

Manifest für eine bessere Bahn

Abschlussklärung der Bürgerbahntagung am 20./21.4.2024 in Hamburg

Die Deutsche Bahn wird von multiplen Krisen geschüttelt, trotz einer halbherzigen Organisationsreform (Stichwort InfraGO) ist eine Besserung nicht in Sicht. Bürgerbahn stellt dazu fest:

1. Die Bahn ist und bleibt das Rückgrat für eine erfolgreiche Verkehrswende, daher ist dringender denn je ein Ausbau und eine Stärkung der Bahn als störungsfrei funktionierendes Verkehrsmittel im Nah-, Fern- und Güterverkehr erforderlich.
2. Die DB in ihrem jetzigen Zustand erfüllt die ihr von der Öffentlichkeit, der Wirtschaft und besonders den Bahnfahrern zugewiesenen Aufgaben derzeit nicht. Sie muss zu einem Leistungsträger der Verkehrswende werden, zentral dafür sind Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit.
3. Die wirtschaftliche Situation der DB AG ist angesichts einer Verschuldung von 34 Mrd. Euro und eines Jahresverlusts von 2,35 Mrd. Euro im Jahr 2023 sowie der anhaltenden Kürzung von Haushaltsmitteln nicht nur für 2024, sondern auch für den Zeitraum der mittelfristigen Finanzplanung prekär. Eine Entschuldung der DB AG in den nächsten Jahren wird unumgänglich sein. Die Strategie der Bundesregierung, die DB über weitere Eigenkapitalerhöhungen weiterhin kapitalmarktfähig zu halten und mit neuen Schulden zu belasten, führt in eine Sackgasse.
4. Es ist allerhöchste Zeit, dass die DB sich auf ihr Kerngeschäft »Bahnverkehr in Deutschland« (und gegebenenfalls im angrenzenden europäischen Ausland) fokussiert und alle sonstigen, insbesondere Nicht-Schienenverkehrsaktivitäten abstößt.
5. Das Eingeständnis des DB-Vorstandes im Integrierten Konzernbericht 2023, dass man das Netz der DB in den vergangenen Jahren auf Verschleiß gefahren habe, man also vorsätzlich öffentliches Eigentum ruiniert hat, muss personelle Konsequenzen haben. Mit den bestehenden Bahnvorständen ist ein Neuanfang nicht möglich.

6. Voraussetzung für eine Neuorientierung der DB ist die sofortige Einstellung prestigebehafteter Neubauprojekte, die Milliarden an Investitionsmitteln verschlingen sowie umfangreiche Planungs- und Ingenieurkapazitäten binden. Dazu zählen Stuttgart 21, die 2. S-Bahn-Stammstrecke München, der Fernbahntunnel Frankfurt, Pläne zur Verlagerung des Kölner Hauptbahnhofs, das Bahnhofsverlagerungsprojekt Hamburg-Altona einschließlich des Verbindungsbahntlastungstunnels sowie sämtliche Planungen für neue Hochgeschwindigkeitsstrecken mit 300 km/h.
7. Viele der zerstörerischen Neubauprojekte wurden und werden mit dem Deutschlandtakt auf Basis des 3. Zielfahrplanentwurfes begründet. Dieser ist umfassend zu überarbeiten und der D-Takt als integrierter Taktfahrplan auf den Nahverkehr auszurichten. Bürgerbahn hat dazu Vorschläge erstellt.
8. Vorrang für alle Bahninvestitionen muss die Beseitigung von Engpassstellen im Bestandsnetz, die vollständige Elektrifizierung des Netzes sowie die erleichterte Reaktivierung von Bahnstrecken haben, unabhängig von ihrem Eigentümer.
9. Angesichts des maroden Zustandes des Netzes ist eine Sanierung des Bestandsnetzes vordringlich, aber nicht in Form der derzeit von der DB betriebenen ressourcenverschwendenden Generalsanierung mit monatelangen Totalsperrungen von Hauptstrecken des Kernnetzes.
10. Die Bahninfrastruktur ist öffentliches Eigentum und darf daher nicht wie die jetzige DB InfraGO den Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträgen des DB-Konzerns unterliegen. Stattdessen müssen alle Bereiche der Infrastruktur gemeinnützig organisiert werden. Neben DB Netz und DB Station&Service sind dies auch DB Energie, DB-System, DB-Engineering&Consulting, die Infrastruktur-Werkstätten und Bahnbaubetriebe.

Hamburg, den 21.4.2024