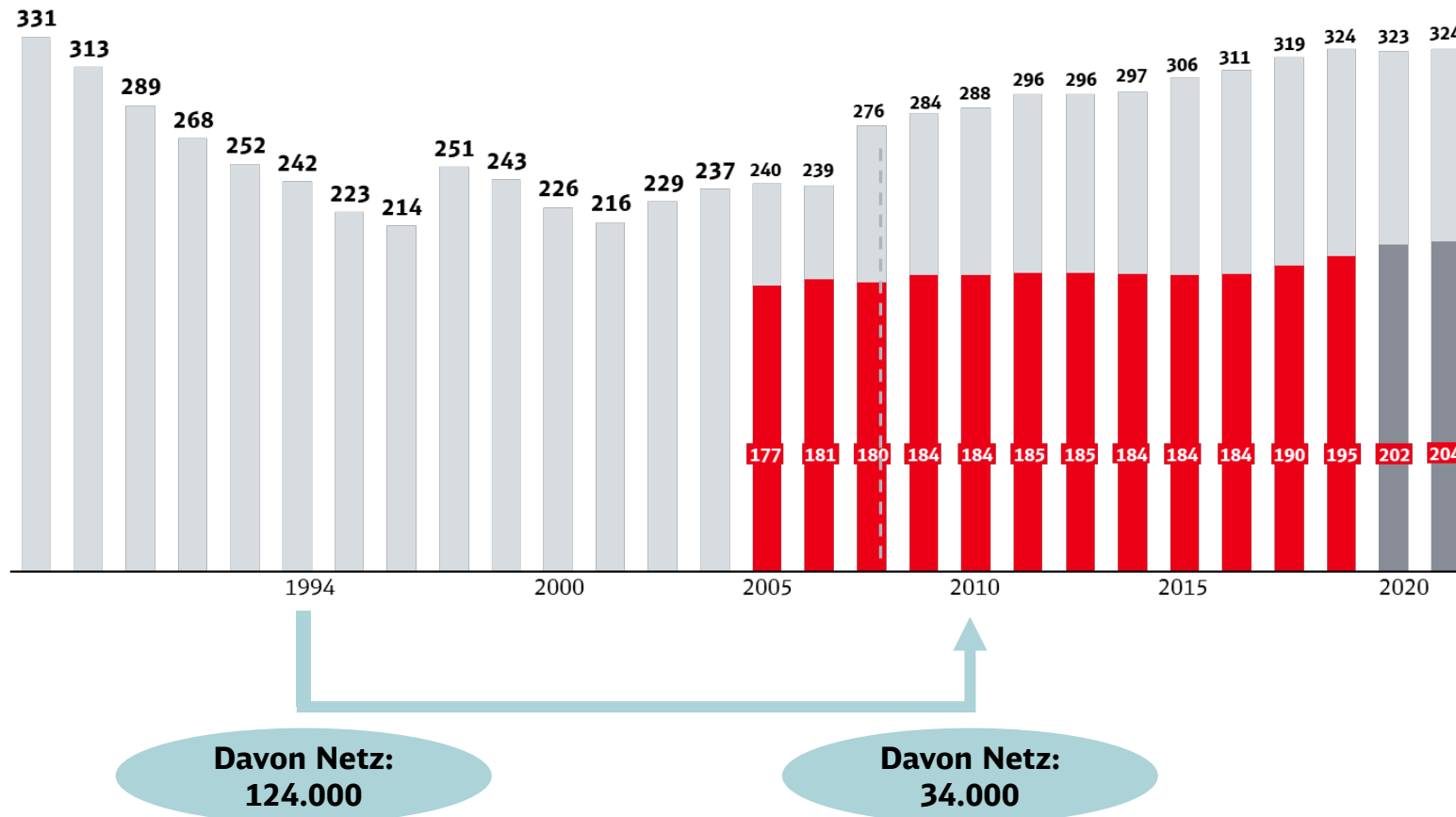
1. Der Infrastrukturzustands- und entwicklungsbericht (IZB) weist kodierte Verspätungsminuten (cVmin) aus. Dort ist der Anteil der direkten EVU-Verursachung höher, da hier vglw. viele Verspätungsminuten je Verspätungsereignis entstehen. Auch im IZB wird ein sehr hoher Anteil der sekundären Störungen ausgewiesen (Überlastungseffekte der Infrastruktur).
2. EIU = Eisenbahninfrastrukturunternehmen
3. EVU = Eisenbahnverkehrsunternehmen

Massiver Personalabbau – insb. in der Infrastruktur – bis Mitte der Nullerjahre, seitdem wieder Aufbau



■ Mitarbeiter Konzern

■ Davon im Systemverbund Bahn (ab 2008)



- Im Bereich Netz beschäftigte die DB 1994 rund **124.000 Mitarbeitende** (Übergang aus der Deutschen Bundesbahn und Deutschen Reichsbahn)
- Diese Zahl nahm bis 2010 im Zuge von Modernisierung und Reduzierung der Infrastrukturanlagen auf **ca. 34.000 Mitarbeitende** ab¹
- Seit ca. 15 Jahren wieder **Personalaufbau**

(1) Abbau rund 90.000 Mitarbeitende, davon 23.000 Verlagerung in andere Gesellschaften

Doch die Politik hat reagiert: Zeitenwende für die Eisenbahn in Deutschland?

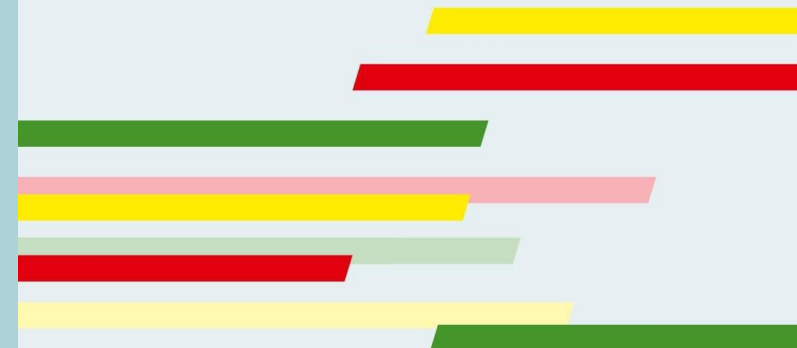


MEHR FORTSCHRITT WAGEN

BÜNDNIS FÜR

FREIHEIT, GERECHTIGKEIT UND NACHHALTIGKEIT

**KOALITIONSVERTRAG ZWISCHEN
SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN UND FDP**



Der Koalitionsvertrag mandatiert die Schaffung einer gemeinwohlorientierten Infrastruktur...



