

Neuausrichtung der Netzsanierung, vor allem der hochbelasteten Abschnitte (Nachfolge der so genannten „Generalsanierungen“)

Ansätze von mofair e. V.

14. September 2026

A.	Vorbemerkung.....	2
B.	Ursprüngliche Versprechen endlich einhalten.....	3
1.	Umleitungsstrecken vor der eigentlichen Streckensanierung ertüchtigen.....	3
2.	Alle Gewerke gebündelt sanieren	3
3.	Mehr als 1:1-Ersatz schaffen; Layoutstandards definieren und einhalten.....	3
4.	Netzzustandsnoten auf unter „2“ deutlich verbessern	4
5.	Mindestens fünf Jahre Baufreiheit garantieren.....	4
C.	Aus Erfahrungen lernen	5
6.	Realistisch und gemeinsam planen.....	5
7.	Einschlägige Fristen einhalten	5
8.	Meilensteine definieren und einhalten, Kommunikationswege überprüfen.....	6
9.	Räumlich benachbarte Maßnahmen entzerren.....	6
10.	Nicht wieder um 180 Grad wenden.....	7
D.	Bauen grundlegend weiterentwickeln.....	8
11.	Folgekosten berücksichtigen, Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen ausweiten	8
12.	Aufrichtig kommunizieren – nur durch die Bauherrin	9
13.	Verlässliche & überjährige Finanzierung sicherstellen	9

A. Vorbemerkung

Nach langen Jahren, in denen die DB den Zustand der Infrastruktur als „im Grunde gut“ beschrieb und dies auch seinen Widerhall in den Infrastrukturzustands- und Entwicklungsberichten fand, kam im Frühjahr 2022 die kommunikative Kehrtwende um 180 Grad: Vermutungen aus der Branche, dass doch ein viel größerer Anteil der Verspätungen infrastrukturbedingt sein könnte, wurden nun durch den Vorstandsvorsitzenden Richard Lutz und den Infrastrukturvorstand Berthold Huber bestätigt: 80 % der Verspätungen sollten es nun sein. Bundesverkehrsminister Volker Wissing, damals frisch im Amt, sah es auch so.

Die Lösung sollten „Generalsanierungen“ bringen: 40 bis 43 Strecken – die Zahl variierte in den kommenden Jahren bis zur Verankerung im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG, dort sind es 41) leicht – sollten jeweils fünf Monate gesperrt werden. Als erste zu sanierende Strecke wurde die Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim ausersehen. In schneller Folge sollten die Sanierungen bis 2030 aufeinander folgen, teilweise bis zu sechs Strecken zeitgleich(!) gesperrt werden. Die Einführung des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaschutz im Frühjahr 2025 bot dann die gute Gelegenheit, durch eine zeitliche Kopplung die dringend notwendige Streckung des Gesamtprojekts von sieben auf dann insgesamt 13 Jahre (2024 bis 2036) zu vollziehen.

Trotz des gewaltigen organisatorischen, technischen und nicht zuletzt auch kommunikativen Aufwands kommt inzwischen nicht einmal mehr die DB umhin einzuräumen, dass die „Generalsanierungen“ nicht der große Durchbruch sind: Die Kosten sind regelmäßig explodiert (eine Verdreifachung bei der Riedbahn), Zeitpläne konnten regelmäßig nicht eingehalten werden – Sperrungen dauerten regelmäßig zwei bis sechs Wochen länger, selbst dann, wenn die Sperrung zuvor schon planmäßig verlängert worden war. Der Umfang der Maßnahmen blieb hinter dem zurück, was in Aussicht gestellt worden war, daher nimmt auch die Streckenkapazität nicht zu. Die infrastrukturbedingten Störungen gehen deutlich weniger zurück als zuvor versprochen (auf der Riedbahn um 35 % statt der versprochenen 80 %). Die Fahrtzeit zwischen Hamburg und Berlin ist bereits fahrplanmäßig länger als zuvor, und dennoch sind nur 25 % der Züge derzeit pünktlich. Vor allem aber geraten sich die „Generalsanierungen“ und andere, teilweise kaum weniger einschneidende Bauvorhaben miteinander so sehr ins Gehege, dass im Netz keinerlei Reserven mehr vorhanden sind. Im Güterverkehr müssen teilweise die Umleiter der Umleiter der Umleiter gefahren werden. Und selbst dann kann es passieren, dass ein Zug über Tage quer durch Deutschland unterwegs sein muss.

