



2025

InfraGO-Zustandsbericht Netz und Personenbahnhöfe

Inhalt

Vorwort 04

Einleitung 06



1. FAHRWEG

1.1 Zusammenfassung 08

1.2 Zustandsbewertung Gewerke 18

1.3 Handlungsbedarf 23

1.4 Methodik 28

2. PERSONENBAHNHÖFE

2.1 Zusammenfassung 32

2.2 Zustandsbewertung 36

2.3 Handlungsbedarf 43

2.4 Methodik 46

Ausblick 50

Anhang 52



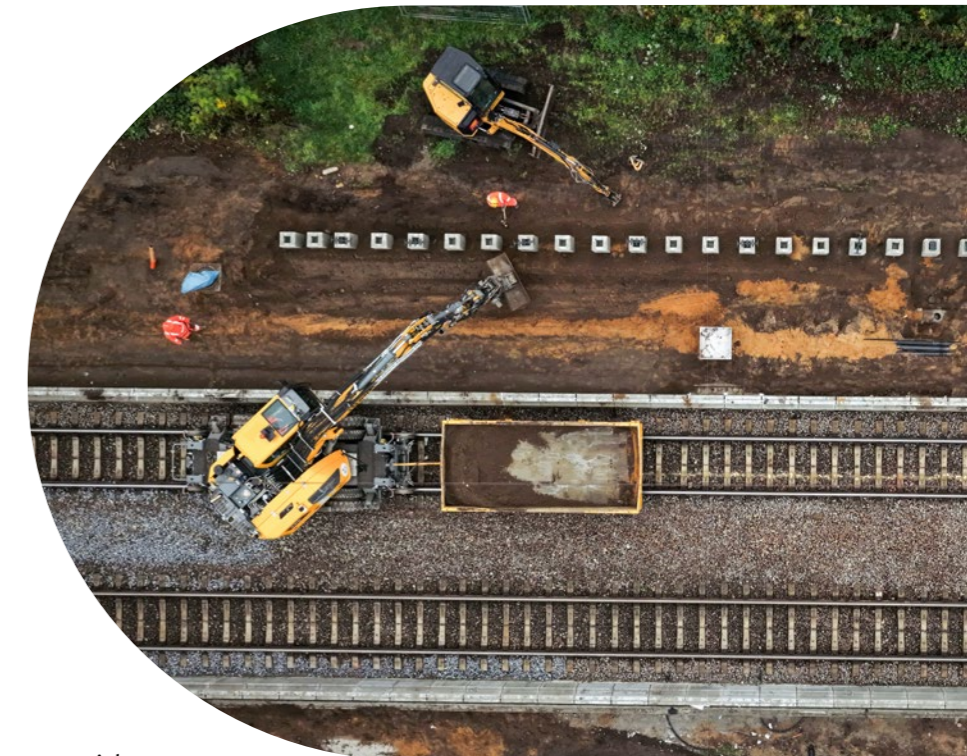


Vorwort

„Das Jahr 2025 war ein besonders dynamisches für die deutsche Eisenbahninfrastruktur. Die Sanierung zahlreicher Strecken und Anlagen und die Modernisierung vieler Bahnhöfe umfassten insgesamt über 26.000 Baustellen. Unter anderem wurden

52 Stellwerke, rund 1.900 Weichen und 1.900 Kilometer Gleise erneuert sowie an rund 950 Bahnhöfen gebaut. Damit wurde so viel gebaut, wie noch nie zuvor. Gleichmaßen hat die hohe Auslastung der Infrastruktur dazu geführt, dass Einschränkungen oftmals deutlich spürbar waren. Dieses operativ herausfordernde Jahr spiegelt sich in Teilen auch in der Zustandsbewertung der Infrastruktur wider. Der bis 2023 wirkende Abwärtstrend konnte gestoppt werden. Diese Positivbotschaft des letzten Berichts erhärtet sich nun, die Netzzustandsnote 2025 bleibt im Vergleich zum Vorjahr stabil. Im Hinblick auf den Bereich Personenbahnhöfe ist hingegen eine weitere Verbesserung der Zustandsnote sichtbar. Dies zeigt, dass unsere Maßnahmen wirksam sind. Gemeinsam arbeiten wir als DB InfraGO daran, die Stabilisierung der Infrastruktur mit Nachdruck und Kontinuität weiter voranzutreiben.“

Dr. Philipp Nagl
Vorstandsvorsitzender DB InfraGO AG



Einleitung

Bereits zum fünften Mal nimmt die DB InfraGO AG ihre Eisenbahninfrastruktur mit Hilfe einer klaren Notensystematik genau unter die Lupe – so präsentiert auch der diesjährige InfraGO-Zustandsbericht Netz und Personenbahnhöfe 2025 eine detaillierte Analyse des aktuellen Anlagenzustands. Er zeigt auf, wie es um Strecken, Anlagen und Bahnhöfe steht. Damit möchten wir verschiedenen Stakeholdern auf nachvollziehbare Weise vermitteln, in welchem Zustand sich die Eisenbahninfrastruktur aktuell befindet. Denn Transparenz über den Zustand unseres Bahnnetzes ist die Grundlage für nachhaltige Verbesserungen und eine leistungsfähige Mobilität im Sinne des Gemeinwohls.

Im Rahmen des Berichts wurden etwa 291.000 Infrastrukturanlagen des Geschäftsbereichs Fahrweg sowie über 90.000 Anlagen des Geschäftsbereichs Personenbahnhöfe anhand eines Notensystems bewertet. Die hierbei erhobenen Daten liefern ein umfassendes Bild über den aktuellen Zustand der Anlagen und zeigen zugleich den zukünftigen Investitions- und Instandhaltungsbedarf.

Im Jahr 2025 blieb die Zustandsnote des Fahrwegs der DB InfraGO AG mit 3,00 auf dem Niveau des Vorjahres. Im Bereich der Bahnhöfe konnte die Zustandsnote von 3,03 auf 2,96 verbessert werden.

2025 wurden Mittel für Instandhaltung und Ersatzinvestitionen in Höhe von rund 19,9 Mrd. Euro eingesetzt. Das entspricht einer Steigerung von knapp vier Mrd. Euro gegenüber dem Vorjahr. Zudem wurden zusätzliche Mittel von einer Mrd. Euro seitens des Bundes freigegeben. Dieses zusätzliche Budget wurde unter anderem in die Leit- und Sicherungstechnik sowie in komplexe Brücken investiert.

2025 wurden rund 1.900 Kilometer Gleise und 1.900 Weichen sowie 103 Brücken mit ca. 25.000 m² Fläche und rund 3.700 Stelleinheiten erneuert und modernisiert, außerdem wurde an mehr als 950 Bahnhöfen gebaut. Dabei sind unter anderem mehr als 250 Fahrtreppen und Aufzüge erneuert oder ausgetauscht, 2.700 Monitore und Anzeiger zur Reisendeninformation erneuert worden. Die Strategie der zukunftsfähigen Bahnhöfe (ZKB) wurde mit der Realisierung von 124 zukunftsfähigen Bahnhöfen im Jahr 2025 erfolgreich fortgesetzt.

Seit 2024 sind zudem Sanierungen auf hochbelasteten Korridoren wie der Riedbahn, zwischen Emmerich-Oberhausen oder Hamburg-Berlin beendet bzw. befinden sich in ihrer finalen Phase. Die Anzahl der Störungen der Infrastruktur ist im Laufe des ersten Jahres nach der Sanierung der Riedbahn auf diesem

Korridor deutlich zurückgegangen. Sie verringerten sich im Vergleich zum Zeitraum vor dem Bauprojekt teilweise um ca. 60 Prozent. Bis 2036 soll das ambitionierte Programm der Korridorsanierungen abgeschlossen sein.

Der folgende Kennzahlenvergleich bietet einen kompakten Überblick über die Entwicklungen in den Geschäftsbereichen Fahrweg und Personenbahnhöfe auf globaler Ebene. Neben den Zustandsnoten für das Gesamtnetz werden auch die Bewertungen der einzelnen Segmente im Bereich Fahrweg aufgeführt – erstmalig auch im neu eingeführten Segment für Serviceeinrichtungen. Mit Hilfe dieser Anlagen werden Aufgaben wie Zugbildung, Abstellung und Fahrzeugbehandlung sichergestellt. Zusätzlich sind die Wiederbeschaffungswerte der Anlagen aufgeführt, die jeweils den zustandsbasierten Erneuerungs- bzw. Nachholbedarf der Geschäftsbereiche anzeigen. Hierzu gehören alle Anlagen, die mindestens die Bewertung schlecht (ab Zustandsnote 4) aufweisen.

Kennzahlenvergleich

	2024	2025
Netzzustandsnote	3,00	3,00
Zustandsnote Hochleistungsnetz	3,05	3,04
Zustandsnote Flächennetz	2,96	2,96 ¹
Zustandsbasierter Erneuerungsbedarf	109,8 Mrd. Euro	105,9 Mrd. Euro
Zustandsnote Personenbahnhöfe	3,03	2,96
Zustandsnote Empfangsgebäude	3,58	3,55
Zustandsbasierter Nachholbedarf	20,3 Mrd. Euro.	18,6 Mrd. Euro.

¹ inklusive Serviceeinrichtungen



1. Fahrweg

1.1 Zusammenfassung

1.1.1 Gesamtnetz

Die Netzzustandsnote 2025 liegt für das bundesweite Schienennetz bei 3,00. Damit bleibt der Zustand im Mittel gegenüber dem Vorjahr unverändert. Im Jahr 2025 verschlechterte sich der Zustand einiger Anlagenklassen. Gleichzeitig verbesserten sich jedoch insbesondere Brücken, Stellwerke und Durchlässe.

Im Berichtsjahr 2025 befinden sich Anlagen im Wert von 105,9 Mrd. Euro im zustandsbasierten Erneuerungsbedarf. Dazu zählen sämtliche Anlagen mit den Zustandsnoten schlecht, mangelhaft und einschränkend. Bezogen auf den gesamten Wiederbeschaffungswert (WBW) des bewerteten Portfolios von 655,5 Mrd. Euro entspricht dies einem Anteil von 16,2 Prozent – eine Verbesserung gegenüber 16,8 Prozent im Jahr 2024. Absolut betrachtet verringert sich der Erneuerungsbedarf um 3,9 Mrd. Euro im Vergleich zum Vorjahr.

Im Konstruktiven Ingenieurbau (KIB) haben Brücken den größten Einfluss auf die Netzzustandsnote. Deren Note hat sich gegenüber dem Vorjahr um 0,14 Punkte auf 2,64 verbessert. Trotz dieser vergleichsweise guten Bewertung ist zu beachten, dass die Brücken mit einem zustandsbasierten Erneuerungsbedarf von 30,9 Mrd. Euro rund 29 Prozent des gesamten Erneuerungsbedarfs ausmachen.

Innerhalb des KIB konnte sich neben den Brücken auch die Anlagenklasse Durchlässe verbessern.

Im Oberbau (OB) wird die Zustandsnote primär von den Gleisen beeinflusst, deren Note sich von 2,91 auf 3,00 verschlechtert. Im Jahr 2025 befinden sich rund 9.600 Kilometer Gleise im zustandsbasierten Erneuerungsbedarf. Dies entspricht einem Wiederbeschaffungswert von etwa 10,5 Mrd. Euro. Die Zustandsnote der Weichen erhöht sich dagegen nur leicht von 3,05 auf 3,06. Hier sind etwa 15.800 Anlagen erneuerungsbedürftig, was einem Wiederbeschaffungswert von rund 5,6 Mrd. Euro entspricht.

Das Gewerk der Leit- und Sicherungstechnik (LST) umfasst Stellwerke und Bahnübergänge. Während sich die durchschnittliche Zustandsnote der Stellwerke gegenüber 2024 von 4,12 auf 4,02 verbessert, verschlechtern sich die Bahnübergänge im gleichen Zeitraum von 3,58 auf 3,65. Für die Gesamtbewertung der LST ist diese Entwicklung jedoch von geringerem Einfluss, da Stellwerke mit ihrem rund sechsmal höheren Wiederbeschaffungswert das Ergebnis maßgeblich bestimmen. Trotz der leichten Verbesserung bleibt der zustandsbasierte Erneuerungsbedarf bei Stellwerken auf sehr hohem Niveau: Etwa 58 Prozent aller Stellwerke weisen einen entspre-

chenden Erneuerungsbedarf auf, bei Bahnübergängen ist es fast ein Drittel. Mit einem Erneuerungsbedarf von 36,7 Mrd. Euro stellen die Stellwerke die Anlageklasse mit dem größten absoluten Erneuerungsbedarf dar.

Die Oberleitung weist sowohl 2024 als auch 2025 unverändert eine Zustandsnote von 2,95 auf. Aufgrund ihres deutlich höheren Wiederbeschaffungswerts prägt sie den Gesamtzustand der Elektrotechnik (ET) maßgeblich. Rund

6.300 Kilometer Oberleitung – etwa jeder zehnte Kilometer – befindet sich im zustandsbasierten Erneuerungsbedarf, der einem Wiederbeschaffungswert von 8,7 Mrd. Euro entspricht. Die Weichenheisanlagen verschlechtern sich in der Bewertung von 2,85 auf 2,91; etwa 1.200 Anlagen beziehungsweise 18 Prozent des Gesamtbestands gelten als erneuerungsbedürftig.

Anlagenportfolio Netz

Gewerk	Anlagenklassen	Menge	Wiederbeschaffungswert ¹ [Mrd. Euro]	Wiederbeschaffungswert Gesamt pro Gewerk
KIB	Brücken	25.637 Stk.	336,6	412,0
	Tunnel	758 Stk.	40,2	
	Stützbauwerke	1.434 km	7,7	
	Durchlässe	47.468 Stk.	22,2	
	Lärmschutzbauwerke	2.087 km	5,4	
OB	Gleise	60.328 km	65,9	88,5
	Weichen	63.764 Stk.	22,6	
LST	Bahnübergänge	9.574 Stk.	10,3	73,9
	Stellwerke	3.686 Stk.	63,5	
ET	Oberleitung	57.252 km	78,8	81,1
	Weichenheisanlagen ²	6.526 Stk.	2,3	

Tabelle 1: Quantitativer Überblick über das bewertete Anlagenportfolio¹

¹ Die Wiederbeschaffungswerte beziehen sich ausschließlich auf die Anlagen, für die eine Zustandsbewertung vorliegt. Detaillierte Informationen unter Anhang Tabelle 3: Schlüsselkennzahlen für Anlagenklassen aus dem Gesamtnetz.

² Weichenheisanlagen sind so ausgelegt, dass sie mehrere Weichen versorgen können. Eine Anlage übernimmt daher in der Regel die Beheizung mehrerer Weichen.

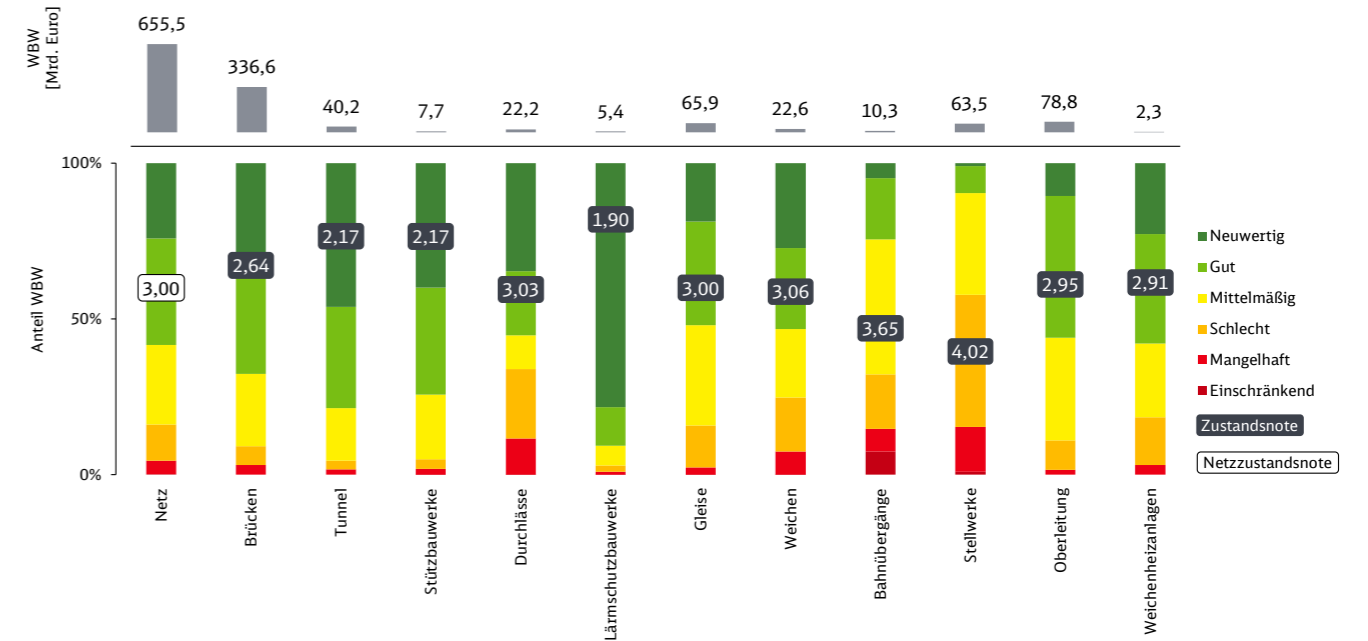


Abbildung 1: Mittelere Zustandsnote und Notenverteilung nach Wiederbeschaffungswert im Gesamtnetz

i Die Wiederbeschaffungswerte in diesem Bericht basieren auf dem Anlagenbestand und den Kostensätzen der Qualitätskennzahl Substanzwert aus dem aktuell gültigen Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2025 (IZB), Preisstand 2024. Die in den Diagrammen angegebenen Wiederbeschaffungswerte stellen den Anteil des Anlagenbestands dar, der mittels der Netzzustandsnotenlogik bewertet werden kann. Eine Gegenüberstellung des Anlagenbestands und des bewerteten Anlagenbestands ist im Anhang in den Tabellen der Schlüsselkennzahlen zu finden.

1.1.2 Zustandsbasierter Erneuerungsbedarf in Mrd. Euro

Im Jahr 2025 sinkt der zustandsbasierte Erneuerungsbedarf, d. h. der Bedarf, der hier durch die Noten *schlecht*, *mangelhaft* und *einschränkend* ausgewiesen wird. Der Wiederbeschaffungswert der betroffenen Anlagen summiert sich auf 105,9 Mrd. Euro und sinkt gegenüber dem Vorjahr um 3,9 Mrd. Euro.

Die größten Beiträge zum Bedarf stammen weiterhin aus den Bereichen Stellwerke und Brücken, die zusammen 67,6 Mrd. Euro ausmachen. Die Abbildung 2 zeigt, dass insbesondere die Stellwerke mit 36,7 Mrd. Euro weiterhin einen sehr hohen Anteil aufweisen. Auch die Brücken bleiben mit 30,9 Mrd. Euro ein zentraler Schwerpunkt mit hohem Erneuerungsbedarf.

Bei den Gleisen ergibt sich ein Bedarf von 10,5 Mrd. Euro, eine Steigerung von 1,1 Mrd. Euro zum Vorjahr. Weitere relevante Beiträge stammen aus Oberleitungen, Durchlässen, Weichen und Bahnübergängen, die in Summe jedoch deutlich unterhalb der drei dominierenden Anlagenklassen liegen.

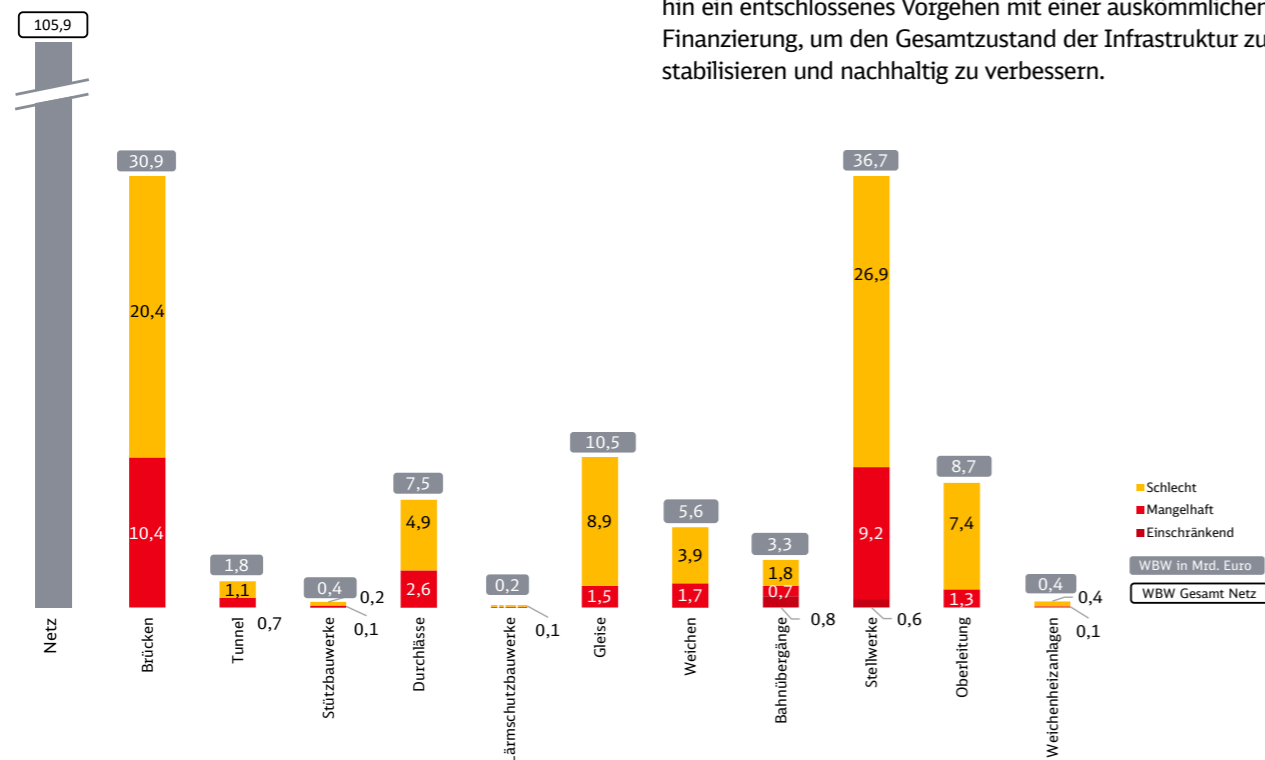


Abbildung 2: Absoluter Wiederbeschaffungswert im zustandsbasierten Erneuerungsbedarf je Anlagenklasse im Gesamtnetz

i Zustandsbasierter Erneuerungsbedarf

Der zustandsbasierte Erneuerungsbedarf bewertet nicht nur das Alter einer Anlage, sondern vor allem ihren technischen Zustand. Ältere, gut erhaltene Anlagen können dadurch länger genutzt werden und fallen nicht automatisch in den Erneuerungsbedarf. Umgekehrt kann Erneuerungsbedarf bereits vor Erreichen der vorgesehenen Nutzungsdauer entstehen, etwa bei hohen Belastungen oder konstruktiven bzw. produktionstechnischen Schwächen. Der Ansatz ermöglicht eine präzisere Bewertung des Handlungsbedarfs und bildet die Grundlage für eine wirksame Priorisierung von Erneuerungsmaßnahmen. Der über den Wiederbeschaffungswert dargestellte Erneuerungsbedarf ist eine Momentaufnahme zum Berichtszeitpunkt. Er bildet nicht den tatsächlichen zukünftigen Finanzmittelbedarf ab, da sich dieser durch Preisentwicklungen, Alterung, Abnutzung und Instandhaltung laufend verändert. Der WBW dient daher der Orientierung und Vergleichbarkeit, nicht als Budgetaussage.

