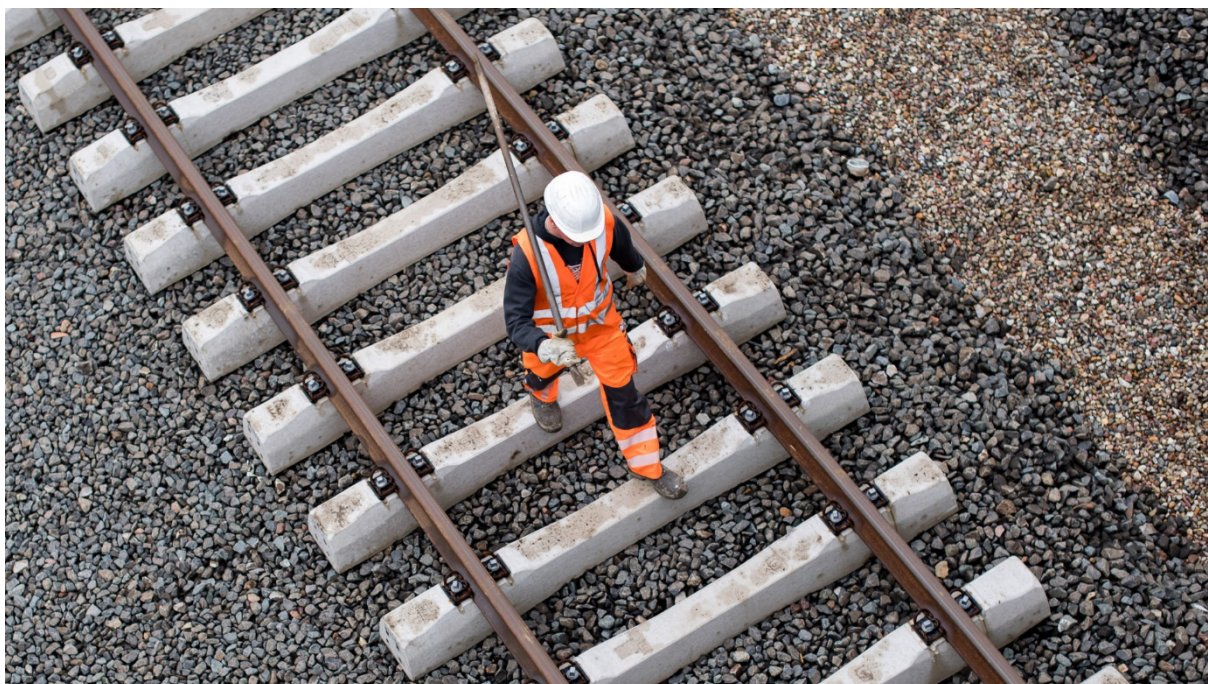


13.03.2023 – Pressemitteilung von Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene

## **Zur Generalsanierung der Riedbahn Frankfurt-Mannheim**



Das neueste Zauberwort der Deutschen Bahn AG, des Bundesverkehrsministers zusammen mit großen Baukonzernen ist: »Generalsanierung« von Bahnstrecken als »Wunderwaffe« für eine Verkehrswende.

Im Rahmen der Generalsanierung sollen in den kommenden Jahren hochbelastete Bahnstrecken für 5 bis 8 Monate komplett gesperrt werden, um sie komplett zu erneuern.

### **Teststrecke dafür wird 2024 die Riedbahn von Frankfurt nach Mannheim.**

Das würde bedeuten:

- 6 Monate eine totale Sperrung
- Mindestens eine halbe Milliarde Euro Kosten

Das hat mit der Realität des Eisenbahnbetriebes der letzten hundert Jahre nichts mehr zu tun. Benedikt Weibel, der ehemalige Chef der Schweizer SBB, hält dieses Programm für völlig abwegig. Die Totalsperrung der Bahnstrecke Hamburg/Berlin soll 2025 folgen. Übrigens immer für alle Zugsysteme: ICE, IC, EC, RE, Nachtzüge.

Wir machen Bundesverkehrsminister Wissing den Vorwurf, mit diesem Baukonzept die DB AG zu schwächen und Kunden der DB AG zu vergraulen.

