

Agenda für Gemeinwohl und zufriedene Kunden durch Generalsanierung

Kommunen und Fahrgäste erwarten mehr bei Zielsetzung von längeren Sperrpausen.

WERNER RIED | ULLI MEYER

Bahnbetrieb, betroffene Kommunen und Kunden im Personen- und Güterverkehr haben ein berechtigtes Interesse, dass lange Sperrpausen, wie sie Generalsanierungen mit sich bringen, zu optimalen Resultaten führen. Ziel sollte dabei sein, einen Mehrwert für alle Betroffenen zu generieren – über die rein technische Modernisierung der Gewerke und eine sogenannte „Baufreiheit“ hinaus. Dieser Beitrag widmet sich der Frage, wann eine Generalsanierung als erfolgreich angesehen werden darf. Anforderungen von Kunden und anliegenden Kommunen sollten in das Sanierungsprojekt einfließen. Abzuwägen bleiben der Mehraufwand und die Beherrschbarkeit der hoch komplexen Planung einer Generalsanierung.

Anforderungen an die Generalsanierung sind

- Betrieblich-technisches Optimierungspotenzial
- Städtebauliche Entwicklungschancen, die ohne Sperrpause nicht ausschöpfbar wären
- Angebotsverbesserung für Reisende und im Güterverkehr
- Optimierter Schienenersatzverkehr während der Sperrpause

Solche Herausforderungen zu stemmen, ist anspruchsvoll. Im Erfolgsfall ergäbe sich ein „Wow“-Effekt durch mehr Pünktlichkeit, verkürzte Reisezeiten, mehr und zuverlässige Anschlüsse, bessere Kreuzungen von Straße und Schiene, siedlungsnahen Haltestellen und leiseren Bahnverkehr. Das verbessert das Image der Bahn deutlich. Diese dieses Beitrags ist, dass Generalsanierungen nicht nur bahntechnisch von hoher Bedeutung sind, sondern als Hebel für mehr Sympathie fürs Bahnsystem und mehr Vertrauen in den Infrastrukturbetreiber dienen – wenn sie richtig umgesetzt werden.

Die erste Generalsanierung zwischen Frankfurt und Mannheim brachte organisatorische und technische Erfolge. Ein Erfolgsfaktor war die für alle Akteure unverrückbare Terminsetzung bis zum Beginn des Jahresfahrplans 2025. In der fünfmonatigen Sperrpause gelang es, die Bahninfrastruktur in bisher nicht bekannter Koordination umfänglich zu renovieren. Modernisierte Bahnhöfe, ein besserer Lärmschutz und eine nachhaltig sanierte Bahntechnik waren das erfreuliche Ergebnis.

Die unvollständig realisierte ETCS-Ausrüstung zeigte hingegen bei der Riedbahn, dass die Wiederinbetriebnahme mit Fahrplanproblemen und Kapazitätsverlust infolge Abbaus der Linienzugbeeinflussung (LZB nur zwischen Mannheim und Biblis durch ETCS ersetzt; Entfall der LZB-Teilblöcke) einherging [1]. Ein Blick in den DB Navigator zeigte die systematisch spätere ICE-Ankunft in Mannheim oder Frankfurt infolge der abschnittsweise auf 160 km/h reduzierten Geschwindigkeit. Für Bahnkunden hat sich das Angebot auf dieser Strecke nicht verbessert. [2]

Die Bilanz für weitere Generalsanierungen, z.B. Hamburg–Berlin und Köln–Hagen wird ähnlich ausfallen: Ein Fortschritt beim Thema Zugbeeinflussung bleibt aus. Stellwerke nicht systematisch zu digitalisieren und sogar ETCS nicht zu realisieren, passt nicht so recht in die europäische ERTMS-Strategie. Längst wird Kritik wie „Schummelsanierung“ an der einfältigen Ausrichtung von Generalsanierungen deutlich. [3, 4].

Ein verbessertes Bahnangebot und moderne Leit- und Sicherungstechnik (LST) liegen im Interesse aller Akteure. Zudem muss eine Generalsanierung verkehrliche Anforderungen berücksichtigen: den Deutschlandtakt, ge-

plante Reaktivierungen sowie die Ausweitung des Angebotes. Eine so lange Sperrpause wie bei einer Generalsanierung ist zu wertvoll, um betriebliche Optimierung und das Antizipieren neuer betrieblicher Anforderungen zu ignorieren!

Dazu folgen Beispiele für die für 2029 geplante Generalsanierung der Strecke zwischen Bundesgrenze bei Saarbrücken und Ludwigshafen (Abb. 1).