Die Gesamtschau des Erneuerungsbedarfs zeigt, dass sich der Investitionsbedarf trotz erreichter Verbesserung gegenüber dem Vorjahr im Netz weiterhin auf einem sehr hohen Niveau bewegt und breit über verschiedene Anlagenklassen verteilt ist. Aus der Summe der Erneuerungsbedarfe wird deutlich, dass das Netz insgesamt noch immer vor einer umfangreichen und langfristigen Sanierungsaufgabe steht. Entscheidend für die kommenden Jahre ist daher weiterhin ein entschlossenes Vorgehen mit einer auskömmlichen Finanzierung, um den Gesamtzustand der Infrastruktur zu stabilisieren und nachhaltig zu verbessern.

1.1.3 Vergleich der Netzzustandsnote zu den Vorjahren

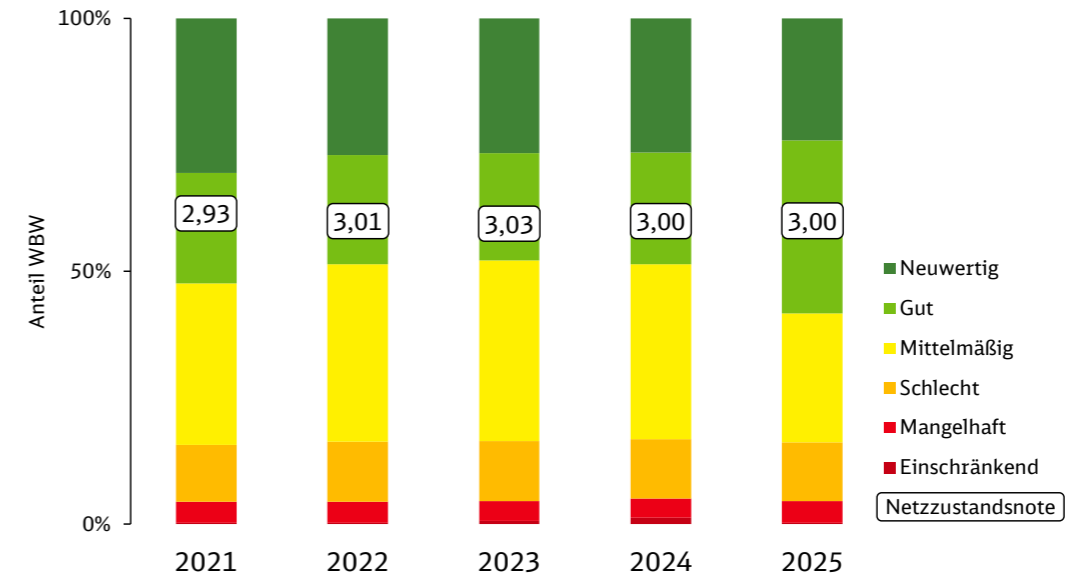


Abbildung 3: Mittlere Zustandsnote und Notenverteilung nach Wiederbeschaffungswert im Jahresvergleich

i Innerhalb der Notenstufen existieren kontinuierliche Notenverteilungen. Exemplarisch werden Anlagen mit einer Zustandsnote zwischen 3,00 und 3,99 der Notenstufe mittelmäßig zugeordnet.

Die Netzzustandsbewertung wurde im Jahr 2025 erneut durchgeführt und stellt damit das fünfte Jahr in Folge eine umfassende Analyse des infrastrukturellen Gesamtzustands des Geschäftsbereichs Fahrweg bereit. Aufbauend auf der im Vorjahr erweiterten Datengrundlage, einschließlich der seit 2024 integrierten Anlagenklassen Lärmschutzbauwerke, Durchlässe und Weichenheizeinrichtungen, ermöglicht die Bewertung weiterhin eine belastbare und transparente Betrachtung des Anlagenzustands des Fahrwegs.

Die Ergebnisse des Berichtsjahres 2025 zeigen, dass das im Vorjahr erreichte verbesserte Niveau der Netzzustandsnote von 3,00 durch den eingeschlagenen Sanierungskurs stabilisiert werden konnte.

Sie unterstreichen die Notwendigkeit einer nachhaltigen Erneuerungsoffensive, um die fortschreitende Zustandsverschlechterung der Anlagen wirksam zu begrenzen, die langfristige Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit des Schienennetzes sicherzustellen und den infrastrukturellen Rahmen für einen stabilen Bahnbetrieb zu sichern.

1.1.4 Serviceeinrichtungen als neues Segment

Die Eisenbahninfrastruktur der DB InfraGO AG steht vor wachsenden Herausforderungen, die eine zielgerichtete Steuerung und Entwicklung erfordern. Um der zunehmenden Komplexität und Vielfalt der betrieblichen Anforderungen gerecht zu werden, wurde die Segmentierung weiterentwickelt: Neben dem Hochleistungsnetz (HLN) und dem Flächennetz (FLN) werden die Serviceeinrichtungen (SE) nun als eigenständiges Segment eingeführt.

Serviceeinrichtungen sind Anlagen der Eisenbahninfrastruktur, die nicht primär dem Regelbetrieb dienen, sondern der Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung des Zugbetriebs. Dazu zählen beispielsweise Abstellanlagen, Rangier- und Zugbildungsanlagen sowie Anlagen zur Behandlung von Fahrzeugen. Sie werden sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr durch Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) genutzt.

Die neue Segmentierung sorgt dafür, dass die wichtigsten Säulen der Eisenbahninfrastruktur – Strecke, Zugbildung und -behandlung sowie Abstellung und Bahnhöfe – klar voneinander abgrenzbar bleiben und gezielte Maßnahmen zugeordnet werden können. Sie bildet damit das Fundament für eine zukunftsorientierte und leistungsfähige Weiterentwicklung des Schienennetzes – und macht die strategischen Überlegungen bis auf die Anlagenebene sichtbar und nachvollziehbar.

1.1.5 Hochleistungsnetz, Flächennetz und Serviceeinrichtungen



Abbildung 6: Mittlere Zustandsnote und Notenverteilung nach Wiederbeschaffungswert im Hochleistungsnetz

2024

2025

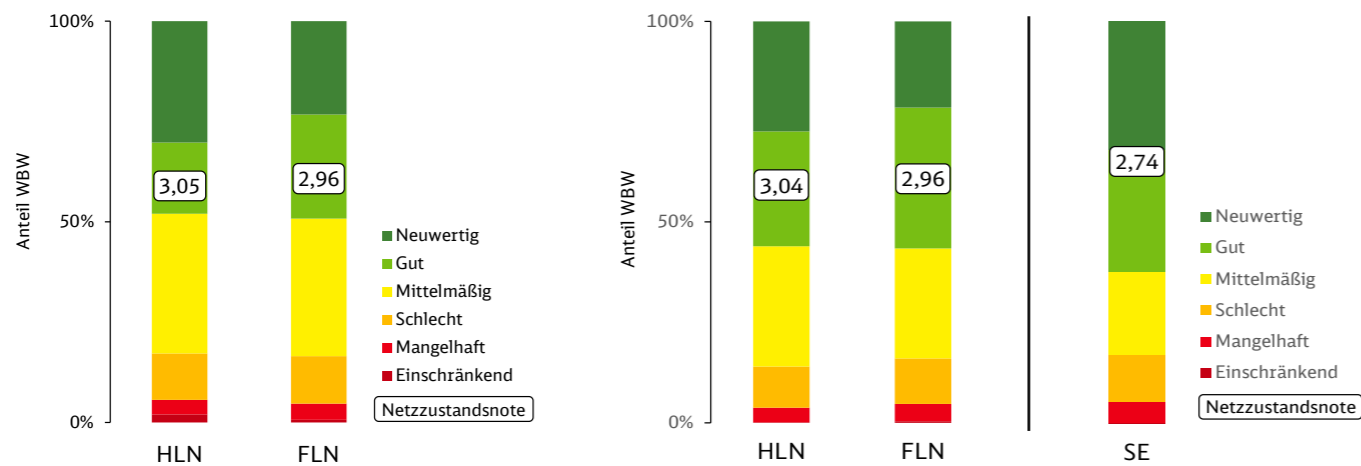


Abbildung 4: Mittlere Zustandsnote und Notenverteilung im HLN, FLN 2024

Abbildung 5: Mittlere Zustandsnote und Notenverteilung im HLN, FLN 2025 (inkl. SE) sowie SE gesondert

Das Hochleistungsnetz (HLN) mit seinen mehr als 9.000 Streckenkilometern unterliegt der höchsten betrieblichen Belastung und hat damit eine besondere Relevanz für Stabilität und Pünktlichkeit im Gesamtnetz. Deswegen setzt hier auch das Sanierungsprogramm der DB InfraGO einen besonderen Fokus, um im Rahmen der verabschiedeten Korridorsanierungen schnell voranzukommen. Die durchschnittliche Zustandsnote für das Hochleistungsnetz (HLN) beträgt 3,04, was im Vergleich zu 2024 einer leichten Verbesserung entspricht. Im Hochleistungsnetz weisen Stellwerke (Zustandsnote 4,11), Bahnübergänge (4,24), Gleise (3,23) und Weichen (3,50) einen hohen Sanierungsbedarf auf. Zudem bleibt der erhebliche wertmäßige Anteil der Brücken relevant.

Das Flächennetz (FLN) umfasst ca. 24.000 Streckenkilometer und ist in der betrieblichen Belastung deutlich heterogener geprägt. Es umfasst sowohl die großen S-Bahnsysteme, betrieblich relevante Umleiterstrecken für Fern- und Güterverkehr bis hin zu eingleisigen, teils

wenig befahrenen Strecken des Regionalverkehrs. Die Zustandsnote für das Flächennetz liegt 2025 bei 2,96, sofern die Serviceeinrichtungen (analog zu 2024) zum Vergleich mit einberechnet werden. Damit ist – im Vergleich zum Jahr 2024 – eine Stabilisierung der Situation zu verzeichnen. Auch im Flächennetz liegt ein hoher Sanierungsbedarf, insbesondere bei Bahnübergängen und Stellwerken.

Bei separater Betrachtung der Serviceeinrichtungen (SE) werden diese mit 2,74 bewertet und liegen damit unter den Durchschnittswerten von HLN und FLN. Dies betrifft insbesondere etwa 12.800 Weichen und über 6.600 Kilometer Gleise (ca. 10 Prozent der Gesamtgleislänge), die in den Serviceeinrichtungen enthalten sind.

Innerhalb der SE zeigen die einzelnen Gewerke eine deutliche Spannweite.

Die Gleise in den SE weisen mit einer Zustandsnote von 2,24 den besten Wert innerhalb der betrachteten Anlagenklassen auf. Die Weichen in den SE liegen mit einer Note von 2,74 im mittleren Bereich. Die Stellwerke in den SE haben mit einer Zustandsnote von 4,35 den deutlich höchsten Wert innerhalb der Serviceeinrichtungen. In der Verteilung zeigt sich hierbei ein hoher Anteil schlechter und mangelhafter Einstufungen.

Die Oberleitungsanlagen in den SE liegen mit einer Zustandsnote von 3,07 im mittleren Bereich. Die Weichenheizungen, die mit einer Note von 2,69 bewertet sind, ordnen sich in der Verteilung dem *gut* bis *mittelmäßig* bewerteten Bereich zu.

Insgesamt zeigen die Serviceeinrichtungen damit eine im Durchschnitt günstigere Bewertung als HLN und FLN, bei gleichzeitig deutlichen Differenzen zwischen den einzel-

nen Anlagenklassen. Besonders sichtbar ist die große Bandbreite zwischen gut bewerteten Anlagen wie Gleisen und deutlich schlechter eingestuften Anlagen wie den Stellwerken. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass das Störverhalten sowie das Auftreten von Langsamfahrstellen in diesem Segment nur eine geringe Relevanz besitzen, da in Serviceeinrichtungen generell nicht mit hohen Geschwindigkeiten gefahren wird. Dadurch wirken sich entsprechende Einschränkungen weniger stark auf die Gesamtbewertung aus.

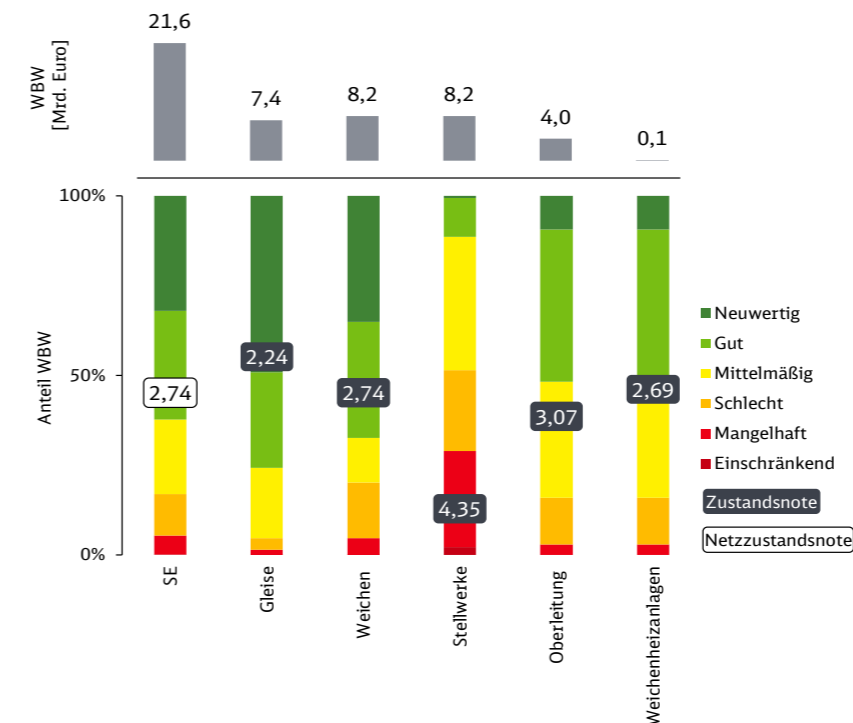


Abbildung 8: Mittlere Zustandsnote und Notenverteilung nach Wiederbeschaffungswert bei den Serviceeinrichtungen



Abbildung 7: Mittlere Zustandsnote und Notenverteilung nach Wiederbeschaffungswert im Flächennetz

1.1.6 Korridorsanierungen

Die DB InfraGO setzt die im Jahr 2024 begonnenen Korridorsanierungen konsequent um. Nach der Korridorsanierung 2024 zwischen Frankfurt am Main und Mannheim (Riedbahn) wurden im Rahmen des Programms der Korridorsanierung im Jahr 2025 ergänzende Maßnahmen zur Ausbaustrecke 46/2 zwischen Emmerich und Oberhausen vorgenommen. Seit August 2025 läuft darüber hinaus die Korridorsanierung Hamburg–Berlin mit umfangreichen Maßnahmen im Oberbau, der Leit- und Sicherungstechnik, an der Oberleitung sowie an den Verkehrsstationen. Aufgrund des erst 2026 zu erwartenden Abschlusses der Korridorsanierung Hamburg–Berlin schlägt sich die entsprechende Verbesserung der Zustandsnote der enthaltenen Anlagen jedoch erst im InfraGO-Zustandsbericht 2026 nieder.

Im Jahr 2025 hat die DB InfraGO die weitere Planung der Korridorsanierungen im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr (BMV) gemeinsam mit der Branche überarbeitet und an die Laufzeit des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaschutz angepasst. Im Ergebnis sollen zukünftig bis zu vier Korridorsanierungen pro Jahr durchgeführt werden.

Für das Jahr 2026 sind folgende vier Korridorsanierungen geplant: Im ersten Halbjahr sind die Arbeiten an den Korridoren Nürnberg–Regensburg und Hagen–Wuppertal–Köln gestartet. Im zweiten Halbjahr folgen Obertraubling–Passau sowie Troisdorf–Wiesbaden. Diese Sanierungen sind notwendig, um den steigenden Anforderungen eines zunehmend stark ausgelasteten Schienennetzes gerecht zu werden und die Effizienz sowie Zuverlässigkeit der Infrastruktur langfristig zu sichern.

1.2 Zustandsbewertung Gewerke

1.2.1 Überblick nach Gewerken

Neben der Betrachtung der Zustandsnoten auf Ebene der elf Anlagenklassen kann auch eine Aggregation auf Gewerkeebene erfolgen. Hierzu werden Brücken, Tunnel, Stützbauwerke, Durchlässe und Lärmschutzbauwerke dem Konstruktiven Ingenieurbau (KIB) zugeordnet, während Gleise und Weichen den Oberbau (OB) bilden. Stellwerke und Bahnübergänge werden gemeinsam als Leit- und Sicherungstechnik (LST) betrachtet, und im vierten Gewerk, der Elektrotechnik (ET), sind die Oberleitungen sowie die Weichenheizanlagen zusammengefasst.

Im Vergleich zum Vorjahr zeigt sich beim KIB und der LST eine Verbesserung der durchschnittlichen Zustandsnoten. So steigt die Zustandsnote des KIB am stärksten von 2,69 auf 2,59. Die LST verbessert sich von 4,03 im Jahr 2024 auf 3,97 im Jahr 2025. Der OB verschlechtert sich um 0,06 gegenüber dem Vorjahr auf einen Wert von 3,02. Die Elektrotechnik bleibt mit einer Zustandsnote von 2,95 unverändert. In den folgenden Kapiteln werden die einzelnen Entwicklungen und Besonderheiten der Gewerke detaillierter betrachtet.

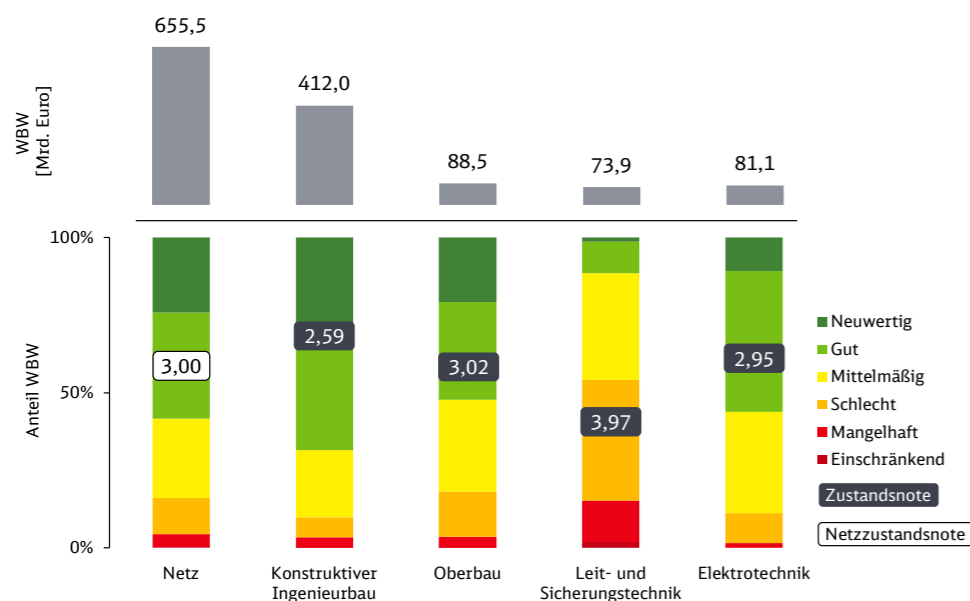


Abbildung 9: Mittlere Zustandsnote und Notenverteilung nach Wiederbeschaffungswert für das Gesamtnetz und je Gewerk

1.2.2 Konstruktiver Ingenieurbau

Der Konstruktive Ingenieurbau (KIB) erreicht 2025 eine durchschnittliche Zustandsnote von 2,59 und verbessert sich damit um 0,10 Punkte gegenüber dem Vorjahr. Brücken weisen mit 337 Mrd. Euro den höchsten Wiederbeschaffungswert aller Anlagenklassen auf und machen 51 Prozent des bewerteten Portfolios aus. Ihre Zustandsnote verbesserte sich um 0,14 Punkte, der Anteil erneuerungsbedürftiger Brücken bleibt jedoch weitgehend gleich, er sank um 0,3 auf 9,2 Prozent.

Zudem wurde die Sanierung der über 170 Jahre alten Elstertalbrücke nach mehrjähriger Bauzeit erfolgreich und planmäßig abgeschlossen und sichert die langfristige Nutzbarkeit des Bauwerks. Durch umfassende Erneuerungen an Fahrbahn, Mauerwerk sowie zusätzlicher Infrastruktur wurde die Leistungsfähigkeit der Strecke Leipzig–Hof deutlich verbessert und die betriebliche Flexibilität erhöht. Das Projekt wurde unter Einhaltung von Zeit- und Kostenrahmen sowie unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes umgesetzt und stellt ein bedeutendes Infrastrukturvorhaben mit nachhaltigem Mehrwert dar.

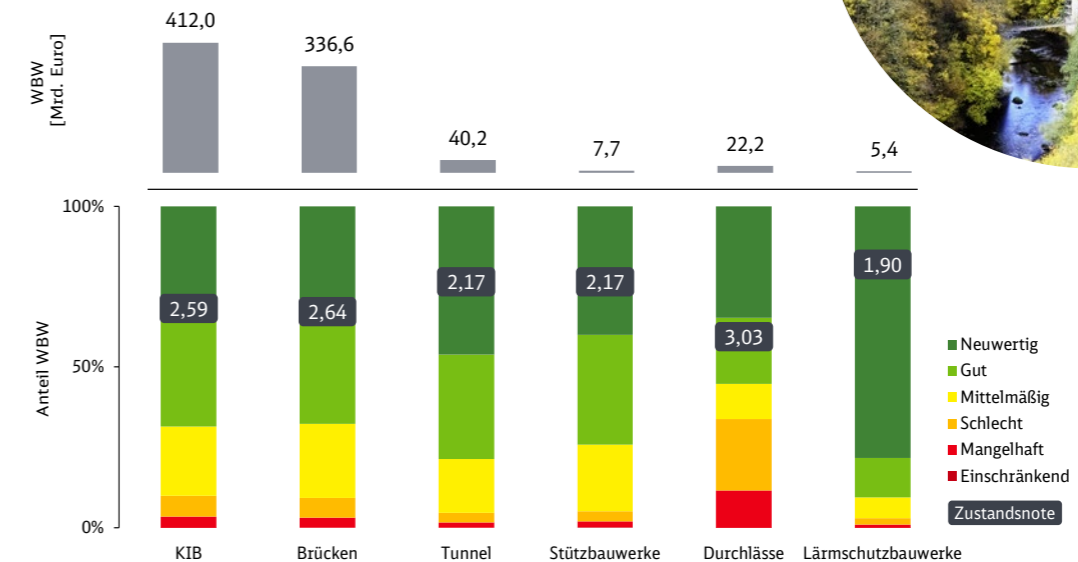


Abbildung 10: Mittlere Zustandsnote und Notenverteilung nach Wiederbeschaffungswert im Konstruktiven Ingenieurbau

Im Berichtsjahr wurden weitere bedeutende Brückensanierungen abgeschlossen, darunter die Eisenbahnüberführung über den Rothgraben im Landkreis Traunstein sowie die Erneuerung der Eisenbahnüberführungen Ferdinandstor/An der Alster in Hamburg.

Zur Verbesserung des Zustands wurden darüber hinaus regional unter anderem eine Vielzahl von Brückenlagern ersetzt und weitere präventive Maßnahmen ergriffen. Insgesamt ist bei Brücken weiterhin deutlicher Handlungsbedarf zur nachhaltigen Sicherung und Steigerung der Anlagenqualität zu erkennen: Der zustandsbasierte Erneuerungsbedarf bei den Brücken wird mit 30,9 Mrd. Euro im Vergleich zu allen anderen Anlagenklassen nur von den Stellwerken überboten.