Der Druck aus der Branche, von der Politik und nicht zuletzt von Fahrgästen und Steuerzahlern, den Ansatz grundlegend zu überarbeiten, wächst. Aber offensichtlich gibt es nicht die „eine“ Lösung, die zudem leicht umzusetzen wäre.

B. Ursprüngliche Versprechen endlich einhalten

Für einen Neubeginn sollte man sich vergegenwärtigen, mit welchen Versprechen die DB im Jahr 2022 für die „Hochleistungskorridore“ und „Zukunftsbahnhöfe“ geworben hatte, zu denen man mittels der „Generalsanierungen“ gelangen wollte. Allein unter diesen Prämissen konnte sie seinerzeit die Unterstützung der Bundesregierung, des Parlaments und der Branche erhalten.

Dass die Versprechen bei den bisherigen „Generalsanierungen“ nicht eingehalten worden sind, macht sie als solche jedoch nicht falsch. Sie sollten bei einer Weiterarbeit weiter – und dieses Mal ernsthaft – im Fokus stehen:

1. Umleitungsstrecken vor der eigentlichen Streckensanierung ertüchtigen

Eine Totalsperrung, also eine Reduktion der Streckenkapazität auf null, über (mindestens) 24 Wochen, ist keine Kleinigkeit. Sie muss sehr gut begründet werden, soll sie mit der Vorgabe aus § 61 Abs. 2 ERegG, die Belange der Zugangsberechtigten so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, in Einklang stehen.

Dies ist offensichtlich nur denkbar, wenn die vorgesehenen Umleiterstrecken vor allem für den SPfV und den SGV ertüchtigt worden sind. Diese Maßnahmen müssen in die Finanzierung nach § 11c BSWAG aufgenommen werden.

Ferner müssen für diese Strecken Pläne zur Erhöhung der Schienenwegskapazität (PEK) gemäß § 59 ERegG erstellt werden. Die Erkenntnisse aus dem Verfahren [BK10-26-0022 Z](#) (noch nicht abgeschlossen) müssen berücksichtigt werden. Die Umleiterstrecken müssen ferner für die Anwendung der „systemischen Streckenkunde“ freigegeben sein. Sind grenzüberschreitende Strecken betroffen, ist darüber hinaus sicherzustellen, dass die Umleitungsstrecken auch beim Nachbar-EIU befahrbar sind. Das bedeutet sowohl, dass die Baustellenplanungen abgestimmt, als auch dass die Fahrzeuge kompatibel sein müssen.

2. Alle Gewerke gebündelt sanieren

Auch hier muss gelten: Wenn es schon Totalsperrungen über Monate sein müssen, dann müssen alle Gewerke, die nicht mehr neuwertig sind, erneuert werden. Sollte ein solcher Ersatz (noch) nicht möglich sein, etwa weil der Planungsvorlauf nicht ausreichend ist, muss die Streckensanierung später einsortiert werden, um erneute Sperrungen (siehe 5.) nach Ende der Streckensanierung zu vermeiden.

Keinesfalls darf es erneut passieren, wie etwa bei Hagen-Wuppertal-Köln, dass während einer Totalsperrung das sanierungsbedürftigste Gewerk, nämlich abgängige Stellwerke, gar nicht saniert wird.

