



4. Pressemitteilung von „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene“ zur Ankündigung der DB InfraGO vom 16.2.2026, dass sich der Abschluss der Generalsanierung der Bahnstrecke Hamburg – Berlin auf unbestimmte Zeit verzögert:

Generalsanierung gescheitert?

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene hat schon bei Vorstellung des Konzeptes der Generalsanierung mit monatelangen Vollsperrungen von zentralen Strecken des deutschen Bahnnetzes dieses als untaugliches Modell kritisiert. Die bisherigen Erfahrungen mit den zwei Generalsanierungsprojekten (Riedbahn und Hamburg-Berlin) bestätigen die Kritik auf der ganzen Linie:

- ▶ Das **Generalsanierungskonzept mit seinen monatelangen Totalsperrungen von Eisenbahnmagistralen schadet besonders dem Nahverkehr**, der bei den bisherigen Projekten zu einem großen Teil oder komplett auf dem Wege von Schienenersatzverkehr mit Bussen abgewickelt wird. Das treibt die Pendler zurück ins Auto und sie werden dann so schnell nicht wieder zur Bahn zurückfinden. Bei der Generalsanierung Hamburg-Berlin fahren aufgrund der massiv verlängerten Fahrzeiten (z.T. das Dreifache) die Busse des SEV häufig leer, sodass die DB den Takt schon ausgedünnt hat. Bürgerbahn betont noch einmal, dass 95% aller Bahnreisenden im Nahverkehr unterwegs sind.
- ▶ **Autobahnen werden immer unter dem „Rollenden Rad“ saniert bzw. erweitert.** Eine Totalsperrung von Kernrouten im Autobahnnetz: absolut undenkbar! Aber mit den Bahnreisenden „kann man es machen“.
- ▶ **Trotz der großzügig bemessenen Sperrpausen für die Generalsanierung werden die selbst gesetzten Termine für den Abschluss der Arbeiten regelmäßig überschritten** bzw. eine Wiederaufnahme des Bahnbetriebs erfolgt nur schrittweise. Im Fall Berlin – Hamburg wird die Fertigstellung auf unbestimmte Zeit verschoben. Ein neuer Fertigstellungstermin soll erst am 13.März verkündet werden, obwohl schon Ende Dezember 2025 verkündet wurde, dass die Gleisbauarbeiten abgeschlossen seien. Ein Armutszeugnis erster Güte. Banale Ausreden „Witterungseinflüsse, zu langer Winter“ sind immer schnell zur Hand.
- ▶ **Die Generalsanierung ist eine volkswirtschaftliche Ressourcenverschwendung erster Güte**, weil Bauteile, deren technisch wirtschaftliche Nutzungsdauer noch nicht abgelaufen ist, verschrottet werden. Dies ist auch unter Klimaschutzaspekten fatal.
- ▶ **Die Generalsanierung ist mittelstandsfeindlich.** Sie begünstigt große Bahnbaufirmen, die die Losgrößen abarbeiten können. Klassische mittelständische Bahnbaubetriebe können sich nur als Subkontraktoren der Großen zu den in solchen Kontrakten üblichen Knebelkonditionen verdingen.

- ▶ **Die Generalsanierung kostet übermäßig viel**, denn für die ausgeschriebenen Losgrößen finden sich nur wenige Anbieter, die dann die Preise diktieren können. Daher werden die ursprünglich genannten Kosten regelmäßig überschritten. So stiegen die Kosten für die Generalsanierung der Riedbahn von 1,5 auf 1,8 Mrd. Euro und eine Endabrechnung wurde noch immer nicht vorgelegt. Es ist für diese Strecke mit Gesamtkosten von mehr als 2 Mrd. Euro zu rechnen. Die Generalsanierung Hamburg-Berlin wurde mit 2,5 Mrd. Euro veranschlagt, als Zwischenstand wurden 2,8 Mrd. Euro genannt. Diese Summe dürfte angesichts der substantiellen Verzögerung deutlich überschritten werden.
- ▶ **Trotz Generalsanierung ist das Störfallniveau auf der Riedbahn wieder so hoch wie im langjährigen Durchschnitt.**
- ▶ Beide Generalsanierungsprojekte wurden mit einem hohen Etat der DB-Kommunikationsabteilung medial begleitet. Trotzdem wurde seitens der DB nie genau kommuniziert, was, wann, wo und wie gebaut wurde/wird. Für eine Umstellung der Bahnsteigbeleuchtung der Unterwegshalte auf LED-Lampen bedarf es keiner Totsperrung.
- ▶ Die Kommunikation der DB InfraGO geht auf zentrale Fragen nicht ein.
- ▶ **In beiden Generalsanierungsfällen wiesen die Ausweich-/Umleitungsstrecken eine unzureichende Kapazität auf**, sodass es zu massiven Fahrzeitverlängerungen im Fernverkehr und Totalausfällen im Nahverkehr kam. Eine notwendige Kapazitätserweiterung der Umleitungsstrecken vorher wurde nicht vorgenommen.
- ▶ **Für die Reisenden im Nahverkehr**, die den SEV mit seinen langen Fahrzeiten nutzen mussten, **gab es keine finanzielle Entschädigung**. Im Fernverkehr wurde durch die Angebotsverknappung während der Generalsanierung zeitgleich das Angebot an preiswerten Supersparpreis-Tickets verringert und diese überproportional teurer.
- ▶ **Die Generalsanierung dient einzig und allein der Sanierung der maroden DB-Finzen**, denn durch die extrem hohen Kosten und Kostensteigerungen fällt auch für DB Consulting&Engineering für Planung und Bauüberwachung mehr Geld an. So werden Steuergelder geschickt von der gemeinwohlorientierten InfraGO in den kommerziellen Bereich der DB AG verschoben.
- ▶ Leider steht eine **Begutachtung des Generalsanierungskonzeptes durch den Bundesrechnungshof noch immer aus**. Bevor eine entsprechende Bewertung vorliegt, sollten keine neuen Generalsanierungsprojekte begonnen werden. Dies ist aber leider nicht der Fall. Entgegen den ursprünglichen Ankündigungen sind in diesem Jahr schon zwei weitere Generalsanierungsprojekte (Nürnberg – Regensburg und Hagen – Wuppertal – Solingen – Köln) mit ebenfalls monatelangen Totsperrungen angeschoben und eine weitere Totsperrung über Monate auf der Strecke Hamburg – Lüneburg – Hannover startet ab Mai 2026. Diese wird aber interessanterweise nicht als Generalsanierung bezeichnet. Die ist für diese Strecke erst für 2029 geplant.