Hinsichtlich der Anlagenklasse der Tunnel ist eine merkliche Zustandsverschlechterung festzustellen. Dort steigt die Zustandsnote von 2,05 auf 2,12. Der Erneuerungsbedarf wächst von 3,7 Prozent im Jahr 2024 leicht auf 4,5 Prozent im aktuellen Jahr an.

Stützbauwerke beeinflussen mit einem Wiederbeschaffungswert von 7,7 Mrd. Euro die Netzzustandsnote nur wenig. Ihre Bewertung verschlechtert sich mit 2,17 um 0,05 Punkte gegenüber dem Vorjahr. Der zustandsbasierte Erneuerungsbedarf hat sich um 3,5 Prozentpunkte erhöht.

Die Durchlässe weisen mit 22,2 Mrd. Euro die dritthöchsten Wiederbeschaffungswerte innerhalb des KIB aus. Die durchschnittliche Zustandsnote hat sich gegenüber dem Vorjahr um 0,02 Punkte auf 3,03 verbessert. Im Mittel sind die Durchlässe gegenüber dem Jahr 2024 leicht verjüngt, was mit einer Reduzierung der Anzahl gemeldeter Investitionsbedarfe einhergeht. Dennoch bleibt der zustandsbasierte Erneuerungsbedarf mit 34 Prozent weiterhin besonders hoch.

Lärmschutzbauwerke haben mit 5,4 Mrd. Euro einen eher geringen Wiederbeschaffungswert. Im Jahr 2025 liegt ihre Bewertung bei 1,90 und damit um 0,05 Notenpunkte über dem Wert des Vorjahres. Der Anteil der Anlagen mit *schlecht* bis *einschränkend* bewerteten Zuständen ist bei den Lärmschutzbauwerken mit unter vier Prozent allerdings sehr gering.

1.2.3 Oberbau

Der Zustand des Oberbaus stellt sich mit einer Note von 3,02 nur als *mittelmäßig* dar. Damit verschlechtert sich die Note im Vergleich zu 2024 (2,96) um 0,06. Der Anteil der Anlagen mit einer Note von 3,00 oder schlechter ist ebenfalls leicht gestiegen, von 45 Prozent auf 48 Prozent.

Beide Anlagenklassen des Oberbaus zeigen eine Verschlechterung. Dabei ist die Änderung der Zustandsnote der Weichen um 0,01 auf 3,06 gering. Die Zustandsnote der Gleise hingegen treibt die Verschlechterung des Oberbaus und verschlechtert sich im Vergleich zum letzten Jahr von 2,91 auf 3,00.

Die Zustandsverschlechterung bei den Gleisen zeigt sich in einem Anstieg von Störmeldungen, Langsamfahrstellen und Befundmeldungen, die sich auf die Note auswirken. Im Allgemeinen zeigt sich hier retrospektiv die operativ

herausfordernde Situation im Jahr 2025 besonders deutlich. Auch die Gleismenge mit dringendem Erneuerungsbedarf (Note 5) steigt; jedoch nur moderat von 1.201 km im Jahr 2024 auf 1.370 km im Jahr 2025, was nur ca. zwei Prozent der gesamten Gleismenge entspricht.

Bei Weichen bleiben wichtige, treibende Eingangsgrößen wie Stör- und Befundmeldungen auf dem Vorjahresniveau und verschlechtern sich nur geringfügig, sodass sich insgesamt die Zustandsnote der Weichen minimal von 3,05 im Jahr 2024 auf 3,06 verändert. Insgesamt stellt sich der Zustand der Weichen weiterhin deutlich besser dar als im Jahr 2023 (3,10).

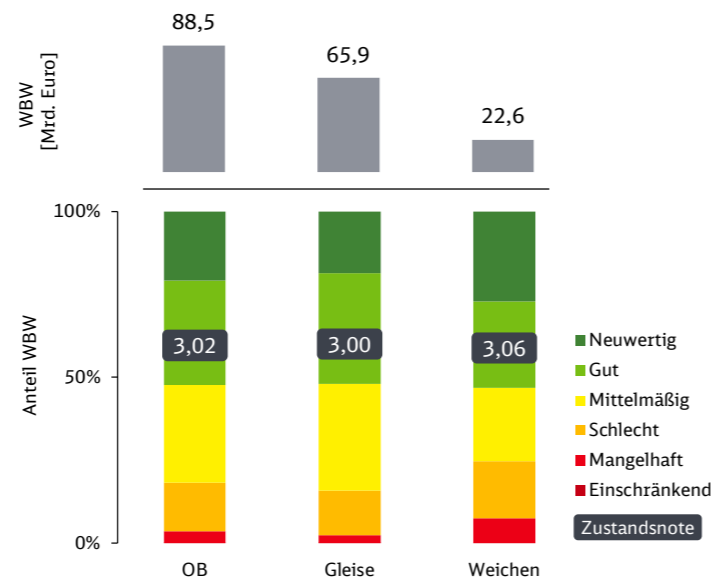


Abbildung 11: Mittlere Zustandsnote und Notenverteilung nach Wiederbeschaffungswert im Oberbau

1.2.4 Leit- und Sicherungstechnik

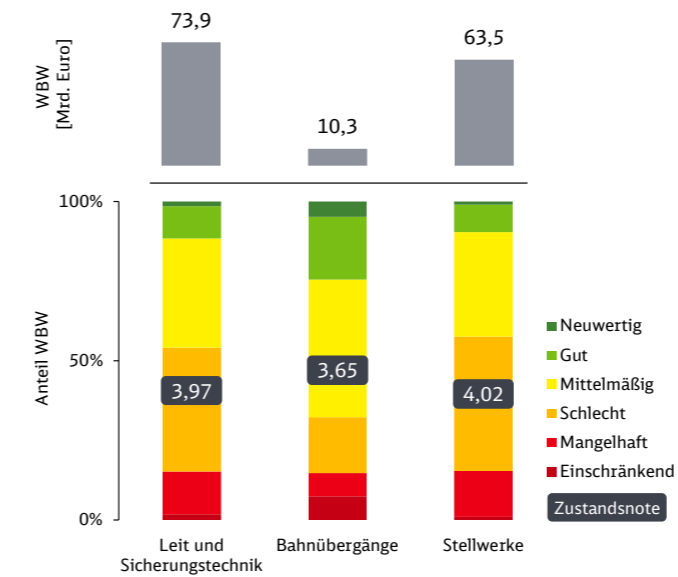


Abbildung 12: Mittlere Zustandsnote und Notenverteilung nach Wiederbeschaffungswert in der Leit- und Sicherungstechnik

Die Leit- und Sicherungstechnik (LST), die wie der Oberbau als pünktlichkeitsrelevant gilt, weist mit 3,97 eine mittelmäßige Zustandsnote auf. Die Zustandsnote hat sich damit im Vergleich zu 2024 (4,03) verbessert. Der zustandsbasierte Erneuerungsbedarf bleibt jedoch im Vergleich zu den anderen Gewerken mit einem Anteil von über 50 Prozent besonders hoch, was unter anderem auf den hohen Bestand von Altstellwerken zurückzuführen ist.

Die beiden Anlagenklassen der LST zeigen gegenläufige Trends. Während die Stellwerke sich von 4,12 (2024) um 0,10 auf eine 4,02 verbessern, kommt es bei den Bahnübergängen zu einer Verschlechterung von 3,58 (2024) auf 3,65.

Ein Grund für die Verbesserung des Anlagenzustands der Stellwerke ist die kontinuierliche Abarbeitung der identifizierten Obsoleszenzfälle in der Bestandstechnik. Obsoleszenz entsteht durch eine vom Hersteller angezeigte Abkündigung von Materialien oder Techniken, d. h. Ersatzteile sind bei Ausfall nicht oder nur eingeschränkt

verfügbar. Die gezielte Technikablösung und verstärkte Rückführungen von Altmaterial und seine Aufarbeitung haben somit bei den Stellwerken Wirkung gezeigt. Weiterhin haben Störmeldungen zwar leicht zugenommen, insgesamt waren jedoch weniger Anlagen als im Vorjahr betroffen. Ein moderater Rückgang der Inspektionsbefunde und Instandhaltungs-Bedarfe unterstützt die Verbesserung der Gesamtnote der Stellwerke zusätzlich. Insgesamt sind viele Stellwerke im Bestandsnetz dennoch in schlechtem Zustand und müssen weiter kontinuierlich erneuert werden: in Summe steigt die Anzahl der Stellwerke im Erneuerungsbedarf von 2.010 (2024) auf 2.026 (2025).

Die Haupttreiber für die Verschlechterung der Zustandsnote der Bahnübergänge sind, entgegen der Stellwerke, ein Anstieg von Obsoleszenzfällen, aber auch vermehrte Störmeldungen. In Summe befinden sich 3.083 von 9.574 Bahnübergängen im zustandsbasierten Erneuerungsbedarf.



1.2.5 Elektrotechnik

Die Zustandsnote der Oberleitung bildet gemeinsam mit den elektrischen Weichenheizanlagen das Gewerk Elektrotechnik (ET) im InfraGO-Zustandsbericht. Die Note des Gewerks Elektrotechnik liegt mit 2,95 noch im *guten* Bereich. Damit ist die ET-Note im Vergleich zum Vorjahr stabil geblieben.

Die Oberleitungen sind im Vergleich zum Vorjahr in der Note gleichgeblieben, auch in den für die Oberleitung relevanten Merkmalen sind nur marginale Veränderungen zu sehen. Zur Präzisierung der Bewertung der Oberleitungsanlagen werden in diesem Bericht erstmals auch Informationen zur Fahrdrabtstärke in der Berechnung berücksichtigt.

Die Weichenheizanlagen machen mit einem Wiederbeschaffungswert von 2,3 Mrd. Euro lediglich einen Anteil von knapp 0,4 Prozent des gesamten Portfolios aus und haben daher einen eher geringen Einfluss auf die Notenverteilung im Gesamtnetz. Die Weichenheizanlagen haben sich im Vergleich zu 2024 um 0,06 auf 2,91 verschlechtert. Die Hauptfaktoren der Verschlechterung der Note sind hier der Anstieg an Stör- und Befundmeldungen.

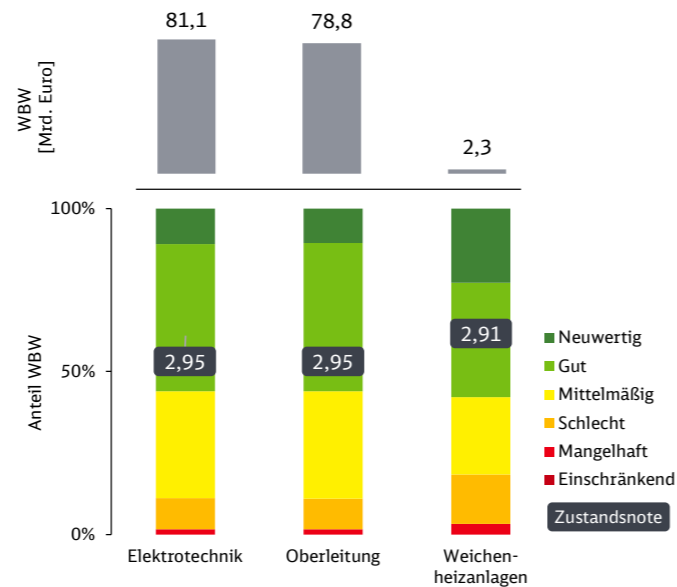


Abbildung 13: Mittlere Zustandsnote und Notenverteilung nach Wiederbeschaffungswert in der Elektrotechnik

1.3 Handlungsbedarf

1.3.1 Einordnung

Im Jahr 2025 hat die DB InfraGO AG dank der hohen Mittelbereitstellungen des Bundes ihre Investitions- und Erneuerungsstrategie erfolgreich fortgesetzt, um die Infrastruktur nachhaltig zu sanieren. Auch die Instandhaltungsaktivitäten konnten gesteigert werden. Dennoch waren wachsende Marktpreise, knappe Ressourcen in Spezialberufen wie z. B. Prüfer in der Leit- und Sicherungstechnik, sowie die langen Planungszeiten in den mit umfassenden Sicherheitsauflagen versehenen Bahngewerken äußerst herausfordernde Rahmenbedingungen. Im Jahresverlauf gab es Projekte, die nicht vollständig abgeschlossen werden konnten, wie z. B. die Inbetriebnahme des Stellwerks im Knoten Köln Hbf. Dadurch fehlende Erneuerungsmengen spiegeln sich auch in der aktuellen Zustandsbewertung wider. Zahlreiche erfolgreiche Bauvorhaben beeinflussen die Zustandsnotenentwicklung vieler Einzelanlagen jedoch auch 2025 positiv. Projektbeispiele umfassen den Ausbau der Strecke zwischen Fürth und dem Raum Bamberg auf der Schnellfahrstrecke München–Berlin, aber auch die Wiederherstellung der von der Flut zerstörten Ahrtalbahn oder die Sanierung der historischen Elstertalbrücke im Vogtland.

Grundsätzlich ist die Absicherung der geplanten Erneuerungsmengen heute und auch zukünftig von größter Bedeutung. So konnten 2025 allein über 3.600 neue Kolleg:innen in den wichtigen Hauptberufsgruppen Bauprojekt-/Bauüberwacher und Fahrweginstandhaltung rekrutiert werden. Erneuerungs- und Instandhaltungsmengen können so kontinuierlich gesteigert werden. Mehr Stabilität und Planungssicherheit soll darüber hinaus durch eine langfristige Finanzierungssicherheit sichergestellt werden. Der Rahmen dafür wird mit der Leistungsvereinbarung InfraGO (LV InfraGO) durch den Bund geschaffen, die derzeit verhandelt wird. Die LV InfraGO soll künftig die aktuell geltende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) ablösen und helfen, die Überalterung in der Infrastruktur zu stoppen und langfristig abzubauen.

Für die kommenden Jahre stehen die kontinuierliche und planmäßige Umsetzung geplanter Bauvorhaben sowie die Fertigstellung der avisierten Korridorsanierungen weiterhin stark im Fokus. Aber auch eine gezielte Ablösung der erneuerungsbedürftigen Anlagen außerhalb der Korridorsanierungen ist von Bedeutung – bei gleichzeitiger Bündelung von Bauvorhaben auf Streckenabschnitten, um Baufreiheit für die Kunden zu garantieren. Das Ziel der

Bündelung bringt dabei auch Erneuerungen von Anlagen außerhalb des Zustandsbasierten Erneuerungsbedarfes mit sich. Das Optimum zwischen Fahren und Bauen muss hier, auch im Sinne der Kunden, jeweils passgenau bestimmt werden.

Es lässt sich darüber hinaus grundlegend festhalten, dass neben der Abarbeitung der durch die Netzzustandsnote empfohlenen Erneuerungsbedarfe (vgl. Zustandsnote 4 und 5 bzw. *einschränkend*) auch relevante Einflussgrößen in den Teilnoten der Inspektion und der Verfügbarkeit verbessert werden müssen. Beides sind wesentliche Bausteine, die in die Gesamtbewertung der Netzzustandsnote eingehen. Im Ergebnis muss das Ziel sein, beispielsweise Störungen und Langsamfahrstellen deutlich abzusenken. Um dabei mehr Stabilität zu erreichen, sind auch gezielte und umfassende Instandhaltungsmaßnahmen notwendig. Ähnlich wie bei geplanten Bauvorhaben hat insbesondere ihre Bündelung bereits 2025 an vielen Stellen Entlastung geschaffen und soll weiter deutlich ausgebaut werden.

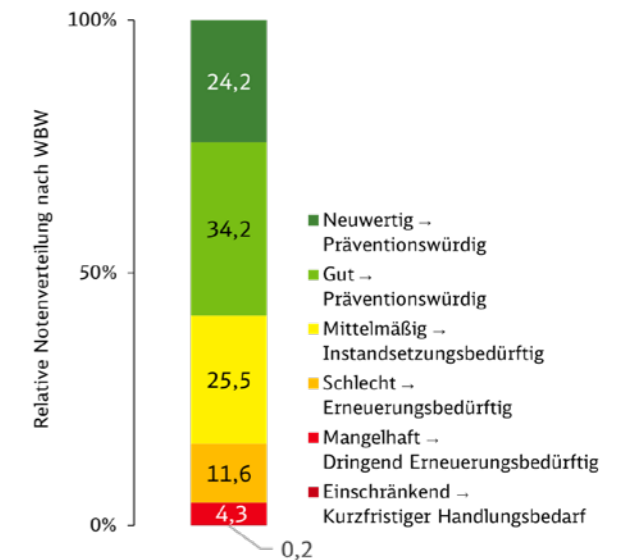


Abbildung 14: Relative Notenverteilung nach Wiederbeschaffungswert im Gesamtnetz

1.3.2 Anlagen mit potenziellem Präventionsbedarf

Bezogen auf den Wiederbeschaffungswert ergibt sich folgende Mengenverteilung:
Anlagen mit den Zustandsnoten 1 und 2 gehen mit der strategischen Empfehlung präventiver Instandhaltungsmaßnahmen einher.

Die Anteile in den einzelnen Zustandsnoten variieren erheblich zwischen den verschiedenen Anlagenklassen. Anlagenklassenübergreifend und gewichtet nach dem Wiederbeschaffungswert befinden sich etwa 58 Prozent der Anlagen im Gesamtnetz innerhalb dieses Notenspektrums. Damit steigt der Anteil um zwei Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr.

Im Vergleich zum Berichtsjahr 2024 zeigen sich in den einzelnen Anlagenklassen leichte Verschiebungen in der Verteilung der Zustandsnoten.

Stellwerke weisen mit zehn Prozent weiterhin den niedrigsten Anteil an Anlagen in den Zustandsnoten 1 und 2 auf; dies spiegelt sich in der unverändert schwächsten Gesamtbewertung mit einer durchschnittlichen Zustandsnote von 4,02 wider.

Den größten Rückgang in den Zustandsnoten 1 und 2 verzeichnet die Oberleitung (-6 Prozentpunkte). Demgegenüber ist bei den Bahnübergängen ein Zuwachs um fünf Prozentpunkte zu beobachten. Bei den Gleisen steigt der Anteil in den Zustandsnoten 1 und 2 um vier Prozentpunkte, was unter anderem auf erhöhte Investitionen zurückzuführen ist.

Die Lärmschutzbauwerke erreichen mit 92 Prozent den höchsten Anteil an Anlagen in den Zustandsnoten 1 und 2, gefolgt von Tunneln mit 79 Prozent und Stützbauwerken mit 74 Prozent. In allen drei Anlagenklassen ist ein leichter Zuwachs in diesen Notensufen zu beobachten.

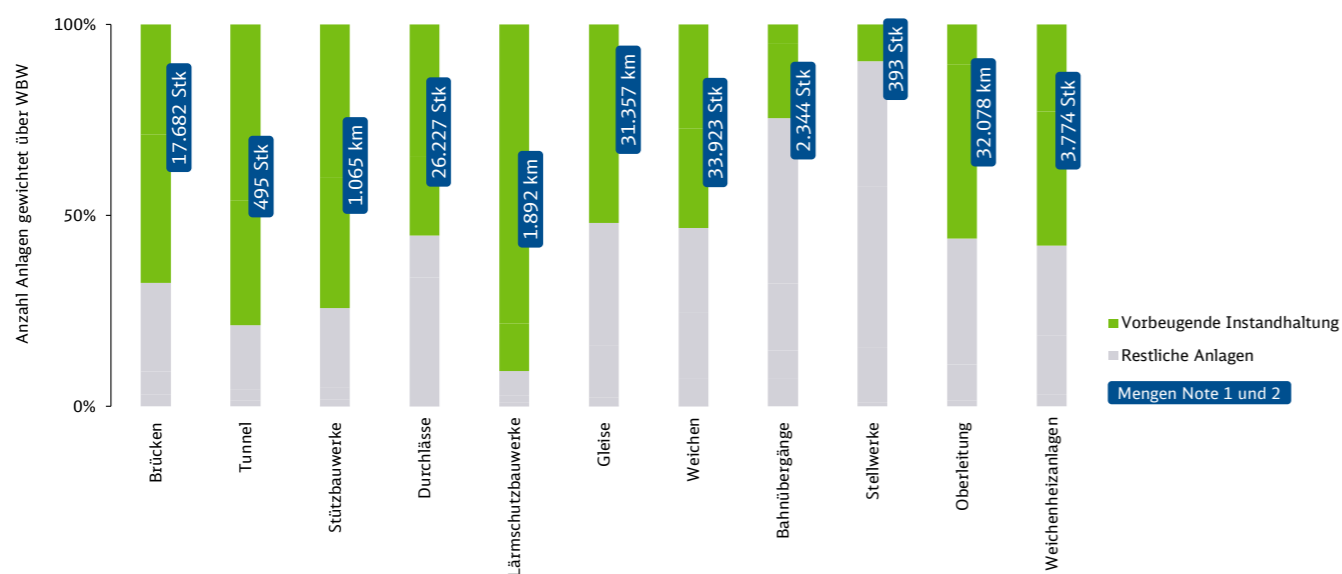


Abbildung 15: Anlagenmengen innerhalb der Noten 1 und 2

1.3.3 Anlagen mit potenziellem Instandsetzungsbedarf

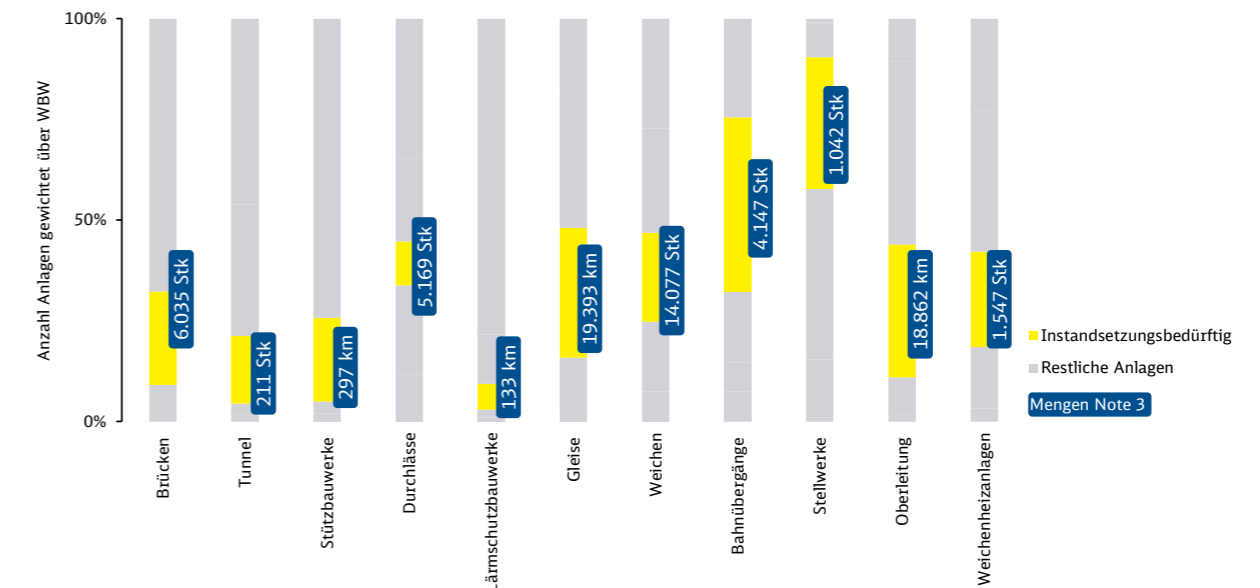


Abbildung 16: Anlagenmengen innerhalb der Note 3

Anlagen mit der Zustandsnote 3 weisen auf einen potenziellen Instandsetzungsbedarf hin. In der Praxis erfolgt bei diesen Anlagen in der Regel eine bedarfsgerechte Instandsetzung, die durch gezielte Maßnahmen zur Beseitigung einzelner Mängel ergänzt wird. Der durchschnittliche Anteil der Anlagen in dieser Zustandsnote beträgt rund 32 Prozent des Gesamtnetzes. Im Vergleich zum Vorjahr ist ein Rückgang um etwa drei Prozentpunkte zu verzeichnen.

