



Informationsveranstaltung Q3/2026

29. September 2026



TOP	Thema	Referent:in
1	Begrüßung	Yvonne Bounin <i>Leiterin Vertrieb und Kommunikation</i>
2	Aktueller Status	Dr. Philipp Nagl <i>Vorstandsvorsitzender</i>
3	Fahren und Bauen	Dr. Imke Kellner <i>Vorständin Fahrweg</i>
4	Korridorsanierungen	Gerd-Dietrich Bolte <i>Vorstand Infrastrukturplanung und -projekte</i>
5	Maßnahmen an den Bahnhöfen	Dr. Katja Hüske <i>Vorständin Personenbahnhöfe</i>
6	Verabschiedung	Yvonne Bounin <i>Leiterin Vertrieb und Kommunikation</i>

Aktueller Status

Dr. Philipp Nagl

The background image shows a yellow Liebherr excavator with the number '007' on its side, working on a railway track. The excavator is positioned next to a long train of orange hopper cars filled with gravel. A red warning sign is visible on the side of one of the hopper cars. The scene is set in a wooded area with green trees in the background.

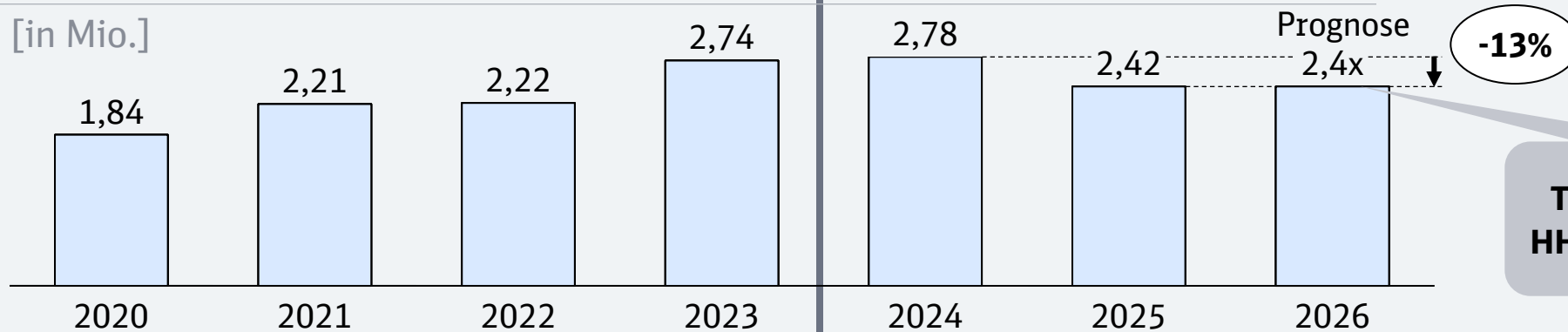
Fahren und Bauen

Dr. Imke Kellner

„Bauen im Takt“ zeigt erste Effekte bei unterjährigen Baubetroffenheiten und verbessert die Fristeinhaltung ZvF¹

Unterjährige Baubetroffenheiten

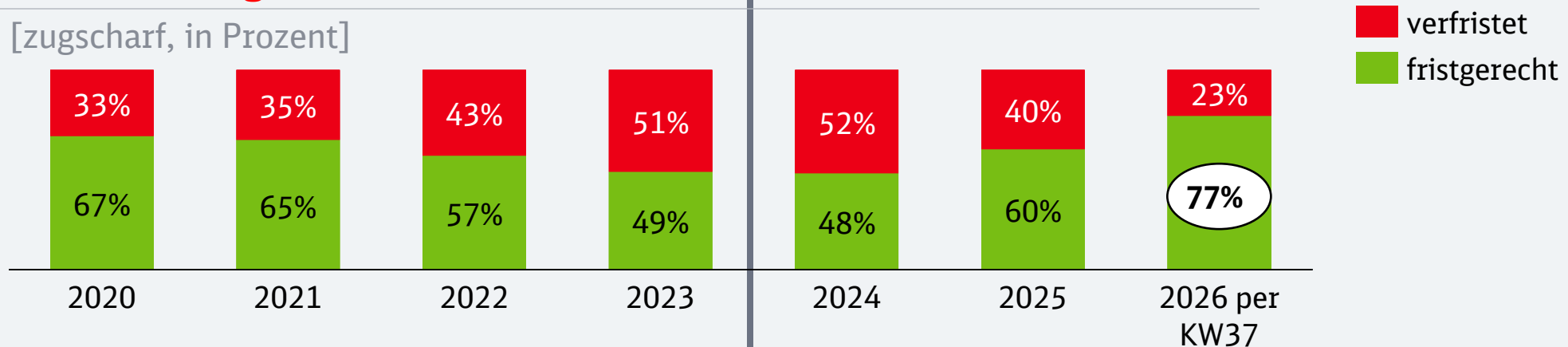
[in Mio.]



