

1. Mehr Pünktlichkeit und Kundenfreundlichkeit durch nachhaltige Fahrpläne

Nur durch die kluge Kombination von planbaren, transparenten und auf den Betrieb abgestimmte Sanierungsmaßnahmen mit guten Baufahrplänen kann das Vertrauen der Fahrgäste zurückgewonnen werden. Die DB InfraGo muss weg von einer „Baufirma“ und hin zu einer Firma, die das „Bauen & Fahren“ klug miteinander verbindet. Daher sollte das Bestandsnetz gestuft korridorsaniert, standardisierte Sperrzeiten eingeführt und kluge Maßnahmen zur Baufahrplanerstellung und -kommunikation etabliert werden. Die Korridorsanierungen sind dabei eng mit den Zugangsberechtigten abzustimmen und an die jeweiligen regionalen Besonderheiten anzupassen. Auf Streckenabschnitten, die lt. Aussage der InfraGO überlastet sind, ist eine effizientere Kapazitätsbewirtschaftung vorzunehmen. Vorbild können hierbei die Eisenbahnsysteme unserer europäischen Nachbarländer sein, in denen eine noch höhere Netzauslastung bei zugleich deutlich besserer Betriebsqualität vorliegt.

Ausgangssituation

Das deutsche Schienennetz ist stark sanierungsbedürftig: Trotz hoher Investitionen konnte der Verfall des Netzes lediglich gestoppt, aber nicht spürbar verbessert werden – insbesondere auf hochbelasteten Strecken bleibt der Zustand kritisch. Der desolate Zustand des Netzes verursacht einen gewaltigen Anstieg von bauerursachten Fahrplanänderungen. Diese Baufahrpläne wurden bislang weitgehend manuell, niederlassungsbezogen, personalintensiv, fehlerhaft und insbesondere verspätet erstellt. Die Situation für die Fahrgäste ist damit in zweifacher Hinsicht misslich: Einerseits leiden sie unter den Baustellen selbst, andererseits werden sie nicht mitunter nicht rechtzeitig genug auf diese hingewiesen, da den Aufgabenträgern und Eisenbahnverkehrsunternehmen die Informationen zu Baumaßnahmen und deren Folgen auf die Fahrpläne und Trassen zu spät durch die InfraGO mitgeteilt werden. Einige Knoten und Strecken zeichnen sich durch eine Überlastung aus, vor allem, da bauliche und eisenbahnbetriebliche Lösungen nicht schnell umsetzbar sind. Unter der derzeitigen Betriebsqualität des Infrastrukturbetreibers ist die Menge an Zügen für manche Knoten leider zu hoch.

Probleme

Ein wesentlicher Quell von Verspätung sind kurzfristige Baustelleneinrichtungen in Verbindung mit zu später Baustellenkommunikation durch die InfraGO und mangelhafte Zugsteuerung. Gleichzeitig führen unkoordinierte Sperrzeiten und zu kurzfristig veröffentlichte Baufahrpläne zu massiver Überlastung bei Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern sowie Fahrdienstleitern, Streckendisponenten in den Betriebszentralen und bei den Fahrplanmanagern – mit gravierenden Folgen für die Fahrgastinformation und Zuverlässigkeit. Das schlechte Management der erheblichen Anzahl an Zügen aller Verkehrsarten in einigen Knoten führt unweigerlich zu Aufschaukeln von Verspätungen.

Lösungen

Der Bund sollte die Kundenfreundlichkeit auf vier Ebenen verbessern:

