



VOM UBA ANERKANNTER UMWELTVERBAND

Prellbock Altona e. V.

P R E S S E - I N F O

Andrea Goller

prellbock_presse_AG@mail.de

Andreas Müller-Goldenstedt

prellbock_presse_amg@mail.de
0049 1781806932

Prellbock Altona e. V.

Nernstweg 34
22765 Hamburg

www.prellbock-altona.de

info@prellbock-altona.de



**Für starken Umwelt-
und Klimaschutz**

**Verkehrswende – starke
Schiene für Hamburg**

**Für mehr Fahrgastkomfort
mitten in der Stadt**

Grün war gestern



Bahnstrategie 2035:

Für eine Bahn, die verlässlich und Kernbestandteil der Verkehrswende ist

31.8.2026 Pressemitteilung 32/2026 von Prellbock Altona e. V.

Zur Pressekonferenz zum Geschäftsergebnis des 1. Halbjahres 2026 legte die Vorstandschefin der DB AG, Frau Palla, im Rahmen der DB-Strategie „Neustart Bahn 2035“ ein Drei-Punkte-Papier vor:

DB-Pressemitteilung 30.7.26:

Mit der Strategie „DB 2035: Eine Bahn, die stolz macht“ legen wir die Marschroute für das kommende Jahrzehnt fest. Im Fokus: Verlässlichkeit, Qualität und ein spürbar besseres Reiseerlebnis für Kundinnen und Kunden.

Die DB geht zentrale Herausforderungen konsequent an: Mängel in der Infrastruktur, Defizite in der betrieblichen Qualität und eine zu schwache wirtschaftliche Basis. Unser Weg folgt einer klaren Logik: Fakten statt schwer erreichbarer Ziele. Das bedeutet: Qualität vor Menge, schrittweiser Aufbau der Leistungsfähigkeit und messbare Ergebnisse in drei Phasen bis zum 200-jährigen Jubiläum der Eisenbahn in Deutschland.

Ein Grundprinzip unterscheidet unsere Strategie von früheren Ansätzen: Die Konzernzentrale steuert nicht operativ in die Geschäftsfelder hinein. Wir setzen auf dezentrales Handeln nach unternehmerischen Spielregeln. Die einzelnen Geschäftsfelder tragen Verantwortung für konkrete Inhalte und Maßnahmen. Die Konzernleitung setzt dafür klare Ziele, definiert relevante Erfolgsgrößen und einheitliche Steuerungsmechanismen.



Der Wiederaufbau der Leistungsfähigkeit erfolgt schrittweise in drei Phasen:

Phase 1: 2026

Wir verschlanken die Konzernleitung, stärken die Geschäftsfelder und machen Dienstleister wettbewerbsfähig. Teams vor Ort erhalten mehr Entscheidungsspielräume. Wir bauen Bürokratie ab und fördern unternehmerisches Handeln vor Ort.

Unser Ziel ist, dass Fahrgäste trotz laufender Sanierungen ein spürbar besseres Reiseerlebnis haben. Dazu sorgen wir für sauberere Bahnhöfe und Züge sowie stabilere Serviceangebote im Zug.

Allein im ersten Halbjahr 2026 kamen an 1.400 Bahnhöfen zusätzliche Reinigungsteams zum Einsatz. 220 Unterwegsreiniger:innen kümmerten sich um die Sauberkeit in den Fernverkehrszügen. Außerdem waren bis Mai 2026 bei rund 87 Prozent der Zugfahrten im Fernverkehr die Geräte in der Bordgastronomie einsatzbereit. An 35 Schwerpunktbahnhöfen sorgt mit Bodycams und Helmen ausgestattetes Personal dafür, dass sich Reisende sicherer und wohler fühlen.

Phase 2: 2027–2030

In Phase 2 stellen wir die Sanierung der Infrastruktur in den Mittelpunkt, um den Betrieb zu stabilisieren, die Qualität zu verbessern und unsere wirtschaftliche Basis zu stärken. Mit der DB InfraGO stabilisieren wir den Netzzustand durch 24 Korridorsanierungen auf 2.500 Kilometern, treiben die Digitalisierung mit 200 weiteren ETCS-fähigen Stellwerken und KI-gestützter Betriebsoptimierung voran und entlasten hochbelastete Knoten durch besseres Kapazitätsmanagement. Entscheidend ist hierbei das Zusammenwirken von rechtlichen Rahmenbedingungen und unserem Eigenbeitrag als gemeinwohlorientierte Unternehmen.