Trotz Überziehung von HH - Berlin² und N - Reg³

Fristeinhaltung ZvF-Endstück

[zugscharf, in Prozent]



(1) Zusammenstellung vertrieblicher Folgen (2) Korridorsanierung Hamburg – Berlin (3) Korridorsanierung Nürnberg – Regensburg

Im Kern verschärfen drei zentrale Faktoren die aktuelle Betriebslage

A Hohe planerische Grund-Kapazitätsentnahme für Bau

B Unterfristig neue Sperrpausen und Sperrpausenverlängerungen

C Hohes Anlagen-Störnniveau

Beispiel Korridorsanierung Hamburg – Berlin

Während der Korridorsanierung mussten die EVU ihre Züge über mehrere Monate weiträumig umleiten.

Die verlängerte Bauzeit belastete die Umleitungsstrecken sechs Wochen länger als geplant.

Zusätzliche Anlagenstörungen beeinträchtigten die verbleibenden Umleitungsstrecken, unter anderem bei Magdeburg und Hannover.

Wir setzen gezielte Maßnahmen für mehr Stabilität und Planbarkeit um

A Hohe planerische Grund-Kapazitätsentnahme für Bau

B Unterfristig neue Sperrpausen und Sperrpausenverlängerungen

C Hohes Anlagen-Störniveau

Überarbeitung des Konzepts zur Korridorsanierung & Einführung Investcontainer (Fahrplanjahr 2027)

Hochleistungs-IH¹ & Nutzung IH-Container

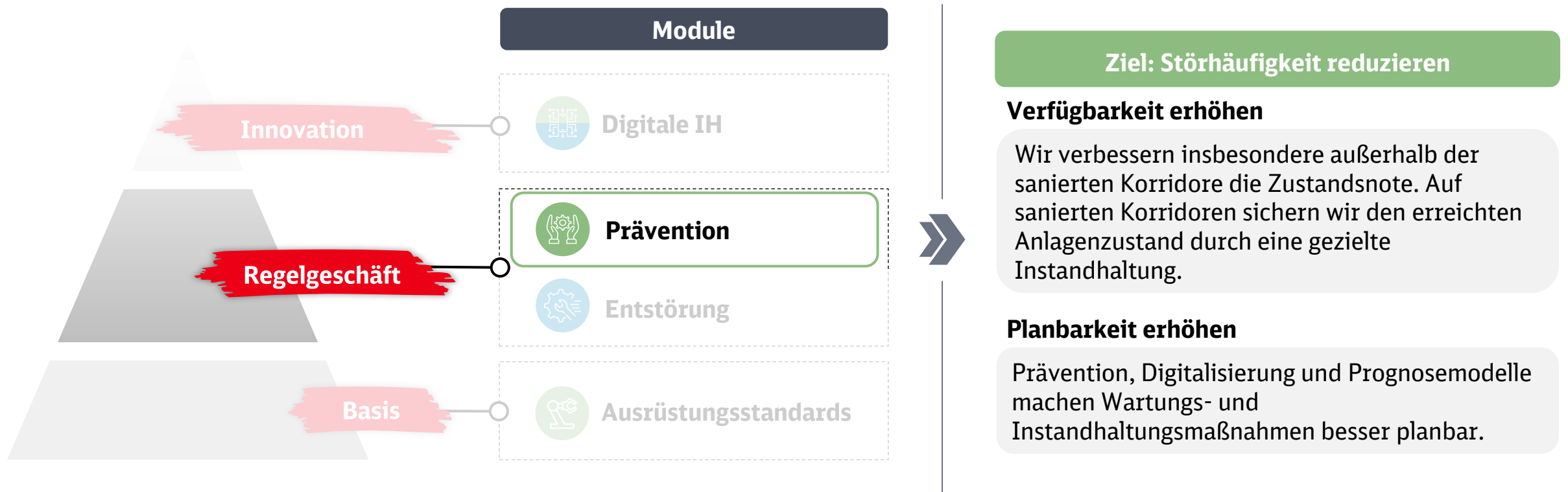
Netzkapazität sichern und Umleitungsstrecken stärken

