

Generalsanierung = Generalunsinn?

Eine Studie zur neuen Form der „Generalsanierung des Schienennetzes“, wie von Bund und Bahn am 14. September 2022 verkündet

von

Joachim Holstein, Michael Jung und Dr. Winfried Wolf

im Auftrag von:

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene

11. November 2022

Inhalt:

- 1. Zusammenfassung (Summary)***
- 2. Das Schienennetz und die Verantwortung für „die Schienenwege des Bundes“ gemäß Verfassung***
- 3. Die im September 2022 von Bund und Bahn aus der Taufe gehobene neue Form einer „Generalsanierung“ des Schienennetzes***
- 4. Die Netzinstandhaltung auf bewährte, klassische Weise***
- 5. Laufender Betrieb selbst bei der Elektrifizierung von Strecken in West- und Ostdeutschland***
- 6. Die fünf wesentlichen negativen Folgen der von Bund und DB AG beschlossenen neuen Form der „Generalsanierung“***
- 7. Korridore und Gesamtnetz***
- 8. Die Gründe für diese Art unzureichender Generalsanierung“***
- 9. Die für 2024 geplante neue Infrastrukturgesellschaft und die neue Art der Netz- „Generalsanierung“***
- 10. Warum keine vergleichbar strukturierte Grundsanierung des Autobahnnetzes – warum keine Vollsperrungen von Autobahnstrecken?***

Mitglieder bei ***Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene*** sind: Tom Adler (Stuttgart) / Prof. Karl-Dieter Bodack (Gröbenzell) / Ernst Delle (Schorndorf) / Dr. Christoph Engelhardt (München) / Klaus Gietinger (Saarbrücken) / Dipl.Ing. Eberhard Happe (Celle) / Johannes Hauber (Mannheim) / Prof. Wolfgang Hesse (München) / Joachim Holstein (Hamburg) / Michael Jung (Hamburg) / Andreas Kegreiß (Herrenberg) / Andreas Kleber (Schorndorf) / Ernst-Günter Lichte (Hamburg) / Prof. Heiner Monheim (Stendorf) / Roland Morlock (Esslingen) / Andreas Müller-Goldenstedt (Hamburg) / Markus Schmidt (Limburg) / Dr. Winfried Wolf (Potsdam)

1. Summary

Im September präsentierten Bundesverkehrsminister Volker Wissing und der Infrastrukturvorstand der Deutschen Bahn AG Bertold Huber eine neue Konzeption zur „Generalsanierung“ des Schienennetzes, die im Zeitraum 2024 bis 2030 stattfinden wird. Dabei soll es bei „sieben bis acht [zu sanierenden] Korridoren“ jeweils fünf bis sechs Monate Vollsperrungen geben.

In der hiermit vorgelegten Studie von *Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene* wird diese Art „Generalsanierung“ als Generalunsinn abgelehnt. Das Vorhaben schadet dem Ansehen der Bahn, wird das Klimaziel der Bundesregierung im Bereich Schiene verunmöglichen und die Steuerzahlenden unnötig mit Milliarden Euro Kosten belasten.

Für diese Argumentation führen wir in unserer Studie fünf Gründe an:

Erstens. Sanierungen des Schienennetzes finden seit mehr als 100 Jahren unter rollendem Rad, bei laufendem Betrieb statt. Vollsperrungen sind technisch nicht notwendig. Das wird auch weiter bei Nachbarbahnen in dieser Weise gehandhabt, so insbesondere bei der vorbildlichen Eisenbahn in der Schweiz. Selbst Streckenelektrifizierungen fanden in West- und Ostdeutschland jahrzehntelang bei laufendem Betrieb statt.

Zweitens. Es geht nicht um fünf bis sechs Jahre Beeinträchtigungen. Real geht es um einen Zeitraum von gut zehn Jahren, um die Jahre 2019-2030, in denen das Schienennetz – und dabei vor allem die Fahrgäste - massiv belastet werden. Seit 2019 läuft bereits ein vergleichbares Sanierungsprogramm mit kompletten Streckensperrungen. So ist aktuell die Strecke Fulda - Würzburg gesperrt. Ab April 2023 und bis Dezember 2023 wird die Strecke Kassel – Fulda in Gänze gesperrt sein. Die neu verkündeten Streckensperrungen verlängern dieses Vorgehen. Faktisch wird auf diese Weise mehr als ein Jahrzehnt lang der Schienenverkehr massiv belastet und eingeschränkt. Viele Hunderttausende Menschen, die im Berufsverkehr pendeln, werden in einen unzulänglichen Schienenersatzverkehr gezwungen – ein größerer Teil von ihnen wird auf die Straße abwandern.

Drittens. Dabei betrifft die „Generalsanierung“ nur rund 2000 Kilometer des insgesamt 34.000 Kilometer langen Schienennetzes. Weiterhin gibt es keine Planung für die dringend notwendige Sanierung des gesamten Netzes, einschließlich vieler Nebenstrecken, für die Abschaffung der mehr als 1000 Langsamfahrstellen, für die schrittweise Elektrifizierung des gesamten Netzes, für die Beseitigung von mehr als 100 Flaschenhälsen, Engstellen, Elektrifizierungslöchern, für die Reaktivierung hunderter Strecken und für den Ausbau vieler eingleisiger Strecken zu Zweigleisigkeit.

Viertens. Faktisch wird mit dieser Art Generalsanierung die unabhängige Infrastrukturgesellschaft, die von vielen Bahninitiativen und Verbänden gefordert wird, und die erstmals im Ampel-Koalitionsvertrag verankert wurde, konterkariert. Die verkündete Generalsanierung wird diese Infrastrukturgesellschaft, die es ab dem 1. Januar 2024 geben soll, rund sechs Jahre lang mit einem Sanierungskonzept, das den gesamten Schienenverkehr schädigt, belasten.

Fünftens. Dieses Sanierungskonzept führt dazu, dass das Klimaziel der Bundesregierung für den Bereich Schiene mit der „Verdopplung der Zahl der Fahrgäste bis 2030“ definitiv verunmöglicht wird. Es wird den Schienenverkehr insgesamt zurückwerfen und die Misere, in der sich die Bahn mit Fahren auf Verschleiß, wachsender Unpünktlichkeit und dem Ausfall von Tausenden Zügen im Jahr befindet, vertiefen. All das führt zur Abwanderung auf die Straße.

Immer wieder wird in der Öffentlichkeit geklagt, das Autobahnnetz in Deutschland befände sich in einem miserablen Zustand. Auch seien tausende Autobahnbrücken zu sanieren. Doch kein Mensch kommt je auf die Idee, Autobahnstrecken oder Teilstrecken dieses Netzes komplett und monatelang zu sperren. Es existieren zu jedem Zeitpunkt im Jahr mehr als 1000 Autobahnbaustellen – und so gut wie alle diese Baustellen werden bei laufendem Betrieb, also unter „rollenden Reifen“ und meist sogar bei Beibehaltung der Zahl der Fahrstreifen, abgewickelt.

Die Einseitigkeit des Umgangs bei der Sanierung von Schienenstrecken einerseits und Fernstraßen andererseits dokumentiert ein weiteres Mal die Fehlorientierung der Politik auf dem Gebiet des Verkehrs.

Faktisch werden damit der Straßenverkehr gestärkt und der Weg in die Klimakatastrophe betoniert beziehungsweise beschleunigt.

2. **Das Schienennetz und die Verantwortung für „die Schienenwege des Bundes“ gemäß Verfassung**

Das Schienennetz hat in der Verfassung der Bundesrepublik Deutschland einen hohen Rang. Die Formulierungen im Grundgesetz sind dabei in sich widersprüchlich; damit kommt die Ambivalenz der Bahnreform des Jahres 1994 zum Ausdruck, in deren Zusammenhang dieser Artikel im Dezember 1993 ins Grundgesetz eingefügt wurde. Damals wollte die Politik einerseits den Privatisierungsprozess, den es in der Bundesrepublik Deutschland seit Mitte der 1980er Jahre gab und in dessen Zusammenhang unter anderem die Bundespost 1989 privatisiert wurde, auch im Eisenbahnwesen vorantreiben. Andererseits gab es gegen eine materielle Privatisierung der Eisenbahnen und vor allem gegen eine Privatisierung des Schienennetzes von Teilen der Gewerkschaften, von Teilen der SPD und von der damaligen PDS erheblichen Widerstand.

Entsprechend finden sich in Art. 87e, (3) die folgenden widersprüchlichen Formulierungen:

„Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privat-rechtlicher Form geführt. Diese stehen im Eigentum des Bundes, soweit die Tätigkeit des Wirtschaftsunternehmens den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfaßt. Die Veräußerung von Anteilen des Bundes an den Unternehmen nach Satz 2 erfolgt auf Grund eines Gesetzes; die Mehrheit der Anteile an diesen Unternehmen verbleibt beim Bund.“

Danach können „Eisenbahnen des Bundes“ als reine Eisenbahnverkehrsunternehmen veräußert werden. Bei „Eisenbahnen des Bundes“, deren Tätigkeit „den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfaßt“, geht das erstens nur durch ein Gesetz (also nur als Ergebnis von Bundestagsentscheidungen). Zweitens muss die „Mehrheit an diesen Unternehmen“ (die im Zusammenhang mit den Schienenwegen tätig sind) „beim Bund (verbleiben)“.

Noch deutlicher ist dann Abschnitt (4) desselben Grundgesetz Artikels. Dort heißt es:

„Der Bund gewährleistet, daß dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird.“

Die hier zitierten GG-Festlegungen, wonach „das Wohl der Allgemeinheit“ und „die Verkehrsbedürfnisse“ auch bei den „Verkehrsangeboten auf dem Schienennetz“ zu beachten sind, wurden übrigens fast eineinhalb jahrzehntelang (im Zeitraum 1995 bis 2008) von den Parteien CDU/CSU, FDP und von Teilen der SPD in Frage gestellt, vor allem, um das Projekt der Privatisierung der Deutschen Bahn, das von CDU/CSU, SPD, FDP und von Teilen der Grünen in den Jahren 2005 bis 2008 verfolgt wurde, nicht zu gefährden. Inzwischen werden sie verstärkt zur Kenntnis genommen und positiv gewürdigt – auch weil es keine erkennbare direkte Gefahr einer Privatisierung der DB AG gibt.

In unserem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass seit der Bahnreform bei allen im Parlament vertretenen Parteien die einhellige Auffassung vorherrscht, dass die GG-Anforderungen „Wohl der Allgemeinheit“ und Orientierung auf die „Verkehrsbedürfnisse“ im Fall des „Ausbaus und Erhalt des Schienennetzes“ gültig und zu beachten sind.¹

Wie sich noch zeigen wird, könnte man daraus auch ableiten, dass das neue Konzept einer Generalsanierung des Schienennetzes diesem Verfassungsgebot nicht entspricht.

