



15. Pressemitteilung von „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene“ zu den Ergebnissen der bisherigen Generalsanierungsprojekte

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene, hat das Konzept der Generalsanierung schon bei Vorstellung kritisiert. Die bisherigen Erfahrungen mit den vier ersten Generalsanierungsprojekten (Riedbahn Frankfurt-Mannheim, Hamburg – Berlin, Hagen – Solingen - Wuppertal – Köln, Nürnberg - Regensburg) bestätigen die Kritik auf der ganzen Linie und erfordern eine grundlegende Revision des Konzeptes:

Nach Abschluss von vier Generalsanierungsprojekten der Realitätscheck: Generalsanierung neu konzipieren

Dass es im ganzen Netz der DB einen erheblichen Sanierungsstau gibt, wird auch von Bürgerbahn nicht bestritten. Aber nach den Erfahrungen der ersten vier Großprojekte ist eine grundlegende Revision des Konzepts erforderlich, um weiteren Schaden für die Verkehrsentwicklung abzuwenden.

Die Generalsanierung arbeitet bislang mit Totalsperrungen wichtiger Eisenbahnmagistralen über mehr als 10 Monate. Das schadet besonders dem Nahverkehr und dem Güterverkehr im Umfeld der betroffenen Korridore. Der Nahverkehr wurde bei den bisherigen Projekten zu einem großen Teil oder komplett über Schienenersatzverkehr (SEV) mit Bussen abgewickelt. Die Fahrzeiten im SEV betrugen bis zum Dreifachen der Reisezeiten des vorherigen SPNV. Reisezeiten von drei Stunden und mehr im SEV sind inakzeptabel. Das treibt die Pendler zurück ins Auto und sie werden dann so schnell nicht wieder zur Bahn zurückfinden. **Bürgerbahn betont noch einmal, dass 95 % aller Bahnreisenden im Nahverkehr unterwegs sind.**

Für den Güterverkehr gibt es keinen Schienenersatzverkehr, sondern lange Umwege im weiträumigen Netz. Daher wandern erheblich Teile des Güterverkehrs wegen der Zeitverluste und Unwägbarkeiten auf die Straße ab.

Man stelle sich vor, im deutschen Autobahnnetz gäbe es monatelange Totalsperrungen von wichtigen Korridoren und Autobahnkreuzen. Dort organisiert man Baustellen immer „unter rollenden Rad“ durch Wechsel auf benachbarte Fahrspuren. Schon bei Komplettsperrungen von kurzen Teilstücken an Wochenenden gibt es massive Proteste. Daher teilt man die Baustellen immer in kurze Abschnitte. Aber mit den Bahnkunden „kann man es ja machen“.

Die Korridorsperrungen laufen trotz der großzügig bemessenen Sperrpausen terminlich regelmäßig aus dem Ruder. Die Termine für den Abschluss der Arbeiten wurden bei drei der vier Projekte überschritten (Riedbahn, Hamburg-Berlin, Nürnberg-Regensburg). Zudem erfolgte die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs nur schrittweise. Zum Teil werden die vorher angekündigten Arbeiten überhaupt nicht ausgeführt (siehe Verschiebung des ETCS-Einbaus auf der Strecke Hamburg-Berlin auf 2029, was später eine erneute monatelange Sperrung erforderlich macht).

Die Korridorsanierung wird nicht genutzt, bei der Gelegenheit wichtige Brückenbauwerke (z. B. ein sog. Überwerfungsbauwerk zu Beseitigung der höhengleichen Kreuzung der Bahnstrecke Hamburg – Berlin durch die Strecke Lübeck - Büchen - Lüneburg) zu errichten oder schadhafte Brücken zu sanieren. ►►

Die Korridorsanierung hat auf wichtigen Streckenabschnitten die Kapazität und Netzflexibilität verringert, weil auf der Strecke Hamburg-Berlin die Zahl der neuzubauenden Überleitstellen, die es erlauben, langsamere oder liegende Züge zu überholen, von 24 auf 6 verringert wurde. **Das Problem zu weniger Überholgleise wurde nicht wirklich angegangen.**

Die Korridorsanierung bedingt eine massive volkswirtschaftliche Ressourcenverschwendung, weil Bauteile, deren technisch wirtschaftliche Nutzungsdauer noch nicht abgelaufen ist, trotzdem verschrottet wurden. Dies ist auch unter Klimaschutzaspekten fatal.

