



**25.3.2026 Pressemitteilung von »Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene«
zu den Ergebnissen der »Taskforce zuverlässige Bahn«**

Vorschläge der »Taskforce zuverlässige Bahn« bedeuten: Jokerbahnhöfe in Stuttgart und Hamburg-Altona erhalten!

Ende März 2026 hat das Bundesministerium für Verkehr die Ergebnisse der im November 2025 kurzfristig eingerichteten »Taskforce zuverlässige Bahn« vorgestellt, in der die InfraGO der DB AG, Bund, Länder, Eisenbahnbundesamt, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträger, Verbände und Gewerkschaften über schnell umsetzbare Maßnahmen zu Verbesserung der Pünktlichkeit der Bahnen in Deutschland beraten haben.

In ersten Meldungen wurden »Jokergleise« und zeitliche Puffer durch »Flex-Abfahrten« als wichtigste Maßnahmen genannt. Beide Maßnahmen reduzieren die Kapazität von Bahnhöfen im Normalbetrieb, weshalb schon vor einer Ausdünnung des Angebots gewarnt wurde. Logisch: Wenn jeder Zug eine oder zwei zusätzliche Minuten als Puffer bei der Gleisbelegung bekommt, dann können an diesem Gleis planmäßig nicht mehr so viele Züge pro Stunde abgefertigt werden. Und da »Jokergleise« nicht wie Gleis 9¾ bei Harry Potter herbeigezaubert werden können, sondern aus planmäßig befahrenen Gleisen in Reservegleise umgewandelt werden müssten, würde an diesen ein oder zwei Gleisen planmäßig kein Zugverkehr mehr stattfinden. Das würde nur dort funktionieren, wo es am wenigsten nötig ist: in riesigen Bahnhöfen mit vielen Gleisen wie München, Nürnberg oder Leipzig.

In überlasteten Bahnhöfen wie Hamburg Hbf kann es keine Jokergleise geben – und im Tiefbahnhof von Stuttgart 21 erst recht nicht!

Von den acht Gleisen des Hamburger Hauptbahnhofs für den Regional- und Fernverkehr im Regelbetrieb nur sieben oder gar sechs zu nutzen, ist schlicht unvorstellbar. Der geplante Bahnhof Diebsteich soll neben der S-Bahn nur sechs Gleise bekommen – hier würde der Gleisjoker also nur fünf oder vier Bahnsteigkanten für die planmäßigen Ankünfte und Abfahrten übrig lassen. Im Stuttgarter Tiefbahnhof wäre es eine Reduzierung von acht auf sieben oder sechs Gleise.

Mit einem solchen Konzept brechen sämtliche Kapazitätsberechnungen, alle Stresstests und jegliche Nutzen-Kosten-Kalkulationen in sich zusammen.

Hinzu kommt, dass in Hamburg Hauptbahnhof und bei Stuttgart 21-tief nicht jedes Gleis von jeder Richtung aus angefahren werden kann, es also physisch-betrieblich unmöglich ist, einen Joker für alle einzuplanen.

Es gibt aber für beide Städte einen perfekten Joker: in Stuttgart ist das der bestehende Kopfbahnhof mit 17 Gleisen, in Hamburg ist es der Bahnhof Altona mit 8 Gleisen am Bahnsteig und 2 Durchfahrtgleisen in der Verbindungskurve nördlich des Bahnhofs.

Erhaltung und Modernisierung von Stuttgart-Kopfbahnhof und Hamburg-Altona würde die Kapazitätsprobleme in beiden Städten lösen!

Der Stuttgarter Kopfbahnhof, bis vor kurzem der pünktlichste Bahnhof Deutschlands, hat jahrzehntlang unter Beweis gestellt, dass er über eine ausreichende Kapazität für den gesamten Personenverkehr von, nach und durch Stuttgart verfügt. Hamburg-Altona hat jahrzehntlang neben dem Personenverkehr ins nördliche Schleswig-Holstein und den endenden Fernzügen aus dem Süden Deutschlands auch die Abfertigung von bis zu zwölf Autozügen täglich bewältigt. Und oft wurden bei Störungen im Hauptbahnhof Züge aus Kiel und Flensburg nach Altona umgeleitet.

Es ist schade, dass zur Taskforce keine Fachleute von Bürgerbahn und den Verbänden aus Stuttgart und Hamburg eingeladen waren, denn sonst hätten die Lösungsvorschläge schon wesentlich deutlicher herausgearbeitet werden können; beim Vorschlag der Taskforce »Vermeiden von Wenden sowie längerer Haltezeiten in Durchgangsbahnhöfen in Knoten« hätte der Umweltverband Prellbock Altona ein fertig ausgearbeitetes Konzept zur Durchbindung des Regionalverkehrs im Hamburger Hbf vorlegen können.

Bürgerbahn bietet der »Taskforce zuverlässige Bahn« eine konstruktive Mitarbeit an und plädiert dafür, auch weitere Organisationen und Initiativen aus dem Bahnbereich wie das Aktionsbündnis Bahn Bürgerinitiativen Deutschland (ABBD) sowie den Deutschen Bahnkunden-Verband (DBV) einzubeziehen.

Bürgerbahn verweist hierzu auch auf ihre »Alternativen Geschäftsberichte Deutsche Bahn« und wird am 30. März den aktuellen Bericht vorstellen.

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

„Die »Taskforce zuverlässige Bahn« war ein erster, positiver Schritt. Sie hat sich auf kurzfristige und überwiegend betriebliche Fragen konzentriert. Aber bereits ihre ersten Vorschläge zeigen, dass der Stuttgarter Kopfbahnhof und Hamburg-Altona erhalten bleiben müssen, denn in den dortigen Hauptbahnhöfen kann es keine »Jokergleise« geben, sondern da braucht man »Joker-Bahnhöfe«. Würde man die Simulationen für die Projekte Stuttgart 21 und Hamburg-Diebstreich mit den Vorschlägen der »Taskforce« neu durchrechnen, wäre das Ergebnis eindeutig: diese Prestigebauten wären nicht in der Lage, den Verkehrsbedarf zu bewältigen.“

Bürgerbahn hält eine weitere »Taskforce zukunftsfähige Bahn« für dringend erforderlich, um die mittel- und langfristige Strategie für das Bahnnetz und den Fuhrpark anzugehen, damit die Investitionen nicht mehr auf überflüssige oder schädliche Prestigebauten konzentriert werden, sondern in effiziente, schnell umzusetzende und preisgünstige Maßnahmen mit größtem Netz- und Systemeffekt fließen. Insofern muss diese neue Taskforce die Grundlagen für eine »Bahnreform 2.0« klären, die dringend auf die verkehrspolitische Agenda gehört. Bürgerbahn wird am 30. März ihren »Alternativen Geschäftsbericht Deutsche Bahn 2025« vorstellen, in dem diese Themen vertieft werden.“

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

www.buergerbahn-denkfabrik.org

Hamburg, den 24.3.2026