



Die Generalanierungen der DB InfraGO aus der Sicht des SPNV

oder:

DB InfraGO AG und der Traum vom Hochleistungsnetz

22.06.2026 Deutscher Nahverkehrstag Koblenz

Thomas Dittmann - Head of Operations

Fritz Engbarth – Stv. des Verbandsdirektors

Quellenangaben zu fremden Inhalten sind auf der letzten Folie zusammengefasst



Vorbemerkung:

Thomas Dittmann und Fritz Engbarth engagieren sich seit vielen Jahren gemeinsam in der Arbeitsgruppe 3 des Runden Tisch Bau.

Kein EVU aus den Beteiligungen von BeNEX ist mit dem Zweckverband ÖPNV RLP Süd durch einen Verkehrsvertrag verbunden.

Generalsanierungen der DB InfraGO AG

1. Grundlagen & Zeitschiene
2. Strecken für Generalsanierungen
3. Generalprobe Riedbahn
4. Feuerprobe Berlin-Hamburg
5. Eine wirtschaftliche und rechtliche Herausforderung:
Die Generalsanierung Nürnberg-Regensburg
6. Die Generalsanierungen im südl. RLP
7. Zusammenfassung/Fazit
8. Anforderungen an künftige Streckensanierungsprojekte





1. Grundlagen & Zeitschiene

„Es ist die Kernidee der Korridorsanierung, nicht nur 1:1 zu sanieren“

Dr. Matthias Feil, Leiter Fahrplan der DB InfraGO, am 18. Juni 2026 bei einer Veranstaltung der Bundesnetzagentur

Die Generalisanierungen

Grundlagen

		● — Bisheriges Vorgehen — ●		● — Hochleistungsnetz — ●
	Bauen	viele kurze Baustellen	>>	Eine lange Baustelle
	Betrieb	eingleisiger Betrieb	>>	Kein Betrieb: Totalsperrung
	Gewerke	Fokus auf ein Gewerk	>>	Alle Gewerke parallel
	Erneuerung	1:1 Austausch	>>	Verbessertes Layout Verbesserte Ausrüstung
	Fahrplan und Betrieb	oft instabil	>>	Stabil auf der Schiene und hochwertiger Ersatzverkehr auf der Straße

Zeitschiene

22.09.2022: DBIG informiert erstmals über den Ansatz von Generalsanierungen und beschreibt das „Hochleistungsnetz 2030“ mit Layout- & Ausrüstungsstandards.

➔ Der spürbare grundsätzliche Branchenkonsens basiert auf zwei Versprechen: Umfassende Sanierung einschließlich Modernisierung und anschließende Baufreiheit der jeweiligen Strecke für zuerst 10, dann 8 und letztlich 5 Jahre.

Noch im Herbst 2022 Arbeitsgruppen und Präsentationen zur **Riedbahn als Pilotprojekt**.

15.09.2023: „**Schienengipfel**“ in Frankfurt am Main - Verkehrsminister Volker Wissing und Bahnchef Richard Lutz geben die „**finale Reihenfolge**“ der Generalsanierungs-Korridore bis 2030 bekannt. Diese wird in der Folge mehrfach geändert.

21.09.2023: Die Bundesregierung stellt den Entwurf zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchWAG) vor, es folgt:

03.07.2024: Die Änderung des BSchWAG wird beschlossen – darin: Mitfinanzierung SEV durch Bund und DB InfraGO AG.

Parallel dazu: Mehrere „Branchendialoge Generalsanierung Hochleistungsnetz“ mit dem erkennbaren Versuch, medial Pflöcke einzuschlagen, ohne dies mit „der Branche“ im Einzelnen abgesprochen zu haben.

15.07.2024 bis Dezember 2024: **Auftakt mit der sog. Generalsanierung der „Riedbahn“** (Feierlichkeiten zur Inbetriebnahme am 14.12, anschließend störungsbehafteter Betriebsstart über mehrere Tage mit Zugausfällen und Verspätungen).



2. Strecken für Generalsanierungen

- ✓ 41 Generalsanierungen
- ✓ ca. 4.000 von 33.400 Kilometern sollen saniert werden
- ✓ Zielstellung ursprünglich: Bis 2030 umgesetzt
- ✓ Mängelreduzierung um 80%
- ✓ Baufreiheit nach Sanierung: zunächst 10 Jahre – später auf 5 Jahre gesenkt

Quelle: www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2025/riedbahn-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=3

