



Bundesministerium
für Verkehr



Infraplan 2026

Startschuss für ein rollierendes Planungssystem
für die Schieneninfrastruktur des Bundes

Maßnahmen und Kennzahlen 2026 bis 2030

Inhalt

Vorwort	4
Zusammenfassung	5
1 Der Infraplan im Gesamtkonzept für die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur	13
1.1 Die Funktionen des Infraplans	16
1.2 Verknüpfung mit der Aufstellung des Bundeshaushalts und der Unternehmensplanung der DB InfraGO AG	20
2 Maßnahmenlisten 2025 bis 2030 sowie Ausblick auf den Umsetzungsstand weiterer Maßnahmen	21
2.1 Inbetriebnahmen im Jahr 2025	21
2.2 Geplante Inbetriebnahmen im Zeitraum des Infraplans 2026 (2026 bis 2030)	26
2.3 Bedarfsplan- sowie GVFG- und InvKG-Maßnahmen	32
2.3.1 Bedarfsplan-Maßnahmen	32
2.3.2 GVFG-Maßnahmen	51
2.3.3 InvKG-Maßnahmen	56
3 Steuerungskennzahlen	57
4 Ausblick	73

Abbildungsverzeichnis¹

Abbildung 1: Strategisches Infrastruktur-Gesamtkonzept	14
Abbildung 2: Künftige Funktionsweise des Infraplans am Beispiel eines ausgewählten Portfolios von sieben Neu- und Ausbauprojekten	17
Abbildung 3: Der jährliche Infraplan-Prozess	20
Abbildung 4: Bundesweite Inbetriebnahmen im Jahr 2025	22
Abbildung 5: Inbetriebnahmen im Jahr 2025 im Bereich Kleine und Mittlere Maßnahmen	24
Abbildung 6: Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild mit im Jahr 2025 vollständig erreichten Bau- und Ausstattungsstandards sortiert nach Bundesländern	25
Abbildung 7: Geplante Inbetriebnahmen im Zeitraum 2026–2030	27
Abbildung 8: Geplante Inbetriebnahmen im Jahr 2026 in den Bereichen Lärmsanierung und Kleine und Mittlere Maßnahmen	30
Abbildung 9: Detaillierte Maßnahmenliste der geplanten Inbetriebnahmen im Jahr 2026 im Bereich Kleine und Mittlere Maßnahmen	31
Abbildung 10: Übersicht der Steuerungskennzahlen	59
Abbildung 11: Neu gebaute Gleiskilometer	60
Abbildung 12: Anzahl der Kleinen und Mittleren Maßnahmen	62
Abbildung 13: Elektrifizierte Streckenkilometer inkl. Elektrifizierungsgrad	63
Abbildung 14: Hochlauf der Korridorsanierungen	64
Abbildung 15: Anlagenbedingte Verspätungsminuten pro Tag	65
Abbildung 16: Lärmsanierte Streckenkilometer	67
Abbildung 17: Anzahl der Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild gemäß Standards für Bau- und Ausstattung	68
Abbildung 18: ETCS-Ausrüstung und Ausrüstungsgrad im Gesamtnetz der DB InfraGO AG in Deutschland	69
Abbildung 19: ETCS-Ausrüstung und Ausrüstungsgrad TEN-Kernnetz bis 2030	70
Abbildung 20: ETCS-Ausrüstung und Ausrüstungsgrad erweitertes TEN-Kernnetz bis 2040	71
Abbildung 21: ETCS-Ausrüstung und Ausrüstungsgrad TEN-Gesamtnetz bis 2050	71

¹ Die im Infraplan dargestellten Karten dienen der Illustration der Maßnahmen und haben daher keinen Anspruch auf eine exakte Lokalisierung.

Vorwort

Eine reibungslos funktionierende Eisenbahninfrastruktur ist von zentraler Bedeutung für eine lebenswerte, zukunftsfähige Gesellschaft und eine erfolgreiche Wirtschaft in Deutschland. Sie sichert flächendeckende Mobilität sowohl in ländlichen Regionen als auch in und zwischen den Städten, schafft Teilhabe, sichert Wertschöpfung und stärkt den Zusammenhalt. Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen sind täglich zwingend auf sie angewiesen.

Unser klares Ziel ist es, die Bahn wieder zuverlässiger und leistungsfähiger zu machen. Dazu braucht es einen umfassenden Ansatz – für strukturelle Änderungen bei der Entwicklung der Schieneninfrastruktur.

Hier setzt die **Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene** an, die das BMV im September 2025 veröffentlicht hat. Sie legt die Richtung fest für eine moderne, leistungsfähige und verlässliche Eisenbahn, die den Bedürfnissen von Fahrgästen und Wirtschaft gleichermaßen gerecht wird. Um dies zu erreichen, braucht es klare Zielwerte, transparente Prioritäten und eine konsequente Umsetzung.

Für eine bessere Steuerung der Bahn umfasst die Agenda ein neues **strategisches Infrastruktur-Gesamtkonzept**. Es verbindet langfristige Ziele mit einer konsistenten Priorisierung sowie konkreten Umsetzungsentscheidungen und schafft einen gemeinsamen strategischen Orientierungsrahmen für die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur.



Ein zentraler Baustein des Gesamtkonzepts ist der jährliche **Infraplan**. Mit dem Infraplan 2026 liegt er nun für die Jahre 2026 bis 2030 erstmals vor. Er macht sichtbar, welche Maßnahmen in den kommenden fünf Jahren durch die DB InfraGO AG umzusetzen sind, welche darüber hinaus in Vorbereitung sind und perspektivisch in die Umsetzung gehen könnten, und wie die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur Schritt für Schritt vorangetrieben wird. Der Infraplan umfasst erstmals alle Bereiche der Eisenbahninfrastruktur gemeinsam – also das gesamte Bestandsnetz inklusive Digitalisierung sowie Aus- und Neubau. Neben den Maßnahmen enthält er prägnante Kennzahlen und Zielwerte, mit denen die Infrastrukturentwicklung transparent nachvollzogen werden kann.

Ausgehend vom Infraplan 2026 wird der Infraplan in einem kollaborativen Prozess jährlich fortgeschrieben, aktualisiert und kontinuierlich verbessert. Damit wird der Infraplan Transparenz, Vertrauen und Verlässlichkeit in das System Schiene zurückbringen.

Steffen Bilger MdB
Bundesminister für Verkehr

Zusammenfassung

Mit der **Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene** vom 22. September 2025 hat das BMV die Grundlage für ein neues Steuerungskonzept des Bundes gelegt. Die Rolle des Bundes als strategischer Eigentümer ist dort klar formuliert: Er setzt Ziele, definiert den Rahmen und richtet die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur künftig an einem strategischen Gesamtkonzept aus, bestehend aus Infraplan, Zielnetz 2035 und Leitstrategie.

Mit diesem **Gesamtkonzept** adressiert der Bund strukturelle Defizite der bisherigen Infrastruktursteuerung. Dazu zählen zum Teil inkohärente Infrastrukturstrategien, zu hohe Unsicherheiten in Planung und Umsetzung, zu geringe Kontroll- und Steuerungsmöglichkeiten gegenüber der DB InfraGO AG sowie ein unzureichender öffentlicher Überblick über anstehende Maßnahmen und Umsetzungsstände.

Die **Leitstrategie** des Bundes – ein fahrplanorientierter Takt für SPNV, SPFV und SGV (der Deutschlandtakt) – definiert die langfristige verkehrspolitische Ausrichtung. Das **Zielnetz 2035** konkretisiert diesen Rahmen künftig zu einer langfristigen infrastrukturellen Programmatik. Der jährliche **Infraplan** legt den Umsetzungspfad für die jeweils kommenden fünf Jahre fest. Netzsanierung, Digitalisierung sowie Neu- und Ausbau werden dabei erstmals durchgängig gemeinsam betrachtet.

Damit verbindet das Gesamtkonzept die langfristige verkehrspolitische Orientierung mit den Finanzierungs- und Umsetzungsentscheidungen des Bundes und der DB InfraGO AG.

Der Infraplan soll vier zentrale Funktionen erfüllen:

- **Priorisierung:** Der Infraplan soll die durch den Eigentümer Bund priorisierten Maßnahmen darstellen. Diese Priorisierung wird aus dem Zielnetz 2035 und der Leitstrategie abgeleitet. Finanzierungsentscheidungen können auf dieser Grundlage stringent an der Strategie des Bundes für die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur ausgerichtet werden.
- **Kontrolle und Nachsteuerung:** Die Umsetzung der im Infraplan enthaltenen Maßnahmen und damit korrespondierende Zielwerte werden jährlich überprüft. Dafür werden Soll- und Ist-Werte abgeglichen. Sofern Zielwerte nicht erreicht oder Umsetzungsstände verfehlt werden, macht der darauffolgende Infraplan diese Abweichungen transparent und zeigt nach Möglichkeit auf, wie eine Rückkehr auf den Zielpfad gelingen kann.
- **Transparenz:** Der Infraplan führt erstmals Maßnahmen, Kennzahlen und Einordnungen zur Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur in einem öffentlichen, leicht zugänglichen und konsistenten Dokument zusammen. Dadurch wird die Transparenz der Infrastrukturplanung und -finanzierung für Bund, DB InfraGO AG und weitere Stakeholder deutlich erhöht.

- **Verbindlichkeit:** Der Infraplan soll künftig Grundlage für die vertragliche und finanzielle Absicherung der priorisierten Infrastrukturmaßnahmen sein. Noch in dieser Legislatur soll das Gesamtkonzept inklusive Infraplan gesetzlich verankert werden. Zudem soll der Infraplan mit einem neuen Eisenbahninfrastrukturfonds verknüpft werden, der die priorisierten Maßnahmen mit einer überjährigen Finanzierungszusage absichert.

Der **Infraplan 2026** füllt diese Funktionen noch nicht vollständig aus, da er zu einem Zeitpunkt veröffentlicht wird, zu dem zentrale Instrumente – insbesondere das Zielnetz 2035 – noch nicht fertiggestellt sind. Vor diesem Hintergrund stehen im Infraplan 2026 in erster Linie Transparenz, Kontrolle und Nachsteuerung sowie die Information über seine grundlegende, künftige Funktionsweise im Vordergrund. Frühestens ab dem **Infraplan 2027** kann eine systematische Ausrichtung der Maßnahmen am Zielnetz 2035 erfolgen.

Auch die neue Leistungsvereinbarung InfraGO (LV InfraGO), die derzeit erarbeitet wird, kann erstmals ab dem Infraplan 2027 berücksichtigt werden.

Der Infraplan ist ein selbstlernendes Instrument: Er soll auch über diese initialen Schritte hinaus bei Bedarf jedes Jahr strukturell verbessert werden.

Maßnahmenlisten 2025 bis 2030 sowie Ausblick auf den Umsetzungs- stand weiterer Maßnahmen

Anstehende Maßnahmen für die Jahre 2026 bis 2030

Das Maßnahmenportfolio 2026–2030 enthält die zentralen Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur, die zum Zeitpunkt der Erstellung des Infraplans verlässlich zur Umsetzung bis 2030 vorgesehen sind. Durch diese Maßnahmen soll eine Steigerung von Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Nachhaltigkeit des Netzes erreicht werden.

Das Portfolio enthält insbesondere Maßnahmen in den Bereichen Neu- und Ausbau, Elektrifizierung, Korridorsanierungen, Lärmsanierung und Kleine und Mittlere Maßnahmen (KMM) sowie Bahnhöfe.²

² Für den Bereich Digitalisierung wird im Infraplan 2026 aufgrund des ausstehenden Abschlusses der LV InfraGO sowie der ausstehenden Digitalisierungsstrategie des Bundes von der Festlegung von Zielwerten und der Ausweisung von Maßnahmen für die Jahre 2026 bis 2030 abgesehen. Für die Entwicklung der Bahnhöfe nach dem zwischen Bund und DB InfraGO AG abgestimmten Zielbild ist gemäß der Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene von 2026 bis 2030 ein Hochlauf um durchschnittlich 100 Bahnhöfe pro Jahr vorgesehen (siehe Kapitel 3). Da es sich bei den Zielwerten um aggregierte Summen handelt, sind die Bahnhöfe nicht Teil der Kartendarstellung. Für den Bereich Lärmsanierung sowie Kleine und Mittlere Maßnahmen wird aufgrund möglicher unterjähriger Veränderungen von der Veröffentlichung detaillierter Maßnahmenlisten für die Jahre 2027 bis 2030 abgesehen. Vor dem Hintergrund der derzeit gemäß Koalitionsvertrag laufenden Evaluierung und Anpassung der Strategie der Korridorsanierungen können derzeit keine Aussagen zu Zielwerten für die Steuerungskennzahl der Streckenkilometer Korridorsanierungen für die Jahre 2027–2030 gemacht werden. Dies gilt ebenso für die Zielwerten für die Jahre 2027–2030 zugrundeliegenden konkreten Korridorsanierungen. Nach Anpassung wird die Strategie der Korridorsanierungen im nächsten Infraplan 2027 abgebildet.

Neu- und Ausbau, Elektrifizierung, Korridorsanierungen und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen

Geplante Inbetriebnahmen von 2026 bis 2030

Neu- und Ausbau^{1,2}

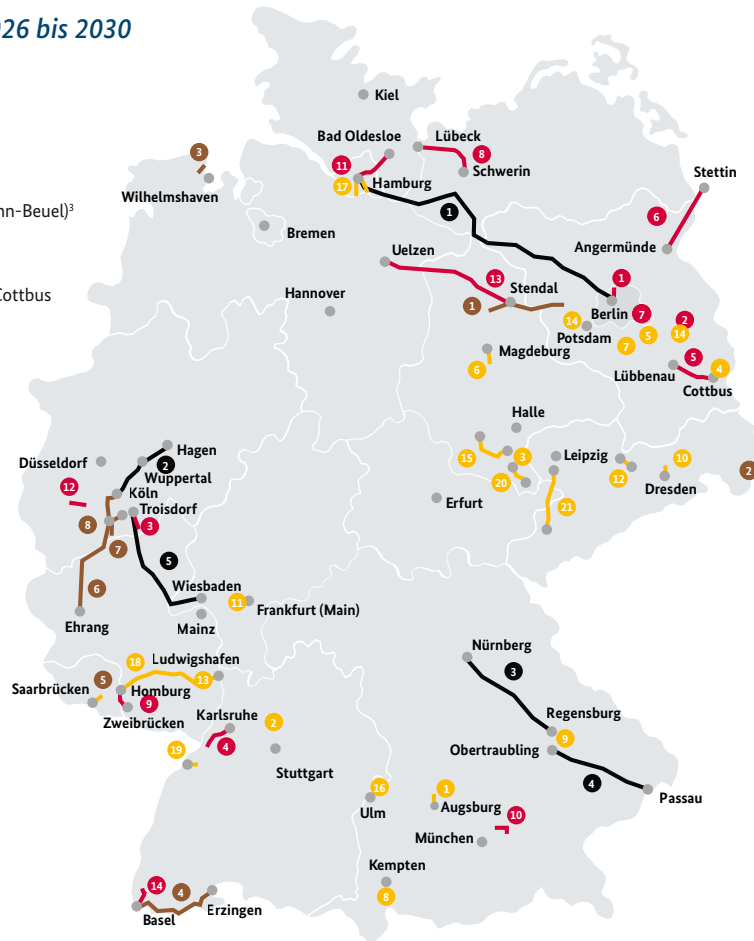
- 1 S-Bahn S21 Berlin, Interimszustand³
- 2 Bahnhof Fangschleuse
- 3 S-Bahn S13 Köln (Bauabschnitt 1 Troisdorf – Bonn-Beuel)³
- 4 ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (Streckenabschnitt 1)
- 5 InvKG Nr. 6: zweigleisiger Ausbau Lübbenau – Cottbus
- 6 ABS Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin)
- 7 Regionalbahnhof Berlin – Köpenick, Umfahrgleis (3. Streckengleis)
- 8 ABS Lübeck – Schwerin⁴
- 9 Homburg – Zweibrücken (NRN 2. Baustufe)³
- 10 Knoten München (Erdinger Ringschluss: Abschnitt Flughafen – Schwaigerloh)³
- 11 Knoten Hamburg, S4 Ost⁴
- 12 ABS Köln – Aachen, Ausbauabschnitt II⁴
- 13 ABS Magdeburg – Stendal – Uelzen, Abschnitt Stendal – Uelzen⁴
- 14 ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (Streckenabschnitte 9, 9.2 und 9.3)

Elektrifizierung¹

- 1 ABS Hannover – Berlin (1. Baustufe) (Elektrifizierung)
- 2 InvKG Nr. 19: Strecke Berlin – Cottbus – Weißwasser – Görlitz (– Breslau), Bahnhof Görlitz 1. Baustufe
- 3 Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord
- 4 Elektrifizierung Hochrhein Basel – Erzingen³
- 5 Elektrifizierung Kurve Wemmetsweiler³
- 6 Elektrifizierung Eifelstrecke Hürth-Kalscheuren – Euskirchen – Nettersheim – Ehrang³
- 7 Elektrifizierung Euskirchen – Bad Münstereifel (Erfttalbahn)³
- 8 Elektrifizierung und Ausbau – Bonn – Euskirchen (Voreifelbahn)³

Korridorsanierungen¹

- 1 Hamburg – Berlin
- 2 Hagen – Wuppertal – Köln
- 3 Nürnberg – Regensburg
- 4 Obertraubling – Passau
- 5 Troisdorf – Wiesbaden



Weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen^{1,5}

- | | | |
|--|---|--|
| 1 Ubf Augsburg | 10 ABS/NBS Leipzig – Dresden, Kreuzungsbauwerk Dresden | 17 S-Bahn Hamburg: Ertüchtigung Harburger- und Bergedorfer Korridor |
| 2 Ubf Kornwestheim (1. Baustufe) | 11 Großknoten Frankfurt am Main: Gleis 25 | 18 ABS Ludwigshafen – Saarbrücken |
| 3 InvKG Nr. 25: Bf Leuna | 12 ABS Leipzig – Dresden VDE 9 (3. Baustufe: ABS Zeithain – Leckwitz) | 19 PB 07: Kehl – Appenweier – Grenze D/F (2. Baustufe, PFA 2) |
| 4 InvKG Nr. 7: Bf Cottbus | 13 Oberleitungsinselanlagen Pfalznetz | 20 InvKG Nr. 27 Strecke Weißenfels – Zeitz – 1./2. Bauabschnitt |
| 5 InvKG Nr. 4: Bf Königs Wusterhausen, Nordkopf | 14 i2030 RE 1, Anteil 1. und 2. Betriebsstufe | 21 ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/ Dresden, Abschnitt Gaschwitz – Werdau |
| 6 Knoten Magdeburg, Spurplan Süd | 15 InvKG Nr. 26: Merseburg – Querfurt | |
| 7 Bahnhof Zossen | 16 Ubf Ulm-Nord (2. Modul) | |
| 8 Barrierefreier Ausbau der Station Kempten (Allgäu) Hbf | | |
| 9 ABS Hof – Regensburg (ESTW Regensburg) | | |

1 Sortierung nach dem Datum der Inbetriebnahme (aufsteigend). 2 Aus- und Neubau beinhaltet i. d. R. auch die Durchführung der Elektrifizierung; bei einzelnen Ausbaumaßnahmen ist diese bereits vorhanden und daher nicht Bestandteil der Maßnahme. 3 Die Maßnahme kann seitens des Bundes nicht abschließend bestätigt werden, da der Bund bei dieser Maßnahme nicht unmittelbarer Vertrags- bzw. Vereinbarungspartner der DB InfraGO AG ist, auch wenn ggf. eine (teilweise) Finanzierung durch den Bund erfolgt. 4 Die Aufnahme der Maßnahme in den Infraplan 2026 erfolgt unter dem Vorbehalt des noch ausstehenden durchgängigen Baurechts und zählt deshalb noch nicht auf die Steuerungskennzahlen ein. 5 Die Maßnahmen werden im Betrachtungszeitraum des Infraplans umgesetzt, zählen jedoch nicht auf die Steuerungskennzahlen ein.

Lärmsanierung und KMM

Geplante Inbetriebnahmen im Jahr 2026¹

Lärmsanierung

- 1 Bielefeld Süd
- 2 Emmerthal
- 3 Gütersloh-Avenwedde
- 4 Hagen a.T.W.
- 5 Himmelstadt
- 6 Ispringen
- 7 Kämpfelbach
- 8 Kötzschau – Rampitz
- 9 Löhne Mitte
- 10 Mönchengladbach
- 11 Osterholz-Scharmbeck
- 12 Pfnitztal
- 13 Remchingen
- 14 St. Ingbert-Rohrbach
- 15 Witzenhausen

Für den Zeitraum 2027 bis 2030 sind darüber hinaus folgende Lärmsanierungsmaßnahmen verbindlich vorgesehen²:

- 2027: Syke, Hasbergen, Donauwörth
- 2028: Horneburg, Warburg, Leonberg
- 2029/2030: Eschweiler, Saarbrücken, Hiddenhausen, Marburg, Weyhe, Emsdorf

Weitere Maßnahmen befinden sich derzeit in Klärung.

Teilprogramme der KMM^{3,4}

- Überlastete Schienenwege
- Stabiles Netz
- Etappierung D-Takt
- 740-m-Netz
- Sonstige KMM



¹ Aufgrund möglicher unterjähriger Veränderungen wird für die beiden Steuerungskennzahlen von der Veröffentlichung detaillierter Maßnahmenlisten für die Jahre 2027 bis 2030 abgesehen. ² Dargestellt sind Maßnahmen mit geplantem Baubeginn in den jeweiligen Jahren und voraussichtlich hohem Einfluss auf den Mittelabfluss der jeweiligen Jahresscheibe. Die Vorschau stellt den geplanten aktiven Baubeginn der Maßnahmen dar. Die ausgewiesenen Maßnahmen hängen daher nicht direkt mit der Steuerungskennzahl „Lärmsanierte Streckenkilometer“ zusammen. Die ausgewiesenen Maßnahmen sind nach Angaben der DB InfraGO AG vorbehaltlich einer auskömmlichen Finanzierung und einer betrieblich möglichen Umsetzung. ³ Die detaillierte Liste für das Jahr 2026 befindet sich in Kapitel 2.2 sowie im Anhang. ⁴ Teile der für diese Steuerungskennzahl hinterlegten Maßnahmen der Teilprogramme Stabiles Netz sowie Sonstige KMM können seitens des Bundes für die Jahre 2026 bis 2030 nicht abschließend bestätigt werden, da der Bund bei diesen Maßnahmen nicht unmittelbarer Vertrags- bzw. Vereinbarungspartner der DB InfraGO AG ist, auch wenn ggf. eine (teilweise) Finanzierung durch den Bund erfolgt. Die Maßnahmen werden in Kapitel 2.2 und im Anhang entsprechend gekennzeichnet.

Das umfangreiche Maßnahmenportfolio zeigt, dass die Weiterentwicklung des Schienennetzes auf verschiedene Hebel und deren Zusammenwirken setzt, um die Leistungsfähigkeit und Robustheit der Eisenbahninfrastruktur langfristig zu stärken.

Rückschau auf umgesetzte Maßnahmen im Jahr 2025

Die im Jahr 2025 durch die DB InfraGO AG umgesetzten Maßnahmen leisten einen wichtigen Beitrag zur Kapazitätssteigerung, Modernisierung und Attraktivitätsverbesserung des Netzes.

Im Unterschied zu den geplanten Inbetriebnahmen der Jahre 2026 bis 2030 weist das Portfolio 2025 zusätzlich Maßnahmen im Bereich Digitalisierung sowie eine Übersicht der nach dem abgestimmten Zielbild weiterentwickelten Bahnhöfe aus.

Neu- und Ausbau, Elektrifizierung, Digitalisierung, Korridorsanierungen, Lärmsanierung, KMM, Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG- Maßnahmen

Berücksichtigte Maßnahmen mit Inbetriebnahmen im Jahr 2025

Neu- und Ausbau^{1,2}

- 1 VDE 8.1 ABS Nürnberg – Ebersfeld (2. Baustufe, ohne Güterzugtunnel Fürth)
- 2 Knoten Berlin (Dresdner Bahn: Südkreuz – Blankenfelde)
- 3 Knoten Berlin (Dresdner Bahn: Kurve Mahlow)
- 4 ABS/NBS Karlsruhe – Basel, PFA 9.0

Elektrifizierung

- 1 Elektrifizierung Ahrtalbahn, Str. 3000 (Remagen – Ahrbrück)

Digitalisierung¹

- 1 Biblis – Mannheim – Waldhof (Südl. Streckenabschnitt GS Riedbahn)
- 2 Freiburg – Zähringen – Haltingen (Rheintalbahn, Nordsee – Rhein – Mittelmeer – Korridor)
- 3 Haltingen – Weil am Rhein
- 4 Grenzbereich – Bahnhof Weil am Rhein
- 5 Grenzbereich – Bahnhof Konstanz
- 6 Oberlahnstein – Rüdesheim (Rechter Rhein, Nordsee – Rhein – Mittelmeer – Korridor)

Korridorsanierungen

- 1 Emmerich – Oberhausen

Lärmsanierung

- | | | |
|------------------------|--------------------------|---------------------------|
| 1 Agathenburg | 11 Grünsfeld | 21 Neckarsulm |
| 2 Brake | 12 Hambergen | 22 Ötisheim |
| 3 Buxtehude | 13 Hamm | 23 Regensburg West Knoten |
| 4 Datteln | 14 Hammah | 24 Reichenberg |
| 5 Duisburg-Duisern | 15 Kirchheim | 25 Rommerskirchen |
| 6 Elsflth | 16 Langenfeld-Berghausen | 26 Stadland |
| 7 Flachlanden | 17 Löhne | 27 Thüngersheim |
| 8 Gelsenkirchen Knoten | 18 Lunestedt | 28 Winterhausen |
| 9 Geroldshausen | 19 Monheim-Weilheim | |
| 10 Groß-Gerau | 20 Mörfelden Knoten | |

Weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen^{1,3}

- 1 InvKG Nr. 28: Bf Bitterfeld
- 2 Knoten Halle (Saale)

Teilprogramme der KMM

- Überlastete Schienenwege
- Stabiles Netz
- Etappeierung D-Takt
- 740-m-Netz
- Sonstige KMM

Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild

Jeder hier aufgeführte Bahnhof kennzeichnet einen Bahnhof, der im Jahr 2025 die Bau- und Ausstattungsstandards gemäß dem abgestimmten Zielbild vollständig erreicht hat – basierend auf dem von der DB InfraGO AG veröffentlichten Handbuch.

1 Sortierung nach dem Datum der Inbetriebnahme (aufsteigend). 2 Aus- und Neubau beinhaltet i. d. R. auch die Durchführung der Elektrifizierung; bei einzelnen Ausbaumaßnahmen ist diese bereits vorhanden und daher nicht Bestandteil der Maßnahme. 3 Die Maßnahmen wurden im Betrachtungszeitraum des Infraplans umgesetzt, zahlen jedoch nicht auf die Steuerungskennzahlen ein.

Umsetzungsstand Bedarfsplan-, GVFG- und InvKG-Maßnahmen

Der Infraplan bietet einen Überblick über Bedarfsplanmaßnahmen, die DB-Vorhaben im finanzrelevanten Teil des GVFG-Bundesprogramms 2026 sowie sich in Bau befindliche InvKG-Maßnahmen. Die Übersicht schafft Transparenz darüber, wie weit einzelne Vorhaben fortgeschritten sind und welche Maßnahmen perspektivisch über den Infraplanzeitraum von 2026 bis 2030 hinaus zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur beitragen werden.

Kennzahlen

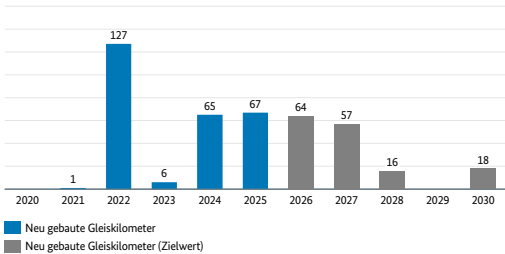
Der Infraplan 2026 führt ein umfassendes Kennzahlensystem ein, mit dem die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur transparent bewertet werden kann. Hierfür werden acht **Steuerungskennzahlen** des Bundes mit verbindlichen Zielwerten versehen. Sie werden durch 15 **Informationskennzahlen** ergänzt. Die Kennzahlen erfassen zentrale Aspekte der Infrastrukturent-

wicklung und ermöglichen eine systematische Überprüfung der Zielerreichung.

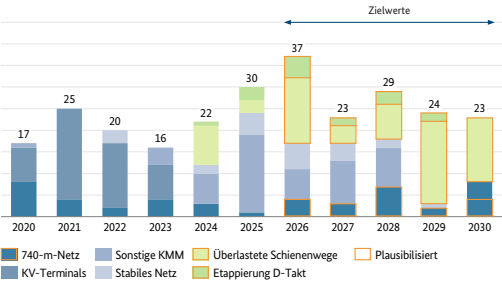
Sie machen für den Zeitraum 2020 bis 2030 Fortschritte beim Ausbau und der Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur messbar, beispielsweise bei der Elektrifizierung des Netzes, der Weiterentwicklung von Bahnhöfen nach dem abgestimmten Zielbild sowie bei der Umsetzung von Kleinen und Mittleren Maßnahmen zur Stärkung der Robustheit und Erhöhung der Kapazität des Netzes. Gleichzeitig machen die Kennzahlen bestehende Herausforderungen sichtbar. Besonders die Zunahme anlagenbedingter Verspätungsminuten weist auf einen erhöhten Investitions- und Instandhaltungsbedarf hin und verdeutlicht, dass der Zustand der Infrastruktur unmittelbare Auswirkungen auf die Betriebsqualität hat.

Insgesamt dienen die Kennzahlen damit nicht nur der Erfolgskontrolle der vorgesehenen Maßnahmen, sondern auch der Verbesserung der Transparenz und Planungssicherheit im Hinblick auf die Eisenbahninfrastruktur.

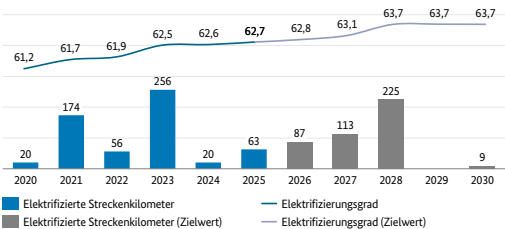
1) Neu gebaute Gleiskilometer (jährlich in km)



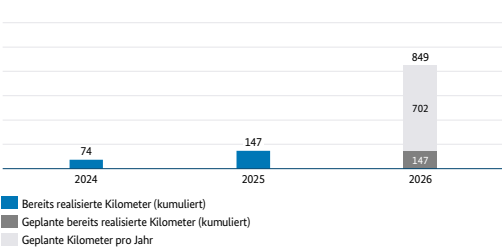
2) Umsetzung Kleiner und Mittlerer Maßnahmen (KMM) (jährliche Anzahl)



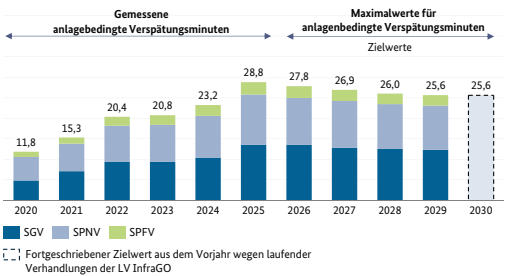
3) Elektrifizierte Streckenkilometer (jährlich in km) und Elektrifizierungsgrad (jährlich in Prozent)



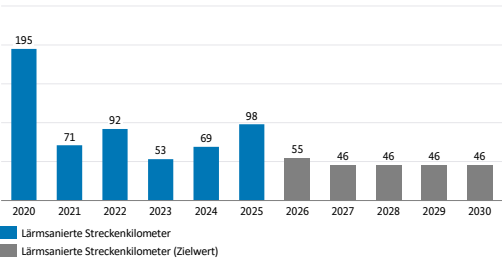
4) Streckenkilometer Korridorsanierungen (kumuliert in km)



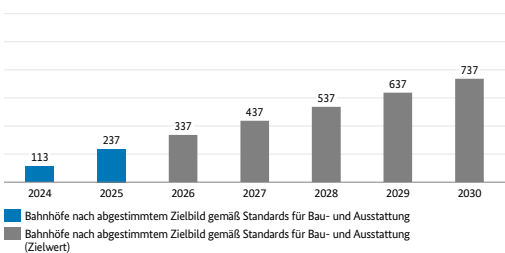
5) Anlagenbedingte Verspätungsminuten (jährlich durchschnittliche cVmin pro Tag in Tsd.)



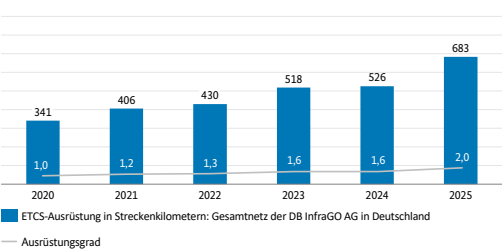
6) Lärmsanierte Streckenkilometer (jährlich in km)



7) Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild (Bau- und Ausstattung) (kumulierte Anzahl)



8) ETCS-Ausrüstung: Gesamtnetz DB InfraGO AG (kumuliert in km) und Ausrüstungsgrad (jährlich in Prozent)



1 Der Infraplan im Gesamtkonzept für die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur

In der **Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene** vom 22. September 2025 hat das BMV die Grundlage für ein neues Steuerungskonzept des Bundes verankert. Eine klare Rolle des Bundes ist künftig die Vorgabe konkreter Ziele und die Definition des Rahmens. Eine intensivere Steuerung durch den Bund soll durch ein strategisches Infrastruktur-Gesamtkonzept erfolgen.

Mit diesem Gesamtkonzept soll seit Langem bestehenden strukturellen Defiziten begegnet werden, wie teilweise inkohärenten Infrastrukturstrategien, zu hohen Unsicherheiten bei der Planung und Umsetzung, einer zu schwachen Kontrolle und Steuerung der DB InfraGO AG durch den Bund und einem unzureichenden Überblick über die Aktivitäten der DB InfraGO AG.

Das Gesamtkonzept schlägt die Brücke zwischen dem grundsätzlichen Orientierungsrahmen für die nächsten Jahrzehnte und den jedes Jahr anstehenden Finanzierungs- und Umsetzungsentscheidungen des Bundes und der DB InfraGO AG.

Dabei werden Netzsanierung, Digitalisierung sowie Neu- und Ausbau erstmals durchgängig gemeinsam betrachtet. Das vermeidet das Ausspielen des einen gegen das andere und ermöglicht das Aufdecken und die Nutzung von Synergien bei der Infrastrukturentwicklung.

Das Gesamtkonzept filtert auch nach budgetären und technischen Realitäten, indem sowohl absehbar verfügbare Finanzmittel als auch technische Beschränkungen, etwa bei den Planungs- und Baukapazitäten, abgeglichen werden.

In Verbindung mit verkehrsfachlichen Kriterien und verkehrspolitischen Zielsetzungen generiert das Gesamtkonzept hieraus konsequente Reihenfolgen (Priorisierungen), in denen die zahlreichen Maßnahmen sowohl im Bestandsnetz als auch im Aus- und Neubau abgearbeitet werden sollten.

Dies soll eine höhere Planungssicherheit für alle Beteiligten bewirken, u. a. auch für die Eisenbahnbranche, mit zugleich positiven Effekten auf die Kosten.

Das Gesamtkonzept besteht aus:

- einer **Leitstrategie** des Bundes als langfristige verkehrspolitische Ausrichtung,
- dem **Zielnetz 2035** mit der langfristigen Programmatik des BMV und einer Darstellung, was hiervon bis 2035 bereits umgesetzt werden kann,
- dem **Infraplan** mit den zur konkreten Umsetzung anstehenden Maßnahmen in den jeweils nächsten fünf Jahren.

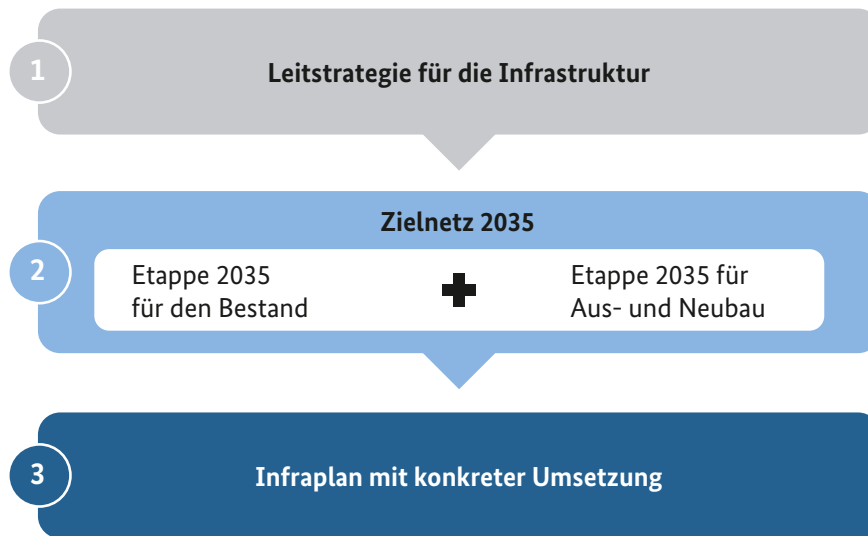


Abbildung 1: Strategisches Infrastruktur-Gesamtkonzept

Die **Leitstrategie** des Bundes – ein fahrplan-orientierter Takt für SPNV, SPFV und SGV (der Deutschlandtakt) – definiert die langfristige verkehrspolitische Ausrichtung. Ziel ist ein integrierter, stabiler Takt zwischen Nah- und Fernverkehr unter Einbeziehung des Schienengüterverkehrs. Fahrplanbasiert bedeutet, dass der Bedarf an Infrastrukturmaßnahmen aus den verkehrlichen Anforderungen eines Fahrplans abgeleitet wird – mit abgestimmten, verlässlichen Verbindungen im Nah-, Fern- und Güterverkehr, sowohl in Metropolen als auch im ländlichen Raum. Neben den abgeleiteten Neu- und Ausbaumaßnahmen bedarf es dafür des Erhalts und der Modernisierung eines leistungsfähigen und effizienten Bestandsnetzes der Schieneninfrastruktur.

Das künftige **Zielnetz 2035** zeigt, welche Maßnahmen der Leitstrategie bis 2035 bereits umgesetzt und welche Qualitäts- und Angebotsverbesserungen damit erreicht werden können. Damit

bildet es eine konkrete Zwischenstufe zur Umsetzung der Leitstrategie des Bundes. Im Zielnetz 2035 wird auch dargestellt, für welche Maßnahmen bis 2035 die Planung bzw. der Bau zu beginnen oder fortzusetzen ist. Es ordnet Maßnahmen in den Bereichen Netzsanierung, Digitalisierung sowie Neu- und Ausbau nach ihrem Beitrag zum Gesamtsystem. Diese Priorisierung macht Zielkonflikte und Synergien transparent und unterstützt die Entscheidung, welche Maßnahmen am dringlichsten sind. Auf dieser Basis wird im Zielnetz 2035 mittels eines Verkehrskonzepts aufgezeigt, welche Kapazitäten im Nah-, Fern- und Güterverkehr im Jahr 2035 erreichbar sind und welche konkreten Angebots- und Qualitätsverbesserungen daraus resultieren. Als Teil der rollierenden Planung soll das Zielnetz 2035 regelmäßig in Folgeetappen fortgeschrieben werden. Das Zielnetz 2035 wird derzeit im BMV erstellt, zentrale Ergebnisse sollen bis Anfang 2027 vorliegen.

Im Bestandsnetz liegt der Fokus auf der Erhaltung, Modernisierung und Leistungssteigerung der bestehenden Schieneninfrastruktur im Kern- und Flächennetz. Ein Element sind die Korridorsanierungen, bei denen Baumaßnahmen gebündelt umgesetzt werden. Weitere Bestandteile sind die Lärmsanierung und der Bereich Bahnhöfe, in dem bundesweit einheitliche Standards für Bahnhöfe nach einem abgestimmten Zielbild gesetzt werden. Die Digitalisierung des Bestandsnetzes umfasst insbesondere die Einführung von ETCS, digitalen Stellwerken (DSTW) und moderner Leit- und Sicherungstechnik. Beim Aus- und Neubau werden bedarfsgerechte Kapazitäten für die Schieneninfrastruktur im Personen- und Güterverkehr geschaffen. Dazu zählen insbesondere neue Strecken, zusätzliche Gleise, Verbindungskurven, Geschwindigkeitserhöhungen sowie Kapazitätsausweitungen. Auch die sogenannten Kleinen und Mittleren Maßnahmen (KMM) spielen eine wichtige Rolle. Ebenso gehört die Elektrifizierung bisher nicht elektrifizierter Strecken hierzu.

Box 1: Systembausteine in Zielnetz und Infraplan

Das Infrastruktur-Gesamtkonzept bettet sich in bestehende Planungsinstrumente ein. Ausgangspunkt ist die Verkehrsprognose, die künftige Bedarfe und Engpässe bestimmt und damit die Grundlage für die fahrplanbasierte Ableitung des langfristigen Infrastrukturbedarfs in der Bundesverkehrswegeplanung bildet. Die Ergebnisse werden im Bedarfsplan Schiene gesetzlich verankert und regelmäßig mit der prognostizierten Nachfrageentwicklung abgeglichen.

Das Gesamtkonzept greift auf die Maßnahmen des Bedarfsplans Schiene zurück und priorisiert diese systematisch im Zielnetz. Gleichzeitig entsteht eine Rückkopplung: Veränderungen in der Maßnahmenpriorisierung können Impulse für die nächste Bedarfsplanüberprüfung geben.

Der Investitionsrahmenplan bildet die finanzielle Mittelfristperspektive aller Verkehrsträger ab und wird für den Bereich Schiene mit dem Infraplan verzahnt.

1.1 Die Funktionen des Infraplan

Der **Infraplan** legt den jährlich fortzuschreibenden Umsetzungspfad gemäß dem Zielnetz für die jeweils kommenden fünf Jahre fest und weist Zielwerte für Steuerungskennzahlen des Bundes für die Infrastrukturentwicklung aus. Zusätzlich umfasst er eine Rückschau auf umgesetzte Maßnahmen sowie auf die Entwicklung der Kennzahlen. Netzsanierung, Digitalisierung sowie Neu- und Ausbau werden dabei durchgängig gemeinsam betrachtet.

Der jährliche Infraplan soll perspektivisch folgende vier zentrale Funktionen erfüllen:

Konkret sollen in Zukunft die Maßnahmen aus dem Zielnetz – wie in Abbildung 2 gezeigt – für diejenigen Jahresscheiben aufgenommen werden, in denen sie eine Finanzierung benötigen. Mit jedem neuen Infraplan soll jeweils eine zusätzliche Jahresscheibe ergänzt werden.

1. Priorisierung

Der Infraplan soll die vom Eigentümer Bund priorisierten Maßnahmen darstellen. Seine künftige Kernfunktion besteht daher darin, jährlich die Maßnahmenlisten fortzuschreiben, die mit dem Zielnetz und damit mit der Leitstrategie konform sind. Auf dieser Grundlage können Finanzierungsentscheidungen stringent an der Strategie des Bundes für die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur ausgerichtet werden.

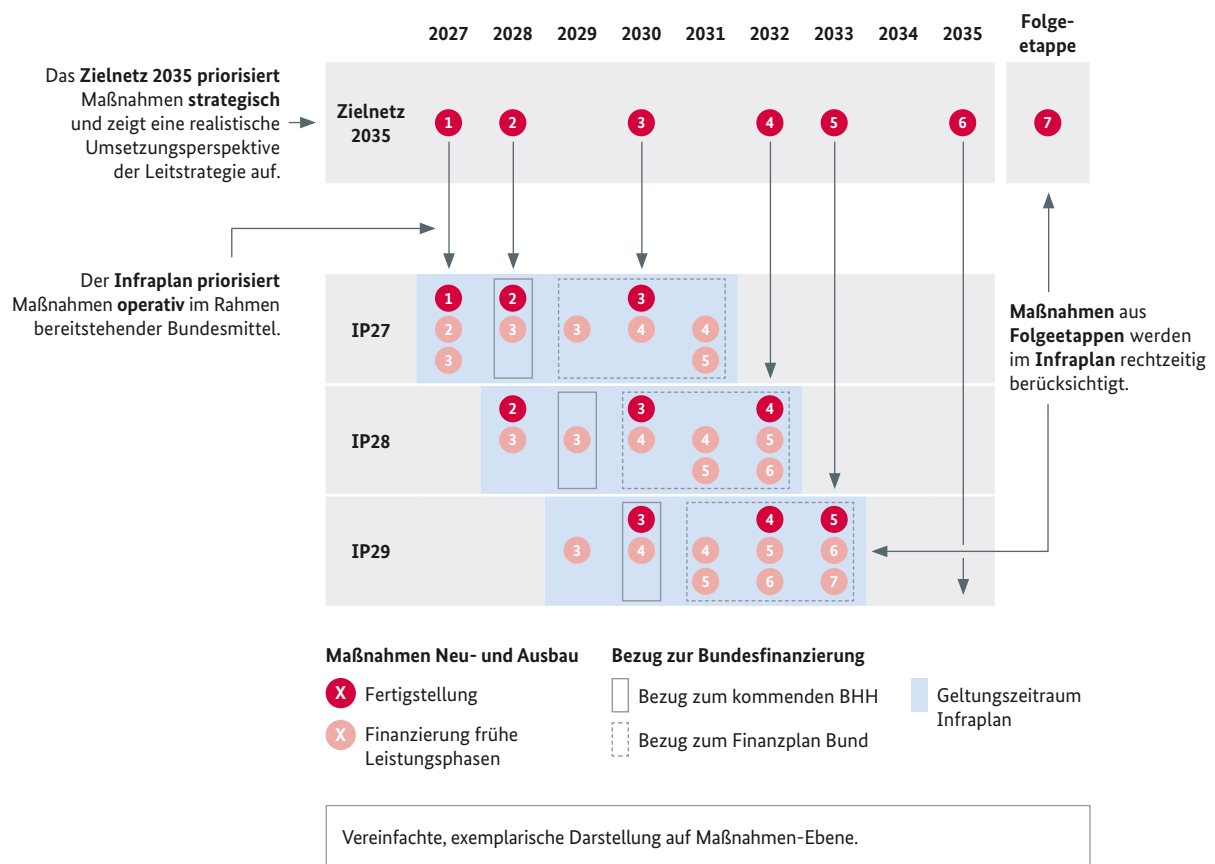


Abbildung 2: Künftige Funktionsweise des Infraplanes am Beispiel eines ausgewählten Portfolios von sieben Neu- und Ausbauvorhaben

Da das Zielnetz 2035 planmäßig bis Anfang 2027 fertiggestellt werden soll, enthält das vorliegende Dokument den vorgenannten Bezugsrahmen für die Priorisierung noch nicht. Auch werden die Konsequenzen aus dem Abschluss der neuen Leistungsvereinbarung InfraGO (LV InfraGO), die bis Ende 2026 abgeschlossen sein soll, frühestens im Infraplan 2027 Berücksichtigung finden. Daher werden in diesem Infraplan 2026 in Kapitel 2.2 diejenigen Maßnahmen abgebildet, die bereits fest für die Umsetzung vorgesehen sind.

Ergänzend werden in Kapitel 2.3 umfassende Maßnahmenlisten ausgewiesen, die über das Jahr 2030 hinaus den Fortschritt weiterer relevanter Infrastrukturvorhaben transparent darstellen. Diese Maßnahmenlisten sind gleichsam die Überleitung zum künftigen Verfahren, in dem der jährliche Infraplan auf dem Zielnetz 2035 aufbauen wird. Das Zielnetz 2035 ist ebenfalls in umfassenden Maßnahmenlisten angelegt. Der Durchlauf dieses Verfahrens soll erstmals mit dem Infraplan 2027 möglich sein.

Da im Zielnetz die Anforderungen sowohl von SPFV als auch von SPNV und SGV zugrunde liegen werden, werden dort auch SPNV-Infrastrukturmaßnahmen auf Länderebene berücksichtigt. Obgleich die SPNV-Maßnahmen in der Verantwortung der Länder liegen, von diesen mitfinanziert werden und durch die Länder in ihrer Umsetzung maßgeblich vorangetrieben werden, werden im Infraplan daher nicht nur Bundesmaßnahmen, sondern auch (durch den Bund mitfinanzierte) Maßnahmen der Länder berücksichtigt.

Box 2: Rolle von Ländermaßnahmen im Zielnetz 2035 und im Infraplan

2. Kontrolle und Nachsteuerung

Die Umsetzung der vom Infraplan umfassten Maßnahmen und die Einhaltung der Zielwerte können im Infraplan kontrolliert werden, indem der Soll- und Ist-Zustand abgeglichen wird.

Zwischen der Konzeption des Zielnetzes und der späteren Aufstellung eines neuen Infraplans können sich nach und nach Konkretisierungen und Veränderungen der Projektzuschnitte, -dauer und -kosten ergeben. Gleiches gilt für die absehbar verfügbaren Mittel. Diese Veränderungen werden bei jeder Aufstellung eines neuen Infraplans berücksichtigt, indem Projekte zeitlich neu eingeordnet werden. Eine kontinuierliche Aktualisierung des Zielnetzes ist nach aktueller Planung nicht erforderlich, denn aktualisierte Informationen sind im jeweils aktuellen Infraplan enthalten.

Die Nachsteuerung im Infraplan soll perspektivisch zusätzlich über die Steuerungskennzahlen erfolgen. Sollten Ziele nicht erreicht werden, werden die Ursachen hierfür im nachfolgenden Infraplan im Rahmen einer Rückschau dargelegt. Begründungen der DB InfraGO AG werden hierfür berücksichtigt. Auf Basis der Rückschau wer-

den nach Möglichkeit Maßnahmen ergänzt oder modifiziert, um auf den Zielpfad zurückzugelangen. Die Zielwerte werden hieran angepasst.

3. Transparenz

Mit dem Infraplan wird erstmals ein öffentlicher, leicht zugänglicher und konsistenter Bericht erstellt, der Maßnahmen, Kennzahlen und Einordnungen für alle Bereiche der Eisenbahninfrastrukturentwicklung zusammenführt. Hierdurch wird die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Infrastrukturplanung und -finanzierung deutlich erhöht und ein weitreichender Überblick über die Aktivitäten der DB InfraGO AG geschaffen.

Kern des Infraplans ist die gebündelte Darstellung der durch den Bund zur Umsetzung priorisierten Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre und aggregierter Kennzahlen. Damit sollen perspektivisch Fortschritt, Wirkung und Zielerreichung messbar und eine übergreifende Einordnung möglich werden. Dies erhöht die Planungssicherheit für alle betroffenen Stakeholder, vermeidet Missverständnisse und substantiiert fachliche Debatten.

4. Verbindlichkeit

Ziel des Infraplan ist es auch, die Verbindlichkeit der Umsetzung der aufgezeigten Infrastrukturmaßnahmen zu erhöhen.

Bei den Bedarfsplanmaßnahmen bilden die Finanzierungsvereinbarungen (FinVen), auf Basis der Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV), weiterhin den vertraglichen Rahmen für die Finanzierung und Umsetzung der Maßnahmen. Der Infraplan zeigt in diesem Zusammenhang auf, zu welchem Zeitpunkt neue FinVen für die Planung und den Bau von Infrastrukturmaßnahmen erforderlich werden und welche zeitlichen Meilensteine bei ihrer Ausgestaltung berücksichtigt werden sollten. Für das Bestandsnetz wird die künftige Leistungsvereinbarung InfraGO (LV InfraGO) verbindliche Zielvorgaben bis zum Jahr 2031 definieren.

Zeitnah beabsichtigt der Bund, die Verbindlichkeit des Infraplans erheblich zu stärken. Dies soll zum einen durch eine gesetzliche Verankerung des Gesamtkonzepts für die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur – und damit auch des Infraplans – erfolgen. Zum anderen soll eine verbindliche Finanzierungszusage durch die Verbindung des Infraplans mit einem perspektivisch zu errichtenden Eisenbahninfrastrukturfonds erreicht werden. Der Fonds soll die im Infraplan enthaltenen und vom Bund priorisierten Maßnahmen mit einer belastbaren, überjährigen Finanzierungszusage hinterlegen.

Bis zur Implementierung eines Eisenbahninfrastrukturfonds löst der Infraplan keine Finanzierung aus, sondern bildet die geltende Haushaltsplanung, die vertraglichen Vereinbarungen zwischen Bund und DB AG bzw. DB InfraGO AG sowie die unternehmerischen Planungen der DB InfraGO AG ab. Die Angaben im Infraplan 2026 stehen unter dem Vorbehalt der in den Folgejahren zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel. Der Infraplan 2026 ist kein Finanzierungsplan.

Schrittweise Etablierung des Infraplans

Der Infraplan 2026 erfüllt die Funktion „Verbindlichkeit“ noch nicht vollständig, da er zu einem Zeitpunkt veröffentlicht wird, zu dem zentrale Instrumente, insbesondere das Zielnetz 2035, noch nicht fertiggestellt sind. Vor diesem Hintergrund stehen im Infraplan 2026 in erster Linie Transparenz, Kontrolle und Nachsteuerung sowie die Information über seine grundlegende, künftige Funktionsweise im Vordergrund. Frühestens ab dem Infraplan 2027 kann eine systematische Ausrichtung der Maßnahmen am Zielnetz 2035 erfolgen.

Auch die neue Leistungsvereinbarung InfraGO (LV InfraGO), die derzeit erarbeitet wird, kann erst im Infraplan 2027 berücksichtigt werden.

Der Infraplan ist ein selbstlernendes Instrument: Er soll auch über diese initialen Schritte hinaus bei Bedarf jedes Jahr strukturell verbessert werden.

1.2 Verknüpfung mit der Aufstellung des Bundeshaushalts und der Unternehmensplanung der DB InfraGO AG

Die jährliche Erstellung des Infraplans soll künftig zeitlich so angelegt sein, dass sie eng mit der Haushaltsplanung des Bundes sowie der Unternehmensplanung der DB InfraGO AG verzahnt ist. Hierfür sind folgende Schritte zentral:

1. Frühestens ab dem Jahr 2027 sollen jeweils zum Jahresende die Vorarbeiten am Infraplan so weit fortgeschritten sein, dass sie in die Eckwertanmeldung des BMV beim Bundesministerium der Finanzen (BMF) einfließen können.
2. Jeweils zum Ende des ersten Quartals des Folgejahres soll der Infraplan veröffentlicht werden. Damit soll er – frühestens mit dem Infraplan 2028 – als Input für die Haushaltsaufstellung der Bundesregierung und das

parlamentarische Haushaltsverfahren dienen. Die Ergebnisse der parlamentarischen Befassung sowie der Beschluss des Bundeshaushalts sollen in die Erstellung des jeweils nächsten Infraplans einfließen.

