

DB InfraGO

Korridorsanierungen im Kernnetz der DB InfraGO

12.11.2026 | IHRUS Luzern

Hohe Verkehrslast bei gleichzeitig hohem Investitionsrückstau führt zu dringendem Handlungsbedarf für Infrastruktur der DB

DB InfraGO

HOHE VERKEHRSLAST

Über **120 % Auslastung** im Kernnetz führen zu sinkender Betriebsqualität und steigender Störanfälligkeit

HOHER INVESTITIONSRÜCKSTAU

Jahrzehntelange Unterfinanzierung hat zu einem erheblichen **Investitionsstau** geführt. Die alternde Infrastruktur erreicht zunehmend ihre Leistungsgrenzen

HANDLUNGSBEDARF

Nur ein **gebündelter, gewerke-übergreifender Sanierungsansatz** mit längeren Totalsperrungen im Rahmen von **Korridorsanierungen** kann die Leistungsfähigkeit des Netzes nachhaltig sichern

Mit Korridorsanierungen steigern wir die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur

DB InfraGO

Zuverlässigkeit

Was längst gemacht sein sollte | **Was jetzt fällig ist** | **Maßnahmen, die in Zukunft erforderlich sein werden**

Sanierungsphase

Leistungsfähigkeit

Regelbetrieb

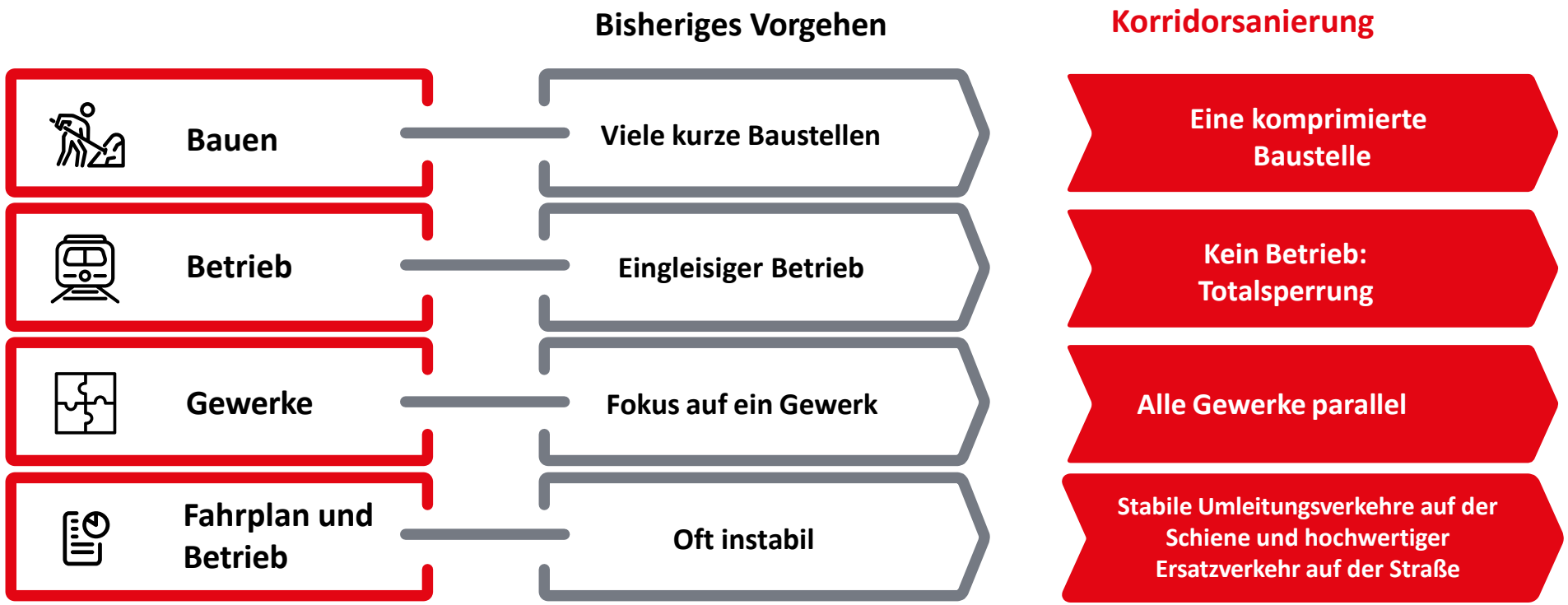
- Optimierung der LST einschließlich kürzerer Blockabschnitte
- Geschwindigkeitserhöhung von Weichen