Auffällig ist der deutliche Rückgang der Brücken mit der Zustandsnote 3. Diese Entwicklung lässt sich vor allem auf eine Reihe gezielter, zustandsverbessernder Maßnahmen zurückführen. Hierzu zählen insbesondere durchgeführte Instandsetzungsarbeiten und gezielte Erhaltungsmaßnahmen, die zu einer signifikanten Verbesserung des baulichen Zustands der betroffenen Bauwerke führen.

Den geringsten Anteil in dieser Zustandskategorie weisen wiederholt die Lärmschutzbauwerke auf. Durch eine konsequente Instandhaltung wird sichergestellt, dass die Anlagen ihre technische Nutzungsdauer zuverlässig erreichen.



1.3.4 Zustandsbasierter Erneuerungsbedarf

Eine zentrale Kennzahl zur Bewertung des Anlagenzustands ist der Anteil der Anlagen, die den Zustandsnoten 4 oder schlechter zugeordnet sind. Diese Anlagen gelten als erneuerungsbedürftig (Zustandsnote 4), dringend erneuerungsbedürftig (Zustandsnote 5) oder erfordern aufgrund einer einschränkenden Zustandsbewertung kurzfristige Maßnahmen. Der Gesamtwert der Anlagen, die einem zustandsbasierten Erneuerungsbedarf unterliegen, beläuft sich im Berichtsjahr auf 105,9 Mrd. Euro. Dieser Wiederbeschaffungswert bildet einen zentralen Indikator für den Umfang der erforderlichen Erneuerungsmaßnahmen. Gegenüber dem Berichtsjahr 2024 ergibt sich damit eine Senkung des anlagenübergreifenden Erneuerungsbedarfs um 3,9 Mrd. Euro.

Abbildung 17 zeigt die Mengen dieser Anlagenklassen zusammenfassend. Insgesamt befinden sich (gemessen am Wiederbeschaffungswert) 16,2 Prozent des Anlagenbestands in einem Zustand, der einen unmittelbaren oder zeitnah notwendigen Erneuerungsbedarf auslöst. Veränderungen in der Summe des zustandsbasierten Erneuerungsbedarfs auf Gesamtnetzebene enthalten dabei auch aktualisierte Preisstrukturen des externen Marktes.

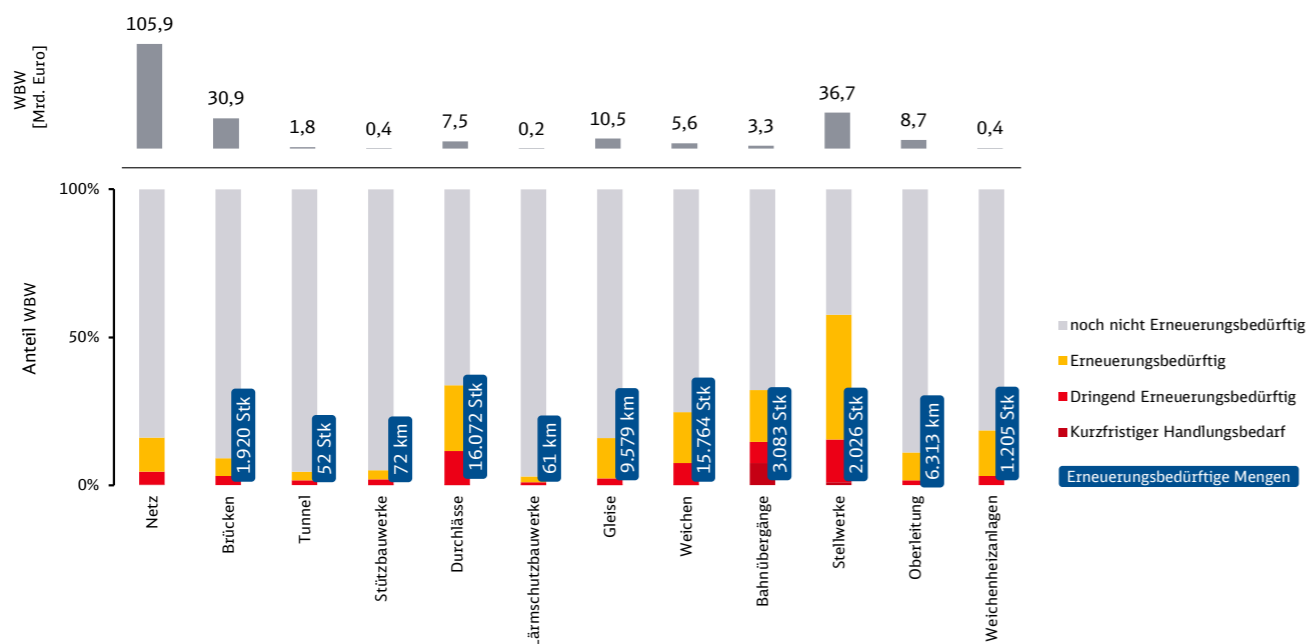


Abbildung 17: Anlagenmengen im zustandsbasierten Erneuerungsbedarf

Ein wesentlicher Anteil des gesamten Erneuerungsbedarfs entfällt weiterhin auf die Stellwerke. Insgesamt 2.026 Anlagen sind dem zustandsbasierten Erneuerungsbedarf zugeordnet, was 55 Prozent aller Stellwerke entspricht. Trotz fortlaufender Modernisierungsprogramme bilden die Stellwerke nach wie vor die Anlagenkategorie mit dem höchsten erneuerungsbedingten Investitionsbedarf.

Die Brücken stellen den größten Anteil am gesamten Wiederbeschaffungswert der Anlagen der DB InfraGO AG dar. Auch die Anzahl der betroffenen Bauwerke unterstreicht ihre besondere Bedeutung: Insgesamt 1.920 Brücken sind dem zustandsbasierten Erneuerungsbedarf zugeordnet – ein Zuwachs von 468 im Vergleich zum Vorjahr. Gemessen am Wiederbeschaffungswert sinkt der relative Anteil der Brücken im zustandsbasierten Erneuerungsbedarf dennoch leicht um 3 Prozentpunkte.

Im Berichtsjahr 2025 hat sich zudem der Zustand der Gleise weiter verschlechtert. Die durchschnittliche Zustandsnote sank um 0,09 Notenpunkte. Dies spiegelt sich auch in der Entwicklung der betroffenen Streckenlängen wider: Rund 1.000 km zusätzliche Gleise wurden als erneuerungsbedürftig eingestuft.

1.3.5 Altersbasierter Nachholbedarf

i Altersbasierter Nachholbedarf
 Der altersbasierte Nachholbedarf enthält Anlagen, die die durchschnittliche technische Nutzungsdauer überschritten haben und wird anhand eines Lebenszyklusmodells ermittelt. Diese Anlagen können weiterbetrieben werden, sofern sie regelmäßig inspiziert und instandgehalten werden. Eine Aussage zu Sicherheit und Befahrbarkeit der Anlage lässt sich daraus nicht ableiten, da der tatsächlich notwendige Ersatzzeitpunkt in Abhängigkeit des individuellen Anlagenzustands vor oder nach Erreichung der durchschnittlichen technischen Nutzungsdauer liegen kann.

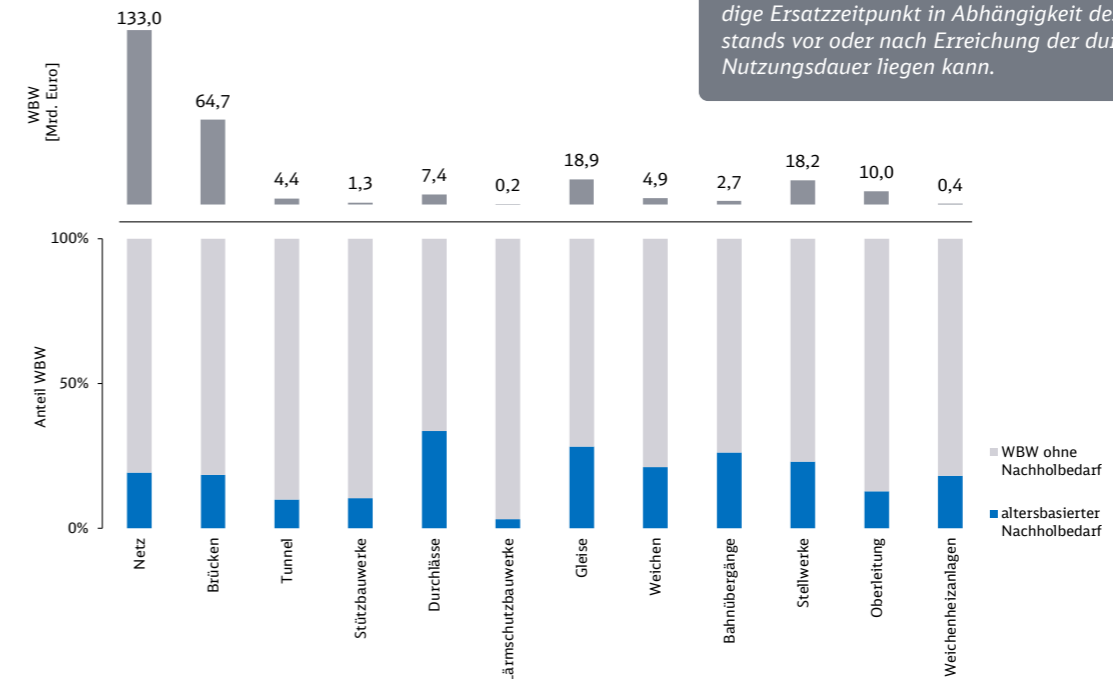


Abbildung 18: Anlagen nach Wiederbeschaffungswert im altersbasierten Nachholbedarf

Neben der Bewertung des Zustands ist die altersbasierte Betrachtung der Anlagen ein weiterer Indikator für den zukünftigen Ersatzinvestitionsbedarf. Anlagen, die ihre durchschnittliche technische Nutzungsdauer überschritten haben, gelten als überaltert. Die Menge dieser Anlagen wird als altersbasierter Nachholbedarf bezeichnet. Analog zum Wiederbeschaffungswert bei der Betrachtung des zustandsbasierten Nachholbedarfs wird der altersbasierte Nachholbedarf mit Preisen gemäß der Qualitätskennzahl Substanzwert aus dem aktuell gültigem IZB bewertet.

Der Wiederbeschaffungswert der Anlagen im altersbasierten Nachholbedarf beträgt rund 133,0 Mrd. Euro und ist vor allem von Brücken geprägt, die mit knapp 65 Mrd. Euro in etwa die Hälfte des gesamten Wiederbeschaffungswertes im altersbasierten Nachholbedarf ausmachen (Abbildung 18). Der Oberbau folgt mit 19 Mrd. Euro für Gleise bzw. fünf Mrd. Euro für Weichen. Die Stellwerke weisen einen altersbasierten Nachholbedarf von rund 18 Mrd. Euro auf.

„Die Gegenüberstellung zeigt, dass der altersbasierte Nachholbedarf höher als der zustandsbasierte Nachholbedarf ausfällt. Dies lässt darauf schließen, dass Anlagen, die ihre durchschnittliche technische Nutzungsdauer erreicht haben, unter Umständen noch in einem besseren Zustand sind, als es die alleinige Altersbetrachtung erwarten ließe. Dies gilt insbesondere im KIB, während Stellwerke und Oberleitung einen höheren zustandsbasierten Nachholbedarf aufweisen. Innerhalb der Anlagenklassen zeigen sich somit teilweise Unterschiede zwischen der zeit- und der zustandsbasierten Bewertung.“

1.4 Methodik

Zustandsnote	Skala	Beschreibung	Notenspezifikation	Indikation Maßnahmenbedarf
1 Neuwertig	$1,0 \leq x < 2,0$	Anlagen, die neu oder neuwertig sind und in allen Qualitätsaspekten keine oder nur unbedeutende Beeinträchtigungen aufweisen.	Neuwertiger Zustand: Kombination aus a) sehr wenige technische Auffälligkeiten b) keine bis sehr geringe Verfügbarkeits- einschränkungen c) lange voraussichtliche Restlebensdauer	Präventionswürdig: Vorbeugende Instandhaltung
2 Gut	$2,0 \leq x < 3,0$	Anlagen, die neu oder so gut wie neu sind und geringfügige Beeinträchtigungen in Qualitätsaspekten aufweisen.	Guter Zustand: Kombination aus a) wenige bis mäßige technische Auffälligkeiten b) geringe Verfügbarkeitseinschränkungen c) relativ lange voraussichtliche Restlebensdauer	Präventionswürdig: Vorbeugende Instandhaltung und punktuelle Einzelfehlerbeseitigung
3 Mittelmäßig	$3,0 \leq x < 4,0$	Anlagen, die in einer oder mehreren Qualitätsdimensionen mäßige Beeinträchtigungen aufweisen. Die Anlage sollte bei strategischen Ersatzinvestitionsentscheidungen berücksichtigt werden.	Mittelmäßiger Zustand: Kombination aus a) mäßige Anzahl von technischen Auffälligkeiten b) mäßige Anzahl an Verfügbarkeits- einschränkungen c) relativ kurze voraussichtliche Restlebensdauer	Instandsetzungsbedürftig: Umfangreiche Instandhaltung und Einzelfehlerbeseitigung
4 Schlecht	$4,0 \leq x < 5,0$	Die Anlage weist wesentliche Beeinträchtigungen in einer oder mehreren Qualitätsdimensionen auf. Es besteht eine erhöhte Wahrscheinlichkeit für hohe Folgekosten und/oder betriebliche Auswirkungen. Eine Ersatzinvestition sollte geplant werden und ist in einigen Fällen überfällig.	Schlechter Zustand: Kombination aus a) mäßige bis viele technische Auffälligkeiten b) hohe Anzahl an Verfügbarkeitseinschränkungen c) relativ kurze voraussichtliche Restlebensdauer	Erneuerungsbedürftig: Ersatzinvestitionsplanung anstoßen, wenn nicht bereits geschehen und bei Bedarf palliative Instandhaltung durchführen
5 Mangelhaft	$5,0 \leq x \leq 5,99$	Die Anlage wird in mehreren Qualitätsaspekten als unzureichend eingestuft. Diese kann den Betrieb beeinträchtigen, hohe Folgekosten verursachen, Anforderungen werden nicht erfüllt und/oder die Lebensdauer ist überschritten. Die Anlage hätte bereits erneuert werden müssen.	Mangelhafter Zustand: Kombination aus a) sehr viele technische Beeinträchtigungen b) erhebliche Anzahl an Störungen c) wahrscheinlich keine nominelle Restlebensdauer mehr vorhanden	Dringend Erneuerungsbedürftig: Ersatzinvestition notwendig
Einschränkend		Die Anlage hat potenziell schwerwiegende Auswirkungen auf den Betrieb. Es wurden Abhilfemaßnahmen ergriffen, um kritische Vorfälle auszuschließen.	Besondere Sachverhalte: Anlagen, bei denen Probleme mit sehr hoher Priorität und mit potenziell direkter Einschränkung des Bahnbetriebs vorliegen.	Kurzfristiger Handlungsbedarf: Instandhaltung zur Überbrückung bis zur Ersatzinvestition

Tabelle 2: Beschreibung und Spezifikation der Zustandsnoten

i Hinweis zur Bewertung:
Über die Netzzustandsnote (NZN) werden die Sachverhalte nicht neu erfasst, sondern nur bekannte und bereits dokumentierte Sachverhalte mit der NZN-Methodik bewertet. Alle Erkenntnisse, die auf dieser Methodik beruhen, beinhalten keine neue oder veränderte Sicherheitsbewertung der Anlagen; diese wird, wie bisher, ausschließlich von dem verantwortlichen Fachpersonal gemäß gültigem Regelwerk durchgeführt. Über den InfraGO-Zustandsbericht sind keine neuen Erkenntnisse über sicherheitstechnische Mängel der Anlagen ableitbar, die nicht ohnehin schon in den Systemen der DB InfraGO AG bekannt und erfasst sind.

1.4.1 Maßnahmenindikation der Netzzustandsnotensystematik

Über die Netzzustandsnote wird der Zustand einzelner Anlagen auf der Grundlage von ausgewählten Zustandsmerkmalen mit einer Notenskala von 1,0 bis 5,99 bewertet. Die Auswahl der Merkmale wurde in Gremien mit Experten diskutiert und beschlossen. Jede Note steht in direktem Zusammenhang mit einer Zustandsbewertung von *neuwertig* [Zustandsnote 1] bis *mangelhaft* [Zustandsnote 5]. Bei Anlagen, für die ein besonderer Sachverhalt vorliegt, wird zudem die Note *einschränkend* vergeben.

Anhand der Notenbezeichnung kann eine Maßnahmenindikation abgeleitet werden. Anlagen mit der Bewertung *neuwertig* und *gut* sind Anlagen mit der Zustandsnote 1 oder 2. Sie erfahren im Wesentlichen vorbeugende Maßnahmen und werden präventiv instandgehalten.

Anlagen, die bereits einen Instandsetzungsbedarf aufweisen, werden in die Zustandsnote 3, *mittelmäßig* eingestuft. Diese Anlagen erfahren zusätzlich zu den präventiven Instandhaltungsmaßnahmen korrektive Instandhaltungsmaßnahmen.

Anlagen mit wesentlichen Beeinträchtigungen, die beispielsweise Auswirkungen auf den Betrieb verursachen, werden mit der Zustandsnote 4, *schlecht* bewertet. Für diese Anlagen ist mit einem zunehmenden Instandhaltungsaufwand zu rechnen. Entsprechend ist ab einer Zustandsnote 4 zu überprüfen, ob eine Ersatzinvestition sinnvoll ist.

Bei vielen technischen Beeinträchtigungen, die mit erheblichen Störungen für den Betrieb verbunden sind, werden Anlagen als *mangelhaft* und mit der Zustandsnote 5 bewertet. Für diese Anlagen besteht ein dringender Erneuerungsbedarf, da oftmals auch die Lebensdauer bereits überschritten ist.

Als *einschränkend* werden Anlagen eingestuft, die schwerwiegende Störungen des Bahnbetriebs verursachen. Sie müssen mit erhöhter Priorität behandelt werden. Hier besteht ein kurzfristiger Handlungsbedarf. Das kann eine Instandsetzung oder eine Erneuerung bedeuten.

i Die Maßnahmenindikation über die Zustandsnote wird auf Grundlage der vorliegenden und bewerteten Zustandsmerkmale einzelner Anlagen automatisiert berechnet und ersetzt nicht die fachkundige Einschätzung des anlagenkundigen Personals.

1.4.2 Rechenmethodik und Aggregation der Netzzustandsnote

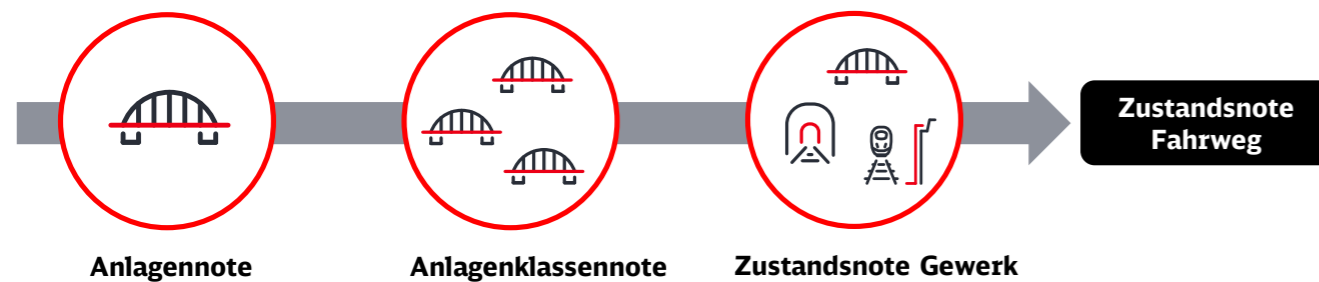


Abbildung 19: Aggregation der Zustandsnote von der Einzelanlage zur Netzzustandsnote

Die Bewertung erfolgt immer je Einzelanlage – die Zustandsnoten der Einzelanlagen können über eine Verrechnungslogik zu einer Gesamtnote für beliebige Netzausschnitte aggregiert werden. Dadurch ist es möglich, Anlagen auf unterschiedlichen Aggregationsebenen, wie Strecken, Korridoren, Regionen oder Anlagenklassen, miteinander zu vergleichen und den erforderlichen Instandhaltungs- und Erneuerungsbedarf zu priorisieren.

Für eine aggregierte Berechnung wird ein gewichteter Mittelwert zwischen den Zustandsnoten der Anlagen gebildet, wobei das Gewicht der einzelnen Zustandsnoten immer der Quotient aus Wiederbeschaffungswert und technischer Nutzungsdauer [WBW/tND] der jeweiligen Anlage ist.

Dieser gemeinsame Nenner ermöglicht eine Vergleichbarkeit der Zustandsnoten unabhängig von der Anlagenklasse.

Für die grafische Darstellung der Notenverteilungen in den Balkendiagrammen als ganze Zahlen wird die Zustandsnote abgerundet (Bsp. Zustandsnote 1,5 = *neuwertig*). Die Gewichtung der Balkensegmente erfolgt über den Wiederbeschaffungswert der Anlagen.

1.4.3 Bewertungsmethodik

Bevor die Zustandsnote berechnet wird, werden die Einzelnoten der Merkmale zu den folgenden vier Qualitätsdimensionen aggregiert: Besondere Sachverhalte, Inspektion, Verfügbarkeit und Lebenszyklus (Abbildung 20).

In der Qualitätsdimension „Besondere Sachverhalte“ werden Auffälligkeiten einer Anlage bewertet, z. B. Befundmeldungen mit der höchsten Prioritätsstufe. Die davon betroffenen Anlagen erhalten die Note *einschränkend*, die schlechteste Noteneinstufung.

Die Qualitätsdimension „Inspektion“ umfasst die wesentlichen Informationen aus der Überprüfung einer Anlage. Hier werden beispielsweise die Ergebnisse aus den regelmäßig durchgeführten Gleismesszugfahrten oder die Erkenntnisse aus den durchgeführten Inspektionen an der Anlage bewertet.

Der Einfluss der Anlagen auf die Infrastrukturverfügbarkeit wird über die Qualitätsdimension „Verfügbarkeit“ abgebildet. Anlagen mit eingeschränkter Verfügbarkeit weisen beispielsweise ein erhöhtes Störaufkommen auf. In einigen Streckenabschnitten bestehen bereits Langsamfahrstellen aufgrund von Mängeln an den Anlagen.

Das Alter der Anlagen wird in der Qualitätsdimension „Lebenszyklus“ bewertet. Die Beurteilung erfolgt über die Restlebensdauer, der verbleibende Zeitraum bis zur Erreichung der technischen Nutzungsdauer der Anlage. Wird die Restlebensdauer der Anlagen durch Obsoleszenz negativ beeinflusst, so fließt dieser Sachverhalt ebenfalls in die Bewertung mit ein.