3. Ebenso soll der veröffentlichte Infraplan künftig – auf Basis des Zielnetzes – eine wesentliche Grundlage für die unterjährigen Planungs- und Budgetprozesse der DB InfraGO AG sein.

Als beratendes Gremium der DB InfraGO AG wird der Sektorbeirat eine Stellungnahme zum jeweils aktuellen Infraplan abgeben. Diese Stellungnahme fließt in die Erstellung des darauffolgenden Infraplans ein.

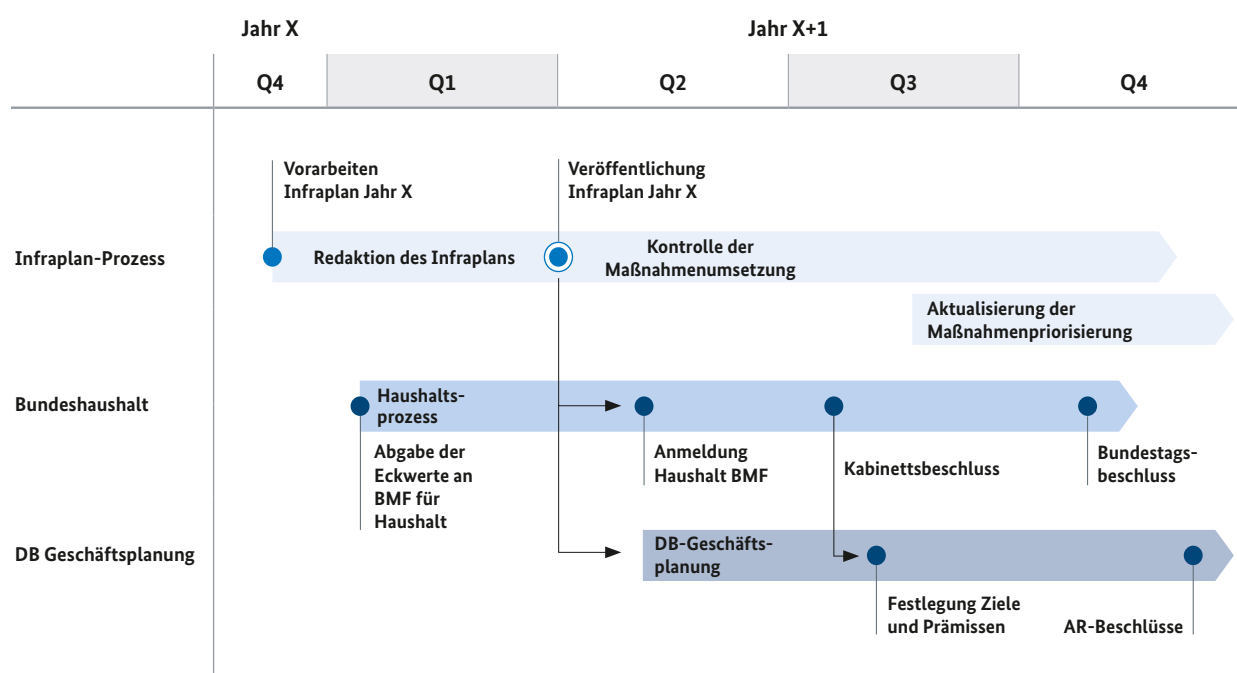


Abbildung 3: Der jährliche Infraplan-Prozess

2 Maßnahmenlisten 2025 bis 2030 sowie Ausblick auf den Umsetzungsstand weiterer Maßnahmen

2.1 Inbetriebnahmen im Jahr 2025

Im Folgenden werden die im Jahr 2025 umgesetzten Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur der DB InfraGO AG dar-

gestellt. Die Maßnahmen leisten einen wichtigen Beitrag zur Kapazitätssteigerung, Modernisierung und Attraktivitätsverbesserung des Netzes.

Neu- und Ausbau, Elektrifizierung, Digitalisierung, Korridorsanierungen, Lärmsanierung, KMM, Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG- Maßnahmen

Berücksichtigte Maßnahmen mit Inbetriebnahmen im Jahr 2025

Neu- und Ausbau^{1,2}

- 1 VDE 8.1 ABS Nürnberg – Ebersfeld (2. Baustufe, ohne Güterzugtunnel Fürth)
- 2 Knoten Berlin (Dresdner Bahn: Südkreuz – Blankenfelde)
- 3 Knoten Berlin (Dresdner Bahn: Kurve Mahlow)
- 4 ABS/NBS Karlsruhe – Basel, PFA 9.0

Elektrifizierung

- 1 Elektrifizierung Ahrtalbahn, Str. 3000 (Remagen – Ahrbrück)

Digitalisierung¹

- 1 Biblis – Mannheim – Waldhof (Südl. Streckenabschnitt GS Riedbahn)
- 2 Freiburg – Zähringen – Haltingen (Rheintalbahn, Nordsee – Rhein – Mittelmeer – Korridor)
- 3 Haltingen – Weil am Rhein
- 4 Grenzbereich – Bahnhof Weil am Rhein
- 5 Grenzbereich – Bahnhof Konstanz
- 6 Oberlahnstein – Rüdesheim (Rechter Rhein, Nordsee – Rhein – Mittelmeer – Korridor)

Korridorsanierungen

- 1 Emmerich – Oberhausen

Lärmsanierung

- | | | |
|------------------------|--------------------------|---------------------------|
| 1 Agathenburg | 11 Grünsfeld | 21 Neckarsulm |
| 2 Brake | 12 Hambergen | 22 Ötisheim |
| 3 Buxtehude | 13 Hamm | 23 Regensburg West Knoten |
| 4 Datteln | 14 Hammah | 24 Reichenberg |
| 5 Duisburg-Duisern | 15 Kirchheim | 25 Rommerskirchen |
| 6 Elsfléth | 16 Langenfeld-Berghausen | 26 Stadland |
| 7 Flachslanden | 17 Löhne | 27 Thüngersheim |
| 8 Gelsenkirchen Knoten | 18 Lunestedt | 28 Winterhausen |
| 9 Geroldshausen | 19 Monheim-Weilheim | |
| 10 Groß-Gerau | 20 Mörfelden Knoten | |

Weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen^{1,3}

- 1 InvKG Nr. 28: Bf Bitterfeld
- 2 Knoten Halle (Saale)

Teilprogramme der KMM

- Überlastete Schienenwege
- Stabiles Netz
- Etappierung D-Takt
- 740-m-Netz
- Sonstige KMM

Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild

△ Jeder hier aufgeführte Bahnhof kennzeichnet einen Bahnhof, der im Jahr 2025 die Bau- und Ausstattungsstandards gemäß dem abgestimmten Zielbild vollständig erreicht hat – basierend auf dem von der DB InfraGO AG veröffentlichten Handbuch.

1 Sortierung nach dem Datum der Inbetriebnahme (aufsteigend). 2 Aus- und Neubau beinhaltet i. d. R. auch die Durchführung der Elektrifizierung; bei einzelnen Ausbaumaßnahmen ist diese bereits vorhanden und daher nicht Bestandteil der Maßnahme. 3 Die Maßnahmen wurden im Betrachtungszeitraum des Infraplans umgesetzt, zählen jedoch nicht auf die Steuerungskennzahlen ein.

Abbildung 4: Bundesweite Inbetriebnahmen im Jahr 2025.

Highlights 2025

Neu- und Ausbau: Der viergleisige Ausbau des Abschnitts Nürnberg – Bamberg, im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Schiene Nr. 8 (VDE 8), schafft zusätzliche Kapazitäten im Nah- und Fernverkehr und löst bestehende Engpässe auf. Die Inbetriebnahme der Dresdner Bahn im Bahnknoten Berlin steigert die Leistungsfähigkeit der Strecke und verbessert die Anbindung an den Flughafen Berlin Brandenburg (BER) sowie an die Stadt Dresden.

Elektrifizierung: Die vollständige Elektrifizierung der Ahrtalbahnstrecke zwischen Remagen und Ahrbrück, die nach der Flutkatastrophe 2021 vollständig wieder Instand gesetzt wurde, trägt zur Steigerung der Energieeffizienz des Schienenverkehrs bei und verbessert somit dessen klimafreundlichen Betrieb.

Digitalisierung: Die großflächige ETCS-Ausrüstung der grenzüberschreitenden Strecken zwischen Deutschland und der Schweiz erhöht die Interoperabilität und schafft zusätzliche Kapazitäten, insbesondere auf dem europäischen Güterverkehrskorridor Nordsee – Rhein – Mittelmeer.

Lärmsanierung: Die bundesweite Lärmsanierung von insgesamt 98 Kilometern Schienenwegen verstärkt den Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Schienenlärm.

Korridorsanierungen: Die Sanierung der Bestandsstrecke Emmerich – Oberhausen stabilisiert die Infrastruktur des stark belasteten Nordsee – Rhein – Mittelmeerkorridors dauerhaft und festigt dadurch seine Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit nachhaltig.

Kleine und Mittlere Maßnahmen (KMM): Im Bereich der Kleinen und Mittleren Maßnahmen lag im Jahr 2025 ein Schwerpunkt auf dem Raum Stuttgart. Hier wurden zur Stabilisierung des Netzes eine Reihe von Maßnahmen in Stuttgart selbst sowie in der umliegenden Region in Betrieb genommen.

Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild: Im Rahmen des neuen, abgestimmten Zielbilds wurden im Jahr 2024 bereits 113 und im Jahr 2025 weitere 124 Bahnhöfe erfolgreich in Nutzung genommen, verteilt über zahlreiche Regionen in ganz Deutschland. Dabei standen neben städtischen Bahnhöfen insbesondere auch kleinere und mittlere Stationen im ländlichen Raum im Fokus.

Weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen: Im Jahr 2025 wurden zudem Maßnahmen umgesetzt, die beispielsweise die Modernisierung von Oberleitungen oder den Neubau von Empfangsgebäuden umfassen.

Nach Angaben der DB InfraGO AG wurden (inklusive Bedarfsplan, Kleinen und Mittleren Maßnahmen sowie Digitalisierung) im Jahr 2025 Arbeiten an 2.243 km Gleisen, 2.092 Weichen und 201 Bahnübergängen durchgeführt. Ebenfalls wurde im Jahr 2025 an Eisenbahnüberführungen im Umfang von 41.389 m², 284 Kilometern Oberleitungsanlagen und 4.245 Stelleinheiten im Rahmen von Stellwerksvollerneuerungen gearbeitet.

Kleine und Mittlere Maßnahmen

Inbetriebnahmen im Jahr 2025

Art des KMM-Teilprogramms	KMM-Bezeichnung
Überlastete Schienenwege	Weitere Gleisteilungen in Berlin Hbf (tief) und Realisierung Optionsweichen Elektrifizierung der Abstellgleise 30 bis 36 in Fulda Hbf Verlängerung der Bahnsteige in Wirtheim
Stabiles Netz	Ertüchtigung Bahnsteige Wendlingen für S-Bahn-Verkehr und Wendemöglichkeit für S-Bahnen an Gleis 3 Stuttgart-Feuerbach: Elektrifizierung Gleis 130 Stuttgart-Feuerbach: Bahnsteigneubau Gleis 130 Neue Abstellgleise für S-Bahn-Züge (4720) Bietigheim-Bissingen Neue Abstellgleise für S-Bahn-Züge (4720) Kornwestheim
Etappierung D-Takt	Bf Nersingen: Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugang Bf Waiblingen: Höhere Einfahrtgeschwindigkeit Str. Tübingen – Metzingen: Blockverdichtung
740-m-Netz	Herstellung Nutzlänge für 740-m-lange Güterzüge in Wartha
Sonstige KMM	Einrichtung Gleiswechselbetrieb Albshausen-Kerkerbach (3710) Ergänzung Zugdeckungssignale Gleis 10, 11, 14–17 Frankfurt Hbf Kapazitätserweiterung Falkenberg (Elster) (6207 unterer Bahnhof) Gleiswechselbetrieb Saalfeld – Unterwellenborn Überleitverbindung als vollständiges Weichentrapez in Unterwellenborn Ausfahrtsignale Brannenburg und Raubling (5702) Ausfahrtsignale Fischbach (5702) Gleiswechselbetrieb Bremen Burg – Bremen Vegesack Einrichtung Gleiswechselbetrieb auf der Strecke 1740 zwischen Osterholz-Scharmbeck und Oldenburg Kreuzungsbahnhof Langlau Einrichtung Gleiswechselbetrieb auf der Strecke 4120/4900 zws. Seckach – Osterburken und Osterburken – Möckmühl inkl. Blockverdichtung Erhöhung der Abzweiggeschwindigkeit im Südkopf von Obernburg-Elsenfeld Weiche 13 Erhöhung der Abzweiggeschwindigkeit im Nordkopf von Obernburg-Elsenfeld Weiche 5 Zusätzliches Blocksignal zwischen Glanzstoffwerke und Obernburg-Elsenfeld Zwei zusätzliche Blocksignale zwischen Sulzbach und Kleinwallstadt Überleitstelle Elbtal ("Üst Schmilka-Hirschmühle") Verlängerung Gleis 23 Bahnhof Niebüll Bf Niederwalgern, Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugang

Abbildung 5: Inbetriebnahmen im Jahr 2025 im Bereich Kleine und Mittlere Maßnahmen

Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild

Vollständig erreichte Bau- und Ausstattungsstandards im Jahr 2025¹

Baden-Württemberg	Brandenburg	Niedersachsen	Saarland
Dornstetten	Alt Hüttendorf	Bad Bentheim	Bubach
Emmendingen	Baruth (Mark)	Hessisch Oldendorf	Dirmingen
Freiburg-Klinikum	Beelitz-Heilstätten	Hodenhagen	Wemmetsweiler Rathaus
Gäufelden	Caputh-Geltow	Isernhagen	
Grünsfeld	Golm	Münchehof (Harz)	Sachsen
Halbmeil	Golzow (b Eberswalde)	Sagehorn	Borsdorf (Sachs)
Hirsau	Joachimsthal Kaiserbahnhof	Schierbrok	Dresden-Plauen
Langenau (Württ)	Kablow	Walsrode	Flöha
Merklingen-Schwäbische Alb	Lindenberg (Mark)		Frankenstein (Sachs)
Möckmühl	Mixdorf	Nordrhein-Westfalen	Gröditz (b Riesa)
Oppenweiler (Württ)	Niederlehme	Bad Salzuflen-Sylbach	Leipzig MDR
Schiltach	Ortrand	Billerbeck	Nassau (Erzgeb)
Schiltach Mitte	Petershagen Nord	Bönen-Nordböge	
Schluchsee	Storkow (Mark)	Borken (Westf)	Sachsen-Anhalt
Schwetzingen-Nordstadt	Wendisch-Rietz	Dortmund-Marten	Beyendorf
Stettfeld-Weiher	Zernsdorf	Engelskirchen	Burg (b Magdeburg)
		Essen-Zollverein Nord	Dodendorf
		Fröndenberg-Frömern	Halberstadt Hbf
		Garbeck	Oschersleben (Bode)
		Gelsenkirchen-Buer Süd	
		Hoppecke	Schleswig-Holstein
		Hösel	Bad St Peter-Ording
		Iserlohn	Felde
		Kirchlengern	Harblek
		Küntrop	Jarrenwisch
		Leopoldstal	Kating
		Lette (Kr Coesfeld)	Pansdorf
		Mönchengladbach-Genhausen	Sandwehle
		Oeventrop	Süderdeich
		Scherfede	Tating
		Schwerte-Ergste	Tiebensee
			Tönning
			Witzwort
		Rheinland-Pfalz	
		Dienheim	
		Mettenheim	Thüringen
		Nievern	Bad Salzungen
		Welgesheim-Zotzenheim	Blankenstein (Saale)
			Breitungen (Werra)
			Geraberg
			Waltershausen-Schnepfenthal
Bayern	Hamburg		
Coburg-Beiersdorf	Nettelburg		
Heigenbrücken	Ottensen		
Hohenpeißenberg			
Hoppingen	Hessen		
Iphofen	Altenstadt (Hess)		
München St.-Martin-Straße	Bürrstadt		
Oberkotzau	Darmstadt-Lichtwiese		
Peißenberg	Gettenau-Bingenheim		
Schongau	Heusenstamm		
Spiegelau	Kassel-Jungfernkopf		
St. Mang	Melsungen-Bartenwetterbrücke		
Stockdorf	Messel		
Sulzberg			
Unterschleißheim	Mecklenburg-Vorpommern		
	Laage (Meckl)		
	Rostock Lütten Klein		
	Schwerin Industriepark		

1 Jeder hier aufgeführte Bahnhof kennzeichnet einen Bahnhof, der im Jahr 2025 die Bau- und Ausstattungsstandards gemäß dem abgestimmten Zielbild vollständig erreicht hat – basierend auf dem von der DB InfraGO AG veröffentlichten Handbuch. In den Ländern Berlin und Bremen wurden im Jahr 2025 keine Bahnhöfe nach diesen Standards realisiert.

Abbildung 6: Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild mit im Jahr 2025 vollständig erreichten Bau- und Ausstattungsstandards sortiert nach Bundesländern

2.2 Geplante Inbetriebnahmen im Zeitraum des Infraplans 2026 (2026 bis 2030)

Das nachfolgende Maßnahmenportfolio umfasst alle zentralen Maßnahmen, die bis 2030 umgesetzt werden sollen.³

Im Bereich Neu- und Ausbau stammen die Maßnahmen aus den zwischen Bund und DB InfraGO AG abgestimmten Projekten des Bedarfsplans Schiene.

Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz werden dagegen primär über die aktuell bestehende, dritte Nachtragsvereinbarung zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) finanziert, die ab 2027 durch die LV InfraGO ersetzt wird. Die LuFV III enthält Vorgaben für die Durchführung von Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsmaßnahmen sowie die von der DB InfraGO AG im Bestandsnetz zu erreichenden Zielwerte für vordefinierte Kennzahlen. Welche konkreten Maßnahmen innerhalb dieses Rahmens umgesetzt werden, wird durch die DB InfraGO AG festgelegt.

Darüber hinaus werden einzelne Maßnahmen (anteilig) über Bundesprogramme finanziert. Hierzu zählen insbesondere das Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG), das Klimaschutzprogramm der Bundesregierung, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie das Bundesförderprogramm Elektrische Güterbahnen.⁴

Dargestellt werden in der folgenden Abbildung ausschließlich Maßnahmen, für die zum Zeitpunkt der Erstellung des Infraplans belastbare Angaben zum Inbetriebnahmedatum bis 2030 sowie eine gesicherte Finanzierung vorlagen. Änderungen können sich im Ergebnis der derzeit noch in Verhandlung befindlichen LV InfraGO sowie des in Erarbeitung befindlichen Zielnetzes 2035 ergeben, die sich auf den Infraplan 2027 auswirken. Aus diesen Gründen erhebt die Übersicht keinen Anspruch auf Vollständigkeit aller perspektivisch relevanten Maßnahmen, sondern zeigt die zum Zeitpunkt der Erstellung des Infraplans verlässlich zur Umsetzung vorgesehenen Maßnahmen.

³ Die Datengrundlage des nachfolgenden Maßnahmenportfolios bildet die Planungsrunde 2025 der DB InfraGO AG. In fachlich begründeten Einzelfällen wurden für die geplanten Inbetriebnahmen im Zeitraum des Infraplans 2026 (2026–2030) nach Abschluss der Planungsrunde notwendige Aktualisierungen berücksichtigt. Der zeitliche Abstand zwischen Datenstand und Veröffentlichung des Infraplans wird ab 2027 kleiner sein.

⁴ Die im Infraplan und im dazugehörigen Anhang dargestellten, anteilig über das GVFG-Programm finanzierten Maßnahmen umfassen ausschließlich DB-Vorhaben im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms.

Neu- und Ausbau, Elektrifizierung, Korridorsanierungen und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen

Geplante Inbetriebnahmen von 2026 bis 2030

Neu- und Ausbau^{1,2}

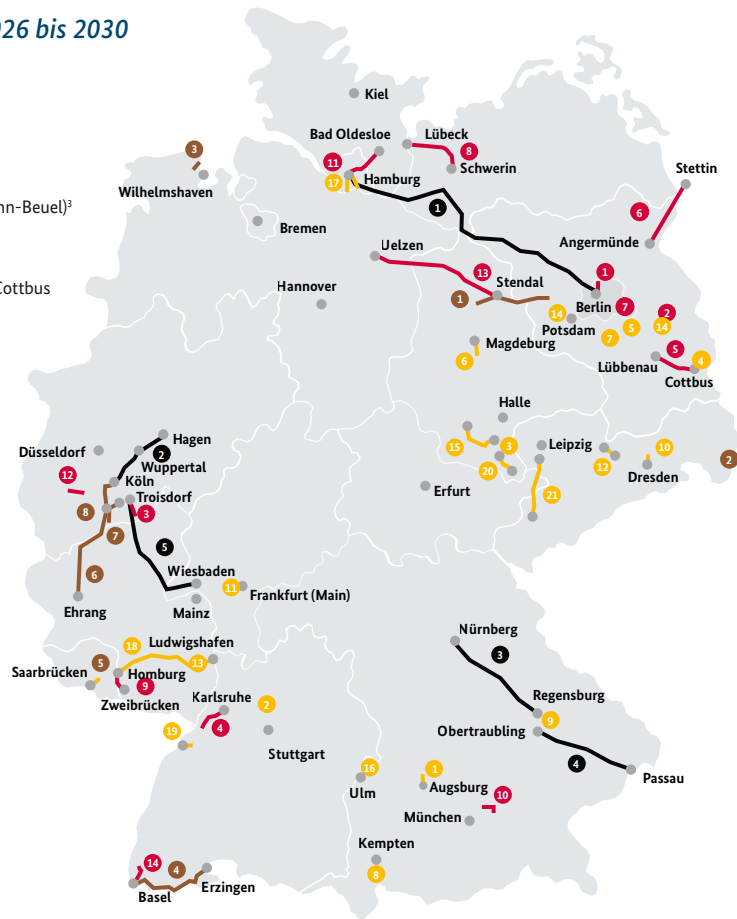
- 1 S-Bahn S21 Berlin, Interimzustand³
- 2 Bahnhof Fangschleuse
- 3 S-Bahn S13 Köln (Bauabschnitt 1 Troisdorf – Bonn-Beuel)³
- 4 ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (Streckenabschnitt 1)
- 5 InvKG Nr. 6: zweigleisiger Ausbau Lübbenau – Cottbus
- 6 ABS Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin)
- 7 Regionalbahnhof Berlin – Köpenick, Umfahrgleis (3. Streckengleis)
- 8 ABS Lübeck – Schwerin⁴
- 9 Homburg – Zweibrücken (NRN 2. Baustufe)³
- 10 Knoten München (Erdinger Ringschluss: Abschnitt Flughafen – Schwaigerloh)³
- 11 Knoten Hamburg, S4 Ost⁴
- 12 ABS Köln – Aachen, Ausbauabschnitt II⁴
- 13 ABS Magdeburg – Stendal – Uelzen, Abschnitt Stendal – Uelzen⁴
- 14 ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (Streckenabschnitte 9, 9.2 und 9.3)

Elektrifizierung¹

- 1 ABS Hannover – Berlin (1. Baustufe) (Elektrifizierung)
- 2 InvKG Nr. 19: Strecke Berlin – Cottbus – Weißwasser – Görlitz (– Breslau), Bahnhof Görlitz 1. Baustufe
- 3 Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord
- 4 Elektrifizierung Hochrhein Basel – Erzingen³
- 5 Elektrifizierung Kurve Wemmetsweiler³
- 6 Elektrifizierung Eifelstrecke Hürth-Kalscheuren – Euskirchen – Nettersheim – Ehrang³
- 7 Elektrifizierung Euskirchen – Bad Münstereifel (Erfttalbahn)³
- 8 Elektrifizierung und Ausbau – Bonn – Euskirchen (Voreifelbahn)³

Korridorsanierungen¹

- 1 Hamburg – Berlin
- 2 Hagen – Wuppertal – Köln
- 3 Nürnberg – Regensburg
- 4 Obertraubling – Passau
- 5 Troisdorf – Wiesbaden



Weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen^{1,5}

- | | | |
|--|---|--|
| 1 Ubf Augsburg | 10 ABS/NBS Leipzig – Dresden, Kreuzungsbauwerk Dresden | 17 S-Bahn Hamburg: Ertüchtigung Harburger- und Bergedorfer Korridor |
| 2 Ubf Kornwestheim (1. Baustufe) | 11 Großknoten Frankfurt am Main: Gleis 25 | 18 ABS Ludwigshafen – Saarbrücken |
| 3 InvKG Nr. 25: Bf Leuna | 12 ABS Leipzig – Dresden VDE 9 (3. Baustufe: ABS Zeithain – Leckwitz) | 19 PB 07: Kehl – Appenweiler – Grenze D/F (2. Baustufe, PFA 2) |
| 4 InvKG Nr. 7: Bf Cottbus | 13 Oberleitungsinselanlagen Pfalznetz | 20 InvKG Nr. 27 Strecke Weißenfels – Zeitz – 1./2. Bauabschnitt |
| 5 InvKG Nr. 4: Bf Königs Wusterhausen, Nordkopf | 14 i2030 RE 1, Anteil 1. und 2. Betriebsstufe | 21 ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/ Dresden, Abschnitt Gaschwitz – Werdau |
| 6 Knoten Magdeburg, Spurplan Süd | 15 InvKG Nr. 26: Merseburg – Querfurt | |
| 7 Bahnhof Zossen | 16 Ubf Ulm-Nord (2. Modul) | |
| 8 Barrierefreier Ausbau der Station Kempten (Allgäu) Hbf | | |
| 9 ABS Hof – Regensburg (ESTW Regensburg) | | |

1 Sortierung nach dem Datum der Inbetriebnahme (aufsteigend). 2 Aus- und Neubau beinhaltet i. d. R. auch die Durchführung der Elektrifizierung; bei einzelnen Ausbaumaßnahmen ist diese bereits vorhanden und daher nicht Bestandteil der Maßnahme. 3 Die Maßnahme kann seitens des Bundes nicht abschließend bestätigt werden, da der Bund bei dieser Maßnahme nicht unmittelbarer Vertrags- bzw. Vereinbarungspartner der DB InfraGO AG ist, auch wenn ggf. eine (teilweise) Finanzierung durch den Bund erfolgt. 4 Die Aufnahme der Maßnahme in den Infraplan 2026 erfolgt unter dem Vorbehalt des noch ausstehenden durchgängigen Baurechts und zahlt deshalb noch nicht auf die Steuerungskennzahlen ein. 5 Die Maßnahmen werden im Betrachtungszeitraum des Infraplans umgesetzt, zahlen jedoch nicht auf die Steuerungskennzahlen ein.

Abbildung 7: Geplante Inbetriebnahmen im Zeitraum 2026–2030

Highlights 2026–2030

Neu- und Ausbau: In den Jahren 2026 bis 2030 ist die Inbetriebnahme von insgesamt 14 Maßnahmen geplant. Fernverkehrsmaßnahmen wie die Inbetriebnahme des ersten Streckenabschnitts des geplanten Ausbaus der Strecke Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel im Jahr 2026 schaffen durch die Trennung von langsamen und schnellen Bahnverkehren zusätzliche Kapazitäten im Netz und verkürzen die Reisezeit der Fahrgäste. Im Nahverkehrsbereich werden Maßnahmen wie die Inbetriebnahme des ersten Bauabschnitts Troisdorf – Bonn-Beuel (2026) zur wesentlichen Verbesserung des Nahverkehrs und zur besseren Anbindung ländlicher Regionen an die Ballungsgebiete beitragen.

Elektrifizierung: Im Bereich der Elektrifizierung werden bis 2030 voraussichtlich acht Maßnahmen in Betrieb genommen.⁵ Ein zentraler Schwerpunkt hierbei ist die Elektrifizierung im Kontext der Sanierung der durch das Hochwasser 2021 massiv beschädigten Eifelstrecken. Hierzu zählen unter anderem die Strecke Hürth-Kalscheuren – Euskirchen – Nettersheim – Ehrang (insgesamt rund 164 km), die Voreifelbahn Bonn – Euskirchen (rund 32 km) sowie die Erfttalbahn Euskirchen – Bad Münstereifel (rund 14 km). Die Elektrifizierung der Strecken trägt in hohem Maße dazu bei, den Schienenverkehr der Region umweltfreundlicher und effizienter zu gestalten.

Korridorsanierungen: Mit der Umsetzung der Korridorsanierungen zielt die DB InfraGO AG darauf ab, zentrale Teile des Bestandsnetzes zu stabilisieren, um neben der Leistungsfähigkeit auch Robustheit und Betriebsqualität im Netz zu verbessern. Für das Jahr 2026 sind insgesamt 702 Kilometer Streckensanierung geplant. Die Auswahl und Priorisierung dieser Maßnahmen orientiert sich insbesondere am infrastrukturellen Erneuerungsbedarf, der verkehrlichen Bedeutung der Strecken sowie der Auslastung und Störanfälligkeit dieser Korridore. Vor dem Hintergrund der derzeit gemäß Koalitionsvertrag laufenden Evaluierung und Anpassung der Strategie der Korridorsanierungen können derzeit keine Aussagen zu Zielwerten für die Steuerungskennzahl der Streckenkilometer Korridorsanierungen für die Jahre 2027–2030 gemacht werden. Dies gilt ebenso für die den Zielwerten für die Jahre 2027–2030 zugrundeliegenden konkreten Korridorsanierungen. Nach Anpassung wird die Strategie der Korridorsanierungen im nächsten Infraplan 2027 abgebildet.

Lärmsanierung: Es ist vorgesehen, bis 2026 insgesamt 15 Lärmsanierungsmaßnahmen abzuschließen. Diese umfassen sowohl aktiven Lärmschutz, wie etwa Schallschutzwände direkt an der Strecke, als auch passive Maßnahmen, wie den Einbau von Schallschutzfenstern an betroffenen Wohngebäuden.

⁵ Elektrifizierungsmaßnahmen werden bspw. im Rahmen des Bedarfsplans, des GVFG, des InvKG und / oder der LuFV finanziert.

Kleine und Mittlere Maßnahmen: Im Bereich der Kleinen und Mittleren Maßnahmen wird im Zuge der Korridorsanierungen ein Schwerpunkt auf der Strecke Obertraubling – Passau liegen. In diesem Abschnitt, der insbesondere für den grenzüberschreitenden Güterverkehr eine bedeutende Rolle spielt, sind ab dem zweiten Halbjahr 2026 unter anderem Blockverdichtungen, zusätzliche Weichenverbindungen und neue Ausfahrtsignale geplant. Verkehrlich resultiert daraus eine spürbare Erhöhung der Robustheit und Stabilität des Fahrplans, da Verspätungsübertragungen reduziert werden können und nach Störungen schneller zum Regelbetrieb zurückgekehrt werden kann.

Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild: Wie in der Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene festgehalten, ist in den Jahren 2026 bis 2030 ein sukzessiver Hochlauf von durchschnittlich 100 Bahnhöfen pro Jahr vorgesehen. Diese sollen den gemäß dem abgestimmten Zielbild definierten und im Handbuch der DB InfraGO AG hinterlegten Bau- und Ausstattungsstandards entsprechen. Verbindliche Zielvorgaben hierfür werden aktuell in der LV InfraGO festgelegt. Da es sich bei den Zielwerten 2026 bis 2030 um aggregierte Summen handelt – und nicht um konkret geplante Bahnhöfe –, sind die Bahnhöfe nicht Teil der Kartendarstellung.

Weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen: Im Zeitraum 2026 bis 2030 werden zudem weitere Maßnahmen umgesetzt, die u. a. Bahnhofs- und Streckenumbauten, Spurplananpassungen sowie Modernisierungen der Oberleitungen und der Leit- und Sicherungstechnik umfassen.

Der Bereich Digitalisierung ist aufgrund des ausstehenden Abschlusses der LV InfraGO sowie der noch fertigzustellenden Digitalisierungsstrategie des Bundes noch kein Bestandteil der aktuellen Vorausschau. Diese Maßnahmen werden im Infraplan 2027 ergänzt.

Lärmsanierung und KMM

Geplante Inbetriebnahmen im Jahr 2026¹

Lärmsanierung

- 1 Bielefeld Süd
- 2 Emmerthal
- 3 Gütersloh-Avenwedde
- 4 Hagen a.T.W.
- 5 Himmelstadt
- 6 Ispringen
- 7 Kämpfelbach
- 8 Kötzschau – Rampitz
- 9 Löhne Mitte
- 10 Mönchengladbach
- 11 Osterholz-Scharmbeck
- 12 Pfinztal
- 13 Remchingen
- 14 St. Ingbert-Rohrbach
- 15 Witzenhausen

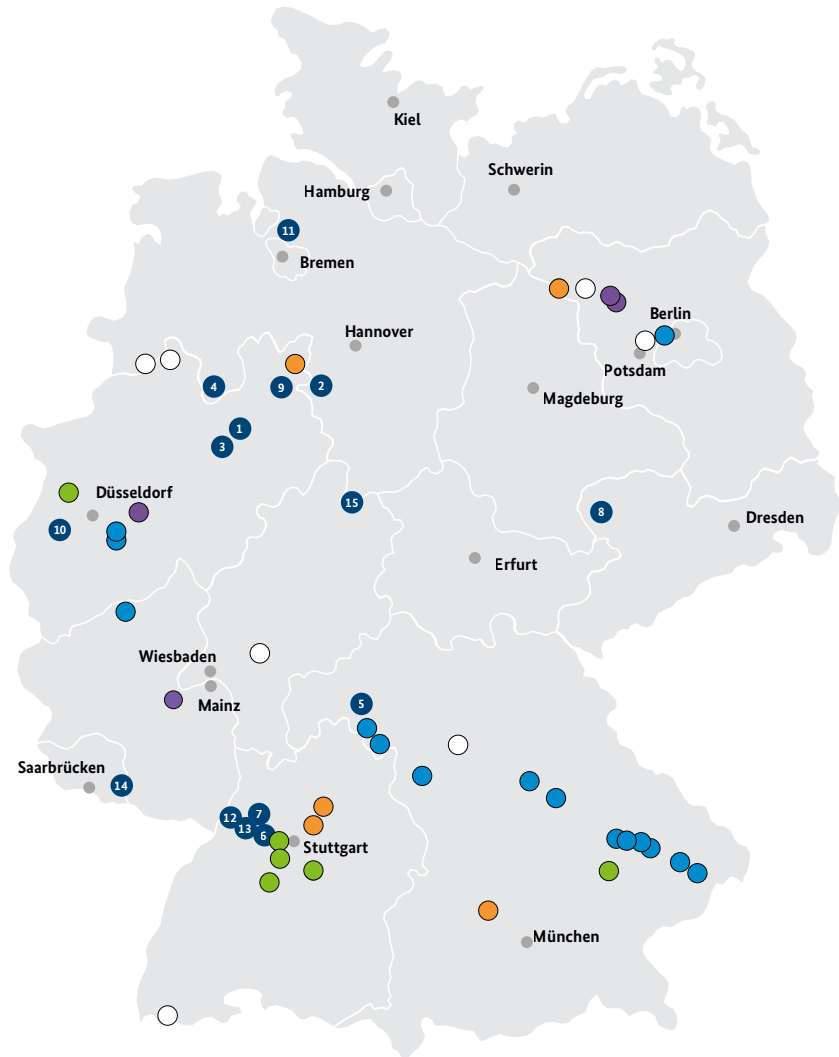
Für den Zeitraum 2027 bis 2030 sind darüber hinaus folgende Lärmsanierungsmaßnahmen verbindlich vorgesehen²:

- 2027: Syke, Hasbergen, Donauwörth
- 2028: Horneburg, Warburg, Leonberg
- 2029/2030: Eschweiler, Saarbrücken, Hiddenhausen, Marburg, Weyhe, Ens Dorf

Weitere Maßnahmen befinden sich derzeit in Klärung.

Teilprogramme der KMM^{3,4}

- Überlastete Schienenwege
- Stabiles Netz
- Etappierung D-Takt
- 740-m-Netz
- Sonstige KMM



¹ Aufgrund möglicher unterjähriger Veränderungen wird für die beiden Steuerungskennzahlen von der Veröffentlichung detaillierter Maßnahmenlisten für die Jahre 2027 bis 2030 abgesehen. ² Dargestellt sind Maßnahmen mit geplantem Baubeginn in den jeweiligen Jahren und voraussichtlich hohem Einfluss auf den Mittelabfluss der jeweiligen Jahresscheibe. Die Vorschau stellt den geplanten aktiven Baubeginn der Maßnahmen dar. Die ausgewiesenen Maßnahmen hängen daher nicht direkt mit der Steuerungskennzahl „Lärmsanierte Streckenkilometer“ zusammen. Die ausgewiesenen Maßnahmen sind nach Angaben der DB InfraGO AG vorbehaltlich einer auskömmlichen Finanzierung und einer betrieblich möglichen Umsetzung. ³ Die detaillierte Liste für das Jahr 2026 befindet sich in Kapitel 2.2 sowie im Anhang. ⁴ Teile der für diese Steuerungskennzahl hinterlegten Maßnahmen der Teilprogramme Stabiles Netz sowie Sonstige KMM können seitens des Bundes für die Jahre 2026 bis 2030 nicht abschließend bestätigt werden, da der Bund bei diesen Maßnahmen nicht unmittelbarer Vertrags- bzw. Vereinbarungspartner der DB InfraGO AG ist, auch wenn ggf. eine (teilweise) Finanzierung durch den Bund erfolgt. Die Maßnahmen werden in Kapitel 2.2 und im Anhang entsprechend gekennzeichnet.

Abbildung 8: Geplante Inbetriebnahmen im Jahr 2026 in den Bereichen Lärmsanierung und Kleine und Mittlere Maßnahmen

Kleine und Mittlere Maßnahmen

Inbetriebnahmen im Jahr 2026¹

Art des KMM-Teilprogramms	KMM-Bezeichnung
Überlastete Schienenwege	Zusätzliche Weichenverbindung im südlichen Bahnhofskopf von Remagen Köln-Mülheim: Einbau eines zusätzlichen Weichentrapezes auf der Strecke 2730/2505 Blockverdichtungen auf den Strecken 2730-1 und 2650-1 nördlich von Köln-Mülheim Überleitstelle zwischen Postbauer-Heng und Ochenbruck bei km 78,4 (5850) ("Üst Burghann") Zusätzliche Weichenverbindung in Beratzhausen Westkopf und neues Weichentrapez Parsberg Ostkopf Bypass Knoten Nürnberg – Blockverdichtung im Abschnitt Ansbach – Lehrberg (5321) Bypass Knoten Nürnberg – Blockverdichtung im Abschnitt Ochsenfurt – Marktbreit Zusätzliches Ausfahrtsignal im Gegengleis und Zwischensignal in Heidingsfeld West 5830 Vilshofen – Garching: Überleitstelle zwischen km 21,4 und km 30,7 (Üst Einöd) Einbau doppelte Weichenverbindung Berlin Hbf Westkopf Zusätzliche, mittige Überleitstelle zwischen Osterhofen und Plattling (Üst Langenisarhofen) Neue Weichenverbindungen zwischen Straßkirchen und Straubing (WV Amselfing) Zusätzliche, mittige Überleitstelle zwischen Plattling und Straßkirchen (Üst Stephansposching) Zusätzliche, mittige Überleitstelle zwischen Sünching und Mangolding (Üst Sengkofen) Zusätzliche, mittige Überleitstelle zwischen Straubing und Radldorf (Üst Rinkam)
Stabiles Netz	Böblingen: Schaffung Wendemöglichkeit für S-Bahn Langzüge (4860)² Stuttgart: Überleitstelle Birkenkopf² Überleitstelle Artlkofen (5500)² Bahnsteigverlängerung Oberboihingen² Einrichtung Gleiswechselbetrieb zwischen Rheinhausen – Trompet – Moers (2330)² Stuttgart: Geschwindigkeitserhöhung S-Bahn Stammstrecke²
Ettapierung D-Takt	Knoten Wittenberge: SPV Erweiterung Sulzbach (Murr): Gleichzeitige Einfahrten Bf Oppenweiler: Gleichzeitige Einfahrten Bf Friedberg: Herstellung gleichzeitiger Einfahrten / Neubau ESTW Friedberg (b. Augsburg) Bf Minden: Zusätzlicher Bahnsteig
740-m-Netz	Herstellung Nutzlänge für 740 m lange Güterzüge in Bingen Hbf Herstellung Nutzlänge für 740 m lange Güterzüge in Neustadt (Dosse), Gleis 3 Herstellung Nutzlänge für 740 m lange Güterzüge in Neustadt (Dosse), Gleis 4 Herstellung Nutzlänge für 740 m lange Güterzüge in Schwelm
Sonstige KMM	Neubau Kreuzungsbahnhof in Rodheim auf der Strecke 3611² Überleitstelle Torfmoorsee zwischen Ibbenbüren-Esch und Rheine (km 171,3) 2992 Überleitstelle Rodde zwischen Ibbenbüren-Esch und Rheine (km 173,3) 2992 Überleitstelle zwischen Neustadt/Dosse und Breddin (Üst Zernitz) bei ca. km 83,5 (6100)² Überleitstelle Brieselang (6100)² GWB-Ausrüstung Grenzach – Rheinfelden 4000² 5950 GWB Fürth-Nürnberg Hohe Marter²

¹ Detaillierte Maßnahmenlisten für die Jahre 2027–2030 werden aufgrund von möglichen unterjährigen Veränderungen aktuell noch nicht veröffentlicht.

² Die Maßnahme kann seitens des Bundes nicht abschließend bestätigt werden, da der Bund bei dieser Maßnahme nicht unmittelbarer Vertrags- bzw. Vereinbarungspartner der DB InfraGO AG ist, auch wenn ggf. eine (teilweise) Finanzierung durch den Bund erfolgt.

Abbildung 9: Detaillierte Maßnahmenliste der geplanten Inbetriebnahmen im Jahr 2026 im Bereich Kleine und Mittlere Maßnahmen

2.3 Bedarfsplan- sowie GVFG- und InvKG-Maßnahmen

Die nachfolgenden Maßnahmenlisten bieten einen Überblick über Bedarfsplanmaßnahmen, die DB-Vorhaben im finanzrelevanten Teil des GVFG-Bundesprogramms 2026 sowie sich in Bau befindliche InvKG-Maßnahmen. Damit zeigen sie, welche Maßnahmen auch über den Zeitraum des Infraplans 2026 hinaus (also nach 2030) umgesetzt werden, und in welchem Umsetzungsstand sie sich befinden.⁶

Diese Maßnahmenlisten sind gleichsam eine Überleitung zum künftigen Verfahren, in dem der jährliche Infraplan auf dem Zielnetz 2035 aufsetzen wird. Dies soll erstmals mit dem Infraplan 2027 möglich sein.

2.3.1 Bedarfsplan-Maßnahmen⁷

Die Sortierung der Maßnahmen innerhalb der Tabellen in Teil A–D dient der Übersichtlichkeit und stellt keine Priorisierung dar. Sie erfolgt zunächst nach der Subkategorie der parlamentarischen Befassung: „abgeschlossen – Entschließung des Bundestags (BT) liegt vor“, „Übergabe

seitens DB InfraGO AG erfolgt – Verfahren läuft“, „vorgesehen“ und „nicht vereinbart“. Anschließend werden die Maßnahmen nach der Leistungsphase, dem geplanten Jahr der Inbetriebnahme, dem Gesamtwertumfang (GWU) sowie dem Bundesland sortiert.

⁶ Geringfügige Abweichungen zu den den Steuerungskennzahlen zugrundeliegenden Maßnahmen können vorliegen, da dort aufgrund der Plausibilisierung der Zielwerte der Kennzahlen ein früherer Datenstichtag zugrunde gelegt werden musste.

⁷ Die Listen in Kapitel 2.3.1 berücksichtigen keine Vorhaben, deren physischer Bau bereits abgeschlossen ist oder deren Inbetriebnahme bereits längere Zeit zurückliegt. Darüber hinaus werden Bedarfsplanvorhaben im Rahmen des „740-m-Netzes“ nicht gesondert ausgewiesen. Maßnahmen im Zusammenhang mit Stuttgart 21 werden von der DB InfraGO AG als Bestandsnetzprojekte eingeordnet und sind daher ebenfalls nicht aufgeführt.

Bedarfsplan, Teil A – Maßnahmen im Bau und/oder mit durchgängigem Baurecht (abgeschlossene Leistungsphase 4 bis 9)

Laufende Nummer Projektnummer	Bezeichnung	Maßnahme	Land	Realisierungsstand / Lph	Geplante Inbetriebnahme	GWU in Mio. € ^{8,9}	Parlamentarische Befassung
1 E.1600001122	ABS Lübeck – Schwerin/	Elektrifizierung, 1gl. Vbk Bad Kleinen inkl DT 2 Lübeck – Lübeck Hochschulstadt (3. Gleis, 740 m)	Schleswig-Holstein/Mecklenburg-Vorpommern	Bau	2028	218,92	abgeschlossen – Entschließung BT liegt vor
2 E.1637260058	PB 05: ABS/NBS Hanau/Gießen – Fulda	4gl. Ausbau Hanau-Gelnhausen (Langenselbold – Gelnhausen)	Hessen	Bau	2031	Ref. Teil B 1 E.1637260058 ¹⁰	abgeschlossen – Entschließung BT liegt vor
3 E.1631230009	ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden	2gl. Aus-/Neubau Bad Schwartau – Puttgarden zusätzl. Überholgleise in Lübeck Gbf	Hamburg/Schleswig-Holstein	Bau	offen	8.044,54 ¹¹	abgeschlossen – Entschließung BT liegt vor
4 E.1637270014	PB 07: ABS/NBS Karlsruhe – Basel Abschnitt 1	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (Streckenabschnitt 1)	Baden-Württemberg	Bau	2026	1.140,02	nicht vereinbart
5 E.1637236153	Bf Fangschleuse	zusätzliche Gleise im Bahnhof Fangschleuse	Brandenburg	Bau	2026	290,00	nicht vereinbart
6 E.1636792900	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe	Ubf Augsburg	Bayern	Bau	2026	129,13	nicht vereinbart
7 E.1626645400	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe	Ubf Kornwestheim: 3. Modul 1. BS (600 m, 2 Kräne)	Baden-Württemberg	Bau	2026	63,16	nicht vereinbart
8 E.1637230069	ABS Angermünde – Stettin	Passow – Tantow – Grenze D/PL (2gl. Elektrifizierung und Ertüchtigung auf 160 km/h)	Brandenburg	Bau	2027	759,00	nicht vereinbart
9 E.1637230071	ABS Berlin – Dresden (1. und 2. Baustufe)	Bahnhof Zossen	Brandenburg	Bau	2027	147,91	nicht vereinbart

8 Die Reihenfolge der Fußnoten richtet sich nach dem erstmaligen Auftreten des jeweils referenzierten Wertes bzw. der zugehörigen Maßnahme in der Darstellung.

9 Der Wert der Kosten basiert auf der Planungsrunde 2025 der DB InfraGO AG.

10 Der GWU-Wert in Höhe von 1.676,02 Mio. € bezieht sich auf die folgenden Maßnahmen: Teil A 2 | E.1637260058 und Teil B 1 | E.1637260058. Darüber hinaus umfasst der GWU die Vorabmaßnahmen, die sich auf das ESTW Gelnhausen und drei Ingenieurbauwerke beziehen, die bereits in Betrieb genommen wurden. Der Gesamtwert wird ausschließlich unter Teil B 1 | E.1637260058 ausgewiesen; für die zugehörigen Teilmaßnahmen wird daher kein separater GWU ausgewiesen.

11 Der GWU-Wert in Höhe von 8.044,54 Mio. € bezieht sich auf die folgenden Maßnahmen: Teil A 3 | E.1631230009 und Teil B 5 | E.1631230009. Der Gesamtwert wird ausschließlich unter der Teil A 3 | E.1631230009 ausgewiesen; für die zugehörigen Teilmaßnahmen wird daher kein separater GWU ausgewiesen.

Laufende Nummer Projektnummer	Bezeichnung	Maßnahme	Land	Realisierungsstand / Lph	Geplante Inbetriebnahme	GWU in Mio. € ^{8,9}	Parlamentarische Befassung
10 E.1637290100	PB 08: ABS Hannover – Berlin (Lehrter Stamm-bahn)	ABS Hannover – Berlin (1. Baustufe) (Elektrifizierung)	Brandenburg/ Sachsen-Anhalt	Bau	2027	Ref. Teil B 20 E.1637290100 ¹²	nicht vereinbart
11 E.1637230052	Ausbau von Knoten – Knoten Magdeburg	2. Baustufe (Umbau Gleisanlagen, Spurplan Süd, PFA 80)	Sachsen-Anhalt	Bau	2027	Ref. Teil B 18 E.1637230052 ¹³	nicht vereinbart
12 E.1637230040 // X.016030472300201	ABS Berlin – Frankfurt/ Oder	Regionalbahnhof Berlin-Köpenick, Umfahrgleis (3. Streckengl.)	Berlin	Bau	2028	997,00	nicht vereinbart
13 E.1637290013 // T.016084466	ABS Leipzig – Dresden (VDE 9)	3. Baustufe: ABS Zeithain-Leckwitz	Sachsen	Bau	2028	217,90	nicht vereinbart
14 E.1637290214	ABS Leipzig – Dresden (VDE 9)	3. Baustufe: Kreuzungsbauwerk Dresden	Sachsen	Bau	2028	144,48	nicht vereinbart
15 E.1637250107	Großknoten Hamburg	4gl. Ausbau S4 Hasselbrook-Ahrensburg (2 Neue Gleise werden gebaut)	Hamburg	Bau	2029	1.781,86	nicht vereinbart
16 E.1637231000	Kombinierter Verkehr/ Rangierbahnhöfe	Ubf Ulm-Nord (Dornstadt): 2. Modul	Baden-Württemberg	Bau	2029	187,64	nicht vereinbart
17 E.1637350127	PB 07: Kehl – Appenweier – Grenze D/F	2. Baustufe, PFA 2	Baden-Württemberg	Bau	2029	168,57	nicht vereinbart
18 E.1600267085	ABS Ludwigs-hafen – Saarbrücken		Saarland/ Rheinland-Pfalz	Bau	2029	132,31	nicht vereinbart
19 E.1637230034	ABS Köln – Aachen	Ausbauabschnitt II: Bf Rothe Erde	Nordrhein-Westfalen	Bau	2029	110,11	nicht vereinbart
20 E.1637290101	PB 03: ABS Magdeburg – Stendal – Uelzen (Ostkorridor Nord)	2gl. Einbindung Bf Stendal und Ausbau Str. bis Hohenwulsch und Salzwedel – Uelzen	Niedersachsen/ Sachsen-Anhalt	Bau	2030	1.720,48 ¹⁴	nicht vereinbart
21 E.1637230016	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/ Dresden	Gaschwitz-Werdau (2. BS). Erhöhung Streckengeschwindigkeit	Sachsen/ Thüringen	Bau	2030	814,42	nicht vereinbart

12 Der GWU-Wert in Höhe von 876,15 Mio. € bezieht sich auf die folgenden Maßnahmen: Teil A 10 | E.1637290100 und Teil B 20 | E.1637290100. Der Gesamtwert wird ausschließlich unter Teil B 20 | E.1637290100 ausgewiesen; für die zugehörigen Teilmaßnahmen wird daher kein separater GWU ausgewiesen.

13 Der GWU-Wert in Höhe von 991,83 Mio. € bezieht sich auf die folgenden Maßnahmen: Teil A 11 | E.1637230052 und Teil B 18 | E.1637230052. Der Gesamtwert wird ausschließlich unter Teil B 18 | E.1637230052 ausgewiesen; für die zugehörigen Teilmaßnahmen wird daher kein separater GWU ausgewiesen.

14 Der GWU-Wert in Höhe von 1.720,48 Mio. € bezieht sich auf die folgenden Maßnahmen: Teil A 20 | E.1637290101 und Teil A 33 | E.1637290101. Der Gesamtwert wird ausschließlich unter Teil A 20 | E.1637290101 ausgewiesen; für die zugehörigen Teilmaßnahmen wird daher kein separater GWU ausgewiesen.

Laufende Nummer Projektnummer	Bezeichnung	Maßnahme	Land	Realisierungsstand / Lph	Geplante Inbetriebnahme	GWU in Mio. € ^{8,9}	Parlamentarische Befassung
22 E.1637260014	PB 07: ABS/ NBS Karlsruhe – Basel Abschnitt 9.2	ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (Streckenabschnitt 9.2 Haltingen – Weil am Rhein)	Baden-Württemberg	Bau	2030	Ref. Teil A 24 E.1637260014 ¹⁵	nicht vereinbart
23 E.1631280009	Großknoten Frankfurt am Main	2. Baustufe Ffm Stadion (3. Niederäder Brücke)	Hessen	Bau	2032	466,00	nicht vereinbart
24 E.1637260014	PB 07: ABS/ NBS Karlsruhe – Basel, PFA 9 (Pfa 9.3)	Pfa 9.3: Basel Bad Bf	Baden-Württemberg	Bau	2033	2.767,90 ¹⁵	nicht vereinbart
25 E.1630268527	ABS Stuttgart – Singen – Grenze D/CH (Gäubahn)	Gäubahn Flughafen Stuttgart (Nordabschnitt, Pfaffensteigtunnel), Anbindung Gäubahn an Stuttgart Flughafen	Baden-Württemberg	Bau	2033	2.493,45	nicht vereinbart
26 E.1637230067	ABS Köln – Düsseldorf – Dortmund / Münster (RRX)	PFA 5a: Stadtgebiet Essen, PFA 5b: Stadtgebiet Bochum (Signale, Weichen, 1gl. Verbindungskurve, Krbw)	Nordrhein-Westfalen	Bau	2035	Ref. Teil B 12 E.1637230067 ¹⁶	nicht vereinbart
27 E.1637350003// T.016076026 // T.016071166	ABS (Amsterdam)–Grenze D/NL–Emmerich–Oberhausen	3gl. Ausbau Oberhausen-Emmerich und Blockverdichtung	Nordrhein-Westfalen	Bau	2038	4.850,00	nicht vereinbart
28 E.1637260200	Großknoten Köln	Ausbau sdl. Gummersbacher Straße (ASG)	Nordrhein-Westfalen	Bau	2038	704,28	nicht vereinbart
29 E.1637230067	ABS Köln – Düsseldorf – Dortmund / Münster (RRX)	PFA 3.0: Düsseldorf-Wehrhahn – Düsseldorf-Unterrath (punktuelle Maßnahmen, Signale), PFB 8/9: ESTW Düsseldorf	Nordrhein-Westfalen	Bau	2044	Ref. Teil B 12 E.1637230067 ¹⁶	nicht vereinbart
30 E.1637230067	ABS Köln – Düsseldorf – Dortmund / Münster (RRX)	PFA 3.0a: Düsseldorf-Unterrath – Düsseldorf-Kalkum (6gl. Ausbau)	Nordrhein-Westfalen	Bau	2044	Ref. Teil B 12 E.1637230067 ¹⁶	nicht vereinbart
31 E.1637250014// T.016018151 // U.0161416115800 // G.016190328	PB 07: ABS/ NBS Karlsruhe – Basel, PFA 8A (NBS 8.18.4)	StA 8A NBS, Pfa 8.0-8.4: Kenzingen – Müllheim	Baden-Württemberg	Bau	offen	5.849,94	nicht vereinbart

15 Der GWU-Wert in Höhe von 2.767,90 Mio. € bezieht sich auf die folgenden Maßnahmen: Teil A 22 | E.1637260014 und Teil A 24 | E.1637260014. Darüber hinaus umfasst der GWU die Maßnahmen PFA 9.0, 9.1 sowie einen Teil des PFA 9.3 (Anbindung 2. Rheinbrücke), die bereits in Betrieb genommen wurden. Der Gesamtwert wird ausschließlich unter Teil A 24 | E.1637260014 ausgewiesen; für die zugehörigen Teilmaßnahmen wird daher kein separater GWU ausgewiesen.

