



Themendienst

Für mehr Qualität und Pünktlichkeit: Die Korridorsanierung hochbelasteter Streckenabschnitte

Die DB InfraGO bündelt in den kommenden Jahren das Baugeschehen auf 40 hochbelasteten Strecken im deutschen Schienennetz. Ziel ist es, den Zustand von Netz und Bahnhöfen innerhalb weniger Monate über alle Gewerke hinweg deutlich zu verbessern und die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur zu erhöhen. Auf diese Weise können Synergien genutzt und die Einschränkungen für Reisende und Güterverkehrsunternehmen im Vergleich zum Bauen bei laufendem Zugbetrieb deutlich begrenzt werden.

(Berlin, Dezember 2025) Mit dem Pilotprojekt Riedbahn hat die DB InfraGO im Jahr 2024 auf der Strecke zwischen Frankfurt/Main und Mannheim ein neues Konzept zur nachhaltigen Sanierung hochbelasteter Streckenabschnitte im Schienennetz etabliert: Die Korridorsanierung. Dabei bündelt das gemeinwohlorientierte Infrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn (DB) auf den vielbefahrenen Strecken das Baugeschehen. In der Vergangenheit erfolgten entsprechende Sanierungsarbeiten in der Regel unter dem rollenden Rad, d.h. bei laufendem Zugbetrieb. Immer wieder wurden die Strecken gesperrt, etwa für die Erneuerung von Oberleitungen, Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik oder an den Stationen. Die Einschränkungen für Reisende und Güterverkehrsunternehmen zogen sich oft über viele Jahre hin.

Mit der Korridorsanierung hat sich das Baukonzept für hochbelastete Strecken fundamental verändert. Saniert wird nicht mehr nach einzelnen Gewerken und über viele Jahre gestreckt, sondern innerhalb einer einzigen mehrmonatigen Sperrung komplett und aus einem Guss. Alle notwendigen Baumaßnahmen auf den jeweiligen Abschnitten werden gebündelt und erfolgen gleichzeitig. Die pünktlichkeitsrelevanten Gewerke, wie Gleise, Weichen, Signale und Stellwerke stehen dabei besonders im Fokus. Damit Reisende und Güterverkehrsunternehmen während der Bauarbeiten trotzdem zuverlässig ihr Ziel erreichen, greifen langfristig geplante Umleitungskonzepte. Entfallende Zugverbindungen im Nahverkehr werden durch ein umfangreiches und qualitativ hochwertiges Busangebot ersetzt.

Die gesetzliche Grundlage für das neue Sanierungskonzept auf hochbelasteten Strecken hat die Bundesregierung im Sommer 2024 mit der Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) geschaffen. Darin sind auch die Korridore festgelegt, die für eine Korridorsanierung vorgesehen sind. Das Sanierungskonzept kommt demnach bis zum Jahr 2036 auf insgesamt 40 Streckenabschnitten mit einer Gesamtlänge von etwa 4.000 Kilometern zur Anwendung.

Jürgen Kornmann
Leiter Kommunikation
Infrastruktur und & DB
InfraGO AG
Kommunikation Geschäfte
und Infrastruktur
Tel. +49 (0) 30 297-61030
presse@deutschebahn.com



Themendienst

Nach Abschluss einer Korridorsanierung sind in der Regel für mehrere Jahre keine größeren Baumaßnahmen auf den Hauptgleisen der jeweiligen Strecke erforderlich.

Spürbare Qualitätsverbesserungen für Reisende und Güterverkehrsunternehmen

Ziel der Korridorsanierungen ist es, die Anzahl infrastrukturbedingter Störungen (z.B. Weichen-, Signal- und Stellwerksstörungen) durch den konsequenten Ersatz der Alttechnik deutlich zu reduzieren und damit für mehr Pünktlichkeit im Zugverkehr zu sorgen. Gleichzeitig wird durch neue Überleitverbindungen mehr Flexibilität in der Betriebsabwicklung geschaffen, auch im Störfall. Zudem macht die DB InfraGO die Strecken fit für das digitale Zeitalter und rüstet sie entweder unmittelbar während der Korridorsanierung mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System) aus oder bereitet sie in einem wirtschaftlich und funktional sinnvollem Umfang für eine nachgelagerte ETCS-Ausrüstung vor.

Zukunftsbahnhöfe für ein besseres Reiseerlebnis

Im Zuge der Korridorsanierungen modernisiert die DB InfraGO auch die Bahnhöfe entlang der jeweiligen Strecken und gestaltet sie attraktiver für die Reisenden. Geplant sind z.B. Bahnsteigerhöhungen für einen stufenlosen Einstieg in den Zug, längere Bahnsteigdächer und Wegeleitsysteme für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen. Die Stationen werden dabei ganzheitlich zu Zukunftsbahnhöfen entwickelt, die hohe Standards in Bezug auf Sauberkeit, Sicherheit, Information, Orientierung und Barrierefreiheit erfüllen. So werden u.a. Infotafeln und Sitzgelegenheiten an den Stationen neu geordnet, um Wege zum Zug zu erleichtern und Wartebereiche zu vergrößern. An jedem Zukunftsbahnhof stellt die DB InfraGO darüber hinaus einen barrierefreien Zugang zur Station bzw. zu den Bahnsteigen, gemäß europäischer Richtlinien, her. Dies beinhaltet u.a. Stufenfreiheit und taktile Wegeleitung. Entscheidungen darüber, was konkret umgesetzt wird, basieren jeweils auf den örtlichen Gegebenheiten.