Das Konzept »Generalsanierung« gleicht einem Drehbuch zur Förderung des Autoverkehrs und der Großkonzerne der Bauwirtschaft – aus folgenden Gründen:

- Während der Streckensperrungen soll der Schienennahverkehr auf die Straße verlegt werden. Für die Zeit der Sperrung der Riedbahn werden mindestens 140 zusätzliche Autobusse und 400-600 Fahrer benötigt. Die Fahrtzeiten für die Pendler dürften sich häufig verdoppeln.
- Im Fernverkehr kommt es zu signifikanten Fahrzeitverlängerungen, weil potentielle Ausweichstrecken unzureichende Kapazität haben, folglich gehen Anschlüsse an verloren.
- Es ist klar, dass jeder Fahrgast, der irgend kann, auf das Auto bzw. das Flugzeug ausweicht.
- Die Generalsanierung ist hochgradig mittelstandsfeindlich. Nur Großunternehmen haben hier überhaupt eine Chance.
- Folge: Eine weitere Konzentration in der Bahnbau-Branche und rasant steigende Preise.
- Dafür wird der Steuerzahler zur Kasse gebeten.
- Die Generalsanierung ist eine hochgradige Ressourcenverschwendung und daher massiv umweltschädlich.
- Einzelne Elemente einer Bahnstrecke haben unterschiedliche Verfallszeiten. Werden qua Generalsanierung Elemente, die technisch noch voll funktionsfähig sind, vorzeitig abgerissen, dann ist das eine massive Vernichtung volkswirtschaftlicher Werte.
- Beim Bauen »unter dem rollenden Rad«, wie es seit mehr als hundert Jahren im Eisenbahnbetrieb üblich ist, können die einzelnen Bauteile erneuert werden, wenn das technisch notwendig ist.

Zudem ist es eine bewusste Irreführung, wenn suggeriert wird, dass nach einer Generalsanierung die Strecke mindestens zehn Jahre nicht mehr angefasst werden müsse. Denn hochbelastete Eisenbahnstrecken erfordern eine Durcharbeitung des Gleisbettes (Nachstopfen des Schotters, Korrektur der Gleisanlagen, Schleifen der Schienen usw. alle 2 bis 3 Jahre, je nach Belastung auch öfters.)

**Dazu Sprecher Winfried Wolf:** »Das Konzept der Generalsanierung ist Generalunsinn. Es muss schnellstens gestoppt werden zugunsten einer systematischen Sanierung aller Langsamfahrstellen, des Wiedereinbaus von in der Ära Mehdorn herausgerissenen Weichen, des Baus von Ausweichstrecken und der Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken, um Rückfallebenen im Bahnnetz zu schaffen. Alle notwendigen Bahnsanierungen müssen mit der Zielstellung maximaler Nutzen für Fahrgäste und Gütertransport bei Minimierung der Kosten und Belästigungen für die Nutzer der Bahn neu geplant werden.«

Bürgerbahn-Denkfabrik hat konkrete Vorschläge gemacht, wie ein überzeugendes Sanierungsprogramm im Bereich Schiene aussehen muss. Dringend notwendig ist ein Programm zur Elektrifizierung des gesamten Schienennetzes, und zwar bis 2030 – so wie das in der Schweiz vor Jahrzehnten erreicht wurde und wie es in Österreich bis 2030 der Fall sein soll.

**Unsere 2022 veröffentlichte Studie zum Thema Generalsanierungen siehe [Hier](#)**

**Mitglieder von Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene sind:**

Tom Adler (Stuttgart) - Angela Bankert (Köln) - Prof. Karl-Dieter Bodack (Gröbenzell) - Ernst Delle (Schorndorf) - Dr. Christoph Engelhardt (München) - Klaus Gietinger (Saarbrücken) - Dipl.-Ing. Eberhard Happe (Celle) - Johannes Hauber (Mannheim) - Prof. Wolfgang Hesse (München) - Joachim Holstein (Hamburg) - Michael Jung (Hamburg) - Andreas Kegreiß (Herrenberg) - Andreas Kleber (Schorndorf) - Volker Krombholz (Bez.Vors. GDL-Nordost) - Ernst-Günter Lichte (Hamburg) - Prof. Heiner Monheim (Stendorf) - Roland Morlock (Esslingen) - Andreas Müller-Goldenstedt (Hamburg) - Prof. Helge Peukert - Markus Schmidt (Limburg) - Dr. Winfried Wolf (Potsdam) - Christoph Ohlinger (Stephanskirchen)