16 Der GWU-Wert in Höhe von 4.875,01 Mio. € bezieht sich auf die folgenden Maßnahmen: Teil A [26 | E.1637230067, 29 | E.1637230067, 30 | E.1637230067 und 38 | E.1637230067], Teil B [11 | E.1637230067, 12 | E.1637230067 und 13 | E.1637230067]. Der Gesamtwert wird ausschließlich unter Teil B 12 | E.1637230067 ausgewiesen; für die zugehörigen Teilmaßnahmen wird daher kein separater GWU ausgewiesen.

Laufende Nummer Projektnummer	Bezeichnung	Maßnahme	Land	Realisierungsstand / Lph	Geplante Inbetriebnahme	GWU in Mio. € ^{8,9}	Parlamentarische Befassung
32 E.1620020100	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe	Ubf Karlsruhe	Baden-Württemberg	Bau	offen	44,58	nicht vereinbart
33 E.1637290101	PB 03: ABS Magdeburg-Stendal-Uelzen (Ostkorridor Nord)	Vorabmaßnahme Schnega, Salzwedel	Niedersachsen/Sachsen-Anhalt	Bau	offen	Ref. Teil A 20 E.1637290101 ¹⁴	nicht vereinbart
34 E.1632500000	Großknoten Frankfurt am Main	Gleis 25	Hessen	Lph 4 abgeschlossen – durchgängiges Baurecht vorliegend	2028	1.564,99 ¹⁷	nicht vereinbart
35 E.1631610461	PB 09: ABS München-Landshut-Obertraubling-Regensburg-Marktredwitz-Hof	ESTW Regensburg	Bayern	Lph 4 abgeschlossen – durchgängiges Baurecht vorliegend	2028	67,47	nicht vereinbart
36 E.1630140135	ABS Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg-Leipzig/Dresden	ESTW Grobau und Verlängerung Überholgleise Werdau	Sachsen	Lph 4 abgeschlossen – durchgängiges Baurecht vorliegend	2032	33,76	nicht vereinbart
37 E.1631150200	Großknoten Hamburg	Überwerfungsbauwerk Meckelfeld, 4gl. Ausbau in Meckelfeld	Hamburg	Lph 4 abgeschlossen – durchgängiges Baurecht vorliegend	2036	278,26	nicht vereinbart
38 E.1637230067	ABS Köln – Düsseldorf – Dortmund / Münster (RRX)	PFA 2.1: Düsseldorf-Reisholz – Düsseldorf-Wehrhahn (neues Gleis)	Nordrhein-Westfalen	Lph 4 abgeschlossen – durchgängiges Baurecht vorliegend	2040	Ref. Teil B 12 E.1637230067 ¹⁶	nicht vereinbart

¹⁷ Der GWU-Wert in Höhe von 1.564,99 Mio. € bezieht sich auf die folgenden Maßnahmen: Teil A 34 | E.1632500000 und Teil C 50 | E.1632500000.
Der Gesamtwert wird ausschließlich unter Teil A 34 | E.1632500000 ausgewiesen; für die zugehörigen Teilmaßnahmen wird daher kein separater GWU ausgewiesen.

Bedarfsplan, Teil B – Maßnahmen in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4, laufende Planfeststellungsverfahren)

Laufende Nummer Projektnummer	Bezeichnung	Maßnahme	Land	Realisierungsstand / Lph	Geplante Inbetriebnahme	GWU in Mio. €	Parlamentarische Befassung
1 E.1637260058	PB 05 : ABS/NBS Hanau/Gießen-Fulda	4gl. Ausbau Hanau-Gelnhausen (Hanau - Langenselbold)	Hessen	Lph 3-4	offen	1.676,02 ¹⁰	abgeschlossen – Entschließung BT liegt vor
2 E.1637350097	PB 03: ABS Bremerhaven-Bremen-Langwedel-Uelzen	2gl. Ausbau Rotenburg - Verden	Niedersachsen	Lph 3-4	offen	904,14	abgeschlossen – Entschließung BT liegt vor
3 E.1630066600	ABS Paderborn-Halle (Kurve Mönchehof-Ihringshausen)	1gl. Neubau Espenau-Ihringhausen (höhengleiche Einbindung)	Hessen	Lph 3-4	offen	761,38	abgeschlossen – Entschließung BT liegt vor
4 E.1637260038	PB 06: ABS/NBS Frankfurt am Main – Mannheim	PFA 0 2gl. Neubau u. Elektr. Wallauer Spange	Hessen	Lph 3-4	offen	167,59	abgeschlossen – Entschließung BT liegt vor
5 E.1631230009	ABS/NBS Hamburg–Lübeck–Puttgarden	Ersatzneubau Fehmarnsundbrücke	Hamburg/Schleswig-Holstein	Lph 3-4	bis 2035	Ref. Teil A 3 E. 1631230009 ¹¹	abgeschlossen – Entschließung BT liegt vor
6 E.1637260018	PB 06: ABS/NBS Frankfurt am Main – Mannheim	zweigleisige Neubaustrecke Zeppelinheim-Mannheim Waldhof	Hessen	Lph 3-4	2037	8.053,30	Übergabe seitens DB InfraGO AG erfolgt – Verfahren läuft
7 E.1637230070//T.016073872	ABS Berlin – Dresden (1. und 2. Baustufe)	2. Baustufe (vollst. 200 km/h)	Brandenburg/Sachsen	Lph 3-4	2033	1.530,83	nicht vereinbart
8 E.1637230012	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden	Restmaßnahmen Bereich Dresden (Dresden Altstadt-Freital Ost, Gleiserneuerung, OLA, Ügleise 740m, ESTW)	Sachsen	Lph 3-4	2033	408,02	nicht vereinbart
9 E.1637230013	ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden	Restmaßnahmen Bereich Zwickau (Optimierung Gleislage, Bahnsteigerneuerung, PU)	Sachsen	Lph 3-4	2034	296,88	nicht vereinbart
10 E.1637270008	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt (VDE 8.1)	Güterzugstrecke	Bayern	Lph 3-4	2035	1.718,58	nicht vereinbart
11 E.1637230067	ABS Köln – Düsseldorf – Dortmund / Münster (RRX)	PFA 3.3: Duisburg Hbf - Duisburg Kaiserberg (Weichenverbindungen)	Nordrhein-Westfalen	Lph 3-4	2035	Ref. Teil B 12 E.1637230067 ¹⁶	nicht vereinbart
12 E.1637230067	ABS Köln – Düsseldorf – Dortmund / Münster (RRX)	PFA 2.0: Düsseldorf-Hellerhof - Düsseldorf-Reisholz (6gl. Ausbau)	Nordrhein-Westfalen	Lph 3-4	2040	4.875,01 ¹⁶	nicht vereinbart

Laufende Nummer Projektnummer	Bezeichnung	Maßnahme	Land	Realisierungsstand / Lph	Geplante Inbetriebnahme	GWU in Mio. €	Parlamentarische Befassung
13 E.1637230067	ABS Köln – Düsseldorf – Dortmund / Münster (RRX)	PFA 3.1: Düsseldorf-Kalkum – Düsseldorf-Angermund, PFA 3.2: Düsseldorf-Angermund – Duisburg Schlenk, PFA 3.2a: Duisburg Schlenk – Duisburg Hbf (6gl. Ausbau)	Nordrhein-Westfalen	Lph 3-4	2044	Ref. Teil B 12 E.1637230067 ¹⁶	nicht vereinbart
14 E.1637280014	PB 07: ABS/NBS Karlsruhe – Basel, PFA 7B (ABS 7.1–7.4)	StA 7B, ABS Pfa 7.1-7.4: Appenweiler – Kenzingen	Baden-Württemberg	Lph 3-4	offen	4.927,97	nicht vereinbart
15 E.1637280014	PB 07: ABS/NBS Karlsruhe – Basel, PFA 7A (NBS 7.1)	StA 7A, NBS Pfa 7.1: Appenweiler – Hohberg	Baden-Württemberg	Lph 3-4	offen	4.537,30 ¹⁸	nicht vereinbart
16 E.1631610009	ABS München–Mühldorf–Freilassing – Grenze D/A – Simbach – Grenze D/A	PFA 1b) 2gl. Ausbau Markt Schwaben – Ampfing, Elektr. Markt Schwaben – Mühldorf	Bayern	Lph 3-4	offen	4.507,15 ¹⁹	nicht vereinbart
17 E.1631706502	Großknoten München	2gl. Neubau MU Daglfing – MU Riem (Daglfinger Kurve)	Bayern	Lph 3-4	offen	1.141,77	nicht vereinbart
18 E.1637230052	Ausbau von Knoten – Knoten Magdeburg	2. Baustufe (Umbau Gleisanlagen, Spurplan Nord, PFA 70)	Sachsen-Anhalt	Lph 3-4	offen	991,83 ¹³	nicht vereinbart
19 E.1631610022	PB 09: ABS München–Landshut–Obertraubling–Regensburg–Marktrewitz–Hof	Elektrifizierung Hof–Marktrewitz	Bayern	Lph 3-4	offen	972,24	nicht vereinbart
20 E.1637290100	PB 08: ABS Hannover–Berlin (Lehrter Stamm-bahn)	2. Baustufe: Elektrifizierung, 3. Gl. Ribbeck-Bamme, Geschwindigkeits-erhöhung Altstrecke)	Brandenburg	Lph 3-4	offen	876,15 ¹²	nicht vereinbart
21 E.1637350128	Großknoten Mannheim	4gl. Ausbau HD Hbf-HD Wieblingen inkl. DT 82	Baden-Württemberg	Lph 3-4	offen	701,13	nicht vereinbart
22 E.1637290014	ABS Leipzig–Dresden (VDE 9)	3. Baustufe: Knoten Riesa inkl. Röderau – Zeithain	Sachsen	Lph 3-4	offen	695,43	nicht vereinbart
23 E.1630140224	ABS Weimar – Gera – Gößnitz	Elektrifizierung	Thüringen	Lph 3-4	offen	661,32	nicht vereinbart

18 Der GWU-Wert in Höhe von 4.537,30 Mio. € bezieht sich auf die folgenden Maßnahmen: Teil B 15 | E.1637280014 und Teil B 36 | E.1637280014. Der Gesamtwert wird ausschließlich unter Teil B 15 | E.1637280014 ausgewiesen; für die zugehörigen Teilmaßnahmen wird daher kein separater GWU ausgewiesen.

19 Der GWU-Wert in Höhe von 4.507,15 Mio. € bezieht sich auf die folgenden Maßnahmen: Teil B 16 | E.1631610009, Teil B 37 | E.1631610009 und Teil B 38 | E.1631610009. Der Gesamtwert wird ausschließlich unter Teil B 16 | E.1631610009 ausgewiesen; für die zugehörigen Teilmaßnahmen wird daher kein separater GWU ausgewiesen.

Laufende Nummer Projektnummer	Bezeichnung	Maßnahme	Land	Realisierungsstand / Lph	Geplante Inbetriebnahme	GWU in Mio. €	Parlamentarische Befassung
24 E.1637290216	ABS Leipzig–Dresden (VDE 9)	3. Baustufe: ABS Kottewitz–Weinböhla	Sachsen	Lph 3-4	offen	620,67	nicht vereinbart
25 E.1637250092	ABS München–Mühldorf–Freilassing - Grenze D/A - Simbach - Grenze D/A	Fernbahngleis Erding-Flughafen München	Bayern	Lph 3-4	offen	591,91	nicht vereinbart
26 E.1631280014	PB 06: ABS/NBS Frankfurt am Main – Mannheim	4gl. Ausbau Ffm Stadion-Zepelinheim (3. BS Ffm Stadion)	Hessen	Lph 3-4	offen	497,92	nicht vereinbart
27 E.1637230230	PB 03: ABS Magdeburg-Stendal-Uelzen (Ostkorridor Nord)	Blockverdichtung Stendal - Glinden-berg	Sachsen-Anhalt	Lph 3-4	offen	411,88	nicht vereinbart
28 E.1616177754	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe	Ubf Regensburg Burgweinting	Bayern	Lph 3-4	offen	308,56	nicht vereinbart
29 E.1630177279	Großknoten München	Ausbau Bahnhof Trudering (Ausbau Güterzuggleise auf 740 m)	Bayern	Lph 3-4	offen	258,13	nicht vereinbart
30 G.016176306	ABS München–Mühldorf–Freilassing - Grenze D/A - Simbach - Grenze D/A	Walpertskirchener Spange	Bayern	Lph 3-4	offen	252,00	nicht vereinbart
31 E.1637350131	Großknoten Mannheim	Synchronisationsgleise Ludwigs-hafen inkl. D-Takt 80–81	Baden-Württemberg	Lph 3-4	offen	154,61	nicht vereinbart
32 E.1637350130	Großknoten Mannheim	1gl., elektr. Neubau BASF Gbf-Worms (Studernheimer Kurve)	Baden-Württemberg	Lph 3-4	offen	137,88	nicht vereinbart
33 E.1626646500// G.016266368	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe	Ubf Basel: Erweiterung bestehendes Modul	Baden-Württemberg	Lph 3-4	offen	132,66	nicht vereinbart
34 E.1631706501	ABS München–Mühldorf–Freilassing - Grenze D/A - Simbach - Grenze D/A	PFA 1b) Truderinger Kurve inkl. Mü-Riem Ü-BW (DT 107)	Bayern	Lph 3-4	offen	102,25	nicht vereinbart
35 E.1600267900// E.1600267899	ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH (Gäubahn)	Güterverkehrs-tauglicher Ausbau (Bernburger, Hattinger Tunnel) - Profilanpassung	Baden-Württemberg	Lph 3-4 ²⁰	offen	8,98	nicht vereinbart
36 E.1637280014	PB 07: ABS/NBS Karlsruhe - Basel, PFA 7B (NBS 7.2-7.4)	StA 7B, NBS Pfa 7.2–7.4: Hohberg - Kenzingen	Baden-Württemberg	Lph 3-4	offen	Ref. Teil B 15 E.1637280014 ¹⁸	nicht vereinbart

²⁰ Bei dieser Maßnahme ist nach Angaben der DB InfraGO AG kein Planfeststellungsverfahren notwendig.

Laufende Nummer Projektnummer	Bezeichnung	Maßnahme	Land	Realisierungsstand / Lph	Geplante Inbetriebnahme	GWU in Mio. €	Parlamentarische Befassung
37 E.1631610009	ABS München–Mühldorf–Freilassing - Grenze D/A - Simbach - Grenze D/A	PFA 1b) Elektrifizierung Mühldorf – Tüßling – Burghausen	Bayern	Lph 3-4	offen	Ref. Teil B 16 E.1631610009 ¹⁹	nicht vereinbart
38 E.1631610009	ABS München–Mühldorf–Freilassing - Grenze D/A - Simbach - Grenze D/A	PFA 1b) Elektrifizierung und Ausbau 200 km/h Tüßling-Freilassing	Bayern	Lph 3-4	offen	Ref. Teil B 16 E.1631610009 ¹⁹	nicht vereinbart
39 /	Großknoten Hamburg	Abstellanlage Wandsbek (Neubau Baulogistikfläche)	Hamburg	Lph 3-4	offen	offen ²¹	nicht vereinbart
40 E.1630130904	Großknoten Hannover	Überleitstelle Hannover Burg	Niedersachsen	Lph 3-4	offen	offen ²²	nicht vereinbart

21 Es wird kein GWU ausgewiesen, da das Projekt kostenseitig noch nicht im System der DB InfraGO AG erfasst ist.

22 Da dieses Projekt nicht Bestandteil der Planungsrunde war, liegt in den Systemen der DB InfraGO AG kein entsprechender GWU vor.

Bedarfsplan, Teil C – Maßnahmen in der Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2)

Laufende Nummer Projektnummer	Bezeichnung	Maßnahme	Land	Realisierungsstand / Lph	Geplante Inbetriebnahme	GWU in Mio. €	Parl. Befassung
1 E.1631177378	PB 06: ABS München – Augsburg – Ulm	durchgängig 4gl. (Neu- und Ausbau) der Strecke inkl. DT 97 (Anbindung Günzburg)	Bayern	Lph 1-2	offen	8.152,00	abgeschlossen – Entschlie-ßung BT liegt vor
2 E.1630140300 // G.016143302	NBS Dresden – Grenze D/CZ	2gl. NBS Heidenau Süd – Grenze D/CZ für 200 km/h (inkl. Erzgebirgstunnel)	Sachsen	Lph 1-2	offen	5.617,00	abgeschlossen – Entschlie-ßung BT liegt vor
3 E.1600220110	ABS Niebüll – Klanxbüll – Westerland	Elektrifizierung, 2gl. Ausbau Morsum-Tinnum	Schleswig-Holstein	Lph 1-2	offen	426,00	abgeschlossen – Entschlie-ßung BT liegt vor
4 E.1631178000	ABS/NBS München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A (-Kufstein)	Neubau Grafing – Ostermünchen – Grenze D/A, Blockverdichtung Mü-Trudering – Grafing	Bayern	Lph 1-2	offen	11.364,00	Übergabe seitens DB InfraGO AG erfolgt – Verfahren läuft
5 E.1637350096	PB 02: ABS/ NBS Hamburg-Hannover	3gl. Ausbau Lüneburg-Uelzen, Ausbau auf 230/250 km/h Ashausen-Uelzen-Celle inkl. Knoten Maschen, Weichenverbin-dung Celle, Gübf	Nieder-sachsen	Lph 1-2	offen	8.804,00	Übergabe seitens DB InfraGO AG erfolgt – Verfahren läuft
6 E.1600182002	ABS Landshut – Plattling	Neubau Vbk Plattling, Neubau Krzbhf, Kreuzungs-gleise, Ausbau Bahnhöfe 740 m, DSTW inkl. DT 114 Bf Er-golding, DT 115 Niedereichbach 2 SGV Gleise	Bayern/ Sachsen	Lph 1-2	offen	280,00	Übergabe seitens DB InfraGO AG erfolgt – Verfahren läuft
7 E.1600182000	PB 09: ABS Mühl-dorf – Landshut	Elektrifizierung	Bayern	Lph 1-2	offen	234,00	Übergabe seitens DB InfraGO AG erfolgt – Verfahren läuft
8 E.1600181177	PB 09: ABS Nürn-berg –Schwandorf/ München – Regensburg – Furth im Wald – Gr D/CZ	Elektrifizierung inkl. 2gl. Ausbau Hiltersdorf-Irren-lohe, DT 125 Alten-schwand-Boden-wöhr Nord (2gl), DT 126 Cham-Cham Schwedenschanze (2gl.), DT 127 Wei-ding-Arnshang (2gl)	Bayern	Lph 1-2	offen		vorgesehen

Laufende Nummer Projektnummer	Bezeichnung	Maßnahme	Land	Realisierungsstand / Lph	Geplante Inbetriebnahme	GWU in Mio. €	Parl. Befassung
9 E.1637260158	PB 05: ABS/NBS Hanau/Gießen – Fulda	2gl. Neubau Gelnhausen – SFS Fulda/Würzburg (250 km/h)	Hessen	Lph 1-2	offen		vorgesehen
10 E.1637260258	PB 05: ABS/NBS Hanau/Gießen – Fulda	2gl. Aus-/Neubau Fulda-Gerstungen (230 km/h) inkl. DT 64 (230 km/h)	Hessen	Lph 1-2	offen		vorgesehen
11 G.016190013	PB 06: ABS/NBS Frankfurt am Main – Mannheim	3. Gleis Gross Gerau-Dornberg bis Riedstadt-Goddelau (DT 77)	Hessen	Lph 1-2	offen		vorgesehen
12 E.1630130008 // G.031105088	PB 06: ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau	Lichttraumprofilierung Tunnel der Strecke Hagen-Siegen-Haiger, höhenfreier Verknüpfungen in Friedberg und Großkrotzenburg, Blockverdichtung Kreuztal-Siegen u Wetzlar-Gießen Bergwald-Friedberg	Hessen/Nordrhein-Westfalen	Lph 1-2	offen		vorgesehen
13 E.1637350099	PB 03: ABS Bremerhaven – Bremen – Langwedel – Uelzen	Elektrifizierung Langwedel-Uelzen, Erneuerung Stellwerk	Niedersachsen	Lph 1-2	offen		vorgesehen
14 E.1637350100	PB 03: ABS Bremerhaven – Bremen – Langwedel – Uelzen	3gl. Ausbau Langwedel-Bremen Sebaldsbrück und Bremen Rbf-Bremen Burg, Blockverdichtung Stubben-Brhv Wulsdorf – Brhv Speckenbütel, div. Kreuzungsbahnhöfe, 2gl. Frieling-Vissehlöhvede, niveaufreie Anbindung Langwedel, 2gl. Veerßen – Uelzen	Niedersachsen	Lph 1-2	offen		vorgesehen
15 E.1637350098	PB 03: ABS Wunstorf – Verden – Rotenburg, ABS Minden – Nienburg	Blockverdichtung Verden-Nienburg-Wunstorf/Minden und Celle -Lehrte, Ausbau auf 230 km/h Celle -Hannover-Vienhorst, Übbw Nienburg, Krzbhf Leese	Niedersachsen	Lph 1-2	offen		vorgesehen
16 E.1600220264	ABS Cuxhaven – Stade	Elektrifizierung und Ausbau auf 160 km/h	Schleswig-Holstein	Lph 1-2	offen		vorgesehen

Laufende Nummer Projektnummer	Bezeichnung	Maßnahme	Land	Realisierungsstand / Lph	Geplante Inbetriebnahme	GWU in Mio. €	Parl. Befassung
17 G.016266583 // G.031266583	PB 06: ABS/NBS Mannheim – Karlsruhe	2. Gleis MA-Käfer-tal - MA Rbf und kapazitätssteigernde Maßnahmen, Puffergleis Neu-Edingen, Achsverschwenkung MA Hbf, Er-tüchtigung / Vbk Schwetzingen	Baden-Württem-berg	Lph 1	offen		vorgesehen
18 E.1637350129 // G.016267441	PB 06: ABS/NBS Mannheim – Karlsruhe	3gl. Ausbau Karls-ruhe-Durmshaim	Baden-Württem-berg	Lph 1	offen		vorgesehen
19 E.1630650000	ABS Augsburg – Donauwörth	3gl. Ausbau Augs-burg-Donauwörth für 160 km/h (3. Gleis)	Bayern	Lph 1	offen		vorgesehen
20 G.016105085	PB 04: ABS/NBS Frankfurt/M - Aschaffenburg -Würzburg-Nürn-berg-Ingolstadt - München	DT 76 ABS Ha-nau-Aschaffenburg (Blockverdichtung)	Hessen/ Bayern	Lph 1	offen		vorgesehen
21 G.016105087	PB 04: ABS/NBS Frankfurt/M - Aschaffenburg -Würzburg-Nürn-berg-Ingolstadt - München	DT 139 NBS Heigenbrücken-Nantenbach (2gl. Neubau)	Hessen/ Bayern	Lph 1	offen		vorgesehen
22 G.016220266 // G.031220266	PB 03: ABS Elze - Hameln	Elektrifizierung Hameln-Elze	Nieder-sachsen	Lph 1	offen		vorgesehen
23 G.016220505	PB 03: NBS Lehr-te-Braunschweig -Magdeburg-Roß-lau-Falkenberg	3gl. Ausbau Braun-schweig-Buchhorst - Abzw. Weddel	Nieder-sachsen	Lph 1	offen		vorgesehen
24 G.016221122	PB 08: ABS/NBS Hannover-Biele-feld-Hamm	Ausbau Lehrte – Fallersleben (Geschwindigkeits-erhöhung)	Nieder-sachsen	Lph 1	offen		vorgesehen
25 G.016220195 // G.031220195 // G.011393109	PB 08: ABS/NBS Hannover-Biele-feld-Hamm	2gl. Neu-/Aus-bau mit 300 km/h (DT 43)	Nieder-sachsen/ Nordrhein-Westfalen	Lph 1	offen		vorgesehen
26 E.1637252000	ABS Münster – Lünen	Anhebung Streckengeschwin-digkeit, Anpassung Verkehrsstation, Überholgleise, ETCS	Nordrhein-Westfalen	Lph 1	offen		vorgesehen
27 E.1637350301	PB 08: ABS/NBS Hannover-Biele-feld-Hamm	DT 44 Fernbahn Hamm – Bielefeld (300 km/h)	Nordrhein-Westfalen	Lph 1	offen		vorgesehen
28 G.016221300	ABS Itzehoe-Wils-ter – Brunsbüttel	Elektrifizierung	Schleswig-Holstein	Lph 1	offen		vorgesehen

Laufende Nummer Projektnummer	Bezeichnung	Maßnahme	Land	Realisierungsstand / Lph	Geplante Inbetriebnahme	GWU in Mio. €	Parl. Befassung
29 E.1630268526	ABS Stuttgart–Singen–Grenze D/CH (Gäubahn)	Gäubahn Südabschnitt, Neubau Singener Kurve, Geschwindigkeits-erhöhung, Tunnel-neubau, tlw. 2gl. Ausbau inkl. DT 92 Böblingen (Wartegleis), DT 93 Wurmlingen-Tuttlingen (Ü-Gleis)	Baden-Württemberg	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
30 E.1611261490	Großknoten Mannheim	Kreuzungsbauwerk Friedrichsfeld	Baden-Württemberg	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
31 E.1611163973	Großknoten Mannheim	Achsverschwenkung MA Hbf	Baden-Württemberg	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
32 G.016268536	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe	Ubf Kornwestheim: 3. Modul 2.BS (720 m, 3.Kran)	Baden-Württemberg	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
33 E.1637251014	PB 07: ABS/NBS Karlsruhe – Basel, PFA 8B (ABS 8.5–8.9)	StA 8B ABS, Pfa 8.5-8.9: Teningen – Buggingen	Baden-Württemberg	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
34 G.016172039	ABS München–Lindau–Grenze D/A	zusätzliche Überholgleise	Bayern	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
35 G.016002120 // G.016174260	ABS/NBS Nürnberg–Erfurt (VDE 8.1)	Maßnahmen zur Geschwindigkeitserhöhung	Bayern	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
36 E.1630172733	Großknoten München	Westkopf MU-Pasing (4gl. Höhenfreier Ausbau)	Bayern	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
37 E.1630178300	Großknoten München	4gl. Ausbau Daglfing – Johanneskirchen	Bayern	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
38 G.011710205	Großknoten München	DT 105 zusätzliche Fußgängerüberquerung Hbf München	Bayern	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
39 G.016180101	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe	Ubf Landshut	Bayern	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
40 E.1620020300	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe	Ubf München (neuer Standort)	Bayern	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
41 G.016182277 // G.011709218 // G.011709217	PB 04: ABS/NBS Frankfurt/M – Aschaffenburg – Würzburg–Nürnberg–Ingolstadt – München	ABS Burgsinn – Nürnberg inkl. DT 135 Wendegleis Neustadt (Aisch), DT 137 Puffergleis Veithöchheim u. DT 138 Gemünden	Bayern	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart

Laufende Nummer Projektnummer	Bezeichnung	Maßnahme	Land	Realisierungsstand / Lph	Geplante Inbetriebnahme	GWU in Mio. €	Parl. Befassung
42 E.1631610025	PB 09: ABS München-Landshut-Obertraubling-Regensburg-Marktredwitz-Hof	Elektrifizierung Marktredwitz-Regensburg	Bayern	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
43 E.1631610026	PB 09: ABS München-Landshut-Obertraubling-Regensburg-Marktredwitz-Hof	mehrgl. Ausbau Regensburg Hbf-Obertraubling inkl. DT 113 (4gl. Ü-BW)	Bayern	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
44 G.016002006	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe	Ubf Berlin 2. Modul	Berlin	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
45 /	Großknoten Hamburg	Verkürzung Rothenburgsort-Anckelmannsplatz (DT 13)	Hamburg	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
46 G.016130902 // G.011301393	Großknoten Hamburg	Neubau Bahnsteig HH Hbf Gleis 9	Hamburg	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
47 G.016130903 // G.011304199	Großknoten Hamburg	Bahnsteiggleis Elmshorn (Optimierung Bahnsteige)	Hamburg	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
48 E.1600129906	Großknoten Hamburg	Kreuzungsbauwerk Wilhelmsburg	Hamburg	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
49 G.016002001	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe	Ubf Hamburg-Billwerder, 4. Modul	Hamburg	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
50 E.1632500000	Großknoten Frankfurt am Main	Frankfurt Hbf - Frankfurt Süd	Hessen	Lph 1-2	offen	Ref. Teil A 34 E.1632500000 ¹⁷	nicht vereinbart
51 G.016200205 // G.031200205	Großknoten Frankfurt am Main	Fernbahntunnel	Hessen	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
52 G.016002002	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe	Ubf Malsfeld-Beiseförth	Hessen	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
53 G.016002004 // G.031002004	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe	Ubf Frankfurt/Main Ost	Hessen	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
54 E.1630130904	Großknoten Hannover	Neubau Bahnsteige u. Anpassg. Gleisvorfeld Hann. Hbf inkl. DT 38 Hannover (zszl. PU)	Niedersachsen	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
55 E.1637230067	ABS Köln – Düsseldorf – Dortmund / Münster (RRX)	PFB 6: Stadtgrenze Bochum/Dortmund-Dortmund Bbhf (Weiterentwicklung Verkehrsknoten)	Nordrhein-Westfalen	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
56 G.016131165	Großknoten Köln	Abzw. Flughafen - Steinstrasse (Verlängerung NBS Köln-Rhein/Main) inkl. DT 56 Knoten Köln-Flughafen NW (Abzw Flughafen NW: zszl. Verknüpfung)	Nordrhein-Westfalen	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart

Laufende Nummer Projektnummer	Bezeichnung	Maßnahme	Land	Realisierungsstand / Lph	Geplante Inbetriebnahme	GWU in Mio. €	Parl. Befassung
57 G.016131166	Großknoten Köln	Troisdorf Überwerfungs- bauwerk	Nordrhein- Westfalen	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
58 E.1600130433	Großknoten Köln	Überwerfungs- bauwerk Köln-Gremberg	Nordrhein- Westfalen	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
59 E.1600130431	Großknoten Köln	Überwerfungs- bauwerk Hürth-Kalscheuren	Nordrhein- Westfalen	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
60 E.1600140305	ABS Leipzig – Dresden (VDE 9)	3. Baustufe: Über- holgleis Böhl	Sachsen	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
61 G.016141231 // G.031141231	PB 03: ABS Mag- deburg-Halle (Ost- korridor Nord)	Blockverdichtung Schönebeck - Halle	Sachsen- Anhalt	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
62 G.016011220	ABS Lübeck/ Hagenow Land- Rostock-Stralsund (VDE 1)	Bad Kleinen - Ventschow und Schwaan - Rostock Hbf, Anhebung Streckengeschwin- digkeit	Schleswig- Holstein/ Mecklen- burg-Vor- pommern	Lph 1-2	offen		nicht vereinbart
63 E.1637350227	PB 07: Kehl – Appenweiler – Grenze D/F	2. Baustufe, PFA 3-5 ohne ETCS (Geschwindigkeits- erhöhung) und 2gl. Ausbau Süd- kurve Appenw m. mittigem Warte- gleis (DT 86), Abzw Appenweiler Ren- chtal - Einbindg. Bad. Rheintalbahn (DT 85)	Baden- Württem- berg	Lph 1	offen		nicht vereinbart
64 G.016220265	Großknoten Hamburg	Vbk Harburg (ehem. Nordkopf Harburg, Überwer- fungsbauwerk Harburg)	Hamburg	Lph 1	offen		nicht vereinbart
65 /	Großknoten Frankfurt am Main	Weichen- verbindung Kranichstein	Hessen	Lph 1	offen		nicht vereinbart
66 G.016105086	Großknoten Frankfurt am Main	Verbindungskurve Mainaschaff	Hessen	Lph 1	offen		nicht vereinbart
67 G.016130905	Großknoten Hannover	Neubau Durch- fahrungs- gleis in Lehrte, Neubau Verbin- dungs- gleis Lehrte West inkl. DT 39 Lehrte West-Lehr- te Nord (Ü-BW Entmischung), DT 40 Ostkopf Lehrte (Entmischung SGV)	Nieder- sachsen	Lph 1	offen		nicht vereinbart
68 G.016220277	Großknoten Hannover	3gl. Ausbau Elze- Nordstemmen	Nieder- sachsen	Lph 1	offen		nicht vereinbart
69 G.016141232 // G.031141232	PB 03: ABS Magde- burg-Halle (Ostkorridor Nord)	Blockverdichtung Glindenberg - Schönebeck	Sachsen- Anhalt	Lph 1	offen		nicht vereinbart

Laufende Nummer Projektnummer	Bezeichnung	Maßnahme	Land	Realisierungsstand / Lph	Geplante Inbetriebnahme	GWU in Mio. €	Parl. Befassung
70 E.1631610024	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/ – Grenze DE/ČZ (– Prag)	Elektrifizierung Nürnberg-Marktredwitz	Bayern	Lph 1-2		offen	
71 E.1631610023	ABS Nürnberg – Marktredwitz – Hof/Grenze DE/ČZ (– Prag)	Elektrifizierung Marktredwitz-Grenze	Bayern	Lph 1-2		offen	

Bedarfsplan, Teil D – Maßnahmen in der Grundlagenermittlung (noch keine Leistungsphase)

Laufende Nummer Projektnummer	Bezeichnung	Maßnahme	Land	Realisierungsstand / Lph	Geplante Inbetriebnahme	GWU in Mio. €	Parlamentarische Befassung
1 /	PB 06: ABS/NBS Mannheim – Stuttgart – Ulm	DT 87 Langes Feld-Stuttgart Hbf (NBS)	Baden-Württemberg		offen		vorgesehen
2 /	ABS Nürnberg-Passau	Blockverdichtung Neumarkt (Opf.) - Regensburg u. Obertraubling-Plattling, 3gl. Ausbau Feucht-Neumarkt (Opf.), DT 128 Beratzhausen (Ü-Gleis), DT 129 Undorf (Ü-Gleis), DT 130 Straßkirchen (Ü-Gleis), DT 131 Plattling (Wendegleis)	Bayern		offen		vorgesehen
3 /	PB 04: ABS/NBS Frankfurt/M - Aschaffenburg -Würzburg-Nürnberg-Ingolstadt - München	DT 116 Ingolstadt – Petershausen inkl. DT 117 Überholgleis Petershausen	Bayern		offen		vorgesehen
4 G.016187777	PB 04: ABS/NBS Frankfurt/M - Aschaffenburg -Würzburg-Nürnberg-Ingolstadt - München	DT 133 NBS Würzburg – Nürnberg (Rottendorf – Fürth-Bislohe) inkl. DT 132 Tunnel Fürth-Bislohe - Nürnberg u. DT 134 Überholgleis Rottendorf - Fürth-Bislohe	Bayern		offen		vorgesehen
5 /	PB 04: ABS/NBS Frankfurt/M - Aschaffenburg -Würzburg-Nürnberg-Ingolstadt - München	DT 136 Würzburg – Rottendorf (4. Gleis/ Überwerfungsbauwerk)	Bayern		offen		vorgesehen
6 /	PB 06: ABS München - Augsburg - Ulm	DT 99 Augsburg-Oberhausen (Ertüchtigung Gl. 170), DT 102 Augsburg Hbf-Mü (Ü-Gleis Malching - Maisach)	Bayern		offen		vorgesehen

Laufende Nummer Projektnummer	Bezeichnung	Maßnahme	Land	Realisierungsstand / Lph	Geplante Inbetriebnahme	GWU in Mio. €	Parlamentarische Befassung
7 /	PB 09: ABS München-Landshut-Obertraubling-Regensburg-Marktredwitz-Hof	DT 110 ABS Freising-Landshut-Regensburg (Erhöhung auf 160 km/h)	Bayern		offen		vorgesehen
8 /	PB 11: ABS Regensburg – Ingolstadt – Donauwörth – Ulm	DT 100 Donauwörth (Achsverschwenkg Hptgleis), DT 120 Weichering (3. Gleis GV), DT 121 Rohrenfeld (3. Gleis GV), DT 122 Blindheim (3. Gleis GV)	Bayern		offen		vorgesehen
9 /	ABS Berlin – Angermünde – Pasewalk – Stralsund – Sassnitz	Geschwindigkeits-erhöhung, DT 169 Stralsund - Sassnitz (Rügendamm-Lietzow), DT 170 Verlängerung Bahnsteige Lietzow	Berlin/ Brandenburg/ Mecklenburg- Vorpommern		offen		vorgesehen
10 G.016203059	PB 01: ABS Berlin – Wittenberge – Hamburg, ABS Berlin – Rostock	DT 156 Knoten B-Spandau(Westkopf, 2gl.), DT 164 Neustadt(D)-Spandau (3. + 4. Gleis), DT 166 Ludwigslust (Weiche)	Berlin/ Brandenburg/ Mecklenburg- Vorpommern		offen		vorgesehen
11 /	PB 03: NBS Lehrte-Braunschweig-Magdeburg-Roßlau-Falkenberg	Blockverdichtung	Brandenburg/ Niedersachsen/ Sachsen-Anhalt		offen		vorgesehen
12 /	PB 08: ABS/NBS Hannover-Bielefeld-Hamm	DT 157 Wustermark (Weiche), DT 158 Rathenow (Ügleis), DT 159 Oebisfelde (Ügleis Gz), DT 160 Ausbau 300 km/h (280 bis 300 km/h von Oebisfelde - Bamme), DT 162 Abzw Nahrstedt (parall Fahrmöglichkeit)	Brandenburg/ Sachsen-Anhalt		offen		vorgesehen
13 /	PB 06: ABS Köln/Hagen – Siegen – Hanau	2gl. Ausbau Blankenberg-Merten und Schladern-Rosbach	Hessen / Nord- rhein-Westfalen		offen		vorgesehen
14 /	PB 03: NBS Lehrte-Braunschweig-Magdeburg-Roßlau-Falkenberg	DT 41 Groß Gleidingen (Überwerfung)	Niedersachsen		offen		vorgesehen
15 E.1630223042	PB 08: ABS/NBS Hannover-Bielefeld-Hamm	DT 49 Hannover-Burg (1gl. Vbk)	Niedersachsen		offen		vorgesehen
16 /	PB 08: ABS/NBS Hannover-Bielefeld-Hamm	DT 50 Löhne - Osna-brück (auf 160 km/h)	Niedersachsen		offen		vorgesehen

Laufende Nummer Projektnummer	Bezeichnung	Maßnahme	Land	Realisierungsstand / Lph	Geplante Inbetriebnahme	GWU in Mio. €	Parlamentarische Befassung
17 /	PB 10: ABS Oldenburg – Bremen, ABS Oldenburg – Emden	DT 26 Stickhausen-Velde (3.Gleis Eiegenkrzg), DT 27 Bremen Hbf ehm. Bwn – Bremen Hbf (2gl. SGV-Kurve), DT 28 Twistringen (mittiges Wendegleis), DT 29 Abzw. Utbremen (mittiges Puffergl)	Niedersachsen / Bremen		offen		vorgesehen
18 G.016220195	PB 08: ABS/NBS Dortmund-Hamm	DT 44 Güterbahn Hamm-Herford (160 km/h), Schweicheler Kurve, DT 45 Bielefeld Hbf (Mittelbahnsteig, Weichen), DT 51 Knoten Hamm, DT 52 DO Dbw - Hamm (3.GL.), Do Dbw - DO-Scharnhorst (4.GL), DT 53-54 Knoten Dortmund Hbf	Niedersachsen / Nordrhein-Westfalen		offen		vorgesehen
19 /	ABS Grenze D/NL – Kaldenkirchen – Viersen – Rheydt-Odenkirchen	2gl.Ausbau Kaldenkirchen-Dülken und Rheydt-Odenkirchen, 1g. Vbk Viersen	Nordrhein-Westfalen		offen		vorgesehen
20 /	PB 03: ABS Magdeburg – Roßlau – Falkenberg, ABS Sandersleben – Halle	DT 148 Nauendorf (Krzgsgleis)	Sachsen-Anhalt		offen		vorgesehen
21 /	Büchen – Lüneburg	Elektrifizierung, 1gl. Vbk Büchen, DT 3 Ratzeburg (740 m), DT 4 Lauenburg (3. Gleis, 740 m), DT 5 Mölln – Günster (2gl.), DT 7 Adendorf (3. Gleis, 740 m)	Schleswig-Holstein/ Mecklenburg-Vorpommern		offen		vorgesehen
22 /	ABS Gotha – Leinefelde	Elektrifizierung inkl. Kreuzungsbahnhöfe	Thüringen		offen		vorgesehen
23 /	PB 05: ABS/NBS Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt – Fulda	DT 140 Erfurt (ÜberwerfungsBW), DT 152 Muldenstein – Radis (3. Gleis), DT 153 BE Südkreuz – Ludwigsfelde (4gl. Ausbau)	Thüringen/ Sachsen-Anhalt/ Brandenburg/ Berlin		offen		vorgesehen
24 /	Großknoten Mannheim	Ertüchtigung Nordkopf Worms (Geschwindigkeitserhöhung, Entflechtung Fahrwege)	Baden-Württemberg		offen		nicht vereinbart
25 G.016176515	ABS München-Mühldorf-Freilassing – Grenze D/A – Simbach – Grenze D/A	Mühldorf – Braunau inkl. Krzbf Braunau (DT 108/109)	Bayern		offen		nicht vereinbart
26 /	Großknoten München	DT 106 Mü Hbf (Optimierg Gleisvorfeld)	Bayern		offen		nicht vereinbart

Laufende Nummer Projektnummer	Bezeichnung	Maßnahme	Land	Realisierungsstand / Lph	Geplante Inbetriebnahme	GWU in Mio. €	Parlamentarische Befassung
27 /	Großknoten Hamburg	DT 8 HH-Altona-HH Hbf (Ü-BW Damm-tor), DT 9 HH-Altona-HH Hbf (Umbau S-Bahn für Nutzung SPFV), DT 10 HH Hbf (Umbau Gl 3/4 für SPFV, Tieferlegung S-Bahn), DT 12 HH Hbf (Umbau Südkopf), DT 15 Buchholz (Nordheide) (Ü_BW)	Hamburg/ Niedersachsen		offen		nicht vereinbart
28 /	Großknoten Frankfurt am Main	Blockteilung Zeppelinheim	Hessen		offen		nicht vereinbart
29 /	Großknoten Frankfurt am Main	DT 61 Mz_Bischofsheim Pbf – Bzw Mönchwald (3. Gleis, niveaufr. Anbindung), DT 62 Abzw Mönchhof – Abzw Mönchwald (niveaufr Einfädelung + 2gl.)	Hessen		offen		nicht vereinbart
30 /	Großknoten Hannover	Kreuzungsbauwerk Hannover-Wülfel, 2gl. Ausbau Empelder Kurve	Niedersachsen		offen		nicht vereinbart
31 /	Großknoten Köln	Ausbau Leistungsfähigkeit Köln Hbf, Köln-Mülheim Verknüpfungsbauwerk	Nordrhein-Westfalen		offen		nicht vereinbart
32 G.016131345	Knoten Aachen	DT 57 Aachen Hbf (Weiche, mittiges GV-Ügleis)	Nordrhein-Westfalen		offen		nicht vereinbart
33 /	Knoten Leipzig	DT 141 Leipzig-Plagwitz (Mittiges Wartegleis SGV), DT 142 Leipzig-Wahren (2gl Einfädelung), DT 143 Lpz Radefeld/GVZ-Lpz Messe (neue Gleisverbindung konfliktfr Einbindung), DT 144 Lpz Messe N-Lpz Messe (Anpassung Bf Lpz Messe), DT 145 Lpz Volkmarshausen Bft - Lpz Hbf (Weiche Bahnhofsvorfeld)	Sachsen		offen		nicht vereinbart
34 G.016200207	Kombinierter Verkehr/Rangierbahnhöfe	Ubf Erfurt: Modul 2	Thüringen		offen		nicht vereinbart

2.3.2 GVFG-Maßnahmen²³

Die Sortierung der Maßnahmen innerhalb der Tabellen dient der Übersichtlichkeit und stellt keine Priorisierung dar.

Sie erfolgt zunächst nach der Leistungsphase, anschließend nach dem Jahr der Inbetriebnahme und den Gesamtkosten je Maßnahme.

GVFG, Kat. A – Endgültig in das Bundesprogramm aufgenommene DB-Vorhaben

In folgender Tabelle werden die DB-Vorhaben ausgewiesen, die auf der Grundlage eines geprüften Finanzierungsantrages endgültig in das

GVFG-Bundesprogramm 2026 aufgenommen wurden (Bundesprogramm Kategorie A).

Laufende Nummer Projektnummer	Maßnahme	Land	Realisierungsstand / Lph	Geplante oder tatsächliche Inbetriebnahme	Gesamtkosten in Mio. €
1 09 D 256_S	S-Bahn, Erdinger Ringschluss (Neufarner Kurve)	Bayern	Lph 9	2024	90,60
2 09 D 224_S	S-Bahn, Nürnberg – Ansbach (-Dombühl)	Bayern	Lph 9	2026	117,75
3 06 D 612_S	Frankfurt-Flughafen – Frankfurt Stadion S-Bahn Rhein-Main Ausbau (Gateway Gardens)	Hessen	Lph 8 / 9	2019	340,22 ²⁴
4 06 D 643_S	Frankfurt (West) – Bad Vilbel – Friedberg S-Bahn Rhein-Main 4-gleisiger Ausbau, 1. BA	Hessen	Lph 8 / 9	2024	950,89
5 11 D 353_S	S-Bahn Berlin, Bahnhof Ostkreuz	Berlin	Lph 5 - 9	2019	346,60
6 06 D 644_N	Nahschnellverkehr Rhein-Neckar 2. Baustufe	Hessen	Lph 5 - 9	2023	34,28
7 01 D 3800_A	BEMU-Nachladeinfrastruktur SH: Oberleitungsergänzungen und OL-Inselanlagen	Schleswig-Holstein	Lph 5 - 9	2023/2024	66,83 ²⁴
8 07 D 2825_A	Elektrifizierung der Ahrtalbahn	Rheinland-Pfalz	Lph 5 - 9	2025	151,68
9 03 D 514_A	Zweigleisiger Ausbau Weddeler Schleife (Ko-Finanzierung zu HT Engpassbeseitigung)	Niedersachsen	Lph 5 - 9	2026	144,70

²³ Die in den folgenden Tabellen ausgewiesenen Angaben zu den Leistungsphasen, Inbetriebnahmedaten sowie den Gesamtkosten beruhen auf Daten, die von den Ländern an den Bund übermittelt wurden. Eine weitergehende Plausibilisierung durch den Bund erfolgte dabei nicht. Sofern im GVFG-Bundesprogramm keine Daten in den entsprechenden Spalten vorhanden sind, werden diese hier als „offen“ ausgewiesen. Die folgenden Tabellen können Maßnahmen enthalten, deren Hauptarbeiten bereits abgeschlossen und die in Betrieb genommen sind, bei denen jedoch noch Teilmaßnahmen oder Restarbeiten ausstehen. Daher können sie weiterhin aufgeführt sein, obwohl auf der betreffenden Strecke bereits Verkehr durchgeführt wird. Sind für eine Maßnahme aus diesem Grund im GVFG-Bundesprogramm verschiedene Inbetriebnahmezeitpunkte ausgewiesen, wird in den Tabellen jeweils der spätere Zeitpunkt angegeben. Da unter einer Maßnahme teilweise mehrere Teilmaßnahmen mit unterschiedlichen Leistungsphasen zusammengefasst sind, wird ausgewiesen, dass die entsprechenden Maßnahmen sich in mehreren Leistungsphasen befinden. Die dargestellten Gesamtkosten je Maßnahme sind nur eingeschränkt miteinander vergleichbar, da sie auf unterschiedlichen Kostenständen beruhen können und Preis- bzw. Kostensteigerungen im GVFG-Bundesprogramm nicht berücksichtigt sind.

²⁴ Bei dieser Maßnahme sind weitere Teilprojekte der Kategorie C zugeordnet. Daher wird hier ausschließlich der Anteil der Gesamtkosten ausgewiesen, der im GVFG-Bundesprogramm auf die Kategorie A entfällt. Der verbleibende Anteil der Gesamtkosten wird in Kategorie C ausgewiesen.

Laufende Nummer Projektnummer	Maßnahme	Land	Realisierungs- stand / Lph	Geplante oder tatsächliche Inbetriebnahme	Gesamtkosten in Mio. €
10 12 D 630_A	i2030 RE 1, Anteil Regionalverkehrsstation Fangschleuse (inkl. PV-Anlage)	Brandenburg	Lph 5 - 9	2026	53,90
11 12 D 1210_S	S-Bahn, Lückenschluss (Lichtenrade) - Blankenfelde, Bf Blankenfelde	Brandenburg	Lph 5 - 9	2026	10,01 ²⁴
12 07 D 2824_A	Elektrifizierung der Eifelstrecke Abschnitt Rheinland-Pfalz	Rheinland-Pfalz	Lph 5 - 9	2028	600,45
13 07 D 2826_A	Oberleitungsinselanlagen Pfalznetz	Rheinland-Pfalz	Lph 5 - 9	2028	149,26
14 06 D 8501_A	Frankfurt - Maintal S-Bahn Rhein-Main Nordmainische S-Bahn	Hessen	Lph 5 - 9	2032	1.765,19
15 09 D 255_S	S-Bahn München, zweiter S-Bahn-Tunnel	Bayern	Lph 5 - 9	2035	7.330,19 ²⁴
16 02 D 508_A	S-Bahn Hamburg S 4, Hamburg-Ahrensburg-Bad Oldesloe, Anteil Freie und Hansestadt Hamburg 70%	Hamburg	Lph 5 - 9	offen	591,22
17 11 D 315_S	S-Bahn Berlin, S 21, 1. Bauabschnitt	Berlin	Lph 5 - 9	offen	510,83 ²⁴
18 09 D 223_S	S-Bahn, 2. Baustufe, Bamberg – Nürnberg – Hartmannshof, 1. BA Bamberg – Nürnberg Hbf	Bayern	Lph 5 - 9	offen	432,37 ²⁴
19 01 D 508_A	S-Bahn Hamburg S 4, Hamburg-Ahrensburg-Bad Oldesloe, Anteil Schleswig-Holstein 30%	Schleswig-Holstein	Lph 5 - 9	offen	253,38 ²⁴
20 07 D 941_N	Nahschnellverkehr Rhein-Neckar Neustadt a.d.W. - Speyer - Ludwigshafen	Rheinland-Pfalz	Lph 5 - 9	offen	181,62 ²⁴
21 09 D 543_A	S-Bahn, Erdinger Ringschluss 2. Baustufe, 1. BA Flughafen - Schwaig- gerloh	Bayern	Lph 5 - 9	offen	127,96 ²⁴
22 09 D 5041_A	Barrierefreier Ausbau der Station Kempten (Allgäu) Hbf	Bayern	Lph 5 - 9	offen	28,72
23 06 D 1818_A	Reaktivierung Horloffthalbahn	Hessen	Lph 5 - 7	2028	77,98
24 09 D 606_A	S-Bahn, Überwerfungsbauwerk Flughafen München West einschl. ESTW-iUZ (Los A3)	Bayern	Lph 5 - 7	offen	108,71 ²⁴
25 10 D 1819_A	Reaktivierung Homburg – Zweibrücken	Saarland	Lph 3 - 4	2028	72,61
26 05 D 521_A	S-Bahn Köln Ausbau S 11 Stammstrecke	Nordrhein-Westfalen	Lph 3 - 4	offen	853,59
27 05 D 2809_A	Elektrifizierung der vom Hochwasser betroffenen Eifelstrecken	Nordrhein-Westfalen	Lph 1 - 9	offen	501,64
28 08 D 120_S	S-Bahn Stuttgart S60 Böblingen – Renningen	Baden-Württemberg	offen	2012	150,70
29 08 D 153_S	S-Bahn Breisgau	Baden-Württemberg	offen	2016	20,04
30 08 D 503_A	S-Bahn Breisgau Höllentalbahn West	Baden-Württemberg	offen	2018	84,32
31 08 D 2813_A	S-Bahn Breisgau Elektrifizierung Höllentalbahn Ost	Baden-Württemberg	offen	2019	98,52
32 08 D 602_A	S-Bahn Breisgau Höllentalbahn Ost	Baden-Württemberg	offen	2019	31,72
33 08 D 603_A	S-Bahn Breisgau Breisacher Bahn	Baden-Württemberg	offen	2020	140,28
34 08 D 2827_A	S-Bahn Breisgau Elektrifizierung Breisacher Bahn	Baden-Württemberg	offen	2020	24,97
35 08 D 2828_A	S-Bahn Breisgau Elektrifizierung Elztalbahn	Baden-Württemberg	offen	2021	44,98

Laufende Nummer Projektnummer	Maßnahme	Land	Realisierungsstand / Lph	Geplante oder tatsächliche Inbetriebnahme	Gesamtkosten in Mio. €
36 08 D 604_A	S-Bahn Breisgau Elztalbahn	Baden-Württemberg	offen	2021	39,44
37 02 D 511_A	S-Bahn Station Hamburg-Elbbrücken	Hamburg	offen	2023	80,02
38 08 D 534_A	Stuttgart 21 Nahverkehrsanteil	Baden-Württemberg	offen	2027	473,20
39 08 D 2803_A	Hochrheinstrecke Elektrifizierung	Baden-Württemberg	offen	2027	372,01
40 08 D 523_A	Hochrheinstrecke	Baden-Württemberg	offen	2027	164,93
41 02 D 577_A	S-Bahn-Ertüchtigung Harburger- und Bergedorfer Korridor	Hamburg	offen	2029	430,70
42 08 D 145_N	Nahschnellverkehr Rhein-Neckar	Baden-Württemberg	offen	mehrere	129,18 ²⁴

GVFG, Kat. C – Bedingt in das Bundesprogramm aufgenommene DB-Vorhaben

In folgender Tabelle werden die DB-Vorhaben ausgewiesen, die auf Grundlage einer Anmeldung und vorbehaltlich der Vorlage der Unterlagen nach § 6 Abs. 4 GVFG bedingt in das GVFG-Bundesprogramm 2026 aufgenommen wurden (Bundesprogramm Kategorie C).²⁵ Maßnahmen in einer früheren Planungsphase sind daher nicht aufgelistet.

