



# Entgleist und verspätet

## Der stetige Niedergang der Deutschen Bahn

Tim Engartner, Tobias Heinemann und Daniel von Orloff

Getrieben von einer historischen Privatisierungseuphorie ging am 1. Januar 1994 aus der Bundesbahn in West- und der Reichsbahn in Ostdeutschland die Deutsche Bahn AG (DB AG) hervor. Die Überführung der als „kränkelnder Dinosaurier im Schuldenmeer“ gebrandmarkten Staatsbahn in eine Aktiengesellschaft mit immer wieder gehegten Börsenambitionen sollte angesichts des schon seinerzeit prognostizierten Verkehrswachstums ein (neues) goldenes Zeitalter des Bahnwesens einläuten. Von den „Fesseln der Behördenstruktur befreit“ – wie es der damalige Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (CDU) ausdrückte – erhoffte man sich mehr Bahnverkehr in besserer Qualität bei zugleich niedrigeren Preisen und geringeren staatlichen Zuschüssen zwischen Flensburg und Passau. Durch die viel zitierte „Öffnung der Schiene“ sollte sich die DB AG fortan im Wettbewerb mit konkurrierenden Eisenbahnunternehmen behaupten, um sich als *national carrier* zu profilieren.

Rund 30 Jahre nach ihrer Gründung fällt die Bilanz der DB AG jedoch desaströs aus. Die zerbröselnde Schieneninfrastruktur veranschaulicht geradezu lehrbuchartig, welche gesellschaftlichen Risiken und volkswirtschaftlichen Nachteile mit der Verwandlung vormals öffentlicher Unternehmen in Organisationen mit Gewinnerzielungsabsicht einhergehen (können). Zwar verschärft

Dr. **Tim Engartner** ist Professor für Sozialwissenschaften mit dem Schwerpunkt ökonomische Bildung an der Universität zu Köln. Er forscht zu Konzeptionen sozialwissenschaftlicher Bildung, zu Einstellungen von Lernenden sowie zum Wandel von Staatlichkeit.

**Tobias Heinemann** ist wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Professur für Sozialwissenschaften mit dem Schwerpunkt ökonomische Bildung. Er promoviert über das Bild der Sozialen Marktwirtschaft in Unterrichtsmaterialien privatwirtschaftlicher Anbieter.

**Daniel von Orloff** ist wissenschaftliche Hilfskraft an der Professur für Sozialwissenschaften mit dem Schwerpunkt ökonomische Bildung. Er arbeitet zur Liberalisierung des Schienenverkehrs in Europa.

die Klimakrise den Handlungsbedarf bei der Stärkung des Verkehrsträgers Schiene, bislang lässt sich eine dementsprechende Verlagerung aber weder im Güter- noch im Personenverkehr erkennen. Und bereits jetzt ist das kaputtgesparte Netz chronisch überfordert. Jeden Tag führen defekte Stellwerke, untaugliche Fahrzeuge und fehlende Ausweichmöglichkeiten aufgrund demontierter Weichen zu mehr als 9.300 Stunden Verspätung. Seit 1995 wurde hierzulande beinahe doppelt so viel Geld in Straßen wie in Schienen investiert. Lediglich drei europäische Staaten haben ihr Schienennetz in diesem Zeitraum noch umfänglicher ab- und ihr Straßennetz zugleich massiver ausgebaut.<sup>1</sup> Während das namensgebende Kerngeschäft der Deutschen Bahn sträflich vernachlässigt wurde, setzte man im Bahntower auf eine globale Expansionsstrategie samt Geschäften mit konkurrierenden Verkehrsträgern auf allen Kontinenten dieser Welt. Nichtsdestotrotz konnte sich die Bahn selbst unter der mit der Privatisierung einhergehenden Ägide eines gewinnorientierten und nach betriebswirtschaftlicher Rechnungslegung operierenden Managements nicht zu einem profitablen Unternehmen entwickeln. Auch der so vehement forcierte Wettbewerb auf der Schiene entpuppt sich bei näherer Betrachtung als Chimäre.

### **Verfehlte Weichenstellungen: Sparkurs auf Kosten der Schieneninfrastruktur**

Das stichhaltigste Argument gegen die Privatisierung vormals öffentlicher Unternehmen leitet sich aus dem Umstand ab, dass privatwirtschaftliche Betriebe aufgrund ihrer Verpflichtung, rentabel zu wirtschaften, Ziele verfolgen, die gesellschaftlichen Zielen teils diametral entgegenstehen. Demokratische Kontrolle und politische Steuerung gehen verloren – in Bereichen kritischer Infrastruktur und öffentlicher Daseinsvorsorge oftmals mit fatalen Folgen. Dabei widerspricht das Streben nach kurzfristigen Gewinnen den Eigenheiten des Bahnwesens fundamental, ist es doch mit hohen Fixkosten und einem

---

<sup>1</sup> Rudolph, F., Riach, N., & Kees, J. (2023). *Development of Transport Infrastructure in Europe: Exploring the shrinking and expansion of railways, motorways and airports*. Research commissioned by the European4All campaign, represented by Greenpeace in Central and Eastern Europe.



