

Archivbild | Foto: DB AG / Volker Emersleben

Infraplan soll Richtung für bessere Schieneninfrastruktur weisen

6. Oktober 2026, 15:20

Viele Bahnkunden sind jeden Tag von Verspätungen oder Zugausfällen genervt. Das Ziel: die Infrastruktur soll verlässlicher werden. Ein Baustein soll ein neuer Plan sein. Aber er hat Lücken.

Das Schienennetz in Deutschland ist teils marode, viele unpünktliche Züge sind die Folge. Ein neuer Infraplan soll transparenter machen, wie die Schieneninfrastruktur in den kommenden Jahren Schritt für Schritt besser und verlässlicher werden soll. Dahinter steckt auch eine bes-sere Steuerung der Bahn durch das Bundesverkehrsministerium. Es gibt konkrete Zielvorgaben für die nächsten fünf Jahre. Der Infraplan, den das Verkehrsministerium in Berlin vorstellte, ist aber nur ein Baustein auf dem Weg dahin, dass die Bahn besser wird. Weitere zentrale Maß-nahmen sollen folgen. Dabei sind viele Fragen offen – auch, wie es mit der Sanierung hoch be-lasteter Bahnstrecken weitergeht.

Infraplan

Der neue Infraplan soll das zentrale Steuerungselement des Bundes sein. „Wir geben die Rich-tung vor, setzen Prioritäten und überprüfen, wie die Umsetzung vorankommt“, sagte Verkehrs-staatssekretär Ulrich Lange bei der Übergabe des Plans an Philipp Nagl, Vorstandsvorsitzender der Bahn-Infrastruktursparte DB InfraGO.

Der erste Plan umfasst die Jahre 2026 bis 2030. Es geht um die Sanierung, Digitalisierung und Elektrifizierung von Strecken, Umbaumaßnahmen an Bahnhöfen, Lärmschutz oder den Aus- und Neubau von Bahnstrecken. Werden Ziele verfehlt, soll es eine Nachsteuerung geben. Der Infraplan soll mit anderen Instrumenten gesetzlich verankert werden. Die jährliche Erstellung soll künftig zeitlich so angelegt sein, dass sie eng mit der Haushaltsplanung des Bundes sowie der Planung der InfraGO verzahnt ist.

Kennzahlen mit Zielen

Mit einem Kennzahlensystem soll die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur transparent bewertet werden können. Es gibt acht Steuerungskennzahlen des Bundes mit verbindlichen Ziel-werten. Dabei geht es zum Beispiel um neu gebaute Gleiskilometer pro Jahr, elektrifizierte Streckenkilometern, lärmsanierte Streckenkilometern und anlagenbedingte Verspätungsminu-ten. Eine weitere Kennzahl: „Streckenkilometer Korridorsanierungen“. Dabei gibt es aber noch keine Zielwerte für die Jahre 2027 bis 2030.

Krise der Bahn

Denn das Konzept der „Korridorsanierung“ wird derzeit überprüft. Es sieht vor: Eine hochbelastete Strecke wird über Monate dichtgemacht und umfassend saniert, statt im laufenden Be-trieb. Diese Sanierungen sollen sich noch bis weit in die 30er Jahre hineinziehen. Nach und nach soll das Netz auf diese Weise wieder stabiler werden und Reisende sollen pünktlicher un-terwegs sein – im September war nahezu jeder zweite Fernzug der Deutschen Bahn verspätet unterwegs. Der Bahn zufolge führte erneut eine hohe Zahl von Anlagenstörungen zu zahlreichen Verspätungen.

Der neue Bundesverkehrsminister Steffen Bilger (CDU) zeigte sich unzufrieden, weil es auch bei der Wiedereröffnung bereits sanierter Strecken teils viele Störungen gab. Es zeichnet sich ab, dass künftig weniger Strecken im Jahr als bisher geplant saniert werden.