- **Gestufte Korridorsanierung** des Bestandsnetzes mit gebündelten r planbaren Umleitungen und **Verbindliche Sperrzeitplanung mit Containern**, die frühzeitig kommuniziert werden und auch auf den SPNV Rücksicht nehmen. Eingeschlossen müssen in diese Maßnahmen auch die Knoten, sodass deren Kapazität ebenfalls ansteigt und nicht nur jene der dahinführenden Strecken. Es ist zu prüfen, inwiefern stets Vollsperrungen oder aber andere Sperrkonzepte zur Anwendung kommen müssen. Gleichzeitig ist ein Standardlayout für die so sanierten Strecken zu entwickeln, was mindestens und nachvollziehbar umgesetzt werden muss; es ist stets eine Kapazitätssteigerung zu erreichen, nicht nur eine Sicherung des vor der Sperrung vorhandenen Status. Das Versprechen der InfraGO auf mindestens fünfjährige Baufreiheit nach einer Korridorsanierung muss zwingend eingehalten werden; ersten Aussagen des Infrastrukturbetreibers, wonach auch diversen Strecken doch davon abgewichen werden soll, ist entschieden entgegenzutreten.
- **Digitale bundesweite Baufahrpläne mit automatisierter Trassensuche und Wiedereinsatz bei gleichen Container-Maßnahmen** (Schablonen für gleichartige Sperrungen entwickeln und so Arbeitsaufwand reduzieren)
- **Einheitliche Streckenstandards** bei Sanierungen (z. B. Blockteilung, Überholgleise, Weichenkonzepte), um langfristig betriebliche Vorteile zu sichern.
- Für die **Knoten** muss zeitnah ein Programm aufgelegt werden, um die hohe Auslastung betrieblich mindestens zufriedenstellend abbilden zu können. Dazu gehören einerseits bauliche Verbesserungen – insb. das Mitbeachten der Knoten in den Korridorsanierungen, aber auch kleine und mittlere Maßnahmen wie zusätzliche Weichenverbindungen oder Zugdeckungssignale an Bahnsteigen – als auch ein besseres Management durch den Infrastrukturbetreiber, etwa durch das Beseitigen von Ineffizienzen, besserer Disposition (s. auch Pkt. 2), digitale Lösungen etc. Vorbild können die europäischen Nachbarländer sein, in denen eine noch höhere Auslastung des Streckennetzes bei zugleich wesentlich besserer Qualität vonstattengeht.

2. Mehr Pünktlichkeit und Betriebsstabilität im Netz durch gezielte Zugsteuerung

Ausfälle und Verspätungen entstehen nicht nur durch Mängel an der Infrastruktur oder den Fahrzeugen, sondern auch durch eine tagtäglich ineffiziente Steuerung des Zugbetriebs (Disposition). Mit transparenten und Reisenden-freundlichen Regeln bei der Disposition von Zügen kann der laufende Betrieb in der Wahrnehmung der Bürgerinnen und Bürger verbessert werden. Im **S**chienen**P**ersonen**N**ah**V**erkehr (SPNV) sind die meisten Personen unterwegs, deswegen sollte die Politik bei der Pünktlichkeit nicht nur auf den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), sondern auch auf den SPNV fokussieren.



Ausgangssituation

Tagtäglich weichen die realen Bedingungen von den Planungen einer Fahrplantrasse aus den unterschiedlichsten Gründen ab. Alles ist durch den Infrastrukturbetreiber zu begründen und als Ergebnis wird der größte Teil mit der undifferenzierten Codierung „Zugfolge“ versehen – ohne dass die tatsächlichen Ursachen damit sichtbar werden und behoben werden könnten. Sowohl Fahrgäste als auch Branchenvertreter haben den Eindruck, dass der Betrieb weitgehend täglich kollabiert. Es mangelt an gemeinsamen Regeln der Marktteilnehmer (Dispositionsvereinbarungen), einem qualifizierten Schiedsrichterteam und umfangreichen aktuellen Reisendeninformationen.

In der Disposition arbeiten hochspezialisierte Systemverstärker (Disponenten) weitgehend ohne intelligente IT-Systeme, die anstelle menschlicher Überforderung mit einer lernenden KI Vorschläge für das System verbessernde und kapazitätssteigernde Maßnahmen machen könnten. Auf den Bahnsteigen mangelt es an einer wirksamen Reisenden-Steuerung.



Probleme

Verspätungen, unklare Priorisierungen, unzureichende Fahrgastinformationen und fehlende und mangelnde Dispositionsregeln senken die Zuverlässigkeit und Kapazität auf der Schiene und führen zu Frust bei Fahrgästen sowie Personal. Konzerngetriebene Priorisierungsregeln bei Verspätungen, Nachrangigkeit des bedeutendsten Nutzers – dem SPNV – durch Ausfall, Verspätung und Ignorierung.



Lösungen

Der Bund sollte mit der Branche die Betriebsstabilität auf vier Ebenen verbessern:

- **Schaffung von klaren Dispositionsregeln** für den Umgang mit Verspätungen und Zugpriorisierung, insbesondere zugunsten des Personenverkehrs in der Hauptverkehrszeit, Bestrafung von Abweichungen.
- **Reisendenfreundliche Steuerung** durch klare Informationsketten bei Störungen, verlässliche Anschlusskonzepte und transparente Kommunikation.
- **Bessere operative Steuerung** durch übergreifende Koordination von Engpässen, Echtzeit-Entscheidungen auf Basis KI-gestützter betrieblicher Lagebilder.
- **Überarbeitung des Anreizsystems** mit verbesserten Kodierungen; Entfall des bloßen Abstellens auf „Zugfolgeverspätungen“.