Betrieblich-technische Optimierung

Optimierungen des Bahnbetriebs, z.B. mit dem Ziel von Fahrzeitverkürzung oder Blockverdichtung bei Saarbrücken und auf dem Güterverkehrskorridor „Atlantic“ weiter nach Mannheim, hatten in den letzten Jahren kaum Chancen auf Realisierung. Leistungsfähigkeit und die Resilienz der Eisenbahninfrastruktur waren im deutsch-französischen Grenzraum trotz Staatsabkommen von La Rochelle 1992 über Jahrzehnte kein Thema. Der 2007 aufgenommene Hochgeschwindigkeitsverkehr nach Paris brachte wichtige Erkenntnisse und war mit vielversprechenden Ankündigungen verbunden, darunter „ETCS für Ende 2008“ und immer wieder Verschiebungen für die Inbetriebnahme. [5, 10, 11, 15]

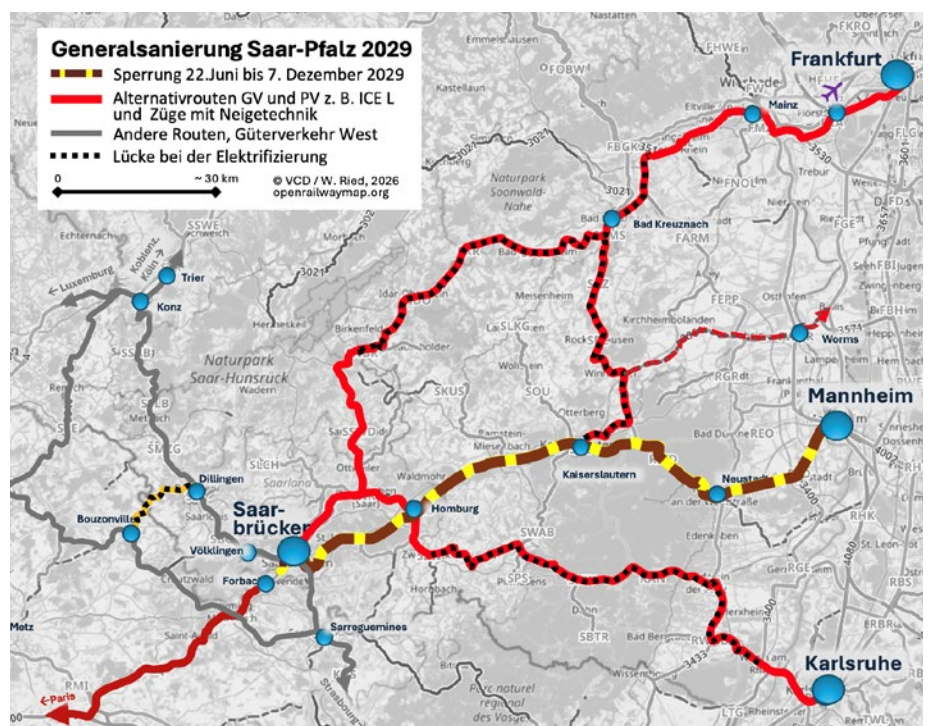


Abb. 1: Generalsanierung Bundesgrenze – Ludwigshafen 2029 und denkbarer Ersatzverkehr

Nun könnte die für 2029 geplante Generalsanierung dazu beitragen, jahrzehntelang währende Einschränkungen und Nadelöhre so zu optimieren, dass ein attraktiverer Verkehr und mehr Kapazität auf der Bahn zwischen Landesgrenze und Ludwigshafen möglich werden. Prinzipiell betrifft dies:

- Ausrüstung mit ETCS Level 2 ohne streckenseitige Hauptsignale und PZB-Doppelausrüstung
- Gleiswechselbetrieb mit ausreichend Überleitstellen und identischen Geschwindigkeitsprofilen für beide Richtungen
- modernisierte Stellwerke (DSTW/ESTW)
- Blockverdichtung
- kreuzungsfreie Ausfädelungen
- ausreichend Abstellkapazität und Platz für 740 m-Züge
- Beseitigung von Bahnübergängen
- Wiederherstellen von Gleisanschlüssen
- Neutrassierung einzelner Abschnitte
- Beschleunigung durch optimierte Überhöhung in den Bögen.

Die bisherige Planungspraxis bei einer Generalsanierung scheint sich überwiegend darauf zu konzentrieren, den Bestand in Ordnung zu bringen. Konkret heißt dies, dass Gewerke meist 1:1 modernisiert werden.

Es wäre grotesk, wenn die Generalsanierung mit ihrer langen Sperrpause nicht endlich die seit 2004 mehrfach für POS Nord-Strecke angekündigte Streckenerhöhung für Hochgeschwindigkeit und ETCS hervorbrächte. Kostenneutral wäre es möglich, die Überhöhung in Bögen auszureizen, um ebenfalls höhere Geschwindigkeiten und damit Fahrzeitgewinne und mehr Pünktlichkeit zu erreichen.

Beispiel Optimierung Weichengeschwindigkeit

Mikromaßnahmen erlauben Fahrzeit-/Qualitätspuffer in der Größenordnung mehrerer Minuten, was sonst nur mit kostspieligen Neu- und Umbauten zu erreichen ist. In



Abb. 2: Die Weichen nahe der Betriebsstelle „Saardamm“ bei Saarbrücken zwingen u. a. den ICE Richtung Paris über rund 2 km lang nur mit 60 km/h statt ≥ 80 km/h zu fahren. *Quelle: W. Ried*

Saarbrücken Hbf ist es beispielsweise möglich, die Ausfahrt in Richtung Paris über rund 2 km hinweg anstelle von 60 km/h mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h zu führen. Das bringt fast eine Minute Fahrzeitverkürzung (Abb. 2). Auch in der Gegenrichtung sollten Züge in den Bahnhof Saarbrücken Hbf über mehrere Kilometer hinweg nicht mit nur maximal 70 km/h verkehren müssen.

