



Ein Jahr DB InfraGO AG

Was wir erreicht haben.
Wofür wir stehen.
Woran wir arbeiten.

DB InfraGO in Zahlen



33.350

Kilometer Streckennetz

Damit ist das Streckennetz in Deutschland etwa dreimal länger als alle deutschen Autobahnen.



5.400

Bahnhöfe und Verkehrsstationen

zzgl. 269 Stationen der RNI GmbH



1.800

Kilometer Bahnsteiglänge

Die Länge unserer Bahnsteige entspricht der Entfernung von Berlin nach Madrid.



25

Umschlagbahnhöfe des Kombinierten Verkehrs

(Deutsche Umschlagsgesellschaft Schiene-Straße GmbH)



2.640
Aufzüge



760
Tunnel



853.000

Quadratmeter Mietfläche

in rund 700 Empfangsgebäuden machen uns zu einem der größten Gewerbevermieter Deutschlands.



460
Eisenbahnverkehrsunternehmen unterwegs



775
Instandhaltungsfahrzeuge



63.400

Mitarbeitende
(Ohne Tochterunternehmen)



25.740
Brücken



3.833
Stellwerke



20.000.000

Reisende und Besucher:innen begrüßen wir täglich an unseren Bahnhöfen.

Grußwort



Wie oft habe ich in den ersten zwei Jahren meiner Amtszeit gehört: „Eine gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft? In so kurzer Zeit? Das klappt nie.“ Und doch hat es geklappt. Und zwar hervorragend. Seit die DB InfraGO AG am 1. Januar 2024 die Arbeit aufgenommen hat, schreibt sie Erfolgsgeschichte.

Und das, obwohl sie eine Mammutaufgabe zu bewältigen hat: Weil das Schienennetz jahrzehntelang vernachlässigt wurde, sollen in kürzester Zeit 42 hochbelastete Schienekorridore generalsaniert werden. Den Anfang machte die Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim – eine der meistbefahrenen Strecken Deutschlands.

Bis zu 800 Menschen haben hier fünf Monate lang eine Bauleistung erbracht, für die man normalerweise acht Jahre benötigt. Auch hier hörte ich oft: „Das klappt nie.“ Und wieder kann ich sagen: Es hat geklappt. Pünktlich zum 15. Dezember 2024 haben wir die Riedbahn wiedereröffnet. Das zeigt: Unser Konzept funktioniert. Die Vorbereitungen für die nächsten Korridore, die

Strecke Hamburg – Berlin und Emmerich – Oberhausen laufen.

Tatsache ist: In den vergangenen drei Jahren haben wir mehr als 35 Milliarden Euro für die Schieneninfrastruktur zur Verfügung gestellt – so viel wie noch nie. Wir haben die jährlichen Mittel für die Schiene nahezu verdoppelt. Zudem haben wir mit der DB InfraGO AG die größte Reform des Eisenbahnsektors seit der Bahnreform von 1994 realisiert. Und: Mit der Novelle des Bundesschienausbaugesetzes, dem Infraplan und der neuen Leistungsvereinbarung InfraGO haben wir künftig sehr gute Instrumente, damit der Bund seine Rolle als Eigentümer der DB deutlich strenger und effektiver ausüben kann.

Deshalb bin ich überzeugt: Der Weg, den wir eingeschlagen haben, ist der richtige – für eine starke, zuverlässige und pünktliche Bahn. Eine Bahn, die ihre Kunden begeistert.

Dr. Volker Wissing

MdB, Bundesminister für Digitales und Verkehr

Ein Jahr DB InfraGO AG

- 02 Paradigmenwechsel bei der DB InfraGO
- 04 Bauen wie noch nie – über 19 Milliarden Euro verbaut
- 06 Verbesserungen überall im Netz
- 08 Herzstücke im Bahnsystem
- 10 Riedbahn: Mission completed
- 14 Taktgeber der Bahn
- 16 Aus zwei wird eins
- 18 Transparenz und Dialog
- 20 Hebel sind gestellt – was 2025 passiert
- 23 Finanzierung langfristig sichern

Paradigmenwechsel bei der DB InfraGO



Nach einem Jahr voller Umbrüche setzt die DB InfraGO auf Erneuerung: Rekordinvestitionen und neue Strategien stärken Schienennetz und Bahnhöfe.

Das erste Jahr nach Gründung der DB InfraGO AG (im Folgenden: DB InfraGO) war von starken Umbrüchen in der Strategie zum Betrieb und der Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur geprägt. Mit dem Zusammenschluss der DB Netz AG und der DB Station&Service AG zur DB InfraGO AG sind mehr als 63.400 Mitarbeitende für das rund 33.350 Kilometer lange Streckennetz und 5.400 Bahnhöfe verantwortlich. Im Fokus stand, die in der Unternehmenssatzung definierte Gemeinwohlorientierung der DB InfraGO auszuprägen und ein Arbeitsprogramm aufzustellen, um die Leistungsfähigkeit der Schiene in den kommenden Jahren Schritt für Schritt zu verbessern.

Die Gemeinwohlorientierung von Schienennetz und Bahnhöfen konnte nicht zuletzt auf Basis einer deutlich besseren finanziellen Ausstattung der Schieneninfrastruktur vorangetrieben werden. Waren die letzten Jahre von einer strukturellen Unterfinanzierung der Schiene geprägt, wurde im Jahr 2024 bei der DB InfraGO die Rekordsumme von 15,2 Mrd. Euro Bruttoinvestitionen sowie 4,4 Mrd. Euro Instandhaltung investiert, um die Überalterung der Schiene zu stoppen und eine Trendwende einzuleiten. Dabei hat das Management einen

Paradigmenwechsel vollzogen. Finanzmittel wurden prioritär dorthin gelenkt, wo sie am dringendsten benötigt wurden – in das Bestandsnetz. Diese strategische Neuausrichtung gewährleistet, dass in den kommenden Jahren substanzielle Verbesserungen im Schienennetz erzielt werden können – auf den vielbefahrenen Strecken, den so genannten Hochleistungskorridoren, genauso wie im Flächennetz.

Mit der erfolgreich abgeschlossenen Generalsanierung der Riedbahn haben DB InfraGO und die Bauwirtschaft bewiesen, dass das Prinzip der Korridorsanierung in der Praxis aufgeht. Mit dem Start von „Bauen im Takt“ wurde ein neues Baustellenmanagement etabliert. Musste bislang der Fahrplan immer wieder in Reaktion auf das aktuelle Baugeschehen angepasst werden, folgen die Baustellen jetzt dem Fahrplan. Zeitfenster für Instandhaltung und Investitionen werden frühzeitig und flächendeckend eingetaktet und der Fahrplan so stabilisiert. 113 Bahnhöfe sind nach neuen Standards ausgebaut – zu ganzheitlich konzipierten Zukunftsbahnhöfen.

Um die Gemeinwohlorientierung fass- und messbar zu machen, haben DB InfraGO, Branche und Politik gemeinsam ein Leitbild erarbeitet, das den Anspruch der Gesellschaft an das Unternehmen definiert.

Gemeinwohl heißt für die DB InfraGO auch ein höheres Maß an Transparenz und Dialog. So wurde der Öffentlichkeit im Mai 2024 erstmals der gemeinsame InfraGO-Zustandsbericht 2023 für die Personenbahnhöfe und das Schienennetz präsentiert. Nach einer Schulnotenlogik wird für Expert:innen wie Lai:innen nachvollziehbar aufgezeigt, wie es um die Schieneninfrastruktur in Deutschland bestellt ist.

Der Zusammenschluss der DB Netz AG und der DB Station&Service AG macht es möglich, Infrastruktur aus einem Guss zu gestalten und so Effizienzen zu heben. Ein eigenständiges Digitalressort bündelt seit Februar 2025 die digitale Infrastruktur und die Kommunikationstechnik an einer Stelle im Unternehmen.

Die Novellierung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) 2024 erlaubt erstmals die Förderung von Empfangsgebäuden und die Beteiligung des Bundes an der Instandhaltung des Schienennetzes.

Ein Jahr nach Gründung hat die DB InfraGO ohne Zweifel noch immer mit massiven Problemen beim Zustand der Infrastruktur zu kämpfen. Zuverlässigkeit und Qualität bleiben hinter den Ansprüchen zurück. Die Einführung eines pauschalierten und deutlich vereinfachten Schadensersatz-Systems soll hier Antwort auf den verständlichen Ärger der Eisenbahnverkehrsunternehmen geben.

Dennoch kann das Unternehmen auf 12 Monate mit positiven Richtungswechseln für die Zukunft zurückblicken. Die gemeinwohlorientierte Ausrichtung hat die Art und Weise, wie die Schieneninfrastruktur in Deutschland betrieben wird, grundlegend reformiert.

Programmativische Änderungen

- **1. Januar 2024: DB InfraGO nimmt Arbeit auf**
- **Gemeinwohlorientierung:** Satzung der DB InfraGO beschreibt Gemeinwohlziele.
- **Leitbild:** Zusammen mit der Branche und Politik Leitbild entwickelt.
- **Neue Transparenz:** Zustandsbericht für Schienennetz und Personenbahnhöfe veröffentlicht.
- **Bestandssanierung:** Finanzmittel auf das Bestandsnetz fokussiert.
- **Generalsanierung:** Riedbahn geht nach der Sanierung pünktlich in Betrieb.
- **Bauen im Takt:** Fahrplan wird durch getaktete Baustellen stabilisiert.
- **Zukunftsbahnhöfe:** 113 Bahnhöfe mit neuen, modernen Standards ausgestattet.