3. Echte Leistungskontrolle durch ein vorausschauendes KPI-System

Trotz Rekordinvestitionen stagniert das Netz und die Qualität auf ihm – auch aufgrund fehlender Ziele. Der Bund braucht eine wirksame Steuerung, beispielsweise durch Zustandsnoten und fahrgastbezogene Kriterien als zentrale KPIs, konkrete Mengenziele, zielbasierte Mittelvergabe und öffentliche Wirkungskontrolle. Die Umsetzung dieser Maßnahmen sollte durch eine weitere Entflechtung des Infrastrukturbetreibers erfolgen, sodass sich Transparenz und Einfluss des Bundes auf das Netz wirksam erhöhen lassen. Nur so wird aus Geld auch Fortschritt.



Ausgangssituation

Mit Gründung der DB InfraGO AG als gemeinwohlorientiertes Infrastrukturunternehmen wurden Erwartungen an Transparenz, Steuerung und Zielverfolgung geweckt. Die jährlichen Geschäfts- und Infrastrukturzustandsberichte liefern nur rückwirkend umfassende kaufmännische und technische Informationen, allerdings fehlten bislang zentrale Steuerungsgrößen wie aggregierte Zustandskennzahlen und übergreifende KPIs. Seit 2021 wird ergänzend eine schulnotenbasierte Netzzustandsnote veröffentlicht – eine Praxis, die sich in Österreich und der Schweiz bewährt hat und nun auch in Deutschland verstetigt wird.



Probleme

Die bisherigen Steuerungsmechanismen des Bundes konzentrieren sich auf Finanzkontrolle (z. B. LuFV) und technische Einzelberichte. Wirkungskontrolle im Sinne strategischer Zielverfolgung bleibt lückenhaft. Viele Indikatoren wie Stellwerktyp, Langsamfahrstellen oder Elektrifizierungsgrad werden nicht systematisch verfolgt. Die DB InfraGO agiert (auch dadurch) teils intransparent und ineffizient. Ohne definierte Ziele kann auch nicht sinnvoll priorisiert oder gesteuert werden – mit Folgen für Netzqualität und Nutzerzufriedenheit.



Lösungen

Der Bund sollte seine Steuerung der DB InfraGO auf vier Ebenen schärfen:

- **Verbindliche Einführung und jährliche Fortschreibung der Netzzustandsnote** als zentrales Steuerungsinstrument in allen parlamentarischen und ministeriellen Berichten.
- **Gemeinsame Definition mengenbasierter Ziele** mit DB InfraGO, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Bahnindustrie und SPNV-Aufgabenträgern – z. B. Abbau mechanischer Stellwerke, digitale Betriebsstrecken, Weichen mit Heizung, Bahnsteiglängen, LA-Bestehenstage.
- **Verknüpfung von Zielerreichung mit Förderlogik:** Geld fließt dort, wo Wirkung nachgewiesen wird.
- **Veröffentlichung einer kompakten KPI-Liste**, wie sie im Sektorbeirat bereits vorliegt, zur regelmäßigen öffentlichen Wirkungskontrolle.
- **Deutliche Stärkung der Transparenz**, etwa durch erweiterte Auskunftsrechte der Zugangsberechtigten. Nur mit ausreichender Transparenz lässt sich die Einhaltung der vorstehenden Lösungen sicherstellen.

4. Mehr Schiene durch ein attraktives Marktmodell für Betreiber und Fahrgäste

Das Niveau der Infrastrukturentgelte in den 3 großen Marktsegmenten Güter-, Fern- und Nahverkehr basiert mit Fortschreibungen immer noch auf der Tragfähigkeit der DB-Aktivitäten nach der Bahnreform. Eine nachhaltige attraktive Schienennutzung im intermodalen Wettbewerb braucht eine neue Justierung der Infrastrukturentgelte. Die Schienenmaut ist deutlich abzusenken, die preistreibenden Effekte der bisher erfolgten Infrastrukturfinanzierung über Eigenkapitalerhöhungen – welche unverzüglich einzustellen ist – sind auszugleichen. Bis zum Wirksamwerden einer Schienenmautreform ist mit Förderungen der Verkehr auf der Schiene sicherzustellen.

Ein großer Schritt für die Fahrgäste war die Einführung des Deutschlandtickets. Diese bahnbrechende Entscheidung für die Fahrgäste im SPNV ist auszubauen, auch durch Verzicht auf überholte weitere Sparmodelle (Sozialtickets etc.) sowie durch den Abbau kleinteiliger Tariforganisationen und die Beteiligung der Fahrgäste, Bund und Länder an den Kostenentwicklungen. Die jährlichen Diskussionen über die Finanzierung des Tickets zwischen Bund und Ländern sind zugunsten einer Langfristlösung einzustellen, nur so lassen sich zuverlässig Fahrgäste für den Umstieg auf das Deutschlandticket gewinnen.



