Prellbock Altona e.V. Umweltverband

Grundsätzliches im November 2026 – nach dem Gespräch mit der DB AG

Am 31.10.2026 und 01.11.2026 fand in der W3 ein sehr gut besuchtes Treffen der Bürgerbahn-Denkfabrik für eine starke Schiene zusammen mit Mitgliedern von ABBD statt.
Am 2.Tag war auch der Bundesvorsitzende der GdL Herr Mario Reiss dabei.
Die Diskussionen und Informationen an diesen beiden Tagen und unsere aktive Vereins- und Pressearbeit führt zu diesen 13 Grundsatzthemen 2026 seitens Prellbock Altona e.V.

Vorweg:

Die derzeitige Performance der Bahn hat dazu geführt, dass Bahnthemen eine erhöhte mediale Aufmerksamkeit genießen und Zeitungen, Zeitschriften wie auch TV viel häufiger als früher über die Deutsche Bahn und Themen des öffentlichen Nahverkehrs berichten.
Die Dominanz der PR-Abteilung der DB AG konnte also auch durchbrochen werden, und kritische Kommentare und Aktivitäten von Initiativen finden leichter Zugang zu den Medien.
Prellbock nutzt diese Medienlage, um die richtigen Bahnthemen zu positionieren, und wir wollen vermeiden, dass oberflächliche Kritik und die Aktivitäten der Bahntotalverweigerer Oberhand gewinnen und berechtigte Kritik von einem momentan populistischen Bahn-Bashing absorbiert wird.

1. Mit dem Amtsantritt von Evelyn Palla ist sicher ein wenig Schwung in den Bahntower gekommen. Aber nach einem Jahr lässt sich feststellen, dass begrüßenswerte Reformansätze in zunehmenden Maßen von der Zähigkeit des Verwaltungswasserkopfes der DB AG absorbiert werden.
   Prellbock:
   Bahnreform 2.0 mit einer Überführung der um infrastrukturrelevante Unternehmen aus dem DB-Konzern angereicherten DB InfraGO in eine GmbH und Körperschaft des öffentlichen Rechts.

2. Leider wurde das neue Momentum nicht genutzt, fehlgeschlagene Großprojekte (S21, 2. S-Bahnstammstrecke München, Bahnhof Altona Hamburg) unter Nutzung der bereits errichteten Baumassen zu beenden und sinnvolle Kompromissvorschläge (Kopfbahnhöfe in Stuttgart und Hamburg erhalten) zur Optimierung der Schieneninfrastruktur umzusetzen.
   Vielmehr wird versucht, beide Projekte mit noch mehr Geld und einem gestreckten Zeitplan doch irgendwie funktionsfähig zu machen.
   Prellbock fordert hier eine Kurkorrektur und eine Beendigung der „Kultur" der Großprojekte!

3. Gleiches gilt für die in Planung befindlichen Neubaustrecken. So wurde gerade unter hohem Einsatz des DB Vorstandes, Grüner Spitzenpolitiker und leider auch von VCD und Pro Bahn mit einem Bundestagsbeschluss grünes Licht für weitere Planungsschritte einer Neubaustrecke von (Hamburg)-Meckelfeld) nach Hannover gegeben. Gleiches gilt für den 30 km langen Erzgebirgsbasistunnel.
   Prellbock sagt: die hier eingesetzten finanziellen und planerischen Ressourcen für die vordringliche Sanierung des Bestandsnetzes einsetzen.

4. Gleichermaßen werden mit Verweis auf den Deutschlandtakt – wobei eine Neuberechnung des 3. Zielfahrplanentwurfes noch immer aussteht – weitere Neubaustrecken mit fragwürdigem Kosten-Nutzen-Verhältnis und teilweise geschönten Berechnung des NKV in der Planung vorangeschoben
   wie Hannover – Bielefeld,
   Würzburg – Nürnberg,
   Ulm – Augsburg,
   Brenner-Nordzulauf.
   Prellbock fordert eine Beendigung dieser Planungen und setzt sich für einen Ausbau der entsprechenden Bestandsstrecken zur Kapazitätserweiterung ein.

5. Die Ergebnisse der bisherigen Generalsanierungen waren alles andere als überzeugend. Die Kosten sind explodiert, Zeitpläne wurden umfänglich gerissen und das Störfallniveau nach Sanierung konnte nicht in erwünschtem Ausmaß gesenkt werden. Die jetzt vorgesehene Streckung der Generalsanierungen behebt die Fehler des Konzeptes nicht.
   Prellbock fordert vor Beginn solcher Korridorsanierungen einen Ausbau der Umleitungsstrecken, eine weitgehende Sanierung unter dem „Rollenden Rad" (wie bei Autobahnen üblich) und eine Minimierung der Totalsperrungen auf kurze Zeiträume und Streckenabschnitte.

