



Medien-Workshop Infrastruktur

6. November 2024 | Berlin

Inhalte



Berthold Huber: Das steht hinter dem Sanierungsprogramm S3

Dr. Tobias Heinemann: Die Gemeinwohlorientierung der DB InfraGO

Dr. Philipp Nagl: Die Handlungsfelder der DB InfraGO

Matthias Feil: Wie ein Fahrplan entsteht und was plötzliche Änderungen nach sich ziehen | Unsere Lösung für das Problem: Bauen im Takt

Miriam Grafflage: Trassenpreise - Rahmenbedingungen der Preisgestaltung

Berthold Huber: Ein Ausblick auf das Jahr 2027

An aerial photograph of a railway track. A yellow maintenance train, featuring the DB logo, is positioned on the tracks. Several workers in orange safety vests and white hard hats are visible on the ground between the tracks. The train is equipped with various tools and equipment, including a large yellow crane-like structure.

Das steht hinter dem Sanierungsprogramm S3

Berthold Huber, DB-Infrastrukturvorstand

Mit unserem Sanierungsprogramm S3 werden wir in den nächsten drei Jahren die DB zurück auf den „Starke-Schiene-Pfad“ bringen.



Wir sanieren die drei Säulen Infrastruktur, Betrieb und Wirtschaftlichkeit und gewinnen so die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn zurück.



Säule 1:

Sanierung Infrastruktur

Trendwende in der Infrastruktur:

- Schnelle Sanierung des Bestands - mit Generalsanierungen, Stärkung Flächennetz
- Instandhaltung intensivieren
- Kleine und mittlere Maßnahmen
- Bahnhöfe, Serviceeinrichtungen



Säule 2:

Sanierung Betrieb

Stabilisierung der Pünktlichkeit:

- System „Bauen im Takt“ zur Fahrplanstabilisierung
- Reduzierung überlasteter Strecken und Knoten zur Stabilisierung des Betriebs
- Verbesserung der Fahrzeugqualität



Säule 3:

Sanierung Wirtschaftlichkeit

Absicherung der finanziellen Tragfähigkeit:

- Verbesserung der Personalproduktivität
- Anpassung der Investitionshochläufe
- Geschäftsmodelltransformation DB Fernverkehr & DB Cargo
- Steigerung Profitabilität Regio

In der Säule Infrastruktur setzen wir konsequent die Arbeit der letzten Jahre fort. Dabei fokussieren wir bis 2027 die Sanierung des Bestands.



Sanierung des Bestandsnetzes



Die **Sanierung des heutigen Schienennetzes ist der Schlüssel für mehr Qualität im Betrieb.** Ein Großteil der Finanzmittel fließt dabei nicht in die Generalsanierungen, sondern in das deutschlandweite Flächennetz.

Schnelle Kapazitätserweiterung



Mit den **KMM können wir kurzfristig Engpass-situationen beseitigen und die Resilienz der Infrastruktur stärken.** Zugleich steigert ein Großteil dieser Maßnahmen spürbar die Kapazität unseres Schienennetzes.

Bahnhöfe und Serviceeinrichtungen



Die **Modernisierung** unserer Bahnhöfe **zu leistungsstarken, kundenorientierten und nachhaltigen Zukunftsbahnhöfen** setzen wir konsequent um. Zusätzlich erweitern und **modernisieren** wir weitere **Serviceeinrichtungen.**

Neu-/ Ausbau und Digitalisierung



Wir planen und bauen weiter große Infrastrukturprojekte, um die Kapazität zu erhöhen. Im Bereich der Digitalisierung **steigern wir das Tempo bei der Modernisierung der Stellwerke** und setzen wichtige Projekte um.

(1) Gemessen als sog. Lost Units (infrastrukturbedingte Verspätungen).

A nighttime photograph of a modern building with a glass facade and a large, arched glass roof structure, likely a railway station or transit hub. The building is illuminated from within, and its lights reflect on the water in the foreground. In the background, a railway bridge with a complex steel structure is visible, also illuminated. The sky is a deep blue, suggesting dusk or dawn.

Die Gemeinwohlorientierung

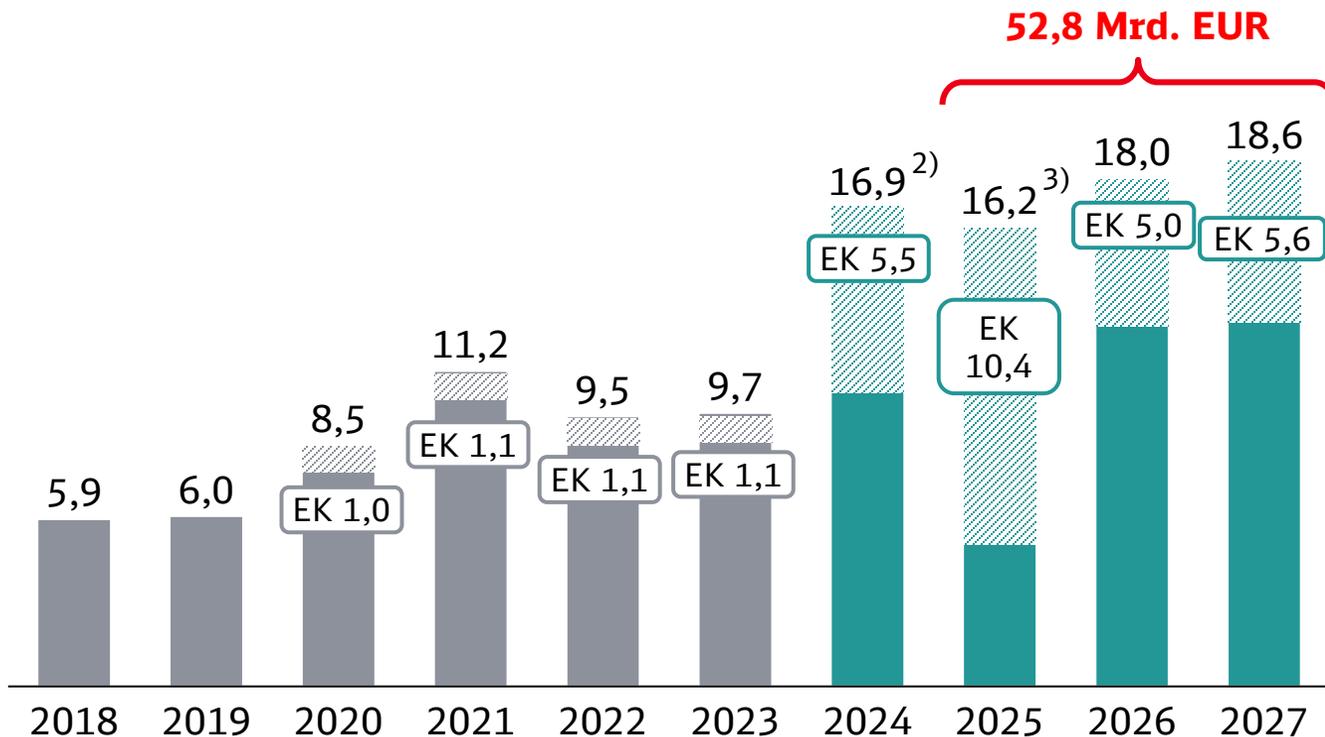
Dr. Tobias Heinemann,
Konzernbeauftragter
Gemeinwohlorientierte Infrastruktur

Der Bund will für die Jahre 2025 bis 2027 Rekord-Mittel für die Schieneninfrastruktur zur Verfügung stellen



Bundesmittel für die Schieneninfrastruktur¹⁾

In Mrd. EUR, Kapitel 1202 „Bundesschienenwege“ sowie GVFG für ÖPNV-Vorhaben der DB und Aufbauhilfe Hochwasser aus EP 60



(1) Zusätzlich 2025 bis 2027 rd. 100-200 Mio. EUR p. a. aus Mitteln InvKG

(2) in 2024 rd. 2,4 Mrd. EUR für Vorleistungen aus 2023 enthalten.