Ausgangssituation

Trassenkosten haben einen Anteil an den Gesamtproduktionskosten von bis zu 40 %. Trotz der hohen Belastung im SPNV drohen weitere Steigerungen, die bei SGV und SPFV schon aktuell vorhanden sind. Gleichzeitig dominiert die DB AG weiterhin große Teile der Infrastruktur, was zu strukturellen Wettbewerbsnachteilen führt. Das DTicket ist ein großartiger Entwicklungsschritt weg von kleinteiligen Tariflandschaften hin zu einem echten Deutschland-Tarif-Verbund. Die Entwicklung wird gelähmt durch Diskussion zwischen Bund, Ländern und Tariforganisationen sowie Preisvorstellungen.



Probleme

Die hohen Trassenentgelte hindern im intermodalen Wettbewerb jeglichen Schienenverkehr an Entfaltung. Eine langfristige Preisstrategie und Verträge sind für Schienenunternehmen durch volatile und erhebliche ansteigende Trassenpreise zunehmend unmöglich. Zudem fehlt es an Anreizen für Innovation und Effizienz, was die Betriebsqualität und damit die Zuverlässigkeit des Gesamtsystems beeinträchtigt.

Für die Fahrgäste ist die unsichere Zukunft des DTicket und seiner Finanzierung nicht für langfristige Planung geeignet. Die Chancen der starken Reduzierung der kleinstaatlichen Tariforganisationen durch das DTicket wurden bislang nicht angegangen.



Lösungen

Der Bund sollte den Wettbewerb auf 4 Ebenen stärken:

- **Reform des Trassenpreissystems** gemeinsam mit Sektor und Ländern.
- **Entflechtung der Schieneninfrastruktur am besten außerhalb des DB-Konzerns zu einer echten Gemeinwohlorientierung und damit auch starke Rücknahme der Regulierung bzw. Überwachung** von Trassenvergabe, Preisen durch die Bundesnetzagentur.
- **Förderung regionaler aber bundeseigener Wettbewerbsräume** der Schieneninfrastruktur.
- **Finanzierung des DTicket an Laufzeit RegG binden**, Kostenentwicklungen anerkennen und sowohl bei Zuschuss als auch bei Produktpreis umsetzen. Straffung der kleinteiligen Tariforganisationen

5. Mehr Effizienz durch eine stärkere organisatorische Entflechtung

Die DB InfraGO ist strukturell, finanziell und personell in den DB-Konzern integriert. Das hemmt ihre Unabhängigkeit. Auch Branchenvertreter sind bislang nicht in den Aufsichtsgremien vertreten. Der Einsatz der vorhandenen Finanzen in der Mittelfristplanung erfolgt ohne Brancheneinbindung. Die EVU-Aktivitäten des DB-Konzerns profitieren von der großen Staatsnähe der Schieneninfrastruktur. Zukünftig muss durch eine organisatorische Entflechtung die stärkere Unabhängigkeit und Eigenständigkeit der DB InfraGO vom DB-Konzern sichergestellt sein. Die DB InfraGO darf auch nicht aus dem Finanzressort der DB geführt werden, weil so der Renditedruck auf die Infrastruktur und die Intransparenz der Finanzflüsse nicht beseitigt werden. Der Entflechtungsauftrag muss parallel zur Bestellung der neuen Bahnchefin/des neuen Bahnchefs initiiert werden, damit die DB InfraGO als Systemintegrator für die gesamte Bahnbranche entwickelt wird. Die Branche erwartet eine angemessene Beteiligung an dem Prozess. Um schlagkräftiger zu werden, müssen auch innerhalb der DB InfraGO die Vorstandsressorts für das Bauen reduziert werden.



Ausgangssituation

Gemäß dem Koalitionsvertrag beabsichtigt die Bundesregierung, eine umfassende Bahnreform durchzuführen, die personelle, rechtliche und organisatorische Maßnahmen umfasst. Bundesverkehrsminister Schnieder hat angekündigt, bis zum Spätsommer 2025 eine detaillierte Strategie mit konkreten Umsetzungsschritten vorzulegen.