Über die Bahn zu klagen, gehört in Deutschland zum Alltag. Und es ist wahr: Das deutsche Schienennetz ist derzeit in einem beklagenswerten Zustand. Wenn wir es uns einfach machen wollten, könnten wir den schlechten Zustand von Netz und Bahnhöfen mit der bislang nicht ausreichenden Finanzierung begründen. Das ist nicht falsch, entspricht aber auch nicht der ganzen Wahrheit. Sicher ist eine auskömmliche Finanzierung Grundlage, um die nötigen Investitionen vornehmen zu können. Sie befreit das Management aber nicht von der Verantwortung, das eigene Handeln kritisch zu hinterfragen und neue Wege einzuschlagen, wenn alte Rezepte nicht mehr gelingen wollen.

2024 haben wir schließlich den Neuanfang gewagt. Wir konnten viele alte Zöpfe abschneiden und insbesondere mit der Generalsanierung und Einführung des neuen Baustellenmanagements neue Wege beschreiten und jahrzehntealte Prinzipien über Bord werfen. Dies war mit viel Kraftanstrengung und auch Risiken verbunden. Rückblickend gibt uns der Erfolg, beispielsweise bei der Generalsanierung der Riedbahn, jedoch Recht. Es hat sich gelohnt, wir sehen erste Erfolge.

Wenn es gelingt, mit demselben Mut und derselben Ambition, die alle Kolleg:innen im letzten Jahr gezeigt haben, weiterzumachen, werden wir am Ende des Jahrzehntes mit Fug und Recht behaupten können, dass 2024 ein Wendepunkt für die Schieneninfrastruktur in Deutschland war.

Herzlichst
Berthold Huber

Vorstand Infrastruktur Deutsche Bahn AG

Bauen wie noch nie – über 19 Milliarden Euro verbaut



Start der Generalsanierungen: Riedbahn als Blaupause für Erfolg des Konzepts

Bis 2030 soll ein neues Hochleistungsnetz als Rückgrat für den Personen- und Güterverkehr in Deutschland entstehen. Dafür werden mehr als 4.000 Kilometer Schienenstrecke in 42 Korridoren generalsaniert, um die Infrastruktur moderner, leistungsfähiger und klimafreundlicher zu gestalten.

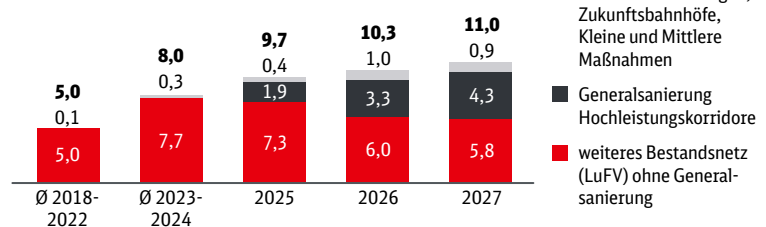
Den Auftakt hat mit Start im Juli 2024 die Riedbahn gemacht. Alle Gewerke – von Oberbau bis Bahnhöfe – wurden gebündelt saniert, um wiederkehrende Einschränkungen durch zukünftige Bauarbeiten an einzelnen Gewerken zu reduzieren und Störungen aufgrund eines schlechten Infrastrukturzustands auf dem Streckenabschnitt deutlich zu reduzieren. 70 Kilometer Strecke und 20 Bahnhöfe wurden innerhalb von fünf Monaten generalsaniert, die Netzzustandsnote von 3,45 auf 2,05 verbessert, mit dem Ziel 80 Prozent der infrastrukturbedingten Störungen auf diesem Nadelöhr im Schienennetz zu reduzieren.

Die erfolgreiche Generalsanierung der Riedbahn zeigt, dass der eingeschlagene Weg zur gebündelten Sanierung der meistfrequentierten Strecken in Deutschland aufgeht.

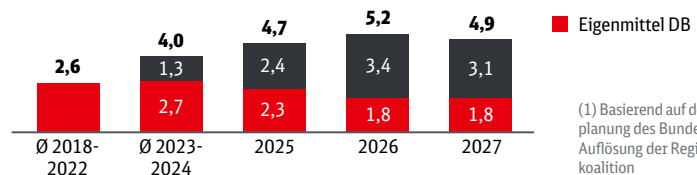
Bestand vor Ausbau: Mittel fließen vorrangig ins bundesweite Bestandsnetz und nicht in die Generalsanierungen

Die DB InfraGO hat die Weichen gestellt, einen Großteil ihres Budgets im Bestandsnetz – jenseits der Generalsanierungen – einzusetzen und dadurch merklich überall in Deutschland die Qualität und Performance des Schienennetzes anzuheben.

Investitionen und Projektaufwand Bestandsnetz¹ [in Mrd. Euro]



Instandhaltung Bestandsnetz¹ [in Mrd. Euro]



(1) Basierend auf der Finanzplanung des Bundes, vor Auflösung der Regierungskoalition

Das lässt sich auch an den Zahlen ablesen: Während die Generalsanierungen in 2025 nur 1,9 Mrd. Euro binden, werden 7,3 Mrd. Euro und damit der Löwenanteil der Investitionen für das Bestandsnetz ohne die generalsanierten Strecken bereitgestellt. Zusätzlich werden 4,7 Mrd. Euro deutschlandweit in die Instandhaltung gesteckt. Auch in den kommenden Jahren wird der größte Teil der zur Verfügung stehenden Mittel ins Bestandsnetz fließen und nicht etwa in die Generalsanierung der Hochleistungskorridore. Aber auch von den Investitionen in die Generalsanierungen profitiert das Gesamtnetz – durch weniger Störgeschehen, das von den stark frequentierten Strecken in die Fläche ausstrahlt. Insgesamt ist im Jahr 2024 die Rekordsumme von 15,2 Mrd. Euro Bruttoinvestitionen sowie 4,4 Mrd. Euro Instandhaltung bei der DB InfraGO investiert worden. Zudem hat sich der Vorstand der DB InfraGO 2024 darauf verständigt, die



Sanierung des Bestandsnetzes klar gegenüber dem Neu- und Ausbau zu priorisieren. Wurden zu Beginn des Jahrzehnts noch rund 2,6 Mrd. Euro jährlich für die Instandhaltung aufgebracht, waren es 2023/24 4 Mrd. Dieser Wert soll auf jährlich rund 5 Mrd. in den kommenden Jahren anwachsen. Entscheidende Neu- und Ausbauprojekte wurden vorangetrieben.

Bauen im Takt: Am Anfang steht der Fahrplan

Damit die Sanierung der Infrastruktur und gleichzeitig die Stabilisierung des Fahrplans gelingt, überführt die DB InfraGO das Bau- und Instandhaltungssystem in ein sogenanntes „vertaktetes System“. Ziel ist, dass die Baustellen über vorgegebene Zeitfenster dem Fahrplan folgen – statt wie bisher umgekehrt. Bereits in den ersten Wochen der im zweiten Halbjahr 2024 gestarteten Umsetzung ist es gelungen, rund 80 Prozent der Instandhaltungsmaßnahmen innerhalb der vorgegebenen Zeitfenster abzuwickeln. Ein vergleichbares Konzept ist auch für die Investitionsmaßnahmen vorgesehen. Dieses soll bis 2027 ausgerollt werden. Der Vorteil: Mit diesen Maßnahmen wird der Eisenbahnbetrieb deutlich stabilisiert und die Anzahl der von Baumaßnahmen betroffenen Züge reduziert.



Drei Fragen an:

Dr. Philipp Nagl

CEO der DB InfraGO AG

1 Herr Nagl, Sie haben mit dem Bund gemeinsam entschieden, die Sanierung des Bestandsnetzes in den Fokus zu nehmen und weniger auf den Aus- und Neubau von Strecken zu setzen. Wieso?

Philipp Nagl: „Wenn es oben durch das Dach reinregnet, macht es keinen Sinn über einen Anbau am Haus nachzudenken. Das Bild können Sie auf die Schieneninfrastruktur übertragen. Wir haben einen so bedauernden Zustand im Netz, dass wir zunächst einmal wieder Grund reinbringen müssen, bevor wir groß auf neue Projekte setzen können. Die Sanierung des Schienennetzes hat also höchste Priorität, sie bringt auch den besten Effekt für unsere Kund:innen.“

2 Sind die Generalsanierungen nicht zu teuer?

Philipp Nagl: „Natürlich binden die Generalsanierungen hohe Mittel. Sie sind aber alternativlos, da wir mit der

Gießkanne keine starken Effekte erzielen werden. Wir gehen jetzt konzentriert die Sanierung der wichtigsten Bahnstrecken an und werden dadurch bis 2027 schon ein deutliches Stück weiter sein. Wir bündeln dort Mittel, die wir auf diesen Strecken sonst über viele Jahre hinweg immer wieder einsetzen würden. Was auf den ersten Blick als hoch erscheint, ist es bei einer genauen Betrachtung nicht.“

3 Ein Vorwurf lautet, es sei wegen der Generalsanierungen kein Geld mehr in der Fläche vorhanden.

Philipp Nagl: „Nein, das stimmt so nicht. Wir geben jenseits der Korridore gut und gerne insgesamt den dreifachen Betrag für viele Maßnahmen überall in Deutschland aus. Und vergessen Sie auch nicht, dass die Korridore große Ausstrahleffekte rundherum haben. Die Kund:innen werden gerade auch im Regionalverkehr stark von den Verbesserungen auf den Hochleistungskorridoren profitieren.“

Verbesserungen überall im Netz

Bilanz 2024: Arbeitsprogramm erfolgreich abgearbeitet, Umsetzungsvolumen gegenüber 2023 gesteigert

Die DB InfraGO hat 2024 Rekordmittel in die Schieneninfrastruktur investiert und die Überalterung in diesem Jahr stoppen können. Der Fokus lag auf der Ertüchtigung des Bestandsnetzes. Ein Schwerpunkt war die Weichenerneuerung, da sich Störungen an Weichen signifikant auf die Qualität und Pünktlichkeit des Bahnbetriebs auswirken.



