



Fachbereich WD 5

Zustand der Eisenbahnbrücken in Deutschland

Zustand der Eisenbahnbrücken in Deutschland

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 105/26
Abschluss der Arbeit: 8. September 2026 (zugleich letzter Abruf der Internetquellen)
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft, Energie und Klima

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Die nachfolgende Kurzinformation gibt Auskunft über den Zustand der Eisenbahnbrücken **im bundeseigenen** deutschen Schienennetz auf Basis des Infrastrukturzustands- und -entwicklungsberichts (IZB) 2025 der Deutschen Bahn AG: Von den 25.678 bewerteten Brücken befinden sich rund 66 % in den Zustandskategorien 1 oder 2 (punktuelle oder größere Schäden), während 1.139 Bauwerke (4,4 %) in der schlechtesten Kategorie 4 (Gravierende Schäden, wirtschaftliche Instandsetzung unmöglich) liegen. Zudem werden die Zahlen bundeslandspezifisch aufgeschlüsselt. Zu konkreten Sanierungsplänen, Zeiträumen und dem finanziellen Bedarf zum Abbau des Sanierungsstaus macht die Deutsche Bahn AG unter Verweis auf laufende Verhandlungen zur künftigen Leistungsvereinbarung derzeit keine belastbaren Angaben.

Das Allgemeine **Eisenbahngesetz (AEG)** definiert in § 2 Abs. 1 und 2 Eisenbahnen als öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die eine Eisenbahn**infrastruktur** betreiben (EIU) oder die Eisenbahn**verkehrsdienste** zur Beförderung von Gütern oder Personen erbringen (EVU).¹

Das **Schienennetz** der Eisenbahnen in Deutschland hat derzeit eine Streckenlänge von rund 38.400 km.

Den größten Anteil mit rund 33.400 km hat das Netz der „**Eisenbahnen des Bundes**“. Unter dem Dach der Deutsche Bahn AG sind die DB InfraGo AG², die am 27. Dezember 2023 durch Umbenennung der DB Netz AG und Verschmelzung mit der DB Station&Service AG entstanden ist, und die DB Energie GmbH³ als EIU des Bundes Eigentümer der Schieneninfrastruktur. In Wahrnehmung ihrer unternehmerischen Aufgaben halten sie ihre Sachanlagen instand und fungieren als Bauherren bei Investitionsmaßnahmen.⁴

Die verbleibenden rund 5.000 km werden von Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen betrieben, deren direkte oder indirekte Gesellschaftsanteile mehrheitlich nicht durch den Bund gehalten werden. Diese werden als „**Nichtbundeseigene Eisenbahnen**“ (NE-Bahnen) bezeichnet. Dies betrifft etwa 13 Prozent des Eisenbahnstreckennetzes in Deutschland. Diese Schienenwege werden von rund 190 Betreibern der Schienenwege vorgehalten und betrieben. Viele davon betreiben regionale Netze, Werkbahnen oder große Hafenbahnen.⁵

Die folgenden Ausführungen basieren im Wesentlichen auf Informationen der Deutschen Bahn AG.

Die Deutsche Bahn AG ist gemäß §14 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) verpflichtet, den Erhaltungszustand der Schienenwege zu belegen. Mit dem jährlichen

1 [Allgemeines Eisenbahngesetz \(AEG\)](#).

2 [DB InfraGO](#).

3 [DB Energie GmbH](#).

4 Bundesministerium für Verkehr, 2016, [Bundesverkehrswegeplan 2030](#), S. 27, Abschnitt 6.2 Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes.

5 Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V., [Nichtbundeseigene Eisenbahnen](#).

Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht (IZB) kommen die Deutsche Bahn AG sowie die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) DB InfraGO AG – Geschäftsbereich Fahrweg und Geschäftsbereich Personenbahnhöfe sowie DB Energie GmbH dieser vertraglichen Pflicht nach. Der aktuelle IZB 2025 wurde im April 2026 veröffentlicht.⁶

Im IZB 2025 wird ausgeführt:

„Der bauliche Zustand der Brücken wird im Rahmen regelmäßiger Begutachtungen gemäß der Ril. 804 untersucht und bewertet. Entsprechend der Richtlinie werden die einzelnen Bauwerksteile separat begutachtet. Den Maßstab für das Gesamtbauwerk bildet die Zustandskategorie des Bauwerksteils mit dem schlechtesten Zustand, so dass jeder Brücke eine Zustandskategorie von 1 bis 4 zugeordnet wird.“⁷

Die Zustandskategorien sind dabei wie folgt definiert:⁸

In die **Zustandskategorie 1** fallen Brücken mit punktuellen Schäden am Bauwerk/Bauwerksteil, die „die Sicherheit nicht beeinflussen. Maßnahmen des vorbeugenden Unterhalts sind bei langfristig (länger als 30 Jahre) zu erhaltenden Bauwerken/Bauwerksteilen auf ihre Wirtschaftlichkeit zu prüfen“.

