



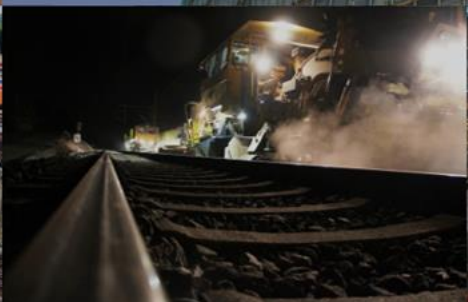
DB NETZE



2. Infoveranstaltung 2023 - Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität



DB Netz AG | 12.07.2023



1. Aktuelle Lage

2. Digitale Schiene Deutschland

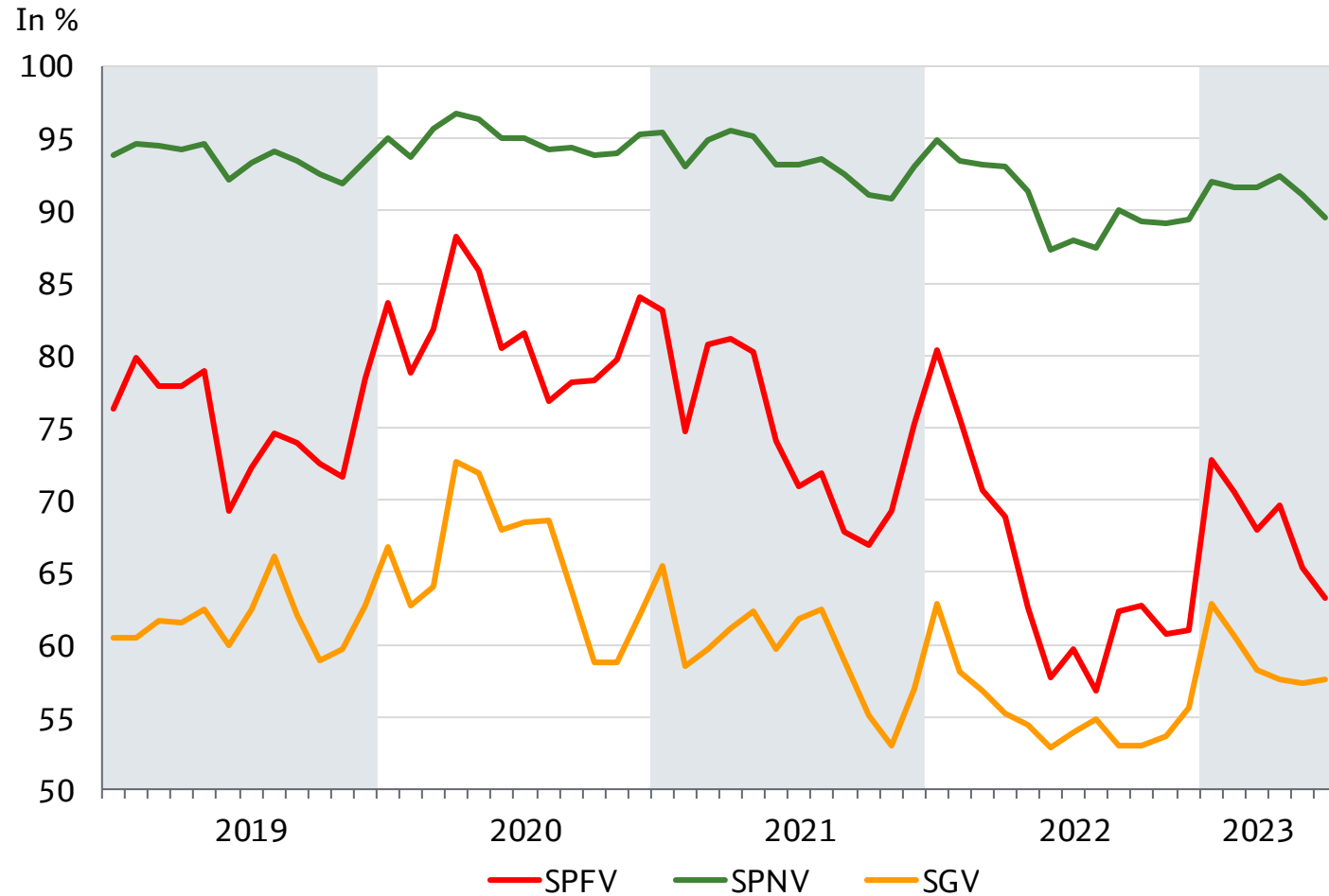
3. Update HLK

4. Diskussion

5. Update zur gemeinwohlorientierten Infrastruktur "InfraGo"

Pünktlichkeit im SPV Januar-Juni 2023 niedriger als im Vorjahr (VJ)

Rückgang der Pünktlichkeit seit Jahresbeginn im SPV, SGV seit Mai 2023 stabil



SPFV = Schienenpersonenfernverkehr SPNV = Schienenpersonennahverkehr SGV = Schienengüterverkehr
 Quelle: I.NVP 2 – Datenstand 05.07.2023

Aktuelle Situation Pünktlichkeit per Juni 2023

SPFV: 68,3%, -1,0 %-Pkt (ggü. VJ)

SPNV: 91,4%, -0,8 %-Pkt (ggü. VJ)

SGV: 59,0%, +2,3 %-Pkt (ggü. VJ)

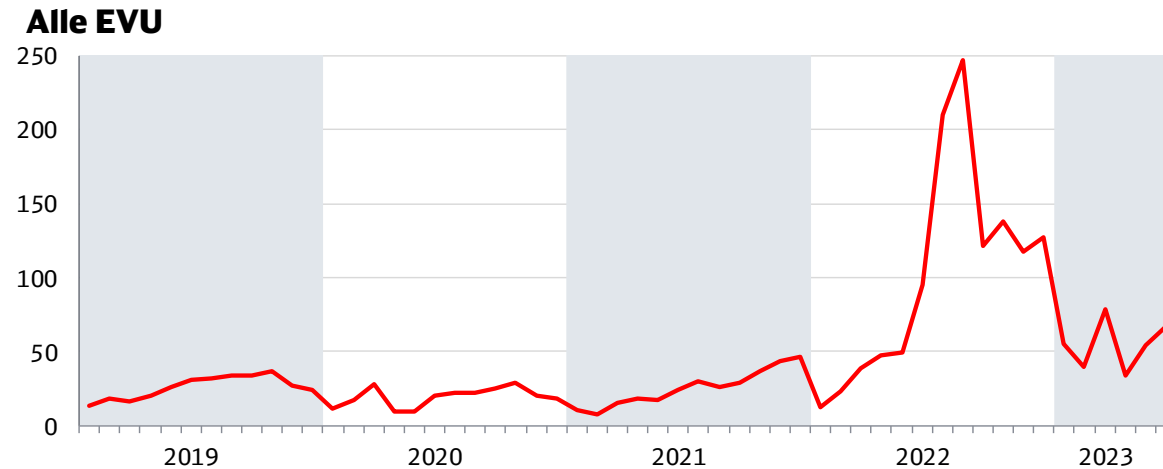
- Verbesserung der Pünktlichkeit aller Segmente gegenüber der zweiten Jahreshälfte 2022

Ursachen

- Generell verschärfter Kapazitätskonflikt durch hohe Bauaktivität sowie allgemein vermehrtes Verkehrsaufkommen und Störgeschehen
- Hohe Auslastung in den Fernverkehrsknoten (SPFV)
- Akut auftretende schwellenbedingte Oberbaumängel und die daraus resultierende gestiegene Anzahl an Langsamfahrstellen und an kurzfristig eingeplanten Baumaßnahmen
- Verbesserung im SGV durch Reduktion der kodierten Verspätungsminuten (cVmin) durch EVU-Ursachen (-9,9 %) und übrige Primär-Ursachen (-23,3 %)

Nicht- und Unterbesetzung von Stellwerken seit Januar 2023 im Mittel leicht rückläufig, Trend bisher nicht wie Sommer 2022

Lost Units VU 18 VUAT Nicht-Besetzung¹ [in LU/Tag]