Bei der klassischen Instandhaltung der Infrastruktur werden wir weiter zulegen: So werden von 2025 bis 2027 jährlich rund fünf Milliarden Euro eingesetzt. Das entspricht fast einer Verdoppelung der Ausgaben gegenüber dem Beginn des Jahrzehnts – auch dank der Tatsache, dass mit der BSWAG-Novelle nun auch Unterhalt und Instandhaltung durch den Bund finanziert werden.

Heike Junge-Latz

Vorständin Anlagen- und Instandhaltungsmanagement
DB InfraGO AG

1.840 Weichen erneuert



41.000 Quadratmeter Eisenbahnbrücken

Bei den Eisenbahnbrücken summierten sich die abgeschlossenen Bauten flächenmäßig auf rund 41.000 Quadratmeter, ein Fünftel mehr als 2023. Dies entspricht 139 Brücken.

2.059 Kilometer Gleisbau

Beim Gleisbau rangierte die Menge mit 2.059 km knapp über Vorjahresniveau (1.989 km).

872 Bahnsteige erneuert

2024 wurden an 872 Bahnhöfen Bahnsteige erneuert, Aufzüge und Wetterschutzdächer gebaut (2023: 650 Bahnhöfe, in die jeweils mindestens über 50.000 Euro investiert wurden).

3.067 Vollerneuerte Stelleinheiten



205 Kilometer Oberleitung erneuert

2024 wurden 205 Kilometer Oberleitung erneuert. 2023 waren es 124 Kilometer.

113 Zukunftsbahnhöfe gestaltet

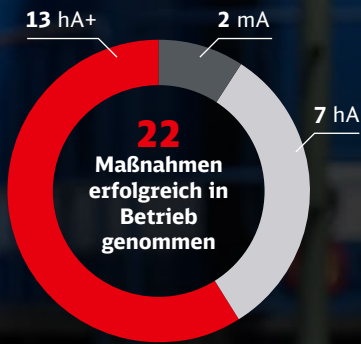
113 Bahnhöfe sind als ganzheitlich entwickelte Zukunftsbahnhöfe gestaltet worden.

9.400 Mitarbeitende eingestellt

9.400 Kolleg:innen wurden 2024 neu eingestellt, um das Arbeitsprogramm der DB InfraGO zu bewerkstelligen; darunter konnten 2.300 Mitarbeitende im Stellwerksdienst helfen, die angespannte Personalsituation in den Stellwerken zu entlasten.

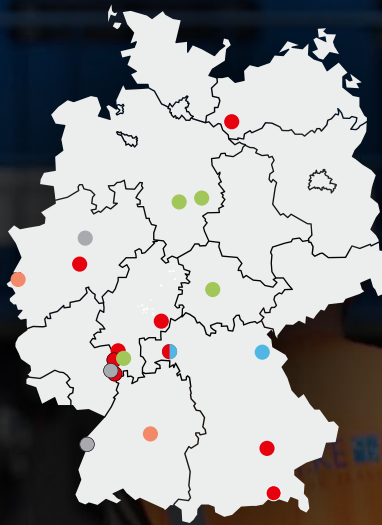


Kleine und Mittlere Maßnahmen 2024



Davon sechs Stück als Teil der Riedbahn-Generalsanierung

Auslastung der Netzsegmente:
hA+ = sehr hohe Auslastung
hA = hohe Auslastung
mA = mittlere Auslastung



2x Überholgleise
u. a. in Baal

4x Anpassungen von Signalen & Durchrutschwegen
u. a. für 740-Meter-Netz-Maßnahme Wandersleben

2x Blockoptimierungen
u. a. Blockverdichtung Marktredwitz

11x zusätzliche Überleitmöglichkeiten
u. a. in Gambach

3x sonstige Maßnahmen zur Steigerung der Qualität
u. a. Erhöhung der Kurvengeschwindigkeit in Biblis

Das Programm „Kleine und Mittlere Maßnahmen“

Kleine und Mittlere Maßnahmen (KMM) verbessern schnell die Engpasssituation und die Störungsresilienz des Netzes. So tragen sie zur Erhöhung der Pünktlichkeit und Verbesserung der Restleistungsfähigkeit bei – insbesondere bei technischen Störungen und Bautätigkeiten im Hochleistungsnetz. Zu den Projekten zählen infrastrukturelle Maßnahmen wie Überleitmöglichkeiten, zusätzliche Signale und Gleiswechselbetriebe oder neue Bahnsteige. Kleine und Mittlere Maßnahmen haben positive Auswirkungen auf alle Verkehrsarten.

Im Dezember 2024 wurde die 105. Maßnahme in Betrieb genommen. So wurde unter anderem in Hagenow Land ein Engpass durch ein drittes Gleis, neue Weichen und eine Stellwerksmodernisierung beseitigt. Außerdem ging auf der Strecke Erfurt – Eisenach bei Wandersleben ein sogenanntes 740-Meter-Gleis für den Güterverkehr in Betrieb. Dadurch können Züge mit einer Länge von bis zu 740 Metern zukünftig von schnelleren Zügen überholt werden.

In 2025 ist die Umsetzung von über dreißig Maßnahmen geplant. Bis 2030 sollen 355 KMM realisiert werden.



Tobias Heinemann

Runaway train never going back
5. November 2024



Das **#KMM** Programm der **#DBInfraGO** nähert sich der 100, seit heute ist Nr. 94 in Betrieb: **#ÜberleitstelleStraß**

4 neue Weichen, 0,2 km neue Gleise + 3,2 km neue Oberleitung + 28 neue Signale sind in Betrieb genommen zwischen Freilassing und Teisendorf. Damit erhöhen wir die Robustheit der Strecke zwischen Rosenheim und Freilassing und stabilisieren langfristig auch den internationalen Verkehr aus Österreich. Im Rahmen der kommenden Generalsanierung Obertraubling-Passau wird die Strecke ebenfalls als wichtiger Umleiter fungieren.

Ein großer Erfolg für Fahrgäste und EVU vor Ort!

#DBInfraGO

#KMM

#Verkehrswende



Herzstücke im Bahn- system

Frischekur für 900 Bahnhöfe in 2024

2024 hat die DB InfraGO an insgesamt 900 Stationen gebaut und den Komfort für die Reisenden verbessert – mit rund 200 neuen oder ausgetauschten Aufzügen und Fahrtritten, rund 150 barrierefrei umgebauten Bahnsteigen, 1.600 neuen Monitoren und Anzeigen zur Reisendeninformation, 1.000 neuen Bänken und Sitzmöglichkeiten sowie 330 neuen Wetterschutzhäusern.

Pünktlich zur Europameisterschaft im Sommer konnte die DB InfraGO den rundum erneuerten Dortmunder Hauptbahnhof in Betrieb nehmen. Großbaustellen sind weiterhin der Frankfurter Hauptbahnhof und der Hauptbahnhof in München.

Innovative Konzepte/Kleine grüne Bahnhöfe

Mit einem modularen, seriell gefertigten Konzept wurde in Haar der zweite kleine grüne Bahnhof eröffnet – ansprechend, langlebig, nachhaltig und preisgünstig. Bei dem Bau aus Holz werden allein durch die Holzbauweise im Gegensatz zu Stahlbeton ca. 50 Prozent der CO₂-Emissionen eingespart. Zusätzlich ermöglichen der Einsatz von Photovoltaik, Wärmepumpen und Batteriespeichern künftig eine Versorgung ohne fossile Brennstoffe. Zudem sind die Gebäude rückbau- und kreislauffähig (recyclebar).

Kompetenzstelle Bahnhofsvorplatz eingerichtet:

Bundesweit wird das Zielbild der Zukunftsbahnhöfe in das Bahnhofsumfeld übertragen. Dafür berät die DB InfraGO Städte und Kommunen bei der Aufwertung von Bahnhofsumfeldern. Die Handlungsfelder reichen von Anschlussmobilität über Aufenthaltsqualität bis hin zu zusätzlichen Funktionen für das umliegende Quartier. Hierfür werden umfassende Beratungsleistungen angeboten: Die DB InfraGO erarbeitet Konzepte auf Basis von Potenzialanalysen, berät bei der Akquise geeigneter Fördermittel, unterstützt bei der Gestattung von Flächen und ist Ansprechpartnerin in der Umsetzungsbegleitung. Ziel ist es, bedarfsgerechte Lösungen zu schaffen, die aus dem Bahnhofsumfeld einen integralen Bestandteil des alltäglichen Lebens machen.

