

Rede von **Prof. Dr. Tim Engartner**, Sozialwissenschaftler mit Schwerpunkt ökonomische Bildung an der Universität Köln, auf der 803. Montagsdemo am 27.4.2026

10 Mythen zur Deutschen Bahn

Guten Abend Stuttgart, Hort des Widerstands, Hort der Beharrlichkeit, Hort der verkehrspolitischen Vernunft!

Es ist beeindruckend zu sehen, wie sach- und fachkundig das gigantomanische Bauprojekt „Stuttgart 21“ hier von Euch und Ihnen seit 17 Jahren hier auf dem Schlossplatz „begleitet“ wird.

Stuttgart spielt offenkundig nicht nur mit dem VfB in der Champions League, sondern auch in Sachen Protest in einer anderen Liga. Dass hier in der Stadt verlässlich gegen das Milliardengrab protestiert und demonstriert wird, ist wirklich beachtlich – und ich glaube, dass es wichtig ist, auch im Rest der Republik darauf hinzuweisen, dass die Protesthaltung nicht in erster Linie dem schwäbischen Sparzwang geschuldet ist,

- sondern der verkehrspolitischen,
- der ökonomischen und
- der ökologischen Vernunft.

10 Mythen zur Deutschen Bahn *mit Fakten entzaubern:*

1. Mythos: „Die meisten Züge sind pünktlich“

- Pünktlich wie die Eisenbahn.
- ABER: Die Bahn in Deutschland ist chronisch unpünktlich.
- Im Fernverkehr ist jeder 3. Zug verspätet.
- Dabei gilt ein Zug hierzulande sogar noch als pünktlich, wenn er weniger als 6 Minuten Verspätung hat.
- Zugausfälle, verpasste Anschlüsse und ausfallende Halte werden in der offiziellen Pünktlichkeitsstatistik nicht berücksichtigt.
- Ursachen:
 - marode Infrastruktur
 - überlastete Strecken (Schienennetz seit 1994 um 20 % gekürzt)
 - zu wenig Weichen (seit 1994 jede 2. Weiche abgebaut)
 - Seit 1994 80 % der industriellen Gleisanschlüsse stillgelegt
 - fehlende Reserven bei rollendem Material
- Ergebnis von jahrelanger Unterinvestition. Gegenbeispiel: Schweiz

Unpünktlichkeit ist kein Naturgesetz, sondern Folge politischer und wirtschaftlicher Fehlentscheidungen.

2. Mythos: „Die Bahn ist für Reisende attraktiv“

- Nehmen wir nur das Deutschlandticket – an sich eine gute Idee zur Belebung des ÖPNV

aber:

- nun 63 Euro statt anfänglich 9 Euro
- Ticket für Menschen mit geringem Einkommen zu teuer
- Deutschlandticket gilt nur im Nahverkehr, nicht im Fernverkehr, d. h. längere Reisen mit IC oder ICE bleiben oft teuer

3. Mythos: „Die Deutsche Bahn muss wirtschaftlich sein“

- Nein, muss sie nicht, denn die Bahn erfüllt auch ausweislich von Art. 87 e Abs. 4 GG eine öffentliche Aufgabe.
- Bahn soll:
 - Mobilität ermöglichen
 - Auch entlegene Regionen erschließen
 - soziale Teilhabe sicherstellen und
 - klimafreundlichen Verkehr fördern
- Wenn jedoch vor allem die Rentabilität zählt, werden nur die profitablen Strecken betrieben. Weniger rentable Verbindungen in ländlichen Regionen / peripheren Bedienungsgebieten geraten dann unter Druck.
- Gemeinwohlorientierung statt Gewinnorientierung!

4. Mythos: „Die Deutsche Bahn ist profitabel“

- Zwar wurde die Bahn bei ihrer Umwandlung in eine Aktiengesellschaft im Januar 1994 komplett schuldenfrei gestellt, aber trotzdem ist es ihr nicht gelungen, sich wirtschaftlich zu stabilisieren.
- Die Netto-Finanzschulden der DB belaufen sich auch nach dem Verkauf der Tochtergesellschaft *DB Schenker* für 11,9 Mrd. Euro auf knapp 21 Mrd. Euro.
- 2025 ein negatives Jahresergebnis nach Steuern von 2,3 Mrd. Euro (primär verursacht durch hohe Abschreibungen im Fernverkehr).
- Verlustreiches Geschäft trotz:
 - steigender Fahrpreise
 - Personalabbau
 - Einsparungen bei der Infrastruktur (inkl. dem Verkauf von hunderten von Bahnhofsgebäuden)
- Die Idee einer dauerhaft profitablen Bahn ist unrealistisch!
- Der Bahnverkehr ist auf öffentliche Finanzierung angewiesen – so wie andere Teile der Verkehrsinfrastruktur auch.
- Bei der A20, die ja insbesondere durch Mecklenburg-Vorpommern läuft, fragt auch niemand nach der Profitabilität.

