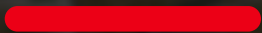




InfraGO

Geschäftsplan gemäß § 9 ERegG

Jahre 2025 - 2026



Mai 2026 | Frankfurt a. M.

- 1. Ziele und strategische Ausrichtung**
2. Überblick und Kennzahlen
3. Inhalte der Handlungsschwerpunkte
4. Finanzierung und Entwicklung
5. Verfügbarkeit und Betrieb
6. Appendix

Unsere Handlungsschwerpunkte untersetzen die strategische Agenda des BMV¹ für zufriedene Kunden auf der Schiene

Ziele der BMV „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“

- Spürbare Zuverlässigkeit
- Dauerhafte Wirtschaftlichkeit
- Mehr Gemeinwohl
- Schnelle Umsetzung
- Wirksame Steuerung



Ausgewählte Maßnahmen gemäß BMV „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“:

Sofortprogramme

- Mehr Sicherheit und Sauberkeit an Bahnhöfen
- Bessere Reisendeninformation

Taskforce „Zuverlässige Bahn“ 11/2025 – 03/2026

- Erarbeitung kurzfristig wirksamer Maßnahmen zur Verbesserung von Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Bahn

Strategie der DB InfraGO als Umsetzungsplan

Für unsere Kund:innen wird die Infrastruktur:



Stabil verfügbar & digital verdichtet
Für alle zugänglich
Gezielt erweitert

Dafür haben wir fünf Handlungsschwerpunkte definiert:



Verfügbarkeit & Betrieb



Bahnhöfe



Hochleistungs- & Flächennetz
(Bestandsnetz)



Aus- & Neubau
(& Elektrifizierung)



Digitalisierung

Fünf Handlungsschwerpunkte zahlen messbar auf unsere Ziele ein



Verfügbarkeit & Betrieb

Wir stabilisieren die Anlagenverfügbarkeit und verbessern die betriebliche Qualität.



Hochleistungs- & Flächennetz (Bestandsnetz)

Wir sanieren unsere Infrastruktur, um die Leistungsfähigkeit dauerhaft zu erhalten.



Digitalisierung

Wir modernisieren unsere Infrastruktur und optimieren die Geschäftsprozesse.



Bahnhöfe

Wir gestalten leistungsfähige und attraktive Zugänge zum System Schiene.



Aus- & Neubau (& Elektrifizierung)

Wir schaffen zusätzliche Kapazitäten.

Agenda des Geschäftsplans

1. Ziele und strategische Ausrichtung
- 2. Überblick und Kennzahlen**
3. Inhalte der Handlungsschwerpunkte
4. Finanzierung und Entwicklung
5. Verfügbarkeit und Betrieb
6. Appendix

Die DB InfraGO AG in Zahlen



Rund **72.900**
Mitarbeitende¹



762 Tunnel

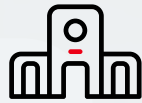
Der mit 10.779 Metern längste Eisenbahntunnel Deutschlands ist der Landrücken-Tunnel auf der Strecke Hannover-Würzburg.

Rund **830.000**
Quadratmeter Mietfläche

in rund 600 Empfangsgebäuden³ machen uns zu einem der größten Gewerbevermieter Deutschlands.



Rund **5.700**
Bahnhöfe und
Verkehrsstationen;
inkl. **270** Stationen der
RNI² GmbH



25.772 Brücken

Groß, klein, jung, alt, aus Beton oder aus Stahl, wenige Meter oder einige Kilometer lang – die Bauarten der Eisenbahnbrücken sind vielfältig.

Rund **33.400**
Kilometer
Streckennetz

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

Fahrdienstleiter:innen
steuern den Zugverkehr über

3.859
Stellwerke

1.789

Kilometer Bahnsteiglänge

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

18,7
Millionen
Reisende und
Besucher:innen

begrüßen wir täglich an unseren Bahnhöfen.



Über **6.200**
Nachwuchskräfte
begeistern sich für die
Infrastruktur.

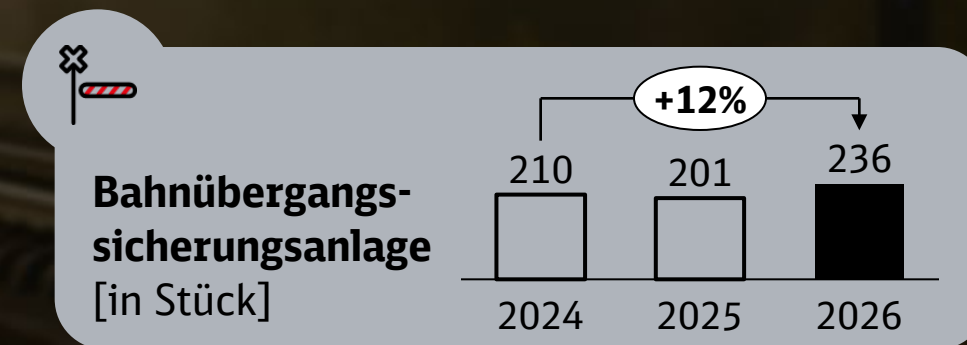
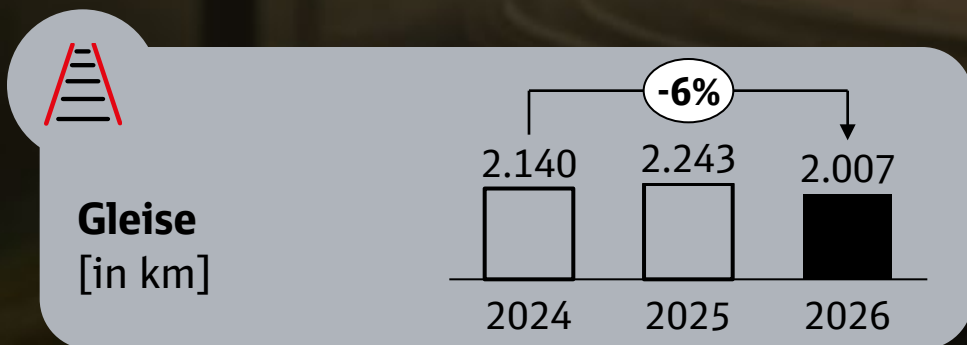
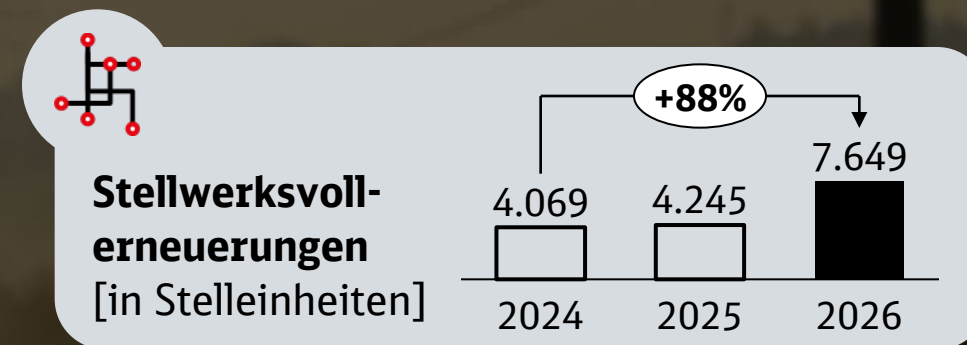
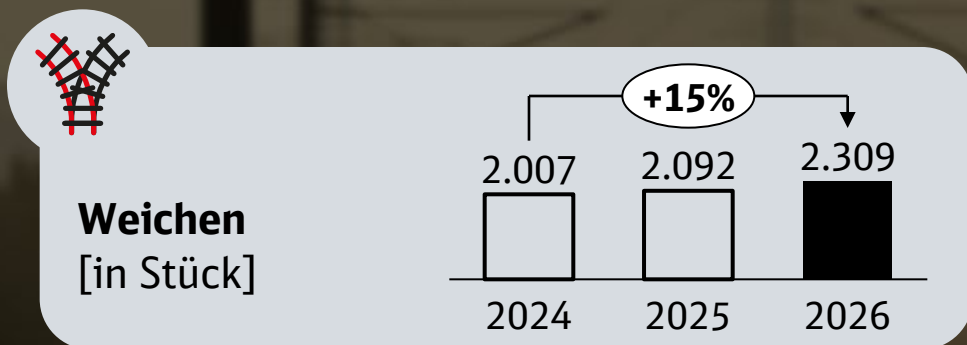
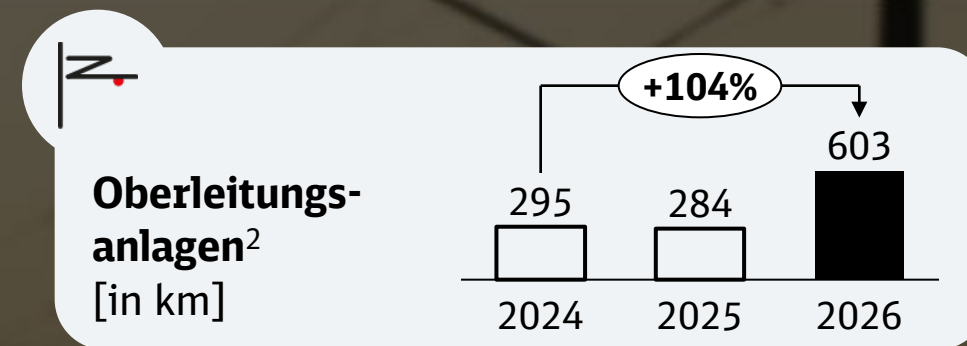
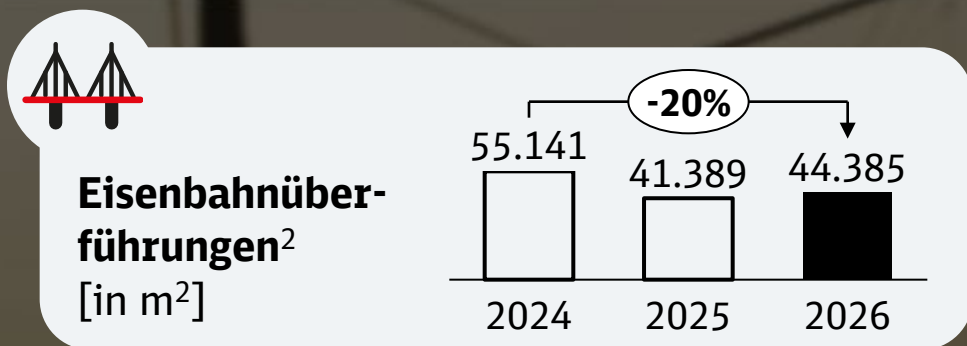