Zukunfts- Bahnhöfe



In 2024 wurden die ersten 113 Zukunftsbahnhöfe entwickelt.

Mit den Zukunftsbahnhöfen setzt die DB InfraGO neue Standards, ganzheitlich in allen Bereichen für zukunftsfähige Bahnhöfe: von der Verkehrsstation über das Empfangsgebäude und den Vorplatz bis zur Anschlussmobilität – immer partnerschaftlich mit den Ländern, Städten und Kommunen. Reisende können sich u. a. auf eine verbesserte Reiseninformation, Wegeführung, neues Design und Mobiliar freuen.

So entstehen Bahnhöfe, die Menschen für die Schiene begeistern und einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Mobilitätswende für unsere Gesellschaft leisten.



Bahnhöfe sind viel mehr als nur Orte, an denen Züge halten. Reisende, Besucher:innen und Mitarbeitende – alle sollen sich an unseren Bahnhöfen sicher, wohl und willkommen fühlen. Unser Anspruch ist es daher, Bahnhöfe ganzheitlich zu gestalten. Unsere Zukunftsbahnhöfe sind ein wichtiger Schritt für die Mobilität von morgen!

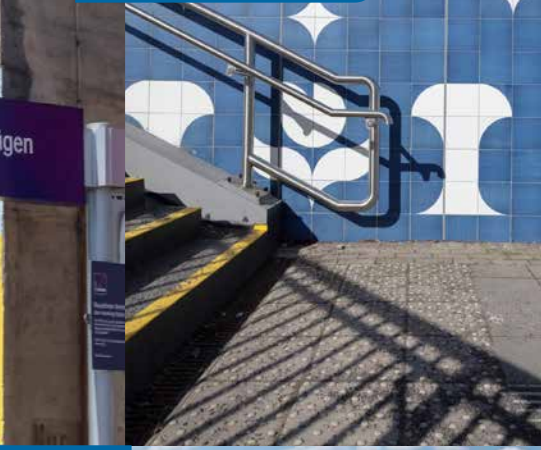
Ralf Thieme

Vorstand Personenbahnhöfe
DB InfraGO AG

Mannheim-Käfertal



Coesfeld-Schulzentrum



Erftstadt



Werder (Havel)



Cuxhaven



Ansbach



Renningen



Bad Oeynhausen



Riedbahn: Mission completed

Erfolgreicher Abschluss der ersten Generalsanierung – dem Pilotkorridor Riedbahn zwischen Frankfurt/Main und Mannheim

Nach fünf Monaten Totalsperrung war es Mitte Dezember soweit: Es rollten wieder Züge über die Riedbahn. Von der Bekanntgabe der ersten Generalsanierung der Strecke zwischen Frankfurt/Main und Mannheim auf der Bundespressekonferenz am 22. Juni 2022 bis zur Wiederinbetriebnahme am 15. Dezember 2024 lagen nur rund zweieinhalb Jahre. Die letzten fünf Monate davon war die Strecke komplett gesperrt.

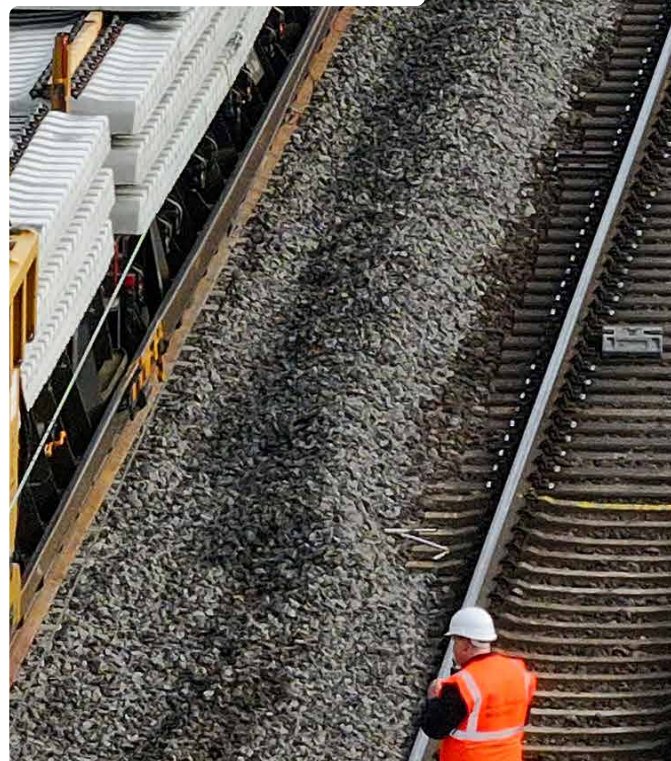
Eine ambitioniert kurze Planungs- und Bauzeit, die allen Beteiligten ein hohes Maß an Einsatz, Kreativität und Disziplin abverlangte. Während der Bauphase hat ein umfangreicher Ersatzverkehr zuverlässig alle Fahrgäste an ihr Ziel gebracht.

Auf der rund 70 Kilometer langen Strecke haben bis zu 800 Mitarbeitende der DB und der beteiligten Bauunternehmen die störanfällige und überalterte Infrastruktur nahezu komplett erneuert. Und dabei ein enormes Bauprogramm umgesetzt – in den fünf Monaten Generalsanierung Totalsperrung mehr als viermal so viel Bauvolumen wie in der Vergangenheit bei vergleichbaren Großprojekten und unter dem rollenden Rad.

Gemeinsam hat das Team Riedbahn in kurzer Zeit insgesamt 111 Kilometer Gleise, 152 Weichen, 619 Signale, fast 16 Kilometer Schallschutzwände, 130 Kilometer Fahrdrabt, 383 Oberleitungsmasten, 20 Bahnhöfe und acht Bahnsteige erneuert. Auch Bahnübergänge, Unterführungen und Stellwerke waren Teil der Generalsanierung. Und neben neuer Stellwerkstechnik wird auf der Strecke zwischen Frankfurt/Main und Mannheim künftig ebenfalls das europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS zum Einsatz kommen.

Die Sanierung der Infrastruktur ist die Voraussetzung für die Verbesserung der betrieblichen Lage und damit für eine höhere Kundenzufriedenheit. Durch die Sanierung sollen die betrieblichen Störungen auf einer der meistbefahrenen Strecken in Deutschland um bis zu 80 Prozent gesenkt werden. Aufgrund der zentralen Lage und sehr hohen Auslastung der Riedbahn ergeben sich damit positive Effekte für das gesamte Schienennetz in Deutschland. Damit ist die Generalsanierung eine der zentralen Säulen des Sanierungsprogramms S3, das der Konzern im September verabschiedet hat.

Die Erfahrungen aus dem Pilotprojekt Riedbahn fließen in die Planung der weiteren Generalsanierungen im hochbelasteten Schienennetz ein. 2025 stehen die gebündelte Erneuerung und Modernisierung der Strecken Hamburg – Berlin und Emmerich – Oberhausen an. Damit werden eine der wichtigsten Städte-Direktverbindungen sowie eine bedeutende Magistrale für den europäischen Güterverkehr leistungsfähiger und weniger störanfällig.





Die erfolgreiche Umsetzung der ersten Generalisierung der Riedbahn zeigt, wieviel Anstrengung, große Kompetenz und starke Leidenschaft in Eisenbahnprojekten steckt. Die ganze DB und unsere Partner:innen haben angepackt, um die Kraftanstrengung der Generalisierung zu meistern.

Ingrid Felipe

Vorständin Infrastrukturplanung und -projekte
DB InfraGO AG



70 km
Strecke **generalisiert**



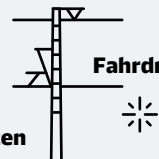
In nur 5 Monaten
Bauzeit



4-mal mehr Bauvolumen
als sonst üblich geschafft



383
Oberleitungsmasten



130 km
Fahrdrabt getauscht



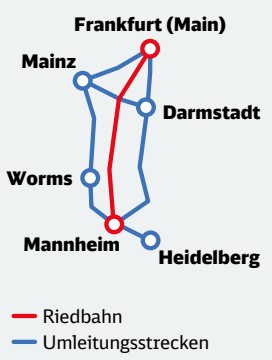
16 km
Schallschutzwände
gebaut



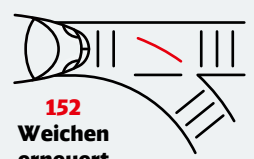
20 Bahnhöfe
modernisiert



2/3 der Fernzüge fahren trotz Bauarbeiten



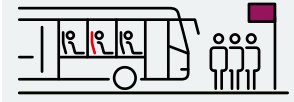
111 km
Gleise erneuert



152
Weichen
erneuert



619
neue Signale



150 Busse
im Ersatzverkehr

Beispiele für Neu- und Ausbauprojekte sowie für Modernisierungs- und Instandsetzungsvorhaben 2024

VDE 8.1: Der Streckenabschnitt Forchheim – Eggolsheim ist modernisiert und viergleisig ausgebaut. Damit ist der Ausbau der Strecke Nürnberg – Bamberg als Teil des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit auf der Zielgeraden.

Ausbau der Gäubahn: Der erste Bauabschnitt wurde zwischen Horb und Neckarhausen auf 5,8 Kilometern zweigleisig ausgebaut. Bessere Kreuzungs- und Überholmöglichkeiten sorgen für mehr Kapazität und Flexibilität. Fahrgäste profitieren von einem stabileren Fahrplan und kürzeren Fahrzeiten.

