



# Eckpunkte zur Zukunft der DB und der Schiene

Stand  
22. Juni 2022

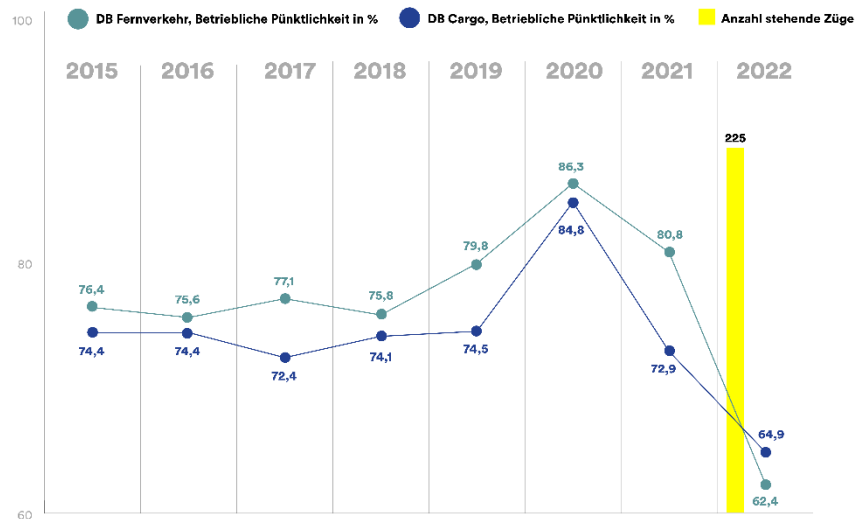
Die Bundesregierung hat sich im Koalitionsvertrag für einen schnellen grundlegenden Umbau unseres Verkehrssystems mit einer starken Schiene als Rückgrat ausgesprochen. Mit der Verdoppelung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr und der Steigerung des Marktanteils des Schienengüterverkehrs auf 25 Prozent bis 2030 sind dafür klare Ziele gesetzt. Denn: Die zügige und umfangreiche Verlagerung von Verkehren auf die Schiene ist notwendig, um unsere Klimaziele zu erreichen.

---

*BM Wissing: „Wir müssen der Tatsache ins Gesicht sehen, dass politische Versäumnisse und Unterfinanzierung die Schiene an ihre absoluten Grenzen gebracht haben. Mit diesem System werden wir unsere Ziele nicht erreichen.“*

---

## 1. Wie ist die Lage aktuell?



Aktuell trifft eine sehr hohe Nachfrage auf ein Streckennetz, das nicht mitgewachsen ist und dessen Substanz sich über die letzten Jahrzehnte verschlechtert hat. Viele Gleise, Weichen, Brücken und Stellwerke sind schlicht überaltert und deshalb stark störanfällig.

Die Betriebslage zeigt, dass gleichzeitiges Wachsen und Modernisieren an zu vielen Tagen und auf zu vielen Korridoren die Betriebsqualität und Pünktlichkeit erheblich beeinträchtigt. Die massiven Auswirkungen spüren alle Eisenbahnverkehrsunternehmen und damit auch alle Fahrgäste, Aufgabenträger und

Güterverkehrskunden. Die Prognosen sind eindeutig: Sollte sich nichts ändern, wird das Engpassnetz bis 2030 auf rund 9.000 km anwachsen.

---

*BM Wissing: „80 Prozent der Störungen gehen auf das Netz zurück. Das darf nicht länger ignoriert werden. Uns bleibt keine andere Wahl: Wir müssen generalsanieren.“*

---

## 2. Wie werden die Probleme angegangen?



Das hochbelastete Netz umfasst derzeit rund 3.500 Streckenkilometer: Dort liegt die durchschnittliche Auslastung bereits ohne Bautätigkeit bei rund 125 Prozent.

Die Generalsanierung der hoch belasteten Korridore ist die strukturelle und nachhaltige Lösung, aber selbstverständlich arbeiten wir auch an kurzfristigen Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebslage. Viele kurzfristig wirksame Maßnahmen sind bereits entschieden und in der Umsetzung, um die betriebliche Situation zu stabilisieren.

Auf lange Sicht braucht es eine Generalsanierung der hochbelasteten Korridore und ein Umdenken bei der Unterhaltung des Gesamtnetzes.

