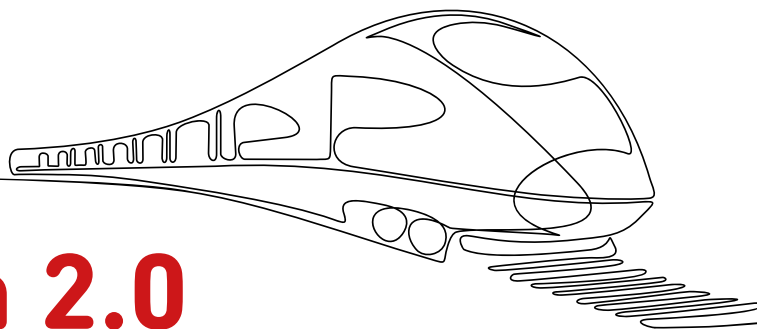


Forderungen von Bürgerbahn an den neuen Bundesverkehrsminister
Patrick Schnieder zum Thema Bahn



Bahnreform 2.0 aufgleisen

Das Thema Bahn, genauer: Deutsche Bahn (DB AG), wird den neuen Bundesverkehrsminister vom ersten Tag an begleiten. Der enorme Problemstau in Sachen DB AG einschließlich der Lösung drängender Personalfragen duldet keinen Aufschub. Alarmierende Meldungen über Zugausfälle, chaotisches Baustellenmanagement und operative Fehlleistungen füllen die Medien und beschädigen das Image der Bahn als Rückgrat der Verkehrswende.

Daher ist ein Sofortprogramm geboten, um kurzfristig die wichtigsten Mängel zu beseitigen und eine strategische Neuorientierung der DB AG einzuleiten. Bürgerbahn hat dafür wesentliche Eckpunkte zusammengestellt.

1 Aufstellung eines Aktionsprogramms „Sicherstellung eines reibungslosen • Fahrbetriebes“. Dazu gehören:

- Besseres Baustellenmanagement, um die Störungen des Bahnbetriebs durch Vollsperrungen zu vermeiden und die notwendige Sanierung mehr neben rollendem Rad zu ermöglichen und um die Bauzeiten zu minimieren.
- Einstellung sämtlicher Planungen für 300-km/h-Neubaustrecken.
- Baustopp bei den überflüssigen, ressourcenverschlingenden Großprojekten wie Stuttgart 21, 2. S-Bahnstammstrecke München, Bahnhofsverlegung Hamburg Altona; Erarbeitung von Plänen, wie die bereits erstellten Bauten produktiv genutzt werden können.
- Statt der obigen Großprojekte: vorrangige Beseitigung der bekannten Engpässe im Netz, also: Wiedereinbau einstmals herausgerissener Weichen, Überleitstellen und Überholgleise, Verlegung eines zweiten Gleises bei eingleisigen Engpässen, umgehende Elektrifizierung des gesamten deutschen Bahnnetzes.
- Entwicklung eines verbindlichen Plans zur sofortigen Reaktivierung stillgelegter, aber noch nicht entwidmeter Bahnstrecken.
- Verlagerung von Bahnpersonal aus der Verwaltung auf den Betriebsdienst, um die Zugausfälle wegen fehlendem Personal im Fahrdienst, auf den Stellwerken und in den Werkstätten zu vermeiden.
- Sofortige Neubesetzung der Vorstände der DB AG und ihrer vier Holdinggesellschaften (DB InfraGO, DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo) mit fachkundigen Eisenbahnern.
- Gleiches gilt für die Anteilseignerseite des DB AG Aufsichtsrates.