Unterjährige Baubetroffenheiten reduzieren

Verfügbarkeit und Planbarkeit erhöhen, Störungen reduzieren

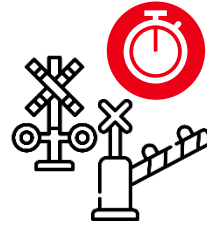
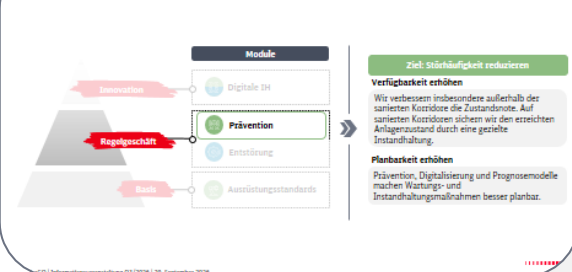
(1) Instandhaltung

Mit unserer neuen Form der Prävention führen wir ein zentrales Modul der Hochleistungsinstandhaltung fort



Wir planen zyklische und zustandsbasierte Prävention bedarfsgerecht mit den Regionen

Mit unserer neuen Form der Prävention führen wir ein zentrales **DB InfraGO** Modul der Hochleistungsinstandhaltung fort



Zyklische Hochleistungs-Prävention LST¹

Austausch von Komponenten vor Erreichen einer kritischen Belastung



Prognosebasierte Bedarfsermittlung und Ausplanung Fahrbahn

Frühzeitige Erkennung von Risiken und Planung von Gegenmaßnahmen



Abbau Sanierungs- bzw. Meldungsrückstau Oberleitung & Brücken

Sicherstellung des Betriebs und größtmöglicher Baufreiheit



Verringerter Planungsaufwand durch einheitliche Konzepte



Gezielte, zustandsbasierte Ressourcenzuteilung



Absicherung des guten Anlagenzustand auf sanierten Strecken

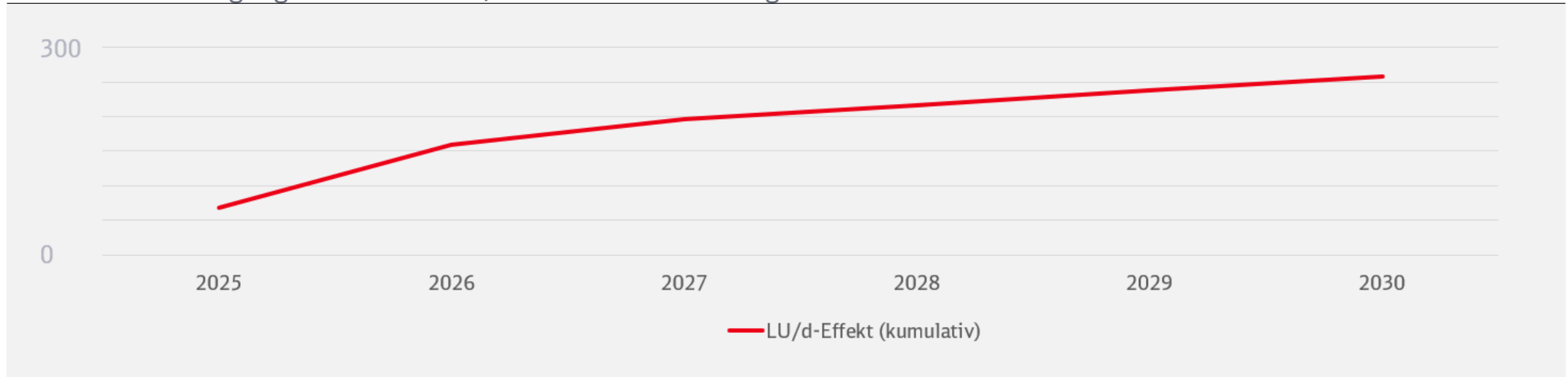


Langfristige Budgetübersicht ermöglicht klare Planungsvorschauen

Mit der neuen Form der Prävention wollen wir die Qualität im Hochleistungsnetz steigern