(1) in Vollzeitpersonen gemessen (2) RNI = DB RegioNetz Infrastruktur

(3) bereinigtes Empfangsgebäude-Portfolio gemäß Auftrag BMV, d. h. Bahnhöfe mit Vermarktung ohne Empfangsgebäude sind nicht inkludiert – finale Freigabe Eisenbahnbundesamt ausstehend

Quellen: Geschäftsbericht 2025 – Deutsche Bahn Konzern, Integrierter Geschäftsbericht DB InfraGO 2024; Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2025

Die verstärkte Sanierung der Eisenbahninfrastruktur spiegelt sich auch in den verbauten Gewerkemengen wider¹



(1) Gewerkemengen sind auf Bestandsnetz und Bedarfsplan bezogen inkl. KMM, DSD, Sonstiges (Gegenüberstellung von 2024 (IST), 2025 (IST), 2026 (Plan))

(2) Anpassung der Plan-Zielmengen 2026 bei Eisenbahnüberführungen und Oberleitungsanlagen aufgrund Verschiebung Projekt Eifelstrecke

Agenda des Geschäftsplans

1. Ziele und strategische Ausrichtung
2. Überblick und Kennzahlen
- 3. Inhalte der Handlungsschwerpunkte**
4. Finanzierung und Entwicklung
5. Verfügbarkeit und Betrieb
6. Appendix

In unseren Handlungsschwerpunkten setzen wir umfangreiche Maßnahmen um

Korridorsanierung

Bis 2026: 849¹ Streckenkilometer sanierte Korridore

Schnelle Kapazitätserweiterung

Bis 2026: 173¹ umgesetzte Maßnahmen

Digitalisierung

Bis 2026: Inbetriebnahme von 934¹ ETCS-Streckenkilometern

Bahnhöfe

Bis 2026: 330¹ zukunftsfähige Bahnhöfe

Aus- und Neubau

Bis 2026: 310^{1,2,3} Gleis-km und weitere Projekte

Elektrifizierung

Bis 2026: 63% Elektrifizierungsgrad

(1) Enthält auch Projekte aus 2024 (Betrachtungsbasis) (2) Prognose inkl. aktualisierter Datengrundlage zur Ausbaustrecke (ABS) Berlin – Dresden: 310 km
(3) Neues Inbetriebnahmedatum für S21 ist aktuell in Erarbeitung

Das hochbelastete Netz wird in ein neues Hochleistungsnetz weiterentwickelt – Fokus auf den Korridorsanierungen

Durch die geplanten Korridorsanierungen verbessern wir den Zustand von stark ausgelasteten Strecken verbunden mit einer anschließenden langfristigen Baufreiheit. Das steigert die Pünktlichkeit und Leistungsfähigkeit der Korridore.



Korridorsanierungen 2025²

2 Emmerich – Oberhausen

Korridorsanierungen 2026²

3 Hamburg – Berlin

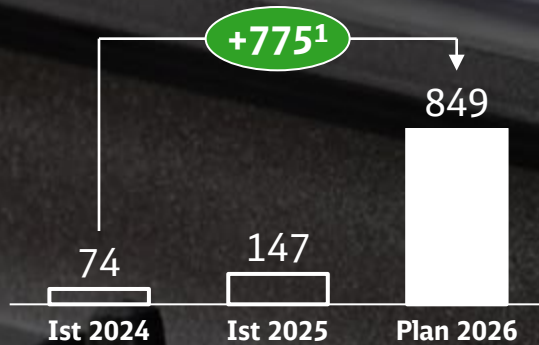
4 Hagen – Wuppertal – Köln

5 Nürnberg – Regensburg

6 Obertraubling – Passau

7/8 Troisdorf – Wiesbaden

Korridorsanierungen [Streckenkilometer]

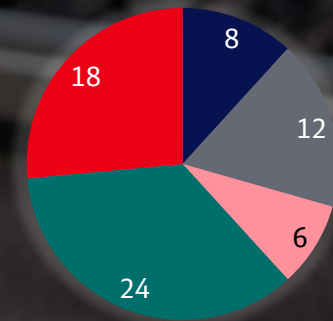


(1) Anzahl der Kilometer, die im Zeitraum 2025-2026 umgesetzt werden sollen (2) Bauprojekt nach Inbetriebnahmejahr; Nummerierung gemäß BSWAG § 11c

Die Umsetzung von schnellen Kapazitätserweiterungen schafft bereits kurzfristig positive Effekte

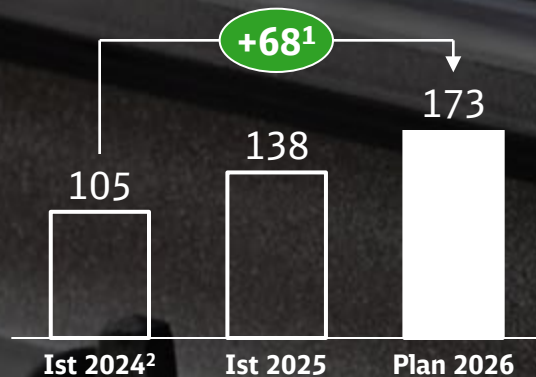
Kleine und Mittlere Maßnahmen (KMM) sorgen für zusätzliche Kapazitäten im Schienennetz und erhöhen die Betriebsqualität. Durch Maßnahmen, wie z. B. Überleitstellen und Gleiswechselbetrieb, können sowohl für den Personen- als auch Güterverkehr kurzfristig positive betriebliche Effekte erzielt werden.

Absolute Anzahl der KMM-Teilprogramme 2025 bis 2026



- Überlastete Schienenwege
- Etappierung Deutschlandtakt
- Stabiles Netz
- 740m-Netz
- Sonstige KMM

Umgesetzte Maßnahmen



(1) Anzahl der Maßnahmen, die im Zeitraum 2025-2026 umgesetzt werden sollen (2) Ist 2024 beinhaltet auch Projekte mit einer Inbetriebnahme vor 2024

Eine überalterte Technik, der demografische Wandel und EU-Verpflichtungen fordern die Digitalisierung der Infrastruktur

Aktuelle Herausforderungen:



Zugfunktechnik ist veraltet und abgängig
(GSM-R¹ = 2G/Edge)

Sicherheitsanforderungen an kritische Infrastruktur



Stellwerkslandschaft mit schlechtester Zustandsnote aller Gewerke ist massiv störanfällig

Altstellwerke (>50 Jahre in elektro-/mechanischer Bauform) sind **nicht digitalisierbar**



Bestandstechnik ist personalintensiv

Engpass an fachlich qualifiziertem Personal
Arbeitsplätze nicht zeitgemäß



Europäische Verpflichtungen zur Einführung ETCS²

Abgängigkeit der LZB³
Grenzüberschreitende Interoperabilität im europaweiten Eisenbahnverkehr **noch nicht sichergestellt**

Die aktuelle Lage erfordert eine konsequente und fokussierte Digitalisierung der Infrastruktur

Wir treiben die Digitalisierung gezielt in den zentralen Bereichen unserer Wertschöpfung voran



Intelligentes Fahrplan- & Kapazitätsmanagement

Kundenorientierte Bestellung, zuverlässige Fahrpläne und effiziente Abrechnung



Leistungsoptimierter Betrieb & Zugverkehrssteuerung

Optimierter Zugverkehr mit durchgängigen Systemen, Automatisierung und Assistenzsystemen



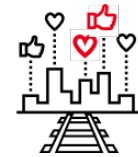
Durchgehend digitale Infrastrukturprojekte

Entwicklung, Zulassung und Rollout von leistungsfähiger Bahninfrastruktur als Fundament für einen resilienten Bahnbetrieb



Datenbasierte & prädiktive Instandhaltung

Zukunftssichere Anlagen, erhöhte Qualitätsstandards und Entlastung von Mitarbeitenden durch digitalisierte Prozesse



Digitaler Bahnhof & Reisendeninformation

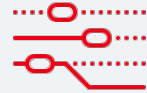
Zukunftsbahnhöfe mit digitalen Produkt- und Serviceerlebnissen

Mit digitaler Basisinfrastruktur und modernen Stellwerken schaffen wir die Grundlagen, um ETCS¹ erfolgreich zu skalieren



Digitale Basisinfrastruktur

Moderne Telekommunikation und Digitale Steuer- und Technikzentralen als Voraussetzung für die Digitalisierung



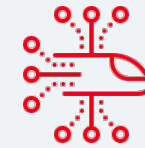
Moderne Stellwerke und Bedienung

Moderne Stellwerke und Bediensysteme mit upgradefähigen Techniken sorgen für einen störungsfreien Bahnbetrieb



Europäisches Zugbeeinflussungssystem (ETCS)

Ausrüstung des europäischen Standards ETCS für Interoperabilität und Verbesserung der Leistungsfähigkeit



ERTMS² Fahrzeugausrüstung

Fahrzeugausrüstung für ETCS, Funk und ATO (Automatic Train Operation)



Zukunftstechnologien

Entwicklung und Implementierung von Zukunftstechnologien wie ATO GoA2³ und CTMS⁴

(1) ETCS = European Train Control System (2) ERTMS = European Rail Traffic Management System (3) ATO GoA2 = Automatic Train Operation Grade of Automation 2
(4) CTMS = Capacity and Traffic Management System

Parallel zur Korridorsanierung stärken wir durch gezielte Maßnahmen die regionale Infrastruktur

Das Flächennetz ist mit seinen rund 24.000 Streckenkilometern sowohl für den regionalen Verkehr als auch den Zubringerverkehr sowie den Güterverkehr relevant. Auf Basis von Kapazitätsengpässen und Netzzustandsnote wird das Flächennetz modernisiert und ertüchtigt, um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden. Zudem werden gezielt regionale Herausforderungen angegangen.