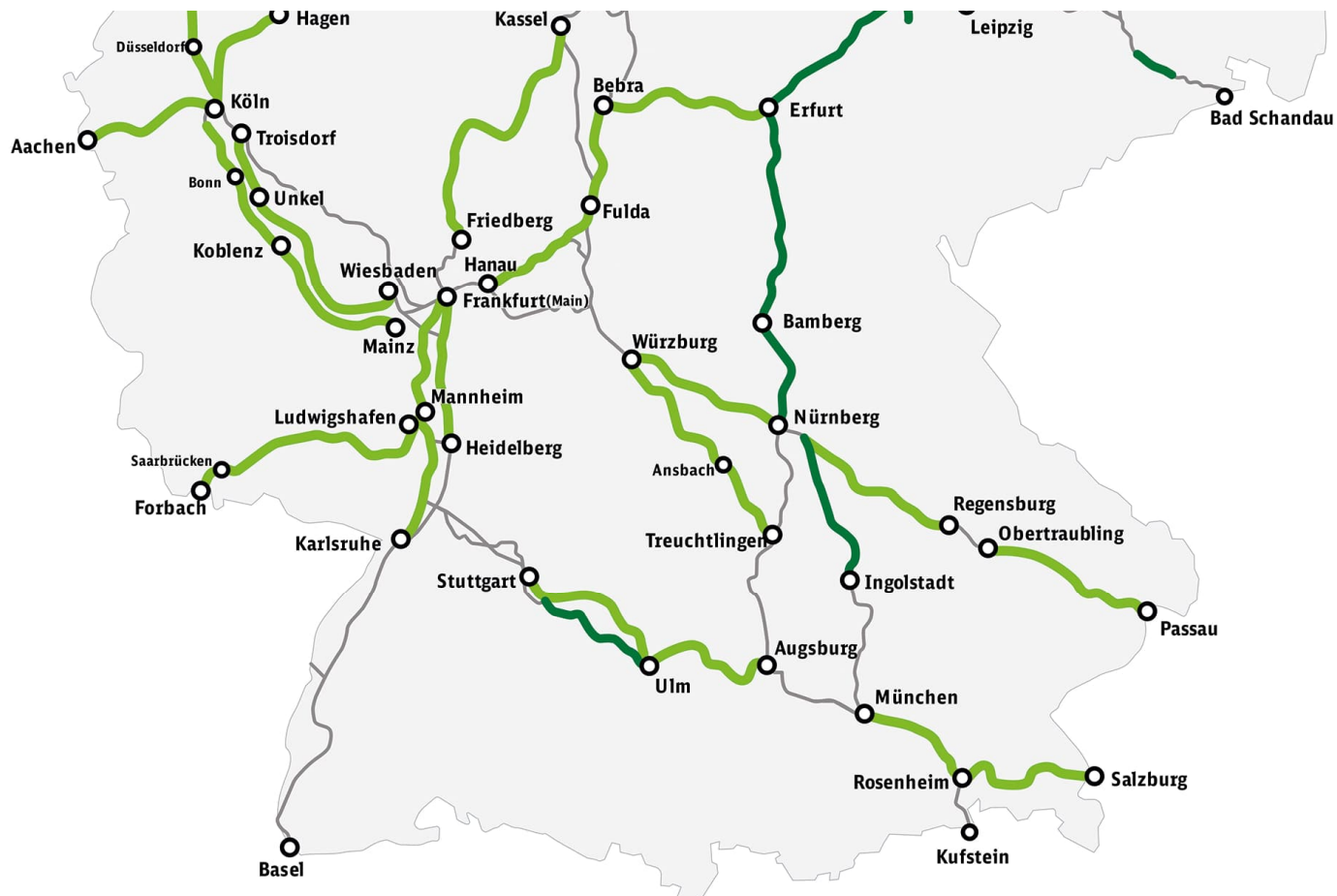
Die Generalsanierungen

Übersicht der „Generalsanierungs-Strecken“ (Nord)



