



BÜRGERBAHN –

Denkfabrik für eine starke Schiene

Pressemitteilung von Bürgerbahn vom 26.8.24



DB-Bashing allein reicht nicht! – Neu-Ausrichtung dringend notwendig

Wann wird endlich das Top-Management der DB ausgetauscht?

Überfällige Sanierung der DB AG darf nicht auf dem Rücken der Beschäftigten erfolgen

Bahn-Bashing ist zurzeit en vogue. Selbst die Leitmedien, Tageszeitungen, Magazine oder TV, die früher kaum Kritik an der Deutschen Bahn übten, füllen ihre Spalten respektive Sendezeiten mit mehr oder minder kritischen Berichten über die Bahn als solche oder über einzelne Missstände bei der DB. Leider gibt die DB mit ihrer miserablen Performance und ihrer Reaktion auf berechtigte Kritik tagtäglich neue Anlässe für kritische Berichte. Fast wartet man täglich auf die nächste Negativschlagzeile. Leider sind viele Berichte in den Medien so abgefasst, dass sie das System Bahn als solches nur schlechtreden und damit indirekt Werbung für das Autofahren machen. Genau diese Tendenz wird von Teilen der Politik tatkräftig unterstützt, wie durch den Auto-Förder-Plan der FDP.



Viele der kritischen Berichte haben interessanterweise auffallende Leerstellen:

- ▶▶ Das Management der DB wird bei aller Kritik auffallend geschont.
- ▶▶ Weder Fernsehen, noch Spiegel, Zeit, FAZ, Wirtschaftswoche, Focus usw. fordern einen Rücktritt des DB-Vorstandes und der Vertreter des Anteilseigners im DB-Konzernaufsichtsrat. Dies tun einzig Bürgerbahn-Denkfabrik und die Gewerkschaft der Lokomotivführer GDL.
- ▶▶ Besonders Richard Lutz als Vorstandsvorsitzender sowie Berthold Huber als DB-Infrastrukturvorstand werden von jeglicher Kritik ausgenommen, bzw. nicht für die Misere, die sie voll und ganz seit Jahren mit zu verantworten haben, zur Rechenschaft gezogen.
- ▶▶ Kritik am DB-Aufsichtsrat, der nicht vom politisch verantwortlichen Verkehrsminister (das BMDV hat die Fachaufsicht über die DB AG), sondern von einem wegen Fehlentscheidungen in der Bundeshaushaltsplanung entlassenen Staatssekretär aus dem Finanzministerium geführt wird, taucht überhaupt nicht auf.
- ▶▶ Gleichermaßen wird die Rolle der Mitglieder des DB-Aufsichtsrates aus den Ministerien und der Politik, die aus allen möglichen Erfahrungshintergründen kommen, aber allesamt keine dezidierten Eisenbahnkenntnisse haben, überhaupt nicht kritisch hinterfragt.
- ▶▶ Die in sich widersprüchliche Organisationsstruktur des DB-Konzerns mit einer der Diktion nach „gemeinwohlorientierten“ Infrastrukturgesellschaft, die aber in der Rechtsform einer Aktiengesellschaft geführt wird und damit verpflichtet ist, Gewinne zu machen, wird nicht thematisiert.
- ▶▶ Ausgespart wird auch die Kritik an den prestigebehafteten Mega-Bauprojekten (wie Stuttgart 21, 2. S-Bahn-Stammstrecke München, Bahnstammstrecke Hamburg-Altona, Fernbahntunnel Frankfurt, neue 300 km/h Hochgeschwindigkeitsstrecken), die ohne verkehrlichen Nutzen irrsinnig viel Geld kosten und dringend anderweitig benötigte Planungs-, Ingenieur- und Baukapazitäten binden.
- ▶▶ Gleiches gilt für die kostenmäßig völlig aus dem Ruder gelaufene Infrastruktur-Reparaturstrategie unter dem Begriff „Generalsanierung“.
- ▶▶ Auch das wirtschaftlich desaströse Geschäftsergebnis der DB AG im 1. Halbjahr 2024 mit einem Umsatzrückgang um 3 Prozent, einer Versiebzehnfachung des Konzernverlustes von minus 71 Mio. Euro im 1. Halbjahr 2023 auf minus 1,231 Mrd. Euro im 1. Halbjahr 2024 und einer Vervierfachung des operativen Verlusts (EBIT bereinigt) im Systemverbund Bahn auf minus 1,2 Mrd. Euro wurde von den Medien achselzuckend zur Kenntnis genommen, ohne personelle Konsequenzen zu fordern.