2. Für ein besseres Funktionieren der Deutschen Bahn sind umfassende Reformen der Organisationsstruktur der DB AG und ihrer Tochtergesellschaften erforderlich. Dazu zählen:

- Umwandlung der Rechtsform der DB InfraGO von einer Aktiengesellschaft in eine Anstalt öffentlichen Rechts (AÖR) oder eine gemeinnützige GmbH, um die politische Steuerung des Unternehmens zu verbessern und die Gemeinwohlorientierung zu stärken.
- Integration von DB Energie GmbH, DB Systel GmbH und DB Consulting & Engineering GmbH, einschließlich der konzerneigenen Bahnbaubetriebe und Infrastrukturwerkstätten in die DB InfraGO (AÖR), damit alle Infrastrukturbetriebe in einem Betrieb einheitlich gemanagt werden können.
- Beibehaltung einer Konzernholding mit den vier Betrieben InfraGo, Fernverkehr, Regio und Cargo mit einem einheitlichen konzernweiten Arbeitsmarkt und einheitlichen Tarifverträgen.
- Substantielle Verschlinkung der aufgeblähten Holdingverwaltung und des Managements. Es kann nicht sein, dass der Verwaltungsapparat der heutigen DB AG mehr Stellen umfasst, als die damaligen Verwaltungen von Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn zusammen, die vor 30 Jahren noch ein um 20 Prozent größeres Streckennetz betrieben.

3. Die organisatorische Neuausrichtung der DB muss begleitet werden durch eine konsistente Strategie zur Weiterentwicklung des Bahnverkehrs in Deutschland. Dazu zählen:

- Abkehr von der Fokussierung auf sogenannte Hochleistungskorridore. Die Bahn muss wieder zu einer Flächenbahn werden, die nicht nur die Großstädte, sondern auch die Klein- und Mittelzentren effizient miteinander verbindet.
- Für den Fernverkehr in der Fläche ist ein neu gestaltetes Interregio-System aufzubauen zur Ergänzung des ICE- und IC/EC-Systems.
- Abkehr von der Strategie der überteuerten und Ressourcen verschwendenden Generalsanierung mit mehrmonatigen Totalsperrungen wichtiger Netzteile. Das gesamte Bahnnetz muss minimalinvasiv saniert werden, wo immer möglich neben/unter dem „rollenden Rad“, um die Beeinträchtigungen für die Reisenden und den Gütertransport zu minimieren.
- Systematische Reaktivierung von Bahnstrecken gemäß dem Positionspapier des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) vom Juni 2024.
- Ausbau der grenzüberschreitenden Bahnverbindungen in unsere Nachbarländer mit Nah- und Fernverkehrsangeboten.
- Wiedereinstieg der DB in den Nachtzugverkehr mit Investitionen in neues Rollmaterial.

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

„Die neue Bundesregierung ist gut beraten, die Reorganisation und Neuausrichtung der Deutschen Bahn als Top-Thema mit höchster Priorität zu behandeln. Der Problemstau bei der DB auf allen Ebenen gefährdet die Stellung der DB als Rückgrat der Verkehrswende. Eine Bahnreform 2.0 muss nicht nur einen personellen Neuanfang auf der Top-Management-Ebene umfassen, sondern auch eine grundlegende Änderung der strategischen Prioritäten. Hier muss der Fokus auf die Weiterentwicklung der DB zur „Flächenbahn“ liegen, das heißt: Die Bahn muss mit einem attraktiven Angebot in der Fläche präsent sein. Durch Verzicht auf die umstrittenen Großprojekte der Hochgeschwindigkeit und Immobilienspekulation an Großbahnhöfen ließe sich viel Geld einsparen, das vorrangig für die Bestandssanierung und Kapazitätserweiterung durch Reaktivierung, Wiedereinbau von Weichen und Überholgleisen und Beseitigung von eingleisigen Engstellen zu nutzen ist. Die Investitionen dürften sich nicht nur auf das Kernnetz zwischen den Metropolen beschränken. Die Gelder für die Substanzerneuerung und Kapazitätserweiterung sind im Rahmen eines öffentlich kontrollierten, ausreichend dotierten Infrastrukturfonds 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 Bahnexperten und Initiativen.