Der Fahrweg führt jeweils im geraden Strang durch wenige Weichen, was je nach geplantem Bahnsteiggleis eine höhere Geschwindigkeit zulässt. Beide Maßnahmen bringen mehr betriebliche Stabilität (Resilienz) und mehr Pünktlichkeit.

Beispiel Blockverdichtung und Wiederaufbau Saarbrücken Ost

Kleinste Fahrplanabweichungen bringen das Fahrplansystem aus dem Takt: So schaukeln sich bei der Hauptlinie Saarbrücken–Mannheim und der RB-Linie zwischen Saarbrücken und Pirmasens die Verspätungen schnell auf. Ein zusätzlicher Blockabschnitt zwischen Hauptbahnhof und Saarbrücken Ost als Ergebnis der für 2029 geplanten Generalsanierung würde helfen, solche betrieblichen Zwänge zu entschärfen.

Die Wiederaufnahme des Taktverkehrs zwischen Saarbrücken und Strasbourg macht es notwendig, die Kapazität des Ostkopfes von Saarbrücken Hbf zu überdenken und am bes-

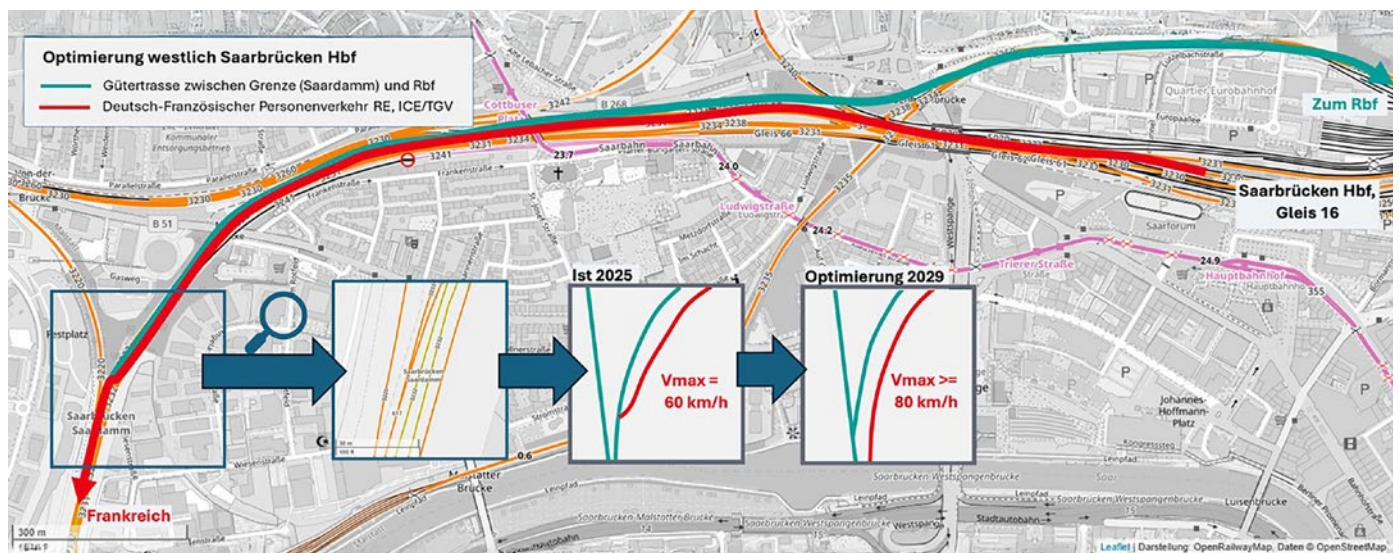


Abb. 3: Optimierungspotenzial bei der Ausfahrt von Saarbrücken Hbf in Richtung Frankreich

Quelle: Openrailwaymap/W. Ried

ten wieder so herzustellen, dass gleichzeitig auf den beiden Strecken Richtung Saargemünd bzw. Homburg die Aus- und Einfahrt möglich ist. (Abb. 4 u. 5)

Städtebauliche Herausforderung der Generalsanierung

Verkehrsinfrastruktur hat für Siedlungen nicht erst durch Lärmschutzwände als „Befestigungsanlagen der Neuzeit“ eine Trennwirkung. Kreuzungen von Bahn und Straßen mit Brücken und Überführungsbauwerken sind oft sanierungsbedürftig bzw. unterdimensioniert. Sie stammen häufig aus einer Zeit, in der das hohe Aufkommen im Straßenverkehr von heute nicht vorstellbar war. Das Erneuern vieler Brücken und Durchlässe einer Generalsanierung bietet die städtebauliche Chance, den Kreuzungsbereich den verkehrlichen Bedürfnissen anzupassen. Bahn und Kommunen müssen dazu rechtzeitig ins Gespräch kommen und bestmögliche Lösungen gemeinsam wollen.

Ein strukturelles Problem der Generalsanierung liegt in der fragmentierten Governance. Die Deutsche Bahn AG (DB) agiert als bundes-eigenes Unternehmen mit eigenen Planungs-

logiken, während Kommunen für Bauleitplanung und Stadtentwicklung zuständig sind. Hinzu kommen Länder, Verkehrsverbünde und weitere Akteure.

