BUNDES RECHNUNGS HOF

Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO
an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages

Korridorsanierung von Schienenwegen des Bundes

Einzelne Wirtschaftlichkeitsnachweise bleiben unverzichtbar

26. Oktober 2026

Geschäftszeichen: V 3 - 0002898

Dieser Bericht enthält das vom Bundesrechnungshof abschließend im Sinne des § 96 Absatz 4 BHO festgestellte Prüfungsergebnis. Er ist auf www.bundesrechnungshof.de veröffentlicht.

Dieser Bericht des Bundesrechnungshofes ist urheberrechtlich geschützt.

Auf einen Blick

Wirtschaftlichkeit belastbar nachweisen – auf Einzeluntersuchungen nicht verzichten

Für die Milliardeninvestitionen in Korridorsanierungen fehlt eine tragfähige Entscheidungsgrundlage. Die bisherigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen weisen erhebliche Mängel auf. Die übergreifende Untersuchung kann Einzeluntersuchungen nicht ersetzen. Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) muss die Wirtschaftlichkeit jeder Korridorsanierung gesondert nachweisen und ihren Erfolg kontrollieren.

→ Worum geht es?

Die ersten Korridorsanierungen zeigen gravierende Fehlentwicklungen. Die bisherigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen sind fehlerhaft und nicht belastbar. So beruhen sie u. a. auf Annahmen, die nicht mehr den tatsächlichen Entwicklungen entsprechen. Damit scheitert die übergreifende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (üWU) bereits an ihren eigenen Eingangsgrößen. Sie ist nicht tragfähig und rechtfertigt keinen Verzicht auf gesonderte Untersuchungen.

→ Was ist zu tun?

Das BMV muss die Wirtschaftlichkeit und den Erfolg der Korridorsanierungen haushaltsrechtskonform nachweisen und die festgestellten Defizite beheben. Die Wirtschaftlichkeit jeder Korridorsanierung ist gesondert nachzuweisen. Die nicht tragfähige üWU darf Einzeluntersuchungen nicht ersetzen. Der vorgesehene Verzicht auf gesonderte Nachweise ist auch angesichts des Investitionsvolumens und der eingetretenen Fehlentwicklungen nicht hinnehmbar.

→ Was ist das Ziel?

Belastbare Einzeluntersuchungen und sachgerechte Erfolgskontrollen sollen sicherstellen, dass der Bund nur wirtschaftliche Maßnahmen finanziert, Fehlentwicklungen früh erkennt und wirksam nachsteuert. Sie schaffen Transparenz über Wirtschaftlichkeit jeder Korridorsanierung sowie deren Erfolg. Der Haushaltsausschuss erhält damit eine verlässliche Grundlage, um seine Budget- und Kontrollverantwortung wahrzunehmen.

