



UNIVERSITÄT
ZU KÖLN

PÜNKTLICH WIE DIE EISENBAHN

Mythen und Fakten zur Deutschen Bahn

1. „Die meisten Züge sind pünktlich“

Wie wird argumentiert?

- Werbebotschaften vergangener Tage
 - „Alle reden vom Wetter. Wir nicht.“ (1960er-Jahre)
 - „Wir fahren immer.“ (1970er-Jahre)
 - „Die Bahn kommt.“ (1998)

1. „Die meisten Züge sind pünktlich“

Was ist dran?

- „Wir wollen in diesem Jahr auf jeden Fall oberhalb der 70 Prozent landen [...] 2030 ist das langfristige Ziel, 80 Prozent zu erreichen.“ (Richard Lutz, 2024)
- 2024 nur **62,5 %** der Züge im Fernverkehr „pünktlich“ (DB-eigene Definition: < 6 Minuten Verspätung)
- negativer Trend → **schlechtester Wert seit 21 Jahren**
- Nicht-Erreichung der eigenen Ziele
- Nahverkehrsstatistik auf 90,3 % „geschönt“
- **Zunahme von Zugausfällen** → laut Bundesnetzagentur Verdopplung zwischen 2019 und 2023
- Güterverkehr: 68,7 % Pünktlichkeit (2023)

1. „Die meisten Züge sind pünktlich“

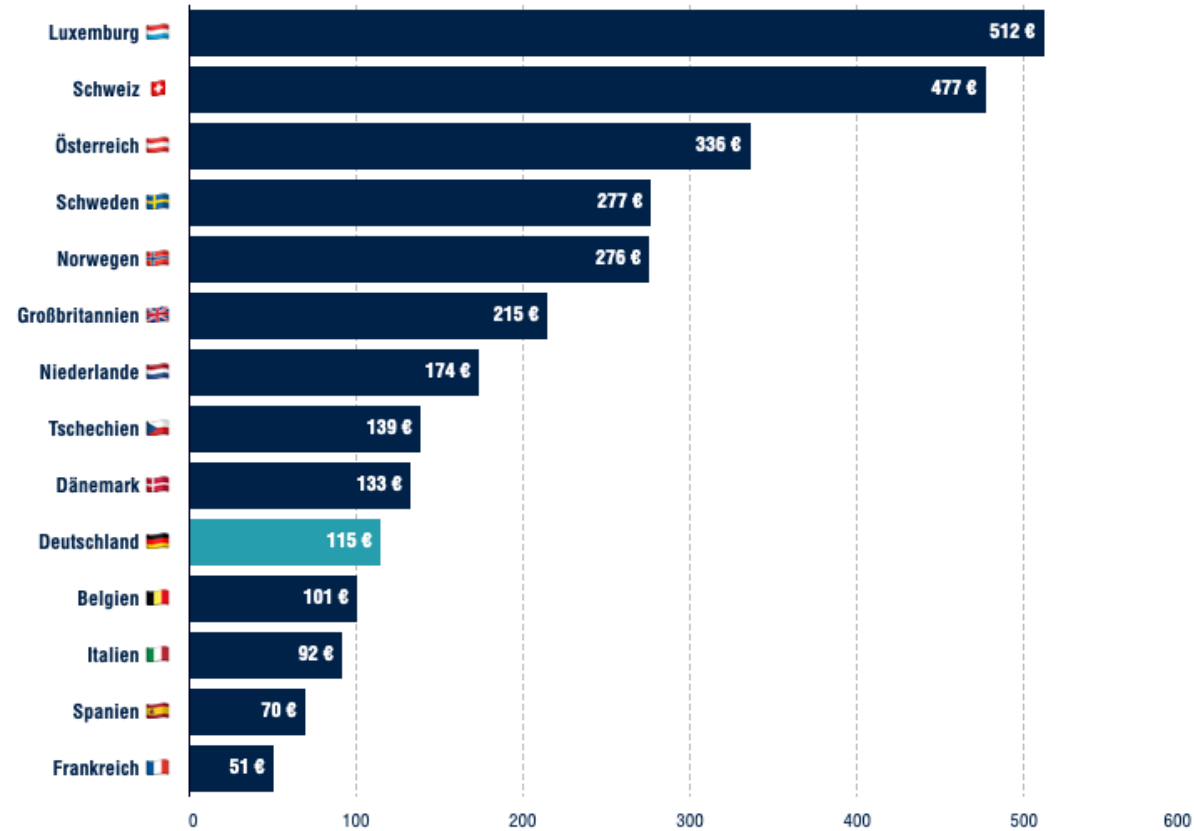
Was ist dran?

- Forderung nach einem zuverlässigen Bahnverkehr keineswegs illusorisch → **Beispiel Schweiz:**
 - SBB-Pünktlichkeit (2023): 92,5 % (Definition: < 3 Minuten Verspätung)
 - **höchstausgelastetes Netz Europas**
 - Der Direktor des schweizerischen Bundesamts für Verkehr bezeichnet die DB als „unser Sorgenkind“ und in Basel werden gar eigene Züge vorgehalten, um den Fahrgästen die Verspätungen der DB zu ersparen.
 - **Pünktlichkeit erfordert Investitionen in die Infrastruktur!**
 - Erfolgsformel der SBB: Konsequente Beseitigung von Kapazitätsengpässen, Langsamfahrstellen und Netzlücken sowie eine **langfristig gesicherte adäquate Finanzierung** → Die Schweiz investiert pro Kopf nahezu **viermal soviel** wie Deutschland.

