

**Prof. Dr. Heiner Monheim**  
**Sprecher von Bürgerbahn- Denkfabrik für eine starke Schiene**  
**Haus 4 Alte Meierei**  
**23717 Kasseedorf OT Stendorf**  
**Mobil: +49-170-8048154**  
**Festnetz; +49-4528-9344929**  
**Mail: [heinermonheim@yahoo.de](mailto:heinermonheim@yahoo.de)**  
**Web: <http://www.heinermonheim.de>**

## **Weihnachten 2025**

**Liebe Bürgerbahner,**  
**Liebe Interessierte**

**ein bewegtes Bahn Jahr 2025 geht zu Ende. Fast alle Bahnkrisen haben sich zugespitzt. Viele unserer Befürchtungen haben sich bewahrheitet. Aber immer noch müssen wir uns mühselig abstrampeln, um mit unseren vielen konkreten Vorschlägen in Politik und im Bahnkonzern Gehör zu finden. Für Eure engagierte Arbeit bei Bürgerbahn danke ich Euch im Namen des Koordinierungsteams.**

**Die Qualitäts- und Investitions- und Fortschrittsindikatoren stehen überwiegend auf Alarm. Mehr Geld für die Bahn allein reicht nicht, es müssen auch die richtigen Konzepte und Strategien verfolgt werden. Dafür engagiert sich Bürgerbahn als Denkfabrik für eine starke Schiene. Der Wechsel an der Bahnspitze hat Hoffnung geweckt, zumal die neue Bahnchefin Frau Palla angekündigt hat, dass eine radikale Fehlersuche beginnen soll. Aber aus ihren weiteren Konkretisierungen ergibt sich einstweilen, dass sie die Fehler eher in organisatorischen Details suchen wird und die dringend erforderliche Radikalkur bei den Strategien und Konzepten erst mal nicht angehen wird. Denn dafür müsste der Vorstand ein paar "heilige Kühe deutscher Bahnpolitik" schlachten und Tabus brechen. Die will ich Euch gern noch mal in Erinnerung bringen als Motto für unsere Arbeit im neuen Jahr.**

**1. Kritische Überprüfung des von der Politik hoch gehaltenen Hochgeschwindigkeitskonzepts mit seine extrem teuren und langwierigen Neu- und Ausbaustrecken. Hochgeschwindigkeit forciert den Streckenverschleiß, den Energieverbrauch, steigert die Streckenkosten für Bau und Unterhalt sowie für neue Fahrzeuge ins unermessliche und führt mit ihren typischen Trassierungsparametern zu massiven Landschafts- und Ortsbildeingriffen. Und sie vernichtet die Kapazität steigende Harmonisierung der Geschwindigkeiten auf der Schiene. Sie zwingen immer öfter zum Ausweichen in Tunnelprojekte. Statt sich vom Hochgeschwindigkeitsparadigma zu verabschieden.**

**2. Kritische Überprüfung aller primär immobilien spekulativ angelegten Bahnprojekte mit massiven Tunnelinvestitionen und geringem verkehrlichen Nutzen. Der weitere Bau von Kapazitätsengpässen wie bei S 21 muss verhindert werden. Das Netz muss schnellstmöglich minimal invasiv ertüchtigt werden, um stabilen Betrieb zu ermöglichen.**

**3. Kritische Überprüfung der Generalsanierung, weil sie für die Nutzer im Personen- und Güterverkehr eine langdauernde Zumutung bedeutet und mit sehr viel Bestandsvernichtung noch funktionsfähiger Infrastrukturen verbunden ist. Auch hier gilt die Devise, die Sanierung minimal invasiv und maximal nutzerfreundlich zu machen. Die Probleme auf den ersten beiden generalsanierten Korridoren rechtfertigen eine Vollbremsung der bisherigen Sanierungsstrategie.**