3. Mehr als 1:1-Ersatz schaffen; Layoutstandards definieren und einhalten

Der Anspruch muss weiter sein, dass eine vollgesperrte und sanierte Strecke nach Abschluss der Maßnahme nicht einfach nur eine neuere Version der alten ist. Sie muss auf den aktuellen

Stand der Technik gebracht werden und eine höhere betriebliche Kapazität aufweisen, z. B. durch leistungsfähigere Weichen, mehr Überleitstellen, längere Überholgleise und ähnliche Maßnahmen. Zudem muss sie eine geringere Störanfälligkeit aufweisen; das gilt sowohl für die einzelnen Komponenten, deren Zusammenwirken als auch für das Umfeld (z. B. Resilienz gegenüber Wetterextremen).

Die Layoutstandards, die die damaligen DB Netz und DB Station und Service Ende 2022 mit der Branche abgestimmt haben, müssen verbindlich umgesetzt werden.

4. Netzzustandsnoten auf unter „2“ deutlich verbessern

Auch wenn die Methodik des Netzzustandsberichts der DB Netz AG / DB InfraGO AG seit 2022 im Detail immer wieder einmal diskutiert und fortentwickelt wird, stellen die Netzzustandsnoten insgesamt den Zustand der Gewerke ausreichend zuverlässig dar. Einen besseren Maßstab scheint es zurzeit nicht zu geben.

Angesichts der Tiefe des Eingriffs durch eine Vollsperrung muss der Zustand einer Strecke und seiner einzelnen Gewerke nicht nur marginal angehoben werden, sondern muss auf breiter Front besser als die Schulnote „2“ werden. Nur so ist einigermaßen sicher, dass die Zustandsverbesserung auch nachhaltig ist.

5. Mindestens fünf Jahre Baufreiheit garantieren

Es versteht sich von selbst, dass es eine „absolute“ Baufreiheit nicht geben kann. Regelmäßige Instandhaltung ist mehr als ein Ärgernis, nämlich vielmehr die Voraussetzung dafür, dass die bundesdeutsche Schieneninfrastruktur nie wieder in einen so schlechten Zustand kommt, wie wir ihn jetzt erleben und unter großen Mühen beseitigen bzw. verbessern müssen.

Der Anspruch sollte jedoch sein, dass für mindestens fünf Jahre über laufende Instandhaltung hinausgehende größere Baumaßnahmen, insbesondere neuerliche Totalsperrungen, absolut vermieden werden.

C. Aus Erfahrungen lernen

Nach den bestenfalls durchwachsenen Erfahrungen mit den bisherigen Streckensanierungen (Riedbahn, Emmerich-Oberhausen, Hamburg-Berlin, Nürnberg-Regensburg, Hagen-Wuppertal-Köln, aktuell Obertraubling-Passau und „rechter Rhein“ (Troisdorf-Unkel-Wiesbaden)) kommen aber neben die 2022 entwickelten neue Gesichtspunkte, die für eine Neuausrichtung der Netzsanierung beachtet werden müssen.

6. Realistisch und gemeinsam planen

Über allem steht eine realistische Planung, wie ein neuer, gangbarer Kompromiss aus „Fahren und Bauen“ aussehen kann.

Dabei dürfen nicht nur die im BSWAG genannten Korridore/Strecken und ihre jeweiligen Umleiter betrachtet werden, sondern es muss das gesamte geplante Baugeschehen in den Blick genommen werden. Dazu gehören vor- und nachlaufende Maßnahmen auf den Korridoren/Strecken selbst, andere parallele Maßnahmen in benachbarten, direkt oder indirekt betroffenen Teilen des Netzes, auch im Nebennetz. Hinzu kommt ein gewisses, zu definierendes Maß an ungeplantem Störgeschehen, das nicht ausgeschlossen werden kann. Resilienz muss auch bei ungeplanten bzw. nicht planbaren Havarien gegeben sein. Vorab definierte und ausgearbeitete Notfallkonzepte müssen in der Schublade bereitliegen.

Insbesondere darf der Druck auf das System nicht so groß werden, dass nur die Antwort bliebe, in großem Stil auf Verkehrsleistungen zu verzichten.

