



Foto: DB AG / Oliver Lang

Bahn plant mit längerer Generalsanierung bis 2035

📅 25. Juni 2025, 15:04

Bis 2031 wollte die Bahn mehr als 40 hoch belastete Strecken umfassend modernisieren. Der Zeitplan galt seit jeher als ambitioniert und soll nun gestreckt werden – zulasten der Fahrgäste?

aktualisiert

Das marode Schienennetz und die in der Folge hohe Unpünktlichkeit im Fernverkehr der Deutschen Bahn könnten Fahrgäste noch deutlich länger belasten als bislang geplant. Der bundeseigene Konzern will die umfassende Modernisierung von mehr als 40 viel befahrenen und dringend sanierungsbedürftigen Strecken zeitlich bis ins Jahr 2035 strecken.

Das wären vier Jahre länger als bisher geplant – mit erheblichen Auswirkungen für die Reisenden. Einen entsprechenden Vorschlag hat die Bahn auf einem Branchentreffen den Eisenbahn-Unternehmen und Verbänden unterbreitet. “Ziel des Branchenforums ist die Erarbeitung eines angepassten Vorschlags für eine zeitliche Streckung der Korridorsanierungen bis 2035”, teilte die Bahn mit.

Alles wird neu gemacht

Ursprünglich wollte sie die 42 Strecken bis zum Jahr 2031 sanieren. Es geht um stark belastete und aufgrund ihres schlechten Zustands besonders störanfällige Knotenpunkte im bundesweiten Fernverkehr. Start der sogenannten Generalsanierungen war im vergangenen Jahr auf der Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim. Ab August beginnen die Arbeiten auf der Strecke Hamburg-Berlin.

Die jeweiligen Abschnitte werden für die Dauer der Sanierungsarbeiten – in der Regel für ein halbes Jahr – vollständig gesperrt. Dann werden Gleise, Weichen, Schotter, Stellwerke und Oberleitungen erneuert, Bahnhöfe saniert und das Netz digital ausgerüstet. Danach sollen die Abschnitte für mindestens fünf Jahre baufrei und vor allem störungsfrei bleiben.

Nach und nach soll sich die Pünktlichkeit im Fernverkehr dadurch verbessern.

Zeitplan stieß früh auf Kritik

Doch der enge Zeitplan für die mehr als drei Dutzend Sanierungsprojekte stieß von Anfang an auf Kritik. Insbesondere die Wettbewerber im Güterverkehr waren unzufrieden. Sie müssen die gesperrten Strecken weiträumig und mit hohen Zeitverlusten umfahren. Die Umleitungsstrecken sind aus ihrer Sicht zudem nicht ausreichend geplant. Die Bahn gehe pro Jahr zu viele Sanierungen an.

Auch die Union gehörte zu den Kritikern des Konzepts. Im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung aus CDU, CSU und SPD ist vereinbart, die Strategie zu überprüfen und möglicherweise anzupassen.

Wettbewerber erfreut über Vorschlag

Mit dem Vorschlag will die Bahn eigenen Angaben zufolge nun die Modernisierungen zeitlich an die Laufzeit des sogenannten Sondervermögens in Höhe von 500 Milliarden Euro koppeln, mit dem der Bund in den kommenden Jahren vernachlässigte Investitionen in die Infrastruktur nachholen will. Der Entwurf soll nun im Dialog mit der Branche konkretisiert und anschließend mit dem Bund abgestimmt werden.

Ein Sprecher des Bundesverkehrsministeriums sagte, man werde sich die Vorschläge anschauen und dann dazu positionieren.

Positiv äußerten sich die Konkurrenten auf der Schiene. "Die Anpassung des Zeitplans ist ein richtiger Schritt – damit rückt Fachlichkeit vor politische Symbolik", teilte der Geschäftsführer des Verbands Die Güterbahnen, Peter Westenberger, mit. "Überforderung bei Planung und Bau sowie unzumutbare Beschränkungen der laufenden Verkehre werden damit gemindert und Chancen zur besseren Vorbereitung erhöht."

Vier statt neun Strecken im Jahr 2028

Der Vorschlag der Bahn sieht ab dem Jahr 2027 eine Entzerrung der Bauvorhaben und eine Verschiebung von mehreren Projekten in die Jahre danach vor. So soll die Strecke Frankfurt-Heidelberg statt im Jahr 2027 erst 2030 saniert werden. Die Sanierung Lübeck-Hamburg würde sich um ein Jahr auf 2028 verschieben.

Im Jahr 2028 sollen dann nur vier statt wie bisher geplant neun Strecken saniert werden. Verschoben würden nach den Vorstellungen der Bahn die Sanierungen Würzburg-Ansbach-Treuchtlingen (neu: 2029), Aachen – Köln (2029), Forbach – Ludwigshafen (2029), Minden – Wunstorf (2034) und Weddel – Magdeburg (2032). Die letzte und einzige Sanierung im Jahr 2035 wäre demnach die Strecke Flensburg-Hamburg.

Was für die Wettbewerber mehr Planbarkeit bringen soll, bedeutet für die Fahrgäste indes längere Belastungen. Insbesondere auf den Strecken, die nun erst Jahre später saniert werden sollen, gehen die Störungen unvermindert weiter. Immer wieder dürften kurzfristige Bauarbeiten notwendig werden, um die Strecken überhaupt betriebstüchtig zu halten.