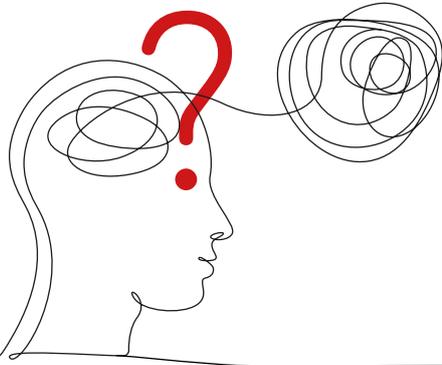




Pressemitteilung von Bürgerbahn – Denkfabrik zum Abschnitt Verkehr und Infrastruktur in den Koalitionsverhandlungen zwischen CDU und SPD im Bund – Verhandlungsstand 24.3.2025



## Bahnpolitisch leider nichts Neues!

**Leider keine neuen Politikansätze erkenntlich: ein paar positive Ansätze, aber vieles bleibt nebulös und auslegungsfähig.**

Auf nur drei Seiten wird im Entwurf des Koalitionsvertrages der überaus wichtige Themenkomplex Verkehr abgehandelt. Abgesehen von der Frage der Einführung einer Höchstgeschwindigkeit auf deutschen Autobahnen gibt es keine offenen Streitpunkte, das lässt eher ein „Weiter So“ wie bisher in der Verkehrspolitik erwarten, als konstruktives Herangehen zur Lösung der vielfältigen Probleme in diesem Sektor. Dementsprechend gibt es viele Allgemeinplätze, denen auch Bürgerbahn zustimmen kann. Aber auf die jeweilige Interpretation und später die konkrete Politik kommt es an.

### Bürgerbahn stellt dazu fest:

- Zwischen den Zeilen des Vertragsentwurfes schimmert eine Prioritätsverschiebung zugunsten des Straßenverkehrs durch, wenn z.B. der Erwerb eines Führerscheins bezahlbarer gemacht werden soll. Sätze wie *„Wir wollen mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern“* verkommen zur unverbindlichen, wohlfeilen Floskel, wenn gleichzeitig *„Mehrfachbelastungen des Straßengüterverkehrs durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung reduziert werden sollen“*.
- *„Die Infrastruktur muss leistungsfähig gemacht werden, um die Resilienz zu stärken und die Klimaziele zu erreichen“*. Für Bürgerbahn bedeutet das einen massiven Ausbau des Bahnnetzes mit Beseitigung von Engpassstellen im Bahnnetz und der Reaktivierung von stillgelegten Strecken vor allem im ländlichen Raum. Diese Aufgaben müssen Vorrang genießen und mit entsprechender Finanzierung unterlegt werden.
- Genau die nachfolgende Passage des Texts lässt allerdings das Gegenteil erwarten: *„Für die Verkehrsträger werden geschlossene Finanzierungskreisläufe eingeführt, Einnahmen kommen dem jeweiligen Verkehrsträger zugute“*. Das heißt nichts anderes als: **Die von der Ampelregierung ermöglichte Nutzung der LKW-Mauteinnahmen für den Ausbau der Schienenwege wird wieder zurückgedreht, die Dominanz der Finanzierung für den Straßenbau wird zementiert.** Eine Transformation des Mobilitätssektors zugunsten des Klimas und Umweltverbundes wird damit unmöglich. ▶▶