Regionale Schwerpunkte 2023 per KW 26



¹) VUAT: Verspätungsursachenelement 18519-18523, 18526-18527, Datenstand 04.07.2023 | inkl. LU/Tag bis einschl. 30.06.2023

Aktuelle Situation

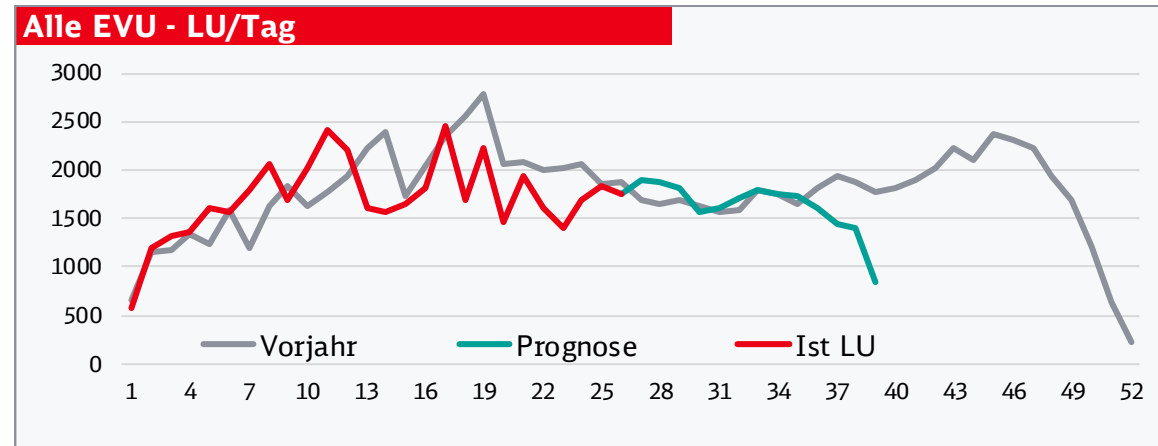
- Auf Grund von Gegensteuerungsmaßnahmen weniger Lost Units durch Besetzungseinschränkungen als in der 2. Jahreshälfte 2022
- Dennoch lokale Unterbesetzungen weiterhin möglich mit negativen Folgen für unsere EVU Kunden

Maßnahmen zur Verbesserung der angespannten Lage

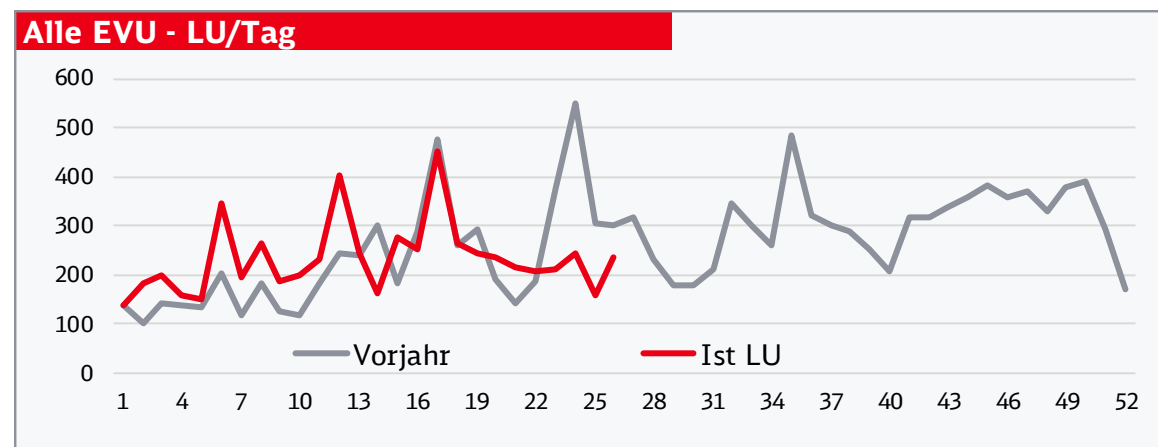
- Steigerung Ausbildungskurse: Zusätzliche Neueinstellungen zur weiteren Erhöhung der Anzahl Ausbildungskurse zum Fahrdienstleiter sowie Trainer-Aufbau in Umsetzung
- Fluktuation im 1. Quartal 2023 konnte überkompensiert werden
- Erhöhung der Quote Mehrfacheinweisung von Fahrdienstleitern, zur Steigerung der Flexibilität in der Einsatzplanung (Robustheit)
- Identifizierung und Entwicklung von Potentialträgern zur Sicherung der Besetzung von komplexen Stellwerken
- Prozessuale Verbesserung der Personaleinsatzplanung in Umsetzung
- Steigerung der Motivation der Mitarbeitenden durch finanzielle Anreize, aber auch verbesserte Arbeitsbedingungen
- Steigerung Bestehensquote: Verbesserung der Betreuungssituation der Auszubildenden

Alle EVU: Kurzfristige Baumaßnahmen führen weiterhin zu Herausforderungen bei Fahrplanerstellung und Betrieb

VU 31 – Baumaßnahmen



VU 32 – Unregelmäßigkeiten Baumaßnahmen



Aktuelle Situation

- Wie auch schon in den Vorjahren ist die Verspätungsursache Bauarbeiten (VU 31) der größte Einzelposten der netzbedingten cVmin/1.000 Zkm
- Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten (VU 32) nun deutlich unter Vorjahresniveau
- Die Wechselwirkungen aus dem Anstieg der Verkehrsmenge, der Knotenüberlastung, steigender Bauaktivität sowie dem allgemeinen Störgeschehen trägt auf nachfragestarken Relationen zu weiterem Verspätungsaufbau bei
- Der Tausch bestimmter Schwellenbauarten verursacht darüber hinaus kurzfristige, temporäre Einschränkungen
- Die Kurzfristigkeit vieler Baumaßnahmen führt insbesondere in der Fahrplanerstellung zu großen Herausforderungen

1. Aktuelle Lage
- 2. Digitale Schiene Deutschland**
3. Update HLK
4. Diskussion
5. Update zur gemeinwohlorientierten Infrastruktur "InfraGo"

- **Vorstellung fortgeschriebene Rolloutstrategie DSD (inkl. HLN)**
- Anpassung der Nutzungsbedingungen Netz (NBN)

Das DSD¹ Zielbild wird über verschiedene Produktbündel in zwei Stufen erreicht

Digitale Basis (Stufe 1 plus)

Weiterreichende Digitalisierung (Stufe 2)

				
<p>BASIS-DIGITALISIERUNG DER INFRASTRUKTUR</p>	<p>HOCH-AUTOMATISIERTES FAHREN</p>	<p>VOLLAUTOMATISIERTES FAHREN</p>	<p>FAHREN IM OPTIMALEN ABSTAND MIT ZUGZENTRISCHER SICHERUNGSLOGIK</p>	<p>INTELLIGENTE KAPAZITÄTSPLANUNG UND VERKEHRSTEUERUNG</p>
<ul style="list-style-type: none"> • ETCS L2 ohne Signale (oS) und Digitale Stellwerke (DSTW) sowie DSD-Fahrzeugausrüstung • Digitaler Befehl als Rückfallebene 	<ul style="list-style-type: none"> • Züge fahren stabil und vorhersehbar; GoA2²-Betrieb • Wichtiger Zwischenschritt für Implementierung und Migration 	<ul style="list-style-type: none"> • Züge fahren vollautomatisiert (GoA4²-Betrieb) und nehmen ihre Umgebung wahr • Züge reagieren automatisch auf Störungen • Weiterentwicklung betriebliches Notfallmanagement 	<ul style="list-style-type: none"> • Einführung einer zugzentrischen Sicherheitslogik mit ETCS L3 • Ermöglicht das Fahren im optimalen Abstand (Moving Block) • Neue Fahrdienstvorschrift für den digitalen Bahnbetrieb 	<ul style="list-style-type: none"> • Neuaufsatz der Prozesse in Disposition und Steuerung • Automatisierte Kapazitätsplanung • Automatisierte Verkehrssteuerung und Disposition in Echtzeit
<p align="center">Future Railway Mobile Communication System (FRMCS) auf Basis 5G³</p>				

