



BÜRGERBAHN –

Denkfabrik für eine starke Schiene

PM von Bürgerbahn zum vorzeitigen Abgang von Bahnchef Dr. Lutz

Chance für einen Neuanfang nutzen



Bürgerbahn begrüßt, dass endlich ein Bundesverkehrsminister personelle Konsequenzen aus der extrem schlechten Performance der DB AG gezogen hat. Aber die Entlassung von Bahnchef Richard Lutz darf nicht die einzige Maßnahme sein, sondern das gesamte Topmanagement des DB-Konzerns und seiner wichtigsten Tochtergesellschaften wie DB InfraGO AG und DB Fernverkehr gehört auf den Prüfstand. „Ein personeller Neuanfang bei der DB reicht nicht aus, sondern Deutschland braucht eine neue Bahnpolitik“, erklärt Prof. Heiner Monheim von der Bahnfachleute-Gruppe Bürgerbahn. „Die DB muss vom Irrweg des ‚Schneller-Höher-Teurer‘ wegkommen, und die Bundesregierung sollte nicht anstreben, Flüge billiger und Autobahnen zehnspurig zu machen, sondern das Deutschlandticket muss bezahlbar bleiben und die Bahn muss angesichts der Klimakrise robuster werden, um mehr Reisende sicher befördern zu können. Dazu muss sie unsinnige Prestigeprojekte und die desaströsen Generalsanierungen sofort stoppen, wie es von zahlreichen Bahninitiativen gefordert wird.“ Monheim verweist darauf, dass Initiativen und Verbände seit Jahren zahlreiche konstruktive Vorschläge für eine bessere Bahn gemacht haben: „Durch gezielte Beseitigung von Engpässen, durch Ausbau statt Neubau, durch flächendeckende Elektrifizierung und durch Fokussierung auf den von 90 Prozent der Kunden genutzten Nahverkehr kann die Bahn wesentlich mehr für ihre Fahrgäste und den Umweltschutz erreichen als durch Tempo 300 auf ein paar Strecken und die sogenannten Generalsanierungen, bei denen sogar relativ frische Investitionen wieder vernichtet werden.“



Bürgerbahn fordert daher:

- 1.** Überführung der für die Infrastruktur relevanten DB-Konzerngesellschaften (DB Energie GmbH, DB Consulting&Engineering, DB-Bahnbau, DB-Systel usw.) in die DB InfraGO.
- 2.** Umwandlung der so erweiterten DB InfraGO in eine wirklich gemeinnützige Struktur oder in eine Körperschaft öffentlichen Rechts.
- 3.** Politische Steuerung der DB InfraGO durch einen Infrastruktur-Beirat, in dem auch Vertreter kritischer Bürger- und Fahrgastinitiativen bzw. -verbände Sitz und Stimme erhalten.
- 4.** Um Geld zu sparen: Sofortige Einstellung prestigebehafteter, Geld und Kapazität vernichtender Großprojekte, wie Stuttgart 21, zweite S-Bahnstammstrecke München, Bahnstammstrecke Hamburg-Altona nach Diebsteich, stattdessen Umsetzung der Alternativvorschläge. Ebenso: Sofortiger Planungsstopp für Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecken wie Bielefeld - Hannover, Hamburg - Hannover, Ulm - Augsburg, Würzburg - Nürnberg sowie für die unsinnigen Tunnelprojekte in Frankfurt und Hamburg.
- 5.** Sofortige Umstellung der Netzsanierungsstrategie von Generalsanierung nur für 4.000 km Hochleistungskorridore mit lang andauernden Streckensperrungen zugunsten einer Sanierung des gesamten Netzes unter dem „rollenden Rad“ mit besonderem Fokus auf Wiedereinbau von Überleitstellen und Weichen, der Elektrifizierung des Gesamtnetzes und der Beseitigung von Engpassstellen.
- 6.** Verzicht auf überzogene Ausbaustandards und Luxusmodernisierung von Bahnhöfen. Stattdessen Fokussierung auf Erhöhung der Unwetterresilienz des Bahnnetzes und Schaffung von Redundanzen für Störfälle.

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

„Der Abgang von Dr Lutz ist eine große Chance zu einer grundlegenden Strukturreform des DB-Konzerns. Weitere personelle Veränderungen, besonders im Management der für die Infrastruktur zuständigen DB InfraGO sind unumgänglich. Gleichzeitig muss das Bundesverkehrsministerium eine konstruktive Debatte über eine künftige Bahnstrategie im Zeichen der Klimakrise und knapper öffentlicher Kassen eröffnen. Eine solche offene Strategiedebatte ist dringender denn je: Wo müssen künftig die Investitionsprioritäten liegen? Auf den Fernverkehrskorridoren oder auf den Netzen des SPNV? Wie kann durch gezielte Engpassbeseitigung die Kapazität des Bahnnetzes schnell erhöht werden. Wie kann der Nahverkehr, in dem fast 90 Prozent der Reisenden unterwegs sind, langfristig auskömmlich finanziert werden, dass er der gestiegenen Nachfrage auch gerecht wird (Thema finanzielle Absicherung des Deutschlandtickets, Erhöhung und Dynamisierung der Regionalisierungsmittel) Wie kann das radikale Vernichten von teilweise erst kürzlich erfolgten Investitionen durch die derzeit anlaufende Generalsanierung vermieden werden. Wie kann die Vernachlässigung großer Netzteile jenseits der sog. Hauptkorridore vermieden werden und eine viel netzwirksamere, aber wenige invasive Sanierung erfolgen?“

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

www.buergerbahn-denkfabrik.org

Hamburg 15.8.2025