

PRESSEMITTEILUNG

Netzsanierung: Neuer Anlauf nur gemeinsam in der Branche

„Generalsanierungen“ gescheitert: Allein werden es InfraGo und Bundesverkehrsministerium nicht schaffen – [neues mofair-Positionspapier](#)

Berlin (14. September 2026):

Das Konzept der „Generalsanierungen“ auf den Hauptstrecken der DB InfraGO, 2022 als Power-Point-Vortrag in der Strategieabteilung der Deutschen Bahn ersonnen, ist unter Beschuss: Zeitpläne wurden erheblich überzogen, Kosten explodierten, Zielzustandsnoten wurden weit verfehlt. Wegen der ebenfalls anfälligen und nicht ausreichend ertüchtigten Umleiterstrecken kam es zu Fast-Infarkten auf dem deutschen Schienennetz mit massenweisen Zugausfällen im Fernverkehr und Güterzügen, die statt einem Tag eine Woche an ihr Ziel benötigten.

Der neue Bundesverkehrsminister Steffen Bilger will die Sanierungsstrategie überarbeiten. Derzeit finden offenbar Verhandlungen zwischen der DB, ihrer Tochter InfraGO und dem Bundesverkehrsministerium statt – ohne dass die Netznutzer, also die Eisenbahnverkehrsunternehmen, einbezogen würden.

mofair-Präsident Martin Becker-Rethmann:

„Die pompös so genannten ‚Generalsanierungen‘ haben ihr Ziel nicht erreicht. Wir brauchen stattdessen ein neues Gleichgewicht aus ‚Fahren‘ und ‚Bauen‘, das Infrastrukturbetreiber, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Politik gemeinsam entwickeln müssen – um nicht gleich wieder auf den nächsten Prellbock zu fahren.“

Ausgangspunkt sollten die ursprünglichen, aber nie eingelösten Versprechungen der ‚Generalsanierungen‘ sein: Umleitungsstrecken vor einer Totalsperrung ertüchtigen, alle Gewerke bündeln, mehr als 1:1-Ersatz schaffen, Netzzustand deutlich verbessern und danach mindestens fünf Jahre Baufreiheit garantieren. Die Projekte und ihre Reihung müssen gemeinsam festgelegt, Fristen dann eingehalten werden

und vor allem: Das Berichtswesen unter Einbeziehung der Branche deutlich transparenter eingerichtet werden, damit Verzögerungen zuverlässig rechtzeitig erkannt werden. Zur Kostendämpfung brauchen wir den im Koalitionsvertrag vorgesehenen Eisenbahninfrastrukturfonds. Dafür und die neue Netzsanierung werden auch Gesetze angepasst werden müssen.“

Seit der Bahnreform hatte die DB AG und vor allem ihre Netztochter DB Netz AG immer den Eindruck zu erwecken versucht, der Zustand des Netzes sei „im Grunde gut“. Wettbewerbsbahnen dagegen konnten schon vor zehn Jahren die Einschätzung, dass nur weniger als 10 % der Verspätungen infrastrukturbedingt seien, kaum nachvollziehen. Die alltägliche Erfahrung im Eisenbahnbetrieb wies eher auf zwei Drittel bis drei Viertel hin. Zu viele Bahnübergänge, Weichen oder Oberleitungen waren alltäglich gestört.

Plötzlich, im Frühjahr 2022, wandelte sich das Narrativ der Deutschen Bahn um 180 Grad: Der damals neue DB-Infrastrukturvorstand Berthold Huber meinte, das Netz sei zu alt und zu kaputt. Gemeinsam mit dem ebenfalls neuen Bundesverkehrsminister Volker Wissing erklärten er und DB-Vorstandsvorsitzender Richard Lutz, dass die heruntergerockte Infrastruktur für nicht weniger als 80 %(!) der Verspätungen verantwortlich sei.

Die Lösung lag nach Ihrer Auffassung in der „Generalsanierung“ der hauptbelasteten Strecken, die auf diese Weise zu „Hochleistungskorridoren“ werden sollten. Auch die Bahnhöfe sollten zu „Zukunftsbahnhöfen“, so die dritte Wortschöpfung, weiterentwickelt werden. DB-Vertreter betonten, die Zeiten seien nun vorbei, in denen man sich von der Politik anhand von Budgetrestriktionen erklären lasse, dass der Netzerhalt auch mit weniger als den eigentlich benötigten Mitteln zu machen sei.