Städtebauliche Qualität entsteht jedoch nur dort, wo frühzeitige, kooperative und transparente Planungsprozesse etabliert werden. Die klassische Trennung zwischen Fachplanung (Schiene) und räumlicher Planung (Stadt) erweist sich dabei zunehmend als unzureichend. Notwendig sind integrierte Formate, die Infrastrukturplanung als Bestandteil gesamtstädtischer Entwicklungsstrategien verstehen.

Hier gilt es, bereits frühzeitig die städtebaulichen Ideen der Kommunen in die Planungen der DB mit einzubeziehen. Ziel ist, Synergieeffekte zu erreichen und gemeinsam eine nachhaltige zukunftsfähige Stadtentwicklung voranzutreiben.

Genau hierfür braucht es ein engagiertes Stakeholdermanagement seitens der Akteure, wozu sich die DB InfraGO AG (DB InfraGO) auch klar positioniert [9]. Die Erfahrungen im Raum Saarpfalz zeigen, dass die notwendigen Kommunikationskanäle knapp drei Jahre vor der Generalsanierung noch Entwicklungspro-

tenzial haben. Kontakthemmnungen sowie die Scheu vor zusätzlicher Komplexität erschweren die Kooperation.

Am Beispiel St. Ingbert, einer Mittelstadt im Saarland mit 36000 Einwohnern, zeigt sich, warum hier eine sehr viel stärkere Kooperation notwendig ist und wie Lösungen im beiderseitigen Interesse aussehen könnten. Die Erfahrungen der Kommunen mündeten in eine Resolution an Bund und Bahn, die auch von anderen Kommunen unterzeichnet wurde. Darin fordern sie mehr Transparenz und bessere Lösungen im Kontext Eisenbahnkreuzungsgesetz. [12]

Anbindung Helmholtz Forschungszentrum für Informationssicherheit (CISPA)

Die Ansiedlung des Helmholtz Forschungszentrums für Informationssicherheit (CISPA) in St. Ingbert und die damit verbundene Schaffung von mehreren hundert Arbeitsplätzen erfordert eine adäquate Verkehrsanbindung sowohl an den Bahnhof als auch das örtliche und überörtliche Verkehrsnetz. Derzeit ist der vorhandene Straßenraum zu klein, um den Fuß- und Radverkehr mit den entsprechenden Sicherheitsräumen abzubilden (Abb. 6).



Abb. 4 und 5: Ostseite von Saarbrücken Hbf (aufgenommen im April 2012) umgestaltet im Kontext ESTW-Ausrüstung 2004 mit der Strecken nach Straßburg und Mannheim derart, dass nicht mehr parallel ein- und ausgefahren werden kann. Der Sparpolitik war zunächst sogar der geordnete Abbau nicht mehr genutzter Gleise zum Opfer gefallen. (Aktueller Zustand rechts) Quelle: [10]

Mit der Generalsanierung der oben genannten Bahnstrecke bietet sich für die Stadt St. Ingbert eine einmalige Jahrhundertchance, diese Bahnüberführung (BÜ) an die heutigen Standards, das gestiegene Verkehrsaufkommen und die zusätzlichen Anforderungen, um einen sicheren Fuß- und Radverkehr zu gewährleisten, anzupassen.

Eine gemeinsame Planung müsste auch im Interesse der DB liegen, um sich zukunftsfähig aufzustellen: Die Generalsanierung sollte erlauben, diese Unterführung aufzuweiten und bedarfsgerecht anzupassen. Eine entsprechende Vereinbarung zwischen der Stadt St. Ingbert und der DB InfraGO müsste auf eine faire und anteilige Finanzierung abzielen. Chancenlos wäre, einseitig einem Partner die Finanzierungslast zu übertragen. Die bisherigen Bemühungen der Stadtverwaltung um einen Dialog und entsprechende Vereinbarungen mit DB InfraGO gestalteten sich noch nicht zufriedenstellend.

Beispiel: Verkehrskreisel Oststraße

Ein ähnlicher Fall liegt 2 km östlich im Kreuzungsbereich der Bahn mit der Oststraße als Landesstraße L111. Die BÜ ist hier historisch auf die Blieskasteler Straße ausgerichtet. In der Vergangenheit hat sich jedoch mit der Oststraße eine neue Verkehrsführung mit einem Kreisverkehrsplatz entwickelt. Bereits in der Vergangenheit gab es Ideen und Bestrebungen mit einer neuen BÜ, die weiter westlich positioniert ist, um eine bessere Verkehrsführung und somit einen besseren Anschluss von der Oststraße an den Kreisverkehrsplatz zu erreichen. Ein Neubau könnte für beide Verkehrsträger die Situation (abgängige Brücke, Optimierung der Straße) hinsichtlich der Trassenführung verbessern. Voraussetzung ist auch hier, dass dem Willen der Stadtverwaltung ein Interesse und die Unterstützung durch den Infrastrukturbetreiber entgegengebracht werden. Auch hier bietet sich im Rahmen



Abb. 6: Bauwerk zur Aufweitung aus städtebaulichem Interesse bzw. für den neuen Standort des Helmholtz Forschungszentrums für Informationssicherheit CISPA Quelle: W. Ried

der Generalsanierung eine einmalige Chance für beide Seiten, die Verkehrssituation wesentlich zu verbessern.