¹Digitale Schiene Deutschland ²Grade of Automation 2 bzw. 4 ³Nutzung ab Verfügbarkeit

Der Rollout startet mit verfügbarer Technik und wird ab 2028 ins DSD-Zielbild Stufe 1 Plus migriert

Grundlogik Rollout



Start-Konfiguration – eingeschränkt zukunftsfähig¹

ESTW, ETCS L2 mit Signalen (mS)

Zielbild DSD Stufe 1 Plus

DSTW, ETCS L2 ohne Signale (oS), ATO GoA2



2028

2030

Ab 2028 Beginn IBN oS.
Streckenspezifischer Rollout
u.a. abhängig von Fahrzeug-
Ausrüstung in Prüfung

- **Schnell** starten mit **verfügbarer, verlässlicher Technik**
- Sofortige Wirkung auf **Qualität/Obsoleszenz, Demografie und Interoperabilität**
- **Keine vorlaufende Fahrzeug-Ausrüstung** erforderlich
- **Höhere Kosten** durch Doppelausrüstung Infrastruktur

- Zusätzliche **Kapazitätswirkung** durch **Zielbild-Technologie**
- **Vereinfachte Bauweise**, da ohne Signale **Aktuell in Standardisierung** (u.a. DKS)
- Vorlaufende **Fahrzeug-Ausrüstung Sektor erforderlich**

(1) Insbesondere für DSD Stufe 2

Die DSD-Wirkung nimmt bis 2030 abhängig von der Technik-Verfügbarkeit zu

Zielanspruch und Wirksamkeit DSD



Schneller Start in den Rollout mit verfügbarer Technik



Interoperabilität
ETCS-Durchfahrbarkeit
EDP/TEN-Korridore



Wirkung abhängig von Technik-Verfügbarkeit

Demografie/moderne Arbeitswelten/Effizienz
Signifikante Reduktion Wiedereinstellungsbedarf bei kritischen Personalen, Schaffung attraktiver Berufsbilder



Qualität/Obsoleszenz
Bis zu **+5 %-Punkte** Pünktlichkeit und Ersatz obsoleszenter LST

Zukunftsfähige Systemarchitektur im Netzwerk
Modulare Systemarchitektur über standardisierte Schnittstellen



Kapazität
Beitrag zu **+20 %** Steigerung Nennleistung¹



Volle Wirksamkeit mit Zielbild DSD Stufe 1+

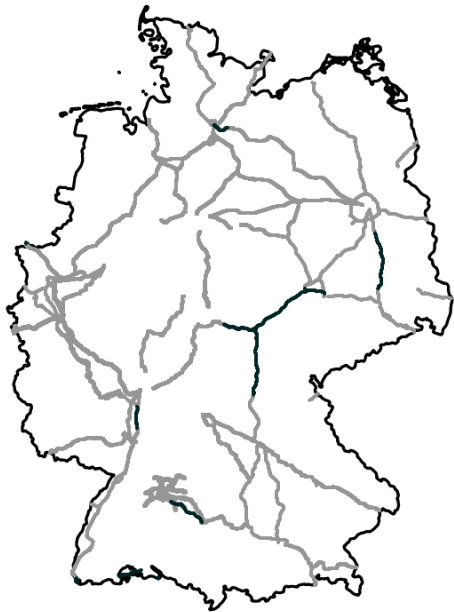
(1) InfraGO, DSD Stufe 1 in Kombination mit anderen Maßnahmen

Der Rollout integriert das Hochleistungsnetz und wird entlang eines „Grundgerüsts“ um einen Wachstumspfad in die Fläche erweitert

Operationalisierung

Grundgerüst mit Hochleistungsnetz (HLN) für Wirkung in allen Zieldimensionen

Abdeckung HLN:
~70%



- Bestandsstrecken
- Geplante Ausrüstung

- **HLK Generalsanierungen:** Strategischer Schwerpunkt Konzern, mit Bund vereinbart
- **DKS, SFS Köln-Rhein/Main:** Mit Bund vereinbarte Vorrangprojekte
- **Korridor Scan-Med/Rhein-Alpen, EDP:** Europäische Ausrüstungsverpflichtung
- **Laufende Projekte** (Bedarfsplan, LuFV)
- **Ausgewählte Knoten,** z. B. Stammstrecke München



Wachstumspfad entlang des Grundgerüsts – starker Treiber Fahrzeuge mit vorlaufender Ausrüstung



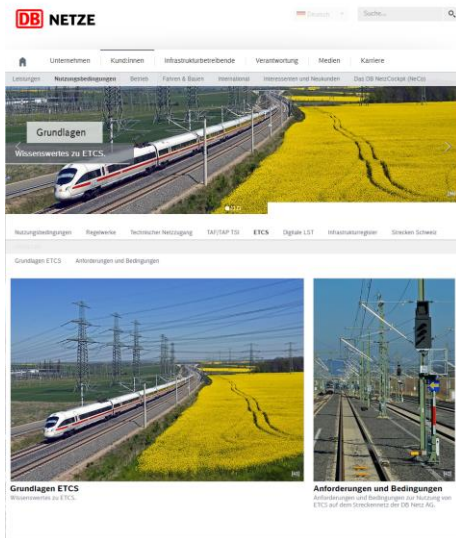
- **Scan-Med:** Für Durchfahrbarkeit ausgerüstete Fahrzeuge nutzen
- **Baden-Württemberg:** Nutzung der Chancen entlang des DKS

- Vorstellung fortgeschriebene Rolloutstrategie DSD (inkl. HLN)
- **Anpassung der Nutzungsbedingungen Netz (NBN)**

Die Ausrüstungsplanung wird verbindlich über National Implementation Plan (NIP) und NBN an den Sektor kommuniziert

- Wie bei der GSM-R Migration wird die Umstellung auf ETCS frühzeitig angekündigt.
- Verkehrsunternehmen benötigen künftig auf den ETCS L2oS-Strecken eine entsprechende Fahrzeugausrüstung.

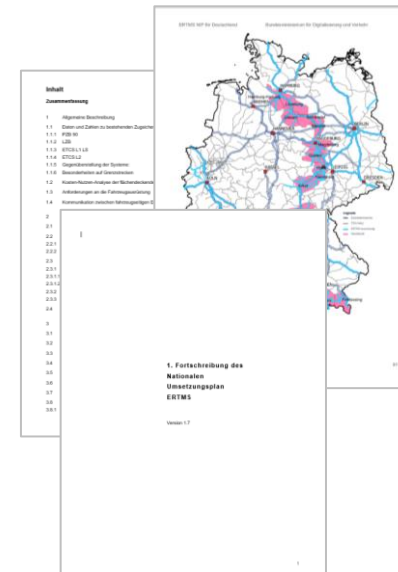
I NBN Verweis auf ETCS – Migrationsplan



- Ab Juli 2023 rechtsverbindliche Veröffentlichung des ETCS-Migrationsplans entlang der laufenden Planung auf der DB Netz AG unter:

www.dbnetze.com/etcs

II NIP – Verpflichtung zur Veröffentlichung



- Gemäß TSI-ZZS 2023: Bis spätestens Juni 2024 verbindliche Notifizierung der geplanten ETCS-Migration bei der EU-Kommission und Meldung in die EU-Datenbank RINF (Register for Infrastructure).

**Termine und Umfang werden rechtsverbindlich;
kontinuierliche Fortschreibung von NIP und NBN erfolgt entlang der DSD-Planung**

NBN relevante Informationen werden auf der Webseite der DB Netz AG veröffentlicht

<https://preview-ecm.intranet.deutschebahn.com/blueprint/servlet/fahrweg-de/ETCS-Migrationsstrategie-10115054#>

DB Netz AG > Kund:innen > Nutzungsbedingungen > ETCS > ETCS Migrationsstrategie

ETCS Migrationsstrategie

An dieser Stelle möchten wir Sie darüber informieren, dass unser Schienennetz in den kommenden Jahren sukzessive vom bestehenden Zugbeeinflussungssystem (PZB/LZB) auf das European Train Control System (ETCS) umgerüstet werden wird.

