

Archivbild | Foto: DB AG / Volker Emersleben

Wie die Bahn besser werden soll – neuer Infraplan

6. Oktober 2026, 06:29

Viele Bahnkunden sind jeden Tag von Verspätungen oder Zugausfällen genervt. Das Ziel: die Infrastruktur soll verlässlicher werden. Ein Baustein soll ein neuer Plan sein.

Das Schienennetz in Deutschland ist teils marode, viele unpünktliche Züge sind die Folge. Ein neuer Infraplan soll transparenter machen, wie die Schieneninfrastruktur Schritt für Schritt besser und verlässlicher werden soll. Dahinter steckt auch eine bessere Steuerung der Bahn durch das Bundesverkehrsministerium. Es gibt konkrete Zielvorgaben für die nächsten fünf Jahre. Der Infraplan, den das Verkehrsministerium heute vorstellt, ist aber nur ein Baustein auf dem Weg dahin, dass die Bahn besser wird. Weitere zentrale Maßnahmen sollen folgen. Dabei sind viele Fragen offen.

Infraplan

Der Infraplan soll „Transparenz, Vertrauen und Verlässlichkeit in das System Schiene zurückbringen“, heißt es in dem 160-seitigen Papier, das der Deutschen Presse-Agentur vor-liegt. Perspektivisch ist eine gesetzliche Verankerung geplant. Der Infraplan soll sichtbar machen, welche Maßnahmen in den kommenden fünf Jahren durch die Bahn-Infrastruktur-sparte InfraGO umzusetzen sind, welche in Vorbereitung sind und perspektivisch in die Umsetzung gehen könnten.

Der erste Plan umfasst die Jahre 2026 bis 2030. Es geht um die Sanierung, Digitalisierung und Elektrifizierung von Strecken, Umbaumaßnahmen an Bahnhöfen, Lärmschutz sowie den Aus- und Neubau von Bahnstrecken – dargestellt jeweils in Karten. Werden Ziele ver-fehlt, soll es eine Nachsteuerung geben. Die jährliche Erstellung des Infraplans solle künftig zeitlich so angelegt sein, dass sie eng mit der Haushaltsplanung des Bundes sowie der Un-ternehmensplanung der InfraGO verzahnt ist, heißt es.

Kennzahlen mit Zielen

Mit einem Kennzahlensystem soll die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur transparent bewertet werden können. Es gibt acht Steuerungskennzahlen des Bundes mit verbindlichen Zielwerten. Dabei geht es zum Beispiel um neu gebaute Gleiskilometer pro Jahr, elektrifizierte Streckenkilometer, lärmsanierte Streckenkilometer und anlagenbedingte Verspätungsminuten. Eine weitere Kennzahl: „Streckenkilometer Korridorsanierungen“. Dabei gibt es aber noch keine Zielwerte für die Jahre 2027 bis 2030.

Krise der Bahn

Denn das Konzept der „Korridorsanierung“ wird derzeit überprüft. Es sieht vor: Eine hochbelastete Strecke wird über Monate dichtgemacht und umfassend saniert, statt im laufenden Betrieb. Diese Sanierung-

en sollen sich noch bis weit in die 30er Jahre hineinziehen. Nach und nach soll das Netz auf diese Weise wieder stabiler werden und Reisende sollen pünktlicher unterwegs sein – im September war nahezu jeder zweite Fernzug der Deutschen Bahn verspätet unterwegs. Der Bahn zufolge führte erneut eine hohe Zahl von Anlagenstörungen zu zahlreichen Verspätungen.

Der neue Bundesverkehrsminister Steffen Bilger (CDU) zeigte sich unzufrieden, weil es auch bei der Wiedereröffnung bereits sanierter Strecken teils viele Störungen gab. Es zeichnet sich ab, dass künftig weniger Strecken im Jahr als bisher geplant saniert werden.