Vermiedene LU pro Tag der Hochleistungsinstandhaltung

Einzelfehlerbeseitigung und Prävention; kumulative Darstellung¹



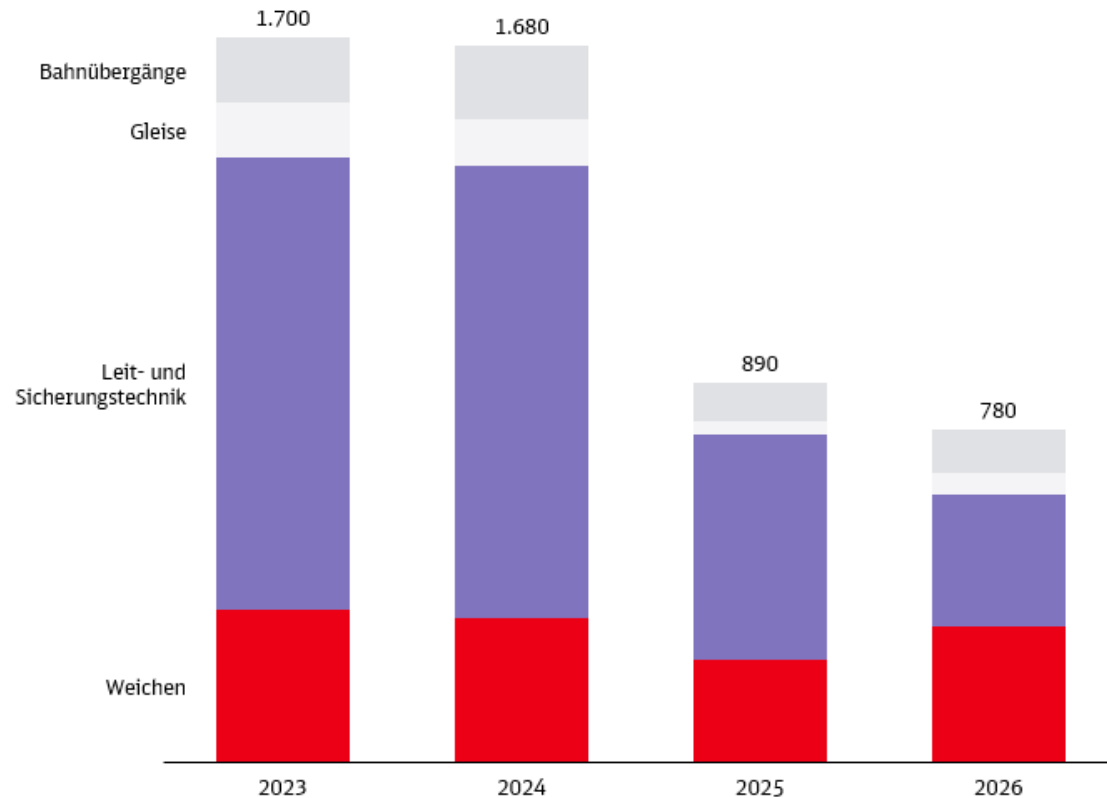
Wir setzen die Mittel der **Hochleistungsprävention zweckgebunden im Hochleistungsnetz** ein, um angestrebte **Qualitätseffekte** zu erzielen.