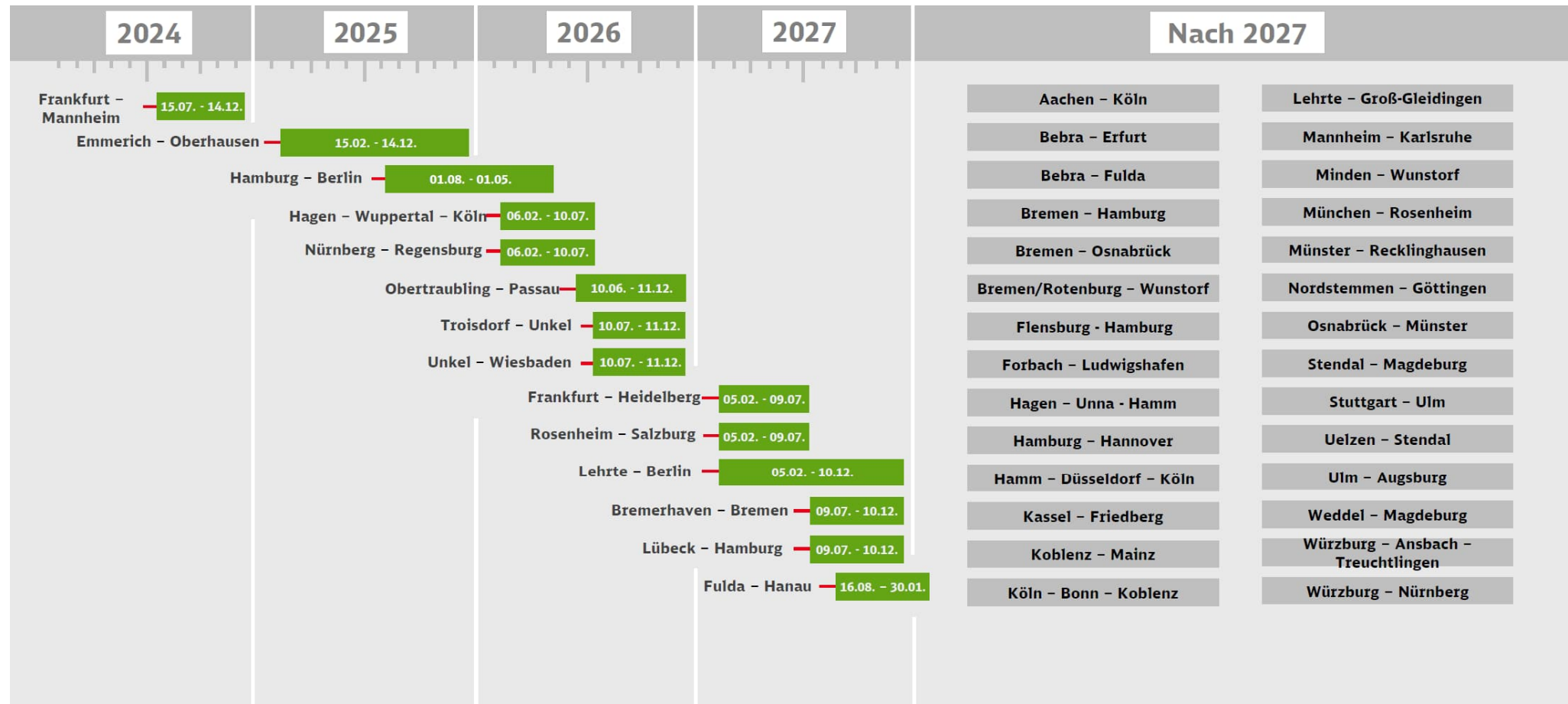
Die Generalsanierungen

Übersicht der „Generalsanierungs-Strecken“ (Süd)



Die Generalsanierungen

Ursprüngliche Liste der zu sanierenden Strecken mit Jahreszahlen, Stand Dezember 2024





3. Generalprobe „Riedbahn“

Streckenabschnitt zwischen Frankfurt (Main) Stadion und Mannheim Hbf – Knoten jeweils nicht Bestandteil der Maßnahme

Streckenlänge = 70 Kilometer

Zuganzahl > 300 je Tag

Höchstgeschwindigkeit = 200 km/h

Zugsicherungssystem LZB / PZB

Stellwerke mit Relaischnik (IBN 1964 bis 1986)

Umfang der Generalsanierung

130 Kilometer Fahrdrabt

152 Weichen

117 km Gleise

15 Kilometer Lärmschutzwände

4 Bahnübergänge

Generalprobe „Riedbahn“

Strecke, Rahmenbedingungen und Auswirkungen für den SPNV

Auswirkungen auf den SPNV

- ✓ Zugunsten des SGV und des SPFV völlig neues Betriebsprogramm auf beiden parallelen Strecken mit
- ✓ verringertem Zugangebot und ersatzweise Busverkehr
- ✓ Sehr gutes SEV-Angebot für das hessische Ried mit grundsätzlich hochwertigen Fahrzeugen.



Basis dafür: Ein konstruktives proaktives Engagement auch auf Seiten der DB InfraGO und der für das SEV-Angebot bei der DB zuständigen Mitarbeiter:innen

Aber: Im Laufe des Jahres 2023 erklärte die DB InfraGO, sie benötige eine zusätzliche Totalsperrung der Gesamtstrecke vor der eigentlichen Generalsanierung. Notwendig laut DB zur Vorbereitung der eigentlichen Generalsanierung – fahren zwischen 1. und 22. Januar keine Züge.

Folgen: Die Konzepte mussten kurzfristig mit qualitativ minderwertigem Busmaterial umgesetzt werden, konnten aber dadurch getestet und in Einzelfällen zur Hauptsperrphase nachjustiert werden.

Generalprobe „Riedbahn“

Umfang Generalsanierungen & Umsetzung

Komponente	SOLL	Riedbahn IST
Stellwerke	Umrüstung auf ESTW / DSTW	erfüllt
GWB Signalisierung	Ausrüstung für Zweirichtungsbetrieb	erfüllt
GWB Blockteilung	Teilung Regelgleis = Gegengleis	erfüllt
GWB Überleitverbindung (1)	Abstand 5-8 km	nicht erfüllt
GWB Überleitverbindung (2)	Vollständiges Weichentrapez	nicht erfüllt
Überholgleisabstand	Abstand ≤ 8 km	nicht erfüllt
Überholgleislänge	≥ 740 m Nutzlänge	nicht erfüllt
Überholgleislage	Seitenrichtig oder Mittellage	nicht erfüllt
Ausweich- und Überholgleise	Ein-/Ausfahrt = 100 km/h	nicht erfüllt
Geschwindigkeit in Überleitstellen	100 km/h	nicht erfüllt
Bahnübergänge	Beseitigung	nicht erfüllt

Umfang Generalsanierungen & Umsetzung; Zeitschiene

Komponente	SOLL	Riedbahn IST
ETCS	Einführung Level 2 ohne Signale	nicht erfüllt
Elementscharfes Fahren unter ETCS	Einführung Level 2 ohne Signale	nicht erfüllt
Blockabschnitte ETCS	70-500 m	nicht erfüllt
Blockabschnitte ETCS	≤ 1.500 m	erfüllt

14.12.2024 23:59 Uhr: Die sog. Generalsanierung der „Riedbahn“ ist formal beendet – und es fallen zahlreiche „Restarbeiten“ an. Es sind überwiegend lediglich die durchgehenden Hauptgleise in Betrieb. Das Verkehrskonzept kann nicht vollumfänglich umgesetzt werden, weil die Überholgleise fehlen. Zugausfälle im SPNV, Umleitung Güterverkehrs tagsüber. ETCS wird erst bis Sommer 2025 in Betrieb genommen werden. Züge des Fernverkehrs können bis dahin lediglich 160 km/h schnell fahren. Daraus resultieren Fahrzeitverluste mit Auswirkungen auf den SPNV.

