

Autor: Matthias Kamann
Seite: 5 bis 5
Ressort: Politik
Rubrik: Politik

Ausgabe: Hauptausgabe

¹ von PMG gewichtet 01/2023

² von PMG gewichtet 7/2022

Mediengattung: Tageszeitung
Jahrgang: 2023
Nummer: 32
Auflage: 67.393 (gedruckt) ¹ 71.874 (verkauft) ¹
 103.601 (verbreitet) ¹
Reichweite: 0,711 (in Mio.) ²

Die schwierigste Zeit für die Bahn kommt erst noch

Bis 2030 will der Staatskonzern auf 4200 Kilometern die wichtigsten Strecken sanieren - und dafür jeweils abschnittsweise sperren. Das wird den Verkehr belasten

Matthias Kamann

Für Bahn-Kunden werden es sieben harte Jahre. Sieben Jahre mit längeren Fahrzeiten auf vielen Strecken, mit Ersatzverkehr und weiträumigen Umleitungen. Danach soll das Schienennetz besser sein. Aber zuvor wird noch klarer als bisher werden, wie schlecht das Netz jetzt ist.

In der vergangenen Woche hat die Deutsche Bahn AG der Branche ihr Konzept für die "Generalsanierung Hochleistungsnetz" präsentiert. Demnach sollen lange Abschnitte, die besonders stark belastet sind, auf insgesamt 4200 Kilometern Stück für Stück jeweils für fünf Monate gesperrt, repariert und modernisiert werden. Fast harmlos wirkt, was schon vorher bekannt war: Mannheim-Frankfurt/Main 2024, Emmerich-Oberhausen und Hamburg-Berlin 2025. Danach kommt es dicke. 2026 Hamburg-Hannover und - sehr wichtig für den Güterverkehr - Nürnberg-Passau. 2027 sollen fast die gesamte Strecke zwischen Berlin und Hannover sowie Köln-Dortmund-Hamm durchs Ruhrgebiet drankommen. 2028 unter anderem Hamburg-Bremen, 2029 wichtige Strecken in Hessen, 2030 die Strecke von Bremen ins Ruhrgebiet.

Endgültig ist der Plan nicht. Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) muss noch zustimmen. Die Gespräche darüber beginnen erst. Aber dass es im Prinzip so gemacht wird, kann als gesichert gelten. Auch weil das bisherige Vorgehen, bei dem an zahllosen Kurzabschnitten kleinere Baustellen eingerichtet wurden, außer Verspätungen wenig bewirkte. Nun soll auf großen Korridoren alles auf ein Mal gemacht werden, von digitaler Zugüberwachung über zusätzliche Weichen und Überholgleise bis hin zu modernisierten Bahnhöfen. Danach soll auf den jeweils

sanieren Strecken "Baufreiheit von fünf Jahren" herrschen, heißt es in der DB-Präsentation, die WELT vorliegt.

Welche Einschränkungen für fünf Jahre Baufreiheit nötig sind, lässt sich daran ablesen, dass die DB "400 bis 500 Busse" ab Juli 2025 bereithalten will, wie es in dem Papier heißt. Die Busse dienen dem Ersatzverkehr für den jeweils ausfallenden Schienennahverkehr. Das heißt: Kaum wird der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mit dem 49-Euro-Ticket attraktiv, schon wird die Nutzung vielerorts unattraktiv, weil keine Züge fahren. Auch der Fernverkehr leidet, wenn 2027 auf der ICE-Magistrale Berlin-Köln die Züge länger brauchen als nach jetzigem Fahrplan.

Dass dies Kunden kosten kann, fürchtet Bastian Kettner (Linke) vom ökologischen Verkehrsclub VCD. Zwar sei die Korridor-Sanierung "grundsätzlich sinnvoll", weil sie "einen verlässlichen Fahrplan ermöglichen" könne, sagte Kettner WELT. "Allerdings dürften mehrmonatige Sperrungen und entsprechende Umwege mit Fahrzeitverlängerungen dazu führen, dass manche Reisende lieber das Auto nehmen oder noch mehr Güter auf der Straße transportiert werden." Wolle man das nach der Sanierung ausgleichen, müsse man dann ein attraktives Angebot bereithalten. "Dafür reicht die Reparatur nicht aus, sie ist nur das Mindeste", sagt Kettner. "Vielmehr braucht es auch echten Ausbau." Zu dem würden nicht nur große Neubausrecken gehören, "sondern auch und mehr noch viele kleine und mittlere Maßnahmen, die längst identifiziert sind". Das Spektrum reiche von der weiteren Elektrifizierung bis zur Ermöglichung dichter Zugfolgen. Hier könne man "mit verhältnismäßig geringem Mitteleinsatz große Effekte bewirken". Noch schwieriger wird es für den Güter-

verkehr. Bei ihm rächten sich die Versäumnisse der Vergangenheit, sagt Dirk Flege, Geschäftsführer des Verbands Allianz pro Schiene. "Bei Sperrungen braucht es ja Ausweichrouten, aber diese sogenannten Umleiterstrecken sind selbst teilweise in einem renovierungsbedürftigen Zustand und so wenig ausgebaut, dass sie den Umfahungsverkehr nicht vollständig aufnehmen können. Insofern fällt uns allen jetzt auf die Füße, dass die DB und der Bund als Eigentümer sich um die etwas weniger prominenten Strecken noch viel weniger gekümmert haben als um den Rest des Netzes."

Tatsächlich sind nicht wenige Ausweichrouten mal nur eingleisig, mal mit veralteter Signaltechnik ausgerüstet, mal nicht elektrifiziert. Die DB will einen Pool mit Dieselloks aufbauen, die den Güterverkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden. Das sei "grotesk", meint Flege. "Das wird bei Gütertransporten Zeit kosten, und weil Zeit Geld ist, wird es den Schienengüterverkehr zusätzlich belasten."

Flege verweist auf die Politik: "Bei der Elektrifizierung stellt sich auch die Frage nach Bundesverkehrsminister Volker Wissing." Nach Berechnungen der Allianz pro Schiene müssten in Deutschland pro Jahr 500 Streckenkilometer mit Oberleitungen versehen werden, um die wichtigsten Lücken zu schließen. Aber "bisher", so Flege, "schafft Deutschland nur 60 Kilometer pro Jahr. Wenn hierbei mal Tempo gemacht würde, könnten zumindest bei Korridor-Sanierungen am Ende der 2020er-Jahre bessere Umleiterstrecken zur Verfügung stehen. Aber ich sehe da bei Wissing kein Tempo, wohl aber den Willen, beim Straßenbau mehr Tempo zu machen."

Dass der für die Korridorsperrungen

notwendige Ausbau von Ausweichstrecken rechtzeitig erfolgt, bezweifelt Peter Westenberger, Geschäftsführer des Verbands der privaten Güterbahnen. "Im bisherigen Dialog mit der DB ist eine Frage völlig unbeantwortet geblieben. Nämlich, ob DB Netz überhaupt selbst daran glaubt, die Umleiterverkehre bei

den für 2026 und die Folgejahre in den Blick genommenen Korridorsanierungen bewältigen zu können", sagte Westenberger WELT. "Es ist nirgendwo belegt, dass das funktionieren wird." Deshalb müssten nun einige lange geplante Neu- und Ausbauten an Ausweichstrecken "dringend vorgezo-

gen werden, damit diese Strecken dann Umleiterverkehre aufnehmen können". Ich sehe bei Minister Volker Wissing kein Tempo **Dirk Flege, Allianz pro Schiene**

Wörter: 787
Urheberinformation: (c) Axel Springer SE