Dieser Planungsprozess hat nur dann eine Chance, wenn er nicht allein zwischen der DB InfraGO (oder gar der DB AG!) und dem Eigentümer Bund, vertreten vor allem durch das Bundesministerium für Verkehr (BMV) und seinen Gutachtern geleistet wird. Die Zugangsberechtigten, also die Eisenbahnverkehrsunternehmen aller Verkehrsarten, die Bahnbauindustrie sowie die Bundesnetzagentur und das Eisenbahn-Bundesamt müssen an diesem Prozess beteiligt werden.

7. Einschlägige Fristen einhalten

Es sollte eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein, ist es aber nach den Erfahrungen der vergangenen Jahre immer weniger: Die bisher in Annex VII der EU-Richtlinie 2012/34 bzw. nunmehr in Kapitel II und Annex IV der EU-Kapazitätsverordnung [2026/1184](#) benannten Planungs-, Konsultations- und Abstimmungsfristen sind absolut und unbedingt einzuhalten. Der dadurch zu gewährleistende enge Dialog mit der Branche sorgt nicht nur dafür, dass die wirtschaftlichen Folgekosten bei den Zugangsberechtigten so gering wie möglich gehalten werden, sondern kann durch den fachlichen Austausch die Projekte insgesamt effizienter und so besser machen. Das Knowhow aller Beteiligten muss auch genutzt werden. Wenn, wie bisher, ZvF-Entwürfe (künftig: GPE, „Grobplanungsergebnisse“) regelmäßig gar nicht mehr erstellt werden und die

Zugangsberechtigten erstmals mit einer Bauplanung konfrontiert werden, wenn diese aus Sicht der InfraGO eigentlich „fertig“ ist, ist erkennbar weder das eine noch das andere der Fall.

8. Meilensteine definieren und einhalten, Kommunikationswege überprüfen

Während der jeweiligen Laufzeit der bisherigen Sanierungsprojekte wurde weit überwiegend vermeldet, man sei gut in der Zeit und voll im Plan. Die Verzögerung um sechs Wochen bei der Wiederinbetriebnahme der Strecke Berlin-Hamburg wurde erste Mitte Februar verkündet; die Verschiebung der Wiedereröffnung von Nürnberg-Regensburg um drei Wochen wurde drei Tage(!) vor der eigentlichen Wiedereröffnung kommuniziert – an Endkunden wie an Zugangsberechtigte. Personalpläne umstellen, SEV-Fahrzeuge länger einsetzen, Fahrgastinformation anpassen, all das ist in der kurzen Zeit de facto nicht mehr möglich. Noch gravierender war es bei der Wiederinbetriebnahme von Hagen-Wuppertal-Köln: Zwar wurde die Wiederinbetriebnahme offiziell gefeiert, nur: Sie passierte gar nicht. Von Anfang an war lediglich ein reduziertes Zugangebot möglich.

In allen Fällen ist es schwer zu glauben, dass wirklich so spät erst aufgefallen sein soll, dass die Zeitpläne nicht mehr zu halten sind und dass die Reißleine erst so spät (bzw. gar nicht) gezogen werden konnte.

Zum einen müssen offensichtlich die internen Berichtswege innerhalb der DB InfraGO, zwischen ihr und ihren Auftragnehmern sowie zwischen Auftragnehmern und den Sub- und Subsubunternehmen überprüft werden. Es muss geklärt werden, inwiefern wirklich alle relevanten Nachrichten über potenzielle inhaltliche und zeitliche Risiken weitergegeben werden. Künftig muss ausgeschlossen werden, dass eine rote Flagge erst dann gehisst wird, wenn eine Einhaltung des Zeitrahmens nicht einmal mehr theoretisch möglich ist. Insgesamt ist die Bauaufsicht quantitativ und qualitativ zu verbessern und mit der klaren Verantwortlichkeit auszustatten, absehbare Verzögerungen unmittelbar zu kommunizieren.