Die Infrastruktureinheiten (DB Netz, DB Station und Service) der Deutschen Bahn AG werden innerhalb des Konzerns **zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt**. Diese steht zu 100 Prozent im Eigentum der Deutschen Bahn als Gesamtkonzern. Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur verbleiben zukünftig in der neuen Infrastruktureinheit.



Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ von SPD, Bündnis90/Die Grünen und FDP

1. Der Zielfahrplan sieht einen Halbstundentakt auf den wichtigsten Verbindungen im Fernverkehr vor
DB | InfraGO

...um den anspruchsvollen verkehrspolitischen Zielen des Bundes gerecht zu werden



+100%

Mehr Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr

**Halb-
stunden
takt¹**

Umsetzung des Deutschlandtakts

**Von
19% auf
25%**

Marktanteil im Schienengüterverkehr

Gemeinwohlorientierte Infrastruktur (InfraGO) - Agenda

- 1 Bestandsaufnahme**
 Woher wir kommen
- 2 Gesamtprogramm**
 Wohin wir wollen und wie wir dorthin
 gelangen
- 3 Faktor Kapazität**
 Wie wir InfraGO zum Kapazitätsgewinner
 machen
- 4 Aktuelle Diskussionsfelder**
 Was wir brauchen, um ans Ziel zu kommen



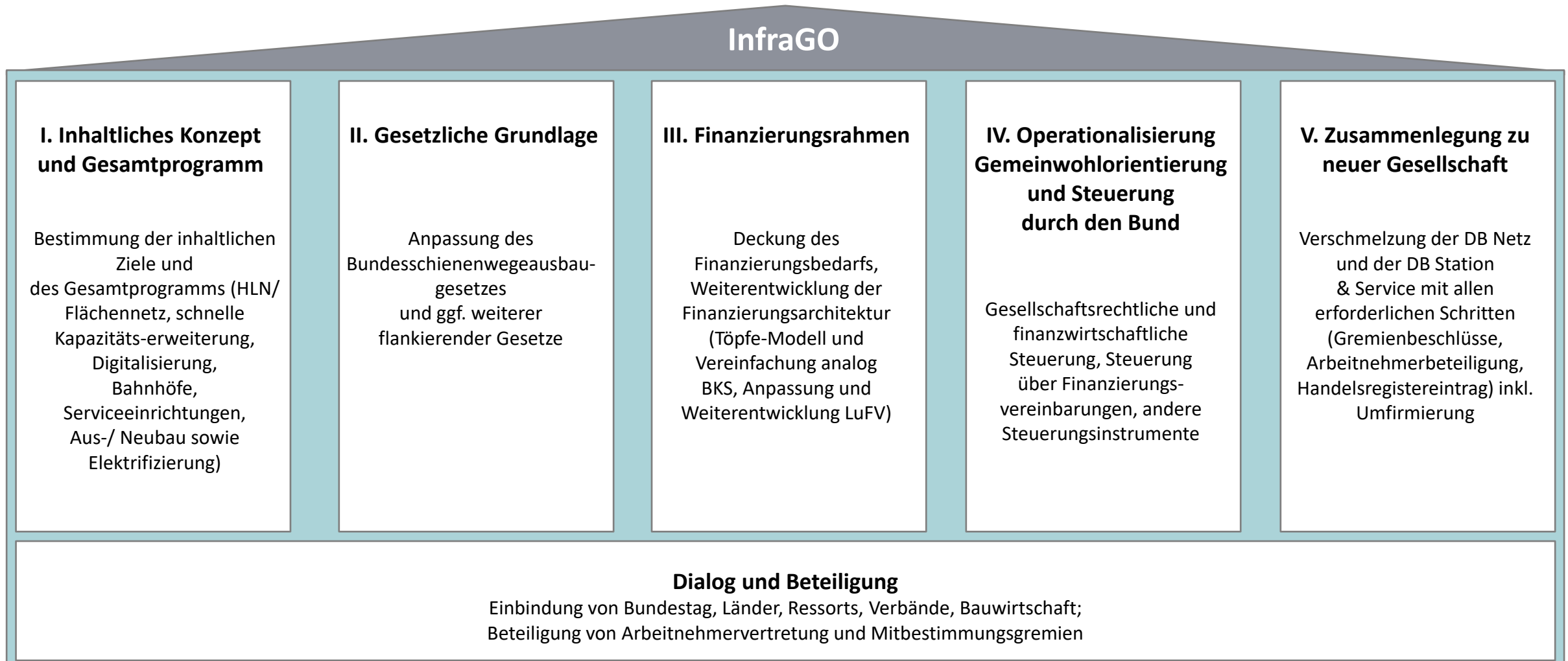
| Abfahrt / Départ | | Ziel / destination | | Gleis / Platform / voie | |
|------------------|------------|---|----------------------|-------------------------|--|
| Zahl / No. des | Über / via | | | | |
| 08:50 | RE 1708 | Chemnitz Hbf - Zwickau Hbf | Reichenbach(V) ob Bf | 11 | |
| 08:51 | RE 18 | Dresden-Neustadt - Ruitzsd - Senftenberg | Cottbus Hbf | 2 | |
| 08:55 | RE 104 | Dresden-Neustadt - Bis Sudkreuz | Berlin Hbf (tief) | 3 B-F | |
| 08:58 | RE 104 | Dresden-Neustadt - Ruitzsd | Görlitz | 9 | |
| 08:59 | S 1 | Strahen - Raack - Döbriitz - Heidenau | Pirna | 13 | |
| 09:00 | S 1 | Dresden Mitte - Dresden-Neustadt - Coswig | Meißen Triebischtal | 14 | |
| 09:02 | RE 104 | Flö-Hausberg - Tharandt - Chemnitz Hbf | Zwickau(Sachs)Hbf | 8 | |
| 09:05 | RE 104 | Dresden Mitte - Dresden-Neustadt - Riesa | Leipzig Hbf | 7 | |

6 1-5 Rauchfreier Bahnhof Non-Smoking Station 8-14

1-7 Raupfelle Straße Rauchfreier Bahnhof Non-Smoking Station 10-14 Ausgang 3 City 9



5 Säulen der InfraGO müssen bis Ende 2023 errichtet werden – Voraussetzung für den Start ab 1.1.2024



Gemeinwohlorientiertes Bewirtschaftungssystem mit 7 zentralen Maßnahmen – Kapazitätserweiterung im Bestandsnetz erfolgskritisch