**4. Renaissance des Inter-Regios als weitere Zuggattung in ganz Deutschland mit einem großen Netz, das alle Mittel- und Oberzentren verbindet und im System des Deutschlandtakts halbstündlich verkehrt. Ausschreibung einer neuen dafür passenden Fahrzeugkonfiguration lokbespannter und variabel konfigurierbarer Wendezüge mit Steuerwagen und für Hauptachsen auch mit Doppelstockeinsatz. Und für dünn besiedelte Regionen mit Flügelung und Weiterfahrt als Halb- oder Drittelzüge.**

**5. Auflegung eines Reaktivierungsprogramms, das die ca. 4.000 potenzieller Reaktivierungsstrecken planerisch und investiv schnellstmöglich angeht. Da es sich um Bestandstrassen handelt, ist eine schnelle Abarbeitung dieses Programms möglich. Bereitstellung eines angemessenen Anteils hierfür aus dem Investitionssonderprogramm.**

**6. Forcierte Umsetzung des Deutschlandtaktes primär zum Nutzen des Nahverkehrs, dessen Aufgabenträger jahrzehntelang für den Deutschlandtakt gekämpft haben und jetzt zusehen müssen, wie er argumentativ vor allem für Fernbahninvestitionen "gekapert" wird. Schnelle Erweiterung der Knotenkapazitäten mit minimal invasiven Infrastrukturkonzepten auch an kleinen und mittleren Bahnknoten. Überprüfung der Zielfahrpläne unter der Prämisse reduzierter Zielgeschwindigkeiten für das Fahren, aber forcierten Umsetzungsgeschwindigkeiten für das Planen und Bauen.**

**7. Forcierte Engpassbeseitigung und Kapazitätserweiterung durch Ausbau eingleisiger Strecken, Wiederereinbau vieler Kapazität und Flexibilität sichernder Weichen und Abbau der noch bestehenden Elektrifizierungslücken.**

**8. Redundante und resiliente Netz- und Technologiekonzepte, die einen robusten Bahnbetrieb ermöglichen, der neben der Digitalisierung immer eine robuste funktionierende Rückfalloption mit bewährter Bahntechnik vorhält.**

**9. Dezentralisierung der Güterbahn mit Aufbau regionalisierter Gütertaktsysteme im ganzen Land als wichtigste Anti-Stau-Strategie, um auch im Güternahverkehr die Schiene wieder zur Basis nachhaltiger Gütermobilität zu machen. Entwicklung eines dem Deutschlandticket vergleichbaren Tarifsystems für die Güterbahn**

**10. Wiedereinstieg in den europäischen und nationalen Nachtzugverkehr mit Beschaffung neuen Rollmaterials und europaweiter Kooperation der Bahnen für regelmäßige Nachtzugverbindungen zwischen allen deutschen und europäischen Ballungsräumen mit ihren Zentren. Aufbau eines einheitlichen Buchungssystems und Tarifrahmens.**

**11. Sicherung und Erweiterung des Deutschlandtickets mit Integration des Fernverkehrs und Abbau der bisherigen Zuschlagbarrieren zwischen den Systemen. Die Bahn muss auch tariflich barrierefrei werden.**

**12. Abbau der bisherigen fiskalischen Privilegierungen des Straßenverkehrs im Personen- und Güterverkehr und Entwicklung einer durchgängigen Bepreisung des Straßenverkehrs mit einer fahrleistungsabhängigen Maut als wesentliches Steuerungsinstrument für eine klimagerechte, nachhaltige Mobilität.**

**Lasst uns im nächsten Jahr versuchen, uns noch mehr in die öffentlichen Debatten zur Bahnpolitik einzumischen und durch unsre strategischen und konzeptionellen Vorschläge die Bahn besser zu machen. Unsere Stimme muss mehr gehört werden in der Politik, in den Medien und in den zentralen und dezentralen Einheiten des Bahnkonzerns.**

**Heiner Monheim  
22.12.2025**