Die Korridorsanierung ist mittelstandsfeindlich. Sie begünstigt große Bahnbaufirmen, die die großvolumigen Losgrößen, die ausgeschrieben werden, auch abarbeiten können. Klassische mittelständische Bahnbaubetriebe können sich gar nicht oder nur als Subkontraktoren der Großen zu den in solchen Kontrakten üblichen Knebelkonditionen verdingen.

Die Korridorsanierung kostet übermäßig viel. Massive Kostenüberschreitungen sind der Regelfall. Verursacht wurde die Kostenexplosion, weil sich für die ausgeschriebenen Losgrößen nur wenige Anbieter finden, die dann die Preise diktieren können. Daher wurden die ursprünglich genannten Kosten regelmäßig überschritten. So stiegen die Kosten für die Korridorsanierung der Riedbahn von 1,5 auf 1,8 Mrd. Euro und die der Strecke Hamburg - Berlin von 2,2 auf 2,7 Mrd. Euro. Eine Endabrechnung für beide Projekte wurde noch immer nicht vorgelegt. Aber Kostensteigerungen von mehr als 20 % oder eine halbe Milliarde Euro scheinen die Politik nicht mehr aufzuregen. Darum ist die Forderung des Bundesrechnungshofes, mit weiteren Generalsanierungen solange zu warten, bis die Ergebnisse der ersten Projekte überprüft worden sind, aus Sicht von Bürgerbahn durchaus berechtigt.

Das eigentlich Ziel der vier Korridorsanierungen wurde verfehlt. Angestrebt war eine grundlegende Verbesserung der Betriebsqualität. Doch inzwischen ist auf den sanierten Korridoren das Störfallniveau wieder genauso hoch wie im langjährigen Durchschnitt. Auf der gerade freigegebenen Strecke Hamburg-Berlin riss wegen unzureichendem Grünschnitt ein Baum die gerade neu installierte Oberleitung herunter und sorgte für große Verspätungen.

Obwohl die DB-Kommunikationsabteilung einen hohen Etat verfügbar hatte, wurde nie ausreichend breit und genau kommuniziert, was, wann, wo und wie gebaut wurde/wird.

Viele Einzelmaßnahmen in den Korridoren wären auch ohne Totalsperrung machbar gewesen. Das betrifft z. B. die Umstellung der Bahnsteigbeleuchtung der Unterwegshalte auf LED-Lampen oder das Aufstellen von Unterständen und Fahrradhäuschen, also alles, was abseits der Gleise gemacht wurde.

Die Totalsperrungen wurden unzureichend vorbereitet, weil auf den Ausweich-/Umleitungsstrecken vorher keine kapazitätserhöhenden Maßnahmen zur Beseitigung von Engpassstellen durchgeführt wurden. So kam es zu massiven Fahrzeitverlängerungen im Fernverkehr und zu Totalausfällen im Nahverkehr.

Die DB hat im Fernverkehr zur Erlössteigerung eine Angebotsverknappung an preiswerten Supersparpreis-Tickets genutzt und diese auch noch überproportional teuer gemacht.

Für die Reisenden im Nahverkehr, die den SEV mit seinen langen Fahrzeiten nutzen mussten, **gab es keine finanzielle Entschädigung.**

Die Eisenbahngüterverkehrsunternehmen, die lange Umwegfahrten in Kauf nehmen mussten, wurden nicht entschädigt.

Saniert wurden allerdings die maroden DB-Finzen, denn durch die extrem hohen Kosten und Kostensteigerungen bekam DB Consulting&Engineering für Planung und Bauüberwachung deutlich mehr Geld. So werden Steuergelder geschickt von der gemeinwohlorientierten InfraGO in den kommerziellen Bereich der DB AG verschoben.