3. Die im September 2022 von Bund und Bahn aus der Taufe gehobene neue Form einer „Generalsanierung“ des Schienennetzes

Im September 2022 traten das Bundesverkehrsministerium, vertreten durch Verkehrsminister Volker Wissing, und die Deutsche Bahn, vertreten durch den Infrastrukturvorstand der Deutschen Bahn AG, Berthold Huber, mit einem – auch gemäß eigener Aussagen – komplett neuen Konzept zur Generalsanierung des Netzes an die Öffentlichkeit. Bereits im vorausgegangenen Juni hatte es Andeutungen für eine neue Art Generalsanierung gegeben – so hatte der Bundesverkehrsminister erklärt, dass die Sanierung des Netzes ab sofort „Chefsache“ sei. Doch die grundlegend neue Form der Schienennetzsanierung wurde erst auf dem „Vierten Schienengipfel“, der am 15. September in Berlin stattfand, kundgetan.

Wie es zu dieser deutlich veränderten Konzeption der Schieneninfrastruktur-Instandhaltung kam, lässt sich beim aktuell zur Verfügung stehenden Wissen nicht klären. Vieles spricht dafür, dass das FDP-geführte Verkehrsministerium eine entscheidende Rolle spielte. So hatte es im August an anderer Stelle geheißen, dass die Bahn „auf Drängen des Bundesverkehrsministers Volker Wissing“ eine „Grundsanierung des maroden Schienennetzes, die erst 2024 beginnen wird“, beschlossen habe.² Dafür, dass der Beschluss zu dieser neuen Art der Sanierung überraschend und von außen kam, sprechen auch

¹ In Ziffer (5) desselben GG-Artikels heißt es ergänzend: „Gesetze auf Grund der Absätze 1 bis 4 bedürfen der Zustimmung des Bundesrates. Der Zustimmung des Bundesrates bedürfen ferner Gesetze, die die Auflösung, die Verschmelzung und die Aufspaltung von Eisenbahnunternehmen des Bundes, die Übertragung von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes an Dritte sowie die Stilllegung von Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes regeln oder Auswirkungen auf den Schienenpersonennahverkehr haben.“ Mit der Anforderung einer Zustimmung der Länderkammer zu den genannten Gesetzen wird die Bedeutung insbesondere der Schienenwege nochmals unterstrichen.

² Corinna Budras, Bahnchaos soll Kunden nicht frustrieren, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 11. August 2022. Hervorgehoben von uns. Wobei es in diesem Artikel noch hieß, dass diese Generalsanierung „auch die Teilsperren von Strecken bedeuten wird“ (erneut Hervorhebung durch uns). Wenige Wochen später ging es dann um Vollsperrungen.

vorausgegangene Veröffentlichungen der DB AG selbst, die bis Frühjahr 2022 eine deutlich anders strukturierte Sanierung des Schienennetzes vorsahen.³

Das neue Konzept der Generalsanierung sieht laut Wissing und Huber vor, dass „sieben bis acht Korridore“ des Schienennetzes hintereinander in einer Form saniert werden, bei der es zu „fünf- bis sechsmonatigen“ Komplettsperren des jeweils zu sanierenden Korridors kommt. Dieses Vorhaben soll sich insgesamt über gut fünf Jahre, bis zum Jahr 2030, hinziehen. Um welche „sieben bis acht Korridore“ es sich im Einzelnen handelt, war bis Ende Oktober noch nicht publik gemacht worden. Dies spricht dafür, dass die Verantwortlichen für dieses Gesamtprojekt sich selbst noch nicht einig sind, welche Korridore es am Ende exakt sein sollen. Bekannt gegeben wurde lediglich: Begonnen werden soll mit der Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim – und dies mit Datum 15. Juli 2024, dem Tag nach dem Finale der Fußball-Europameisterschaft. In einer Pressemitteilung der Deutschen Bahn AG heißt es dazu:

Innerhalb von nur fünf Monaten wird die DB alle technischen Anlagen erneuern und 20 Bahnhöfe entlang der Strecke modernisieren. Mit der Generalsanierung der Riedbahn bündelt die DB erstmals auf einem hoch ausgelasteten Korridor alle geplanten Baumaßnahmen der kommenden Jahre innerhalb einer Streckensperrung.⁴

Zur bisher praktizierten Netzinstandhaltung bei laufendem Betrieb – mit Sperrung von einem Gleis im Fall einer zweigleisigen Hauptstrecke und vielfach mit viel Nachtarbeitseinsatz (siehe ausführlicher unten Punkt 3) – äußerte der Infrastrukturvorstand der DB AG, Berthold Huber:

„Wir kommen aus einem konventionellen Betrieb, wir nennen das Bauen unter dem rollenden Rad. Das führt dazu, dass wir häppchenweise bauen, quasi mit dem Esslöffel, statt industriell. Davon kommen wir jetzt weg.“⁵

Hubers weitere Ausführungen unterstreichen, dass diese Art der neuen Generalsanierung weitgehend über Nacht entstanden sein muss. Huber:

„Das bedeutet, dass wir unzählige Baustellen völlig umplanen müssen, damit die Dinge zusammenpassen. Das betrifft auch über 150 Baustellen im gesamten Bundesgebiet, die mit der Riedbahn eigentlich gar nichts zu tun haben.“

³ Noch im Februar 2022 veröffentlichte die Deutsche Bahn konkrete Angaben zu einer grundlegenden Netzsanierung mit Gesamtkosten in Höhe von 13,8 Milliarden, bei der 14 Einzelprojekte aufgeführt werden. Von „sieben bis acht Korridoren“ war damals nicht die Rede. Siehe: https://www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/13-6-Milliarden-Euro-fuer-das-Neue-Netz-fuer-Deutschland-7250964

⁴ Pressemitteilung der DB AG vom 15.9.2022
https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Rekordtempo-fuer-Hochleistungsnetz-DB-wird-Strecke-Frankfurt-Main-Mannheim-in-nur-fuenf-Monaten-generalsanieren-8822962

⁵ Interview in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 4. Oktober 2022.

Huber beschreibt in dem zitierten Interview das neue Vorgehen wie folgt:

„Jetzt gehen wir ganz systematisch vor. Wir fangen mit Frankfurt-Mannheim an und gehen dann Hauptstrecke für Hauptstrecke durch. Es gibt sieben bis acht dieser hoch belasteten Korridore, die wir sanieren und auf den neuesten Stand bringen. [...] Anders als früher machen wir auf der Strecke alles gleichzeitig neu: Bahnhöfe, Gleise, Schotterbett, Weichen, Oberleitungen, Signale. Wir werden ein elektronisches Stellwerk einbauen, das wir digital betreiben können. Bisher haben wir die Komponenten nur Stück für Stück erneuert. Da dauerte das Tal der Tränen nicht fünf Monate, sondern ewig.“

Der Bundesverkehrsminister Wissing äußerte sich nochmals radikaler. In einem Interview mit der „Süddeutschen Zeitung“ führte er aus:

„Die bisherige Baustrategie ist gescheitert. Das Ziel hieß immer: Sanieren unter dem rollenden Rad, während des Zugverkehrs also. Die Folge: Es war immer etwas kaputt. Mal das Gleisbett, mal die Oberleitung. Es wurden immer mehr Baustellen – letztlich zu viele. So kann die Modernisierung des Netzes nicht gelingen.“⁶

Huber und Wissing selbst präsentieren die zukünftige Instandhaltungspolitik von „sieben bis acht Korridoren“ mit jeweiligen Vollsperrungen als etwas grundsätzlich Neues. Das stimmt in dieser Form nicht ganz. Es gab in jüngerer Zeit durchaus Vollsperrungen von wichtigen Eisenbahnverbindungen. So läuft seit 2019 ein Instandhaltungsprogramm für die inzwischen meist 30 Jahre alten Schnellfahrstrecken, das Ende 2023 beendet sein soll. Seit dem 11. Juni 2022 ist die Verbindung Fulda-Würzburg gesperrt; sie soll nach der Sanierung am 10. Dezember wieder in Betrieb gehen. Und auch für das komplette kommende Jahr gibt es konkrete Planungen: So soll vom 1. April 2023 bis zum 10. Dezember 2023 die Strecke Kassel – Fulda „generalüberholt“ werden.

Diese Informationen sind noch im November 2022 auf der Website der DB zu erfahren.⁷ Bei diesen seit 2019 ablaufenden „Generalsanierungen“ mit Vollsperrungen von Schnellfahrstrecken werden offensichtlich ebenfalls so gut wie alle Gleise, Schwellen und Weicheneinheiten ausgewechselt oder erneuert. Setzt man dies in Bezug zur nun angekündigten Form der „neuen Generalsanierung“ 2024 bis 2030, dann sind drei Dinge anzumerken: *Erstens*. Bereits diese Art der Sanierung einzelner Schnellfahrstrecken erweist sich als problematisch. Viele Fahrtzeiten erhöhten sich drastisch um mindestens 30, oft um 60 Minuten. Auch hier stellte sich bereits die Frage, warum es jeweils zu einer Vollsperrung

⁶ Interview in der Süddeutschen Zeitung vom 1. Oktober 2022.

⁷ Siehe: Allgemeiner Bericht „Deutsche Bahn setzt Sanierung der Schnellfahrstrecke Hannover Würzburg fort – Zwischen 2019 und 2023 macht die Bahn Strecken fit für die Zukunft“; Mitteilung ohne Datum; abgerufen am 6.11.2022; https://www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/Bauen_2022-6854460; und dort ergänzend eine Infografik; siehe: <https://www.deutschebahn.com/resource/blob/7019686/e3975e9b95b3703f6d2046c785cae2d5/IG-Zeitplan-2021-data.pdf> [ebenfalls abgerufen am 6.11.2022]

kam; warum man nicht nur ein Gleis sperrte. *Zweitens*. Die Tatsache, dass weder Wissing noch Huber – und auch niemand aus dem Medien-Bereich – erwähnte, dass es bereits seit 2019 ein Projekt der großangelegten Streckensanierung gibt, und dass niemand die nunmehr „super-neue“ Form der Instandsetzung mit den noch laufenden Instandhaltungsmaßnahmen, die 2019 ja ebenfalls als „neu“ und ebenfalls mit dem Begriff „Generalsanierung“ etikettiert wurde, in eine Beziehung setzt, unterstreicht, wie improvisiert dieses im September 2022 verkündete Projekt Generalsanierung in Szene gesetzt wird. *Drittens*. Offensichtlich stellt bereits diese 2019 gestartete Form der Sanierung eine erhebliche Herausforderung für den Bahnkonzern bzw. für die beauftragten Unternehmen dar. Die Zeitpläne konnten nicht in jedem Fall eingehalten werden. Auch handelte es sich um Strecken ohne Schienenpersonennahverkehr und bei Existenz von parallel verlaufenden, relativ leistungsstarken Altstrecken. Es wurden damit also keine ganzen Bahnhöfe für längere Zeit vom Netz abgeklemmt.

Wenn nun ab 15. Juni 2024 eine fünf Jahre dauernde Instandhaltung von „sieben bis acht Korridoren“ stattfinden soll, bei der noch mehr Oberbau-Bestandteile – auch Bahnhöfe und Signalanlagen – komplett erneuert werden sollen, dann dürfte das mit nochmals größeren Belastungen für das Gesamtnetz verbunden sein und noch mehr bislang unbekannte Probleme aufwerfen. Vor allem summiert sich dann die gesamte Zeit mit solchen besonderen Belastungen des Gesamtnetzes und mit erheblichen negativen Auswirkungen auf den Fahrplan auf mehr als zehn Jahre – auf den Zeitraum 2019 bis 2030.