- ▶▶ *Im Fernverkehr sorgen wir mit mehr Reinigungskräften, mobiler Instandhaltung und präventivem Austausch von Komponenten für dauerhaft sauberere und verlässlicher ausgestattete Züge. Wir informieren Reisende im Zug, am Bahnhof und digital klarer und entwickeln den DB Navigator und das Verkehrsangebot weiter.*
- ▶▶ *Im Regionalverkehr senken wir Zugaussfälle, die durch DB Regio selbst verursacht werden, auf unter 1 Prozent, stabilisieren Fahrpläne durch bessere Baustellenkoordination mit DB InfraGO und informieren Reisende schneller und besser.*
- ▶▶ *Bei DB Cargo läuft die Sanierung, mit klarem Zielbild für 2030: DB Cargo wird ein starker europäischer Bahnlogistiker. Dafür brauchen wir eine auskömmliche Förderung für den Einzelwagenverkehr.*

Phase 3: 2031–2035

Bis 2035, dem Jahr des 200-jährigen Jubiläums der Eisenbahn in Deutschland, ist der Sanierungsmarathon abgeschlossen. Die DB überzeugt Fahrgäste und Güterverkehrskunden. Der Konzern ist leistungsfähig und wirtschaftlich stark.

Diese 3-Phasen-Strategie der DB AG enthält viele vage Absichtserklärungen, die man schon seit Jahren aus der DB-Kommunikationsabteilung hört. Prellbock Altona e. V. als Mitglied von Bürgerbahn-Denkfabrik für eine starke Schiene stellt das DB-AG-Konzept: „Unser Weg folgt einer klaren Logik: Fakten statt schwer messbarer Ziele. Das bedeutet: Qualität vor Menge, schrittweiser Aufbau der Leistungsfähigkeit und messbare Ergebnisse in drei Phasen bis zum 200-jährigen Jubiläum der Eisenbahn in Deutschland.“ auf den Prüfstand und fordert klare Schritte für den Neustart Bahn:

Phase 1: bis Ende 2026

- ▶▶ **Herstellung der vollen Funktionsfähigkeit aller existierenden Rolltreppen und Aufzüge** in allen DB-Bahnhöfen (Fehlerquote < 5 %)
- ▶▶ **Sonderreinigungsaktionen an allen Bahnhöfen** einschließlich der Beseitigung der üblichen Stolperfallen
- ▶▶ **Eröffnung bzw. Betriebszeiten von Fahrkartenschaltern** von 8.00 bis 19.00 Uhr an allen Bahnhöfen mit >10.000 Reisenden pro Tag
- ▶▶ **Bereitstellung von Reservepersonal** an allen großen Bahnhöfen, damit Verspätungsursachen wie „Personal kommt aus einem verspäteten Zug“ nicht mehr auftreten
- ▶▶ **Einrichtung einer Task-Force Personalaufstockung** Stellwerke mit mobilen Reservekräften
- ▶▶ **Bereitstellung mobiler Reinigungsteams**, damit keine ungereinigten Züge auf eine neue Reise gehen
- ▶▶ **Harmonisierung der Geschwindigkeiten**, um die Durchlasskapazitäten der Bestandsstrecken zu erhöhen



- ▶▶ Für die derzeit laufenden und geplanten „Generalsanierungen“: Sofortige Einführung von Variantenrechnungen zur Wirtschaftlichkeitskontrolle
- ▶▶ Und als **Grundsatzentscheidung: Sofortige Einstellung sämtlicher Planungsarbeiten für neue Hochgeschwindigkeitsstrecken** (e. g. Hamburg-Hannover, Hannover-Bielefeld, Erzgebirgsbasistunnel, Brenner Nordzulauf als Tunnelvariante usw.), Auflösung der Planungsteams, Einsatz der frei werdenden personellen und finanziellen Ressourcen zu Planung von notwendigen Instandhaltungsarbeiten, Engpassbeseitigungen, Streckenreaktivierung, Einführung von ETCS auf den Kernstrecken und Umstellung auf digitale Stellwerkstechnik

