



Foto: DB AG / Oliver Lang

Wegen Leit- und Sicherungstechnik: Arbeiten auch nach Generalsanierungen nötig

11. September 2025, 11:41

Das Schienennetz in Deutschland ist marode. Mit rund 40 Generalsanierungen sollten zumindest die wichtigsten Strecken wieder fit gemacht werden – doch die Bahn weicht ihre Pläne immer weiter auf.

aktualisiert

Die Deutsche Bahn wird ein zentrales Versprechen bei den sogenannten Generalsanierungen ihrer wichtigsten Strecken in einigen Fällen nicht einhalten. Zuletzt versprach die Bahn, dass nach einer solchen Baumaßnahme mit monatelanger Totalsperrung fünf Jahre lang nicht erneut auf den Strecken gebaut wird. Nach Informationen der Deutschen Presse-Agentur (dpa) erwägt die Bahn aber bereits zahlreiche Baustellen, die dieses Versprechen brechen werden.

Ein Grund dafür ist nach Informationen der Nachrichtenagentur dpa die Leit- und Sicherungstechnik. Sofern noch nicht geschehen, werden die Strecken bei einer Generalsanierung mit elektronischen Stellwerken ausgestattet. Eigentlich soll die Inbetriebnahme am Ende der Bauzeit erfolgen. Für einige Strecken hat die Bahn der Branche aber nun mögliche Baustellen angemeldet, um die Inbetriebnahme erst einige Monate später vorzunehmen.

Bahn verweist auf “regelmäßige Instandhaltungsarbeiten”

Eine spätere Inbetriebnahme der elektronischen Stellwerke dürfte jeweils zu rund einer Woche mit neuen Einschränkungen für die Reisenden führen – sofern danach dann alles funktioniert. Die Bahn muss die Branche über solche Baupläne informieren, auch wenn sie sich schlussendlich für eine andere Lösung entscheidet.

Nach dpa-Informationen wurden auch einige Baumaßnahmen angemeldet, die zu deutlich längeren Sperrungen führen könnten. Auf Anfrage hieß es von der Deutschen Bahn, dass regelmäßige Instandhaltungsarbeiten ebenso durchzuführen seien wie auch die kontinuierliche Pflege und der Rückschnitt der Vegetation entlang der Strecken.

“Gleichzeitig sind Sperrpausen möglich, um Neu- und Ausbauprojekte, die an einen generalsanierten Streckenabschnitt angrenzen, wie geplant umzusetzen”, sagte ein Bahnsprecher.

Generalsanierungen bis 2036 auf rund 40 Strecken

Das Konzept der Generalsanierung bröckelt damit zusehends dahin. Ursprünglich war von acht bis zehn Jahren Baufreiheit die Rede, die dann auf fünf Jahre verkürzt wurde. Als das Konzept vorgestellt wurde, sollte jede Baumaßnahme etwa ein halbes Jahr lang dauern – auch dieser Plan konnte nicht eingehalten werden. Für die Strecke Hamburg–Berlin braucht die Bahn beispielsweise neun Monate. Zudem zieht sich die Phase, in der Generalsanierungen stattfinden sollen, in die Länge: Ursprünglich sollte die letzte der rund 40 aktuell geplanten Generalsanierungen 2031 erfolgen. Der Plan verschiebt sich nach aktuellem Stand auf 2036.

Mit den Generalsanierungen will die Bahn rund 40 besonders wichtige Strecken modernisieren. Das Schienennetz ist marode und ein Hauptgrund für die vielen Verspätungen im Fernverkehr. Die Generalsanierungen sollen der Befreiungsschlag für die Bahn sein.

Auf diesen Strecken wurden mögliche Sperrungen angemeldet

- Die Strecke Frankfurt–Mannheim, generalsaniert 2024, könnte Anfang 2028 von Sperrungen betroffen sein, im Raum steht auch eine zeitweise Totalsperrung. Die Bahn widerspricht dem Planungsstand, wie er der dpa vorliegt. Laut Konzern ist keine zeitweise Totalsperrung geplant.
- Für die Strecke Fulda–Hanau wurden mehrere mögliche Sperrungen für die Jahre 2028 und 2029 angemeldet, sowohl eingleisige als auch Totalsperrungen. Die Generalsanierung soll im Januar 2028 abgeschlossen werden.
- Koblenz–Mainz wird 2028 generalsaniert – Anfang 2029 droht aber eine weitere längere Totalsperrung.
- Nürnberg–Regensburg: Nach der Generalsanierung im Jahr 2026 könnten Anfang 2028 und Anfang 2029 eingleisige Sperrungen folgen.

Ob die angemeldeten Baumaßnahmen tatsächlich umgesetzt werden, wird laut DB noch geprüft.

Ärger in der Branche über DB-Pläne

In der Bahn-Branche werden die Pläne des bundeseigenen Konzerns kritisch gesehen. “Generalsanierungen heißen Generalsanierungen, weil den Menschen versprochen wird, dass alles in einem Aufwasch gemacht wird und sie danach lange Zeit Ruhe haben von Baustellen”, sagte Dirk Flege, Geschäftsführer des Interessenverbands *Allianz Pro Schiene*. “Es ist wichtig, dass es bei diesem Versprechen bleibt. Auch der Bund ist hier gefragt, seine Erwartungen an die Generalsanierungen klar zu definieren.” Es dürfe nicht der Eindruck entstehen, dass Generalsanierungen eine “Mogelpackung” sind.

Westenberger: Versprechen werden Stück für Stück aufgeweicht

Peter Westenberger, Geschäftsführer des Verbands *Die Güterbahnen*, teilte mit: “Die Eisenbahnbranche ist die immer gleiche Salami-taktik leid: Versprechen werden aufgestellt, Stück für Stück möglichst intransparent aufgeweicht und die Politik greift nicht ein. Bei fast allen Vollsperrungen hat die DB bereits die ‘Kernsperrung’ verlängert. Verstöße gegen die Baufreiheit kommen nun hinzu. Dabei hieß es bei der Korridorsanierung stets, dass 5 Monaten Sperrung mindestens 5, anfangs sogar bis zu 10 Jahre keine Baumaßnahmen folgen würden.” Die DB InfraGO entziehe “mit einer unkontrollierten Ausweitung der Sperrdauer nicht nur den Eisen-

bahnunternehmen, sondern dem gestressten Gesamtsystem Schiene die Geschäftsgrundlage". Das müsse aufhören, forderte Westenberger. "Der Bund sollte das Einhalten von Plänen von seinem Unternehmen rigoros einfordern, daher muss er jetzt auch verhindern, dass die DB tut, was sie will. Bessere Vorplanungen sowie effizienteres Bauen sind der Schlüssel. Wir hoffen, dass der Verkehrsminister in seiner Bahnstrategie, die am 22. September vorgestellt wird, das bisherige Ausgeben von Freifahrtscheinen an die DB beendet."