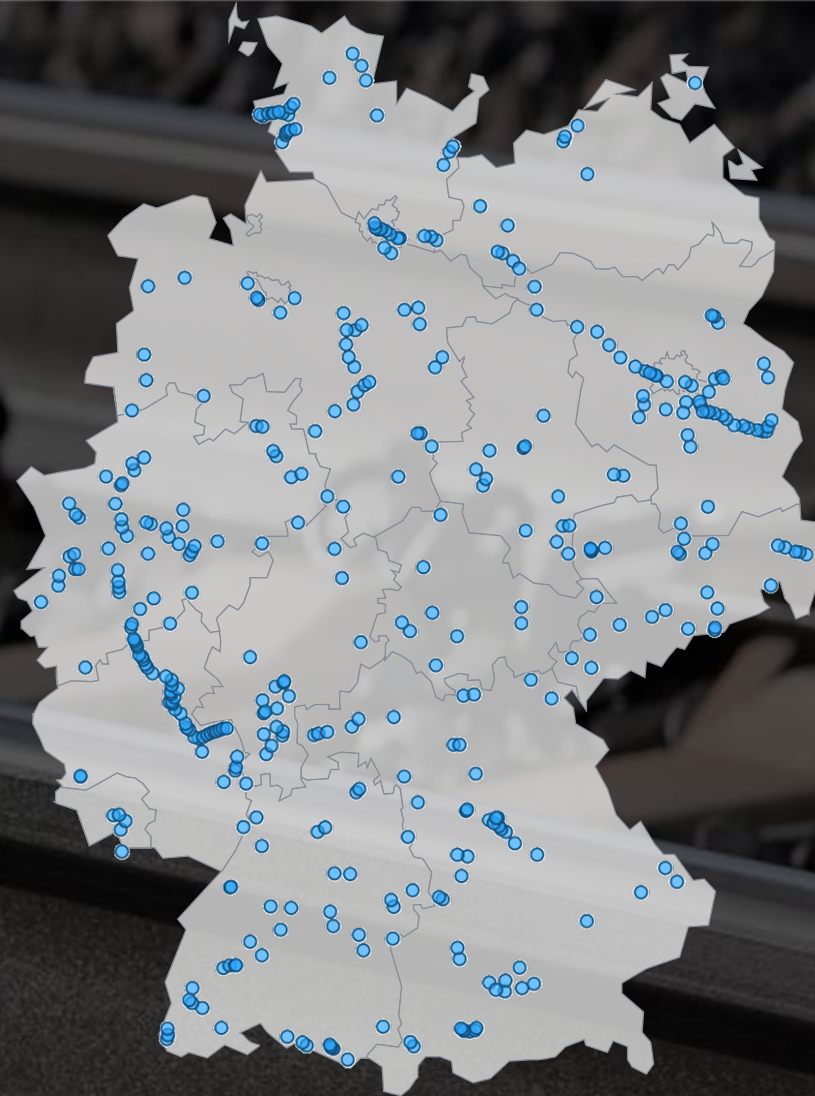
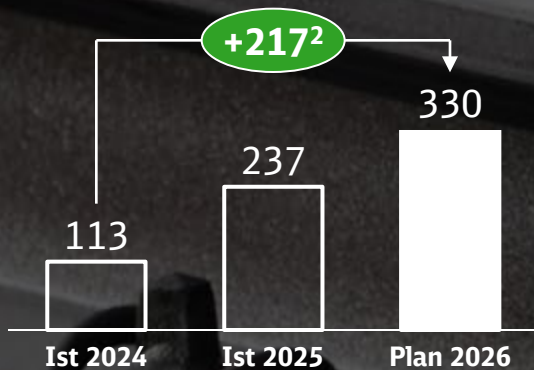
Ausgewählte regionale Maßnahmen mit Inbetriebnahme 2025 bis 2026

- 1 Schleswig-Holstein: ESTW¹ Niebüll (3. Baustufe)
- 2 Niedersachsen: Friesenbrücke Weener
- 3 Hamburg: EÜ² und KrBW³ Holstenstraße
- 4 Bayern: ESTW Oberstdorf und Fischen
- 5 Baden-Württemberg: ESTW Osterburken
- 6 Rheinland-Pfalz: Gleiserneuerung Winden-Landau
- 7 Saarland: Weichenerneuerung Rangierbf. Saarbrücken
- 8 Berlin: Zugbeeinflussungssystem S-Bahn Berlin
- 9 Brandenburg: Komplex SÜ⁴/ EÜ² Lübbenau
- 10 Mecklenburg-Vorpommern: Zukunft Infrastruktur Rostock Seehafen
- 11 Thüringen: Halle-Eichenberg – Östlicher Abschnitt
- 12 Sachsen: Dresden-Altstadt Abstellbahnhof Oberbau, Weichen und Bahnhofsgleise
- 13 Sachsen-Anhalt: Bahnhof Weißenfels, Schienen- und Weichenerneuerung
- 14 Hessen: ESTW Gießen-Nidda Nord
- 15 Nordrhein-Westfalen: ESTW Niederrhein 4. Baustufe (Rheinberg-Xanten)

Als Zugangstor zur Schiene werden bis 2026 über 300 Bahnhöfe InfraGO zu leistungsstarken, zukunftsfähigen Bahnhöfen ausgebaut

Mit zukunftsfähigen Bahnhöfen werden neue Standards ganzheitlich in allen Bereichen gesetzt – von der Verkehrsstation über Empfangsgebäude und Vorplatz bis zur Anschlussmobilität, gemeinsam mit Ländern und Kommunen. Dafür wird ein ausgewogener Mix aus großen und kleinen Bahnhöfen aller Produktlinien¹, mit und ohne Empfangsgebäude, über alle Bundesländer hinweg entwickelt.

Umgesetzte zukunftsfähige Bahnhöfe



Bau und Ausstattung

Wir sorgen u. a. für mehr Platz, Barrierefreiheit, Orientierung und Aufenthaltsqualität für ein besseres Reiseerlebnis.



Service und Betrieb

Wir verbessern u. a. die Sauberkeit und Sicherheit durch neue Konzepte und mehr bedarfsorientierte Einsätze.



Erreichbarkeit und Umfeld

Wir vereinfachen u. a. Reiseketten mit Angeboten der Anschlussmobilität und werten das Bahnhofsumfeld auf – im Schulterschluss mit Ländern, Städten und Kommunen.

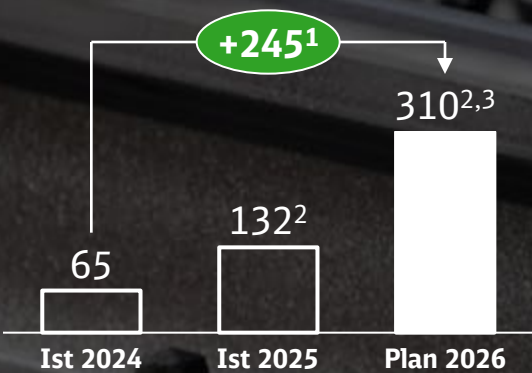
(1) Erste Metropolbahnhöfe werden ab den 2030er Jahren fertiggestellt

(2) Anzahl der Bahnhöfe, deren Nutzungsaufnahme als zukunftsfähige Bahnhöfe im Zeitraum 2025-2026 geplant ist (Kartendarstellung: Potenzielle Zukunftsbahnhofsanwärter 2025-2026)

Der Aus- und Neubau ermöglicht eine Erweiterung der Schieneninfrastruktur in Deutschland

Um die Verkehrswende wirkungsvoll zu realisieren, muss das bestehende Streckennetz kapazitativ erweitert werden. Ein nachhaltiges Verkehrswachstum auf der Schiene ist somit nur möglich, wenn geeignete Aus- und Neubauprojekte realisiert werden.

Aus- und Neugebaute Gleis-km



Ausgewählte Großprojekte mit (Teil-) Inbetriebnahme **2025 bis 2026**⁴

- 1 Knoten Berlin (Südkreuz – Blankenfelde) (2025)
- 2 Knoten Berlin (Dresdner Bahn: Kurve Mahlow) (2025)
- 3 Aus- & Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt, PfA⁵ 21 (2025)
- 4 Aus- & Neubaustrecke Karlsruhe – Basel, PfA 9.0 (2025)
- 5 S-Bahn S21 Berlin, Interimszustand (2026)⁶
- 6 Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel, PfA 1.0-1.2 (2026)
- 7 S-Bahn Köln S13 (Troisdorf – Bonn-Beuel) (2026)
- 8 Bahnhof Fangschleuse (2026)

(1) Länge Gleis-km, die im Zeitraum bis 2026 umgesetzt werden sollen - Stuttgart 21 aktuell im KPI-Hochlauf enthalten/neue Inbetriebnahme wird aktuell geplant
 (2) Enthält auch neugebaute Gleis-km aus 2024 (Betrachtungsbasis) (3) Prognose inkl. aktualisierter Datengrundlage zur Ausbaustrecke (ABS) Berlin – Dresden: 310 km
 (4) Alle Aus- & Neubaustrecken werden ebenso elektrifiziert (5) PfA = Planfeststellungsabschnitt (6) Inbetriebnahme verschoben

Elektrifizierung erweitert die elektrische Durchfahrbarkeit und ermöglicht so kontinuierlich eine klimafreundliche Mobilität



Elektrifizierung ist Grundlage für einen emissionsärmeren Transport. Durch eine gezielte Erweiterung wird die elektrische Durchfahrbarkeit auf wichtigen Strecken im SGV¹ und SPNV² ermöglicht. Dazu werden zukünftig Streckenabschnitte elektrifiziert, um mehr Personen und Güter umweltfreundlich auf der Schiene zu bewegen.



