

Berlin, 07. Mai 2026

Netzzustandsbericht: Chaos steigt, Qualität bleibt konstant

Die DB InfraGO AG hat ihren Netzzustandsbericht veröffentlicht. Die Qualität des Schienennetzes blieb zwischen 2024 und 2025 konstant. Ein von der InfraGO beschworene Stabilisierung, die erreicht wäre und demnächst Verbesserungen einläute, sehen DIE GÜTERBAHNEN zunächst lediglich als eine weitere von vielen Ankündigungen der InfraGO.

Neele Wesseln, Geschäftsführerin der GÜTERBAHNEN: „Das notwendige Baugeschehen müsste eigentlich wie ein guter Theaterabend ablaufen: Unsichtbare Bühnentechnik im Dienst einer reibungslosen Vorstellung. Im Moment sehen wir bei der DB InfraGO aber viel zu viele chaotische Baustellen, die den Zugbetrieb massiv stören und im Ergebnis Industrie und Reisende auf die Straße treiben. Baustellen, auf denen stundenlang niemand arbeitet, sehen wir regelmäßig. Da der Bedarf unverändert hoch bleibt, um das Netz zu verbessern, muss die InfraGO zusammen mit den Baufirmen effizienter werden und eine bessere Balance zwischen Baugeschehen und dem Zugverkehr finden. Vor allem Oberleitungen und Stellwerke müssen in Zukunft noch viel schneller entstört und erneuert werden. Das ist mit der momentanen Leistung der DB InfraGO kaum tragbar für die Unternehmen.“

Hintergründe:

Die weiterhin bestehenden Mängel im Schienennetz werden noch immer viele Baustellen nach sich ziehen. Dass gebaut werden muss, steht außer Frage, allerdings geht die DB InfraGO immer häufiger dazu über, den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu spät Bautätigkeiten anzukündigen. Zusätzlich zu den Korridorsanierungen, die durch Vollsperrungen den Betrieb massiv einschränken aber frühzeitig planbar sind, führen parallel stattfindende kurze, aber kurzfristige Baumaßnahmen teilweise zu chaotischen Zuständen. Schlecht koordiniert und kurzfristig kommuniziert wird der Eisenbahnbetrieb dadurch übermäßig gestört, mit Folgen für ganz Europa.

Vor allem die Stellwerke bereiten trotz geringfügiger Verbesserungen Probleme. Seit dem ersten Erscheinen des Berichts im Jahr 2021 haben sie die schlechteste Schulnote aller Anlagentypen. Gleichzeitig setzt die InfraGO Erneuerungen nicht konstant zusammen mit den Korridorsanierungen um, wie am Beispiel Köln-Wuppertal derzeit zu sehen. Für Stellwerkserneuerungen muss dann erneut gesperrt werden, die eigentlich versprochene Baufreiheit – von ursprünglich zehn, dann acht, dann fünf Jahren – wird so immer häufiger übergangen. Ein weiteres Problem bleiben die Oberleitungen. Hier reicht die Erneuerungsrate aktuell nicht aus, um langfristig die Überalterung des Netzes aufzuhalten.

Um die langfristige Steuerung und Kontrolle der Netzsanierung zu verbessern, sollte ein „Bundesamt für Schieneninfrastruktur“ (BASchi) stellenneutral nach Schweizer Vorbild geschaffen werden.