

Pressemitteilung

3. September 2026

Erfolgreiche Korridorsanierungen der Deutschen Bahn brauchen bessere Planung und mehr Fachkompetenz

Generalsanierungen im Schienennetz: BVMB fordert sachliche Debatte statt pauschaler Kritik

Die Korridorsanierungen der Deutschen Bahn sind aus Sicht der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. (BVMB) nicht die Ursache der aktuellen Probleme im Schienenverkehr, sondern eine notwendige Antwort auf jahrzehntelange Versäumnisse bei der Modernisierung der Schieneninfrastruktur. Der Verband sieht die Gründe für Verzögerungen und Betriebsstörungen vor allem in strukturellen Defiziten des Systems Schiene, darunter erhebliche Investitionsrückstände, unzureichende Planungsgrundlagen, fehlende Bestandsdaten sowie der zunehmende Verlust bahntechnischer Fachkompetenz in der Breite. Michael Gilka, Hauptgeschäftsführer der BVMB ist trotz aller Kritik, die an der Bahn geübt wurde, überzeugt: „Die Generalsanierungen sind konzeptionell notwendig und richtig“, und meint: Die Generalsanierungen sind nicht das Problem, sondern machen die systeminhärenten Probleme sichtbar. Deshalb sollten wir die Debatte sachlich führen und den Blick auf die eigentlichen Ursachen richten. Wer hier Ursache und Wirkung verwechselt, wird die Herausforderungen des deutschen Schienennetzes nicht lösen, denn das in der Vergangenheit nur auf maximale Auslastung optimierte Netz, weist keine Reserven in Form von Umleitungsstrecken und betrieblichen Redundanzen mehr auf. In einem solchen System sind umfangreiche Sanierungsmaßnahmen nicht ohne erhebliche Auswirkungen zu machen“, erklärt der Verbandsvertreter.

Warum Korridorsanierungen Verzögerungen verursachen: Fehlende Planung und unzureichende Bestandsdaten

Kritisch sieht der Verband insbesondere die kurzen Vorbereitungszeiträume vieler Korridorsanierungen. Zwischen politischen Zielvorgaben und praktischer Umsetzung hätten vielfach nur wenige Monate gelegen. Die Folge seien Anpassungen laufender Programme, Terminverschiebungen und zusätzliche Sperrungen. Aus Sicht der BVMB müsse die Planung großer Infrastrukturprogramme stärker an den tatsächlichen Projektlaufzeiten ausgerichtet werden. Besonderen Handlungsbedarf sieht Gilka bei der Qualität der Projektvorbereitung. „Aus den Gesprächen mit Mitgliedsunternehmen hören wir immer wieder, dass für Planung und Ausschreibung häufig keine ausreichend belastbaren Bestandsdaten zur Verfügung stehen“.

Investitionsrückstand, mangelhafte Bestandsdaten und fehlende Fachkräfte gefährden den Sanierungserfolg

Die Folge: Veraltete oder unvollständige Pläne sowie nicht hinreichend verifizierte Bestandsunterlagen führen dazu, dass Risiken erst während der Bauausführung erkannt würden. Dies beeinträchtigt Termin-, Kosten- und Ausführungssicherheit gleichermaßen. „Wer aber moderne Infrastruktur bauen will, muss zunächst die bestehende Infrastruktur genau kennen und dafür müssen wir mehr in die Analyse gehen“, so Gilka weiter. Gleichzeitig warnt er vor einem weiteren Verlust bahntechnischer Kompetenzen. Die Modernisierung des Schienennetzes erfordere hochqualifizierte Fachkräfte bei Auftraggebern, Planern, Genehmigungsbehörden und Projektverantwortlichen gleichermaßen. Der Erhalt von technischem Erfahrungswissen und der Aufbau zusätzlicher Kapazitäten seien eine zentrale Voraussetzung für den Erfolg der Schienenmodernisierung. „Kompetenzabbau und steigende technische Anforderungen seien keine zukunftsfähige Kombination“, so Gilka weiter.

Welche Voraussetzungen braucht eine erfolgreiche Bahnsanierung?

Die BVMB appelliert daher an Politik, Deutsche Bahn AG und DB InfraGO AG, die Lehren aus den bisherigen Erfahrungen zu ziehen. Notwendig seien eine langfristig gesicherte Finanzierung, realistische Vorbereitungszeiträume, belastbare Bestandsdaten, starke technische Fachkompetenzen sowie eine bessere Verzahnung von Sanierung und Kapazitätsausbau. „Wer die Schieneninfrastruktur nachhaltig modernisieren will, muss nicht nur mehr investieren, sondern vor allem besser planen und vorbereiten“, fasst Gilka den Appell zusammen.

Die BVMB hat sich in diesem Sinne mit zwei weiteren Verbänden der Bahn- und Bauwirtschaft an Bundesverkehrsminister Steffen Bilger (CDU) in einem Brief gewandt und empfohlen, an dem Konzept der Korridorsanierungen festzuhalten und dieses weiterzuentwickeln.

RA Dirk Stauf

Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V.
Königswinterer Straße 329
53227 Bonn
Tel.: 0228 91185-16
E-Mail: stauf@bvmb.de

BVMB

Die BVMB ist ein bundesweit tätiger, tarifpolitisch ungebundener Wirtschaftsverband, der die Wirtschafts-, Markt- und Wettbewerbsinteressen seiner mittelständischen Mitgliedsunternehmen auf politischer Ebene sowie gegenüber Auftraggebern aus allen Baubereichen vertritt. Bereits seit 1964 setzt sich die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V. (BVMB) für die Interessen der mittelständischen Bauwirtschaft ein. Unsere Mitgliedsunternehmen erwirtschaften mit ihren insgesamt mehr als 300.000 Mitarbeitern ein Umsatzvolumen von rund 40 Mrd. Euro pro Jahr. Aufgrund der Strukturen unserer Mitgliedsunternehmen – von kleineren und größeren – bis hin zu sehr großen Straßen-, Brücken-, Hoch-, Erd-, Gleisbau- oder Bahnsicherungsunternehmen sowie deren Lieferanten, deckt die BVMB einen Großteil des Spektrums der deutschen Bauwirtschaft ab.