Folgetage bis Weihnachten: Unmittelbar nach dem Ende der Totalsperrung beginnt ein sog. Instandhaltungscontainer auf der Strecke, der eine weitere eingleisige Sperrung zur Folge hat.

Außerdem: Signalstörung bei Bürstadt; Oberleitungsstörung bei Walldorf/Hess; Signalstörung bei Groß-Gerau

Störungsentwicklungen:

Verspätungsminuten der Riedbahn vor und nach der Sanierung

					Vorher		Nachher
Stromversorgung (Fahrstrom)					3200		900
Fahrbahn					5000		1900
Bü-Sicherungsanlagen					6400		9000
Signale (LST)					40600		30200
Weichen					25800		20100
Bauarbeiten					34600		22300
Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten					27500		8400
Quelle: BNetzA 18. Juni 2026							
Gesamt					143100		92800
Reduzierung 35% – ein Erfolg?							

„Bahnsinn Riedbahn“ oder eher „Wahnsinn Riedbahn“?

Kosten



November 2023
→ 1.300 Millionen Euro

September 2023
→ 900 Millionen Euro

September 2022
→ 500 Millionen Euro

Juni 2025: Der Bundesrechnungshof konstatiert in seinem Bericht eine Steigerung auf 1,5 Milliarden Euro

Marketingmaschine der DB läuft auf Hochtouren: u.a. Videos unter dem Label „Bahnsinn Riedbahn“

Angesichts der Kosten und des ´Erfolges´ nicht eher: Wahnsinn Riedbahn?



4. Feuerprobe Berlin-Hamburg

Streckenabschnitt zwischen Hamburg-Rothenburgsort und Berlin-Spandau – Knoten jeweils nicht Bestandteil der Maßnahme

Streckenlänge = 278 Kilometer

Zuganzahl > 230 je Tag

Höchstgeschwindigkeit = 230 km/h

Zugsicherungssystem LZB / PZB

Stellwerke mit Relais- (1) und ESTW-Technik (IBN 1987 bis 2002)

Umfang der Generalsanierung

115 (?) Kilometer Fahrdrabt

380 (?) Weichen

180 (?) km Gleise

Feuerprobe Berlin-Hamburg

Strecke



Zeitprobleme - Kostenentwicklung

Start der Baumaßnahmen: 1. August 2025

Geplantes Ende: 30. April 2026

DB erklärt Mitte Februar, der Zeitplan sei nicht zu halten.
Am 11. März wird ein neuer Zeitplan vorgelegt.

Ab 15. Mai wird der Abschnitt Hamburg – Hagenow, am
14. Juni die Gesamtstrecke in Betrieb genommen.

Fernverkehr befährt Gesamtstrecke mit 15 Min Puffer

Für den SPNV wird der größte SEV jemals geschaffen.
Rund 170 Busse sollten in den ursprünglich geplanten 9
Monaten über 23,5 Millionen Kilometer fahren – das
entspricht heruntergebrochen zwei Weltumrundungen
pro Tag.

Feuerprobe Berlin-Hamburg

Kosten



Juni 2026
→ 2.500 Millionen Euro?

Dezember 2024

→ 2.200 Millionen Euro – allerdings ohne ursprünglich geplantes ETCS und lediglich zwei von drei Losen

April 2024

→ 2.200 Millionen Euro



5. Eine wirtschaftliche und rechtliche Herausforderung:

Generalsanierung Nürnberg-Regensburg

Streckenabschnitt zwischen Nürnberg-Reichswald und Regensburg-Prüfening – jeweils nicht Bestandteil der Maßnahme

Streckenlänge = 88 Kilometer

Zuganzahl > 300 je Tag

Höchstgeschwindigkeit = 160 km/h

Zugsicherungssystem PZB / GNT

Stellwerke mit Relais- (1) und ESTW-Technik (IBN 1988 bis 2005)

Umfang der Generalsanierung

60 Kilometer Fahrdrabt

38 Weichen

80 km Gleise

Eine wirtschaftliche und rechtliche Herausforderung: Die Generalsanierung Nürnberg-Regensburg

Strecke & Umleitungen – nur im Güterverkehr



Der Schienengüterverkehr konnte in begrenztem Umfang mit Dieselvorspann über Schwandorf umleiten. Im SPNV kann man nur in Ausnahmefällen umleiten.

Eine wirtschaftliche und rechtliche Herausforderung:
Die Generalsanierung Nürnberg-Regensburg

— BNetzA-Verfahren BK10-24-0329

Beschwerde der agilis gegen die Art und Dauer der Generalsanierung auf der Strecke Nürnberg-Regensburg

- Fünfmonatige Totalsperrung der Strecke Nürnberg - Regensburg
- Ausfall aller SPNV-Leistungen auf dem o.g. Streckenabschnitt
- Wegfall von über 1/3 der Verkehrsleistung von agilis
 - „Kurzarbeit Null“ für knapp 40% der operativen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
- Stillstandsmanagement für rund 20 Triebwagen wird benötigt (Abstellung / Bewegung)

Eine wirtschaftliche und rechtliche Herausforderung:
Die Generalsanierung Nürnberg-Regensburg

— BNetzA-Verfahren BK10-24-0329

Beschwerde der agilis gegen die Art und Dauer der Generalsanierung auf der Strecke Nürnberg-Regensburg