Probleme

Die DB InfraGO ist als gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft konzipiert, kann unter dem Dach des DB-Konzerns aber kaum unabhängig agieren. Trotz steigender Haushaltsmittel wird zu wenig Menge umgesetzt und gehen zu viele Mittel in teurere Preise. Für einen gezielten Mitteleinsatz ist das neue Instrument des InfraPlans geeignet. Die Besetzung der Aufsichtsgremien bildet keine Gemeinwohlorientierung ab, es fehlen neutrale Branchenvertreter, die die Aufgabe haben die Zugangsberechtigten zu vertreten und nicht zuerst zum Wohle des Unternehmens zu handeln und damit im Interessenskonflikt stehen könnten.



Lösungen

Der Bund sollte die Bahnreform auf 3 Ebenen vorantreiben:

- **Strukturelle Entflechtung der DB InfraGO** durch Trennung von Netz und Betrieb.
- **Finanzielle Entflechtung der DB InfraGO** durch Auflösung der Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge
- **Personelle Unabhängigkeit der DB InfraGO durch unabhängige Besetzung des Aufsichtsrates auch mit Branchenvertretern**

6. Mehr Kapazität und Zukunftsfähigkeit durch die Digitale Schiene

Die schleppende Digitalisierung führt zu Störungen, Verspätungen und verhindert Wachstum im Schienenverkehr. Auf Basis einer von DB InfraGO, Branche und BMV gemeinsam erarbeiteten Digitalisierungsstrategie für das gesamte bundeseigene Schienennetz, welche insbesondere je Strecke die eingesetzte Technologie, den Migrationspfad und den Umsetzungszeitpunkt festlegt, sind zeitnah durch den Bund Entscheidungen zur Finanzierung und zur rechtlichen Umsetzung zu treffen. Dieser verbindliche Digitalisierungsplan schafft mit realistischen und verbindlichen Zielen die Grundlage für Ablösung der massenhaft vorhandenen Museumstechnik und einen stabilen Eisenbahnbetrieb. Für die Umsetzung der mit ETCS auszurüstenden Strecken bedarf es der schnellen Errichtung der ETCS-Koordinierungsstelle gem. BMV-Entwurf. Die im Entwurf vorliegende Förderrichtlinie zur Unterstützung der Umrüstung von Bestandsfahrzeugen auf ETCS muss zeitnah fertiggestellt werden, um die in den Haushalt eingestellten Mittel zur Digitalisierung der Schiene zielgerichtet ausgeben zu können und einen Verfall von Haushaltsmitteln zu verhindern.



Ausgangssituation

Laut Infrastrukturzustandsbericht 2023 der DB InfraGO sind noch immer 1.968 Altstellwerke im Betrieb: 565 mechanische, 244 elektromechanische und 1.159 Relaisstellwerke. Deren Wartung ist teuer, die Technik ist störanfällig, Ersatzteile knapp, die Ausbildung von Nachwuchs kaum mehr vermittelbar. Gleichzeitig schreitet die Umstellung auf moderne Stellwerke zu langsam voran: Etwa 50 Altstellwerke pro Jahr wurden in den letzten Jahren ersetzt – zu wenig angesichts der alternden Infrastruktur.



Probleme

Die unzureichende Digitalisierung führt zu betrieblicher Instabilität, erschwert die Bauplanung und blockiert das Wachstum im Schienenverkehr, vor allem im SPNV. Dies bislang sehr volatile und nicht hinreichend mit der Branche abgestimmte streckenseitige Umrüstplanung in Sachen ETCS durch den Infrastrukturbetreiber hat viel Vertrauen zerstört und sinnvollen Fortschritt stark eingebremst. Der Ausbau stockt, Fahrzeugausrüstungen fehlen, der Betrieb leidet. Es fehlt ein mit der Branche abgestimmtes Ziel- und Migrationskonzept.



Lösungen

Die Bundesregierung sollte folgende Maßnahmen beschließen:

- **Masterplan für Digitalisierung** der Signaltechnik gemeinsam mit DB InfraGO, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Bahnindustrie, Ländern und Aufgabenträgern.
- **Einrichtung der Koordinierungsstelle ETCS**
- **Verbindliche Mengenplanung zur Umrüstung aller Alt-Stellwerke** bis 2037 – mindestens 150 pro Jahr.
- **Neuordnung der ETCS-Strategie:** vollständiger L2oS-Einsatz erst nach gesicherter Fahrzeugausstattung. Gemeinsame Planung mit den oben genannten Akteuren und koordinierte und gesicherte, auch in finanzieller Hinsicht, Fahrzeugausstattung mit ETCS, um eine streckenseitige Ausrüstung mit ETCS zu ermöglichen. Strecken dürfen erst nach einem geordneten Verfahren unter Einbezug der Bundesnetzagentur zur ETCS-only-Strecken werden und ein ausreichend langer zeitlicher Vorlauf ist einzuhalten. Die Förderquote zur Umrüstung der Bestandsfahrzeuge auf ETCS (und FRMCS) muss durch den Bund in einer Höhe vorliegen, die keine Belastungen bei den einzelnen Zugangsberechtigten/EVU und Aufgabenträgern zurücklässt, damit keine Verkehre gefährdet werden, idealerweise 100 %: Einerseits ist ETCS in die Fahrzeuge verlagerte Infrastruktur – für die der Bund zuständig ist – andererseits ergibt sich ein

volkswirtschaftlicher Nutzen der flächendeckenden ETCS-Ausrüstung, aber weniger auf der Ebene des einzelnen Akteurs.

