

Schienenersatzverkehr während der Generalsanierungen

aktueller Stand (April 2024)

1.	Generalsanierungen auf dem Weg zum „Hochleistungsnetz“	1
1.1.	Dauer der Sperrungen	2
1.2.	Länge der Sperrungen bzw. gesperrten Abschnitte.....	2
1.3.	Besondere Anforderungen an den SEV	3
1.4.	Masse des Bedarfs	3
2.	Organisation.....	3
2.1.	Riedbahnsanierung (2024).....	3
2.2.	Hamburg-Berlin (2025)	4
2.3.	Emmerich – Oberhausen (2025), „Qualitätsoffensive Hamburg – Hannover (2026)“, ggf. weitere	4
2.4.	Generalsanierungen der Jahre 2026-2030	5
3.	Finanzierung.....	5
3.1.	Riedbahnsanierung(en) (2024).....	6
3.2.	Hamburg – Berlin (2025)	6
3.3.	Emmerich – Oberhausen (2025), „Qualitätsoffensive Hamburg – Hannover (2026)“, ggf. weitere	6
3.4.	Generalsanierungen der Jahre 2026-2030	7
4.	Wettbewerbliche Implikationen.....	7
5.	Forderungen.....	8
	Übersicht der Projekttypen	9

1. Generalsanierungen auf dem Weg zum „Hochleistungsnetz“

Die Deutsche Bahn und das Bundesverkehrsministerium planen, in den Jahren 2024 bis 2030 ca. 40 Strecken des hochbelasteten Netzes, das entspricht ca. 4.000 Kilometern, in so genannte „Hochleistungskorridore“ zu verwandeln. Dies soll jeweils durch Vollsperrungen der betroffenen Strecken erreicht werden. Diese sollen in der Regel fünf Monate dauern. In einigen Fällen sind jetzt bereits längere Vollsperrungen geplant. Währenddessen sollen grundsätzlich alle Gewerke an den und neben den Strecken in einen guten Zustand versetzt werden¹, es soll dabei über den 1:1-Ersatz hinausgehen. Zu beachten sind dabei allerdings die planrechtlichen Erfordernisse.

¹ Wie gut, das ändert sich im Verlaufe des Projekts bereits jetzt. Die kommunizierte Zielzustandsnote wurde mehrfach nach unten korrigiert. Für die Riedbahnsanierung wurde zunächst eine Zielzustandsnote von 1,8 kommuniziert; inzwischen wird nur noch 2,05 angepeilt. Ähnliches gilt für die in Aussicht gestellte Baufreiheit, diese wird immer kürzer: Waren es erst zehn Jahre, will man sich jetzt nur noch auf fünf Jahre festlegen.

Die Länge der gesperrten Strecken liegt dabei zwischen ca. 50 km, 74 km (Riedbahn) und 189 km (Berlin-Hamburg, tatsächlich länger). Die Auswirkungen auf die Verkehre sind enorm. Um SPNV und SGV weiterhin zu ermöglichen, ergeben sich doppelte Auswirkungen auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV):

- Zum einen fällt er auf den *gesperrten Strecken* total aus;
- auf den *Umleitungsstrecken* muss er z. T. erheblich ausgedünnt werden, um Kapazitäten für den Fern- und Güterverkehr zu schaffen.

In beiden Fällen muss ausreichender Schienenersatzverkehr bereitgestellt, organisiert und finanziert werden.

Bisher wurde die Bereitstellung von Schienenersatzverkehr im SPNV im Vertragsverhältnis zwischen Aufgabenträger und SPNV-EVU geregelt². Ein gewisses Baugeschehen während der Vertragslaufzeit war dabei zu unterstellen und im ursprünglichen Angebot durch das EVU einzupreisen.³

Die Schienenersatzverkehre, die durch die Generalsanierungen notwendig werden, unterscheiden sich jedoch von den bisherigen in vielerlei Hinsicht; sie sind viel anspruchsvoller und damit teurer. Das hat folgende Gründe.

1.1. Dauer der Sperrungen

„Klassische“ Schienenersatzverkehre müssen Sperrungen von wenigen Tagen bis wenigen Wochen überwinden. Während der Generalsanierungen aber erstrecken sich die Sperrungen über Zeiträume von (mindestens) fünf vollen Monaten. In Einzelfällen (Hamburg-Berlin) wird bereits jetzt, noch ehe die erste Generalsanierung stattgefunden hat, mit neun Monaten gerechnet.

