



BÜRGERBAHN –

Denkfabrik für eine starke Schiene

21.08.2024 – Pressemitteilung



Fahrpläne der Deutschen Bahn werden für DB-Angestellte und Fahrgäste zum Lotterie-Spiel

In allen Medien wird über die heftige Krise der Deutschen Bahn berichtet. Die Bahn-Krise ist jahrelang hausgemacht – aber die politische Verantwortung trägt die Bundesregierung. Wann werden die jetzigen Vorstandsmanager abgesetzt ?

Als Fahrgast auf der Schiene muss man leider feststellen, dass kaum ein Tag ohne Störungen vergeht. Gerade ältere Bahnfahrer*Innen wechseln wieder zum Auto. Der Eisenbahnbetrieb erfordert die sichere Bewältigung sehr komplexer Betriebsvorgänge und eine 100-prozentige Funktionssicherheit der Bahn gibt es bestenfalls in den Köpfen betriebsfremder Controller, die sich in erster Linie für das marodierende Unternehmen Deutsche Bahn verantwortlich zeichnen. Bei der Deutschen Bundesbahn (vor 1994) wusste man um die Umstände einer perfekt funktionierenden Bahn. Man wusste, dass es fähige, gut ausgebildete Leute braucht, die vor Ort sind oder minuten-schnell dort verfügbar sein können, wo die Störung aufgetreten ist.

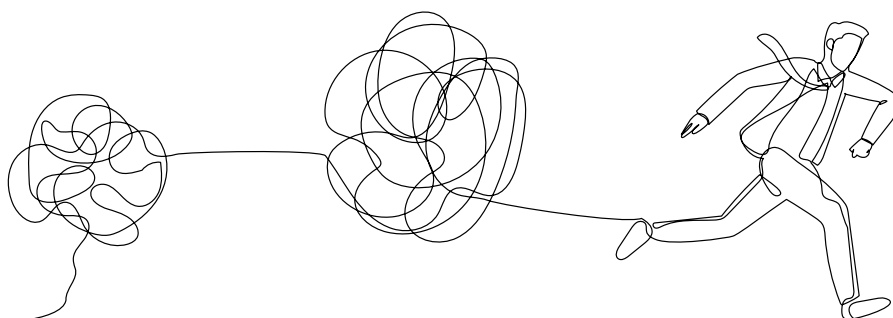
Die Deutsche Bahn ist heute anders organisiert, wobei das Wort „Organisation“ für die Deutsche Bahn im Sinne einer nachhaltig und zuverlässig auszuführenden Beförderung nicht zutrifft. Die Deutsche Bahn kümmert sich zu wenig um ihre Fahrgäste in Deutschland sondern baut lieber neue Eisenbahnen in Ägypten oder Brasilien. Für diesen Unsinn sind aber nicht die Zugbegleiter, die Lokführer oder die Fahrdienstleiter verantwortlich, sondern einzig allein der DB-Vorstand. Dieser ist von der rauen Wirklichkeit abgekoppelt und ignoriert den immer schneller fortschreitenden Untergang „seiner“ Deutschen Bahn.

Es ist höchste Zeit, dass die Politik dieses Handeln endlich stoppt.



Andere große europäische Bahngesellschaften (SBB, ÖBB, SNCF) haben 2023 große Gewinne gemacht. Nur die Deutsche Bahn produzierte einen Rekord-Bilanzverlust von 2,53 Milliarden Euro. Was sind die Ursachen? Bürgerbahn stellt dazu fest:

- 1.** Das Management der Deutschen Bahn hat sich bei dem Ziel global Player zu werden vollständig verzockt. Zuletzt wurden mehr als 50 % des Umsatzes im Ausland erzielt. Der Schienenverkehr im Inland spielte eine Nebenrolle.
- 2.** Dementsprechend wurde viele Jahre viel zu wenig in die Kernsparte Schienenverkehr investiert. Resultat ist das jetzige Schienennetz mit all seinen Problemen. Es gibt derzeit über 300 Langsamfahrstellen.
- 3.** Die Bundesregierung als Eigentümer der Deutschen Bahn hat ihre Aufsichtspflichten über Jahre grob verletzt. Verantwortlicher Aufsichtsratsvorsitzender der DB AG ist ein kürzlich wegen falscher Entscheidungen im Rahmen der Bundeshaushaltsplanungen entlassener Staatssekretär. Stimmen aus dem Bund weisen sogar darauf hin, dass diese DB AG nicht mehr zu leiten ist.
- 4.** Der zuständige Bundes-Verkehrsminister Wissing drückt sich vor der Verantwortung!
- 5.** Die DB hat mit einer völlig überzogenen Digitalisierungsstrategie versucht die Probleme zu lösen. Beschäftigte und Kunden sind gleichermaßen oft überfordert.
- 6.** Mit mehr als 400 Beteiligungsfirmen der Deutschen Bahn entstand ein gigantischer Verwaltungswasserkopf, der mehr hoch bezahlte Stellen umfasst als die zu Recht als bürokratisch bezeichnete Verwaltung von Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn 1993 zusammen!
- 7.** Nach fast 30 Jahren (Beginn der Pläne die Bahn an die Börse zu bringen) zu geringer Investitionen stehen mittlerweile Kernbereiche des Schienennetzes vor dem Kollaps.
- 8.** Jetzt versucht die DB mit einer Investitionsstrategie (genannt Generalsanierung) die Fehler binnen weniger Jahre zu korrigieren.
- 9.** Gleichzeitig hält sie an kontraproduktiven und für das System Bahn schädlichen Großprojekten (Stuttgart 21, 2. S-Bahnstammstrecke München, Bahnstammstrecke Hamburg-Altona) fest und plant gleichzeitig überflüssige neue Hochgeschwindigkeitsstrecken. Beides bindet in hohem Maße Planungs-, Ingenieur- und Baukapazitäten, die anderen Orts zur Sanierung des Bestandsnetzes fehlen.
- 10.** Die Deutsche Bahn hat mit einem enormen Abfluss von qualifiziertem Eisenbahner Know-how, besonders im technischen Bereich, zu kämpfen.
- 11.** Der jetzt von DB Finanzvorstand Holle angekündigte Abbau von 30.000 Arbeitsplätzen (= 10 % der Gesamtbelegschaft!) wird das Problem nicht lösen, sondern auf den berechtigten Widerstand der Beschäftigten bei der Deutschen Bahn stoßen.
- 12.** Die Strategie der Bundesregierung im Rahmen des Haushaltskompromisses 2025 rückzahlbare und verzinsliche Darlehen an die DB Infra GO AG zu geben, ist keine Lösung und wird die finanziellen Probleme weiter verschärfen.



Bürgerbahn Denkfabrik für eine starke Schiene fordert:

1. Die DB muss alle prestigebehafteten, verkehrlich kontraproduktiven Bauvorhaben u. a.

- ▶▶ Stuttgart21
- ▶▶ Zweite S-Bahnstammstrecke München
- ▶▶ Bahnhofsverlagerung Hamburg-Altona
- ▶▶ Verbindungsbahntlastungstunnel Hamburg
- ▶▶ Fernverkehrstunnel Frankfurt

sowie alle Planungen für neue Hochgeschwindigkeitsstrecken umgehend einstellen. Das sind in der Summe derzeitig über 100 Milliarden Euro, die eingespart werden können.

2. Dann dürften die bisher veranschlagten Zuschüsse für die Sanierung des Bestandsnetzes ausreichen.

3. Die kostenmäßig völlig aus dem Ruder gelaufenen Generalsanierungsprojekte sind zugunsten einer klassischen Sanierung unter dem rollenden Rad aufzugeben.

4. Das teilweise sehr fachfremde Management auf den oberen Führungsebenen der Deutschen Bahn in allen DB-Konzernunternehmen ist auszutauschen, und durch fachlich qualifizierte Eisenbahner zu ersetzen.

5. Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn ist qualifiziert neu zu besetzen und muss aktiv die Kontrolle über die Sanierung und Neuaufstellung der DB in der Rechtsform einer Körperschaft öffentlichen Rechts übernehmen.

Dazu Prof. Heiner Monheim, Sprecher von Bürgerbahn – Denkfabrik:

„Die akute krisenhafte Zuspitzung der Lage des DB-Konzerns verlangt eine grundlegende Neuausrichtung unter einem neuen qualifiziertem Management. Die Finanzierung der Erneuerung und Ergänzung der Bahninfrastruktur ist ureigenste öffentliche Aufgabe und muss kontinuierlich und planbar aus dem Bundeshaushalt bereitgestellt werden. Die Sicherstellung einer leistungsfähigen Bahninfrastruktur darf nicht von den Launen des Kapitalmarkt abhängig sein. Eine erforderliche Reduzierung des Verwaltungswasserkopfes der DB AG darf nicht auf dem Rücken der Beschäftigten erfolgen. Eine Stärkung der Belegschaftszahlen im operativen Bereich der DB wird unumgänglich sein, um die hohe Zahl an Mängeln im täglichen Betrieb in den Griff zu bekommen.“

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene wird unterstützt von den folgenden Bahn-Initiativen:

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau / Prellbock Altona