

Archivbild | Foto: DB AG / Uli Planz

Bahn saniert bis 2031 deutlich weniger wichtige Strecken

9. Oktober 2026, 14:08

Fast jeder zweite Fernzug kommt unpünktlich ans Ziel. Grund dafür ist auch der schlechte Zustand der Infrastruktur. Die soll nun jedoch deutlich langsamer fit ge-macht werden als bislang geplant.

Bahn und Bund wollen in den kommenden fünf Jahren deutlich weniger vielbefahrene Strecken sanieren als bislang geplant. Bis 2031 sollen nur noch 13 statt 21 Strecken um-fassend erneuert werden, wie die Deutsche Bahn und das Verkehrsministerium mitteilten. Die übrigen Sanierungen folgen demnach später.

„Es werden keine Korridorsanierungen gestrichen, sondern nur verschoben“, hieß es. „Die Priorisierung der Korridorsanierungen ab dem Jahr 2032 erfolgt im kommenden Jahr.“ Bis wann die sogenannten Generalsanierungen aller rund 40 geplanten Strecken abgeschlossen sein werden, ist damit völlig offen. Zuvor war der Plan, damit bis 2036 fertig zu werden.

Das sind die 13 Strecken, die bis 2031 angegangen werden sollen

2027:

- Lehrte – Berlin (läuft bereits)
- Rosenheim – Salzburg
- Fulda – Hanau

2028:

- Köln–Koblenz
- München – Rosenheim (1. Etappe)
- Hagen – Unna – Hamm
- Lübeck – Hamburg

2029:

- Hamburg – Hannover
- Würzburg – Ansbach – Treuchtlingen
- Aachen – Köln

2030:

- Stendal – Magdeburg
- Uelzen – Stendal

2031:

- Lehrte – Groß Gleidingen
- München – Rosenheim (2. Etappe)

Diese Strecken kommen später dran

Folgende Strecken werden nun erst nach 2031 angegangen. Wann genau, ist offen:

- Bremen – Bremerhaven (ursprünglich geplant: 9. Juli bis 11. Dezember 2027)
- Koblenz – Mainz (ursprünglich geplant: 4. Februar bis 7. Juli 2028)
- Forbach (Moselle) – Ludwigshafen (ursprünglich geplant: 22. Juni bis 8. Dezember 2029)
- Stuttgart – Ulm (ursprünglich geplant: 11. Januar bis 28. Juni 2030)
- Frankfurt – Heidelberg (ursprünglich geplant: 28. Juni bis 14. Dezember 2030)
- Mannheim – Karlsruhe (ursprünglich geplant: 10. Januar bis 27. Juni 2031)
- Bremen – Hamburg (ursprünglich geplant: 27. Juni bis 13. Dezember 2031)
- Würzburg – Nürnberg (ursprünglich geplant: 27. Juni bis 13. Dezember 2031)

Was besser werden soll

Besser werden sollen bei all diesen Generalsanierungen die Umleitungen. Die für die Infrastruktur zuständige Bahn-Tochter DB InfraGO bereite die Umleiterstrecken intensiver vor und stimme den Bauablauf mit weiteren Baustellen im Schienennetz ab. Insbesondere die Wettbewerber im Güterverkehr hatten zuletzt immer wieder kritisiert, dass Umleitungen nicht ausreichend vorbereitet und kommuniziert worden seien.

Nach Abschluss der Bauarbeiten soll der Zugverkehr künftig nur schrittweise wieder hochgefahren werden – statt, dass wie bisher an einem bestimmten Datum alle Verkehrsträger wieder fahren sollten. Bei den bislang abgeschlossenen Generalsanierungen hatte es nach Abschluss der Arbeiten immer wieder Probleme etwa mit verspäteten Zügen gegeben.

Anders als bisher sollen alle Strecken künftig zudem vollständig für das digitale Zugleitsystem ETCS vorbereitet werden. „Das heißt, dass alle erneuerten Stellwerke bereits ETCS-fähig werden, und dass angepasste Signalstandorte und moderne Achszähltechnik verbaut werden“, teilte die Bahn mit. Bisher war das auf vielen Strecken nur auf einzelnen Abschnitten geplant. Die neue Vorgabe gilt aber erst zu einem späteren Zeitraum. Bei den für das kommende Jahr geplanten Baustarts ändere sich die bisherige Planung hingegen nicht.

Ein Konzept der alten Regierung

Das Konzept der Generalsanierung entstand unter dem früheren Verkehrsminister Volker Wissing und dem damaligen Bahnchef Richard Lutz und wurde im Februar 2023 vorgestellt. Bis 2031 sollten rund 40 vielbefahrene Bahnstrecken in Deutschland über Monate gesperrt und grundlegend saniert werden. Dafür sollten sie im Anschluss für rund zehn Jahre baufrei bleiben und deutlich weniger störanfällig werden. Nach und nach würde sich die Pünktlichkeit im gesamten Netz auf diese Weise verbessern, betonten beide.

Das neue Konzept bleibt mit Blick auf die Baufreiheit nach einer Sanierung vage: Die Strecke solle dann „möglichst bis zu zehn Jahre weitgehend frei von größeren baubedingten Einschränkungen“ bleiben, heißt es.

Der ursprüngliche Plan sah bis zu acht Sanierungen pro Jahr vor. Nach deutlicher Kritik insbesondere von den Wettbewerbern im Güterverkehr wurde das Konzept unter der neuen Bundesregierung 2025 erstmals grundlegend angepasst. Die Anzahl der Sanierungen pro Jahr wurde auf vier bis fünf begrenzt. Der Gesamtzeitplan wurde bis 2036 gestreckt.

Große Probleme bei Hamburg–Berlin

Mit viel Aufbruchstimmung startete 2024 die erste der rund 40 Sanierungen auf der sogenannten Riedbahn zwischen Frankfurt und Mannheim. Nach sechs Monaten Bauzeit wurde die Strecke im Dezember desselben Jahres wiedereröffnet.

Doch schon beim zweiten großen Projekt kam die Ernüchterung. Auf der Strecke Hamburg – Berlin konnten aufgrund der Kälte im Januar und Februar dieses Jahres Kabelarbeiten im festgefrorenen Boden nicht durchgeführt wären. Die Eröffnung der Strecke verzögerte sich um rund sechs Wochen. Direkt danach kam es zu erheblichen Verspätungen und Zugausfällen. Es gab weitere nächtliche Sperrungen und Umleitungen, um Restmängel auf der Strecke zu beseitigen.

Kurz danach verkündete die Bahn auch auf der Strecke Nürnberg – Regensburg eine verspätete Wiedereröffnung.

Palla stellte Generalsanierungen auf den Prüfstand

An der schlechten Pünktlichkeit im Gesamtnetz haben die bisherigen Sanierungen zudem nichts geändert. Im ersten Halbjahr 2026 waren weniger als 60 Prozent der Fernzüge pünktlich unterwegs.

Die neue Bahnchefin Evelyn Palla kündigte im Juli an, das Konzept der Generalsanierungen grundlegend auf den Prüfstand zu stellen. „Sie können mir glauben, auch ich bin verärgert, dass das nicht funktioniert hat, dass das nicht geklappt hat“, sagte sie damals. „Denn es ist ganz klar und auch unser Anspruch, dass wir Fristen und auch Kosten der Korridorsanierungen immer und vollumfänglich einhalten.“

Einige Wochen später hob Palla den Zeitplan bis 2036 auf. Die Sanierungen würden deutlich länger dauern, hieß es.