&

Störungsbetrieb

- Zusätzliche Überleitstellen
- Zweigleisige Nutzung in beiden Richtungen ohne zusätzliche Kapazitätseinschränkungen

Zur schnellen Umsetzung werden notwendige Maßnahmen gebündelt; Totalsperrungen ermöglichen größere Effizienz



Reduktion des Sperrzeitenbe-darfs um den Faktor 4 (+300 %) gegenüber dem traditionellen Ansatz

Eine Korridorsanierung beinhaltet folgende wesentliche Aktivitäten

DB InfraGO

Vorbereitung

Entwicklung Verkehrskonzept inkl. SEV und Dieseltraktionsleistung

Vorbereitung von Umleiterstrecken

Projektplanung, Definition detaillierter Sanierungsumfang, konkretes Infrastrukturlayout

mehrmonatige Korridorsanierung



Betriebs-/Engpasssteuerung

Schnelle Entstörung der Umleiterstrecken

Erste Korridorsanierungen zeigen: Hohes Bauvolumen umgesetzt, Anlagenzustand verbessert und Störungen reduziert

DB InfraGO

Hagen – Wuppertal – Köln

65 km Streckenlänge, 67 km Gleise, 28 Weichen, 16 km OLA, 12 Bahnhöfe

Zustandsnote von 3,7 auf **2,5-2,7** verbessert

Störungen (cVmin) um **70%** reduziert

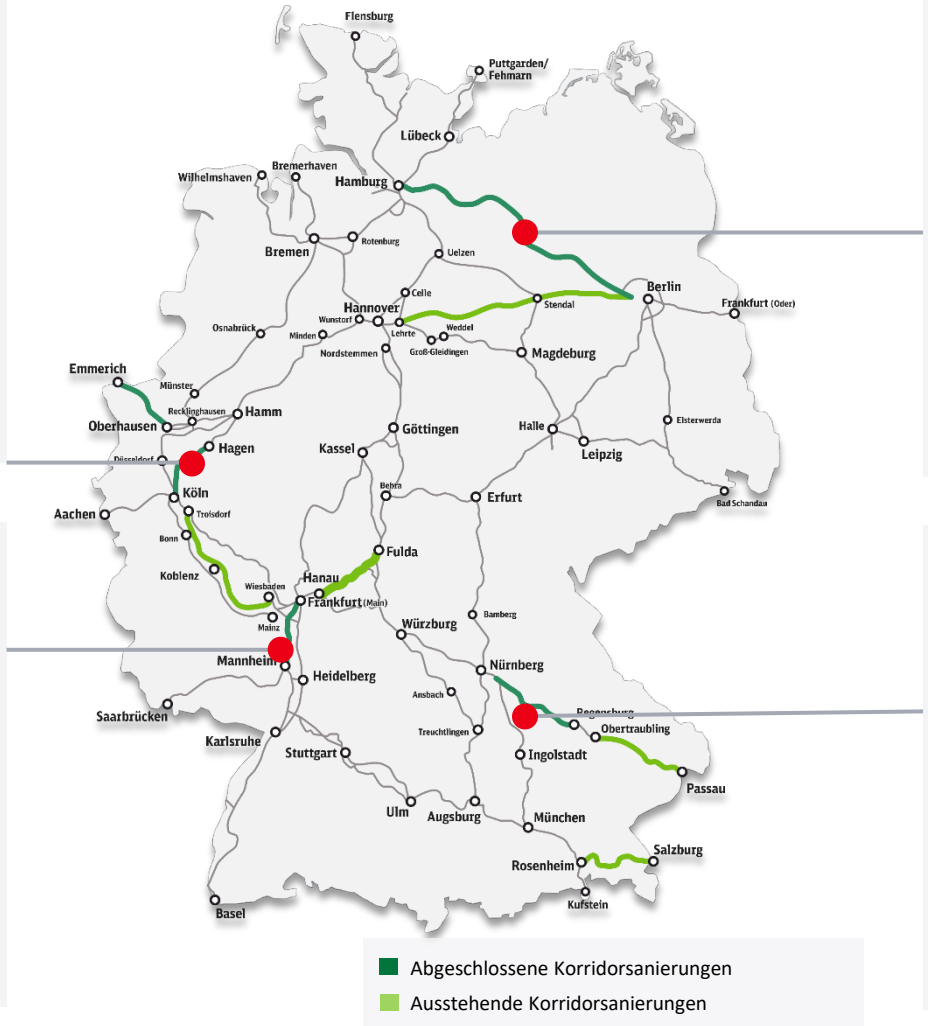
Frankfurt – Mannheim

ETCS in Betrieb

74 km Streckenlänge, 117 km Gleise, 152 Weichen, 3 ESTW'en, 10 km OLA, 20 Bahnhöfe

Zustandsnote von 3,7 auf **2,2** verbessert

Störungen (cVmin) um **56%** reduziert



Hamburg – Berlin

ETCS ready

271 km Streckenlänge, 165 km Gleise, 249 Weichen, 25 ESTW'en, 47 km OLA, 28 Bahnhöfe

Zustandsnote von 3,7 auf **2,1-2,3**[1] verbessert