(3) zus. 3,0 Mrd. EUR in 2025 zur Ablösung von Darlehen der DB InfraGO. In der Darstellung nicht berücksichtigt, da ohne direkte Investitionswirkung

Quelle: Drucksache 20/12401 Deutscher Bundestag vom 30.08.2024 und Entwurf zum Bundeshaushaltsplan 2025 Einzelplan 12

Deutsche Bahn | 6. November 2024

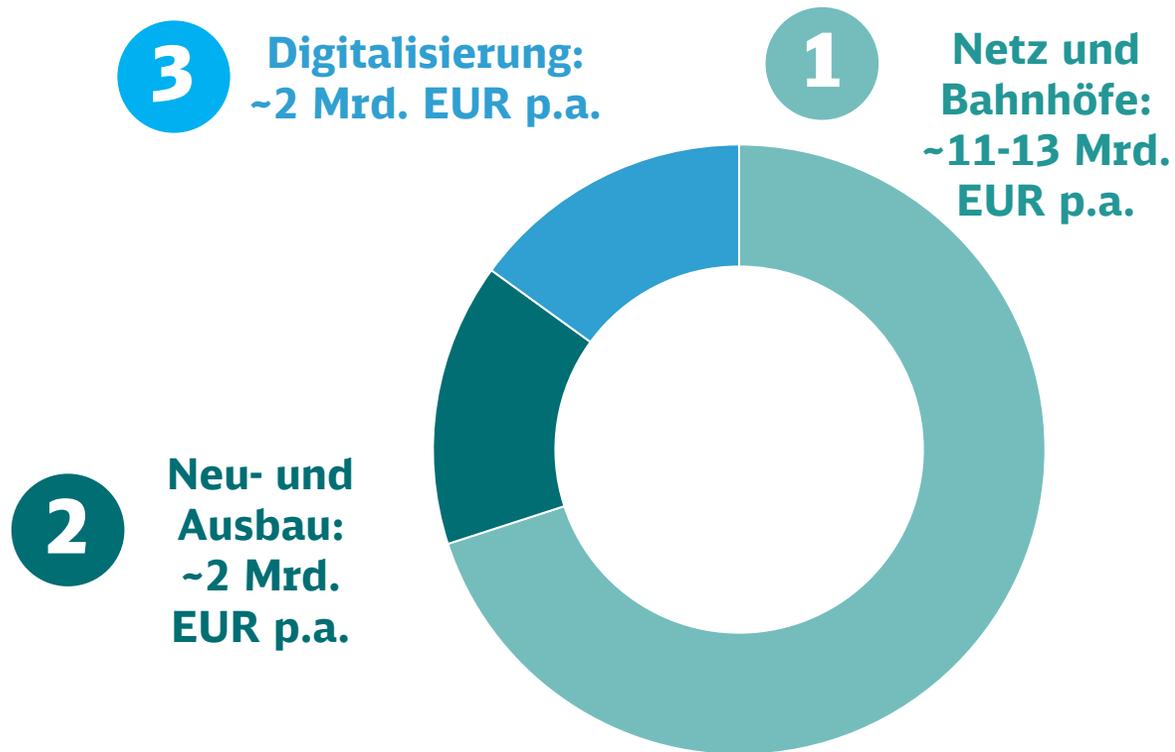
- Bereitgestellte **Bundesmittel** in Höhe von rd. 53 Mrd. EUR für 2025–2027 **übertreffen deutlich** die **Mittel der Vergangenheit**
- Von den in 2023 angezeigten rd. 46 Mrd. EUR Zusatzbedarf 2024 bis 2027 sind rd. 31 Mrd. EUR über die vorgesehenen Bundesmittel abgedeckt
- Mit dieser Mittelausstattung sind **alle wesentlichen Elemente** des Sanierungsprogramms **finanzierbar**
- **Ziel der DB** für HH-Prozess 2026 ist die **Verstetigung der verfügbaren Mittel für 2028 ff.** mindestens auf dem Niveau 2027

Vorbehaltlich der Beschlüsse zum Bundeshaushalt 2025ff

Investitionen wirken in ganz Deutschland: Wir können Netz und Bahnhöfe sanieren, Neu- und Ausbau und Digitalisierung vorantreiben



 Vereinbarte Mittelverwendung 2025-27¹



Stoßrichtungen:

1. Wir können die **Überalterung des Bestandsnetzes stoppen**, die **Generalsanierung** mit allen 13 Korridoren bis 2027 **umsetzen** sowie die Generalsanierungen 2028 ff. vorbereiten.
2. Wir können **Neu- und Ausbauprojekte in Bau fortführen** und einzelne neue Vorhaben starten.
3. Wir können **wichtige Pilot- und Rollout-Projekte** im Bereich der **Digitalisierung** umsetzen und gleichzeitig die Modernisierung unserer Stellwerke vorantreiben.

Freigabe der Einzelprojekte durch den Aufsichtsrat am 18.12.24

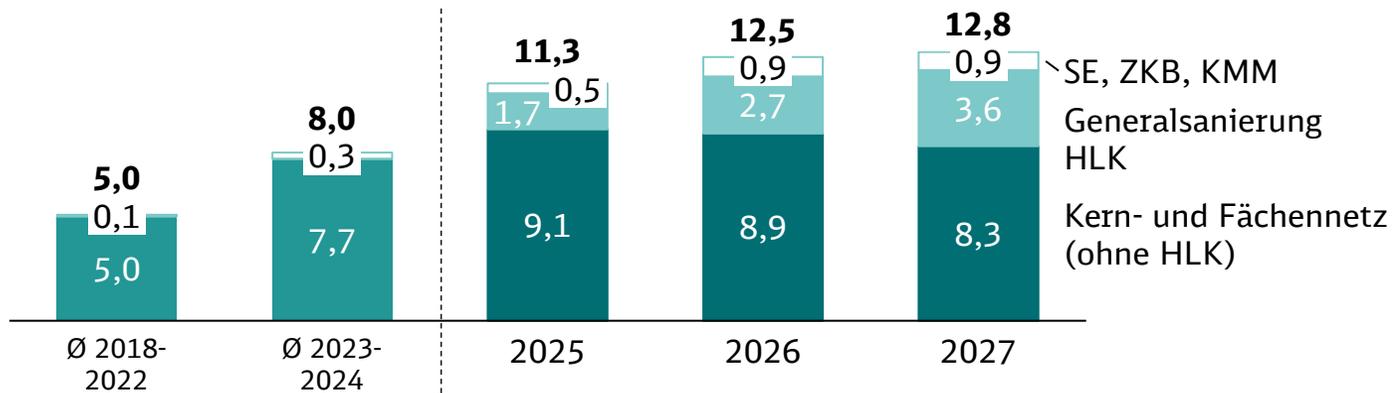
Vorbehaltlich der Beschlüsse zum Bundeshaushalt 2025ff

(1) Wertkorridore für die vereinbarte Mittelverwendung in den Jahren 2025-27.

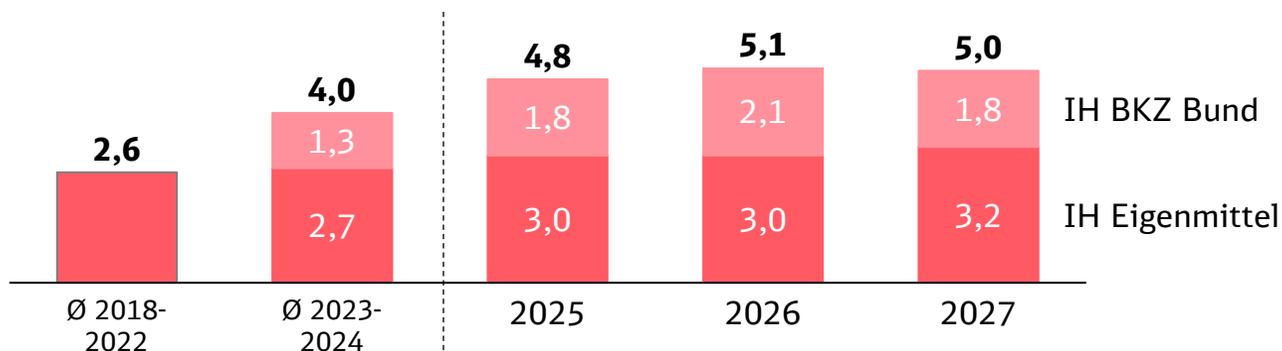
Investitionsvolumen in der Fläche übersteigt deutlich die Mittel für die Generalsanierung der hochbelasteten Korridore



Investitionen und Projektaufwand Bestandsnetz¹ [in Mrd. EUR]



Instandhaltung Bestandsnetz¹ [in Mrd. EUR]



(1) Summe aus Bundes- und Eigenmitteln. Zeitreihen sind als aktueller Planungsstand (11.10.24) zu verstehen.

- **Ersatzinvestitionen im Kern- und Flächennetz stabil über 8 Mrd. EUR pro Jahr**
- **Parallel** Anstieg der Mittel für die **Ausweitung der Korridorsanierungen**
- Trotz angespannter wirtschaftlicher Lage der DB: mit **rd. 5 Mrd. EUR p. a.** ab 2025 nahezu **Verdopplung des Instandhaltungsaufwands** ggü. 2018 - 2022

Vorbehaltlich der Beschlüsse zum Bundeshaushalt 2025ff

Wir gehen radikal anders vor: Gemeinwohlorientierung ist für uns mehr als ein neues Türschild



Was machen wir anders?