Zielbild DB – unter Finanzierungsvorbehalt

Verkehrspolitische Ziele



Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr

25% Marktanteil im Schienengüterverkehr

Umsetzung **Deutschlandtakt**

Inhalte Gesamtprogramm



A. Bestandsnetz hoch verfügbar und digital verdichtet...

Verfügbarkeit und Qualität im Bestandsnetz ist die zwingende Voraussetzung für notwendige **Kapazitätssteigerung** und einen funktionierenden Schienenverkehr mit **hoher Zuverlässigkeit**

B. ...für Alle zugänglich...

Kapazitätsgerechter und attraktiver Schienenzugang für möglichst viele Menschen und Güter, über Zugangspunkte als **zentrale Anknüpfungstellen** zu anderen Verkehrsträgern

C. ...gezielt erweitert

Schaffung **weiterer Kapazität erforderlich**, u.a. für Umsetzung des Deutschlandtakts

Maßnahmen



A1

Hochleistungsnetz



A2

Schnelle Kapazitätserweiterung



A3

Digitalisierung



A4

Flächennetz



B1

Zukunftsbahnhöfe



B2

Serviceeinrichtungen¹



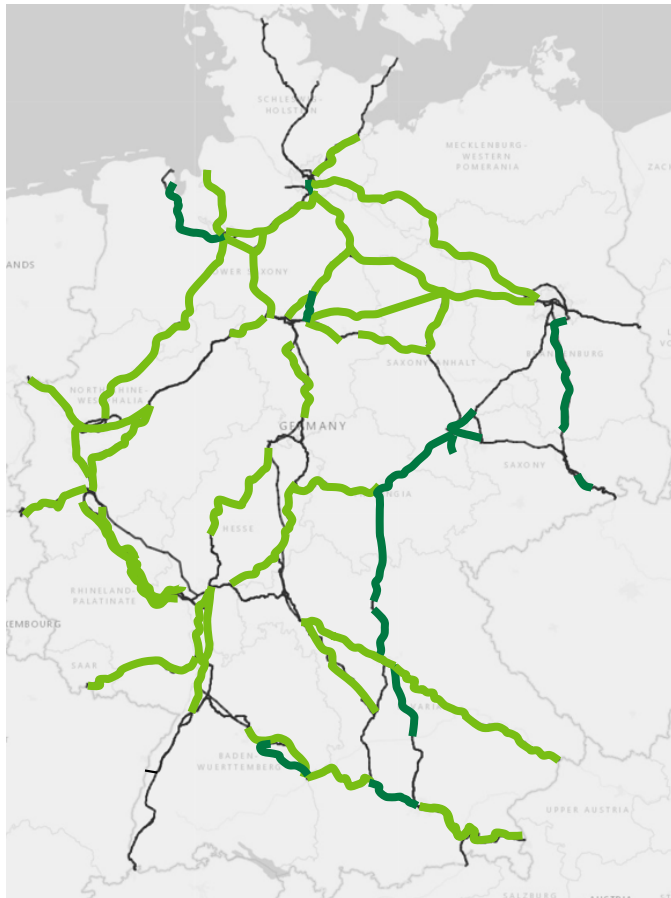
C

Aus- und Neubau sowie Elektrifizierung



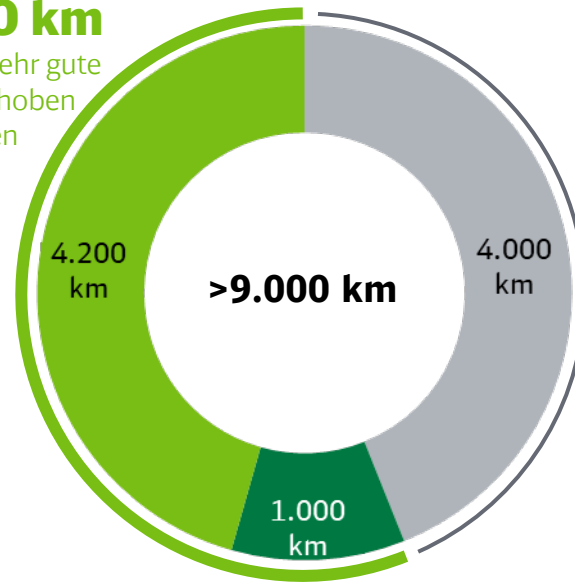
1. Beinhaltet Serviceeinrichtungen, die unmittelbar der Infrastruktur dienen (z.B. Terminals des kombinierten Verkehrs (KV-Terminals)); im Abschlussbericht der Beschleunigungskommission Schiene (BKS) wurde ein gesondertes Förderprogramm Serviceeinrichtungen vorgeschlagen

Generalsanierung von 4.200 km vorgesehen, um bis einschl. 2030 aus dem hochbelasteten Netz das neue Hochleistungsnetz zu schaffen



Hochleistungsnetz in 2030 [in Strecken-Km]

Durch neue Bewirtschaftungsstrategie können **ca. 5.000 km** auf gute bis sehr gute Qualität gehoben werden



■ Generalsanierung
■ Zustandsnote ≤ 2
■ fokussierte Instandhaltung

Störungsresistente Anlagen sorgen für eine **zuverlässigere** Infrastruktur und erhöhen somit die Pünktlichkeit für unsere Kunden

Optimale Ausrüstungs- und Layoutstandards sorgen für mehr Zugaufkommen und erhöhen somit die **Leistungsfähigkeit** der Infrastruktur

Wir verbessern das **Kundenerlebnis** durch **attraktive, saubere und barrierefreie Bahnhöfe** und gut **organisierten Schienenersatzverkehr**

Wir **reduzieren zukünftige verkehrliche Einschränkungen** auf ein Mindestmaß und schaffen so mehr **Planbarkeit** für unsere Kunden

Die Hochleistungskorridore werden zur schnelleren Migration des digitalen Bahnbetriebs im Gesamtnetz genutzt