6. Durch die Konzentration der Bahnbauressourcen auf die Großprojekte der Korridorsanierungen fallen kleinere, aber hochgradig kapazitätswirksame Maßnahmen aus dem Blickfeld, wie Wiedereinbau herausgerissener Weichen und Überleitstellen, Verlängerung von Überholgleisen, um eine fliegende Überholung von Güterzügen zu ermöglichen.
   Prellbock sagt: eine Repriorisierung der Sanierungsmaßnahmen im Bestandsnetz

7. Ein zentraler Punkt für eine klimaneutrale Bahn ist die Elektrifizierung des gesamten Bahnstreckennetzes (Punktelektrifizierungen auf Nebenstrecken) bis spätestens 2035. Der Fortschritt der Streckenelektrifizierung ist in den

letzten fünf Jahren weitgehend hinter den ursprünglichen Planungen zurückgeblieben. **Gerade in Regionen, wo Strom aus erneuerbaren Energien im Überfluss vorhanden ist (Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen) ist eine Totalelektrifizierung in einem Crash-Programm bis 2032 anzustreben.**

8. Die Bahn leidet unter der Fokussierung auf den Fernverkehr und die Strecken des sogenannten Kernnetzes. Die Bahn kann nur Kernträger der Verkehrswende sein, wenn die Bahn auch als gemeinwirtschaftliche Aufgabe den ländlichen Raum bedient.
   Prellbock unterstützt daher die vom Verband deutscher Verkehrsunternehmen vorgelegten Pläne für eine Reaktivierung von Bahnstrecken. Zielhorizont für den Abschluss aller Streckenreaktivierungen sollte 2040 sein.

9. Eine wesentliche Ursache der hohen Unpünktlichkeit ist die nicht händelbare Anzahl von angeblich 28.000 zeitgleichen Baustellen im Netz.
   Diese derzeit hektische Bauaktivität rührt vor alles daraus, dass derzeit aus dem Sondervermögen Programm des Bundes mehr Finanzmittel für den Bahnbau als früher zur Verfügung stehen.
   Zudem leidet die fristgerechte Fertigstellung vieler Bahnbauprojekte unter der Finanzierung dieser aus verschiedensten Quellen/-Fördertöpfen.
   Diese sog. Spagetti-Finanzierung ist verwaltungsaufwendig und häufig kontraproduktiv.
   Prellbock denkt daher an Bereitstellungen der Finanzmittel für die Sanierung, Reaktivierung und den Ausbau des Bahnnetzes durch einen überjährig finanzierten Infrastrukturfonds, wie es in Österreich und der Schweiz üblich ist.

10. Der Eisenbahnmarkt ist in zunehmenden Maßen ein Wettbewerbsmarkt, wie man es schon jetzt im Schienengüterverkehr, aber auch beim SPNV sieht. Die volle wettbewerbliche Ausrichtung des Fernverkehrs steht uns noch bevor. Der Ansatz der DB, mit juristischen Mitteln den Eintritt von Wettbewerbern in den Fernverkehrsmarkt zu hintertreiben, ist auf Dauer nicht zielführend. Künftig wird der Wettbewerb im Fernverkehr über die Kriterien der Beförderungsqualität, Fahrpreise und Pünktlichkeit entschieden.
    Prellbock fordert auch im Fernverkehr einen diskriminierungsfreien Zugang zum Netz. Dabei muss aber sichergestellt sein, dass es nicht zu einer Rosinenpickerei unter Vernachlässigung strukturschwacher Regionen kommt.

11. Das Trassenpreisurteil des Europäischen Gerichtshofes ist dazu geeignet, mittelfristig dem SPNV ganz massiv zu schaden, wenn die erhöhten Trassenpreise den Aufgabenträgern nicht voll vom Bund erstattet werden. Es droht dann eine Spirale von Angebotsabbestellungen und Preiserhöhungen, die den Aufschwung des Nahverkehrs durch das Deutschlandticket zunichte macht. **Bürgerbahn fordert neben der Trassenpreiskompensation eine umfassende Dynamisierung der Regionalisierungsmittel, um ein attraktives Nahverkehrsangebot als Bestandteil der Daseinsfürsorge aufrecht zu erhalten.**

12. Die extrem hohen Trassenpreise in Deutschland resultieren aus dem Berechnungsmechanismus und den hohen Kosten für Bahnbauleistungen in Deutschland. Diese werden nach dem gegenwärtigen Vollkostenmodell voll auf die Trassenpreise umgelegt. Das hemmt den Ausbau des Schienengüterverkehrs und verteuert im Fern- wie Nahverkehr die Tickets überproportional.
    Eine umgehende Umstellung des Trassenpreissystems von der Vollkosten- auf Grenzkostenbasis. Mittelfristig muss ein einheitliches europäisches Trassenpreissystem entwickelt werden.

13. Das Deutschlandticket wurde vorerst bis 2030 festgeschrieben, aber die geplanten regelmäßigen Preiserhöhungen sind geeignet, dieser wirksamsten Form der Unterstützung von Pendlern mittelfristig das Wasser abzugraben.
    Prellbock denkt an: Preisbegrenzung des Deutschlandtickets auf 65,- Euro/Monat mit zusätzlichen Komponenten wie ein preislich reduziertes Sozial-, Schüler und Studententicket, wie auch Mitnahmemöglichkeiten für Kinder, Fahrradtransport etc.

Hamburg, den 03.11.2026