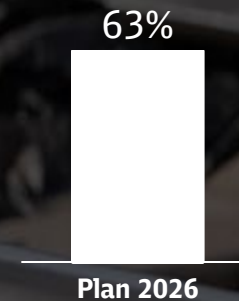
Ausgewählte Elektrifizierungsprojekte mit Inbetriebnahme **2025 bis 2026**

- 1 Elektrifizierung Remagen–Ahrbrück (Ahrtalbahn) (2025)
- 2 Elektrifizierung: Görlitz–Görlitz Grenze (2026)
- 3 Ausbaustrecke Hannover–Berlin (Elektrifizierung 1. Baustufe) (2026)

Zusätzlich elektrifizierte Streckenlänge⁴



Elektrifizierungsquote



(1) SGV = Schienengüterverkehr (2) SPNV = Schienenpersonennahverkehr (3) Anzahl der Kilometer, die im Zeitraum bis 2026 umgesetzt werden sollen inkl. Aus- & Neubau (4) Basiswert "Ist 2024" enthält auch Projekte mit einer Inbetriebnahme vor 2024

Eine neue Instandhaltungsstrategie ermöglicht die nachhaltige Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur

Ziele unserer Instandhaltungsstrategie

- Höhere Anlagenverfügbarkeit, besserer Netzzustand
- Bessere Planbarkeit von Maßnahmen
- Reduzierte Anzahl an Störungen
- Verlässliche und schnellere Entstörung

Maßnahmenauszug der Hochleistungsinstandhaltung

Prävention

- Zyklischer Tausch verschleißanfälliger Komponenten
- Regelmäßiges Schleifen hochbelasteter Weichen

Digitale Instandhaltung

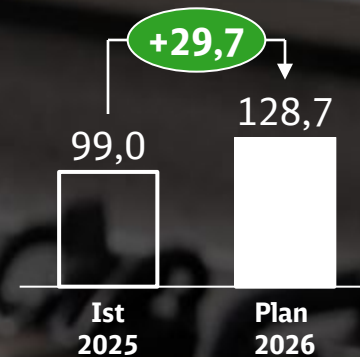
- Hochlauf CTM¹-Nutzung
- Rollout von Umweltsensoren in Stellwerken

Entstörung

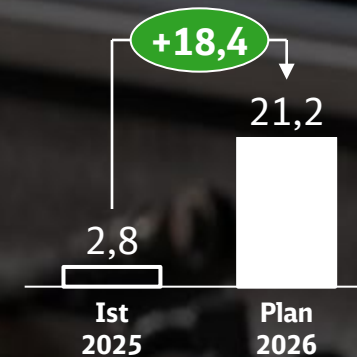
- Lokale Lagerhaltung von Ersatzbauteilen
- Optimierte Rufbereitschaft und vorausschauende Disposition

Prävention² [in Mio. EUR]: IST 2025 und Plan 2026

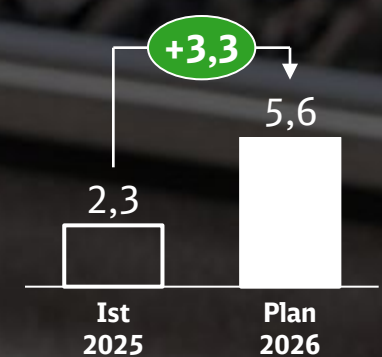
Leit- und Sicherungstechnik / Bahnübergänge



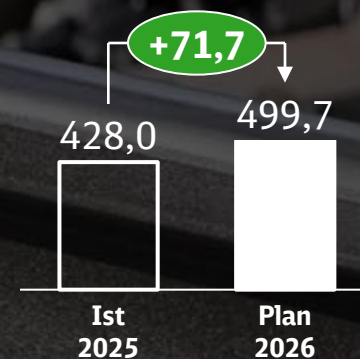
Bahnstrom



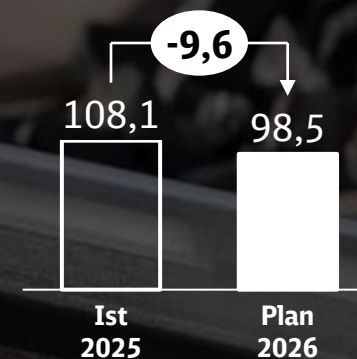
Sonst. konstruktiver Ingenieurbau / Tunnel



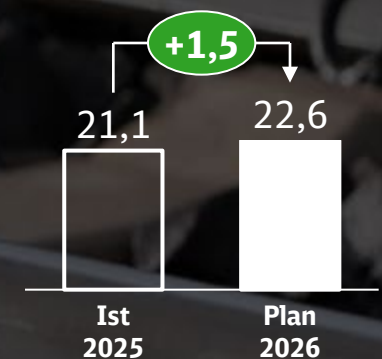
Gleise



Weichen



Brücken



(1) CTM = Continuous Track Monitoring (System zur kontinuierlichen Überwachung der Gleislage im Regelbetrieb und zur Qualitätssicherung in der Instandhaltung)

(2) Ohne DB RegioNetz Infrastruktur

Agenda des Geschäftsplans

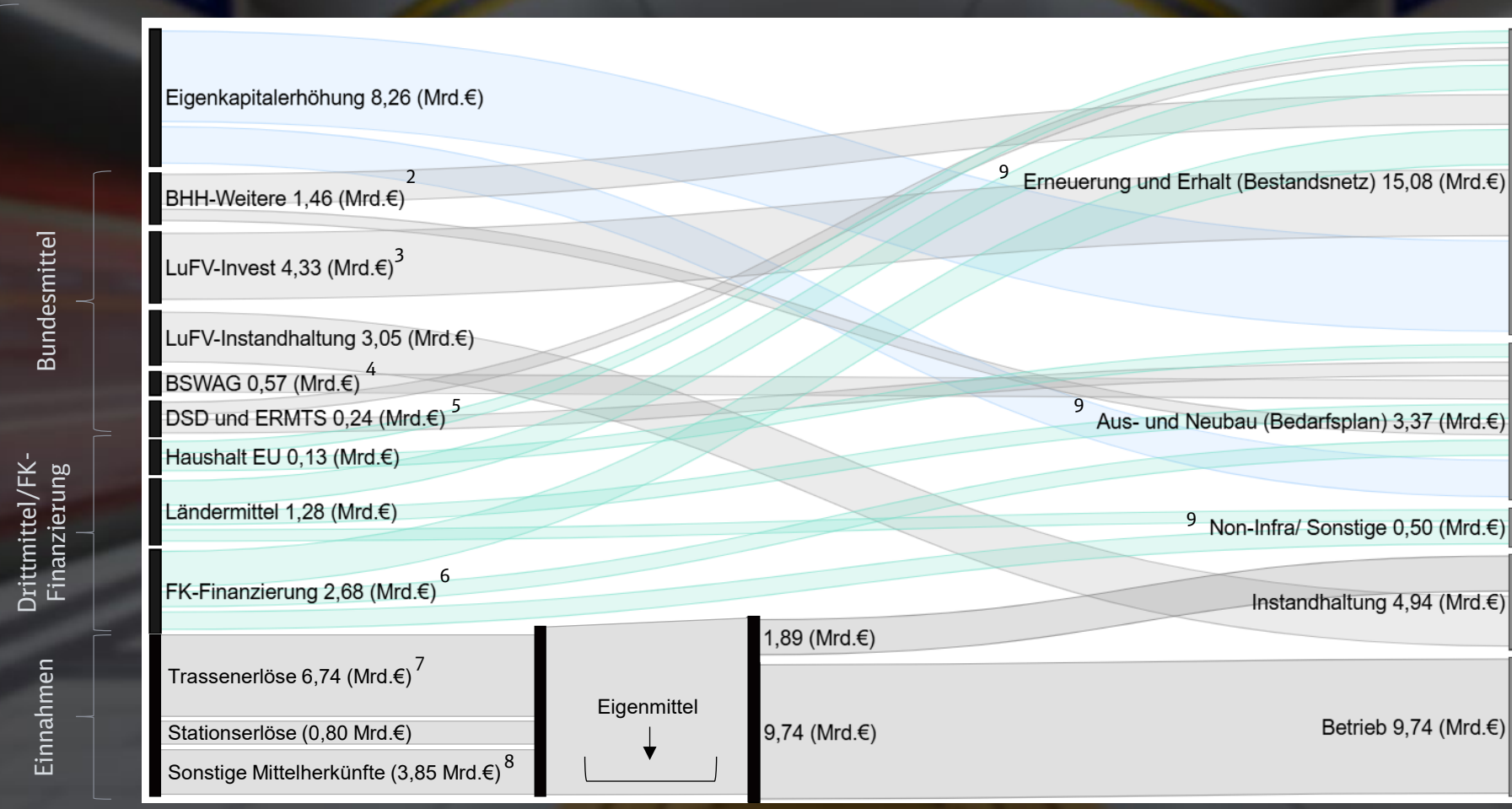
1. Ziele und strategische Ausrichtung
2. Überblick und Kennzahlen
3. Inhalte der Handlungsschwerpunkte
- 4. Finanzierung und Entwicklung**
5. Verfügbarkeit und Betrieb
6. Appendix

In 2025 verwendeten wir Finanzmittel verschiedener Herkunft und führten diese transparent der Eisenbahninfrastruktur zu¹