Die Debatten in der Branche – groß war die Sorge, dass die neue Aufmerksamkeit nur dem vor allem vom DB Fernverkehr genutzten Hauptnetz gelte und das Nebennetz weiter verfallen könnte – und der Politik dauerten bis zur Novellierung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes im Sommer 2024, in dem 41 zu sanierende Strecken (genau genommen nicht: „Korridore“) konkret benannt wurden.

Währenddessen hatte die DB bereits Fakten geschaffen und (vermeintlich) alles für die „Riedbahn“-Sanierung zwischen Frankfurt (Main) und Mannheim in die Wege geleitet. Sie war damit Verbindlichkeiten eingegangen, von denen sie nicht sicher wissen konnte, ob dafür überhaupt Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt würden – damit aber

gleichzeitig die Politik erheblich unter Druck gesetzt. Die Sanierung fand (mit einer Vorrückung im Januar 2024) zwischen Juli und Dezember 2024 statt und die Kosten verdreifachten sich von ursprünglich geplanten 500 Millionen Euro auf mehr als 1,5 Milliarden. Die angestrebte Netzzustandsnote von 1,8 wurde nicht erreicht; stattdessen standen am Ende 2,1. Die Inbetriebnahme des neuen Zugleitsystems ETCS auf der Gesamtstrecke zog sich bis Frühjahr 2026 hin. Die infrastrukturbedingten Störungen gingen zwar nach anfänglichem Stottern zurück, aber bei weitem nicht um die in Aussicht gestellten 80 %.

Weitere „Generalsanierungen“ seitdem waren ebenfalls pannenbelastet: Hamburg-Berlin dauerte nicht sechs Monate wie geplant, sondern zehneinhalb und wurde ebenfalls deutlich teurer. Zudem steht zwischen den beiden größten Städten eine schon fahrplanmäßig längere Fahrtzeit als zuvor, aber selbst diese wird regelmäßig nicht eingehalten. Das alte Zugsicherungssystem LZB musste nach mehreren planerischen Zwischenschritten wieder eingebaut werden – um dann in wenigen Jahren dem europäischen Standard ETCS weichen zu müssen.

Die Sanierung Nürnberg-Regensburg wurde vier Tage vor der geplanten Wiedereröffnung um drei Wochen verlängert; bei Hagen-Wuppertal-Köln feierte man die Wiedereröffnung mit politischer Prominenz am Vormittag des 10. Juli und am Nachmittag desselben Tages wurden die nächsten Zugausfälle notwendig und hektisch geplant. Hinzu kam, dass eine Brücke auf der sanierten Strecke nur noch eingleisig befahrbar ist, was erst im Laufe der Bauarbeiten entdeckt wurde und während der Sperrzeit nicht mehr behoben werden konnte.

Mindestens für die laufende Sperrung Obertraubling (bei Regensburg) – Passau deutet sich wegen der Stellwerke bereits jetzt an, dass das Projekt länger dauern wird als geplant. Für die Sanierung Lehrte-Berlin hatte man bis vor wenigen Tagen darauf vertraut, dass durch die rechtzeitige Elektrifizierung der „Lehrter Stammbahn“ wenigstens eine leistungsfähige Ausweichstrecke während der Totalsperrung auf der Schnellfahrstrecke Berlin-Stendal-Wolfsburg-Hannover zur Verfügung stehen würde, aber auch das wird nicht funktionieren. Die neu geplanten Verkehrskonzepte führen de facto dazu, dass der SPNV in weiten Teilen Sachsen-Anhalts über vierzehn Monate kaum mehr attraktiv sein wird – wenn es ihn denn überhaupt gibt.

mofair entwirft in einem neuen Positionspapier ein konkretes Anforderungsprofil an ein erneuertes Sanierungskonzept. Sie können es [auf der mofair-Homepage herunterladen](#).

Über mofair:

Der Interessensverband *mofair* e.V. wurde 2005 gegründet. Mitglieder sind die erfolgreichsten in Deutschland im Schienenpersonenverkehr tätigen privaten, unabhängigen und wettbewerbsfähigen Verkehrsunternehmen.

Der Verband setzt sich für die Vollendung der Marktöffnung auf der Schiene und für die Sicherung eines diskriminierungsfreien Infrastrukturzugangs im Eisenbahnverkehr ein. Ziel des Interessenverbandes ist weiterhin die Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen öffentlichen Verkehrsmarktes unter fairen Rahmenbedingungen, damit sich öffentliche Mobilität zu einem Wachstumsmarkt mit zukunftssicheren Arbeitsplätzen entwickeln kann.

Ansprechpartner für die Presse:

Dr. Matthias Stoffregen
Geschäftsführer mofair
+49 (0) 30 50 93 13 04 1
+49 (0)160 96 90 61 43
matthias.stoffregen@mofair.de