 Generalsanierung	<ul style="list-style-type: none">▪ Anstelle von vielen, kurzen Baustellen mit eingleisigem Betrieb, eine komprimierte Baustelle mit Totalsperrung▪ Keine Beschränkung auf ein Gewerk, sondern alle Gewerke parallel
 Ganzheitlich entwickelte Bahnhöfe	<ul style="list-style-type: none">▪ Ganzheitliche Entwicklung des Bahnhofs über Verkehrstation und Empfangsgebäude hinweg mit Fokus auf Kund:innenbedürfnisse und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität
 Kleine, grüne Bahnhöfe	<ul style="list-style-type: none">▪ Neuer Ansatz für Nachhaltigkeit bei Bau und Betrieb durch Errichtung von kleinen, grünen Bahnhöfen
 InfraGO Zustandsbericht	<ul style="list-style-type: none">▪ Bericht über Zustand und Investitionsbedarf bei Personenbahnhöfen und Schienenwegen mit voller Transparenz über Anlagenzustand inkl. (auch für die interessierte Öffentlichkeit) leicht verständlicher Erfassung über Schulnotenlogik
 Bauen im Takt	<ul style="list-style-type: none">▪ Einführung von getakteten Sperrzeiten für Erneuerungs- und IH-Maßnahmen („Container“)▪ Gewerkeübergreifende Bündelung von Baumaßnahmen (Fahrwege und Personenbahnhöfe)▪ Steigerung der Baustellenabbildung im Netzfahrplan und Minimierung unterjähriger Bauausregelungen
 Betriebsqualität (Auswahl)	<ul style="list-style-type: none">▪ Ablösung personal- und wartungsintensiver Alttechnik durch moderne elektronische und digitale Stellwerke▪ Verkleinerung Führungsspannen der betrieblichen Führungskräfte (BfK) inkl. Unterstützungsfunktionen für BfK

Mehr Steuerung durch den Bund: Infraplan des BMDV stellt Ziele dar und gibt Transparenz über Zielerreichung und Mittelbedarf



Es braucht den Infraplan ...

...als **outputorientiertes Steuerungsinstrument** in der **Verantwortung des Bundes**

...als **Bindeglied** zwischen strategischen Zielen des Bundes und der Planung und Operationalisierung innerhalb der DB InfraGO

...zur **Ausplanung und Festlegung der Ziele, Programmatik** (Maßnahmen) und Finanzmittel

...zur **Kontrolle der Zielerreichung**

...zur engen Verzahnung der **Finanzierungsvereinbarungen mit dem Bund** und den **Planungsprozessen der DB InfraGO**



Vsl. Kernbestandteile des Infraplans



Das Ziel: Die verkehrspolitischen Ziele, der strategische Rahmen und die Überleitung zu den Infrastrukturzielen



Der Stand zur Zielerreichung: Die aktuelle Lage und der Zustand der Eisenbahninfrastruktur sowie Stand der Zielerreichung



Die Finanzierung: Die wesentlichen Maßnahmen und Mittelbedarfe



Das Programm: Die jährlich rollierende Programmatik der DB InfraGO und Stand ihrer Umsetzung



Die Kennzahlen: Konkrete Messgrößen, anhand derer der Bund entlang der Dimensionen 1 bis 4 seine Steuerungsfunktion wirksam wahrnehmen kann

Glossar zu Abkürzungen im Kapitel

Abkürzung	Begriff
BKZ	Baukostenzuschüsse
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
EK	Eigenkapital
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HH-Prozess	Haushaltsprozess (Bundeshaushalt)
HLK	Hochleistungskorridor
IH	Instandhaltung
InvKG	Investitionsgesetz Kohleregionen
KMM	Kleine und mittlere Maßnahmen
SE	Serviceeinrichtungen
ZKB	Zukunftsbahnhöfe

A photograph of three railway workers in bright orange high-visibility uniforms and caps, working on railway tracks at night. They are focused on their task, with one worker in the foreground leaning over the tracks. The scene is illuminated by artificial lights, creating a dramatic, high-contrast environment. The tracks and gravel are visible in the foreground and middle ground.

Die Handlungsfelder der DB InfraGO

Dr. Philipp Nagl, Vorstandsvorsitzender DB InfraGO AG



Gute Fortschritte auf allen Top-Projekten in den letzten drei Monaten erzielt. Umsetzungserfolg abhängig von Finanzierung



Die Handlungsschwerpunkte der DB InfraGO AG:

Hoch verfügbar und digital verdichtet	Verfügbarkeit und Betrieb		- Bauen im Takt: Taktkonformität Instandhaltungs-Container Strecke auf Zielniveau, Start Rollout Knotencontainer
	Hochleistungsnetz inkl. Knotensanierung		- Riedbahnsanierung erfolgreich gestartet; positive Resonanz in der Öffentlichkeit; Schienenersatzverkehrs-Finanzierung gesichert
	Schnelle Kapazitätserweiterung		- Kleine- und mittlere Maßnahmen werden erfolgreich umgesetzt: aktuelle Prognose für 2024 bei Umsetzung von 104 Maßnahmen (Zielanspruch 2024: 98)
	Digitalisierung		- Überarbeitung der Digitale Schiene Deutschland-Gesamtstrategie mit dem BMDV; Inbetriebnahme des DSTW-Vorserienprojektes Meitingen-Mertingen
	Flächennetz		- Initialstrecken zur Umsetzung an Regionen übergeben; Baubeginn Halle-Eichenberg erfolgt
Für alle zugänglich	Zukunftsbahnhöfe		- Projektorganisation erfolgreich implementiert; Portfolio 2025 finalisiert und derzeit in Anplanung
	Serviceeinrichtungen		- APS-Entgeltstrategie 2026 und Segmentierung beschlossen; Finanzierungsfähigkeit Serviceeinrichtungen über BSWAG-Novelle klargestellt



InfraGO Neuorganisation – umfassende Verschlankeung und Reduktion an Top-Führungskräften

DB Netz AG

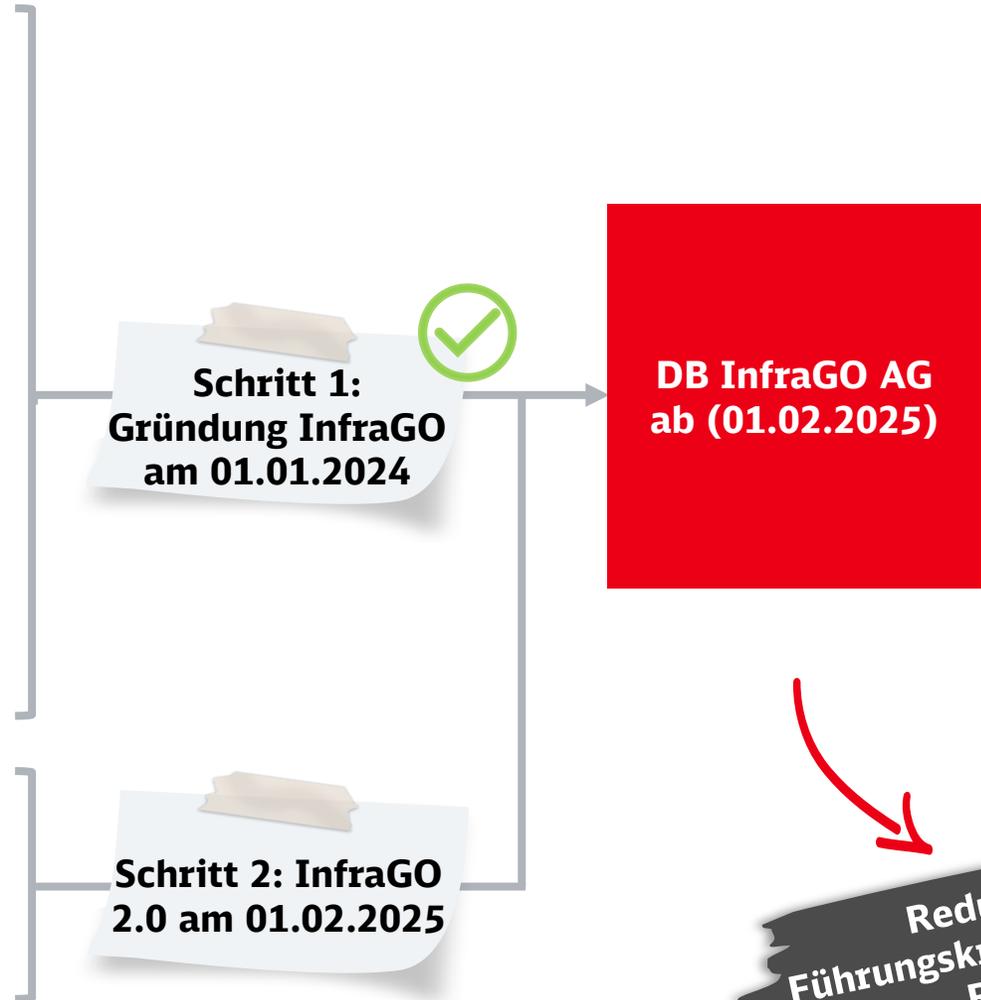
- Vorsitzender
- Anlagen und Instandhaltung
- Projekte
- Betrieb und Fahrplan
- Finanzen
- Personal

DB Station & Service AG

- Vorsitzender
- Produktion
- Finanzen
- Personal

DB KT GmbH

- Vorsitzender
- Finanzen
- Personal



- Vorsitzender
- Anlagen und Instandhaltung
- Projekte
- Betrieb und Fahrplan
- Personenbahnhöfe
- Digitale Infrastruktur und Kommunikationstechnik
- Finanzen
- Personal

