

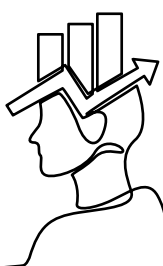


PM 18/2026 zur aktuellen Situation der DB AG

Von Schnieder zu Bilger

## Wird der Weg einer Bahnreform 2.0 jetzt steiniger?

**PPP-Modelle sind das beste Mittel die Bahn dauerhaft zu schwächen**



Um den unerwarteten Abgang von Bundesverkehrsminister Schnieder ranken sich allerlei Spekulationen. Der glaubwürdigste Grund, wie er auch in der Zeit (33/2026 vom 29.7.26) dargelegt wurde, ist, dass Patrick Schnieder sich ablehnend den Plänen von Bundeskanzler Merz gegenüber gezeigt hat, private Investoren an der Sanierung und am Neubau von Bahnstrecken Deutschland zu beteiligen. Merz hofft, mit sogenannten Private Public Partnership-(PPP)-Modellen anlagesuchendes Privatkapital für die Bahninfrastruktur zu mobilisieren und damit vordergründig die öffentlichen Haushalte zu entlasten. Diese Finanzierungsmaschine feierte ihre erste Blüte unter der Regierungszeit von Schröder/Fischer im Vorfeld des geplanten Bahnbörsengangs. Damals wurden solche Modelle auch im Straßenbau umgesetzt. Sie haben sich national wie international als Flop erwiesen. Häufig wurde schlechte Qualität für übertriebene Preise geliefert, und am Ende gingen die Betreiberfirmen pleite, und die öffentliche Hand musste diese dann finanziell stützen oder gar übernehmen. **Insgesamt für den Steuerzahler ein schlechtes Geschäft.**

Hamburg hat mit diesen PPP-Modellen besonders schlechte Erfahrungen gemacht. Viele öffentliche Gebäude wurden unter der Ära des aus der Versicherungswirtschaft kommenden Finanzsenators Peiner (CDU) an private Immobilienspekulanten verkauft. Die versprochene Sanierung blieb aber aus. So zahlte Hamburg nach dem Verkauf des Gebäudes der Finanzbehörde am Gänsemarkt binnen 10 Jahren mehr Miete an den Investor als der zum Verkaufszeitpunkt eingestrichene Verkaufserlös. Finanzsenator Dressel kaufte daraufhin zu einem dreistelligen Millionenbetrag das Gebäude zurück, das er jetzt zusätzlich noch für rund 100 Mio. Euro sanieren darf. **Fazit: die PPP-Modelle verschieben die Probleme von heute in die Zukunft und kommen den Steuerzahler am Ende sehr teuer zu stehen.**

Sollte der neue Bundesverkehrsminister Bilger die Wünsche seines, aus der Hedgefonds-Szene stammenden, Bundeskanzlers umsetzen, wird es für die Deutsche Bahn noch schwieriger ihr Leistungsversprechen einzulösen, und für die Bahnkunden wird es teuer und ungemütlich. Denn die Mehrkosten der PPP-Modelle werden mittelfristig auf die Ticketpreise abgewälzt. Vorprogrammiert ist dann ein weiterer Rückzug der Bahn aus der Fläche, und die Investitionen im Bahnsektor werden den zyklischen Investitionslaunen des Kapitalmarktes ausgesetzt.

**Fazit: PPP-Modell sind das beste Mittel um eine flächendeckende Klimabahn, die einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende leistet, zu zerstören.**



## **Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene fordert daher von BVM Bilger, sich auf folgende Aufgaben im Bahnbereich zu konzentrieren:**

- 1.** Abschied vom Neubau unrealistischer Höchstgeschwindigkeitsstrecken
- 2.** Abwicklung prestigebehafteter Großprojekte unter Nutzung der bereits gebauten Teile und der Kompromissvorschläge der örtlichen Initiativen (u. a. Erhalt des Kopfbahnhofs in Stuttgart, Beibehaltung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona)
- 3.** Überarbeitung des Konzepts der Korridorsanierung, um die Sperrpausen zu minimieren und nur kürzest mögliche Streckenteile zu sperren, zuvor Ausbau der Umleitungsstrecken. Weitestgehende Sanierung unter dem rollenden Rad.
- 4.** Erstellung eines Masterplans zur Beseitigung eingleisiger Streckenabschnitte auf zweigleisigen Strecken und zweigleisiger Ausbau eingleisiger Strecken auf wichtigen Verbindungen (z. B. Kiel-Lübeck – Büchen – Lüneburg)
- 5.** Erstellung eines Masterplans zur Elektrifizierung des gesamten Bahnnetzes bis 2030. Punktelektrifizierung auf Nebenstrecken für den Betrieb mit Akkutriebwagen.
- 6.** Wiedereinbau der unter der Ära Mehdorn herausgerissenen Überleitstellen und Weichen, Bau von Überholgleisen für 740 Meter Güterzüge.
- 7.** Erarbeitung des sog. Infraplans zum zukünftigen Bahninfrastrukturausbau unter Einbeziehung kritischer Initiativen.
- 8.** Dauerhafte finanzielle Absicherung des Deutschlandtickets durch ausreichende Dotierung der Regionalisierungsmittel, damit die erhöhten Trassenpreise für den Nahverkehr nicht zur Abbestellung von Leistungen führen.
- 9.** Herauslösung der um DB Energie, DB Systel, die DB-Bahnbaugruppe und um DB Consulting & Engineering erweiterten DB InfraGO aus den Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträgen mit dem DB AG Konzern und Überführung in die Rechtsform einer Körperschaft öffentlichen Rechts.
- 10.** Schaffung und entsprechende Dotierung eines überjährigen Bahninfrastruktur-Entwicklungsfonds zur langfristigen Finanzierung eines bedarfsgerechten Ausbaus der Bahninfrastruktur.

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

» Die Strategie von Bundeskanzler Merz, zur Haushaltssanierung die DB AG zur Finanzierung der Sanierung des Bahnnetzes immer mehr auf den internationalen Kapitalmarkt zu verweisen, wird sich als teure Sackgasse erweisen. Sie geht zu Lasten einer effizienten Bahn, deren wichtigste Aufgabe es sein muss, flächendeckend ein bezahlbares und leistungsfähiges Transportangebot sowohl für Personen als auch für Güter bereitzustellen. PPP-Modelle befördern die Rosinenpickerei und Konzentration eines akzeptablen Bahnangebots nur auf den Rennstrecken des Kernnetzes. Sie widersprechen damit eklatant der Aufgabe, die die Bahn als „das Verkehrsmittel der Wahl“ im Rahmen der Verkehrswende zu erfüllen hat. Die Investitionsentscheidungen der DB AG dürfen nicht von den Launen des internationalen Kapitalmarkts abhängig gemacht werden.«

---

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

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

Hamburg 08.09.2026

#### **Alternativer Geschäftsbericht zur DB 2025**

Unser aktueller Alternativer Geschäftsbericht zur DB 2025 ist jetzt gedruckt.

108 Seiten 5,00 € Spende plus Porto 2,90 €

**Bestellungen per E-Mail** [info\\_buergerbahn@gmx.net](mailto:info_buergerbahn@gmx.net)

**oder per Post** Bürgerbahndenkfabrik c/o Prellbock Altona, Nernstweg 32–34 DE, 22765 Hamburg

**oder per paypal:** einfach 7,90 € mit Angabe der Lieferadresse überweisen. [spenden@prellbock-altona.de](mailto:spenden@prellbock-altona.de)