- **Berichtspflicht des BMV gegenüber dem Bundestag auf Basis der Zustandsnote**, ergänzt durch klare KPI (z. B. Länge digital gesteuerter Strecken, Altstellwerke, Langsamfahrstellen).

7. Mehr Umsetzung durch stetigen Finanzfluss

Die Modernisierung der Schieneninfrastruktur ist – abgesehen von der hohen Schienenmaut – ohne massive staatliche Zuschüsse von über 90 % nicht möglich. Gewaltige vorhandene Schulden können nicht getilgt werden, neue und zusätzliche belasten wie Eigenkapitalerhöhungen das Verkehrsangebot. Die Finanzierungsarchitektur der Schieneninfrastruktur ist kompliziert und zu oft ohne erforderliche Langfristigkeit, wodurch sich Projekte verzögern. Ein verlässlicher Finanzfluss mit mehrjähriger Mittelbindung, klaren Zielvorgaben und wirksamer Kontrolle ist entscheidend, um Sanierung, Digitalisierung und Ausbau effizient umzusetzen.

Um die dringend notwendige Modernisierung und den Ausbau der Schiene zu beschleunigen, braucht es – wie bereits von der Beschleunigungskommission Schiene gefordert – eine neue, zielgerichtete Finanzierungsarchitektur.



Ausgangssituation

Die Finanzierung der Schieneninfrastruktur erfolgt derzeit über zahlreiche Programme, Haushaltstitel und Einzelvereinbarungen. Gleichzeitig ist die Mittelverwendung oft starr geregelt. Die Planungssicherheit ist gering, da die Mittel jährlich neu bewilligt werden müssen. Die Bilanz der DB InfraGO zeigt viele Versuche, die Nettoinvestitionen abzusenken, auch bei steigenden Bruttoinvestitionen. Heute fehlt die an den langen Umsetzungszyklen orientierte Langfristigkeit und Überjährigkeit von Finanzmitteln.



Probleme

Der Schienennutzer haben nur sehr geringe Möglichkeiten, über Infrastrukturentgelte Erhalt und Ausbau zu finanzieren. Erhalt und Ausbau bedürfen deswegen idealerweise 100 % Zuschüsse des Staates. Die heutige Komplexität der Finanzierungsarchitektur liefert Fehlanreize, Planungsunsicherheit und Ineffizienzen. Die Folge ist, dass sich Projekte verzögern. In der Bauwirtschaft können so keine Ressourcen nachhaltig aufgebaut werden, es fehlen verlässliche Langfristzusagen.



Lösungen

Der Bund sollte den Finanzfluss auf drei Ebenen verstetigen:

- **Mehrjährige Mittelplanung** und damit Abschied vom Jährlichkeitsprinzip für mehr Planungssicherheit.
- **Reduzierung der Finanzierungstöpfe** und damit Etablierung von Finanzierungsquellen mit klar beschriebenen Zuflüssen und Leistungsverpflichtungen.
- **Flexibilität der Mittelverwendung** zur Bündelung von Maßnahmen sowie eine vereinfachte Verwendungsprüfung.

8. Schnellere Umsetzung durch Bürokratieabbau

Langwierige Planungsverfahren, aufwändige und wiederholende Wirtschaftlichkeitsberechnungen und mannigfaltige Prüfungen hemmen den Bau, die Elektrifizierung und die Digitalisierung von Schienenwegen. Durch weniger verpflichtende Plangenehmigungen und Prüfungen sowie gebündelte Wirtschaftlichkeitsnachweise kann die Schiene schneller wieder leistungsfähig werden. Die Organisation der DB InfraGO muss dabei verschlankt und die internen Prozesse müssen beschleunigt und zielorientiert ausgeprägt werden. Auch Prüfungen und Prüfungszeiträume beim Eisenbahnbundesamt und anderen Behörden müssen drastisch reduziert werden. Änderungen bei Organisation, formalen Anforderungen und Projektzeit ermöglichen dann auch deutliche Kostenreduktionen.