Reduktion TOP Führungskräfte um ca 40% & Reduktion um zwei Gesellschaften

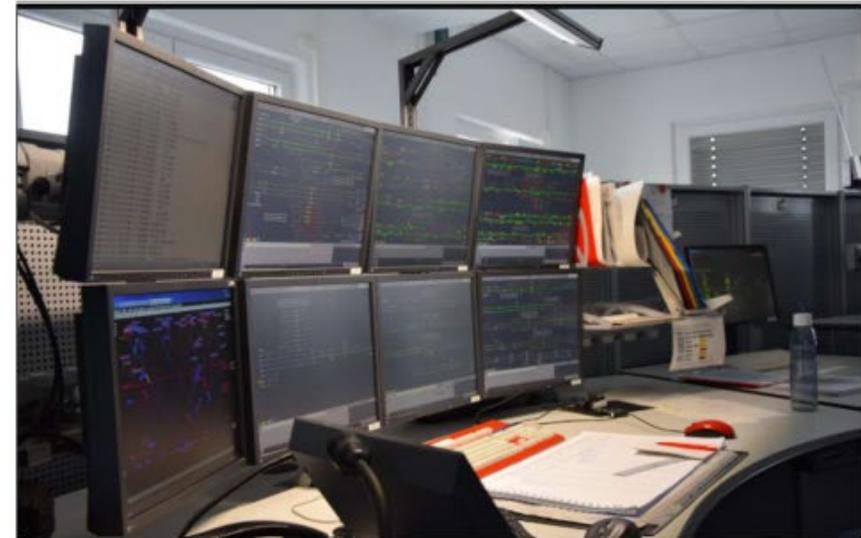
SWR berichtet

Bahn investiert in Uralt-Technik statt in Digital-Offensive



So sieht ein digitales Stellwerk aus – doch flächendeckend soll die moderne Technik laut einem Bericht des SWR nicht zum Einsatz kommen
Foto: picture alliance/dpa

Wer erkennt den Unterschied zwischen dem linken und dem rechten Bild?



Deep-Dive Stellwerkstechnik: Die wichtigsten Begriffe der sicherheitsrelevanten Leittechnik mit Bezug zur Digitalisierung



	Bedienplatz	Stellwerk	Übertragung & Außenanlage	Zugsicherung Infrastruktur	Zugsicherung am Zug
Alttechnik	Hebel/Stellpult	Mechanik/Relais	Seile/Stromkabel	Signale/PZB/LZB	Tf/PZB/LZB
ESTW (1. Gen) seit 1990er				Signale/PZB/LZB	
ESTW (2. Gen) seit 2010er	LBS	Computer	Stromkabel	Signale/PZB/LZB/ ETCS	Tf/PZB/LZB/ETCS
DSTW seit 2020er (in Entw.)	iLBS		Datenkabel/ Stromkabel	Signale/PZB/LZB/ ETCS	
Wichtige Schlagworte	<ul style="list-style-type: none"> Betriebszentrale Betriebssteuerungsstrategie BSO/TSO 	<ul style="list-style-type: none"> Sicherheitsanforderungsstufe Schnittstellen Umbauverbot 	<ul style="list-style-type: none"> Stellbereich bahnbetriebliches IP-Netz Kritische Infrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> Doppelausrüstung ETCS Level 1/2/3 Radio Block Centre 	<ul style="list-style-type: none"> Automatic Train Operation First-of-Class Fahrzeuge Baseline

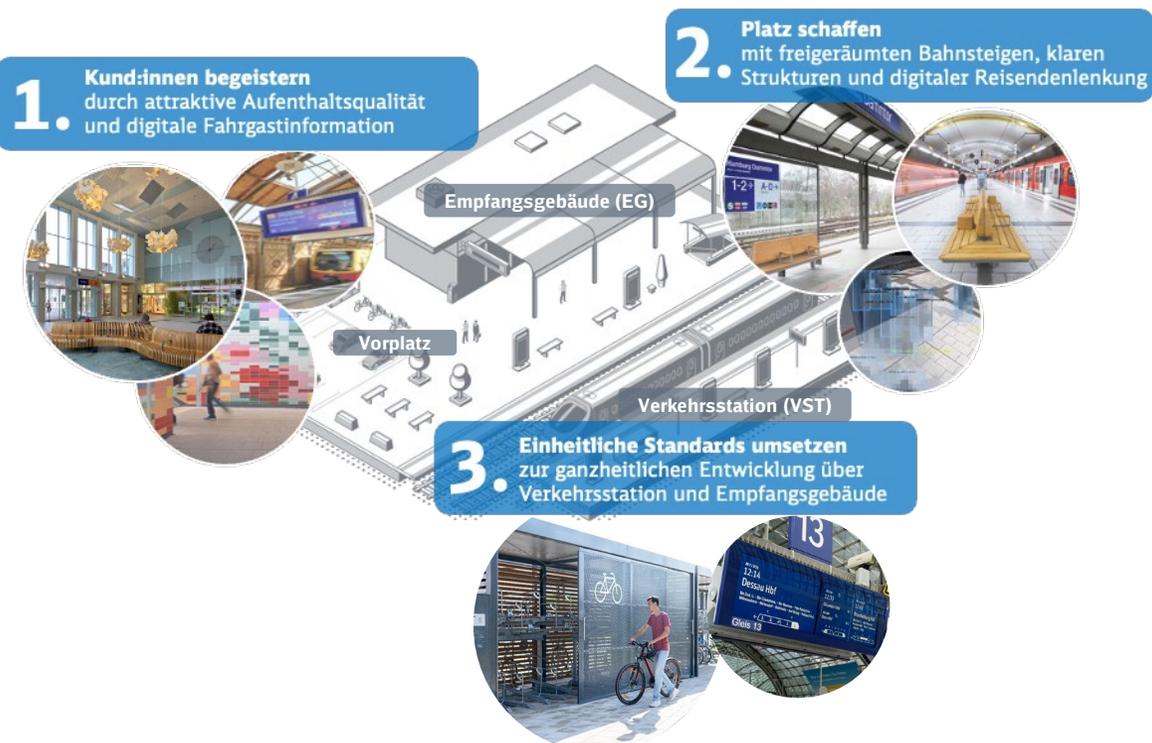


Moderne Anforderungen alle umsetzbar

Bis 2027 modernisieren wir 400 Bahnhöfe in Deutschland und machen sie damit zukunftsfähig



Prinzipdarstellung des Zielbildes ganzheitlicher Bahnhöfe



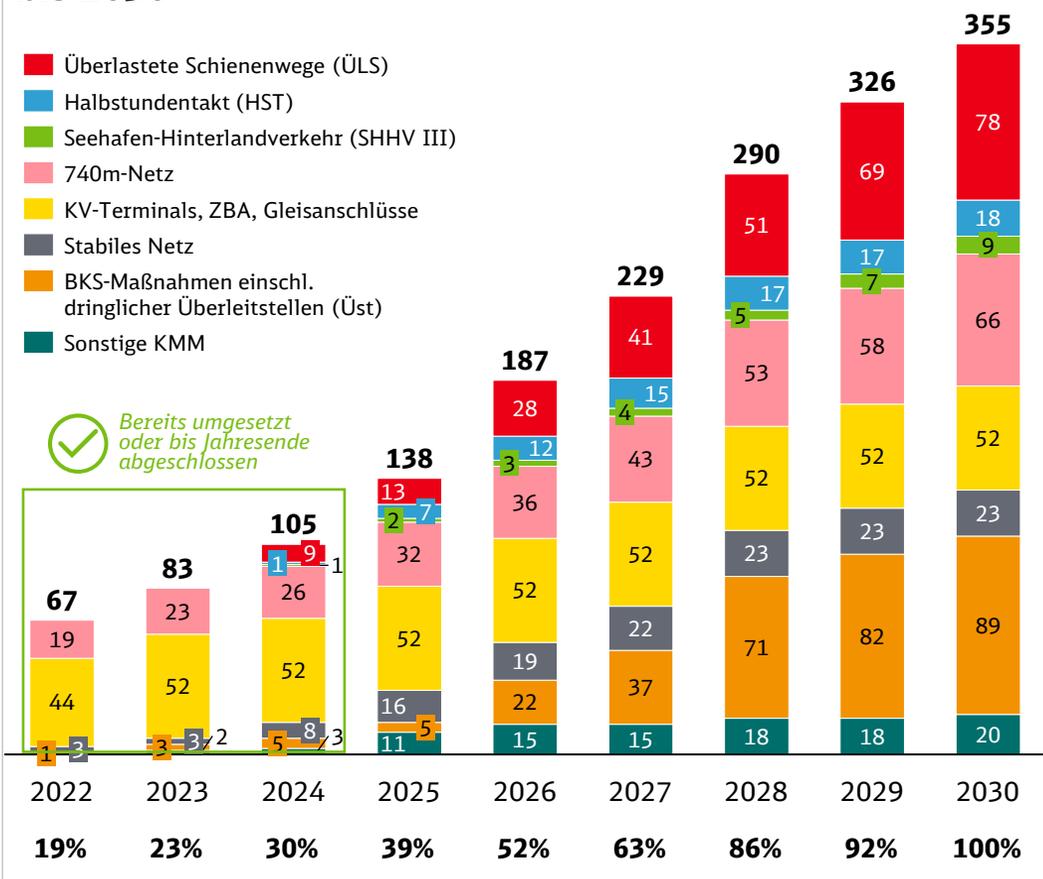
↳ <https://www.dbinfrago.com/web/unternehmen/zielbild-infrastruktur/zukunftsbahnhof>

