

Berlin, 01. Januar 2025

## Time-out: Neue Regierung muss DB-Sanierungskonzept überprüfen und mit der Branche anpassen

Heute in einem Jahr sollen auf der Eisenbahnstrecke zwischen den beiden größten deutschen Städten wieder Züge rollen. Vorher, ab dem 01. August 2025, will die DB InfraGO AG ganze neun Monate am Schienenstrang zwischen Berlin und Hamburg nichts als bauen. DIE GÜTERBAHNEN wollen die schnelle Überprüfung des dahinterstehenden Konzepts durch die neue Bundesregierung.

„Wir haben immer weniger Vertrauen in das Vermögen der DB InfraGO, die notwendige Sanierung großer Teile des Schienennetzes effizient und ohne elementare Schäden im Verkehrsmarkt zu bewerkstelligen“, kommentiert Peter Westenberger, Geschäftsführer der GÜTERBAHNEN. Drei Monate vor Beginn der XXL-Vollsperrung zwischen Hamburg und Berlin und kurz vor dem Start des *Sondervermögen Infrastruktur* fordert der Verband einen Runden Tisch „Sanierungsstrategie Schienennetz“. Westenberger weiter: „Die Regierung hat es eilig, die Mittel zu widmen und auszugeben. Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen wollen schnelle Verbesserungen im Schienennetz und die Beseitigung neuralgischer Engpässe. Dennoch muss vor Blankoschecks an die DB InfraGO zuallererst die Verabredung aus dem Koalitionsvertrag von Union und SPD erfüllt werden, das Sanierungskonzept der sogenannten Hochleistungskorridore (HLK) zu überprüfen und anzupassen.“

Neben der weiterhin notleidenden Koordination der Baustellenplanung muss der neue Bundesverkehrsminister mit allen Beteiligten das von der DB InfraGO nur unzureichend mit der Branche diskutierte Baukonzept abstimmen. Westenberger: „Die Nerven bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen liegen blank.“ Hohe Unzufriedenheit bei Endkunden, Verkehrsplaner:innen und Triebfahrzeugführer:innen durch das verschärfte Fahrplanchaos, die besorgniserregenden Baukostensteigerungen und die nicht eingehaltenen Versprechungen zu Sperrdauer, anschließender Baufreiheit und der Verzicht auf die angekündigten sinnvollen Zusatzelemente sind die wichtigsten Beschwerden, mit denen die Branche bei der DB InfraGO auf Granit beißt. „Minister Wissing hat bei der Riedbahn-Sanierung in der größten DB-PR-Show aller Zeiten mitgewirkt, weil er zwar den Sanierungsbedarf erkannt hat, sich aber offenbar um die Details, wie eine Verdreifachung der Kosten, nicht kümmern wollte.“

Westenberger macht die Kritik exemplarisch an zwei Großprojekten im Nordosten und Bayern fest: „Auch drei Monate vor Beginn der zunächst für sechs, aktuell über neun Monate geplanten Hamburg-Berlin-Sperre gibt es keine Antwort zur Frage, ob das geplante Bauvolumen überhaupt eine so lange Bauzeit rechtfertigt.“ DIE GÜTERBAHNEN haben nach mehrfach erfolgloser Bitte um Darstellung der Maßnahmen mittlerweile den Verdacht, dass Konzeptänderungen und Sparmaßnahmen aus Gründen der Gesichtswahrung oder wegen mangelnder Planungskapazitäten nicht in eine neue Bauzeitenplanung umgesetzt worden sein könnten. Dort wie auch bei den zwei für 2026 geplanten

Vollsperrungen entlang der Donau zwischen Nürnberg und Passau hat die DB InfraGO aus Sicht der GÜTERBAHNEN immer noch keine belastbaren Umleitungskonzepte vorgelegt, die zum Beispiel auch das hohe Störungsniveau im deutschen Netz berücksichtigen.

„Wenn die DB InfraGO in ihrem Jahresfahrplan die umzuleitenden Züge auf Umleiterstrecken unterbringt, heißt das noch nichts. Im Alltag kommen dort unterbesetzt ausfallende Stellwerke, gestörte Weichen und Signale, vergessene Baustellen, ad-hoc entdeckte Brückenschäden und natürlich auch „normale“ Dinge wie Hochwasser, Dammrutsche und Bahnübergangsunfälle hinzu. Dann muss die InfraGO-Betriebszentrale den als Umleiter geplanten Zug noch weiter umleiten oder manchmal tagelang „an die Seite stellen. Die Resilienz des deutschen Schienennetzes geht gegen Null. Wir sehen, dass immer häufiger netzweit Betriebschaos ausbricht“, so Westenberger. Ziel des Runden Tisches ist aus Sicht der GÜTERBAHNEN, das Bauen auf hohem Niveau intelligenter als heute zu bündeln, um die vielerorts zunehmende Verkehrsnachfrage stabil und mit moderaten Zusatzkosten abzuwickeln. Westenberger: „Das erfordert Planungskunst, aber dafür wiederum auch stabile, überjährige und hohe Investitionsbeiträge des für die Netzfinanzierung zuständigen Bundes. Verkehrsminister Schnieder und sein Team sind gut beraten, schnell das DB-Konzept mit der Branche, der Bundesnetzagentur und der Bau- und Ausrüstungsindustrie zu überprüfen und eine solide Finanzierung zu organisieren.“