

**Autor:** Caspar Schwietering [tmt7an7kmh9fmo1io7cvccb]  
**Seite:** 12

**Mediengattung:** Tageszeitung  
**Auflage:** 74.727 (gedruckt)<sup>1</sup> 97.432 (verkauft)<sup>1</sup>  
 104.127 (verbreitet)<sup>1</sup>

**Ressort:** Wirtschaft  
**Rubrik:** WIRTSCHAFT

**Reichweite:** 0,374 (in Mio.)<sup>2</sup>

<sup>1</sup> von PMG gewichtet 01/2023

<sup>2</sup> von PMG gewichtet 7/2022

# Kurskorrektur auf offener Strecke

## Wissing wirbt für die Bahn-Tortur

Die Tücken der Riedbahn erwischen auch den Verkehrsminister. Volker Wissing ist im Regional-Express unterwegs, zusammen mit Berthold Huber, dem Infrastrukturchef der Deutschen Bahn, will der FDP-Politiker Deutschlands berüchtigtste Bahnstrecke zeigen. Auf dem Weg nach Mannheim hat der Zug Frankfurt erst wenige Minuten verlassen, als am Bahnhof Mörfelden die Durchsage kommt: „Da wir noch auf einen Gegenzug warten müssen, verzögert sich unsere Weiterfahrt um einige Minuten.“

„Wie bestellt“, sagt Huber. „Wir haben eine Strichliste geführt: seit dem 1. Januar jeden Tag einen Strich, das heißt, jeden Tag eine Störung.“ Derzeit wird an der Riedbahn wieder einmal gebaut. Bis Ende März ist die Strecke nur eingleisig befahrbar. Die S-Bahn fährt deshalb nicht und nur wenige ICE. Und doch kann die Bahn den Notfahrplan kaum einhalten.

### 43 Vollsperrungen bis 2030

Völlig außer Kontrolle geriert die Riedbahn im vergangenen Frühjahr – und riss den gesamten deutschen Bahnverkehr mit sich. Weil eine Baustelle länger als erwartet dauerte, waren plötzlich nur noch rund 60 Prozent der ICE und Intercity pünktlich. Denn die Riedbahn ist eine von Deutschlands Hauptschlagadern, hier fahren pro Stunde acht ICE. Eine Störung zwischen Frankfurt und Mannheim strahlt daher schnell auf den gesamten Fernverkehr aus. Noch schlimmer war es im Güterverkehr. Manche Transporte blieben wochenlang stehen.

Wissing beschloss, dass sich etwas radikal ändern muss. Als die Bahn ihm die Generalsanierung der wichtigsten Korridore vorschlug, willigte er schnell ein. Dabei ist die Strategie riskant. Bis 2030 will die Bahn nach und nach ausgerechnet die 43 Strecken mit dem meisten Verkehr dichtmachen und runderneuern.

Den Anfang macht dabei im Sommer 2024 die Riedbahn.

Für die Fahrgäste und die Industrie wird das eine Tortur. Deshalb fährt Wissing nun Riedbahn, um für die Notwendigkeit seiner Idee zu werben. „Die Sanierung unter rollendem Rad ist gescheitert“, sagt der Minister zwischen den Stuhlreihen des Regionalzugs. So nannte der frühere DB-Infrastrukturchef Ronald Pofalla sein Sanierungskonzept, bei dem es für die Fahrgäste möglichst wenige Einschränkungen geben sollte. Es habe den Zustand des seit der Bahnreform vernachlässigten Schienennetzes nicht verbessert und zusammen mit unvorhergesehenen Störungen zu ständigen Ausfällen geführt, meint Wissing.

Die Zahlen geben ihm Recht. Deutschlands Bahnanlagen sind so alt und damit pannen anfällig wie nie, obwohl der Bund in den vergangenen Jahren sehr viel Geld in die Sanierung investiert hat. Deshalb klemmt die Bahn nun nach und nach ihre Hauptschlagadern ab. Für eine solche Operation brauche es natürlich Bypässe, sagt Wissing und verspricht, dass die Ausweichstrecken ertüchtigt werden. Schon in diesem Jahr will die Bahn deshalb mit 30 Millionen Euro die zwei anderen Bahnstrecken im Rheintal robuster machen – etwa mit neuen Teilen in wichtigen Anlagen wie Weichen.

### 500 Millionen für 74 Kilometer

Eine Garantie für einen halbwegs runden Ausweichverkehr ist das nicht. Dieses hohe Risiko geht Wissing auch ein, weil er das deutsche Bahnnetz rasch verbessern will. Denn in der Klimakrise drängen alle auf die Schiene, die Menschen, aber auch die Industrie mit ihren Waren. Wissing bekommt deshalb regelmäßig Beschwerden, dass die Bahntochter DB Cargo neue Transporte wegen des schlechten Netzes teilweise nicht annimmt.