Inhaltsverzeichnis

0 Zusammenfassung 6

1 Vorbemerkung 8

2 Nachweis der Wirtschaftlichkeit nicht sachgerecht 9

2.1 Haushaltsrechtliche Grundlagen 9

2.2 Wirtschaftlichkeitsnachweise der DB InfraGO fehlerhaft 10

2.3 Sachgerechte Erfolgskontrollen erforderlich 11

2.4 Verzicht auf einzelne Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen nicht hinnehmbar 12

2.5 Unzutreffende Quartalsberichte an den Haushaltsausschuss 13

3 Stellungnahme des BMV 14

4 Abschließende Würdigung und Empfehlung des Bundesrechnungshofes 15

Abkürzungsverzeichnis

B

BHO *Bundeshaushaltsordnung*

BMV *Bundesministerium für Verkehr*

D

DB AG *Deutsche Bahn AG*

DB InfraGO *DB InfraGO AG*

H

Haushaltsausschuss *Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages*

L

LV InfraGO *Leistungsvereinbarung InfraGO*

U

üWU *übergreifende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung*

V

VV BHO *Verwaltungsvorschriften zur BHO*

0 Zusammenfassung

Der Bundesrechnungshof prüft die Korridorsanierungen der DB InfraGO AG (DB InfraGO) begleitend. Im Juni 2025 berichtete der Bundesrechnungshof dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages (Haushaltsausschuss) über seine ersten Erkenntnisse zur Korridorsanierung Riedbahn. Bei dieser und den bisher folgenden Korridorsanierungen sind neben zum Teil erheblichen Kostensteigerungen weitere gravierende Fehlentwicklungen eingetreten. Der Fokus dieses Berichtes liegt auf dem weiterhin nicht sachgerechten Nachweis der Wirtschaftlichkeit und der Erfolgskontrolle.

0.1

Die DB InfraGO erstellte für die Korridorsanierungen bisher jeweils eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Diese weisen weiterhin erhebliche Mängel und Unstimmigkeiten auf und sind deshalb nicht belastbar. Die vom Bundesrechnungshof und den Gutachtern des BMV aufgezeigten Defizite hat das BMV nicht abgestellt. Angesichts des zum Teil nur geringen wirtschaftlichen Vorteils der Korridorsanierung gegenüber der konventionellen Sanierung wiegt dieses Versäumnis schwer. Der Bundesrechnungshof hat das BMV aufgefordert, die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen grundlegend zu verbessern. (Nummer 2.2)

0.2

Im Frühjahr 2026 analysierte das BMV die Gesamtstrategie zur Korridorsanierung. Dabei erkannte es selbst gravierende Fehlentwicklungen. Es stellte fest, dass die DB InfraGO ihre Zusagen zum Teil erheblich verfehlt hat. Diese Analyse stellt zwar einen ersten Schritt in die richtige Richtung dar. Sie erfüllt die haushaltsrechtlichen Anforderungen an Erfolgskontrollen jedoch nicht. Der Bundesrechnungshof hat das BMV aufgefordert, sachgerechte Erfolgskontrollen für die Korridorsanierungen durchzuführen. (Nummer 2.3)

0.3

Das BMV erstellte für die ab dem Jahr 2028 vorgesehenen Korridorsanierungen eine sogenannte übergreifende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (üWU). Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für einzelne Korridorsanierungen sollen damit künftig entfallen. Die üWU fußt auf den bereits erstellten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen der DB InfraGO. Diese hätten bestätigt, dass die Korridorsanierung gegenüber der konventionellen Sanierung wirtschaftlich sei.

Die vom BMV selbst erkannten Fehlentwicklungen belegen, dass die bisherigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zum Teil auf unzutreffenden Annahmen beruhen. Neben den aufgezeigten Defiziten belegt dies, dass die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen nicht als Grundlage für die üWU dienen können. Die nicht tragfähige üWU kann Einzeluntersuchungen nicht ersetzen. (Nummer 2.4)

0.4

Die Berichterstattung des BMV gegenüber dem Haushaltsausschuss vermittelt das Bild, die Wirtschaftlichkeitsnachweise seien sachgerecht und belastbar. Dies trifft allerdings nicht zu. Damit fehlen dem Haushaltsausschuss wesentliche Informationen, um seine parlamentarische Budget- und Kontrollverantwortung wahrnehmen zu können. (Nummer 2.5)

0.5

Das BMV hat Defizite in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bestätigt. Diesen begegne es, indem es pauschale Abschläge „zur sicheren Seite“ vornehme. Es bewerte die Berichte der DB InfraGO und seine Quartalsberichte an den Haushaltsausschuss als Erfolgskontrolle. Die Berichte wolle das BMV künftig verbessern. Den Erfolg der Korridorsanierungen wolle es erst später abschließend bewerten. An seiner übergreifenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung halte es fest. Den Haushaltsausschuss habe es über die positiven Ergebnisse der bisherigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen informiert. (Nummer 3)

0.6

Das BMV sieht selbst Verbesserungsbedarf bei den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und bei der Erfolgskontrolle. Es macht die bestehenden Defizite gegenüber dem Haushaltsausschuss allerdings nicht transparent. Dies wiegt angesichts der Milliardeninvestitionen in die Korridorsanierungen besonders schwer.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss, das BMV aufzufordern, die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen grundlegend zu verbessern und sachgerechte Erfolgskontrollen durchzuführen. Die Wirtschaftlichkeit jeder einzelnen Korridorsanierung muss es weiterhin gesondert nachweisen. Zudem bedarf es einer zutreffenden Information des Haushaltsausschusses.