Hinzu kommen vor- und nachlaufende Sperrungen, die vor dem eigentlichen Generalsanierungs-sperrzeitraum liegen, in denen vor- und nachbereitende Arbeiten getätigt werden sollen. Die Anforderungen sind hier prinzipiell die gleichen, unabhängig davon, ob diese unter der Überschrift Generalsanierung laufen oder nicht.

1.2. Länge der Sperrungen bzw. gesperrten Abschnitte

Klassischer SEV überbrückt in der Regel kurze Abschnitte von wenigen Kilometern oder wenigen SPNV-Halten. Zu überbrückende Strecken von mehr als 20 km sind die absolute Ausnahme.

Die Generalsanierungen dagegen erstrecken sich fast ausschließlich über 50 km und mehr gesperrte Streckenkilometer. Schienenersatzverkehr findet hier nicht nur entlang der gesperrten Strecke selbst statt und fährt alle Unterwegshalte an, sondern benötigt ein ausgefeiltes Ersatzkonzept mit einem Mix aus langsamen Linien (alle Unterwegshalte) und Expresslinien.

² Beim nicht planbaren Busnotverkehr (BNV), der aufgrund akuter Havarien bei der InFrago notwendig wird, stehen die Chancen der EVU deutlich besser, die Kosten von der InFrago erstattet zu bekommen. Aber auch das muss im Einzelfall geklärt werden.

³ Wie groß dieses Maß zu sein hat, ist durchaus umstritten, da die Baustellenbelastung in den vergangenen Jahren auch ohne Generalsanierungen in einem unvorhersehbaren und damit auch nicht zuvor kalkulierbaren Maße zugenommen hat. Der „Runde Tisch Baustellenmanagement“ (2016-2018) hatte hierzu Vorschläge unterbreitet, die jedoch nicht allorts Eingang in die Verkehrsverträge gefunden haben. Im Folgenden wird dieser Strang nicht weiter betrachtet, auch wenn dieses Thema zwischen den EVU und den Aufgabenträgern weiter zu behandeln ist.

Außerdem muss der Ersatzverkehr auch für die Umleiterstrecken organisiert werden, auf denen SPNV-Leistungen zu Gunsten von SPFV und SGV reduziert werden.

1.3. Besondere Anforderungen an den SEV

Die einzusetzenden Busse sind insbesondere aufgrund der längeren Fahrtstrecken mit entsprechend längeren Halteabständen anders auszustatten:

- Geschwindigkeit von mehr als 90 km/h
- Hochfeste Bestuhlung, Anschnallmöglichkeiten etc. für den Autobahnverkehr
- WLAN
- Toiletten
- Nachtbeleuchtung
- weitere

Und natürlich muss noch mehr als sonst auf ausreichende Kapazitäten geachtet werden. Bei Autobahnfahrten darf es keine Stehplätze geben, auch nicht für kurze Zeit.

1.4. Masse des Bedarfs

Während des geplanten Höhepunkts der Sanierungen im Jahr 2028 werden bundesweit ca. 800 Busse benötigt – ausschließlich für die Generalsanierungen – und etwa die dreifache Zahl an Busfahrerinnen und Busfahrern. Währenddessen bleiben die Bedarfe für „klassische“ Schienenersatzverkehre jedoch weiter erhalten. Dies wird die Kosten für SEV und Busnotverkehre mindestens in räumlicher Nähe der Korridore, wenn nicht deutschlandweit, massiv steigen lassen, da der große Bedarf an Bussen und Fahrern für die Generalsanierungen sich auf die gesamte Bus-Branche kapazitätsverknappend auswirken wird.

2. Organisation

Angesichts dieser Anforderungen war allen Beteiligten klar, dass die SEVe aus den bestehenden Strukturen heraus nicht organisiert werden können. Zu anders, zu besonders, zu umfassend sind die Herausforderungen für die Umsetzung. Daher stieß es nicht auf grundsätzliche Kritik, dass die DB Netz bzw. jetzt die DB InFrago sich diese Aufgabe zu eigen machte.

Nach derzeitigem Stand wird es mindestens vier verschiedene Vorgehensweisen geben:

2.1. Riedbahnsanierung (2024)

Die InFrago plant, bestellt (in Absprache mit den EVU und den regionalen SPNV-Aufgabenträgern) und finanziert den Schienenersatzverkehr für die Riedbahn. Dies gilt nicht für die Umleiterstrecken, hier müssen die EVU gem. den Regularien der Verkehrsverträge den SEV organisieren.