1. „Die meisten Züge sind pünktlich“

Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur

Auf Bundesebene in ausgewählten europäischen Ländern, in Euro, 2023

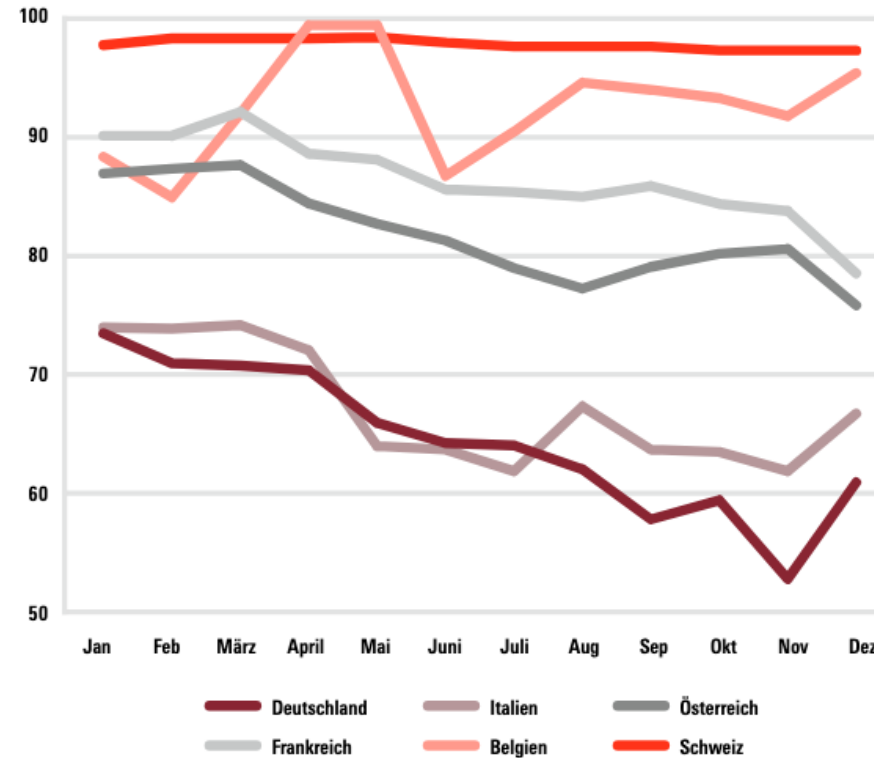


Quelle: Allianz pro Schiene | 07/2024 | auf Basis von BMDV, EFV (Zusammenstellung VöV), BMK, MMTP, SCI Verkehr GmbH

made with 23° | reuse

1. „Die meisten Züge sind pünktlich“

Abb. 1: Vergleich der Pünktlichkeit des Bahnverkehrs in ausgewählten europäischen Ländern (in Prozent, 2023)



Quelle: Edelhoff, Fritz: Europa-Vergleich: Deutsche Bahn 2023 nicht am unpünktlichsten, reisereporter, 19.1.2024, unter: www.reisereporter.de/reisenews/deutsche-bahn-in-welchem-land-die-zuege-noch-unpuektlicher-sind-LTC02BUBDNDIRCT7F43LVXF3TU.html.

2. „Die Bahn ist für Reisende attraktiv“

Wie wird argumentiert?

- „DB. Mehr Bahn für alle.“ (DB-Werbevideo, 2023)
- Deutschlandticket als verkehrs- und sozialpolitischer Meilenstein
- Hervorstellung des Engagements der DB für Barrierefreiheit
- Versorgung von ländlichen Regionen abseits der Ballungsräume

2. „Die Bahn ist für Reisende attraktiv“

Was ist dran?

- Limitationen des Deutschlandtickets
 - Preiserhöhung auf 58 € nach zähen Verhandlungen → **keine langfristige Finanzierungssicherheit**
 - Sozialverbände kritisierten bereits den Anfangspreis von 49 € als zu hoch für Haushalte mit geringem Einkommen.
 - kein Zugang zum weiterhin teuren Fernverkehr
- mangelhafte Versorgung des ländlichen Raumes
 - Rückzug aus der Fläche, Fokussierung von Prestigeprojekten
 - eklatante regionale Disparitäten
 - nur 63 % der auf dem Land lebenden Bevölkerung hat eine ausreichende Anbindung an den ÖPNV
- Nur 81 % der Bahnhöfe sind mit einem barrierefreien Zugang zum Bahnsteig ausgestattet.

3. „Die Deutsche Bahn muss profitabel sein“

Wie wird argumentiert?

- „Man muss Geld verdienen, und das ist ja auch das Ziel.“ (Klaus-Dieter Hommel, ehemaliger Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft/EVG, 2021)
 - Verschuldung als einer der Hauptgründe für die Privatisierung
 - Verunglimpfung als „Kränkelder Dinosaurier im Schuldenmeer“ und „Sprengsatz des Bundeshaushaltes“
 - Privatisierung und Gewinnorientierung als vermeintliche Lösung
- **Spannungsverhältnis** zwischen Gewinn- und Gemeinwohlorientierung
- Kurzsichtige und -fristige Gewinnerwartungen **widersprechen den langfristigen Investitionsbedarfen** im Bahnwesen.