Das Eisenbahnkreuzungsgesetz regelt in § 12, wie Bahnunterführungen, die vielerorts aus der Prinzregentenzeit oder dem Kaiserreich stammen, bei Änderungen anteilig zu finanzieren sind. Es besteht die Chance, sich zwischen DB InfraGO und Mittelstadt auf ein gemeinsames Finanzierungsmodell zu einigen. Dadurch kann der Betreiber des Schienenweges die BÜ auf die neuen Bedürfnisse des Bahnbetriebes anpassen und andererseits die Kommune die heutigen Standards wie breitere Geh- und Radwege sowie sichere Verkehrsräume gewährleisten.

Kundenanforderung „Erfolgreiche Generalsanierung“

Für Fernreisende ist bei der Generalsanierung Ludwigshafen – Bundesgrenze wichtig, dass die früher selbstverständlichen Anschlüsse in Mannheim zu den ICE-Linien von und nach Norden wieder möglich werden. Die Neuordnung des Angebotes von 2014 mittels RE 1 (Süwex) hatte dazu geführt, dass die Anschlüsse zwischen RE 1 und der ICE-Verbindung von und nach Hamburg verloren gingen. Es braucht kürzere Fahrzeiten, um die Anschlussqualität in Mannheim zu verbessern. Erreichbar ist dies durch eine höhere zulässige Geschwindigkeit in Gleisbögen (z. B. Ausreizen der Überhöhung), mittels einer modernen

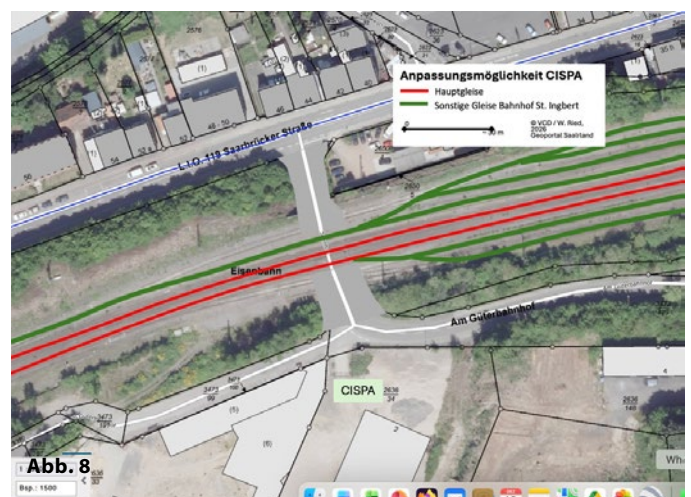


Abb. 7 u. 8: Luftbilder zur Situation in Abb. 5. Ein neues Überführungsbauwerk könnte 20 m verkürzt und deutlich breiter für den Straßenverkehr ausfallen. Quelle Luftbild: Geoportail Saarland, Bearbeitung W. Ried