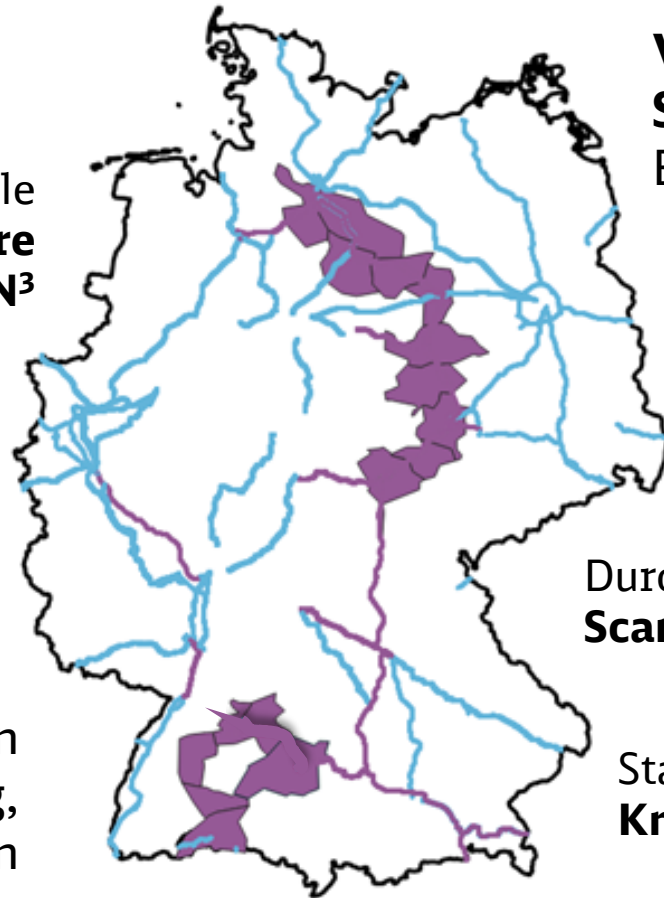
Möglicher Ausrüstungsstand im Jahr 2030



Start-Konfiguration bis 2028

ESTW¹, ETCS² Level 2 mit Signalen

Zentrale
Korridore
des HLN³



Verkehrsnetze entlang
Scan-Med⁴, z.B. Netz
Elbe-Spree, Hanse-Netz

EDP⁵, u.a.
Berliner Ring

Durchfahrbarkeit
Scan-Med⁴

Stammstrecke im
Knoten München

Verkehrsnetze in
Baden-Württemberg,
z.B. Bodenseegürtelbahn



Zielbild DSD Stufe 1 Plus
DSTW⁶, ETCS² Level 2 ohne
Signale, ATO⁷ GoA⁸ 2

1 Elektronisches Stellwerk 2 European Train Control System 3 Hochleistungsnetz 4 Scandinavian-Mediterranean 5 European Deployment Plan 6 Digitales Stellwerk
7 Automatic train operation 8 Grade of automation

Kapazitätsengpässe sind Realität vieler Bahnhöfe in Deutschland



- Jeder denkt bei **Kapazität** an **Gleise und Fahrpläne**
- Aber: Eine **Verdopplung** im Personenverkehr bedeutet **6 Mrd.** statt 3 Mrd. Fahrgäste im Nahverkehr pro Jahr
- Heute starke **Konkurrenz der Flächennutzung**:
 - **Verkehrsflächen** für Reisende (schnelle, direkte Wege, hohes Fassungsvermögen)
 - Attraktive **Aufenthaltsbereiche** und Versorgung
 - **Vermarktungsflächen** (notwendige Einnahmen zur Finanzierung der Bahnhöfe)
- Daher **Ausbau** der Bahnhöfe notwendig, aber auch Diskussion über **Flächennutzung und Finanzierung**

Auskömmliche Finanzierung von Verkehrsstation und Empfangsgebäuden noch offen – Tragfähiges Geschäftsmodell für ganzheitliche Bahnhofsentwicklung erforderlich



Abstimmung mit BMDV steht aus



IST

Unterschiedliche Zuständigkeiten, keine nachhaltige Finanzierung der Bahnhöfe



ZIEL

„Starkes Netz mit starken Bahnhöfen“



Verkehrsstation

Empfangsgebäude

Vorplatz/
Anschlussmobilität

Unterschiedliche Zuständigkeiten und Regeln für **Verkehrsstation**, **Empfangsgebäude** und **Vorplatz** verhindern nachhaltige Finanzierung



Verkehrsstation

Empfangsgebäude

Vorplatz/
Anschlussmobilität

Heutige **Trennlinie** der Finanzierung **zwischen Verkehrsstation und Empfangsgebäude überwinden**

Finanzierungsverantwortung bei **Ländern und Kommunen**

Mehr als die Hälfte aller Reisenden soll **bis 2030 attraktive Zukunftsbahnhöfe** erhalten, die den Zugang zu SPV durch mehr **Leistungsfähigkeit** und höheren **Kundenkomfort** nachhaltig verbessern.

Voraussetzungen dafür:

- Beendigung der systematischen **Unterfinanzierung** der Verkehrsstationen und damit Beseitigung von Fehlanreizen für einen wirtschaftlichen Betrieb und Erhalt.
- Auskömmliche Finanzierung und im Gegenzug kein weiterer Verkauf von **Empfangsgebäuden**. Direkte Zuführung der kommerziellen Erlöse in Finanzierungstopf zum Erhalt und Modernisierung der Empfangsgebäude.

Gemeinwohlorientierte Infrastruktur (InfraGO) - Agenda

- 1 Bestandsaufnahme**
 Woher wir kommen
- 2 Gesamtprogramm**
 Wohin wir wollen und wie wir dorthin
 gelangen
- 3 Faktor Kapazität**
 Wie wir InfraGO zum Kapazitätsgewinner
 machen
- 4 Aktuelle Diskussionsfelder**
 Was wir brauchen, um ans Ziel zu kommen



| Zahl | Stell./Gleis | Über/via | Ziel destination | Gleis | Wartung / Note |
|-------|--------------|----------|---|-------|----------------|
| 08:50 | 6-14 | | Chemnitz Hbf - Zwickau Hbf | 11 | |
| 08:51 | 6-14 | | Dresden-Neustadt - Ruitzsd - Senftenberg | 2 | |
| 08:55 | 6-14 | | Berlin Hbf (tief) | 3 | B-F |
| 08:58 | 6-14 | | Dresden-Neustadt - Bischofsberg | 9 | |
| 08:59 | 6-14 | | Strahlem - Raack - Döbriitz - Heidenau | 13 | |
| 09:00 | 6-14 | | Dresden Mitte - Dresden-Neustadt - Coswig | 14 | |
| 09:02 | 6-14 | | Flö-Hausberg - Tharandt - Chemnitz Hbf | 8 | |
| 09:06 | 6-14 | | Dresden Mitte - Dresden-Neustadt - Peas | 7 | |