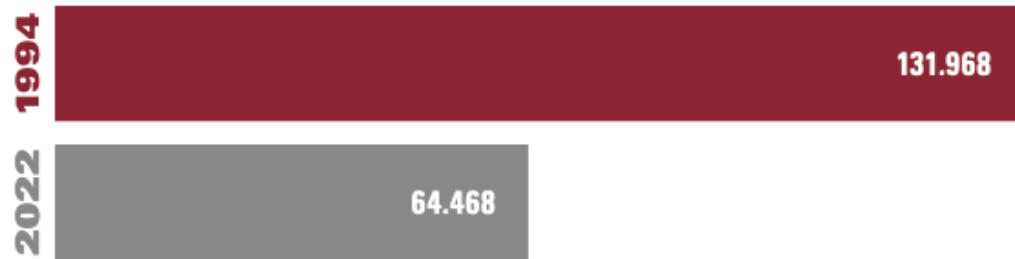
3. „Die Deutsche Bahn muss profitabel sein“

Abb. 2: Entwicklung der Länge des Schienennetzes (in km)



Quelle: Allianz pro Schiene: Das Schienennetz in Deutschland, Stand: 2023, unter: www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/schienennetz.

Abb. 3: Abbau der Weichen



Quellen: Deutsche Bahn: Daten und Fakten 1994/95, Berlin 1995, S. 8; Deutsche Bahn: Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2022, Berlin 2023, S. 6.

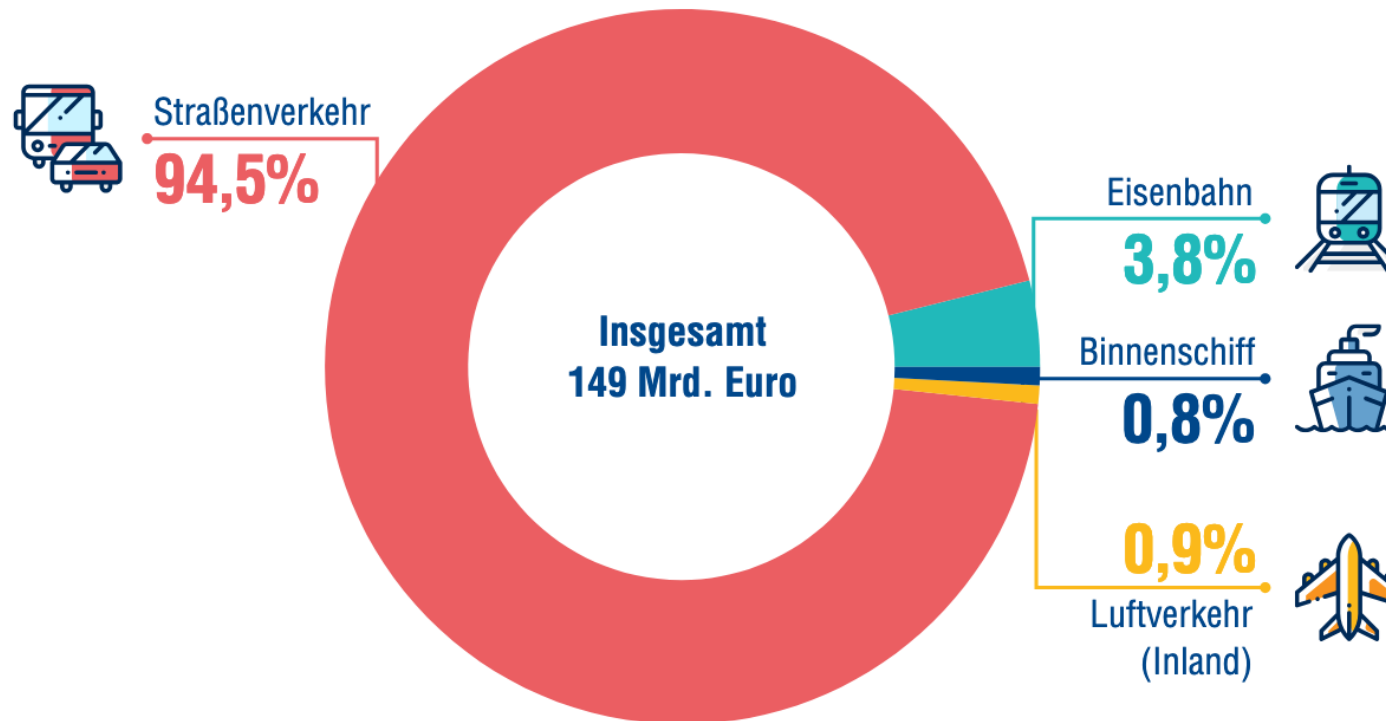
Abb. 4: Abwicklung industrieller Gleisanschlüsse



Quelle: Allianz pro Schiene: Güterverkehr – Mehr Verkehr auf die Schiene, unter: www.allianz-pro-schiene.de/themen/gueterverkehr.