Jede Bewertung einer Anlage basiert auf diesen vier Qualitätsdimensionen und deckt damit die wesentlichen Größen zur Beurteilung des Anlagen- und Netzzustands ab. Da für alle Anlagenklassen die vier Qualitätsdimensionen einheitlich gelten, ist die Vergleichbarkeit unterschiedlichster Anlagen untereinander gewährleistet.

Erkenntnisse aus aktuellen Regelwerken, innovative Messverfahren und neu erhobene Messdaten werden fortlaufend in die Weiterentwicklung der Methodik für die Netzzustandsnoten eingebunden. So verbessert sich die Aussagekraft der NZN bezüglich des realen Anlagenzustands stetig.

Bund und DB InfraGO entwickeln die Zustandserfassung zurzeit gemeinsam weiter. Ziel ist es, die methodische Grundlage der Zustandsbewertung weiter zu schärfen und die Anforderungen beider Seiten konsistent zu berücksichtigen.

Das Segment Serviceeinrichtungen (SE) wird in diesem Bericht erstmals als eigenständiges Segment separat ausgewiesen. Es wurde aus bestehenden Segmenten herausgelöst und umfasst überwiegend Bereiche des ursprünglichen Flächennetzes (FLN) sowie kleinere Anteile des ehemaligen Hochleistungsnetzes (HLN). Innerhalb dieses Segments werden unter anderem Zugbildungsanlagen, Abstellanlagen und weitere infrastrukturelle Serviceeinrichtungen geführt, die für betriebliche Abläufe und die Zugdisposition eine zentrale Rolle spielen.

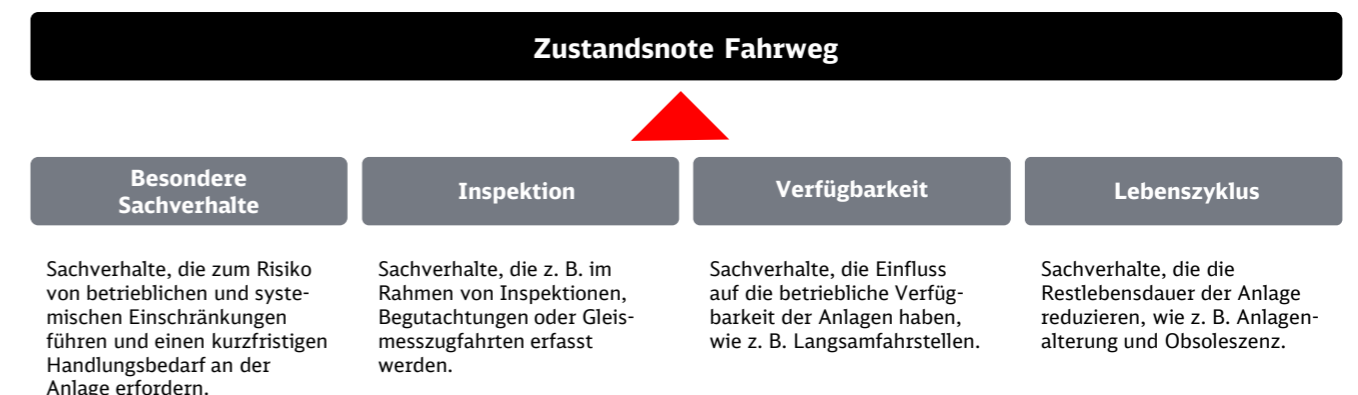


Abbildung 20: Qualitätsdimensionen der Netzzustandsnote



2. Personenbahnhöfe

2.1 Zusammenfassung

2.1.1 Zustand Personenbahnhöfe

Die Zustandsnote der Personenbahnhöfe der DB InfraGO AG liegt im Berichtsjahr 2025 bei 2,96. Sie hat sich gegenüber dem Vorjahr von 3,03 um 0,07 verbessert.

In die Ermittlung der Kennzahl sind die Zustandsnoten der rund 5.400 Personenbahnhöfe der DB InfraGO AG eingeflossen. Das Anlagenportfolio der Verkehrsstationen umfasst mehr als 90.000 Anlagen, die nach der Methodik zur Ermittlung der Zustandsnote bewertet wurden. Dabei werden Zustandsnoten im Notenbereich von 1,00 („*neuwertig*“) bis 6,00 („*ungenügend*“) vergeben.

Rund die Hälfte des Anlagenportfolios befindet sich in einem *neuwertigen* oder *guten* Zustand, gemessen am Wiederbeschaffungswert des gesamten Portfolios. So haben Anlagen im Wert von 18,10 Mrd. Euro die Zustandsnote 1 und 24,34 Mrd. Euro die Zustandsnote 2 erhalten.

Der Wert der Anlagen mit Zustandsnote 4 oder schlechter bestimmt den zustandsbasierten Nachholbedarf. Dieser beläuft sich im Jahr 2025 auf 18,58 Mrd. Euro. Davon dringend erneuerungsbedürftig sind Anlagen der Verkehrsstation mit einem Wiederbeschaffungswert von 10,78 Mrd. Euro. Diese Anlagen sind im Lebenszyklus weit fortgeschritten, befinden sich in einem *schlechten* baulich-technischen Zustand und haben mittlere bis erhebliche Verfügbarkeitseinschränkungen, weisen jedoch kein eisenbahnbetriebliches Sicherheitsrisiko auf.

Damit sank der dringende Erneuerungsbedarf gegenüber dem Vorjahr leicht. Der Wiederbeschaffungswert aller Anlagen der Personenbahnhöfe im Bereich Verkehrsstation (Personenbahnhöfe ohne Empfangsgebäude) beläuft sich im Jahr 2025 auf 80,22 Mrd. Euro.

Die Zustandsnote der Empfangsgebäude liegt im Berichtsjahr 2025 bei 3,55. Die im Jahr 2025 fortgesetzte umfassende Aufnahme nicht öffentlich zugänglicher Bereiche der Empfangsgebäude zeigt deutlich, dass sich die Empfangsgebäude in einem *mittelmäßigen* Zustand befinden (Vorjahr 3,58). In Kap. 2.2.3 wird auf die Empfangsgebäude im Detail eingegangen.

Wie auch im vorangegangenen Berichtsjahr wird für die Personenbahnhöfe im Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) die seit 2009 erhobene Qualitätskennzahl „Bewertung Anlagenqualität“ (BAQ) als aggregierte Größe zur Verdeutlichung der Qualität der wichtigsten Anlagen der Bahnhöfe dokumentiert. Die Zustandsnote Personenbahnhöfe erweitert die dort enthaltene Perspektive der Qualität um die Dimensionen Lebenszyklus und Verfügbarkeit des Anlagenportfolios. Die Zustandsnote Personenbahnhöfe ist hinsichtlich ihrer Systematik und Aussage grundsätzlich mit der Netzzustandsnote vergleichbar.

Den größten Anteil am Wiederbeschaffungswert stellen mit 25,22 Mrd. Euro Anlagen der Anlagenklasse Bahnsteige. Ihre Zustandsnote hat sich leicht auf 2,89 verbessert.

Eine deutliche Verbesserung ist bei den informations- und telekommunikationstechnischen Anlagen zu verzeichnen. Sie erreichen eine 3,74 nach einer 3,97 im Vorjahr. Damit verbesserten sie sich auch im Portfoliovergleich und bilden nur noch den zweit schlechtesten Bereich nach den Fahrtreppen. Es wird deutlich, dass die getätigten hohen Investitionen zur Zustandsverbesserung beitragen, wenn gleich sich weiterhin hier der größte Handlungsbedarf zeigt.

i Die Wiederbeschaffungswerte in diesem Bericht basieren auf den Kostensätzen der Qualitätskennzahl Substanzwert, die im Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2025 berichtet wurden. Für die Empfangsgebäude sind die Werte 2019 gutachterlich im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III ermittelt worden. Sie beinhalten das zum damaligen Zeitpunkt betrachtete Portfolio und wurden in diesem Bericht auf den Preisstand 2024 fortgeschrieben. Zudem basieren die Wiederbeschaffungswerte auf dem für diesen Bericht bewerteten Anlagenportfolio.

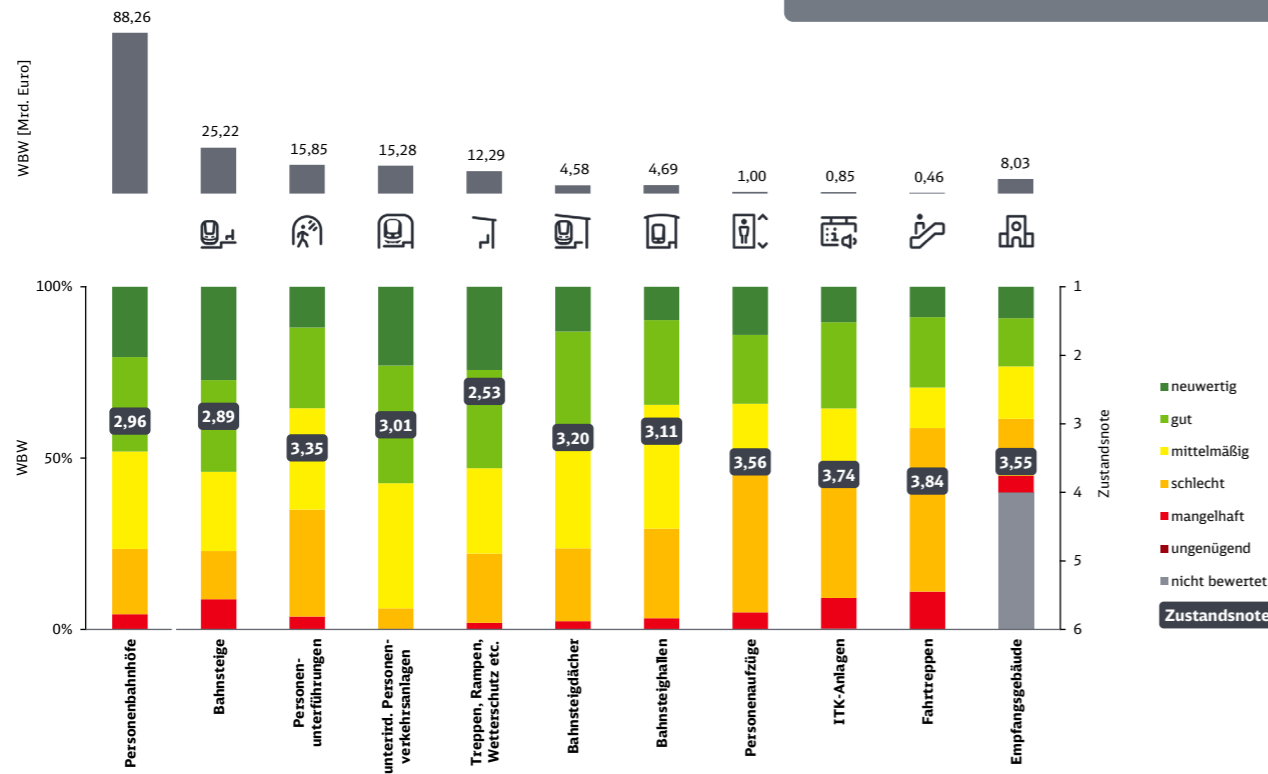


Abbildung 21: Zustandsnote und Notenverteilung der Personenbahnhöfe nach Wiederbeschaffungswert im Gesamtportfolio¹

¹ Die Mengen der Empfangsgebäude befinden sich zurzeit in der Neuermittlung.

2.1.2 Vergleich der Zustandsnote zu den Vorjahren

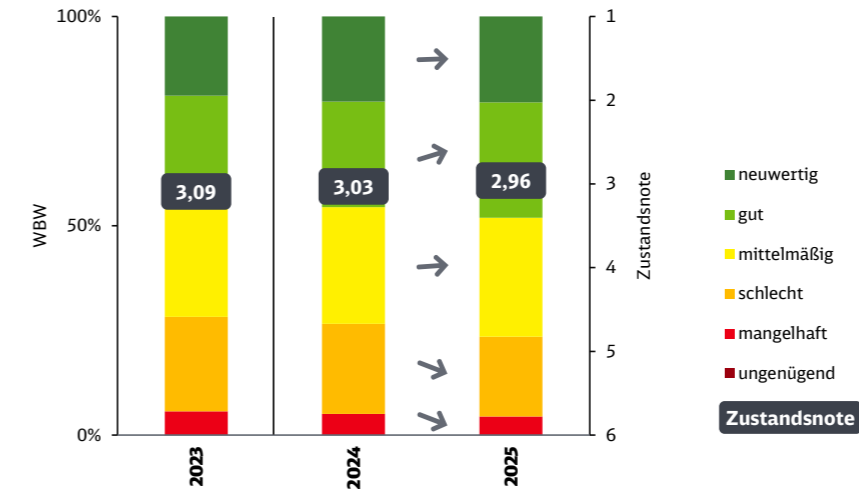


Abbildung 22: Vergleich der Zustandsnote Personenbahnhöfe zu den Vorjahren

Der Zustand der Personenbahnhöfe hat sich gegenüber dem Vorjahr weiter verbessert. Die Zustandsnote entwickelte sich von 3,09 im Jahr 2023 über 3,03 im Jahr 2024 auf 2,96 im Jahr 2025.

Der Anteil der Anlagen in einem *neuwertigen* und *guten* Zustand hat sich gegenüber 2024 um drei Prozentpunkte erhöht. Gleichzeitig ist der Anteil der Anlagen mit den Zustandsnoten *ungenügend*, *mangelhaft* und *schlecht* um drei Prozentpunkte gesunken.

Auch im Jahr 2025 steht hinter der Verbesserung der Zustandsnote eine große Anzahl an neuen und verbesserten Anlagen an den Bahnhöfen. So wurden 124 zukunftsfähige Bahnhöfe im Jahr 2025 fertiggestellt, auf die in Kapitel 2.2.2 näher eingegangen wird. Neue und instandgesetzte Anlagen sorgen für einen besseren Zustand und höheren Komfort.

Die Flutkatastrophe an der Ahr hat neben dem Fahrweg auch die Bahnhöfe an der Ahrstrecke zerstört. Alle zehn Stationen wurden saniert oder neu gebaut. Darüber hinaus gingen weitere neue Stationen in Betrieb wie bspw. Trier-Hafenstraße, Rimbach Schulzentrum und Marktobendorf Nord.

Auch im Jahr 2025 haben umfangreiche Investitionstätigkeiten mit dem Neubau und Ersatz von Anlagen sowie Instandsetzungstätigkeiten im Bestand einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung des Zustands der Personenbahnhöfe geleistet.

i Bahnhof Rech an der Ahrstrecke während des Baus



2.2 Zustandsbewertung

2.2.1 Gesamtportfolio Personenbahnhöfe

Das mit der Zustandsnote Personenbahnhöfe bewertete Anlagenportfolio umfasst 90.707 bauliche, technische sowie informations- und telekommunikationstechnische Anlagen.

Die meisten aller bewerteten Anlagen haben im Jahr 2025 die Zustandsnote 2 erhalten (24.990 Anlagen), gefolgt von der Zustandsnote 1 (20.837 Anlagen). Damit befinden sich erstmals über 50 Prozent des Anlagenumfangs in einem *neuwertigen* oder *guten* Zustand.

Die Zustandsnote 4 oder schlechter haben in Summe 26.295 Anlagen erhalten. Folglich befinden sich ca. 29 Prozent des Anlagenumfangs in einem *schlechten*, *mangelhaften* oder *ungenügenden* Zustand und damit vier Prozentpunkte weniger als im vergangenen Jahr.

Das Anlagenportfolio der Personenbahnhöfe ist insgesamt heterogen: Es umfasst bauliche Anlagen wie Bahnsteige, technische Anlagen wie Personenaufzüge und informations- und telekommunikationstechnische Anlagen wie Fahrgastinformationsanlagen. Die Notenverteilungen der einzelnen Anlagenklassen und Bereiche weisen Unterschiede auf.

Eine hohe Anzahl an Anlagen weist der Bereich Treppen, Rampen, Wetterschutz etc. auf, da hier Anlagen verschiedener Anlagenklassen zusammengefasst sind. Rund 70 Prozent dieser baulichen Anlagen sind *neuwertig* oder in einem *guten* Zustand. Sie haben mit der Zustandsnote 2,53 die beste Note im Portfolio erreicht.

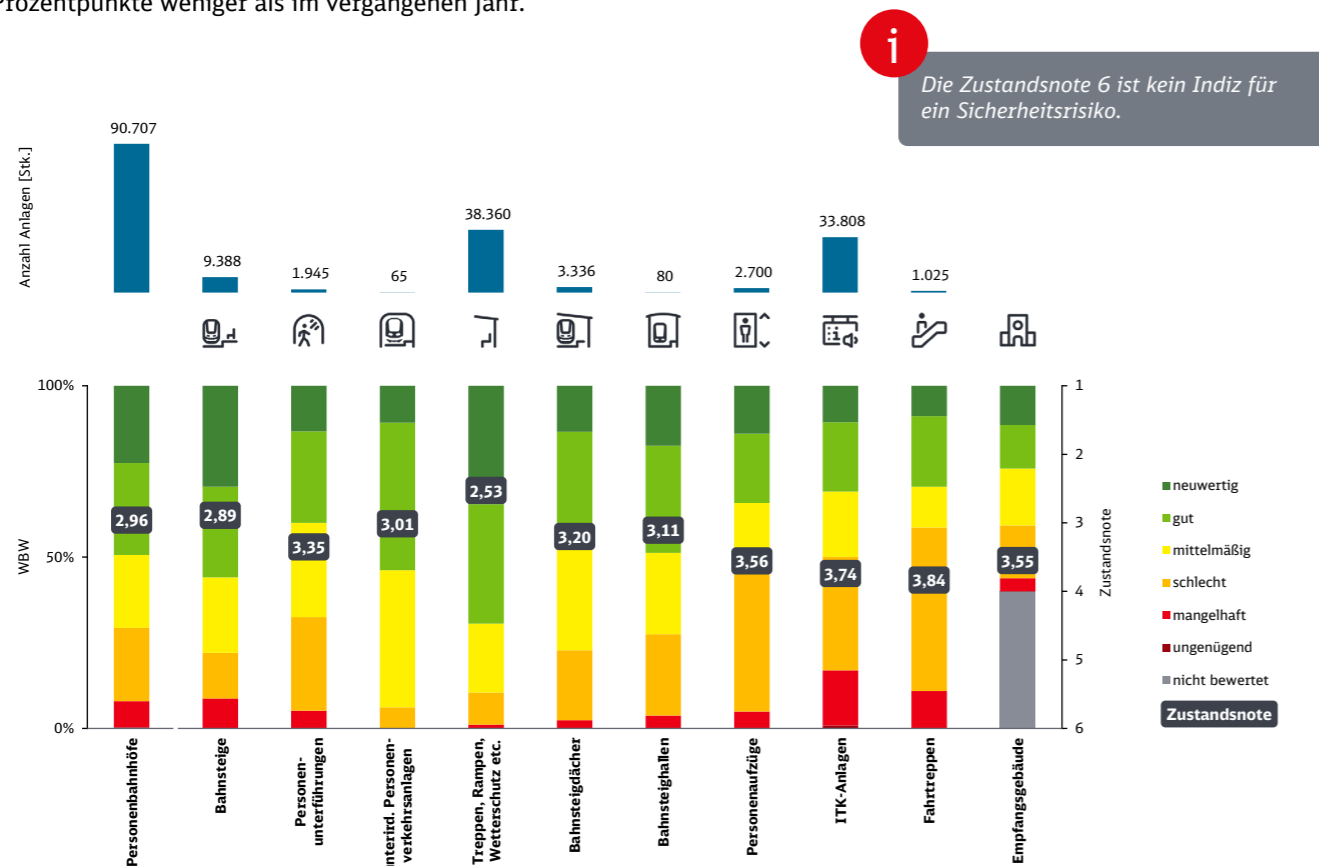


Abbildung 23: Zustandsnote und Notenverteilung der Personenbahnhöfe nach Anzahl der Anlagen im Gesamtportfolio¹

¹ Die Mengen der Empfangsgebäude befinden sich zurzeit in der Neuermittlung. Die weiteren Mengen können von den im IZB dargestellten Mengen abweichen.

Anlagenportfolio Personenbahnhöfe

Anlagenklassen/Bereiche	Menge [Stk.]	Wiederbeschaffungswert ¹ [Mrd. Euro]
Bahnsteige	9.388	25,22
Personenunterführungen	1.945	15,85
unterirdische Personenverkehrsanlagen	65	15,28
Treppen, Rampen, Wetterschutz etc.	38.360	12,29
Bahnsteigdächer	3.336	4,58
Bahnsteighallen	80	4,69
Personenaufzüge	2.700	1,00
ITK-Anlagen	33.808	0,85
Fahrtreppen	1.025	0,46

Tabelle 3: Art und Umfang des bewerteten Portfolios der Personenbahnhöfe¹

Ein Drittel der 2.700 bewerteten Personenaufzüge weist einen *neuwertigen* oder *guten* Zustand auf. Rund fünf Prozent der Aufzüge sind bezogen auf ihre Zustandsnote *mangelhaft* oder *ungenügend*. Diesem Umstand wirkt die DB InfraGO AG durch umfangreiche Maßnahmen verbunden mit entsprechendem Aufwand zur Sicherstellung einer hohen Verfügbarkeit entgegen. So lag im Jahr 2025 die Verfügbarkeit der Personenaufzüge bei 97 Prozent.

Zur Informations- und Telekommunikationstechnik (ITK) zählen die Anlagen der Reisendeninformation wie z. B. Fahrgastinformationsanlagen, Beschallungsanlagen, dynamische Schriftanzeiger, Uhrenendgeräte aber auch Video- und Kamerasysteme. Rund 17 Prozent dieses Anlagenumfangs befindet sich in einem *mangelhaften* oder *ungenügenden* Zustand und damit fünf Prozentpunkte weniger als im Vorjahr. Erhebliche Verfügbarkeitseinschränkungen und eine bereits überschrittene technische Nutzungsdauer weisen hier weiterhin auf einen dringenden Handlungsbedarf des Ersatzes vieler Anlagen in diesem Bereich hin.

Unter den baulichen Anlagen weisen die Personenunterführungen mit 3,35 die schlechteste Zustandsnote auf. Jede dritte Personenunterführung befindet sich in einem

schlechten oder *mangelhaften* Zustand, was den Handlungsbedarf verdeutlicht.

Die Empfangsgebäude der DB InfraGO AG haben eine Zustandsnote von 3,55 erreicht. Die im Jahr 2025 fortgesetzte umfassende Aufnahme nicht öffentlich zugänglicher Bereiche der Empfangsgebäude zeigt, dass sich die Empfangsgebäude in einem *mittelmäßigen* Zustand befinden (Vorjahr 3,58). Mehr Informationen dazu finden sich in Kap. 2.2.3.

Barrierefreiheit

Zahlreiche Baumaßnahmen verbessern stetig die Barrierefreiheit an Bahnhöfen. So hat die DB InfraGO AG im Jahr 2025 an rd. 140 Bahnsteigen einzelne Ausstattungsmerkmale, wie z. B. stufenfreie Zugänge, taktile Leitelemente und Handlaufschilde gezielt nachgerüstet. Inklusive Um- und Neubaumaßnahmen von rd. 130 Bahnsteigen wurde die barrierefreie Zugänglichkeit 2025 somit an insgesamt rd. 270 Bahnsteigen verbessert. Seit 2010 ist die Zahl der stufenfreien Bahnsteige von 80 Prozent auf 89 Prozent gestiegen. Heute können sich blinde und sehbehinderte Reisende an rund 68 Prozent der Bahnsteige mit Hilfe eines taktilen Blindenleitstreifens orientieren.

