



BÜRGERBAHN –

Denkfabrik für eine starke Schiene

Stellungnahme von Bürgerbahn zu der Forderung des DB-Konzernaufsichtsratsvorsitzenden Werner Gatzert nach einem 150-Milliarden-Investitionsfonds für die DB AG



Mehr Geld macht nicht zwingend eine bessere Bahn

Nach dem das Bahnmanagement in trauter Eintracht mit der Politik die DB seit dem versuchten Börsengang 2008 kaputtgespart und durch Reduzierung der Bahninfrastruktur (Stilllegungen und Abbau von Weichen, Überleitstellen und Industriegleisanschlüssen) den jetzigen desolaten Zustand herbeigeführt haben, scheinen sich jetzt alle in Geldforderungen für die Reparatur und den Ausbau der Bahninfrastruktur überbieten zu wollen.



Bürgerbahn stellt dazu fest:

- 1.** Ja, in Deutschland wurde in den vergangenen 20 Jahren im Vergleich zu den Nachbarländern Schweiz, Österreich und den Niederlanden viel zu wenig in die Bahninfrastruktur investiert.
- 2.** Ein erheblicher Teil der von der öffentlichen Hand bereitgestellten Gelder für die DB AG verschwand in risikobehafteten Auslandsengagements (Arriva, Zukauf von Logistikfirmen in den USA wie Baxx Global), die zu einem erhöhten Abschreibungsbedarf führten.
- 3.** Ein hoher Teil der Investitionsmittel wurde in prestigebehafteten Großprojekten wie Stuttgart 21, Tunnel für die 2. S-Bahnstammstrecke in München, Bahnstammstrecke Hamburg-Altona und in Planungen für absurd teure neue 300-km/h-Hochgeschwindigkeitsstrecken versenkt oder soll in unverhältnismäßig teure Tunnelprojekte (Fernbahntunnel Frankfurt, Verbindungsbahntunnel Hamburg) versenkt werden. Es ist bis jetzt nicht klar, wie und aus welchen Töpfen die DB AG die von ihr zu tragenden Mehrkosten für das Projekt Stuttgart 21 bezahlt werden sollen.
- 4.** Die jetzt mit hohem Publicity-Aufwand geplanten Generalsanierungen mit monatelangen Totalsperrungen von Strecken des Kernnetzes sind nicht nur eine erhebliche Ressourcenverschwendung, weil noch brauchbare Anlagenkomponenten vor Erreichen ihres technisch-wirtschaftlichen Lebensendes vorzeitig ersetzt werden. Sondern die Form der Generalsanierung führt auch zu völlig über-
teuerten Angebotspreisen der bauausführenden Firmen. Der Bundesrechnungshof vermutet gar, dass die Form der Generalsanierung gewählt wurde, um der finanziell klammen Bahn mittels der von den Baukosten abhängigen Planungskosten frisches Geld zuzuführen. Die Gewinnmarge der Bahn wird dabei auf bis zu 10 Prozent der Gesamtkosten des Projektes geschätzt.
- 5.** Die maximale Intransparenz der Finanzplanung und der Verwendung öffentlicher Mittel (über die Pauschalzuweisungen durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung; LuFV) treibt die Forderung nach weiteren öffentlichen Mitteln weiter an, ohne dass klar wird, wo das Geld in welche Projekte geflossen ist.
- 6.** Die DB hat kein schlüssiges Gesamtkonzept, wie, zu welchen Kosten und in welchem Zeitrahmen das Gesamtnetz der DB von rund 33.000 Kilometern saniert werden soll. Mit der Sanierung des sogenannten Kernnetzes alleine ist es nicht getan.
- 7.** Bahn kann nur funktionieren und einen Beitrag zur Verkehrswende leisten, wenn die Bahn wieder als Flächenbahn auf dem Lande und nicht nur in den Metropolen der Republik präsent ist. Für die Sanierung und Reaktivierung von Nebenbahnstrecken müssen kostengünstige abgespeckte Ausbaustandards und Fahrzeuge entwickelt werden, die einen kostengünstigen Betrieb der weniger frequentierten Strecken erlauben.
- 8.** Die Probleme der DB AG gehen über die vernachlässigte Infrastruktur hinaus und sind von dem früheren wie auch von dem amtierenden oberen Bahnmanagement zu verantworten. Schließlich ist Dr. Lutz seit 2010 im Bahnvorstand und seit 2019 Vorstandsvorsitzender der DB AG und damit voll für die jetzigen Probleme verantwortlich.
- 9.** Jetzt in Sack und Asche zu gehen und zuzugeben, dass man absichtlich die Bahninfrastruktur in Deutschland auf Verschleiß gefahren habe, reicht nicht. Das Versagen des Bahnvorstandes auf der ganzen Linie muss endlich auch personelle Folgen haben. Das gilt sowohl für den Konzernvorstand, den Vorstand der jetzigen DB InfraGO AG und die Vertreter der Anteilseigner im DB Konzernaufsichtsrat.
- 10.** Die Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel für die DB AG muss an die Bedingung geknüpft werden, dass die Bahnführungsspitze mit ausgewiesenen Eisenbahntechnikern und Experten besetzt wird und kein Verschiebebahnhof für abgehalfterte Politiker wird.



