



Daten schaffen Tempo. Daten schaffen Sicherheit.

Deutschland hat kein Erkenntnisproblem – es hat ein Datenkettenproblem. Gesetze und Finanzrahmen stehen. Damit beides wirkt, brauchen Bestandsdaten einen höheren Reifegrad: aktuell, standardisiert, fortgeschrieben.

29.07.2026

Infrastruktur-
Zukunftsgesetz
weitgehend in Kraft:
Planung und Genehmigung schneller

169 Mrd. €

sollen bis 2029 in
Straßen, Schienen,
Brücken und
Wasserstraßen
fließen

69 von 280

geplanten
Teilbauwerken 2024
programmgerecht
modernisiert
(Bundesrechnungshof)

4.900

vegetationsbedingte
Störungen im
DB-Netz 2024 –
Tendenz steigend

01 **Die Problematik:** Die Datenkette reißt im Vollzug

Lücke im Datenfluss:

Nationaler Zugangspunkt nach IVSG ist die Mobilithek des Bundesverkehrsministeriums (Betrieb: BASt). Das IVSG verpflichtet zur Bereitstellung bestimmter Verkehrsdaten, nicht zu ihrer Erhebung – Straßenbreiten, Kurvenradien, Hindernisse, Lichtraumprofile und Bauwerksabmessungen fehlen dort deshalb vielerorts.

Projekt statt Bestand – der „Datenzins“:

Erfasst wird projektweise, die Daten enden mit der Abnahme. Der nächste Bedarf bezahlt dieselbe Messung erneut – ein aktueller Bestand entsteht so nicht.

Folgen vor Ort:

Die Bahn inspiziert jährlich ihre Strecken und erfasst Baumbestände per Satellit – einen fortgeschriebenen 3D-Bestand von Lichtraum und Bewuchs über die Eigentumsgrunde hinweg gibt es bislang nicht netzweit. Für brückenbedingte Tempolimits übergaben die Länder der Autobahn GmbH laut Bundesregierung keine flächendeckenden Verzeichnisse, „weil diese Daten nicht vorgehalten wurden“. Ersatzrouten im Krisenfall entstehen unter Zeitdruck – oft ohne digitale Höhen- und Bauwerksdaten.

Mehr Geld ist nicht geplant:

2026 rund 34 Mrd. €, 2027 laut Regierungsentwurf rund 33,7 Mrd. € für Verkehrsinvestitionen. Umso wichtiger, dass die Mittel auf verlässlicher Datenbasis wirken.

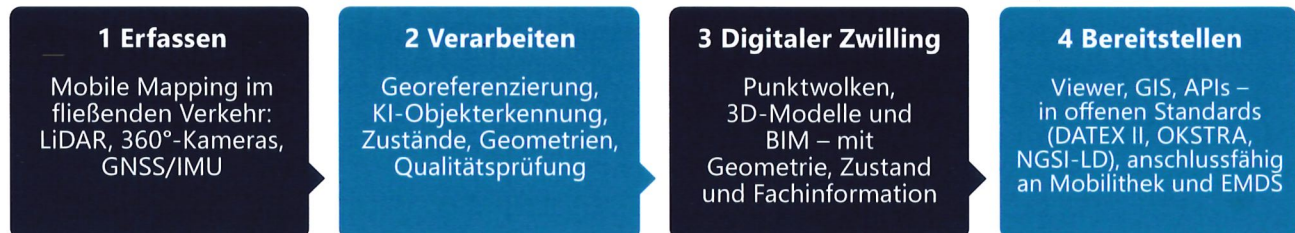


02 Die Lösung der Deutschen InfraSoft: Einmal präzise erfassen – vielfach nutzen

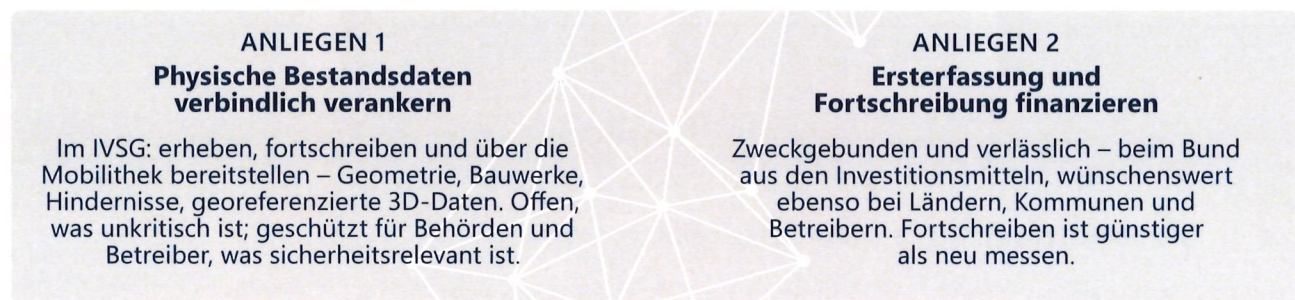
Ein Datensatz, viele Nutzen

- Planung und Genehmigung
- Instandhaltung (Zustand, Vegetation, Lichtraum)
- Kapazität und Baustellen
- Schwerlast (Route, Höhe, Breite, Tragfähigkeit)
- Energie und Resilienz (Netzausbau, Ersatzrouten)

Aus einer projektbezogenen Messung wird eine wiederverwendbare Datenressource.



03 Wo die **Politik** helfen kann



Damit das trägt:

Verbindliche offene Standards (Datenmodelle, Metadaten, Qualität, APIs, Anschluss an den European Mobility Data Space) und eine gemeinsame Datenbasis für Straße, Schiene, Energie, Logistik und Katastrophenschutz.

Was heißt das in Ihrem Wahlkreis?

- Bewuchs an der Schiene früh erkennen – rund die Hälfte der Flächen am Gleis gehört nicht der Bahn.
- Schwerlast- und Baustellenrouten vorab digital prüfen – mehr als die Hälfte der fast 40.000 Brücken an Bundesfernstraßen ist vor 1985 gebaut.
- Kreis- und Gemeindestraßen fortschreiben, statt für jede Planung neu zu vermessen.

Wie aktuell, vollständig und digital nutzbar sind die Bestandsdaten bei Ihnen im Wahlkreis?

Die Deutsche InfraSoft liefert die **Daten**. Politik und Verwaltung sorgen dafür, dass sie dauerhaft erhoben, verknüpft und genutzt werden. Gemeinsam gestalten wir die Verkehrsinfrastruktur von morgen.

Die Deutsche InfraSoft Gruppe macht Infrastruktur digital – von der Vermessung bis zum digitalen Zwilling, für Straße, Schiene, Strom- und Gasnetze. Standorte in Deutschland und Österreich. Die Deutsche InfraSoft ist Mitglied im Verband der Bahnindustrie in Deutschland (VDB).

Kontakt

Alexander Schwab
Geschäftsführender Gesellschafter
alexander.schwab@deutsche-infrasoft.de
www.deutsche-infrasoft.de