1 Vorbemerkung

Im Juni 2022 haben die Deutsche Bahn AG (DB AG) und das BMV die sogenannten Generalsanierungen von Hochleistungskorridoren, im Folgenden als Korridorsanierungen bezeichnet, angekündigt. Die DB InfraGO[1] saniert seit dem Jahr 2024 die am stärksten belasteten Abschnitte des Schienennetzes. Sie plant 41 Korridorsanierungen. Die DB InfraGO bündelt dabei – meist unter Vollsperrung – alle im Korridor anfallenden Arbeiten anstelle der konventionellen Sanierung „unter dem rollenden Rad“. Sie gibt an, Verspätungen im Zugverkehr seien überwiegend auf die „marode Infrastruktur“ zurückzuführen. Es sei nicht mehr leistbar, nur auf kleinteilige Infrastrukturstörungen zu reagieren.

Der Bund soll die Korridorsanierungen mit voraussichtlich einem dreistelligen Milliardenbetrag finanzieren. Die Korridorsanierungen sind u. a. Gegenstand der laufenden Verhandlungen zwischen BMV und DB AG zur Leistungsvereinbarung InfraGO (LV InfraGO).

Fehlentwicklungen bei bisherigen Korridorsanierungen

Bei den ersten vier abgeschlossenen Korridorsanierungen haben sich bereits gravierende Fehlentwicklungen ergeben. So sind die Kosten zum Teil erheblich gestiegen. Bei der Riedbahn (Frankfurt – Mannheim) verdreifachten sie sich von 0,5 auf 1,5 Mrd. Euro. Bei Hamburg – Berlin stiegen die Kosten von 2,2 auf 2,7 Mrd. Euro. Die in Aussicht gestellte Baufreiheit reduzierte die DB bei allen Korridorsanierungen von zunächst zehn auf fünf Jahre.[2] Auch die fünfjährige Baufreiheit hält sie bereits jetzt wegen nachgelagerter Arbeiten und der Beseitigung von Mängeln nicht ein. Die infrastrukturbedingten Störungen konnte die DB InfraGO auch fast zwei Jahren seit Wiederinbetriebnahme der Riedbahn lediglich um 60 % reduzieren (Ziel: 80 %). Zudem reduzierte die DB InfraGO den Leistungsumfang teilweise erheblich, um die geplanten Kosten und Sperrzeiten einhalten zu können. Wiederinbetriebnahmen verzögerten sich deutlich. Auch verschlechterte sich die Pünktlichkeit weiter.[3] Die DB AG räumte bereits selbst ein, den Erfolg der Korridorsanierung in der Vergangenheit „etwas zu optimistisch“ eingeschätzt zu haben.[4]

[1] Die gemeinwohlorientierte DB InfraGO ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG. Die DB InfraGO verantwortet Betrieb, Ausbau, Instandhaltung und Weiterentwicklung des Schienennetzes sowie der Personenbahnhöfe.

[2] Baufreiheit bedeutet, dass keine Sperrungen auf der Strecke für investive Maßnahmen erforderlich sind (außer Sperrungen für Wartung und Instandhaltung).

[3] So war z. B. nach der Fertigstellung des Korridors Hamburg – Berlin über Wochen nur jeder vierte Zug pünktlich.

[4] Unter anderem regionalHeute.de: DB-Chefin gesteht Fehler bei Generalsanierung des Schienennetzes vom 17. März 2026.

