DIE GÜTERBAHNEN
Weil Gut auf der Schiene besser ist.

Resolution vom 03. November 2026

Mitgliederversammlung DIE GÜTERBAHNEN, Frankfurt am Main

Korridorsanierungen dürfen nicht zulasten der Güterbahnen gehen. Mehrkosten ausgleichen, Zusagen einhalten.

Das Bundesverkehrsministerium und die DB InfraGO überarbeiten derzeit bereits zum zweiten Mal das 2023 gestartete Konzept zur „Korridorsanierung“ hochausgelasteter Schienenstrecken. Ziel des Konzepts ist es, umfangreiche Baumaßnahmen in mehrmonatigen Vollsperrungen zu bündeln und die Infrastruktur anschließend mit verbesserten Ausstattungsstandards (Layoutstandards) wieder in Betrieb zu nehmen.

DIE GÜTERBAHNEN haben diesen Ansatz von Beginn an unter klaren Bedingungen unterstützt: Die erheblichen Einschränkungen des Bahnbetriebs müssen durch leistungsfähige, international abgestimmte und tatsächlich verfügbare Umleitungsstrecken aufgefangen werden. Zudem müssen zugesagte Sperrzeiten, Fertigstellungstermine und Baufreiheiten verlässlich eingehalten werden.

Beide Voraussetzungen sind entscheidend, damit die Korridorsanierungen nicht die wirtschaftliche Geschäftsgrundlage der betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gefährden und die Kundschaft aus Industrie und Handel massiv belasten. Die laufende Überarbeitung des Sanierungskonzepts muss deshalb auch sicherstellen, dass die Unternehmen nicht länger auf unzumutbaren Mehrkosten sitzen bleiben und die Folgen nicht eingehaltener Zusagen angemessen ausgeglichen werden.

Die Mitgliederversammlung von DIE GÜTERBAHNEN fordert daher:

1. Mehrkosten durch Umleitungen vollständig und unbürokratisch ausgleichen
Die Mehrkosten für Personal, Energie und Fahrzeuge aus zusätzlichen, besonders weiten Umleitungsstrecken müssen den Bahnunternehmen auf Basis eines Pauschalsatzes von rund 15 Euro pro Zug und Kilometer auf Antrag ersetzt werden.

2. Verbindliche Zusagen durch wirksame Vertragsstrafen absichern
Die Überschreitung von Terminen und Fristen für die Sperrung von Strecken durch die Bauherrin DB InfraGO muss durch spürbare Pönalen an die betroffenen Bahnunternehmen minimiert bzw. ausgeglichen werden. Auch wenn die versprochene Baufreiheit im Anschluss an die Sperrungen nicht eingehalten wird und die sanierten Strecken früher als abgemacht erneut gesperrt werden, sollten Pönalen an die betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen gezahlt werden.

Die Finanzierung beider Maßnahmen muss der Bund aus den für die Korridorsanierungen vorgesehenen Projektmitteln sicherstellen. Dafür sind entsprechende Regelungen in der LV InfraGO vorzusehen.

Bislang tragen die EVU und ihre industriellen Kunden die betrieblichen Mehrkosten der Korridorsanierungen selbst. Für 2026 werden diese auf über 100 Millionen Euro geschätzt, für 2027 auf mindestens 53 Millionen Euro. Gleichzeitig fließen bestehende Vertragsstrafen aktuell an den Bund statt an die unmittelbar geschädigten Unternehmen.

Die DB InfraGO muss ihre Gemeinwohlorientierung bei Planung und Realisierung tatsächlich umsetzen. Die Korridorsanierungen müssen die Eisenbahnen im Verkehrsmarkt stärken – statt ihre Wettbewerbsfähigkeit fortlaufend zu schwächen.