Bei all dem stellt sich die Frage: Warum jetzt plötzlich diese angeblich neue Einsichten? Nun gibt der Bundesverkehrsminister die Schuld für die vorausgegangene, als unzureichend dargestellte Instandhaltungspolitik den Vorgänger-Regierungen beziehungsweise den Führungsteams des Bahnkonzerns und erklärt: „Ich kann nicht rückwirkend regieren. Was in den letzten Jahren versäumt wurde, spüren wir heute in Form von Unzuverlässigkeit.“⁸

Damit wird so getan, als habe es erst der Ernennung eines Mannes, der zuvor in Rheinland-Pfalz als Landesminister für Wirtschaft, Verkehr und Weinbau verantwortlich war, bedurft, um die zukunftsweisenden Erkenntnisse für die richtige Art und Weise der Schieneninfrastruktur-Instandhaltung zu gewinnen. Dabei ist zu bedenken, dass es 2009 bis 2013 eine Bundesregierung gab, in der die FDP den Juniorpartner der CDU-CSU stellte. Die FDP stellte damals unter dem CSU-Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer mit Jan Mücke den Parlamentarischen Staatssekretär – die Partei von Herrn Wissing war also im Verkehrsressort prominent vertreten.⁹ Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass seit fast

⁸ Süddeutsche Zeitung vom 1. Oktober 2022.

⁹ Wobei Jan Mücke sich beruflich als flexibel erweist: Vor seiner Tätigkeit im Bundesverkehrsministerium war er im Bundestag FDP-„Sprecher für Infrastruktur und Luftfahrt“; seit Juli 2014 ist er Geschäftsführer und Sprecher des Deutschen Zigarettenverbandes sowie seit September 2019 Geschäftsführer des „Bundesverbandes der Tabakwirtschaft und neuartiger Erzeugnisse“.

einem Jahrzehnt, seit 2013, die SPD Regierungspartei ist. Schließlich sei vermerkt, dass Richard Lutz und Berthold Huber seit gut einem Vierteljahrhundert im Bahnkonzern aktiv sind, dass beide seit mehr als einem Jahrzehnt in diesem Unternehmen Führungspositionen innehaben; Lutz ist seit zwölf Jahren Mitglied im Vorstand der Deutschen Bahn AG und seit fünf Jahren Bahnchef. Wenn jetzt von einem Verkehrsminister, der sich im Übrigen fachlich nie im Bereich Eisenbahn hervorgetan hat, und von Richard Lutz und Berthold Huber mit der genannten beruflichen Kontinuität im Konzern Deutsche Bahn AG erklärt wird, man habe jahrzehntelang eine grundlegend falsche Politik zur Instandhaltung des Netzes betrieben, so ist das zugleich ein vernichtendes Urteil über die eigene Politik und Praxis.

4. Die Netzinstandhaltung auf bewährte, klassische Weise

Eine wesentliche Unterscheidung im Eisenbahnwesen besteht zwischen dem Schienennetz (auch „Schienenwege des Bundes“) und den Eisenbahnfahrzeugen, dem „rollenden Material“. Während das rollende Material im Wesentlichen aus Lokomotiven, Triebfahrzeugen und Wagen (Waggons) besteht, ist die Palette der Bestandteile des Schienennetzes wesentlich größer. Und während die Zeitabstände bei der Wartung und Instandhaltung des rollenden Materials relativ nah beieinander liegen und auch die Amortisationszeiten relativ vergleichbar sind, sieht es bei den stationären Anlagen des Schienennetzes völlig anders aus.

Als Bestandteile der Schienenwege sind unter anderem zu nennen: die Schienen, die Weichen und Kreuzungen, die Schwellen, das Gleisbett (in der Regel ein Schottergleisbett, in einigen Fällen auch eine „feste Fahrbahn“¹⁰), das Kleiseisenzeug (zur Befestigung der Schienen auf den Schwellen), die Signalanlagen, unterschiedliche Formen der Zugsicherung, die Bahnsteige an den Haltestellen, die Bahnhofsanlagen, die Eisenbahnbrücken, Schallschutzwände, Tunnelbauten und schließlich die Bahnhöfe¹¹. Des Weiteren sind die Stromversorgungs- und Kommunikationsleitungen zu erwähnen, die im Zuge der Digitalisierung des Netzes immer wichtiger werden. Dann ist noch zu unterscheiden zwischen dem elektrifizierten Netz (rund 60 Prozent) und dem nichtelektrifizierten Netz; im Fall des elektrifizierten Netzes kommen die Oberleitung und die Stromzuführung hinzu. Es gibt bei der Sanierungspolitik deutliche Unterschiede zwischen eingleisigen Strecken und zwei- bzw. mehrgleisigen Strecken: Mehrgleisigkeit erleichtert Wartungsarbeiten enorm, da dann ein Gleis gesperrt und der Eisenbahnverkehr dennoch weitgehend aufrechterhalten

¹⁰ Auch „schotterloses Gleis“ oder „schotterloser Oberbau“ genannt: Es handelt sich um einen festen Oberbaufahrstrang aus Beton, in dem die Schienen fest verankert sind.

¹¹ Seit rund zwei Jahrzehnten unterscheidet die Deutsche Bahn zwischen „Empfangsgebäuden“, womit das gemeint ist, was in der Bevölkerung weiterhin als „Bahnhof“ verstanden wird, und dem „Bahnhof“, worunter die DB lediglich Bahnsteig und Wartehäuschen versteht. Wenn die DB im Rahmen ihrer Instandhaltungspolitik auch eine Instandhaltung oder Erneuerung von „Bahnhöfen“ aufführt, dann sind nur die „Bahnhöfe“ im letztgenannten Sinn zu verstehen.

werden kann. Unterschiede hinsichtlich des Instandhaltungsaufwands gibt es auch zwischen Strecken mit hoher und solchen mit niedriger Belastung. Bei all diesen unterschiedlichen Bestandteilen des Schienennetzes gibt es erhebliche Unterschiede bei der Lebensdauer und damit bei den Amortisationszeiten.

Der DB-Infrastrukturvorstand Berthold Huber behauptet in dem zitierten FAZ-Interview, für die neue Form der Streckensanierung gelte „das Versprechen: [...] Fünf Monate nicht so zu fahren, wie man es gewohnt war. [...] Dann aber acht bis zehn Jahre baufrei.“ Eine solche Instandhaltungspolitik, die nach einer Grundsanierung „acht bis zehn Jahre Baufreiheit“ bei ungestörtem Eisenbahnverkehr ermöglicht, ist nicht vorstellbar. Die aufgeführten unterschiedlichen Bestandteile des Schienennetzes haben, wie erwähnt, unterschiedliche Amortisationszeiten. Sie erfordern einen Instandhaltungseinsatz mit unterschiedlichen, weitgehend festen Rhythmen. So erfolgt in der Regel eine „Durcharbeitung“ der Gleise bei Hauptbahnen alle zwei bis drei Jahre: Der Schotter wird „durchgegabelt“ und „gereinigt“, Schwellen sind zu stopfen, einzelne Schwellen sind zu ersetzen. Die Lage der Gleise ist zu überprüfen und ggfs. zu korrigieren. Auch die Befestigungsmittel zwischen Schiene und Schwelle sind im Lauf der Zeit einem Verschleiß unterworfen. Schließlich spielen die Bodenverhältnisse – trockenes oder Feuchtgebiet – und die Witterung und in zunehmendem Maß die Klimaerwärmung mit Sonderereignissen wie Starkregen und Überschwemmungen eine Rolle.

Angesichts der Anforderungen an einen möglichst wenig eingeschränkten Eisenbahnverkehr und der Notwendigkeit einer laufenden Instandhaltung hat sich eine Form der Instandhaltung herausgebildet, die in der Regel unter dem „rollenden Rad“, also weitgehend bei laufendem Betrieb und ohne länger andauernde Streckensperrung stattfindet. Bei zweigleisigen Strecken – und die Hauptstrecken des Schienennetzes sind weitgehend zweigleisige Strecken – wird dabei meist zwischen zwei Bahnhöfen zeitweise eines der Gleise gesperrt; befahren wird nur das nicht umzubauende Gleis, um damit im anderen Gleis genügend lange Zeitabschnitte für den Gleisumbau zu gewinnen. Vielfach kommt es zum Einsatz von Nacharbeiten und gelegentlich zu Streckensperrungen über Wochenenden oder Feiertage hinweg.

Die höchst differenzierte Struktur des Schienennetzes hat dazu geführt, dass es hunderte Fachbücher darüber gibt, wie die Instandhaltung und der Ersatz im Einzelnen zu handhaben ist. Die folgend zitierte Passage aus einem älteren Handbuch unterstreicht diese lange Tradition:

„Jahrzehnte währende Untersuchungen und Erfahrungen haben ein System der Oberbaubewirtschaftung entstehen lassen, das die wirtschaftlichste Ausnutzung des Oberbaus und die geringsten Aufwendungen – die absolut gesehen immerhin hoch sind – gewährleistet. Dabei werden Neustoffe stets in den Hauptgleisen eingebaut, liegen dort mehrere Jahre und werden, wenn sie so abgenutzt sind, dass sie den Forderungen, die an Gleisstoffe in Hauptgleisen gestellt werden müssen, nicht mehr entsprechen, ausgebaut, teilweise aufgearbeitet, das heißt, wieder in einen solchen

Zustand gebracht, dass sie für Gleise mit geringerer Bedeutung wieder eingebaut und noch für weitere Jahre verwendet werden können.“¹²

Es mag sein, dass die Top-Manager der Deutschen Bahn und das Führungspersonal im Bundesverkehrsministerium eine solche bewusste Orientierung auf Sparsamkeit als nicht notwendig erachten. Allerdings entspricht dies doch der heutzutage viel zitierten „Nachhaltigkeit“. Und es entspräche den Notwendigkeiten einer klimabewussten Politik. Auch könnte eingewandt werden, die modernen Eisenbahnen seien nicht mit denen der Zeit der 1950er Jahre, aus der der zitierte Text stammt, vergleichbar. Der aktuelle Schienenverkehr mit Schnellfahrstrecken und extrem hohen Belastungen erfordere eine andere Art der Instandhaltungspolitik. Nun gibt es stark belastete Schienenstrecken und Hochgeschwindigkeitsverkehre mit Spitzengeschwindigkeiten von mehr als 200 Stundenkilometer nicht erst seit wenigen Jahren; es gibt sie in Japan und Frankreich seit den 1980er Jahren und in Deutschland seit Anfang der 1990er Jahre. Damit änderte sich grundsätzlich nichts an der Instandhaltungspolitik. Zu diesen Veränderungen kam es erst im Zusammenhang mit den Privatisierungen im Bahnbereich, mit dem massiven Personalabbau und mit der Politik des Outsourcings, was in den Nuller Jahren des 21. Jahrhunderts begann und in Deutschland in den vergangenen fünf bis sieben Jahren zu der beschriebenen veränderten Instandhaltungspolitik beitrug.