Berichte des BMV an den Haushaltsausschuss

Der Haushaltsausschuss hat das BMV im Juni 2024 aufgefordert, ihm quartalsweise über die Fortschritte der Korridorsanierungen sowie über die Kostenentwicklung zu berichten (Quartalsberichte). Das BMV hat zuletzt Mitte September 2026 über den aktuellen Stand und erstmals umfassend über bestehende Defizite und Fehlentwicklungen bei den Korridorsanierungen informiert.

Prüfungen des Bundesrechnungshofes

Der Bundesrechnungshof prüft die Korridorsanierungen der DB InfraGO begleitend. Im Juni 2025 berichtete er dem Haushaltsausschuss über seine ersten Erkenntnisse zur Korridorsanierung Riedbahn.[5] Er bewertete das Konzept der Korridorsanierung als nicht tragfähig, da die DB InfraGO die Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit nicht sachgerecht nachgewiesen hatte. Auch hatte das BMV versäumt, von der DB InfraGO eine sachgerechte Erfolgskontrolle zu fordern.

Im vorliegenden Bericht übermittelt der Bundesrechnungshof dem Haushaltsausschuss weitere Erkenntnisse zu den Korridorsanierungen. Der Fokus liegt dabei auf dem weiterhin nicht sachgerechten Nachweis der Wirtschaftlichkeit und der Erfolgskontrolle. Hierauf hat der Bundesrechnungshof das BMV in einem Entwurf dieses Berichts Ende August 2026 hingewiesen. Das BMV hat zum Inhalt des Berichts Ende September 2026 Stellung genommen. Die Stellungnahme ist in diesem Bericht berücksichtigt.

2 Nachweis der Wirtschaftlichkeit nicht sachgerecht

2.1 Haushaltsrechtliche Grundlagen

Nach § 7 Absatz 2 Bundeshaushaltsordnung (BHO) sind für **alle** finanzwirksamen Maßnahmen **angemessene** Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen. Die allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur BHO (VV BHO) zu § 7 BHO legen Einzelheiten zu

[5] Bundesrechnungshof: Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss zur Generalsanierung von Schienen-Hochleistungskorridoren vom 11. Juni 2025, Gz. V 3 - 0002554.

Inhalt, Methodik und Zeitpunkt von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen fest.[6] Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen sind unabdingbar, um sachgerechte Entscheidungen zu treffen und Haushaltsmittel effizient einzusetzen.

Erfolgskontrollen unterstützen die Bundesverwaltung, aus eigenen Erfahrungen zu lernen und ihr Handeln stetig zu verbessern. Abschließende Erfolgskontrollen sind für alle finanzwirksamen Maßnahmen durchzuführen. Begleitende Erfolgskontrollen sind bei bereits laufenden finanzwirksamen Maßnahmen u. a. durchzuführen, wenn Anhaltspunkte auf einen erforderlichen Nachsteuerungsbedarf (z. B. aufgrund unerwarteter Veränderungen) hindeuten.[7]

2.2 Wirtschaftlichkeitsnachweise der DB InfraGO fehlerhaft

Die DB InfraGO erstellte bisher für acht Korridorsanierungen eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in der Planungsphase (Wirtschaftlichkeitsuntersuchung).[8] Darin verglich sie die beiden Varianten Korridorsanierung und konventionelle Sanierung „unter dem rollenden Rad“. Sie stellte jeweils Nutzen und Kosten gegenüber. Die DB InfraGO legte ihren Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen u. a. Folgendes zugrunde:

- → Die DB InfraGO setzte das Ziel an, die infrastrukturbedingten Störungen nach der Korridorsanierung um 80 % zu reduzieren. Weitere Ziele definierte sie nicht.
- → Sie ging davon aus, dass nach einer Korridorsanierung bis zu zehn Jahre Baufreiheit besteht.

Zudem berücksichtigte sie weder etwaige Risiken noch Restwerte vorzeitig ausgebauter Anlagen.