Der Zeitplan bis 2036 steht

Die Reihenfolge der Sanierungen hat die DB InfraGO in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) sowie der Bahn- und Baubranche im Sommer 2025 überarbeitet. Der Zeitraum der geplanten Korridorsanierungen ist an die Laufzeit des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität angepasst. Im Jahr 2026 werden demnach planmäßig die Korridorsanierungen der Korridore Hagen–Wuppertal–Köln, Nürnberg–Regensburg, Obertraubling–Passau und Troisdorf–Wiesbaden durchgeführt. Die Bauleistungen sind bereits vergeben. Für das Jahr 2027 ist die gebündelte Erneuerung und Modernisierung der Korridore Rosenheim–Salzburg, Lehrte–Berlin, Bremerhaven–Bremen und Fulda–Hanau vorgesehen.

Jürgen Kornmann
Leiter Kommunikation
Infrastruktur und & DB
InfraGO AG
Kommunikation Geschäfte
und Infrastruktur
Tel. +49 (0) 30 297-61030
presse@deutschebahn.com



Themendienst

Für die Jahre ab 2028 wurden folgende Korridorsanierungen eingeplant:

2028

Köln-Koblenz/Koblenz-Mainz
München-Rosenheim
Hagen-Unna-Hamm
Lübeck-Hamburg

2030

Stuttgart-Ulm
Stendal-Magdeburg
Uelzen-Stendal
Frankfurt-Heidelberg

2032

Bebra-Erfurt
Bebra-Fulda
Münster-Recklinghausen
Weddel-Magdeburg

2034

Bremen/Rotenburg-Wunstorf
Kassel-Friedberg
Ulm-Augsburg

2036

Flensburg-Hamburg

2029

Hamburg-Hannover
Würzburg-Ansbach-Treuchtlingen
Forbach-Ludwigshafen
Aachen-Köln

2031

Mannheim-Karlsruhe
Lehrte-Groß Gleidingen
Bremen-Hamburg
Würzburg-Nürnberg

2033

Bremen-Osnabrück
Osnabrück-Münster
Hamm-Düsseldorf-Köln

2035

Minden-Wunstorf
Nordstemmen-Göttingen

Der Zeitplan berücksichtigt Rückmeldungen aus der Branche, u.a. zur Stabilität von Umleitungsverkehren sowie die Ressourcen der Bahn- und Bauindustrie. Auch zentrale Erkenntnisse aus dem Pilotprojekt Riedbahn sind mit eingeflossen. So wurde z.B. die Anzahl parallelaufender Sanierungen pro Jahr im Vergleich zu den ursprünglichen Planungen reduziert.

Mobilität während der Bauphase: Umfassende Konzepte für alle Verkehrsarten

Fern- und Güterzüge werden während der Bauphase einer Korridorsanierung in der Regel über alternative Strecken umgeleitet, was zum Teil zu deutlich längeren Fahrzeiten führt – insbesondere im Güterverkehr. Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Züge während der Sanierungen auf Umleitungsstrecken längere Wege zurücklegen müssen, strebt die DB InfraGO ab 2026 Erleichterungen bei den Trassenpreisen an. Für diese Verkehre sollen grundsätzlich keine höheren Kosten entstehen als auf dem regulären Weg. Für jede Umleitungsstrecke ist deshalb ein vorab definierter, prozentualer Entgeltnachlass vorgesehen, der in den Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG

Jürgen Kornmann
Leiter Kommunikation
Infrastruktur und & DB
InfraGO AG
Kommunikation Geschäfte
und Infrastruktur
Tel. +49 (0) 30 297-61030
presse@deutschebahn.com



Themendienst

veröffentlicht wird. Diese Art der Kompensation erfordert eine Zustimmung der Bundesnetzagentur, deren Entscheidung derzeit noch aussteht.

Für den Nahverkehr erarbeiten die zuständigen Aufgabenträger und Verkehrsverbünde in enger Abstimmung mit der DB InfraGO Konzepte, die ein stabiles Angebot auf der Schiene mit möglichst großen Platzkapazitäten auf den nicht unmittelbar von der Korridorsanierung betroffenen Strecken bieten. Als Ersatz für Zugverbindungen im Nahverkehr, die während der Korridorsanierungen nicht angeboten werden können, kommen Busse zum Einsatz. Die DB InfraGO hat dafür in Abstimmung mit den Aufgabenträgern einheitliche Qualitätsvorgaben definiert. Dazu gehört, dass neuwertige Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die barrierefrei zugänglich sind, ausreichend Stauraum für Gepäck bieten, über WLAN sowie zum Teil über Toiletten an Bord verfügen. Darüber hinaus soll ein einheitliches Fahrzeugdesign in der Farbe verkehrspurpur den Reisenden die Orientierung erleichtern. Die Verkehrsleistungen wurden und werden entsprechend der geltenden nationalen Vorschriften und EU-Richtlinien europaweit ausgeschrieben.

Jürgen Kornmann
Leiter Kommunikation
Infrastruktur und & DB
InfraGO AG
Kommunikation Geschäfte
und Infrastruktur
Tel. +49 (0) 30 297-61030
presse@deutschebahn.com