Weddeler Schleife: Das eingleisige Nadelöhr zwischen Braunschweig und Wolfsburg gehört der Vergangenheit an. Auf zwei Gleisen rollt der Güter-, Nah- und Fernverkehr seit Ende März nicht nur pünktlicher und verlässlicher. Die beiden Städte verbindet jetzt ein Halbstundentakt.

S6 Frankfurt: Ein Meilenstein aus dem Programm Frankfurt Rhein-Main plus ist erreicht. Seit Februar 2024 fährt die S6 nach sechs Jahren Bauzeit zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel auf eigenen Gleisen. Der durchgängig viergleisige Streckenausbau und die damit einhergehende Trennung von S-, Regional- und Fernverkehr entlastet den Knoten Frankfurt.

Hamburg – Berlin: Instandhaltungs- und Erneuerungsarbeiten auf der Schnellfahrstrecke Hamburg–Berlin. Dabei wurden mehr als 74 Kilometer Gleise ausgewechselt und 100 Weichen erneuert.

Sachsen-Franken-Magistrale: Der Chemnitzer Bahnbogen und der Abschnitt Treben-Lehma–Altenburg sind fertiggestellt. Auf 6,2 Kilometern wurden unter anderem Bahnsteige und Oberbau modernisiert, so dass Züge jetzt mit bis zu 160 km/h fahren können.

Carbonbrücke Küstrin-Kietz: Mit der Eisenbahnbrücke über die Oder bei Küstrin-Kietz verwirklichte die DB InfraGO im Sommer das größte brandenburgische Brückenbauvorhaben. Die 130 Meter lange Eisenbahnbrücke aus Carbon spannt sich stützenfrei über den Grenzfluss und ist die erste ihrer Art.

Stellwerke: Die DB InfraGO tauscht sukzessive personalintensive Alttechnik gegen moderne Stellwerkstechnik aus. Damit reagiert das Unternehmen auch auf die angespannte Personalsituation vor Ort. Die von den Maßnahmen betroffenen Zugverkehrssteuer:innen können fortan auf anderen Stellwerken eingesetzt werden und stabilisieren dort die Besetzungssituation. Beispielsweise wurden mit Inbetriebnahme der elektronischen Stellwerke auf der Riedbahn und im nordbayrischen Freihung Alt-Stellwerke ersetzt.

S6 Frankfurt



Weddeler Schleife



Ausbau Gäubahn



VDE 8.1: Forchheim – Eggolsheim



Carbonbrücke Küstrin-Kietz



Stellwerke

Hamburg – Berlin



Sachsen-Franken-Magistrale



Taktgeber der Bahn

Stellwerke erneuern

Die Leit- und Sicherungstechnik zählt zu den qualitätskritischsten Gewerken mit der höchsten Überalterung. In Deutschland gibt es 3.833 Stellwerke, davon sind etwa 2.600 personalbedient.

Die Leit- und Sicherungstechnik ist Dreh- und Angelpunkt für einen störungsfreien, effizienten und sicheren Bahnbetrieb. Jedoch gibt es auch hier einen Nachholbedarf, denn die Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit der Stellwerke nehmen ab, wenn sie eine Einsatzdauer von mehr als 30 Jahren überschreiten. Derzeit ist die Hälfte aller Stellwerke in Deutschland mehr als 30 Jahre alt, einige davon über 50 Jahre und noch älter – und damit erneuerungsbedürftig.

Ziel der DB InfraGO ist es, zeitlich überholte und personalintensive Stellwerkstechnik, die am Ende ihrer technischen Nutzungsdauer angelangt ist, abzulösen. Zum einen braucht es mehr Personal, um die alte Technik zu bedienen. Zudem ist hier auch der Personalbedarf für die Instandhaltung höher. Es kommt hinzu, dass es gerade für besonders alte Technik teilweise

keine oder nur schwer zu beschaffende Ersatzteile gibt.

Bis 2027 will die DB InfraGO 200 Alt-Stellwerke ersetzen, 50 sind für 2025 geplant. Dabei handelt es sich um aufwärtskompatible Digitale Stellwerke (DSTW) und Elektronische Stellwerke der 2. Generation (ESTW).

Bereits seit 2010 baut die DB alle elektronischen Stellwerke „upgradefähig“. Sie sind damit komplett digital und haben nur eine andere Übertragungstechnik als Digitale Stellwerke. Die aktuell bei der DB errichteten Stellwerke sind weltweit Standard im Bahnverkehr.

Für die nächste Generation der digitalen Stellwerke wird die Einsatzreife und Verfügbarkeit in den kommenden zehn Jahren erwartet und damit sukzessive zum Standard.

Die Digitalisierung wird weiter ausgerollt – auf Strecken und in den Knoten. Das gilt für alle Elemente, das heißt für Stellwerke, Lichtwellenleiter, ETCS und auch die Vorbereitung von Pilotprojekten für hochautomatisiertes Fahren.

Die wichtigsten Begriffe der sicherheitsrelevanten Leittechnik mit Bezug zur „Digitalisierung“

	Alttechnik	Seit 1990er ESTW (1. Generation)	Seit 2010er ESTW (2. Generation)	Seit 2020er DSTW
Bedienplatz	Hebel, Stellpult	Leit- und Bediensystem (LBS)		Integriertes Leit- und Bediensystem (iLBS)
Stellwerk	Mechanik, Relais	Computer		
Übertragung und Außenanlage	Seile, Stromkabel	Stromkabel		Datenkabel, Stromkabel
Zugsicherung Infrastruktur	Signale, Punktformige Zugbeeinflussung (PZB), Linienformige Zugbeeinflussung (LZB)		European Train Control System (ETCS)	
Zugsicherung am Zug	Triebfahrzeugführer:in (Tf), Punktformige Zugbeeinflussung (PZB), Linienformige Zugbeeinflussung (LZB)		European Train Control System (ETCS)	





Personalnot in den Stellwerken entgegensteuern

2024 wurden große Anstrengungen in der Rekrutierung von Stellwerkspersonal unternommen, um die Lücken bei der Besetzung der Stellwerke zu schließen. Neu rekrutierte Mitarbeitende können jedoch nicht direkt im Betrieb eingesetzt werden, sondern müssen entsprechend qualifiziert werden.

Für 2025 wird eine Verbesserung der Situation erwartet:

Für dieses Jahr sind mit 900 Einstellungen bei Auszubildenden in der Zugverkehrssteuerung erneut hohe Zahlen geplant.

870 Einstellungen werden bei Quereinsteiger:innen im Stellwerksdienst erwartet.

Wo immer es möglich ist, werden zudem Zugverkehrssteuer:innen so weitergebildet, dass sie im Bedarfsfall flexibler auf unterschiedlichen Stellwerken eingesetzt werden können.

Zur Wahrheit gehört auch, dass es schwierig ist, Fachkräfte zu gewinnen und dauerhaft zu binden. Das ist einer der Gründe, weshalb wir die Leit- und Sicherungstechnik wesentlich schneller erneuern müssen.



Die angespannte Personalsituation bei unseren Stellwerken aufzulösen, gehört zu den wichtigsten Aufgaben in diesem Jahr. Wir werden hier entscheidend vorankommen. Auch wird die DB InfraGO AG intensiv daran arbeiten, die Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur mit weniger negativen Auswirkungen durch Bau-betroffenheiten unserer Kund:innen zu schaffen.

Dr. Christian Groß

Vorstand Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement DB InfraGO AG

Müssen zukünftig der Vergangenheit angehören: mechanische Stellwerke.

Aus zwei wird eins

Meilenstein bei der Weiterentwicklung der Schiene: 1. Januar 2024

Im Januar 2024 hat die DB InfraGO AG ihre Arbeit aufgenommen. Dem vorangegangen war ein intensiver Transformationsprozess, der auch noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird. Schließlich ging es beim Zusammenschluss der DB Netz AG und der DB Station&Service AG nicht nur darum, Türschilder auszutauschen, sondern ein Konzept zu entwickeln, wie die Schieneninfrastruktur aus einer Hand und mit dem klaren Ziel der Gemeinwohlorientierung betrieben und weiterentwickelt werden kann.

Schlanker, effizienter, besser

Die Gesundung des Bahnsystems steht in engem Zusammenhang mit der Transformation der DB InfraGO. Nur wenn es gelingt, Prozesse schlanker und effizienter zu gestalten, wird es möglich sein, die Mammutaufgabe der Sanierung der Schiene voranzubringen. Dieser Prozess ist sinnbildlich für den gesamten Transformationsprozess, vor dem die Deutsche Bahn steht. Um die DB InfraGO schlagkräftiger zu machen, wurde auch beschlossen, Tochterunternehmen aus dem DB-Konzern zu integrieren, wie beispielsweise die DB Kommunikationstechnik GmbH mit ihren rund 5.000 Mitarbeitenden sowie die Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm GmbH, und andere organisatorischen Veränderungen vorzunehmen.



Das Team der DB InfraGO AG steht vor bedeutenden Herausforderungen – die Aufgaben waren nie größer. Doch wir sind auf dem richtigen Weg und wachsen jeden Tag stärker zusammen. Unser Ziel ist klar: Für das Gemeinwohl denken, bauen und betreiben wir die Eisenbahninfrastruktur aus einem Guss. Dafür braucht es ein starkes Miteinander.

