

BMV und Bahn passen Strategie für Korridorsanierungen an

Artikel vom **13. Oktober 2026**
Planung

BMV und Deutsche Bahn AG richten die Korridorsanierungen neu aus: Für 2027 bis 2031 sind 13 statt 21 Vorhaben vorgesehen. Das Konzept setzt auf stabilere Umleitungen, realistischere Bauplanung, stufenweise Inbetriebnahmen und ETCS als Standard.



Angepasste Reihenfolge der Korridore



Angepasste Reihenfolge der Korridore. (Bild: Deutsche Bahn AG / Michael Neuhaus)

Das Bundesministerium für Verkehr und DB InfraGO haben das Konzept der Korridorsanierungen überarbeitet. Ziel ist mehr Verlässlichkeit im Schienenverkehr und bei den notwendigen Bauarbeiten. Kern des neuen 5-Punkte-Plans ist eine Reduzierung der Sanierungen im Zeitraum 2027 bis 2031: Statt 21 sind nun 13 Korridorsanierungen vorgesehen. Damit sollen Bauvolumina verlässlicher abgeschlossen sowie Zeit- und Kostenrahmen besser eingehalten werden. Zugleich berücksichtigt die Anpassung

knappe Verkehrskapazitäten im deutschen Schienennetz und die Ressourcen der Bauindustrie. Das Konzept sieht eine realistischere Bau- und Fahrplanung, stabilere Umleitungsstrecken und stufenweise Inbetriebnahmen nach Abschluss der Arbeiten vor. Bei Korridorsanierungen soll außerdem grundsätzlich ETCS vorbereitet und verbaut werden. Die Umsetzung auf den einzelnen Korridoren wollen Ministerium und Infrastrukturbetreiber gemeinsam mit Ländern und Branche besprechen. Entsprechende Dialogformate sind gestartet und werden fortgesetzt. **Fünf Punkte für mehr**

Verlässlichkeit Erstens wird priorisiert: Für die Jahre 2027 bis 2031 werden weniger Korridore eingeplant. Die Reihenfolge wurde auf Vorhaben mit hohem Nutzen für Qualität, Stabilität und Pünktlichkeit ausgerichtet. Sanierungen werden nicht gestrichen, sondern verschoben. Notwendige Ersatzinvestitionen und mögliche Verbesserungen sollen unabhängig davon umgesetzt werden. Die Priorisierung ab 2032 soll im kommenden Jahr erfolgen. Zweitens soll die Netzkapazität besser gesichert und gesteuert werden. Dazu werden Umleiterstrecken intensiver vorbereitet und Bauabläufe stärker mit dem übrigen Baugeschehen im Netz abgestimmt. Baustellen können verschoben oder in ihren Abläufen angepasst werden, um zusätzliche Kapazitäten für den Verkehr zu schaffen. Bei der Korridorsanierung Lehrte–Berlin soll ab Februar ein zweiter Umleitungsweg für den Güterverkehr zur Verfügung stehen. Drittens wird Digitalisierung stärker verankert. Ab Anfang der 2030er-Jahre soll bei jeder Korridorsanierung grundsätzlich direkt »ETCS Level 2 ohne Signale« verbaut werden, sofern die vorgesehenen Konsultationen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen erfolgt sind. In den Jahren zuvor soll die digitale Zugsteuerung vorbereitet werden, soweit dies technisch möglich ist. Dazu gehören ETCS-fähige Stellwerke, angepasste Signalstandorte und moderne Achszähltechnik. Auf einzelnen Abschnitten ist übergangsweise »ETCS Level 2 mit Signalen« geplant. **Stufenweise Inbetriebnahme**

und Drei-Phasen-Modell Viertens soll der Zugverkehr nach Abschluss der Bauarbeiten schrittweise hochgefahren werden. In der Regel beginnen Güterzüge mit Belastungsfahrten, Personenzüge folgen etwas später. In den ersten Wochen können zusätzliche Fahrzeitreserven, betriebliche Einschränkungen oder reduzierte Kapazitäten vorgesehen werden. Ein Inbetriebnahme-Team soll den Übergang vom Bauprojekt in den Regelbetrieb steuern und kleinere Mängel im laufenden Betrieb zügig bearbeiten. Für Korridorsanierungen wird zudem ein Drei-Phasen-Modell aus Vor-, Haupt- und Nachlaufphase eingeführt. Maßnahmen ohne größere betriebliche Einschränkungen sollen möglichst vor- oder nachgelagert werden. Das soll Risiken während der Hauptspernung senken und Termine stabilisieren, insbesondere bei Arbeiten an Leit- und Sicherungstechnik. Fünftens bleibt das Sanierungsversprechen bestehen: einmal bauen, grundlegend modernisieren und die Strecke anschließend möglichst bis zu zehn Jahre weitgehend frei von größeren baubedingten Einschränkungen halten. Am Ziel, infrastrukturbedingte Störungen um 80 Prozent zu reduzieren, wird festgehalten; erreicht werden soll es spätestens 100 Tage nach Inbetriebnahme. **Geplante Reihenfolge bis 2031** Für 2027 sind Lehrte–Berlin, Rosenheim–Salzburg und Fulda–Hanau geplant. 2028 sollen Köln–Koblenz, München–Rosenheim (1. Etappe), Hagen–Unna–Hamm sowie Lübeck–Hamburg folgen. Für 2029 stehen Hamburg–Hannover, Würzburg–Ansbach–Treuchtlingen und Aachen–Köln auf der Liste. 2030 sind Stendal–Magdeburg und Uelzen–Stendal vorgesehen, 2031 Lehrte–Groß Gleidingen sowie München–Rosenheim (2. Etappe). Als bisherige Ergebnisse nennt die Mitteilung unter anderem Verbesserungen auf fertiggestellten Korridoren. Fernverkehrszüge verlassen die Riedbahn demnach inzwischen pünktlicher, als sie hineinfahren. Auf der Strecke Nürnberg–Regensburg seien die infrastrukturbedingten Störungen seit Abschluss der Korridorsanierung im Sommer deutlich zurückgegangen.

Hersteller aus dieser Kategorie