- **Die untauglichen und für den Staat teuren Public-Privat-Partnership-Modelle sollen wiederbelebt werden und mehr Kosten auf die Nutzer abgewälzt werden.** *„Es gibt ein Drei-Säulen-Modell aus Haushaltsmitteln, Nutzerfinanzierung und privatem Kapital, z. B. über ÖPP in begrenztem Umfang“.* Für den Bahnbereich heißt dieses nichts anderes als steigende Trassenpreise für Nah-, Güter- und Fernverkehr. Und die DB wird weiterhin auf die Kapitalmärkte mit steigenden Zinsen verwiesen.
- Der Satz *„Investitionen in das deutsche Schienennetz werden gesteigert. Das gilt für Haupt- und Nebenstrecken sowie die Großknoten gleichermaßen“* weckt Hoffnung. Aber zu den Milliarden verschlingenden Großinvestitionen wie Stuttgart 21, 2. S-Bahnstammstrecke München, Bahnhofsverlegung Hamburg-Altona und den Planungen für neue Hochgeschwindigkeitsstrecken wird nichts gesagt. Sie werden einen Großteil des Investitionsvolumens und der Planungskapazitäten verschlingen. Hier ist deswegen eine Kurskorrektur nötig. Ein „weiter wie bisher“ bedeutet den Verzicht auf wichtige strategische Weichenstellungen.
- Positiv zu werten ist die Aussage *„Der Infracaplan wird als gesetzliches Steuerungsinstrument entwickelt und mit einer entsprechenden verbindlichen Finanzierungszusage im „Eisenbahninfrastrukturfonds“ versehen. Damit sichern wir die vom Eigentümer priorisierten Vorhaben“.* Leider liegt dieser Infracaplan bisher noch nicht vor. Eine Beteiligung kritischer Bürgerinitiativen an dessen Erstellung ist bisher nicht vorgesehen.
- *„Die Sanierung der Hochleistungskorridore (HLK) wird fortlaufend überprüft und angepasst.“* Dies könnte als Abkehr von der teuren und für Fahrgäste und Güterbahnnutzer feindlichen Generalsanierungsstrategie interpretiert werden. Dazu fehlt aber eine konkrete Festlegung. **Die Fixierung auf die Fortführung der Korridorsanierung ignoriert den erheblichen Sanierungstau jenseits der großen Hauptachsen.** Generell ist die Finanzierung der Bahnsanierung im gesamten Bahnnetz aus dem Infrastruktursondervermögen sinnvoll, es muss aber auch die Beseitigung von Engpassstellen (eingleisige Streckenabschnitte auf zweigleisigen Strecken), den Wiedereinbau von Überleitstellen, längeren und mehr Überholgleisen und den Wiedereinbau von kapazitätssichernden Weichen sowie die Reaktivierung stillgelegter Strecken einbezogen werden.
- Ob die im Koalitionspapier angekündigte flächendeckende ETCS-Ausrüstung wirklich der große Fortschritt sein wird, darf eher bezweifelt werden und darf nicht dazu führen, dass in der Zwischenzeit die Bahnlogistik mit Stellwerken vernachlässigt wird. Hier gibt es einen großen Nachholbedarf an Modernisierung im Streckennetz und Fahrzeugpark.
- Zu begrüßen ist die Aussage, dass zukünftig die Elektrifizierung von Bahnstrecken beschleunigt wird und dabei auf aufwendige Kosten-Nutzen-Untersuchungen verzichtet wird.
- Die angekündigte Fortführung der *„Programme zur Modernisierung von Bahnhöfen, zur Schaffung von Barrierefreiheit und zum Lärmschutz“* wird begrüßt, der Programmrahmen und das Finanzvolumen müssen aber aufgestockt werden.
- Dass der Deutschlandtakt weiter Grundlage der gesamten Fahrplan-, Netz- und Knotenplanung bleiben soll, wird begrüßt. **So können „Nah- und Fernverkehr unter Einbeziehung des Schienengüterverkehrs (Deutschlandtakt)“ optimal verbunden werden.** Daraus folgt aber nach Auffassung von „Bürgerbahn“ eine Abkehr von den aktuellen Planungen für die 300 km/h Hochgeschwindigkeitsneubaustrecken, wie z. B. Hannover – Bielefeld – Hamm, Würzburg – Nürnberg und Ulm – Augsburg.
- **Es ist bedauerlich, dass es zur Wiedereinführung des InterRegio-Verkehrs keine Aussagen gibt.** Sie ist zentrale Voraussetzung für eine Stärkung der Bahn in der Fläche.
- Ebenso bedauerlich ist, dass es **keine Aussage zur Wiederbelebung regionaler Güterbahnverkehre und zur Dezentralisierung von Umschlaganlagen der Güterbahn gibt.**