(1) Effekte inkl. Einzelfehlerbeseitigung, Anteil Hochleistungsinstandhaltung i.H.v. 37 Mio EUR; annahmenbasierte Herleitung

Auf der Riedbahn zeigen sich erste messbare Qualitätseffekte durch Korridorsanierung und Hochleistungsinstandhaltung¹

Störungsentwicklung Riedbahn Monate 1-4 (M2²)

Strecke 4010



Erkenntnisse (Auszug)

- Messbare Qualitätsverbesserung nach Korridorsanierung der Riedbahn, weniger Störungen trotz steigender Zugzahlen
- Fehlertrend Weichen stagnierend, keine deutliche Verbesserung
- Korridorsanierung reduziert Technik-Komplexität & verbessert Betriebsstabilität
- Digitale Instandhaltung stärkt Monitoring und Reaktionsfähigkeit (z. B. DIANA (Diagnose und Analyse))
- Aufbau Ersatzteilstrategie und Bereitschaften sorgen für eine effiziente Entstörung (z. B. Herzstücke)

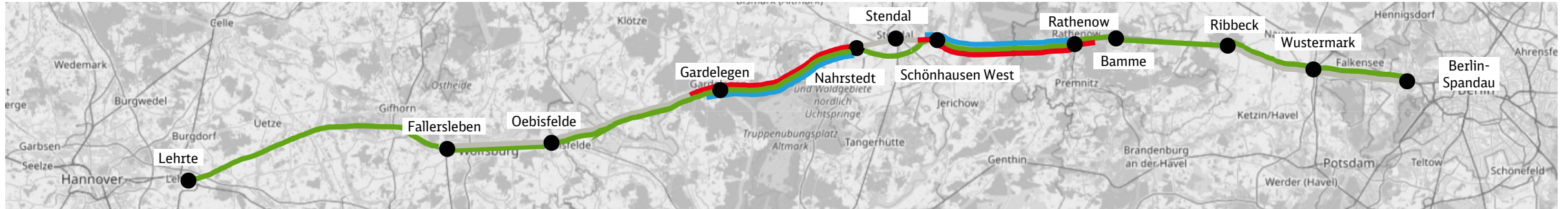
(1) Auszug Ergebnisse Qualitätsprüfung VQP 1 (2) normiert auf 1 Mio. Züge für bessere Sichtbarkeit; M2: akute Störung an einer technischen Anlage mit unmittelbarem Entstörungsbedarf

Quelle: SAP – M2 Störmeldungen an einer technischen Anlage mit sofortiger/zeitnaher Entstörerfordernis/ SQF – Pünktlichkeitsmessung / Anlagenportal / Interviews Mitarbeitende

Korridorsanierungen

Gerd-Dietrich Bolte

Zwischen Lehrte und Berlin bündeln wir von Oktober 2026 bis Dezember 2027 drei zentrale Bauvorhaben



Projektziele

1. Baustufe Ausbaustrecke Hannover – Berlin

Elektrifizierung zweier Streckenabschnitte auf der Lehrter Stammbahn, Erhöhung der **Geschwindigkeit** und Erneuerung von sechs **Stellwerken** für Ausbaustrecke und Schnellfahrstrecke

Sanierung Feste Fahrbahn (FF)

Erneuerung der dringend sanierungsbedürftigen **Festen Fahrbahn** auf insgesamt 52 km; davon 26 km westlich von Stendal und 26 km östlich von Stendal

Korridorsanierung (KS)

Erneuerungen von **Gleisen, Weichen, Brücken, Oberleitung und Lärmschutz**; Aufwertung von über **20 Bahnhöfen** zu Zukunftsbahnhöfen

Mit einem 5-Punkte-Plan entwickeln wir das Konzept der Korridorsanierung weiter

1

Korridore priorisieren

Wir prüfen Anzahl und Umfang und lenken Mittel sowie Baukapazitäten dorthin, wo sie Qualität und Pünktlichkeit am stärksten verbessern.

ZIEL

Größte Wirkung trotz begrenzter Ressourcen.

2

Netzkapazität steuern und sichern

Wir steuern Abfolge und Verteilung nach den Auswirkungen auf Knoten, Hauptachsen und Umleitungsstrecken – nicht allein nach Sanierungsbedarf.

ZIEL

Modernisieren und gleichzeitig verlässlich fahren.

3

Digitalisierung beschleunigen

Wir nutzen Korridorsanierungen und gebündelte Sperrpausen, um die Infrastruktur zu modernisieren und das Netz gezielt zu digitalisieren.