Bürgerbahn stellt dazu fest:

1. Die Sanierung von Bahnstrecken unter dem „Rollenden Rad“ muss wieder zum Standard werden. DB Bahnbau muss entsprechende Kapazitäten aufbauen mit Fachleuten, die Erfahrungen mit dieser Sanierungsmethode haben.
2. Totsperrungen von Kernstrecken des Bahnnetzes müssen auf unumgängliche kurze Perioden beschränkt werden..
3. Die Sanierung muss das ganze Bahnnetz umfassen, nicht nur das sogenannte „Hochleistungsnetz“.
4. Vorrangig sind Engpassstellen, also eingleisige Streckenabschnitte auf zweigleisigen Strecken, zu beseitigen.gegeben. Das Ziehen dieser „Notbremse“ war bereits seit langem überfällig.

5. Besonderer Fokus ist auf den Wiedereinbau einstmals herausgerissener Weichen und Überleitstellen zu legen. Dazu gehört auch die Herrichtung von langen Überholstrecken, die eine Überholung langsamerer Züge durch den Fernverkehr ermöglichen.
6. Es muss ein Aktionsplan entwickelt werden, um das gesamte Bahnnetz bis 2030 zu elektrifizieren. Es ist ein Skandal erster Güte, dass es in Regionen, die über einen Stromüberschuss aus erneuerbaren Energien verfügen wie Schleswig-Holstein, Bahnstrecken noch in Dieseltraktion betrieben werden wie z.B. Hamburg- Westerland/Sylt.
7. Die Baulose für die Streckensanierung sind so zu gestalten, dass auch mittelständische Firmen eine Chance bei der Auftragsvergabe haben.
8. Auf allen Kernstrecken sind alle schienengleichen Bahnübergänge zu beseitigen.
9. Alle Bauarbeiten sind, was Zeit, Kosten, Umfang und durchgeführte Maßnahmen angeht, transparent zu kommunizieren.
10. Die Reisenden im Nahverkehr sind finanziell zu entschädigen, wenn Streckenabschnitte länger als eine Woche im Schienenersatzverkehr bedient werden.

Dazu Prof. Heiner Monheim, Sprecher des Bündnisses Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene

„Der ehemalige Chef der Schweizer Bundesbahnen bezeichnete das deutsche Konzept der Generalsanierung als `Selbstmord auf Raten`. Es besteht die große Gefahr, dass die deutsche Bahninfrastruktur durch das ökonomisch ineffiziente Sanierungskonzept weiteren Schaden nimmt, weil vordringliche Maßnahmen der Engpassbeseitigung durch die Fokussierung auf die Mega-Projekte der Generalsanierung hinten runterfallen. Die DB muss wieder die Qualifikation bei den eigenen Baubetrieben und bei den von ihr beschäftigten Fremdfirmen aufbauen, damit die Streckensanierung, so wie seit über 150 Jahren im Bahnnetz üblich, unter dem `Rollenden Rad` stattfinden kann. Nur so kann verhindert werden, dass Reisende aus dem Nahverkehr wieder dauerhaft zur Straße abwandern.“

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene wird unterstützt von Bahnexperten und Initiativen.

www.buergerbahn-denkfabrik.org

Hamburg, den 19.2.2026