



WIE DIE DB DIE BAUSTELLENPLANUNG UMKREMPELT

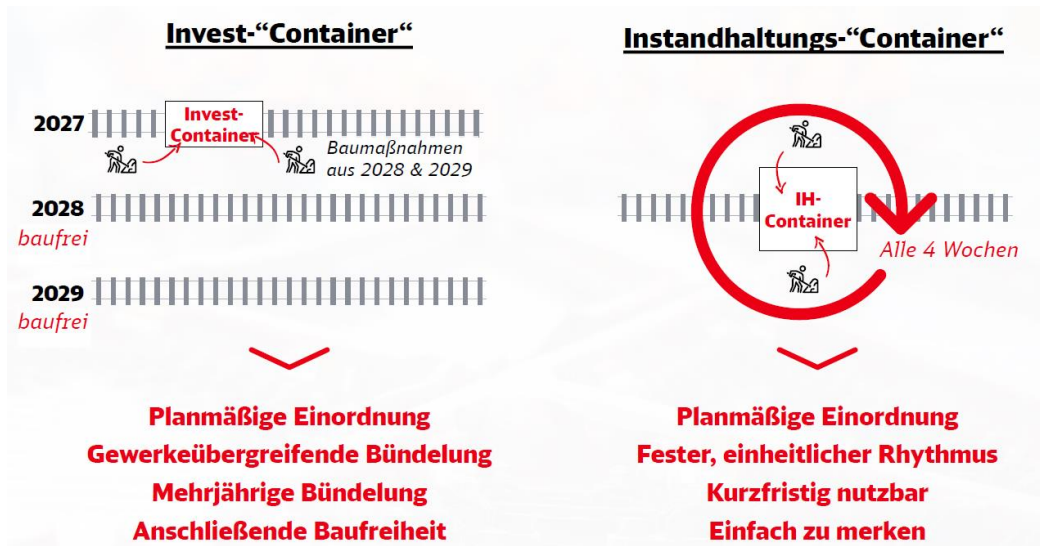
Bauen im Takt

(Berlin, 6. November 2024) Damit die Sanierung der Infrastruktur und gleichzeitig die Stabilisierung des Fahrplans gelingt, überführt die DB InfraGO das Bau- und Instandhaltungssystem in ein sogenanntes „vertaktetes System“. Ziel ist, dass die Baustellen über vorgegebene Zeitfenster dem Fahrplan folgen - statt wie heute umgekehrt. Bereits in den ersten Wochen der im zweiten Halbjahr 2024 gestarteten Umsetzung ist es gelungen, rund 80 Prozent der Instandhaltungsmaßnahmen innerhalb der vorgegebenen Zeitfenster abzuwickeln. Ein vergleichbares Konzept ist auch für die Investitionsmaßnahmen vorgesehen. Dieses soll bis 2027 ausgerollt werden. Der Vorteil: Mit diesen Maßnahmen wird der Eisenbahnbetrieb deutlich stabilisiert und die Anzahl der von Baumaßnahmen betroffenen Züge reduziert.

„Bauen im Takt“ – was bedeutet das?

Innerhalb der Fahrpläne für die Züge werden von vorneherein **Zeitfenster für die wiederkehrenden Instandhaltungs-Aktivitäten** eingeplant. Durch das „Bauen in der Box“ steht langfristig fest, wann auf welcher Strecke wie lange Instandhaltungs-Arbeiten stattfinden. Nur noch in diesen Zeitfenstern werden Instandsetzungen durchgeführt – so ist es im Fahrplan schon hinterlegt und bestmöglich verkehrlich koordiniert. Dann sind Instandhaltungsteams auf definierten Streckenabschnitten unterwegs, um Kilometer für Kilometer die notwendigen Inspektions- und Reparaturarbeiten zu erledigen. Das Bauen nach Fahrplan – im festen Takt. Seit dem 15. Juli laufen die Instandhaltungsbaustellen nach diesem **fundamental neuen Konzept**.

Bündelung von Baumaßnahmen erfolgt in „Containern“:

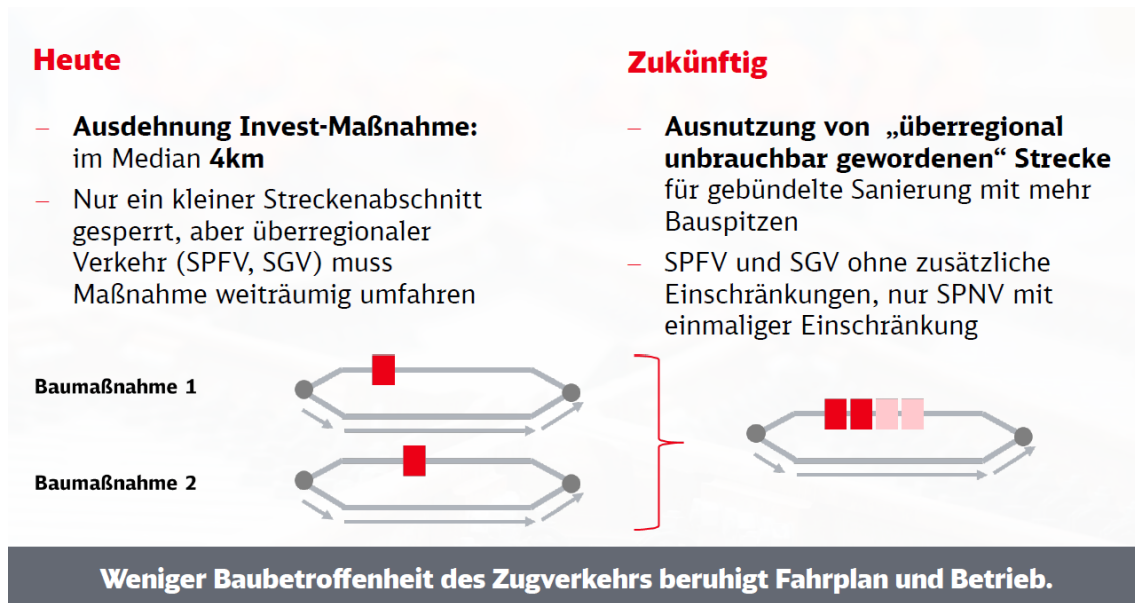


Zudem wird im hochfrequentierten Kernnetz die Investitions-Bautätigkeit in große, aber dafür wenige gebündelte Sperrungen zusammengefasst. Wir entwickeln das bereits eingeführte Konzept der Generalsanierung weiter und führen es in adaptierter Weise auch



auf den weiteren Strecken des Kernnetzes ein. Statt also wie bisher immer wieder kleinteiliger Erneuerungs-Sperrungen geht die DB InfraGO zukünftig einmal je nach Erneuerungsbedarf für 2, 3 oder 5 Monate in die Strecke und erledigt alle Arbeiten auf einmal. Danach sichert die DB InfraGO einen von Investitionstätigkeit freien Zeitraum zu. Diese großen gebündelten Sperrungen können bereits in den Netzfahrplan eingearbeitet werden. Unterjährig sind dann nur noch viel weniger Fahrplan-Anpassungen wegen Bautätigkeit nötig. Wo in 2024 wegen der vielen Baustellen 2,8 Millionen Züge unterjährig einen neuen Fahrplan bekommen (s. Faktenblatt „Die hohe Kunst des Fahrplans“), senken wir diese Zahl bis 2027 bereits um ein Drittel auf 1,9 Mio. Züge.

Gleiche Baumenge in Bruchteil überregionaler Baubetroffenheit möglich:



Die Umstellung ist notwendig, weil soviel gebaut wird wie noch nie

Die große, tägliche Herausforderung für das gesamte Netz ist, das enorm gewachsene Bauvolumen zu stemmen und gleichzeitig die derzeit schlechte betriebliche Lage besser in den Griff zu bekommen. Neben den Generalsanierungen ist das „Bauen im Takt“ im Rahmen des Gesamtprogramms „S3“ der zweite große Aufschlag, um eine leistungsfähige Infrastruktur herzustellen.

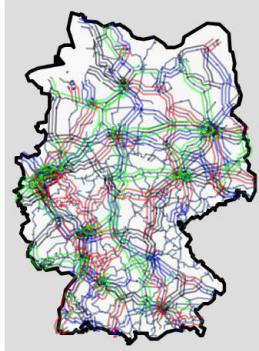
Das „Bauen im Takt“ hat mehrere Vorteile: So ist es möglich, mehr und effizienter in der gleichen Zeit zu bauen, aber mit weniger Beeinträchtigungen für Kundinnen und Kunden. Das Netz wird weniger störanfällig und stabiler, Fahrpläne sind wieder verlässlich. Baupartner, Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen können sich durch das „Bauen im Takt“ zudem verlässlich auf die Maßnahmen einstellen.

Die Umstellung braucht Zeit. Das komplexe Baustellen-Programm lässt sich nicht über Nacht revolutionieren und muss sich in der Praxis einschwingen. Die ersten Schritte sind mit der Taktung der Instandhaltungstätigkeit gemacht. Bis 2027 folgen die Investitions-Bauarbeiten. Mit beiden Hebeln werden die unterjährigen Anpassungsbedarfe im Fahrplan um ein Drittel sinken und der Bahnbetrieb in der Folge deutlich stabilisiert.

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				■