5. Mythos: „Mehr Wettbewerb verbessert die Bahn“

- Glaube an mehr Wettbewerb weit verbreitet.

aber:

- Wenn das Schienennetz marode ist, hilft Konkurrenz nicht weiter. Dann fahren verschiedene Anbieter auf denselben maroden Gleisen.
- Probleme wie:
 - Verspätungen
 - Überlastungen

- Störungen

entstehen nicht durch zu wenig Wettbewerb.

- Ausschreibungen sind zudem oft:
 - teuer
 - bürokratisch
 - langwierig
- Die DB AG steht schon in einem intensiven Wettbewerb, nämlich mit anderen Verkehrsträgern (intermodaler Wettbewerb).
- Im SPNV gibt es durchschnittlich nur 1,4 Bewerber/-innen pro Ausschreibung.

6. Mythos: „Die Deutsche Bahn ist ein reines Bahnunternehmen“

- Viele Menschen verbinden die DB vor allem mit Zügen, die zw. Flensburg und Passau verkehren.
- Aber der Konzern war über viele Jahre weit mehr als nur ein Bahnunternehmen.
- Die Deutsche Bahn war stark im internationalen Logistikgeschäft aktiv, genauer gesagt: in 152 Staaten.
- Mit ihrer 2024 verkauften Tochterfirma Arriva hat sie Wassertaxen in Kopenhagen und Busse in London betrieben.
- Dallas, Delhi und Den Haag statt Ditzingen, Dondorf und Dornstetten.
- Der Verkauf von Schenker ist zwar ein Schritt zurück zum Kerngeschäft, aber die Folgen der früheren Strategie sind nach wie vor sichtbar.

7. Mythos: „Steigende Fahrgastzahlen zeigen, dass die Verkehrswende gelingt“

- steigende Fahrgastzahlen

aber:

- Wichtiger als absolute Zahlen ist der Anteil der Bahn am Gesamtverkehrsmarkt: keine 12% im Personenverkehr und nur rund 20% im Güterverkehr
- Und dieser Anteil hat sich seit der Bahnreform kaum verbessert.
- Besonders im Güterverkehr bleibt die Verlagerung auf die Schiene hinter den politischen Zielen zurück: LKW an Autobahnraststätten
- Gründe dafür u.a.:
 - zu geringe Kapazität
 - zu hohe Trassenpreise
 - marode Infrastruktur

Entscheidend ist nicht, ob mehr Menschen Bahn fahren als früher, sondern ob Verkehr von der Straße und aus der Luft auf die Schiene verlagert wird.

8. Mythos: „Es kommt nicht auf die Bahnhöfe an“

- Bahnhöfe sind zentraler Bestandteil der Reisequalität, Eingangstore zu den Städten
- Viele Bahnhofsgebäude wurden seit der Bahnreform verkauft o. vernachlässigt.
- Zahlreiche Bahnhöfe haben heute
 - kein Personal mehr
 - keinen personengebundenen Fahrkartenverkauf und
 - nur noch geringe Aufenthaltsqualität.

- Wer Bahnfahren attraktiver machen will, muss deshalb auch die Bahnhöfe aufwerten. Ein Bahnhof ist nicht nur ein Ort zum Ein- und Aussteigen, sondern ein integraler Bestandteil des Reiseerlebnisses.

9. Mythos: „Die Deutsche Bahn ist ein grünes Unternehmen“

- Bahn ist unter den motorisierten Verkehrsmitteln das klimafreundlichste.

aber:

- insb. früher starke Beteiligung an klimaintensiver Logistik
- langsame Elektrifizierung des Netzes
- nicht vollständig erneuerbarer Strommix

und:

- Für echten Klimaschutz braucht es vor allem einen stärkeren Ausbau des Bahnverkehrs.

Mythos 10: „Die Privatisierung der Deutschen Bahn ist eine Erfolgsgeschichte“.

Nein,

- nicht genug Verkehrs von der Straße und aus der Luft auf die Schiene
- Kahlschlag bei der Infrastruktur
- erheblicher Personalmangel
- Schulden i. H. v. 21 Mrd. Euro
- chronisch unpünktliche Züge
- Vernachlässigung ländlicher Räume

Fazit:

strukturelle, politisch verursachte Probleme: zu viel Markt- und Profitlogik *und* zu wenig Gemeinwohl- und Umweltorientierung

- Forderungen:
 - langfristige öffentliche Finanzierung
 - Ausbau und Sanierung der Infrastruktur
 - stärkere demokratische Kontrolle
 - Abkehr vom Rentabilitätsdenken

Kurzum: Weg von der Börsenbahn hin zu einer Bürgerbahn!

- Bahnwesen, das sich am Gemeinwohl orientiert – und nicht am kurzfristigen wirtschaftlichen Erfolg.
- Nur mit einer solchen Neuausrichtung kann die Bahn ihre wichtige Rolle für Mobilität, soziale Teilhabe und Klimaschutz wirklich erfüllen.

Unterstützerkonto der Parkschützer: Inhaber: Umkehrbar e.V. / IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00
BIC: GENODEM1GLS. Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.