Aus Visualisierungsgründen Skalierung nicht einheitlich

Finanzmittelherkunft¹⁰
33,39 Mrd. EUR

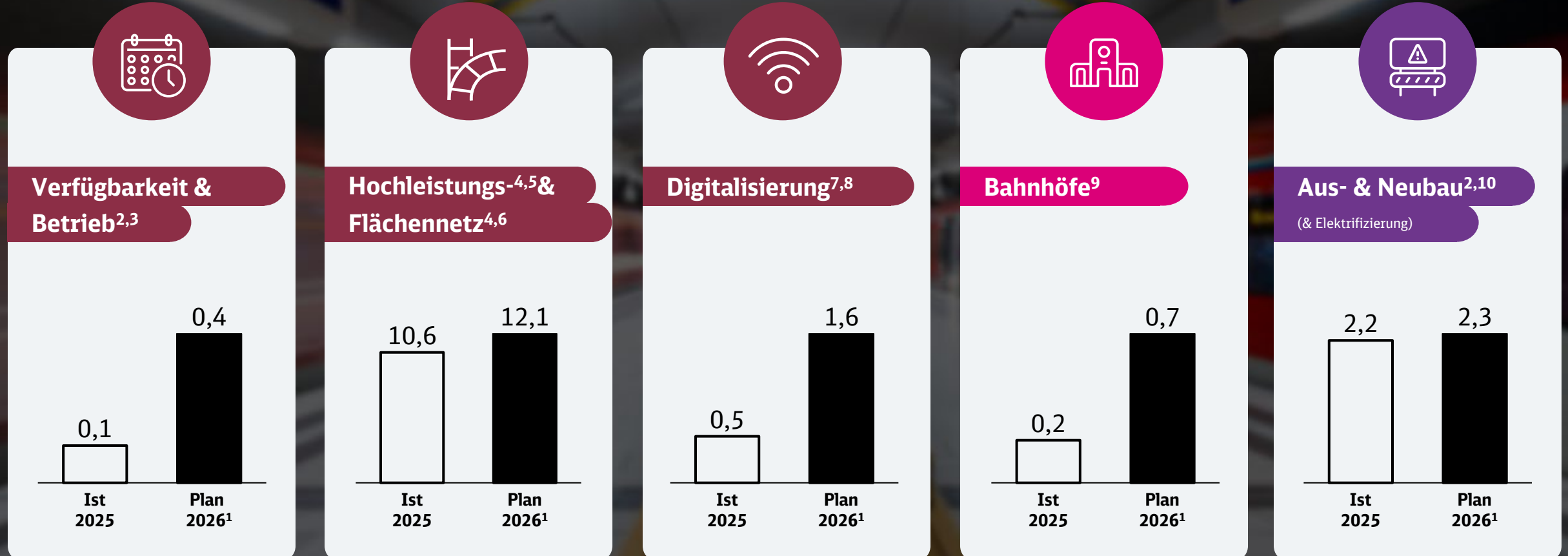


Finanzmittelverwendung¹⁰
33,62 Mrd. EUR

(1) Darstellung der Finanzmittel im Jahr 2025 (DB InfraGO AG, Rechnungslegung IFRS), Finanzmittelverwendung im Abschnitt Einnahmen vereinfacht dargestellt (2) BHH-Weitere = weitere Bundeshaushaltsmittel (3) LuFV = Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (4) BSWAG = Bundesschienenwegeausbaugesetz (5) DSD, ERTMS = Digitale Schiene Deutschland, European Rail Traffic Management System (6) FK-Finanzierung = Fremdkapitalfinanzierung (7) Trassenerlöse ohne Erlösschmälerungen (8) Erlöse aus Anlagenpreissystem in Sonstige betriebliche Mittelherkünfte enthalten (9) Aufteilung gem. DB-Investitionskennung (10) Rundungsungenauigkeiten vorhanden. Im Geschäftsjahr 2025 wurde ein negatives Ergebnis von -233 Mio. EUR erwirtschaftet

Zur Erreichung der Infrastrukturziele werden umfangreiche Finanzmittel bereitgestellt

Darstellung Finanzmittel [in Mrd. EUR]



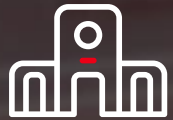
(1) gem. Planung DB InfraGO AG (PLR25) (2) Die Werte setzen sich aus Bundeshaushalt (BHH) und Eigenkapitalerhöhung (EKE) zusammen; in Mrd. Euro (3) Kleine und mittlere Maßnahmen inkl. 740m-Netz (4) Die Werte setzen sich aus Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK), EKE in 2025 und Eigenbeitrag (EB) zusammen (5) inkl. Korridor- und Knotensanierung ohne Instandhaltung (6) Bestandsnetz inkl. LuFV-Eigenbeitrag ohne Instandhaltung (7) Die Werte setzen sich aus SVIK sowie EKE in 2025; in Mrd. Euro (8) Digitalisierung der Infrastruktur (ohne Fahrzeugausrüstung) (9) Zuschuss Bahnhöfe gem. Definition LuFV Nachtrag III, die Finanzierung erfolgt aus dem SVIK; in Mrd. Euro (10) Ohne 740m-Netz

Anstieg der Entgelte ist für den Betrieb und Erhalt der Infrastruktur notwendig

Darstellung der effektiven Entgeltentwicklung



Trassenpreis-
entwicklung¹

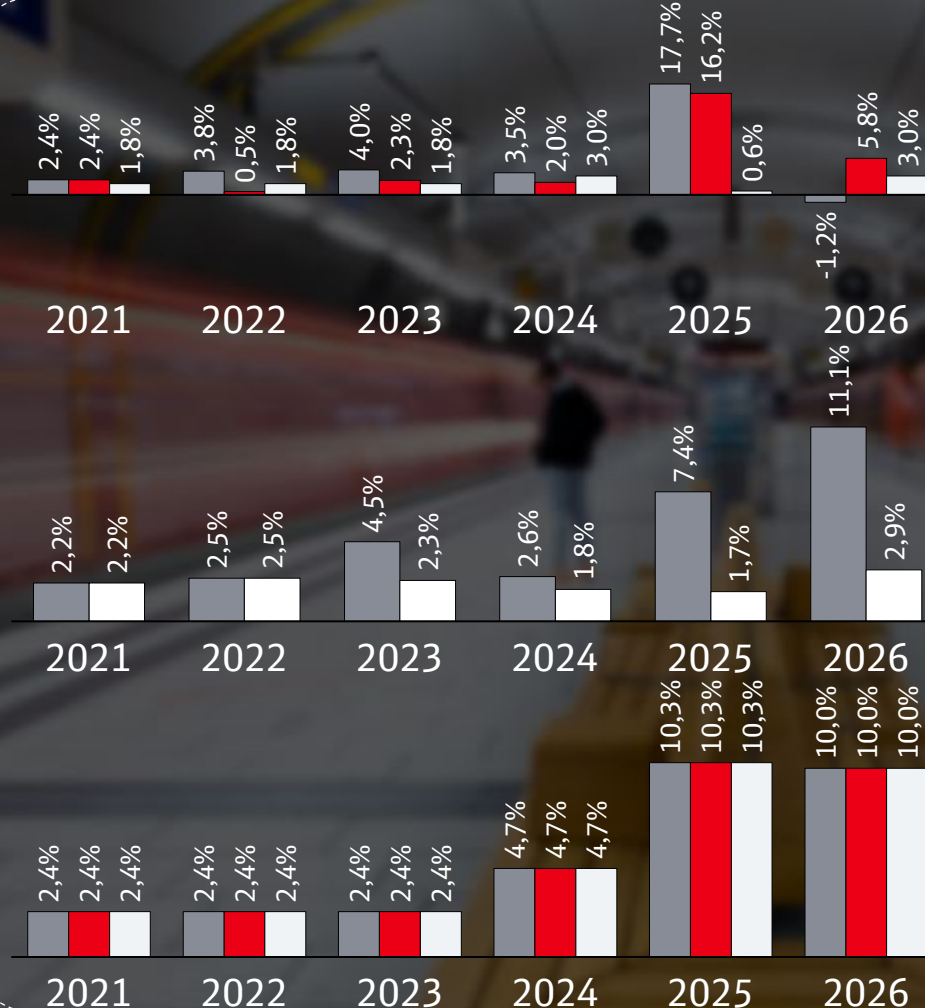


Stationspreis-
entwicklung¹



Anlagenpreis-
entwicklung

■ SPFV² ■ SGV³ ■ SPNV⁴



Einnahmen aus den Preissystemen der DB InfraGO werden für den Betrieb und Erhalt der Infrastruktur verwendet.

(1) Am 19.03.2026 hat das EuGH über die SPNV-Preisbremse entschieden. Auswirkungen auf die Entgeltdynamisierungen der Jahre 2025 und 2026 sind Teil des derzeit anhängigen BNetzA-Verfahrens

(2) SPFV = Schienenpersonenfernverkehr (3) SGV = Schienengüterverkehr (4) SPNV = Schienenpersonennahverkehr

Interoperabilität stellt einen wichtigen Aufgabenbereich der DB InfraGO dar



Gesetzliche Vorgaben und nationale Umsetzungspläne setzen den Rahmen für DB InfraGO

- **Infrastruktur:** sukzessive Umsetzung durch Anwendung der Vorgaben EIGV¹ im Rahmen von Bauvorhaben
- **Energie:** sukzessive Umsetzung durch Anwendung der Vorgaben EIGV im Rahmen von Bauvorhaben
- **ERTMS²:** 2025-26 Fokus auf Bau ETCS³-fähiger Stellwerke; verschiedene Einzelprojekte wirken auf Fortschritte Richtung Ausrüstungsverpflichtung hin
- **PRM⁴:** sukzessive Umsetzung barrierefreier Bahnhöfe im Rahmen von Bauvorhaben sowie gezielten Nachrüstungen



- Zentrale Schnittstelle zwischen Bund, Infrastrukturbetreibern und den Marktakteuren zur Steuerung und Sicherstellung einer interoperablen, effizienten und zukunftsfähigen Bahninfrastruktur
- Koordination zur Integration des deutschen Schienennetzes in das transeuropäische Eisenbahnsystem
- Unterstützung der Einhaltung und Umsetzung der europäischen TSI⁵-Vorgaben sowie der nationalen regulatorischen Anforderungen der EIGV

(1) EIGV = Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung (2) ERTMS = European Rail Traffic Management System (3) ETCS = European Train Control System
(4) PRM = Persons with Disabilities and with Reduced Mobility (5) TSI = Technische Spezifikationen für die Interoperabilität im Eisenbahnwesen

Durch die Weiterentwicklung der Bahnhöfe zu zukunftsfähigen Bahnhöfen verbessern wir die Anschlussmobilität

+ 6.000 Stellplätze an 80 Bahnhöfen

Fußverkehr



Fahrradparken



Mobilitätsstation (Sharing)



ÖPNV¹



Park+Ride & E-Laden



+ 20 neue Mobility Hubs

Anschlussmobilität



Umfeldgestaltung



Strukturierung



Warten & Aufenthalt



Außenraumbeleuchtung



Klimaresilienz



Orientierung



Micro Depot



Offene Paketstation

+ 100 neue Abholstationen

Ca. 200 Projekte Bahnhofs-umfeld-entwicklung

Mehrwertdienste

Das Bahnhofsumfeld entwickeln wir gemeinsam mit Kommunen – Die Kompetenzstelle Bahnhofsvorplatz unterstützt im direkten Dialog.