Die Umstellung auf ETCS wird in einem längeren Zeitraum sowie in enger Abstimmung mit dem Sektor erfolgen. Ziel ist es dabei, das gesamte Schienennetz des Bundes mit ETCS auszurüsten und in diesem Zug die Bestandsysteme PZB/LZB vollständig abzulösen. Weiterhin werden wir entlang der laufenden Planung zur Inbetriebnahme von ATO GoA 2 und FRMCS informieren. Während der Migrationsphase sind wir bemüht, die Beeinträchtigungen für unsere Kund:innen so gering wie möglich zu halten. Wir werden Sie über geplante Baumaßnahmen und Umleitungen informieren.

Nebenstehend finden Sie den geplanten Aufbau der Streckenliste als Musterdatensatz zum Download als PDF- und EXCEL-Datei. Eine vollständige Streckenliste werden wir Ende Juli 2023 bereitstellen. Ggf. notwendige Aktualisierungen werden über unseren Kundeninformations-Newsletter bekannt gegeben.

Kontakt

Bei Fragen wenden Sie sich an:

E-Mail

Downloads

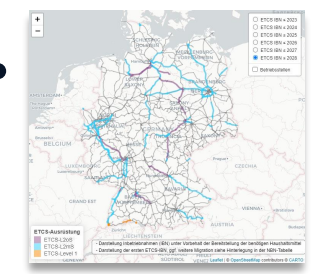
Streckenliste Musterdatensatz (Auszug PDF) (PDF | 624.1 KB)

Streckenliste Musterdatensatz (Auszug Excel) (XLSX | 67.5 KB)

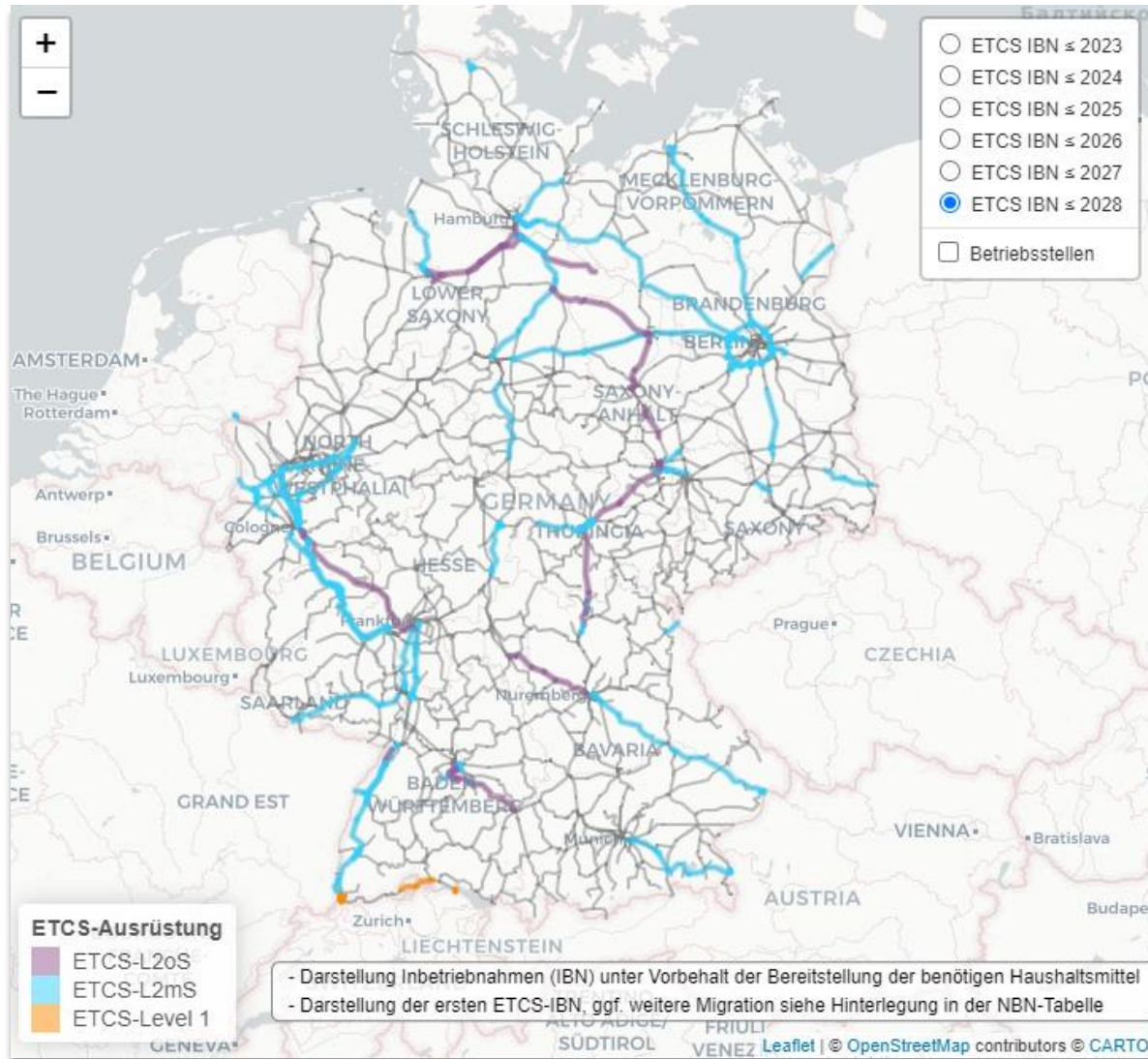
Karte ETCS-Streckeneinführung (HTML | 7.0 MB)

HTML-basierte Kartendarstellung. Bitte laden Sie die Datei herunter und öffnen diese anschließend in Ihrem Internetbrowser, um eine optimale Darstellung gewährleisten zu können.

Deep Dive Folgeseite



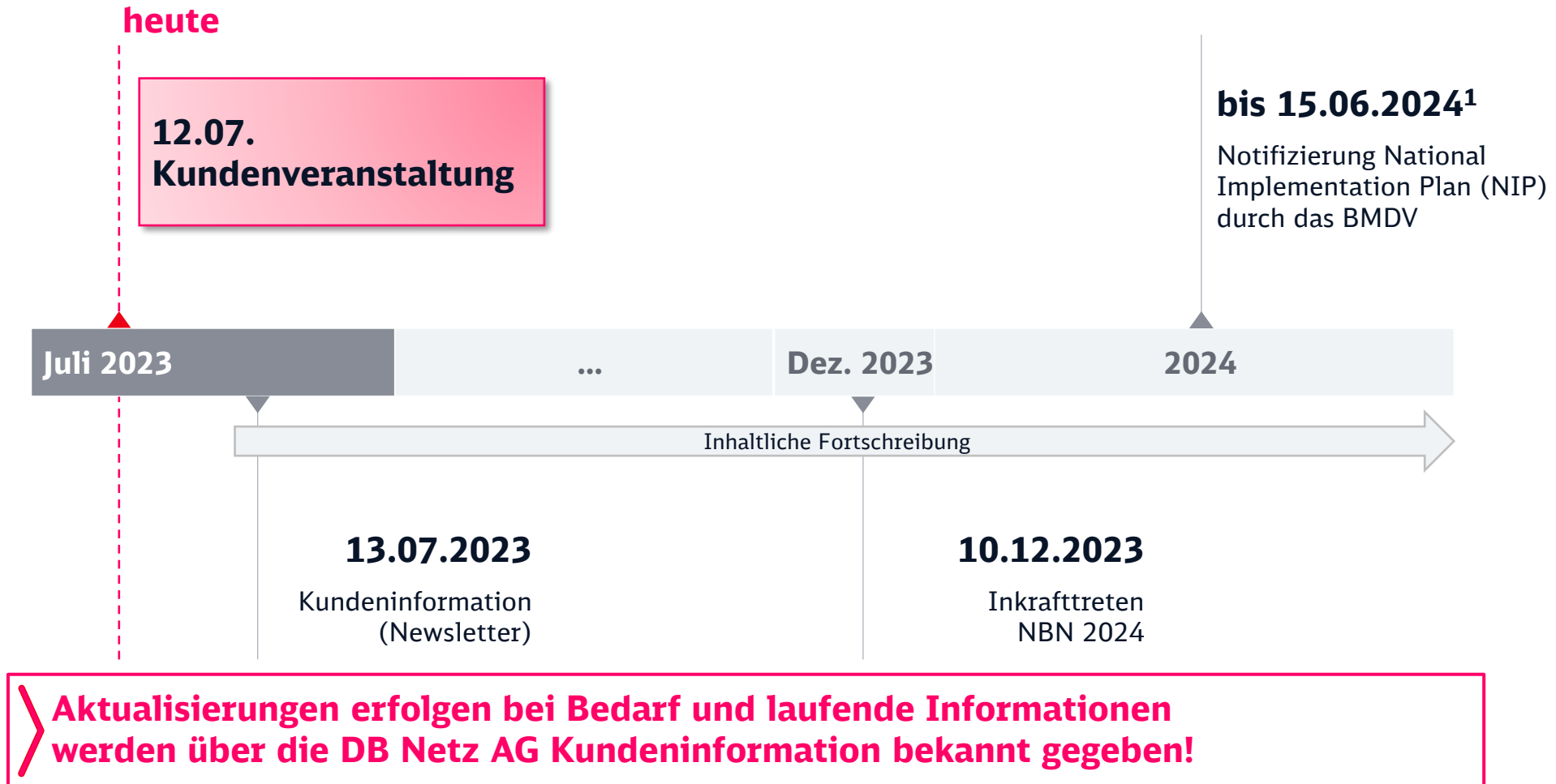
Zusätzlich werden die geplanten ETCS-Streckenausrüstungen auf einer dynamischen Karte zur Verfügung gestellt