Störungen (cVmin) um **38%**[4] reduziert

Nürnberg – Regensburg

ETCS ready

88 km Streckenlänge, 101 km Gleise, 41 Weichen, 8 ESTW'en, 81 km OLA, 20 Bahnhöfe

Zustandsnote von 3,3 auf **2,0-2,2**[1] verbessert

Störungen (cVmin) um **97%** reduziert

Erste Korridorsanierungen bestätigen Grundprinzipien; gleichzeitig gibt es Defizite, die behoben werden müssen

DB InfraGO

BISHERIGE GESAMTBILANZ DES PROGRAMMS KORRIDORSANIERUNG



4
Großprojekte realisiert



12
Neubau und Erneuerungen von Stellwerken **28**



~ 450 km
Gleise und **470** Weichen erneuert



an ~ 80
Verkehrsstationen Maßnahmen umgesetzt

ERKENNTNISSE AUS EINZELNEN KORRIDORSANIERUNGEN

	Frankfurt-Mannheim (Riedbahn)	Hamburg-Berlin	Hagen-W.-Köln	Nürnberg-Regensburg
Vollumfängliche Umsetzung (Bau-Soll)	✓	✓	✓	✓
Layout-Verbesserungen	✓	✓	✗	✓
ETCS	ETCS L2mS	ETCS ready	✗	ETCS ready
Fristgerechte IBN	✓	✗	✓	✗
Budgeteinhaltung	✗	✗	✓	✓
Herausforderungen	Pilotprojekt	Längster Korridor; lange Bauunterbrechung durch starken Wintereinbruch	Eingeschränkte Befahrbarkeit der Wupperbrücke bei Opladen	LST-bedingte IBN-Verzögerung

✓ Ziel erreicht ✗ Defizit

SCHLUSSFOLGERUNG

Sperrzeitenbedarf ggü. konventionellem Sanieren **signifikant reduziert**

Gute Ausführungsqualität bei Einhaltung des **hohen Bausolls**

Spürbare **Qualitäts-verbesserungen** nach der Stabilisierungsphase

Defizite sind überwiegend auf **Umfang** und **Komplexität der Leit- und Sicherungstechnik** zurückzuführen