Darüber hinaus ist das Berichtswesen gegenüber externen Marktteilnehmern und Politik grundsätzlich zu überdenken. Das reine „Erbsenzählen“ von sanierten Oberbaukilometern, Fahrdrachenkilometern, ausgetauschten Weichen oder ausgebrachten ETCS-Balisen allein kann sehr trügerisch sein, wenn die gegenseitige Abhängigkeit der Gewerke nicht dargestellt wird. Auch der Stand der technischen Abnahmen, Belastungsfahrten etc. muss aus den Berichten hervorgehen. Vor allem dürfen die Berichte nicht als Geheimsache eingestuft werden. Ein vierzehntägiger Bericht an den Haushaltsausschuss des Bundestags wie während der Riedbahnsanierung ist gut, noch besser ist eine Einbeziehung der Branche, insbesondere der Zugangsberechtigten, die betroffen und damit in der Regel auch streckenkundig sind. Notwendig ist also eine umfangreiche Transparenz, mindestens der Fachöffentlichkeit gegenüber.

9. Räumlich benachbarte Maßnahmen entzerren

Nicht nur die Zahl der parallel stattfindenden Streckensanierungen ist offenbar derzeit noch zu ambitioniert, als dass sie realistisch machbar wäre. Künftig muss auch ausgeschlossen werden,

dass zwei Korridorsanierungen direkt aneinanderstoßen, insbesondere dann, wenn sie einander kapazitativ beeinflussen (können), etwa direkt oder indirekt durch die jeweils an ihrer Stelle vorgesehenen Umleiterstrecken. Das gilt auch für andere Baumaßnahmen, nicht nur die im BSWAG vorgesehenen Projekte selbst. So stand die „Qualitätsoffensive Hamburg-Hannover“ in diesem Frühjahr massiv unter Druck, als sich die Wiederinbetriebnahme von Berlin-Hamburg verzögerte, denn beide Strecken waren füreinander Umleiterstrecken. Es drohte ein Dominoeffekt, bzw. teilweise trat er ein: Um die folgenden geplanten Sanierungen (Berliner Stadtbahn) nicht zu gefährden, musste das Programm der Qualitätsoffensive reduziert werden. Für die Zukunft müssen die Maßnahmen entzerrt werden, also die Dominosteine in weiterem Abstand aufgestellt werden.

10. Nicht wieder um 180 Grad wenden

Im Jahr 2022 wurden die „Generalsanierungen“ als DIE Lösung für nahezu alle Probleme des deutschen Schienennetzes präsentiert. Alle Energien der InfraGO wurden nun auf deren Gelingen konzentriert. Vor allem die Riedbahn MUSSTE ein Erfolg werden, das schien man sich selbst und dem damaligen noch neuen Bundesverkehrsminister schuldig zu sein.

Die so mit viel medialer Begleitung erzeugte Aufbruchsstimmung hatte aber auch eine Schattenseite: Langsame, aber grundsätzlich funktionierende Prozesse in Planung, Beschaffung und im Bau selbst wurden von den Füßen auf den Kopf gestellt. Dabei ging auch vorhandenes Knowhow verloren bzw. kam nicht mehr dort an, wo es gebraucht wurde. Anders ist es nicht zu erklären, dass zwei Stellwerke mit der Zustandsnote „ungenügend“ auf der Strecke Hagen-Wuppertal-Köln bei der gerade beendeten Sanierung gar nicht angegangen wurden. Der Planungsvorlauf wäre wohl ausreichend gewesen – es kümmerte sich nur niemand.

Um solche Unzulänglichkeiten nicht erneut zu provozieren, muss eine Revision des bisherigen Ansatzes behutsam erfolgen. Die Projekte der Jahre 2026 und 2027, vielleicht auch 2028, die fest terminiert und ausgeplant sind und für die Dienstleister vertraglich gebunden sind, sollten in der Regel wie nun geplant durchgeführt werden.

D. Bauen grundlegend weiterentwickeln

Eine Revision muss auch Anlass für eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Netzsanierung insgesamt sein.