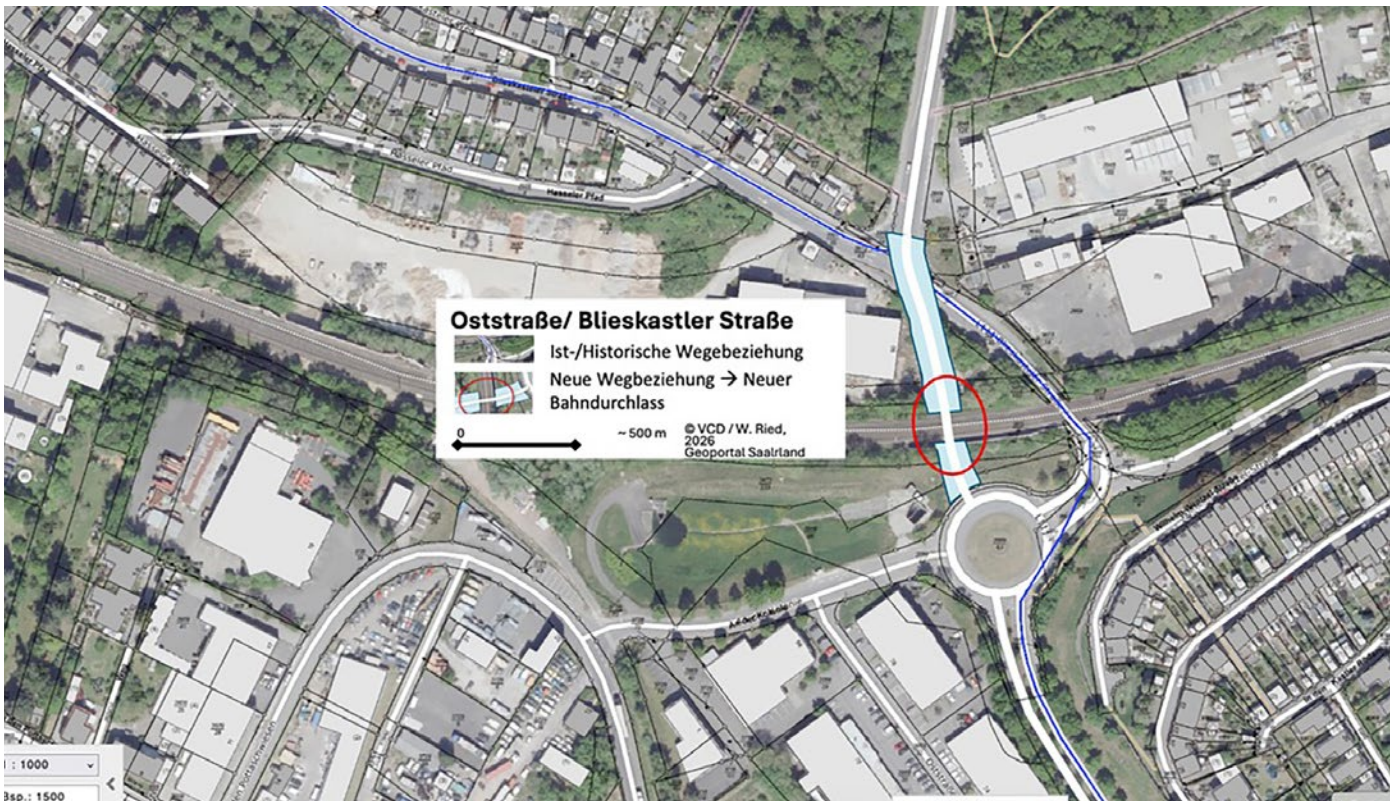


Abb. 9: Situation Oststraße St. Ingbert, Effekt Neubau eines Überführungsbauwerkes Bahn zur Optimierung auch des Straßenverkehrs

Quelle Luftbild: Geoportail Saarland, Bearbeitung W. Ried

LST mit ETCS Level 2, die auch mindestens 200 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit erlaubt. Ferner müssen die Fahrzeitpuffer realistisch sein. Angesichts einer Zielreisezeit von 62 Minuten zwischen Mannheim und Saarbrücken sind Taktzeiten für den RE 1 und die Paris-TGV/ICE zur Ankunft Minute 11' in Mannheim zur Abfahrt zur Minute 48' anzustreben. Die Zeitgleichheit von geplantem Ende der Generalsanierung und Auslaufen des Süwex-Vertrages bietet die Chance, den Nahverkehr ab Dezember 2029 neu zu gestalten mit ETCS-tauglichen Fahrzeugen und entsprechend höheren Geschwindigkeiten.

Im Saarland ergeben sich aus der geplanten Reaktivierung der linken Saarstrecke, der potenziellen Verlängerung der Stadtbahn „Saarbahn“ in Richtung Forbach sowie dem geplanten Taktverkehr nach Strasbourg mit neuen Regiois-Fahrzeugen zusätzliche Angebote. Aus Kundensicht und im Sinne der Verkehrswende ist das zu begrüßen. Die Generalsanierung ist entsprechend zu nutzen, um auch die infrastrukturelle Voraussetzung, wie etwa zusätzliche Bahnsteigkanten, Blockverdichtung und Trassenoptimierungen, zu realisieren (siehe oben).

Attraktiver Ersatzverkehr während der Generalsanierung

Das Ersatzangebot während der Generalsanierung ist aus Sicht der Kommunen und der Bahnkunden im Personen- und Güterverkehr nicht zu vernachlässigen. Für die bedeutsa-

me Arterie des Bahnverkehrs ins Saarland und nach Paris stehen parallele Strecken wie im Falle der Riedbahn nicht zur Verfügung (Abb. 1). Umso mehr sind die Strecken via Nahetal (Saarbrücken – Bad Kreuznach – Mainz – Frankfurt) und über das Queichtal (Zweibrücken – Pirmasens – Landau – Karlsruhe) für Ersatzangebote genauer zu betrachten.

Diese sind jedoch nicht durchgängig elektrifiziert und zum Teil nur eingleisig. De facto scheiden sie für viele Eisenbahnen, insbesondere des Güterverkehrs, aus. Die für die Energie- und Stahlindustrie im Saarland wichtigen Züge müssen auf Umwegen via Saar- und Moseltal ausweichen. Dabei entstehen durch den zusätzlichen Personalbedarf und die höheren Trassenkosten erhebliche Zusatzkosten [13].

Anbindung Fernverkehr aufrechterhalten

Zwischen dem Saarland und Rheinland-Pfalz braucht es während der Generalsanierung eine Zugtechnik, die nicht auf die elektrische Traktion angewiesen ist. Infrage kommen für den Personenverkehr Neigetechnik-Fahrzeuge in Dieseltraktion, Akkutriebwagen und / oder ein lokbespannter Zug wie z. B. der ICE L.

Damit wäre ein Ersatzkonzept über die Nahstrecke mit Saarbrücken – Bad Kreuznach – Mainz – Frankfurt – (Berlin / Hamburg...) ebenso denkbar wie Züge zwischen Saarbrücken und Süddeutschland via Neukirchen – Pirmasens – Landau – Karlsruhe

he(-München...). Voraussetzung ist, dass die Züge inklusive Dieseltraktion/Hybrid-Lokomotive verfügbar und die Mehrkosten finanziert sind.

Selbstredend muss einmal mehr betrachtet werden, wie das Schließen dieser Elektrifizierungslücken für unterbrechungsfrei befahrbare Netze zu realisieren ist, um auch Umleitungen durchgehend mit elektrischer Traktion fahren zu können.

Finanzierung Ersatzverkehr auf der Schiene neu regeln

Für Busersatzverkehr ist die Finanzierung geklärt. Das zeigen die Erfahrungen bei der Riedbahn und zwischen Berlin und Hamburg. Für einen Ersatzverkehr auf der Schiene braucht es seitens des Bundes eine Neuorientierung bei der Finanzierung und entsprechende gesetzliche Anpassungen. So sollte aus Gründen der Daseinsvorsorge ein Ersatzkonzept mit den Ländern und dem Bund (Fernverkehr) erstellt, beraten und beschlossen werden mit anteiliger Finanzierung der Akteure und des Verursachers.

Paris-HGV und grenzüberschreitender Schienengüterverkehr

Für den besonderen Fall der ICE/TGV-Verbindung mit Paris ist zu prüfen, ob nicht ein eingleisiger Betrieb zwischen Saarbrücken und Bundesgrenze die Chance wahr, dass die Abkoppelung des Saarlandes von Frankreich infolge Generalsanierung weniger drastisch

THEMENSCHWERPUNKTE:

Ausgabe Nr. 6/26

- Verdeckte Risse in Eisenbahn-Spannbetonschwellen detektieren
- Cyber Security Aspekte im Deutschen Bahnnetz
- Zusammenarbeit über Web-Plattform für Vermessung bei Gleisprojekten
- Brenner-Nordzulauf – zwei Länder, ein verbindendes Projekt
- Weichenrückbau in den Niederlanden – Teil 1
- Der 3DLaserRadar – ein System zur Gefahrenraumfreimeldung
- Interoperabilität des digitalen Befehls

Anzeigenschluss: 13.5.26

Erscheinungstermin: 11.6.26

Ausgabe Nr. 7/26

- Neue Arbeitsplätze im automatisierten Bahnverkehr
- Neue Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten an der FH Gotha
- Messstationen an Ingenieurbauwerken
- Zulassung des Y25-Drehgestells
- Konsequenzen von Riffeln in Bögen meistern
- Weichenrückbau in den Niederlanden – Teil 2
- Elementwand-System als neuartige Stützkonstruktion von Bahnrandwegen

Anzeigenschluss: 11.6.26

Erscheinungstermin: 9.7.26

Ausgabe Nr. 8/26

- Gleisgeometrievermessung
- Automatisiertes Messfahrzeug „ROSPECT“
- Erfahrungsbericht zum Einsatz von Vermessungstechnologie auf laufenden Projekten
- Ganzheitliche Bauwerksanalyse und -überwachung aus einer Hand
- Digitalisierung der Bahnsteuerung im Netz
- Friesenbrücke: Europas größte Dreh-Hub-Brücke
- Brenner-Nordzulauf – Variantenentwicklung für eine Kombinationslösung

Anzeigenschluss: 14.7.26

Erscheinungstermin: 11.8.26

ausfällt. Denn Forbach ist laut Bauabkommen zur LGV Est täglich mindestens mit zwei Zugpaaren an Paris anzubinden [10].

Für den deutsch-französischen Güterverkehr erhält die – heute noch marginalisierte – Strecke Dillingen–Bouzonville mit ihrer Elektrifizierungslücke von nur 20 km Länge eine neue Chance. Sie ist die kostengünstige Direktverbindung für die Versorgung der Stahlindustrie mit den regelmäßigen Transporten von lothringischem Kalk.

Nächste Schritte

Hilfreich wäre, wenn sich der Bauträger DB InfraGO und die betroffenen Akteure aus Kommunen, Aufgabenträger des SPNV, Landesregierung und Bürgerverbänden über den Inhalt, Umfang und Zielgrößen für die Generalsanierung vorab umfänglich verständigten. Im Falle Mannheim–Saarbrücken könnten folgende Themen Gegenstand eines Gemeinwohlabkommens sein:

1. Schnellere Reisezeit dank neuer LST und optimierter Trassierung
2. Realisierung kommunaler Anforderungen, insbesondere neudimensionierte Durchlässe
3. Zugbeeinflussungssystem ETCS Level 2 in der modernsten Bauform ohne Hauptsignale (ETCS L2oS), keine Doppelausrüstung mit alten Systemen
4. Reisezeit Saarbrücken–Mannheim maximal 62 Minuten wie seitens der früheren DB Netz AG bereits für das Jahr 2009 in Aussicht gestellt [7]
5. Bahnhöfe müssen nach der Maßnahme barrierefrei sein.
6. Maßnahmenpaket Bahnüberführungen abgestimmt mit betroffenen Kommunen
7. Zukunftsfähigkeit für FRMCS Maststandorte vorbereiten
8. Brückenoptimierung Saar (Achterbrücke) für Nutzung durch Stadtbahn nach Forbach [10]

Fazit

Generalsanierungen packen als reine baulich-technische Erneuerung die verkehrlichen Probleme in Deutschland noch nicht umfänglich an. Aus Sicht von Kunden, Kommunen, Verkehrswende und nun auch Landesverteidigung brauchen wir ein breiteres Verständnis von nachhaltiger Sanierung. Ein entsprechender Perspektivwechsel – eine neue Agenda – ist wünschenswert. Denn die mehrmonatigen Sperrpausen sind zu wertvoll, um sie ausschließlich für bauliche Renovierung der Gewerke im Sinne einer anschließend längeren „Baufreiheit“ zu nutzen. Insbesondere die DB InfraGO hat ein großes Potenzial, um ihre Orientierung am Gemeinwohl bei Generalsanierungen unter Beweis zu stellen und Sympathie in der Öffentlichkeit zurückzugewinnen. Der VCD und die betroffenen Kommunen erwarten frühzeitige Transparenz bei der Planung, eine faire Beteiligung und Abstimmung unter allen betroffenen Akteuren. Für Bahn-

kunden und den Steuerzahler ist eine frühzeitige Informationspolitik und die engagierte Bürgerbeteiligung durch die DB geboten. ■