¹ Die Mengen der Empfangsgebäude befinden sich zurzeit in der Neuermittlung. Die weiteren Mengen können von den im IZB dargestellten Mengen abweichen.

2.2.2 Zukunftsfähige Bahnhöfe

Die zukunftsfähigen Bahnhöfe (ZKB) stehen für Leistungsfähigkeit und Kund:innenorientierung: Gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat die DB InfraGO AG ein ganzheitliches Zielbild für die bedarfsgerechte Modernisierung der Bahnhöfe entwickelt. Auf Basis der gemeinsam abgestimmten einheitlichen Standards entwickelt die DB InfraGO AG seit 2024 ihre Bahnhöfe sukzessive zu zukunftsfähigen Bahnhöfen weiter.

Verkehrsstation und Empfangsgebäude werden dabei als eine Funktionseinheit betrachtet, um mehr Kapazität für wachsende Reisendenzahlen und gleichzeitig mehr Komfort für steigende Kund:innenanforderungen zu schaffen. Ziel ist es auch, gemeinsam neben den Bahnhöfen auch das Umfeld und den Anschluss zu anderen Verkehrsträgern entsprechend der Bedürfnisse der Reisenden und Anwohner:innen zu strukturieren und zu gestalten.

2024 bildete den Startpunkt, jährlich 100 Bahnhöfe bundesweit (über alle Bundesländer verteilt) zu zukunftsfähigen Bahnhöfen zu entwickeln. Das Ziel konnte die DB InfraGO AG im Jahr 2024 mit 113 fertiggestellten

zukunftsfähigen Bahnhöfen inkl. der Stationen der Riedbahn übertreffen. Die Zielstellung von 100 modernisierten ZKB galt auch für die Jahresscheibe 2025. Mit 124 fertiggestellten ZKB konnte dieses Ziel im Vergleich zum Vorjahr noch einmal übertroffen werden. Auch im Jahr 2025 schaffte die DB InfraGO AG mit den zukunftsfähigen Bahnhöfen einen ganzheitlichen Ansatz zur Modernisierung ihrer Bahnhöfe. Neue und zusätzliche Zuganzeiger für mehr Reisendeninformation, transparent gestaltete Wetterschutzhäuser mit ansprechenden Sitzmöglichkeiten und freundlich gestaltete Personenunterführungen sind hier nur ausgewählte Beispiele für wesentliche Modernisierungsmaßnahmen an den ZKB.

Die Zielstellung für das Jahr 2026 sind 130 ZKB und damit ein erhöhter Soll-Anspruch im Vergleich zu den Vorjahren. In den Fokus rücken 2026 auch die ZKB am Korridor Hamburg–Berlin sowie die ersten komplexeren Stationen mit kleinen Empfangsgebäuden.

Zwei der grundlegenden Ziele der zukunftsfähigen Bahnhöfe sind, den Zustand sowie die Kundenzufriedenheit nachhaltig zu steigern. Um zusätzlich zur technischen Note auch die Sicht der Reisenden abzubilden, hat die DB InfraGO AG daher die Kunden-Zustandsnote der ZKB entwickelt. Diese Kennzahl beschreibt den Erfüllungsgrad des ZKB-Bahnhofsportfolios bezogen auf das gemeinsam mit BMV und EBA festgelegte Zielbild.

Die 237 zukunftsfähigen Bahnhöfe haben eine Kunden-Zustandsnote von 1,46 erreicht. Das Zielbild wird an diesen Bahnhöfen durchschnittlich zu 95,4 Prozent erfüllt.

Gemessen wird dabei der Erfüllungsgrad anhand sogenannter Leistungselemente wie Zuganzeiger, Sitzmobiliar und Wetterschutzhäusern. Die vorhandenen Leistungselemente werden dem Soll des Zielbildes gegenübergestellt. Dabei wird der Erfüllungsgrad linear in eine Schulnotenlogik umgerechnet, wobei 100 Prozent einer 1,0 und 50 Prozent einer 6,0 entsprechen. Im Ergebnis gilt daher: Je besser die Kunden-Zustandsnote, desto mehr Leistungselemente des vereinbarten Zielbildes werden an den zukunftsfähigen Bahnhöfen erfüllt.

i Die Zustandsnote ist eine technische Note mit den Dimensionen Lebenszyklus, Qualität und Verfügbarkeit. Teileffekte der Bahnhofssanierungen können über die Zustandsnote abgebildet werden. Der Austausch oder die Sanierung der in der Zustandsnote berücksichtigten Anlagen hat einen direkten Einfluss auf die Zustandsnote. Kundenrelevante Anlagen wie Sanitäranlagen, Sitzgelegenheiten oder Abfallbehälter werden jedoch in dieser Note nicht erfasst. Das gilt ebenfalls für Ästhetikeffekte und optische Aufarbeitungen wie Malerarbeiten oder Vegetationspflege. Dafür wird die zweite Zustandsnote, auch Kunden-Zustandsnote genannt, etabliert.



i Bahnhof Joachimsthal Kaiserbahnhof vorher/nachher im Regionalbereich Ost (Brandenburg)



i Bahnhof Bad Bentheim vorher/nachher im Regionalbereich Nord (Niedersachsen)

2.2.3 Empfangsgebäude

Die Aufnahme der Empfangsgebäude in das im Jahr 2024 novellierte Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) schafft Klarheit darüber, dass diese Gebäude integraler Bestandteil des Systems Schiene sind. Durch diese gesetzliche Einordnung wurden Empfangsgebäude förderrechtlich explizit als Teil der Eisenbahninfrastruktur definiert. Diese Neuregelung stellt eine bedeutende Entwicklung dar, die den Kurs der Bahnstationsmodernisierung nachhaltig stärkt. Auf dieser Grundlage können Empfangsgebäude nun ganzheitlich modernisiert und in einen leistungsfähigen Zustand gebracht werden – eine Maßnahme, die dringend erforderlich ist. Für eine erfolgreiche Umsetzung sind neben ausreichenden finanziellen Mitteln auch weiterentwickelte Vereinbarungen zwischen den beteiligten Akteuren erforderlich. Hierzu verhandeln Bund und DB InfraGO AG die zukünftigen Rahmenbedingungen u. a. für die Finanzierung der Empfangsgebäude. Um eine effiziente und zielgerichtete Finanzierung sicherzustellen, soll die derzeit sehr heterogene Förderlandschaft an die rechtlichen Rahmenbedingungen des novellierten BSWAG angepasst und in eine neue Förderlogik migriert werden. Bund und DB InfraGO AG haben sich grundsätzlich zu den Inhalten verständigt, um nun den Pfad der Migration gemeinsam auszugestalten.

Um den notwendigen Finanzierungsbedarf weiter zu untersetzen, erhebt die DB InfraGO AG aktuell Bedarfe für die verschiedenen Bereiche der Empfangsgebäude in einer umfassenden, auf die wesentlichen Elemente der Gebäude bezogenen Methodik. Wurden bislang entlang der bis zur BSWAG-Novellierung vereinbarten Finanzierungsmethode insbesondere die öffentlich zugänglichen Bereiche der Gebäude bewertet, so werden aktuell zusätzlich auch die nicht öffentlichen Bereiche sukzessive erfasst. Diese umfassende Betrachtung nahezu aller Anlagen in den Empfangsgebäuden sichert den Anspruch der ganzheitlichen Betrachtung der BSWAG-Novellierung ab. Im Ergebnis führt diese Methodik auch zu einer Erhöhung der betrachteten Anlagenmengen.

Auf dieser Basis sind nach 50 Gebäuden im ersten Jahr nun weitere 130 Gebäude mit insgesamt über 19.500 Räumen und rund 75.000 Anlagen umfassend erhoben worden. Die Zustandsnote von 3,55 weist wie in den Vorjahren auf einen *mittelmäßigen* Zustand hin. Die DB InfraGO AG wird die umfassende, auf wesentliche Elemente bezogene Erhebung in den Empfangsgebäuden auch zukünftig fortsetzen.

i Das Empfangsgebäude Ahrensburg im öffentlich und nicht öffentlich zugänglichen Bereich



2.2.4 Zustandsnote Personenbahnhöfe nach Clustern

Das Gesamtportfolio der Anlagen an Personenbahnhöfen kann in bauliche und technische sowie informations- und telekommunikationstechnische Anlagen unterteilt werden. Sie weisen Unterschiede in den Zustandsnoten auf. Die baulichen Anlagen sind in einem besseren Zustand als die technischen sowie die informations- und telekommunikationstechnischen Anlagen.

Die baulichen Anlagen machen 97 Prozent (77,91 Mrd. Euro) des gesamten Wiederbeschaffungswertes der Verkehrsstation aus. Die technische Nutzungsdauer dieser Anlagen ist deutlich länger als die der technischen und ITK-Anlagen.

In diesem Kapitel wird auf die Anlagen der Verkehrsstation eingegangen. Die Neuermittlung der Daten der Empfangsgebäude wurde im Jahr 2025 fortgesetzt, war zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Berichtes jedoch noch nicht abgeschlossen. In den kommenden Berichten werden die jeweils zum Veröffentlichungszeitpunkt vorliegenden Ergebnisse berücksichtigt.

2.2.4.1 Bauliche Anlagen

Zu den baulichen Anlagen zählen Ingenieurbauwerke wie Personenunter- und -überführungen, Post- und Gepäcktunnel, unterirdische Personenverkehrsanlagen, Bahnsteigdächer und Bahnsteighallen sowie weitere bauliche Anlagen wie Bahnsteige, Treppen, Rampen, Wetterschutzhäuser, Windschutzsysteme und Einhausungen.

Die Zustandsnoten der meisten baulichen Anlagen haben sich im Vergleich zum Vorjahr verbessert. Eine Ausnahme bilden Anlagen des Bereichs Treppen, Rampen, Wetterschutz etc., die mit 2,53 gleichbleibend die beste Zustandsnote aufweisen.

Den größten Handlungsbedarf weisen die Personenunterführungen auf, die mit 3,35 die schlechteste Zustandsnote der baulichen Anlagen verzeichnen. Zudem befindet sich mehr als ein Drittel ihres Wiederbeschaffungswertes in einem *schlechten* oder *mangelhaften* Zustand.

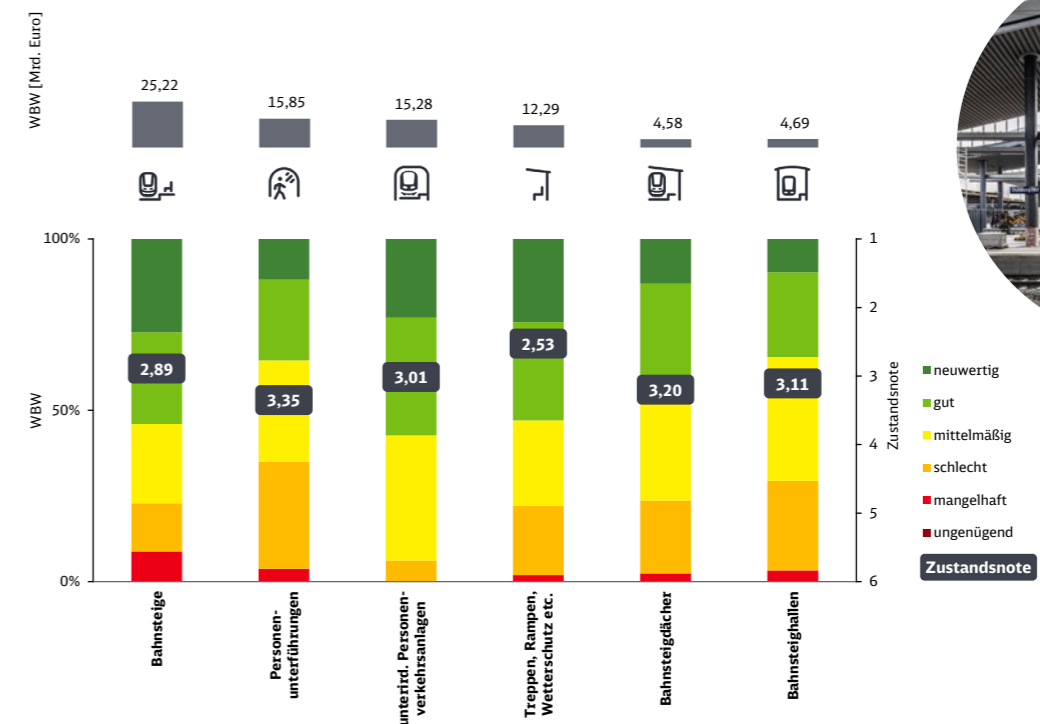


Abbildung 24: Zustandsnote und Notenverteilung nach Wiederbeschaffungswert der baulichen Anlagen

2.2.4.2 Technische sowie informations- und telekommunikationstechnische Anlagen

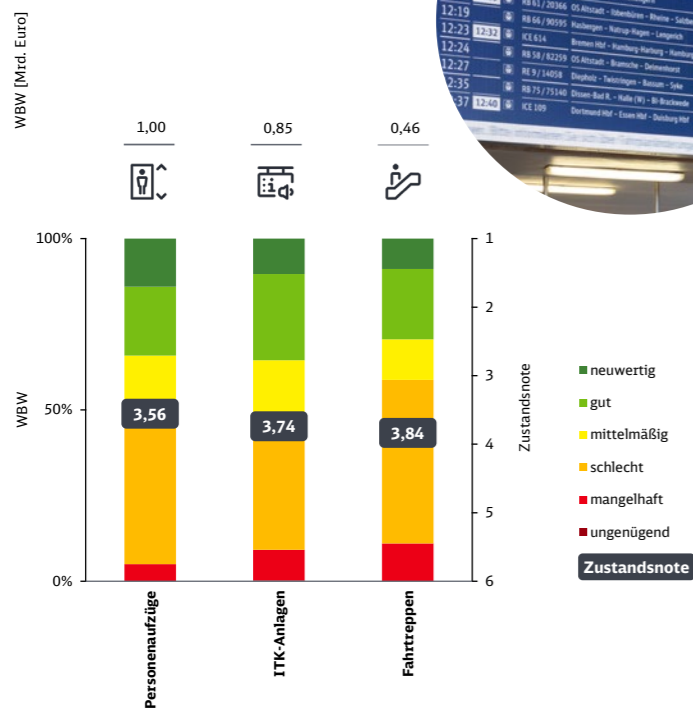
Zu den technischen Anlagen gehören Personenaufzüge und Fahrtreppen. Die informations- und telekommunikationstechnischen Anlagen umfassen Fahrgastinformationsanlagen, Beschallungsanlagen, dynamische Schriftanzeiger sowie Video- und Kamerasysteme und Uhrenendgeräte.

Sie machen mit einem Wiederbeschaffungswert von 2,31 Mrd. Euro ca. drei Prozent des Wiederbeschaffungswertes der Verkehrsstation aus. Die Anlagen zeichnen sich durch geringe technische Nutzungsdauern aus, weshalb sie häufiger ersetzt werden müssen. Damit werden nicht nur Ausfälle vermieden, sondern auch dem technologischen Wandel Rechnung getragen.

Die Zustandsnote der Fahrtreppen der Personenbahnhöfe hat sich von 3,95 auf 3,84 verbessert. Der Anteil des Wiederbeschaffungswertes mit Zustandsnote 4 oder schlechter konnte um fünf Prozentpunkte reduziert werden.

Der Zustand der Personenaufzüge hat sich von 3,57 auf 3,56 leicht verbessert. Trotz der erzielten Verbesserungen zeigen die Zustandsnoten der Fördertechnik weiterhin einen Handlungsbedarf auf. Die DB InfraGO AG führt daher zahlreiche Maßnahmen durch, um eine hohe Verfügbarkeit dieser Anlagen zur Aufrechterhaltung der Barrierefreiheit an den Bahnhöfen zu gewährleisten.

Der Zustand der ITK-Anlagen hat sich zwar von 3,97 auf 3,74 verbessert, ist jedoch weiterhin *mittelmäßig*. Viele Anlagen des Clusters haben ihre vorgesehene technische Nutzungsdauer bereits überschritten oder stehen am Ende ihres Lebenszyklus. Daher wurden im Jahr 2025 2.700 Anzeiger und Monitore erneuert. Durch den Austausch weiterer Anlagen in den kommenden Jahren kann die stetige Verbesserung des Clusters in Zukunft fortgesetzt werden. Damit wird einer besseren Reisendeninformationen für die Fahrgäste an großen wie an kleinen Stationen Rechnung getragen.



Barrierefreiheit

In diesem Bericht wird auf den Zustand von Personenaufzügen und Fahrtreppen der Personenbahnhöfe eingegangen. Weitere Informationen zur Barrierefreiheit finden sich im Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB). Die Kennzahl „Funktionalität Bahnsteige und weitreichende Barrierefreiheit“ (FB-B) geht innerhalb des IZB auf diesen Punkt detailliert ein. Grundsätzlich sind bereits 89 Prozent der Bahnsteige stufenfrei erreichbar und damit für 93 Prozent der Reisenden stufenfrei erreichbar.

Abbildung 25: Zustandsnote und Notenverteilung nach Wiederbeschaffungswert der technischen und ITK-Anlagen

2.3 Handlungsbedarf

Instandhaltung

Unter Instandhaltung werden Maßnahmen der Wartung, Inspektion, Instandsetzung, Entstörung und Verbesserung verstanden. Eine allgemeine Instandhaltung erfahren daher alle Anlagen eines Portfolios, auch wenn zum Ende des Lebenszyklus keine umfangreichen Instandsetzungsmaßnahmen mehr durchgeführt werden. In diesem Kapitel wird darauf eingegangen, welche Anlagen vornehmlich Instandsetzungs- (Kap. 2.3.1) und welche Ersatzinvestitionsbedarf (Kap. 2.3.2 und 2.3.3) aufweisen.

Aus dem Zustand der Anlagen kann ein Handlungsbedarf sowie eine Maßnahmenindikation abgeleitet werden. Dabei wird zwischen Instandhaltungs- und Erneuerungsbedarf unterschieden. Der Instandhaltungsbedarf und zustandsbasierte Nachholbedarf beziehen sich auf die Anlagen der Verkehrsstation und beinhalten keine Angaben zum Empfangsgebäude. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Berichtes war die Neuermittlung der Anlagen der Empfangsgebäude noch nicht abgeschlossen.

2.3.1 Instandhaltungsbedarf

Der Instandhaltungsbedarf umfasst Anlagen der Zustandsnote 1,00 bis 3,99.

Anlagen mit den Zustandsnoten 1 und 2 sind *neuwertig* oder in einem *guten* Zustand. Diese Anlagen weisen einen Instandhaltungsbedarf auf, der eine allgemeine Instandhaltung umfasst. Anlagen mit Zustandsnote 2 können präventive Instandhaltungsmaßnahmen und punktuell auch reaktive Maßnahmen benötigen. Die Maßnahmen sind erforderlich, um den guten Zustand der Anlagen erhalten zu können.

Anlagen mit der Zustandsnote 3 weisen einen *mittelmäßigen* Zustand auf. Es sind Instandhaltungsmaßnahmen präventiver und vermehrt reaktiver Art erforderlich, um die eingetretenen Beeinträchtigungen in den Qualitätsausprägungen zu beseitigen. Für die technischen Anlagen fallen darunter auch Entstörungsmaßnahmen, z. B. zur Erhaltung der Verfügbarkeit von Aufzügen.

Insgesamt weisen die baulichen Anlagen einen hohen Instandhaltungsbedarf auf. So hat bspw. unter den unterirdischen Personenverkehrsanlagen der überwiegende Teil einen Instandhaltungsbedarf. 61 von 65 Anlagen benötigen präventive und reaktive Instandhaltungsmaßnahmen.

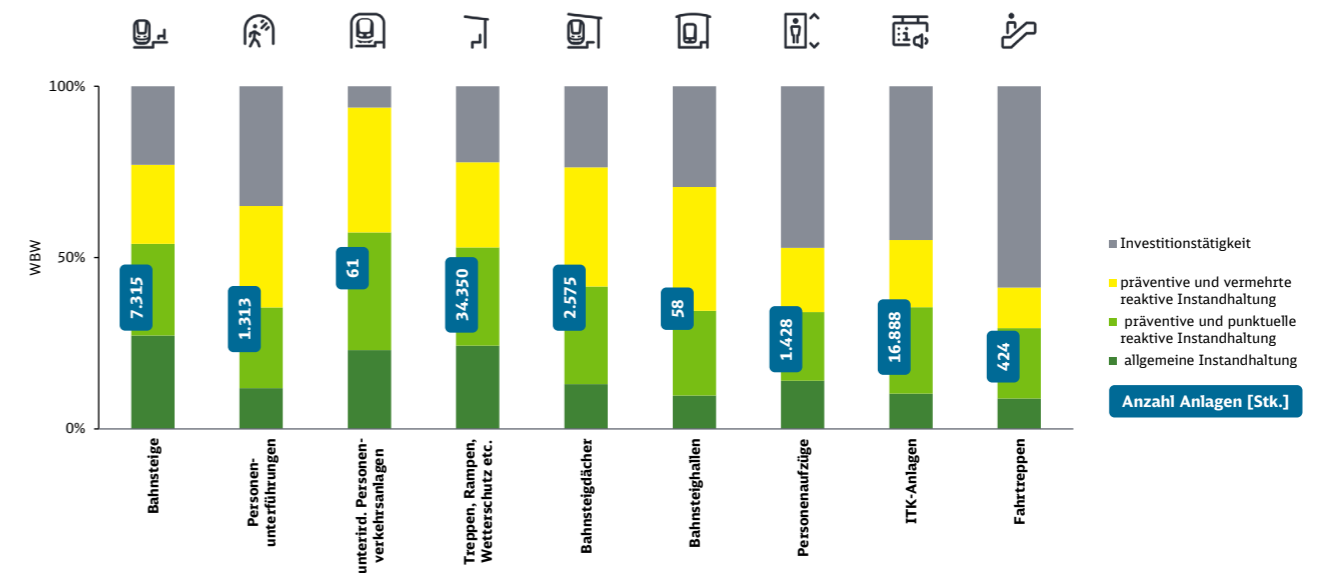


Abbildung 26: Instandhaltungsbedarf und Anlagenumfang der Verkehrsstation

2.3.2 Zustandsbasierter Nachholbedarf

Anlagen, die sich in einem *schlechten* (Zustandsnote 4), *mangelhaften* (Zustandsnote 5) oder *ungenügenden* (Zustandsnote 6) Zustand befinden, sind erneuerungsbedürftig. Zusammen stellt der Wiederbeschaffungswert dieser Anlagen den zustandsbasierten Nachholbedarf dar.

Der zustandsbasierte Nachholbedarf der Personenbahnhöfe für den Bereich Verkehrsstation beträgt 18,58 Mrd. Euro. Davon dringend erneuerungsbedürftig sind Anlagen mit einem Wert in Höhe von 10,78 Mrd. Euro. Die Werte basieren auf dem für diesen Bericht bewerteten Anlagenportfolio und dem Preisstand 2024. Der zustandsbasierte Nachholbedarf ist aufgrund von qualitativen Effekten wie Ersatz und Instandhaltung sowie Mengeneffekten gegenüber dem Vorjahr gesunken.

Der größte Anteil des zustandsbasierten Nachholbedarfes entfällt auf den Erneuerungsbedarf der Bahnsteige mit 5,78 Mrd. Euro, gefolgt von den Personenunterführungen mit rund 5,54 Mrd. Euro.

Bezogen auf die Verteilung innerhalb der Bereiche weisen technische sowie informations- und telekommunikationstechnische Anlagen den größten Erneuerungsbedarf auf. Rund 59 Prozent der Fahrtreppen sind erneuerungsbedürftig. Bei den Aufzügen betrifft dies rund 47 Prozent, jeweils gemessen am Wiederbeschaffungswert. Der zustandsbasierte Nachholbedarf ist bei den ITK-Anlagen um sechs Prozentpunkte auf rund 45 Prozent zurückgegangen. Ein Handlungsbedarf ist jedoch weiterhin zu verzeichnen.