Der Bundesrechnungshof hat bereits für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur Riedbahn erhebliche Defizite aufgezeigt und sie als nicht belastbar kritisiert.[9] Diese Defizite setzen sich auch in den weiteren vorliegenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen fort. Das BMV ließ bisher alle Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen von Gutachtern überprüfen. Auch diese stellten wiederholt Defizite und Anpassungsbedarfe fest. Unter anderem erkannten sie verschiedene Ansätze der DB InfraGO nicht an und konnten Eingangsgrößen der DB InfraGO nicht prüfen. Letztlich bestätigten die Gutachter das

[6] Danach sind angemessene Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei der Planung neuer einschließlich der Änderung bereits laufender finanzwirksamer Maßnahmen (Wirtschaftlichkeitsuntersuchung in der Planungsphase) sowie ggf. während der Umsetzung (begleitende Erfolgskontrolle) und stets nach Abschluss von finanzwirksamen Maßnahmen (abschließende Erfolgskontrolle) vorzunehmen.

[7] VV BHO, Nummer 2.2 zu § 7 BHO.

[8] Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für die Korridorsanierungen Riedbahn, Emmerich – Oberhausen, Hamburg – Berlin, Troisdorf – Wiesbaden, Hagen – Köln, Obertraubling – Passau, Nürnberg – Regensburg, Lehrte – Berlin.

[9] Bundesrechnungshof: Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss zur Generalsanierung von Schienen-Hochleistungskorridoren vom 11. Juni 2025, Gz. V 3 - 0002554.

Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, allerdings unter Hinweis auf die eingeschränkten Prüfungsmöglichkeiten.

Das BMV hat die Defizite in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen nicht abgestellt. Es hat damit in Kauf genommen, dass Bundesmittel ggf. unwirtschaftlich eingesetzt werden. Zudem zeigt sich, dass zentrale Annahmen und Ausgangswerte nicht eintreten oder inzwischen überholt sind. Dies verdeutlichen unter anderem folgende Beispiele:

- → Die angenommene Reduktion der infrastrukturbedingten Störungen um 80 % ist unrealistisch. Bei der Riedbahn beträgt sie bisher nur 60 %.
- → Der Ansatz von bis zu zehn Jahren Baufreiheit widerspricht dem von der DB InfraGO inzwischen auf fünf Jahre reduzierten Zeitraum. Hierdurch sind die Korridorsanierungen in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen unsachgemäß begünstigt.
- → Die fehlende Berücksichtigung von Risiken und von Restwerten vorzeitig ausgebauter Anlagen schränkt die Aussagekraft der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen weiter ein.
- → Durch das Fehlen weiterer Ziele wird eine spätere Erfolgskontrolle erschwert.

Damit sind die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen weiterhin nicht belastbar.

Das BMV muss die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen grundlegend verbessern, die aufgezeigten Defizite abstellen und an den haushaltsrechtlichen Anforderungen ausrichten.

2.3 Sachgerechte Erfolgskontrollen erforderlich

Bereits bei der Riedbahn hat der Bundesrechnungshof kritisiert, dass das BMV versäumte, eine sachgerechte Erfolgskontrolle von der DB InfraGO zu fordern.[10] Das BMV hat damit die Chance vertan, frühzeitig eigene Erkenntnisse für die folgenden Korridorsanierungen zu gewinnen und ggf. nachsteuern zu können.

Das BMV verwies zur Erfolgskontrolle stets auf das Berichtswesen der DB InfraGO an das BMV und auf seine Quartalsberichte an den Haushaltsausschuss. Eine abschließende Erfolgskontrolle zur Riedbahn strebe es erst in mehreren Jahren an.[11]

Analyse des BMV zur Gesamtstrategie der Korridorsanierung

Im Mai 2026 überprüfte das BMV die Gesamtstrategie zur Korridorsanierung. Dabei stellte es selbst erhebliche Fehlentwicklungen fest, insbesondere bei der Reduzierung des Störgeschehens, der anschließenden Baufreiheit, dem reduzierten

[10] Ebenda.
[11] Frühestens drei Jahre nach kaufmännischem Abschluss.

Leistungsumfang sowie den Wiederinbetriebnahmen. Es erkannte Anpassungsbedarf und bewertete verschiedene Handlungsoptionen, um die Sanierungsstrategie zu optimieren.[12] Das BMV wertete jedoch nicht systematisch aus, wie sich die festgestellten Fehlentwicklungen auf die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Korridorsanierungen auswirken.

Das BMV hat zur Erfolgskontrolle wiederholt auf Berichte verwiesen, die die haushaltsrechtlichen Anforderungen an eine Erfolgskontrolle nicht erfüllen. Auch seine Analyse zur Gesamtstrategie kann eine angemessene Erfolgskontrolle nicht ersetzen. Zwar hat das BMV darin erhebliche Fehlentwicklungen und Nachsteuerungsbedarf erkannt. Es muss jedoch für die einzelnen Korridorsanierungen u. a. untersuchen, inwieweit die DB InfraGO angestrebte Ziele erreicht hat. Dies wird schon dadurch erschwert, dass in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen mit einer Ausnahme keine Ziele definiert sind. Zudem muss das BMV bewerten, ob die Korridorsanierungen auch unter Berücksichtigung der tatsächlichen Entwicklungen wirtschaftlich sind. Angesichts der geringen wirtschaftlichen Vorteile der Korridorsanierungen ist zweifelhaft, ob diese trotz eingetretener Fehlentwicklungen weiterhin wirtschaftlich sind (insbesondere bei Troisdorf – Wiesbaden mit nur 0,2 Mio. Euro Vorteil für die Korridorsanierung).

Der Bundesrechnungshof hat das BMV aufgefordert, begleitende Erfolgskontrollen durchzuführen. Die Verpflichtung, abschließende Erfolgskontrollen durchzuführen, bleibt hiervon unberührt. Seine Erfolgskontrollen muss das BMV an den haushaltsrechtlichen Anforderungen ausrichten.

2.4 Verzicht auf einzelne Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen nicht hinnehmbar

Das BMV erstellte Anfang 2026 für die ab dem Jahr 2028 geplanten Korridorsanierungen eine sogenannte übergreifende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (üWU). Hierzu bewertete es noch nicht untersuchte Korridorsanierungen nach bestimmten Kriterien[13] und ordnete sie dann den bereits erstellten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu. Diese Untersuchungen hätten nach Auffassung des BMV belegt, dass die Korridorsanierungen gegenüber der konventionellen Sanierung wirtschaftlich seien. Einzelne Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für künftige Korridorsanierungen seien daher nicht mehr erforderlich.

[12] Danach wolle das BMV u. a. die Anzahl der Korridorsanierungen pro Jahr reduzieren. Zudem wolle es der DB InfraGO Mindeststandards und verbindliche Leistungsumfänge für die Korridorsanierung vorgeben, sofern deren Wirtschaftlichkeit nachgewiesen ist.

[13] Die Gruppierungskriterien sind u. a. Möglichkeiten für Umleitverkehre, Streckenlänge und geplanter Ausbaustandard/Ausstattung.

Der Bundesrechnungshof hatte bereits im Jahr 2025 seine Bedenken an einer üWU geäußert.[14] Wegen der geringen Vergleichbarkeit der Korridorsanierungen hatte er die geplante üWU als zu ungenau bewertet, weshalb sie keine verlässliche Entscheidungsgrundlage bilde.

Auch die zum Teil geringen wirtschaftlichen Vorteile der Korridorsanierung gegenüber der konventionellen Sanierung erlauben seines Erachtens keine oberflächliche Betrachtungsweise. Den Verzicht auf Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für jede einzelne Korridorsanierung hatte er daher kritisch gesehen.

Der Bundesrechnungshof sieht seine Bedenken zur üWU bestätigt: die Infrastrukturmaßnahmen sind kaum miteinander vergleichbar. Hinzu kommt, dass jede Einzelmaßnahme Investitionen in Milliardenhöhe erfordert. Daher ist es nicht mit dem Haushaltsrecht vereinbar, auf Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für die Einzelmaßnahmen zu verzichten.

Unabhängig davon sind die bisherigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen wegen ihrer Defizite nicht belastbar und damit als Grundlage für die üWU ungeeignet. Zudem hat das BMV selbst erkannt, dass sich zentrale Annahmen und Ausgangswerte der Untersuchungen nicht bestätigt haben. Der aus der üWU abgeleitete Verzicht auf Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei künftigen Korridorsanierungen ist deshalb nicht hinnehmbar.

Der Bundesrechnungshof hat das BMV nachdrücklich aufgefordert, seine Entscheidung für die üWU zu revidieren und die Wirtschaftlichkeit für künftige Korridorsanierungen einzeln zu untersuchen.

2.5 Unzutreffende Quartalsberichte an den Haushaltsausschuss

Im Januar 2026 berichtete das BMV dem Haushaltsausschuss, die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für die im Jahr 2026 anstehenden Korridorsanierungen seien abgeschlossen und belegten, dass die Korridorsanierungen gegenüber der konventionellen Sanierung wirtschaftlich seien. Folglich könnten sie aus Bundesmitteln finanziert werden.

Mit seinem Quartalsbericht vom Juni 2026 informierte das BMV den Haushaltsausschuss über das Ergebnis seiner üWU. Diese habe bestätigt, dass für alle weiteren

[14] Bundesrechnungshof: Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss zum Entwurf des dritten Nachtrags zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III vom 27. November 2025, Gz. V 2 - 0001999/5.

Korridorsanierungen keine gesonderten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen mehr erforderlich seien.[15]

Die Berichterstattung des BMV gegenüber dem Haushaltsausschuss vermittelt das Bild, die Wirtschaftlichkeitsnachweise seien sachgerecht und belastbar. Dies ist allerdings nicht der Fall. Damit fehlen dem Haushaltsausschuss wesentliche Informationen für seine Entscheidungen hinsichtlich der Freigabe der Mittel. Eine zutreffende Unterrichtung ist Voraussetzung dafür, dass der Haushaltsausschuss die Wirtschaftlichkeit der Mittelverwendung beurteilen und seine parlamentarische Budget- und Kontrollverantwortung wahrnehmen kann.

3 Stellungnahme des BMV

Das BMV hat darauf verwiesen, dass Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zwangsläufig auf Annahmen beruhten. Es hat bestätigt, dass die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen Defizite enthielten. Deswegen hätte es pauschale Abschläge, Korrekturen „zur sicheren Seite“ und Sensitivitätsanalysen vorgenommen. Zudem wolle es verbindliche Vorgaben in die LV InfraGO aufnehmen.

Die Berichte der DB InfraGO und die Quartalsberichte an den Haushaltsausschuss bewerte das BMV als begleitende Erfolgskontrolle. Bei diesen wolle es künftig „stärker“ auf Zielerreichung und Wirtschaftlichkeit achten. Eine erneute Nutzenbewertung wolle es frühestens nach Ablauf der Baufreiheit vornehmen. Einen nachträglichen Kostenvergleich betrachte es als nicht zielführend, da wegen der geringen Zahl abgeschlossener Sanierungen eine belastbare Vergleichsgrundlage fehle.

An der üWU wolle das BMV festhalten. Es hat argumentiert, diese spare Aufwand und Bundesmittel und ermögliche den Fokus auf eine bessere Umsetzung. Bei wesentlichen Abweichungen seien weiterhin gesonderte Untersuchungen möglich.

Das BMV habe den Haushaltsausschuss über die positiven Ergebnisse der bisherigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen informiert. Diese beruhten auf einer mit Gutachtern entwickelten Methodik, fachlichen Prüfungen und Sensitivitätsanalysen.