Pilotprojekt: stabiles Verkehrskonzept, Bauphase pünktlich abgeschlossen, Inbetriebnahme gelungen



Verkehr

Verkehrskonzept der ersten Generalsanierung **äußerst robust** auf der Schiene und der Straße, gute **Kundenakzeptanz**

Foto: Deutsche Bahn AG / Stefan Wildhirt



Bau

Gewerkeübergreifendes Sanieren funktioniert, Bauen im Verbund hat sich bewährt, **gute Zusammenarbeit mit Auftragnehmern**

Foto: Deutsche Bahn AG / Oliver Lang



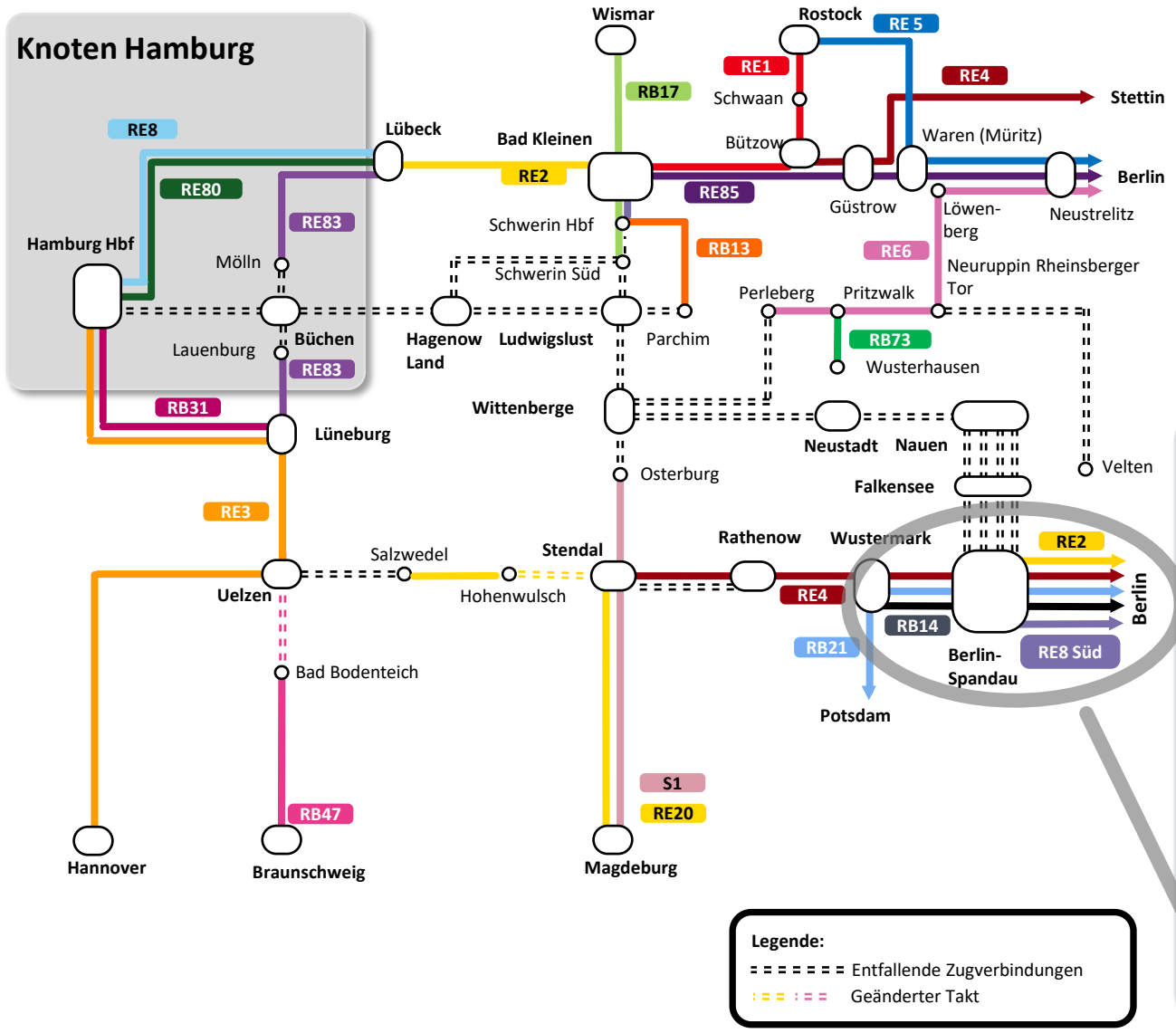
Inbetriebnahme

Inbetriebnahme der Riedbahn pünktlich am 15.12. erfolgt, **enge Begleitung** des laufenden Betriebes (HyperCare) in drei Phasen bis Ende März 2025