Zustandsbasierter Nachholbedarf
Der zustandsbasierte Nachholbedarf fokussiert auf den Anlagenzustand, nicht nur auf das Anlagenalter. Damit werden auch technisch abgängige Anlagen berücksichtigt, die ihre technische Nutzungsdauer gegebenenfalls noch nicht erreicht haben.

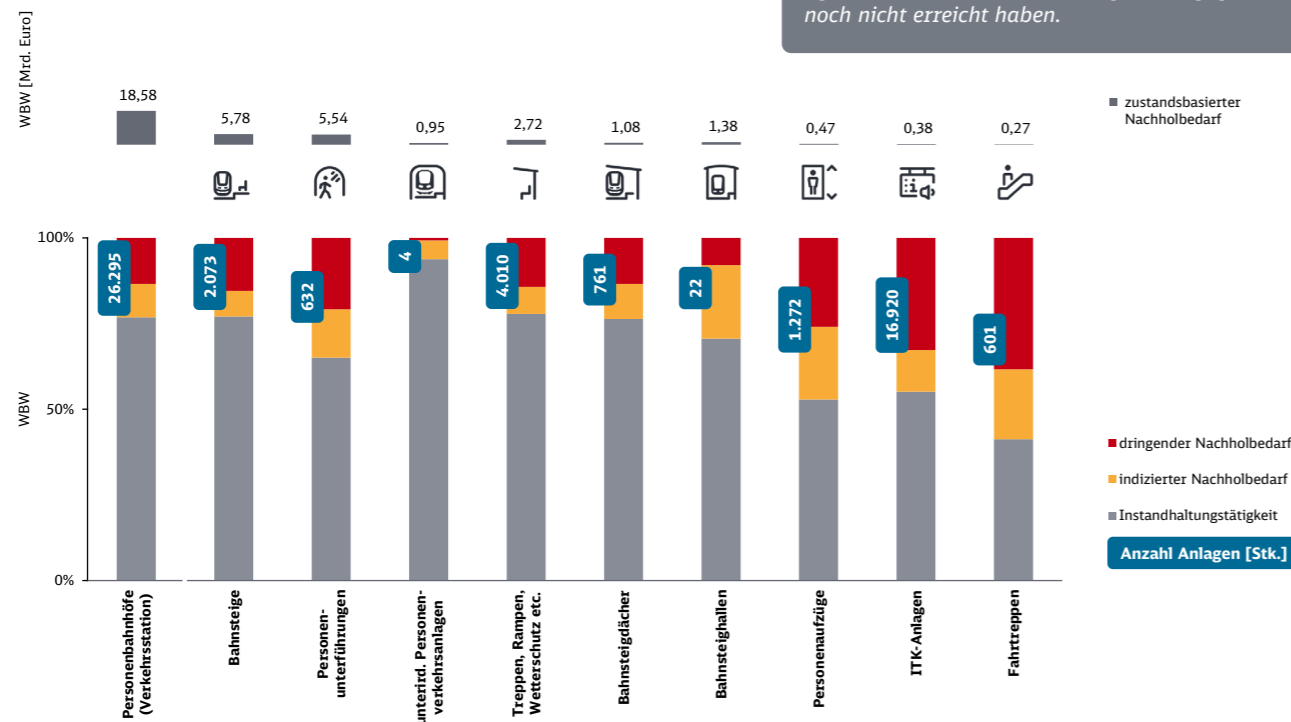


Abbildung 27: Zustandsbasierter Nachholbedarf der Verkehrsstation

2.3.3 Altersbasierter Nachholbedarf

Der altersbasierte Nachholbedarf ist ein Indikator für die Überalterung des Anlagenbestandes. Damit weist der altersbasierte Nachholbedarf – wie auch der zustandsbasierte Nachholbedarf – auf den vorhandenen Ersatzinvestitionsbedarf an den Anlagen der Bahnhöfe hin.

Altersbasierter Nachholbedarf
Der altersbasierte Nachholbedarf beschreibt den Umfang an Anlagen, die ihre technische Nutzungsdauer überschritten haben.

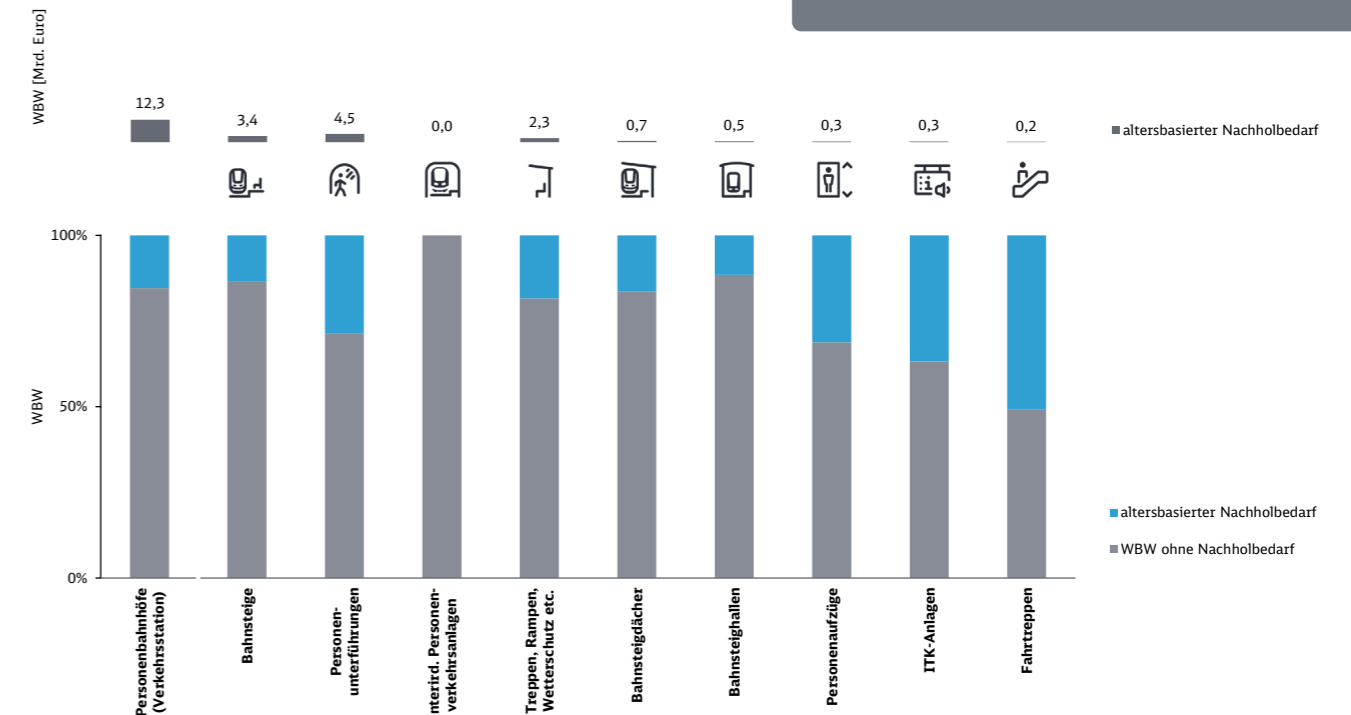


Abbildung 28: Altersbasierter Nachholbedarf der Verkehrsstation

Für die Wiederbeschaffungswerte werden die Kostensätze der Qualitätskennzahl Substanzwert herangezogen, welche gemäß IZB-Berichterstattung alle zwei Jahre, zuletzt 2024, fortgeschrieben werden. Für die Anlagenklassen, die nicht in der Qualitätskennzahl Substanzwert betrachtet werden, wird die LuFV III-Erhebungsmethode mit dem gleichen Preisstand verwendet. Die Werte basieren auf dem für diesen Bericht bewerteten Anlagenportfolio.

Der altersbasierte Nachholbedarf beträgt für die Verkehrsstation der Personenbahnhöfe 12,34 Mrd. Euro. Er ist gegenüber dem Vorjahr aufgrund von Ersatzmaßnahmen und Mengeneffekten leicht gesunken (-0,55 Mrd.

Euro). Der größte Anteil des Nachholbedarfes entfällt mit 4,52 Mrd. Euro auf die Personenunterführungen, gefolgt von den Bahnsteigen mit 3,41 Mrd. Euro.

Technische sowie informations- und telekommunikationstechnische Anlagen haben einen altersbasierten Nachholbedarf von 0,86 Mrd. Euro. Dieses Cluster hat einen besonders hohen Anteil an überalterten Anlagen.

Die Empfangsgebäude weisen einen altersbasierten Nachholbedarf von 3,47 Mrd. Euro auf. Er bezieht sich auf das Portfolio, das im Rahmen der LuFV III gutachterlich ermittelt wurde, fortgeschrieben auf den Preisstand 2024.

2.4 Methodik

2.4.1 Maßnahmenindikation der Zustandsnote Personenbahnhöfe

Mit Hilfe der Zustandsnote kann neben der Darstellung des Zustands eine Indikation für einen Maßnahmenbedarf abgeleitet werden. Dabei wird zwischen den folgenden möglichen Maßnahmen unterschieden:
Allgemeine Instandhaltung, präventive Instandhaltung, reaktive Instandhaltung und Ersatzinvestition.

Anlagen im *neuwertigen* und *guten* Zustand weisen keine bis geringfügige Qualitätsbeeinträchtigungen auf. Sie haben eine entsprechende Zustandsnote besser als 3,00 und erhalten daher eine allgemeine Instandhaltung, ab der Note 2,00 präventive Instandhaltungsmaßnahmen, punktuell ergänzt durch reaktive Instandhaltungsmaßnahmen.

Weist eine Anlage in einer oder mehreren Qualitätsdimensionen mäßige Beeinträchtigungen auf, erhält sie die Zustandsnote *mittelmäßig* (zwischen 3,00 und 3,99). An diesen Anlagen werden präventive und reaktive Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt.

Anlagen mit der Bewertung *schlecht* befinden sich im Notenspektrum von 4,00 bis 4,99. Sie weisen wesentliche Qualitätsbeeinträchtigungen auf. Ab der Note 4 wird der Bedarf einer Ersatzinvestition geprüft. Erhalten Anlagen die Zustandsnote 4,50 oder schlechter, so besteht für sie ein dringender Erneuerungsbedarf.

i **Notensystematik**
Die Note 1,00 ist auf der Ebene einer Einzelanlage ein anzustrebender Zustand. Für das Gesamtportfolio ist eine 1,00 jedoch nicht anzustreben, da dies einen jährlichen Austausch aller Anlagen bedeuten würde.

Im *mangelhaften* Zustand, d. h. bei unzureichender Erfüllung von Qualitätsaspekten, erhalten die Anlagen die Note 5,00 bis 5,99. Auch diese Anlagen sind erneuerungsbedürftig.

Als *ungenügend* gelten Anlagen, wenn sie ihre technische Nutzungsdauer überschritten haben und sowohl in Bezug auf Verfügbarkeit als auch auf den baulich-technischen Zustand erhebliche Einschränkungen aufweisen. Für diese Anlagen sind Ersatzinvestitionen erforderlich.

i Die Zustandsnote 6 ist kein Indiz für ein Sicherheitsrisiko.

i Die Zustandsnote ist ein Indikator für die Ermittlung notwendiger Maßnahmen. Daneben ist u. a. die Einschätzung der Anlagenverantwortlichen relevant.

Zustandsnote	Skala	Beschreibung	Notenspezifikation	Indikation Maßnahmenbedarf
1	Neuwertig	$1,00 \leq x < 2,00$	Anlagen, die neu oder neuwertig sind und in allen Qualitätsaspekten keine oder nur unbedeutende Beeinträchtigungen aufweisen.	Neuwertiger Zustand: Kombination aus a) Am Beginn des Lebenszyklus b) Sehr guter baulich-technischer Zustand c) Keine oder vernachlässigbare Verfügbarkeits-einschränkungen Instandhaltung
2	Gut	$2,00 \leq x < 3,00$	Anlagen, die neu oder so gut wie neu sind und geringfügige Beeinträchtigungen in Qualitätsaspekten aufweisen.	Guter Zustand: Kombination aus a) Leicht fortgeschritten im Lebenszyklus b) Guter baulich-technischer Zustand c) Sehr geringe Verfügbarkeitseinschränkungen Instandhaltung
3	Mittelmäßig	$3,00 \leq x < 4,00$	Anlagen, die in einer oder mehreren Qualitätsdimensionen mäßige Beeinträchtigungen aufweisen. Die Anlage sollte bei strategischen Ersatzinvestitionsentscheidungen berücksichtigt werden.	Mittelmäßiger Zustand: Kombination aus a) In der Mitte des Lebenszyklus b) Befriedigender baulich-technischer Zustand c) Geringe Verfügbarkeitseinschränkungen Instandhaltung
4	Schlecht	$4,00 \leq x < 5,00$	Die Anlage weist wesentliche Beeinträchtigungen in einer oder mehreren Qualitätsdimensionen auf. Es besteht eine erhöhte Wahrscheinlichkeit für hohe Folgekosten und/oder betriebliche Auswirkungen. Eine Ersatzinvestition sollte geplant werden und ist in einigen Fällen überfällig.	Schlechter Zustand: Kombination aus a) Fortgeschritten im Lebenszyklus b) Ausreichender baulich-technischer Zustand c) Mittlere Verfügbarkeitseinschränkungen Instandhaltung oder Ersatzinvestition
5	Mangelhaft	$5,00 \leq x \leq 5,99$	Die Anlage wird in mehreren Qualitätsaspekten als unzureichend eingestuft. Diese kann den Betrieb beeinträchtigen, hohe Folgekosten verursachen, Anforderungen werden nicht erfüllt und/oder die Lebensdauer ist überschritten. Die Anlage hätte bereits erneuert werden müssen.	Mangelhafter Zustand: Kombination aus a) Am Ende des Lebenszyklus b) Mangelhafter baulich-technischer Zustand c) Hohe Verfügbarkeitseinschränkungen Ersatzinvestition
6	Ungenügend	$x = 6,00$	Die Anlage hat potenziell schwerwiegende Auswirkungen auf den Betrieb. Es wurden Abhilfemaßnahmen ergriffen.	Ungenügender Zustand: Kombination aus a) Technische Nutzungsdauer überschritten b) Ungenügender baulich-technischer Zustand c) Erhebliche Verfügbarkeitseinschränkungen Ersatzinvestition

Tabelle 4: Beschreibung und Spezifikation der Zustandsnoten

1 Die Zustandsnote 6 ist kein Indiz für ein Sicherheitsrisiko.

2.4.2 Notensystematik

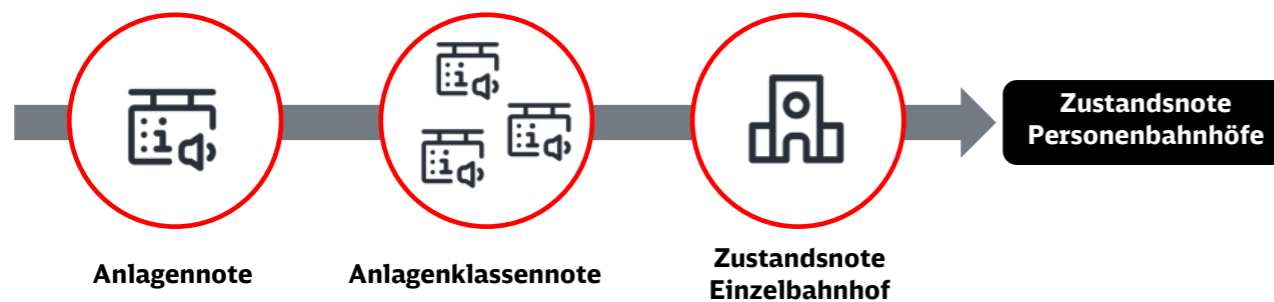


Abbildung 29: Aggregation der Zustandsnoten von der Einzelanlage zur Zustandsnote Personenbahnhöfe

Die Zustandsnote Personenbahnhöfe setzt sich aus den Zustandsnoten aller Personenbahnhöfe der DB InfraGO AG zusammen.

Die Note eines einzelnen Bahnhofs wird über die Zustandsnoten der Anlagen gebildet, die sich an dem jeweiligen Bahnhof befinden.

Dabei werden drei verschiedene Dimensionen untersucht, die notwendig sind, um den individuellen Anlagenzustand adäquat abzubilden. Es wird der Lebenszyklus in Form des Alters der Anlage erfasst. Die Qualität wird überwiegend durch die bereits in der LuFV enthaltene BAQ-Methodik abgebildet. Abschließend ist auch die Verfügbarkeit als dritte Dimension entscheidend, um den Anlagenzustand zu beschreiben.

Jede einzelne Anlage, z. B. jeder Bahnsteig und jeder Personenaufzug, erhält eine Zustandsnote, die sich aus den beschriebenen Teilnoten zusammensetzt.

Für jede der drei Teilnoten ist der Notenbereich von 1,00 bis 6,00 definiert, sodass die Noten zwischen den Anlagenklassen grundsätzlich vergleichbar sind. Die Note 1,00 beschreibt dabei den besten annehmbaren Zustand und die Note 6,00 den schlechtesten annehmbaren Zustand in der jeweiligen Betrachtungsdimension.

Um der Heterogenität des betrachteten Anlagenportfolios gerecht zu werden, fließen auf der Ebene der Einzelanlage die Betrachtungsdimensionen Lebenszyklus, Qualität und Verfügbarkeit je nach Anlagenklasse unterschiedlich in die Anlagennote ein. Darüber hinaus wird zur Bildung der Zustandsnote auf Ebene des Einzelbahnhofs die Relevanz der Anlagenklassen unter anderem durch die Wiederbeschaffungswerte berücksichtigt.

2.4.3 Bewertungsmethodik

Zur Berechnung der Zustandsnote Personenbahnhöfe werden die erläuterten Dimensionen über die beschriebenen Ebenen hinweg aggregiert. Dabei werden die in Abbildung 30 dargestellten Grundlagen und Kennzahlen angewendet.

Die dargestellten Kennzahlen werden über die Planungs- und Steuerungssysteme, die maßgebenden Instandhaltungsprozesse und ausgewählte Diagnosesysteme der DB InfraGO AG erhoben und dokumentiert.

Jede Bewertung einer betrachteten Anlage basiert auf diesen drei Dimensionen in ihrer jeweiligen, auf die Anlagenklasse ausgerichteten Ausprägung. Durch diese Bewertungsmethodik wird sichergestellt, dass der Anlagenzustand adäquat abgebildet werden kann und Indikationen zu notwendigen Maßnahmen der Einzelanlage abgeleitet werden können.

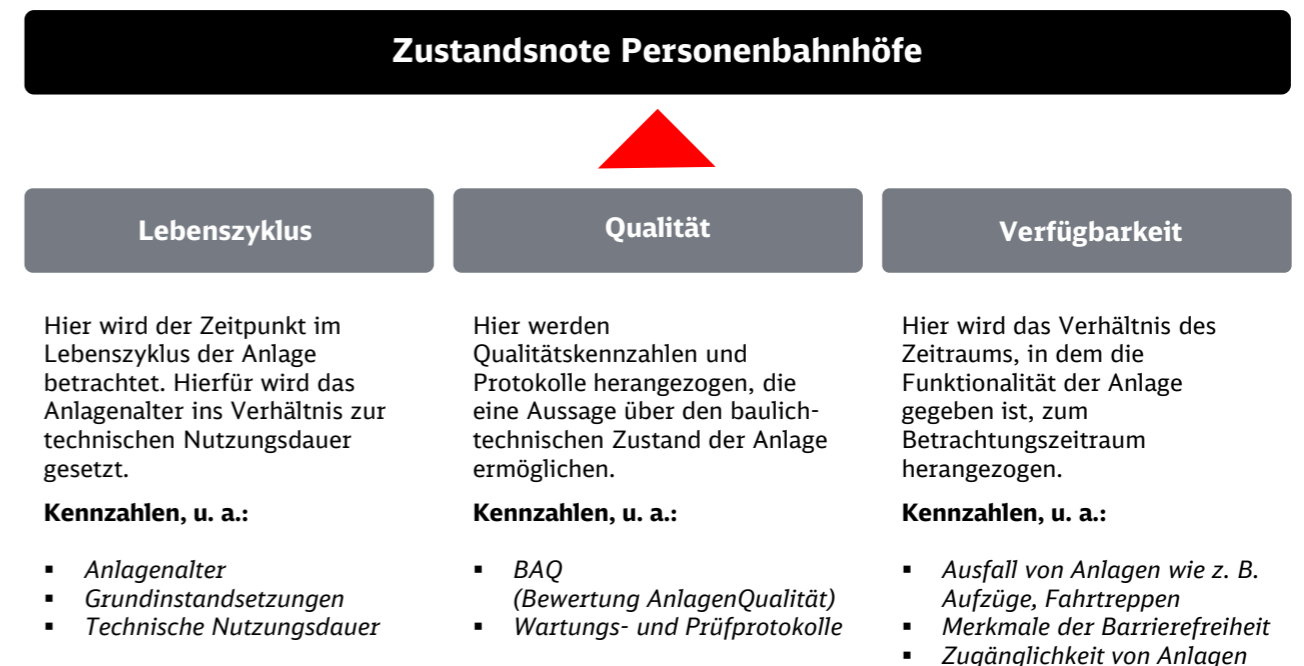


Abbildung 30: Dimensionen der Zustandsnote Personenbahnhöfe



Ausblick

Der InfraGO-Zustandsbericht 2025 zeigt eine umfassende Bewertung der Anlagen des Fahrwegs und der Personenbahnhöfe. Ergänzend zum jährlichen Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) sowie der Berichterstattung im Rahmen des Geschäftsberichtes, wird hier unseren Partnern, Kunden und weiteren Stakeholdern ein Einblick in den Zustand der Anlagen der Infrastruktur gegeben. Dieser Einblick fokussiert sich nicht allein auf die Altersstruktur oder einzelne operative bzw. finanzielle Kennzahlen. Die Zustandsbewertung zeigt zudem übersichtlich, wie gut die Infrastrukturanlagen erhalten sind und fasst dies in einer Zustandsnote zusammen. Dies macht die Zustandsbewertung greifbar und über die Jahre bzw. einzelne Strecken, Anlagen, Objekte darüber hinaus auch vergleichbar. Zudem dient die Bewertung auch unternehmensintern als strategische Empfehlung, die Grundlage vieler Priorisierungsentscheidungen ist.

In diesem fünften Jahr seiner Publikation zeigt der InfraGO-Zustandsbericht, dass die aktuelle Bewertung das operativ herausfordernde Jahr 2025 widerspiegelt. Das Jahr war unter anderem von deutlich steigenden Kosten für Erneuerungs- und Instandhaltungsmaßnahmen geprägt, bei gleichzeitig immenser Auslastung einiger Netzbereiche. 2026 werden auf Basis dessen weiterhin die Umsetzung von Baumaßnahmen und die planmäßige Fertigstellung weiterer Sanierungskorridore oberste Priorität haben. Des Weiteren wird die Digitalisierung der Infrastruktur, über die beiden großen Handlungsstränge ETCS und FRMCS hinaus, weiter vorangetrieben. Auch in der Instandhaltung spielt die Zustandsüberwachung von Anlagen und die Unterstützung der operativen Mitarbeitenden weiterhin eine große Rolle.