QUELLEN

- [1] Meerkamp, P. (2026): „Riedbahn-Generalsanierung hat Verspätungen nicht einmal halbiert“, in: background.tagesspiegel vom 2.2.2026: <https://background.tagesspiegel.de/verkehr-und-smart-mobility/briefing/riedbahn-generalsanierung-hat-verspaetungen-nicht-einmal-halbiert>
- [2] Die Zeit 2026: „Digitalisierung der Bahn: Minister Madsen kritisiert fehlendes ETCS bei Bahn-Sanierung“; DIE ZEIT; 24.1.2026, 6:00 Uhr, zuletzt abgerufen 27.1.2026
- [3] Tagesspiegel 2025: „Wirft schlechtes Licht auf künftige Generalsanierungen“, vom 11.12.2025, zuletzt abgerufen 27.1.2026
- [4] Der Spiegel 2026: „Fünf Monate Bauzeit – Sanierung der Bahnstrecke Köln–Hagen beginnt“; <https://www.spiegel.de/wirtschaft/fuenf-monate-bauzeit-sanierung-der-bahnstrecke-koeln-hagen-beginnt-a-bc783738-0174-46f0-9c53-e5cb3a813e1f>, zuletzt abgerufen am 8.2.2026
- [5] Eisenbahn-Revue International 2004: „Neue ETCS-Projekte in Europa“, Heft 7/2004, S. 311
- [6] Von der Laden, H. (2004): Statement DB AG – Redebeitrag auf der POS-Informationsveranstaltung vom 11.3.2004, Saarbrücken, Archiv VCD Saarland
- [7] Wikipedia: „European Train Control System“; https://de.wikipedia.org/wiki/European_Train_Control_System, zuletzt abgerufen am 8.2.2026
- [8] ALLEO GmbH 2013: Der deutsch-französische Hochgeschwindigkeitsverkehr: Bilanz und Perspektiven; Vortrag und Diskussionsveranstaltung auf der Mitgliederversammlung des VCD Saarland vom 7.3.2013, Saarbrücken
- [9] Bolte, G.-D.; Katzenbach-Trosch, J. (2025): „Frühe Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit bei Eisenbahngroßprojekten am Beispiel von Neubaustrecken und Generalsanierung“, in: Eisenbahn Ingenieur Kompendium 2026, Hg. VDEI, Eurailpress Hamburg, S. 137-149
- [10] Ried, W. (2014): Infrastruktur und Entwicklungspotenzial der Eisenbahnen im SaarLorLur-Raum, Wege von der Marginalisierung zur nachhaltigen Mobilität; Dissertation an der Universität Trier, FB VI Geographie/Geowissenschaften Raumentwicklung und Landesplanung, Trier
- [11] Ried, W. (2024): „HGV Paris-Ostfrankreich-Südwestdeutschland POS – Eine Bilanz zur Umsetzung des Staatsabkommens von La Rochelle 1992 und Perspektiven für eine Entlastung des Knotens Mannheim“ in: DER EISENBAHNINGENIEUR 4/2024, Hg. VDEI, Eurailpress Hamburg, S. 31-37
- [12] Saarländischer Rundfunk 2025: „Streit um Unterführungen in St. Ingbert und Saarlouis“; https://www.sr.de/sr/home/nachrichten/politik_wirtschaft/streit_zwischen_deutscher_bahn_und_st_ingbert_wegen_unterfuehrung_100.html, zuletzt abgerufen am 8.2.2026
- [13] Die Güterbahnen 2025: „Pressestatement zur neuen Reihung der „Generalsanierungen““; <https://die-gueterbahnen.com/news/statement-zur-neuen-reihung-der-generalsanierungen.html> vom 9.9.2025, zuletzt abgerufen am 8.2.2026
- [14] Die Güterbahnen 2026: „Korridorsanierung Nürnberg–Regensburg: Desaströser Auftakt, doch der Super-Stau bleibt (noch) aus“; <https://die-gueterbahnen.com/news/korridorsanierung-nuernbergregensburg-desastroeser-auftakt-doch-der-super-stau-bleibt-noch-aus.html> vom 6.2.2026, zuletzt abgerufen am 8.2.2026
- [15] EBA 2017: „Nationaler Umsetzungsplan ETCS“, S. 10; https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/EN/Documents/ERTMS/Nationaler_Umsetzungsplan_ETCS_EN.pdf?__blob=publicationFile&v=2, zuletzt abgerufen 8.2.2026



Dr. Werner Ried

Mitglied des Landesvorstandes Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V. im Saarland
werner.ried@vcd-saar.org



Dr. Ulli Meyer

Oberbürgermeister Mittelstadt St. Ingbert
Präsident Saarländischer Städte- und Gemeindetag
umeyer@st-ingbert.de