Anmerkungen:

- **Dynamische DB Streckennetz-Karte** zum Download ermöglicht Zoomfunktion
- Darstellung der wesentlichen ETCS-Informationen:
 - **ETCS-Ausrüstungslevel** (Level 1 LS, Level 2 mit Signalen, Level 2 ohne Signale)
 - **Inbetriebnahmezeitpunkte** streckenscharf
 - Tooltip mit Streckennummer, Kilometrierung, aktiver Leit- und Sicherungstechnik (PZB, LZB, ETCS), Inbetriebnahme-Terminen sofern bekannt
 - Option zum Anzeigen der Betriebsstellen auf einer Strecke


Kommunikations-Meilensteine zur NBN ETCS-Migrationsstrategie sowie dem National Implementation Plan (NIP) für ETCS



(1) Quelle: TSI ZZS - Akt - Artikel 5 Implementierung

1. Aktuelle Lage
2. Digitale Schiene Deutschland (DSD)
- 3. Update HLK**
4. Diskussion
5. Update zur gemeinwohlorientierten Infrastruktur "InfraGO"

Count-down für die erste Generalsanierung: in zwölf Monaten geht es los!



Eine Totalsperrung der Riedbahn vom 15.07.24 bis 14.12.24 ermöglicht uns die dringend benötigte gewerkeübergreifende, gebündelte Erneuerung

Bündelung im Bau durch Generalsanierung

Erneuerung und Neubau von u.a. ...

1.200 Stelleinheiten aller Leit- und Sicherungstechnik

152 Weichen (alle Zugfahrt-relevanten)

117 Gleiskilometer (Gleise damit komplett erneuert)

1 aufgelassener und **1** durch Brücke ersetzter Bahnübergang

4 erneuerte Bahnübergänge

3 Überleitstellen (engmaschige Überleitmöglichkeit auf ganzer Strecke)

140 Fahrdrachtkilometer (Fahrdraht damit komplett erneuert)

10.443 Lärmschutzwandmeter (damit komplett erneuert)

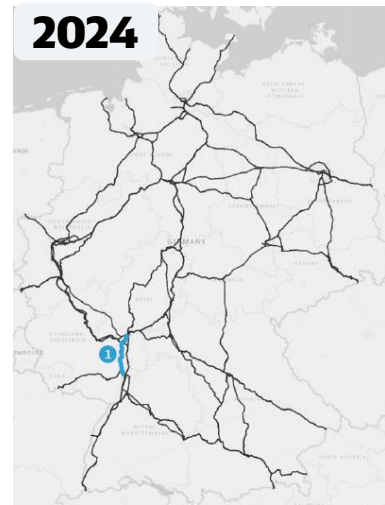
20 Bahnhofsattraktivierungen

100% Barrierefreiheit und Bahnsteigzielhöhe

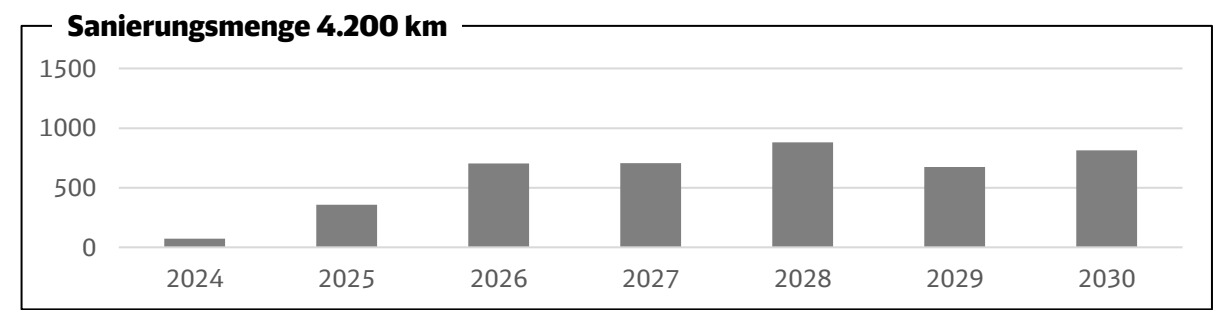
Rollout-Szenario als Grundlage für weitere Gespräche mit dem Bund



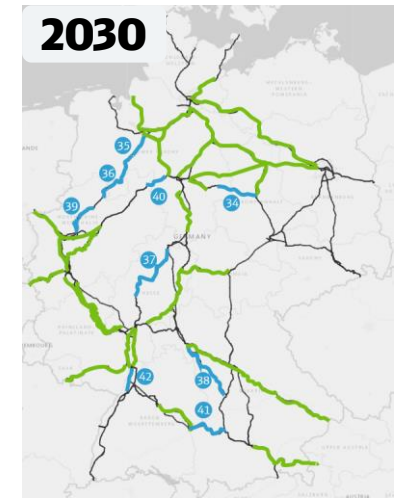
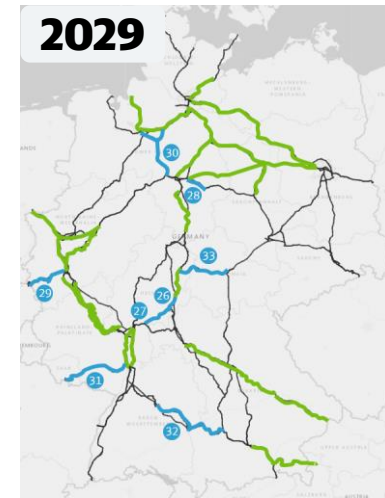
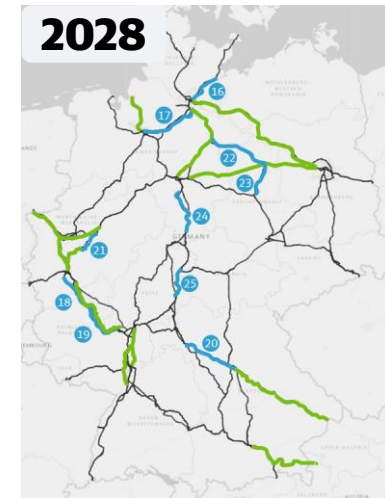
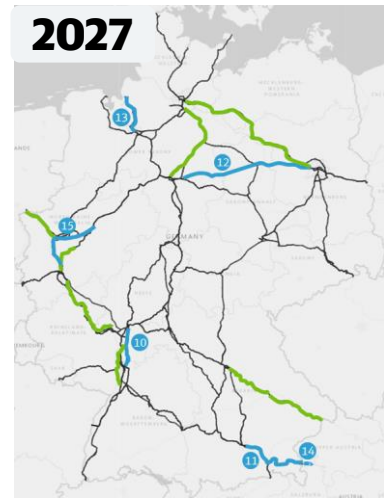
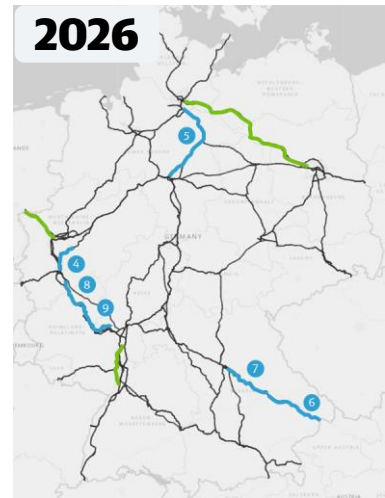
Kommuniziert und in Arbeit