Ein weiterhin dringendes Anliegen ist die Modernisierung der Fahrgastinformationssysteme sowie der Aufzüge und der Fahrtreppen an den Bahnhöfen. Ein zentraler Bestandteil der Strategie der zukunftsfähigen Bahnhöfe (ZKB) ist es daher, durch den Einsatz von neuen Zuginfomonitoren die Informationsversorgung deutlich zu optimieren. Gleichzeitig bleibt der kontinuierliche Austausch von Aufzügen und Fahrtreppen ein wesentliches Element für die Verbesserung des Zustands unserer Bahnhöfe. Diese Strategie zielt auf die Weiterentwicklung der Bahnhöfe zu modernen, leistungsfähigen Verkehrsknotenpunkten ab, die den Anforderungen des steigenden Reisenaufkommens gerecht werden und nachhaltig klimafreundliches Reisen unterstützen. Im Jahr 2025 wurde diese Strategie an 124 realisierten zukunftsfähigen Bahnhöfen erfolgreich umgesetzt. Darüber hinaus verdeutlicht der Bericht die Handlungserfordernisse im Bereich der Empfangsgebäude, die auf Basis des novellierten BSWAG zwischen BMV und DB InfraGO verhandelt werden.

Der InfraGO-Zustandsbericht liefert nicht nur eine fundierte Analyse des aktuellen Infrastrukturzustands, sondern dient auch als belastbare Grundlage für strategische Entscheidungen in der Infrastrukturplanung und -finanzierung. Er macht deutlich, dass bei der DB InfraGO AG ein erheblicher, zustandsbasierter Erneuerungsbedarf besteht. Daraus resultiert in den kommenden Jahren ein gesteigerter Investitionsbedarf, um die Infrastruktur nachhaltig zu erhalten und für künftiges Verkehrswachstum zu stärken.

Schlüsselkennzahlen Fahrweg - Gesamtnetz

Anlagenportfolio Netz		Gesamt	Brücken	Tunnel	Stützbauwerke	Durchlässe	Lärmschutzbauwerke	Gleise	Weichen	Bahnübergänge	Stellwerke	Oberleitung	Weichenheizanlagen
WBW ¹	Mrd. Euro	663,3	342,9	40,3	7,7	22,2	5,9	66,5	22,8	10,4	63,6	78,8	2,3
Bewerteter WBW ^{2,3}	Mrd. Euro	655,5	336,6	40,2	7,7	22,2	5,4	65,9	22,6	10,3	63,5	78,8	2,3
Bewertetes Anlagenportfolio nach WBW in Prozent	Prozent	100,0	51,3	6,1	1,2	3,4	0,8	10,1	3,4	1,6	9,7	12,0	0,4
	Note	3,00	2,64	2,17	2,17	3,03	1,90	3,00	3,06	3,65	4,02	2,95	2,91
Notenverteilung Gesamt und Anlagenklassen [%]	1	24,2	28,7	46,1	40,0	34,7	78,4	18,7	27,2	4,8	0,9	10,6	22,8
	2	34,2	39,0	32,6	34,3	20,6	12,3	33,3	26,0	19,7	8,6	45,5	35,0
	3	25,5	23,2	16,8	20,7	10,9	6,4	32,1	22,1	43,3	32,8	32,9	23,7
	4	11,6	6,1	2,8	3,1	22,2	2,0	13,6	17,2	17,5	42,3	9,4	15,3
	5	4,3	3,1	1,7	1,9	11,6	1,0	2,3	7,5	7,2	14,4	1,6	3,2
			0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,5	0,9	0,0
Bewertetes Anlagenportfolio ^{4,5} nach Mengen	Mengen		25.637	758	1.434	47.468	2.087	60.328	63.764	9.574	3.686	57.252	6.526
Gesamtportfolio	Mengen		25.772	762	1.440	47.468	2.275	60.836	64.389	13.424	3.859	57.252	6.526
	Einheit		Stk.	Stk.	km	Stk.	km	km	Stk.	Stk.	Stk.	km	Stk.
Notenverteilung	1		8.677	287	573	16.464	1.636	11.264	17.339	460	45	6.041	1.487
	2		9.005	208	492	9.763	256	20.093	16.584	1.884	348	26.037	2.287
	3		6.035	211	297	5.169	133	19.393	14.077	4.147	1.042	18.862	1.547
	4		1.360	38	44	10.557	41	8.184	10.983	1.678	1.280	5.399	997
	5		560	14	27	5.511	20	1.370	4.772	689	707	913	208
			0	0	0	4	0	24	9	716	39	0	0
Zustandsbasierter Erneuerungsbedarf			1.920	52	72	16.072	61	9.579	15.764	3.083	2.026	6.313	1.205

Tabelle 5: Schlüsselkennzahlen für Anlagenklassen im Gesamtnetz

1 Der Wiederbeschaffungswert wird aus den Einheitskostensätzen und den jeweiligen Anlagenmengen abgeleitet. Die Anlagenmengen basieren grundsätzlich auf den ISK-relevanten Stücklisten. Ausgenommen hiervon sind die Anlagenklassen Oberleitung, Weichenheizanlagen und Durchlässe. Die zugrunde gelegten Einheitskostensätze orientieren sich für die ISK-relevanten Anlagenklassen an den Preisen des aktuell gültigen IZB (2025), Preisstand 2024.

2 Aufgrund unterschiedlicher Stichtagsregelungen kommt es zu leichten Differenzen bei allen Anlagenklassen. Dadurch kann für vereinzelte Anlagen keine ZN erhoben werden. Bei den Brücken ist die Differenz am größten. Hier kommt hinzu, dass für bestimmte Bauformen keine Zustandskategorie erhoben wird, welche als obligatorisches Kriterium für die ZN-Bewertung gilt.

3 Für die Tabellen, Darstellungen und Grafiken wird sich ausschließlich auf den bewerteten Wiederbeschaffungswert bezogen.

4 In der bewerteten Menge sind ausschließlich Anlagen mit Zuordnung einer Netzzustandsnote enthaltenen.

5 Nur technisch gesicherte Bahnübergänge werden bewertet.

Schlüsselkennzahlen Fahrweg - Hochleistungsnetz

Anlagenportfolio Hochleistungsnetz		Gesamt	Brücken	Tunnel	Stützbauwerke	Durchlässe	Lärmschutzbauwerke	Gleise	Weichen	Bahnübergänge	Stellwerke	Oberleitung	Weichenheizanlagen
WBW ¹	Mrd. Euro	321,9	174,7	26,9	3,1	7,1	4,0	20,3	6,0	1,1	37,0	40,8	1,0
Bewerteter WBW ^{2,3}	Mrd. Euro	321,5	174,3	26,9	3,1	7,1	4,0	20,3	6,0	1,1	37,0	40,8	1,0
Bewertetes Anlagenportfolio nach WBW in Prozent	Prozent	100,0	54,2	8,4	1,0	2,2	1,3	6,3	1,9	0,3	11,5	12,7	0,3
	Note	3,04	2,59	1,94	2,12	2,38	2,01	3,23	3,50	4,24	4,11	3,06	3,17
Notenverteilung Gesamt und Anlagenklassen [%]	1	26,9	31,9	53,3	42,1	56,0	74,3	13,8	16,7	3,4	0,6	9,9	16,1
	2	33,4	39,0	37,1	33,5	19,4	14,6	27,9	19,7	6,6	7,1	40,1	32,1
	3	23,6	20,4	8,4	20,9	7,7	7,3	36,8	29,1	30,4	32,1	36,3	27,4
	4	11,8	5,5	1,2	2,5	11,6	2,5	18,3	21,9	26,7	45,4	11,9	18,9
	5	4,3	3,2	0,0	1,0	5,3	1,3	3,2	12,6	24,2	14,4	1,8	5,4
			0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	8,7	0,4	0,0	0,0
Bewertetes Anlagenportfolio ^{4,5} nach Mengen	Mengen		8.431	269	582	15.141	1.564	18.583	16.990	976	1.132	29.614	2.718
Gesamtportfolio	Mengen		8.462	269	582	15.141	1.564	18.583	16.990	976	1.189	29.614	2.718
	Einheit		Stk.	Stk.	km	Stk.	km	km	Stk.	Stk.	Stk.	km	Stk.
Notenverteilung	1		3.572	139	245	8.478	1.163	2.558	2.832	33	6	2.934	437
	2		2.656	90	195	2.938	228	5.184	3.345	64	102	11.871	873
	3		1.619	30	122	1.169	115	6.841	4.942	297	323	10.740	746
	4		390	10	14	1.758	39	3.401	3.723	261	487	3.532	515
	5		194	0	6	797	20	590	2.142	236	205	538	147
			0	0	0	1	0	9	6	85	9	0	0
Zustandsbasierter Erneuerungsbedarf			584	10	20	2.556	59	4.001	5.871	582	701	4.070	662

Tabelle 6: Schlüsselkennzahlen für Anlagenklassen im Hochleistungsnetz

Schlüsselkennzahlen Personenbahnhöfe

Anlagenportfolio Personenbahnhöfe		Gesamt	Bahnsteige	Personen- unterführungen	unterird. Personen- verkehrsanlagen	Treppen, Rampen, Wetterschutz etc.	Bahnsteigdächer	Bahnsteighallen	Personenaufzüge	ITK-Anlagen	Fahrtreppen
Wiederbeschaffungswert¹	Mrd. Euro	80,22	25,22	15,85	15,28	12,29	4,58	4,69	1,00	0,85	0,46
Bewertetes Anlagenportfolio nach WBW in Prozent	Prozent	100,00	31,44	19,76	19,05	15,32	5,71	5,85	1,25	1,06	0,58
	Note	2,96	2,89	3,35	3,01	2,53	3,20	3,11	3,56	3,74	3,84
Notenverteilung	1	20,51	27,25	11,90	22,98	24,29	13,07	9,73	14,07	10,32	8,86
	2	27,58	26,75	23,53	34,34	28,67	28,47	24,71	20,05	25,19	20,54
	3	28,40	23,10	29,59	36,50	24,89	34,81	36,14	18,75	19,61	11,83
	4	19,05	14,08	31,24	6,19	20,22	21,27	26,16	42,15	35,69	47,76
	5	4,46	8,83	3,73	0,00	1,91	2,38	3,26	4,91	8,97	11,01
	6	0,01	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	0,07	0,22	0,00
Bewertetes Anlagenportfolio^{2,3} nach Mengen	Mengen	90.707	9.388	1.945	65	38.360	3.336	80	2.700	33.808	1.025
	Einheit	Stk.	Stk.	Stk.	Stk.	Stk.	Stk.	Stk.	Stk.	Stk.	Stk.
Notenverteilung	1	20.837	2.763	259	7	13.270	447	14	377	3.609	91
	2	24.990	2.486	519	28	13.359	978	25	546	6.838	211
	3	18.585	2.066	535	26	7.721	1.150	19	505	6.441	122
	4	18.892	1.253	531	4	3.584	680	19	1.139	11.193	489
	5	7.109	820	101	0	416	81	3	131	5.445	112
	6	294	0	0	0	10	0	0	2	282	0
Zustandsbasierter Nachholbedarf	Mrd. Euro	18,58	5,78	5,54	0,95	2,72	1,08	1,38	0,47	0,38	0,27

Tabelle 7: Schlüsselkennzahlen der Personenbahnhöfe des Gesamtportfolios³

¹ Exklusive Empfangsgebäude.

² Notenverteilung gesamt inklusive Empfangsgebäude.

³ Die Wiederbeschaffungswerte basieren auf den Kostensätzen der Qualitätskennzahl Substanzwert, die im Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) 2025 berichtet wurden. Zudem basieren sie auf dem für diesen Bericht bewerteten Anlagenportfolio und dem Preisstand 2024. Die Mengen können von den im IZB dargestellten Mengen abweichen.

Zustandsnote Fahrweg und Personenbahnhöfe nach Bundesländern

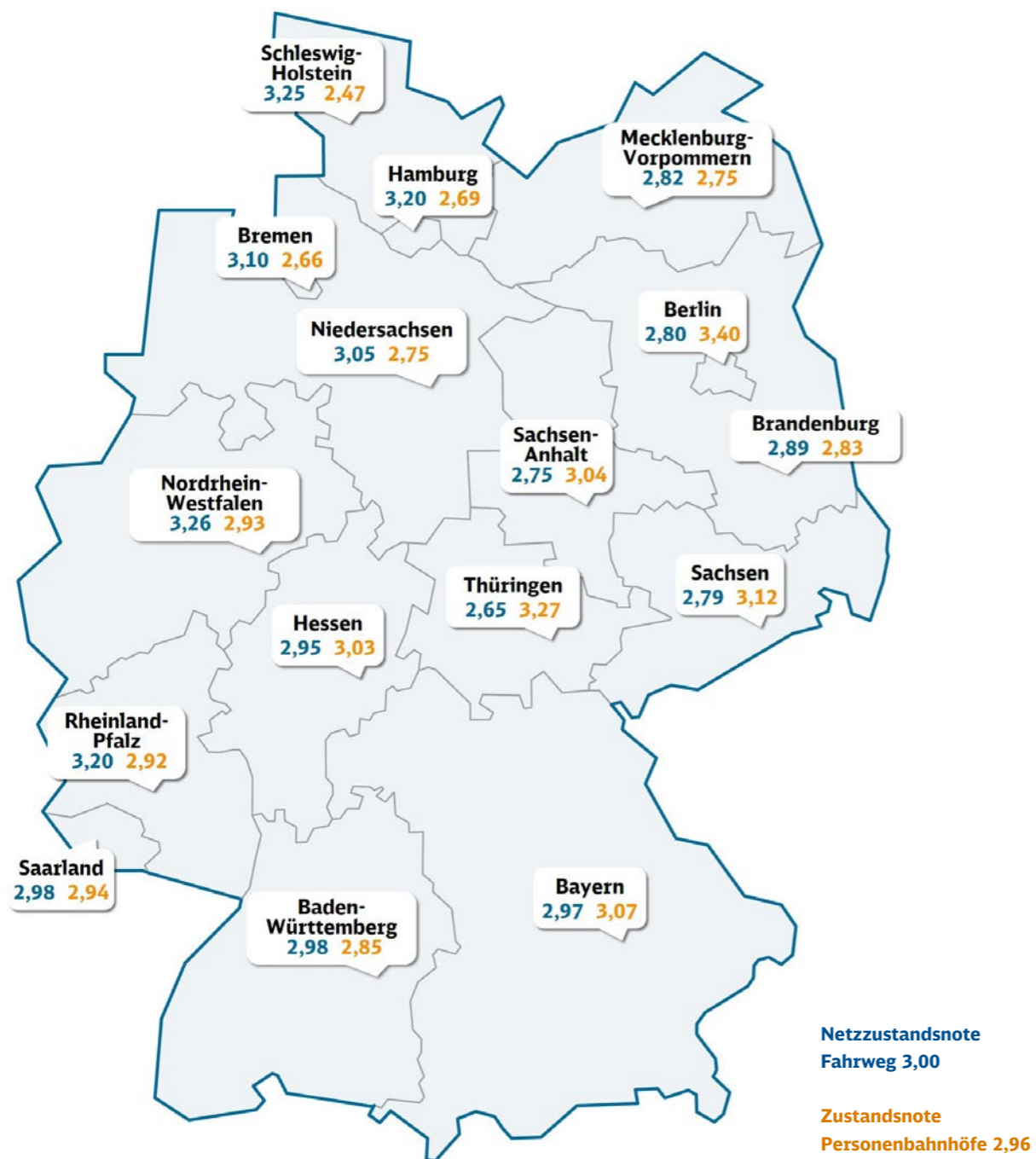


Abbildung 31: Zustandsnoten Fahrweg und Personenbahnhöfe nach Bundesländern

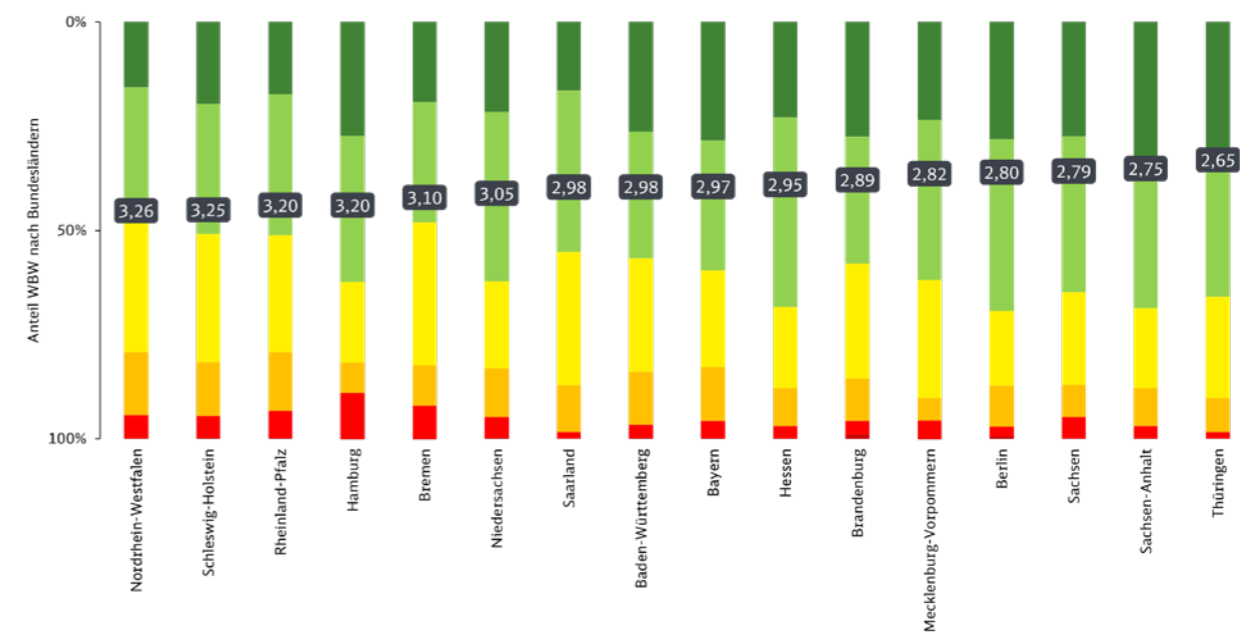


Abbildung 32: Zustandsnoten und Anteil WBW Fahrweg nach Bundesländern

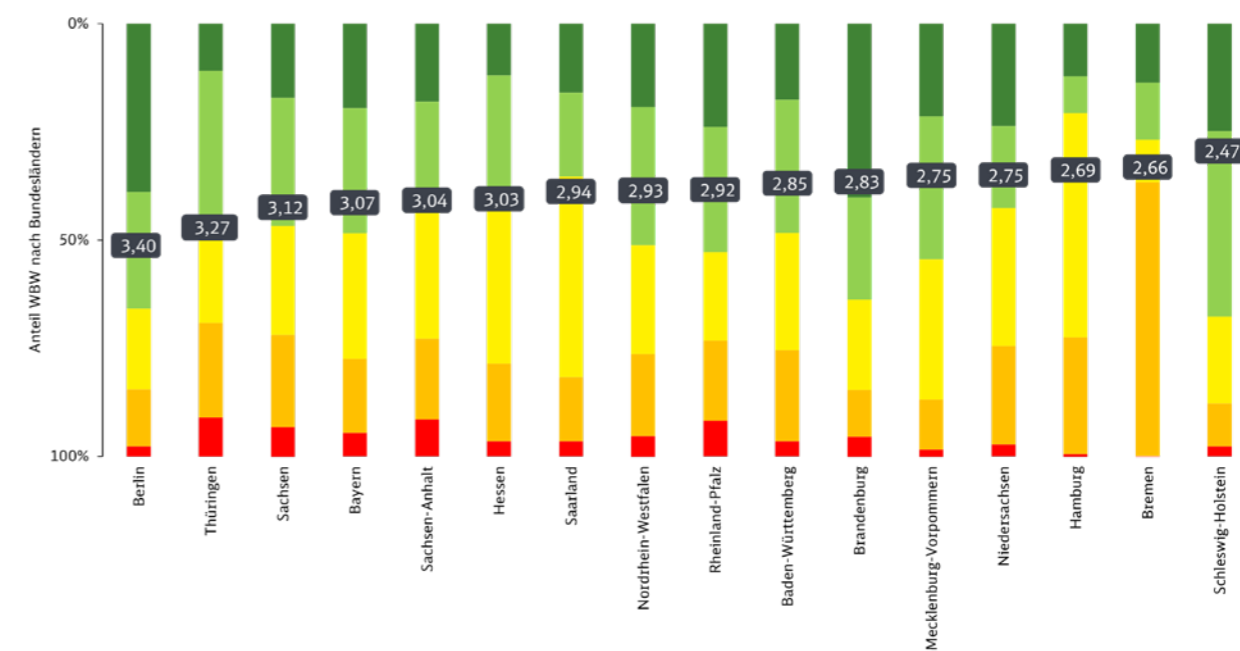


Abbildung 33: Zustandsnoten und Anteil WBW Personenbahnhöfe nach Bundesländern

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
BAQ	Bewertung Anlagenqualität
BMV	Bundesministerium für Verkehr
BSWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
ET	Elektrotechnik
FLN	Flächennetz
HLN	Hochleistungsnetz
ISK	Infrastrukturkataster
ITK	Informations- und Telekommunikationstechnik
IZB	Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht
KIB	Konstruktiver Ingenieurbau
km	Kilometer
LST	Leit- und Sicherungstechnik
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
NZN	Netzzustandsnote
OB	Oberbau
m ²	Quadratmeter
Stk.	Stück
tND	technische Nutzungsdauer
WBW	Wiederbeschaffungswert
ZKB	zukunftsfähiger Bahnhof
ZN	Zustandsnote

Bildnachweis

(jeweils von links nach rechts, von oben nach unten): Titel Umschlag: Deutsche Bahn AG / Daniel Karmann, Allianz pro Schiene / Richard Schött, S. 3: Deutsche Bahn AG / Michael Neuhaus, Deutsche Bahn AG / Dominic Dupont, S. 4: Deutsche Bahn AG / Daniel Karmann, S. 5: Deutsche Bahn AG / Tom Maurer, S. 6: Deutsche Bahn AG / Oliver Lang, S. 7: Deutsche Bahn AG / Oliver Lang, S. 8: Deutsche Bahn AG / Michael Neuhaus, S. 19: DB InfraGO AG / Dr. Jürgen Findeisen, S. 20: Deutsche Bahn AG / Michael Neuhaus, S. 21: Deutsche Bahn AG / Dominic Dupont, S. 22: Deutsche Bahn AG / Oliver Lang, S. 25: Deutsche Bahn AG / Oliver Lang, S. 32: Deutsche Bahn AG / SnapArt / Michael Kremer, S. 35: Deutsche Bahn AG / Michael Neuhaus, S. 38: Deutsche Bahn AG / Christian Bedeschinski, Deutsche Bahn AG / Marie-Christin Schmidt, Deutsche Bahn AG / Richard Schött, Deutsche Bahn AG / Richard Schött, S. 39: Deutsche Bahn AG / Uta Schrameyer, Deutsche Bahn AG / Axel Hartmann Fotografie, Deutsche Bahn AG / Uta Schrameyer, Deutsche Bahn AG / Axel Hartmann Fotografie, S. 40: Deutsche Bahn AG / Jens Herzfeld, Deutsche Bahn AG / Jens Herzfeld, Deutsche Bahn AG / Jens Herzfeld, Deutsche Bahn AG / Jens Herzfeld, S. 41: Deutsche Bahn AG / Michael Neuhaus, S. 42: Deutsche Bahn AG / Axel Hartmann Fotografie, S. 50: Deutsche Bahn AG / Daniel Karmann, Deutsche Bahn AG / Jonas Wresch

Impressum

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

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
© 2026, DB InfraGO AG.
Alle Rechte vorbehalten
www.dbinfrago.com