Eberhard Happe ist ein Mann, der als ehemaliger Bundesbahn-Versuchingenieur und als Bundesbahndirektor über einen enormen Wissensschatz hinsichtlich des Eisenbahnbetriebsdienstes verfügt. Er fasst seine Kritik an der von Huber und Wissing verkündeten neuen Form der Instandhaltung wie folgt zusammen:

„Infrastruktur ist keine Regalware, die man mal so kontinuierlich verbrauchen kann und wo man – je nach Verbrauchsfortschritt – das Regal wieder auffüllt. Eine Nebenbahn, die auf solidem Untergrund erbaut ist und auf der stündlich ein Triebwagenpaar mit 80 km/h verkehrt, braucht man in 50 Jahren nicht anfassen. Eine Mischbetriebsstrecke mit stündlich 8 - 10 teils schnellen (200 km/h), teils schweren (bis 4000 t) Zügen je Richtung - wie Stelle (Hamburg) - Celle (Hannover) muss permanent beobachtet, kontrolliert, gewartet werden. Das gilt ganz besonders, wenn die Strecke auf ursprünglich moorigem Untergrund gebaut wurde, oder wenn abrupte Wechsel der Bodenfestigkeit (Übergang von geschüttetem Damm zu Beton-Viadukt) auftreten. Ebenfalls problematisch sind die unvermeidlichen Weichen, die immer als dynamische Störstellen wahrgenommen werden müssen. Das seit Jahren verfolgte Prinzip 'Die DBAG fährt auf Verschleiß und wenn die Sicherheit nicht mehr gegeben ist, verlangt sie von der Infrastruktur-Verwaltung des Bundes die Erneuerung' ist volkswirtschaftlich ruinös. Zu Zeiten von Reichs- und Bundesbahn und auch anderswo wurde bzw. wird selbstverständlich "unter dem rollenden Rad" gebaut. Ein eindrucksvolles Beispiel ist das, 65m hohe und 136 m lange um die Jahrhundertwende erbaute eingleisige Landwasserviadukt der Rhätischen Bahn, das mehrere Jahre lang bei laufendem Betrieb grundsaniert wurde. Das wohl extremste Hemmnis für eine

¹² Ferdinand Wöckel, Aus der Welt des Schienenstranges – Ein Handbuch von der Eisenbahn, Köln 1952, S.152.

nachhaltige Oberbauwirtschaft sind die Anfang der 90er Jahre eingeführten elektronischen Stellwerke. Der Signaldienst der Deutschen Bundesbahn hat sich leider erfolglos vehement dagegen ausgesprochen. Bei umfangreichen Oberbau-Sanierungen war es üblich, Bauweichen einzubauen, was lediglich einige Stunden Betriebsunterbrechung notwendig machte. Diese Fahrstraßen-Änderungen ließen sich leicht in die vorhandene Relais-Stelltechnik der Stellwerke integrieren. Mit Einführung der elektronischen Integral-Stellwerke war diese Möglichkeit wegen der komplexen internen Abhängigkeiten nicht mehr ohne weiteres möglich. Außerdem wurden die Sicherheits-Bedingungen für das Befahren des freien zweiten Gleises massiv erhöht; obwohl die Zahl der am Bau beteiligten Bauarbeiter durch die moderne Technik auf einen Bruchteil herabsank. Eine weitere Schwierigkeit für eine reibungslose Netz-Betriebsführung entsteht durch die unpünktliche Betriebsführung. Wenn nicht einmal mehr eine pünktliche Abfahrt an den Startbahnhöfen garantiert werden kann, ist jede Netzinfrastruktur überfordert.“¹³

Im Übrigen sind die Anforderungen an die Instandhaltung durch den nicht zu rechtfertigenden Mischbetrieb von Personenverkehr und schwerem Güterverkehr auf den Schnellfahrstrecken gestiegen beziehungsweise der auf diesen Strecken zu verzeichnende Verschleiß ist unnötig hoch. Bei Bahnstrecken, auf denen hohe Geschwindigkeiten gefahren werden, sind Lagestabilität und perfekte Gleisgeometrie von überragender Bedeutung für die Sicherheit der Betriebsführung. In aller Welt bleiben daher sensible Hochgeschwindigkeitsstrecken ausschließlich dem schnellen Reiseverkehr vorbehalten. In Deutschland hält man hingegen - geradezu kritiklos - am überkommenen Mischbetriebsstrecken-Konzept fest. Da Güterzüge sehr viel schlechter gefedert sind und häufig höhere Achslasten haben, werden die Strecken höher belastet und verschleiß schneller. Deshalb sollte auf Hochgeschwindigkeitsstrecken grundsätzlich kein Güterverkehr abgewickelt werden.

5. Laufender Betrieb selbst bei der Elektrifizierung von Strecken – in West- und Ostdeutschland

In den Jahren 2019 bis Dezember 2021 wurde die Südbahn zwischen Ulm und Lindau elektrifiziert. Es handelt sich um eine 127 Kilometer lange Eisenbahnverbindung und damit um eines der wenigen großen Elektrifizierungsprojekte, das die Deutsche Bahn in den letzten 25 Jahren in Angriff nahm. Einmal abgesehen davon, dass eine Elektrifizierung dieser Strecke seit Mitte der 1920er Jahre angekündigt wurde, abgesehen davon, dass in diesem Zusammenhang die Verbindung Friedrichshafen – Lindau nicht zu der dringend erforderlichen Zweigleisigkeit ausgebaut wurde und dass die Kosten des Vorhabens sich im Zeitraum 1995 bis 2020 mehr als verdreifachten, bestand das große Manko bei diesem

¹³ Mitteilung von Eberhard Happe vom 6. November 2022. Happe ist seit 2001 aktiv bei Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB) bzw. Mitglied bei Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene.

Projekt darin, dass Teilstrecken der Gesamtverbindung monatelang gesperrt waren – und zwar auch im Bereich Ulm – Friedrichshafen, wo die Schienenverbindung zweigleisig verläuft. Die Deutsche Bahn argumentierte dabei damit, dass solche große Vorhaben nicht ohne Vollsperrung realisiert werden könnten.

Ebenso wird jetzt im Fall der neuen Generalsanierung argumentiert. Dabei spekulieren das Bundesverkehrsministerium und der Bahnvorstand, hier vertreten durch Volker Wissing und Berthold Huber, auf die Unwissenheit beziehungsweise auf das kurze Gedächtnis der Öffentlichkeit bzw. der Journalistinnen und Journalisten vom Fach. Und tatsächlich gab es an der monatelangen Vollsperrung der Südbahn kaum öffentliche Kritik, obgleich zehntausende Pendlerinnen und Pendler darunter litten und es zweifellos zu einer Abwanderung von der Schiene auf die Straße kam.¹⁴

Unwissenheit beziehungsweise kurzes Gedächtnis meint: Es gab in der jüngeren Geschichte der Eisenbahn auf deutschem Boden einige große Elektrifizierungsprojekte, die alle bei laufendem Betrieb realisiert wurden. Im Folgenden sieben Beispiele:

Linke Rheinstrecke: Inbetriebnahme zum Sommerfahrplan 1959. Da konnte man z.B. von München über Ulm-Stuttgart-Heidelberg/Mannheim - Darmstadt/Ludwigshafen - Mainz - Koblenz - Bonn - Köln - Düsseldorf - Essen - Dortmund - Hamm (Westf.) durchgehend elektrisch fahren. Die Elektrifizierungsarbeiten wurden von Norden (Hamm - Düsseldorf - Köln) sowie vom Süden (Heidelberg/Mannheim) gleichzeitig 1957 begonnen. Der Betrieb lief weiter; zu den jeweiligen Fahrplanperioden wurde schon auf elektrischen Betrieb umgestellt. Laut Kursbuch verkehrten zwar einige Nahverkehrszüge während der Elektrifizierungsarbeiten nicht und einige D-Züge wurden rechtsrheinisch über Beuel umgeleitet (z.B. D 171/2), aber ansonsten lief der Bahnbetrieb planmäßig.

Nord-Süd-Magistrale Würzburg – Hamburg: Auch diese Strecke wurde bereits in der ersten Hälfte der 1960er Jahren abschnittsweise auf elektrischen Betrieb umgestellt:

Wupperstrecke: Ähnlich bei der stark belasteten "Wupperstrecke" von Hamm/Dortmund - Hagen - Wuppertal - Köln/Düsseldorf. Die Bauarbeiten fanden in den Jahren 1961 bis 1963 statt. Zum Sommerfahrplan 1964 wurde der elektrische Betrieb aufgenommen.

Ruhr-Sieg-Strecke: Ohne große Einschränkungen im Fahrplan wurde die Strecke Hagen - Siegen/Hüttental-Weidenau - Wetzlar - Gießen in den Jahren 1963 und 1964 elektrifiziert. Die Inbetriebnahme erfolgte zum Sommerfahrplan 1965. Der starke Schienengüterverkehr wurde vor allem als Argument für diese Elektrifizierungsmaßnahme angeführt.

¹⁴ Winfried Wolf, Die Elektrifizierung der Südbahn, in: Kontext, Wochenzeitung, Nr. 560 vom 22. Dezember 2021.

Strecke Hamm (Westf.) - Altenbeken - Warburg (Westf.) – Kassel: Auch hier erfolgte Anfang der 1970er Jahre die Elektrifizierung ohne Streckensperrungen. Lediglich durch fehlende (noch zu errichtende) Umspannwerke verkehrten zunächst nur die Reisezüge elektrisch; die Güterzüge wurden bis 27. Mai 1972 noch mit Dampfloks bespannt. Eine zeitweise Totalsperrung wegen Streckensanierung erfolgte erst zu Zeiten der Deutschen Bahn AG.

"Rollbahn" Hamburg - Ruhrgebiet: Ab dem Jahr 1962 wurde die Elektrifizierung Richtung Norden vorangetrieben. Zum Sommerfahrplan 1968 wurde bis Altona dann elektrisch gefahren.

Schwarzwaldbahn und Gäubahn: Während der Absenkung der vielen Tunnels gab es 1974/5 zwischen St. Georgen und Hausach eingleisigen Betrieb verbunden mit Fahrzeitverlängerungen und Einschränkungen im Nahverkehr. Zum Winterfahrplan 1975 wurde die Strecke Offenburg - Villingen (Schwarzwald) auf elektrischen Betrieb umgestellt. Danach wurde die Strecke bis Konstanz elektrifiziert. Ab dem 25. September 1977 wurde der elektrische Betrieb sowohl auf der Schwarzwaldbahn als auch auf der GÄUBAHN aufgenommen.¹⁵

Es handelt sich bei den hier aufgeführten Elektrifizierungsprojekten um Arbeiten im westdeutschen Schienennetz. Es gab im gleichen Zeitraum auch in der DDR größere Elektrifizierungen, die *ebenfalls* unter rollendem Rad und ohne größere Streckensperrungen realisiert wurden. Das trifft zu auf die Elektrifizierungen der Strecken Dresden – Berlin und Berlin – Stralsund, die Ende der 1970er und bis Mitte der 1980er Jahre vollzogen wurden.¹⁶ Das Teilstück Elsterwerda – Riesa – Döbeln – Chemnitz für die durchgehende Verbindung Berlin – Chemnitz wurde ab Anfang und bis Mitte der 1980er Jahre elektrifiziert.

Es ist ernüchternd, dass vor einem halben Jahrhundert im Osten und Westen Deutschlands Schieneninfrastrukturprojekte, die wesentlich aufwendiger als die aktuell anstehende Generalsanierung des Netzes sind, ohne größere Streckensperrung umgesetzt wurden – wohingegen die Deutsche Bahn AG respektive das Bundesverkehrsministerium heute davon ausgehen, eine Generalsanierung nur dann umsetzen zu können, wenn die jeweilige Strecke

¹⁵ Die Elektrifizierungsbeispiele wurden von Andreas Kleber beigesteuert. Kleber ist ebenfalls Gründungsmitglied von BsB und aktiv bei Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene.