KULTUR
GESCHICHTE
GEWALT

1-7 Rauchfreier Bahnhof Non-Smoking Station

10-14 Ausgang 3 City

9

6

1-5

Rauchfreier Bahnhof Non-Smoking Station

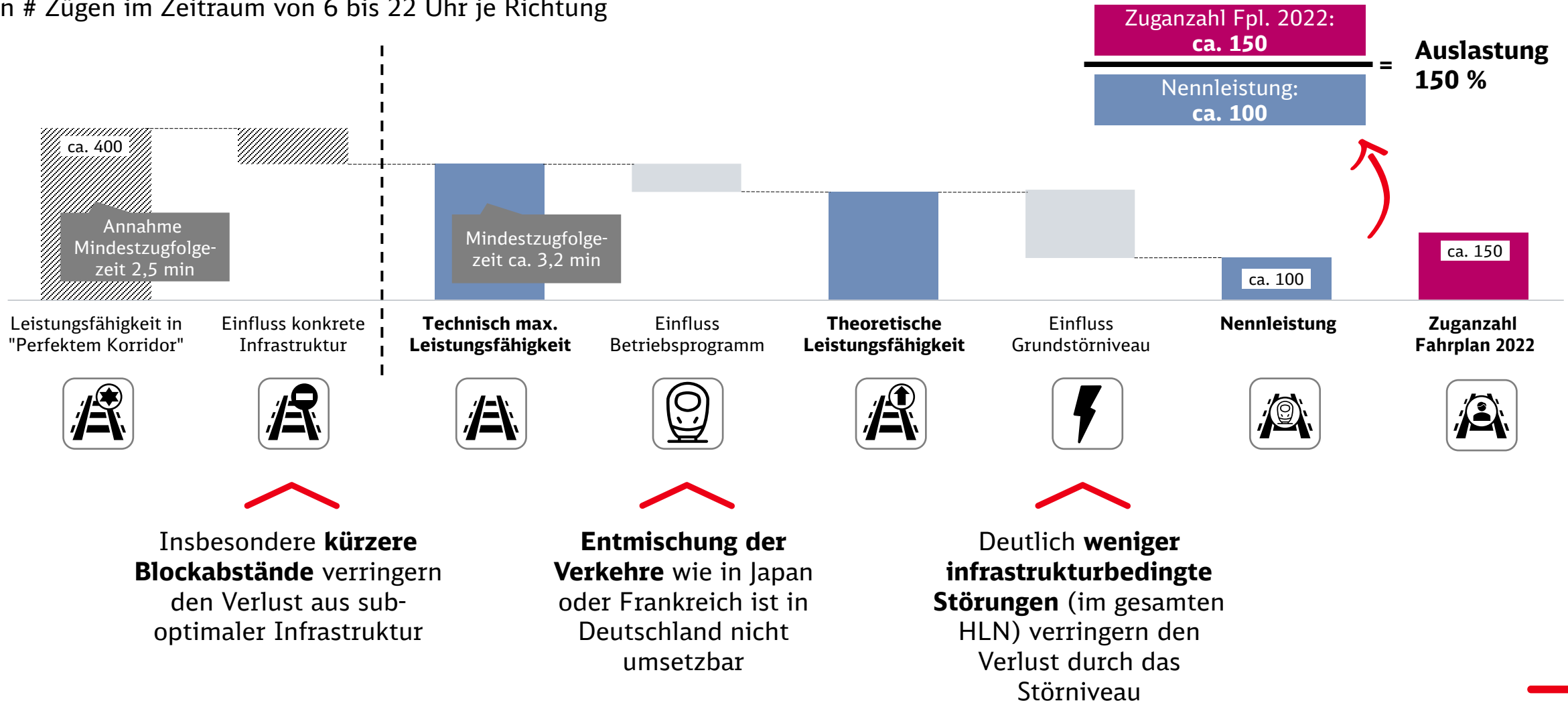
6-14

Überlastung mit 150% – bei optimalem Infrastrukturzustand wäre die Leistungsfähigkeit signifikant höher



Beispielstrecke

in # Zügen im Zeitraum von 6 bis 22 Uhr je Richtung



„Kleine und Mittlere Maßnahmen“ (KMM) mit stark positivem Effekt im Gesamtverkehr



„Kleine und Mittlere Maßnahmen“ ...

- ... lassen sich i.d.R. in einem **kurz- bis mittelfristigen Zeitraum** realisieren.
- ... zielen auf **alle Verkehrsarten** (SPNV, SPFV, SGV) im Bestandsnetz.
- ... werden im Schwerpunkt auf dem **Hochleistungsnetz** umgesetzt.
- ... umfassen insbesondere die Gewerke **Oberbau sowie Leit- & Sicherungstechnik**.



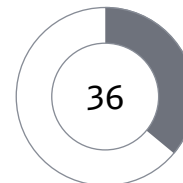
Sie wirken deshalb positiv auf ...

- ... Erhöhung der **Pünktlichkeit**.
- ... **Restleistungsfähigkeit** im Störfall.
- ... **Optimierung der Baufahrpläne**.

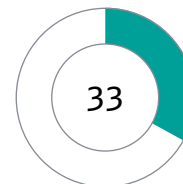
Breite verkehrliche Wirkung

Primäre Wirkung¹:

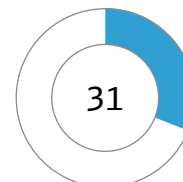
SPNV



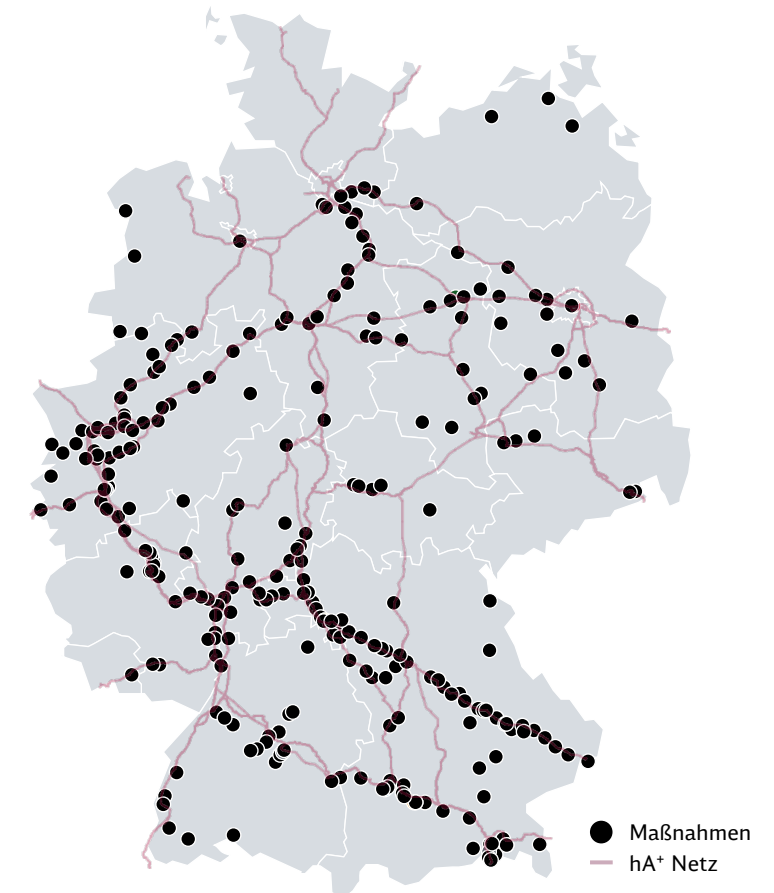
SGV



SPFV



 **355 KMM auf Hauptverkehrsachsen**
– 86 % auf hA & hA⁺ Netz



1) Viele Maßnahmen mit Wirkung auf zwei oder allen drei Verkehrsarten

„KMM“ sorgen für zeitnahe Verbesserung von Betriebsqualität & Pünktlichkeit – u.a. Schaffung von Überleitmöglichkeiten



| Maßnahmencluster | Beschreibung | Anzahl |
|--|--|--------------|
| 1 Zusätzliche Überleitmöglichkeiten | Schaffung neuer Überleitstellen auf freier Strecke sowie zusätzlicher Weichenverbindungen in Bahnhöfen; Einbau schneller zu befahrender Weichen | 144 |
| 2 Sonstige Maßnahmen zur Pünktlichkeitssteigerung | Bspw. OLA-Verstärkung, Bau einer Verbindungskurve oder Kleinstmaßnahmen zur Erhöhung der Pünktlichkeit, z.B. durch Geschwindigkeitserhöhungen | 63 |
| 3 Anpassungen von Signalen & Durchrutschwegen | Signalversetzung zur Verlängerung von Ü-Gleisen / Anpassung von D-Wegen sowie ggf. Anpassung Fahrstraßen / Einführung zusätzlicher Fahrstraßen zur Flexibilitätssteigerung | 45 |
| 4 Blockoptimierungen | Errichtung neuer Signale für zusätzliche Blockverdichtungen und Schaffung Gleiswechselbetrieb durch Blockteilungen im Gegengleis wie im Regelgleis | 41 |
| 5 Wende- & Überholungsgleise | Bau, Reaktivierung oder Verlängerung von Wende- & Überholungsgleisen | 36 |
| 6 Bahnsteiganpassungen | Neubau, Verlängerung oder Erhöhung von Bahnsteigen | 19 |
| 7 Bau & Elektrifizierung von Bahnhofsgleisen | Bau zusätzlicher Bahnhofsgleise sowie Reaktivierung und Elektrifizierung bestehender Bahnhofsgleise | 7 |
| | | Σ 355 |

Programmatik InfraGO steht für umfassendste Infrastrukturmodernisierungen der Nachkriegszeit

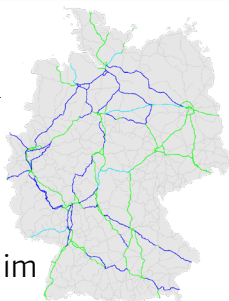


Abstimmung mit BMDV steht aus

DB Zielsetzung bis 2030¹

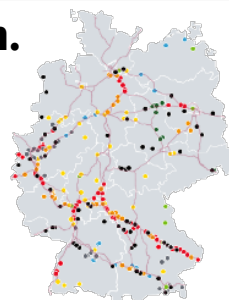
Hochleistungsnetz

- **>9.000 km** Hochleistungsnetz¹
- Davon ~4.000 km generalsaniert darunter u.A. Ertüchtigung Überholgleise
- 80% des TEN-T Kernnetzes sind im Zielbild 2030 enthalten⁴



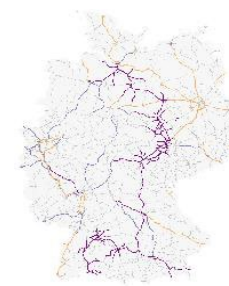
Kleine & mittlere Maßn.

- **355 Maßnahmen**
- 15 % davon für Regelfahrplan relevant, 85% für Kapazität u. Resilienz im Störungs-/Baufall



Digitalisierung

- **Ca. 9.500 km für DSD**
- Blockverdichtung je nach Inbetriebnahmejahr und Ausrüstungsstandard



Aktuelle Kapazitätsengpässe³

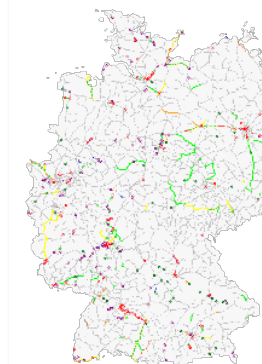


Bahnhöfe & Serviceeinrichtungen



- **>1.500 Bahnhöfe** entwickelt (im Schnitt ca. 260 je Regionalbereich)
- Ausbau von Serviceeinrichtungen mit Ziel über **100 Betriebsstellen**

Aus- & Neubau sowie Elektrifizierung



- **~230 Maßnahmen** u.a.
- ~750 km Aus- & Neubau
- ~750 km zusätzliche Elektrifizierungen
- >1.000 km Erhöh. Vmax
- >200 km Blockverdichtung

1. Darstellung fokussiert hier auf Kapazitätssteigerungen, daher keine Detaillierung zu A4 Flächennetz. Fokus gesamt auf Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit und ergänzende Kapazitätssteigerungen
 2. Keine Infrastrukturmaßnahmen außerhalb der Sanierungskorridore 3. Quelle: Auslastungsdashboard und Netzmonitor 4. Transeuropäisches Netz (Basis: Streckenkm)