Die DB InfraGO AG führt derzeit im Rahmen des Zielnetzes 2035 Gespräche mit den Ländern über die Etappierung der DB-Vorhaben. Im Ergebnis dieses laufenden Prozesses können sich noch Aktualisierungen ergeben, beispielsweise hinsichtlich der vorgesehenen Inbetriebnahme. Diese Änderungen werden, sofern erforderlich, im Infraplan 2027 berücksichtigt.

Laufende Nummer Projektnummer	Maßnahme	Land	Realisierungsstand / Lph	Geplante oder tatsächliche Inbetriebnahme	Gesamtkosten in Mio. €
1 06 D 612_S	Frankfurt-Flughafen - Frankfurt Stadion S-Bahn Rhein-Main Ausbau (Gateway Gardens)	Hessen	Lph 8 / 9	2019	8,68 ²⁶
2 01 D 3800_A	BEMU-Nachladeinfrastruktur SH: Oberleitungsergänzungen und OL-Insulanlagen	Schleswig-Holstein	Lph 5 - 9	2023/2024	11,00 ²⁶
3 12 D 1210_S	S-Bahn, Lückenschluss (Lichtenrade) - Blankenfelde, Bf Blankenfelde	Brandenburg	Lph 5 - 9	2026	0,33 ²⁶
4 09 D 255_S	S-Bahn München, zweiter S-Bahn-Tunnel	Bayern	Lph 5 - 9	2035	4.137,78 ²⁶
5 11 D 315_S	S-Bahn Berlin, S 21, 1. Bauabschnitt	Berlin	Lph 5 - 9	offen	287,87 ²⁶
6 09 D 223_S	S-Bahn, 2. Baustufe, Bamberg - Nürnberg - Hartmannshof, 1. BA Bamberg - Nürnberg Hbf	Bayern	Lph 5 - 9	offen	187,67 ²⁶

²⁵ Bei Maßnahmen der DB AG erfolgt die bedingte Aufnahme zudem vorbehaltlich der Zustimmung des beteiligten Landes gemäß § 11 Abs. 3 GVFG.

²⁶ Bei dieser Maßnahme sind weitere Teilprojekte der Kategorie A zugeordnet. Daher wird hier ausschließlich der Anteil der Gesamtkosten ausgewiesen, der im GVFG-Bundesprogramm auf die Kategorie C entfällt. Der verbleibende Anteil der Gesamtkosten wird in Kategorie A ausgewiesen.

Laufende Nummer Projektnummer	Maßnahme	Land	Realisierungs- stand / Lph	Geplante oder tatsächliche Inbetriebnahme	Gesamtkosten in Mio. €
7 09 D 543_A	S-Bahn, Erdinger Ringschluss 2. Baustufe, 1. BA Flughafen - Schwaigerloh	Bayern	Lph 5 - 9	offen	33,33 ²⁶
8 01 D 508_A	S-Bahn Hamburg S 4, Hamburg – Ahrensburg – Bad Oldesloe, Anteil Schleswig-Holstein 30%	Schleswig-Holstein	Lph 5 - 9	offen	20,75 ²⁶
9 07 D 941_N	Nahschnellverkehr Rhein-Neckar Neustadt a.d.W. - Speyer - Ludwigshafen	Rheinland-Pfalz	Lph 5 - 9	offen	4,90 ²⁶
10 09 D 2831_A	Regional S-Bahn München - Wasserburg 1. Baustufe Elektrifizierung Ebersberg - Wasserburg	Bayern	Lph 5 - 7	2029	36,92
11 09 D 606_A	S-Bahn, Überwerfungsbauwerk Flughafen München West einschl. ESTW-iUZ (Los A3)	Bayern	Lph 5 - 7	offen	116,79 ²⁶
12 09 D 5054_A	Regionalzughalt Poccistraße	Bayern	Lph 5 - 7	offen	96,45
13 09 D 5040_A	Barrierefreier Ausbau der Station Kaufering	Bayern	Lph 5	2028	30,20
14 09 G 5051_A	Neubau der Station Lindau-Aeschach	Bayern	Lph 5	2028	18,00
15 09 D 5024_A	Barrierefreier Ausbau Fürth Hbf	Bayern	Lph 4	2028	73,85
16 09 D 5043_A	Barrierefreier Ausbau der Station Pegnitz	Bayern	Lph 4	2028	20,46
17 03 D 4525_A	Lüneburg - Dannenberg Ausbau und Bahnsteigerneuerung	Niedersachsen	Lph 4	2029	20,00
18 09 D 5032_A	Haltepunkte für Regio-S-Bahn (Regensburg-Walhallstraße, Regensburg-Wutzlhofen, Regenstein- Diesenbach, Ponholz)	Bayern	Lph 4	2029	12,70
19 11 D 678_A	S-Bahn Berlin, S 21, 2. Bauabschnitt	Berlin	Lph 4	2037	869,01
20 12 D 4532_A	i2030 RE 1, Anteil 1. und 2. Betriebsstufe	Brandenburg	Lph 3 - 4	2022 - 2029	124,62
21 09 D 5042_A	Barrierefreier Ausbau der Station Kro- nach	Bayern	Lph 3 - 4	2028	32,00
22 11 D 1829_A	i2030, Siemensbahn	Berlin	Lph 3 - 4	2029	877,27
23 04 D 5052_A	Neubau Verkehrsstation Föhrenstr. oben (i.V.m. 04 G 515_A)	Bremen	Lph 3 - 4	2029	18,66
24 06 D 2823_A	Ausbau und Elektrifizierung der Nid- dertalbahn	Hessen	Lph 3 - 4	2030	318,22
25 03 D 5049_A	Netzoptimierung durch zusätzliche Umsteiganlagen (S-/Stadtbahn) Waldhausen	Niedersachsen	Lph 3 - 4	2030	96,83
26 12 D 564_A	i2030 Velten - Neuruppin	Brandenburg	Lph 3 - 4	2031	220,00
27 13 D 1830_A	Stralsund/Darß (UBB) Reaktivierung Barth - Zingst - Prerow (Darßbahn) einschl. Tank- und Ladeinfrastruktur für BEMU	Mecklenburg- Vorpommern	Lph 3 - 4	offen	361,84

Laufende Nummer Projektnummer	Maßnahme	Land	Realisierungs- stand / Lph	Geplante oder tatsächliche Inbetriebnahme	Gesamtkosten in Mio. €
28 14 D 632_A	Geithain – Chemnitz, zweigleisiger Ausbau	Sachsen	Lph 3 - 4	offen	260,00
29 06 D 625_A	Wallauer Spange inkl. Verkehrsstation Delkenheim	Hessen	Lph 3 - 4	offen	34,63
30 03 D 4519_A	Hannover – Oldenburg	Niedersachsen	Lph 3	2027	25,00
31 16 D 4520_A	Mitte-Deutschland-Verbindung (MDV) kapazitätserhöhende SPNV- Maßnahmen	Thüringen	Lph 2 - 4	offen	145,93
32 13 D 1831_A	Reaktivierung Ducherow - Karnin - Heringsdorf (Usedomer Südanbindung)	Mecklenburg- Vorpommern	Lph 2	offen	669,90
33 05 D 576_A	Niederrhein-Münsterland-Netz (2. Baustufe) Dieselnachfolgekonzept, Teilnetz Niers und Emschertalbahn – Ausbau	Nordrhein- Westfalen	Lph 1 - 4	offen	41,61
34 05 D 3803_A	Niederrhein-Münsterland-Netz (2. Baustufe) Dieselnachfolgekonzept, Teilnetz Niers und Emschertalbahn – Netzanlagen	Nordrhein- Westfalen	Lph 1 - 4	offen	30,16
35 10 D 5013_A	Stationscluster Saarland (Barrierefreiheit)	Saarland	Lph 1 - 2	2029	30,00
36 10 D 1827_A	Bisttalbahn Völklingen/Fürstenhausen – Überherrn	Saarland	Lph 1 - 2	offen	142,70
37 10 D 1838_A	Primstalbahn Saarlouis / Niedaltdorf – Schmelz-Limbach / Wemmetsweiler	Saarland	Lph 1 - 2	offen	85,00
38 10 D 1826_A	Rosseltalbahn Saarbrücken - Großrosseln	Saarland	Lph 1 - 2	offen	83,63
39 08 D 9500_A	Nordzulauf Stuttgart / P-Option	Baden-Württemberg	offen	2034	407,00
40 08 D 145_N	Nahschnellverkehr Rhein-Neckar	Baden-Württemberg	offen	mehrere	44,71 ²⁶
41 13 D 4514_A	Projektbündel 20-min-Takt TA Usedom, Kreuzungsbf. Trassenmoor und Mahlzow etc.	Mecklenburg- Vorpommern	offen	offen	45,00

2.3.3 InvKG-Maßnahmen

InvKG – Maßnahmen im Bau

Die Sortierung der Maßnahmen innerhalb der Tabelle dient ausschließlich der Übersichtlichkeit und stellt keine Priorisierung dar. Sie erfolgt

nach der Leistungsphase und anschließend nach dem geplanten Jahr der Inbetriebnahme sowie dem Gesamtwertumfang je Maßnahme.

Laufende Nummer Projektnummer	Maßnahme	Land	Realisierungs- stand / Lph	Geplante Inbetriebnahme	GWU in Mio. €
1 6)	Strecke Lübbenau-Cottbus	Brandenburg	Bau	2027	368,59
2 19)	Strecke Berlin-Cottbus-Weißwasser-Görlitz (-Breslau), 1. Baustufe Bahnhof Görlitz	Sachsen	Bau	2027	66,50
3 7)	Bahnhof Cottbus	Brandenburg	Bau	2027	34,83
4 4)	Bahnhof Königs Wusterhausen – Anpassung Nordkopf	Brandenburg	Bau	2027	13,25
5 25)	Bahnhof Leuna	Sachsen-Anhalt	Bau	2027	9,83

3 Steuerungskennzahlen

Das Kennzahlensystem des Infraplans ist ein zentrales Instrument für die Einordnung, Analyse und Bewertung der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur. Es schafft eine einheitliche und nachvollziehbare Grundlage, um Zielerfüllung und Fortschritt der Infrastrukturmaßnahmen systematisch und transparent abzubilden.

Das Kennzahlensystem besteht aus acht Steuerungskennzahlen und 15 Informationskennzahlen.^{27,28} Für den überwiegenden Teil der Steuerungskennzahlen liegen der jeweiligen Ausprägung der Zielwerte die vom Bund priorisierten Maßnahmen zugrunde, die von der DB InfraGO AG im Zeitraum 2026 bis 2030 umzusetzen und in Betrieb zu nehmen sind (siehe Kapitel 2.2). Für diese gilt die Maßgabe, dass jeweils ein vorgesehenes Datum für Inbetriebnahme, eine gesicherte Finanzierung sowie bestehendes durchgängiges Baurecht vorliegen muss. Vor diesem Hintergrund sind Kapitel 2.2 und Kapitel 3 des vorliegenden Infraplans eng miteinander verzahnt.

Die Kennzahlen erfüllen drei Kernaufgaben:

1. Die Zielwerte dienen als messbare Größen für die konkreten Erwartungen des Bundes an Fortschritte und Erfolge bei der Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur durch die DB InfraGO AG – insbesondere im Hinblick auf die Verbesserung von Qualität, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit der Schieneninfrastruktur.

2. Durch die regelmäßige Überprüfung der Zielerfüllung wird sichtbar, inwieweit gesetzte Ziele erreicht wurden. Gleichzeitig können Abweichungen frühzeitig identifiziert und durch die DB InfraGO AG geeignete Gegenmaßnahmen abgeleitet werden, um möglichst zügig wieder auf den Zielpfad zurückkehren zu können.

3. Die Zielwerte liefern dem Bund, den Ländern, der DB InfraGO AG und der Branche verlässliche Informationen zu Zielbild und Fortschritt bei der Infrastrukturentwicklung.

Die Datengrundlage für die Ausprägung der Zielwerte der Kennzahlen bildet die Planungsrunde 2025 der DB InfraGO AG. In fachlich begründeten Einzelfällen wurden für die Steuerungskennzahlen nach Abschluss der Planungsrunde Aktualisierungen berücksichtigt. Der zeitliche Abstand zwischen Datenstand und Veröffentlichung des Infraplans wird ab 2027 kleiner sein.

²⁷ Alle Informationen zu den Informationskennzahlen befinden sich im separaten Anhang dieses Dokuments.

²⁸ Das Kennzahlensystem des Infraplans ist nicht statisch, sondern wird kontinuierlich weiterentwickelt. Für den nächsten Infraplan 2027 können ggf. bestehende Kennzahlen weiterentwickelt oder neue Kennzahlen aufgenommen werden. Hierbei sollen insbesondere auch Empfehlungen des Sektorbeirats berücksichtigt werden.

Für den Infraplan 2026 hat die DB InfraGO AG die in ihren Systemen erfassten Werte je Kennzahl für das Jahr 2025 übermittelt und darauf aufbauend Zielwertvorschläge für den Zeitraum 2026–2030 ermittelt. Diese Zielwertvorschläge beruhen auf geplanten Maßnahmen mit gesicherter Finanzierung, bestehendem durchgängigen Baurecht und vorgesehener Inbetriebnah-

me im Infraplanzeitraum. Sie wurden durch das BMV plausibilisiert und zum Teil angepasst. Bei der Plausibilisierung der von der DB InfraGO AG übermittelten Rückschauwerte für das Jahr 2025 wurde das BMV durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) unter Einbeziehung der Bundesnetzagentur unterstützt.

Die acht Steuerungskennzahlen des Infraplans wurden aus einer Vielzahl potenzieller Kennzahlen ausgewählt und in einem intensiven Arbeits- und Abstimmungsprozess zwischen BMV, EBA und DB InfraGO AG entwickelt. Der Sektorbeirat sowie die Bundesnetzagentur und die Monopolkommission haben mit ihren Hinweisen zur Auswahl und Erarbeitung der Steuerungskennzahlen beigetragen.

Box 3: Genese der Steuerungskennzahlen

Zusätzlich zu den Steuerungskennzahlen des Bundes dienen die Informationskennzahlen zur transparenten Abbildung weiterer relevanter Informationen. Sie sollen eine inhaltliche Vertiefung und Einordnung der Infrastrukturentwicklung und weiterer damit zusammenhängender Aspekte ermöglichen, indem sie rückblickend die Entwicklung der Schieneninfrastruktur aufzeigen.

Speziell für die Informationskennzahlen mit Fokus auf zentrale betriebliche Abläufe im

Schienennetz werden zusätzlich Zielwerte bis 2030 ausgewiesen. Hierzu zählen z. B. die Stellwerksbesetzungsquote oder die betrieblichen Standards bei Bahnhöfen gemäß dem abgestimmten Zielbild. Diese basieren auf Prognosewerten der DB InfraGO AG, die in den Infraplan übernommen wurden. Alle Zielwerte für Informationskennzahlen spiegeln die unternehmensinterne Perspektive der DB InfraGO AG wider und wurden nicht durch das BMV plausibilisiert. Alle Informationskennzahlen befinden sich im Anhang des Infraplans.

Über den Infraplan hinaus werden Kennzahlen auch in anderen Instrumenten des Bundes zum Monitoring und zur Steuerung der DB InfraGO AG genutzt. So sind Kennzahlen, insb. zur Abbildung des Bestandsnetzes, Teil der LuFV III sowie zukünftig auch der LV InfraGO. Auch die Eigentümerstrategie des Bundes für die DB AG und deren Tochtergesellschaften greift auf Kennzahlen zur Infrastrukturentwicklung zurück. Zwischen den verschiedenen Kennzahlensystemen wird Konsistenz und Widerspruchsfreiheit sichergestellt. In Teilen bauen die Systeme aufeinander auf und verweisen aufeinander.

Box 4: Zusammenhang des Kennzahlensystems im Infraplan mit weiteren Systemen

Die folgende Abbildung bietet eine Übersicht der Steuerungskennzahlen des Infraplans:²⁹

Aus- und Neubau

- ⚙️ Neu gebaute Gleiskilometer
- ⚙️ Umsetzung Kleiner und Mittlerer Maßnahmen (KMM)
- ⚙️ Elektrifizierungsgrad

Bestandsnetz, inkl. Bahnhöfe und Digitalisierung

- ⚙️ Streckenkilometer Korridorsanierungen
- ⚙️ Anlagenbedingte Verspätungsminuten
- ⚙️ Lärmsanierte Streckenkilometer
- ⚙️ Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild (Bau- und Ausstattungsstandards)
- ⚙️ ETCS-Streckenkilometer und -Ausrüstungsgrad

Abbildung 10: Übersicht der Steuerungskennzahlen

²⁹ Alle Erläuterungen zu den Steuerungskennzahlen (u. a. Berechnungsvorschrift, Datengrundlage etc.) befinden sich im Kapitel II.2 des Anhangs.

Steuerungskennzahl: Neu gebaute Gleiskilometer

Die Steuerungskennzahl „Neu gebaute Gleiskilometer“ umfasst sowohl die Realisierung von Neubaustrecken als auch Ausbaumaßnahmen an bestehenden Strecken, zum Beispiel durch neue Verbindungskurven oder die Ergänzung zusätzlicher Gleise. Der Infraplan kontrolliert mit dem

Soll-Ist-Vergleich der neu gebauten und in Betrieb genommenen Gleiskilometer (Gleis-km) die Einhaltung der Mengenziele. Künftig wird bei dieser Steuerungskennzahl zur Bewertung der Termintreue der Inbetriebnahmen von Neu- und Ausbaumaßnahmen außerdem die durchschnittliche Abweichung vom Projektplan in Monaten herangezogen.

Neu gebaute Gleiskilometer (jährlich in km)

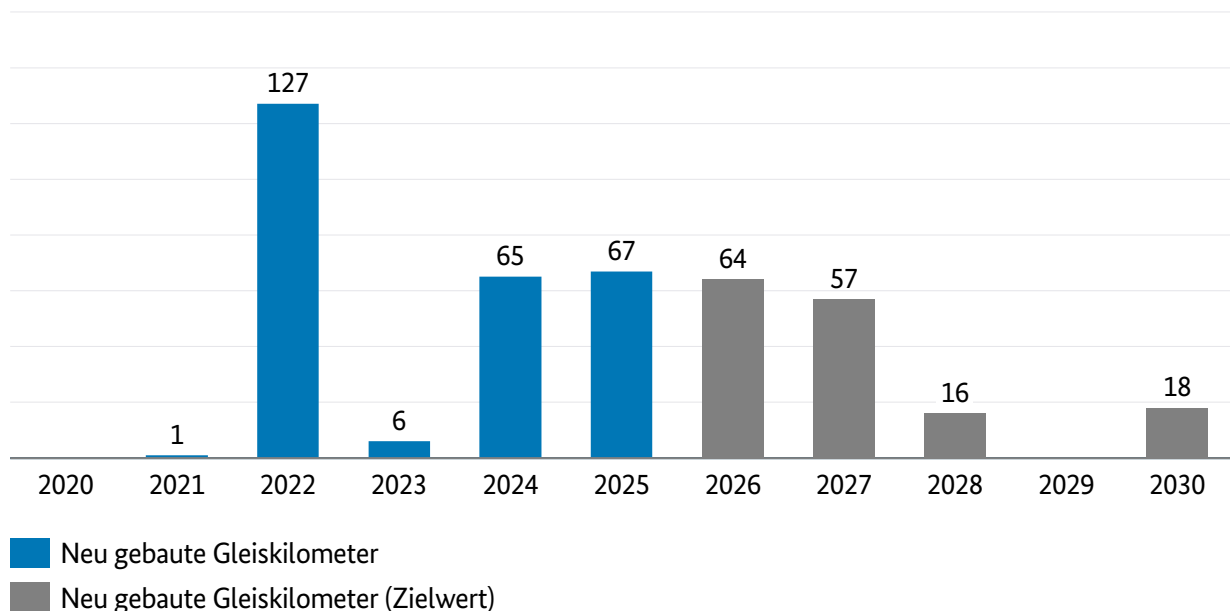


Abbildung 11: Neu gebaute Gleiskilometer

Rückschau: Zwischen 2020 und 2025 wurden in Summe 266 Gleis-km in Betrieb genommen. Die größten Fortschritte in diesem Bereich wurden 2022 mit 127 Gleis-km erzielt sowie 2024 und 2025 mit 65 Gleis-km bzw. 67 Gleis-km. Im Jahr 2025 entfiel der größte Anteil auf den Knoten Berlin; hinzu kamen neue Gleis-km zwischen Nürnberg und Ebensfeld sowie zwischen Karlsruhe und Basel.

Zielwerte: Für den Zeitraum 2026 bis 2030 sieht die Planung den Neubau von insgesamt 155 Gleis-km vor.³⁰ Zu den größten geplanten Neubauabschnitten zählen Teilabschnitte auf der Strecke Karlsruhe – Basel (32 Gleis-km, 2026), die Ausbaustrecke Angermünde – Stettin (30 Gleis-km, 2027) und der zweigleisige Ausbau der Strecke Lübbenau – Cottbus (27 Gleis-km, 2027).

Steuerungskennzahl: Umsetzung Kleiner und Mittlerer Maßnahmen (KMM)

Kleine und Mittlere Maßnahmen ergänzen die größeren Neu- und Ausbauprojekte. In sechs Teilprogrammen werden Anpassungen an der Eisenbahninfrastruktur umgesetzt, um im Netz zeitnah Kapazitäts-, Stabilisierungs- und Pünktlichkeitseffekte zu erzielen:

1. Überlastete Schienenwege (ÜLS)³¹: Strukturelle Kleinmaßnahmen auf überlasteten Schienenwegen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Bau- und Störfall.
2. Etappierung Deutschlandtakt (Halbstundentakt): Kleine und Mittlere Infrastrukturmaßnahmen zur Realisierung der Etappe „Halbstundentakt“ des Deutschlandtakts im SPFV.
3. 740-m-Netz³²: Schaffung zusätzlicher Kapazitäten (Überholmöglichkeiten) im SGV.
4. KV-Terminals, Zugbildungsanlagen und Gleisanschlussinfrastruktur: Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität im SGV.
5. Stabiles Netz: Mit Ländern abgestimmte Maßnahmen zur Verbesserung des SPNV.
6. Sonstige Kleine und Mittlere Maßnahmen: Infrastrukturmaßnahmen zur Erhöhung der Betriebsqualität in Knoten und Engpässen, wie etwa die Erneuerung der Signaltechnik oder die Erweiterung von Gleisanlagen oder Bahnsteigen einschließlich Überleitstellen.

Die Steuerungskennzahl umfasst die Anzahl der umgesetzten und in Betrieb genommenen Maßnahmen in Summe und je Teilprogramm.

³⁰ Die Zielwerte der Jahre 2026–2028 für diese Steuerungskennzahl umfassen einzelne Maßnahmen, die seitens des Bundes nicht abschließend bestätigt werden können, da der Bund bei diesen Maßnahmen nicht unmittelbarer Vertrags- bzw. Vereinbarungspartner der DB InfraGO AG ist, auch wenn ggf. eine (teilweise) Finanzierung durch den Bund erfolgt. Die Maßnahmen sind in Kapitel 2.2 in Abbildung 7 mit der Fußnote 3 gekennzeichnet.

³¹ Kleine und Mittlere Maßnahmen des Teilprogramms „Überlastete Schienenwege“ enthalten in Teilen PEK-Maßnahmen (Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität).

³² Die Angaben zum 740-m-Netz basieren auf dem Datenstand von März 2026.

Umsetzung Kleiner und Mittlerer Maßnahmen (KMM) (jährlich)

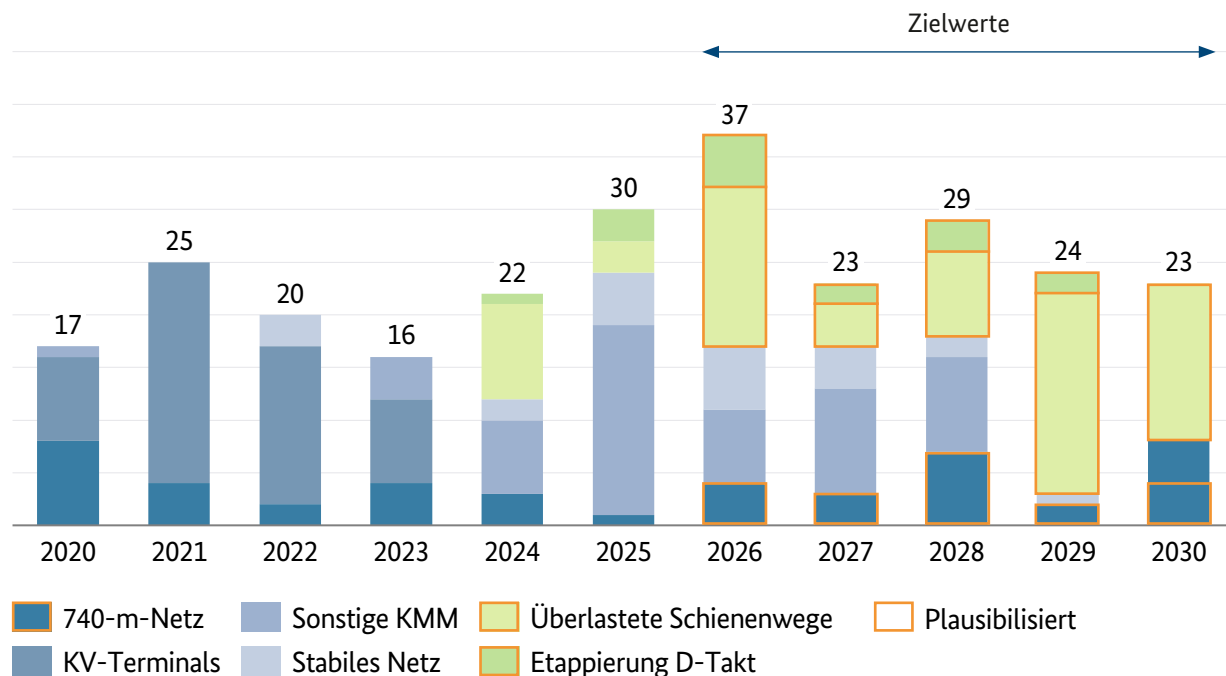


Abbildung 12: Anzahl der Kleinen und Mittleren Maßnahmen

Rückschau: 130 Maßnahmen sind bereits in den Jahren 2020 bis 2025 umgesetzt worden, darunter alle 52 KV-Maßnahmen. Ergänzend wurden 2019 bereits fünf Maßnahmen im 740-m-Netz realisiert.

Zielwerte: Bis 2030 sollen insgesamt 271 Maßnahmen umgesetzt werden.³³ Dabei stehen

insbesondere Maßnahmen wie zusätzliche Überleitstellen (Teilprogramm Überlastete Schienenwege), Knotenoptimierungen durch die Ermöglichung gleichzeitiger Einfahrten (Teilprogramm Etappierung D-Takt) sowie Anpassungen für den Güterverkehr (Teilprogramm 740-m-Netz) im Fokus.

³³ Teile der für diese Steuerungskennzahl hinterlegten Maßnahmen der Teilprogramme Stabiles Netz sowie Sonstige KMM können seitens des Bundes für die Jahre 2026 bis 2030 nicht abschließend bestätigt werden, da der Bund bei diesen Maßnahmen nicht unmittelbarer Vertrags- bzw. Vereinbarungspartner der DB InfraGO AG ist, auch wenn ggf. eine (teilweise) Finanzierung durch den Bund erfolgt. Die Maßnahmen werden in Kapitel 2.2 in Abbildung 9 mit der Fußnote 2 und im Anhang entsprechend gekennzeichnet.

Steuerungskennzahl: Elektrifizierungsgrad

Die Steuerungskennzahl bildet die elektrifizierten Streckenkilometer und den Elektrifizierungsgrad auf dem bundeseigenen Schienennetz ab.

Von der Kennzahl erfasst werden dabei sowohl neu gebaute (und somit elektrifizierte) Strecken als auch Strecken im Bestand, die elektrifiziert werden.

Elektrifizierte Streckenkilometer (jährlich in km)

Elektrifizierungsgrad (jährlich in Prozent)

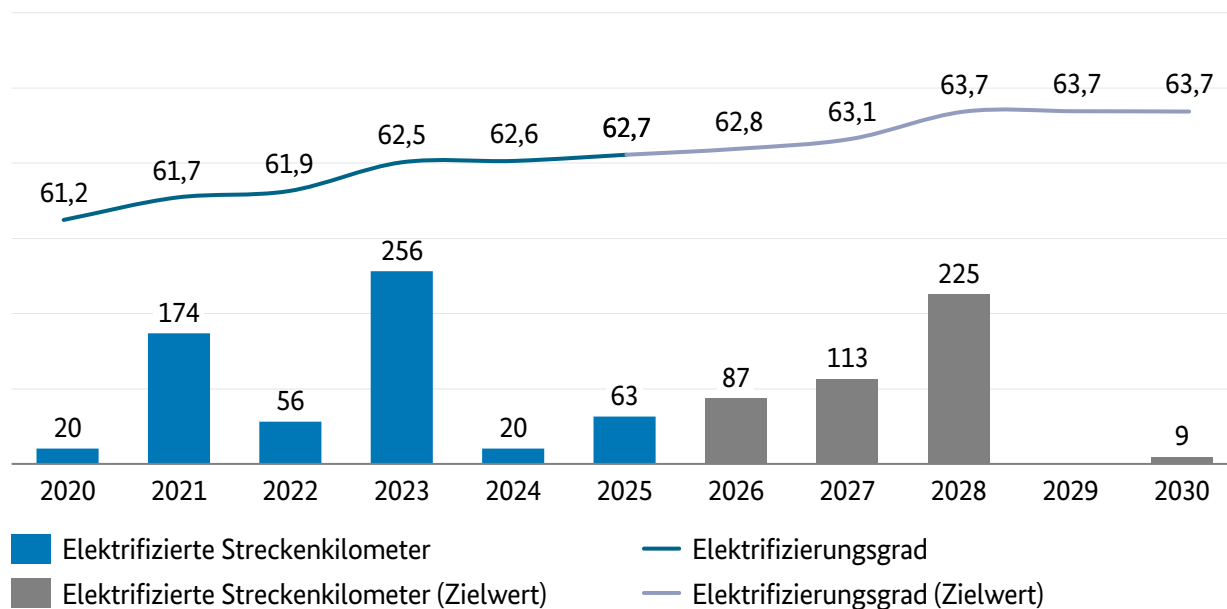


Abbildung 13: Elektrifizierte Streckenkilometer inkl. Elektrifizierungsgrad

Rückschau: Zwischen 2020 und 2025 stieg der Elektrifizierungsgrad des Gesamtnetzes von 61,2 Prozent auf 62,7 Prozent.³⁴

Zielwerte: Der Zielwert³⁵ für die weitere Elektrifizierung des Streckennetzes liegt bei 63,7 Prozent bis zum Jahr 2030. Die jährlichen, durch die DB InfraGO AG zu elektrifizierenden, Streckenkilometer (siehe Abbildung 13) sind unmittelbar mit dahinterliegenden Maßnahmen wie dem Abschluss des Wiederaufbauprogramms der

³⁴ Die Abweichung beim Elektrifizierungsgrad 2025 zwischen Infraplan und IZB ist auf eine unterschiedliche Ausweisung der elektrifizierten Streckenkilometer im bundeseigenen Schienennetz im Jahr 2025 durch die DB InfraGO AG zurückzuführen. Darüber hinaus können sich in den Jahren 2026 bis 2030 weitere Abweichungen gegenüber den im IZB ausgewiesenen Werten ergeben, da im Infraplanzeitraum geplante Maßnahmen mit vereinzelten Teilabschnitten in der Schweiz berücksichtigt werden.

³⁵ Die Zielwerte der Jahre 2026–2028 für diese Steuerungskennzahl umfassen einzelne Maßnahmen, die seitens des Bundes nicht abschließend bestätigt werden können, da der Bund bei diesen Maßnahmen nicht unmittelbarer Vertrags- bzw. Vereinbarungspartner der DB InfraGO AG ist, auch wenn eine (teilweise) Finanzierung durch den Bund erfolgt. Die Maßnahmen sind in Kapitel 2.2 in Abbildung 7 mit der Fußnote 3 gekennzeichnet.

Eifelstrecken verbunden. Dadurch kommt es in Jahren mit größeren geplanten Inbetriebnahmen zu deutlichen Ausschlägen.

Steuerungskennzahl: Streckenkilometer Korridorsanierungen

Die Steuerungskennzahl bildet die ertüchtigten Streckenkilometer der Hochleistungskorridore ab.

Streckenkilometer Korridorsanierungen (jährlich, kumuliert in km)

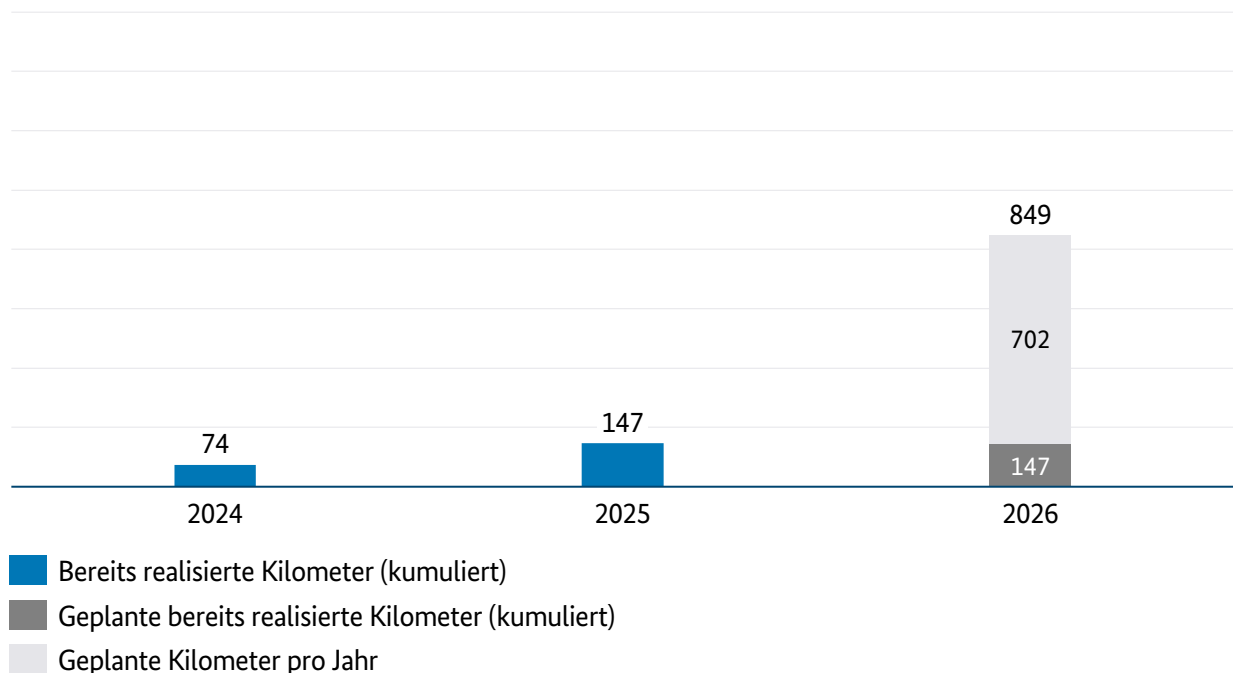


Abbildung 14: Hochlauf der Korridorsanierungen

Rückschau: Im Jahr 2024 wurde mit der Riedbahn zwischen Frankfurt (Main) und Mannheim der erste umfangreich sanierte Hochleistungskorridor mit einer Länge von 74 Kilometern fertiggestellt. 2025 folgte eine weitere Sanierung auf dem insgesamt 73 Kilometer langen Korridor Emmerich – Oberhausen. In beiden Jahren fand die Wiederinbetriebnahme ohne zeitliche Abweichungen statt.

Zielwerte: Für das Jahr 2026 sind 702 Kilometer Streckensanierung geplant. Den größten Anteil bildet die bereits im Jahr 2025 begonnene Korridorsanierung Hamburg – Berlin mit 271 Strecken-km. Vor dem Hintergrund der derzeit gemäß Koalitionsvertrag laufenden Evaluation und Anpassung der Strategie der Korridorsanierungen können derzeit keine Aussagen zu Zielwerten für die Steuerungskennzahl der Streckenkilometer Korridorsanierungen für die Jahre 2027–2030 gemacht werden. Dies gilt ebenso für die Zielwerten für die Jahre 2027–2030

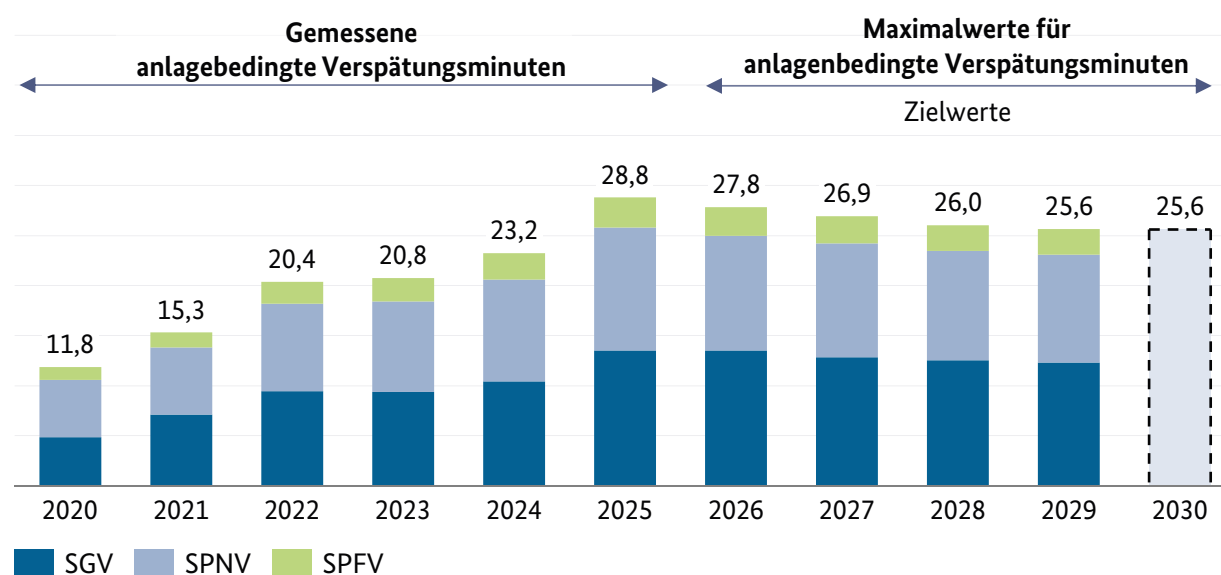
zugrundeliegenden konkreten Korridorsanierungen. Nach Anpassung wird die Strategie der Korridorsanierungen im nächsten Infraplan 2027 abgebildet. Die Steuerungskennzahl zeigt künftig bei Verzögerungen auch die zeitlichen Abweichungen bei den Wiederinbetriebnahmen der Streckenabschnitte nach erfolgter Sanierung.

Steuerungskennzahl: Anlagenbedingte Verspätungsminuten³⁶

Die Steuerungskennzahl hält die Verfügbarkeit der Infrastrukturanlagen nach und macht über die anlagenbedingten Verspätungsminuten die Auswirkungen auf den Bahnbetrieb und die Pünktlichkeit nachvollziehbar.³⁷ Die Zielwerte³⁸ des Infraplans definieren dabei die Obergrenze für anlagenbedingte Verspätungsminuten.³⁹

Anlagenbedingte Verspätungsminuten

(jährliche durchschnittliche cVmin pro Tag in Tsd.)



Fortgeschriebener Zielwert aus dem Vorjahr wegen laufender Verhandlungen der LV InfraGO

Abbildung 15: Anlagenbedingte Verspätungsminuten pro Tag

³⁶ Eine Überarbeitung der Berechnungsgrundlage dieser Kennzahl hinsichtlich einer Normierung auf die insgesamt erbrachte Betriebsleistung (Trassenkilometer) wird für den Infraplan 2027 geprüft.

³⁷ Die Steuerungskennzahl misst daher die als (infrastruktur-)anlagenbedingt kodierten Verspätungsminuten (cVmin): Beträgt eine Verspätung zwischen zwei Messpunkten mehr als 90 Sekunden, wird sie kodiert und einer Verspätungsursache zugewiesen.

³⁸ Aufgrund der Komplexität dieser Kennzahl sowie der vielfältigen Ursachen anlagenbedingter Verspätungsminuten können die Zielwerte der Jahre 2026–2030 durch den Bund nicht abschließend bestätigt werden.

³⁹ Es wurden keine Daten der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH einbezogen.

Rückschau: Die Entwicklung zwischen 2020 und 2025 zeigt eine stark zunehmende Belastung durch anlagenbedingte Einschränkungen des Schienennetzes. Die Werte stiegen in diesem Zeitraum um das 2,4-Fache (von 11.843 Minuten pro Tag im Jahr 2020 auf 28.820 im Jahr 2025). Zunehmende Störungen an der Leit- und Sicherungstechnik sowie an Weichen und eine wachsende Zahl an Langsamfahrstellen verstärkten die infrastrukturelle Belastung und führten insgesamt zu der beobachteten Leistungsver-schlechterung. Parallel dazu stiegen auch die Meldungen von Gleislagefehlern deutlich an. Über den gesamten Betrachtungszeitraum hinweg entwickelt sich die Anlagenalterung zunehmend zu einer zentralen Ursache für steigende anlagenbedingte Verspätungsminuten.

Zielwerte: Zentrale Hebel der DB InfraGO AG zur Begrenzung der Verspätungsminuten sind eine höhere präventive Instandhaltung, die Er-tüchtigung und Vorbereitung von Umleiterstrecken (insbesondere bei Korridorsanierungen) sowie eine präzisere Identifikation und Prognose möglicher Störereignisse. Unter anderem die Korridorsanierungen sollen zukünftig bei der Reduzierung der anlagenbedingten Verspätungsminuten unterstützen. Sie lassen eine deutliche Reduktion infrastruktureller Störungen erwarten und tragen damit potenziell zu einer spürbaren Entlastung der sanierten Abschnitte des Schienennetzes bei.⁴⁰

Steuerungskennzahl: Lärmsanierte Streckenkilometer⁴¹

Um Anliegerinnen und Anlieger bestehender Schienenwege vor Lärm zu schützen, hat der Bund bereits 1999 das freiwillige Programm „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ ins Leben gerufen. Mit diesem Programm hat die DB InfraGO AG bis heute über 2.450 Strecken-km sanieren können und so Anwohnerinnen und Anwohner von Lärm spürbar und nachhaltig entlastet. Dies erfolgt durch die Umsetzung von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen, wie z. B. den Bau von Schallschutzwänden oder den Einbau von Schallschutzfenstern.

Insgesamt werden die bearbeiteten Strecken erst dann als lärmsaniert gezählt, wenn alle geplanten, aktiven Schallschutzmaßnahmen vollständig abgeschlossen sind und mit der Umsetzung der passiven Maßnahmen begonnen wurde. Für Abschnittssanierungen resultiert daraus, dass die Sanierungseffekte zeitlich gebündelt und nicht linear in der Kennzahl erscheinen.

⁴⁰ Der Zielwert für das Jahr 2029 wird auch für das Jahr 2030 übernommen, da die Bestandsnetzfinanzierung bis zum Jahr 2031 erst nach Abschluss der Verhandlungen zur LV InfraGO und deren Unterzeichnung Ende des Jahres 2026 feststehen wird. Darauf aufbauend werden im Infraplan 2027 finale Zielwerte einschließlich des Zielwertes für das Jahr 2031 festgelegt.

⁴¹ Es wurden keine Daten des Geschäftsbereichs Schweiz der DB InfraGO AG einbezogen.

Lärmsanierte Streckenkilometer (jährlich in km)

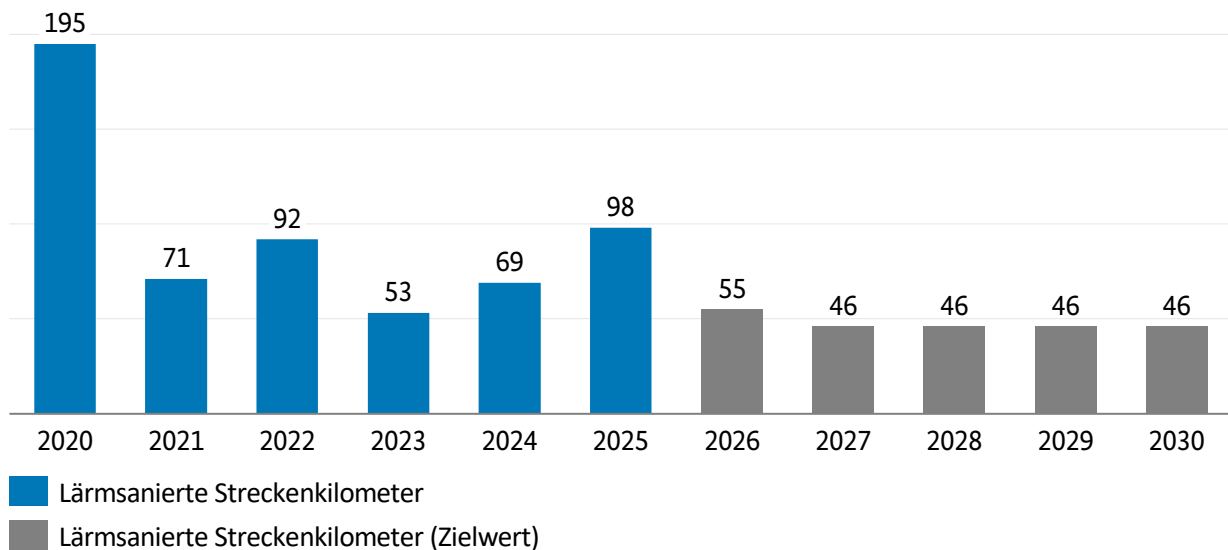


Abbildung 16: Lärmsanierte Streckenkilometer

Rückschau: Zwischen 2020 und 2025 wurden im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms insgesamt 578 Strecken-km modernisiert. Die jahresbezogenen Schwankungen der Ist-Werte von 2020 bis 2025 resultieren aus der zeitlich versetzten Bereitstellung von Haushaltsmitteln.

Zielwerte: Für die kommenden Jahre ist ein moderater Ausbau vorgesehen. Bis 2030 soll die Schallbelastung auf weiteren 239 Streckenkilometern reduziert werden.

Steuerungskennzahl: Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild (Bau- und Ausstattungsstandards)

Ein Bahnhof nach abgestimmtem Zielbild umfasst definierte Standards in zwölf Leistungsbe-
reichen, die insgesamt drei Kategorien zugeord-
net werden:

- Bau- und Ausstattungsstandards (Ausstattung, Bauliche Gestaltung, Barrierefreiheit, Kapazität, Reisenden-Informationen & Wegeleitung sowie Anlagenstandards & Brandschutz),

- Betriebliche Standards (Reise-Services, Reisen-Versorgung, Sauberkeit und Sicherheit) sowie
- Standards für Anschlussmobilität und Vorplatz (Erreichbarkeit und Bahnhofsumfeld).⁴²

Das Zielbild wird schrittweise auf das bundesweite Bahnhofsportfolio des Geschäftsbereichs Personenbahnhöfe der DB InfraGO AG mit rund 5.400 Bahnhöfen angewendet.

Die Steuerungskennzahl gibt an, wie viele Bahnhöfe pro Jahr die Bau- und Ausstattungsstandards gemäß dem abgestimmten Zielbild vollständig erreicht haben.⁴³ Die Zielerreichung hinsichtlich der beiden letzteren Kategorien wird im Rahmen von zwei Informationskennzahlen erfasst (siehe Anhang).

Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild gemäß Standards für Bau- und Ausstattung (kumulierte Anzahl)

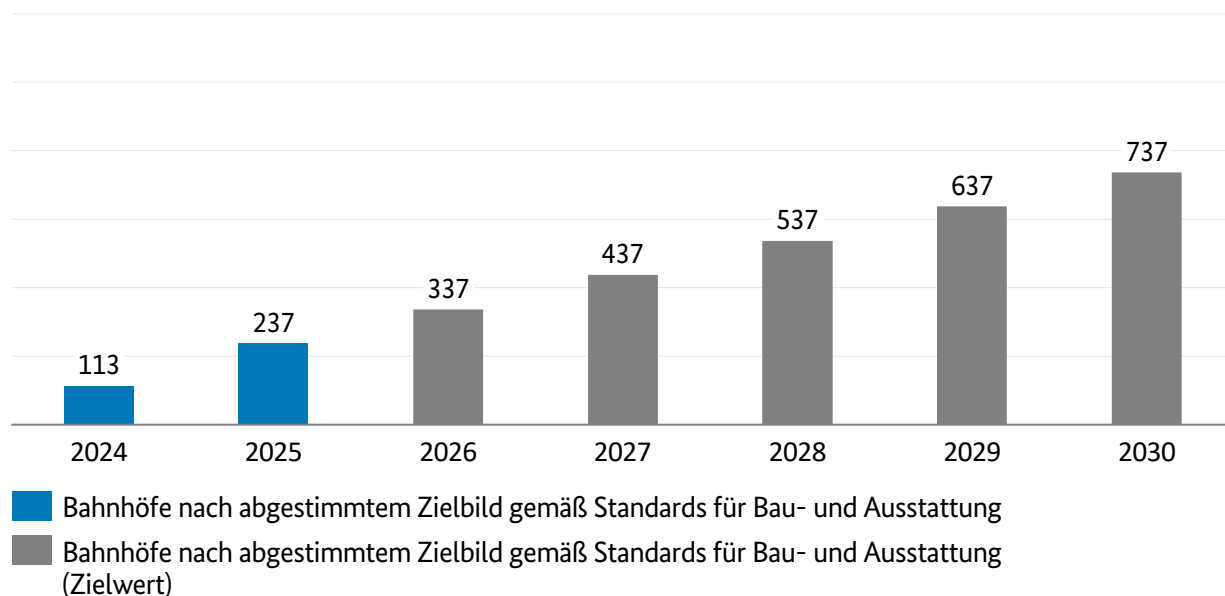


Abbildung 17: Anzahl der Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild gemäß Standards für Bau- und Ausstattung

⁴² Eine Grafik zu den Standards für die Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild findet sich in dem von der DB InfraGO AG veröffentlichten Handbuch, S. 3.

⁴³ Es wurden weder Daten der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH noch Daten des Geschäftsbereichs Schweiz der DB InfraGO AG einbezogen.

Rückschau: Bis Ende 2024 gab es bereits 113 Bahnhöfe, die alle Bau- und Ausstattungsstandards des abgestimmten Zielbilds erfüllen. Im Jahr 2025 stieg die kumulierte Zahl auf 237 Bahnhöfe an.

Zielwerte: Für den Zeitraum 2026 bis 2030 ist ein kontinuierlicher Hochlauf vorgesehen: Wie bereits in der „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ angekündigt, sollen jedes Jahr durchschnittlich 100 Bahnhöfe fertiggestellt werden, die den definierten Bau- und Ausstattungsstandards entsprechen. Zielvorgaben hierfür werden aktuell in den Verhandlungen zwischen Bund und DB InfraGO AG zur LV InfraGO festgelegt, sodass diese Zielvorgaben im Infraplan 2027 ggf. entsprechend angepasst werden.

Steuerungskennzahl: ETCS-Strecken-kilometer und -Ausrüstungsgrad⁴⁴

Die Steuerungskennzahl bildet die kumulierten, in Betrieb genommenen ETCS-Streckenkilometer ab. Zudem stellt sie den Ausrüstungsgrad sowohl im Gesamtnetz der DB InfraGO AG in Deutschland dar als auch in den auf die EU-Ausrüstungsverpflichtungen fokussierten Teilnetzen der DB InfraGO AG.⁴⁵

Bei dieser Steuerungskennzahl wird im diesjährigen Infracplan von der Festlegung von Zielwerten für die Jahre 2026 bis 2030 abgesehen. Dies erfolgt aufgrund der ausstehenden Fertigstellung der LV InfraGO sowie der ausstehenden Digitalisierungsstrategie des Bundes.