Formaler Grund dafür ist, dass der Planungsvorlauf der Riedbahnspernung nicht den Vorgaben des Annex VII der EU-Richtlinie 2012/34 entspricht und damit dem Betreiber der Schienenwege weitere Lasten auferlegt werden müssen.

Praktisch hat die DB InFrago den Auftrag, ca. 150 Busse zu beschaffen, zu disponieren und zu fahren, an die SEV GmbH, eine Tochter der Konzernschwester DB Regio, direkt vergeben. Damit wurden hinsichtlich der Dimensionierung der Flotte und der Ansprüche Standards gesetzt, hinter die weitere Sanierungen nur sehr schwer werden zurückgehen können.

2.2. Hamburg-Berlin (2025)

Da hier die Streckenauswahl (trotz gegenteiliger externer Kommunikation) ohne Austausch mit der Branche, aber innerhalb der Fristen des Annex VII stattgefunden hat, sieht sich die DB InFrago hier hinsichtlich der Organisation des SEV in der Pflicht, nicht jedoch hinsichtlich der Finanzierung (s. u. 3.2).

Eine Ausschreibung für den Ersatzverkehr wurde am Markt platziert⁴, jedoch unter Finanzierungsvorbehalt gestellt.

2.3. Emmerich – Oberhausen (2025), „Qualitätsoffensive Hamburg – Hannover (2026)“, ggf. weitere

Emmerich-Oberhausen wurde zwar seitens der DB in der externen Kommunikation als Teil der Generalsanierung behandelt, im Übrigen aber nicht: Die Vollsperrungen u. a. zum Bau des dritten Gleises seien lange **zuvor** bekannt gewesen. Man habe lediglich das neue Konzept der Generalsanierungen genutzt, um den Zeitraum der ohnehin geplanten Vollsperrungen zur Umsetzung weiterer Gewerke zu nutzen.

Eine ähnliche Vorgehensweise deutet sich jetzt bei der so genannten „Qualitätsoffensive Hamburg-Hannover (Vollsperrung geplant für Mai bis Juli 2026) an: Auch hier steht nicht das Rubrum „Generalsanierung“ darüber, da formal nur „vorbereitende Arbeiten“ für die eigentliche Generalsanierung der Strecke im Jahr 2029⁵ getätigt würden. Es steht zu vermuten, dass in den kommenden Monaten bei weiteren Strecken auffallen wird, dass die „reguläre“ Vollsperrungszeit für Generalsanierungen von fünf Monaten zu kurz sein wird, und man daher weitere Vollsperrungen davor oder danach einschiebt.

Das fehlende Etikett der „Generalsanierung“ über diesen Vollsperrungen hat zur Folge, dass die DB InFrago zwar nach eigenem Bekunden das Verkehrsangebot auf der Schiene für die betreffende Zeit „SEV-schonend“ plant, den SEV selbst aber nicht plant, keine Kapazitäten organisiert und keine Ausschreibung vornimmt.

⁴ <https://ted.europa.eu/de/search/result?FT=SEV-Leistungen&buyer-name=DB+Netz+AG&search-scope=ALL>, mit mehreren Änderungen.

⁵ Ursprünglich war die Generalsanierung Hamburg-Hannover für 2026 geplant gewesen, wurde aber auf 2029 verschoben. Da aber u. a. Oberbau und Stellwerkstechnik nicht mehr so lange halten würden, wurden diese Arbeiten nun wiederum vorgezogen. Für die Inbetriebnahme des ESTW Uelzen wird es im Herbst 2026 eine weitere Vollsperrung geben müssen, die allerdings kürzer ausfallen wird.

2.4. Generalsanierungen der Jahre 2026-2030

Für alle weiteren Projekte bereitet die InFrago eine große Ausschreibung von SEV-Leistungen in drei Losen vor.⁶ Eine Loslimitierung, die verhindert, dass ein einzelner Anbieter alle Aufträge erhalten könnte, ist nach Auskunft der DB InFrago geplant. Falls dies so umgesetzt wird, würde mindestens eines der drei Lose damit an ein anderes Unternehmen oder ein Konsortium gehen, das nicht die SEV GmbH ist.

Die Idee ist, dass durch den Flottenausbau ein Pool entsteht, aus dem die aus den Verkehrsverträgen heraus zur Stellung des SEV verpflichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen Kontingente abrufen könnten, allerdings eben zu den von der DB InFrago im Vergabeverfahren ermittelten Preisen.