3. „Die Deutsche Bahn muss profitabel sein“

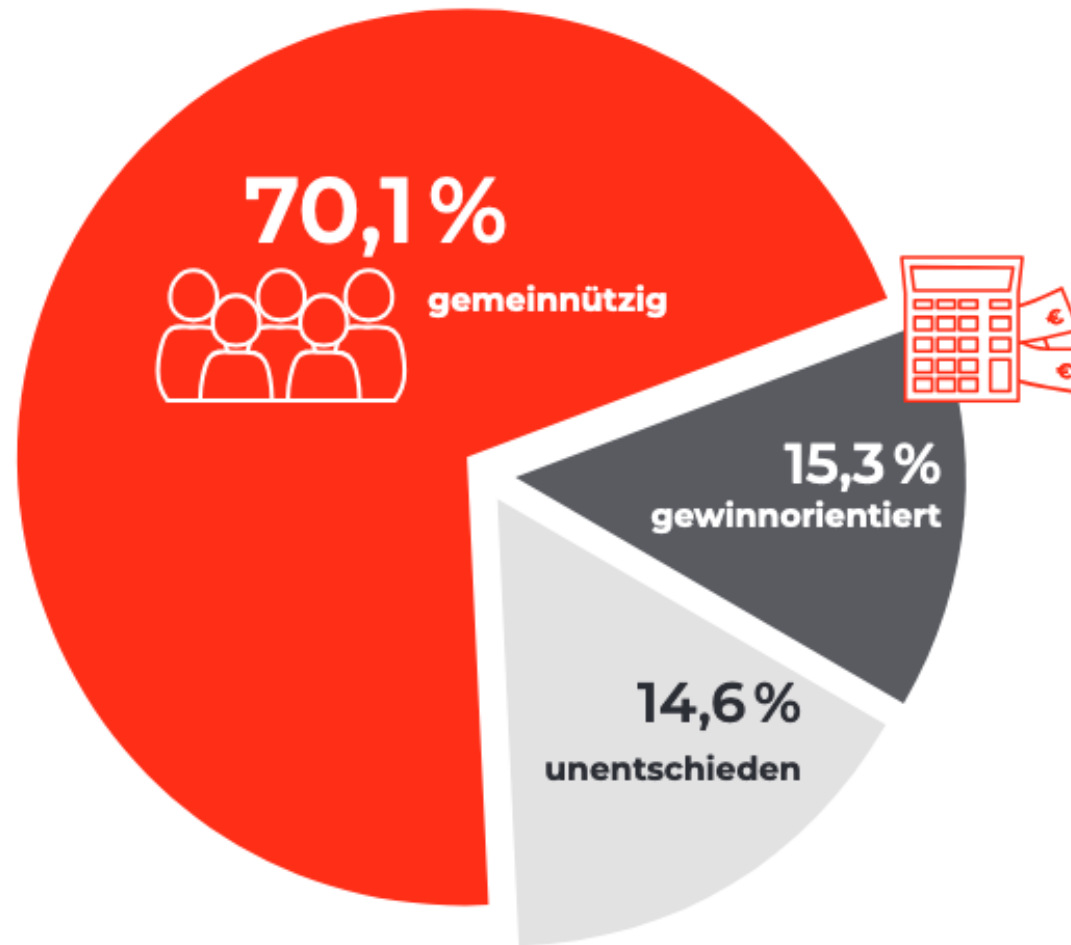
Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland
nach Verkehrsträgern, 2017



Quelle: Allianz pro Schiene | 08/2019 | auf Basis von Infrac

3. „Die Deutsche Bahn muss profitabel sein“

UMFRAGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN AUSRICHTUNG DER DEUTSCHEN BAHN



Sollte die Deutsche Bahn Ihrer Meinung nach **gewinnorientiert** oder **gemeinnützig** ausgerichtet sein?

Quelle: Bahn für alle (2023, 28. Dezember). 70 Prozent der Bevölkerung wünschen sich eine gemeinnützige Bahn. Dreißig Jahre Bahnexperimente sind genug. Pressemitteilung von Bahn für Alle v. 28.12., <https://bahn-fuer-alle.de/70-prozent-der-bevoelkerung-wuenschen-sich-eine-gemeinnuetzige-bahn/>

4. „Die Deutsche Bahn ist profitabel“

Wie wird argumentiert?

- „Erstmals seit Beginn der Corona-Pandemie hat der DB-Konzern ein positives operatives Ergebnis erwirtschaftet und ist damit auf seinen profitablen Wachstumspfad zurückgekehrt.“ (DB-Pressemitteilung, 2022)
- Unter privatwirtschaftlicher Führung sollte die DB den Steuerzahlenden nicht länger zur Last fallen und dem Bund als Besitzer bestenfalls gar Renditen erwirtschaften.
- Anlässlich des 30. Jubiläums der Deutsche Bahn AG bescheinigt man sich selbst, sich zu einem „Unternehmen mit positiven wirtschaftlichen Ergebnissen entwickelt zu haben.“

4. „Die Deutsche Bahn ist profitabel“

Was ist dran?

- Befreiung von Altlasten im Zuge der Bahnreform
 - Übernahme von Schulden (ca. 40 Mrd. €) durch den Bund
 - Auslagerung von Pensionsverpflichtungen und Externalisierung von Sozialkosten durch den massiven Stellenabbau
- Auch heute fließen weiter öffentliche Mittel in den Bahnverkehr.
- drastische Sparmaßnahmen im Geiste betriebswirtschaftlicher Effizienz
- **dennoch: Schuldenstand von 33,08 Mrd. €** (ausweislich Zwischenbericht 2024)

→ Rentabilität im Bahnverkehr erweist sich als **illusorisch**.