ETCS-Ausrüstung: Gesamtnetz der DB InfraGO AG in Deutschland (kumuliert in km)

Ausrüstungsgrad (jährlich in Prozent)

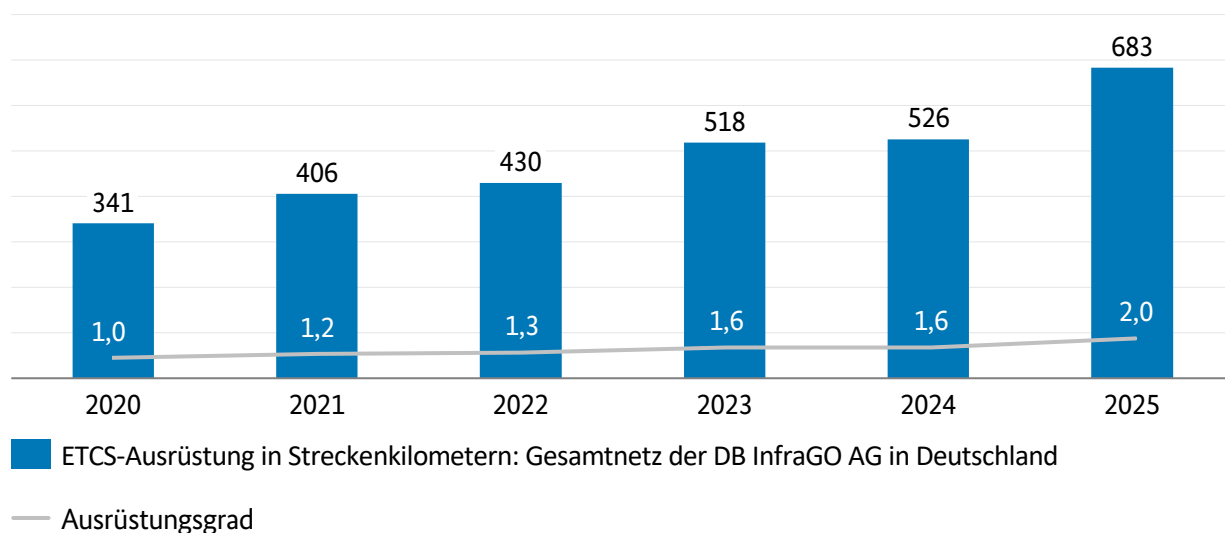


Abbildung 18: ETCS-Ausrüstung und Ausrüstungsgrad im Gesamtnetz der DB InfraGO AG in Deutschland

⁴⁴ Die im Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) ausgewiesenen Werte können von den Angaben im Infracplan abweichen, da dem IZB jeweils der Berichtsstand bis Ende November eines Jahres zugrunde liegt. Der Infracplan betrachtet hingegen vollständige Jahresscheiben.

⁴⁵ Es wurden keine Daten des Geschäftsbereichs Schweiz der DB InfraGO AG einbezogen.

Rückschau: Von 2020 bis 2025 verdoppelte sich die Anzahl der mit ETCS-ausgerüsteten Streckenkilometer im Gesamtnetz der DB InfraGO AG in Deutschland von 341 auf 683 km. Das entspricht einem Anstieg von 1,02 Prozent auf 2,04 Prozent des Ausrüstungsgrades im Gesamtnetz der DB InfraGO AG in Deutschland. Hinter den starken Anstiegen der ETCS-Ausrüstung in den Jahren 2021, 2023 und 2025 stehen Maßnahmen wie die Erweiterung des Korridorausbaus Nordsee – Rhein – Mittelmeer im Jahr 2025 (ca. 130 Strecken-km).

Die weitere Implementierung von ETCS in den Jahren 2022 und 2024 wurde vor allem durch grundlegende Rahmenbedingungen gebremst, bspw. ein Fehlen stabiler technologischer Grundlagen und abgestimmter Projektstrukturen. Die im Jahr 2024 ausgewiesenen leichten Anstiege sind nicht auf zusätzliche Inbetriebnahmen, sondern auf Anpassungen der Projektzuschnitte und -abgrenzungen zurückzuführen. Die notwendige Ausrichtung laufender Maßnahmen von ETCS Level 1 auf ETCS Level 2 wirkte sich zusätzlich auf den Projektfortschritt aus.

ETCS-Ausrüstung: TEN-Kernnetz bis 2030 (kumuliert in km)

Ausrüstungsgrad (jährlich in Prozent)

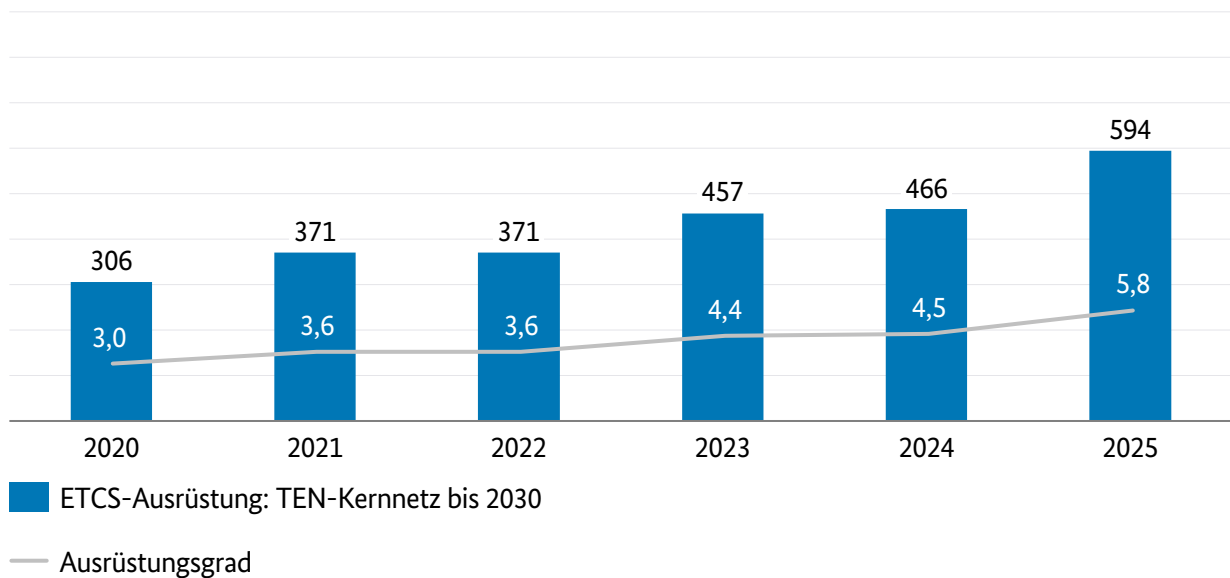


Abbildung 19: ETCS-Ausrüstung und Ausrüstungsgrad TEN-Kernnetz bis 2030

ETCS-Ausrüstung: Erweitertes TEN-Kernnetz bis 2040
(kumuliert in km)

Ausrüstungsgrad
(jährlich in Prozent)

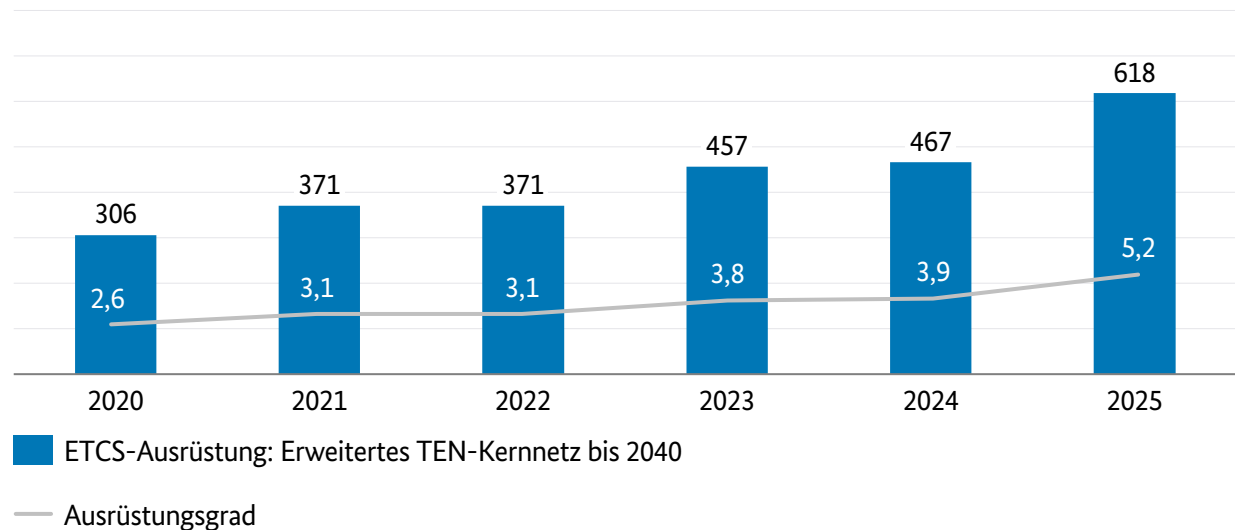


Abbildung 20: ETCS-Ausrüstung und Ausrüstungsgrad erweitertes TEN-Kernnetz bis 2040

ETCS-Ausrüstung: TEN-Gesamtnetz bis 2050
(kumuliert in km)

Ausrüstungsgrad
(jährlich in Prozent)

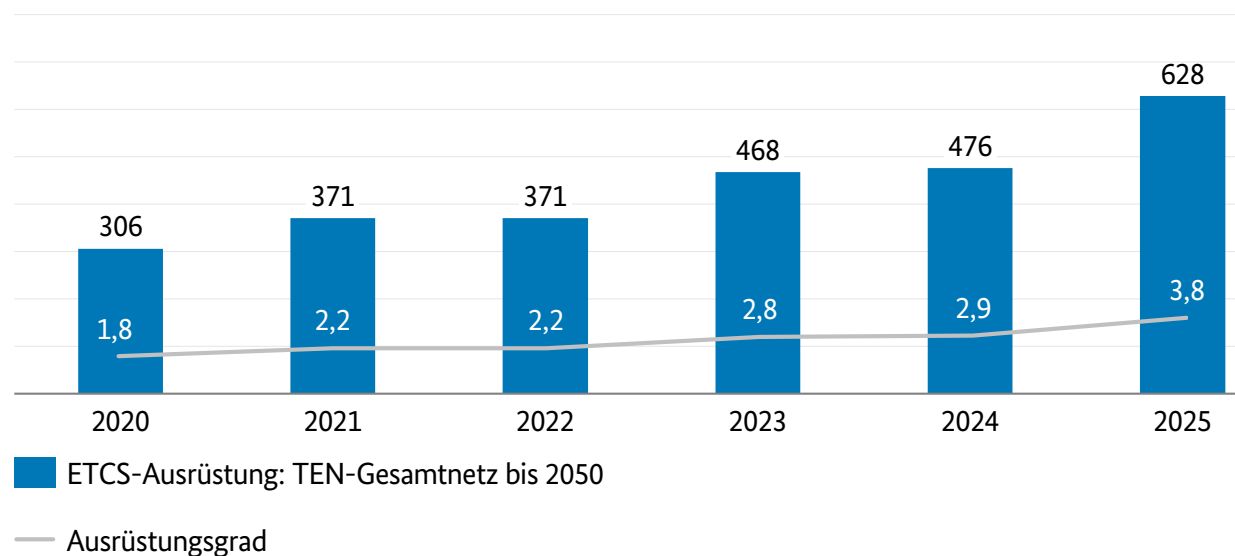


Abbildung 21: ETCS-Ausrüstung und Ausrüstungsgrad TEN-Gesamtnetz bis 2050

Insgesamt erfordert die Realisierung einer leistungsfähigen ETCS-Infrastruktur tragfähige Strukturen. Wesentlich hierfür sind eine gesicherte Mittelbereitstellung, effiziente Freigabeprozesse sowie leistungsfähige Lieferketten der Industrie, insbesondere für softwarebasierte Komponenten. Für die Realisierung eines ETCS-Hochlaufs wie in den Jahren 2024–2025 müssen

qualifiziertes Personal (Plan- und Abnahmeprüferinnen und -prüfer) und ausreichend Sperrpausen im Netz gewährleistet werden. Die Realisierung des ETCS-Hochlaufs ist zudem eng mit den Korridorsanierungen verzahnt. Maßnahmen der Leit- und Sicherungstechnik werden hier soweit möglich integriert.

4 Ausblick

Die Modernisierung der Schieneninfrastruktur ist eine Generationenaufgabe. Der Infraplan soll als ein Instrument etabliert und weiterentwickelt werden, mit dem der Bund die Planung und Umsetzung dieser Modernisierung verlässlich steuern kann.

Konkret sind bereits Weiterentwicklungen in fünf Bereichen vorgesehen:

1. Durch die neue LV InfraGO sollen ab Anfang 2027 die Finanzierungsstrukturen für Erhalt, Modernisierung und Digitalisierung der Schieneninfrastruktur verbessert und die Steuerungswirkung des Bundes in diesem Kontext erhöht werden. Der Infraplan 2027 wird den Zeitraum 2027 bis 2031 umfassen und dabei die **neue LV InfraGO berücksichtigen**, indem dieser dort vertraglich festgeschriebene Vereinbarungen und Kennzahlen aufgreift. So wird die gleichzeitige Betrachtung von Bestand, Digitalisierung sowie Aus- und Neubau im Infraplan vervollständigt.
2. Im Lichte bereits vorliegender Empfehlungen des Sektorbeirats wird bereits für den Infraplan 2027 das **Kennzahlensystem nachjustiert**.

3. Mit dem Zielnetz 2035 soll erstmals eine stringente, an der Leitstrategie ausgerichtete Priorisierung der Infrastrukturmaßnahmen entstehen. Mit Fertigstellung des Zielnetzes 2035 bis Anfang 2027 kann im Infraplan auch eine systematische **Ausrichtung am Zielnetz 2035** erfolgen.

4. Sobald alle zentralen Abläufe erprobt sind, soll die Verbindlichkeit des Infraplans erhöht werden, indem das Infrastruktur-Gesamtkonzept **gesetzlich verankert** wird.

5. Mit dem Ziel, die finanzielle Verbindlichkeit zu erhöhen, wird der Infraplan **mit dem Eisenbahninfrastrukturfonds verknüpft**, der derzeit in einem parallelen Prozess erarbeitet wird.

Die Fertigstellung des nächsten Infraplans 2027 ist für das Frühjahr 2027 vorgesehen. Er wird das Maßnahmenportfolio für die Jahre 2027 bis 2031 umfassen.

Aufgrund der Komplexität der Umsetzung und der Abhängigkeiten von verbundenen Maßnahmen behält sich das BMV eine Aktualisierung aller Zeitpläne vor.

Abkürzungsverzeichnis

ABS	Ausbaustrecke
BHH	Bundeshaushalt
BHH-Weitere	weitere Bundeshaushaltsmittel
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMV	Bundesministerium für Verkehr
BNetzA	Bundesnetzagentur
BSWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BT	Deutscher Bundestag
BU-CH	DB InfraGO AG, Geschäftsbereich Schweiz
BUV	Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung
cVmin	kodierte Verspätungsminuten
DSD	Digitale Schiene Deutschland
DSTW	Digitales Stellwerk
D-Takt	Deutschlandtakt
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EG	Empfangsgebäude
ERMTS	European Rail Traffic Management System
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ETCS	European Train Control System
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FinVe	Finanzierungsvereinbarung
Gleis-km	Gleiskilometer
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GWU	Gesamtwertumfang
IBN	Inbetriebnahme
InvKG	Investitionsgesetz Kohleregionen

Abkürzungsverzeichnis

IP	Infraplan
IZB	Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht
KMM	Kleine und Mittlere Maßnahmen
Krbw	Kreuzungsbauwerk
Krzbf	Kreuzungsbahnhof
KV	Kombinierter Verkehr
Lph	Leistungsphase
LV InfraGO	Leistungsvereinbarung InfraGO
LuFV III	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III
NBS	Neubaustrecke
OLA	Oberleitungsanlage
PB	Projektbündel
PFA	Planfeststellungsabschnitt
PFB	Planfeststellungsbeschluss
PU	Personenunterführung
SGV	Schienengüterverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StA	Streckenabschnitt
Strecken-km	Streckenkilometer
TEN	Trans-European Transport Network(s)
Ubf	Umschlagbahnhof
Ü-BW	Überwerfungsbauwerk
ÜLS	Überlastete Schienenwege
Üst	Überleitstelle
Vbk	Verbindungskurve
VDE	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit
WV	Weichenverbindung

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Internet: www.bmv.de

Stand

Oktober 2026

Bildnachweis

Vorwort: Steffen Bilger, Bundesminister für Verkehr (Quelle: Tobias Koch)

Diese Publikation wird von der Bundesregierung im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit herausgegeben. Die Publikation wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen sowie für Wahlen zum Europäischen Parlament.



www.bmv.de

 [linkedin.com/company/bmv-bund](https://www.linkedin.com/company/bmv-bund)
 [facebook.com/bmv.bund](https://www.facebook.com/bmv.bund)
 [instagram.com/bmv](https://www.instagram.com/bmv)
 [threads.com/@bmv](https://www.threads.com/@bmv)

 x.com/bmv
 bmv-bund.bsky.social
 social.bund.de/@bmv
 [youtube.com/@bmv](https://www.youtube.com/@bmv)



Bundesministerium
für Verkehr



Infraplan



Anhang zum Infraplan 2026

Anhang:

Ergänzende Anlagen zum Infraplan 2026

Die Datengrundlage für die Ausprägung der Zielwerte der Kennzahlen in den nachfolgenden Grafiken und Maßnahmenlisten bildet die Planungsrunde 2025 der DB InfraGO AG. In fachlich begründeten Einzelfällen wurden nach Abschluss der Planungsrunde notwendige Aktualisierungen berücksichtigt.

Inhalt

I: Informationskennzahlen	8
II: Weitere Erläuterungen zu den Kennzahlen	25
II.1 Zugrundeliegende Maßnahmen der Steuerungskennzahlen. . .	25
II.2 Steckbriefe der Steuerungskennzahlen	44
II.3 Steckbriefe der Informationskennzahlen	57
III: Visualisierungen auf Länderebene	65

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht der Informationskennzahlen	8
Abbildung 2: Abgerechnete Trassenkilometer inkl. durchschnittlicher jährlicher Wachstumsrate	9
Abbildung 3: Anteil gefahrener Trassenkilometer in überausgelasteten Netzabschnitten ..	10
Abbildung 4: Mittelherkunft und -einsatz für die Eisenbahninfrastruktur im Jahr 2025....	11
Abbildung 5: Anzahl der Anträge auf Planfeststellung	12
Abbildung 6: Bundeshaushaltsmittel für Bedarfsplanmaßnahmen	13
Abbildung 7: Anzahl der aus- und neugebauten Serviceeinrichtungen.....	14
Abbildung 8: Elektrische Betriebsleistung.....	15
Abbildung 9: Anzahl der Trassenstornierungen außerhalb des Verantwortungsbereichs der EVU	17
Abbildung 10: Durchschnittliche Anzahl der Langsamfahrstellen	18
Abbildung 11: Stellwerkbesetzungsquote	19
Abbildung 12: Lärmentlastete Anwohnerinnen und Anwohner	20
Abbildung 13: Anzahl der Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild gemäß Standards für Bau und Ausstattung sowie Betrieb	22
Abbildung 14: Anzahl der Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild gemäß Standards für Bau und Ausstattung sowie Anschlussmobilität und Vorplatz.....	23
Abbildung 15: Anteil der Bahnsteige bzw. Bahnsteigzugänge, die das Ausstattungsmerkmal der Barrierefreiheit erfüllen, mit Datenstand ISK 30.11.2025	24
Abbildung 16: Maßnahmenliste zur Steuerungskennzahl Neu gebaute Gleiskilometer	25
Abbildung 17: Maßnahmenliste zur Steuerungskennzahl Umsetzung Kleiner und Mittlerer Maßnahmen	27
Abbildung 18: Maßnahmenliste zur Steuerungskennzahl Elektrifizierte Streckenkilometer	31
Abbildung 19: Maßnahmenliste zur Steuerungskennzahl Streckenkilometer Korridorsanierungen	33
Abbildung 20: Maßnahmenliste zur Steuerungskennzahl Lärmsanierte Streckenkilometer	34

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 21: Maßnahmenlisten zur Steuerungskennzahl Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild (Bau- und Ausstattungsstandards)	36
Abbildung 22: Maßnahmenliste zur Steuerungskennzahl ETCS-Streckenkilometer und -Ausstattungsgrad	42
Abbildung 23: Maßnahmenliste der weiteren Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen.	43
Abbildung 24: Steckbrief zur Steuerungskennzahl Neu gebaute Gleiskilometer	44
Abbildung 25: Steckbrief zur Steuerungskennzahl Umsetzung Kleiner und Mittlerer Maßnahmen (KMM)	45
Abbildung 26: Steckbrief zur Steuerungskennzahl Elektrifizierungsgrad	47
Abbildung 27: Steckbrief zur Steuerungskennzahl Streckenkilometer Korridorsanierungen	49
Abbildung 28: Steckbrief zur Steuerungskennzahl Anlagenbedingte Verspätungsminuten	50
Abbildung 29: Steckbrief zur Steuerungskennzahl Lärmsanierte Streckenkilometer.	52
Abbildung 30: Steckbrief zur Steuerungskennzahl Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild (Bau- und Ausstattungsstandards)	54
Abbildung 31: Steckbrief zur Steuerungskennzahl ETCS-Streckenkilometer und -Ausstattungsgrad	56
Abbildung 32: Steckbrief zur Informationskennzahl Betriebsleistung	57
Abbildung 33: Steckbrief zur Informationskennzahl Kapazitätsauslastung.	57
Abbildung 34: Steckbrief zur Informationskennzahl Mittelherkunft und Mitteleinsatz	58
Abbildung 35: Steckbrief zur Informationskennzahl Bedarfsplan: Einreichung Planfeststellungsunterlagen	58
Abbildung 36: Steckbrief zur Informationskennzahl Bedarfsplan: Bundeshaushaltsmittel	59
Abbildung 37: Steckbrief zur Informationskennzahl Aus- und Neubau von Serviceeinrichtungen	59
Abbildung 38: Steckbrief zur Informationskennzahl Trassenstornierungen	61
Abbildung 39: Steckbrief zur Informationskennzahl Langsamfahrstellen	62
Abbildung 40: Steckbrief zur Informationskennzahl Stellwerksbesetzungsquote	63

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 41: Steckbrief zur Informationskennzahl Barrierefreie Bahnsteige	64
Abbildung 42: Inbetriebnahmen im Jahr 2025 in den Bereichen Neu- und Ausbau, Digitalisierung, Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild, Lärmsanierung und KMM in Baden-Württemberg	66
Abbildung 43: Geplante Inbetriebnahmen im Zeitraum 2026 bis 2030 in den Bereichen Neu- und Ausbau, Elektrifizierung, Lärmsanierung, KMM und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen in Baden-Württemberg	67
Abbildung 44: Inbetriebnahmen im Jahr 2025 in den Bereichen Neu- und Ausbau, Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild, Lärmsanierung und KMM in Bayern	68
Abbildung 45: Geplante Inbetriebnahmen im Zeitraum 2026 bis 2030 in den Bereichen Neu- und Ausbau, Korridorsanierungen, Lärmsanierung, KMM und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen in Bayern.	69
Abbildung 46: Inbetriebnahmen im Jahr 2025 in den Bereichen Neu- und Ausbau, Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild und KMM in Berlin und Brandenburg.	70
Abbildung 47: Geplante Inbetriebnahmen im Zeitraum 2026 bis 2030 in den Bereichen Neu- und Ausbau, Elektrifizierung, Korridorsanierungen, KMM und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen in Berlin und Brandenburg.	71
Abbildung 48: Inbetriebnahmen im Jahr 2025 in den Bereichen Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild, Lärmsanierung und KMM in Bremen und Niedersachsen	72
Abbildung 49: Geplante Inbetriebnahmen im Zeitraum 2026 bis 2030 in den Bereichen Neu- und Ausbau, Elektrifizierung und Lärmsanierung in Bremen und Niedersachsen.	73
Abbildung 50: Inbetriebnahmen im Jahr 2025 in den Bereichen Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild und KMM in Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein	74
Abbildung 51: Geplante Inbetriebnahmen im Zeitraum 2026 bis 2030 in den Bereichen Neu- und Ausbau, Korridorsanierungen und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen in Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein	75

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 52: Inbetriebnahmen im Jahr 2025 in den Bereichen Digitalisierung, Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild, Lärmsanierung und KMM in Hessen.	76
Abbildung 53: Geplante Inbetriebnahmen im Zeitraum 2026 bis 2030 in den Bereichen Korridorsanierungen, Lärmsanierung, KMM und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen in Hessen	77
Abbildung 54: Inbetriebnahmen im Jahr 2025 in den Bereichen Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild, Korridorsanierungen und Lärmsanierung in Nordrhein-Westfalen.	78
Abbildung 55: Geplante Inbetriebnahmen im Zeitraum 2026 bis 2030 in den Bereichen Neu- und Ausbau, Elektrifizierung, Korridorsanierungen, Lärmsanierung und KMM in Nordrhein-Westfalen.	79
Abbildung 56: Inbetriebnahmen im Jahr 2025 in den Bereichen Digitalisierung, Elektrifizierung und Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild in Rheinland-Pfalz und Saarland	80
Abbildung 57: Geplante Inbetriebnahmen im Zeitraum 2026 bis 2030 in den Bereichen Neu- und Ausbau, Elektrifizierung, Korridorsanierungen, Lärmsanierung, KMM und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen in Rheinland-Pfalz und Saarland.	81
Abbildung 58: Inbetriebnahmen im Jahr 2025 in den Bereichen Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild, KMM und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen.	82
Abbildung 59: Geplante Inbetriebnahmen im Zeitraum 2026 bis 2030 in den Bereichen Neu- und Ausbau, Elektrifizierung, Lärmsanierung und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen	83

I: Informationskennzahlen

Neben den Steuerungskennzahlen des Bundes dienen die Informationskennzahlen der transparenten Abbildung weiterer relevanter Informationen. Die grundsätzliche Einordnung und

Beschreibung der Informationskennzahlen erfolgt in Kapitel 3 des Hauptdokuments. Diese Anlage vertieft die Darstellungen durch ergänzende Werte, Abbildungen und Erläuterungen.

Übergeordnet

- ① Betriebsleistung
- ① Kapazitätsauslastung
- ① Mittelherkunft und Mitteleinsatz

Aus- und Neubau

- ① Bedarfsplan: Einreichung Planfeststellungsunterlagen
- ① Bedarfsplan: Bundeshaushaltsmittel
- ① Aus- und Neubau von Serviceeinrichtungen
- ① Elektrische Betriebsleistung

Bestandsnetz, inkl. Bahnhöfe und Digitalisierung

- ① Einhaltung von Sperrpausen [ab 2027]
- ① Trassenstornierungen
- ① Langsamfahrstellen
- ① Stellwerksbesetzungsquote
- ① Lärmsanierung: Entlastete Anwohnerinnen und Anwohner
- ① Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild (Betriebliche Standards)
- ① Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild (Anschlussmobilität und Vorplatz)
- ① Barrierefreie Bahnsteige

Abbildung 1: Übersicht der Informationskennzahlen

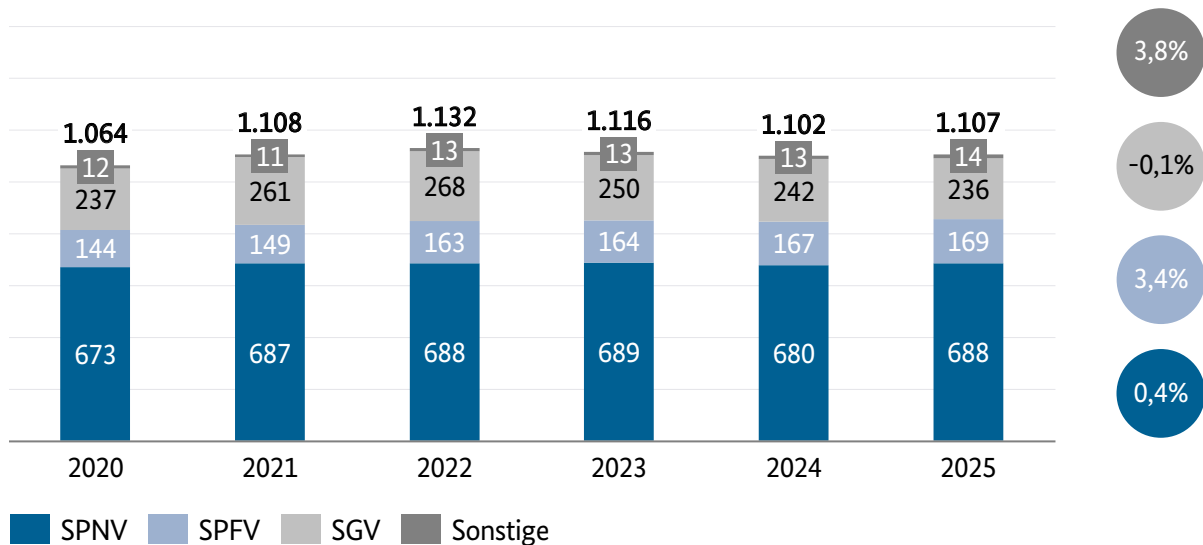
Informationskennzahl: Betriebsleistung

Die Informationskennzahl Betriebsleistung beschreibt die insgesamt durch die DB InfraGO AG

gegenüber den EVU abgerechneten Trassenkilometer im Schienennetz. Sie zeigt ferner die Entwicklung der verschiedenen Marktsegmente im Schienenverkehr auf.

Abgerechnete Trassenkilometer¹ (jährlich in Mio. Trkm)

Durchschnittliche jährl. Wachstumsrate (in Prozent)



¹ Rundungsbedingte Abweichungen in den Jahressummen sind möglich.

Abbildung 2: Abgerechnete Trassenkilometer inkl. durchschnittlicher jährlicher Wachstumsrate

Die abgerechneten Trassenkilometer zeigen für den Zeitraum von 2020 bis 2025 eine differenzierte Entwicklung der Verkehrsdienste:

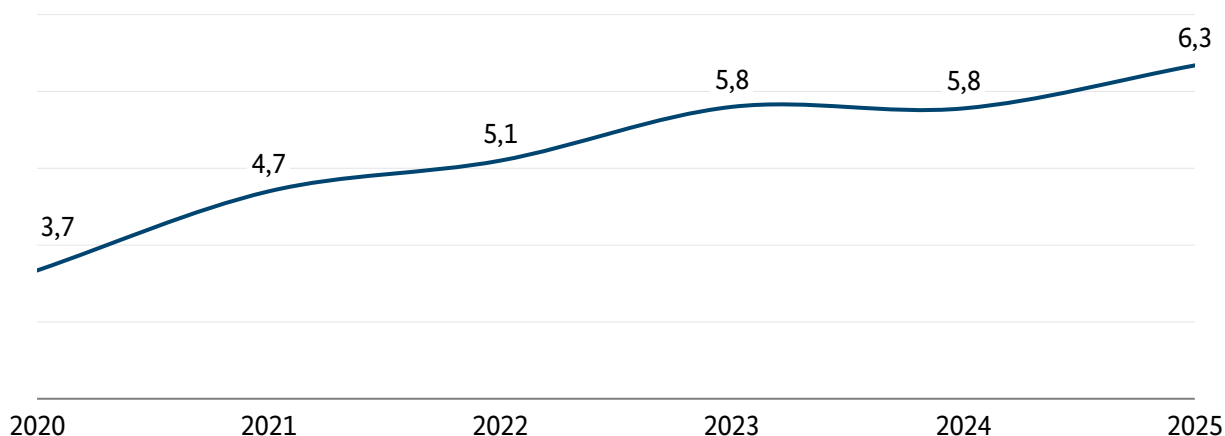
- Im Zeitraum 2020 bis 2025 blieb die Betriebsleistung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) insgesamt weitgehend stabil.
- Die abgerechneten Trassenkilometer des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) stiegen von 144 Millionen auf 169 Millionen Trassenkilometer pro Jahr. Ausschlaggebend für diese Entwicklungen waren insbesondere Angebotsausweitungen im Rahmen der Fernverkehrsoffensive der DB Fernverkehr AG
- Der Schienengüterverkehr (SGV) war nach einem Höchstwert von 268 Millionen abgerechneter Trassenkilometer im Jahr 2022 wieder rückläufig. Die rückläufigen Trassenkilometer im SGV sind vor allem auf die konjunkturell bedingte Nachfrageschwäche in wichtigen zentralen Industriezweigen wie Stahl und Chemie zurückzuführen. Steigende Betriebs-, Energie- und Trassenkosten in Verbindung mit baubedingten Infrastruktureinschränkungen verstärkten diese Entwicklung.
- sowie die Verkehrsaufnahmen weiterer Anbieter abseits der DB Fernverkehr AG im SPFV.

Informationskennzahl: Kapazitätsauslastung

Die Kapazitätsauslastung zeigt, wie stark das Schienennetz durch die wachsende Nachfrage

nach Verkehrsleistungen beansprucht wird. Als überausgelastete Trassenkilometer werden hierbei Netzabschnitte¹ mit einer Auslastung von mehr als 125 Prozent betrachtet.²

Anteil gefahrener Trassenkilometer in überausgelasteten Netzabschnitten (jährlich in Prozent)



— Anteil gefahrener Trassenkilometer in überausgelasteten Netzabschnitten

Abbildung 3: Anteil gefahrener Trassenkilometer in überausgelasteten Netzabschnitten

Die Rückschau zeigt, dass der Anteil an Trassenkilometern, die in überausgelasteten Netzabschnitten erbracht werden, in den vergangenen Jahren kontinuierlich zugenommen hat.

Der Wert stieg von 3,7 Prozent im Jahr 2020 auf 6,3 Prozent im Jahr 2025. Trotz nahezu konstanter Netzlänge erreichen immer mehr Abschnitte kritische Auslastungsgrade, die auf strukturelle Kapazitätsgrenzen der Infrastruktur hinweisen.

Neben der grundsätzlichen Steigerung der realisierten Trassenkilometer wirken mehrere Faktoren unmittelbar auf die Auslastungsniveaus. Hierzu zählen:

- die überproportional steigende verkehrliche Nachfrage auf bereits stark beanspruchten Abschnitten,

¹ Es wurden keine Daten der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH einbezogen.

² Dies entspricht den Auslastungsstufen 5 und 6 der DB InfraGO AG.

- ein verschärftes Störgeschehen
- und die temporäre Nichtverfügbarkeit von Infrastruktur infolge von Bautätigkeiten.

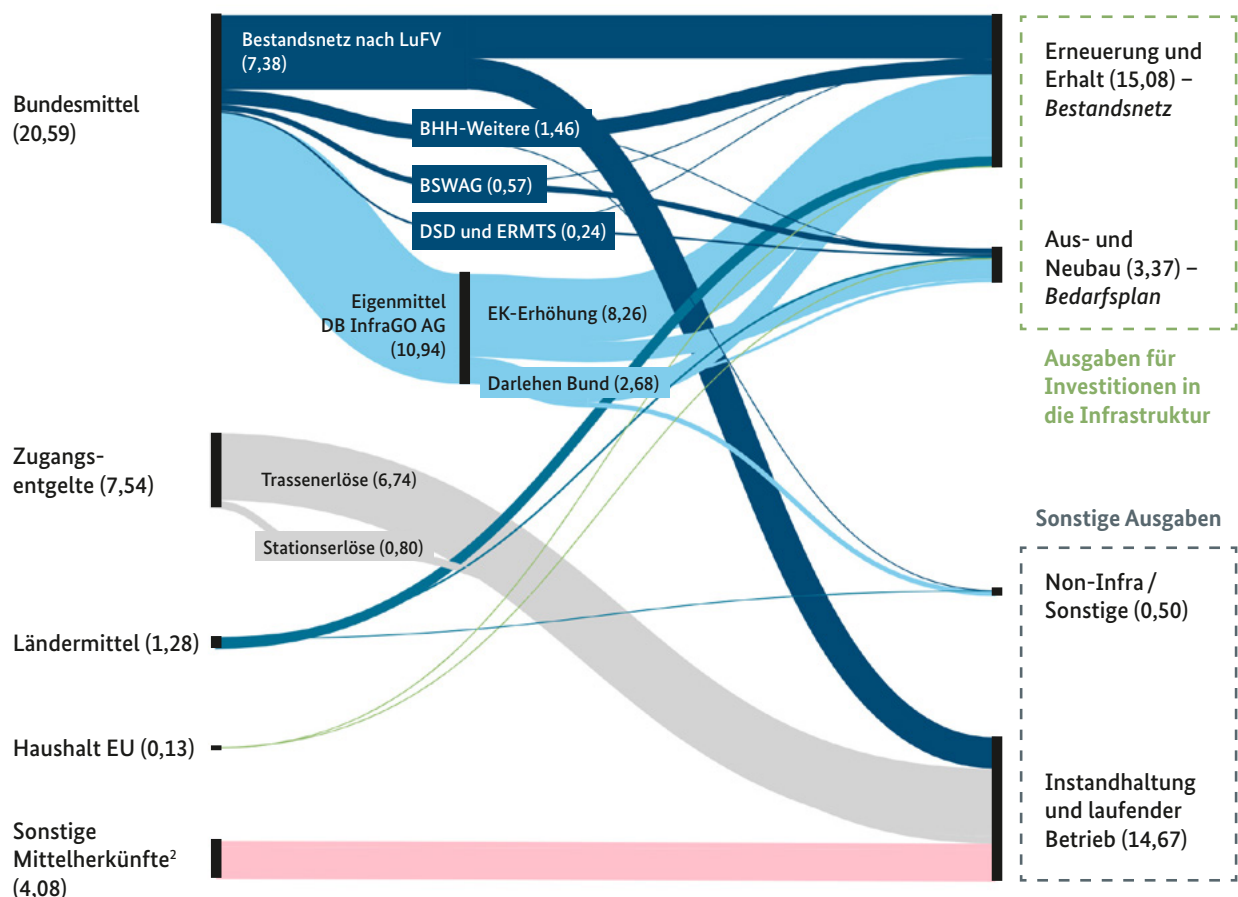
Dies beeinflusst die Verteilung der Verkehrsströme im Netz maßgeblich, sodass sich Kapazitätsengpässe lokal verstärken oder verlagern können.

Informationskennzahl: Mittelherkunft und Mitteleinsatz

Die Informationskennzahl Mittelherkunft und Mitteleinsatz beschreibt die Herkunft und Verwendung der verfügbaren Finanzmittel für die Eisenbahninfrastruktur.

Mittelherkunft und Mitteleinsatz

Mittelherkunft und -einsatz für die Eisenbahninfrastruktur im Jahr 2025 (in Mrd. €)¹



¹ Abweichungen aufgrund von Rundungen sind möglich. ² Sonstige Mittelherkünfte beinhalten u. a. Umsatzerlöse aus Vermietung/Verpachtung, Leistungen für Dritte und Materialverkäufe, Erlöse aus dem Anlagenpreissystem sowie Erträge aus dem Verlustausgleich (IFRS) durch die DB AG.

Abbildung 4: Mittelherkunft und -einsatz für die Eisenbahninfrastruktur im Jahr 2025

Die Rückschau auf das Jahr 2025 zeigt, dass insgesamt 33,62 Milliarden Euro eingesetzt wurden:

- Der größte Anteil, 15,08 Milliarden Euro, entfiel auf die Erneuerung und den Erhalt des Bestandsnetzes,
- gefolgt von 14,67 Milliarden Euro für Instandhaltung und den laufenden Betrieb.
- Für Aus- und Neubauvorhaben des Bedarfsplans wurden 3,37 Milliarden Euro eingesetzt.

Informationskennzahl: Bedarfsplan/ Einreichung Planfeststellungsunterlagen

Die Informationskennzahl Einreichung Planfeststellungsunterlagen umfasst die Anzahl der Anträge auf Planfeststellung. Sie differenziert sowohl zwischen bereits laufenden, zusätzlichen bzw. neuen als auch zurückgezogenen und zurückgewiesenen Anträgen.

Anträge auf Planfeststellung (fortgeschriebener Bestand)

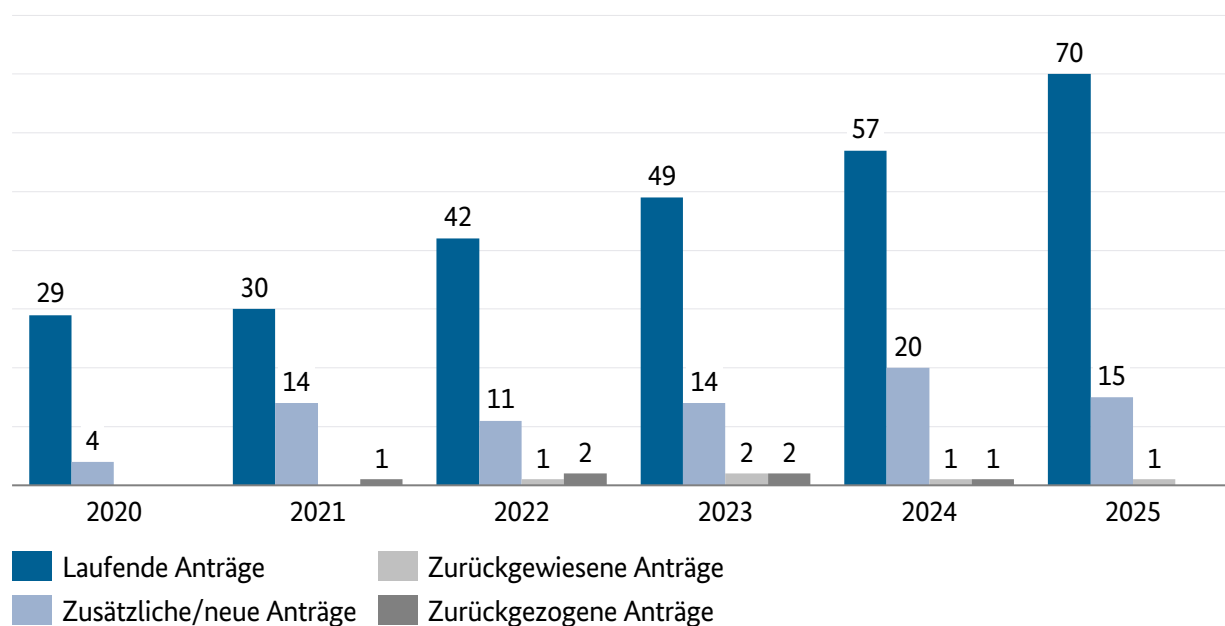


Abbildung 5: Anzahl der Anträge auf Planfeststellung

Die Rückschau zeigt, dass die Zahl der laufenden Anträge zwischen 2020 und 2025 von 29 auf 70 Anträge deutlich gestiegen ist. Den Großteil machten neue Anträge aus (jährlich zwischen vier und 20 Stück); zurückgezogene Anträge traten nur in geringer Zahl auf. Mit Abschluss des Planfeststellungsverfahrens erreicht ein

Aus- oder Neubauvorhaben die Baureife. Liegt zudem eine Baufinanzierungsvereinbarung vor, kann das Projekt in die Realisierung übergehen. Damit weist die Kennzahl für den betrachteten Zeitraum einen planungsrechtlichen Fortschritt von Aus- und Neubauvorhaben auf dem Weg zur Baureife aus.

Informationskennzahl: Bedarfsplan / Bundeshaushaltsmittel

Die Informationskennzahl weist die im Bundeshaushalt bereitgestellten Investitionsmittel für

Projekte des Bedarfsplans aus. Dadurch wird transparent dargestellt, in welchem Umfang finanzielle Mittel des Bundes jährlich für die Umsetzung von Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienennetz bereitgestellt werden.³

Bundeshaushaltsmittel für Bedarfsplanvorhaben (jährlich in Mrd. €)

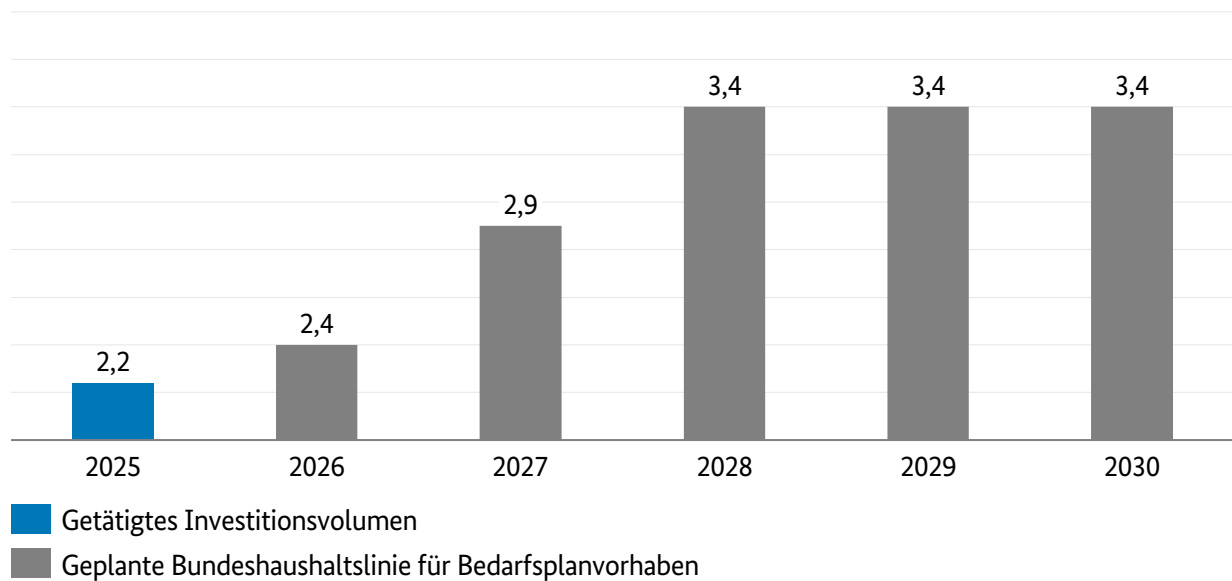


Abbildung 6: Bundeshaushaltsmittel für Bedarfsplanmaßnahmen

Die jährlich geplanten Investitionsmittel steigen – unter Berücksichtigung des Kabinettsbeschlusses zum Bundeshaushalt (BHH) 2027 – von:

- 2,4 Milliarden Euro im Jahr 2026 auf
- 2,9 Milliarden Euro im Jahr 2027 und auf
- 3,4 Milliarden Euro im Jahr 2028.

Auf diesem Niveau werden die Mittel gemäß der aktuellen Haushaltslinie bis 2030 konstant bleiben.

³ Aus Sicht des Bundes ist die Verausgabung aller im Bundeshaushalt bereitgestellten Finanzmittel und damit die Vermeidung von Ausgabenresten von hoher Relevanz, um die Modernisierung und Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur zu gewährleisten.

Informationskennzahl: Aus- und Neubau von Serviceeinrichtungen

Diese Informationskennzahl weist die Anzahl der jährlich aus- und neugebauten Betriebsstellen mit Serviceeinrichtungen aus. Sie bildet ab, in welchem Umfang zusätzliche Kapazitäten für Ab- und Bereitstellung, Umschlag und Zugbildung geschaffen werden. So sollen bestehende

Engpässe aufgelöst und zukünftige, aus veränderten Verkehrskonzepten resultierende Engpässe vermieden werden. Eine Betriebsstelle mit Serviceeinrichtungen gilt erst dann als aus- bzw. neugebaut, wenn alle dort vorgesehenen Maßnahmen durchgeführt worden sind, auch wenn sie sich über einen Zeitraum von mehreren Jahren erstrecken.

Aus- und neugebaute Serviceeinrichtungen (jährliche Anzahl)

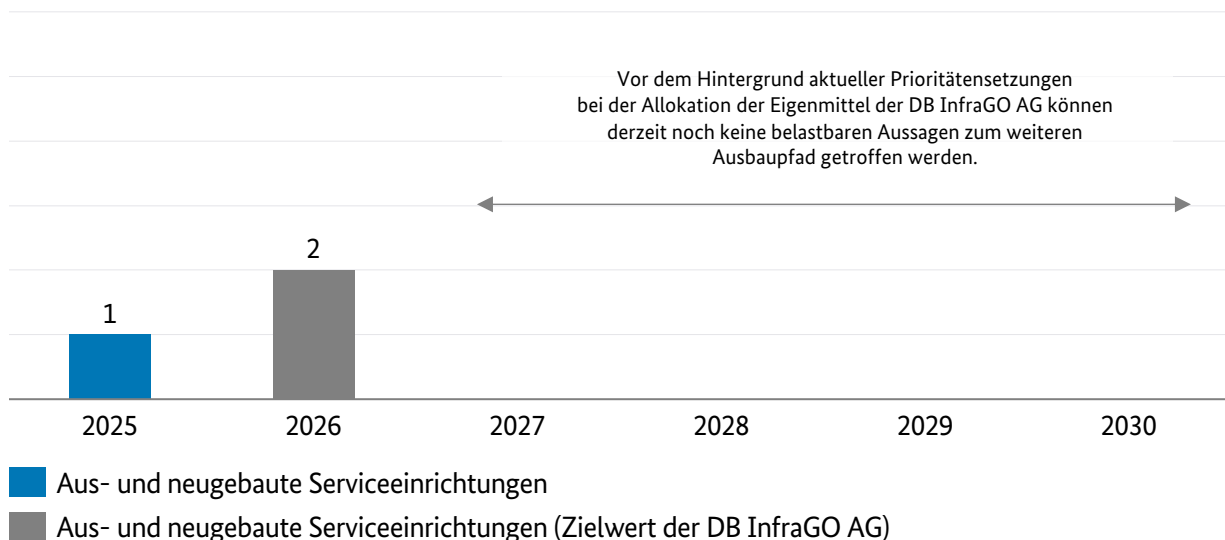


Abbildung 7: Anzahl der aus- und neugebauten Serviceeinrichtungen

Da für den Neu- und Ausbau von Serviceeinrichtungen, bis auf Umschlag- und Rangierbahnhöfe, keine Bundesfinanzierung vorgesehen ist, obliegt der DB InfraGO AG deren Finanzierung und Weiterentwicklung. Vor dem Hintergrund aktueller Prioritätensetzungen bei der Allokation der Eigenmittel können derzeit noch keine belastbaren Aussagen zum weiteren Ausbaupfad über das Jahr 2026 hinaus getroffen werden.

Die Anzahl buchbarer Maßnahmen in aus- und neugebauten Serviceeinrichtungen wird zukünftig im Infraplan ausgewiesen. Einzelne Maßnahmen können oft schon vor vollständiger Fertigstellung einer Betriebsstelle über das Anlagenportal-Netz (APN) der DB InfraGO AG gebucht werden und damit kapazitätswirksam sein.

Informationskennzahl: Elektrische Betriebsleistung

Die elektrische Betriebsleistung zeigt den Anteil der elektrisch abgerechneten Trassenkilometer

an der gesamten Betriebsleistung (Gesamt-Trassenkilometer) auf dem bundeseigenen Schienennetz auf.

Elektrische Betriebsleistung (jährlich in Prozent)

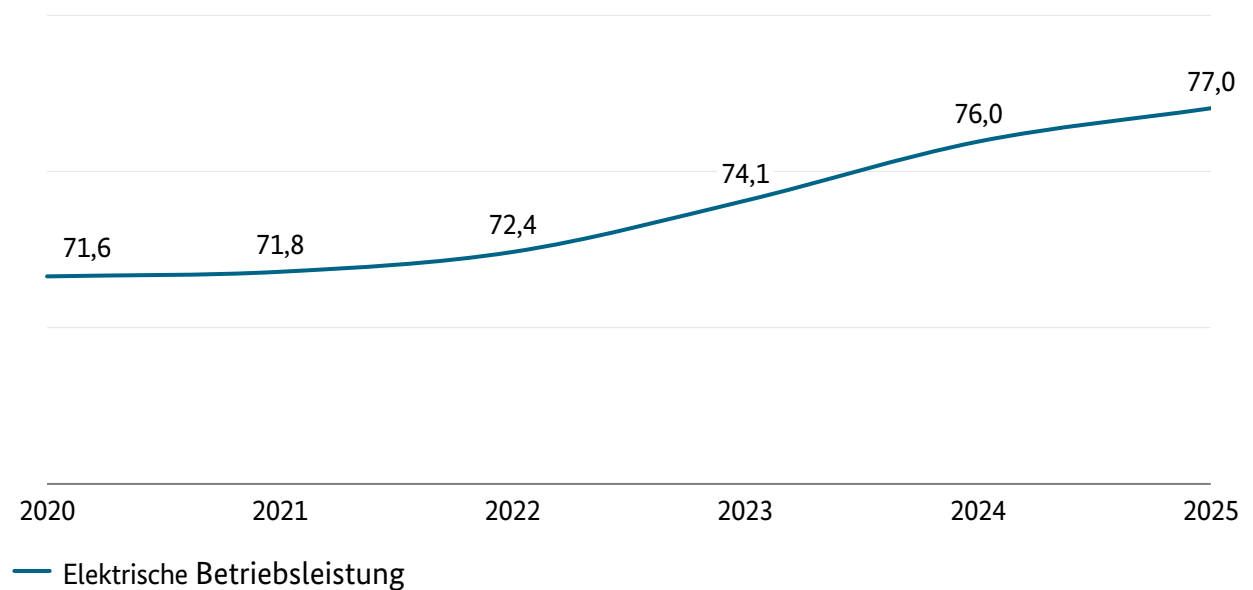


Abbildung 8: Elektrische Betriebsleistung

Zwischen 2020 und 2025 stieg der Anteil der elektrischen Betriebsleistung kontinuierlich von 71,6 Prozent auf 77,0 Prozent. Die Kennzahl zeigt, in Abgrenzung zum Elektrifizierungsgrad des Netzes, ausschließlich die realisierten Zugfahrten mit elektrischer Traktion. Einen maßgeblichen Beitrag zum hohen Wert leisten:

- die längeren Laufwege von Zugfahrten mit elektrischer Traktion,

- der zunehmende Nutzungsanstieg alternativer Fahrzeugantriebe,
- sowie die stärkere Nutzung bereits elektrifizierter Strecken, insbesondere im SPNV.

2024 betrugen die Trassenkilometer unter Nutzung alternativer Fahrzeugantriebe – wie etwa batterieelektrischer oder Wasserstoffantriebe – zusammen rund 5,2 Mio. Trassenkilometer.

Informationskennzahl: Einhaltung von Sperrpausen⁴

Sperrpausen sind vorab festgelegte Zeitfenster, in denen Streckenabschnitte für Bau- oder Instandhaltungsmaßnahmen gesperrt und nicht für den Zugverkehr verfügbar sind. Ihre planmäßige Einhaltung durch die DB InfraGO AG ist von elementarer Bedeutung für die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Betriebs, die Kapazität des Netzes sowie die Kundenzufriedenheit. Die Kennzahl soll künftig unplanmäßige Überschreitungen dieser Sperrpausen erfassen und damit die Planungs- und Umsetzungstreue bei Baumaßnahmen abbilden. Ziel der Kennzahl ist es, unplanmäßige Überschreitungen von Sperrpausen zu vermeiden.⁵ Da sich die vorgesehene Kennzahl derzeit noch in der Pilotierungsphase befindet, liegen aktuell noch keine belastbaren Werte vor.