(1) ÖPNV = öffentlicher Personennahverkehr

Die Infrastrukturnutzungsbedingungen werden für das Fahrplanjahr 2027 geändert, gemäß den Vorgaben des ERegG¹

- Mit den INB² veröffentlicht die DB InfraGO die für ihr Schienennetz und ihre Serviceeinrichtungen einschließlich der Personenbahnhöfe geltenden Zugangs- und Nutzungsbedingungen. Sie gibt hiermit ihren Geschäftspartnern umfangreiche Informationen, die die Erbringung von Verkehrsleistungen auf dem Schienennetz der DB InfraGO ermöglichen.
- Die DB InfraGO beabsichtigt für das Fahrplanjahr 2027 Änderungen an den INB, die vor ihrer Inkraftsetzung die entsprechend dafür geltenden Schritte und Fristen des ERegG durchlaufen:
 - Im Zeitraum vom 14.08.2025 – 15.09.2025 wurden die Änderungen auf der DB InfraGO Internetseite für alle Zugangsberechtigten zur Stellungnahme veröffentlicht. Dabei sind Stellungnahmen von 55 verschiedenen Zugangsberechtigten eingegangen, die die DB InfraGO im Anschluss bewertet hat.
 - Am 01.10.2025 unterrichtete die DB InfraGO die BNetzA³ über die beabsichtigten Änderungen der INB 2027 gemäß § 72 Satz 1 Nr. 5 ERegG. Erkenntnisse, die sich aus den Stellungnahmen der Zugangsberechtigten ergaben, sind in diese final unterrichteten INB eingeflossen.
 - Die BNetzA eröffnete unter dem Aktenzeichen BK10-25-0639_Z daraufhin ein Beschlusskammerverfahren, um im Rahmen der Vorabprüfung die Gesetzeskonformität der Änderungen zu überprüfen. Das Verfahren umfasst unter Hinzuziehung von Zugangsberechtigten schriftliche Anhörungen sowie eine öffentliche-mündliche Verhandlung. Das Verfahren wurde ohne Widersprüche der BNetzA abgeschlossen.
- Nach Abschluss des Verfahrens wurden die Nutzungsbedingungen am 14.12.2025 im Internet veröffentlicht (www.dbinfrago.com/inb) und treten dann zum Fahrplanwechsel am 13.12.2026 in Kraft.

Durch ein ganzheitliches Risikomanagement erhöhen wir die Resilienz gegenüber Naturgefahren und Klimawandelfolgen



Herausforderung:
Zunahme Extremwetterereignisse



Reduzierung der Betroffenheit durch konsequente Anwendung eines Risikomanagements und präventiver Maßnahmen.

	1990 → 2060 ¹	Ausblick	Kennzahl	
Sturm 		<ul style="list-style-type: none"> • Intensität steigt (Tornados) • Gesunde Bäume betroffen 	Ist/Soll km	<ul style="list-style-type: none"> • Inspektion und Entnahme von Bäumen fortführen • Drittgrundkommunikation weiter fortführen
Hitze 		<ul style="list-style-type: none"> • Extreme Hitze (Gewitter) • Temperaturen >38°C 	98%²	<ul style="list-style-type: none"> • Sommervorbereitung strukturiert überwachen • Böschungsbewässerung beim Schienenschleifen weiterentwickeln • Neue Resilienzstandards etablieren
Starkregen 		<ul style="list-style-type: none"> • Intensität steigt (Hangrutsch) • Zunahme Anzahl Ereignisse 	Ist/Soll Anzahl	<ul style="list-style-type: none"> • Inspektion und Spülung der GLEW³ fortführen • Risikokarte starkregeninduzierte gravitative Massenbewegungen entwickeln • Risikokarte Starkregen/Hochwasser pilotieren
Eis und Schnee 		<ul style="list-style-type: none"> • Regionale Unterschiede • Extremwinter möglich 	96%²	<ul style="list-style-type: none"> • Wintervorbereitung strukturiert überwachen • Qualität Winterdurchführung steigern • Strategie Schneeräumtechnik fortführen

(1) Zeitraum der Studie des Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung zu Klimafolgen
 (3) Gleisentwässerung

(2) Sommer- und Wintervorbereitung: Erfüllungsgrad 2025 (Sommer) bzw. 2025 (Winter)

Agenda des Geschäftsplans

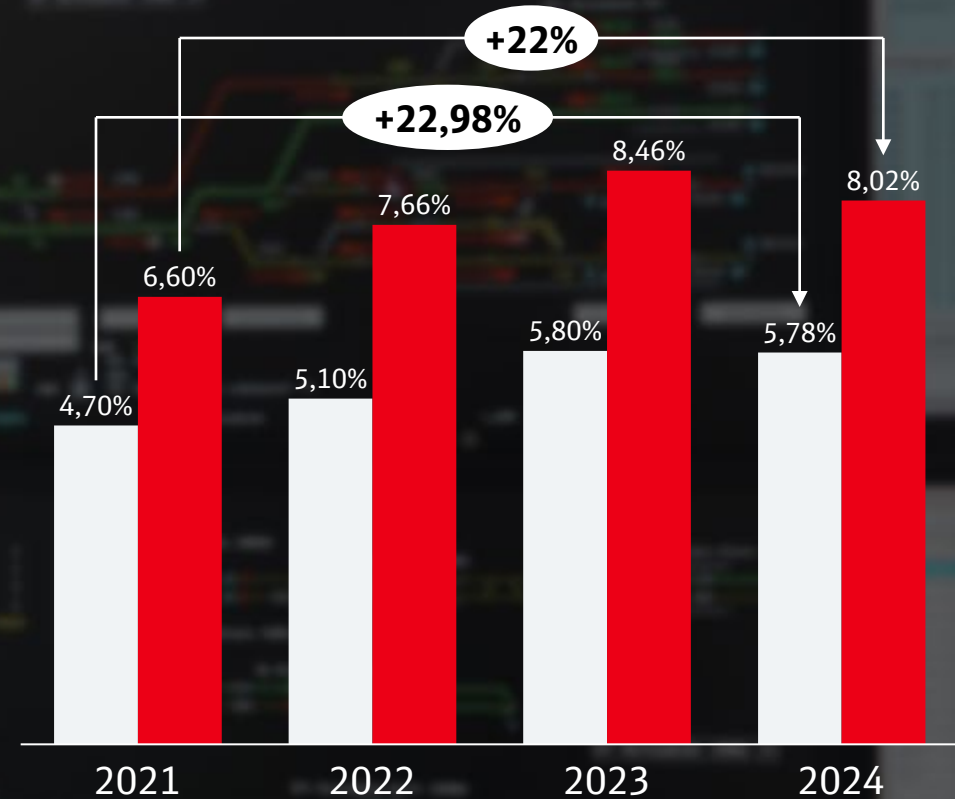
1. Ziele und strategische Ausrichtung
2. Überblick und Kennzahlen
3. Inhalte der Handlungsschwerpunkte
4. Finanzierung und Entwicklung
- 5. Verfügbarkeit und Betrieb**
6. Appendix

Durch das stetige Verkehrswachstum nimmt die Auslastung der **DB** InfraGO Schieneninfrastruktur spürbar zu – insbesondere im Hochleistungsnetz

Auslastung Streckennetz¹



Anteil Trassenkilometer in Auslastungsstufe 5 und 6²



- Stufe 1: 0-80% Reserven vorhanden
- Stufe 2: 80-108% ausgewogen
- Stufe 3: 108-115% grenzwertig
- Stufe 4: 115-125% überlastet
- Stufe 5: 125-140% kritisch überlastet
- Stufe 6: > 140% höchst überlastet
- Gesamtnetz
- Hochleistungsnetz