5. „Die Bahnunternehmen müssen im Wettbewerb stehen“

Wie wird argumentiert?

- „Im Fernverkehr wollen wir [...] mehr Wettbewerb schaffen und dadurch für günstigere Tickets sorgen. Der Blick in andere Länder wie Italien oder Spanien zeigt ja, dass Wettbewerb zu mehr Qualität und sinkenden Preisen führt.“ (Bahnbeauftragter des Bundes, Michael Theurer, FDP, 2023)
- Wettbewerb *auf* der Schiene – **intramodal** – als vielfach avisierte Lösung
- Insbesondere die EU forciert die Öffnung der europäischen Schienennetze für privatwirtschaftliche Konkurrenz-Unternehmen.

5. „Die Bahnunternehmen müssen im Wettbewerb stehen“

Was ist dran?

○ Strukturelle Besonderheiten des Bahnwesens

- gesellschaftliche Bedeutung des Verkehrssektors → „**Verkehrsplanung**“ anhand demokratisch vereinbarter Ziele
- Verschiedene Eisenbahnunternehmen können ihr Produkt nicht gleichzeitig auf demselben Schienenstrang anbieten.
→ **Wettbewerbs-Mechanik greift nicht**
- immense Fixkosten, kaum flexible Kosten-Variablen
- Gefahr ruinösen Wettbewerbs auf Kosten der Qualität oder auf dem Rücken der Angestellten
- Aus rein betriebswirtschaftlicher Sicht wird ein privates EVU stets solche Zugverbindungen aufgeben (müssen), deren Rentabilität negativ ist oder zumindest unter der durchschnittlichen Rentabilität im Eisenbahnsektor liegt. → **Verletzung von infrastrukturellen Versorgungsansprüchen**
- Die Bahn befindet sich bereits im **intermodalen Wettbewerb**. → entscheidend für die Verkehrswende

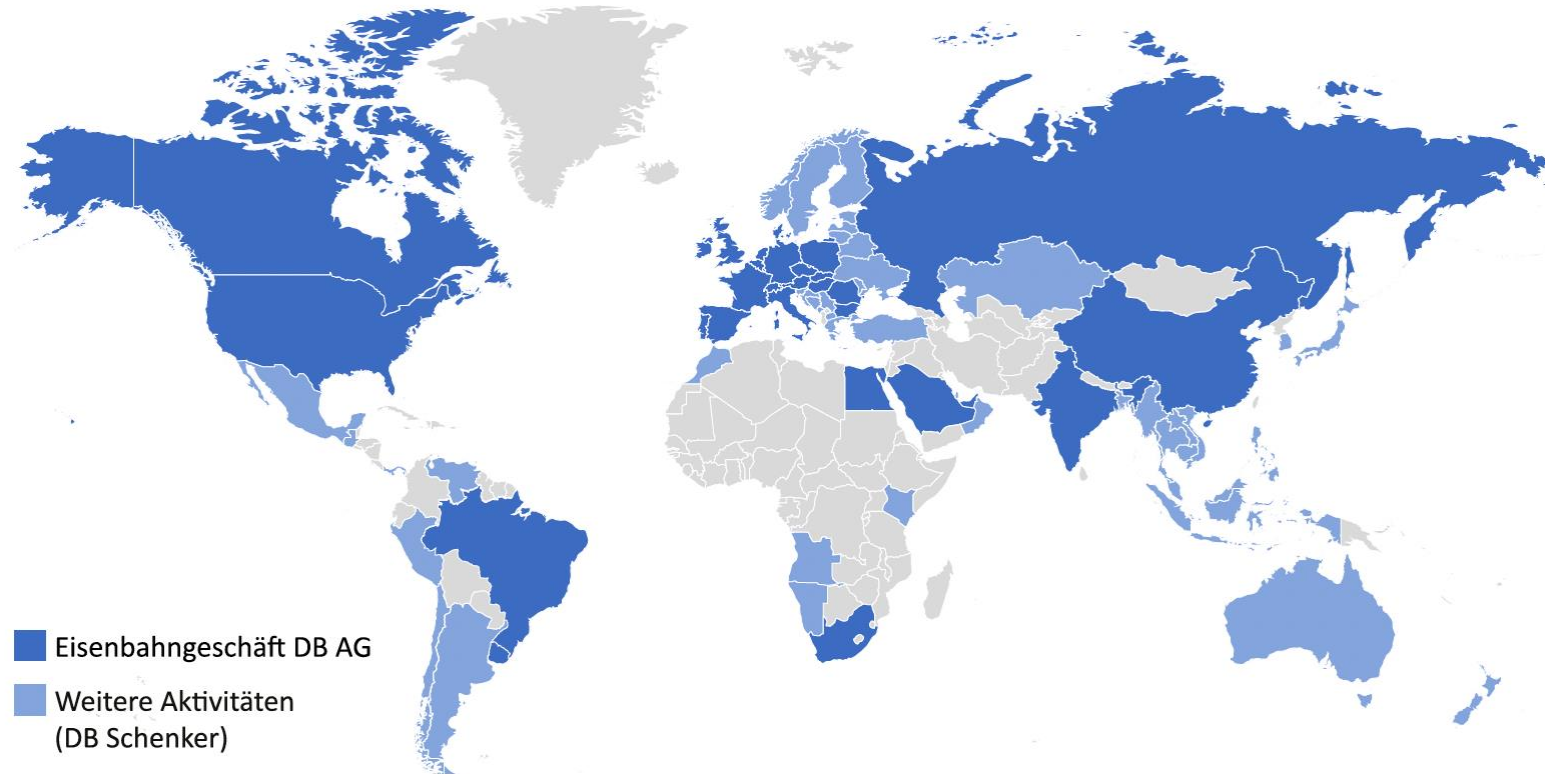
5. „Die Bahnunternehmen müssen im Wettbewerb stehen“

Was ist dran?

- Die Realität des Wettbewerbs im deutschen Schienenverkehr
 - Quasi-Monopol im Fernverkehr: 95 % Marktanteil der DB
 - im Nahverkehr nur 64 %; **allerdings nur 10 % tatsächlich private Unternehmen**, den Rest teilen sich in- wie ausländische Betreiber öffentlichen Eigentums unter sich auf
 - Bundesnetzagentur: 2023 lediglich **1,5 Bewerbungen pro Ausschreibung**
 - **massiver Bürokratieaufwand und entsprechende Kosten** für wettbewerbliche Ausschreibungen
 - zahlreiche Beispiele von **Insolvenzen privater EVUs**, bei denen letztlich der Staat einspringen musste
- Fragmentierung, Desintegration und die hohen Ticketpreise im britischen Bahnwesens als mahnendes Beispiel

6. „Die Deutsche Bahn ist ein reines Bahnunternehmen“

○ Geschäftsbereich der Deutschen Bahn im Jahr 2023



Quelle: Bundesrechnungshof (2023). *Bericht nach § 99 BHO zur Dauerkrise der Deutschen Bahn AG. Hinweise für eine strukturelle Weiterentwicklung.* S. 22.

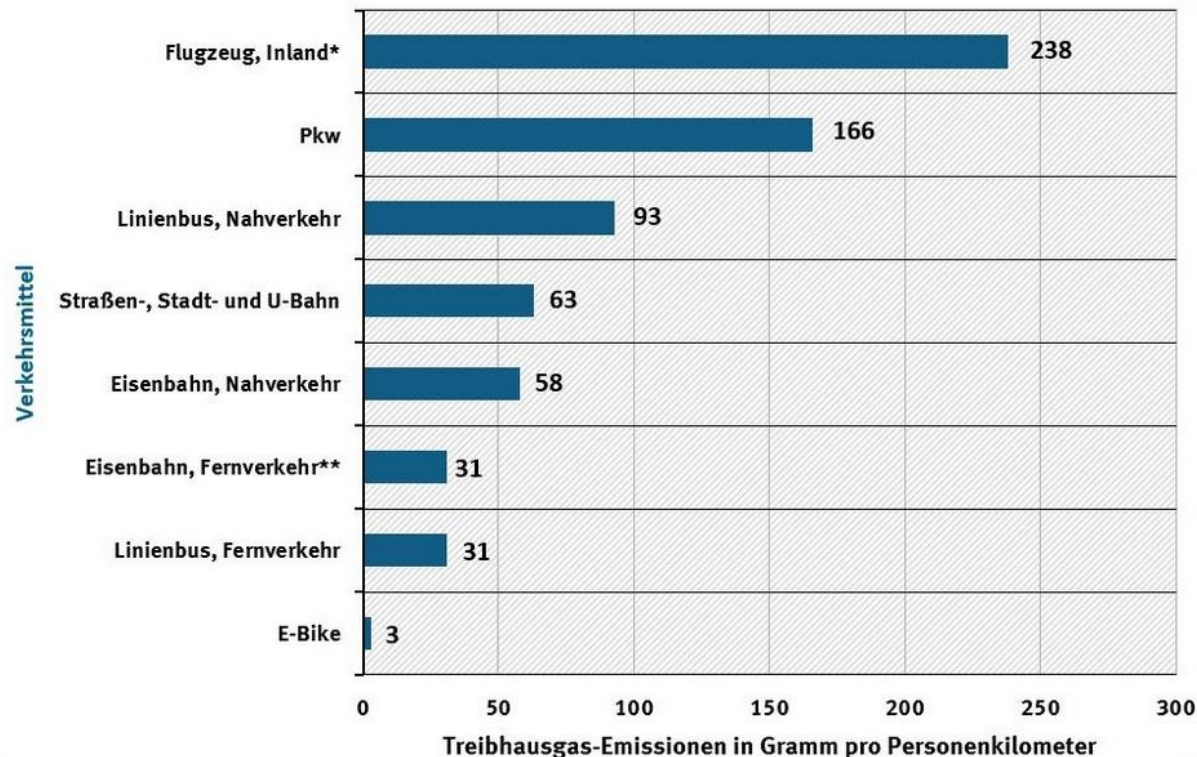
7. „Die steigenden Fahrgastzahlen belegen, dass wir bei der Verkehrswende auf Kurs sind“

Wie wird argumentiert?