Phase 2: 2027–2030

- ▶▶ **Aufgabe aller fehlerhaft konzipierten, Ressourcen verschlingenden Großprojekte** wie Stuttgart 21, 2. S-Bahnstammstrecke München, Bahnhofsverlagerung Hamburg-Altona. Abwicklung der Baustellen unter Nutzung der schon fertig gebauten Abschnitte und der Alternativvorschläge der Bürgerinitiativen, so z .B. Beibehaltung des Kopfbahnhofs in Stuttgart für den Regionalverkehr, Sanierung des Bahnhof Altona.
- ▶▶ **Fertigstellung aller begonnenen Instandhaltungsmaßnahmen im Bestandsnetz**, Abwicklung aller „vergessenen Baustellen“.
- ▶▶ **Reduzierung der Zahl von neuen Baustellen**, um diese in jeweils kürzester Zeit abschließen zu können.
- ▶▶ **Erarbeitung eines neuen Konzepts der Korridorsanierungen**, um die Länge der Sperrpausen und die jeweils gesperrten Streckenabschnitte zu minimieren. Vollsperrungen nur als letzte Wahl und begrenzt auf 10–20 km; Ausbau der Umleitungsstrecken 12–24 Monate vor Beginn der Hauptmaßnahme, Rücksichtnahme auf Kundenkomfort und den Güterverkehr. Vorbilder Schweiz und Österreich: Mix aus Unterhaltspfensern, Einspurbetrieb und kurzen Totalsperrungen, vorzugsweise über Nacht und an Wochenenden.
- ▶▶ **Komplettierung der Elektrifizierung des gesamten Bahnnetzes** (Insellösungen für Nebenstrecken) einschließlich der Elektrifizierung aller wichtigen Bahngrenzübergänge.
- ▶▶ **Beseitigung sämtlicher eingleisiger Abschnitte auf zweigleisigen Strecken.**
- ▶▶ **Wiedereinbau der in der Ära Mehdorn herausgerissenen Überleitstellen, Weichen und Industrieanschlussgleise.** Jedes Logistikzentrum muss einen Bahnanschluss erhalten.
- ▶▶ **Einbau zusätzlicher Überholstrecken** und Ausweichgleise für 740 m Güterzüge.
- ▶▶ **Sanierung sämtlicher Bahnhöfe mit mehr als 5.000 Passagieren/Tag.** Dort Errichtung von Bahnsteigdächern, die mindestens die Hälfte des Bahnsteiges überdecken.
- ▶▶ **Abkehr von der überzogenen Digitalisierungsstrategie**, Wiederherstellung einer zuverlässigen Leit- und Stellwerkstechnik, die wieder auf dezentrale Strukturen setzt.
- ▶▶ **Errichtung von PV-Anlagen auf allen Bahnbetriebsgebäuden, Werkstätten und Bahnsteigdächern.**
- ▶▶ **Abschluss der Lärmsanierung aller Kernstrecken des Bahnnetzes.**
- ▶▶ **Investitionen in nachzugtaugliches Rollmaterial**, Wiederaufnahme des Nacht- und Autoreisezugverkehrs durch die DB AG.

Phase 3: 2031–2035

- ▶▶ **Kapazitätserweiternde Maßnahmen auf den Hauptstrecken** (drei- und viergleisiger Ausbau), zusätzliche Überholstrecken, Bau von Streckenbegradigungen
- ▶▶ **Fertigstellung sämtlicher Bahnreaktivierungsprojekte gemäß der Liste des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen**
- ▶▶ **Taktverdichtung auf den Fernverkehrshauptstrecken** auf 30 Minuten
- ▶▶ **Ergänzungsbaumaßnahmen zur Entlastung der großen Bahnknoten**
- ▶▶ **Schaffung zusätzlicher Gleise für den Güterverkehr**

Dazu Michael Jung, Sprecher der Bürgerinitiative und Umweltverband Prellbock Altona e. V.:

„ Das Ergebnis einer neuen Bahnstrategie muss spätestens in 2035 eine Bahn sein, die zuverlässig, sicher, stressfrei, flächendeckend und preiswert die Reisenden durch Deutschland und ins benachbarte europäische Ausland befördert. Die Bahn muss wieder – wie vor hundert Jahren – das bevorzugte Beförderungsmittel sein. Bahnfahren muss wieder Freude machen, und entspanntes Ankommen am Zielort muss wieder eine Selbstverständlichkeit werden.“