Weitere Schritte

Auch weitere Punkte sind offen. Zentrale Instrumente für eine bessere Steuerung der Bahn fehlen noch. Dabei geht es um ein „Zielnetz 2035“. Generelles Ziel des Bundes ist ein stabiler Takt zwischen Nah- und Fernverkehr unter Einbeziehung des Schienengüterverkehrs. Der angestrebte Deutschlandtakt sieht vor, dass auf allen wichtigen Hauptverkehrsachsen jede halbe Stunde ein Zug fährt. Umsteigezeiten sollen deutlich gesenkt werden.

Daneben geht es um eine neue „Leistungsvereinbarung InfraGO“. Damit soll die Finanzierungsstruktur der Infrastruktur nachhaltig verbessert werden, wie es in der im September 2025 vorgelegten Bahnstrategie des Verkehrsministeriums heißt. Die Vereinbarung soll spätestens zum 1. Januar 2027 in Kraft treten. Finanzierungssysteme sollen vereinfacht und eine überjährige Finanzierung gesichert werden, um die Planungssicherheit zu erhöhen.

Bisher hängt die Finanzierung von Aus- und Neubauprojekten vom jährlichen Bundeshaushalt ab, das sorgt angesichts von Haushaltsengpässen immer wieder für schwierige Verhandlungen. Im schuldenfinanzierten Milliarden-Sondervermögen zur Modernisierung der Infrastruktur liegt der Fokus auf dem Erhalt des Schienennetzes.

Fonds geplant

Perspektivisch soll ein Eisenbahninfrastrukturfonds eingerichtet werden. Dieser soll die im Infraplan enthaltenen und vom Bund priorisierten Maßnahmen mit einer belastbaren, überjährigen Finanzierungszusage hinterlegen, wie es im Plan heißt.

Vorbild könnte der Bahninfrastrukturfonds in der Schweiz sein, über den sämtliche Kosten der Bahninfrastruktur finanziert werden – sowohl Betrieb, Erhalt als auch Ausbau. Der Fonds wird aus Beiträgen aus dem Bundeshaushalt, Steuern, Abgaben und Beiträgen der Kantone gespeist.

Die Einrichtung eines Eisenbahninfrastrukturfonds sei von „ausschlaggebender Bedeutung“, um Planungssicherheit für die Schienenfinanzierung zu ermöglichen, hieß es in einer im vergangenen Jahr vorgelegten Studie von Agora Verkehrswende und Dezernat Zukunft. Der Fonds solle sich aus Haushaltsmitteln, Mauteinnahmen und staatlichen Krediten speisen, die zunächst aus dem Sondervermögen bedient werden könnten. Das Sondervermögen könne zum Infrastrukturfonds weiterentwickelt werden. Aus dem Sondervermögen dürfen Investitionen finanziert werden, die bis 31. Dezember 2036 bewilligt werden.

„Wichtiger Schritt“ – aber Lücken

Angesichts begrenzter finanzieller Mittel und erheblicher Investitionsbedarfe bei der Schieneninfrastruktur sei der Infraplan ein wichtiger Schritt, sagte Gabriel Kapfinger, Schienenexperte des Umweltverbands BUND: „Jetzt braucht es neben einer klaren Priorisierung auch eine verbindliche Umsetzung.“

Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, sagte: „Der Infraplan ist noch kein vollendetes Gesamtkunstwerk, aber der Auftakt zu einem Systemwechsel.“ Dies sei ein großer Fortschritt. „Der Bund bekennt erstmals Farbe, was realistischerweise an neuer Schieneninfrastruktur in den nächsten fünf Jahren umgesetzt wird.“ Was noch fehle, sei finanzielle Verbindlichkeit.

Der Grünen-Bahnpolitiker Matthias Gastel nannte den Infraplan einen richtigen ersten Schritt. Ohne das „Zielnetz 2035“ aber fehle ihm das Fundament. Besorgniserregend seien sinkende Zielwerte beim Neubau von Gleisen sowie kleine Pünktlichkeitsmaßnahmen.