Informationskennzahl: Trassenstornierungen außerhalb des Verantwortungsbereichs der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Die Kennzahl verdeutlicht unter anderem die Auswirkungen der Infrastrukturverfügbarkeit auf den laufenden Bahnbetrieb. Sie registriert Trassenstornierungen durch die DB InfraGO AG, die außerhalb des Verantwortungsbereichs der Eisenbahnverkehrsunternehmen liegen und mit dem Kennzeichen A0 erfasst werden. Diese beinhalten unter anderem:

- operative Störfälle,
- unterjährige Baumaßnahmen,
- Teilstornierungen ebenso wie Unwetterereignisse oder
- Streiks.⁵

Diese Arten von Trassenstornierungen erschweren eine verlässliche Betriebs- und Angebotsplanung. Damit verbunden sind zusätzliche betriebliche Aufwände, u. a. für Ersatzverkehre und Kundeninformation, welche die Wirtschaftlichkeit von Verkehrsleistungen belasten können.

⁴ Für diese Kennzahl liegt noch kein finaler Steckbrief in Kapitel II.3 vor, da sich die Kennzahl noch in der Pilotierungsphase befindet.

⁵ Aus der Eisenbahnregulierung resultierende Zielwerte und Vorschriften bleiben von dieser Informationskennzahl unberührt. Der Infraplan interagiert nicht mit den etablierten Regulierungsverfahren der BNetzA.

Trassenstornierungen außerhalb des Verantwortungsbereichs der EVU (jährliche Anzahl in Tsd.)

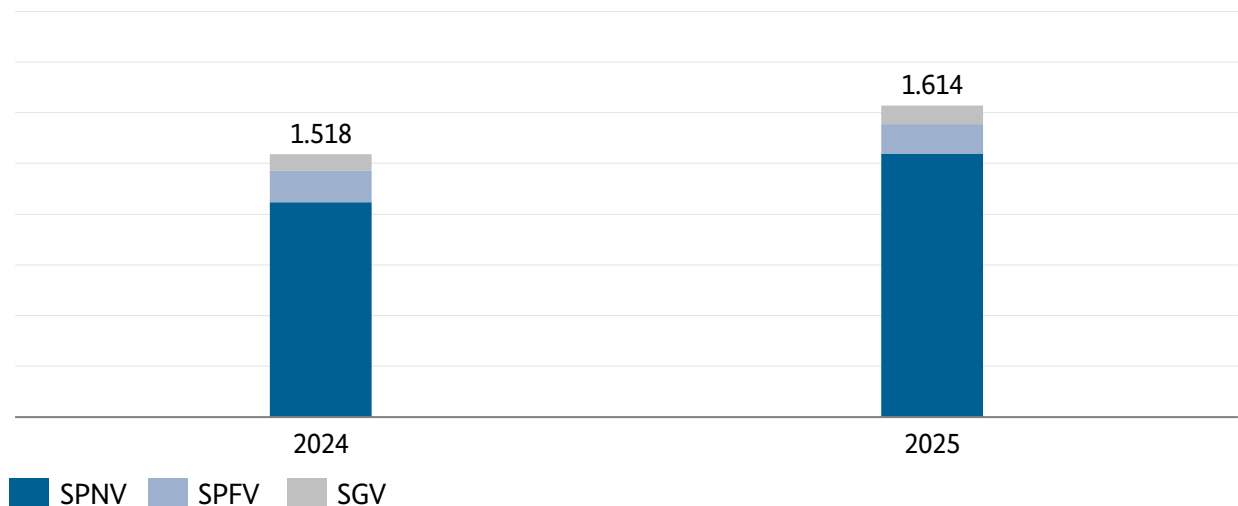


Abbildung 9: Anzahl der Trassenstornierungen außerhalb des Verantwortungsbereichs der EVU

Die Zahl der Trassenstornierungen außerhalb des Verantwortungsbereichs der EVU stieg von über 1,5 Millionen im Jahr 2024 auf über 1,6 Millionen Stornierungen im Jahr 2025. Vor 2024 wurde die Kennzahl noch nicht erhoben. Besonders betroffen war im Jahr 2025 der SPNV, auf den der weit überwiegende Anteil entfiel – über 1,5 Millionen betroffene Züge, einschließlich der Teilstornierungen. Grund hierfür ist, dass baubedingte Einschränkungen im SPNV häufiger zu Stornierungen führten, während im SPFV und SGV Umleitungen auf andere Strecken möglich sind. Neben baubedingten Einschränkungen zählen insbesondere „höhere Gewalt“ und behördliche Anordnungen sowie betriebliche Einschränkungen durch den Infrastrukturbetreiber als weitere wesentliche Ursachen für die hohe Anzahl von Trassenstornierungen.

Informationskennzahl: Langsamfahrstellen⁶

Langsamfahrstellen bilden Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgrund von baulichen Mängeln, infrastrukturellen Engpässen oder laufenden Instandhaltungsarbeiten ab. Sie werden als Kennzahl im Infraplan rückblickend pro Jahr und im Durchschnitt dargestellt. Für die Branche bedeuten Langsamfahrstellen stets operative Herausforderungen durch resultierende Verspätungen und Mehraufwände.

⁶ Es wurden keine Daten der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH einbezogen.

Langsamfahrstellen

(jährliche durchschnittliche Anzahl)

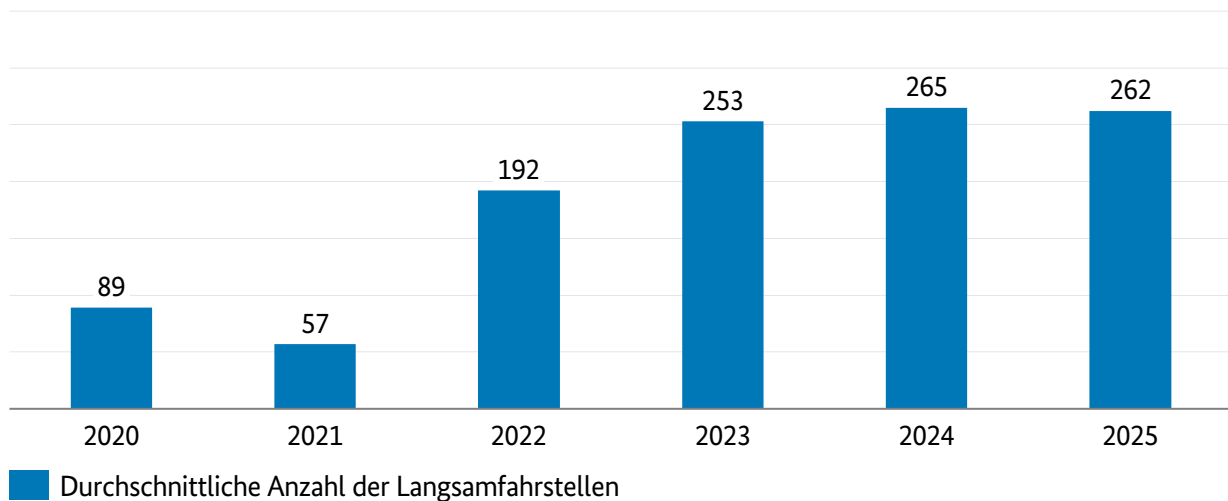


Abbildung 10: Durchschnittliche Anzahl der Langsamfahrstellen

Die durchschnittliche jährliche Anzahl der Langsamfahrstellen

- sank zunächst von 89 Stück im Jahr 2020 auf 57 im Jahr 2021,
- stieg anschließend von 2021 bis 2025 um den Faktor 4,6 und
- lag im Jahr 2025 bei 262 Stück.

Der Rückgang zwischen 2020 und 2021 ist vor allem auf das pandemiebedingt reduzierte Verkehrsaufkommen sowie auf erhöhte Mittel aus der „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“

(LuFV III) zurückzuführen. Den darauffolgenden Anstieg ab 2022 begründet die DB InfraGO AG insbesondere mit verschärften Beurteilungskriterien für potenzielle Schadschwellen nach dem Eisenbahnunfall von Burgrain sowie mit vermehrten Gleislagefehlern und Anlagenalterung bei gleichzeitig steigendem Verkehrsaufkommen. Entsprechend stehen Langsamfahrstellen – sofern diese nicht bereits im Fahrplan hinterlegt sind – in engem Zusammenhang mit den anlagenbedingten Verspätungsminuten, da sie regelmäßig mit betrieblich wirksamen Geschwindigkeitsreduzierungen einhergehen.

Informationskennzahl: Stellwerksbesetzungsquote

Die personelle Besetzung der Stellwerke ist relevant für die Betriebsqualität und Kapazität des

gesamten Systems Schiene. Eine hohe Stellwerksbesetzungsquote sichert einen verlässlichen Betrieb und trägt zur Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit im Schienenverkehr bei.^{7, 8, 9}

Stellwerkbesetzungsquote (jährlich in Prozent)

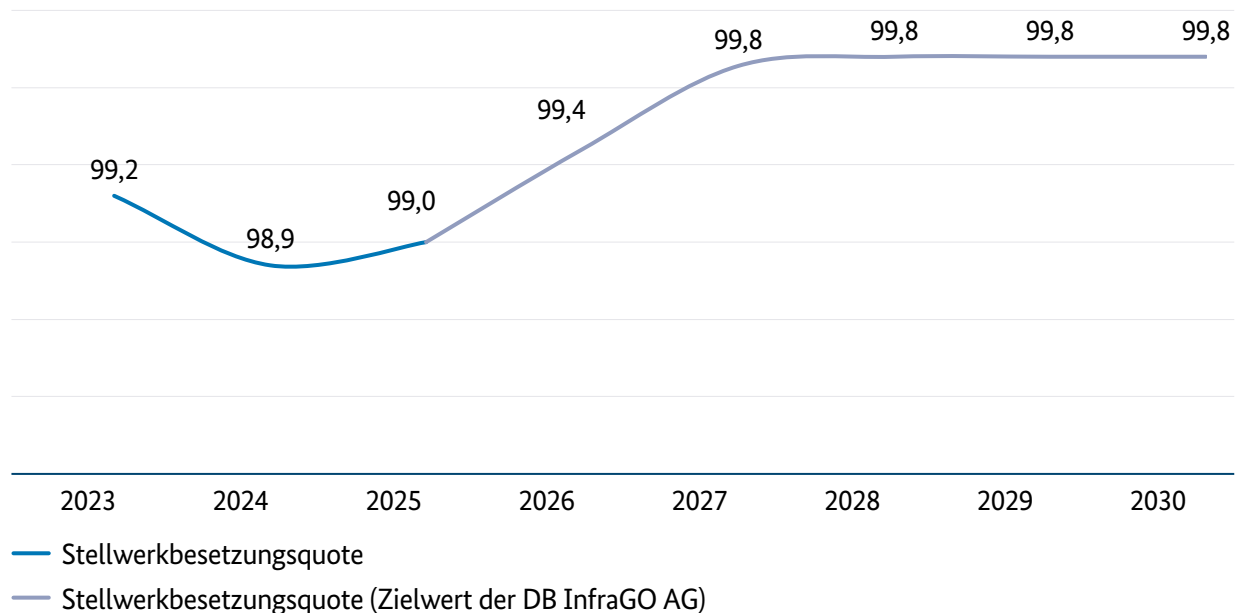


Abbildung 11: Stellwerkbesetzungsquote

- Im Jahr 2023 lag die Besetzungsquote bei 99,2 Prozent. In absoluten Zahlen bedeutet jedoch selbst ein so hoher Prozentwert, dass 21.300 Schichten unbesetzt blieben.
- Im Jahr 2024 stieg die Zahl der Schichtausfälle auf 27.200, wodurch die Besetzungsquote auf 98,9 Prozent sank. Nach Angaben der DB InfraGO AG waren außergewöhnlich hohe Personalabgänge und Krankenstände ausschlaggebend für Engpässe.

⁷ Die detaillierte Berechnungsvorschrift der Stellwerksbesetzungsquote ist in Anlage 2 (Abschnitt B) dargestellt.

⁸ Aus der Eisenbahnregulierung resultierende Zielwerte und Vorschriften bleiben von dieser Informationskennzahl unberührt. Der Infraplan interagiert nicht mit den etablierten Regulierungsverfahren der BNetzA.

⁹ Es wurden keine Daten der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH einbezogen.

- Für 2025 zeichnet sich eine Trendwende ab: Die Schichtausfälle gingen auf 23.500 Fälle zurück. Die Zielwerte der DB InfraGO AG für die kommenden Jahre bilden die angestrebte Stabilisierung ab.
- Ab 2027 soll eine Quote von 99,8 Prozent erreicht werden, was die Betriebsabläufe und die Zuverlässigkeit des Systems Schiene stärken würde. Nach Angaben der DB InfraGO AG beruht die erwartete weitere Stabilisierung insbesondere auf der Inbetriebnahme neuer Stellwerke sowie Qualifizierungs- und Entwicklungsmaßnahmen zur besseren Deckung des Personalbedarfs.

Informationskennzahl: Entlastete Anwohnerinnen und Anwohner¹⁰

Die Informationskennzahl bildet den Fortschritt der Lärmsanierung zusätzlich anhand der konkreten Anzahl entlasteter Anwohnerinnen und Anwohner ab.

Lärmentlastete Anwohnerinnen und Anwohner (jährlich in Tsd.)

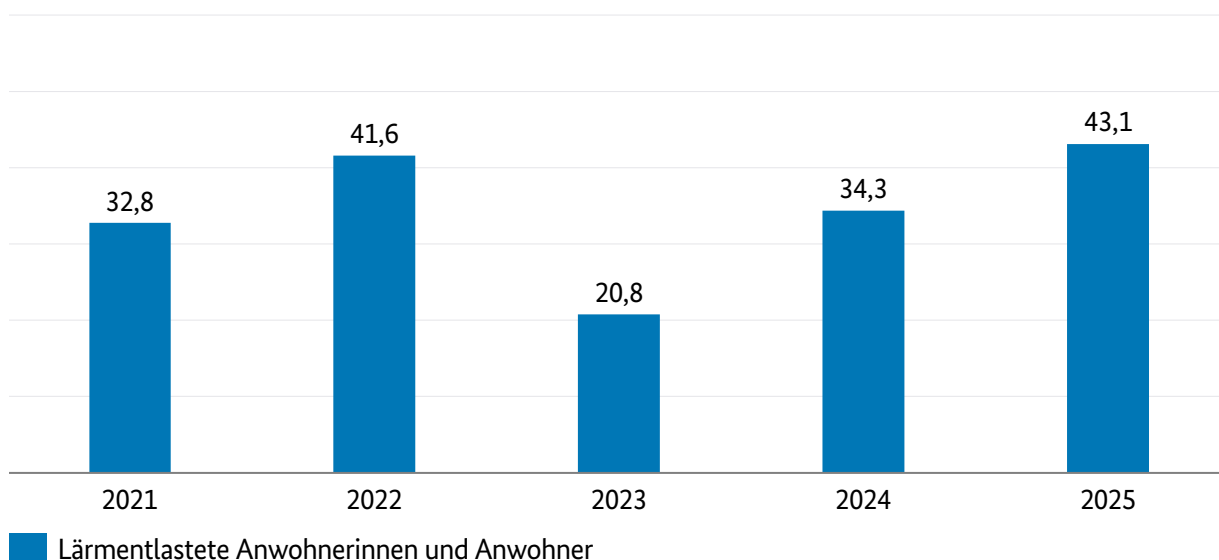


Abbildung 12: Lärmentlastete Anwohnerinnen und Anwohner

¹⁰ Es wurden keine Daten des Geschäftsbereichs Schweiz der DB InfraGO AG einbezogen.

Der Rückblick zeigt, dass durch die Lärmsanierung in den vergangenen fünf Jahren insgesamt über 170.000 Anwohnerinnen und Anwohner entlastet wurden. Damit wird die Wirksamkeit der umgesetzten Lärmschutzmaßnahmen entlang der Strecke deutlich. Die Schwankungen im Betrachtungszeitraum 2021 bis 2025 sind Ausdruck einer projektorientierten Umsetzung und unterstreichen die Bedeutung einer kontinuierlichen Verstetigung des Mittelansatzes.

Informationskennzahl: Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild (Betriebliche Standards)^{11,12}

Die DB InfraGO AG plant, alle Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild der Bau- und Ausstattungsstandards auch nach spezifischen betrieblichen Standards zu betreiben. Diese Standards umfassen Anforderungen für die Bereiche Reise-Service, Reisendenversorgung, Sauberkeit und Sicherheit. In einer Pilotphase im Regionalbereich Süd wurden 2025 20 ausgewählte Bahnhöfe nach den neuen betrieblichen Standards betrieben. In der Kennzahl werden jedoch nur zwölf der 20 Bahnhöfe ausgewiesen, da die verbleibenden acht Bahnhöfe die für eine Anrechnung zusätzlich erforderlichen Bau- und Ausstattungsstandards noch nicht vollständig erfüllen. Im Jahr 2026 sollen weitere 72 Bahnhöfe nach den betrieblichen Standards betrieben werden.¹³

11 Aus der Eisenbahnregulierung resultierende Zielwerte und Vorschriften bleiben von dieser Informationskennzahl unberührt. Der Infraplan interagiert nicht mit den etablierten Regulierungsverfahren der BNetzA.

12 Es wurden weder Daten der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH noch Daten des Geschäftsbereichs Schweiz der DB InfraGO AG einbezogen.

13 Die acht Bahnhöfe, die in der Abbildung für das Jahr 2025 noch nicht berücksichtigt wurden, sind in dem für das Jahr 2026 vorgesehenen Zielwert von 92 Bahnhöfen enthalten, da der Abschluss der ausstehenden Maßnahmen auf Drittflächen sowie einzelner Kleinstmaßnahmen durch die DB InfraGO AG im Jahr 2026 erwartet wird.

Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild gemäß Standards für Bau und Ausstattung sowie Betrieb (kumulierte Anzahl)

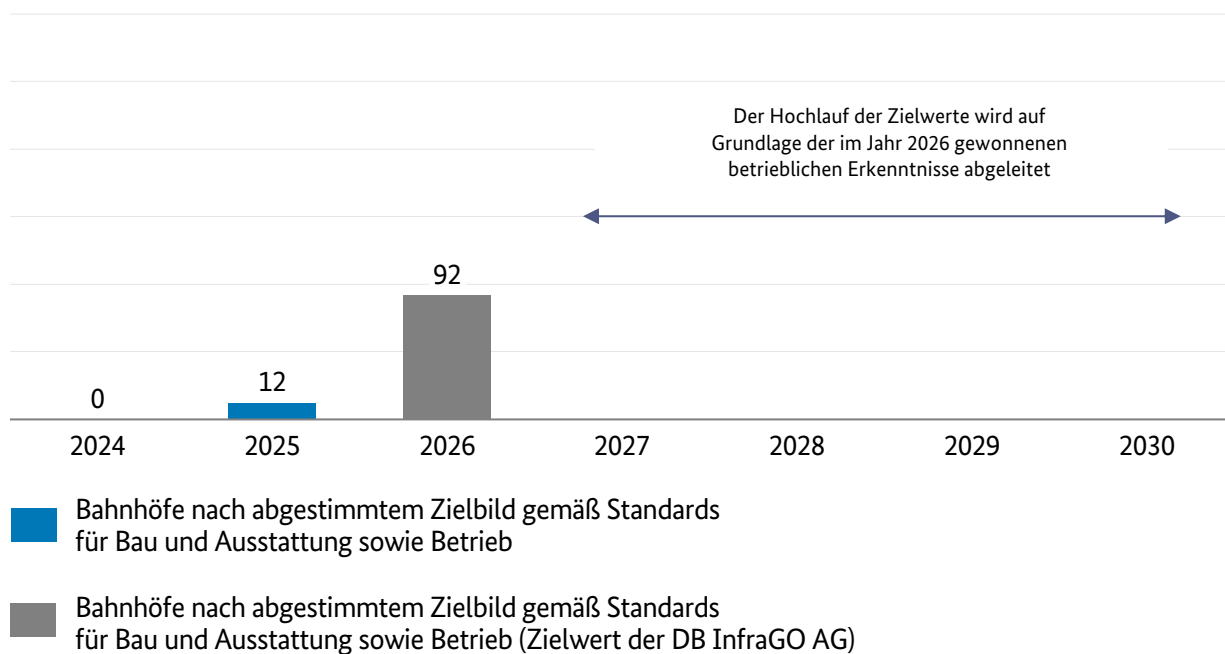


Abbildung 13: Anzahl der Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild gemäß Standards für Bau und Ausstattung sowie Betrieb

Für 2027 bis 2030 hat die DB InfraGO AG noch keine Zielwerte definiert. Der Hochlauf wird aus den im Jahr 2026 gewonnenen betrieblichen Erkenntnissen abgeleitet und im Infraplan 2027 ausgewiesen.

Informationskennzahl: Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild (Anschlussmobilität und Vorplatz)¹⁴

Die systematische und ganzheitliche Entwicklung der Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild umfasst nicht nur den Bahnhof und dessen Betrieb, sondern ebenso den Vorplatz und die dazugehörige Anschlussmobilität.

¹⁴ Es wurden weder Daten der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH noch Daten des Geschäftsbereichs Schweiz der DB InfraGO AG einbezogen.

Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild gemäß Standards für Bau und Ausstattung sowie Anschlussmobilität und Vorplatz (kumulierte Anzahl)

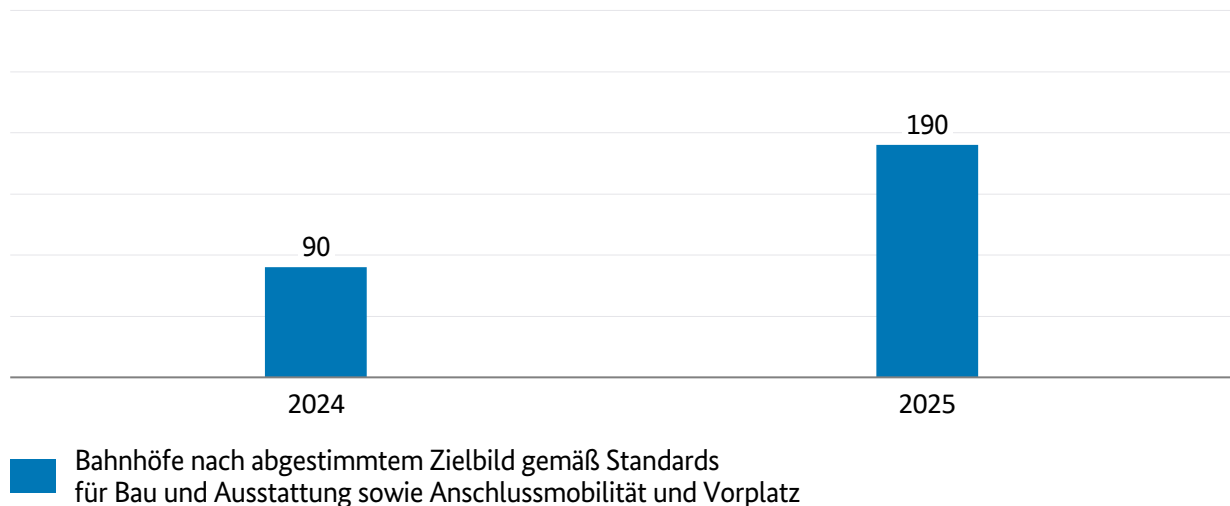


Abbildung 14: Anzahl der Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild gemäß Standards für Bau und Ausstattung sowie Anschlussmobilität und Vorplatz

Die Gestaltung des Bahnhofsumfelds ist mit verschiedenen Herausforderungen verbunden, da insbesondere Bahnhofsvorplätze häufig in den Verantwortungsbereich der Kommunen fallen. Daher müssen Flächenverfügbarkeiten und Verantwortungen für die Finanzierung zwischen der DB InfraGO AG und den Kommunen abgestimmt werden. Die vollständige Anpassung des Bahnhofsumfelds an die Standards für Anschlussmobilität und Vorplatz kann daher nicht immer bei allen Bahnhöfen, die nach dem abgestimmten Zielbild weiterentwickelt werden, zeitgleich mit der Fertigstellung der Bau- und Ausstattungsstandards erfolgen.

Bis Ende 2025 erfüllten bereits 190 Bahnhöfe sowohl die definierten Standards für Bau und Ausstattung als auch die Standards für Anschlussmobilität und Vorplatz.¹⁵

¹⁵ Die Standards für Anschlussmobilität und Vorplatz an einem Bahnhof gelten als erfüllt, wenn mindestens sechs der neun Leistungselemente umgesetzt sind.

Informationskennzahl: Barrierefreie Bahnsteige

Die Kennzahl gibt Auskunft über den Fortschritt zur Anpassung barrierefreier Bahnsteige und differenziert die verschiedenen Merkmale der weitreichenden Barrierefreiheit.¹⁶ Barrierefreie

Bahnsteige sind ein zentrales Element von Bahnhöfen, um allen Reisenden einen Zugang zum System Bahn zu ermöglichen. Alle Stationen, die gemäß dem abgestimmten Zielbild für Bahnhöfe entwickelt werden, erhalten die Ausstattungselemente der weitreichenden Barrierefreiheit.¹⁷

Ausstattungsmerkmal der Barrierefreiheit an Bahnsteigen bzw. Bahnsteigzugängen (in Prozent)

Merkmal der Barrierefreiheit	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Bahnsteighöhe ≥ 55 cm	66	67	68	69	71	73
Stufenfreier Zugang zum Bahnsteig	85	86	87	87	88	89
Taktiler Weg zum Bahnsteig	53	54	58	61	66	68
Taktils Leitsystem auf dem Bahnsteig	59	62	63	64	67	68
Lautsprecherdurchsagen	99	99	99	99	99	99
Dynamische visuelle Fahrgastinformationen	99	99	99	99	99	99
Stufenmarkierung an Treppen zum Bahnsteig	92	92	98	97	98	98
Taktile Handlaufschilder an Treppen und Rampen zum Bahnsteig	25	49	65	75	78	80
Modernes Wegeleitsystem	93	94	95	95	97	97

Abbildung 15: Anteil der Bahnsteige bzw. Bahnsteigzugänge, die das Ausstattungsmerkmal der Barrierefreiheit erfüllen, mit Datenstand ISK 30.11.2025

Zwischen 2020 und 2025 hat sich die Barrierefreiheit an Bahnsteigen kontinuierlich verbessert; wesentliche Qualitätsmerkmale sind bereits

umgesetzt worden. Weiterer Handlungsbedarf besteht insbesondere bei der Ergänzung taktiler Wege und Leitsysteme.

¹⁶ Es wurden weder Daten der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH noch Daten des Geschäftsbereichs Schweiz der DB InfraGO AG einbezogen.

¹⁷ Gemäß DB-Ril 813/TSI PRM: Die DB-Richtlinie 813 konkretisiert die Anforderungen der europäischen TSI PRM an die barrierefreie Gestaltung von Personenbahnhöfen.

II: Weitere Erläuterungen zu den Kennzahlen¹⁸

II.1 Zugrundeliegende Maßnahmen der Steuerungskennzahlen

Steuerungskennzahl: Neu gebaute Gleiskilometer für den Zeitraum 2025–2030 (1/2)

Bezeichnung	Inbetriebnahme	Gleiskilometer
VDE 8.1 ABS Nürnberg – Ebensfeld (2. Baustufe, ohne Güterzugtunnel Fürth)	2025	21
Knoten Berlin (Dresdner Bahn: Südkreuz-Blankenfelde)	2025	32
Knoten Berlin (Dresdner Bahn: Kurve Mahlow)	2025	2
ABS/NBS Karlsruhe – Basel, PFA 9.0	2025	12
S-Bahn S21 Berlin, Interimszustand ¹⁹	2026	6
Bahnhof Fangschleuse	2026	10
S-Bahn S13 Köln (Bauabschnitt 1 Troisdorf – Bonn-Beuel) ¹⁹	2026	16
ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (Streckenabschnitt 1)	2026	32
InvKG Nr. 6: Zweigleisiger Ausbau Lübbenau – Cottbus	2027	27
ABS Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin)	2027	30
Regionalbahnhof Berlin-Köpenick, Umfahrungsgleis (3. Streckengleis)	2028	1
Homburg – Zweibrücken (NRN 2. Baustufe) ¹⁹	2028	7
Knoten München (Erdinger Ringschluss: Abschnitt Flughafen – Schwaigerloh) ¹⁹	2028	8
ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (Streckenabschnitte 9, 9.2 und 9.3)	2030	18

¹⁸ Alle Kennzahlen basieren grundsätzlich auf dem Gesamtnetz der DB InfraGO AG einschließlich der Regionalnetze (RNI) und des Geschäftsbereichs Schweiz (BU CH). Soweit aufgrund der Datenverfügbarkeit in den Systemen der DB InfraGO AG oder aufgrund von Vorgaben in den Steckbriefen eine andere Datenbasis verwendet wird, ist diese im Text oder in den Fußnoten zu den Kennzahlen ausgewiesen.

¹⁹ Die Maßnahme kann seitens des Bundes nicht abschließend bestätigt werden, da der Bund bei dieser Maßnahme nicht unmittelbarer Vertrags- bzw. Vereinbarungspartner der DB InfraGO AG ist, auch wenn ggf. eine (teilweise) Finanzierung durch den Bund erfolgt.

Steuerungskennzahl: Neu gebaute Gleiskilometer für den Zeitraum 2025–2030 (2/2)

Bezeichnung	Inbetrieb- nahme	Gleis- kilometer
ABS Lübeck – Schwerin ²⁰	2028	n. a. ²¹
Knoten Hamburg, S4 Ost ²⁰	2029	n. a. ²¹
ABS Köln – Aachen, Ausbauabschnitt II ²⁰	2029	n. a. ²¹
ABS Magdeburg – Stendal – Uelzen, Abschnitt Stendal – Uelzen ²⁰	2030	n. a. ²¹

Abbildung 16: Maßnahmenliste zur Steuerungskennzahl Neu gebaute Gleiskilometer

²⁰ Die Aufnahme der Maßnahme in den Infraplan 2026 erfolgt unter dem Vorbehalt des noch ausstehenden durchgängigen Baurechts und zahlt deshalb noch nicht auf die Steuerungskennzahlen ein.

²¹ Keine Ausweisung der neu gebauten Gleiskilometer, da diese Maßnahmen derzeit nicht auf die Steuerungskennzahl einzahlen.

**Steuerungskennzahl: Umsetzung Kleine und Mittlere Maßnahmen
für den Zeitraum 2025–2026²² (1/4)**

Bezeichnung	Teilprogramm	Jahr der Inbetriebnahme
Weitere Gleisteilungen in Berlin Hbf (tief) und Realisierung Optionsweichen	Überlastete Schienenwege	2025
Elektrifizierung der Abstellgleise 30 bis 36 in Fulda Hbf	Überlastete Schienenwege	2025
Verlängerung der Bahnsteige in Wirtheim	Überlastete Schienenwege	2025
Ertüchtigung Bahnsteige Wendlingen für S-Bahn-Verkehr und Wendemöglichkeit für S-Bahnen an Gleis 3	Stabiles Netz	2025
Stuttgart-Feuerbach: Elektrifizierung Gleis 130	Stabiles Netz	2025
Stuttgart-Feuerbach: Bahnsteigneubau Gleis 130	Stabiles Netz	2025
Neue Abstellgleise für S-Bahn-Züge (4720) Bietigheim – Bissingen	Stabiles Netz	2025
Neue Abstellgleise für S-Bahn-Züge (4720) Kornwestheim	Stabiles Netz	2025
Bf Nersingen: Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugang	Etappierung D-Takt	2025
Bf Waiblingen: Höhere Einfahrtgeschwindigkeit	Etappierung D-Takt	2025
Str. Tübingen – Metzingen: Blockverdichtung	Etappierung D-Takt	2025
Herstellung Nutzlänge für 740 m lange Güterzüge in Wartha	740-m-Netz	2025
Einrichtung Gleiswechselbetrieb Albshausen – Kerkerbach (3710)	Sonstige KMM	2025
Ergänzung Zugdeckungssignale Gleis 10, 11, 14–17 Frankfurt Hbf	Sonstige KMM	2025
Kapazitätserweiterung Falkenberg (Elster) (6207 unterer Bahnhof)	Sonstige KMM	2025
Gleiswechselbetrieb Saalfeld – Unterwellenborn	Sonstige KMM	2025
Überleitverbindung als vollständiges Weichentrapez in Unterwellenborn	Sonstige KMM	2025

²² Detaillierte Maßnahmenlisten für die Jahre 2027–2030 werden aufgrund möglicher unterjähriger Veränderungen aktuell noch nicht veröffentlicht.

*Steuerungskennzahl: Umsetzung Kleine und Mittlere Maßnahmen
für den Zeitraum 2025–2026 (2/4)*

Bezeichnung	Teilprogramm	Jahr der Inbetriebnahme
Ausfahrtsignale Brannenburg und Raubling (5702)	Sonstige KMM	2025
Ausfahrtsignale Fischbach (5702)	Sonstige KMM	2025
Gleiswechselbetrieb Bremen Burg – Bremen Vegesack	Sonstige KMM	2025
Einrichtung Gleiswechselbetrieb auf der Strecke 1740 zwischen Osterholz-Scharmbeck und Oldenburg	Sonstige KMM	2025
Kreuzungsbahnhof Langlau	Sonstige KMM	2025
Einrichtung Gleiswechselbetrieb auf der Strecke 4120/4900 zwischen Seckach – Osterburken und Osterburken – Möckmühl inklusive Blockverdichtung	Sonstige KMM	2025
Erhöhung der Abzweiggeschwindigkeit im Südkopf von Obernburg-Elsenfeld Weiche 13	Sonstige KMM	2025
Erhöhung der Abzweiggeschwindigkeit im Nordkopf von Obernburg-Elsenfeld Weiche 5	Sonstige KMM	2025
Zusätzliches Blocksignal zwischen Glanzstoffwerke und Obernburg-Elsenfeld	Sonstige KMM	2025
Zwei zusätzliche Blocksignale zwischen Sulzbach und Kleinwallstadt	Sonstige KMM	2025
Überleitstelle Elbtal („Üst Schmilka-Hirschmühle“)	Sonstige KMM	2025
Verlängerung Gleis 23 Bahnhof Niebüll	Sonstige KMM	2025
Bf Niederwalgern: Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugang	Sonstige KMM	2025
Zusätzliche Weichenverbindung im südlichen Bahnhofskopf von Remagen	Überlastete Schienenwege	2026
Köln-Mülheim: Einbau eines zusätzlichen Weichentrapezes auf der Strecke 2730/2505	Überlastete Schienenwege	2026
Blockverdichtungen auf den Strecken 2730-1 und 2650-1 nördlich von Köln-Mülheim	Überlastete Schienenwege	2026
Überleitstelle zwischen Postbauer-Heng und Ochenbruck bei km 78,4 (5850) („Üst Burghann“)	Überlastete Schienenwege	2026

**Steuerungskennzahl: Umsetzung Kleine und Mittlere Maßnahmen
für den Zeitraum 2025–2026 (3/4)**

Bezeichnung	Teilprogramm	Jahr der Inbetriebnahme
Zusätzliche Weichenverbindung in Beratzhausen Westkopf und neues Weichentrapez Parsberg Ostkopf	Überlastete Schienenwege	2026
Bypass Knoten Nürnberg: Blockverdichtung im Abschnitt Ansbach – Lehrberg (5321)	Überlastete Schienenwege	2026
Bypass Knoten Nürnberg: Blockverdichtung im Abschnitt Ochsenfurt – Marktbreit	Überlastete Schienenwege	2026
Zusätzliches Ausfahrtsignal im Gegengleis und Zwischensignal in Heidingsfeld West	Überlastete Schienenwege	2026
5830 Vilshofen – Girching: Überleitstelle zwischen km 21,4 und km 30,7 (Üst Einöd)	Überlastete Schienenwege	2026
Einbau doppelte Weichenverbindung Berlin Hbf Westkopf	Überlastete Schienenwege	2026
Zusätzliche, mittige Überleitstelle zwischen Osterhofen und Plattling (Üst Langenisarhofen)	Überlastete Schienenwege	2026
Neue Weichenverbindungen zwischen Straßkirchen und Straubing (WV Amselring)	Überlastete Schienenwege	2026
Zusätzliche, mittige Überleitstelle zwischen Plattling und Straßkirchen (Üst Stephansposching)	Überlastete Schienenwege	2026
Zusätzliche, mittige Überleitstelle zwischen Sünching und Mangolding (Üst Sengkofen)	Überlastete Schienenwege	2026
Zusätzliche, mittige Überleitstelle zwischen Straubing und Radldorf (Üst Rinkam)	Überlastete Schienenwege	2026
Böblingen: Schaffung Wendemöglichkeit für S-Bahn-Langzüge (4860)²³	Stabiles Netz	2026
Stuttgart: Überleitstelle Birkenkopf²³	Stabiles Netz	2026
Überleitstelle Artlkofen (5500)²³	Stabiles Netz	2026
Bahnsteigverlängerung Oberboihingen²³	Stabiles Netz	2026

²³ Die Maßnahme kann seitens des Bundes nicht abschließend bestätigt werden, da der Bund bei dieser Maßnahme nicht unmittelbarer Vertrags- bzw. Vereinbarungspartner der DB InfraGO AG ist, auch wenn ggf. eine (teilweise) Finanzierung durch den Bund erfolgt.

**Steuerungskennzahl: Umsetzung Kleine und Mittlere Maßnahmen
für den Zeitraum 2025–2026 (4/4)**

Bezeichnung	Teilprogramm	Jahr der Inbetriebnahme
Einrichtung Gleiswechselbetrieb zwischen Rheinhausen – Trompet – Moers (2330) ²³	Stabiles Netz	2026
Stuttgart: Geschwindigkeitserhöhung S-Bahn-Stammstrecke ²³	Stabiles Netz	2026
Knoten Wittenberge: SPV Erweiterung	Etappierung D-Takt	2026
Sulzbach (Murr): Gleichzeitige Einfahrten	Etappierung D-Takt	2026
Bf Oppenweiler: Gleichzeitige Einfahrten	Etappierung D-Takt	2026
Bf Friedberg: Herstellung gleichzeitiger Einfahrten/Neubau ESTW Friedberg (b. Augsburg)	Etappierung D-Takt	2026
Bf Minden: Zusätzlicher Bahnsteig	Etappierung D-Takt	2026
Herstellung Nutzlänge für 740 m lange Güterzüge in Bingen Hbf	740-m-Netz	2026
Herstellung Nutzlänge für 740 m lange Güterzüge in Neustadt (Dosse), Gleis 3	740-m-Netz	2026
Herstellung Nutzlänge für 740 m lange Güterzüge in Neustadt (Dosse), Gleis 4	740-m-Netz	2026
Herstellung Nutzlänge für 740 m lange Güterzüge in Schwelm	740-m-Netz	2026
Neubau Kreuzungsbahnhof in Rodheim auf der Strecke 3611 ²³	Sonstige KMM	2026
Überleitstelle Torfmoorsee zwischen Ibbenbüren-Esch und Rheine (km 171,3) 2992	Sonstige KMM	2026
Überleitstelle Rodde zwischen Ibbenbüren-Esch und Rheine (km 173,3) 2992	Sonstige KMM	2026
Überleitstelle zwischen Neustadt/Dosse und Breddin (Üst Zernitz) bei ca. km 83,5 (6100) ²³	Sonstige KMM	2026
Überleitstelle Brieselang (6100) ²³	Sonstige KMM	2026
Gleiswechselbetrieb-Ausrüstung Grenzach – Rheinfeldern 4000 ²³	Sonstige KMM	2026
5950 Gleiswechselbetrieb Fürth – Nürnberg Hohe Marter ²³	Sonstige KMM	2026

Abbildung 17: Maßnahmenliste zur Steuerungskennzahl Umsetzung Kleiner und Mittlerer Maßnahmen

Steuerungskennzahl: Elektrifizierte Streckenkilometer für den Zeitraum 2025–2030 (1/2)

Bezeichnung	Jahr der Inbetriebnahme	Strecken-km
VDE 8.1 ABS Nürnberg – Ebensfeld (2. Baustufe, ohne Güterzugtunnel Fürth)	2025	11
Elektrifizierung Ahrtalbahn, Str. 3000 (Remagen – Ahrbrück)	2025	29
Knoten Berlin (Dresdner Bahn: Südkreuz – Blankenfelde)	2025	16
Knoten Berlin (Dresdner Bahn: Kurve Mahlow)	2025	1
ABS/NBS Karlsruhe–Basel, PFA 9.0	2025	6
S-Bahn S21 Berlin, Interimszustand ²⁴	2026	3
ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (Streckenabschnitt 1)	2026	16
S-Bahn S13 Köln (Bauabschnitt 1 Troisdorf – Bonn-Beuel) ²⁴	2026	8
ABS Hannover – Berlin (1. Baustufe) (Elektrifizierung)	2026	59
InvKG Nr. 19: Strecke Berlin – Cottbus – Weißwasser – Görlitz (–Breslau), Bahnhof Görlitz 1. Baustufe	2026	1
Wilhelmshaven Ölweiche – Wilhelmshaven Nord	2027	5
Elektrifizierung Hochrhein Basel – Erzingen ²⁴	2027	75
Elektrifizierung Kurve Wemmetsweiler ²⁴	2027	3
ABS Angermünde – Grenze D/PL (– Stettin)	2027	30
Regionalbahnhof Berlin-Köpenick, Umfahrungsgleis (3. Streckengleis)	2028	1
Elektrifizierung Eifelstrecke Hürth-Kalscheuren – Euskirchen – Nettersheim – Ehrang ²⁴	2028	164
Elektrifizierung Euskirchen – Bad Münstereifel (Erfttalbahn) ²⁴	2028	14
Elektrifizierung Bonn – Euskirchen (Voreifelbahn) ²⁴	2028	32
Homburg – Zweibrücken (NRN 2. Baustufe) ²⁴	2028	10

²⁴ Die Maßnahme kann seitens des Bundes nicht abschließend bestätigt werden, da der Bund bei dieser Maßnahme nicht unmittelbarer Vertrags- bzw. Vereinbarungspartner der DB InfraGO AG ist, auch wenn ggf. eine (teilweise) Finanzierung durch den Bund erfolgt.

Steuerungskennzahl: Elektrifizierte Streckenkilometer für den Zeitraum 2025–2030 (2/2)

Bezeichnung	Jahr der Inbetriebnahme	Strecken-km
Knoten München (Erdinger Ringschluss: Abschnitt Flughafen – Schwaigerloh) ²⁴	2028	4
ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (Streckenabschnitte 9, 9.2 und 9.3)	2030	9
ABS Lübeck – Schwerin ²⁵	2028	n. a. ²⁶
Knoten Hamburg, S4 Ost ²⁵	2029	n. a. ²⁶

Abbildung 18: Maßnahmenliste zur Steuerungskennzahl Elektrifizierte Streckenkilometer

²⁵ Die Aufnahme der Maßnahme in den Infraplan 2026 erfolgt unter dem Vorbehalt des noch ausstehenden durchgängigen Baurechts und zählt deshalb noch nicht auf die Steuerungskennzahlen ein.

²⁶ Keine Ausweisung der elektrifizierten Streckenkilometer, da diese Maßnahmen derzeit nicht auf die Steuerungskennzahl einzahlen.

Steuerungskennzahl: Streckenkilometer Korridorsanierungen für den Zeitraum 2025–2026

Vor dem Hintergrund der derzeit gemäß Koalitionsvertrag laufenden Evaluierung und Anpassung der Strategie der Korridorsanierungen können derzeit keine Aussagen zu Zielwerten für die Steuerungskennzahl der Streckenkilometer Korridorsanierungen für die Jahre

2027–2030 gemacht werden. Dies gilt ebenso für die Zielwerten für die Jahre 2027–2030 zugrundeliegenden konkreten Korridorsanierungen in dieser Tabelle. Nach Anpassung wird die Strategie der Korridorsanierungen im nächsten Infraplan 2027 abgebildet.

Bezeichnung	Jahr der Inbetriebnahme	Strecken-km
Emmerich – Oberhausen	2025	73
Hamburg – Berlin	2026	271
Hagen – Wuppertal – Köln	2026	65
Nürnberg – Regensburg	2026	88
Obertraubling – Passau	2026	115
Troisdorf – Wiesbaden	2026	163

Abbildung 19: Maßnahmenliste zur Steuerungskennzahl Streckenkilometer Korridorsanierungen

Steuerungskennzahl: Lärmsanierte Streckenkilometer für den Zeitraum 2025–2026²⁷ (1/2)

Bezeichnung	Jahr der Inbetriebnahme	Strecken-km
Agathenburg	2025	2,0
Brake	2025	6,1
Buxtehude	2025	4,2
Datteln	2025	2,8
Duisburg-Duisern	2025	2,8
Elsfleth	2025	4,2
Flachslanden	2025	1,5
Gelsenkirchen Knoten	2025	7,8
Geroldshausen	2025	1,2
Groß-Gerau	2025	3,0
Grünsfeld	2025	3,3
Hambergen	2025	2,9
Hamm	2025	7,8
Hammah	2025	1,7
Kirchheim	2025	1,9
Langenfeld-Berghausen	2025	3,1
Löhne	2025	2,8
Lunestedt	2025	3,5
Monheim-Weilheim	2025	1,0
Mörfelden Knoten	2025	5,5
Neckarsulm	2025	3,7
Ötisheim	2025	2,6
Regensburg West Knoten	2025	5,8

²⁷ Die Summe der lärmsanierten Streckenkilometer für das Jahr 2026 in dieser Tabelle weicht gegenüber der Grafik in Kapitel 3 um 1,6 km ab und ist auf eine gezielte Übersteuerung der DB InfraGO AG zurückzuführen.

Steuerungskennzahl: Lärmsanierte Streckenkilometer für den Zeitraum 2025–2026 (2/2)

Bezeichnung	Jahr der Inbetriebnahme	Strecken-km
Reichenberg	2025	1,8
Rommerskirchen	2025	1,8
Stadland	2025	4,3
Thüngersheim	2025	4,6
Winterhausen	2025	4,6
Bielefeld Süd	2026	7,2
Emmerthal	2026	3,3
Gütersloh-Avenwedde	2026	4,2
Hagen a.T.W.	2026	2,0
Himmelstadt	2026	1,4
Ispringen	2026	1,9
Kämpfelbach	2026	3,2
Kötzschau-Rampitz	2026	0,1
Löhne Mitte	2026	2,7
Mönchengladbach	2026	7,0
Osterholz-Scharmbeck	2026	8,8
Pfinztal	2026	6,1
Remchingen	2026	1,9
St. Ingbert-Rohrbach	2026	1,0
Witzenhausen	2026	5,8

Abbildung 20: Maßnahmenliste zur Steuerungskennzahl Lärmsanierte Streckenkilometer

**Steuerungskennzahl: Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild
(Bau- und Ausstattungsstandards) im Jahr 2025²⁸ (1/6)**

Baden-Württemberg	Jahr der Erreichung der Bau- und Ausstattungsstandards
Dornstetten	2025
Emmendingen	2025
Freiburg-Klinikum	2025
Gäufelden	2025
Grünsfeld	2025
Halbmeil	2025
Hirsau	2025
Langenau (Württ)	2025
Merklingen-Schwäbische Alb	2025
Möckmühl	2025
Oppenweiler (Württ)	2025
Schiltach	2025
Schiltach Mitte	2025
Schluchsee	2025
Schwetzingen-Nordstadt	2025
Stettfeld-Weiher	2025

Bayern	Jahr der Erreichung der Bau- und Ausstattungsstandards
Coburg-Beiersdorf	2025
Heigenbrücken	2025
Hohenpeißenberg	2025
Hoppingen	2025
Iphofen	2025

²⁸ Jeder hier aufgeführte Bahnhof kennzeichnet einen Bahnhof, der im Jahr 2025 die Bau- und Ausstattungsstandards gemäß dem abgestimmten Zielbild vollständig erreicht hat – basierend auf dem von der DB InfraGO AG veröffentlichten Handbuch.

**Steuerungskennzahl: Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild
(Bau- und Ausstattungsstandards) im Jahr 2025 (2/6)**

Bayern	Jahr der Erreichung der Bau- und Ausstattungsstandards
München St.-Martin-Straße	2025
Oberkotzau	2025
Peißenberg	2025
Schongau	2025
Spiegelau	2025
St. Mang	2025
Stockdorf	2025
Sulzberg	2025
Unterschleißheim	2025

Brandenburg	Jahr der Erreichung der Bau- und Ausstattungsstandards
Alt Hüttendorf	2025
Baruth (Mark)	2025
Beelitz-Heilstätten	2025
Caputh-Geltow	2025
Golm	2025
Golzow (b Eberswalde)	2025
Joachimsthal Kaiserbahnhof	2025
Kablow	2025
Lindenberg (Mark)	2025
Mixdorf	2025
Niederlehme	2025
Ortrand	2025
Petershagen Nord	2025
Storkow (Mark)	2025
Wendisch-Rietz	2025
Zernsdorf	2025

*Steuerungskennzahl: Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild
(Bau- und Ausstattungsstandards) im Jahr 2025 (3/6)*

Hamburg	Jahr der Erreichung der Bau- und Ausstattungsstandards
Nettelburg	2025
Ottensen	2025

Hessen	Jahr der Erreichung der Bau- und Ausstattungsstandards
Altenstadt (Hess)	2025
Bürrstadt	2025
Darmstadt-Lichtwiese	2025
Gettenau-Bingenheim	2025
Heusenstamm	2025
Kassel-Jungfernkopf	2025
Melsungen-Bartenwetterbrücke	2025
Messel	2025

Mecklenburg-Vorpommern	Jahr der Erreichung der Bau- und Ausstattungsstandards
Laage (Meckl)	2025
Rostock Lütten Klein	2025
Schwerin Industriepark	2025

Niedersachsen	Jahr der Erreichung der Bau- und Ausstattungsstandards
Bad Bentheim	2025
Hessisch Oldendorf	2025
Hodenhagen	2025
Isernhagen	2025
Münchehof (Harz)	2025
Sagehorn	2025
Schierbrok	2025
Walsrode	2025

**Steuerungskennzahl: Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild
(Bau- und Ausstattungsstandards) im Jahr 2025 (4/6)**

Nordrhein-Westfalen	Jahr der Erreichung der Bau- und Ausstattungsstandards
Bad Salzuflen-Sylbach	2025
Billerbeck	2025
Bönen-Nordböge	2025
Borken (Westf)	2025
Dortmund-Marten	2025
Engelskirchen	2025
Essen-Zollverein Nord	2025
Fröndenberg-Frömern	2025
Garbeck	2025
Gelsenkirchen-Buer Süd	2025
Hoppecke	2025
Hösel	2025
Iserlohn	2025
Kirchlengern	2025
Küntrop	2025
Leopoldstal	2025
Lette (Kr Coesfeld)	2025
Mönchengladbach-Genhausen	2025
Oeventrop	2025
Scherfede	2025
Schwerte-Ergste	2025

*Steuerungskennzahl: Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild
(Bau- und Ausstattungsstandards) im Jahr 2025 (5/6)*

Rheinland-Pfalz	Jahr der Erreichung der Bau- und Ausstattungsstandards
Dienheim	2025
Mettenheim	2025
Nievern	2025
Welgesheim-Zotzenheim	2025

Saarland	Jahr der Erreichung der Bau- und Ausstattungsstandards
Bubach	2025
Dirmingen	2025
Wemmetsweiler Rathaus	2025

Sachsen	Jahr der Erreichung der Bau- und Ausstattungsstandards
Borsdorf (Sachs)	2025
Dresden-Plauen	2025
Flöha	2025
Frankenstein (Sachs)	2025
Gröditz (b Riesa)	2025
Leipzig MDR	2025
Nassau (Erzgeb)	2025

Sachsen-Anhalt	Jahr der Erreichung der Bau- und Ausstattungsstandards
Beyendorf	2025
Burg (b Magdeburg)	2025
Dodendorf	2025
Halberstadt Hbf	2025
Oschersleben (Bode)	2025

**Steuerungskennzahl: Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild
(Bau- und Ausstattungsstandards) im Jahr 2025 (6/6)**

Schleswig-Holstein	Jahr der Erreichung der Bau- und Ausstattungsstandards
Bad St Peter-Ording	2025
Felde	2025
Harblek	2025
Jarrenwisch	2025
Kating	2025
Pansdorf	2025
Sandwehle	2025
Süderdeich	2025
Tating	2025
Tiebensee	2025
Tönning	2025
Witzwort	2025

Thüringen	Jahr der Erreichung der Bau- und Ausstattungsstandards
Bad Salzungen	2025
Blankenstein (Saale)	2025
Breitungen (Werra)	2025
Geraberg	2025
Waltershausen-Schnepfenthal	2025

Abbildung 21: Maßnahmenlisten zur Steuerungskennzahl Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild (Bau- und Ausstattungsstandards)

Steuerungskennzahl: ETCS-Streckenkilometer und ETCS-Ausrüstungsgrad für das Jahr 2025²⁹

Bezeichnung	Teilnetz gemäß EU-Ausrüstungsverpflichtungen	Jahr der Inbetriebnahme	Strecken-km
Biblis – Mannheim-Waldhof (Südl. Streckenabschnitt GS Riedbahn)	TEN-Kernnetz bis 2030	2025	14,0
	TEN-Kernnetz bis 2030	2025	57,8
Freiburg-Zähringen – Haltingen (Rheintalbahn, Nordsee-Rhein- Mittelmeer-Korridor)	Erweitertes TEN-Kernnetz bis 2040	2025	17,3
	TEN-Gesamtnetz bis 2050	2025	1,7
	Gesamtnetz der DB InfraGO AG in Deutschland	2025	1,1
	TEN-Kernnetz bis 2030	2025	1,5
Haltingen – Weil am Rhein	Erweitertes TEN-Kernnetz bis 2040	2025	3,5
	Gesamtnetz DB InfraGO AG in Deutschland	2025	1,7
	TEN-Kernnetz bis 2030	2025	0,1
Grenzbereich – Bahnhof Weil am Rhein	Erweitertes TEN-Kernnetz bis 2040	2025	1,5
	Gesamtnetz DB InfraGO AG in Deutschland	2025	0,8
Grenzbereich – Bahnhof Konstanz	Gesamtnetz DB InfraGO AG in Deutschland	2025	0,3
Oberlahnstein – Rüdesheim (Rechter Rhein, Nordsee- Rhein-Mittelmeer-Korridor)	TEN-Kernnetz bis 2030	2025	55,4

Abbildung 22: Maßnahmenliste zur Steuerungskennzahl ETCS-Streckenkilometer und -Ausrüstungsgrad

²⁹ Die Übersicht listet alle Maßnahmen auf, bei denen der einheitliche Standard für die Leit- und Sicherungstechnik „European Train Control System“ (ETCS) eingeführt wird. Die für jede Maßnahme angegebenen Werte der Strecken-km je Teilnetz bilden in Summe die gesamthaft mit ETCS ausgerüsteten Strecken-km der jeweiligen Maßnahme.

Weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen für den Zeitraum 2025–2030³⁰

Bezeichnung	Jahr der Inbetriebnahme
InvKG Nr. 28: Bf Bitterfeld	2025
Knoten Halle (Saale)	2025
Ubf Augsburg	2026
Ubf Kornwestheim (1. Baustufe)	2026
InvKG Nr. 25: Bf Leuna	2027
InvKG Nr. 7: Bf Cottbus	2027
InvKG Nr. 4: Bf Königs Wusterhausen, Nordkopf	2027
Knoten Magdeburg, Spurplan Süd	2027
Bahnhof Zossen	2027
Barrierefreier Ausbau der Station Kempten (Allgäu) Hbf	2027
ABS Hof–Regensburg (ESTW Regensburg)	2028
ABS/NBS Leipzig–Dresden, Kreuzungsbauwerk Dresden	2028
Großknoten Frankfurt am Main: Gleis 25	2028
ABS Leipzig–Dresden VDE 9 (3. Baustufe: ABS Zeithain–Leckwitz)	2028
Oberleitungsinselanlagen Pfalznetz	2028
i2030 RE 1, Anteil 1. und 2. Betriebsstufe	2022–2029
InvKG Nr. 26: Merseburg-Querfurt	2029
Ubf Ulm-Nord (2. Modul)	2029
S-Bahn Hamburg: Ertüchtigung Harburger- und Bergedorfer Korridor	2029
ABS Ludwigshafen–Saarbrücken	2029
PB 07: Kehl–Appenweier–Grenze D/F (2. Baustufe, PFA 2)	2029
InvKG Nr. 27 Strecke Weißenfels–Zeitz–1./2. Bauabschnitt	2029/2030
ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden, Abschnitt Gaschwitz–Werdau	2030

Abbildung 23: Maßnahmenliste der weiteren Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen

³⁰ Die Maßnahmen werden im Betrachtungszeitraum des Infraplans umgesetzt, zählen jedoch nicht auf die Steuerungskennzahlen ein.

II.2 Steckbriefe der Steuerungskennzahlen

Aus- und Neubau

Neu gebaute Gleiskilometer	
Übergeordnetes Ziel/ Warum wird gemessen?	• Erlangung von Informationen über die Pünktlichkeit/Einhaltung des Projektabschlusses (bezogen auf Inbetriebnahme/Sperrpausenende) und der Umsetzung der neu gebauten Gleiskilometer mit Auswirkungen insb. auf Kapazität und Leistungsfähigkeit/Verlässlichkeit des Netzes
Was wird gemessen?	• Summe neu gebauter Gleiskilometer bezogen auf die Hauptfinanzierungsquellen Bedarfsplan, GVFG, InvKG und LuFV 8.7 sowie Sonderfinanzierungen • Einhaltung des festgelegten Soll-Inbetriebnahmetermins (z. B. Meilenstein 4 BUV). Die Festlegung des Soll-IBN-Termins erfolgt, wenn eine gesicherte Finanzierung und ein durchgängig vorliegendes Baurecht vorhanden ist
Datengrundlage und Erhebungsverfahren	• Die DB InfraGO AG meldet dem BMV jährlich, wie viele neu gebaute Gleiskilometer in Betrieb genommen wurden und – sofern einschlägig – um wie viele Monate vereinbarte Inbetriebnahmetermine geschoben worden sind
Prüfverfahren	• Bei Bedarf Prüfung der Summe aller in Betrieb genommenen Gleiskilometer auf Basis der durch EBA bestätigten IBN durch den Bund ab dem Jahr 2025 • Für die Bewertung des Maßnahmenfortschritts gelten neu gebaute Gleiskilometer dann als realisiert, wenn die betroffenen Streckenabschnitte in den Regelbetrieb überführt wurden und durch die EVU genutzt werden können. Dazu gehört z. B. auch eine IBN im Rahmen einer sogenannten Betreiberverantwortung. Eine zu diesem Zeitpunkt noch ausstehende formale Inbetriebnahmegenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes steht der Anrechnung als neu gebaute Gleiskilometer nicht entgegen
Regelmäßigkeit der Aktualisierung der Istwerte/Zielerreichung	• Jährliche Aktualisierung • Berichtszeitraum: 01.12. bis 30.11. • Der Zeithorizont der Darstellung umfasst eine Rückschau von sechs Jahren sowie Zielwerte für fünf Jahre (im Infraplan 2026: 2020–2030)

Neu gebaute Gleiskilometer

Berechnungsvorschrift	• Neu gebaute Gleiskilometer (gezählt werden jährlich in Betrieb genommene km) • Monate der Abweichung zwischen tatsächlicher und vereinbarter Inbetriebnahme (z. B. Meilenstein 4 BUV), gezählt wird in Monaten. Gebildet wird der Durchschnitt aller in einem Jahr in Betrieb genommenen Projekte
Messeinheit	• Kilometer (km) • Monate
Erläuterungen zur Berechnungsvorschrift	• In Betrieb genommene neu gebaute Gleiskilometer • IBN von neu gebauten Gleisen: Mit IBN sollen die Anlagen beinhaltet sein, die für einen Betrieb auf dem Streckenabschnitt erforderlich sind • Gezählte Monate zwischen tatsächlicher und ursprünglich vereinbarter Inbetriebnahme • Verschiebung des Soll-IBN Termins nur in Abstimmung mit BMV möglich, z. B. aufgrund „höherer Gewalt“ gem. § 24 (2) BUV

Abbildung 24: Steckbrief zur Steuerungskennzahl Neu gebaute Gleiskilometer

Umsetzung Kleiner und Mittlerer Maßnahmen (KMM)

Übergeordnetes Ziel/ Warum wird gemessen?	• Ziel der KMM ist es, dem Verkehrswachstum dadurch zu begegnen, indem Anpassungen an der Eisenbahninfrastruktur vorgenommen werden, um zeitnah im Netz Kapazitäts-, und Stabilisierungs- und Pünktlichkeitseffekte in sechs Teilprogrammen zu erzielen
Was wird gemessen?	• Anzahl umgesetzter und in Betrieb genommener „Kleiner und Mittlerer Maßnahmen“ (KMM) insgesamt und je Teilprogramm sowie ihre Aufteilung je Jahresscheibe nach Jahr der IBN
Datengrundlage und Erhebungsverfahren	• Liste der KMM mit Zeit- und Umsetzungsplan bis zum Jahr 2030: • 105 wurden vor Etablierung des Infrapplans umgesetzt, von 2019 bis 2024 • 30 wurden 2025 umgesetzt • 136 sollen im Zeitraum von 2026 bis 2030 umgesetzt werden
Prüfverfahren	• Bei Bedarf Bericht und Prüfung im Rahmen der jeweiligen Teilprogramme anhand der jeweils üblichen regulären Nachweispflichten, z. B. Quartalsbericht BUV, LuFV-IZB, sowie nach Abstimmung von Bund und DB InfraGO AG

Umsetzung Kleiner und Mittlerer Maßnahmen (KMM)	
Regelmäßigkeit der Aktualisierung der Istwerte/Zielerreichung	• Jährliche Aktualisierung • Berichtszeitraum: 01.01. bis 31.12. (Kalenderjahr) • Der Zeithorizont der Darstellung umfasst eine Rückschau von sechs Jahren sowie Zielwerte für fünf Jahre (im Infraplan 2026: 2020–2030)
Berechnungsvorschrift	• Σ inbetriebgenommener Maßnahmen (KMM insgesamt) p. a. • Σ inbetriebgenommener Maßnahmen (je Teilprogramm) p. a.
Messeinheit	• 1) Anzahl (insgesamt) p. a. • 2) Anzahl je Teilprogramm p. a.
Erläuterungen zur Berechnungsvorschrift	• Anzahl umgesetzter und in Betrieb genommener Kleiner und Mittlerer Maßnahmen (KMM) im Rahmen der KMM-Teilprogramme: 1. Überlastete Schienenwege (ÜLS) 2. Etappierung D-Takt (HST) 3. 740-m-Netz 4. KV-Terminals; Zugbildungsanlagen und Gleisanschlussinfrastruktur 5. Stabiles Netz 6. Sonstige KMM

Abbildung 25: Steckbrief zur Steuerungskennzahl Umsetzung Kleiner und Mittlerer Maßnahmen (KMM)

Elektrifizierungsgrad^{31,32}

Übergeordnetes Ziel/ Warum wird gemessen?	• Elektrifizierungsstrategie des Bundes; Dekarbonisierung des Verkehrs; Schaffung von Kapazität und Leistungsfähigkeit, insb. im Hinblick auf Resilienz des Netzes und bei Lückenschlüssen (hoher Wirkungsgrad)
Was wird gemessen?	• Der Elektrifizierungsgrad des bundeseigenen Schienennetzes und der Anteil der elektrischen Betriebsleistung (ex post) • Strecken-km, die mit Oberleitung (inkl. Stromschienen der Gleichstrom-S-Bahnen) ausgestattet und in Betrieb genommen wurden, zählen auf den Elektrifizierungsgrad ein. Die Festlegung des Soll-IBN-Termins der zu elektrifizierenden Strecken erfolgt, wenn eine gesicherte Finanzierung und ein durchgängig vorliegendes Baurecht vorhanden ist
Datengrundlage und Erhebungsverfahren	• Elektrifizierungsgrad: Informationen zu Streckenkilometern mit Oberleitung inkl. Stromschienen und Gesamtstreckenkilometer können dem „Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht“ (IZB) der DB InfraGO AG entnommen werden (Basis: Infrastrukturkataster/ISK). • Die elektrische Betriebsleistung und Gesamtbetriebsleistung wird auf Basis der Betriebs- und Fahrplandaten ermittelt
Prüfverfahren	• Bei Bedarf Überprüfung in Betrieb genommener, neu elektrifizierter Strecken ebenso wie die Plausibilisierung des Anteils elektrischer Betriebsleistung an der Gesamtbetriebsleistung des Netzes durch den Bund • Für die Bewertung des Maßnahmenfortschritts gelten Streckenkilometer dann als elektrifiziert, wenn die betroffenen Streckenabschnitte in den Regelbetrieb überführt wurden und durch die EVU genutzt werden können. Dazu gehört z. B. auch eine IBN im Rahmen einer sogenannten Betreiberverantwortung. Eine zu diesem Zeitpunkt noch ausstehende formale Inbetriebnahmegenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes steht der Anrechnung als elektrifizierte Streckenkilometer nicht entgegen
Regelmäßigkeit der Aktualisierung der Istwerte/Zielerreichung	• Jährlich • Berichtszeitraum: 01.12. bis 30.11. • Der Zeithorizont der Darstellung umfasst eine Rückschau von sechs Jahren sowie Zielwerte für fünf Jahre (im Infraplan 2026: 2020–2030)

31. Dieser Steckbrief umfasst neben der Steuerungskennzahl zugleich die Hintergründe zur Informationskennzahl „Elektrische Betriebsleistung“. Auf einen separaten Steckbrief für die Informationskennzahl wird daher verzichtet.

32. Die Abweichung beim Elektrifizierungsgrad 2025 zwischen Infraplan und IZB ist auf eine unterschiedliche Ausweisung der elektrifizierten Streckenkilometer im bundeseigenen Schienennetz im Jahr 2025 durch die DB InfraGO AG zurückzuführen. Darüber hinaus können sich in den Jahren 2026 bis 2030 weitere Abweichungen gegenüber den im IZB ausgewiesenen Werten ergeben, da im Infraplan-Zeitraum geplante Maßnahmen mit einzelnen Teilabschnitten in der Schweiz berücksichtigt werden.

Elektrifizierungsgrad^{31,32}

Berechnungsvorschrift	• Elektrifizierte Streckenkilometer (gezählt werden die jährlich in Betrieb genommenen und elektrifizierten Streckenkilometer) • Elektrifizierungsgrad = $\frac{\text{Streckenkilometer mit Oberleitung inkl. Stromschienen}}{\text{Gesamtstreckenkilometer}}$ • Elektrische Betriebsleistung (für Vergangenheit, nicht dimensioniert) für Gesamtnetz: • El. Betriebsleistung = $\frac{\text{Elektrische Betriebsleistung (Trassenkilometer im Jahr X)}}{\text{Gesamt-Trassenkilometer Jahr X}}$
Messeinheit	• Prozent (%) und Kilometer (km) • Prozent (%)
Erläuterungen zur Berechnungsvorschrift	• Bezug ausschließlich auf das bundeseigene Schienennetz laut ISK. • Gemessen werden die Strecken-km, die mit Oberleitung (inkl. Stromschienen der Gleichstrom-S-Bahnen) ausgestattet und in Betrieb genommen wurden, im Verhältnis zu den Kilometern des Gesamtumfangs des bundeseigenen Schienennetzes • Abgebildet werden in der Kennzahl Bestandsstrecken mit einer bestehenden Oberleitung (inkl. Stromschienen der Gleichstrom-S-Bahnen), elektrifizierte Aus- und Neubaustrecken sowie Bestandsstrecken, die neu elektrifiziert wurden. Bei mehrgleisigen Strecken gilt eine Strecke nur dann als elektrifiziert, wenn alle Streckengleise elektrifiziert sind • Die elektrische Betriebsleistung trifft Aussage darüber, wie hoch die erbrachte elektrische Betriebsleistung (die elektrisch gefahrenen Trassenkilometer) an der Gesamtbetriebsleistung (Gesamt-Trassenkilometer) auf dem bundeseigenen Schienennetz ist³³

Abbildung 26: Steckbrief zur Steuerungskennzahl Elektrifizierungsgrad

³³ Die elektrische Betriebsleistung inkludiert auch Trassenkilometer, die mit Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (Akku/„Battery-electric multiple unit“ (BEMU) und Wasserstoff/„Hydrogen-electric multiple unit“ (HEMU) auf nicht elektrifizierten Strecken erbracht werden.

Bestandsnetz

Streckenkilometer Korridorsanierungen	
Übergeordnetes Ziel/ Warum wird gemessen?	• Erlangung von Informationen über die Pünktlichkeit/Einhaltung des Projektabschlusses (bezogen auf Inbetriebnahme/Sperrpausenende) sowie der Umsetzung der Korridorsanierungen mit Auswirkungen insb. auf Leistungsfähigkeit/Verlässlichkeit und Kapazität des Netzes
Was wird gemessen?	• Die Summe der Streckenkilometer der Korridorsanierungen wie auch die Einhaltung des festgelegten Sperrpausenendes werden gemessen
Datengrundlage und Erhebungsverfahren	• Datengrundlage ist die mit dem BMV abgestimmte Korridorreihung • Die DB InfraGO AG meldet dem BMV jährlich, wie viele Korridorsanierungen wieder in Betrieb genommen wurden
Prüfverfahren	• Die jährliche Prüfung in Betrieb genommener Streckenabschnitte auf Plausibilität erfolgt bei Bedarf ab dem Jahr 2025 durch den Bund in Abhängigkeit der umgesetzten Projekte
Regelmäßigkeit der Aktualisierung der Istwerte/Zielerreichung	• Jährliche Aktualisierung • Berichtszeitraum: 01.01. bis 31.12. (Kalenderjahr) • Der Zeithorizont der Darstellung umfasst eine Rückschau seit 2024 sowie Zielwerte für ein Jahr (im Infraplan 2026: 2024–2026). Bei dieser Kennzahl wird im diesjährigen Infraplan von der Festlegung von Zielwerten für die Jahre 2027–2030 abgesehen
Berechnungsvorschrift	• Streckenkilometer Korridorsanierungen (gezählt werden jährlich wieder in Betrieb genommene km) • Tage der Abweichung zwischen tatsächlicher und vereinbarter Inbetriebnahme (gezählt wird in Tagen). Durchschnitt aller in einem Jahr durchgeführten Projekte
Messeinheit	• Kilometer (km) • Tage

Streckenkilometer Korridorsanierungen

Erläuterungen zur Berechnungsvorschrift

- Streckenkilometer Korridorsanierungen
- Maßgeblich ist die gebündelte Durchführung und Inbetriebnahme geplanter und abgestimmter Ersatzinvestitionen (Fahrweg) und Begleitmaßnahmen (z. B. Lärmsanierung, KMM, Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild) zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit
- Betrachtungszeitraum für das Vorziehen von Ersatzinvestitionen und Begleitmaßnahmen ist ein Zeitraum von bis zu zehn Jahren
- Sicherstellung einer anschließenden Baufreiheit, bezogen auf investive Maßnahmen für mindestens fünf Jahre
- Gezählte Tage zwischen der tatsächlichen und der ursprünglich vereinbarten Inbetriebnahme für alle geplanten und abgestimmten Ersatzinvestitionen und Begleitmaßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit

Abbildung 27: Steckbrief zur Steuerungskennzahl Streckenkilometer Korridorsanierungen

Anlagenbedingte Verspätungsminuten

Übergeordnetes Ziel/ Warum wird gemessen?

- Kennzahl mit Fokus auf Zuverlässigkeit/Leistungsfähigkeit. Langfristig: Gewährleistung einer hohen Verfügbarkeit der Anlagen (auch beeinflusst durch Instandhaltung/Ersatzinvestitionen) und einer stabilen Verkehrsabwicklung. Ziel der Kennzahl ist es, die Auswirkung der Anlagenverfügbarkeit auf den Bahnbetrieb transparent und nachvollziehbar zu quantifizieren

Was wird gemessen?

- Anlagenbedingte, kodierte Verspätungsminuten (cVmin)
- Die cVmin ist die Einheit der kodierten Zusatzverspätungen
- Eine Zusatzverspätung wird zwischen zwei Messpunkten gemessen
- Beträgt die Zusatzverspätung mindestens 90 Sekunden, wird sie kodiert und somit einer Verspätungsursache (VU) zugewiesen

Datengrundlage und Erhebungsverfahren

- Gemessen werden cVmin überwiegend automatisiert, an festen Messpunkten im Netz (meistens Betriebsstellen)
- Die Zuordnung von cVmin zu einer Verspätungsursache erfolgt durch den Kodierprozess (basierend auf UIC-Kodex 450-2); Verspätungen durch Anlagenstörungen werden einem Störfall zugeordnet

Prüfverfahren

- Die Zuordnung der Datenpunkte erfolgt im gemeinsamen Kodierprozess von EIU + EVU gemäß DB-Richtlinie 420.9001
- Bei Bedarf stichprobenartige Plausibilisierung durch den Bund

Anlagenbedingte Verspätungsminuten	
Regelmäßigkeit der Aktualisierung der Istwerte/Zielerreichung	• Jährliche Aktualisierung • Berichtszeitraum: 01.01. bis 31.12. (Kalenderjahr) • Der Zeithorizont der Darstellung umfasst eine Rückschau von sechs Jahren sowie Zielwerte für fünf Jahre (im Infraplan 2026: 2020–2030)
Berechnungsvorschrift	• cVmin pro Tag
Messeinheit	• Minuten
Erläuterungen zur Berechnungsvorschrift	• Ausgewiesen werden die cVmin folgender Verspätungsursachen: VU 20–26, 29 und 30 gemäß DB-Richtlinie 420.9001 • Betrachtet werden alle Zuggattungen des SPV + SGV

Abbildung 28: Steckbrief zur Steuerungskennzahl Anlagenbedingte Verspätungsminuten

Lärmsanierte Streckenkilometer³⁴

Übergeordnetes Ziel/ Warum wird gemessen?	• Zentrales politisches Ziel ist die Minderung des durch Eisenbahnverkehre anfallenden Lärms an bestehenden Schienenwegen des Bundes. Durch Sanierungsmaßnahmen sollen die Anwohnerinnen und Anwohner entlastet werden
Was wird gemessen?	• Bestandsnetz: Anzahl „Kilometer lärmsanierter Strecken“ durch aktive Maßnahmen an der Infrastruktur (keine Neu- und Ausbaustrecken, über gesetzliche Vorgaben abgedeckt) und anliegender Gebäude (passiver Schallschutz) in Verantwortung der DB InfraGO AG • Keine Maßnahmen am Zug, keine Regulatorik (TSI Noise), keine Geschwindigkeitsbegrenzungen, keine Maßnahmen an SE
Datengrundlage und Erhebungsverfahren	• Gesamtkonzept durch DB InfraGO AG im Auftrag des BMV für die Förderrichtlinie „Lärmsanierung“ erstellt (regelmäßige Überarbeitung alle 3–5 Jahre) • Die einzelnen Maßnahmen unterliegen zwei validierten Bewertungswegen („Priorisierungskennzahl“, „Maßnahmenbewertung“), welche den Nutzen der Maßnahme wie auch die Reihung im Gesamtkonzept wiedergeben • Ex-ante werden extern schalltechnische Gutachten erstellt • Es besteht ein Sanierungsbedarf nach aktuellem Gesamtkonzept i.H.v. 8.500 km von 33.000 km Bestandsnetz, wovon ca. 2.450 km bereits lärmsaniert sind
Prüfverfahren	• Nach Maßnahmenumsetzung erfolgt eine IBN/Aktivierung der neuen Anlage in der Buchhaltung • Die Zielerreichung der Lärmsanierung wird jährlich von einer unabhängigen Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (WPG) kontrolliert und verifiziert • Die revisionssicher geprüften Ergebnisse werden im integrierten Bericht der DB AG durch die WPG festgehalten • Ex-post erfolgt eine Abrechnung der Maßnahmen gegenüber EBA sowie eine jährliche Abfrage der (durch WPG) geprüften Werte
Regelmäßigkeit der Aktualisierung der Istwerte/Zielerreichung	• Jährliche Aktualisierung • Berichtszeitraum: 01.01. bis 31.12. (Kalenderjahr) • Der Zeithorizont der Darstellung umfasst eine Rückschau von sechs Jahren sowie Zielwerte für fünf Jahre (im Infraplan 2026: 2020–2030)

³⁴ Dieser Steckbrief umfasst neben der Steuerungskennzahl zugleich die Hintergründe zur Informationskennzahl „Lärmsanierung: Entlastete Anwohnerinnen und Anwohner“. Auf einen separaten Steckbrief für die Informationskennzahl wird daher verzichtet.

Lärmsanierte Streckenkilometer³⁴

Lärmsanierte Strecke in km ($\text{dB(A)} \leq \text{Auslösewert laut Gesamtkonzept}$)

	Gebietsart	Auslösewerte	
		Tag 06:00–22:00 Uhr	Nacht 22:00–06:00 Uhr
Berechnungsvorschrift	Allgemeine und reine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Krankenhäuser, Schulen, Kindertagesstätten, Altenheime	64 dB (A)	54 dB (A)
	Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	66 dB (A)	56 dB (A)
	Gewerbegebiete	72 dB (A)	62 dB (A)
Messeinheit	• A) lärmsanierte Strecke in Kilometer (km) (maßnahmenunabhängig) • B) nachrichtlich: entlastete Anwohnerinnen und Anwohner („Lärmschutzziel 2030“)		
Erläuterungen zur Berechnungsvorschrift	• Grundlage der Bearbeitung jeglicher Lärmsanierungsmaßnahmen ist das „Gesamtkonzept der Lärmsanierung“ in Verbindung mit den geltenden Förderrichtlinien • Die „Anlage 1 des Gesamtkonzepts“ enthält eine Liste der sich in Bearbeitung befindenden und der fertiggestellten Lärmsanierungsbereiche • Die „Anlage 3 des Gesamtkonzepts“ listet die noch zu bearbeitenden und bereits sanierten Lärmsanierungsbereiche und -abschnitte in Reihung nach vergleichbaren Kriterien auf • Für die Anlage 3 wird für jeden Sanierungsabschnitt die Priorisierungskennziffer (PKZ) errechnet, aus der Lärmbelastung in dB(A), der Zahl der betroffenen Personen und der Länge des zu sanierenden Abschnitts		

Abbildung 29: Steckbrief zur Steuerungskennzahl Lärmsanierte Streckenkilometer

Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild (Bau- und Ausstattungsstandards)³⁵

Übergeordnetes Ziel/ Warum wird gemessen?	Ganzheitliche Ertüchtigung von Bahnhöfen, Verkehrsstationen und deren Empfangsgebäuden für den zukünftigen verkehrlichen Bedarf sowie der Repräsentation des Systems Schiene. Bedarfsgerechte Steigerung der Attraktivität, Barrierefreiheit, Kapazität, Leistungsfähigkeit, Qualität, Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit
Was wird gemessen?	Anzahl nach abgestimmtem Zielbild ausgerüsteter und betriebener Bahnhöfe in Deutschland (Entwicklung von Bestandsbahnhöfen und Neubau) gemäß im Handbuch abgestimmter und vorgegebener bzw. zur Kenntnis genommener Bau- und Ausstattungsstandards, betrieblicher Standards und ortsspezifischer Dimensionierung
Datengrundlage und Erhebungsverfahren	- Die Grundlage bildet das von der DB InfraGO AG für das abgestimmte Zielbild erarbeitete Handbuch bzgl. definierter Standards: - Handbuch Abschnitt „Ausstattungsstandards und baulich-technische Anlagen“ (Standards mit dem Bund (BMV/EBA) final abgestimmt) - Handbuch Abschnitt „Betriebliche Standards“ (Standards durch den Bund (BMV/EBA) zur Kenntnis genommen) - Handbuch Abschnitt „Erreichbarkeit und Bahnhofsumfeld“ (Standards durch den Bund (BMV/EBA) zur Kenntnis genommen) - Daten zur Anzahl nach abgestimmtem Zielbild ausgerüsteter und betriebener Bahnhöfe werden durch die DB InfraGO AG bereitgestellt; hierzu können auch örtliche Erhebungsverfahren durch die DB InfraGO AG durchgeführt werden
Prüfverfahren	Bei Bedarf stichprobenartige Überprüfung der Einhaltung der Standards bei Bestandsbahnhöfen und Neubau durch den Bund, orientiert an den Produktlinien (Bahnhofskategorien), die DB InfraGO AG liefert hierfür jährlich eine Übersicht von den erreichten Standards nach dem abgestimmten Zielbild ausgerüsteter und betriebener Bahnhöfe (bzw. bei Bedarf Inbetriebnahmen (IBN); siehe hierzu Berechnungsvorschrift)
Regelmäßigkeit der Aktualisierung der Istwerte/Zielerreichung	- Jährliche Aktualisierung - Berichtszeitraum: 01.01. bis 31.12. (Kalenderjahr) - Der Zeithorizont der Darstellung umfasst eine Rückschau seit 2024 sowie Zielwerte für fünf Jahre (im Infraplan 2026: 2024–2030)

³⁵ Dieser Steckbrief umfasst neben der Steuerungskennzahl zugleich die Hintergründe zu den Informationskennzahlen Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild (Betriebliche Standards) sowie Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild (Anschlussmobilität und Vorplatz). Auf einen separaten Steckbrief für die beiden Informationskennzahlen wird daher verzichtet.

Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild (Bau- und Ausstattungsstandards)³⁵

Berechnungsvorschrift	• Anzahl der jährlich nach abgestimmtem Zielbild ausgerüsteten Bahnhöfe (erreichte Bau- und Ausstattungsstandards, spätestens jedoch IBN): $\sum$ Bahnhöfe mit erreichten Bau- und Ausstattungsstandards p. a. • Anzahl der nach abgestimmtem Zielbild ausgerüsteten Bahnhöfe, die zusätzlich die Standards aus dem Abschnitt „Betriebliche Standards“ erfüllen • Anzahl der nach abgestimmtem Zielbild ausgerüsteten Bahnhöfe, die zusätzlich die Standards aus dem Abschnitt „Erreichbarkeit und Bahnhofsumfeld“ erfüllen (nachrichtlich, ex post)
Messeinheit	• (1) Anzahl • (2) Anzahl • (3) Anzahl (nachrichtlich, ex post)
Erläuterungen zur Berechnungsvorschrift	• Anzahl der Bahnhöfe, bei denen alle im Handbuch vereinbarten Bau- und Ausstattungsstandards erfüllt sind: • davon Anzahl der Bahnhöfe, bei denen alle im Handbuch zur Kenntnis genommenen „Betrieblichen Standards“ erfüllt sind • davon Anzahl der Bahnhöfe, die zusätzlich die Standards „Erreichbarkeit und Bahnhofsumfeld“ erfüllen. Diese Standards gelten an einem Bahnhof als erfüllt (1) bei einem Umsetzungsgrad von mind. sechs von neun Leistungselementen des Standards „Erreichbarkeit und Bahnhofsumfeld“ – ansonsten als nicht erfüllt (0)

Abbildung 30: Steckbrief zur Steuerungskennzahl Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild (Bau- und Ausstattungsstandards)

Digitalisierung

ETCS-Streckenkilometer und ETCS-Ausrüstungsgrad	
Übergeordnetes Ziel/ Warum wird gemessen?	• Digitalisierung, Leistungs- sowie Kapazitätssteigerung des Netzes; Förderung grenzüberschreitender Verkehre, Innovationen und europäischer Interoperabilität sowie Vereinheitlichung der Leit- und Sicherungstechnik (auch national)
Was wird gemessen?	• Mit ETCS ausgerüstete Streckenlänge (jedes Level, für Neubau Level 2). ETCS (European Train Control System) ist der europäische Standard für die Zugleit- und -sicherungstechnik
Datengrundlage und Erhebungsverfahren	• Die DB InfraGO AG legt dar, welche Strecken und Streckenlängen bereits mit ETCS ausgerüstet sind • Die DB InfraGO AG meldet dem BMV jährlich, welche mit ETCS ausgerüsteten Streckenlängen in Betrieb genommen wurden
Prüfverfahren	• Die jährliche Prüfung auf Plausibilität erfolgt, bei Bedarf, durch den Bund anhand in Betrieb genommener Streckenabschnitte, in Abhängigkeit umgesetzter Baumaßnahmen (z. B. Bedarfsplan, Korridorsanierungen, DSD)
Regelmäßigkeit der Aktualisierung der Istwerte/Zielerreichung	• Jährlich • Berichtszeitraum: 01.01. bis 31.12. (Kalenderjahr) • Der Zeithorizont der Darstellung umfasst eine Rückschau von sechs Jahren (im Infraplan 2026: 2020–2025). Bei dieser Kennzahl wird im diesjährigen Infraplan von der Festlegung von Zielwerten für die Jahre 2026–2030 abgesehen
Berechnungsvorschrift	• Ausrüstung Streckenkilometer ETCS (gezählt werden kumulierte, in Betrieb genommene km mit ETCS-Ausrüstung, im Rahmen der EU-Ausrüstungsverpflichtungen) • $\text{Ausrüstungsgrad} = \frac{\text{Gesamt ausgerüstete Streckenkilometer mit ETCS}}{\text{Gesamtstreckenkilometer des jeweiligen Netzes}}$ • Unterscheidung in: • TEN-Kernnetz bis 2030 • Erweitertes TEN-Kernnetz bis 2040 • TEN-Gesamtnetz bis 2050 • Gesamtnetz der DB InfraGO AG in Deutschland
Messeinheit	• Prozent (%) und Kilometer (km)
Erläuterungen zur Berechnungsvorschrift	• Ausgerüstete ETCS-Streckenkilometer • Streckenlänge (nicht Gleislänge) • IBN von ETCS (jedes Level, jede Baseline) • Keine Unterscheidung in mit Signalen (mS) und ohne Signale (oS)

Abbildung 31: Steckbrief zur Steuerungskennzahl ETCS-Streckenkilometer und -Ausrüstungsgrad

II.3 Steckbriefe der Informationskennzahlen

Betriebsleistung	
Übergeordnetes Ziel/ Warum wird gemessen?	• Förderung des Klimaschutzes durch Stärkung des schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs
Was wird gemessen?	• Abgerechnete Trassenkilometer • Unterteilung in SPNV, SPFV, SGV, Sonstige, Total
Regelmäßigkeit der Aktualisierung der Istwerte	• Aktualisierung: Jährlich • Berichtszeitraum: Kalenderjahr (01.01. bis 31.12.) • Der Zeithorizont der Darstellung umfasst eine Rückschau von sechs Jahren (im Infraplan 2026: 2020–2025)
Messeinheit	Mio. Trassenkilometer (Mio. Trkm)

Abbildung 32: Steckbrief zur Informationskennzahl Betriebsleistung

Kapazitätsauslastung	
Übergeordnetes Ziel/ Warum wird gemessen?	• Schaffung einer bedarfsgerechten, leistungsfähigen und effizienten Infrastruktur mit hoher Kapazität, Qualität und Resilienz • Förderung des Klimaschutzes durch Stärkung des schienengebundenen Personen- und Güterverkehrs
Was wird gemessen?	• Anteil der gefahrenen Trassenkilometer in den Auslastungsstufen 5 und 6 (mehr als 125 Prozent) im Gesamtnetz
Regelmäßigkeit der Aktualisierung der Istwerte	• Aktualisierung: Jährlich • Berichtszeitraum: Kalenderjahr (01.01. bis 31.12.) • Der Zeithorizont der Darstellung umfasst eine Rückschau von sechs Jahren (im Infraplan 2026: 2020–2025)
Messeinheit	• Prozent (%)

Abbildung 33: Steckbrief zur Informationskennzahl Kapazitätsauslastung

Mittelherkunft und Mitteleinsatz

Übergeordnetes Ziel/ Warum wird gemessen?	Die Kennzahl Mittelherkunft und Mitteleinsatz schafft Transparenz darüber, aus welchen Quellen die Finanzierung der Investitionen und laufenden Ausgaben der Eisenbahninfrastruktur stammen und in welche Maßnahmenbereiche sie fließen. Dadurch wird nachvollziehbar, in welchem Umfang öffentliche Mittel sowie Eigenmittel der DB InfraGO AG eingesetzt werden
Was wird gemessen?	Mittelherkunft und Mitteleinsatz
Regelmäßigkeit der Aktualisierung der Istwerte	- Aktualisierung: Jährlich - Berichtszeitraum: Geschäftsjahr (01.01. bis 31.12.) - Der Zeithorizont der Darstellung umfasst eine Rückschau auf das zuletzt abgeschlossene Geschäftsjahr (im Infraplan 2026: 2025)
Messeinheit	Mrd. €

Abbildung 34: Steckbrief zur Informationskennzahl Mittelherkunft und Mitteleinsatz

Bedarfsplan: Einreichung Planfeststellungsunterlagen

Übergeordnetes Ziel/ Warum wird gemessen?	Schaffung einer bedarfsgerechten, leistungsfähigen und effizienten Eisenbahninfrastruktur mit hoher Kapazität, Qualität und Resilienz
Was wird gemessen?	- Übersicht der Anzahl der Anträge auf Planfeststellung pro Jahr bezogen auf Bedarfsplanvorhaben, davon: - Anzahl laufender Anträge - Anzahl zusätzlicher/neuer Anträge - Anzahl zurückgewiesener Anträge - Anzahl zurückgezogener Anträge
Regelmäßigkeit der Aktualisierung der Istwerte	- Aktualisierung: Jährlich - Berichtszeitraum: Kalenderjahr (01.01. bis 31.12.) - Der Zeithorizont der Darstellung umfasst eine Rückschau von sechs Jahren (Infraplan 2026: 2020–2025)
Messeinheit	Anzahl Anträge (Stück)

Abbildung 35: Steckbrief zur Informationskennzahl Bedarfsplan: Einreichung Planfeststellungsunterlagen

Bedarfsplan: Bundeshaushaltsmittel

Übergeordnetes Ziel/ Warum wird gemessen?	Transparente Darstellung der im Bundeshaushalt bereitgestellten Investitionsmittel für Bedarfsplanvorhaben
--	--

Bedarfsplan: Bundeshaushaltsmittel

Was wird gemessen?	• Höhe der im Bundeshaushalt bereitgestellten Investitionsmittel für Bedarfsplanvorhaben
Regelmäßigkeit der Aktualisierung der Istwerte	• Aktualisierung: Jährlich • Berichtszeitraum: Geschäftsjahr (01.01. bis 31.12.) • Der Zeithorizont der Darstellung umfasst einen Rückblick auf das Jahr 2025 (Ist-Rückblick) sowie Entwicklungswerte für fünf Jahre (geplante Bundeshaushaltsslinie 2026–2030) (im Infraplan 2026: 2025–2030)
Messeinheit	• Bundeshaushaltsmittel (Mrd. €)

Abbildung 36: Steckbrief zur Informationskennzahl Bedarfsplan: Bundeshaushaltsmittel

Aus- und Neubau von Serviceeinrichtungen

Übergeordnetes Ziel/ Warum wird gemessen?	• Steigerung von Kapazität und Leistungsfähigkeit in Serviceeinrichtungen für die Vor- und Nachbereitung von Zugfahrten (Ab- und Bereitstellung), Umschlag und Zugbildung. Ziel ist die Auflösung bestehender und die Vermeidung zukünftiger Engpässe, die durch zukünftige Verkehrskonzepte an Serviceeinrichtungen (SE) entstehen
Was wird gemessen?	• Derzeit betreibt die DB InfraGO ca. 1.600 SE • Gemessen wird die Anzahl der aus- und neugebauten SE • Nachrichtlich werden die dabei durchgeführten Maßnahmen gemessen • Für jede aus- oder neuzubauende SE liegt eine Maßnahmenliste für den Kapazitätsausbau vor. Durchgeführte (Teil-)Maßnahmen sind Maßnahmen, die bereits im Anlagenportal-Netz (APN) der DB InfraGO AG für Kunden buchbar sind
Datengrundlage und Erhebungsverfahren	• Liste von aus- oder neuzubauenden SE bis zum Jahr 2030 • Fertigmeldung der SE/Meldung der Durchführung der Maßnahmen an den SE durch die DB InfraGO AG • Veränderungen der Buchbarkeit der aus- oder neuzubauenden SE im Anlagenportal-Netz (APN) der DB InfraGO AG
Prüfverfahren	• Bei Bedarf stichprobenartige Plausibilisierung der Fertigmeldung von SE/Meldung der Durchführung der Maßnahmen in SE durch den Bund; hierbei Rückgriff auf die Quartalsmeldungen der Änderungen im APN an BNetzA durch DB InfraGO AG

Aus- und Neubau von Serviceeinrichtungen

Regelmäßigkeit der Aktualisierung der Istwerte/Zielerreichung	• Aktualisierung: Jährlich • Berichtszeitraum: Kalenderjahr (01.01. bis 31.12.) • Der Zeithorizont der Darstellung umfasst eine Rückschau seit 2025 sowie Zielwerte für ein Jahr (im Infraplan 2026: 2025–2026). Bei dieser Kennzahl wird im diesjährigen Infraplan von der Ausweisung von Zielwerten der DB InfraGO AG für die Jahre 2027–2030 abgesehen
Berechnungsvorschrift	1) Anzahl SE = Σ neu bzw. ausgebauter SE nach Durchführung aller Maßnahmen p. a. 2) Anzahl durchgeführter, buchbarer Maßnahmen in SE p. a. (nachrichtlich, ex post)
Messeinheit	1) Anzahl (Serviceeinrichtungen p. a.) 2) Anzahl (Maßnahmen p. a.)
Erläuterungen zur Berechnungsvorschrift	• Definition SE nach ERegG (Anlage 2 Nr. 2) exkl. Personenbahnhöfe Zu SE gehören u. a. Abstellgleise, Güterterminals, Rangierbahnhöfe und Zugbildungsanlagen • Eine Serviceeinrichtung gilt dann als aus- bzw. neugebaut (und wird gezählt), wenn alle für sie vorgesehenen Maßnahmen durchgeführt wurden – auch wenn diese sich über einen Zeitraum von mehreren Jahren strecken

Abbildung 37: Steckbrief zur Informationskennzahl Aus- und Neubau von Serviceeinrichtungen

Trassenstornierungen	
Übergeordnetes Ziel/ Warum wird gemessen?	• Kennzahl mit Fokus auf eine stabile Verkehrsabwicklung; gemessen werden soll der Einfluss der Infrastruktureinschränkungen auf durch EVU gebuchte Trassen und die damit verbundenen verkehrlichen Effekte (u. a. Zugausfälle). Ziel der Kennzahl ist es, die Auswirkungen der Infrastrukturverfügbarkeit auf den Bahnbetrieb transparent und nachvollziehbar zu machen. Näherungsweise Betrachtung erforderlich
Was wird gemessen?	• Anzahl stornierter Trassen (Stornierung durch DB InfraGO AG), die nicht abgerechnet werden: • Stornierte Trassen mit dem kommerziellen Kennzeichen „A0“ (maßgebliche Verantwortung nicht bei den EVU) • Nachrichtliche Erfassung (ex post)
Datengrundlage und Erhebungsverfahren	• Die Grundlage bilden die Daten aus dem DB-internen Abrechnung Cockpit (AC). Dieses wird u. a. über die „Gemeinsame Fahrplandatenhaltung Zugfahrten“ (GFD-Z) mit den durch Baumaßnahmen ausgelösten Stornierungen und operativen Auslegungen von Zugfahrten gespeist • Weiterhin erhält das AC die operativen Auslegungen von Zugfahrten durch Ausfalllisten aus den Betriebszentralen der DB InfraGO AG • Die Daten sind daher eine Teilmenge der ausgefallenen Trassen aufgrund von Infrastruktureinschränkungen. Reklamationen der Trassenabrechnung (durch EVU) sind je nach Abzugsdatum nur anteilig in den A0-Daten enthalten
Prüfverfahren	• Bei Bedarf stichprobenartige Plausibilisierung durch den Bund
Regelmäßigkeit der Aktualisierung der Istwerte	• Für den Infraplan zumindest jährliche Aktualisierung für das zurückliegende Jahr notwendig; ggf. unterjährig Aktualisierung im Rahmen der angestrebten Quartalsgespräche notwendig • Auch rückwirkende Daten unterliegen Veränderungen durch den Reklamationsprozess. Eine direkte Replizierbarkeit ist daher nicht gegeben • Hierbei besteht eine Unschärfe von ca. 5 Prozent durch nachträglich vorgenommene Änderungen an der Datenbasis, im Rahmen des Reklamationsprozesses. Die aktualisierten Daten werden im Rahmen der jeweils nächsten Iteration des Infraplans veröffentlicht • Berichtszeitraum: Kalenderjahr (01.01. bis 31.12.) • Der Zeithorizont der Darstellung umfasst eine Rückschau seit 2024 (im Infraplan 2026: 2024–2025)
Berechnungsvorschrift	• Anzahl stornierter Trassen (Stornierung erfolgt durch DB InfraGO AG) mit dem kommerziellen Kennzeichen A0 p. a.
Messeinheit	• Anzahl

Trassenstornierungen

Erläuterungen zur Berechnungsvorschrift

- Bezug genommen wird auf die Stornierungsregelungen für Trassen der „Nutzungsbedingungen Netz“ (NBN) 2024 – konkret auf die Regelung in Abschnitt 5.6.4 der NBN 2024, dass bei „technischen Einschränkungen, die durch den Infrastrukturbetreiber zu verantworten sind, abweichend von den folgenden Regelungen keine Bepreisung der dadurch verursachten Stornierung [erfolgt]“
- Auf Basis der DB-internen Codierung „A0“ werden die Stornierungen außerhalb des Verantwortungsbereichs der EVU gemessen
- Eine Differenzierung der Ursachen der infrastrukturbedingten Stornierungen (Anlagen, Personal, etc.) innerhalb der DB InfraGO AG wird nicht vorgenommen
- Die DB-interne Codierung „A0“ enthält unter anderem:
 - Stornierungen aufgrund von operativen Störfällen beim EIU
 - Stornierungen aufgrund unterjähriger Baumaßnahmen des EIU
 - Teilstornierungen/Ersatzzüge: Teilstornierungen werden über eine Wesentlichkeitsschwelle gefiltert (Zählung nur, wenn mehr als 20 Prozent der ursprünglich geplanten Kilometer je Trasse storniert wurden). Ein Bezug von Ersatzzügen zu A0-Fällen wird nicht hergestellt
 - Stornierungen aufgrund von, z. B., Unwetterereignissen oder Streik: Bei Großereignissen (z. B. Wetter-/Streikereignisse) werden die nicht zu berücksichtigenden Stornierungen nachträglich geschätzt. Diese werden zusammen mit der Aktualisierung der Istwerte übermittelt

Abbildung 38: Steckbrief zur Informationskennzahl Trassenstornierungen

Langsamfahrstellen

Übergeordnetes Ziel/ Warum wird gemessen?

- Hohe Verfügbarkeit der Eisenbahninfrastruktur
- Verringerung betrieblicher Einschränkungen

Was wird gemessen?

- Durchschnittliche jährliche Anzahl der Langsamfahrstellen
- Entwicklung der Einschränkungen durch Langsamfahrstellen über die Jahre

Regelmäßigkeit der Aktualisierung der Istwerte

- Aktualisierung: Jährlich
- Berichtszeitraum: Kalenderjahr (01.01. bis 31.12.)
- Der Zeithorizont der Darstellung umfasst eine Rückschau von sechs Jahren (im Infraplan 2026: 2020–2025)

Messeinheit

- Anzahl

Abbildung 39: Steckbrief zur Informationskennzahl Langsamfahrstellen

Stellwerksbesetzungsquote

Übergeordnetes Ziel/ Warum wird gemessen?	• Ziel der Kennzahl ist es, die Kapazität, Verfügbarkeit und Qualität der Eisenbahninfrastruktur zu erhöhen sowie ein leistungsfähiges und verlässliches Eisenbahnsystem für die Stärkung des Verkehrsträgers Schiene (Steigerung der Verkehrsleistung im SGV und SPV) zu gewährleisten, und damit die Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden sowie Reisenden zu steigern
Was wird gemessen?	• Personelle Besetzung von Stellwerken als neuralgischer Bestandteil der Eisenbahninfrastruktur (System Schiene) mit herausgehobener Relevanz für deren Kapazität • Gemessen wird die relative Stellwerksbesetzungsquote • Die Summe der Schichtausfälle je Jahr und die Summe der Gesamt-Soll-Schichten je Jahr wird nachrichtlich berichtet
Datengrundlage und Erhebungsverfahren	• Anzahl der Schichtausfälle: Regionale Eingabedateien • Anzahl der Ist-Schichten: Zeitwirtschaftssysteme „eTime“ und „ASES“ der DB InfraGO AG
Prüfverfahren	• Bei Bedarf Plausibilisierung des durch die DB InfraGO AG übermittelten Datenausguges durch den Bund
Regelmäßigkeit der Aktualisierung der Istwerte/Zielerreichung	• Aktualisierung: Jährlich • Berichtszeitraum: Kalenderjahr (01.01. bis 31.12.) • Der Zeithorizont der Darstellung umfasst eine Rückschau seit 2023 sowie Zielwerte für fünf Jahre (im Infraplan 2026: 2023–2030)
Berechnungsvorschrift	• $\text{Stellwerksbesetzungsquote} = 1 - \frac{\text{Summe der Schichtausfälle je Jahr}}{\text{Gesamt-Soll-Schichten je Jahr}}$ • 2) Nachrichtlich: Summe der Schichtausfälle je Jahr • 3) Nachrichtlich: Gesamt-Soll-Schichten je Jahr
Messeinheit	• 1) Prozent [Stellwerksbesetzungsquote] • 2) Nachrichtliche Anzahl [Summe Schichtausfälle] • 3) Nachrichtliche Anzahl [Gesamt-Soll-Schichten je Jahr]

Stellwerksbesetzungsquote	
Erläuterungen zur Berechnungsvorschrift	• Schichtausfälle: Summe der gemeldeten Nichtbesetzungen der planmäßig zu besetzenden Schichten (bei Einfach- und Mehrfachbesetzung), als Referenz gilt hierfür der mit der Arbeitnehmervertretung abgestimmte Schichtplan • Die tatsächliche Nichtbesetzung einer planmäßig zu besetzenden Schicht zählt als Schichtausfall. Auch eine teilweise Nichtbesetzung einer planmäßig zu besetzenden Schicht zählt als Schichtausfall • Wird die planmäßige Besetzungszeit eines Stellwerksarbeitsplatzes durch Umstellung von einem Drei- auf ein Zwei-Schicht-System sichergestellt, z. B. durch Verlängerung der vor- und nachgelagerten Schichten, entsteht kein Schichtausfall • Gesamt-Soll-Schichten je Jahr: Summe Ist-Schichten + Schichtausfälle

Abbildung 40: Steckbrief zur Informationskennzahl Stellwerksbesetzungsquote

Barrierefreie Bahnsteige	
Übergeordnetes Ziel/ Warum wird gemessen?	• Schaffung einer bedarfsgerechten, leistungsfähigen und effizienten Eisenbahninfrastruktur mit hoher Kapazität, Qualität und Resilienz
Was wird gemessen?	• Ausstattungsgrad barrierefreie Bahnsteige [Prozent, vgl. IZB], differenziert nach den verschiedenen, definierten Kriterien der Barrierefreiheit: • Bahnsteighöhe ≥ 55 cm • Stufenfreier Zugang zum Bahnsteig • Taktile Weg zum Bahnsteig • Taktiles Leitsystem auf dem Bahnsteig • Lautsprecherdurchsagen • Dynamische, visuelle Fahrgastinformationen • Stufenmarkierung an Treppen zum Bahnsteig • Taktile Handlaufschilder an Treppen und Rampen zum Bahnsteig • Modernes Wegeleitsystem
Regelmäßigkeit der Aktualisierung der Istwerte	• Aktualisierung: Jährlich • Berichtszeitraum: 01.12. bis 30.11. • Der Zeithorizont der Darstellung umfasst eine Rückschau von sechs Jahren (im Infraplan 2026: 2020–2025)
Messeinheit	• Prozent (%)

Abbildung 41: Steckbrief zur Informationskennzahl Barrierefreie Bahnsteige

III: Visualisierungen auf Länderebene

Im Folgenden sind die zum Zeitpunkt der Erstellung des Infraplans verlässlich für die Umsetzung im Zeitraum 2026 bis 2030 vorgesehenen Maßnahmen sowie Inbetriebnahmen im

Jahr 2025 auf Länderebene dargestellt.³⁶ Die Karten dienen der Illustration der Maßnahmen und haben daher keinen Anspruch auf eine exakte Lokalisierung.

³⁶ Für alle in den folgenden Karten dargestellten Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild gilt, dass dort die Bau- und Ausstattungsstandards gemäß dem abgestimmten Zielbild im Jahr 2025 vollständig erreicht wurden.

Neu- und Ausbau, Digitalisierung, Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild, Lärmsanierung und KMM

Berücksichtigte Maßnahmen mit Inbetriebnahmen im Jahr 2025

Neu- und Ausbau¹

- 4 ABS/NBS Karlsruhe – Basel, PFA 9.0

Digitalisierung²

- 2 Freiburg-Zähringen – Haltingen (Rheintalbahn, Nordsee – Rhein – Mittelmeer – Korridor)
- 3 Haltingen – Weil am Rhein
- 4 Grenzbereich – Bahnhof Weil am Rhein
- 5 Grenzbereich – Bahnhof Konstanz

Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild

- ▲ Dornstetten
- ▲ Emmendingen
- ▲ Freiburg-Klinikum
- ▲ Gäufelden
- ▲ Grünsfeld
- ▲ Halbmeil
- ▲ Hirsau
- ▲ Langenau (Württ)
- ▲ Merklingen – Schwäbische Alb
- ▲ Möckmühl
- ▲ Oppenweiler (Württ)
- ▲ Schiltach
- ▲ Schiltach Mitte
- ▲ Schluchsee
- ▲ Schwetzingen-Nordstadt
- ▲ Stettfeld-Weiher

Lärmsanierung

- 21 Neckarsulm
- 22 Ötisheim

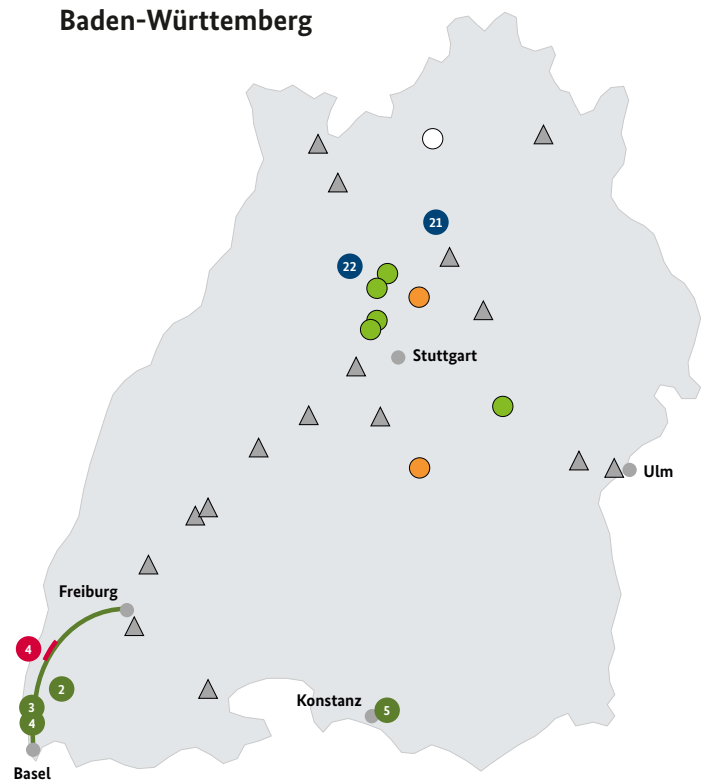
Teilprogramme der KMM

- Überlastete Schienenwege
- Stabiles Netz
- Etappierung D-Takt
- 740-m-Netz
- Sonstige KMM

Detaillierung der KMM

- Ertüchtigung Bahnsteige Wendlingen für S-Bahn-Verkehr und Wendemöglichkeit für S-Bahnen am Gleis 3
- Stuttgart-Feuerbach: Elektrifizierung Gleis 130
- Stuttgart-Feuerbach: Bahnsteigneubau Gleis 130
- Neue Abstellgleise für S-Bahn-Züge (4720) Bietigheim-Bissingen
- Neue Abstellgleise für S-Bahn-Züge (4720) Kornwestheim
- Bf Waiblingen – Höhere Einfahrtgeschwindigkeit
- Str. Tübingen – Metzingen – Blockverdichtung
- Einrichtung Gleiswechselbetrieb auf der Strecke 4120/4900 zwischen Seckach – Osterburken und Osterburken – Möckmühl inklusive Blockverdichtung

Baden-Württemberg



¹ Aus- und Neubau beinhaltet i. d. R. auch die Durchführung der Elektrifizierung; bei einzelnen Ausbaumaßnahmen ist diese bereits vorhanden und daher nicht Bestandteil der Maßnahme. ² Sortierung nach dem Datum der Inbetriebnahme (aufsteigend).

