



VOM UBA ANERKANNTER UMWELTVERBAND

Prellbock Altona e. V.

P R E S S E - I N F O

Andrea Goller
prellbock_presse_AG@mail.de

Andreas Müller-Goldenstedt
prellbock_presse_amg@mail.de
0049 1781806932

Prellbock Altona e.V.
Nernstweg 34
22765 Hamburg

www.prellbock-altona.de
info@prellbock-altona.de



**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg**

**Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**



Deutsche Bahn AG / Oliver Lang

Generalsanierung = Wegwerfgesellschaft auf Schienen

**15.01.2025 2. Pressemitteilung von Prellbock-Altona e. V. zur sogenannten General-
sanierung der Bahnstrecke Hamburg-Berlin von August 2025 bis Mai 2026**

An keiner Bahnstrecke in Deutschland wurde in den letzten 20 Jahren so viel herumsaniert wie auf der Strecke Hamburg-Berlin, die aber keineswegs zu den höchstbelasteten Strecken im Lande zählt. Die Sanierungsarbeiten waren immer mit monatelangen Totalsperrungen – seit 2020 alleine bisher dreimal – verbunden. Was jeweils defekt war, und was erneuert wurde und warum die Instandhaltung nicht, wie im Eisenbahnbereich z. B. in der Schweiz üblich, unter dem „rollenden Rad“ stattfindet, konnte oder wollte die DB nicht erklären.



Nun steht ab 1. August 2025 eine erneute, diesmal neunmonatige und damit längste Totalsperrung der Strecke an. Und das, obwohl die DB den Einbau eines neuen Signalsystems (ETCS) aus Geldmangel und wegen mangelnder Zuverlässigkeit sowie begrenztem Nutzen des Systems erst einmal verschoben hat. Trotzdem soll das Projekt noch 2,2 Milliarden Euro verschlingen!

Die Konsequenz der Totalsperrung wird ein stark ausgedünnter Fahrplan mit maximal einer stündlichen Verbindung von Hamburg nach Berlin und dazu hochgradig unpünktlicher Betrieb sein. Denn die Umleitungsstrecke ist über 60 Kilometer hinweg nur eingleisig und damit ein Nadelöhr erster Güte. Die Leidtragenden sind wie üblich die Pendler, weil in großem Umfang auf der Umleitungsstrecke Nahverkehrszüge ausfallen und durch Busse ersetzt werden. Für Fernreisende verlängert sich nicht nur die Fahrzeit von Hamburg nach Berlin um 45 Minuten, sondern auch die Tickets werden teurer, weil die wenigen Züge immer voll sind. **Und auf volle Züge reagiert das auslastungsabhängige Preissystem der DB mit höheren Preisen und weniger Sonderangeboten.**

Das Modell „Generalsanierung“ hat die DB von August bis Dezember 2024 auf der Bahnstrecke zwischen Frankfurt und Mannheim (sog. Riedbahn) „erprobt“. Von der DB mit irrem Werbeaufwand als Erfolgsmodell abgefeiert, kamen schon wenige Tage nach Wiederaufnahme des Betriebes die Schwächen des Konzepts voll zum Vorschein.

Selbst in der Wirtschaftspresse (Handelsblatt/Wirtschaftswoche) gab es vernichtende Kritik an dem Vorzeigeprojekt: So titelte das Handelsblatt am 7.1.25: „Die Sanierung der Riedbahn war überflüssig“.

Die Kritikpunkte im Einzelnen:

- ▶▶ Sofort nach Fertigstellung gab es wieder Störfälle auf dem Niveau wie zuvor
- ▶▶ Trotz hohen Aufwandes konnten nicht alle Arbeiten abgeschlossen werden, so dass es die ursprünglich angekündigte Kapazitätserhöhung auf der Strecke nicht gibt.
- ▶▶ Die von der Bahn als Begründung für die wachsende Unpünktlichkeit viel beschworene ruckartige Verschlechterung der Infrastruktur, hält das Handelsblatt für eine „geschickt lancierte Mär“.
- ▶▶ Vollsperrungen und Erneuerungen, wie auf der Riedbahn vorgenommen, sind in diesem Umfang überflüssig. **Sie sind eine Ressourcenverschwendung, weil durchaus noch funktionsfähige Bauteile herausgerissen und verschrottet werden.** Das Konzept passt zur Mentalität der „Wegwerfgesellschaft“
- ▶▶ **Der Bundesrechnungshof vermutet gar, dass das Generalsanierungskonzept nur gewählt wurde, damit die DB mehr Geld (hier öffentliche Zuschüsse) in das überschuldete Unternehmen bekommt.** Denn die DB bekommt pauschal bis zu einem Viertel der Baukosten als Planungskosten. Und die Gewinne aus den Planungskosten beziffert der vom Handelsblatt interviewte Experte auf 5 bis 10 Prozent der Baukosten. Bei einem Bauvolumen von 1,3 Mrd. Euro für die Riedbahnsanierung kommt man dann auf ein Abgreifen staatlicher Gelder von bis zu 130 Mio.! Für die Strecke Hamburg-Berlin wären das dann bis zu 220 Mio. Euro.
- ▶▶ **Die Generalsanierungen treiben die Preise für Bauleistungen und Planungskosten in die Höhe.** Denn für solche Riesenprojekte können nur große Firmen bieten. Davon gib es in der Bahnbranche nicht so viele, das äußert sich dann in überhöhten Preisen. Laut Handelsblatt rufen die Bauunternehmen und Dienstleister die doppelten Preise auf, weil die Bahn auf diese alternativlos angewiesen ist. Kleine Firmen kommen nicht zum Zuge, oder müssen sich als Subunternehmer bei den großen Firmen verdingen.
- ▶▶ Da die Strategie der Generalsanierungen nicht durchfinanziert ist, hält sich die Bahnbaubranche mit Kapazitätserweiterungen vornehm zurück. **So verdienen an dem Konzept beide fett: Die Bahnbaubranche und die DB.**



Prellbock Altona fordert daher:

1. Durchführung der Sanierungsarbeiten unter dem „rollenden Rad“, um die Einschränkungen für die Bahnreisenden zu minimieren,
2. Transparente Information der Öffentlichkeit, wann, welche Arbeiten, wo erledigt werden.
3. Zuvor Herrichtung der Ausweichstrecken, damit die Umleitungsverkehre schnell eingerichtet und mit minimalen Fahrzeitverlängerungen gefahren werden können, d.h. im konkreten Fall **vor Beginn der Generalsanierung Hamburg – Berlin: Fertigstellung des vollständig zweigleisigen Ausbaus der Strecke von Uelzen nach Stendal**. Dieses Projekt war einmal Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 3 und sollte bis 2000 fertig sein. Wurde von der DB in Vorbereitung des Börsengangs 2008 erst einmal langfristig verschoben. Das rächt sich jetzt.
4. Wenn Totalsperrungen unumgänglich sind, dann sollten nur die Streckenabschnitte gesperrt werden, auf denen konkret gearbeitet wird, um die Fahrten mit dem Schienenersatzverkehr streckenmäßig zu minimieren.
5. Vollumfängliche Entschädigung der Pendler für die Zeiten der Totalsperrungen. Die Fernzüge müssen auf den Streckenabschnitten mit Schienenersatzverkehr mit Nahverkehrsfahrkarten nutzbar sein.

Dazu Michael, Jung, Sprecher der Bürgerinitiative Prellbock Altona e.V.:

„Wieder einmal sind von den monatelangen Streckensperrungen im Rahmen der „Generalsanierung“ hauptsächlich die Pendler und Reisenden im Nahverkehr betroffen. Die Kommunikation der DB zielt aber nur auf den Fernverkehr ab. Die Pendler sind für die Zugausfälle und längeren Fahrzeiten im Schienenersatzverkehr umfassend zu entschädigen. Deutsche Bahn und Politik sind gefordert, Konzepte zu erarbeiten, wie künftig Sperrpausen und die Auswirkungen von Sanierungsarbeiten am Bahnnetz auf die Reisenden minimiert werden können. Jede durch die monatelangen Streckensperrungen induzierte Autofahrt schadet der Umwelt. Die Ressourcenverschwendung durch die Generalsanierung widerspricht zudem der landauf landab verkündeten Nachhaltigkeitsstrategie der Deutschen Bahn.“