Bürgerbahn – Denkfabrik stellt dazu fest:

1. Die jüngsten Entwicklungen bei der DB bestätigen auf der ganzen Linie die seit Jahren geäußerte Kritik von Bürgerbahn an der völlig verfehlten Unternehmensstrategie der DB AG und an der falschen personellen Besetzung der DB-Führungsetage, sowohl im Konzern, als auch bei der DB InfraGO AG.
2. Die Umetikettierung von DB Netz und DB Station & Service zur DB InfraGO AG hat die schlechte Performance der DB nur verschärft und die Demotivation der DB-Beschäftigten eher erhöht.
3. Eine Verbesserung der Performance ist kurz- bis mittelfristig angesichts der jetzt anlaufenden Generalsanierungsprojekte, die die Pünktlichkeit und das Geschäftsergebnis weiter negativ beeinflussen werden, sowie angesichts der Kürzung des Zugangebotes nicht zu erwarten.
4. Die erneute Benachteiligung der Schiene im Vergleich zur Autobahn GmbH bei der Mittelzuweisung im Bundeshaushalt wird die Probleme bei der Sanierung der Bahn-Infrastruktur weiter verschärfen.
5. Die Strategie des Finanzministers, die DB AG zur Beschaffung weiterer Finanzmittel auf den Kapitalmarkt zu verweisen, wird sich als teurer Holzweg erweisen.



6. Die daraus folgende Reaktion, die Trassengebühren für den Nah-, Fern- und Güterverkehr brutal um bis zu 25 % zu erhöhen, führt zu massiv steigenden Ticketpreisen, zu Angebotsverschlechterungen und zur Abwanderung des Verkehrs auf die Straße. So schaltet man die Bahn als Rückgrat der Verkehrswende faktisch aus.
7. Die Absicht des DB-Finanzvorstandes Levin Holle, durch den Abbau von 30.000 Arbeitsplätzen die Kapitalmarktfähigkeit der DB AG zu erhöhen, geht nach hinten los und wird die Servicequalität der DB weiter verschlechtern. Stattdessen muss der aufgeblähte Wasserkopf im Bahnmanagement mit eigenen Geschäftsführern für mehr als 400 Tochtergesellschaften abgebaut werden. Auch Prämien- und Gehaltskürzungen in der DB-Führungsetage sind als Sparmaßnahme durchaus sinnvoll.
8. Die als Sparmaßnahme verordnete verschärfte (Zwangs-)Digitalisierung, verbunden mit dem Abbau personenbezogener Serviceleistungen (Schließung von Fahrkartenschaltern, Bahncard nur noch digital), geht voll zu Lasten der Bahnkunden und wird viele, vor allem ältere Kunden, zurück ins Auto treiben.

Bürgerbahn – Denkfabrik fordert daher:

1. **Abberufung des kompletten DB-Konzernvorstandes und des Vorstandes der DB InfraGO AG.**
2. **Neubesetzung der Anteilseigner-Seite im DB AG Konzernaufsichtsrat** mit kompetenten Eisenbahnfachleuten.
3. **Umsetzung der Vereinbarung im Koalitionsvertrag von 2021** der Ampelregierung, die Bahn gegenüber dem Straßenverkehr zu stärken.
4. **Umwandlung der DB InfraGO in eine gemeinnützige GmbH und des DB-Konzerns in eine Anstalt öffentlichen Rechts (AöR).**
5. **Einstellung des Generalunfugs Generalsanierung**, stattdessen Sanierung des gesamten 33.000 km umfassenden Bestandsnetzes und nicht nur der 4.500 km des Kernnetzes sowie prioritäre Beseitigung aller eingleisigen Streckenabschnitte auf zweigleisigen Strecken und aller Elektrifizierungslücken. Dafür Einrichtung eines Sondervermögens von 100 Mrd. Euro.
6. **Sofortige Einstellung aller Neubaugroßprojekte wie Stuttgart 21**, 2. S-Bahn-Stammstrecke München, Bahnhofsverlegung Altona, Fernbahntunnel Frankfurt, sowie Planungsstopp für alle neuen 300-km/h-Hochgeschwindigkeits- und Tunnelstrecken. Umorientierung der frei werdenden Planungs-, Bau- und finanziellen Ressourcen auf die Bestandsnetzsanierung und den Nahverkehrsausbau.
7. **Beteiligung von Bahnfach- und Fahrgastverbänden sowie Bürgerinitiativen an der Erarbeitung des von der InfraGO AG zu erstellenden Infraplans** zum Erhalt/Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland.

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

„Eine Generalsanierung nicht der Streckenkorridore, sondern des DB-Konzerns ist kurzfristig unumgänglich. Dies geht nicht mit dem bisherigen Führungspersonal, das komplett auszutauschen ist. Dies gilt auch für die Anteilseigner-Seite im Aufsichtsrat der DB. Die jetzige Strategie des DB-Abbaus von 30.000 Arbeitsplätzen bei der DB (die ohnehin schon unter akutem Personalmangel leidet) wird auf den massiven Widerstand der Beschäftigten stoßen und die ohnehin mangelhafte Servicequalität der DB weiter verschlechtern. Es ist nicht akzeptabel, dass der verschärfte Aufrüstungskurs der Bundesregierung zu Sparmaßnahmen auf dem Rücken der Bahnbeschäftigten und zu einer massiven Erhöhung der Ticketpreise führt.“

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

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau / Prellbock Altona