Heinz Siegmund

Vorstand Personal DB InfraGO AG





Leitbild bringt neues Koordinatensystem

Die Transformation wurde auch durch ein neues Leitbild für die über 63.000 Mitarbeiter:innen angetrieben. Zusammen mit verschiedenen Bereichen, unterschiedlichen Hierarchiestufen und unter Beteiligung der Bahnbranche sowie der Politik wurde ein neues Koordinatensystem aufgestellt. Ziel ist es, die DB InfraGO schlagkräftiger zu machen und einen Weg zu beschreiben, auf dem die Ziele des Unternehmens zu erreichen sind.

Klebstoff, der zusammenhält

Um das Zusammenwachsen und den Teamspirit zu verstärken, wurde in einem partizipativen Prozess ein Slogan entwickelt, hinter dem sich die Belegschaft versammeln kann und der Sinn und Zweck des Handelns einfach beschreibt: „Wir machen Bahn möglich“. Diese sogenannte „emotionale Identität“ verstärkt das Leitbild und baut eine Brücke zwischen der Konzernstrategie und der Geschäftsfeldstrategie der DB InfraGO. Unabhängig von Strukturen, Prozessen, Hierarchien oder dem Alter wurde diese gemeinsame Identität ins Leben gerufen. Sie bildet den Klebstoff, der die tausenden Mitarbeiter:innen zusammenhält.



Wir machen Bahn möglich.

Verbundenheit, Offenheit und Vielfalt, aber auch Veränderungsbereitschaft werden gestärkt. Der Slogan macht den Eisenbahner:innen-Stolz deutlich, der in der Belegschaft existiert. „Wir machen Bahn möglich“ ist die Erklärung für das tagtägliche Handeln und das große Engagement der Mitarbeiter:innen.

Januar 2024:
Bundesverkehrsminister
Wissing und Bahnchef
Lutz geben symbolischen
Startschuss der DB InfraGO

Transparenz und Dialog



Drei Fragen an:

Dr. Tobias Heinemann

Konzernbeauftragter
Gemeinwohlorientierte
Infrastruktur Deutsche Bahn AG

1 Herr Heinemann, dem Netz wurde jahrelang vorgeworfen, nicht gut zu kommunizieren. Sie sind seit einem Jahr wieder bei der DB. Wie sehen Sie das heute?

Tobias Heinemann: „Ich muss gestehen, das war in der Vergangenheit auch mein Bild. Als Geschäftsführer bei der Transdev hatte ich den Eindruck, am Katzentisch zu sitzen. Aber ich sehe auch heute die vielen Bemühungen der Kolleg:innen, transparenter und mehr im Dialog zu kommunizieren. Da sind wir deutlich vorangekommen.“

2 Woran machen Sie das fest?

Tobias Heinemann: „Am Anfang des Jahres haben wir ein Leitbild für die DB InfraGO erarbeitet. Selbstverständlich haben wir auch den Bahnsektor hier beteiligt und Erwartungen von außen damit von Anfang an einfließen lassen und nicht nur eine

eigene Nabelschau betrieben. Oder sehen Sie die Generalsanierung der Riedbahn: Die Einbindung aller entlang der Strecke war wirklich vorbildlich. Wir sprechen über Programme und Projekte intensiver als bislang mit der Branche. Natürlich gibt es bei einem so großen Unternehmen wie der DB InfraGO noch immer Potenzial, aber für mich zeigt die Tendenz klar in die richtige Richtung.“

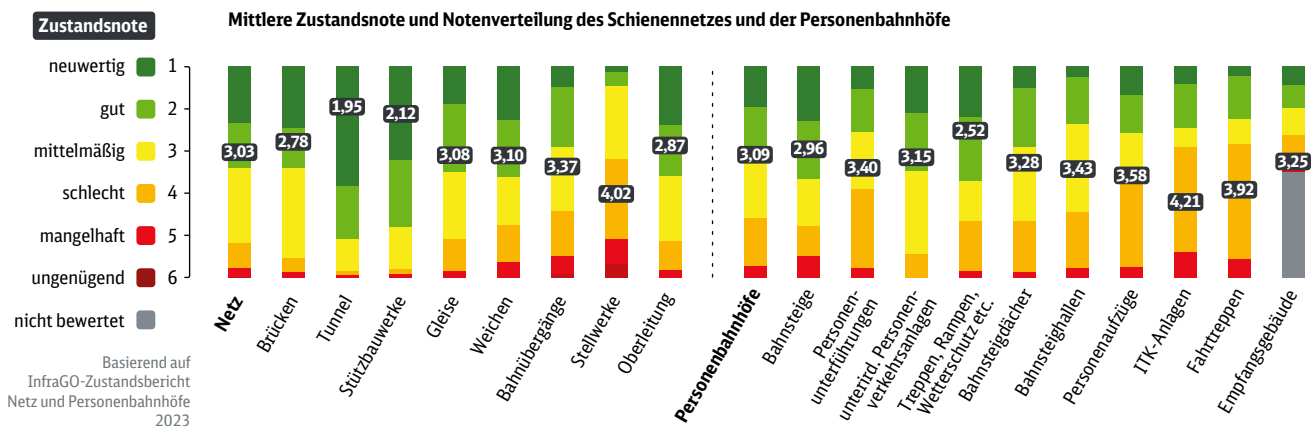
3 Auch bei der Gemeinwohlorientierung gab es Kritik.

Tobias Heinemann: „Auch hier müssen wir besser zeigen, was wir leisten. Deshalb will ich den Gemeinwohlbeitrag der DB InfraGO messbar machen. Wo werden wir konkret leistungsfähiger? Wie sieht dies die Öffentlichkeit? Was sagen Bahnbranche, Verbände und Politik zu unserer Entwicklung. All das wird in ein Gemeinwohlbarometer einfließen.“

Gemeinwohlorientierung heißt auch mehr Transparenz

Die Beweggründe für das Handeln der DB InfraGO nachvollziehbar zu machen, ist ein wichtiger Aspekt der Gemeinwohlorientierung des Unternehmens. Transparenz ist hier ein Schlüsselaspekt. Im Jahr 2024 wurde erstmals der InfraGO-Zustandsbericht und damit eine umfassende Übersicht über den Zustand des deutschen Schienennetzes und der Bahnhöfe veröffentlicht. Er kombiniert Datenanalysen mit den Erfahrungen der Anlagenverantwortlichen und bewertet die Infrastruktur nach Schulnoten. Für 2023 wurden rund 222.000 Infrastruktur-

anlagen untersucht, darunter Gleise, Weichen, Brücken und Stellwerke. Die Zustandsnote des Schienennetzes verschlechterte sich leicht von 3,01 auf 3,03. Für das Jahr 2024 erwartet die DB InfraGO aufgrund der Rekordinvestitionen keine Verschlechterung der Zustandsnote. Erstmals wurden auch die Personenbahnhöfe nach dieser Logik bewertet und erzielten eine Gesamtnote von 3,09. Der Bericht zeigt auf, dass besonders pünktlichkeitsrelevante Anlagen wie Weichen und Stellwerke vielfach nur einen mittelmäßigen oder mangelhaften Zustand aufweisen und damit dringenden Handlungsbedarf erfordern.



Selbstverpflichtung Schadenskompensation

Die DB InfraGO musste aufgrund des schlechten Infrastrukturzustands im Jahr 2024 ein extrem hohes Volumen an Adhoc-Bautätigkeit verzeichnen. Dadurch konnten Fahrpläne den Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht rechtzeitig übermittelt und Baustellen oftmals nicht fristgemäß fertiggestellt werden. Außerdem kam es aufgrund von Personalmangel zur Unterbesetzung von Stellwerken. In Reaktion auf die verständliche Kritik aus der Branche ist es gelungen, sich auf einen unbürokratischen und in der Abwicklung schnellen Mechanismus zur Schadenskompensation zu einigen, dem sich die DB InfraGO verpflichtet hat. Zusammen mit Verbänden und Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden pauschale Beträge für Schadensfälle unter 250.000 Euro für den Personennah-, Personenfern- und Güterverkehr vereinbart, um den Ausfall von Verkehren zu kompensieren, der von der DB InfraGO zu verantworten ist.

Sektorbeirat

Der Sektorbeirat sorgt fortan als festes Dialogforum für eine umfassende Einbindung der Branche, für mehr Transparenz und fachlichen Austausch. Das Gremium setzt sich aus Vertretern von Eisenbahnverkehrsunternehmen,

SPNV-Aufgabenträgern und Verbänden zusammen. Die Geschäftsstelle liegt im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Als unabhängiges Gremium unterstützt der Sektorbeirat die Arbeit der DB InfraGO mit fachlicher und praktischer Expertise. Themen sind unter anderem die Bestandsinfrastruktur, der Betrieb, die Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe und Stationen sowie der Neu- und Ausbau des Schienennetzes.

Infraplan

Das BMDV hat die Arbeitsfassung zum Infraplan vorgelegt. Der Infraplan ist wesentliches Element der künftigen Infrastruktursteuerung durch den Bund zur Umsetzung der eisenbahnpolitischen Ziele. Der Bund definiert über den Infraplan konkrete Steuerungskennzahlen und Vorgaben für die Schieneninfrastruktur und gibt so Orientierung. Die Einhaltung der definierten Vorgaben des BMDV wird nachvollzogen. Dies ermöglicht eine systematische Diskussion zwischen Bund, Ländern und Stakeholdern über die Entwicklung der Schieneninfrastruktur und ihre Leistungen. Die DB InfraGO wiederum erstellt im Einklang mit dem Infraplan ihren Geschäftsplan, der das geplante Vorgehen für die kommenden Jahre aufzeigt.