„Für den Bau neuer Strecken brauchen wir derzeit vier bis fünf Legislaturperi-

oden“, sagt er. „Als ich ins Amt gekommen bin, habe ich die Frage offen vorgefunden, wie wir noch in diesem Jahrzehnt mehr Züge aufs Netz bekommen.“ Tatsächlich sind große Neubaustrecken für die Bahn derzeit kaum in Sicht. Ende 2025 startet Stuttgart 21, danach folgt lange nichts.

Deshalb will Wissing nun im Bestandsnetz zusätzliche Kapazitäten schaffen. Wie das gehen soll, erläutert im Regional-Express Philipp Nagl, Chef der zuständigen Bahntochter DB Netz. Die Riedbahn, sagt er, erreiche derzeit nur zu 75 Prozent ihre nominale Kapazität. In den übrigen Stunden sei sie von Baustellen und Störungen betroffen. Mit nagelneuer Infrastruktur könne man 95 Prozent erreichen. In ganz Deutschland erwartet Huber nach der Korridorsanierung 20 Prozent mehr Kapazität. Günstig wird das nicht: Auf der Riedbahn etwa wollen Hubers Ingenieure in fünf Monaten 1200 Signale, 152 Weichen, 117 Kilometer Gleise, 140 Kilometer Oberleitung und vier Bahnübergänge erneuern. Allein die Sanierung dieser Strecke wird 500 Millionen Euro kosten.

Der Regional-Express ist unterdessen in Lampertheim angekommen, kurz vor Mannheim. Auf Wissing warten Kamerateams und Fotografen, er geht ins Relaisstellwerk aus dem Jahr 1966. Für jedes Signal und jede Weiche gibt es hier einen eigenen Schalter. „Solange alles im Regelbetrieb läuft, ist das nicht kompliziert“, erzählt der diensthabende Stellwerker dem Minister. Schwierig werde es, wenn bei Störungen zusätzliche Züge auf die Strecke drängen.

„So wird eine von Deutschlands wichtigsten Bahnstrecken gesteuert“, kommentiert Wissing fast belustigt. Bei der Generalsanierung sollen auch diese Stellwerke durch elektronische mit dem digitalen Zugsicherungssystem ETCS ersetzt werden. Auch anderswo will

Wissing die Digitalisierung vorantreiben.

### **Bund soll Ausgaben verdoppeln**

Die Rechnung dafür hat Huber schon vorgelegt: Rund 80 Milliarden Euro zusätzlich braucht der DB-Konzern in diesem Jahrzehnt. Die Bahn-Ausgaben aus dem Bundeshaushalt würden sich damit verdoppeln. Bei den Haushaltsverhandlungen der Ampel wird Wissing kämpfen müssen.

Auf der Riedbahn äußert sich der FDP-Politiker zurückhaltend. Das 2024 benötigte Geld werde bereitstehen, verspricht er. Nun gehe es darum, einen stetigen Hochlauf der Mittel zu sichern, damit die Bauindustrie neue Mitarbeiter einstellen könne. Doch selbst wenn es Wissing gelingt, das Geld bei seinem Parteichef, Finanzminister Christian Lindner, zu sichern, ist damit noch lange nicht gesagt, dass die Umsetzung der Korridorsanierung nicht scheitern wird. Denn der schwerfällige Staatskonzern musste für das neue Sanierungskonzept

binnen kurzer Zeit seine gesamte Baustrategie für dieses Jahrzehnt überarbeiten. Gegenüber der Branche wurden bereits Abstriche am Ursprungskonzept angekündigt, wie aus einer internen Präsentation hervorgeht.

Die DB will etwa für die Strecken nach den Generalsanierungen statt zehn nur noch fünf Jahre Baustellenfreiheit garantieren. Auch gab der Konzern zu, dass viele Ausweichstrecken vor den jeweiligen Korridorsanierungen nicht mehr grundlegend ertüchtigt werden können. So wird etwa ein zweisepuriger Ausbau der sogenannten Amerikalinie zwischen Stendal und Uelzen – die wichtigste Ausweichstrecke für ganz Norddeutschland – nicht rechtzeitig fertig. Jahrelanges Chaos im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens könnte die Folge sein.

Sorgen macht sich Huber auch um die Akzeptanz der Bevölkerung. Bei den Generalsanierungen will er deshalb auch die Bahnhöfe erneuern. An der Ried-

bahn sollen die Unterführungen neue Kacheln erhalten – in Schilfoptik, passend zu der Flusslandschaft im Rheintal. Wichtiger als dieses neue Design dürfte den Menschen jedoch sein, dass die Bahn nach der Vollsperrung auch wirklich pünktlicher fährt.

\*\*\*

Volker Wissing (FDP), Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, will der verkehrspolitischen Wahrheit ins Gesicht sehen.

Die Bahnstrecke Frankfurt-Mannheim ist oft gesperrt.

### **Zitat**

Die Sanierung unter rollendem Rad ist gescheitert.

**Volker Wissing**, Bundesverkehrsminister (FDP)

### **Zahl des Tages**

20%

**mehr Kapazität** soll das deutsche Schienennetz nach der Korridorsanierung haben.

**Wörter:**

1074