- „Der Boom im Nah- und Fernverkehr hält an. Die Nachfrage in den Zügen der Deutschen Bahn (DB) ist im ersten Halbjahr 2023 weiter gestiegen – und zwar zweistellig.“ (DB-Pressemitteilung, 2023)
- Neben der Entlastung des Bundeshaushaltes wurde das **Verkehrswachstum** auf der Schiene als eines der Hauptziele der Bahnreform postuliert.
- Bereits zum 20. Jubiläum des 1994 in Kraft getretenen Eisenbahnneuordnungsgesetzes bescheinigt sich die DB AG, „alle wesentlichen Ziele erreicht“ zu haben.
- Im 30. Jahr bilanziert man nun ein vermeintlich beeindruckendes Wachstum von 46 % im Schienenpersonen- und 91 % im Schienengüterverkehr zwischen 1994 und 2022.
- DB sieht sich selbst in einer Vorreiterrolle bei der Verkehrswende.

7. „Die steigenden Fahrgastzahlen belegen, dass wir bei der Verkehrswende auf Kurs sind“

Vergleich der durchschnittlichen Treibhausgas-Emissionen einzelner Verkehrsmittel des Linien- und Individualverkehrs im Personenverkehr in Deutschland – Bezugsjahr 2022



g/Pkm = Gramm pro Personenkilometer; CO₂, CH₄ und N₂O angegeben in CO₂-Äquivalenten gemäß AR5 (5. Sachstandsbericht des IPCC), inkl. der Emissionen aus Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin, Diesel, Flüssig- und Erdgas sowie Kerosin

* inkl. Nicht-CO₂-Effekte

** Die in der Tabelle ausgewiesenen Emissionsfaktoren für die Bahn basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombezügen basieren (siehe z. B. den „CO₂-Kompass“ der Deutschen Bahn AG), weichen daher von den in der Grafik dargestellten Werten ab.

Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.51

7. „Die steigenden Fahrgastzahlen belegen, dass wir bei der Verkehrswende auf Kurs sind“

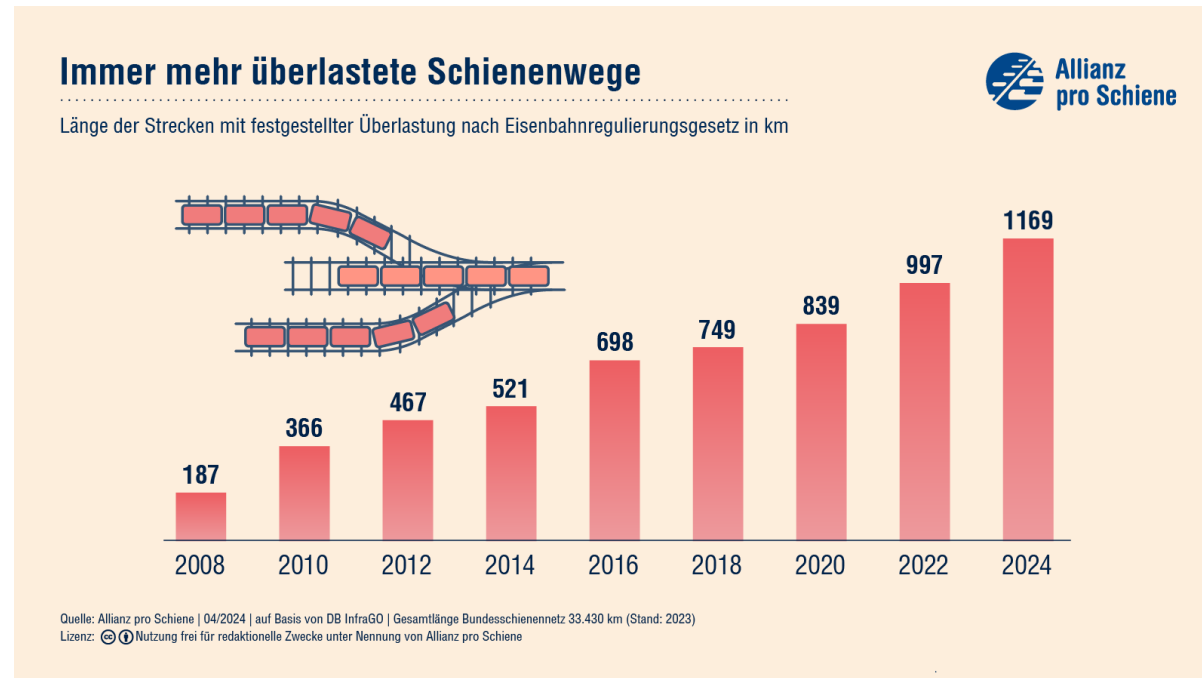
Was ist dran?

- Zunahme des Bahnverkehrs fand vor dem Hintergrund eines **enormen Wachstums im gesamten Verkehr** statt.
 - Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr (Auto) stieg – ausgehend von einem höheren Ausgangs-Niveau – in einem ähnlichen Maße.
 - Zunahme des Luftverkehrs im selben Zeitraum: **218 %**
- *Modal Split* als wichtigster Indikator im Verkehrssektor
 - **magere Erhöhung** von 7 auf 8,9 % im Personen- und von 16,8 auf 19 % im Güterverkehr (1991 noch 20,5 %)
- Verkehrssektor als „Sorgenkind“ bei den Klimaschutzbemühungen
 - Zunahme des Anteils an den Gesamtemissionen von 13 % im Jahr 1990 auf 20 % 2022; bis 2020 wuchsen die Treibhausgas-Emissionen im Verkehr kontinuierlich

7. „Die steigenden Fahrgastzahlen belegen, dass wir bei der Verkehrswende auf Kurs sind“

Was ist dran?

- Trotz des geringen Wachstums ist das Schienennetz bereits **chronisch überlastet**.



