

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene

Bürgerbahn wurde als „Bürgerbahn statt Börsenbahn“ (BSB) im November 2000 gegründet. Die Bezeichnung war damals auf den drohenden Bahnbörsengang bezogen, den zunächst die SPD-Grünen-Regierung und dann, forciert 2005 bis 2008, die Große Koalition (CDU/CSU-SPD-Regierung) unter Angela Merkel (CDU) mit Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD), betrieben. Dieser Börsengang konnte im Spetember 2008 verhindert werden. Zur Gründergeneration gehörten auch einige Bundestags- und Landtagsabgeordnete aus verschiedenen Parteien. Dr. Winfried Wolf (+ 2023) war seinerzeit der Gründervater und Antreiber.

BsB war 2005 maßgeblich bei der Gründung des Bündnisses „Bahn für Alle“ beteiligt, mit dem es in den Jahren 2006 bis 2021 eng zusammenarbeitete. 2022 wurde diese Zusammenarbeit wegen organisatorischer Differenzen beendet. Daraufhin formierte sich Bürgerbahn 2022 nach zwei Treffen am in Fulda und Kassel neu als „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene“. Unsere Ziele sind auf unserer Homepage in einer 14 Punkte umfassenden Grundsatzerklärung dargestellt, die nachfolgend zusammengefasst wird.

Wir kritisieren die schleichenden Privatisierungsprozesse, durch die das System Schiene geschwächt wurde. Der „Wettbewerb“ im Schienenpersonennahverkehr erweist sich zunehmend als kontraproduktiv. Er ist vielfach mit Fahrzeugmangel, mangelhaftem Material, Personalabbau, Lohndumping und betrieblicher Inkompetenz verbunden. Wir begrüßen aber Initiativen von Unternehmen, die von der DB aufgerissene Lücken schließen (beispielsweise in den Bereichen Nachtzug und Autoreisezug).

Wir kooperieren mit anderen Organisationen, die die Verkehrs- und Bahnpolitik kritisch begleiten und bahnzerstörerische Großprojekte verhindern wollen. Wir organisieren dazu Konferenzen und Dokumentarfilme. Wir versammeln vielfältige Kompetenzen aus Verkehrsplanung, Verkehrsforschung, Verkehrsunternehmen, Verbänden und Initiativen. Wir bilden damit eine „Denkfabrik für eine starke Schiene“.

Wir fordern eine Klimabahn, die im Nah-, Regional- und Fernverkehr, Personen- und Güterverkehr wieder zur Nr.1 wird. Wir glauben, dass viele Menschen und Betriebe bereit sind, Busse und Bahnen wieder mehr zu nutzen, wenn das Angebot überall attraktiv gestaltet wird. Dafür kann der öffentliche Verkehr der Schweiz Vorbild sein. Seine Systeme sind in einem einheitlichen Takt- und Tarifsysteem organisiert. Und erschließen das ganze Land ohne Präferenz für die großen Metropolen. Deswegen fordern wir eine Dezentralisierung der Investitionen für einen Abbau des Nachholbedarfs in ländlichen Regionen für ein dichtes bundesweites Netz.

Die Schieneninfrastruktur befindet sich in einem miserablen Zustand. Jahrzehntlang wurden immer mehr Netzteile stillgelegt, ganz besonders zu Lasten der Güterbahn. Und im verbleibenden Netz wurde oft auf Verschleiß gefahren. Notwendig ist eine durchgängige Elektrifizierung und Grundsanierung des ganzen Netzes. Es darf keine weitere Stilllegungen von Bahnanlagen und Veräußerungen von Bahnhöfen geben, stattdessen sind mit System Reaktivierungen nötig.

Langsamfahrstellen und Engpässe im Netz müssen schnell beseitigt werden. Die Leistungsfähigkeit muß durch neue Ausweich- und Überholgleise, Weichen, Kreuzungsstellen, Gleisanschlüsse und dezentrale Stellwerke gesteigert werden.

Es braucht viele neue S-Bahnsysteme und viele neue Haltepunkte. Die Investitionen dürfen nicht von wenigen Großprojekten der Hochgeschwindigkeitsbahn und der Immobilienspekulation an Großbahnhöfen monopolisiert werden.

Die Standards für Infrastruktur und Fahrzeuge müssen flexibilisiert werden. Auch kleine Fahrzeugformate werden benötigt. Anstelle der bislang für einige Neu- und Ausbaustrecken favorisierten Hochgeschwindigkeit bis 300 km/h ist eine durchgängige Systemgeschwindigkeit anzustreben, für die im Fernverkehr meist 160-200 km/h ausreichen. Das erlaubt eine flexible, landschafts- und ortsverträgliche Trassierung von Neu- und Ausbaustrecken ohne extrem teure Tunnel- und Brückenprojekte.