11. Folgekosten berücksichtigen, Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen ausweiten

Die zu einem wesentlichen Teil aus Anlass der „Generalsanierungen“ entstandene Novelle des BSWAG vom Sommer 2024 erweiterte die Möglichkeiten der Infrastrukturfinanzierung durch den Bund und war insofern auch ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Aber bereits damals war deutlich, dass der Bund über Jahrzehnte zu wenig Geld für den Netzerhalt aufgewendet und damit den eigenen Haushalt geschont hatte. Die Folgekosten, die sich daraus ergeben, dass eine Sanierung nunmehr nur noch (im Regelfall) durch Totalsperrungen möglich ist, trägt er aber auch nach der BSWAG-Novelle nur zu einem kleinen Teil. Er übernimmt 40 % der Kosten des Schienenersatzverkehrs (und das bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen weitere 10 %), aber auch nur für die eigentliche Kernmaßnahme, nicht für vor- und nachlaufende Maßnahmen. Für auf Umleiterstrecken notwendig werdenden Schienenersatzverkehrs (SEV) im SPNV ist die Kostenübernahme strittig; für eine in einigen Fällen sinnvolle Kombination von SEV auf Straße und Schiene gibt es keine Finanzierung.

Dabei machen die Kosten des SEV nur einen kleinen Teil der Betriebserschwerungskosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen aus: Entgangene Fahrgeldeinnahmen, vor allem im SPFV, auch langfristige Fahrgastverluste und Kosten der Personal- und Fahrzeugdisposition, für zusätzliche Marketing- und Fahrgastinformationsmaßnahmen werden durch umgekehrt entfallende Trassen- und Stationsgebühren in keinsten Weise ausgeglichen. Vor allem bedeutet eine Totalsperrung im SPNV, dass das EVU grundsätzlich keine Leistungsentgelte vom Aufgabenträger erhält. Um drohende Insolvenzen abzuwenden, bleibt den EVU nichts anderes übrig, als sich mit den SPNV-Aufgabenträgern zu verständigen und für jeden einzelnen Verkehrsvertrag eine gangbare Lösung zu finden, damit das Verkehrsangebot nach Wiedereröffnung der Strecke auch wieder zur Verfügung stehen kann.

Hier muss der Schritt von jeweiligen Einzelfalllösungen hin zu einer stärker einheitlichen Lösung mit einer Finanzierungsbeteiligung des Bundes gegangen werden, denn: Er war es, der in der Vergangenheit zu wenig Geld in die Schieneninfrastruktur gegeben hat, obwohl er nach dem Grundgesetz unzweifelhaft zuständig war und weiter ist.

Für die Durchführung der einzelnen Streckensanierungen ist die bestehende Methodik der Wirtschaftlichkeitsberechnungen anzupassen. Insbesondere müssen die Betriebserschwerungskosten der EVU und weitere Akteure wie Gleisanschließer im Güterverkehr realistischer beziffert werden, um die Abwägung zwischen Totalsperrung und eingleisiger Sperrung fundierter vorzunehmen zu können. Dass eine Totalsperrung aus Sicht des Infrastrukturbetreibers als Bauherr wirtschaftlicher ist, ist grundsätzlich nachvollziehbar, ob sie auch dem Gebot des § 61 Abs. 2 ERegG, die Belange der Zugangsberechtigten möglichst wenig zu beeinträchtigen, entspricht, darf bezweifelt werden.

Und nicht zu vergessen: Gemeinsam muss ausgewertet werden, welche bürokratischen, regulatorischen und prozessualen Faktoren zu Zeitverzögerungen und wesentlichen Kostensteigerungen geführt haben.