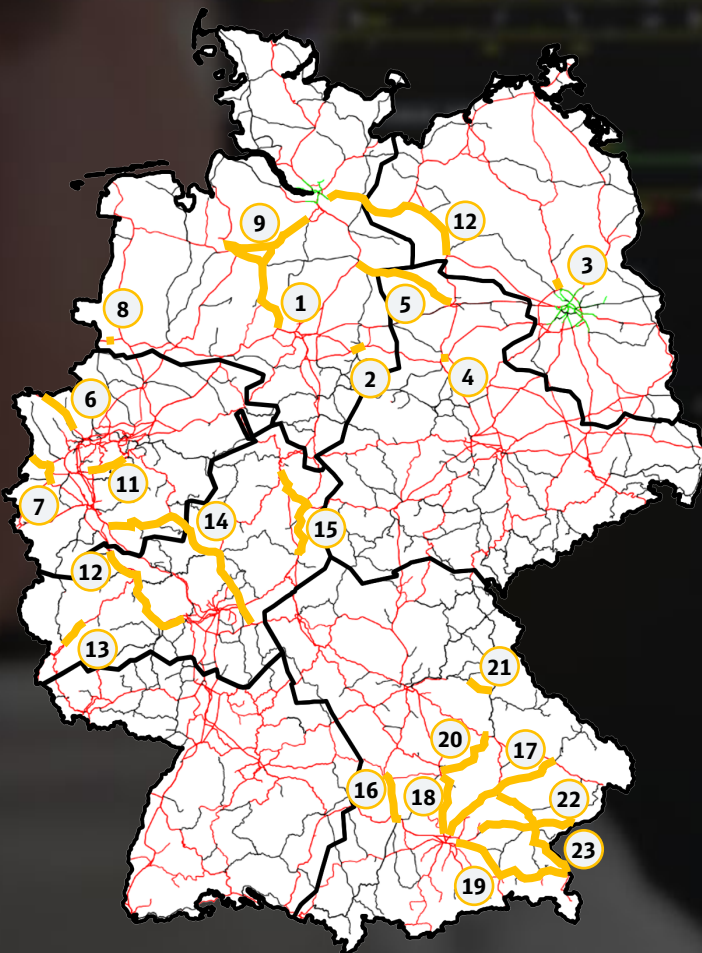
(1) InKa-Auslastungsdashboard: 90. Perzentil der Auslastung für Fahrplanjahr 2024, alle Tage, alle Verkehrsarten, 6 - 22 Uhr, exklusive Gleichstrom S-Bahn Hamburg und Berlin

(2) InKa: Streckenabschnitts- und tagesfeine Auslastung in definierten Stufen, alle Verkehrsarten, 6 - 22 Uhr,

Quotient Summe Ist-Verkehrsleistung (Trassen-km) in Auslastungsstufe 5 & 6 / Summe Trassen-km je Fahrplanjahr aus Leitsystem Disposition (LeiDis) Ist

Im Zuge der anstehenden Korridorsanierungen wurden folgende InfraGO Schienenwege als temporär überlastet erklärt

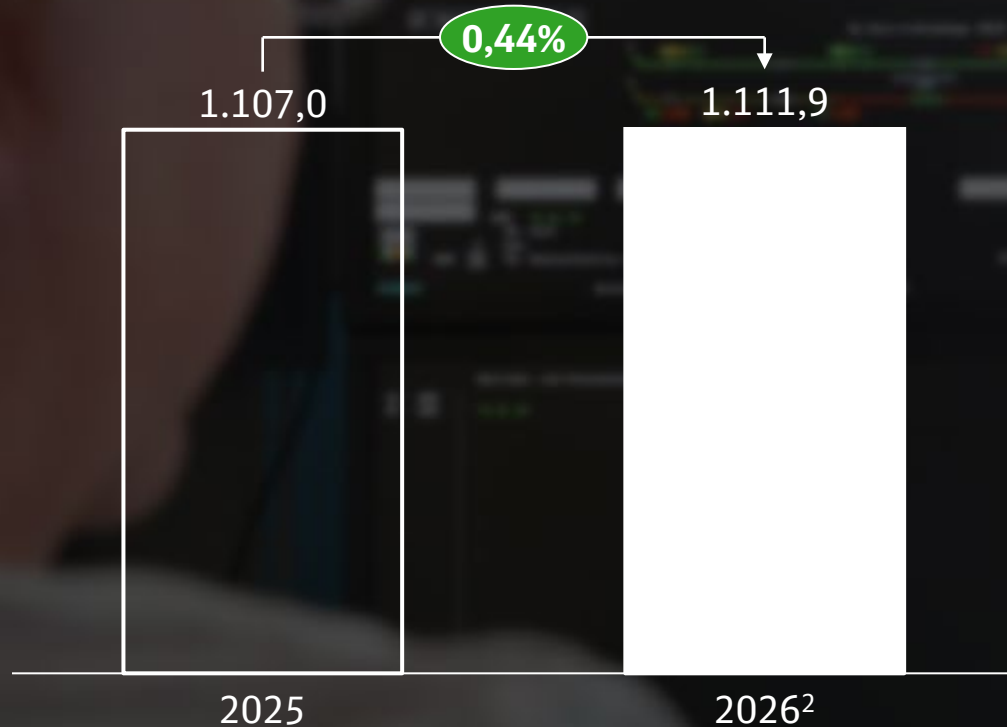
Temporär überlastete Schienenwege
(2025 – 2026)



Erklärung aus	Nr.	Abschnitt
Generalsanierung Hamburg – Berlin (08/2025 – 04/2026)	1	Wunstorf – Nienburg
	2	Braunschweig-Buchhorst – Weddel
	3	Birkenwerder – Oranienburg
	4	Biederitz – Magdeburg Brücke
	5	Stendal – Uelzen
Generalsanierung Oberhausen – Emmerich (12/2024 – 1. Hj 2026)	6	Oberhausen Hbf – Emmerich
	7	Viersen – Mönchengladbach Hbf – Rheydt Hbf – Rheydt-Odenkirchen
	8	Bad Bentheim
Qualitätsoffensive Hannover – Hamburg (05 – 07/2026)	9	Wunstorf – Verden – Bremen Hbf – Rotenburg – Buchholz
	9	Verden – Rotenburg
	10	Braunschweig-Buchhorst – Weddel Wittenberge – Hamburg-Allermöhe
Generalsanierung Köln – Hagen (02 – 07/2026)	11	Hochdahl – Wuppertal-Vohwinkel – Gevelsberg – Hagen Hbf
Generalsanierung Troisdorf – Koblenz – Wiesbaden (07 – 12/2026)	12	Remagen – Koblenz Hbf – Bingen Hbf – Mainz Kaiserbrücke Ost
	13	Wittlich – Ehrang
	14	Troisdorf – Siegen – Haiger – Gießen-Bergwald – Friedberg – Großkrotzenburg – Steinerts
	15	Kassel-Wilhelmshöhe – Bebra – Fulda
Generalsanierung Nürnberg – Regensburg (02 – 07/2026)	16	Donauwörth – Augsburg Hbf – Augsburg-Hochzoll
	17	München-Feldmoching – Landshut – Plattling
	18	München-Karlsfeld – Ingolstadt Hbf
	19	München-Waldtrudering – Rosenheim – Freilassing
	20	Regensburg Hbf – Ingolstadt Hbf
	21	Amberg – Irrenlohe
Generalsanierung Obertraubling – Passau (06 – 12/2026)	16	Donauwörth – Augsburg Hbf – Augsburg-Hochzoll
	17	München-Feldmoching – Landshut – Plattling
	18	München-Karlsfeld – Ingolstadt Hbf
	19	München-Waldtrudering – Rosenheim – Freilassing
	22	Markt Schwaben – Mühldorf – Simbach
	23	Landshut – Mühldorf – Freilassing

Trotz des erhöhten Baugeschehens bleibt die Betriebsleistung auf einem konstanten Niveau

Betriebsleistung [Trassenkilometer in Mio.]¹



Ermöglichung steigender Betriebsleistung durch



Digitalisierung der Eisenbahninfrastruktur



Disziplinierte Verfolgung der **Programmatik** wie: schnelle Kapazitätserweiterungen



Fokus auf gezielten **Aus- und Neubau**

Durch standardisierte Nutzung von Containern wird ein stabilerer Betrieb möglich



Herausforderung:
ungetaktetes Bauen

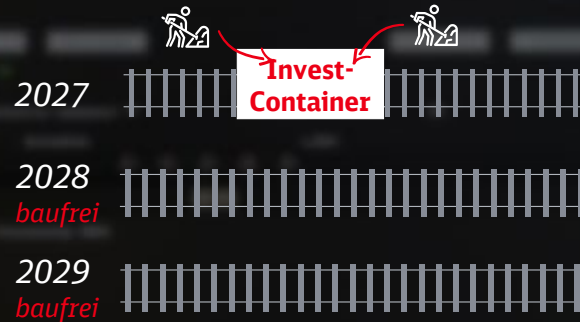


Reduzierung der Baubetroffenheit durch konsequente Nutzung von Containern für große wie kleine Baumaßnahmen.

Baubetroffenheit¹
[Anzahl in Mio.]

Ist 2025
2,42
Plan 2026
2,35

Invest-Container auf Korridor

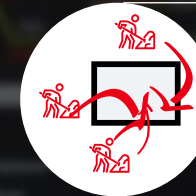


*Mehrfährige
Bündelung der
Baumaß-
nahmen, somit
anschließende
Baufreiheit.*

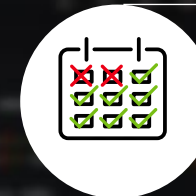
Instandhaltungs-Container auf Netz



*Regelmäßiger
Rhythmus, i. d.
R. alle 4 Wochen.*



Durch die Bündelung von Bauarbeiten in Containern kommt es zu weniger verkehrlichen Einschränkungen.



Frühzeitig festgelegte Bauphasen gefolgt von baufreien Zeiträumen schaffen **mehr Planbarkeit** für unsere Kund:innen.



Moderne Anlagen sorgen für eine **zuverlässigere Infrastruktur** und erhöhen somit die Pünktlichkeit für unsere Kund:innen.

Um die Anzahl an Langsamfahrstellen zu reduzieren, haben wir regionale Sonderprogramme ins Leben gerufen



Herausforderung:
Langsamfahrstellen



Ziel ist es, durch konsequentes Monitoring sowie den effizienten Einsatz von Großmaschinentechnik und regionalen Sonderprogrammen die Anzahl an Langsamfahrstellen zu reduzieren.

Anzahl
Langsamfahrstellen¹
[Anzahl pro Tag]

Ist 2025
262

Plan 2026
210

Durch verschiedene Sonderprogramme wie bspw. das Stabilisierungspaket Netz München bringen wir die Langsamfahrstellen-Situation wieder unter Kontrolle.

Wir beschleunigen die Beseitigung von entstandenen und vermeiden den Aufwuchs von neuen Langsamfahrstellen.

Dabei fokussieren wir pünktlichkeitsrelevante Strecken und Knoten, um einen reibungsloseren Betrieb sicherzustellen.

