



Konzept zur fahrgastfreundlichen Sanierung des Schienennetzes

VCD-Konzept zur fahrgastfreundlichen Sanierung des Schienennetzes

Die Sanierungen der Bahnstrecken sind bitter nötig, um die Schiene fit für die Zukunft zu machen – doch die Belastung der Fahrgäste durch die Generalsanierungen ist hoch und sorgt für Frust. Das hat Gründe: Derzeit sieht das Konzept zur Generalsanierung der Hochleistungskorridore gesetzlich vor, dass alle Maßnahmen innerhalb einer einmaligen mehrmonatigen Vollsperrung gebündelt werden. Die Erfahrungen mit den bisherigen Korridorsanierungen Frankfurt – Mannheim, Hamburg – Berlin, Köln – Wuppertal – Hagen und Nürnberg – Regensburg zeigen, dass dieses Konzept nicht funktioniert. Trotz Vollsperrungen von mehreren Monaten und kurzfristiger Verlängerungen bis zu fast einem Jahr sind nicht alle erforderlichen Arbeiten erfolgt.

Es ist absurd, dass das Gesetz eine mehrmonatige Vollsperrung fordert, unabhängig davon, ob diese massive Belastung für Fahrgäste und Verladende erforderlich ist oder nicht. Der VCD hält monatelange Vollsperrungen ohne eine vollständige Behebung aller Probleme für unzumutbar gegenüber den Fahrgästen und für schädlich gegenüber der Wirtschaft. Der VCD fordert daher dringend, das Verfahren der Generalsanierungen im Interesse der Fahrgäste und Verlader neu auszurichten. Vollsperrungen dürfen nur das letzte Mittel sein.

Bei den bisherigen Korridorsanierungen hat sich bereits gezeigt, dass eine Vollsperrung nicht immer erforderlich ist. Bei der Sanierung Hamburg – Hannover konnte die Totalsperrung für die halbe Strecke [Hamburg – Uelzen] auf die halbe Zeit reduziert werden. Damit wurde die Belastung durch den Schienenersatzverkehr mit Bussen immerhin von 100 km auf 55 km Länge reduziert. Insbesondere der für regelmäßig Pendelnde wichtige Verkehr zwischen Uelzen, Lüneburg und Hamburg konnte für ungefähr die halbe Bauzeit der Zugverkehr aufrechterhalten werden.

Mit diesem Papier legt der VCD ein Konzept vor, das es ermöglicht, die Anzahl der Sperrungen auf ein absolutes Mindestmaß und ihre Dauer auf maximal einen Monat zu reduzieren. Seine Umsetzung würde die negativen Folgen für Fahrgäste und Verlader geringhalten und die Gefahr einer dauerhaften Abwanderung aufs Auto minimieren. Unerlässliche Sperrungen können sorgfältig geplant, der Zeitplan verbindlich kommuniziert und eingehalten werden.

So können Korridorsanierungen ohne mehrmonatige Sperrung erfolgen

Eine gebündelte Sanierung kann auch mit einer eingleisigen Sperrung erfolgen. Nur bestimmte Arbeiten erfordern eine Vollsperrung. Wenn diese Arbeiten am Anfang und Ende der Sanierung konzentriert werden, genügen jeweils relativ kurze Vollsperrungen. Dazwischen kann eingleisiger Betrieb stattfinden, während im anderen Gleis gebaut wird. Mit etwas höherem Planungsaufwand muss eine solche Gesamtsanierung kaum länger dauern als bei einer Vollsperrung.

