



GEMEINWOHLORIENTIERTE INFRASTRUKTUR

Weichenstellung für das Schienennetz der Zukunft

Im Koalitionsvertrag hat die Regierung den Grundstein für eine gemeinwohlorientierte Eisenbahninfrastruktur gelegt. Ein modernes, zukunftsfähiges Netz mit leistungsfähigen Bahnhöfen ist für unser Land, unseren Wohlstand und für den Klimaschutz wichtige Voraussetzung. Dabei ist der Auftrag klar definiert: Die Verdopplung des Personenverkehrs, der Ausbau des Marktanteils im Schienengüterverkehr von 19 auf 25 Prozent und die Umsetzung des Deutschlandtakts. Von einer leistungsfähigen Eisenbahninfrastruktur profitieren somit Menschen, Wirtschaft und Umwelt – ganz Deutschland und Europa.

Die Eisenbahninfrastruktur ist in einem kritischen Zustand und den Ansprüchen an Qualität und Kapazität nicht gewachsen. Erstmals hat die DB das Schienennetz einer Generalinventur unterzogen. Das Ergebnis ist alarmierend. Nach der Schulnotenlogik ist der Zustand qualitätskritischer Anlagen wie Stellwerke, Weichen oder Bahnübergängen gerade einmal befriedigend, teilweise sogar drastisch schlechter. Dies ist das Resultat eines massiven Investitionsrückstaus von aktuell rund 90 Milliarden Euro. Auch im europäischen Vergleich hinkt das deutsche Schienennetz hinterher: Die Anlagen der schweizerischen SBB und der österreichischen ÖBB erhalten deutlich bessere Zustandsnoten, weil beide Länder schon seit vielen Jahren deutlich mehr in ihre Schieneninfrastruktur investieren als Deutschland.

Das wollen Bund und DB von Grund auf ändern. Sie reformieren die Bewirtschaftung der Infrastruktur und investieren in die Erneuerung und Modernisierung. Es geht nicht nur darum, die bestehende Infrastruktur zu erhalten, sondern auch aktiv weiterzuentwickeln.

Die Infrastruktur wird ab 1. Januar 2024 aus einer Hand gesteuert: Die DB Netz AG und die DB Station&Service AG werden in einer gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft zusammengeführt. Diese Gesellschaft richtet sich konsequent auf die verkehrs- und klimapolitischen Ziele aus.

Grundlagen für die Gemeinwohlorientierung sind ein umfassendes Reformpaket und ein Gesamtprogramm zur Erneuerung und Modernisierung, das die gesamte Infrastruktur umfasst – von den Bahnhöfen und Rangieranlagen über das Flächen-



bis hin zum Hochleistungsnetz. Bund und DB bringen dafür gemeinsam die erforderlichen Schritte auf den Weg und definieren klare Zielsetzungen.

1. Gesamtprogramm:

- a) Hoch verfügbar und digital verdichtet im Bestand:** Bis zum Jahr 2030 will die DB ein 9.400 Kilometer langes Hochleistungsnetz aufbauen. Hierzu gehört die Generalsanierung von rund 4.200 Streckenkilometern im hochbelasteten Teil des Schienennetzes bis 2030. Es gibt kein Stückwerk mehr. Alles wird aus einem Guss modernisiert und erneuert – vom verlängerten Bahnsteig bis zum digitalen Stellwerk. Weitere 5.200 Kilometer sollen so ertüchtigt werden, dass der Zustand dieser Strecken einer Durchschnittsnote von 2,5 und besser genügt. Darüber hinaus starten Bund und DB eine Initiative für schnelle Kapazitätserweiterung mit über 350 kleinen und mittleren Maßnahmen bis 2030. Durch zusätzliche Maßnahmen wird auch der Zustand des Flächennetzes verbessert.

Die Generalsanierung der hochbelasteten Streckenabschnitte beginnt 2024 mit der Riedbahn zwischen Frankfurt/Main und Mannheim. Im Jahr 2025 folgen die Korridore Hamburg–Berlin und Emmerich–Oberhausen. Die weitere Reihenfolge wird bis 2030 gerade mit dem Bund abgestimmt und zeitnah bekanntgegeben. Damit schaffen Bund und DB Planungssicherheit für alle Beteiligten. Darüber hinaus sollen bis 2030 rund 40 Prozent des Schienennetzes mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS ausgestattet werden, ein unverzichtbarer Schritt für die weitere Steigerung der Kapazität im Gesamtnetz.