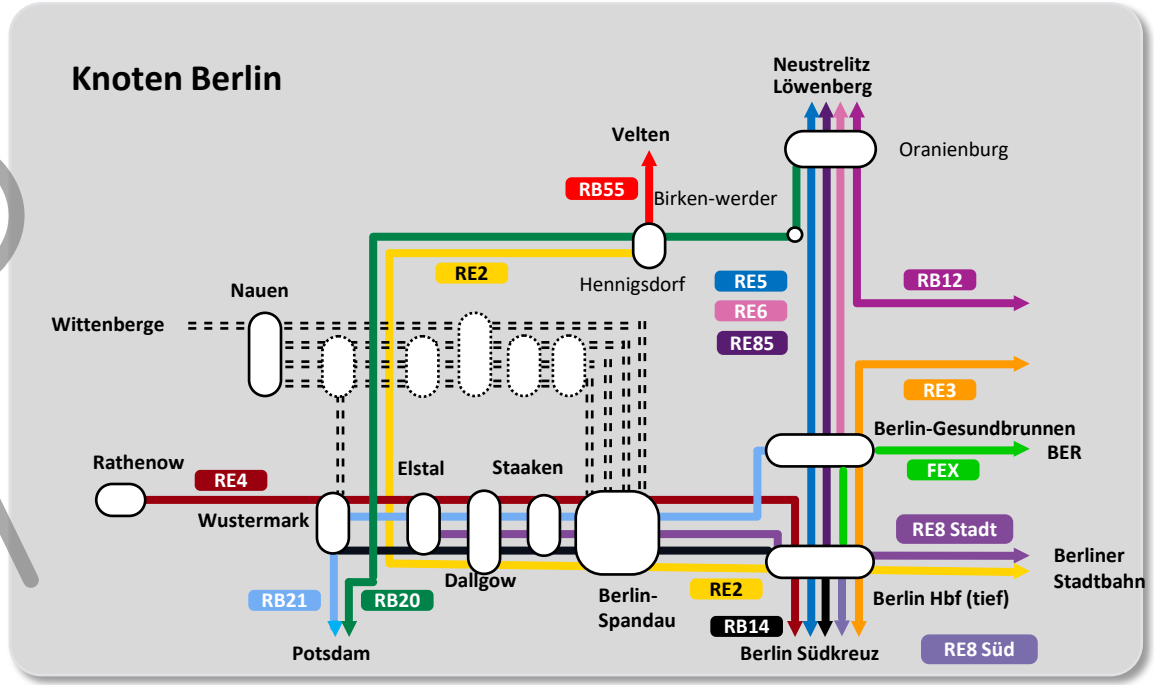
Foto: Deutsche Bahn AG / NÖI Crew

Nahverkehrskonzept Schiene am Beispiel der KS Hamburg – Berlin

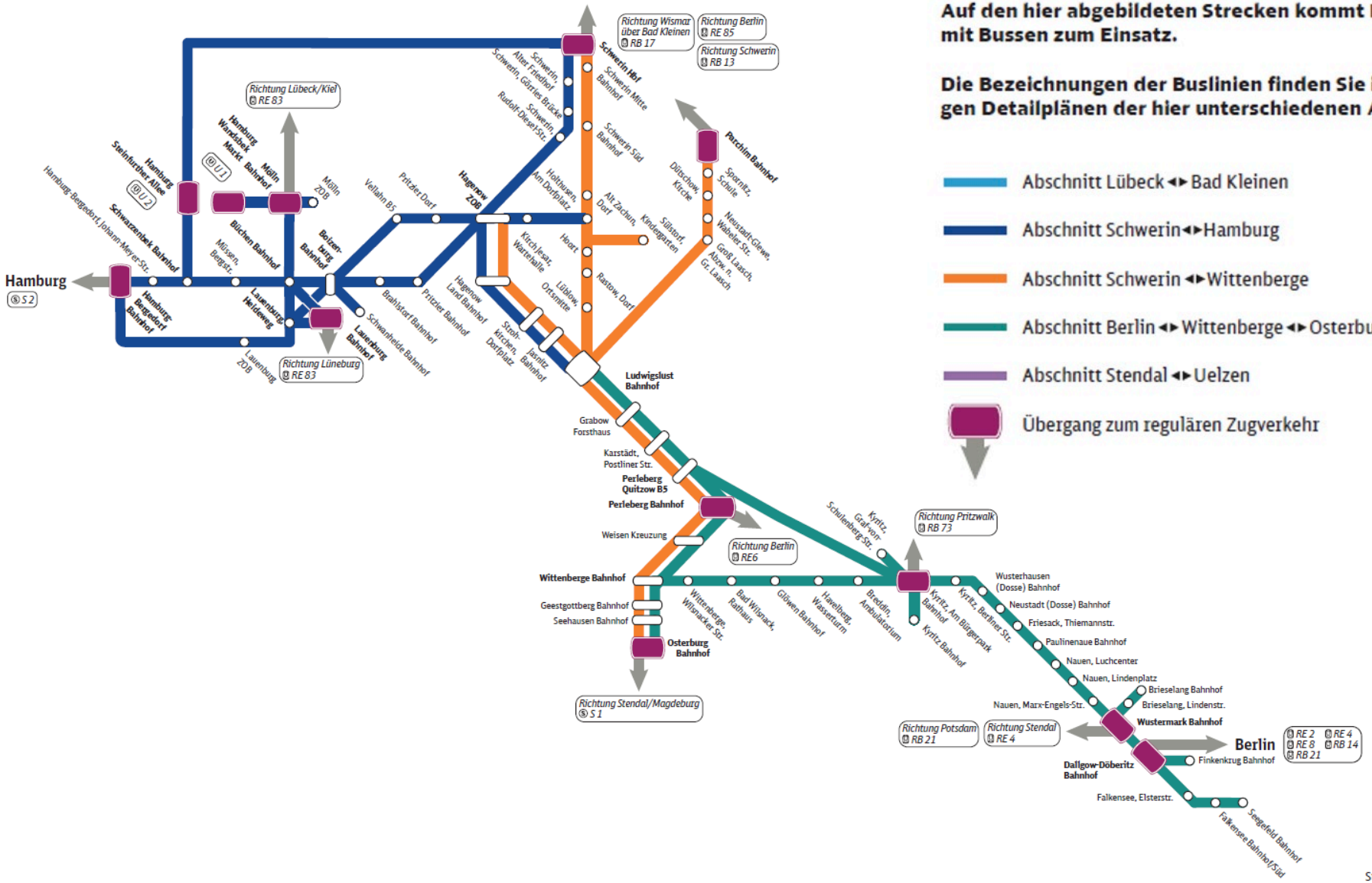
DB InfraGO



- **Lübeck – Bad Kleinen (RE 2):**
  höheres Platzangebot mit Doppelstockwagen.
  Einzelnen Halte werden ersatzweise mit SEV bedient
- **Schwerin – Berlin (RE 85):**
  schnelle Direktverbindung
- **Prignitz – Berlin (RE 6):**
  schnelle Direktverbindung