3. Finanzierung

„Normaler“ Schienenersatzverkehr wird aus und gemäß den Bedingungen der bestehenden Verkehrsverträgen finanziert. Der Bund steht bisher auf dem Standpunkt, dass das auch künftig im Rahmen der Generalsanierungen so sein soll - trotz anderslautender Forderungen der DB selbst, der Länder und aus der Schienenverkehrsbranche.

Daher enthält die durch den Bundestag im Februar 2024 beschlossene Fassung der Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes zwar neben anderem ein Bekenntnis zum Konzept der Generalsanierungen und sogar eine Passage, die es ermöglicht, dass der Bund die von der DB im Jahr 2023 im Vorgriff auf die eigentlichen Generalsanierungen bereits getätigten Aufwände im Nachhinein erstatten kann.

Ein Bekenntnis zur Beteiligung an den Folgekosten der Generalsanierungen – neben den hier interessierenden (Zusatz-)Kosten für den Schienenersatzverkehr auch Kosten für längere Laufwege im SPFV und SGV und andere – enthält das neue BSWAG aber (bisher) nicht. Das ist verwunderlich, weil es unzweifelhaft die jahrzehntelange Unterfinanzierung des Netzes durch den Bund gewesen ist, die den jetzigen Zustand herbeigeführt hat, der sich nach Auffassung von Bund und DB nur noch durch Vollsperrungen verbessern lässt.⁷

Das ist einer der Gründe, weswegen der Bundesrat das Gesetz nicht angenommen und stattdessen den Vermittlungsausschuss angerufen hat. Bund und Länder verhandeln nun auch über eine Aufnahme dieser Folgekosten.

Dabei gehen aber beide Seiten davon aus, dass lediglich 60 % der durch die Generalsanierungen entstehenden Kosten des Schienenersatzverkehrs zusätzliche Kosten sein würden, die ohne Generalsanierungen nicht entstehen würden. Eine gewisse Grundbaustellenlast gebe es immer.

Dabei berücksichtigen die Verhandler aber nur, dass eine zusätzliche Flotte für die Schienenersatzverkehre beschafft werden muss und dadurch besonders hohe Investitionskosten anfallen (siehe oben 1.3). Sie berücksichtigen nicht oder zumindest nur indirekt die Effekte, die aus der Dauer und der Länge der Streckensperrungen (siehe oben 1.1 und 1.2) resultieren. In

⁶ Inzwischen ist die Ausschreibung veröffentlicht (22. April 2024): <https://ted.europa.eu/de/notice/-/detail/235722-2024>

⁷ Siehe dazu unsere PI vom März 2024: <https://mofair.de/presse/pressemitteilungen/#presse/pressemitteilungen/folgekosten-der-generalsanierungen-bund-darf-sich-nicht-aus-der-verantwortung-stehlen/>.

Wirklichkeit liegt der anzusetzende Anteil der Kosten des SEV entlang der Generalsanierungsstrecken und ihrer Umleiter deutlich höher als 60 %, nämlich – je nach Einzelprojekt - eher bei 90 %. Zu bedenken ist dabei, dass das Versprechen der DB, nach der Generalsanierung seien die auf den Strecken fahrenden EVU und ihre Kunden für mehrere Jahre vor neuerlichen Streckensperrungen sicher, eben das ist: ein Versprechen. Niemand weiß, ob es eingehalten werden kann.

Zu den eben entwickelten vier Projekttypen ergeben sich auch unterschiedliche Finanzierungstypen:

3.1. Riedbahnsanierung(en) (2024)

Dieses Projekt wurde als „Pilot“ angegangen. Die Finanzierung des Gesamtprojekts, samt der vorbereitenden Arbeiten im Jahr 2023, wurde und wird aus Eigenmitteln der DB InFrago getragen. Das gilt auch für die Kosten des Schienenersatzverkehrs auf den betroffenen Strecken sowie den Umleitungsstrecken. Diese wurden und werden von der DB InFrago getragen.⁸ EVU und Aufgabenträger sind hier nicht betroffen, leiden „lediglich“ an dem Ausfall kalkulierter Einnahmen aus Schienenverkehren und diverser Folgekosten, u. a. der Personalvorhaltung von Fahrpersonalen im SPNV, die während der Sperrungszeit nicht erbracht werden können.

Für die DB InFrago und die DB insgesamt aber ist eine schnelle Entscheidung zum BSWAG aus zweierlei Gründen entscheidend: Vor allem, damit die Finanzierung für die künftigen Projekte gesichert ist, und um sich das Geld, dass die DB bisher „vorgestreckt“ hat, vom Bund zurückholen zu können.⁹

3.2. Hamburg – Berlin (2025)

Im derzeitigen Rechtsstand wären die Kosten für den Schienenersatzverkehr für eine Streckensperrung von ca. 250 km aus den Verkehrsverträgen heraus zu stemmen.

Nur im Falle einer Einbeziehung in die Finanzierungsoptionen des BSWAG würde sich der Bund an den Kosten beteiligen. Und auch nur dann würde – nach Aussage der InFrago – die von der DB InFrago unter Finanzierungsvorbehalt gestellte Ausschreibung bezuschlagt werden.

3.3. Emmerich – Oberhausen (2025), „Qualitätsoffensive Hamburg – Hannover (2026)“, ggf. weitere

Hier gilt das Gleiche: Im derzeitigen Rechtsstand wären die Kosten für den Schienenersatzverkehr aus den Verkehrsverträgen heraus zu stemmen.

Nur im Falle einer Einbeziehung in die Finanzierungsoptionen des BSWAG würde sich der Bund an den Kosten beteiligen. Hier hat die DB InFrago auch keine Ausschreibung vorbereitet.

⁸ Dem Vernehmen nach bringen die betroffenen Aufgabenträger die eingesparten Leistungsentgelte für den SPNV in die Finanzierung des SEV ein.

⁹ § 11 b BSWAG-E.

3.4. Generalsanierungen der Jahre 2026-2030

Und auch hier: Zwar hat die DB InFrago eine Ausschreibung für das Gesamtprogramm vorbereitet. Gibt es keine Aufnahme in das BSWAG, wäre diese hinfällig. Stand jetzt müssen Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen die Kosten im Rahmen der Regelungen der jeweiligen Verkehrsverträge tragen.

4. Wettbewerbliche Implikationen¹⁰

Offensichtlich ist, dass der Schienenersatzverkehr als wesentliche Folge der Streckensperrungen trotz der nunmehr seit fast zwei Jahren laufenden Vorbereitungszeit für das Gesamtprojekt weder organisatorisch noch finanziell abgesichert ist.

Das ist für den gesamten Schienenpersonenverkehr ein massives Problem, denn es droht erhebliche Fahrgastabwanderung während der Vollsperrungen. Dabei ist keineswegs sicher, ob die Kunden nach dem Ende der Vollsperrungen wieder zur Schiene zurückkehren werden, falls sie sich andere Beförderungsmöglichkeiten gesucht haben.

Dennoch sind nicht alle Akteure auf und neben der Schiene gleichermaßen betroffen:

Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die während der Vollsperrungen nicht fahren können, entfällt die Vergütung für die Verkehrsleistung. Dies gilt – gemindert – auch für die betroffenen Umleitungsstrecken, auf denen Platz für langlaufende SPFV- und SGV-Verkehre geschaffen wird.

Auf der Riedbahn gilt das für alle EVU, nur eines erhält eine andere Verdienstmöglichkeit, nämlich die DB Regio, denn deren Tochter, die SEV GmbH, hat den SEV per Direktvergabe als Auftrag erhalten. Zu vermuten ist, dass bei der Beschaffung aufgrund der Kürze der Zeit sehr hohe Preise zu zahlen sind. Eine ordentliche Marge aber wird man dennoch aufschlagen können. Schlimmstenfalls zahlt die Konzernschwester DB InFrago, wahrscheinlich bei Beschluss zum BSWAG der Bundeshaushalt.

Darüber hinaus hat die DB InFrago bei der Vergabe der SEV-Leistungen für die Riedbahn Standards gesetzt, hinter die spätere Projekte kaum mehr zurückfallen können.

Die SEV GmbH ist aber nun das einzige Unternehmen, das durch das Riedbahnprojekt eine Flotte von ca. 150 Fahrzeugen bereits am Start hat. Damit ist deren Einsatz angesichts des gewaltigen Bedarfs von bis zu 800 Fahrzeugen im Jahr 2028 mindestens gesichert, und zwar nahezu unabhängig vom Vergaberegime (ob nun über ein großes Vergabeverfahren über die DB InFrago oder über viele kleinere, dezentrale).

Durch den hektischen Start in die Generalsanierungen hat sich die DB in dem Spezialmarkt Schienenersatzverkehr eine nur schwer angreifbare Position geschaffen:

¹⁰ Siehe dazu die gemeinsame Pressemitteilung von mofair und dem bdo vom April 2023: <https://mofair.de/presse/pressemitteilungen/page/3/#presse/pressemitteilungen/schienenersatzverkehr-bei-db-generalsanierung-im-wettbewerb-vergeben-haushaltsmittel-schonem/>

1. Sie hat die Vorgaben für die Ausstattung der Busersatzflotte auf der Riedbahn gemacht. Diese bindet auch die Folgeprojekte zumindest implizit.
2. Sie konnte durch die Direktvergabe dort gegenüber dem Bund höhere als marktgängige Kosten durchsetzen. Damit hat sie für Folgeprojekte, die im Wettbewerb vergeben werden müssen, einen erheblichen Wettbewerbsvorteil.
3. Sie ist nicht darauf angewiesen, dass der Bund für die weiteren Projekte tatsächlich (anteilig) SEV-Kosten übernimmt und geht dennoch mit der Beschaffung der Busse nur ein sehr geringes Risiko ein: DASS die Busse irgendwo zum Einsatz kommen, ist nahezu sicher.

5. Forderungen

1. Die Finanzierung der Schienenersatzverkehre, auch auf Umleiterstrecken, muss jetzt als Finanzierungsoption in das BSAWG aufgenommen werden. Für die Folgejahre sind entsprechende Haushaltsmittel in den Bundeshaushalt einzustellen.
2. Die Bundesfinanzierung des Schienenersatzverkehrs muss die gesamten Mehrkosten gegenüber „normalen“ Baujahren berücksichtigen. Sie darf sich nicht auf 60 % der durch die Generalsanierungen induzierten Mehrkosten beschränken.

(Denkbar wäre eine Lösung, nach der die EVU den Durchschnitt der SEV-Kosten der vergangenen Jahre zugrunde legen und diesen multipliziert mit der Restlaufzeit des jeweiligen Verkehrsvertrags einbringen, gegen die Zusage durch die AT/In-Frago, in den Folgejahren keine weiteren SEV-Kosten tragen zu müssen.)

3. Die Aufgabenträger sollen sehr genau überprüfen, inwiefern eine pauschale Beauftragung von Leistungen aus dem (ggf.) bei der SEV GmbH entstehenden Pool eine Marktverzerrung zugunsten der DB Regio darstellt.
4. Die Aufgabenträger dürfen die EVU weder direkt noch indirekt darauf verpflichten, Kontingente aus dem von der DB InFrago ausgehandelten Rahmenverträgen abzurufen.
5. Keinesfalls dürfen die Aufgabenträger gegenüber den von Streckensperrungen betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen die Ausstattung der „lila Busse“¹¹ der SEV GmbH 1:1 in Vorgaben für Schienenersatzverkehre übernehmen, da dies ungeachtet der kurzfristigen Verfügbarkeit zu erheblichen Mehrkosten führen wird.

¹¹ Dies ist die Farbe der von der SEV GmbH für den Ersatzverkehr auf der Riedbahn beschafften Busse, siehe u. a. hier: <https://www.riedbahn.de/verkehrskonzept.html>.

Übersicht der Projekttypen

	Organisation	Finanzierung	Erbringung
Riedbahn (2024)	DB InFrago (nach Absprache mit AT und EVU)	Bisher: Aus Eigenmitteln der InFrago und ersparten Leistungsentgelten der Aufgabenträger (?) Nach BSWAG-Beschluss: Vs. über Haushaltsmittel und FinV	SEV GmbH (Tochter der DB Regio), per Direktvergabe der InFrago
Hamburg-Berlin (2025)	InFrago (in Absprache mit AT)	Offen	Offen. Ausschreibung durch InFrago läuft. SEV GmbH hat gute Karten.
Emmerich – Oberhausen (2025), Qualitätsoffensive Hamburg-Hannover (2026), ggf. künftig weitere	Durch regionalen AT und betroffene EVU	Durch regionalen AT und betroffene EVU im Rahmen der Verkehrsverträge	Offen
Generalsanierungen der Jahre 2026-2030	Bisher: durch regionale AT und EVU Im Falle Aufnahme ins BSAWG: InFrago (in Absprache mit AT und EVU)	Bisher: durch regionale AT und EVU Im Falle Aufnahme ins BSAWG: InFrago (in Absprache mit AT und EVU) über FinVen	Offen Im Falle Aufnahme ins BSAWG: Ausschreibung würde veröffentlicht