- Grundsätzlich Befürwortung der Erneuerung von Schieneninfrastruktur
- Monatelange Eskalationsgespräche mit BEG, Verkehrsministerium, DBIG führten zu keiner Änderung der Planung
- Konsultation von Bundestagsmitgliedern aus anliegenden Wahlkreisen erwirkte keine Änderung der Planung
- Zweifel an Geeignetheit, Erforderlichkeit und Angemessenheit der Art und Dauer der Generalsanierung
- Öffentliche mündliche Verhandlung fand am 27.11.2024 in Bonn statt
- Beschluss der Kammer am 07.02.2025

Eine wirtschaftliche und rechtliche Herausforderung:
Die Generalsanierung Nürnberg-Regensburg

— BNetzA-Verfahren BK10-24-0329

Beschwerde der agilis gegen die Art und Dauer der Generalsanierung auf der Strecke Nürnberg-Regensburg – Argumentation der DB InfraGO:

- Während der gesamten fünfmonatigen Totalsperrung seien durchgehend Bautätigkeiten vorgesehen
- Verweis auf eine vertrauliche Machbarkeitsstudie
- Sämtliche Arbeiten würden parallel durchgeführt, seien aufeinander abgestimmt und voneinander abhängig
- Die Totalsperrung stelle die geringste Beeinträchtigung für alle drei Verkehrsarten (SPNV, SPFV und SGV) dar

BNetzA-Verfahren BK10-24-0329

Beschwerde der agilis gegen die Art und Dauer der Generalsanierung auf der Strecke Nürnberg-Regensburg – Beschlusskammer BNetzA:

- Beschlusskammer weist die Beschwerde zurück
- DB IG darf wegen Geschäftsgeheimnissen das Gutachten komplett schwärzen (also nicht veröffentlichen), die Machbarkeitsstudie stelle ein Betriebs- und Geschäftsgeheimnis der DB InfraGO dar.
- Beschlusskammer hebt im Wesentlichen auf die Einhaltung von Fristen ab.
- Eine inhaltliche Prüfung der Beschwerde, ob die Streckensanierung auch ohne TSP durchführbar wäre, fand nicht statt.
- Quelle: https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Beschlusskammern/1_GZ/BK10-GZ/2024/2024_0300bis0399/BK10-24-0329/BK10-24-0329_Z_Beschluss_DL_BF.pdf?__blob=publicationFile&v=4



6. Die Generalsanierungen im südl. RLP

- a. (Köln – Koblenz – Oberwesel) - Bingen – Mainz (linker Rhein) und
- b. Ludwigshafen – NW – Kaiserslautern - Saarbrücken

Die Generalsanierungen im südl. RLP

Linker Rhein: Köln – Koblenz – Mainz

Die Generalsanierung Linker Rhein führt nach aktuellem Stand zwischen Februar und Juli zur 5-monatigen Sperrung von südlich Köln bis Mainz Mombach.

Alle Verkehre - auch aus Ri Saarbrücken - Bad Kreuznach – müssen auf Busse umgestellt werden. DB lehnt Teilung in 2 Abschnitte ab. Folge: EVU Trans Regio kann außer dem SPNV im Ahrtal (auch dies wegen Zuführung Fahrzeuge unsicher) keine Verkehrsleistung am linken Rhein anbieten (einziger Vertrag).

Nahezu alle Beschäftigten haben nach aktuellem Stand in den 5 Monaten keine ´Beschäftigung´. Das Unternehmen hat entweder nur geringe bis gar keine Einnahmen, Kosten für Fahrzeuge etc. laufen weiter.

- Drohende Insolvenz
- Drohende Abwanderung der Personale
- Gefährdung der Betriebsaufnahme nach Abschluss der GS

Einwände des ZÖPNV Süd und Vorschläge zur Modifizierung wurden/werden pauschal zurückgewiesen.

Die Generalsanierungen im südl. RLP

Linker Rhein: Köln – Koblenz – Mainz

Es fährt kein Zug: TransRegio quasi stillgelegt.

Verglüht jetzt der einstige ´Star am Rhein´
in der Atmosphäre der DB InfraGO?



Linker Rhein: Köln – Koblenz – Mainz

- Außerdem: Einfahrt in die Anschlussbahnhöfe nur tw möglich: Züge aus Rheinhessen nach Bingen müssen ebenfalls entfallen.
- Hinzukommt: Die Verfügbarkeit der SEV-Strecken ist nicht vollständig gegeben. So hat der LBM RLP mehrfach betont, dass es bis 2028 bei der parallel verlaufenden B 9 Umbau- und Sanierungsmaßnahmen geben werde.
- Infrastrukturverbesserungen (z.B. zusätzliche Überholgleise geplant, aber:
 - Stand heute nach Kenntnis des ZÖPNV Süd - **nicht** finanziert.
- DSTW Mainz: Lange vor der Generalsanierung geplant, wird erst im Nachgang ab 2029 mit weiteren Sperrungen vollständig umgesetzt.
- **Angesichts der hohen Durchsetzungsfähigkeit der DB InfraGO kaum noch Chancen auf Anpassung: Fokus derzeit auf Ausgestaltung der Ersatzkonzepte**

Hinweise:

- Der ZÖPNV Süd wird nochmals eine Initiative starten mit dem Ziel eines modifizierten Sanierungsablaufs.
- Der Partnerverband SPNV Nord ist in diesem Punkt anderer Meinung und trägt die Komplettsperre Mainz – Koblenz – Köln mit.