ZIEL

Chancen der Digitalisierung nutzen.

4

Inbetriebnahmen robust gestalten

Wir planen Technik, Inbetriebnahme und Hochlauf aus Betriebssicht realistisch und schrittweise.

ZIEL

Robustes Angebot ab dem ersten Betriebstag.

5

Versprechen halten

Wir modernisieren grundlegend und halten Zusagen ein.

ZIEL

Einmal sanieren – langfristig profitieren.

Wir sehen eine zeitnahe Brancheneinbindung vor.

Maßnahmen an den Bahnhöfen

Dr. Katja Hüske

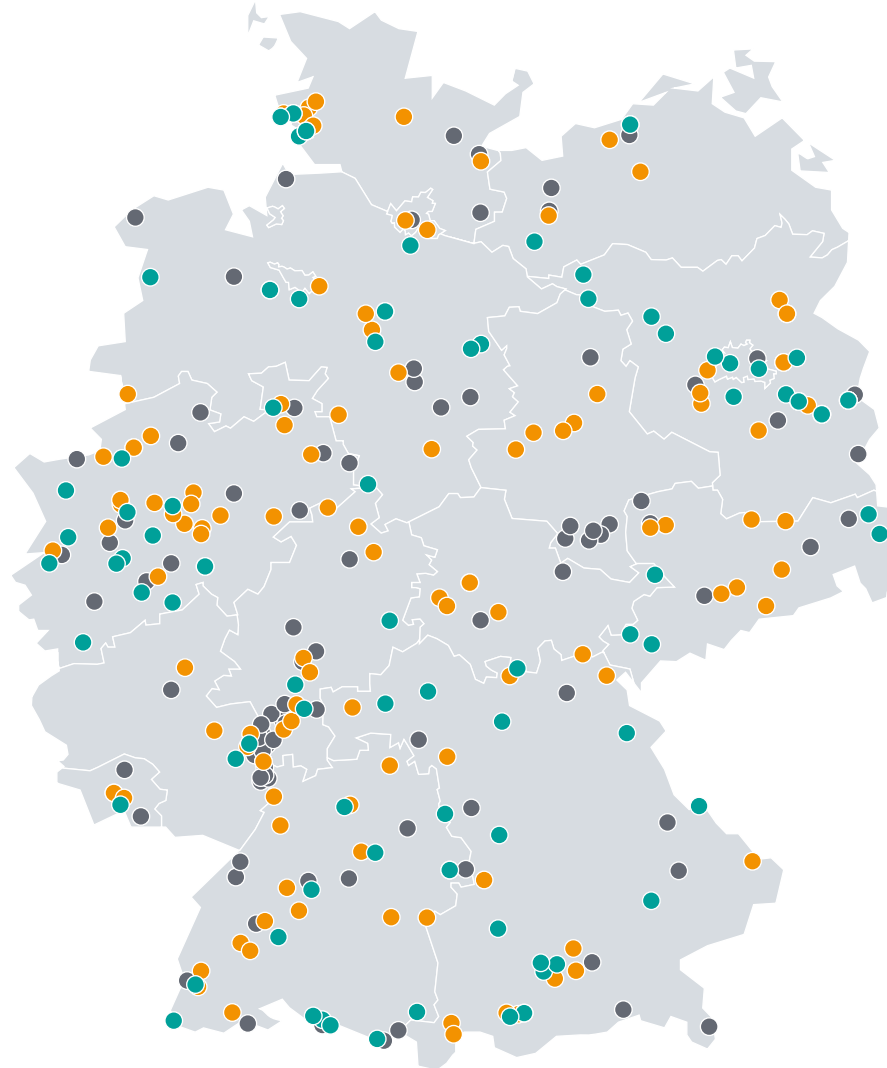
338 zukunftsfähige Bahnhöfe (ZKB) haben wir bereits ganzheitlich entwickelt