- b) Für alle zugänglich:** Die DB entwickelt alle Stationen entlang der Hochleistungskorridore sowie zahlreiche weitere Bahnhöfe in den Regionen zu modernen Mobilitätsdrehscheiben, sogenannten Zukunftsbahnhöfen. Es geht um einen attraktiven Zugang zur Schiene für mehr als die Hälfte aller Reisenden. Außerdem sollen 150 Serviceeinrichtungen im gesamten Netz ausgebaut werden, um die Kapazität und Wettbewerbsfähigkeit der Schiene sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr zu steigern.
- c) Gezielt erweitert:** Aus- und Neubau sowie Elektrifizierung werden weiter vorangetrieben. Bis 2030 will die DB ca. 750 zusätzliche Gleiskilometer bauen.

- 2. Mehr Mittel und verlässliche Finanzierung:** Die Eisenbahninfrastruktur wird signifikant mehr Mittel erhalten, um den Investitionsstau der vergangenen Jahrzehnte abzubauen und das Netz ebenso wie die Bahnhöfe zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Der Koalitionsausschuss hat sich am 28. März darauf verständigt, die Modernisierung des Schienennetzes und den notwendigen



Kapazitätsausbau für den Personen- und Güterverkehr zu beschleunigen und damit die Umsetzung des Deutschlandtaktes voranzubringen. Die Kapazitäten für den kombinierten Verkehr werden modernisiert und ausgeweitet. Die Deutsche Bahn benötigt zur Deckung des Investitionsbedarfs bis zum Jahre 2027 rund 45 Milliarden Euro zusätzlich. Dieser weitere Investitionsbedarf soll, soweit finanziell darstellbar, u.a. durch den Einsatz von anteiligen Einnahmen aus dem CO2-Zuschlag der Lkw-Maut, gedeckt werden. In den laufenden und künftigen Haushaltsberatungen setzen sich Bund und Branche dafür ein, dass der Mittelzuwachs fortgesetzt wird und die Bedarfe zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele abgedeckt werden.

- 3. Vereinfachung der Finanzierungsstruktur:** Die Finanzierungsregeln für die Eisenbahninfrastruktur sollen vereinfacht werden. Der Bund erweitert die zuwendungsfähigen Sachverhalte deutlich, etwa auf Instandhaltung und Digitalisierung. Diese notwendige Veränderung hat auch die Beschleunigungskommission Schiene in ihrem Abschlussbericht betont. Hierfür sollen in einem umfassenden Gesetzgebungspaket die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Kernelement wird eine Reform des Bundesschienenwegeausbaugesetzes sein.

Aus Sicht der Bundesregierung sind außerdem eine erhöhte Transparenz und proaktive Steuerung der gemeinwohlorientierten Infrastruktur zentral. Mit der Einführung einer jährlich rollierenden mehrjährigen Mengen-, Maßnahmen- und darauf abgestimmten Finanzplanung erhöht sich die Planungssicherheit für DB und Baubranche. Auch die Steuerungsmöglichkeiten für den Bund werden größer.

Die neue Infrastrukturgesellschaft der DB wird jährlich auf Grundlage dieses Mehrjahresplans Rechenschaft über den Fortschritt in der Erreichung ihrer Ziele und die Umsetzung der geplanten Maßnahmen ablegen.

Der Bund stärkt zudem seinen Einfluss mit Einrichtung der Steuerungsgruppe Transformation DB AG im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, die insbesondere mit der Steuerung der Infrastruktur sowie dem Aufbau der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft befasst ist. Die konkrete Ausgestaltung von Kennzahlen, Berichten und Steuerung wird von unabhängigen Gutachtern in den nächsten Monaten im Auftrag des Bundes entwickelt. Gleichzeitig hat die DB den Auftrag, die internen Voraussetzungen für die Zusammenlegung der Gesellschaften bis Anfang 2024 zu schaffen.