Ludwigshafen – Saarbrücken (– franz. Grenze)

- Seit über 10 Jahren zahlreiche Arbeiten zwischen LU und Homburg mit erheblichen Beeinträchtigungen. Bspw. aktuell: mehrere Wochenenden kein Zugverkehr KL – NW.
- Planung der DB I (2 Monate in 2028 und 5,5 Monate in 2029) bedeutet: Große Teile des Saarlandes und der Pfalz werden von der Schiene weitgehend abgekoppelt.
- Die Einfahrt in die Knotenbahnhöfe K'lautern und Neustadt incl. Erreichbarkeit der betrieblichen Serviceeinrichtungen noch immer ungeklärt.
- Busse von Kaiserslautern nach Neustadt/W müssen den Weg durch den kurvenreichen Pfälzerwald nehmen – mit fünf zum Teil engen Ortsdurchfahrten → wenn nicht durch Brückenarbeiten unterbrochen. Anbindung der Zwischenorte dann völlig offen.
- Es drohen nennenswerte Abwanderungen zum MIV und dem Fernbus – mit Langzeitfolgen.
- Randerscheinungen? Schienenauffine Großveranstaltungen wie FCK – Dt. Weinlesefest – Wurstmarkt und Landesgartenschau in 2028. Bisher hoher Modal Split bei der Schiene: → Noch DB InfraGO oder doch eher DB Infrago?

Ludwigshafen – Saarbrücken (– franz. Grenze)

- DB InfraGO verweist auf zahlreiche notwendige Arbeiten: Was wurde in den letzten Jahren an dieser Strecke trotz permanenter Sperrungen (nicht) gemacht, dass sie jetzt so marode sein soll?
- ZÖPNV Süd fordert seit nun drei Jahren Transparenz und den Beleg der Notwendigkeit – die DB InfraGO übt sich in Allgemeinplätzen und pauschalen Formulierungen.
- Auszug aus der Vorlage der VV vom 11. Juni: „Zwar hält die Geschäftsstelle des ZÖPNV Süd das Konzept der Generalsanierung im Grundsatz weiter für den richtigen Weg, Eisenbahnstrecken unter Zusammenfassung aller in Frage kommenden Gewerke zu sanieren und gleichzeitig zu modernisieren. In der Gesamtschau der Beeinträchtigungen nimmt jedoch die Sorge zu, dass es zu massiven, dauerhaft wirkenden Einbrüchen in der Nachfrage kommen wird. Die DB InfraGO nimmt unter dem Label einer Generalsanierung offenkundig eine Demontage des Regionalverkehrs sowie langfristig wirkende wirtschaftliche Schäden in Kauf“.

Die Generalsanierungen im südl. RLP

Ludwigshafen – Saarbrücken (– franz. Grenze)

- ZÖPNV legt der im Mai 2026 DB einen alternativen Vorschlag vor:
- Die Grundzüge:
 - Arbeiten zwischen Homburg und Böhl-Iggelheim (ab dort 2*2 Gleise) im Grundsatz eingleisig, für Brückenarbeiten 6 Wochen TSP in den Sommerferien.
 - Grundangebot im SPNV, FV (Parisanbindung) würde möglich sein, Güterzüge (u.a. US Army, Schotter Rammelsbach, Anschließer Glatz im Pfälzerwald sowie Opelwerk KL) möglich. Festlegung auf Basis eines konsensualen Verkehrsartenmixes.
- Inhaltliche Reaktion der DB darauf: Bislang Fehlanzeige.

Die Pfalz wehrt sich:

- **Einstimmiger Beschluss der VV des ZÖPNV Süd vom 3. März:** „Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis und bekräftigt den Beschluss vom 9. Dezember 2026. Sie stellt fest, dass eine Sanierung des Bahnnetzes auf Kosten der Erreichbarkeit der betroffenen Regionen auf der Schiene, auf Kosten der regionalen Wirtschaft sowie der Kundinnen und Kunden der Intention einer gemeinwohlorientierten bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturgesellschaft widerspricht. Sie beauftragt die Geschäftsstelle weiterhin im Schulterschluss mit benachbarten und ebenfalls betroffenen Regionen auf Sanierungsabläufe zu drängen, die die befürchteten regionalwirtschaftlichen Schäden abmildern“.
- **Resolution der Stadt Kaiserslautern vom 11. Mai 2026:** Fordert Umplanung, um die Belastung zu vermindern sowie Teilung des Sperrabschnitts
- **Einstimmiger Beschluss der VV des ZÖPNV Süd vom 11. Juni:** „Die Verbandsversammlung nimmt den Bericht zur Kenntnis. Sie schließt sich der Resolution der Stadt Kaiserslautern zur Generalsanierung der Strecke Ludwigshafen – Saarbrücken an und schlägt vor, dass weitere betroffene Gebietskörperschaften entsprechende Beschlüsse fassen. Sie wird ferner die Stadt Neustadt a. d. Weinstraße dabei unterstützen, die Hauptstrecke Mannheim – Neustadt – Saarbrücken während der Landesgartenschau 2028 baufrei zu halten“.