Gemeinwohlorientierte Infrastruktur (InfraGO) - Agenda

- 1 Bestandsaufnahme**
Woher wir kommen
- 2 Gesamtprogramm**
Wohin wir wollen und wie wir dorthin
gelangen
- 3 Faktor Kapazität**
Wie wir InfraGO zum Kapazitätsgewinner
machen
- 4 Aktuelle Diskussionsfelder**
Was wir brauchen, um ans Ziel zu kommen

| Zahl | Stell./Gleis | Über/via | Ziel destination | Gleis | Wartung / Note |
|-------|--------------|---|----------------------|-------|----------------|
| 08:50 | 46. 1-7 | Chemnitz Hbf - Zwickau Hbf | Reichenbach(V) ob BI | 11 | |
| 08:51 | 46. 1-7 | Dresden-Neustadt - Ruitzsd - Senftenberg | Cottbus Hbf | 2 | |
| 08:55 | 46. 1-7 | Dresden-Neustadt - Bis Sudkreuz | Berlin Hbf (tief) | 3 B-F | |
| 08:58 | 46. 1-7 | Dresden-Neustadt - Ruitzsd | Görlitz | 9 | |
| 08:59 | 51 | Strahrau - Raack - Döbritz - Heidenau | Pirna | 13 | |
| 09:00 | 51 | Dresden Mitte - Dresden-Neustadt - Coswig | Meißen Triebischtal | 14 | |
| 09:02 | 46. 1-7 | Flz-Hausberg - Tharandt - Chemnitz Hbf | Zwickau(Sachs)Hbf | 8 | |
| 09:06 | 46. 1-7 | Dresden Mitte - Dresden-Neustadt - Peas | Leipzig Hbf | 7 | |

KULTUR
FRISCHES
GEWALT

1-7 Rauchfreier Bahnhof Non-Smoking Station

10-14 Ausgang 3 City → 9

6 1-5 Rauchfreier Bahnhof Non-Smoking Station

Mit dem Kabinettsentwurf zur Novelle des BSWAG geht die Regierung einen großen Schritt in die richtige Richtung

Zusätzliche Finanzierungsoptionen des Bundes:

- einmaliger **projektbezogener Aufwand**
- Kosten der Unterhaltung und **Instandhaltung**
- Kosten für **bauliche Maßnahmen**, die aufgrund baurechtlicher oder eisenbahnrechtlicher Anforderungen notwendig werden
- Kosten für IT-Leistungen im Rahmen der **Digitalisierung**
- Kosten für die Instandhaltung von Anlagen zur Herstellung von **Barrierefreiheit** an Verkehrsstationen oder für freiwillige **Lärmsanierungsmaßnahmen**, soweit vom Bund veranlasst
- Ersatzinvestitionen bei **Verkehrsstationen** auch mit Blick auf den künftigen verkehrlichen Bedarf

Noch offene Punkte aus Sicht Branche:

- Explizite Verankerung der Förderfähigkeit **Empfangsgebäuden**
- **Mehrkosten Schienenersatzverkehr** im Rahmen von Generalsanierungen
- Verbindlichere Verankerung der Förderung von **Digitalisierungsthemen**
- Explizite Nennung von **Serviceeinrichtungen** (Güterterminals, Abstellanlagen etc.)

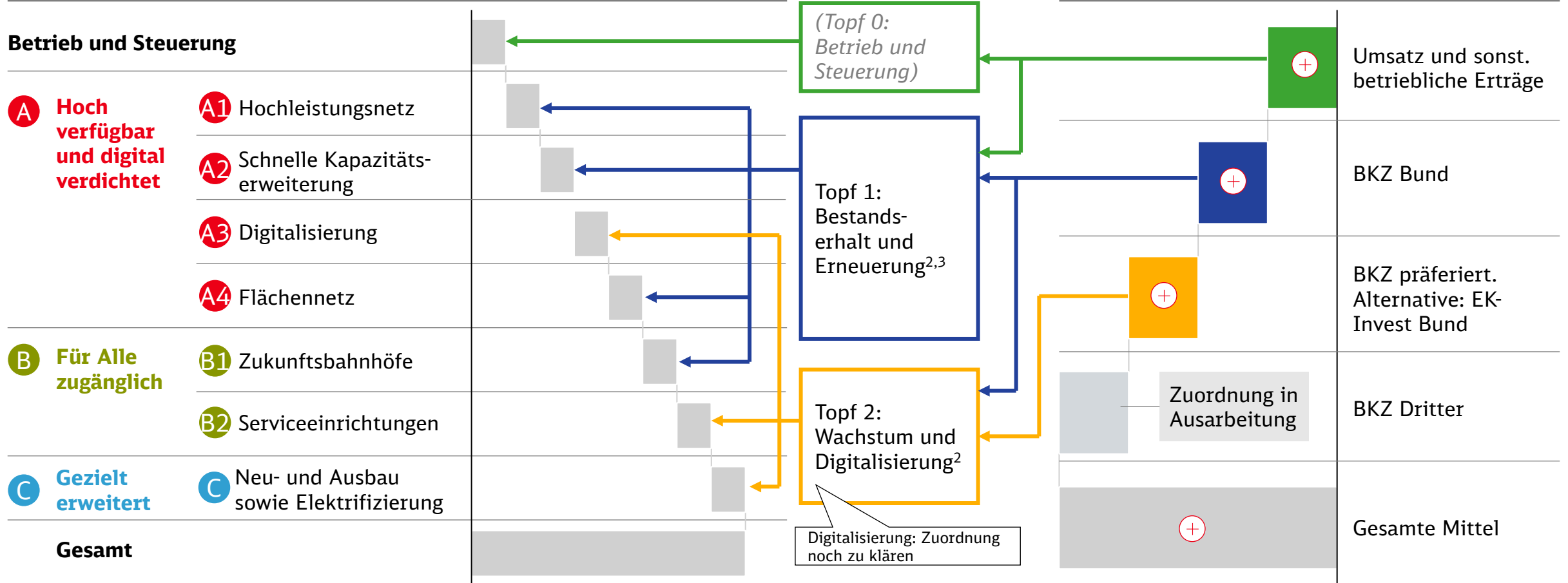
Durch eine 3-Topf-Logik wird Komplexität der Finanzierungsarchitektur deutlich reduziert