- Das **Konzept Zukunftsbahnhöfe (ZKB)** zielt auf die **ganzheitliche Modernisierung der Bahnhöfe** ab – von der Verkehrsstation, über das Empfangsgebäude bis zum Vorplatz.
- Hierfür haben wir eine **Kompetenzstelle Vorplatz eingerichtet**, die als Partner **eng mit den Kommunen zusammenarbeitet** und bei der Entwicklung unterstützt.
- **Zur flächendeckenden Umsetzung** des Konzepts **bauen wir jährlich an hunderten Bahnhöfen und stellen jährlich 100 ganzheitlich entwickelte Bahnhöfe fertig.**
- Die 100 Bahnhöfe setzen sich aus einer **Kombination von Stationen entlang der Hochleistungskorridore und einem bundesweit verteilten Portfolio** zusammen.
- Die **Anpassung des BSWAG ebnet** uns den Weg für die **ganzheitliche Entwicklung unserer Empfangsgebäude** – Hier gilt es jetzt noch die **Anwendbarkeit gemeinsam mit dem Bund auszugestalten.**
- **Bis Oktober 2024** haben wir bereits die ersten **35 Bahnhöfe** bundesweit mit unserem Konzept Zukunftsbahnhöfe **umgesetzt. 20 weitere Bahnhöfe** entstehen gerade an der **Riedbahn.**

Die Zusammensetzung der kleinen und mittleren Maßnahmen orientiert sich an der Beschleunigungskommission Schiene und am Klimaschutzpaket

- 1 Überlastete Schienenwege**
Infrastrukturelle Kleinmaßnahmen auf überlasteten Schienenwegen zur Erhöhung der Restleistungsfähigkeit im Bau- und Störfall
- 2 Etappierung Deutschlandtakt**
Kleine und mittlere Infrastrukturmaßnahmen zur Realisierung der Etappe „Halbstundentakt“ des Deutschlandtakts im Fernverkehr
- 3 Seehafen-Hinterlandverkehr III**
Maßnahmen zur Steigerung der Kapazität im Schienengüterverkehr
- 4 740 m-Netz**
Schaffung zusätzlicher Kapazität durch Errichtung von Überholmöglichkeiten von 740 Meter langen Güterzügen
- 5 KV-Terminals, Zugbildungsanlagen und Gleisanschlussinfrastruktur**
Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität im Güterverkehr
- 6 Stabiles Netz**
Mit Bundesländern abgestimmte Maßnahmen zur Verbesserung des SPNV
- 7 BKS-Maßnahmen einschließlich dringlicher Überleitstellen**
Erweiterung der bestehenden Infrastruktur durch Schaffung von Überleitstellen und Gleiswechselbetrieben im Hochleistungsnetz
- 8 Sonstige „Kleine und Mittlere Maßnahmen“**
Infrastrukturmaßnahmen zur Erhöhung der Betriebsqualität in Knoten und Engpässen

Hochlauf der „Kleinen und mittleren Maßnahmen“ bis 2030

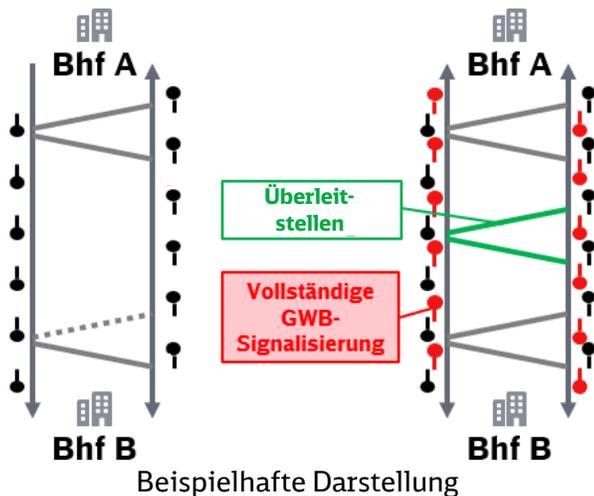


Durch Überleitstellen und Gleiswechselbetrieb hin zu einer anforderungsgerechten Ausstattung der Bestandsinfrastruktur



Verkehrlicher Nutzen

- Geringere Kapazitätsverluste bei Bauaktivitäten und technischen Störungen
- Flexiblere Disposition und Möglichkeiten zur Überholung im Regelbetrieb
- Dadurch Verbesserung Pünktlichkeit auf der Strecke und Gesamtnetz



Vorher

Neue Überleitstelle in Gambach



Nachher

Bewertung Kunde & Betrieb

„Eine Überleitstelle auf diesem Engpass macht es möglich, eine fliegende Überholung durchzuführen.“ Benjamin Adam, Produktionskoordinator, DB Cargo AG



„Je nach Betriebslage erzielen wir durch diese Überleitstelle auf einer Hauptschlagader des Güterverkehrs in Bayern nahezu eine Halbierung der Zeitverluste im Bau- und Störfall.“ Constantin Dorn, Zugdisponent, DB InfraGO AG



Glossar zu Abkürzungen im Kapitel

Abkürzung	Begriff
APS	Anlagenpreissystem
Bhf	Bahnhof
BKS	Beschleunigungskommission Schiene
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BSO	Bedienstandort
BSWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
DSTW	Digitales Stellwerk
ECTS	European Train Control System
ESTW	Elektronisches Stellwerk
GWB	Gleiswechselbetrieb
iLBS	Integriertes Leit- und Bediensystem

Glossar zu Abkürzungen im Kapitel

Abkürzung	Begriff
KMM	Kleine und mittlere Maßnahmen
KT	Kommunikationstechnik
KV	Kombinierter Verkehr
LBS	Leit- und Bediensystem
LZB	Linien-Zug-Beeinflussung
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Tf	Triebfahrzeugführer
TSO	Technikstandort
ZBA	Zugbildungsanlage

Der Fahrplan, was Änderungen bedeuten und das neue „Bauen im Takt“

Dr. Matthias Feil, Leiter Fahrplan und Kapazitätsmanagement DB InfraGO AG



Der Fahrplan entsteht in drei großen Phasen (1/2)



Netzfahrplan

- Der Netzfahrplan gilt ein Jahr lang
- Die großen Baumaßnahmen (ca. 20% des Bauvolumens) werden bereits im Netzfahrplan berücksichtigt

- **78.000 Trassenanmeldungen**
- **15 Mio. angemeldete Zugfahrten**
- **192 Zugfahrten pro Trasse***

- **20.000 Trassenanmeldungen**
- **1,8 Mio. angemeldete Zugfahrten**
- **90 Zugfahrten pro Trasse**

Unterjähriger Baufahrplan

Schiene- personenverkehr

Schiene- güterverkehr

Gelegenheitsverkehr

- Alle nach dem Netzfahrplan bestellten Züge werden auf einer first-come-first-served Basis eingeplant
- Trassenbestellungen bis wenige Minuten vor Zugfahrt möglich

- **330.000 Trassen**
- **400.000 Zugfahrten**
- **1,2 Zugfahrten pro Trasse**

- **770.000 Trassen**
- **830.000 Zugfahrten**
- **1,1 Zugfahrten pro Trasse**

 **18 Mio. Zugfahrten pro Jahr**

Der Fahrplan entsteht in drei großen Phasen (2/2)



Netzfahrplan

Unterjähriger Baufahrplan

Gelegenheitsverkehr

- Einpflegen des weiteren Baugeschehens - ca. 80% des Bauvolumens - in den Netzfahrplan