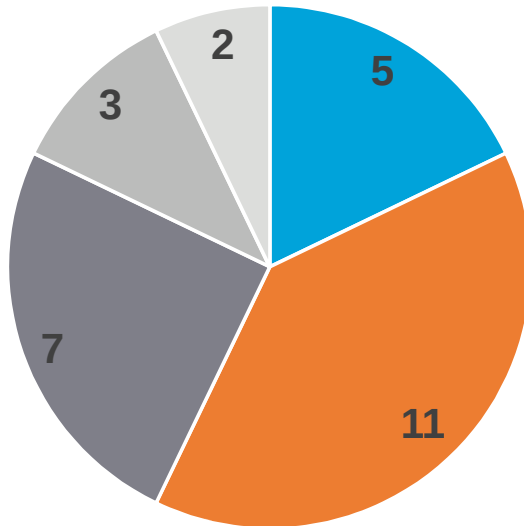


7. Zusammenfassung/Fazit

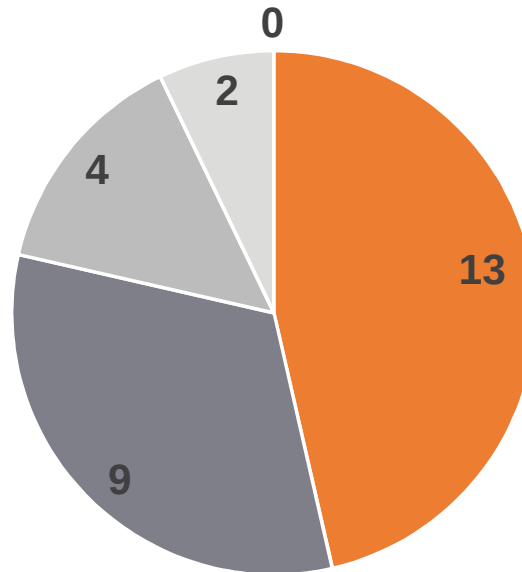
Zusammenfassung

Überblick Umsetzungsgrad

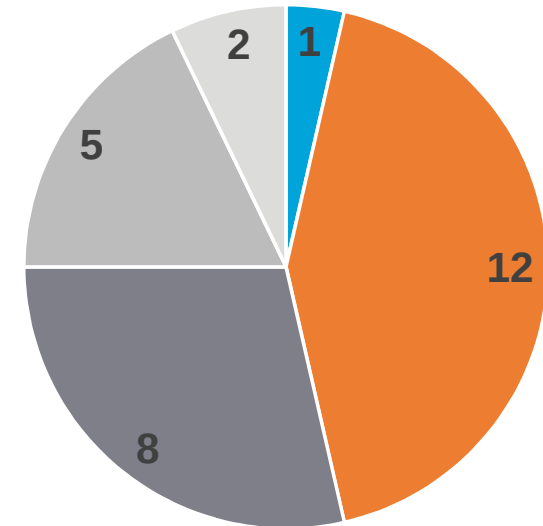
Riedbahn



Berlin-Hamburg



Nürnberg-Regensburg



■ erfüllt ■ nicht erfüllt ■ bereits vorhanden ■ nicht erforderlich ■ unbekannt

Der Bundesrechnungshof bilanziert konzeptionell wie folgt (wörtlich aus Bericht nach BHO § 88 von 2025):

- Das BMV hat die Auswirkungen des Paradigmenwechsels hin zur Generalsanierung verkannt.
- Die bis dato marktüblichen Preise für Bauleistungen haben sich innerhalb kürzester Zeit vervielfacht. Zudem haben sich Engpässe bei Fachkräften und Baugeräten ergeben. In der Folge haben sich andere Schienenprojekte zwangsläufig verzögert.
- Das BMV hat damit die Chance vertan, Lessons Learned aus der Generalsanierung Riedbahn zu ziehen (...)
- Weitere Generalsanierungen hätte die DB AG erst nach einer Erfolgskontrolle zur Riedbahn beginnen sollen. Angesichts der erheblichen Investitionen in mehrstelliger Milliardenhöhe ist dies ein gravierendes Versäumnis.
- Wegen der Generalsanierung Riedbahn verzögerten sich andere Schienenprojekte der DB AG, weil dafür Ressourcen fehlten, insbesondere Fachkräfte. Das BMV gab an, es habe hiervon erst im März 2025 erfahren. Zuvor habe die DB AG immer erklärt, dass die Generalsanierungen zu „keinerlei Verdrängungseffekten“ führten.
- **„Der Bundesrechnungshof hält daher das Konzept Generalsanierungen aktuell für nicht tragfähig“ (Seite 24).**
- **Konsequenzen? Keine Erkennbaren.**

Vorläufiges Fazit ZÖPNV Süd/BeNEX

- Die DB InfraGO saniert ohne gesamtwirtschaftliche Verantwortung. Im Gegenteil: Gesamtwirtschaftliche Schäden und langfristig wirkende Nachfragerückgänge bleiben für die staatliche Bahngesellschaft folgenlos.
- Es ist nicht erkennbar, dass Bund und DB InfraGO Konsequenzen aus den Prüfergebnissen des Bundesrechnungshofes ableiten.
- Die DB InfraGO versteckt sich bei der notwendigen Diskussion mit den EVU und Aufgabenträgern bislang hinter formalen Themen und verweigert sich inhaltlichen Debatten. Sie verweigert sich der Debatte über das 'Wie'. Die Behauptung, nur die monatelangen Sperrungen würden zum Erfolg führen, belegt sie nicht.
- Die aus einer Vollsperrung abzusehende existenzgefährdende Einstellung des SPNV und damit der Entzug der wirtschaftlichen Grundlagen scheint für DB InfraGO kein Entscheidungskriterium für die Ausgestaltung der Streckensanierungen zu sein.
- Die Durchführbarkeit der Ersatzverkehre ist nicht gewährleistet. Ausdrückliches Lob aber an die für Ersatzverkehre Zuständigen bei der DB. Hier gibt es ein großes ergebnisorientiertes Engagement – vertragliche Themen AT ⇔ EVU sind jedoch zu klären.
- Neue Regelungen des BSchWAG zur Finanzierung der Ersatzverkehre sind ein Schritt in die richtige Richtung, aber: Es fehlen Regelungen für die zusätzlichen Sperrungen sowie für die Betriebserschwerungskosten. Der wechselseitige Ausschluss SEV- oder Umleitungsmitfinanzierung ist realitätsferner Unsinn.