- Die Kritik von Bürgerbahn am schlechten grenzüberschreitenden Bahnverkehr in andere EU-Länder scheint angekommen zu sein, wenn es heißt *„Zentrale Teile der Verkehrsinfrastruktur nach Polen und der Tschechischen Republik werden zügig ausgebaut. [...] Europa-Züge mit Fernverkehrsstandard zur besseren Anbindung aller unserer europäischen Nachbarländer werden eingesetzt“*. Das muss konkret bedeuten, die vielen Netzlücken zu beseitigen und endlich das einheitliche Regelwerk für den Betrieb umzusetzen.
- Und mit Blick auf den innereuropäischen Flugverkehr und die europäische Einigung muss es vor allem heißen, dass sich die DB künftig am Ausbau eines europäischen Nachtzugnetzes beteiligt, mit neuem Wagenmaterial und dem mit den Nachbarbahnen abgestimmten Aufbau vieler neuer Verbindungen.
- Die Aussage, *„Am bestehenden Bundesverkehrswegeplan und den Verfahren zu seiner Aufstellung und Überprüfung halten wir fest“*, widerspricht der breiten fachlichen Einigkeit, dass eine Überprüfung der Prognosen und Netzüberlegungen dringend geboten ist, um den klimapolitischen Herausforderungen Rechnung zu tragen.
- Der Grundsatz *„Erhalt vor Neubau“* wird absolut begrüßt. **Allein schon deswegen ist eine Überprüfung der Neubauprojekte im BVWP dringend erforderlich.**
- Das Thema Bahnreform 2.0 findet immerhin Eingang in das Papier. *„Um sicherzustellen, dass das Geld des Bundes künftig bei der Schieneninfrastruktur ankommt, sich die Qualität des Schienenverkehrs deutlich verbessert [...] wollen wir mittelfristig eine grundlegende Bahnreform umsetzen. Wir werden die DB InfraGO vom DB-Konzern weiter entflechten innerhalb des integrierten Konzerns. Hierzu sind sowohl personelle, rechtliche als auch organisatorische Maßnahmen zu ergreifen. Sowohl beim DB Konzern als auch bei der InfraGO soll eine Neuaufstellung von Aufsichtsrat und Vorstand erfolgen mit dem Ziel, mehr Fachkompetenz abzubilden und eine Verschlankung zu erreichen. Der Fortbestand des BEAV (Beherrschungs- und Ergebnis-Abführungsvertrages) zwischen DB-Konzern und InfraGO wird geprüft“*. Allerdings verrät der Hinweis „mittelfristig“ keine prioritäre Dringlichkeit. Wir halten angesichts der Krise der Bahn eine Bahnreform für dringend.
- Dafür müsste auch die Frage der Gemeinwohlverpflichtung, die bei der Konstituierung der InfraGO nicht konkretisiert wurde, grundlegend geklärt werden. **Wir fordern eine Umwandlung der Deutschen Bahn in die Rechtsform einer Körperschaft öffentlichen Rechts.**

### **Dazu Prof. Heiner Monheim, Sprecher von „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine Starke Schiene“**

*„Der veränderte Finanzrahmen eröffnet die Chance, den Schienenverkehr und die Schieneninfrastruktur finanziell so auszustatten, dass die Bahn die ihr zukommende Rolle bei der Erfüllung der Klimaziele leisten kann. Aber mehr Geld bedeutet nicht automatisch eine bessere Bahn, wenn das Geld in über-  
teuerte, überholte und kontraproduktive Großprojekte fließt und die kleinteiligen Maßnahmen zur Eng-  
passbeseitigung, Streckenreaktivierung und besonders dem Ausbau des Bahnverkehrs im ländlichen  
Raum hinten runterfallen. Die Aufstellung des Infraplans, als Grundlage für Investitionsentscheidungen,  
muss schnellstens erfolgen. Dabei sind die Fahrgastverbände, Umweltverbände und Bahnbürgerinitiativen  
angemessen zu beteiligen. Bürgerbahn ist bereit, sich aktiv in dieser Diskussion einzubringen, und hat  
dazu im März mit dem „Alternativen Geschäftsbericht Deutsche Bahn 2024“ 19 Beiträge von Bahnfach-  
leuten zur strategischen Neuausrichtung vorgelegt.“*

**Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene wird unterstützt von Bahnexperten und Initiativen.**

[www.buergerbahn-denkfabrik.org](http://www.buergerbahn-denkfabrik.org)

Hamburg 13.2.2025