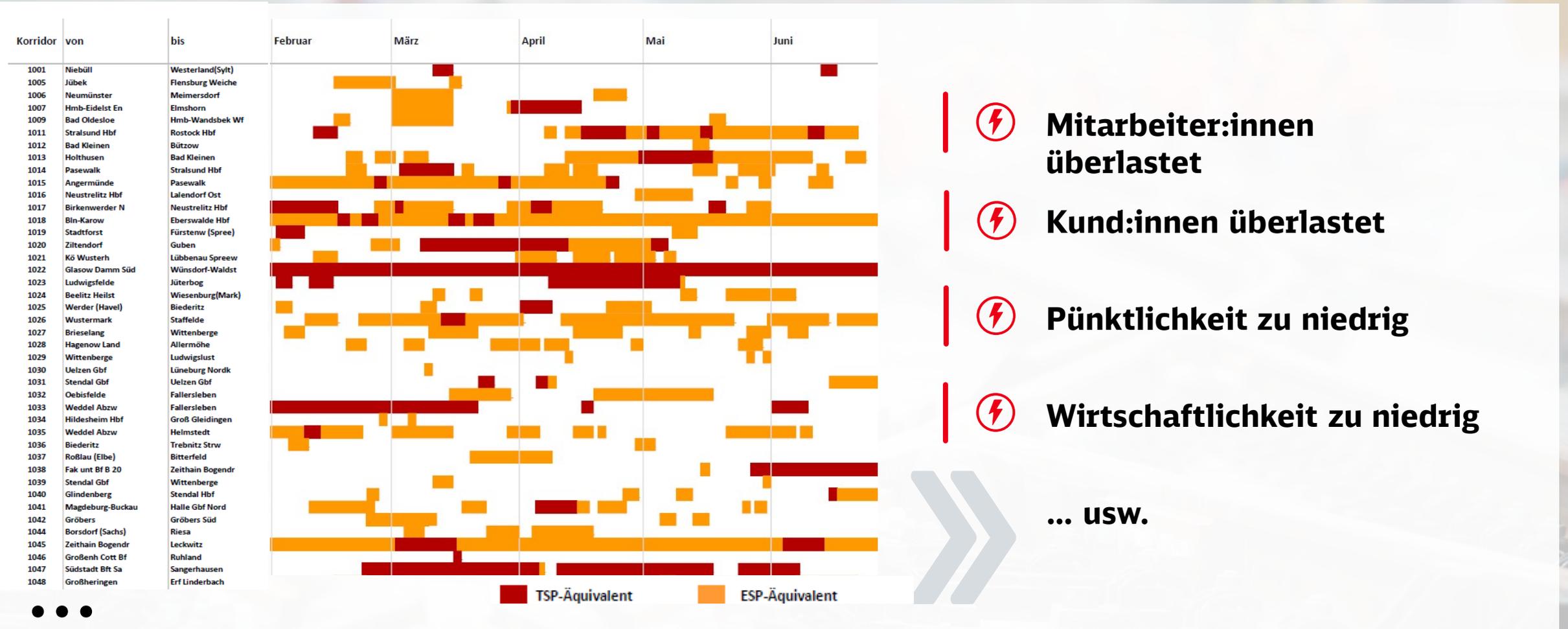
Regelungsmenge

- **100.000 Bau-Regelungen pro Fahrplanjahr**
- **Durchschnittlich 3 Tage Dauer pro Bau-Regelung**
- **Rund 1.000 Baustellen pro Tag**

Auswirkungen auf Zugverkehr

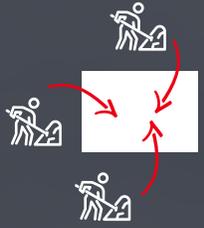
- **2,8 Mio. unterjährige Baubetroffenheiten („Zug trifft auf Baustelle“)**
- **Jede sechste Zugfahrt (18%) ist von einer unterjährigen Baustelle betroffen**

Die „Unruhe“ des Fahrplans nach Einpflegen der Bautätigkeit grafisch dargestellt: Totalsperrungen in Rot und eingleisige Sperrungen in Orange

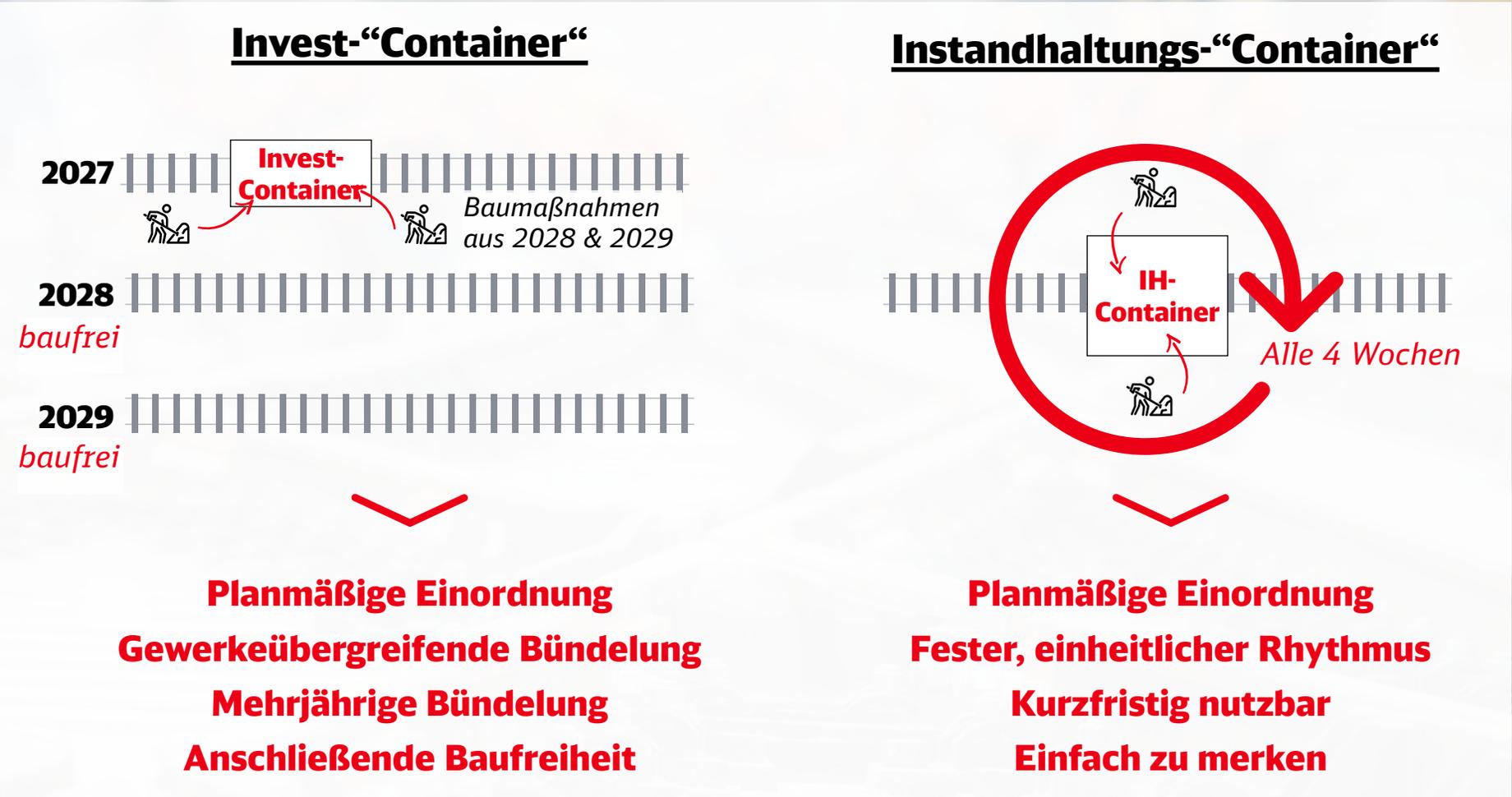


(1) Zusammenstellung vertrieblicher Folgen

Bauen im Takt: Große und kleine Bauvorhaben werden zukünftig mit Hilfe von vorab terminierten Zeitfenstern umgesetzt



Bündelung von Baumaßnahmen erfolgt in „Containern“



Invest-“Container“: Wir haben sechs Typen definiert mit anschließender gestaffelter baufreier Zeit



Standard-
“Container“
machen
gebündeltes
effizientes Bauen
möglich

**Hochleistungs-
netz**

**Fokussierte
Sanierung
überwiegend
überregionales
Flächennetz**

Container-Typ	Sperrart¹	Dauer (in Monaten)	Angestrebter baufreier Zeitraum (in Jahren)
A (General- sanierung)	TSP	5	5-10
B	TSP	3	4
C	TSP	2	2
D	ESP	5	4
E	ESP	3	2
F	ESP	2	1

(1) TSP = Totalsperrung | ESP = Einleisige Sperrung

Invest-“Container“: Die konsequenten Paketierung schafft mehr Baueffizienz



**Gleiche
Baumenge in
Bruchteil
überregionaler
Baubetroffenheit
möglich**

Heute

- **Ausdehnung Invest-Maßnahme:** im Median **4km**
- Nur ein kleiner Streckenabschnitt gesperrt, aber überregionaler Verkehr (SPFV, SGV) muss Maßnahme weiträumig umfahren

Baumaßnahme 1

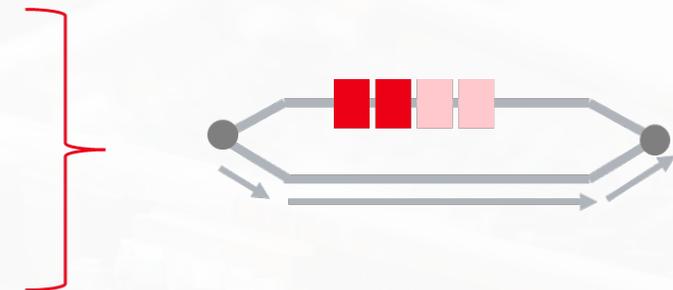


Baumaßnahme 2



Zukünftig

- **Ausnutzung von „überregional unbrauchbar gewordenen“ Strecke** für gebündelte Sanierung mit mehr Bauspitzen
- SPFV und SGV ohne zusätzliche Einschränkungen, nur SPNV mit einmaliger Einschränkung