In die **Zustandskategorie 2** fallen Brücken mit größeren Schäden am Bauwerk/Bauwerksteil, die „die Sicherheit nicht beeinflussen. Maßnahmen des vorbeugenden Unterhalts sind bei lang- und mittelfristig (länger als 18 Jahre) zu erhaltenden Bauwerken/Bauwerksteilen auf ihre Wirtschaftlichkeit zu prüfen“.

In die **Zustandskategorie 3** fallen Brücken mit umfangreichen Schäden am Bauwerk/Bauwerksteil, die „die Sicherheit nicht beeinflussen. Eine wirtschaftliche Instandsetzung ist noch möglich und zu prüfen“.

Bei der schlechtesten **Zustandskategorie 4** liegen gravierende Schäden am Bauwerk/Bauwerksteil vor, die „die Sicherheit noch nicht beeinflussen. Eine wirtschaftliche Instandsetzung ist nicht mehr möglich“.

Von den insgesamt 25.772 Brückenbauwerken wurden im Jahr 2025 **25.678** Bauwerke bewertet. Laut IZB 2025 sind rund 66,0 % der bewerteten Brücken in die Zustandskategorien 1 oder 2 eingeordnet (17.039 Bauwerke; 2024: 16.946 Bauwerke). **1.139 Bauwerke (4,4 % der Brücken)** befinden sich in der **Zustandskategorie 4** (2024: 1.156 Bauwerke).⁹

6 Deutsche Bahn AG, 2026, [Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2025 gemäß Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III](#), April 2026.

7 Deutsche Bahn AG, 2026, [Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2025 gemäß Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III](#), April 2026, S. 141.

8 Ebenda, S. 140.

9 Ebenda, S. 141.

Die IZB-Zahlen umfassen den Anlagenbestand der DB InfraGO AG – Geschäftsbereich Fahrweg inkl. DB RegioNetz Infrastruktur GmbH. Von den 1.139 ZK4 Brücken laut IZB 2025 entfallen 1.119 auf die DB InfraGO AG und 20 auf DB RegioNetz Infrastruktur GmbH.¹⁰

Tabelle 1: Verteilung der Zustandskategorien (ZK) der 2025 bewerteten Bauwerke¹¹

	ZK 1	ZK 2	ZK 3	ZK 4
In Summe der bewerteten Bauwerke	7.861	9.178	7.500	1.139
In % ¹²	30,6 %	35,7 %	29,2 %	4,4 %

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG schlüsseln sich die in Tabelle 1 aufgeführten Angaben bundeslandspezifisch wie nachfolgend dargestellt auf. Es werden sowohl absolute Zahlen in den Zustandskategorien 1 bis 4 als auch der prozentuale Anteil der Kategorie (gerundet) gemessen an der Gesamtanzahl im jeweiligen Bundesland angegeben.¹³

Tabelle 2: Bundeslandspezifische Aufteilung der Zustandskategorien im IZB-Berichtsjahr 2025

Bundesland	ZK 1		ZK2		ZK 3		ZK 4		Gesamt
	Absolut	In %	Absolut	In %	Absolut	In %	Absolut	In %	
Baden-Württemberg	1.040	33,2	968	30,9	986	31,5	136	4,3	3.130
Bayern	1.617	34,1	1.821	38,4	1.212	25,6	87	1,8	4.737
Berlin	222	24,0	361	39,0	266	28,7	77	8,3	926
Brandenburg	328	39,0	263	31,3	194	23,1	56	6,7	841
Bremen	45	28,8	38	24,4	65	41,7	8	5,1	156
Hamburg	126	35,5	102	28,7	95	26,8	32	9,0	355
Hessen	841	39,7	834	39,3	396	18,7	50	2,4	2.121
Mecklenburg-Vorpommern	114	43,2	102	38,6	39	14,8	9	3,4	264
Niedersachsen	792	36,7	755	35,0	539	25,0	70	3,2	2.156

10 Auskunft der Deutschen Bahn AG vom 18.08.2026.

11 Eigene Darstellung nach Angaben der Deutsche Bahn AG, 2026, [Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2025 gemäß Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III](#), April 2026, S. 141.

12 In der Summe ergibt sich 99,9 %; auf Seite 5 des IZB 2025 wird darauf hingewiesen, dass aus rechentechnischen Gründen „Rundungsdifferenzen in Höhe von +/- einer Einheit“ auftreten können.