7. „Die steigenden Fahrgastzahlen belegen, dass wir bei der Verkehrswende auf Kurs sind“

Was ist dran?

- Laut DB besteht ein „zustandsbasierter Nachholbedarf“ in Höhe von 92,2 Mrd. €.
- Für die Erreichung der Klimaziele berechnet das *Dezernat Zukunft* sogar einen Finanzierungsbedarf von 183 Mrd. € bis 2030.
- Bisherige Investitionszusagen werden dem nicht gerecht.
- **Mangelnde Finanzierungssicherheit:** Öffentliche Investitionen müssen für jeden Bundeshaushalt neu ausgehandelt werden (anders als z. B. in der Schweiz und Österreich).
- Bereits vorgenommene und geplante Trassenpreiserhöhungen **schwächen** die Position der Bahn im **intermodalen Wettbewerb**.
 - Hintergrund sind auch hier widersinnige Rentabilitätsvorschriften, welche die DB AG bei Eigenkapitalerhöhungen durch den Bund erfüllen muss.

8. „Es kommt nicht auf die Bahnhöfe an“

Wie wird argumentiert?

- „Liegenschaften, die nicht mehr für den Bahnbetrieb notwendig sind, werden von der Deutschen Bahn AG, DB Immobilien über Einzel- oder Portfolioverkäufe und Vermietungen vermarktet.“ (DB Immobilien, Homepage)
- Bahnhöfe sind heute weniger wichtig, da Reisende immer kürzer dort verweilen.
- Der ehemalige Bahnchef Mehdorn forderte, Bahnhöfe mit geringem Verkehrsaufkommen zu schlichten Haltepunkten mit Notrufsäulen umzufunktionieren.
- Privatisierungsdruck: Fokussierung auf rentable Anlagen, Veräußerung der übrigen

8. „Es kommt nicht auf die Bahnhöfe an“

Was ist dran?

- weitreichender Verkauf von Bahnhofsgebäuden (rund 80 % aller Anlagen)
- Vernachlässigung der Instandhaltung und Ausdünnung von Bahnhofs-Services
 - Aus „Kathedralen des Verkehrs“ wurden Service-Wüsten.
 - Im *European Railway Station Index 2023* rangieren deutsche Bahnhöfe auf den letzten sechs Plätzen.
- Reduzierung der „Bahnhofsichte“: 1960 stand (bei weniger Fahrgästen) noch alle 4,1 km ein meist gepflegtes Bahnhofsgebäude, mittlerweile nur noch alle 6 km.

9. „Die Deutsche Bahn ist ein grünes Unternehmen“

Wie wird argumentiert?

- „Die Deutsche Bahn ist eines der nachhaltigsten Unternehmen Deutschlands, und letztendlich ist jede Bahnfahrt aktiver Klimaschutz.“ (Stefanie Berk, Vorständin Marketing & Vertrieb DB, 2023)
- weitere aktuelle Werbesprüche:
 - „Wir sind grün.“
 - „Deutschlands größte Ökostromnutzerin.“

9. „Die Deutsche Bahn ist ein grünes Unternehmen“

Was ist dran?

- Schenker verursacht(e) massive Interessenkonflikte beim Geschäftsmodell hinsichtlich der notwendigen Verkehrswende.
- falsche Prioritäten
 - Fokus auf Großprojekte (Hochgeschwindigkeitsstrecken, Stuttgart 21) mit geringerem Nutzen für die Verkehrswende statt Etablierung einer Flächenbahn
- stockende Elektrifizierung
 - 62 % des Schienennetzes elektrifiziert
- 100 % Ökostrom als Marketing-Kniff und Bilanzierungs-Trick
 - Insgesamt stammen nur 68 % des Bahnstroms aus erneuerbaren Energien.
 - Die Bahn ist grün, aber sie könnte *grüner* sein und muss es auch werden.

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

Wie wird argumentiert?

- „Im Januar 1994 trat die deutsche Bahnreform in Kraft. [...] Mit der Reform waren drei Ziele verbunden: mehr Verkehr auf die Schiene, Entlastung des Bundeshaushalts sowie die finanzielle Sanierung und Stabilisierung der Deutschen Bahn AG (DB AG). Diese Ziele wurden in weiten Teilen erreicht.“

(Richard Lutz, DB-Vorstandsvorsitzender, 2024)

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

Was ist dran?

- Narrativ einer Erfolgsgeschichte hält hinsichtlich der Privatisierung der Deutschen Bahn keinem Faktencheck stand.
 - Gewinnerorientierung verdrängte das Gemeinwohl → Vernachlässigung politischer Steuerungsmöglichkeiten und Fehlanreize
 - Weltmarktexpansion und Vernachlässigung des namensgebenden Kerngeschäfts
 - Radikale Sparmaßnahmen hinterlassen ein **kaputtgespartes Netz und eine marode Infrastruktur**, die zu mehr als 9.300 Stunden Verspätung täglich führt.
 - Nichtsdestotrotz wurde ein enormer Schuldenberg angehäuft.
 - Wettbewerb auf der Schiene erweist sich bei näherer Betrachtung als **kostspielige Chimäre**.
 - Die **klimapolitisch zwingend notwendige** Verlagerung von Verkehr auf die Schiene ist bisher nicht erkennbar.
 - Verwahrlosung von Bahnhöfen

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