113 ZKB 2024

124 ZKB 2025

101 ZKB 2026
Stand August

338 ZKB insgesamt



Vier ausgewählte Beispiele zeigen, wie wir ZKB bundesweit entwickeln



ZKB Wittenberge zeigt die sichtbare Wirkung der Weiterentwicklung

vorher



nachher



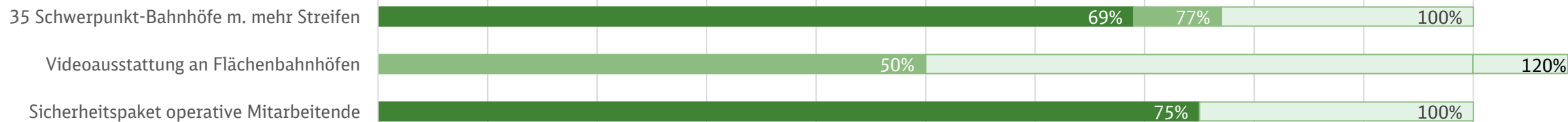
Die Maßnahmen unserer Sofortprogramme liegen im bzw. deutlich vor dem Plan...

Stand März

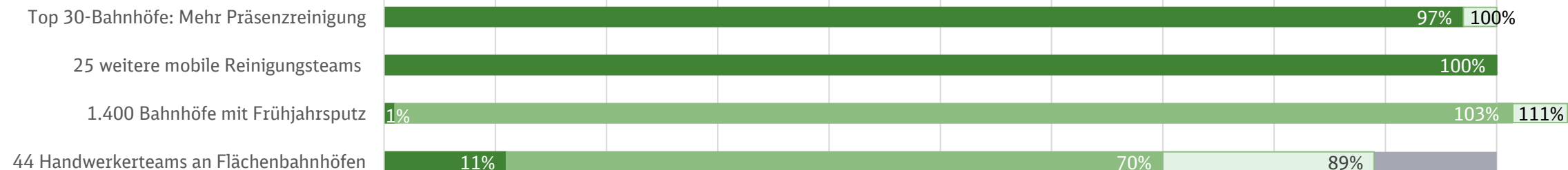
Stand Mai

Stand August

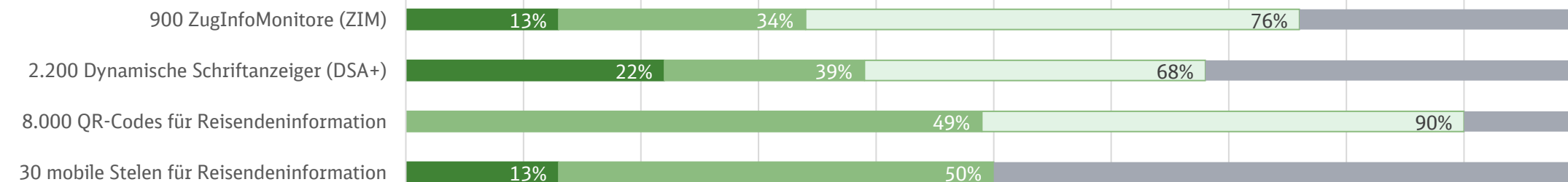
Sicherheit



Sauberkeit



Reisenden-
information



... und erzielen positive Wirkung für unsere Kund:innen

Sofortprogramm „Mehr Sicherheit & Sauberkeit an Bahnhöfen“

Sicherheit

Die Maßnahmen werden wahrgenommen, insb. durch die Durchsetzung von Hausverboten

Mehr
Sicherheitspersonale
+0,1

Mehr Videoausstattung
Noch keine Auswertung möglich

Sicherheitspaket
Noch keine Auswertung möglich

MEDIENRESONANZ

Mit rund **250 Medienbeiträgen** (Print, Online, TV) haben wir gut **25 Mio. Menschen erreicht**

Die Maßnahmen haben **hohe Akzeptanz** und werden **ernst genommen**

Sauberkeit

Der Frühjahrsputz ist starker kurzfristiger Treiber; Präsenzreinigung und Handwerkerteams wirken nachhaltig

Frühjahrsputz
+3,0
kurzzeitig

Mehr Präsenzreinigung
+1,2

Handwerkerteams
+0,6

WAHRNEHMUNG

57% der Befragten vertrauen in die Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen

42% der Befragten sind Sauberkeitsmaßnahmen aufgefallen

Sofortprogramm „Bessere Kundenkommunikation“

Reisendeninformation

Noch ohne signifikante Effekte

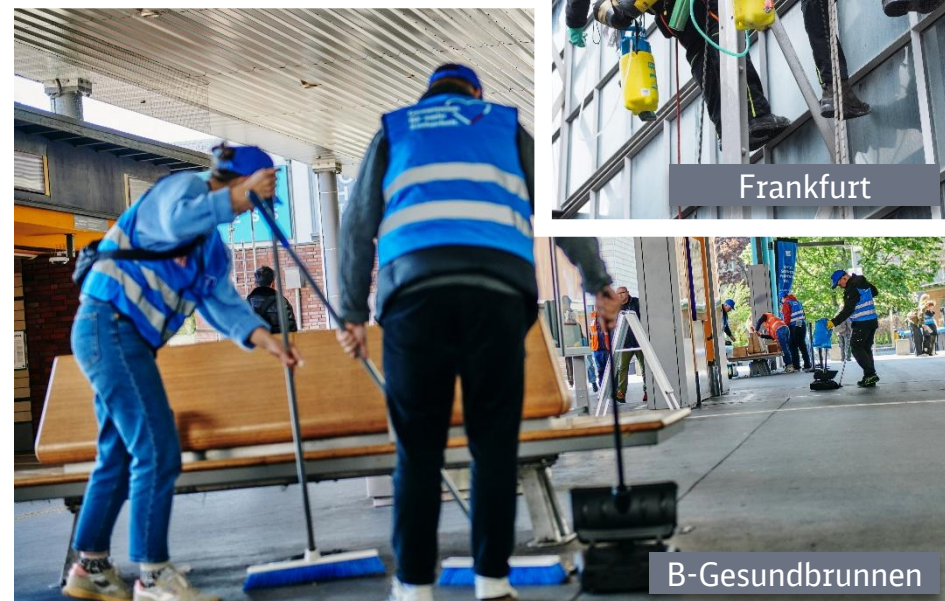
ZIM | DSA+
Noch keine Auswertung möglich

QR-Codes
81%
der Nutzenden bewerten die QR-Codes als hilfreich

RI-Stelen
Noch keine Auswertung möglich

Die Werte zeigen den durchschnittlichen Kundenzufriedenheits-Effekt (ZI-Punkte) an Bahnhöfen, an denen die Maßnahme stattgefunden hat.

Unsere Aktionstage zum Frühjahrsputz fanden großen Anklang bei Kommunen, Mietern und weiteren Unterstützenden



Immer mehr Menschen können dank des barrierefreien Ausbaus selbstbestimmt mit der Bahn reisen

Anteil Bahnsteige, die von Ausstattung profitieren:

Ausstattungsmerkmal	Anteil an Gesamtzahl der Bahnsteige 2025
Stufenfreiheit ¹	89%
Zuganzeiger	99%
Lautsprecher	99%
Taktils Leitsystem auf Bahnsteig	68%
Taktiler Weg zum Bahnsteig	68%
Stufenmarkierung	98%
Handlaufschilder	80%
kontrastreiche Wegeleitung	97%
Bahnsteighöhe ≥ 55 cm	73%

Zahlreiche Baumaßnahmen pro Jahr verbessern stetig die Barrierefreiheit. Ergebnisse seit 2010, beispielhaft:

- Anteil Stufenfreiheit von 78% auf 89% verbessert
- 1.900 Bahnsteige auf ≥ 55 cm erhöht; Steigerung von über 20%
- Anzahl Bahnsteige mit taktilen Blindenleitstreifen um 31% erhöht

Ergebnisse im ersten Halbjahr 2026

- an rund 150 Bahnsteigen wurde mind. ein Ausstattungsmerkmal der Barrierefreiheit verbessert
- 40 alte, fehleranfällige Aufzüge wurden ausgetauscht, 26 neugebaut
- Zusätzliche Ergänzung taktiler Ausstattungsmerkmale an rund 20 Bahnsteigen gestartet

(1) Ein Bahnsteig ist stufenfrei, wenn Reisende und Bahnhofsbesuchende diesen mittels Aufzug oder langer Rampe oder stufenfrei erreichen können.