Nahverkehrskonzept Straße am Beispiel der KS Hamburg –



Impressionen

Frankfurt – Mannheim, Bahnhof Mörfelden





Hagen – W. – Köln, Bahnhof Wuppertal





Impressionen

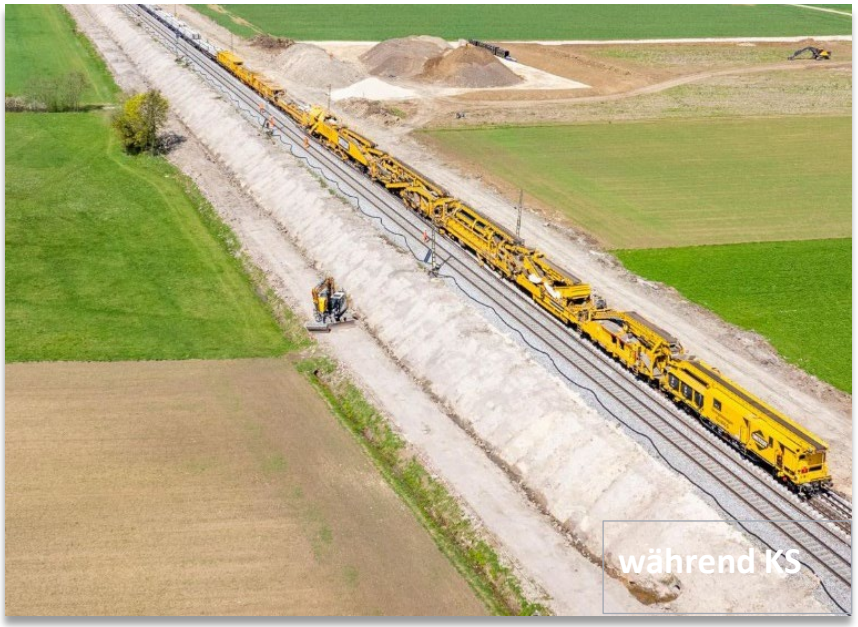
Hamburg – Berlin



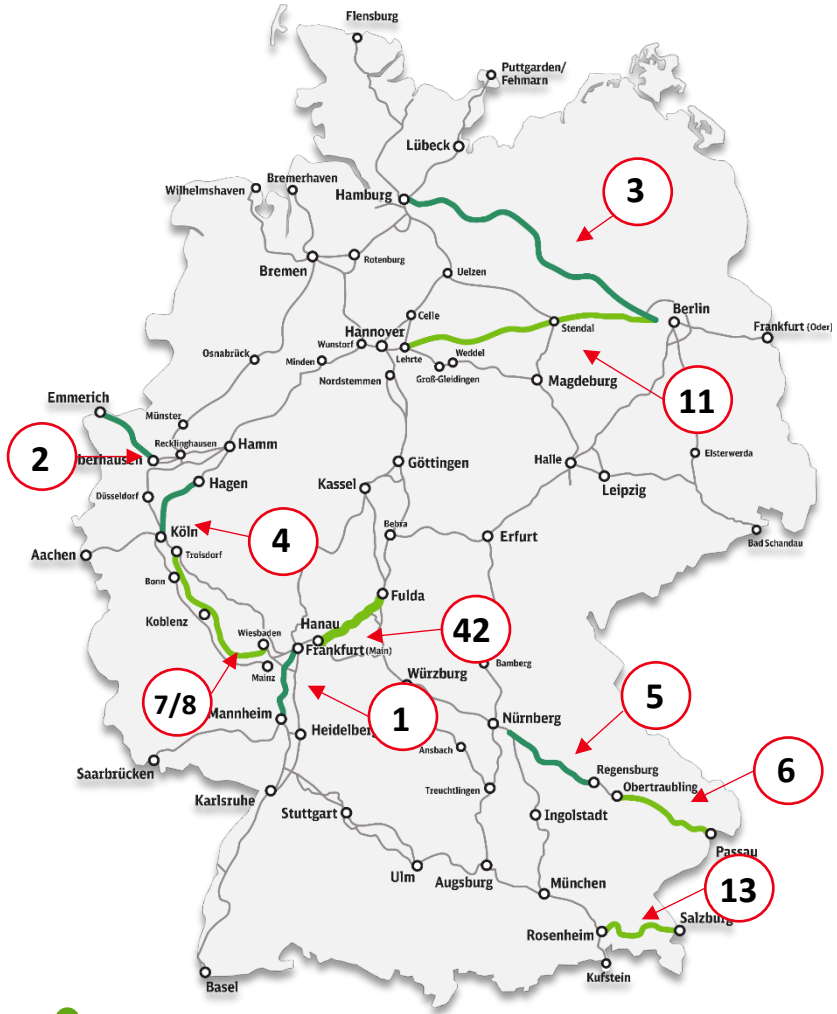


Nürnberg – Regensburg, Pöllinger Damm





Erkenntnisse aus abgeschlossenen KS werden schrittweise auf laufende und künftige Projekte übertragen



Korridorsanierungen ab 2026/2 bis 2028

Abgeschlossene Korridorsanierungen

	2024	2025	2026	2027	2028
(1) Frankfurt – Mannheim	15.07. - 14.12.				
(2) Emmerich – Oberhausen		15.02. - 14.12.			
(3) Hamburg – Berlin			01.08. – 13.06.		
(4) Hagen – Wuppertal – Köln			06.02.- 10.07.		
(5) Nürnberg – Regensburg			06.02.- 31.07.		
(6) Obertraubling – Passau			14.06.- 12.12.		
(7/8) Troisdorf – Wiesbaden			10.07.- 12.12.		
(11) Lehrte – Berlin			02.10. - 12.12.	05.02. - 09.07.	16.10. - 11.12.
(13) Rosenheim – Salzburg				07.02.- 09.07.	
(42) Fulda – Hanau					13.08.- 04.02.

Auswertung bisherige Erfahrungen: Was lief gut und ist zu verstetigen? Was ist zu verbessern?

Anwendung der Erfahrungen auf die laufenden und zukünftigen Korridor-sanierungen