¹⁶ Wobei es damals zwei durchgehende Strecken nach Stralsund gab, die in etwa gleichzeitig elektrifiziert wurden: die zweigleisige Verbindung Pasewalk – Anklam – Greifswald und die eingleisige Strecke ab Neustrelitz über Brandenburg und Grimmen.

bis zu einem halben Jahr in Gänze gesperrt wird.¹⁷ Selbst heute gesteht die Deutsche Bahn – eher zähneknirschend – ein, dass in einem Fall im deutschen Netz die Generalsanierung unter rollendem Rad stattfinden muss – und stattfinden kann. Am 18. November 2022 teilte der Bahnkonzern mit: „Die Strecke Emmering – Oberhausen [...] gilt als Teil der europäischen Eisenbahn-Transport-Schlagader zwischen Rotterdam und Genua. Der 72 km lange Abschnitt kann aufgrund des internationalen Verkehrs nicht für einen längeren Zeitraum gesperrt werden. Die Sanierung erfolgt zwischen November 2024 und Juni 2026 überwiegend durch getaktete Sperrungen und eingleisigem Betrieb.“¹⁸ Was zwischen Emmerich und Oberhausen gemacht wird, Sanierung unter rollendem Rad, ist natürlich zwischen Kiel und Konstanz und Köln und Dresden, ist im gesamten deutschen Schienennetz machbar.

Damit spricht alles dafür, dass auch die aktuell anstehenden Instandsetzungen und Sanierungsarbeiten, zumal bei zweigleisigen Verbindungen, ohne Vollsperrungen umsetzbar sind. Sachliche Argumente dagegen gibt es nicht. Auch in finanzieller Hinsicht spricht bei einer Gesamtsicht – also einer volkswirtschaftlichen Sicht beziehungsweise bei einer ganzheitlichen, bahnverkehrlichen Betrachtung – nichts für diese Vollsperrungen. Zumal, wie im nächsten Abschnitt gezeigt wird, die Nachteile von solchen Vollsperrungen enorm sind.

6. Fünf wesentliche negative Folgen der von Bund und DB AG beschlossenen neuen Form der „Generalsanierung“

Es gibt mindestens fünf Ebenen, auf denen die neue Art der „Generalsanierung“ mit negativen Folgen verbunden ist.

Das kommt die Steuerzahlenden teuer zu stehen // Erkennbar negative Folgen hat diese „Generalsanierung“ zunächst hinsichtlich der *Finanzen*. Wenn, wie nun vorgesehen, in den zu sanierenden Korridoren „alles gleichzeitig neu gemacht“ wird (Huber), dann orientiert man sich an den Bestandteilen mit den kürzesten Amortisationszeiten. Und man sortiert auch Bestandteile, die eigentlich eine deutlich längere Lebensdauer haben, aus; man ersetzt also die Letztgenannten deutlich vorfristig. Das verursacht hohe zusätzliche Kosten, da diese Bestandteile sich nicht entsprechend ihrer Lebensdauer im Einsatz befinden. Diese Problematik wird im Interview mit Berthold Huber wie folgt angesprochen:

SZ: „Allerdings lag dieses stückweise Vorgehen an der Notwendigkeit, mit dem Geld der Steuerzahler wirtschaftlich umzugehen. Spielt das keine Rolle mehr?“ Huber:

¹⁷ Erich Preuß (Der Reichsbahn-Report. 1945-1993. Tatsachen – Legenden – Hintergründe; Stuttgart 2001, S. 72) berichtet, dass die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken in der DDR mit hohem Einsatz von freiwilliger Jugendarbeit (als „zentrales Jugendobjekt“) umgesetzt wurde. Vergleichbares gibt es auch heute in der Schweiz, wo es auf einigen Strecken in jedem Jahr bei den Instandhaltungsarbeiten zu einem freiwilligen Einsatz von hunderten Menschen kommt. Das unterstreicht das enorme Potential, das eine gut geführte Eisenbahn, die in der Bevölkerung über Rückhalt verfügt, hat.

¹⁸ Hier zitiert nach: Hamburger Abendblatt vom 18. November 2022.

„Natürlich gehen wir weiterhin sorgsam mit den Steuergeldern um, aber ich halte den Grundgedanken, dass das stückweise Vorgehen wirtschaftlicher ist, für falsch. Dennoch will ich nicht ausschließen, dass wir da noch Diskussionen bekommen.“

Huber begründet nicht, warum dieses „stückweise Vorgehen“ nun nicht mehr „wirtschaftlicher“ sei. Und er macht nicht einmal eine Andeutung, wie es zu erklären sein könnte, dass der gesamte Bahnvorstand, den er und Lutz, wie erwähnt, seit mehr als einem Jahrzehnt vertreten, bis Anfang 2022 davon ausging, dass dieses „stückweise Vorgehen“ dem Gebot der Wirtschaftlichkeit entspricht.

Das wird für die Fahrgäste extrem nervig // Negative Folgen gibt es – zweitens – für die Fahrgäste: Wissing behauptet, man werde bis zum Beginn der Generalsanierung des Korridors Riedbahn die Zeit für Alternativen nutzen:

„Um die Hauptschlagader abklemmen zu können, legen wir erst einmal Bypässe. Wir sanieren und elektrifizieren gerade Nebenstrecken, damit der Verkehr auch gut umgeleitet werden kann.“

Das liest sich wie eine Notlüge. Denn es ist keine Strecke parallel zur Riedbahn bekannt, die aktuell oder in absehbarer Zeit „elektrifiziert und saniert“ werden würde. Huber selbst sagt in dem angeführten Interview, dass im Fall der Komplettsperre von Korridoren „der Fahrplan ausgedünnt und zum Teil Ersatzverkehr über Busse“ stattfinden würde. Ergänzend dazu heißt es in einer Pressemitteilung der DB AG vom 15. September 2022:

„Die Kapazität der Umleitungsstrecken über Worms und Mainz bzw. über Darmstadt ist begrenzt. Deshalb sollen im Nahverkehr Busse zum Einsatz kommen, die bis zu 200 Züge am Tag ersetzen können. Fernverkehrs- und Güterzüge werden zum Teil weiträumig umgeleitet. Leider lassen sich Einschränkungen für Reisende während der Generalsanierung nicht vermeiden. Dafür bittet die DB bereits heute um Entschuldigung und Verständnis.“

Wohlgemerkt: Es geht hier um Pendlerströme mit vielen Zehntausend, womöglich mehr als 100.000 Fahrgästen pro Tag. Die Fahrtzeiten mit Bussen auf diesen Strecken dürften sich im Vergleich zur Fahrtzeit mit der Bahn gut verdoppeln. Zu unterstellen, Busse könnten diese Mengen an Fahrgästen über einen Zeitraum von fünf Monate hinweg aufnehmen, ist wenig realistisch. Die absehbare Folge wird sein: Es wird über einen Zeitraum von fünf Jahre hinweg und quer durch Deutschland zur massiven Abwanderung von Fahrgästen vom Schienenverkehr zur Straße kommen.

Das Ergebnis sind überregional verschlechterte Fahrpläne // Drittens sind Negativefolgen für den gesamten Fahrplan absehbar: Wenn einzelne „Korridore“ für einen derart langen Zeitraum komplett gesperrt werden, dann wird der gesamte Fahrplan negativ belastet. Viele Fahrzeiten verlängern sich. Die bereits 2022 auf Rekordtief gesunkene Pünktlichkeit dürfte sich auf diese Weise auf dem niedrigen Niveau „stabilisieren“. Da diese Art Generalsanierung

dann gut fünf Jahre dauern soll, wird der bundesweite Fahrplan im Zeitraum 2024 bis 2030 deutlich negativ belastet.¹⁹

Damit wird das Klimaziel der Bundesregierung faktisch aufgegeben // Viertens gibt es Negativfolgen für die wichtigste Zielsetzung der Bundesregierung im Bereich Schiene, wonach die Fahrgastzahlen bis 2030 zu verdoppeln seien. Interessanterweise entspricht der Zeitraum, in dem die Generalsanierung stattfinden soll, weitgehend dem verbliebenen Zeitraum, um diese Zielsetzung, die bereits das letzte Kabinett von Kanzlerin Angela Merkel sich setzte, umzusetzen. Das Ziel „Fahrgastverdopplung bis 2030“ war, als es erstmals vor sechs Jahren propagiert wurde, bereits wenig realistisch. Als es in den Koalitionsvertrag der Ampel im Oktober 2021 hineingeschrieben wurde, war es hoch-ambitioniert. Mit dem Beschluss zu dieser neuen Art „Generalsanierung“ muss dieses Ziel im Bereich eines Wolkenkuckucksheims verortet werden.

Ist der Ruf erst ruiniert ... // Schließlich und *fünftens* wirkt sich diese Art der Generalsanierung ein weiteres Mal negativ auf das Ansehen des Schienenverkehrs allgemein und auf das Ansehen des Konzerns Deutsche Bahn AG im Besonderen aus. Die Bahn befindet sich in unserem Land bereits in einem miserablen Zustand. Versprechen, es werde bald alles anders werden und auch Ankündigungen, man werde jetzt endlich das Schienennetz sanieren, gibt es seit gut zwei Jahrzehnten. Die Menschen und insbesondere die Fahrgäste reagieren zunehmend mit Fatalismus auf die andauernde, sich verschärfende Misere der Bahn und die nicht enden wollenden Behauptungen, es komme in Bälde zu grundlegenden Verbesserungen. Das im September 2022 ohne öffentliche Diskussion und faktisch ohne Vorbereitung beschlossene neue Konzept einer Generalsanierung dürfte ein Desaster werden – und sich damit zusätzlich negativ auf den Schienenverkehr als Ganzes auswirken. Diese Belastung wird nicht zuletzt auch die Beschäftigten bei der Bahn treffen.

Nimmt man allein diese fünf negativen Folgen zusammen, so könnte diese Art Generalsanierung dazu führen, dass es zu einer massiven Verlagerung von Schienenverkehr auf die Straße kommt.

7. Korridore und Gesamtnetz

Der Begriff „Generalsanierung“ erweckt den Eindruck, das Schienennetz in Gänze oder zumindest ein großer Teil desselben werde nun saniert. Doch das ist nicht der Fall. Die „sieben bis acht Korridore“ sollen insgesamt nur rund 1800 Kilometer des gesamten Schienennetzes betreffen – das wären dann gerade einmal 5,3 Prozent des Netzes.

¹⁹ Konkret am Beispiel der Riedbahn: Der größte Teil des ICE-Verkehr muss im Fall der verkündeten fünfmonatigen Riedbahn-Vollsperrung in Mannheim Hbf Kopf machen. Das kostet zusätzliche Fahrzeit und Personal. Bei allen Zügen kommt noch hinzu, dass im Raum Frankfurt/M. zwischen Oberforsthaus und Neu-Isenburg ein eingleisiger Abschnitt befahren wird (mit 60 km/h).