Abbildung 42: Inbetriebnahmen im Jahr 2025 in den Bereichen Neu- und Ausbau, Digitalisierung, Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild, Lärmsanierung und KMM in Baden-Württemberg

Neu- und Ausbau, Elektrifizierung, Lärmsanierung, KMM und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen

Geplante Inbetriebnahmen von 2026 bis 2030

Neu- und Ausbau^{1,2}

- 4 ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (Streckenabschnitt 1)
- 14 ABS/NBS Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (Streckenabschnitte 9, hier 9.2 und 9.3)

Elektrifizierung

- 4 Elektrifizierung Hochrhein Basel – Erzingen³

Lärmsanierung

- 6 Ispringen
- 7 Kämpfelbach
- 12 Pfinztal
- 13 Remchingen

Teilprogramme der KMM

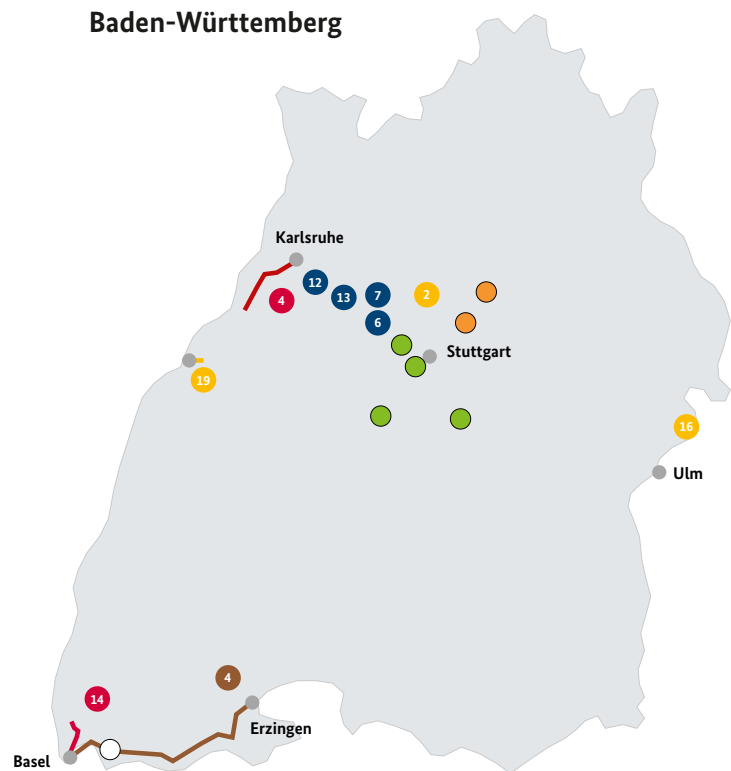
- Überlastete Schienenwege
- Stabiles Netz
- Etappierung D-Takt
- 740-m-Netz
- Sonstige KMM

Detaillierung der KMM

- Böblingen: Schaffung Wendemöglichkeit für S-Bahn-Langzüge (4860)³
- Stuttgart: Überleitstelle Birkenkopf³
- Bahnsteigverlängerung Oberboihingen³
- Stuttgart: Geschwindigkeitserhöhung S-Bahn-Stammstrecke³
- Sulzbach (Murr): Gleichzeitige Einfahrten
- Bf Oppenweiler: Gleichzeitige Einfahrten
- Gleiswechselbetrieb-Ausrüstung Grenzach-Rheinfelden 4000³

Weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen^{1,4}

- 2 Ubf Kornwestheim (1. Baustufe)
- 16 Ubf Ulm-Nord (2. Modul)
- 19 PB 07: Kehl – Appenweiler – Grenze D/F (2. Baustufe, PFA 2)



1 Sortierung nach dem Datum der Inbetriebnahme (aufsteigend). 2 Aus- und Neubau beinhaltet i. d. R. auch die Durchführung der Elektrifizierung; bei einzelnen Ausbaumaßnahmen ist diese bereits vorhanden und daher nicht Bestandteil der Maßnahme. 3 Die Maßnahme kann seitens des Bundes nicht abschließend bestätigt werden, da der Bund bei dieser Maßnahme nicht unmittelbarer Vertrags- bzw. Vereinbarungspartner der DB InfraGO AG ist, auch wenn ggf. eine (teilweise) Finanzierung durch den Bund erfolgt. 4 Die Maßnahmen werden im Betrachtungszeitraum des Infraplanes umgesetzt, zahlen jedoch nicht auf die Steuerungskennzahlen ein.

Abbildung 43: Geplante Inbetriebnahmen im Zeitraum 2026 bis 2030 in den Bereichen Neu- und Ausbau, Elektrifizierung, Lärmsanierung, KMM und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen in Baden-Württemberg

Neu- und Ausbau, Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild, Lärmsanierung und KMM

Berücksichtigte Maßnahmen mit Inbetriebnahmen im Jahr 2025

Neu- und Ausbau¹

- 1 VDE 8.1 ABS Nürnberg – Ebensfeld
(2. Baustufe, ohne Güterzugtunnel Fürth)

Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild

- ▲ Coburg-Beiersdorf
- ▲ Heigenbrücken
- ▲ Hohenpeißenberg
- ▲ Hoppingen
- ▲ Iphofen
- ▲ München St.-Martin-Straße
- ▲ Oberkotzau
- ▲ Peißenberg
- ▲ Schongau
- ▲ Spiegelau
- ▲ St. Mang
- ▲ Stockdorf
- ▲ Sulzberg
- ▲ Unterschleißheim

Lärmsanierung

- 7 Flachslanden
- 9 Geroldshausen
- 11 Grünsfeld
- 15 Kirchheim
- 19 Monheim – Weilheim
- 23 Regensburg
- 24 Reichenberg
- 27 Thüngersheim
- 28 Winterhausen

Teilprogramme der KMM

- Überlastete Schienenwege
- Stabiles Netz
- Etappierung D-Takt
- 740-m-Netz
- Sonstige KMM

Detaillierung der KMM

- Bf Nersingen: Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugang
- Ausfahrtsignale Brannenburg und Raubling (S702)
- Ausfahrtsignale Fischbach (S702)
- Kreuzungsbahnhof Langlaur
- Erhöhung der Abzweiggeschwindigkeit im Südkopf von Obernburg-Elsenfeld Weiche 13
- Erhöhung der Abzweiggeschwindigkeit im Nordkopf von Obernburg-Elsenfeld Weiche 5
- Zusätzliches Blocksignal zwischen Glanzstoffwerke und Obernburg-Elsenfeld
- Zwei zusätzliche Blocksignale zwischen Sulzbach und Kleinwallstadt

¹ Aus- und Neubau beinhaltet i. d. R. auch die Durchführung der Elektrifizierung; bei einzelnen Ausbaumaßnahmen ist diese bereits vorhanden und daher nicht Bestandteil der Maßnahme.

Abbildung 44: Inbetriebnahmen im Jahr 2025 in den Bereichen Neu- und Ausbau, Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild, Lärmsanierung und KMM in Bayern

Neu- und Ausbau, Korridorsanierungen, Lärmsanierung, KMM und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen

Geplante Inbetriebnahmen von 2026 bis 2030

Neu- und Ausbau¹

- 10 Knoten München (Erdinger Ringschluss: Abschnitt Flughafen-Schwaigerloh)²

Korridorsanierungen³

- 3 Nürnberg – Regensburg
- 4 Obertraubling – Passau

Lärmsanierung

- 5 Himmelstadt

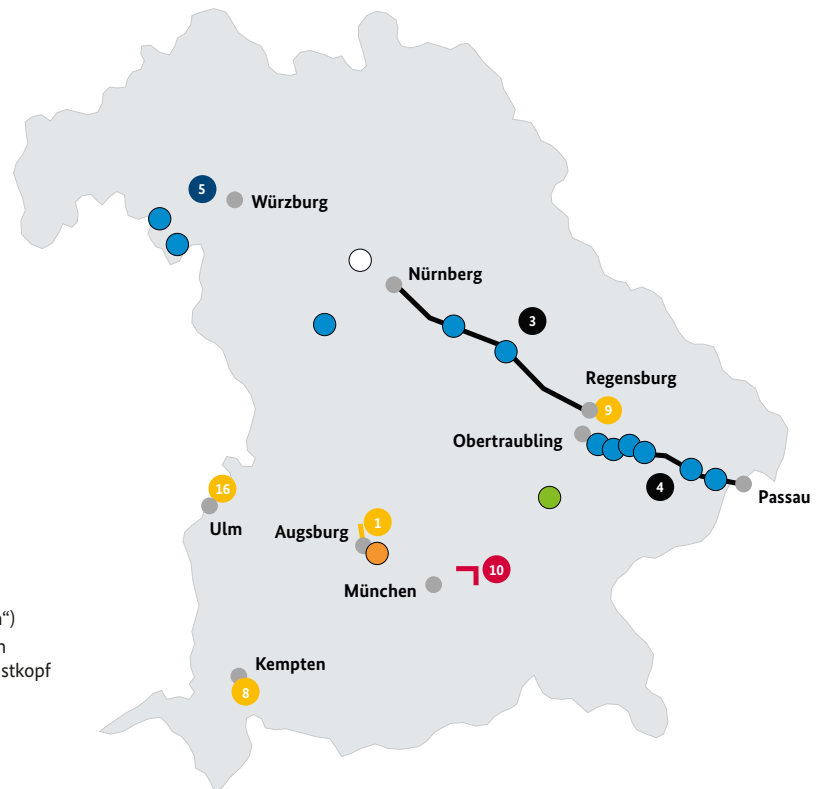
Teilprogramme der KMM

- Überlastete Schienenwege
- Stabiles Netz
- Etappierung D-Takt
- 740-m-Netz
- Sonstige KMM

Detaillierung der KMM

- Überleitstelle zwischen Postbauer-Heng und Ochenbruck bei km 78,4 (5850) („Üst Burghann“)
- Zusätzliche Weichenverbindung in Beratzhausen Westkopf und neues Weichentrapez Parsberg Ostkopf
- Bypass Knoten Nürnberg: Blockverdichtung im Abschnitt Ansbach – Lehrberg (5321)
- Bypass Knoten Nürnberg: Blockverdichtung im Abschnitt Ochsenfurt – Marktbreit
- Zusätzliches Ausfahrtsignal im Gegengleis und Zwischensignal in Heidingsfeld West
- 5830 Vilshofen – Girching: Überleitstelle zwischen km 21,4 und km 30,7 (Üst Einöd)
- Zusätzliche, mittige Überleitstelle zwischen Osterhofen und Plattling (Üst Langenisarhofen)
- Neue Weichenverbindungen zwischen Straßkirchen und Straubing (WV Amselfing)
- Zusätzliche, mittige Überleitstelle zwischen Plattling und Straßkirchen (Üst Stephansposching)
- Zusätzliche, mittige Überleitstelle zwischen Sünching und Mangolding (Üst Sengkofen)
- Zusätzliche, mittige Überleitstelle zwischen Straubing und Radldorf (Üst Rinkam)
- Überleitstelle Artlkofen (5500)³
- Bf Friedberg: Herstellung gleichzeitiger Einfahrten/ Neubau ESTW Friedberg (b. Augsburg)
- 5950 Gleiswechselbetrieb Fürth–Nürnberg Hohe Marter³

Bayern



Weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen^{3,4}

- 1 Ubf Augsburg
- 8 Barrierefreier Ausbau der Station Kempten (Allgäu) Hbf
- 9 ABS Hof – Regensburg (ESTW Regensburg)
- 16 Ubf Ulm-Nord (2. Modul)

1 Aus- und Neubau beinhaltet i. d. R. auch die Durchführung der Elektrifizierung; bei einzelnen Ausbaumaßnahmen ist diese bereits vorhanden und daher nicht Bestandteil der Maßnahme. 2 Die Maßnahme kann seitens des Bundes nicht abschließend bestätigt werden, da der Bund bei dieser Maßnahme nicht unmittelbarer Vertrags- bzw. Vereinbarungspartner der DB InfraGO AG ist, auch wenn ggf. eine (teilweise) Finanzierung durch den Bund erfolgt. 3 Sortierung nach dem Datum der Inbetriebnahme (aufsteigend). 4 Die Maßnahmen werden im Betrachtungszeitraum des Infraplanes umgesetzt, zählen jedoch nicht auf die Steuerungskennzahlen ein.

Abbildung 45: Geplante Inbetriebnahmen im Zeitraum 2026 bis 2030 in den Bereichen Neu- und Ausbau, Korridorsanierungen, Lärmsanierung, KMM und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen in Bayern

Neu- und Ausbau, Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild und KMM

Berücksichtigte Maßnahmen mit Inbetriebnahmen im Jahr 2025

Neu- und Ausbau^{1,2}

- 2 Knoten Berlin (Dresdner Bahn: Südkreuz – Blankenfelde)
- 3 Knoten Berlin (Dresdner Bahn: Kurve Mahlow)

Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild

Brandenburg:

- ▲ Alt Hüttendorf
- ▲ Baruth (Mark)
- ▲ Beelitz-Heilstätten
- ▲ Caputh-Geltow
- ▲ Golm
- ▲ Golzow (b Eberswalde)
- ▲ Joachimsthal Kaiserbahnhof
- ▲ Kablo
- ▲ Lindenberg (Mark)
- ▲ Mixdorf
- ▲ Niederlehme
- ▲ Ortrand
- ▲ Petershagen Nord
- ▲ Storkow (Mark)
- ▲ Wendisch-Rietz
- ▲ Zernsdorf

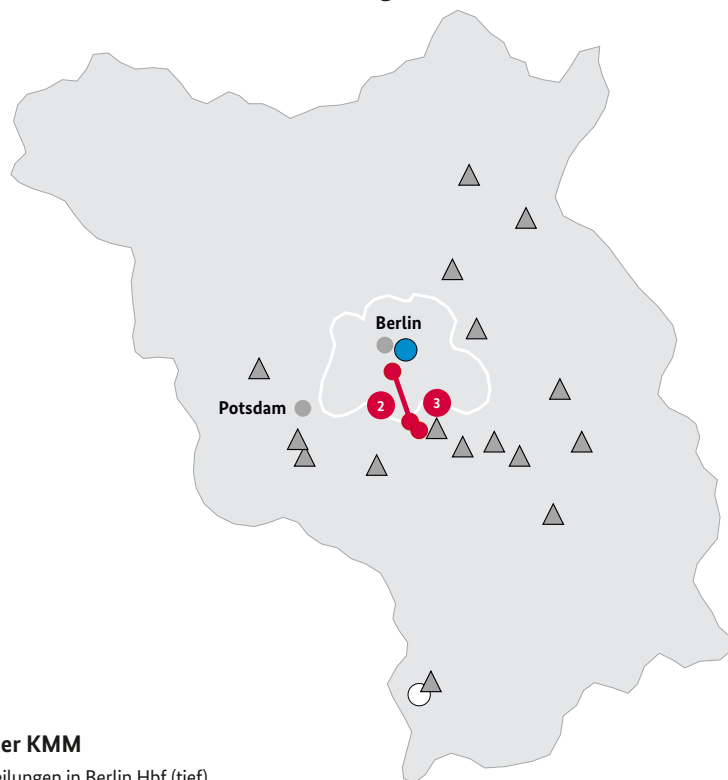
Teilprogramme der KMM

- Überlastete Schienenwege
- Stabiles Netz
- Etappierung D-Takt
- 740-m-Netz
- Sonstige KMM

Detaillierung der KMM

- Weitere Gleisteilungen in Berlin Hbf (tief) und Realisierung Optionsweichen
- Kapazitätserweiterung Falkenberg (Elster) (6207 unterer Bahnhof)

Berlin und Brandenburg



¹ Sortierung nach dem Datum der Inbetriebnahme (aufsteigend). ² Aus- und Neubau beinhaltet i. d. R. auch die Durchführung der Elektrifizierung; bei einzelnen Ausbaumaßnahmen ist diese bereits vorhanden und daher nicht Bestandteil der Maßnahme.

Abbildung 46: Inbetriebnahmen im Jahr 2025 in den Bereichen Neu- und Ausbau, Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild und KMM in Berlin und Brandenburg

Neu- und Ausbau, Elektrifizierung, Korridorsanierungen, KMM und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen

Geplante Inbetriebnahmen von 2026 bis 2030

Neu- und Ausbau^{1,2}

- 1 S-Bahn S21 Berlin, Interimszustand³
- 2 Bahnhof Fangschleuse
- 5 InvKG Nr. 6: zweigleisiger Ausbau Lübbenau – Cottbus
- 6 ABS Angermünde – Grenze D/PL (-Stettin)
- 7 Regionalbahnhof Berlin-Köpenick, Umfuhrgleis (3. Streckengleis)

Elektrifizierung

- 1 ABS Hannover – Berlin (1. Baustufe) (Elektrifizierung)

Korridorsanierungen

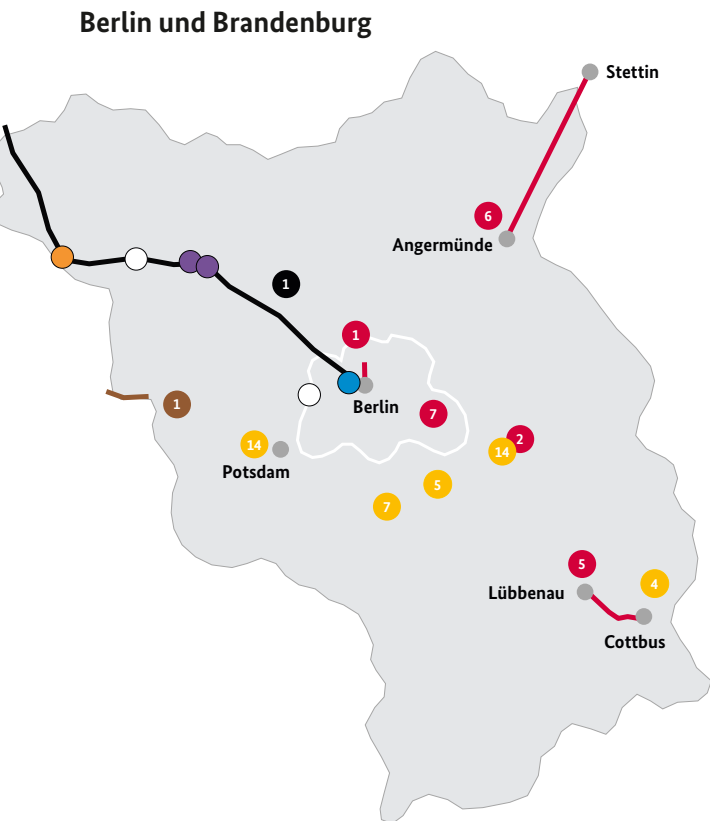
- 1 Hamburg – Berlin

Teilprogramme der KMM

- Überlastete Schienenwege
- Stabiles Netz
- Etappierung D-Takt
- 740-m-Netz
- Sonstige KMM

Detaillierung der KMM

- Einbau doppelte Weichenverbindung Berlin Hbf Westkopf
- Knoten Wittenberge: SPV Erweiterung
- Herstellung Nutzlänge für 740 m lange Güterzüge in Neustadt (Dosse), Gleis 3
- Herstellung Nutzlänge für 740 m lange Güterzüge in Neustadt (Dosse), Gleis 4
- Überleitstelle zwischen Neustadt/Dosse und Breddin (Üst Zernitz) bei ca. km 83,5 (6100)³
- Überleitstelle Brieselang (6100)³



Weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen^{1,4}

- 4 InvKG Nr. 7: Bf Cottbus
- 5 InvKG Nr. 4: Bf Königs Wusterhausen, Nordkopf
- 7 Bahnhof Zossen
- 14 i2030 RE 1, Anteil 1. und 2. Betriebsstufe

1 Sortierung nach dem Datum der Inbetriebnahme (aufsteigend). 2 Aus- und Neubau beinhaltet i. d. R. auch die Durchführung der Elektrifizierung; bei einzelnen Ausbaumaßnahmen ist diese bereits vorhanden und daher nicht Bestandteil der Maßnahme. 3 Die Maßnahme kann seitens des Bundes nicht abschließend bestätigt werden, da der Bund bei dieser Maßnahme nicht unmittelbarer Vertrags- bzw. Vereinbarungspartner der DB InfraGO AG ist, auch wenn ggf. eine (teilweise) Finanzierung durch den Bund erfolgt. 4 Die Maßnahmen werden im Betrachtungszeitraum des Infraplans umgesetzt, zahlen jedoch nicht auf die Steuerungskennzahlen ein.

Abbildung 47: Geplante Inbetriebnahmen im Zeitraum 2026 bis 2030 in den Bereichen Neu- und Ausbau, Elektrifizierung, Korridorsanierungen, KMM und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen in Berlin und Brandenburg

Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild, Lärmsanierung und KMM

Berücksichtigte Maßnahmen mit Inbetriebnahmen im Jahr 2025

Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild

Niedersachsen:

- ▲ Bad Bentheim
- ▲ Hessisch Oldendorf
- ▲ Hodenhagen
- ▲ Isernhagen
- ▲ Münchehof (Harz)
- ▲ Sagehorn
- ▲ Schierbrok
- ▲ Walsrode

Lärmsanierung

- 1 Agathenburg
- 2 Brake
- 3 Buxtehude
- 6 Elsfleth
- 12 Hambergen
- 14 Hammah
- 18 Lunestedt
- 26 Stadland

Teilprogramme der KMM

- Überlastete Schienenwege
- Stabiles Netz
- Etappierung D-Takt
- 740-m-Netz
- Sonstige KMM

Detaillierung der KMM

- Gleiswechselbetrieb Bremen Burg – Bremen Vegesack
- Einrichtung Gleiswechselbetrieb auf der Strecke 1740 zwischen Osterholz-Scharmbeck und Oldenburg

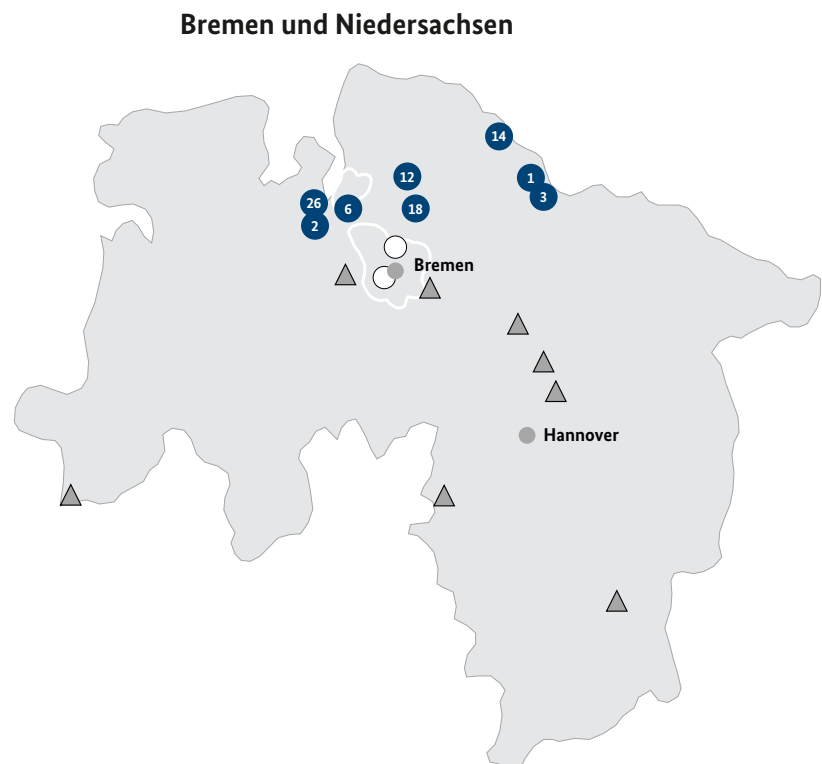


Abbildung 48: Inbetriebnahmen im Jahr 2025 in den Bereichen Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild, Lärmsanierung und KMM in Bremen und Niedersachsen

Neu- und Ausbau, Elektrifizierung und Lärmsanierung

Geplante Inbetriebnahmen von 2026 bis 2030

Neu- und Ausbau¹

- 13 ABS Magdeburg – Stendal – Uelzen,
Abschnitt Stendal – Uelzen²

Elektrifizierung

- 3 Wilhelmshaven Ölweiche –
Wilhelmshaven Nord (EGB)

Lärmsanierung

- 2 Emmerthal
4 Hagen a.T.W.
11 Osterholz-Scharmbeck



¹ Aus- und Neubau beinhaltet i. d. R. auch die Durchführung der Elektrifizierung; bei einzelnen Ausbaumaßnahmen ist diese bereits vorhanden und daher nicht Bestandteil der Maßnahme ² Die Aufnahme der Maßnahme in den Infraplan 2026 erfolgt unter dem Vorbehalt des noch ausstehenden durchgängigen Baurechts und zählt deshalb noch nicht auf die Steuerungskennzahlen ein.

Abbildung 49: Geplante Inbetriebnahmen im Zeitraum 2026 bis 2030 in den Bereichen Neu- und Ausbau, Elektrifizierung und Lärmsanierung in Bremen und Niedersachsen

Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild und KMM

Berücksichtigte Maßnahmen mit Inbetriebnahmen im Jahr 2025

Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild

Hamburg:

- ▲ Nettelburg
- ▲ Ottensen

Mecklenburg-Vorpommern:

- ▲ Laage (Meckl)
- ▲ Rostock Lütten Klein
- ▲ Schwerin Industriepark

Schleswig-Holstein:

- ▲ Bad St Peter-Ording
- ▲ Felde
- ▲ Harblek
- ▲ Jarrenwisch
- ▲ Kating
- ▲ Pansdorf
- ▲ Sandwehle
- ▲ Süderdeich
- ▲ Tating
- ▲ Tiebensee
- ▲ Tönning
- ▲ Witzwort

Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein



Teilprogramme der KMM

- Überlastete Schienenwege
- Stabiles Netz
- Etappierung D-Takt
- 740-m-Netz
- Sonstige KMM

Detaillierung der KMM

- Verlängerung Gleis 23 Bahnhof Niebüll

Abbildung 50: Inbetriebnahmen im Jahr 2025 in den Bereichen Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild und KMM in Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein

Neu- und Ausbau, Korridorsanierungen und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen

Geplante Inbetriebnahmen von 2026 bis 2030

Neu- und Ausbau^{1,2}

- 8 ABS Lübeck – Schwerin³
- 11 Knoten Hamburg, S4 Ost³

Korridorsanierungen

- 1 Hamburg – Berlin

Weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen⁴

- 17 S-Bahn Hamburg: Ertüchtigung Harburger- und Bergedorfer Korridor

Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein



1 Sortierung nach dem Datum der Inbetriebnahme (aufsteigend). 2 Aus- und Neubau beinhaltet i. d. R. auch die Durchführung der Elektrifizierung; bei einzelnen Ausbaumaßnahmen ist diese bereits vorhanden und daher nicht Bestandteil der Maßnahme. 3 Die Aufnahme der Maßnahme in den Infraplan 2026 erfolgt unter dem Vorbehalt des noch ausstehenden durchgängigen Baurechts und zahlt deshalb noch nicht auf die Steuerungskennzahlen ein. 4 Die Maßnahmen werden im Betrachtungszeitraum des Infraplans umgesetzt, zahlen jedoch nicht auf die Steuerungskennzahlen ein.

Abbildung 51: Geplante Inbetriebnahmen im Zeitraum 2026 bis 2030 in den Bereichen Neu- und Ausbau, Korridorsanierungen und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen in Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein

Digitalisierung, Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild, Lärmsanierung und KMM

Berücksichtigte Maßnahmen mit Inbetriebnahmen im Jahr 2025

Digitalisierung

- 1 Biblis – Mannheim – Waldhof (Südl. Streckenabschnitt GS Riedbahn)

Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild

- ▲ Altenstadt (Hess)
- ▲ Bürstadt
- ▲ Darmstadt-Lichtwiese
- ▲ Gettenau-Bingenheim
- ▲ Heusenstamm
- ▲ Kassel-Jungfernkopf
- ▲ Melsungen-Bartenwetterbrücke
- ▲ Messel

Lärmsanierung

- 10 Groß-Gerau
- 20 Mörfelden

Teilprogramme der KMM

- Überlastete Schienenwege
- Stabiles Netz
- Etappierung D-Takt
- 740-m-Netz
- Sonstige KMM

Detaillierung der KMM

- Elektrifizierung der Abstellgleise 30 bis 36 in Fulda Hbf
- Verlängerung der Bahnsteige in Wirtheim
- Einrichtung Gleiswechselbetrieb Albshausen-Kerkerbach (3710)
- Ergänzung Zugdeckungssignale Gleis 10, 11, 14–17 Frankfurt Hbf
- Bf Niederwalgern: Beseitigung höhengleicher Bahnsteigzugang

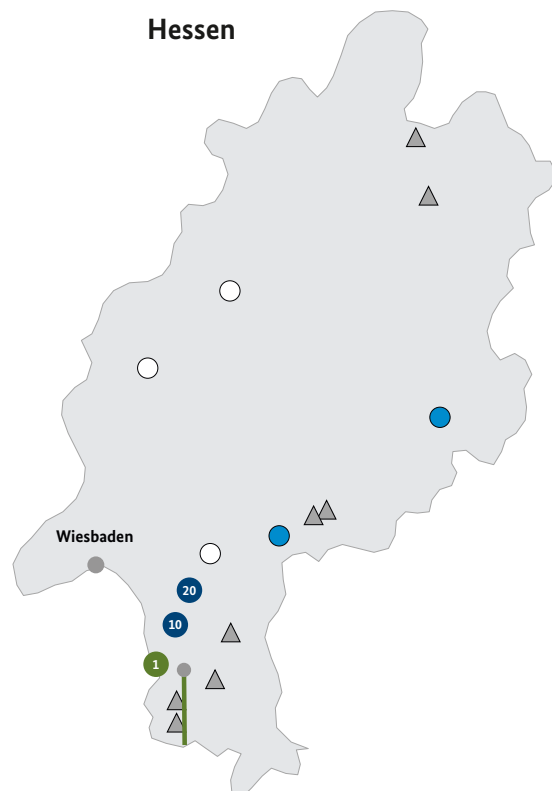


Abbildung 52: Inbetriebnahmen im Jahr 2025 in den Bereichen Digitalisierung, Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild, Lärmsanierung und KMM in Hessen

Korridorsanierungen, Lärmsanierung, KMM und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen

Geplante Inbetriebnahmen von 2026 bis 2030

Korridorsanierungen

- 5 Troisdorf – Wiesbaden

Lärmsanierung

- 15 Witzelhausen

Teilprogramme der KMM

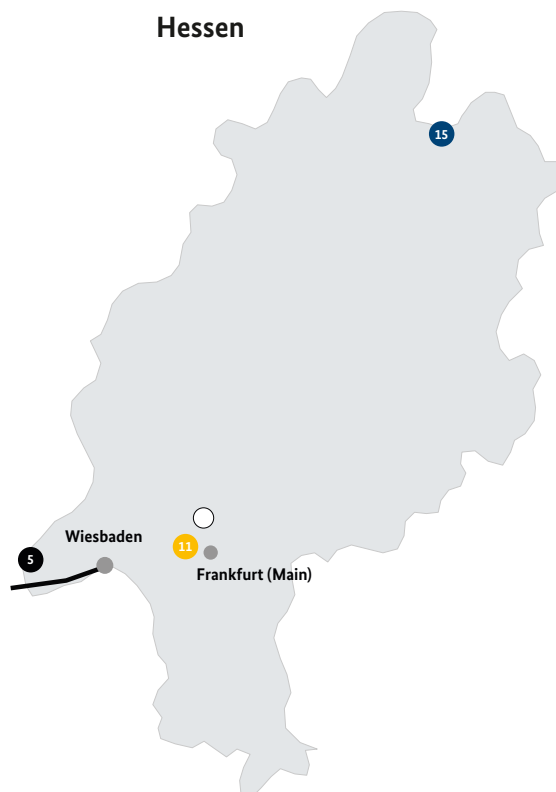
- Überlastete Schienenwege
- Stabiles Netz
- Etappe D-Takt
- 740-m-Netz
- Sonstige KMM

Detaillierung der KMM

- Neubau Kreuzungsbahnhof in Rodheim auf der Strecke 3611¹

Weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen²

- 11 Großknoten Frankfurt am Main: Gleis 25



¹ Die Maßnahme kann seitens des Bundes nicht abschließend bestätigt werden, da der Bund bei dieser Maßnahme nicht unmittelbarer Vertrags- bzw. Vereinbarungspartner der DB InfraGO AG ist, auch wenn ggf. eine (teilweise) Finanzierung durch den Bund erfolgt.
² Die Maßnahmen werden im Betrachtungszeitraum des Infraplanes umgesetzt, zahlen jedoch nicht auf die Steuerungskennzahlen ein.

Abbildung 53: Geplante Inbetriebnahmen im Zeitraum 2026 bis 2030 in den Bereichen Korridorsanierungen, Lärmsanierung, KMM und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen in Hessen

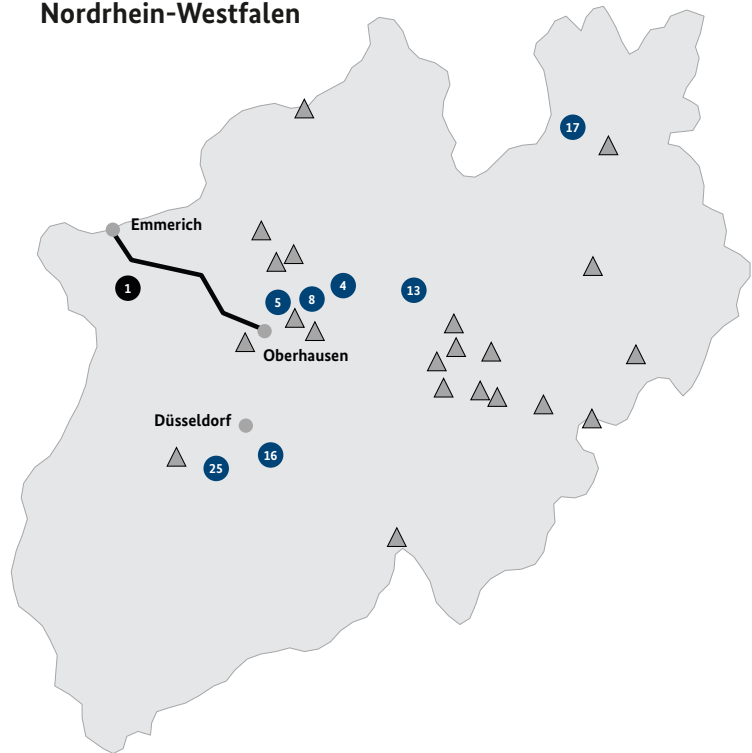
Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild, Korridorsanierungen und Lärmsanierung

Berücksichtigte Maßnahmen mit Inbetriebnahmen im Jahr 2025

Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild

- ▲ Bad Salzuflen-Sylbach
- ▲ Billerbeck
- ▲ Bönen-Nordbögge
- ▲ Borken (Westf)
- ▲ Dortmund-Marten
- ▲ Engelskirchen
- ▲ Essen-Zollverein Nord
- ▲ Fröndenberg-Frömer
- ▲ Garbeck
- ▲ Gelsenkirchen-Buer Süd
- ▲ Hoppecke
- ▲ Hösel
- ▲ Iserlohn
- ▲ Kirchlegern
- ▲ Küntrup
- ▲ Leopoldstal
- ▲ Lette (Kr Coesfeld)
- ▲ Mönchengladbach-Genhausen
- ▲ Oeventrop
- ▲ Scherfede
- ▲ Schwerte-Ergste

Nordrhein-Westfalen



Korridorsanierungen

- 1 Emmerich – Oberhausen

Lärmsanierung

- 4 Datteln
- 5 Duisburg-Duisern
- 8 Gelsenkirchen Knoten
- 13 Hamm
- 16 Langenfeld-Berghausen
- 17 Löhne
- 25 Rommerskirchen

Abbildung 54: Inbetriebnahmen im Jahr 2025 in den Bereichen Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild, Korridorsanierungen und Lärmsanierung in Nordrhein-Westfalen

Neu- und Ausbau, Elektrifizierung, Korridorsanierungen, Lärmsanierung und KMM

Geplante Inbetriebnahmen von 2026 bis 2030

Neu- und Ausbau^{1,2}

- 3 S-Bahn S13 Köln (Bauabschnitt 1, Troisdorf – Bonn-Beuel)³
- 12 ABS Köln – Aachen, Ausbauabschnitt II⁴

Elektrifizierung¹

- 6 Elektrifizierung Eifelstrecke Hürth-Kalscheuren – Euskirchen – Nettersheim – Ehrang³
- 7 Elektrifizierung Euskirchen – Bad Münstereifel (Erfttalbahn)³
- 8 Elektrifizierung – Bonn – Euskirchen (Voreifelbahn)³

Korridorsanierungen¹

- 2 Hagen – Wuppertal – Köln
- 5 Troisdorf – Wiesbaden

Lärmsanierung

- 1 Bielefeld Süd
- 3 Gütersloh-Avenwedde
- 9 Löhne Mitte
- 10 Mönchengladbach

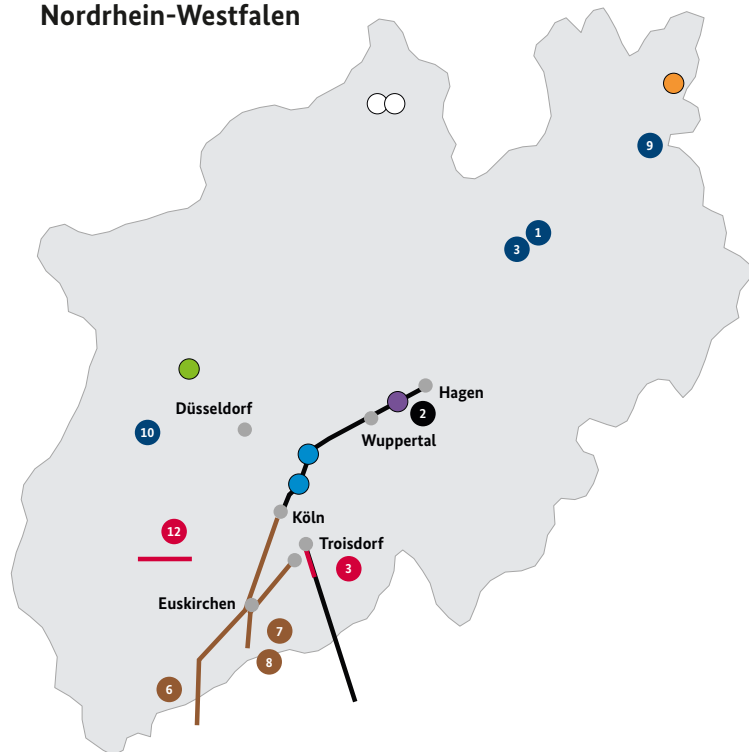
Teilprogramme der KMM

- Überlastete Schienenwege
- Stabiles Netz
- Etappierung D-Takt
- 740-m-Netz
- Sonstige KMM

Detaillierung der KMM

- Köln-Mülheim: Einbau eines zusätzlichen Weichentrapezes auf der Strecke 2730/2505
- Blockverdichtungen auf den Strecken 2730-1 und 2650-1, nördlich von Köln-Mülheim
- Einrichtung Gleiswechselbetrieb zwischen Rheinhausen – Trompet – Moers (2330)⁴
- Bf Minden: Zusätzlicher Bahnsteig
- Herstellung Nutzlänge für 740 m lange Güterzüge in Schwelm
- Überleitstelle Torfmoorsee zwischen Ibbenbüren-Esch und Rheine (km 171,3), 2992
- Überleitstelle Rodde zwischen Ibbenbüren-Esch und Rheine (km 173,3), 2992

Nordrhein-Westfalen



1 Sortierung nach dem Datum der Inbetriebnahme (aufsteigend). 2 Aus- und Neubau beinhaltet i. d. R. auch die Durchführung der Elektrifizierung; bei einzelnen Ausbaumaßnahmen ist diese bereits vorhanden und daher nicht Bestandteil der Maßnahme. 3 Die Maßnahme kann seitens des Bundes nicht abschließend bestätigt werden, da der Bund bei dieser Maßnahme nicht unmittelbarer Vertrags- bzw. Vereinbarungspartner der DB InfraGO AG ist, auch wenn ggf. eine (teilweise) Finanzierung durch den Bund erfolgt. 4 Die Aufnahme der Maßnahme in den Infraplan 2026 erfolgt unter dem Vorbehalt des noch ausstehenden durchgängigen Baurechts und zahlt deshalb noch nicht auf die Steuerungskennzahlen ein.

Abbildung 55: Geplante Inbetriebnahmen im Zeitraum 2026 bis 2030 in den Bereichen Neu- und Ausbau, Elektrifizierung, Korridorsanierungen, Lärmsanierung und KMM in Nordrhein-Westfalen

Digitalisierung, Elektrifizierung und Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild

Berücksichtigte Maßnahmen mit Inbetriebnahmen im Jahr 2025

Digitalisierung

- 6 Oberlahnstein – Rüdesheim (Rechter Rhein, Nordsee – Rhein – Mittelmeer – Korridor)

Elektrifizierung

- 1 Elektrifizierung Ahrtalbahn, Str. 3000 (Remagen – Ahrbrück)

Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild

Rheinland-Pfalz:

- ▲ Dienheim
- ▲ Mettenheim
- ▲ Nievern
- ▲ Welgesheim-Zotzenheim

Saarland:

- ▲ Bubach
- ▲ Dirmingen
- ▲ Wemmetsweiler Rathaus



Abbildung 56: Inbetriebnahmen im Jahr 2025 in den Bereichen Digitalisierung, Elektrifizierung und Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild in Rheinland-Pfalz und Saarland

Neu- und Ausbau, Elektrifizierung, Korridorsanierungen, Lärmsanierung, KMM und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen

Geplante Inbetriebnahmen von 2026 bis 2030

Neu- und Ausbau¹

- 9 Homburg – Zweibrücken (NRN 2. Baustufe)²

Elektrifizierung³

- 5 Elektrifizierung Kurve Wemmetsweiler²
- 6 Elektrifizierung Eifelstrecke Hürth-Kalscheuren – Euskirchen – Nettersheim – Ehrang²

Korridorsanierungen

- 5 Troisdorf – Wiesbaden

Lärmsanierung

- 14 St. Ingbert-Rohrbach

Teilprogramme der KMM

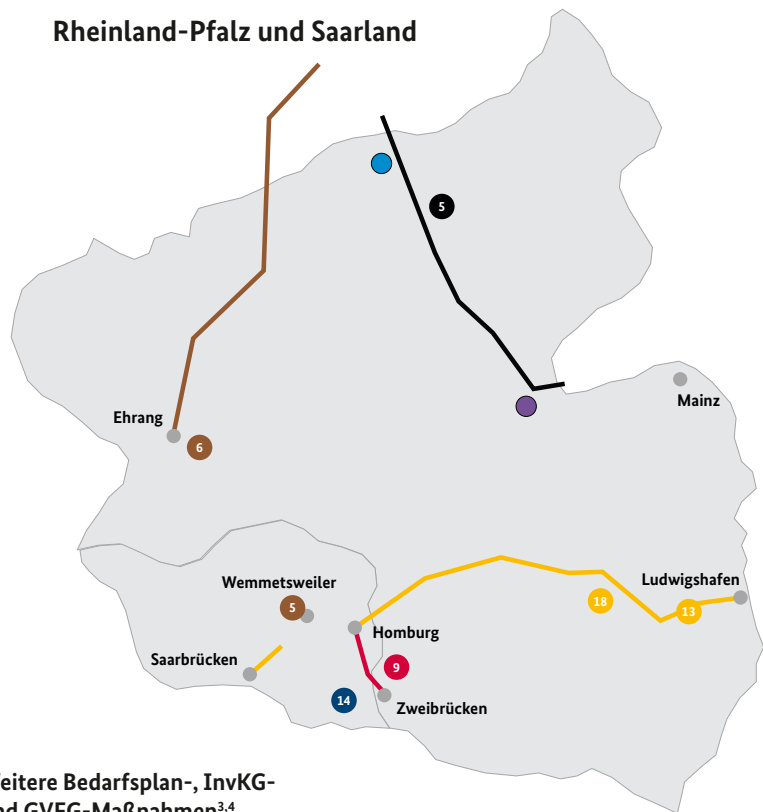
- Überlastete Schienenwege
- Stabiles Netz
- Etappierung D-Takt
- 740-m-Netz
- Sonstige KMM

Detaillierung der KMM

- Zusätzliche Weichenverbindung im südlichen Bahnhofskopf von Remagen
- Herstellung Nutzlänge für 740 m lange Güterzüge in Bingen Hbf

Weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen^{3,4}

- 13 Oberleitungsinselanlagen Pfalznetz
- 18 ABS Ludwigshafen – Saarbrücken



1 Aus- und Neubau beinhaltet i. d. R. auch die Durchführung der Elektrifizierung; bei einzelnen Ausbaumaßnahmen ist diese bereits vorhanden und daher nicht Bestandteil der Maßnahme. 2 Die Maßnahme kann seitens des Bundes nicht abschließend bestätigt werden, da der Bund bei dieser Maßnahme nicht unmittelbarer Vertrags- bzw. Vereinbarungspartner der DB InfraGO AG ist, auch wenn ggf. eine (teilweise) Finanzierung durch den Bund erfolgt. 3 Sortierung nach dem Datum der Inbetriebnahme (aufsteigend). 4 Die Maßnahmen werden im Betrachtungszeitraum des Infraplans umgesetzt, zahlen jedoch nicht auf die Steuerungskennzahlen ein.

Abbildung 57: Geplante Inbetriebnahmen im Zeitraum 2026 bis 2030 in den Bereichen Neu- und Ausbau, Elektrifizierung, Korridorsanierungen, Lärmsanierung, KMM und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen in Rheinland-Pfalz und Saarland

Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild, KMM und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen

Berücksichtigte Maßnahmen mit Inbetriebnahmen im Jahr 2025

Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild

Sachsen:

- ▲ Borsdorf (Sachs)
- ▲ Dresden-Plauen
- ▲ Flöha
- ▲ Frankenstein (Sachs)
- ▲ Gröditz (b Riesa)
- ▲ Leipzig MDR
- ▲ Nassau (Erzgeb)

Sachsen-Anhalt:

- ▲ Beyendorf
- ▲ Burg (b Magdeburg)
- ▲ Dodendorf
- ▲ Halberstadt Hbf
- ▲ Oschersleben (Bode)

Thüringen:

- ▲ Bad Salzungen
- ▲ Blankenstein
- ▲ Breitenungen (Werra)
- ▲ Geraberg
- ▲ Waltershausen-Schnepfenthal

Teilprogramme der KMM

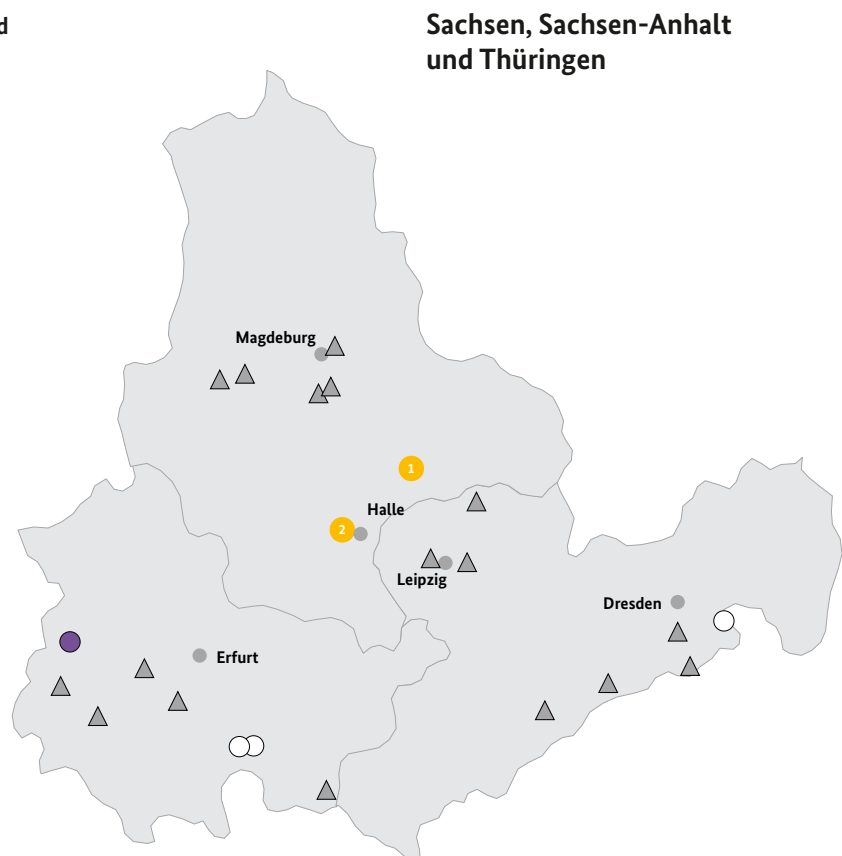
- Überlastete Schienenwege
- Stabiles Netz
- Etappierung D-Takt
- 740-m-Netz
- Sonstige KMM

Detaillierung der KMM

- Herstellung Nutzlänge für 740 m lange Güterzüge in Wartha
- Gleiswechselbetrieb Saalfeld – Unterwellenborn
- Überleitverbindung als vollständiges Weichentrapez in Unterwellenborn
- Überleitstelle Elbtal („Üst Schmilka-Hirschmühle“)

Weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen^{1,2}

- 1 InvKG Nr. 28: Bf Bitterfeld
- 2 Knoten Halle (Saale)



¹ Sortierung nach dem Datum der Inbetriebnahme (aufsteigend).

² Die Maßnahmen werden im Betrachtungszeitraum des Infraplanes umgesetzt, zahlen jedoch nicht auf die Steuerungskennzahlen ein.

Abbildung 58: Inbetriebnahmen im Jahr 2025 in den Bereichen Bahnhöfe nach abgestimmtem Zielbild, KMM und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen

Neu- und Ausbau, Elektrifizierung, Lärmsanierung und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen

Geplante Inbetriebnahmen von 2026 bis 2030

Neu- und Ausbau¹

- 13 ABS Magdeburg – Stendal – Uelzen, Abschnitt Stendal – Uelzen²

Elektrifizierung³

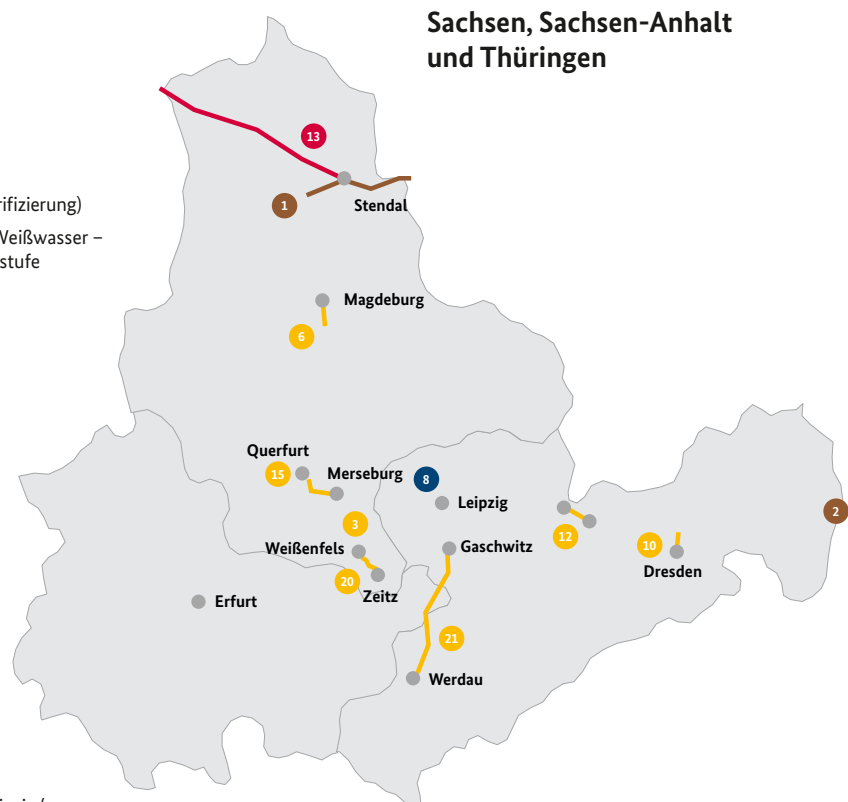
- 1 ABS Hannover – Berlin (1. Baustufe) (Elektrifizierung)
- 2 InvKG Nr. 19: Strecke Berlin – Cottbus – Weißwasser – Görlitz (– Breslau), Bahnhof Görlitz 1. Baustufe

Lärmsanierung

- 8 Kötzschau-Rampitz

Weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen^{3,4}

- 3 InvKG Nr. 25: Bf Leuna
- 6 Knoten Magdeburg, Spurplan Süd
- 10 ABS/NBS Leipzig – Dresden, Kreuzungsbauwerk
- 12 ABS Leipzig – Dresden VDE 9 (3. Baustufe: ABS Zeithain-Leckwitz)
- 15 InvKG Nr. 26: Merseburg – Querfurt
- 20 InvKG Nr. 27 Strecke Weißenfels – Zeitz, 1./2. Bauabschnitt
- 21 ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden, Abschnitt Gaschwitz – Werdau



1 Aus- und Neubau beinhaltet i. d. R. auch die Durchführung der Elektrifizierung; bei einzelnen Ausbaumaßnahmen ist diese bereits vorhanden und daher nicht Bestandteil der Maßnahme. 2 Die Aufnahme der Maßnahme in den Infraplan 2026 erfolgt unter dem Vorbehalt des noch ausstehenden durchgängigen Baurechts und zählt deshalb noch nicht auf die Steuerungskennzahlen ein. 3 Sortierung nach dem Datum der Inbetriebnahme (aufsteigend). 4 Die Maßnahmen werden im Betrachtungszeitraum des Infraplans umgesetzt, zählen jedoch nicht auf die Steuerungskennzahlen ein.

Abbildung 59: Geplante Inbetriebnahmen im Zeitraum 2026 bis 2030 in den Bereichen Neu- und Ausbau, Elektrifizierung, Lärmsanierung und weitere Bedarfsplan-, InvKG- und GVFG-Maßnahmen in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen