



BÜRGERBAHN –

Denkfabrik für eine starke Schiene

**30.3.2026 Onlinekonferenz von »Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene«
um 11:30 zur Vorstellung des neuen Alternativen Geschäftsberichts der DB AG 2025**

Einladung zur Pressekonferenz am 30.03.2026 um 11.30 Uhr online und in Präsenz

Liebe Bahn- und Verkehrswende-Interessierte Journalistinnen und Journalisten,

ich möchte Sie zu zwei Veranstaltungen am Montag, den 30.3.2026 in Stuttgart, der „Hauptstadt der tiefen Löcher und langen Tunnel“ im Bahnnetz. einladen.

Um 11.30 h wird dort im Gebäude von

**Die AnStifter e.V.
Werastraße 10
70182 Stuttgart**

der Alternative Geschäftsbericht zur DB AG 2025 mit einer kritischen Analyse zu den Strategien der DB AG und ihrer InfraGO und des Bundesverkehrsministeriums vorgestellt. Vom Sprecher von „Bürgerbahn-Denkfabrik für eine starke Schiene“, Prof. Heiner Monheim. Die Online_Pressekonferenz ist über Zoom zugänglich.

Pressekonferenz Bürgerbahn Denkfabrik

Zeit: 30. März 2026 11:30 Uhr

An Zoom-Meeting teilnehmen

<https://us02web.zoom.us/j/82526150240?pwd=VwDp4sYGvIMkRIAtZedQeKH9V5v4DZ.1>

Meeting-ID: 825 2615 0240

Kenncode: 954879

Beitreten – So geht's

https://us02web.zoom.us/join/82526150240/invitations?signature=muv9enbNwXln5GZk_yur0fc9m7VObN_atX3irfsy8Uk



Sie können aber auch gerne live dabei sein: in der Werastraße 10, 60182 Stuttgart.
Der Alternative Geschäftsbericht DB AG 2025 wird um 12 Uhr auf unserer Website abrufbar sein.

800te Montagsdemo in Stuttgart am 30.03.2026 siehe auch [HIER](#)

Am Abend wird Prof. Monheim bei der 800ten Montagsdemo der S 21 Gegner auf dem Schloßplatz eine Rede halten zu den Lehren, die die Bahn und die Verkehrspolitik aus dem Fiasko von S21 für weitere Bahnprojekte und die künftige Bahnstrategie ziehen sollten.

Damit wird er vor allem die neue Bahnchefin, Frau Palla, ansprechen.

**Im Anschluss findet im Kunstverein, Schloßplatz 2,
ab ca. 19 h 30 eine Podiumsdiskussion zur Zukunft der Bahn statt.**

Nähere Infos zu Bürgerbahn finden Sie auf der Website:

<https://buergerbahn-denkfabrik.org/>

insbesondere die Alternativen Geschäftsberichte der letzten Jahre finden Sie unter :

<https://buergerbahn-denkfabrik.org/alternative-geschaeftsberichte-db-ag/>

Mit freundlichen Grüßen

Ihr

Heiner Monheim

Prof. Dr. Heiner Monheim

Haus 4 Alte Meierei

23717 Kasseedorf OT Stendorf

Mobil: +49-170-8048154

Festnetz; +49-4528-9344929

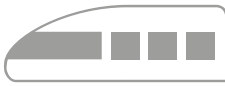
Mail: heinermonheim@yahoo.de

www.heinermonheim.de

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

www.buergerbahn-denkfabrik.org

Hamburg, den 24.3.2026



**30.3.2026 Onlinekonferenz von »Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene«
um 11:30 zur Vorstellung des neuen Alternativen Geschäftsberichts der DB AG 2025**

Die Situation ist verfahren – Was tun?

32 Jahre nach der Bahnreform haben sich Politik und DB-Management und Politik in eine absolut verfahrenene Situation manövriert. Viele Menschen sehen schon lange die Probleme des DB-Management. Sie haben sich im Thinktank: Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene zusammen geschlossen.

Wer sind wir? Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene ist ein Netzwerk von Bahnexperten aus dem Bahnbetrieb, Bahninfrastrukturbau, Verkehrsforschung und -Planung, Umweltverbänden, Bahngewerkschaften, Bahninitiativen und Bahnunternehmen. Bürgerbahn kooperiert mit den Stuttgarter S 21 Initiativen, der Initiative Prellbock Altona und dem Bündnis der Bahnbürgerinitiativen ABBD.

Welche Tradition haben die Alternativen Geschäftsberichte der DB? Seit 10 Jahren veröffentlicht Bürgerbahn 1 x pro Jahr parallel zur Bilanzpressekonferenz der DB AG seinen Alternativen Geschäftsbericht mit einer Pressekonferenz in Berlin.