Hinsichtlich des Fahrgastaufkommens dürften nur 20 Prozent aller Fahrgäste im addierten Schienenpersonennah- und Fernverkehr und maximal 25 Prozent aller Fahrgäste des Fernverkehrs auf diesem „Hochleistungsnetz“ unterwegs sein. Dabei ist es wichtig, sich nochmals der Relationen zu vergegenwärtigen: Im gesamten Schienenverkehr – Nah- und Fernverkehr – werden pro Jahr²⁰ 2,9 Milliarden Fahrgäste gezählt. Davon entfallen auf den Schienenpersonenfernverkehr nur 151 Millionen. Das entspricht nur 5,2 Prozent aller Fahrgäste. Nimmt man die Verkehrsleistung als Maßstab, also die Zahl der im Schienenverkehr von Personen zurückgelegten Kilometer (= Personenkilometer oder Pkm), dann entfallen auf den Nahverkehr – weitgehend identisch mit Zügen der S-Bahnen, der Regionalbahnen (RB), der Regionalexpresszüge (RE) und – in Baden-Württemberg als Besonderheit – der InterRegio-Express-Züge (IRE) – 56 Prozent aller zurückgelegten Kilometer. Auf dem Fernverkehr entfallen 44 Prozent dieser Leistung.²¹ Anders als in der öffentlichen Darstellung und in der Wahrnehmung eines großen Teils der Bevölkerung ist der Nahverkehr also deutlich vorherrschend.

Damit ist deutlich: Die Mehrzahl der Fahrgäste im gesamten Schienenverkehr profitiert nicht von der Generalsanierung. Für mehr als 30.000 Kilometer oder mehr als 90 Prozent des Schienennetzes gibt es keine Pläne für eine umfassende Sanierung. Es existieren seitens Bund und Bahn keine Angaben darüber, wie die sogenannten Nebenstrecken, auf denen oft ein dichter Pendlerverkehr stattfindet, saniert werden sollen. Das schwere Bahnunglück im Juni 2022 fand nicht in einem Korridor, sondern auf einer eingleisigen Nebenstrecke statt – und es ist der DB-Konzern, der es für wahrscheinlich hält, dass die Ursache für das Unglück schadhafte Schwellen waren.²²

Es gibt keinerlei Pläne dafür, wie die mehr als Tausend Langsamfahrstellen im Schienennetz beseitigt werden sollen. Bund und Bahn haben keinen Plan, wie die vielen Hundert Flaschenhälse im Netz (eingleisige Strecken, „Elektrifizierungslöcher“) zu beseitigen sind. Es gibt keine Konzeption für die erforderliche 100-Prozent-Elektrifizierung des Schienennetzes. Es existieren keine Aussagen darüber, wie die Zahl der Weichen im Netz wieder verdoppelt,

²⁰ Hier die Zahlen von 2019; diejenigen für 2020 und 2021 sind wenig aussagekräftig. 2022 könnten erstmals wieder Fahrgastzahlen nahe an denen des Jahres 2019 erreicht werden.

²¹ Angaben nach: Verkehr in Zahlen 2020/2021. Herausgegeben vom Bundesverkehrsministerium, Seiten 217-219.

²² Kurz nach dem tragischen Bahnunglück in Burgrain bei Garmisch-Partenkirchen am 3. Juni 2022 wurde auf Anweisung von DB Netz die Zahl der Langsamfahrstellen verdoppelt. Das heißt: DB Netz wusste damals bereits, dass es hunderte andere Stellen im Schienennetz gibt, bei denen ein Unfall wie in Burgrain stattfinden kann. Inwieweit die Ursache für das Unglück tatsächlich eine fehlerhaft produzierte Charge von rund 250.000 Beton-Bahnschwellen war, sei dahingestellt. Unsere Recherchen, vorgestellt auf einer von der GDL in Bayern moderierten Pressekonferenz in München am 26. Juli 2022, gehen in eine andere Richtung. Siehe unsere Kurzstudie „Erweiterte Analysen zu Entgleisung in Burgrain – Vernachlässigung der Infrastruktur und/oder planerisches Versagen“, veröffentlicht von der „Arbeitsgemeinschaft Dieter Doege und Jens Ode in Zusammenarbeit mit Prellbock e.V.“ vom 20. Juli 2022. Siehe auf Website Prellbock-altona.de: https://prellbock-altona.de/wp-content/uploads/2022/07/26.07.2022_-Erweiterte-Analysen-zu-Burgrain.pdf

wie die Zahl der Ausweichleise und die Zahl der Gleisanschlüsse im Schienengüterverkehr wieder deutlich erhöht werden können.²³ Und schon gar nicht sind Pläne dafür bekannt, wie zumindest der 20-Prozent-Abbau des Schienennetzes, den es seit 1994 gab, rückgängig gemacht und damit ein einigermaßen flächendeckendes Schienennetz in Deutschland wieder hergestellt werden kann. Schließlich gibt es keine Konzeption, wie das – grundsätzlich zu begrüßende – 49-Euro-Nahverkehrsticket, das es ab März 2023 geben soll, finanziell so untersetzt werden kann, dass das zu erwartende Plus an Fahrgästen aufgenommen, die Dichte der bisherigen Fahrpläne wenigstens erhalten und auf mittlere Sicht das Angebot ausgebaut werden können.

8. Die Gründe, die Bund und Bahn zu dieser Art unzureichender „Generalsanierung“ veranlasst haben könnten

Da die im September 2022 verkündete Generalsanierung des Schienennetzes sich als ausgesprochen problematisch erweist, stellt sich die Frage: Warum entschlossen sich der Bundesverkehrsminister und der Bahnvorstand zu dieser Konzeption? Hierfür können fünf Gründe identifiziert werden.

Erstens: Unbestritten gibt es einen enormen Sanierungsbedarf im deutschen Schienennetz. Wesentliche Ursache dafür ist, dass der Konzern Deutsche Bahn bzw. dessen Tochter DB Netz AG mehr als zwei Jahrzehnte lang klassische Instandhaltungsarbeiten in großem Umfang nicht vornahmen. Der Bundesrechnungshof dokumentiert diesen Prozess seit mehr als eineinhalb Jahrzehnten in immer neuen Prüfberichten.²⁴ Dafür gibt es auch im Fall des ersten Korridors, in dem eine Generalsanierung mit fünfmonatiger kompletter Sperrung stattfinden soll, der Riedbahn, überzeugende Beispiele.²⁵ Es ist jedoch eine Sache, einen gewaltigen Sanierungsbedarf zu identifizieren, und eine andere, zu dessen Behebung ein ungeeignetes Konzept zu beschließen.

²³ Seit 1994 wurden mehr als 50 Prozent der Weichen im Netz herausgenommen, 22 Prozent der Ausweichleise abgebaut und 80 Prozent der Gleisanschlüsse abgeklemmt.

²⁴ In früheren Geschäftsberichten der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Bahn AG gibt es Angaben darüber, in welchem Umfang Instandhaltungsmaßnahmen stattfanden. Beispielsweise wird im Bundesbahn-Geschäftsbericht für das Jahr 1991 aufgeführt, dass „141 Kilometer Gleis, 94 Kilometer Schwellen und 652 Weicheneinheiten erneuert“ und „133 Kilometer Gleis, 18 Kilometer Schienen und 702 Weicheneinheiten ausgewechselt“ worden seien (dort Seite 44). Im Geschäftsbericht „Deutsche Bahn 1992“, der für Bundesbahn und Reichsbahn galt, wird aufgeführt, dass im Jahr 1992 auf insgesamt 1.444 Kilometern Schienennetz „Gleise erneuert oder ausgewechselt“ worden seien (dort Seite 44). In den meisten Geschäftsberichten der Deutschen Bahn AG fehlen solche Angaben.

²⁵ Wenn die Riedbahn gesperrt sein wird und der umgeleitete Verkehr über die Bergstraße läuft, gibt es auf dem Streckenabschnitt Heppenheim-Laudenbach eine 4,5 Kilometer lange Langsamfahrstelle. Diese existiert seit 25 Jahren. Dieser Bereich war bis in die 1990er Jahre hinein mit Tempo 160 befahrbar; doch es sind maximal 120 Stundenkilometer erlaubt. Die Bahn war über den Zeitraum eines Vierteljahrhunderts hinweg unfähig, diese Langsamfahrstelle durch eine relativ preiswerte Baumaßnahme zu beheben.

Zweitens: Eine Sperrung von jeweils einem ganzen Korridor im Fall einer Generalsanierung drängt sich bei einer oberflächlichen Betrachtung auch deshalb auf, weil, wie oben bereits skizziert und wie im 2022er „Alternativen Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG“ von uns dokumentiert: Das Schienennetz wurde in den vergangenen 25 Jahren nicht nur um knapp 20 Prozent in der Gesamtlänge abgebaut, sondern vor allem dessen Flexibilität drastisch reduziert: In diesem Zeitraum wurden 22 Prozent der Ausweichgleise und vor allem mehr als die Hälfte aller Weichen und Kreuzungen aus dem Netz herausgenommen.²⁶ Damit fehlen natürlich im Fall einer klassischen Sanierungspolitik bei vielen Streckenabschnitten Ausweichgleise und vor allem Weichen. Wenn aus diesem Grund dann während der Sanierungsarbeiten der gesamte Korridor über einen knapp halbjährigen Zeitraum gesperrt wird, so ist dies jedoch kurzschlüssig. Naheliegender wäre stattdessen, als erstes die Flexibilität – unter anderen durch Weicheneinbau und Reaktivierung von Ausweichgleisen – wieder herzustellen, um danach Instandhaltungsarbeiten in der bewährten Form – dann also weitgehend bei laufendem Betrieb – vorzunehmen.

Drittens: Die Deutsche Bahn hat in den vergangenen zwei Jahrzehnten ihr eigenes Personal im Bereich Netzinstandhaltung deutlich reduziert. Die entsprechenden Arbeiten werden inzwischen vielfach ausgelagert und als Aufträge an private Firmen der Bauindustrie vergeben. Dies führte im Übrigen in den 1990er Jahren zu einer massiven Zunahme der Unfälle bei Gleisbauarbeiten. Allein im Zeitraum 1990 bis 1993 wurden mehr als 60 Gleisbauarbeiter von durchfahrenden Zügen erfasst und getötet.²⁷ Die über Jahrzehnte hinweg entwickelte, bewährte Sicherheitsphilosophie bei Gleisbauarbeiten war aufgegeben worden. Die Deutsche Bahn AG verfügt aktuell gar nicht mehr über das Personal, das die notwendige flächendeckende Sanierung des Schienennetzes realisieren könnte. Und für die dann beauftragten privaten Firmen spielt die Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebs keine Rolle, im Gegenteil: dieser stellt auf deren Sicht eine Behinderung bei den Oberbau-Arbeiten dar.

²⁶ Siehe allgemein: Alternativer Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG 2021/2022, vom 28. März 2022. Siehe Website klimabahn-initiative.de: <https://klimabahn-initiative.de/2022/03/30/alternativer-geschaeftsbericht-deutsche-bahn-2020-21/>

Konkret mit Blick auf die Riedbahn: Viele Bahnhöfe auf dieser Strecke haben nur noch in einer Fahrtrichtung Überholgleise. Der Bahnhof Weinheim hat für den Güterverkehr nur noch zwei Überholgleise. Die übrigen fünf Gleise wurden zurückgebaut. Die Flächen wurden verkauft. Dort stehen jetzt Wohnhäuser und Häuser mit Geschäftsräumen. Der Bahnhof Zwingenberg (Bergstraße) wurde entgegen eines Beschlusses des Verwaltungsgerichtes Darmstadt nicht wieder mit einem Überholgleis aufgebaut. Das Stellwerk war abgebrannt. Die Bahn wollte es nicht wieder aufbauen und baute das Überholgleis zurück. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hatte die Betriebspflicht angeordnet, wonach der Bahnhof mit Überholgleis wiederaufzubauen sei. Die DB AG ignoriert bis heute diese Entscheidungen des Gerichtes beziehungsweise des EBA.

²⁷ „Seit 1990 bereits 60 Bahnarbeiter bei Gleisbauarbeiten getötet“, so eine Überschrift in der Frankfurter Rundschau im Jahr 1993 (26.10.1993); zitiert bei Bernard Knierim / Winfried Wolf, Bitte umsteigen, 20 Jahre Bahnreform, Stuttgart 2014, Seite 234.

Viertens. Vermutet werden muss, dass bei dieser Form der Generalsanierung spezifische Interessen einzelner Unternehmen bzw. einzelner Branchen – so der Bauindustrie und der Autoindustrie – eine Rolle spielen. So wird auf diese Weise ein gigantisches Investitionsprogramm, von dem direkt die Bauindustrie profitiert, sprichwörtlich auf die Schienen gesetzt. Bei der ersten Vorstellung des Programms der Generalsanierung am 14. September 2022 war dann auch der Präsident des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, Peter Hübner, anwesend. Obgleich, ähnlich wie der Bundesverkehrsminister, mit deutlich unzureichendem Bahnfachwissen ausgestattet, setzte er sich auf dieser Veranstaltung offensiv für die neuartige Generalsanierung ein und kritisierte die Instandhaltungspraxis der vergangenen mehr als 100 Jahre mit dem Argument, auf diese Weise seien „unglaublich viele Kapazitäten gebunden und die Arbeiten nicht vernünftig vorbereitet worden.“ Hübner betonte, dass die nun neu „geplante Modernisierung des Netzes von der Bauindustrie gestemmt werden können. ‘Wir haben große Kapazitäten’, betonte er.“²⁸

Die Kosten für diese neue Art der Netzsanierung liegen aus den beschriebenen Gründen wesentlich höher als im Fall einer klassischen Instandhaltung. Gleichzeitig kommt es zu einer weiteren Schwächung der Schiene und absehbar zu einer Abwanderung von Schienenverkehren zur Straße. Vom Letzteren wiederum profitiert die Autoindustrie. Das neue Programm zur Generalsanierung des Schienennetzes weist somit Parallelen auf zu anderen Fehlinvestments im öffentlichen Verkehr, die ebenfalls der Schienenkonkurrenz Vorteile verschaffen. Das gilt für den fortgesetzten U-Bahn-Bau anstelle des Baus und Betriebs von Straßenbahnen: Damit wird in der Regel je gebautem Kilometer mindestens zehn Mal mehr ausgegeben als beim Bau einer Tram. Es kommt demnach zur Bindung von unnötig hohen Investitionssummen bei entsprechend massiv reduziertem Nutzen für den ÖPNV. Das gilt auch für einige Großprojekte im Bereich Schiene, wie für Stuttgart 21, für den geplanten Fernbahntunnel in Frankfurt/M., für die Zweite S-Bahn-Stammstrecke in München oder für die Schließung des Fernverkehrsbahnhofs Hamburg-Altona und dessen Verlegung nach Diebsteich. In den Fällen Stuttgart 21 und Hamburg-Altona/Diebsteich werden sogar bestehende Schienenkapazitäten abgebaut und für diese bahnschädigende Zielsetzung dann noch Milliarden Euro an Steuergelder ausgegeben.

Fünftens. Aus Sicht des Konzerns Deutsche Bahn AG gibt es einen spezifischen Grund, dieses Sanierungskonzept zu favorisieren. Nach geltendem Reglement müssen laufende Sanierungsarbeiten vom Konzern DB AG bezahlt werden. Für reinen Ersatz dagegen muss der Bund aufkommen. Diesen Webfehler im System hat der Bundesrechnungshof bereits mehrfach in seinen Prüfberichten – bislang vergeblich – kritisiert. Indem im neuen Generalsanierungskonzept alle Anlagen im entsprechenden Korridor als „amortisiert“ und „zu ersetzen“ deklariert werden, ist zumindest beim bislang geltenden Reglement der Bund für die Finanzierung verantwortlich. Möglicherweise wird es dafür eine Sonderregelung

²⁸ Zitat nach: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 15. September 2022.

geben; doch grundsätzlich dürften mit dieser Konzeption auf den Bund deutlich höhere Instandhaltungskosten zurollen (darauf wird unten noch näher eingegangen).

Interessant ist die Sicht von Benedikt Weibel auf die Deutsche Bahn. Weibel war von 1993 bis 2006 Chef der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Sein Ansehen unter Bahnfachleuten und Eisenbahnenthusiasten ist enorm. Weibel argumentiert, die Deutsche Bahn habe „schon vor Jahrzehnten den Fokus verloren, weil sie zeitweise einen Börsengang angestrebt habe und einer der weltgrößten Logistikkonzerne habe werden wollen.“ Sie habe „nie ein langfristiges Netzkonzept entwickelt.“ Die Mängel im operationalen Geschäft hätten, laut Weibel, zu „einer fragwürdigen Investitionspolitik mit isolierten prestigeträchtigen Einzelprojekten geführt“. Für Letzteres sei „Stuttgart 21 zum Sinnbild geworden“. Nach derzeitiger Schätzung „dürfte das Projekt insgesamt über 9 Milliarden Euro kosten, doppelt so viel, wie beim Baubeginn erwartet worden war. Für dieses Geld hätte man große Teile des aktiven Streckennetzes auf ein neues Niveau heben können, meint Weibel.“²⁹

9. Die für 2024 geplante neue Infrastrukturgesellschaft und die neue Art der Netz-„Generalsanierung“

Im Koalitionsvertrag der Ampel ist eine wesentliche Strukturveränderung des DB-AG-Konzerns festgehalten. Zwei der drei Infrastrukturgesellschaften (DB Netz sowie DB Station und Service) sollen zusammengelegt werden. Auf diese Weise soll eine neue Infrastrukturgesellschaft entstehen, die formal Teil des DB-Konzerns bleibt, die jedoch erstens „am Gemeinwohl orientiert“ sein soll (womit dem Grundgesetz Rechnung getragen würde; siehe oben Punkt 1)³⁰ und die zweitens nicht mehr – wie dies bisher bei diesen DB-Töchtern der Fall ist – mit einem Gewinnabführungsvertrag mit der DB-Holding verbunden sein würde. Ausdrücklich heißt es im Koalitionsvertrag, dass die Gewinne in diesem Bereich im neuen Infrastrukturunternehmen verbleiben. Kommt es zur Umsetzung dieser Koalitionsvertragsvereinbarung, dann würde dies rund 15 Prozent des bisherigen Umsatzes des Bahnkonzerns, also einschließlich des Auslandsumsatzes, betreffen. Nimmt man nur den Inlandsumsatz, dann geht es bereits um 30 Prozent desselben. Zugleich würden die zwei Bereiche Netz und Bahnhöfe, die bisher immer profitabel wirtschafteten, als Gewinnbringer für die Holding entfallen.

²⁹ Zitate jeweils nach: Rene Höltschi und Michael Rasch, Das deutsche Leiden an der Deutschen Bahn, in: Neue Züricher Zeitung vom 14. Juli 2022 <https://www.nzz.ch/wirtschaft/deutsche-bahn-auf-den-spuren-einer-langjaehrigen-misere-nzz-ld.1692304>

³⁰ Der juristisch eindeutige Begriff „gemeinnützig“ wird allerdings im Koalitionsvertrag vermieden. Es wird auch keine konkrete Unternehmensform für die neue Infrastrukturgesellschaft genannt, also z.B. „gGmbH“, eine gemeinnützige GmbH.

Allerdings soll – indirekt aus den entsprechenden Formulierungen des Koalitionsvertrags herauslesbar – die zweitgrößte Infrastrukturgesellschaft, DB Energie GmbH, bei der neuen Infrastrukturgesellschaft außen vor bleiben. Sie soll also, obgleich es sich eindeutig um eine wichtige Infrastrukturgesellschaft handelt, nicht Teil der neuen Infrastrukturgesellschaft werden. Dieses – ebenfalls deutlich gewinnbringende – Infrastrukturunternehmen wird damit weiter direkt der Holding unterstellt und mit dieser mit einem Gewinnabführungsvertrag verbunden bleiben. Die Gründe für diese Ausklammerung von DB Energie GmbH bei der Infrastrukturgesellschaft wurden seitens den Ampel-Parteien oder seitens des Bundesverkehrsministers nicht dargelegt.

Die Herauslösung der Infrastruktur in der beschriebenen Form mit der Bildung einer unabhängigen Infrastrukturgesellschaft – um es zu wiederholen: dabei Teil des Bahnkonzerns bleibend, am Gemeinwohl orientiert und ohne Gewinnabführung an die Holding – ist unter den gegebenen Bedingungen grundsätzlich zu unterstützen.³¹

Gegen eine solche Abschirmung der Infrastrukturgesellschaften von der Holding, die von vielen bahnnahe Verbänden und von Umweltverbänden seit Jahren gefordert wird³², hat sich bislang vor allem die gesamte Führung des Bahn-Konzerns gewandt. Sie wurde dabei von der Gewerkschaft EVG unterstützt. Die GDL ihrerseits fordert seit vielen Jahren eine solche Abschirmung der Infrastrukturgesellschaften.

Nach aktuellem Stand soll die neue Infrastrukturgesellschaft am 1. Januar 2024 gebildet sein. Ab diesem Termin würde also die Holding über deutlich weniger Gewinnquellen verfügen – was auch ihre fatale Global-Player-Orientierung einschränken könnte. Und es wäre nicht mehr der Konzern-Vorstand, der über die Infrastrukturpolitik bestimmen und über die

³¹ In der Bürgerbahn-Grundsatzklärung vom Oktober 2022 heißt es in Punkt 4: „Heute kann die Bahn in der Schweiz als Vorbild gelten. Sie ist eine integrierte Bahn, die sich fast vollständig in öffentlichem Eigentum befindet. [...] Im Wissen, dass die Vorgaben (z.B. der EU) auf Privatisierung und 'Wettbewerb' abzielen, bleibt unser Langzeitziel eine zur Schweiz vergleichbare Struktur des öffentlichen Verkehrs auch in Deutschland.“ Ergänzend lautet Punkt 6 dieser Erklärung: „Angesichts der jahrzehntelangen Vernachlässigung der Infrastruktur durch die Deutsche Bahn und vor dem Hintergrund eines großen Anteils von Nicht DB-AG-Bahnbetreibern im SPNV und im Schienengüterverkehr treten wir dafür ein, dass die drei DB-Infrastrukturgesellschaften Netz, Bahnhöfe und Energie in einem Unternehmen zusammengefasst werden. Dieses Unternehmen bleibt Teil des Bahnkonzerns. Es erhält eine gemeinnützige Struktur (z.B. gGmbH). Es gibt keine Gewinnabführung an die Holding.“

³² Das trifft auch auf die Gruppe „Bahn für Alle“ zu. In dem von dieser Koordination 2019 entwickelten Programm „Initiative 'Rettet die Bahn'- Zehn Forderungen“ heißt es: „Infrastruktur in einer Hand – Trassenpreise senken. Die Infrastrukturunternehmen DB Netz, Station & Service und DB Energie sind in einem Unternehmen und ohne Personalabbau im produktiven Bereich zusammenzufassen. Die Nutzungsentgelte werden mit dem Ziel 'Verlagerung auf die Schiene' deutlich gesenkt. Gewinne werden in die Infrastruktur reinvestiert (keine Gewinnabführung an die Holding).“ Das Programm ist von einem halben Hundert Eisenbahnfachleuten und Bahnfreundinnen und -freunden unterzeichnet, so von Karl-Dieter Bodack, Wolfgang Hesse, Bernhard Knierim, Sabine Leidig, Heiner Monheim, Carl Waßmuth u.a.m. Es entspricht fast 1:1 dem, was im Ampel-Koalitionsvertrag steht und geht – zu Recht – mit der Forderung, wonach auch DB Energie einbezogen werden muss, über diese Formulierungen hinaus. Wiedergegeben in: Bernhard Knierim / Winfried Wolf, Warum wir eine neue Bahnpolitik brauchen, Köln 2019, PapyRossa, Seite 288.