Prämisse für verkehrliche Vereinbarkeit der Korridore: je Korridor 5 Monate Totalsperrung; keine Platzierung von Korridoren zwischen Fahrplanwechsel und Mitte Februar

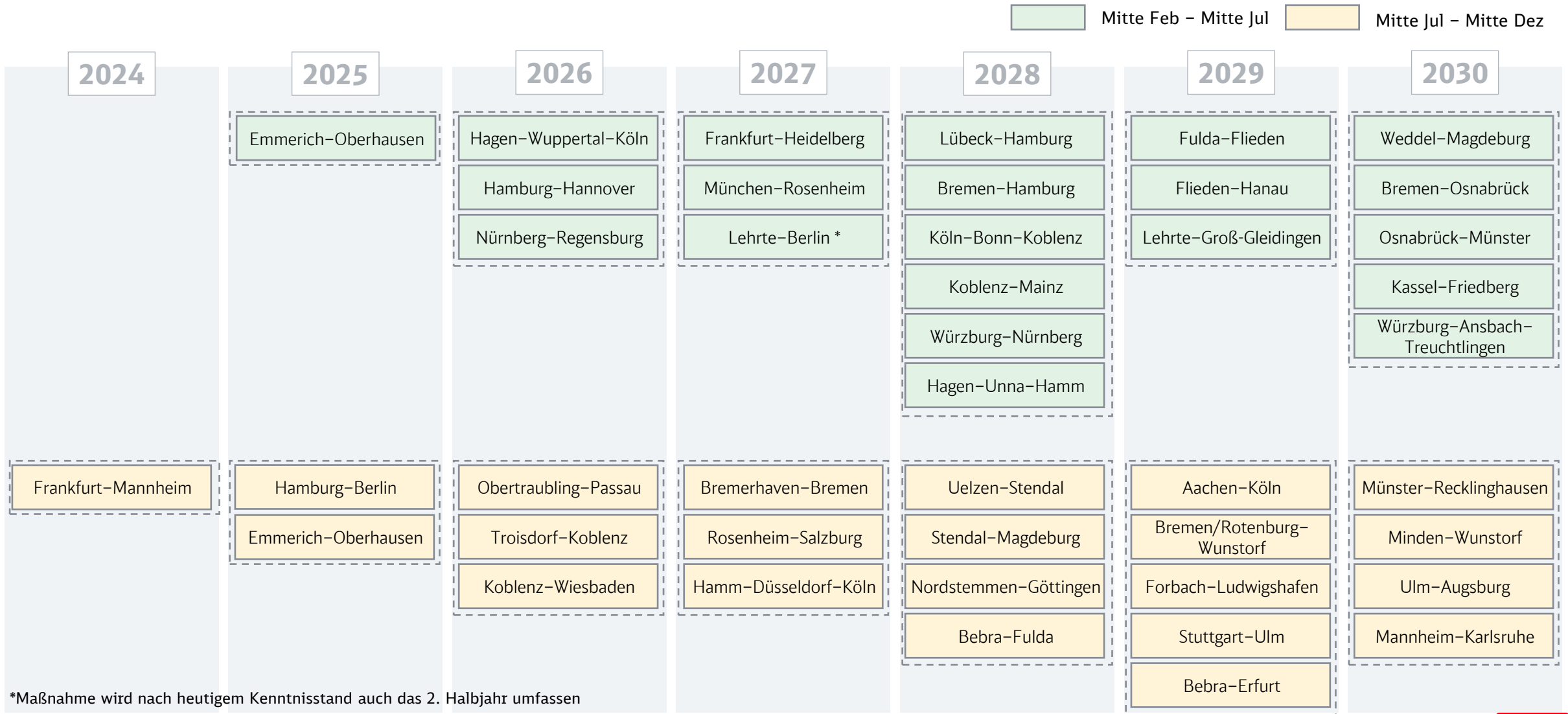


Arbeitsstand aus Branche als Empfehlung zur Diskussion mit dem Bund



— Sanierung — Sanierung abgeschlossen

Das Rollout-Szenario sieht eine Eintaktung der Projekte in Halbjahre vor



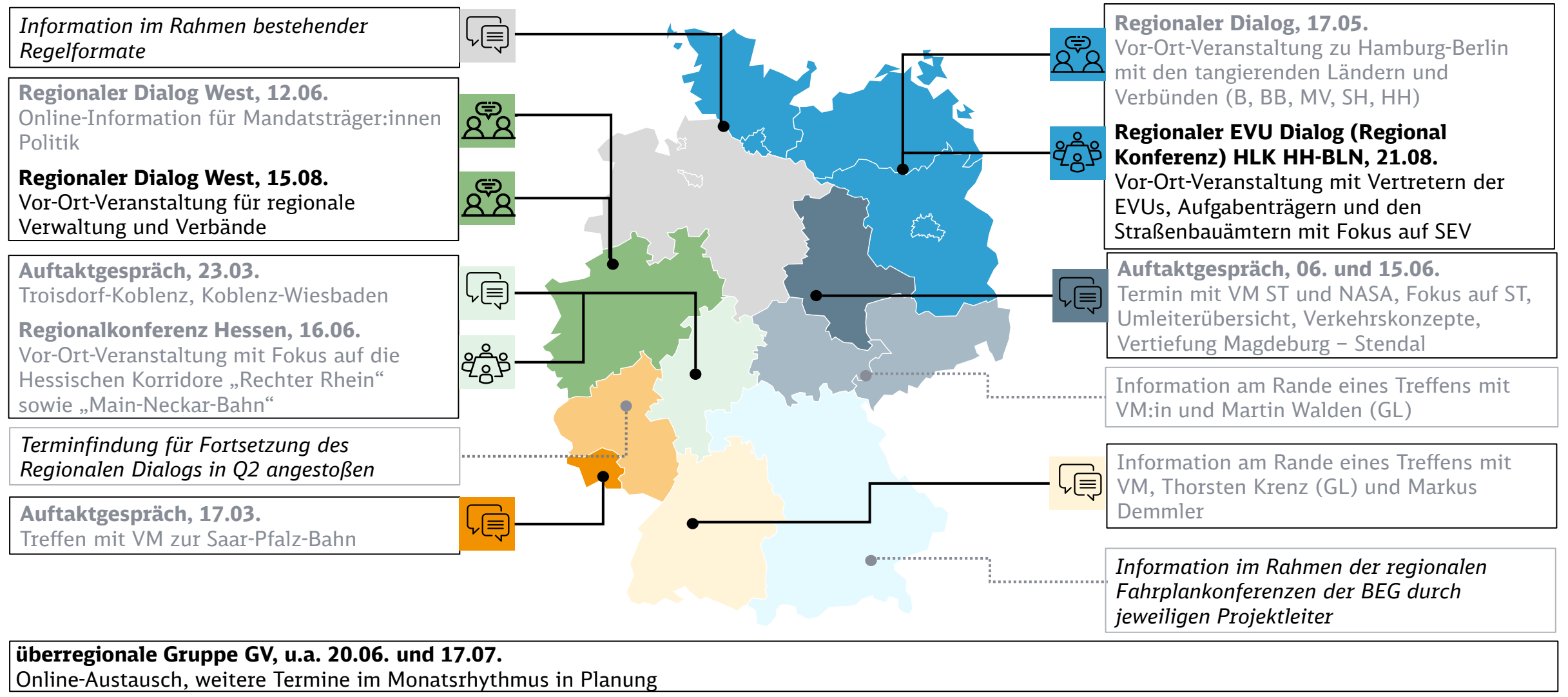
*Maßnahme wird nach heutigem Kenntnisstand auch das 2. Halbjahr umfassen