---

*BM Wissing: „Bei aller Notwendigkeit der Baumaßnahmen dürfen wir die Fahrgäste nicht aus dem Blick verlieren. Der Bauvorgang selbst darf nicht zu Qualitätseinbußen führen.“*

---

### Kurzfristig wirkende Maßnahmen

Es ist die klare Erwartung des Bundes, dass die Infrastruktur bereits kurzfristig deutlich robuster gemacht wird. Qualität und Zuverlässigkeit für Fahrgäste und Industrie müssen wieder in den Mittelpunkt rücken. Hierfür haben wir gemeinsam ein Maßnahmenpaket entwickelt, das sehr schnell für spürbare Verbesserungen sorgen wird.

Neben der Glättung von Bauspitzen, einem verbesserten Umleitungsmanagement sowie präventiver Instandhaltung von Störungen sollen folgende kurzfristig umsetzbare Maßnahmen zum Einsatz kommen:

**Notservice:** Im Baufall soll auch die Nutzung von Nebenstrecken erleichtert werden – etwa mit eigens bereitgestellter Dieselvorspannung auf nicht elektrifizierter Infrastruktur. Dies ist eine Maßnahme speziell zur Stabilisierung des Güterverkehrs und der logistischen Versorgung wichtiger Schlüsselindustrien.

**Dispo2.0:** Die Disposition – etwa auf den Güterverkehrskorridoren – sowie die frühzeitige Kommunikation mit den Verkehrsunternehmen wird weiter verstärkt.

**Vegetationsmanagement:** Die in den letzten Jahren angestoßenen Prozesse für ein vorausschauendes und resilienzsteigerndes Vegetationsmanagement werden weiter intensiviert.

---

*BM Wissing: „Den Anforderungen an die Schiene werden wir nur mit einem Hochleistungsnetz gerecht. Es geht dabei nicht um Flickwerk, sondern erstmals um die großflächige Modernisierung des Netzes.“*

---

### **Per Korridorsanierung zum Hochleistungsnetz**

Um das Schienennetz fit für Wachstum und Verkehrsverlagerung zu machen, **muss** insbesondere das hochbelastete Netz zu einem Hochleistungsnetz entwickelt werden – mit einer dauerhaften und nachhaltigen Verbesserung aller pünktlichkeitsrelevanten Gewerke. Der Ansatz unterscheidet sich gegenüber der bisherigen Praxis in drei Punkten:

- Bau-Erneuerungs-Maßnahmen werden gebündelt und es wird konsequent auf Kapazität gesetzt,
- es wird modernisiert statt lediglich ein 1:1-Ersatz verbaut und
- der Bauvorgang selbst erfolgt kundenzentriert.

**Bündelung:** Bisläng folgt die Sanierung je Gewerk – z. B. Schwellen und Schotter, Gleise und Weichen, Signale und Stellwerke, Bahnsteige – primär dem Zustand und Alter folgend. Darauf ist auch die Finanzierung ausgerichtet. Das hat zur Folge, dass auf ein und derselben Strecke in kurzen Abständen mehrfach gesperrt werden muss, ohne spürbare Verbesserungen. In den hochbelasteten Schienekorridoren, die in diesem Jahrzehnt noch keine Neubaustrecke zur Entlastung erhalten, wird das Bauen von der schrittweisen Einzelsanierung ab sofort auf die komprimierte Generalsanierung über alle Gewerke hinweg umgestellt. Die Strecke wird einmal gesperrt und ist dann für viele Jahre baufrei.

**Modernisierung:** Die Sanierung folgt heute überwiegend dem Prinzip „1:1-Ersatz“ und der Mittelverfügbarkeit einzelner Programme – z. B. für Bestandserhalt, Elektrifizierung, Lärmsanierung, Digitalisierung und Bahnhöfe. Praktisch heißt das: Nach einer Sanierung ist die Strecke nicht wesentlich leistungsfähiger. Die Generalsanierungen werden ab sofort verbunden mit Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität und der Robustheit, nach dem Prinzip „mehr als 1:1-Ersatz“. Die verbauten Komponenten haben erhöhte Ausstattungsstandards in Bezug auf Lebensdauer, Robustheit und Zuverlässigkeit. Unser Instandhaltungsregime wird auf Verfügbarkeit optimiert – mit mehr Prävention, frühzeitiger Prädiktion und schneller Entstörung. Gleichzeitig legen wir die Basis für die Digitalisierung des Schienensystems. Die Hochleistungskorridore erhalten einen erstklassigen Ausstattungsstandard. Sie können damit mehr Züge aufnehmen, ohne negative Auswirkungen auf die Pünktlichkeit.