Mit einem 5-Punkte-Plan entwickeln wir das Konzept der Korridorsanierung weiter

DB InfraGO

BEREITS FESTGELEGT

WIRD DERZEIT GEMEINSAM MIT DER BRANCHE DETAILLIERT

1

Korridore
priorisieren

Wir prüfen Anzahl und Umfang und lenken Mittel sowie Baukapazitäten dorthin, wo sie Qualität und Pünktlichkeit am stärksten verbessern

ZIEL

Größte Wirkung trotz begrenzter Ressourcen

2

Netzkapazität
steuern und sichern

Wir steuern Abfolge und Verteilung nach den Auswirkungen auf Knoten, Hauptachsen und Umleitungsstrecken – nicht allein nach Sanierungsbedarf

ZIEL

Modernisieren und gleichzeitig verlässlich fahren

3

Digitalisierung
beschleunigen

Wir nutzen Korridorsanierungen und gebündelte Sperrpausen, um die Infrastruktur zu modernisieren und das Netz gezielt zu digitalisieren

ZIEL

Chancen der Digitalisierung nutzen

4

Inbetriebnahmen
robust gestalten

Wir planen Technik, Inbetriebnahme und Hochlauf aus Betriebssicht realistisch und schrittweise

ZIEL

Robustes Angebot ab dem ersten Betriebstag

5

Versprechen
halten

Wir modernisieren grundlegend und halten Zusagen ein

ZIEL

Einmal sanieren – langfristig profitieren