Die Generalsanierung beinhaltet folgende wesentliche Aktivitäten NETZE vor, während und nach der Bauphase von 5 Monaten

Inhalte / Tätigkeiten der Generalsanierung



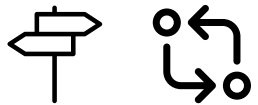
Fortführung der Dialogformate erfolgt über regionale Dialoge – aktuell u.a. Hamburg – Berlin in der Vertiefung



Ein mit dem Markt entwickeltes Verkehrskonzept ermöglicht weiterhin eine verlässliche Bedienung aller Marktsegmente

Stufenweises Vorgehen zur Entwicklung von Verkehrskonzepten: Genese eines Verkehrskonzepts auf Hochleistungskorridoren

1 Definition möglicher Umleitungsstrecken



- Definition **Umleitungsnetzwerk** (Haupt- und Nebenumleitungsstrecken)
- Identifizierung betroffener **Grenzübergänge** auch in Folge weiträumiger Umleiter
- Identifizierung negativer **Baustellenwechselwirkungen**, ggf. mit Anpassungen in der Baubetriebsplanung

2 Nachfrage- und Kapazitätsanalysen



- Analysen zu **Zugmengen** und Verkehrsaufkommen auf den Umleitungsstrecken während der Totalsperrung
- Abschätzung **umleitbare sowie ausfallende Verkehrsmengen**
- Identifizierung notwendiger/nicht umleitbarer Verkehre (z. B. **Gleisanschließer**)
- Ggf. **Deklaration** temporär **überlasteter Schienenwege**

3 Grobkonzept als Diskussionsbasis



- Ableitung möglicher **Verkehrsmengen je Verkehrsart (VA) auf den Umleitungsstrecken**
- Prüfung möglicher Ansätze zur **Kapazitätsoptimierung** (z. B. Geschwindigkeitsharmonisierung)
- Identifizierung potenzieller **Dieselumleitungsverkehre**
- Grobkonzept je Verkehrsart als „**Startlösung**“ für **Marktdiskussion**

4 Gestufte/Iterative Verkehrskonzeptentwicklung



Abstimmungsstufen

- 1) Abstimmung zu den **Verkehrsmengen je VA / zum Verkehrsartenmix** je Umleitungsabschnitt
- 2) Überregionale und Internationale Koordination **weiträumiger Umleitungsverkehre**
- 3) Abstimmung **systematische Verkehre** (Laufweg, Haltepolitik, Fahrzeit etc.)
- 4) Abstimmung zu (noch) möglichen **HVZ-/Einzellagen**

5 Finalisierung und NBN-Verankerung



- Detaillierte Ausplanung der **Schienenersatzverkehre** durch die jeweiligen EVU/Aufgabenträger (Busbedarf/Buskilometer)
- Bei Bedarf: Veröffentlichung von **Nutzungsvorgaben und Vorrangkriterien** zur Optimierung der Kapazitätsnutzung bspw. Verkehrsartenmix, Fahrzeiten, etc. durch DB Netz (NBN)

Pilotvorhaben und Rollout-Abstimmungen neben Klärung des Finanzregimes im Fokus der aktuellen Projektarbeiten



Pilotvorhaben Riedbahn

- Bauleistungen vergeben
- Ersatzverkehre organisieren



Rollout

- Abstimmung mit dem Bund
- Ausplanung der Generalsanierungen 2025ff
- Fortführung Dialogformate
- Vergabemodelle weiterentwickeln



Finanzierung

- Finanzierungsregularien
- Klärung von Finanzierungsregulierungen und Verabschiedung BSWAG-Novelle (Forderung DB AG nach Kofinanzierung EG und SEV)

1. Aktuelle Lage
2. Digitale Schiene Deutschland
3. Update HLK
- 4. Diskussion**
5. Update zur gemeinwohlorientierten Infrastruktur "InfraGo"

1. Aktuelle Lage
2. Digitale Schiene Deutschland
3. Update HLK
4. Diskussion
- 5. Update zur gemeinwohlorientierten Infrastruktur
"InfraGO"**

Der Koalitionsvertrag mandatiert die Schaffung einer gemeinwohlorientierten Infrastruktur...



Die Infrastruktureinheiten (DB Netz, DB Station&Service) der Deutschen Bahn AG werden innerhalb des Konzerns **zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt**. Diese steht zu 100 Prozent im Eigentum der Deutschen Bahn als Gesamtkonzern. Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur verbleiben zukünftig in der neuen Infrastruktureinheit.



Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ von SPD, Bündnis90/Die Grünen und FDP

...um den anspruchsvollen verkehrspolitischen Zielen des Bundes gerecht zu werden



1. Der Zielfahrplan sieht einen Halbstundentakt auf den wichtigsten Verbindungen im Fernverkehr vor

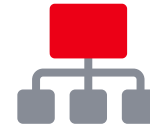
Die InfraGO soll Anfang 2024 starten, bis dahin sind mehrere Schritte zu gehen



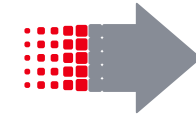
Inhaltliches Konzept



Finanzierungsrahmen & Identifikation Gesetzgebungsbedarf



Steuerung und Organisation



Einführung InfraGO

Dauer

Q4 2022

ab Q1 2023

ab Q2 2023

Q3/Q4 2023

1.1.2024

Kerninhalte

Diskussion inhaltlicher Konzepte, Maßnahmen und Ziele (inkl. Bewirtschaftungsregime, Finanzierung, etc.)

Analyse benötigter Rahmenbedingungen

Bestimmung von Finanzierungsbedarf und Finanzierungsarchitektur, Einbringen in Bundeshaushalt und Planung 2024ff.

Vorbereitung neuer Gesetzgebung

Erarbeitung der (neuen) KPI, des Leistungsversprechens und der Zielvorgaben

Entwicklung der Steuerung

Gestaltung der Organisation

Umsetzungsvorbereitung (Verträge, Beteiligung von Gremien, Interessensvertretungen und Mitbestimmungsorganen etc.)

Interne Umsetzung

Fortlaufende Beteiligung von Gremien, Interessensvertretungen und Mitbestimmungsorganen

Abschluss Gesetzgebungsverfahren

Start der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft

Gemeinwohlorientiertes Bewirtschaftungssystem mit 7 zentralen Maßnahmen – Kapazitätserweiterung im Bestandsnetz erfolgskritisch

Zielbild DB – unter Finanzierungsvorbehalt

Verkehrspolitische Ziele



Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr

25% Marktanteil im Schienengüterverkehr

Umsetzung **Deutschlandtakt**

Inhalte Gesamtprogramm



A. Bestandsnetz hoch verfügbar und digital verdichtet...

Verfügbarkeit und Qualität im Bestandsnetz ist die zwingende Voraussetzung für notwendige **Kapazitätssteigerung** und einen funktionierenden Schienenverkehr mit **hoher Zuverlässigkeit**

B. ...für Alle zugänglich...

Kapazitätsgerechter und attraktiver Schienenzugang für möglichst viele Menschen und Güter, über Zugangspunkte als **zentrale Anknüpfungsstellen** zu anderen Verkehrsträgern

C. ...gezielt erweitert

Schaffung **weiterer Kapazität erforderlich**, u.a. für Umsetzung des Deutschlandtakts

Maßnahmen



A1

Hochleistungsnetz



A2

Schnelle Kapazitätserweiterung



A3

Digitalisierung



A4

Flächennetz



B1

Zukunftsbahnhöfe



B2

Serviceeinrichtungen¹



C

Aus- und Neubau sowie Elektrifizierung



1. Beinhaltet Serviceeinrichtungen, die unmittelbar der Infrastruktur dienen (z.B. Terminals des kombinierten Verkehrs (KV-Terminals)); im Abschlussbericht der Beschleunigungskommission Schiene (BKS) wurde ein gesondertes Förderprogramm Serviceeinrichtungen vorgeschlagen