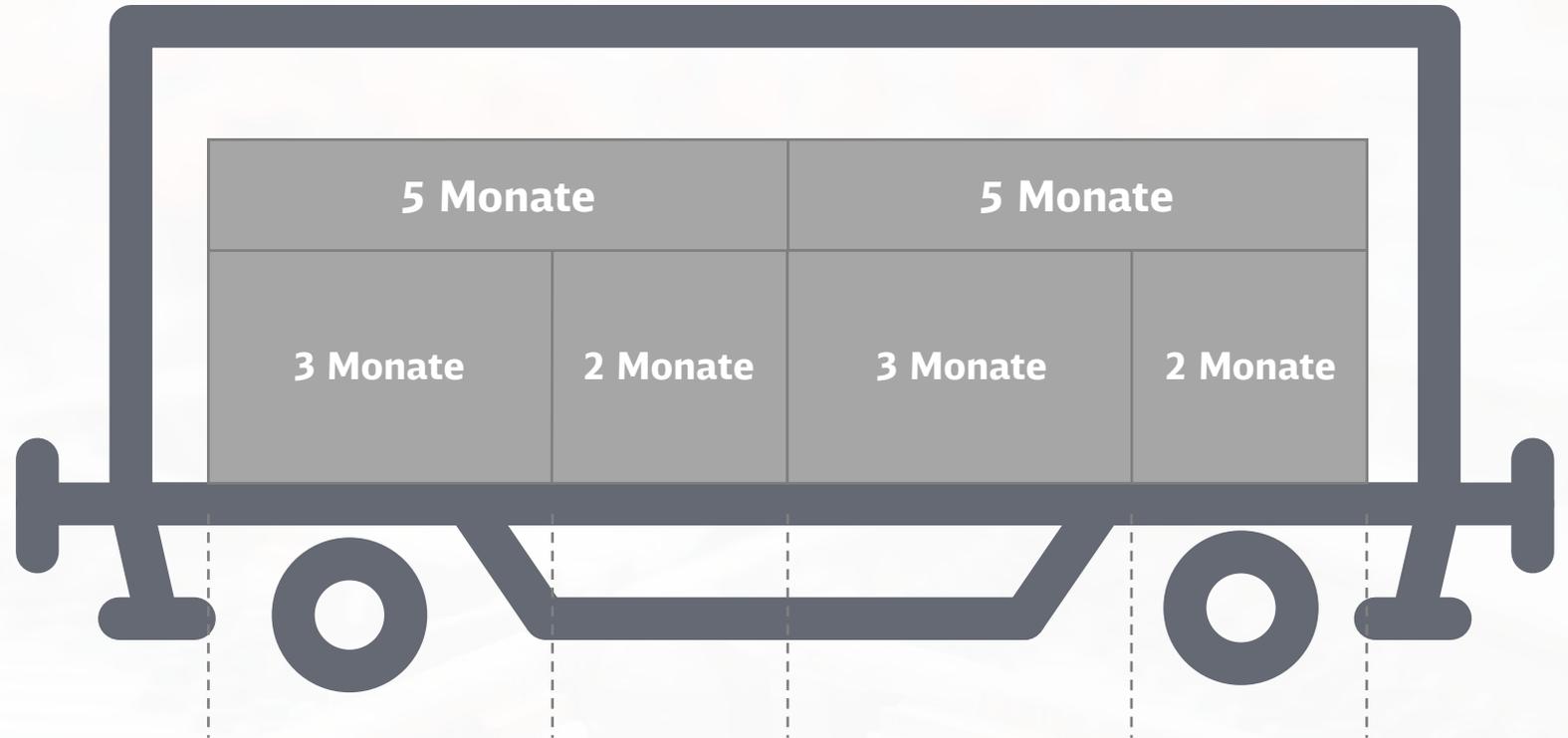


Weniger Baubetroffenheit des Zugverkehrs beruhigt Fahrplan und Betrieb.

Invest-Container: Dank der Container-Zeiträume von 5, 3 und 2 Monaten resultieren nur wenige Fahrplanzeitscheiben – Voraussetzung für Bearbeitung im Netzfahrplan



Mehr Planbarkeit dank frühzeitiger Festlegung, wann und wo Strecken bebaut werden



Nur noch vier große Fahrplanzeitscheiben

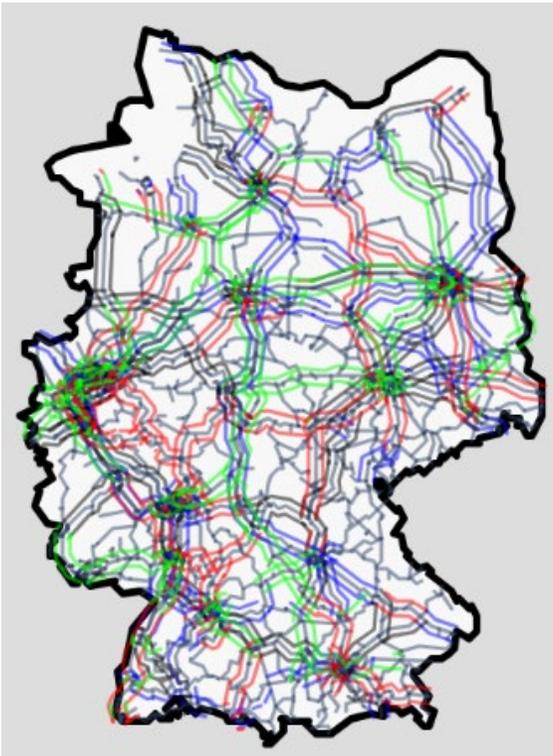
- 1
- 2
- 3
- 4

Instandhaltungs-“Container“ wiederholen sich alle vier Wochen zur selben Zeit auf denselben Streckenabschnitten



Aufteilung in 4 Subnetze

Subnetz Grün ■ Subnetz Rot ■
 Subnetz Blau ■ Subnetz Schwarz ■



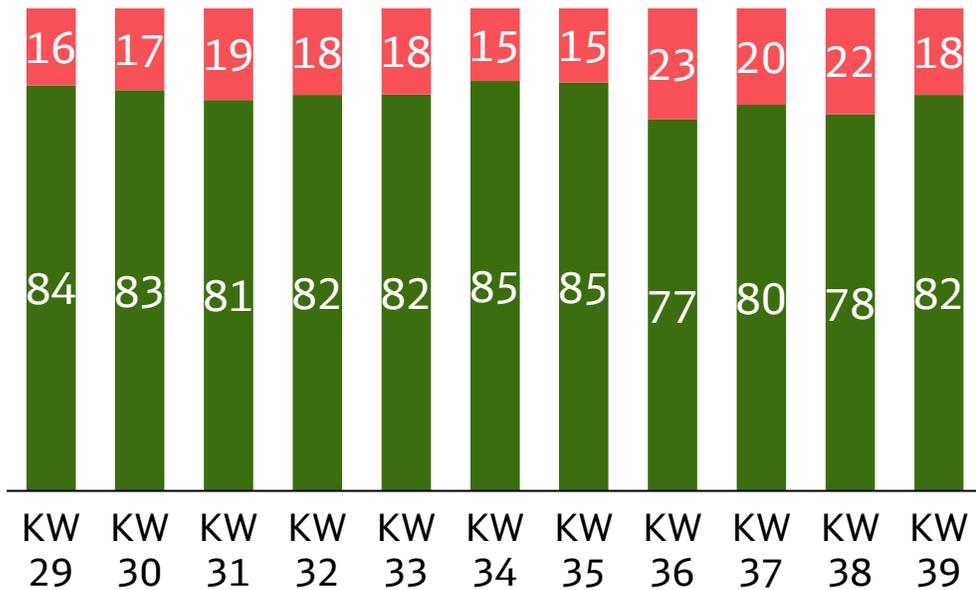
IH-Container in einfach zu merkender 4-Wochen-Frequenz

	Woche			
	01	02	03	04
Sub-Netz Grün				
- Richtung	■			
- Gegenrichtung			■	
Sub-Netz Blau				
- Richtung		■		
- Gegenrichtung			■	
Sub-Netz Rot				
- Richtung		■		
- Gegenrichtung				■
Sub-Netz Schwarz				
- Richtung		■		
- Gegenrichtung				■

Instandhaltungs-Container: Wir sehen vom Start weg erste Erfolge bei der Einordnung der IH-Tätigkeit in die vorgefertigten Container