Um die Auswirkungen von Baustellen oder anderen Netzstörungen künftig so gering wie möglich zu gestalten, sollen in das Netz wieder mehr Wechselweichen installiert werden. So kann die Strecke, die ein Zug auf dem Gegengleis fahren muss, minimiert werden. Gleichzeitig wird künftig die Signaltechnik in beide Richtungen verbaut. Damit können Züge dann auch auf dem Gegengleis in voller Geschwindigkeit fahren.

**Baustellenmanagement:** Die bisherigen Finanzierungsbedingungen zielen vor allem darauf ab, so kostengünstig wie möglich zu bauen. Potenziale für schnelleres und damit kundenfreundliches Bauen werden dabei nicht ausgeschöpft. Beim Bestandserhalt stellt der Bund erstmals zusätzliche Mittel für kundenfreundliches Bauen bereit. Das wird künftig auf den Hochleistungskorridoren ausgeweitet:

Gemeinsam mit der Bauwirtschaft werden hochverdichtete und kapazitätsschonende Bauverfahren implementiert und die Ressourcen gestärkt. Die Einschränkungen einer Baumaßnahme für Fahrgäste und Wirtschaft werden so deutlich verringert. Alle Maßnahmen erfolgen dabei im engen Dialog mit allen beteiligten Akteuren. Auch die Fahrgäste werden stärker in den Blick genommen. Etwa bei der Planung alternativer Schienenersatzverkehre.

## Deutschlandtakt

Ein attraktiver Deutschlandtakt dient als Zielkonzept für den weiteren Infrastrukturausbau. Wir richten mit dem „Deutschlandtakt-Büro“ eine eigene Stabsstelle im BMDV als „Projekt Booster“ und zentralen Ansprechpartner für die Branche ein.

---

*BM Wissing: „Dass die DB diese Maßnahmen nicht bereits umgesetzt hat, liegt auch an der Konzernstruktur und daran, wie der Eigentümer seine Rolle bislang wahrgenommen hat. Das will ich ändern und die Interessen des Bundes stärker durchsetzen, steuern und koordinieren.“*

---

## 3. Wie wird das nachgehalten?

Der Bund hat in der Vergangenheit zahlreiche Finanzierungsinstrumente für den Erhalt und Ausbau des Netzes geschaffen und wendet heute mehr Geld als jemals zuvor für die Bundesschienenwege auf. Aber: Die Ertüchtigung und der klima- und verkehrspolitisch gebotene Ausbau der Schieneninfrastruktur durch die neue Infrastruktursparte ab dem Jahr 2024 erfordert erhebliche zusätzliche Finanzmittel für die Schiene. Die Bundesregierung ist sich einig, dass die Mittel mittel- und langfristig weiter steigen müssen, um den notwendigen Ausbau finanziell abzusichern.

Die entscheidende Frage ist, wie diese Mittel so genutzt werden, dass sich ein Optimum aus Bestandserhalt, Kapazitätserweiterung und Verfügbarkeit des Netzes bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Kundeninteressen – insbesondere durch ein kundenfreundliches Bauen – ergibt. Dies ist in der aktuellen Struktur des DB-Konzerns bislang nicht in ausreichendem Maße gelungen und deshalb Gegenstand der laufenden Betrachtungen zur angestrebten Gemeinwohlorientierung der Infrastruktursparte.

## Gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft

Entsprechend Koalitionsvertrag wird eine gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte durch den Zusammenschluss der Infrastruktureinheiten DB Netz AG und DB Station&Service AG gebildet werden. Die neue Infrastruktursparte wird zu 100 Prozent im Eigentum der DB AG stehen. Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur werden in der neuen Einheit verbleiben. Mit der Ausrichtung am Gemeinwohl soll die Umsetzung der klima- und verkehrspolitischen Ziele der Bundesregierung mehr Gewicht bekommen als bisher. Nicht mehr nur wirtschaftliche Ziele stehen im Vordergrund, sondern ein qualitativ hochwertiges Netz, das sich an den Kundenbedürfnissen orientiert.