Bürgerbahn stellt dazu fest:

- 1. Die nächsten Korridorsanierungen müssen in viel kleinere Bau Lose und Teilabschnitte unterteilt werden.** Dann können Totsperrungen auf möglichst kurze Teilstrecken und kürzest mögliche Zeiträume beschränkt werden. Kleinere Vergabepakete bieten auch für mittelständische Firmen eine Chance, bei der Auftragsvergabe zum Zuge zu kommen.
- 2. So oft wie möglich müssen die Baumaßnahmen unter „Rollendem Rad“ erledigt werden.** Von den Bau Firmen muss verlangt werden, dass sie die Qualifikation dafür wieder aufbauen.
- 3. Totsperrungen dürfen nur bei unumgänglichen Sanierungsarbeiten im Gleisbett selbst vorgenommen werden.** Alle anderen Maßnahmen außerhalb der Gleise müssen (Modernisierung von Haltepunkten, Aufstellen von Wartehäuschen, Aufbau von Radabstellanlagen, Austauschen von Beleuchtungskörpern) machen keine Streckensperrungen erforderlich.
- 4. Die Beschränkung der Sanierung auf die wichtigsten Bahnkorridore darf nicht dazu führen, dass im Rest des Bahnnetzes die Sanierungen vernachlässigt werden.**
- 5. Für die Netzstrategie ist genauso wichtig, die vielen Engpassstellen zu beseitigen,** also eingleisige Streckenabschnitte auf zweigleisigen Strecken zu erweitern und durch Einbau vieler zusätzlicher Weichen die Netzkapazität und Netzflexibilität zu steigern. Und im Netz mehr Überholstrecken zu bauen, die eine Überholung langsamerer Nahverkehrs- und Güterzüge durch den Fernverkehr ermöglichen. Und die immer noch vielen Elektrifizierungslücken schnellst möglich zu schließen.
- 6. Die Politik ist viel zu sehr fixiert auf die General- oder Korridorsanierung und vernachlässigt viele wichtige Planungs- und Investitionsaufgaben. Dringend erforderlich ist z. B. ein Aktionsplan, 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 Der Abschluss der Elektrifizierung dieser viel befahrenen Strecke ist erst für 2032 vorgesehen.
- 7. Alle Bauarbeiten sind, was Zeit, Sperrpausen, Kosten, Umfang und durchgeführte Maßnahmen angeht, transparent und breit zu kommunizieren..**
- 8. Die Reisenden im Nahverkehr sind finanziell zu entschädigen, wenn Streckenabschnitte länger als eine Woche im Schienenersatzverkehr bedient werden.**

Dazu Prof. Heiner Monheim, Sprecher von „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 General- oder Korridorsanierung und Planungen für neue Hochgeschwindigkeitsstrecken hinten runterfallen. Die DB muss durch einen Gesamtplan für alle Sanierungsaufgaben dafür sorgen, dass in der Bahnbaubranche wieder ausreichende Kapazitäten und die Qualifikation für diese wichtigen Aufgaben aufgebaut werden. Nur so kann die Streckensanierung, so wie seit über 150 Jahren im Bahnnetz üblich, wieder größtenteils unter dem 'Rollenden Rad' stattfinden. Nur so kann verhindert werden, dass Reisende aus dem Nahverkehr und Firmen des Güterverkehrs wieder dauerhaft zur Straße abwandern.«

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

www.buergerbahn-denkfabrik.org

Hamburg 23.07.2026

Alternativer Geschäftsbericht zur DB 2025

Unser aktueller Alternativer Geschäftsbericht zur DB 2025 ist jetzt gedruckt.

108 Seiten 5,00 € Spende plus Porto 2,90 €

Bestellungen per E-Mail info_buergerbahn@gmx.net

oder per Post Bürgerbahndenkfabrik c/o Prellbock Altona, Nernstweg 32–34 DE, 22765 Hamburg

oder per paypal: einfach 7,90 € mit Angabe der Lieferadresse überweisen. spenden@prellbock-altona.de