12. Aufrichtig kommunizieren – nur durch die Bauherrin

Dass länger dauernde Sanierungen und damit verbundene Härten für Fahrgäste und Verlager im Güterverkehr erklärungsbedürftig sind, liegt auf der Hand. Dass der Eindruck, man könnte gut 40 grundverschiedene Strecken nach einheitlichem Schema F sanieren, wie andere Brezeln backen, ist offenkundig. Die Kommunikation rund um die „Generalsanierungen“ aber trieb bisweilen skurrile Blüten, vom Engagement der Agentur des ehemaligen „BILD“-Chefredakteurs Kai Diekmann bis hin zum Streaming-Mehrteiler „Bahnsinn Riedbahn“, der bei Betroffenen nicht unbedingt nur für Begeisterung sorgte, nebenbei auch nicht ganz günstig war und damit die ohnehin mehrfach überzeichneten Projektbudgets weiter anwachsen ließ.

Künftig ist es zwingend erforderlich, dass die Infrastrukturkommunikation ausschließlich bei der DB InfraGO angesiedelt wird, und zwar für alle Medien – Print, TV und Radio, Soziale Medien. Infrastrukturkommunikation hat ihrer Natur nach nüchtern-sachlich zu sein. Sie darf nicht übertreiben, keine unerfüllbaren Hoffnungen wecken. Sie muss sagen, was ist. Darin unterscheidet sie sich wesentlich von der Kommunikation („Werbung“, „Reklame“) für die wettbewerblichen Teile des DB-Konzern, also im Wesentlichen die Transportgesellschaften. Wegen der geschilderten inhaltlichen Unterschiede und nicht zuletzt auch aus regulatorischen bzw. Entflechtungsgründen ist die klare Trennung notwendig.

Darüber hinaus muss künftig sichergestellt werden, dass die Kommunikation der InfraGO auch von politischer Einflussnahme des Eigentümers Bund und ggf. auch der Länder freigestellt wird. Ein nicht unerheblicher Teil der Übertreibungen und der notwendig daraus folgenden Enttäuschungen der vergangenen Jahre dürfte auch darauf zurückzuführen sein, dass das Bundesverkehrsministerium und andere unbedingt Erfolge sehen wollten, die sie sich selbst zuschreiben konnten. Auch das muss ein Ende haben und einem neuen Realismus Platz machen.

13. Verlässliche & überjährige Finanzierung sicherstellen

Es dürfte unmittelbar einleuchten, dass die bisherige Finanzierungsarchitektur über den Bundeshaushalt und die LuFV III an ihre Grenzen gestoßen ist. Auch das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität hat an den Problemen eigentlich nichts vereinfacht, sondern die Komplexität bislang eher noch erhöht. Zwar hat die LuFV der Idee nach eine überjährige Finanzierung bereits ermöglicht, diese wurde aber durch die davongaloppierenden Baukosten entwertet. In den vergangenen Jahren musste dann doch wieder jedes Jahr über eine Zusatzvereinbarung sichergestellt werden, dass das Notwendige auch getan werden konnte. Der Jährlichkeit entkam man damit aber nicht mehr.

Aber auch eine an sich ausreichend dotierte LV InfraGO, über deren Details die Branche derzeit fast vollständig im Unklaren gelassen wird, ist nur ein Schritt auf dem Weg zu einer besseren Finanzierungsarchitektur. Diese liegt in der Etablierung eines prinzipiell dauerhaften und in seiner

Laufzeit nicht beschränkten Eisenbahninfrastrukturfonds, dessen Mittelverwendung durch den (ebenfalls noch aufzustellenden und dann fortzuschreibenden) Infraplan geregelt wird.

Entscheidend sind dabei zum einen die grundsätzliche Sicherheit, dass nicht nur im aktuellen und im Folgejahr ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, sondern dass dies langfristig der Fall ist, auch Legislaturperioden übergreifend. Nur so können Bauleistungen längerfristig ausgeschrieben werden, wettbewerbsfreundliche Lose gebildet und andere Strategien gewählt werden, die die bisherige, außergewöhnlich preistreibende Beschaffungshetke vermeiden und dazu führen, dass die Bahnbauindustrie bei Personal, Prozessen und Maschinen längerfristig aufbaut und so auch Skaleneffekte erzielt.