Ausgangssituation

Langwierige Planungsverfahren, aufwändige Wirtschaftlichkeitsberechnungen, mannigfaltige Prüfungen hemmen den Bau, die Elektrifizierung und die Digitalisierung von Schienenwegen. Durch weniger Notwendigkeit an Plangenehmigungen und Prüfungen sowie gebündelte Wirtschaftlichkeitsnachweise kann die Schiene schneller wieder leistungsfähig werden. Die Organisation der DB InfraGO muss dabei verschlankt und die internen Prozesse beschleunigt und zielorientiert ausgeprägt werden. Auch Prüfungen und Prüfungszeiträume beim Eisenbahnbundesamt und anderen Behörden müssen drastisch reduziert werden. Änderungen bei Organisation, formalen Anforderungen und Projektzeit ermöglichen dann auch deutliche Kostenreduktionen.



Probleme

Es entsteht ein erheblicher Verzug und Verteuerung bei der Modernisierung und dem Ausbau des Schienennetzes. Dadurch können Kapazitätsengpässe, veraltete Technik und unzureichende Angebote im Personen- und Güterverkehr nicht rechtzeitig behoben werden, was die Verkehrswende ausbremst. Die planerischen Streckenstandards der bundeseigenen Schiene sind sehr veraltet und müssen nach eisenbahnbetrieblichen Gesichtspunkten wie vom Sektorbeirat vorgeschlagen schnell aktualisiert werden. Die Umsetzung dieser Streckenstandards darf auf den zahlreichen Prüfebene nicht untergraben und ausgehebelt werden können. Das Ziel eines zuverlässigen Eisenbahnbetriebs muss für alle verbindlich in den Vordergrund rücken.



Lösungen

Der Bund sollte den Bürokratieabbau auf drei Ebenen vorantreiben:

- **Auf allen Planungs- und Prüfebene Bürokratie abzubauen**, damit die Umsetzungsgeschwindigkeit wieder analog Wiederaufbau Ahrtal erhöhen.
- **Einführung verbindlicher Streckenlayouts** für Hochleistungs- und Regionalstrecken zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren und Vereinfachung der Finanzierungsfähigkeit (u.a. Wegfall Einzel-NKUs).
- **Weitgehender Verzicht auf Planfeststellung und Wirtschaftlichkeitsnachweise bei Elektrifizierungsmaßnahmen, Aufbau Mehrgleisigkeiten, kleine und mittlere Maßnahmen** für den Bestand und im Bedarfsplan. Alternativ deutliche Beschleunigung von notwendigen Planfeststellungsverfahren.

9. Weniger Umsteigechaos durch leistungsstarke Knoten

Viele Verspätungen werden in den mittleren und großen Knoten eingefahren. Eine Sanierung der Strecken entfaltet nur dann ihre Wirkung, wenn auch die Bahnhöfe bzw. Knoten mitbedacht werden; dies betrifft auch die Digitalisierungsmaßnahmen. Die eisenbahnbetriebliche Leistungsfähigkeit der Knoten muss gesteigert und die Containerlogik auch für die Sanierung von Knoten angewandt werden.



Ausgangssituation

Die Qualität der Bahnknoten entscheidet maßgeblich über die Zuverlässigkeit des gesamten Schienennetzes. Wenn Züge in zentralen Knotenbahnhöfen regelmäßig verspätet sind, leidet nicht nur der Anschlussverkehr – auch die Attraktivität des Systems Schiene sinkt spürbar. Um das Umsteigechaos zu verringern, braucht es einen neuen Baustein beim Sanieren: Leistungsstarke Knoten. Viele Verspätungen entstehen nicht auf freier Strecke, sondern in überlasteten Knotenbahnhöfen. Besonders betroffen sind die Knoten, wo sich betriebliche Engpässe und bauliche Defizite überlagern und so zu systemischen Störungen führen.



Probleme

Überlastete Knoten führen zu Kettenreaktionen im gesamten Netz: Verspätungen pflanzen sich fort, Reiseketten werden unterbrochen, Anschlüsse werden verpasst, Fahrgäste verlieren Vertrauen. Damit droht auch die Wirkung der Generalsanierung der Strecken bzw. Knoten zu verpuffen, wenn vor- und nachgelagerte Engpässe in Knoten bestehen bleiben.