Infrastrukturinvestitionen verfügen würde. Das Vertragswerk, das bislang die Bundesmittel für die Infrastruktur zwischen Bund und Bahn regelt, die „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)“, würde dann zwischen Bund und der neuen Infrastrukturgesellschaft abgeschlossen beziehungsweise der noch laufende LuFV-Vertrag würde auf diese neue Gesellschaft umgeschrieben bzw. auf diese übertragen werden.

Theoretisch bestünde dann die Chance für einen Neuanfang bei den Infrastrukturinvestitionen. Das könnte sich jedoch vor dem Hintergrund der geplanten Generalsanierung vor allem als graue Theorie erweisen.

Denn die oben ausgeführten, im September 2022 getroffenen Festlegungen für eine neue Generalsanierung sind ja vor allem Festlegungen für die neue Infrastrukturgesellschaft. Und diese neue Infrastrukturgesellschaft wird dann bis zum Jahr 2030 in ihrer Handlungsfähigkeit deutlich eingeeignet bzw. in das Korsett dieser beschriebenen und problematischen Generalsanierungs-Investitionen eingebunden sein.

Einiges spricht dafür, dass die verkündete neue Form der Generalsanierung auch finanziell die neue Infrastrukturgesellschaft belasten wird. Wie beschrieben ist diese Art „Generalsanierung“ mit deutlich höheren Kosten als im Fall der Beibehaltung der bisherigen Instandhaltung verbunden. Inwieweit der Bund dann tatsächlich diese Mehrkosten in Gänze übernimmt, ist mit einem dicken Fragezeichen zu versehen. Denkbar ist auch, dass die Generalsanierung auf Basis neuer Kredite gestartet wird. Bahnvorstand Berthold Huber wurde gefragt, auf welche Weise die Mehrkosten für die Generalsanierung aufgebracht werden sollen. Seine Antwort:

„Um den ersten Schritt zur Modernisierung zu gehen, haben wir bei der Bahn beschlossen, die dafür notwendigen Mittel zur Verfügung zu stellen, auch wenn diese im Bundeshaushalt 2023 noch nicht verankert sind.“³³

Nun ist der Konzern Deutsche Bahn AG längst hoch verschuldet; mit deutlich mehr als 30 Milliarden Euro Verbindlichkeiten steht er auch an der Grenze zur Überschuldung. Die von Huber großzügig genannten neuen „notwendigen Mittel“, die hier „vorgestreckt“ werden, können nur in Form neuer Kredite zustande kommen. Der überwältigende Teil, der gesamten Bahnverbindlichkeiten liegt heute bereits bei der DB-Tochter DB Netz. Eine spannende Frage lautet: Wird die neue Infrastrukturgesellschaft mit den bei DB Netz (und bei DB Station & Service) bereits deponierten Schulden an den Start gehen? Werden gar Kredite, die jetzt mit Blick auf die Generalsanierung zusätzlich aufgenommen werden, dieser neuen Gesellschaft aufgebürdet? Oder gibt es Anfang 2024 einen neuen Schnitt zur Entschuldung – was heißen würde, der Bund müsste mindestens 25 Milliarden Euro Schulden übernehmen?

³³ Interview in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 4. Oktober 2022.

Hinzu kommt die erwähnte Problematik, dass DB Energie bei der Infrastrukturgesellschaft außen vor bleiben soll. Da die Energie, vor allem der elektrische Strom, für die großen Infrastrukturprojekte eine zentrale Rolle spielt, bedeutet die Ausklammerung von DB Energie bei der neuen Infrastrukturgesellschaft, dass es bei der Instandhaltung und Sanierung von Strecken weiter enorme Abstimmungsprobleme geben wird. Es stellt sich zudem die Frage: Wem gehören die Datenkommunikationsleitungen längs der Schienen - DB Netz, DB Energie, DB System? In den Kabelkanälen scheinen nicht selten Strom-Leitungen von DB-Energie und Kommunikationsleitungen von DB Netz gemeinsam verlegt zu sein – was das Chaos bei der zukünftigen Instandhaltung und bei neuen Infrastrukturprojekten dann programmiert, wenn es nicht zur Bildung einer einheitlichen, alle Infrastruktureinheiten umfassenden Gesellschaft kommt.

10. Warum gibt es keine vergleichbar strukturierte Grundsanierung des Autobahnnetzes?

Auch das Straßennetz in Deutschland befindet sich in einem suboptimalen Zustand. Insbesondere das inzwischen auf 13.200 Kilometer Länge angewachsene Autobahnnetz ist in vielen Bereichen sanierungsbedürftig.

Das Problem, das die Bahn mit ihren oft mehr als 100 Jahre alten, meist aus Stahl gefertigten Eisenbahnbrücken hat, gibt es auch im Bereich Bundesautobahnen, wobei hier bereits 50 Jahre alte Spannbetonbrücken erhebliche Alterungserscheinungen aufweisen und oftmals grundsaniert, gelegentlich sogar abgerissen und neu erbaut werden müssen.

Im März 2022 fand in Berlin ein „Brücken-Gipfel“ mit Experten und Vertretern der Bauwirtschaft statt, der vom Bundesverkehrsminister Volker Wissing moderiert wurde. Die ARD-Tagesschau berichtete wie folgt:

„Der Sanierungsstau betreffe 4000 Brücken an Autobahnen und Bundesstraßen, so Wissing. Die Bauwerke sollen in den kommenden zehn Jahren modernisiert werden - also 400 statt wie bisher geplant 200 Brücken pro Jahr. Insgesamt gibt es laut Angaben des Ministeriums rund 40.000 Autobahn- und Bundesstraßen-Brücken mit 52.000 Teilstücken. Davon müssten mehr als 10.000 modernisiert werden. An vielen Brücken sind die Arbeiten bereits gestartet, 2700 Teilstücke müssten aber nun dazukommen.“

Zum Generalsanierungskonzept der Autobahnbrücken heißt es dann im selben Bericht:

„Der Brückengipfel diene auch dazu, künftig nicht mehr von maroden Brücken überrascht zu werden und so Staus oder Vollsperrungen zu vermeiden, so Wissing. Um

*Autobahnen zu erhalten, sollen die Ausgaben schrittweise von heute 4,5 Milliarden Euro auf 5,7 Milliarden Euro im Jahr 2026 erhöht werden.*³⁴

Im Bereich Schiene wurden die zur Verfügung gestellten Mittel im Haushaltsplan für 2023 gekürzt. Im Bereich Straße werden sie vergrößert. Im Bereich Schiene argumentiert Herr Wissing gegen eine „stückchenweise Sanierung“. Im Bereich Straße plädiert der Bundesverkehrsminister dafür, dass „stückchenweise saniert“ wird. Und begründet dies einleuchtend damit, dass vermieden werden soll, dass es zu „Staus oder Vollsperrungen“ kommt.

Dabei ließ uns Herr Wissing im Fall der Schienen-Infrastruktur-Sanierung wissen, dass eine Stückweise-Sanierung „unwirtschaftlich“ ist und dass dies dazu führe, dass „irgendwie immer etwas kaputt ist“,

Vergleichbares gilt für die klassischen Baumaßnahmen auf Autobahnen, auch dort, wo keine Brücken von den Sanierungsarbeiten betroffen sind. Es gibt keine einzige wochen- oder gar monatelange Vollsperrung einer Autobahnstrecke.

Das entspricht auch dem Rat des Interessenverbands der Automobilisten. Dieser lautet wie folgt:

*„Der ADAC empfiehlt, die **Anzahl der Fahrstreifen im Baustellenbereich** nicht zu reduzieren. Die Dauer von Baustellen sollte möglichst kurz gehalten und bei Planung, Ausschreibung und Vergabe sollten alle verkehrlichen Belange stärker berücksichtigt werden. Das alles trägt dazu bei, Verkehrsbeeinträchtigungen zu verringern. Dadurch können schwere **Auffahrunfälle am Stauende** und in der Folge **Staus** vermieden werden. Gleichzeitig sollte das Ausnutzen der Tageshelligkeit sowie Samstagarbeit zu einer Selbstverständlichkeit bei der Bauausführung werden. Zudem sollte an staukritischen Streckenabschnitten vermehrt auch nachts auf Autobahnbaustellen gearbeitet werden.*³⁵

Bei jeder neuen Baustelle im Bereich Bundesautobahnen kommt es zu umfassenden und meist teuren Umbauten des Fahrwegs Straße. Meist wird der Kfz-Verkehr auf die Gegenfahrbahn gelenkt, insgesamt werden dann Fahrbahnen in der Breite deutlich reduziert. Faktisch werden „Langsamfahrstellen“ mit Tempo 60 oder 80 km/h eingerichtet. Hier wird also das gemacht, wozu Wissing im Fall Schiene sagt: „So kann die Modernisierung des Netzes nicht gelingen.“³⁶

³⁴ ARD-Tagesschau vom 10. März 2022. <https://www.tagesschau.de/inland/autobahn-bruecken-modernisierung-101.html>

³⁵ Mitteilung des ADAC vom 9. Juni 2022; <https://www.adac.de/verkehr/verkehrsinformationen/autobahnbaustellen/>

³⁶ Interview in der Süddeutschen Zeitung vom 1. Oktober 2022.

Es ist offensichtlich: Eine Übertragung der Konzeption zur Generalsanierung der Schiene auf die Bundesautobahnen oder die Bundesstraßen kommt hierzulande keinem in den Sinn. Würde versucht werden, Vergleichbares in die Tat umzusetzen und also unter anderem Streckensperrungen von Autobahn-Teilstücken durchzusetzen, gar noch solche, die „fünf bis sechs Monate“ dauern, gäbe es, angeführt von BILD und ADAC, einen Sturm der Entrüstung, der einen Bundesverkehrsminister binnen weniger Tage aus dem Amt fegen könnte.

Im Umkehrschluss heißt das:

Die für die Schiene propagierte neue Art der Generalsanierung ist schlicht und einfach ein Generalunsinn.