Hebel sind gestellt – was 2025 passiert

Arbeitsprogramm 2025: Wir haben uns viel vorgenommen – entscheidend ist die Finanzierung

Während das detaillierte Programm mit konkreten Zielwerten noch in der Abstimmung ist, wollen wir hier einen Einblick in die Aufgaben und Ziele der DB InfraGO in 2025 geben.

Unsere Ziele für eine gemeinwohlorientierte Infrastruktur. Das Erreichen der Ziele in den Gewerken macht uns:

RESILIENTER

Wir realisieren mit der Generalsanierung auf dem Korridor Emmerich – Oberhausen eine Zustandsnote von 1,8 und setzen die geplanten Mengen erneuerungsbedürftiger und pünktlichkeitsrelevanter Gewerke, Gleise, Weichen und Bahnübergänge um.

ZUKUNFTSORIENTIERTER

Wir entwickeln 100 weitere Bahnhöfe ganzheitlich zu Zukunftsbahnhöfen. Bis Ende 2025 wird erstmalig ein großer Eisenbahnknoten, der Knoten Stuttgart, mit digitaler Leit- und Sicherheitstechnik ausgestattet sein und die Anlagen werden stufenweise in den Testbetrieb gehen.

PLANBARER

Wir reduzieren die Anzahl unserer Langsamfahrstellen im Gesamtnetz auf 230 pro Tag. Die Anzahl baubetroffener Züge wird im Rahmen von „Bauen im Takt“ auf 2,35 Mio. reduziert und eine Instandhaltung-Taktkonformität von 80 Prozent erreicht.

ROBUSTER

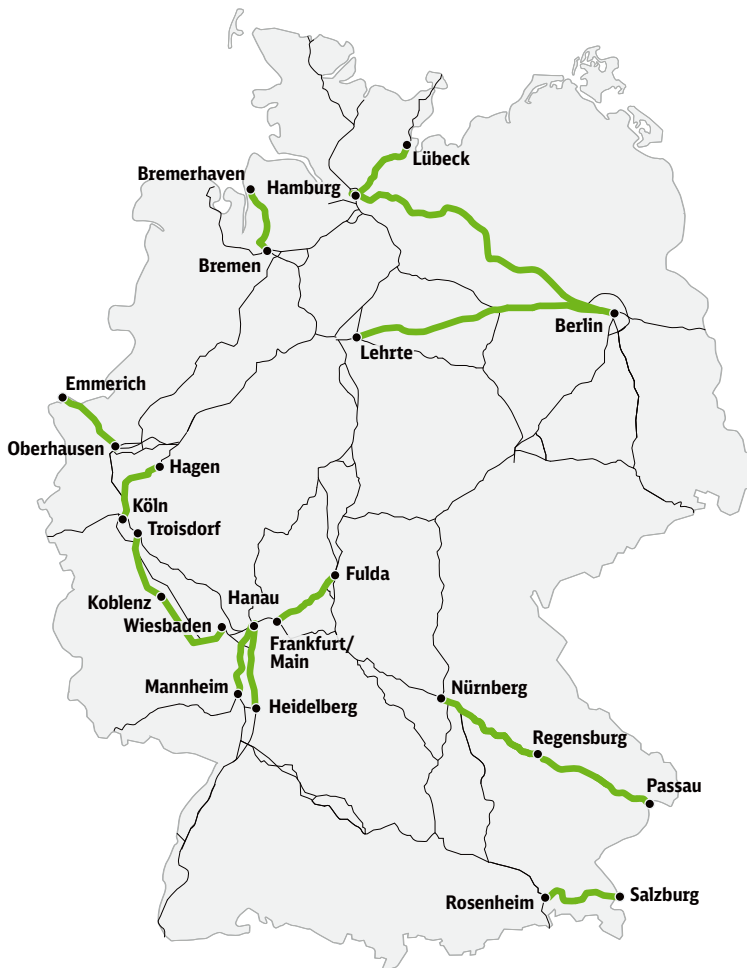
Wir ersetzen im Rahmen unserer Stellwerksprogramme 50 Altstellwerke und werden als Unternehmen wirtschaftlich stabil, während wir die Mittel gemeinwohlorientiert einsetzen.



Generalsanierung fortsetzen

Mit dem pünktlichen Abschluss der Bauarbeiten auf der Riedbahn hat die DB InfraGO ihren neuen Konzeptansatz zur Sanierung der Schieneninfrastruktur erfolgreich unter Beweis gestellt. Im Jahr 2025 werden Vorplanungen und Beauftragungen von Leistungen für den Zeitraum bis einschließlich des Jahres 2027 vorangetrieben, um die Korridorsanierung fristgerecht und mit Hochdruck voranzutreiben.

Zwischen 2024 und Ende 2027 ist die Generalsanierung von 14 Strecken geplant:



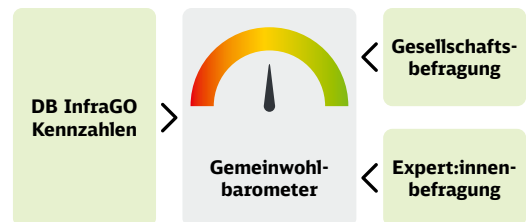
Hamburg – Berlin (August 2025 bis April 2026)

Die Strecke Hamburg – Berlin ist mit 278 km Länge und mit bis zu 30.000 Fahrgästen am Tag die meistgenutzte Städte-Direktverbindung im deutschen Fernverkehr. Rund 230 Regional-, Fern- und Güterzüge fahren täglich über die Gleise zwischen den beiden größten deutschen Metropolen. Im Rahmen der Generalsanierung erneuert die DB unter anderem Gleise, Weichen und Oberleitungsanlagen sowie Bahnhöfe. Auch die Modernisierung der Stellwerkstechnik ist vorgesehen. Neue Überholmöglichkeiten für Züge schaffen mehr Flexibilität im Betrieb.

Emmerich – Oberhausen (bis Mitte 2026)

Für die 73 km lange Strecke auf der sogenannten Betuwe-Linie in Richtung Niederlande bereitet die DB ein spezielles Sanierungs- und Ausbaukonzept vor. Es sieht bis Mitte 2026 mehrere getaktete Teil-Sperrungen und teilweise eingleisigen Betrieb vor. Hintergrund ist der starke internationale Güterverkehr, der weiterrollen muss und sich nicht komplett auf Umleitungsstrecken verlagern lässt. Während der bereits seit November eingerichteten Sperrungen saniert die DB zahlreiche Bestandsanlagen sowie Bahnhöfe und treibt den Bau des seit langem geplanten dritten Gleises voran. Dafür werden auch nach Abschluss der Generalsanierung weitere Arbeiten erforderlich sein.

Gesamtübersicht Gemeinwohlbarometer



Gemeinwohlbarometer macht Gemeinwohl-Beitrag messbar

Welchen Beitrag die DB InfraGO für das Gemeinwohl erbringt, ist eine der entscheidenden Fragen, um den Erfolg des Handelns zu bemessen. Zusammen mit der Branche entwickeln wir daher ein Gemeinwohlbarometer, um transparent und messbar zu machen, wo wir in puncto Gemeinwohl stehen, auf welche Erfolge wir blicken und auch wo wir noch nachlegen können und müssen. Dabei werden verschiedene Perspektiven einfließen. Neben der Frage der Bemessung der Leistungskraft durch ein Kennzahlenset kommen die Perspektiven der Öffentlichkeit und der wichtigsten Stakeholder zum Tragen. Die in der Satzung der DB InfraGO niedergeschriebenen Gemeinwohlziele finden genauso Eingang ins Barometer wie konkrete Punkte und Bedürfnisse der Eisenbahnverkehrsunternehmen, aber auch der Politik, von Verbänden und anderen Stakeholdergruppen. Oberstes Ziel ist, diese transparent über die Entwicklungen und Fortschritte der DB InfraGO zu informieren. Der Infraplan des Bundes ist ein zentrales Steuerungselement für die DB InfraGO. Daher wird das Gemeinwohlbarometer die im Infraplan vereinbarten Kennzahlen aufnehmen und sich hieran messen lassen. Das Gemeinwohlbarometer wird in einem jährlichen Turnus erhoben und erstmals für das Berichtsjahr 2024 veröffentlicht.