Lösungen

Der Bund sollte Knotenpunkte auf 5 Ebenen stärken:

- **Anwendung der Containerlogik** für Knoten zur Planung und Sanierung funktionaler Einheiten.
- Erstellen eigener **eisenbahnbetrieblicher Knotenkonzepte** mit schnellen Ein- und Ausfahrten, kurzen Blockabständen von 400 m, signaltechnisch-geteilten Gleisen, Weichen in der Mitte zum Ein- und Ausscheren, mehr Abstellkapazität auch für überschlagende Wendungen
- **Bessere Reisendenlenkung** durch neue ober- oder unterirdische Bahnsteigquerungen
- **Schaffung von Infrastruktur** zum Stärken und Schwächen von SPNV-Zügen VOR großen Knoten, um die Anzahl an Zügen, die in die Knoten fahren, zu reduzieren.
- **Kuppelbarkeit von Nahverkehrs-Fahrzeugen** muss von der Fahrzeugindustrie sowohl für bestehende als auch neue Fahrzeuge verbindlich eingefordert und umgesetzt werden.

10. Mehr Wachstum durch gezielten Aus- und Neubau

Die Korridorsanierungen unter konsequenter Verwendung der neuen Streckenlayouts helfen bei der Reduktion von Störungen und schaffen Resilienz im Netz. Zusätzliche Kapazitätsmaßnahmen bei Strecken, Knoten und Serviceeinrichtungen reduzieren die zahlreich bestehenden Engpässe. Deren Auflösung und die Entmischung von schnellen und langsamen Verkehren ist durch die konsequente Umsetzung der Etappen des Deutschlandtakts möglich. Der Bund muss den Neu- und Ausbau für die Auflösung von Engpässen priorisieren – und die konsequente Umsetzung und Finanzierung sicherstellen. Schließlich können weitere Neu- und Ausbauprojekte erst dann die Kapazität erhöhen, wenn vor- oder nachgelagerte Engpässe aufgelöst und die Verkehrsarten entflochten wurden.



Ausgangssituation

Das deutsche Bahnnetz ist strukturell überlastet: Jahrzehntelange Investitionszurückhaltung, Engpasskonzentration in Knoten und auf Hauptachsen sowie die Überlagerung unterschiedlicher Verkehrsarten auf denselben Strecken ohne ausreichender Überholmöglichkeiten führen zu massiven Kapazitätskonflikten.

Mit dem Zielfahrplan des Deutschlandtakts liegt erstmals eine umfassende verkehrliche Zielbeschreibung für das Eisenbahnnetz vor. Sie zeigt klar, wo Ausbau- und Entmischungsmaßnahmen dringend erforderlich sind, um ein leistungsfähiges und verlässliches Gesamtsystem zu ermöglichen. Doch bislang fehlt eine konsequente Umsetzung. Es fehlt an einem einheitlichen auf betriebliche Exzellenz ausgelegten Streckenlayout für die wenigen Streckentypen im deutschen Schienennetz einschließlich gezielter Geschwindigkeitserhöhungen.



Probleme

Die bestehenden Engpässe provozieren eine schlechte Betriebsqualität des Netzes, bringen Dispositionsmöglichkeiten an eisenbahnbetriebliche Grenzen und hemmen das Wachstum der Schiene. So verlagert sich beispielsweise Güterverkehr auf die Straße. Fern-, Nah- und Güterverkehr teilen sich oft dieselben Strecken. Dadurch entstehen Trassenkonflikte bei Geschwindigkeit, Haltefrequenz und Fahrplanlage – was wiederum die Pünktlichkeit und Angebotsstabilität massiv beeinträchtigt. Prognostizierte Zugzahlen können im heutigen Netz nicht gefahren werden. Bisher gibt es in der Infrastrukturplanung des Bundes keine sinnvolle Priorisierung zur Auflösung und Beseitigung der Engpässe, Planungs- und Finanzierungssicherheit fehlen ebenso.



Lösungen

Der Bund sollte den Aus- und Neubau auf 4 Ebenen vorantreiben:

- **Priorisierung der Neu- und Ausbauprojekte des Zielfahrplan Deutschlandtakts**, um Engpässe konsequent aufzulösen und die Betriebsstabilität deutlich zu erhöhen.
- **Entmischung von Verkehrsarten** zur Reduzierung von Trassenkonflikte zwischen Fern-, Nah- und Güterverkehr durch gezielte Neu- und Ausbauprojekte im Zuge der Etappierung und (Korridor-)Sanierung.
- **Sicherung der Finanzierung für die priorisierten Deutschlandtakt-Maßnahmen**, um Planungssicherheit zu schaffen und möglichst schnelle Umsetzung zu gewährleisten.
- **Im Sektorbeirat beschlossene Streckenlayout verbindlich einführen**, um Qualität und Zuverlässigkeit im Eisenbahnbetrieb wiederherzustellen.