[15] Bei drei Korridorsanierungen sei jedoch u. a. wegen abweichender Sperrkonzepte jeweils eine separate Wirtschaftlichkeitsuntersuchung notwendig.

4 Abschließende Würdigung und Empfehlung des Bundesrechnungshofes

Die Vielzahl und das Ausmaß der festgestellten Fehlentwicklungen sind gravierend. Die Kosten steigen erheblich, während die DB InfraGO ihre Versprechen weitgehend nicht einhält und Verbesserungen ausbleiben. Der Bundesrechnungshof hält ein konsequentes Nachsteuern für unerlässlich.

Die Stellungnahme des BMV entkräftet die Feststellungen des Bundesrechnungshofes nicht. Das BMV bestätigt vielmehr bestehende Defizite bei den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und der Erfolgskontrolle. Es sieht selbst weiteren methodischen Verbesserungsbedarf.

Annahmen sind bei Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen grundsätzlich unvermeidbar. Das Kernproblem ist jedoch, dass wesentliche Annahmen nicht mehr den tatsächlichen Entwicklungen entsprechen und das BMV seine Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen gleichwohl weiterhin darauf stützt. Künftige Vorgaben in der LV InfraGO können fehlerhafte Grundlagen nicht rückwirkend beheben.

Die Ausführungen des BMV offenbaren zudem ein grundlegendes Fehlverständnis hinsichtlich der Anforderungen an angemessene Erfolgskontrollen. Seine begleitende Evaluierung und die angeführten Berichte erfüllen diese Anforderungen nicht. Das BMV ist zu begleitenden Erfolgskontrollen verpflichtet, sobald erhebliche Fehlentwicklungen und Nachsteuerungsbedarf erkennbar sind. Diese Voraussetzungen liegen vor, wie vom BMV selbst erkannt.

Den Verzicht auf Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für jede einzelne Korridorsanierung hält der Bundesrechnungshof weiterhin nicht für vertretbar. Der vermeintlich eingesparte Aufwand steht in keinem angemessenen Verhältnis zum Risiko, unwirtschaftliche Maßnahmen mit Bundesmitteln zu finanzieren. Das BMV hat weder die Vergleichbarkeit der Korridore noch die Übertragbarkeit der bisherigen Ergebnisse nachgewiesen. Zudem sind die vorliegenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen nicht belastbar. Damit fehlt auch für die üWU eine belastbare Grundlage, um die Wirtschaftlichkeit für künftige Korridorsanierungen nachzuweisen.

Der Verzicht auf Einzeluntersuchungen erschwert zudem die künftigen Erfolgskontrollen. Das BMV schränkt damit seine eigenen Steuerungs- und Überwachungsmöglichkeiten erheblich ein.

Das BMV stellt in seinen Quartalsberichten an den Haushaltsausschuss die Wirtschaftlichkeitsnachweise zu positiv dar. Es macht die bestehenden Defizite nicht transparent.

Werden diese Defizite nicht offengelegt, besteht die Gefahr, dass sich das Parlament bei der Ausübung seines Budgetrechts auf unvollständige oder unzutreffende Informationen stützt. Dies wiegt angesichts der Milliardeninvestitionen in die Korridorsanierungen besonders schwer.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt dem Haushaltsausschuss daher, das BMV aufzufordern,

→ die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu überarbeiten, dazu die aufgezeigten Defizite abzustellen und die tatsächlich eingetretenen Entwicklungen zu berücksichtigen,
→ darauf aufbauend angemessene Erfolgskontrollen für die einzelnen Korridorsanierungen durchzuführen,
→ seine Entscheidung für die übergreifende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zu revidieren und die Wirtschaftlichkeit für jede Korridorsanierung weiterhin einzeln nachzuweisen und
→ ihn künftig sachgerecht über den Sachstand zur Korridorsanierung zu unterrichten.

Elbert Hahn

Beglaubigt: Bersch, Amtsinspektor
Wegen elektronischer Bearbeitung ohne Unterschrift und Dienstsiegelabdruck.