Vorläufiges Fazit ZÖPNV Süd/BeNEX

- Der ursprüngliche Branchenkonsens ´Generalsanierung mit Vollsperrungen ja´ wird durch die DB InfraGO proaktiv in Frage gestellt durch:
- Fehlende Transparenz hinsichtlich der streckenbezogenen Notwendigkeiten
- Überziehen der Hauptsperrtermine oder formaler Abschluss mit Mängeln
- Zusätzliche wochenlange vorgeschaltete oder nachgelagerte Sperrungen außerhalb der Regelungen des BSchWAG
- Fehlende Transparenz hinsichtlich der streckenbezogenen Notwendigkeiten
- Die immer als Pilot angeführte Riedbahn ist keine Blaupause: Die idealen Bedingungen für Umleitungen und Ersatzverkehre sind fast nirgends gegeben
- Folge: Auf dem Rücken der Fahrgäste und den wirtschaftlichen Chancen der abgehängten Region sollen die nun angekündigten Sperrungen weitgehend rücksichtslos durchgezogen werden

Ist die DB InfraGO vor diesem Hintergrund *gemeinwohlorientiert*? Ist sie offenkundig nicht.

Sie ist an ihren wirtschaftlichen Kennzahlen orientiert.



8. Anforderungen an künftige Streckensanierungsprojekte

Anforderungen an künftige Streckensanierungsprojekte aus Sicht des SPNV

- Infrastruktur der Zukunft; es muss dabei bleiben: Eine 1:1-Sanierung reicht nicht!
- Ehrliche Planung und ehrliche, ergebnisoffene Alternativenprüfungen
- Infrastrukturverbesserungen (Blockverdichtung, weitere Gleise, zusätzliche LST etc.) mit ´dem Markt´ besprechen – rechtzeitig.
- Potenzielle Umleiterstrecken müssen befahrbar sein und ertüchtigt werden.
- Verkehrskonzepte sind zu entwickeln, Infrastrukturergänzungen (Ausweich- und Abstellgleise) müssen über das Projekt finanziert werden können. Dabei sind langfristige positive Effekte für die Resilienz des Netzes berücksichtigen.
- Das Instrument der TÜLS für stark genutzte Umleiterstrecken ist zu evaluieren und ggf. weiterzuentwickeln. Wichtige Stichpunkte sind Verkehrsartenmix, Fahrplansicherheit, Geschwindigkeitsharmonisierung.

Anforderungen an künftige Streckensanierungsprojekte aus Sicht des SPNV

- Diesbezügliche Planrechtserleichterungen: Für konventionelle Planrechtsverfahren reicht die Vorbereitungszeit nicht. Der Bund muss erleichterte Bedingungen schaffen.
- Evaluierung des § 11 c BSWAG, es sollte geprüft werden:
- Mitfinanzierung von SEV als auch ergänzenden SPNV auf Umleitungsstrecken. Das 'entweder oder' wirkt blockierend für gute Ersatzangebote. Auch betrieblich bedingte Mehrkosten bei den EVU sind über die Projekte zu finanzieren. Auch für den Schienengüterverkehr.
- Vorgeschaltete und nachgelagerte Sperrungen: Die Mitfinanzierungsregeln müssen auch hierfür gelten, ebenso die Instrumente zur Kapazitätssteigerung.
- Es ist auszuschließen, dass die Aufgabenträger mehr Geld für die Angebote aufwenden als im 'Regelfall'.
- Das Versprechen einer mehrjährigen Baufreiheit muss verbindlich und justiziabel werden.

Anforderungen an künftige Streckensanierungsprojekte aus Sicht des SPNV

- Früher war nicht alles besser. Aber: Hat es die DB wirklich verlernt, unter rollendem Rad zu bauen?
- Das Regelwerk hat sich in den letzten 50 Jahren weiterentwickelt. Arbeitssicherheit, Lärmschutz usw.
- Aber: Ist es wirklich quasi unmöglich, Fahren und Bauen wieder wörtlich zu nehmen?

(Aufnahme aus 1977):





Fragen? Statements? Gerne.

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!

Thomas Dittmann, BeNEX
Fritz Engbarth, ZÖPNV RLP Süd



A. Quellenangaben:

Folien 5, 8-10, 18, 21: Neues Hochleistungsnetz für die Schiene, DB AG

Folie 12: DB AG

Folie 15: Daten entnommen aus: BNetzA, Chr. Schürmann (Vortrag vom 18. Juni 2026)

Folien 21, 28 und 42: Aufnahmen fritz engbarth

Weitere Angaben aus DB InfraGO AG, Termin „Hochleistungsnetz 2030, Layout- und Ausrüstungsstandards“ vom 22.09.2022

sowie Bauinfoprojekt Generalsanierung Hochleistungsnetz
BauInfoPortal der Deutschen Bahn und Stockphoto

B. Weitere Dokumente:

Die Positionierungen des ZÖPNV Süd sind abrufbar unter
www.zoepnv-sued.de