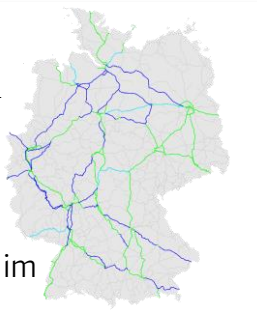
Programmatik InfraGO steht für umfassendste Infrastrukturmodernisierungen der Nachkriegszeit

Abstimmung mit BMDV steht aus

DB Zielsetzung bis 2030¹

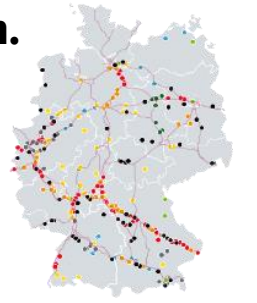
Hochleistungsnetz

- **>9.000 km** Hochleistungsnetz¹
- Davon ~4.000 km generalsaniert darunter u.A. Ertüchtigung Überholgleise
- 80% des TEN-T Kernnetzes sind im Zielbild 2030 enthalten⁴



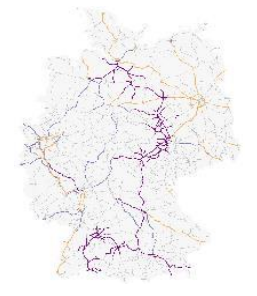
Kleine & mittlere Maßn.

- **355 Maßnahmen**
- 15% davon für Regelfahrplan relevant, 85% für Kapazität u. Resilienz im Störungs-/Baufall

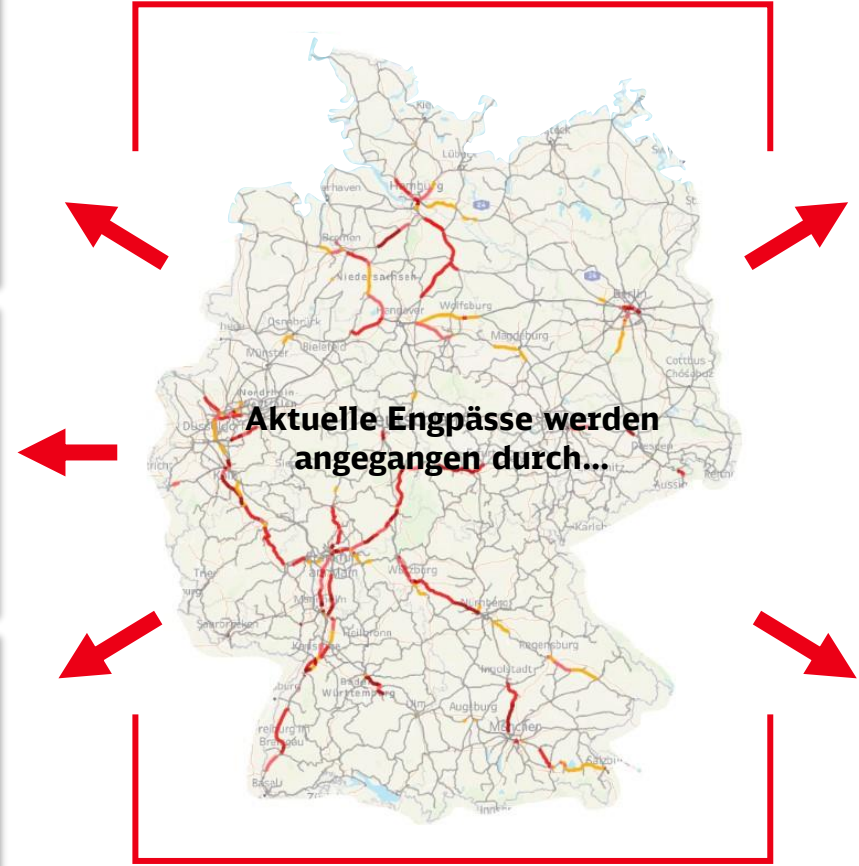


Digitalisierung

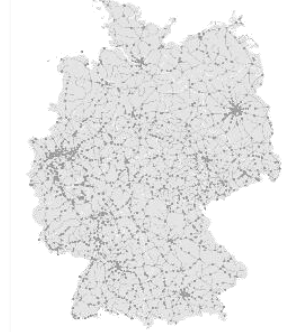
- **Ca. 9.500 km für DSD**
- Blockverdichtung je nach Inbetriebnahmejahr und Ausrüstungsstandard



Aktuelle Kapazitätsengpässe³

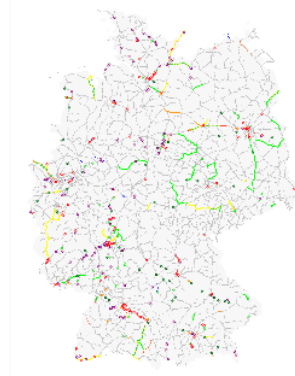


Bahnhöfe & Serviceeinrichtungen



- **>1.500 Bahnhöfe** entwickelt (im Schnitt ca. 260 je Regionalbereich)
- Ausbau von Serviceeinrichtungen mit Ziel über **100 Betriebsstellen**

Aus- & Neubau sowie Elektrifizierung



- **~230 Maßnahmen** u.a.
- ~750 km Aus- & Neubau
- ~750 km zusätzliche Elektrifizierungen
- >1.000 km Erhö. Vmax
- >200 km Blockverdichtung

1. Darstellung fokussiert hier auf Kapazitätssteigerungen, daher keine Detaillierung zu A4 Flächennetz. Fokus gesamt auf Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit und ergänzende Kapazitätssteigerungen
 2. Keine Infrastrukturmaßnahmen außerhalb der Sanierungskorridore 3. Quelle: Auslastungsdashboard und Netzmonitor 4. Transeuropäisches Netz (Basis: Streckenkilometer)

Mit dem Kabinettsentwurf zur Novelle des BSWAG geht die Regierung einen großen Schritt in die richtige Richtung

Zusätzliche Finanzierungsoptionen des Bundes:

- einmaliger **projektbezogener Aufwand**
- Kosten der Unterhaltung und **Instandhaltung**
- Kosten für **bauliche Maßnahmen**, die aufgrund baurechtlicher oder eisenbahnrechtlicher Anforderungen notwendig werden
- Kosten für IT-Leistungen im Rahmen der **Digitalisierung**
- Kosten für die Instandhaltung von Anlagen zur Herstellung von **Barrierefreiheit** an Verkehrsstationen oder für freiwillige **Lärmsanierungsmaßnahmen**, soweit vom Bund veranlasst
- Ersatzinvestitionen bei **Verkehrsstationen** auch mit Blick auf den künftigen verkehrlichen Bedarf

Noch offene Punkte aus Sicht Branche:

- Explizite Verankerung der Förderfähigkeit **Empfangsgebäuden**
- **Mehrkosten Schienenersatzverkehr** im Rahmen von Generalsanierungen
- Verbindlichere Verankerung der Förderung von **Digitalisierungsthemen**
- Explizite Nennung von **Serviceeinrichtungen** (Güterterminals, Abstellanlagen etc.)

5 Säulen der InfraGO müssen bis Ende 2023 errichtet werden – Voraussetzung für den Start ab 1.1.2024



Ausblick auf die nächsten Veranstaltungen (Auswahl)

- 25.07. | 9:00-13:00 Uhr **Zentrale BID-Veranstaltung**
- 16.08. - 05.09. **Regionale BID-Veranstaltung**
- 21.08. | 10:00-16:00 Uhr **HLK Hamburg – Berlin (Präsenz)**
- 13.09. | 10:30-12:30 Uhr **7. Kundenveranstaltung**
- 18.10. | 10:30-12:00 Uhr **TAF/TAP TSI im Betrieb (1)**
- 07.11. | 13:30-15:00 Uhr **TAF/TAP TSI im Betrieb (2)**
- 06.12. | 11:30-13:30 Uhr **8. Kundenveranstaltung**