Ausgestaltung in Erarbeitung

+ Erhöhung im Vergleich zum Status Quo⁴

Handlungsschwerpunkte¹

Mittelherkunft

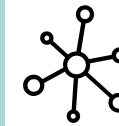
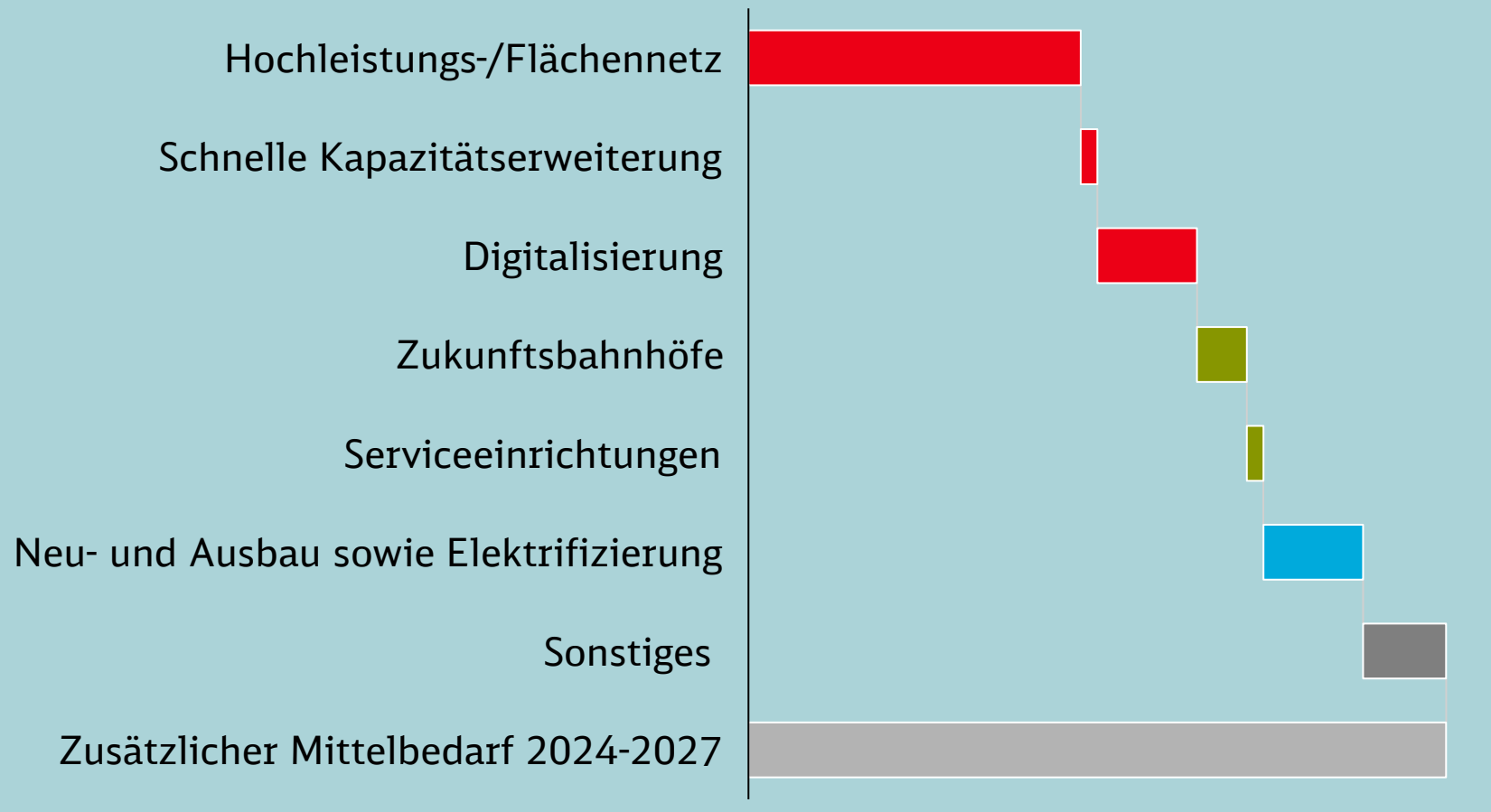


1. Enthält nicht Sonderprogramme (InVKG, GVFG)
2. Enthält Eigenmittelbeitrag der InfraGO
3. Enthält Instandhaltung (Inspektion/Wartung, Prävention, Instandsetzung/EFB, Entstörung)
4. Vorbehaltlich Entscheidungen im Haushaltsverfahren; Darstellung der Erhöhungen basiert auf HH-Anmeldungen BMD

Der zusätzliche Mittelbedarf iHv 45 Mrd. EUR dient Finanzierung des Systems Schiene – mit Fokus auf das Hochleistungs-/Flächennetz



Geplante Mittelverwendung 45 Mrd. EUR bis 2027¹



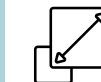
Hoch verfügbar
und **digital**
verdichtet

rund
65%



Für **alle** zugänglich

rund
10%



Gezielt erweitert

rund
15%

Trassenpreis-Förderung des SGV,
DSD Fahrzeugausrüstung, Digitale
Automatische Kupplung,
Ausgleich DB-Infrastruktur-
Vorfinanzierung 2023
Sonderprogramm Hochwasser etc.

(1) Enthält auch Preissteigerungen

Die InfraGO soll Anfang 2024 starten, bis dahin sind mehrere Schritte zu gehen



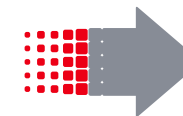
Inhaltliches Konzept



Finanzierungsrahmen & Identifikation Gesetzgebungsbedarf



Steuerung und Organisation



Einführung InfraGO

Dauer

Q4 2022

ab Q1 2023

ab Q2 2023

Q3/Q4 2023

1.1.2024

Kerninhalte

Diskussion inhaltlicher Konzepte, Maßnahmen und Ziele (inkl. Bewirtschaftungsregime, Finanzierung, etc.)

Analyse benötigter Rahmenbedingungen

Bestimmung von Finanzierungsbedarf und Finanzierungsarchitektur, Einbringen in Bundeshaushalt und Planung 2024ff.

Vorbereitung neuer Gesetzgebung

Erarbeitung der (neuen) KPI, des Leistungsversprechens und der Zielvorgaben

Entwicklung der Steuerung

Gestaltung der Organisation

Umsetzungsvorbereitung (Verträge, Beteiligung von Gremien, Interessensvertretungen und Mitbestimmungsorganen etc.)

Interne Umsetzung

Fortlaufende Beteiligung von Gremien, Interessensvertretungen und Mitbestimmungsorganen

Abschluss Gesetzgebungsverfahren

Start der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft

Durch die gemeinwohlorientierte Transformation der Eisenbahninfrastruktur profitiert die gesamte Gesellschaft



Die Lebensqualität wird erhöht

Schnellere, zuverlässigere Mobilität

Besseres Angebot durch Kapazitätssteigerung und mehr Qualität

Reduktion von Unfällen durch höhere Sicherheit der Schiene ggü. Straße



Klima und Umwelt werden geschützt

Vermeidung von CO₂-Emissionen und anderen gesundheitsschädigenden Gasen

Geringerer Energieverbrauch pro Kopf durch Verkehrsverlagerung



Die Konjunktur wird gestärkt

BIP-Effekt durch Investitionen, insb. für Baubranche

Struktureffekte für besser angebundene Regionen



**Gemeinwohlorientierte
Infrastruktur als
Basis für
Mehrverkehr auf
der Schiene**



Vielen Dank

Copyright Fotos:
DB AG
Volker Emersleben
Stefan Wildhirt
FDP *portal liberal*