Regionale &
Sonderprogramme



Transparente,
IT-gestützte Analysen



Absicherung & Erweiterung
Großmaschinenkapazitäten



Fokus pünktlichkeits-
relevantes Netz



Stellwerksbesetzung bundesweit auf hohem Niveau – zielgerichtete Maßnahmen für weitere Verbesserung



Herausforderung:
Stellwerksbesetzungsquote



Stabilisierung betrieblicher Qualität durch nachhaltige Sicherstellung der Stellwerksbesetzung u. a. durch folgende Maßnahmen¹:

Stellwerks-
besetzungsquote
[Anteil in %]

Ist 2025
99,0%

Plan 2026
99,4%

Die eingeleiteten Maßnahmen zeigen Wirkung und führen bundesweit zu einer deutlichen Stabilisierung des Personalbestands. So ist der Personalbedarf bundesweit seit Januar 2026 gedeckt, in einzelnen wenigen Netzen/Betriebszentralen jedoch noch nicht.

Der Fokus der Maßnahmen für 2026 liegt nun auf den wenigen verbleibenden Netzen und Betriebszentralen sowie auf der kontinuierlichen Fluktuationsdeckung.

Maßnahmen zur Verbesserung



Steigerung der Bewerbendenanzahl



Erhöhung der Ausbildungskapazität und Qualifizierungserfolg



Stärkung der betrieblichen Führung



Senkung Fluktuation



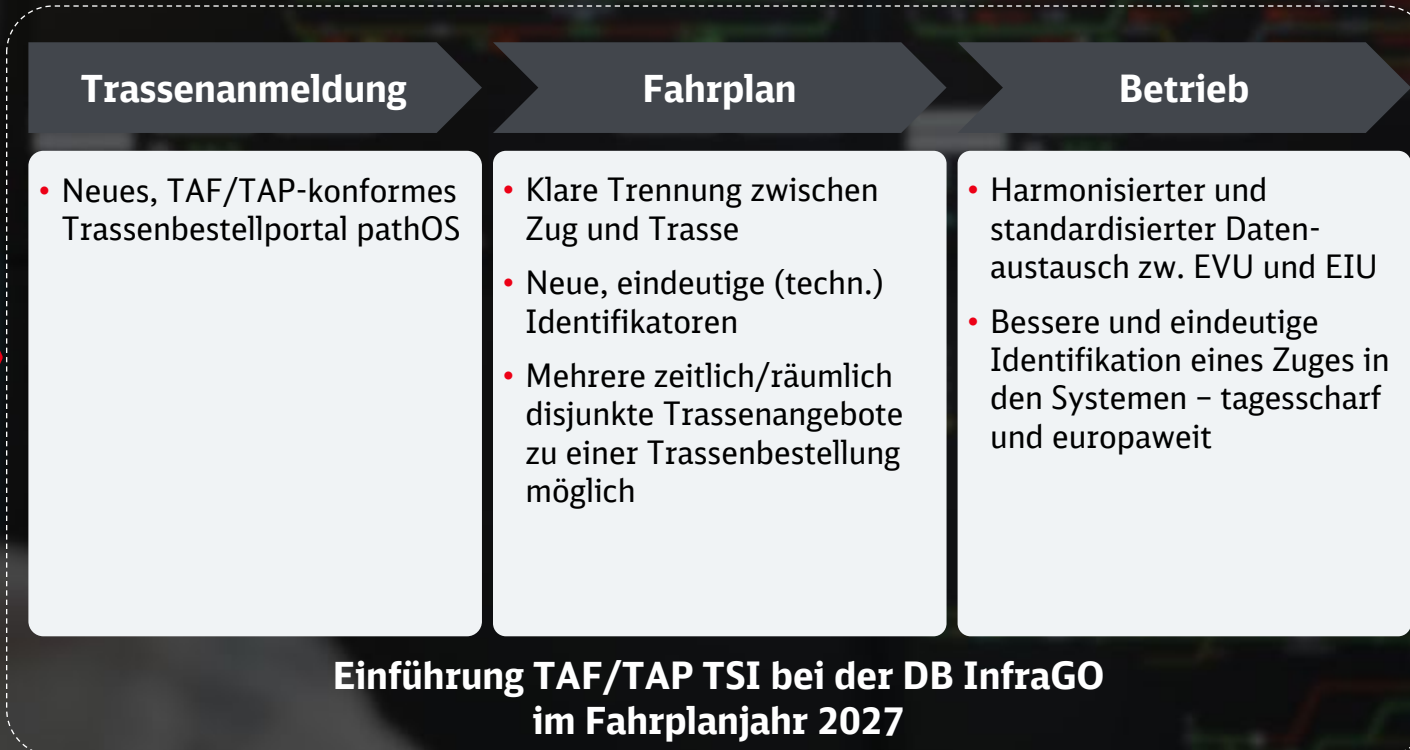
Senkung Personalbedarf

Einführung TAF/TAP¹ TSI² bietet Vorteile für alle EVU³ und EIU⁴ in Europa und treibt Digitalisierung des Sektors weiter voran



Ziel: Einheitliche digitale Kommunikation im europäischen Bahnverkehr – von der Trassenanmeldung bis zur Echtzeit-Zugverfolgung.

Telematics
Applications for
Freight Service /
Telematics
Applications for
Passenger Service
Technical
Specification for
Interoperability



Einführung TAF/TAP TSI bei der DB InfraGO im Fahrplanjahr 2027

- Stärkere Wettbewerbsfähigkeit
- Grenzüberschreitend eine Identifikation
- Einheitlicher Kommunikationsweg für Trasseninformationen
- Bessere betriebliche Durchführung
- Bessere Prognosequalität und größere Verfügbarkeit von Echtzeitdaten

(1) TAF/TAP = Telematics Applications for Freight Service/Telematics Applications for Passenger Service (2) TSI = Technische Spezifikationen für die Interoperabilität im Eisenbahnwesen
(3) EVU = Eisenbahnverkehrsunternehmen (4) EIU = Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Agenda des Geschäftsplans

1. Ziele und strategische Ausrichtung
2. Überblick und Kennzahlen
3. Inhalte der Handlungsschwerpunkte
4. Finanzierung und Entwicklung
5. Verfügbarkeit und Betrieb
- 6. Appendix**

Abkürzungen

ABS	Ausbaustrecke	GSM-R	Global System for Mobile Communication - Railway
ATO GoA2	Automatic Train Operation Grade of Automation 2	IH	Instandhaltung
BHH	Bundeshaushalt	INB	Infrastrukturnutzungsbedingungen
BMV	Bundesministerium für Verkehr	KMM	Kleine und Mittlere Maßnahmen
BNetzA	Bundesnetzagentur	KrBW	Kreuzungsbauwerk
BSWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz	LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
CTM	Continuous Track Monitoring	LZB	Linien-Zug-Beeinflussung
CTMS	Capacity and Traffic Management System	NBS	Neubaustrecke
EB	Eigenbeitrag	ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
EIGV	Eisenbahninbetriebnahmegenehmigungsverordnung	PfA	Planfeststellungsabschnitt
DSD	Digitale Schiene Deutschland	PRM	Persons with Disabilities and with Reduced Mobility
EIU	Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen	SGV	Schienengüterverkehr
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz	SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
ERTMS	European Rail Traffic Management System	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ESTW	Elektronisches Stellwerk	SÜ	Straßenüberführung
ETCS	European Train Control System	SVIK	Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität
EKE	Eigenkapitalerhöhung	TAF/ TAP	Telematics Applications for Freight Service/Telematics Applications for Passenger Service
EÜ	Eisenbahnüberführung	TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität im Eisenbahnwesen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen		

Herausgeber

DB InfraGO AG
Adam-Riese-Straße 11-13
60327 Frankfurt am Main
DBInfraGO.Geschaeftsplan@deutschebahn.com

Hinweise zur unterstellten Finanzplanung

Die in der Unterlage dargestellten Maßnahmen beruhen auf der unternehmensinternen Finanzplanung aus dem Jahr 2025.

Bildquellenverzeichnis

Seite 1	Deutsche Bahn AG/Wolfgang Klee	Seite 17	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben	Seite 30	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben
Seite 2	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben	Seite 18	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben	Seite 31	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben
Seite 3	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben	Seite 19	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben	Seite 32	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben
Seite 4	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben	Seite 20	Deutsche Bahn AG/Andreas Varnhorn	Seite 33	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben
Seite 5	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben	Seite 21	Deutsche Bahn AG/Andreas Varnhorn	Seite 34	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben
Seite 6	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben	Seite 22	Deutsche Bahn AG/Andreas Varnhorn	Seite 35	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben
Seite 7	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben	Seite 23	Deutsche Bahn AG/Andreas Varnhorn	Seite 36	Deutsche Bahn AG/Michael Neuhaus
Seite 8	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben	Seite 24	Deutsche Bahn AG/Andreas Varnhorn	Seite 37	Deutsche Bahn AG/Michael Neuhaus
Seite 9	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben	Seite 25	Deutsche Bahn AG/Andreas Varnhorn, Deutsche Bahn AG/Oliver Lang	Seite 38	Deutsche Bahn AG/Michael Neuhaus
Seite 10	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben	Seite 26	Deutsche Bahn AG/Andreas Varnhorn	Seite 39	Deutsche Bahn AG/Michael Neuhaus
Seite 11	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben	Seite 27	Deutsche Bahn AG/Andreas Varnhorn, Deutsche Bahn AG/Michael Neuhaus, Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben, Deutsche Bahn AG/Dominic Dupont, Deutsche Bahn AG/Oliver Lang	Seite 40	Deutsche Bahn AG/Michael Neuhaus
Seite 12	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben, Deutsche Bahn AG/Christin Gerstner, Deutsche Bahn AG/Max Lautenschläger	Seite 28	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben		
Seite 13	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben	Seite 29	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben		
Seite 14	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben				
Seite 15	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben				
Seite 16	Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben				



InfraGO