Bürgerbahn fordert daher vor Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel:

- ▶ Austausch des kompletten Managements der DB AG (Konzern) und der DB InfraGO AG auf der oberen Führungsebene.
- ▶ Einstellung sämtlicher Geld fressender dysfunktionaler Großprojekte wie S21, 2. S-Bahnstammstrecke München, Bahnstammstrecke Hamburg Altona.
- ▶ Stopp sämtlicher Planungen für Hochgeschwindigkeitsneubaustrecken und anderer überflüssiger Großprojekte (wie Fernbahntunnel in Frankfurt und Verbindungsbahntunnel Hamburg)
- ▶ Aufgabe des Konzepts der Generalsanierung und Entwicklung von Verfahren zur Streckensanierung der hochbelasteten Linien des Kernnetzes, welches ohne monatelange Totsperrungen auskommt (bewährte Sanierung „unter dem rollenden Rad“).
- ▶ Entwicklung eines Zeit-Kosten-Plans zur vorrangigen Beseitigung bekannter Engpassstellen im Netz, besonders von eingleisigen Streckenabschnitten auf ansonsten zweigleisig ausgebauten Strecken, sowie für die umgehende Elektrifizierung des gesamten deutschen Bahnnetzes.
- ▶ Entwicklung eines verbindlichen Plans zur sofortigen Reaktivierung stillgelegter, aber noch nicht entwidmeter Bahnstrecken.
- ▶ Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes zur Reaktivierung von Bahnstrecken gemäß dem vom VDV im Juni 2024 vorgelegten Positionspapier.

Dazu Prof. Heiner Monheim, Sprecher des Bündnisses Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene

„Bahn bedeutet in Zeichen von Klimawandel und Verkehrswende „Flächenbahn“, das heißt: die Bahn muss mit einem attraktiven Angebot in der Fläche präsent sein. Hier gibt es erhebliche Angebotslücken, die durch die Entwicklung angepasster Ausbaustandards und Fahrzeugformate zu schließen sind. Durch Verzicht auf prestigebehaftete Neubauprojekte ließe sich viel Geld einsparen, das vorrangig für die Bestandssanierung und Reaktivierung von Bahnstrecken zu nutzen ist. Die notwendigen Reparaturen und Erneuerungen im Bahnnetz dürften sich nicht nur auf das Kernnetz zwischen den Metropolen beschränken, sondern müssen auch Nebenstrecken im ländlichen Raum umfassen. Die Gelder für die Substanzerneuerung im Rahmen eines öffentlich kontrollierten, ausreichend dotierten Infrastrukturfonds sind für mehrjährige Zeiträume zur Verfügung zu stellen, damit die Sanierung der Bahninfrastruktur nicht von dem üblichen Stopp and Go im politischen Tagesbetrieb abhängig ist.“

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene wird unterstützt von den folgenden Bahn-Initiativen:

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau / Prellbock Altona