Warum PK in Stuttgart? Dies Jahr findet die Pressekonferenz aber bewusst in Stuttgart statt. Weil das Fiasko des zu kleinen Bahnhofs und der mehrfachen Kostenexplosionen sowie Fertigstellungsverspätungen am Ort des Geschehens eine Ursachenanalyse und Alternativensuche nahelegt. Stuttgart 21 ist leider symptomatisch für die Durchführung von Bahnprojekten.

Welche Lehren aus dem Fiasko S 21 schließen? Die DB AG und Bundesverkehrspolitik müssen endlich aus den Fehlern von S 21 lernen und die Lehren müssen weit über Stuttgart hinaus gehen mit einer Überprüfung alle laufenden und geplanten Großprojekte, damit solche Fehlplanungen nie wieder stattfinden. Die Folgen für die Investitionsspielräume der Bahn sind verheerend. Die bisherige Beratungsresistenz der DB und des Verkehrsministeriums und des Verkehrsausschusses im Bundestag gegen entsprechende Strategiedebatten muss endlich durchbrochen werden.

Schluss mit der „Tunnelitis“: Fatal ist insbesondere die grassierende Tunnelmanie, die dazu geführt hat, dass in den letzten Jahren 500 km neue, extrem teure Tunnelstrecken gebaut wurden, mit minimalem Netznutzen. Und schon wieder ist mit dem Pfaffensteigtunnel ein weiteres Tunnelgroßprojekt geplant, mit minimalem Netznutzen. Die vielen neuen Tunnel sind vor allem der Fixierung der Projekte auf die Hochgeschwindigkeit und Immobilienspekulation an Metropolenbahnhöfen geschuldet., Beide Fixierungen müssen dringen überprüft werden, damit der nötige Netzausbau schneller und kostengünstiger erfolgen kann. Und endlich auch die ländlichen Regionen vom Netzausbau profitieren können.



Der Task Force Ansatz wird begrüßt und muss weiter gehen: Immerhin, die Ende letzten Jahre berufene Taskforce zur Verbesserung der Pünktlichkeit kann als ersten Schritt für eine viel breitere Beteiligung an Strategiefragen gewertet werden. Eine weitere Task Force für die künftige Netzstrategie im Zeichen der Klimakrise ist dringen erforderlich, mit mehr Beteiligung der Bahninitiativen.

Kein Schuldenabbau in Sicht, Gefahr der Zweckentfremdung fehlenden Zielgenauigkeit des Sondervermögens: Die aktuelle Bilanz der DB AG zeigt keinen relevanten Abbau des gigantischen Schuldenberges. Und verstärkt die Befürchtung, dass das eigentlich sehr begrüßenswerte Sondervermögen Infrastruktur durch Haushaltstricks zur Haushaltssanierung zweckentfremdet wird. Und die in Netzinvestitionen fließenden Mittel primär nur in wenige Großprojekte der Hochgeschwindigkeitsbahn und Metropolenbahnhöfe fließen werden, mit völlig unzureichenden Kapazitäts- und Netzeffekten.

Den Ölpreisschock fair abfedern und Elektrifizierung schnell vollenden: Keine einseitige Autoförderung wegen Ölpreisschock, auch die Dieselflotte der DB braucht „Stützen“: Wenn die Bundesregierung dem Autovolk Hilfen gegen den Ölpreisschock bietet, dann sind vergleichbare Hilfen auch für die leider noch viel zu sehr fossil betriebenen Dieseltraktionen der Bahnen nötig. Und um so mehr muss die weitere Netzelektrifizierung endlich abgeschlossen werden. Und der Vollzugstückstand bei den Stromtrassen und Speichertechnologien abgebaut werden.

Fahrgastrückgänge im Fernverkehr liegen nicht primär am Deutschlandticket sondern den selbstgemachten Qualitätsdefiziten: Die bedauerlichen Fahrgastrückgänge im Fernverkehr sind keineswegs, wie die Bahn behauptet, primär wegen des sehr begrüßenswerten Deutschlandtickets entstanden. Sie sind vor allem Resultat der miserablen Pünktlichkeits- und Störfallperformance.

Deutschlandticket erweitern: Eine Einbeziehung des Fernverkehrs ins Deutschlandticket wie beim Österreichischen Klimaticket oder Schweizer Generalabo und Halbtaxabo würde den Trend schnell umkehren. Und den staufördernden Autoverkehr stark entlasten.

Eigenes DB Reaktivierungsprogramm: Die Reaktivierung die vielen stillgelegten SPNV-Strecken muss endlich angegangen werden. Noch fehlt ein Bundesprogramm und eine Sicherung des personellen und fiskalischen Bedarfs für die beschleunigte Umsetzung der vielen notwendigen Reaktivierungen. Einige Bundesländer haben dieses Thema bisher sträflich vernachlässigt mit entsprechenden landesweiten Bedarfsanalysen und Machbarkeitsstudien.