Durch die Zusammenführung zu einer ganzheitlichen Infrastruktursparte, ggf. unter Einbezug der DB Energie GmbH, schaffen wir Effizienzgewinne. Diese resultieren z. B. aus der Bündelung bisher paralleler Führungsstrukturen und dem Wegfall unternehmerischer Schnittstellen zwischen Fahrweg und Bahnhöfen.

Die neue Infrastruktursparte, mit der wir die Steuerungsmöglichkeiten des Bundes stärken, soll zum 01.01.2024 in Betrieb gehen. Die Finanzierungsstruktur sowie die rechtliche Ausgestaltung der Gemeinwohlorientierung und der Infrastruktursparte sind derzeit Gegenstand intensiver Prüfungen. Ziel ist es u. a., die derzeit aufgrund der teilweise unterschiedlichen Interessenlagen von Bund und DB AG sehr komplexe Finanzierungsstruktur zu vereinfachen, um so die Umsetzung von Maßnahmen zu beschleunigen und auch mehr als bisher Maßnahmen zu ermöglichen, an denen die DB AG kein unmittelbares wirtschaftliches Interesse hat, die aber aus klima- und verkehrspolitischen Motiven wünschenswert sind.

Es wird einen neuen Beauftragten bei der Deutschen Bahn geben, der in enger Abstimmung mit dem BMDV die Umsetzung der Infrastrukturgesellschaft begleitet und der zeitnah benannt wird.

## **Steuerungsgruppe Deutsche Bahn**

Wir übernehmen mehr Verantwortung und stärken unsere Beteiligungsführung. Eine stärkere Steuerung durch den Bund bedeutet auch ein enges und gemeinschaftliches Handeln zwischen Bund und DB AG.

BMDV wird eine Steuerungsgruppe Deutsche Bahn schaffen, in der alle Fäden zusammenlaufen und die dem Minister regelmäßig über den Stand der Umsetzung der Vorhaben berichtet. Die Steuerungsgruppe koordiniert, überwacht und kontrolliert die Schaffung der Infrastrukturgesellschaft, den Fortgang der Korridorsanierung sowie die Implementierung eines kundenfreundlicheren Bauens. Durch dieses „Frühwarnsystem“ werden Probleme frühzeitig erkannt, so dass gezielt gegengesteuert werden kann.

Die Steuerungsgruppe Deutsche Bahn soll zudem zu einer engeren Zusammenarbeit zwischen dem BMDV und dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn beitragen und auf verbesserte Durchsetzung der Eigentümerinteressen hinwirken.

## **Beschleunigungskommission Schiene**

Am 29. Juni 2022 werden wir zur Auftaktsitzung der Beschleunigungskommission Schiene zusammenkommen und setzen damit einen entscheidenden Baustein aus dem Koalitionsvertrag um. Gemeinsam mit Entscheidungsträgern aus Wirtschaft, Wissenschaft, Administration und Politik wird diese sich hier um ganz konkrete Anliegen kümmern, mit denen wir den Ausbau des Schienenverkehrs beschleunigen

können. Ziel ist es, bis Ende des Jahres ein erstes Maßnahmenpaket auf den Weg zu bringen, das unmittelbar danach umgesetzt werden kann.

---

*BM Wissing: „Ich erwarte, dass wir in Zukunft wieder die Uhr nach der Bahn stellen können und bin sehr zuversichtlich, dass wir das gemeinsam mit der Branche auch schaffen.“*

---

## 4. Wie geht es weiter?

Die kurzfristigen Maßnahmen werden direkt umgesetzt, zum Teil wurden sie bereits eingeleitet bzw. sind schon gestartet.

Die Generalsanierung der Hochleistungskorridore soll in einem breit angelegten Dialogprozess mit der Branche erfolgen, um bestmögliche Akzeptanz und Effizienz für die ab 2024 anlaufenden Bauaktivitäten an den Korridoren zu garantieren.

Der Konzernumbau sollen mit allen Stakeholdern in den nächsten Monaten erörtert werden. Das BMDV wird hier für eine Einheit einrichten, die alle wesentlichen Beteiligten und Interessengruppen in den Umsetzungsprozess mit einbinden wird.