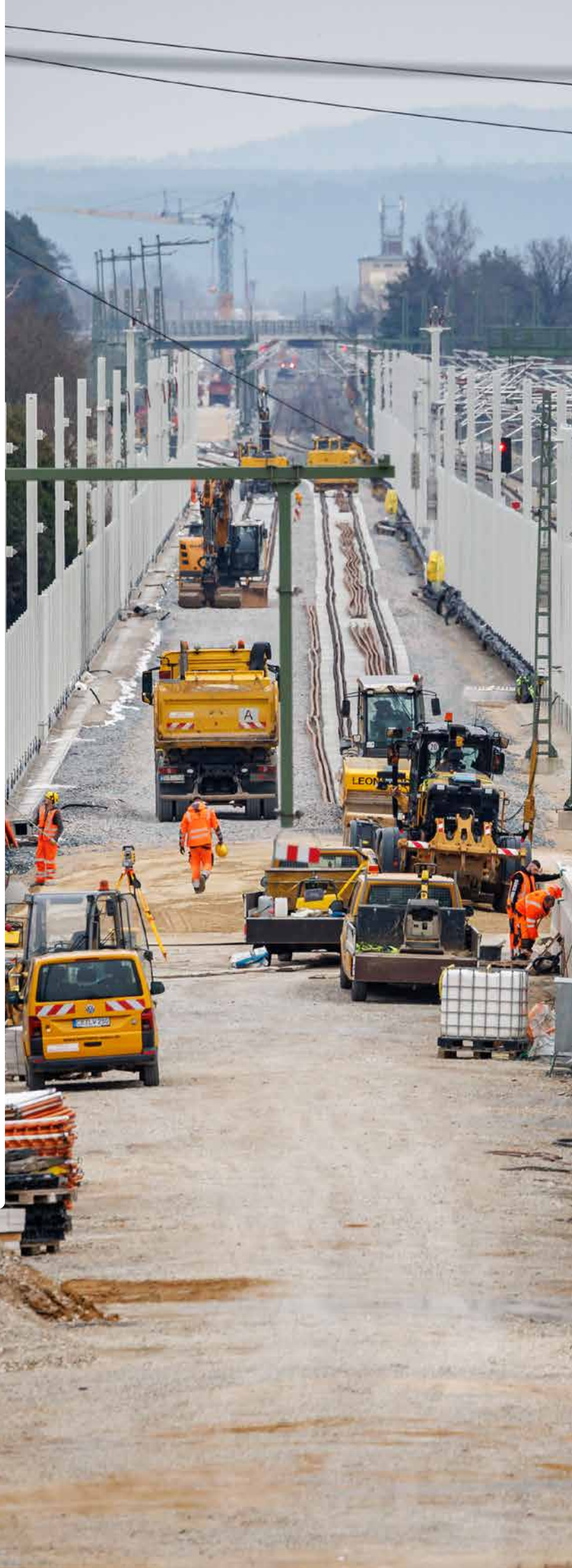
Mehr Planungssicherheit durch gestärkten Infraplan

Das Jahr 2025 steht auch im Zeichen der weiteren Ausgestaltung und damit Stärkung des Infraplans. Zentrale Anliegen sind dabei das Schaffen einer höheren Planungssicherheit für die DB InfraGO und eine stärkere Steuerungsfunktion durch das BMDV in Bezug auf die Investitionsprogramme. So könnten zwischen Politik und Branche verkehrspolitische Ziele verbindlich vereinbart und damit ein Konsens geschaffen werden, welche Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele notwendig sind und somit auch finanziert werden. Eine übergeordnete langfristige Leitstrategie des Bundes und deren gesetzliche Verankerung im Infraplan nach Vorbild Österreichs würden zumal auch richtungsweisend für die Diskussion um eine neue Finanzierungssystematik der Schieneninfrastruktur sein können.

Organisation schärfen

Die DB InfraGO hat sich für die kommenden Jahre ein anspruchsvolles Arbeitsprogramm vorgenommen. Dies gelingt nur durch eine Bündelung der Ressourcen und eine effiziente Zusammenarbeit. Gemeinsam mit dem BMDV wurde eine Prüfung durchgeführt, welche Gesellschaften sinnvoll in die DB InfraGO integriert werden sollten, um Synergien zu heben und die Schlagkraft der Organisation zu erhöhen. Nach Abschluss der Prüfung ist nun geplant, die DB Kommunikationstechnik GmbH (DB KT), die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH (DB PSU) sowie Teile der DB Engineering & Consulting GmbH zu integrieren. Auch infrastrukturelle Teile der DB Immobilien werden in die DB InfraGO integriert.

Zur Bündelung der digitalen Kompetenzen innerhalb der DB InfraGO wird ein eigenes Vorstandsressort „Digitale Infrastruktur und Kommunikationstechnik“ geschaffen. Ziel ist eine ganzheitliche Steuerung im Sinne eines end-to-end Prozesses, um das Umsetzungsvolumen nachhaltig zu steigern.



Finanzierung langfristig sichern

Die Schiene braucht Sicherheit

Nicht nur die Schiene, sondern viele Verkehrsinfrastrukturen in Deutschland kämpfen mit Substanzproblemen. Im Ergebnis fühlen sich viele Bürger:innen in ihrem Alltag eingeschränkt. Diese strukturellen Probleme können nur mit langfristig angelegten Programmen effektiv gelöst werden. Dem Substanzverlust in der Infrastruktur muss mit langfristigen Finanzierungszusagen begegnet werden. Der jährliche Bundeshaushaltsprozess ist nicht optimal geeignet, um die Modernisierung der Schieneninfrastruktur langfristig und überjährig sicherzustellen. Länder wie die Schweiz und auch Österreich zeigen erfolgreich, wie mit langfristigen Finanzierungsinstrumenten (Fonds oder Rahmenplan) eine leistungsgerechte Schieneninfrastruktur finanziert werden kann.

Neben haushälterischen Fragen lähmt andererseits auch die überbordende Bürokratie eine schnellere Ertüchtigung der Schiene. Die Entbürokratisierung und Beschleunigung sind für viele Themenbereiche des Eisenbahnverkehrs von höchster Dringlichkeit. Die Vereinfachung der Finanzierungstöpfе und -regeln ist neben der langfristigen Finanzierung zentraler Bestandteil einer modernen Finanzierungsarchitektur für die Schiene.

Für langfristige Verlässlichkeit der Finanzmittel spricht insbesondere der notwendige Aufbau von Kapazitäten in der Bauwirtschaft. Die vorgesehenen Bauvolumina können nur durch hohe Investitionen der Bauwirtschaft in Menschen und Maschinen geschultert werden, die diese ohne langfristige Finanzzusagen nicht eingehen kann.

Bund und Branche haben verschiedene Modelle einer möglichen Finanzarchitektur diskutiert. Vorbilder sind Österreich und die Schweiz, die in ihrer Bahnpolitik eine langjährige, feste Planungssicherheit in das Bahnsystem implementiert haben. Diese Diskussion muss nun fortgeführt werden. In der neuen Legislaturperiode

gilt es festzulegen, wie ein Modell der nachhaltigen Absicherung der Finanzierung aussehen könnte. Die Schieneninfrastruktur kann nur dann strukturell erneuert werden, wenn über einen längeren Zeithorizont die Sicherheit besteht, systematisch ein mit der Bauwirtschaft abgestimmtes Programm umsetzen zu können.



Leistungsstärke und wirtschaftliche Stabilität gehören für mich klar zusammen. Nur, wenn wir es schaffen, wirtschaftlich gesund dazustehen und gleichzeitig eine bessere Qualität zu bieten, kommen wir unserem Auftrag der Gemeinwohlorientierung nach. Für die Zukunft brauchen wir bei der Finanzierung der Schiene eine langfristig verlässliche Perspektive.

Jens Bergmann

Vorstand Finanzen und Controlling
DB InfraGO AG

Bildnachweise

Seite	Urheber:in
U2	Deutsche Bahn AG / Axel Hartmann Fotografie
1	Bundesregierung / Jesco Denzel
2	Deutsche Bahn AG / Uwe Miethe
3	Deutsche Bahn AG / Hans-Christian Plambeck
4	Deutsche Bahn AG / Oliver Lang
5	Deutsche Bahn AG / Tom Maurer
6	Deutsche Bahn AG / Tom Maurer
7	Deutsche Bahn AG / Oliver Lang
8	Deutsche Bahn AG / Tom Maurer
9	Von links oben nach rechts unten: Deutsche Bahn AG / Axel Hartmann Fotografie Deutsche Bahn AG / Axel Hartmann Fotografie Deutsche Bahn AG / Christian Bedeschinski Deutsche Bahn AG / Christian Bedeschinski Deutsche Bahn AG / Axel Hartmann Fotografie Deutsche Bahn AG / Christian Bedeschinski Deutsche Bahn AG / Axel Hartmann Fotografie Deutsche Bahn AG / Axel Hartmann Fotografie
10	Deutsche Bahn AG / Oliver Lang
11	Deutsche Bahn AG / Tom Maurer
12/13	Von links oben nach rechts unten: Deutsche Bahn AG / Stefan Wildhirt Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben Deutsche Bahn AG / Jonas Wresch Deutsche Bahn AG / Benedikt Stahl Deutsche Bahn AG / NÖI CREW Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben Deutsche Bahn AG / Daniel Karmann Deutsche Bahn AG / Matthias Roland Schönberg
14	Deutsche Bahn AG / Christin Gerstner
15	Deutsche Bahn AG / Tom Maurer
16, links	Deutsche Bahn AG / Tom Maurer
16, rechts	Deutsche Bahn AG / Hans-Christian Plambeck
17, links	Deutsche Bahn AG / JET-FOTO, KRANERT
17, rechts	Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben
20	Deutsche Bahn AG / Tjark Spille
22	Deutsche Bahn AG / Daniel Karmann
23	Deutsche Bahn AG / Tom Maurer
24	Deutsche Bahn AG / Axel Hartmann Fotografie





Impressum

DB InfraGO AG
Adam-Riese-Straße 11-13
60327 Frankfurt am Main

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand 13.02.2025

www.dbinfrago.com