Die Sanierung und Modernisierung des Netzes muß zeitnah neben rollendem Rad erfolgen. Monatelange Totsperrungen von Strecken lehnen wir ab.

Das Netz, die Bahnhöfe, die Energie, die Logistik und die Werke müssen als Einheit zusammengefasst werden in einer gemeinnützigen Struktur und ohne Gewinnabführung an die Holding. Die neu geschaffene InfraGO erfüllt diese Forderung noch nicht.

Wir fordern ein einheitliches Taktsystem nach dem Vorbild der Schweiz mit optimalen Anschlüssen im Nah- und Fernverkehr. Das Fernverkehrsangebot muss wieder durch IR-Züge ergänzt werden, die die mittleren Reiseweiten bedienen und auch kleinere Großstädte die vielen Mittelzentren an den Fernverkehr anbinden. Wir vertreten den Grundsatz „Takt vor Tempo“, um Nah-, Regional- und Fernverkehr optimal zu verknüpfen.

Wir fordern den Stopp großer, extrem teurer Tunnelprojekte mit zweifelhaftem Netznutzen wie z.B. Stuttgart 21, Zweiter-S-Bahn-Tunnel in München, Frankfurter Fernbahntunnel, zerstörerischer Bahnhofprojekte wie Hamburg Altona/Diebstreich und extrem teurer Hochgeschwindigkeitsstrecken Hannover- Bielefeld und Würzburg-Nürnberg. Die dadurch freiwerdenden Mittel sollen für viel netzwirksamere Projekte zur Elektrifizierung, Beseitigung von Engpässen, Reaktivierung von Strecken und Etablierung neuer S-Bahnsysteme eingesetzt werden.

Wir fordern eine Erweiterung des deutschen und europäischen Nachtzugverkehrs mit Schlaf- und Liegewagen, an der sich die DB mit eigenen Angeboten und neuen Fahrzeugen beteiligt. Damit kann ein Großteil des innerdeutschen und europäischen Flugverkehrs auf die Schiene verlagert werden.

Wir fordern ein einfaches, kundenfreundliches Preissystem, in dem das Deutschlandticket auch dauerhaft durch Bund und Länder abgesichert wird. Wir fordern eine ergänzende „Plus-variante“ für den Fernverkehr, die das immer kompliziertere Bahn-Card- und Flexpreisangebot ablöst. Wir orientieren uns am schweizer Generalabo und österreichischen Klimaticket. Wir wollen die tarifliche Trennung von Fernverkehr und Nahverkehr und die Zuschlagspflicht im Fernverkehr abschaffen.

Wir fordern die Beschäftigung von ausreichendem und angemessen bezahltem Personal im produktiven Bereich und einen Abbau des Wasserkopfs im administrativen Bereich und Management. Für Führungsaufgaben kommen nur Menschen in Betracht mit ausreichender Erfahrung im System Bahn, die für eine bessere Bahn brennen.

Wir fordern eine Konzentration der DB auf den Schienenverkehr im Inland. Die großen Auslandsengagements und die nicht-bahnaffinen Unternehmen müssen verkauft werden. Der Erlös muss für die Bahnwende eingesetzt werden.

Wir wollen eine massive Reduzierung der klimabelastenden Kfz-Verkehre mit Pkw und Lkw und des Luftverkehrs und einen Ausstieg aus dem Teufelskreis von immer mehr Stau und immer mehr Straßenbau. Der Straßenverkehr muss dafür neu reguliert werden durch angemessene Tempolimits (30/80/120) und eine Anlastung der direkten und indirekten Kosten über ein alle Straßen und Fahrzeugtypen umfassende Straßenmaut. Die Subventionierung des Straßenverkehrs muss beendet werden.

Mitglieder bei **Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene** sind

Tom Adler / Isabel Arent / Angela Bankert / Dieter Barkow / Heino Berg / Karl-Dieter Bodack / Thilo Böhmer / Stefan Brunotte / Ernst Delle / Dieter Doege / Dirk Elmer / Dr. Christoph Engelhardt / Klaus Gietinger / Roswitha Götz / Dipl.Ing. Eberhard Happe / Johannes Hauber / Prof. Wolfgang Hesse / Joachim Holstein / Michael Jung / Andreas Kegreiß / Andreas Kleber / Volker Krombholz / Ernst-Günter Lichte / Prof. Heiner Monheim / Roland Morlock / Andreas Müller-Goldenstedt / Prof. Helge Peukert / Manuel Poblitzki / Jürgen Resch / Markus Schmidt / Martin Schwager / Michael Zimmermann /