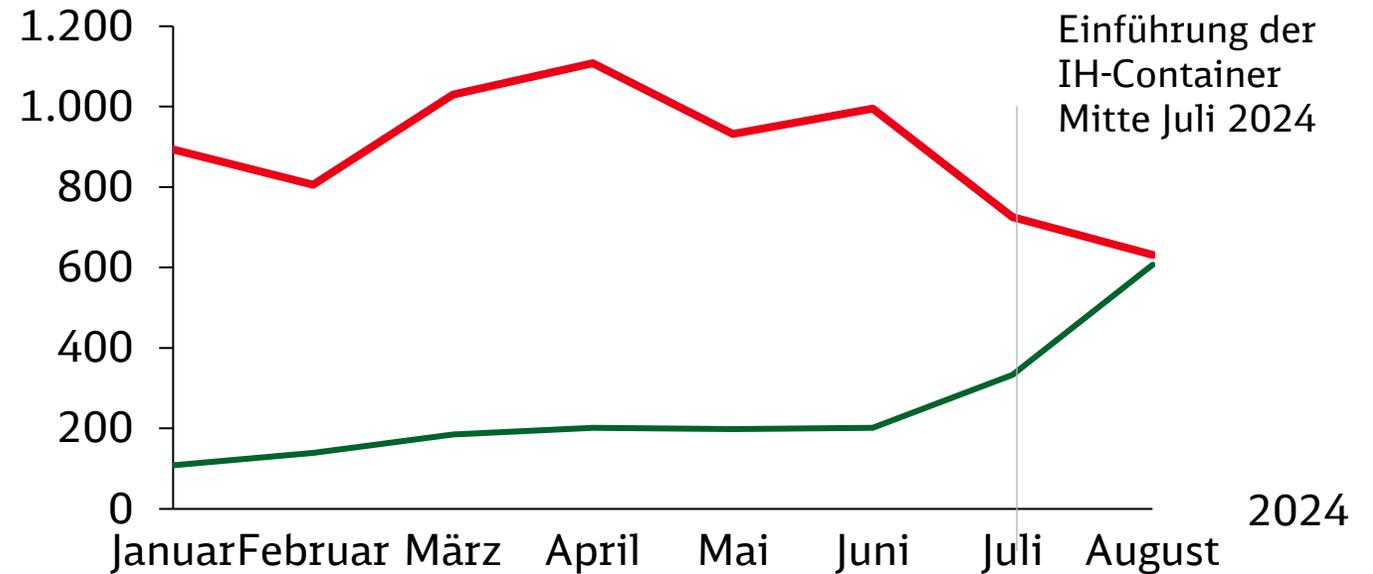


Prozentualer Anteil der in Container (oder sonstige Schatten) eingeordneten IH-Tätigkeit



■ außerhalb von Container (oder sonstigem Schatten)
■ in Container (oder sonstigem Schatten)

Anzahl der in Container (oder sonstige Schatten) eingeordneten F-Maßnahmen im Vergleich zu individuellen F-Maßnahmen



— individuelle F-Maßnahme
— F-Maßnahme in Container (oder sonstigem Schatten)

Einführung der IH-Container Mitte Juli 2024

Glossar zu Abkürzungen im Kapitel

Abkürzung	Begriff
ESP	Eingleisige Sperrung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
F-Maßnahmen	Fehlerbehebungsmaßnahmen
IH	Instandhaltung
SGV	Schienengüterverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TSP	Totalsperrung



Trassenpreise: Die Rahmenbedingungen der Preisgestaltung

Miriam Grafflage, Leiterin Produktmanagement und Vertrieb
DB InfraGO AG

Grundprinzip Entgeltbildung: Ziel der Entgeltbildung ist die Maximierung der Nachfrage unter der Bedingung der Vollkostendeckung



Preisniveau

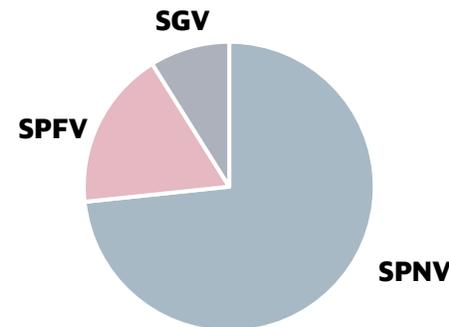
Bundesnetzagentur legt maximal zulässiges Kostenniveau fest



DB InfraGO ermittelt Entgelte mit Ziel der Nachfragemaximierung

Preisstruktur

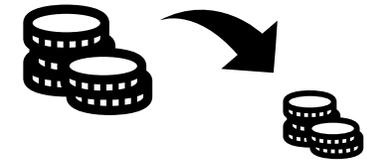
Preisentwicklung im SPNV ist gesetzlich auf maximal +3,0 % gedeckelt¹



SPFV und SGV müssen weitere Preissteigerungen alleine tragen

Kompensation

Exekutive kann gezielt Entlastungen bei Trassenpreisen schaffen



Beispiel SGV: Trassenpreisförderung mit Ziel Erhöhung Wettbewerbsfähigkeit Schiene ggü. Straße

Beispiel SGV & SPFV: Pandemieförderung

(1) Betrifft auch Stationspreise

Recap TPS 2025: Im TPS 2025 führt Kostenanstieg und SPNV-Deckelung zu überproportionaler Belastung in SPFV und SGV



Preisniveau

Trassenpreiserhöhung +6 %

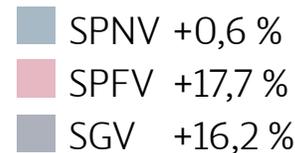


Ursachen:

- Inflationbedingt gestiegene Personal- und Instandhaltungskosten
 - Inflation in Deutschland 2023: +5,9 %
- I.W. kostenneutrales Einpreisen Personenbahnsteig bei gleichzeitiger Absenkung der Stationspreise

Preisstruktur

Besonders starker SPNV-Preisdeckel führt zu überproportionaler Belastung in SPFV und SGV



Laufende Klagen gg. BNetzA-Beschluss

- EVU: Gegen Kopplung SPNV an RegG¹
- DB InfraGO: Gegen SPNV-Deckelung i.H.v. +0,6 %²



Kompensation

Trassenfördermittel 2025: 350 Mio. EUR für SGV und 200 Mio. EUR für SPFV beantragt, dv. aktuell im Bundeshaushalt: 275 Mio. EUR für SGV (-30 % ggü. 2023)

Vsl. effektive Preissteigerung SGV (jeweils ggü. Vorjahr):

EUR/Trkm	2023	2024	2025
TP ohne TraFöG	3,06	3,13 (+2,2 %)	3,63 (+16,2 %)
TraFöG-Fördersatz	49,9 %	28,2 %	33,3 %
TP inkl. TraFöG	1,53	2,25 (+46,5 %)	2,42 (+7,9 %)

(1) Gegen grds. Entgeltbildung SPNV gem. § 37 (2) ERegG i.V.m. § 5 (3) RegG (2) Gegen Entkopplung von RegMittel-Entwicklung gem. § 5 Abs. (10) RegG

TPS 2026: Im TPS 2026 führt Eigenkapitalzuführung (EK) vsl. zu weiterer Kostenerhöhung



Preisniveau

Durchschnittliche Erhöhung TPS +16,2 %



Ursachen:

- Gestiegene Personal- und Instandhaltungskosten durch mehr Menge i.H.v. +4,5 %
 - ⓘ Vsl. Inflation in Deutschland 2024: +2,2 %
- EK-Zuführung erhöht Verzinsungsanspruch & Abschreibungen um weitere +11,7 %

Preisstruktur

SPNV-Preisdeckel von 3 Prozent würde erneut zu überproportionaler Belastung SPFV und SGV führen

Alternative SPNV-Tragfähigkeit führt zu fairer Kostenverteilung

Antrag DB InfraGO entsprechend laufender Klage



Kompensation

- 1 Reduktion Kostenniveau durch u.a.
 - Effizienzprogramm S3
 - BSWAG-Novelle ermöglicht Instandhaltungsförderung durch Bund



- 2 Bund und DB InfraGO suchen nach einem EK-Kompensationsmechanismus
- 3 Da DB InfraGO in jedem Fall eine faire Kostenverteilung anstrebt: Kompensation der SPNV-Steigerung zu diskutieren
- 4 Ggf. weitere SGV-Trassenpreisförderung zur Erhöhung Wettbewerbsfähigkeit Schiene ggü. Straße

Glossar zu Abkürzungen im Kapitel

Abkürzung	Begriff
BSWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
EK	Eigenkapital
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
RegG	Regionalisierungsgesetz
Reg-Mittel	Regionalisierungsmittel
SGV	Schienengüterverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TP	Trassenpreis
TPS	Trassenpreissystem
TraFöG	Trassenpreisförderung im Güterverkehr
Trkm	Trassenkilometer



Der Ausblick auf 2027

Berthold Huber, DB-Infrastrukturvorstand

Fortschritte in der Sanierung der Infrastruktur bis Ende 2027



- am Beispiel Nord-Süd Verkehr

- **Bis Ende 2027** stellt die DB wichtige Neubaustrecken, Bahnhöfe, 13 Generalsanierungen und Sanierungen fertig
- Das Beispiel Nord-Süd-Verkehr zeigt die umfangreichen Fortschritte
- Das hochleistungsfähige Netz wächst auf 2.700 km

Legende

- ✓ Bis Ende 2027 fertig gestellt Bahnhöfe und Strecken
- ⓑ Bau Baumaßnahme in Gang und 2027 teilweise fertig gestellt