Reaktivierung des IR forcieren: Besonders wichtig ist die Reaktivierung des früher sehr erfolgreichen Systems der Inter Regio Züge. Nur mit einem wiederbelebten IR Angebot kann der Modal Split bei den mittleren Reiseweiten zu Gunsten der Bahn verbessert werden. Ein neuer IR wäre eine Abkehr von der Höchstgeschwindigkeit und der Beginn einer kapazitätssteigernden Harmonisierung der Geschwindigkeiten im Netz.

Regionalisierung von Teilen der Güterbahn: Die geplante Sparsanierung von DB Cargo ist verkehrs- und klimapolitisch ein Stück aus dem Tollhaus. Wir brauchen eine auch regional verankerte Güterbahn mit dezentralen Knoten und der Reaktivierung vieler stillgelegter Gütergleise.

Reform der Trassenpreise: Die Bundesregierung muss mit ihrem europapolitischen Schwergewicht die von der EU geforderte Erhöhung der Trassenpreise abwehren. Dass die Quersubventionierung EU-rechtlich aufgrund der Wettbewerbsliberalisierung verhindert werden sollen, kann nicht hingenommen werden. Das ist ein klimapolitischer Offenbarungseid der EU weil die Autoverkehrssubventionierung munter fortschreitet. Die Regierung muss in Brüssel genauso schwergewichtig intervenieren, wie beim Thema Verbrenner. Subventionierter Güterbahnverkehr muss EU-rechtlich erlaubt werden. Allein schon aus Klimaschutz Gesichtspunkten brauchen wir dringend eine starke Bahn.

Keine Angebotsstreichungen für mehr Kapazitätsgewinn: Die im politischen Raum diskutierte Streichung von SPNV- und SFV Angeboten aus Kapazitätsgründen ist ein klimapolitischer GAU, nötig ist ein schneller Kapazitätsausbau.

Die Task Force ist zu kurz gesprungen: Die Task Force zum Verspätungsabbau hat zu wenig gebracht, weil sie sich auf betrieblich-organisatorische Fragen beschränkt hat und die Infrastrukturellen Faktoren ausklammert hat. Nicht thematisiert hat sie die künstliche Engpassschaffung durch Tunnelprojekte. Ebenso fehlte die Forderung nach viel mehr Weichen und Überholgleisen im Netz. Und auch die Notwendigkeit des Engstellenabbaus wurde nicht thematisiert. Auch die Totalsperrungen durch die Generalsanierung blieben außen vor.

Einfach und günstig bauen: Eine kritische Auseinandersetzung mit den unnötig hohen kosten-treibenden Standards der EBO ist dringend erforderlich. Nötig ist eine Begrenzung der Baukosten je km Strecke und je abgenommenes Fahrzeug. Die Standards der EBO gehören auf den Prüfstand und müssen durch Anleihen bei der BOStrab abgesenkt werden. Und in der Netzplanung braucht es bei allen geplanten Neu- und Ausbauprojekten ein ernsthaftes Prüfen fast immer von Kritikern vorgeschlagenen kostensparende Alternativen einer mehr bestandsorientierten Trassenplanung. Viele Kosten können eingespart werden durch eine sinnvolle Begrenzung der Geschwindigkeiten.

Lernen vom Karlsruher Modell: Gute Beispiele kostensparender und innovativer Infrastruktur- und Fahrzeugplanung bieten die Folgeprojekte des Karlsruher Modells in Saarbrücken, Kassel und Chemnitz und die viel zu seltenen kleinen S-Bahnprojekte im ländlichen Raum.

Zukunft der InfraGO: Die DB InfraGO muss um alle infrastrukturelevanten Bereiche erweitert werden (z.B. Energie, Engineering) erweitert werden. Die geforderte Gemeinnützigkeit muss konkreter bestimmt werden und bei allen Infrastrukturprojekten eine breite Beteiligung von Initiativen und Verbänden (z. B. ABBD, Bahnkundenverband, Bürgerbahn etc.) ermöglichen.

Bahnreform 2.0: DB AG und BMV brauchen eine neue Task Force zur Bestimmung des wichtigsten Reformbedarfs für eine schnelle Netzerweiterung und bessere Berücksichtigung der ländlichen Regionen. Und die neue Bahnchefin Frau Palla braucht mehr eigenen Spielraum und politischen Rückhalt.

Wer ist Prof. Monheim? Prof. Heiner Monheim ist Sprecher von Bürgerbahn, Denkfabrik für eine starke Schiene. Er wird neben der Pressekonferenz am Abend des 30.3. auch auf dem Schloßplatz bei der 800ten Montagsdemo eine Rede zur Zukunft der Bahn halten. Er ist seit den 1970er Jahren mit Bahnthemen befasst, auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene und in der Forschung und Entwicklung.