Mit modernen Maschinen kann ein Gleis mitsamt Untergrund komplett saniert werden, während im zweiten Gleis die Züge fahren. Die Geschwindigkeit wird dort reduziert, was die Fahrzeit aber nur geringfügig verlängert und die Arbeitenden schützt. Dies ist in jedem Fall deutlich schneller und komfortabler als ein Schienenersatzverkehr und/oder eine Umleitung. Die Baustellenversorgung kann vollständig über das für andere Züge gesperrte „Baugleis“ erfolgen. Zum Schutz der Arbeitenden wird das Gleis mit einem Zaun abgesperrt, der am befahrenen Gleis befestigt ist, so dass sich die Absperrung stabil mit kleinem Sicherheitsabstand neben dem durchfahrenden Zug befindet und niemand versehentlich auf das befahrene Gleis gerät. In den letzten Jahren wurden auf Rügen Gleisbauarbeiten auf einem Gleis bei laufendem Betrieb im zweiten Gleis durchgeführt, und der Streckenausbau zwischen Hanau und Gelnhausen in Hessen findet derzeit ebenfalls teilweise auf diese Art statt.

Des Weiteren gibt es sogar eingehauste Gleisbaumaschinen, die das Gleis abschirmen und unter denen die erforderlichen Arbeiten sicher ausgeführt werden können.

Umgang mit Brücken

Eine durchschnittliche Brücke kann innerhalb von maximal zwei Wochen abgebaut und durch eine sogenannte „Hilfsbrücke“ ersetzt werden. Dann wird die neue Brücke unter der „Hilfsbrücke“ mit Widerlagern vorbereitet – abschließend kann der neue Brückenüberbau innerhalb von zwei bis drei Wochen eingehoben und angeschlossen werden.

Selbst die extrem aufwändig zu ersetzende viergleisige, 108 Meter lange und 3.600 Tonnen schwere „Sternbrücke“ in Hamburg sollte in einer Sperrpause von nur vier Wochen abgerissen und durch eine vorbereitete neue Brücke ersetzt werden. Um weitere Arbeiten im engen Innenstadtbereich erledigen zu können, wurde hier die Vollsperrung ausgedehnt. Der Einbau der neuen Brücke erfolgte jedoch deutlich schneller.

Während der kurzen Vollsperrungen können auch Weichen in größerem Rahmen ausgetauscht und die Signaltechnik modernisiert werden.

Weitgehende Aufrechterhaltung des Zugverkehrs

Damit der Zugverkehr trotz der Eingleisigkeit so weit wie möglich aufrechterhalten werden kann, sollte der Fern- und Güterverkehr teilweise oder vollständig umgeleitet werden. Der verbleibende Regionalverkehr und einige andere Züge können auf der eingeschränkten Strecke weiterhin verkehren. Dabei sollten vor allem die Nahverkehrszüge mindestens stündlich fahren.

Schienenersatzverkehr für den Nahverkehr mit Bussen darf nicht dauerhaft über Entfernungen von 50 km oder gar über 100 km über den gesamten Sanierungszeitraum erforderlich sein. Stundelange Busfahrten für eine Strecke, die der Nahverkehrszug sonst in weit weniger als der Hälfte der Zeit zurücklegt, sind für die Fahrgäste unzumutbar – insbesondere, wenn dieses Provisorium über Monate andauert.

Die Umleitungsstrecken für den Fern- und Güterverkehr müssen vor den verbleibenden Sperrungen noch konsequenter und umfassender ausgebaut werden. Die erste große Korridorsanierung an der Riedbahn startete für eine komplette Streckensanierung zu kurzfristig – inzwischen haben die Maßnahmen des Sanierungsprogramms aber längere Planungsvorläufe, so dass auf den Umleitungsstrecken auch Elektrifizierungen, zusätzliche Gleiswechsel und mehr oder längere Kreuzungs- und Überholgleise möglich werden. Es sind also unterschiedliche Maßnahmen möglich. Die Belastungen für Fahrgäste und Güterverkehr so gering wie möglich zu halten, muss dabei oberste Priorität haben.