Plan alleine nützt nichts

Lange sagte, entscheidend sei, dass sich Verbesserungen bei der Infrastruktur tatsächlich einstellten. Wenn ein Zug verspätet sei, nütze der Plan nichts. „Wir können nicht einfach einen Schalter umlegen und morgen ist alles besser.“ Mit dem Infraplan sollten die Weichen gestellt werden.

Weitere Schritte

Allerdings fehlen wichtige Maßnahmen für eine neue Finanzierungsarchitektur und eine bessere Steuerung der Bahn noch. Dabei geht es um ein „Zielnetz 2035“. Generelles Ziel des Bundes ist ein stabiler Takt zwischen Nah- und Fernverkehr unter Einbeziehung des Schienengüterverkehrs. Der angestrebte „Deutschlandtakt“ sieht vor, dass auf allen wichtigen Hauptverkehrsachsen jede halbe Stunde ein Zug fährt. Umsteigezeiten sollen deutlich gesenkt werden.

Daneben geht es um eine neue „Leistungsvereinbarung InfraGO“ für das Bestandsnetz, die spätestens zum 1. Januar 2027 in Kraft treten soll. Bei Zielverfehlungen brachte Lange Vertragsstrafen ins Spiel.

Fonds geplant

Das künftig wichtigste Instrument aber soll ein neuer Eisenbahninfrastrukturfonds sein. Dieser soll die im Infraplan enthaltenen und vom Bund priorisierten Maßnahmen mit einer „belastbaren, überjährigen Finanzierungszusage“ hinterlegen. Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schie-ne, sprach vom wichtigsten bahnpolitischen Reformvorhaben in dieser Legislaturperiode. Lange sagte, der Fonds solle Anfang 2028 funktionstüchtig sein.

Bisher hängt die Finanzierung von Aus- und Neubauprojekten vom jährlichen Bundeshaushalt ab, das sorgt angesichts von Haushaltsengpässen immer wieder für schwierige Verhandlungen. Im schuldenfinanzierten Milliarden-Sondervermögen zur Modernisierung der Infrastruktur liegt der Fo-kus auf dem Erhalt des Schienennetzes.

Aber vieles ist unklar – vor allem, welche Einnahmen genau in den Fonds fließen sollen. In der Schweiz wird ein Bahninfrastrukturfonds aus Beiträgen aus dem Bundeshaushalt, Steuern, Abgaben und Beiträgen der Kantone gespeist.

Die Einrichtung eines Eisenbahninfrastrukturfonds sei von „ausschlaggebender Bedeutung“, um Planungssicherheit für die Schienenfinanzierung zu ermöglichen, hieß es in einer im vergangenen Jahr vorgelegten Studie von Agora Verkehrswende und Dezernat Zukunft. Der Fonds solle sich aus Haushaltsmitteln, Mauteinnahmen und staatlichen Krediten speisen, die zunächst aus dem Sondervermögen bedient werden könnten. Das Sondervermögen könne zum Infrastrukturfonds weiterentwickelt werden. Aus dem Sondervermögen dürfen Investitionen finanziert werden, die bis 31. Dezember 2036 bewilligt werden.

Finanzielle Verbindlichkeit fehlt

„Der Infraplan ist noch kein vollendetes Gesamtkunstwerk, aber der Auftakt zu einem Systemwechsel“, sagte Flege. Was noch fehle, sei finanzielle Verbindlichkeit.

Der Grünen-Bahnpolitiker Matthias Gastel nannte den Infraplan einen richtigen ersten Schritt. Ohne das „Zielnetz 2035“ aber fehle ihm das Fundament. Ingo Wortmann, Präsident des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen, sagte, bei zentralen Zielgrößen bis 2030 zeige sich, dass Deutschland beim Ausbau des Schienennetzes nur sehr langsam vorankomme: „Ein Elektrifizierungsgrad von 63,7 Prozent und 155 Kilometer neue Gleise liegen zum Teil deutlich unter früheren Planungen.“