13 Auskunft der Deutschen Bahn AG vom 18.08.2026.

Bundesland	ZK 1		ZK2		ZK 3		ZK 4		Gesamt
Nordrhein-Westfalen	976	21,9	1.213	27,3	1.880	42,2	381	8,6	4.450
Rheinland-Pfalz	449	24,4	729	39,6	571	31,0	93	5,0	1.842
Saarland	48	15,5	161	51,9	89	28,7	12	3,9	310
Sachsen	566	29,7	845	44,4	436	22,9	56	2,9	1.903
Sachsen-Anhalt	314	35,4	331	37,3	216	24,3	27	3,0	888
Schleswig-Holstein	144	37,1	157	40,5	73	18,8	14	3,6	388
Thüringen	239	19,7	498	41,1	443	36,6	31	2,6	1.211
Gesamt	7.861	30,6	9.178	35,7	7.500	29,2	1.139	4,4	25.678

Aus der Tabelle wird ersichtlich, dass der prozentuale Anteil von Brücken mit gravierenden Schäden am Bauwerk/Bauwerksteil, die „die Sicherheit noch nicht beeinflussen“, allerdings „eine wirtschaftliche Instandsetzung nicht mehr möglich“ ist, in Berlin, Hamburg und Nordrhein-Westfalen und Hamburg am höchsten ist (8,3 %, 9,0 % und 8,6 %). In Bayern, Hessen, Sachsen und Thüringen liegt der Anteil bei weniger als 3 %.

Zu der Frage, welche Anzahl der sanierungsbedürftigen oder ersatzbedürftigen Brücken sich derzeit in der Vorplanung, im Planfeststellungs- oder Genehmigungsverfahren, in der Ausführungsplanung, in der Ausschreibung oder im Bau beziehungsweise in der Sanierung befinden, führt die Deutsche Bahn AG aus:¹⁴

„Aufgrund der gegenwärtig laufenden Verhandlungen zur zukünftigen Leistungsvereinbarung der DB InfraGO AG und der damit verbundenen Fortschreibung der Unternehmensplanung liegen derzeit keine belastbaren Angaben zum aktuellen oder zukünftigen Stand einzelner Vorhaben vor. Die weitere Konkretisierung der Planungen erfolgt nach Abschluss der Verhandlungen auf Grundlage der dann feststehenden finanziellen und programmatischen Rahmenbedingungen.“

Aus diesem Grund – so die Deutsche Bahn AG – kann ebenso keine Aussage darüber erfolgen, wie viele Eisenbahnbrücken in den kommenden fünf, zehn und fünfzehn Jahren saniert, verstärkt oder durch einen Neubau ersetzt werden sollen.

Zu der Frage, welche finanziellen Mittel erforderlich seien, um den bestehenden Sanierungs- und Ersatzneubaubedarf bei Eisenbahnbrücken vollständig abzarbeiten, erklärt die Deutsche Bahn AG:¹⁵

¹⁴ Auskunft der Deutschen Bahn AG vom 18.08.2026.

¹⁵ Ebenda.

„Die Rückstauabschätzung beschränkt sich nicht auf Eisenbahnbrücken, sondern berücksichtigt die gesamte Eisenbahninfrastruktur. Zur nachhaltigen Reduzierung dieses Rückstaus sind erhebliche Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur erforderlich. Wesentliche Treiber für den nötigen Abbau sind neben der Rückstauhöhe zum einen die zur Verfügung stehende Zeit, in der der Rückstau abgebaut werden soll und zum anderen die Preisentwicklung für Bauleistungen.“

Derzeit liegen seitens der DB InfraGO AG **keine** gesonderten Untersuchungen vor, anhand derer sich der jeweilige Einfluss einzelner personeller, planerischer oder baulicher Kapazitäten auf Verzögerungen bei Brückensanierungs- und Ersatzneubauvorhaben isoliert bewerten lässt.¹⁶

Hinsichtlich erforderlicher Maßnahmen zur Erhöhung der Planungs-, Genehmigungs- und Baukapazitäten, um den bestehenden Sanierungsstau innerhalb eines überschaubaren Zeitraums abbauen zu können, erläutert die Deutsche Bahn AG:¹⁷

„Voraussetzung für den Abbau des bestehenden Erneuerungsbedarfs ist vor allem eine langfristig verlässliche und auskömmliche Finanzierung über mindestens 10 Jahre hinweg. Nur auf dieser Grundlage können die Lieferanten nachhaltig Personal aufbauen, Investitionen tätigen und zusätzliche Kapazitäten vorhalten. Darüber hinaus kann insbesondere der Abbau bürokratischer Anforderungen einen wesentlichen Beitrag zur schnelleren Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen leisten. Nach Einschätzung der DB InfraGO AG verfügt der Markt grundsätzlich über die Fähigkeit, zusätzliche Kapazitäten aufzubauen, sofern hierfür ausreichend langfristige Planungssicherheit und eine verlässliche Auftragslage geschaffen werden. Bei der Nutzung von Kapazitäten des Infrastrukturmarktes steht die Eisenbahninfrastruktur im Wettbewerb mit anderen großen öffentlichen Infrastrukturprogrammen.“

16 Auskunft der Deutschen Bahn AG vom 18.08.2026.

17 Ebenda.