Besonderheit bei der Sanierung Hamburg – Berlin

Bei der Sanierung der Strecke Hamburg–Berlin gab es eine Besonderheit: Hier wurde eine feste Fahrbahn ausgebaut, also eine kilometerlange Betonplatte entfernt. Daher war hier ausnahmsweise eine längere Sperrung erforderlich – allerdings nur für den betroffenen Abschnitt zwischen Ludwigslust und Wittenberge. Es kann bei den Sanierungen also durchaus Sonderfälle geben, die längere Sperrungen erforderlich machen. Diese müssen aber auf die Situationen beschränkt werden, in denen es keine Alternativen gibt. Und auch in diesen Fällen muss immer so fahrgastfreundlich wie möglich gebaut werden – das heißt in aller Regel ohne Vollsperrungen von mehr als vier Wochen.

Die nächsten Schritte zur Umsetzung fahrgastfreundlicher Sanierung

Die DB InfraGO muss ihre Planungen so anpassen, dass die Bündelung der Maßnahmen jeweils ohne längere Vollsperrungen erfolgen kann. Die geltende Rechtslage in §11c Bundesschienenwegeausbaugesetz lässt mit Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums ausdrücklich Abweichungen von der mehrmonatigen Vollsperrung zu. Deshalb fordert der ökologische Verkehrsclub VCD das Verkehrsministerium auf, Abweichungen generell zuzustimmen und mit der DB InfraGO ein entsprechendes Baukonzept abzustimmen.

Zudem sollte das Verkehrsministerium eine Gesetzesänderung auf den Weg bringen, um die Festlegung auf eine mehrmonatige Vollsperrung aus dem Gesetz zu streichen und eine Regelung zu formulieren, welche die Bündelung von Maßnahmen *ohne verpflichtende mehrmonatige Vollsperrung* vorgibt. Hierzu hat der VCD dem Bundesverkehrsministerium bereits einen Formulierungsvorschlag unterbreitet:

§ 11c Absatz 1 BSWAG (Änderungen gegenüber geltendem Gesetz durch Streichung und Unterstreichung markiert):

(1) *Das Konzept der Generalsanierung von Hoch-*

leistungskorridoren der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes hat das Vorziehen und die Bündelung von Instandhaltungsmaßnahmen, Ersatzinvestitionen und weiteren investiven Maßnahmen ~~während einer einmaligen, mehrmonatigen Vollsperrung~~ innerhalb eines einmaligen konzentrierten Zeitraums vorzusehen. Das zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Eisenbahnen des Bundes kann in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr von der Konzentration auf einen einmaligen Zeitraum ~~mehrmonatigen Vollsperrung~~ gemäß Satz 1 abweichen, wenn dadurch die Gesamtzeit erforderlicher Sperrungen reduziert wird.

Sanierungen durchführen – aber ohne die Schiene lahmzulegen

Klar ist: Die Schieneninfrastruktur muss dringend saniert und leistungsfähiger werden – aber es braucht eine neue Zielsetzung für die Sanierungsarbeiten. Statt die betroffene Strecke über Monate vollständig für den Bahnverkehr zu sperren, muss der Betrieb so weit wie möglich aufrechterhalten werden. Eine fahrgastfreundliche Korridorsanierung verbindet deshalb beides: zügiges und konzentriertes Bauen mit einem verlässlichen Zugangebot. Vollsperrungen bleiben dort möglich, wo sie technisch unvermeidbar sind, müssen aber die Ausnahme bleiben und so kurz wie möglich sein. Damit will der ökologische Verkehrsclub VCD erreichen, dass die Infrastruktur umfassend und dauerhaft verbessert wird, aber die Schiene auch während der Sanierung für die Fahrgäste und die Unternehmen so weit wie möglich nutzbar bleibt.



Impressum

Verkehrsclub Deutschland e. V.

Wallstraße 58 | 10179 Berlin

Fon 030/280351

www.vcd.org

VCD-Spendenkonto

IBAN: DE78 4306 0967 1132 9178 01

BIC: GENODEM1GLS

GLS Gemeinschaftsbank eG

Titelbild: Kevin Seibel/Pixabay

© VCD e.V. | 09/2026