Brücke der stillgelegten Bahnstrecke Forchheim-Hemhofen über den Main-Donau-Kanal bei Forchheim. (Fritz\_F/wikicommons; Foto vom August 2009)

immensen Bedarf an langfristigen Investitionen verbunden. Dem Einzug betriebswirtschaftlichen Optimierungsdenkens folgen in der Regel drastische Sparmaßnahmen. Was sich nicht rechnet, wird eingestellt oder verkauft. Für den Bahnverkehr bedeutet dies, dass beispielsweise Verbindungen in dünn besiedelten Regionen sowie zwischen Klein- und Mittelstädten nicht aufrechterhalten werden können und abgestoßen werden müssen. Der langjährige Bahnchef Hartmut Mehdorn bestätigte dies seinerzeit freimütig, als er in einem Interview aus dem Jahr 2006 zu Protokoll gab, einzig und allein die Wirtschaftlichkeit entscheide über den Betrieb einer Strecke.<sup>2</sup>

Ihre reale Entsprechung findet diese Logik nun beispielsweise darin, dass sich im ländlich geprägten Mecklenburg-Vorpommern die Anzahl derjenigen Regionen, die keinen regulär bedienten Bahnanschluss aufweisen, seit Anfang der 1990er-Jahre verdoppelt hat.<sup>3</sup> Bundesweit haben zahlreiche in der Wirt-

2 Heeg, T. (2006, 24. Dezember). „In 30 Jahren kann man mit uns vielleicht fliegen.“ *Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung* Nr. 51. S. 35.

3 Klüter, H. (2022). Vorschläge zur politischen Stärkung ländlicher Räume in Mecklenburg-

schaftsgeografie als „Mittelzentren“ bezeichnete Städte, denen qua Definition eine enorme Bedeutung für die infrastrukturelle Versorgung der umliegenden Ortschaften zukommt, ihre Anbindung an den schienengebundenen Personenverkehr verloren. Berechnungen des VDV zufolge fehlt hier über 1,7 Mio. Menschen der unmittelbare Anschluss an den Schienenverkehr.<sup>4</sup> Selbst größere Städte sind betroffen. Seit 1990 wurden rund 100 Städte mit einer Bevölkerung von über 20.000 vom Fernverkehr abgekoppelt, darunter nicht wenige mit einer Einwohnerzahl von über 100.000.<sup>5</sup> Die Hoffnung auf einspringende Wettbewerber verklärt die Tatsache, dass diese genauso nach betriebswirtschaftlichem Kalkül operieren müssen und erweist sich daher als Illusion. Dies lässt sich exzellent am größten hieszulande tätigen Konkurrenten der DB im Fernverkehr exemplifizieren: Das dem Münchener Verkehrskonzern *Flix* zugehörige Bahnunternehmen *FlixTrain* bietet lukrative Verbindungen zwischen deutschen Metropolen an – das bereits thematisierte Mecklenburg-Vorpommern wird gar nicht angesteuert.

Die Streckenstilllegungen im ländlichen Raum spiegeln sich in drastischen regionalen Unterschieden bei der Zufriedenheit mit der Anbindung an den ÖPNV wider. Während sich im Stadtstaat Bremen 98 %, aber auch im Flächenland Thüringen noch 85 % der Bevölkerung gut angebunden fühlen, sind es in Rheinland-Pfalz 51 % und in Mecklenburg-Vorpommern sogar nur 44 %.<sup>6</sup> Die gravierenden Disparitäten zwischen urbanen und ländlichen Räumen sowie die vielerorts mangelhafte Versorgung sind vielfach belegt und selbst eine Studie des DB-eigenen On-Demand-Mobilitätsunternehmens *ioki* kommt zu dem Ergebnis, dass 63 % der auf dem Land lebenden Bevölkerung über keine ausreichende Anbindung an den ÖPNV verfügt.<sup>7</sup> Dies verletzt nicht nur ele-

Vorpommern. *Schriften, Vorträge und Materialien zur Regionalwissenschaft und zur Geographie, Regu n G* (57). S. 53.

4 VDV Die Verkehrsunternehmen (2024). *Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken* (4. Auflage).

5 Engartner, T. (2021). *Staat im Ausverkauf. Privatisierung in Deutschland* (2., aktualisierte und erweiterte Auflage). Campus. S. 92.

6 Allianz pro Schiene (2022). *Mobilitätsbarometer. Das sagen die Deutschen zu Bus, Bahn und Rad*.

7 Nobis, C., & Hergert, M. (2020). Mobilität in ländlichen Räumen. Betrachtungen aus Sicht der Verkehrswende und der Gleichwertigkeit von Lebensverhältnissen. *Internationales Verkehrswesen* 42(4). S. 42; Gipp, C., Brenck, A., & Schiffhorst, G. (2020). *Zukunftsfähige öffentliche Mobilität außerhalb von Ballungsräumen Konzeption einer Angebots- und Organisationsmodernisierung Ergebnisbericht*. S. 46.; ioki Mobility Analytics (2021). *Deutschlandweite Analyse*



Bahngleise im Frankfurter Hauptbahnhof. (Arne Hückelheim/wikicommons)

mentare Versorgungsansprüche und das Gerechtigkeitsempfinden, sondern auch den im Grundgesetz (Art. 72, Abs. 2) manifestierten Anspruch auf Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse innerhalb der Bundesrepublik. Darüber hinaus erhöht es die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr und torpediert dadurch die notwendige Verkehrswende.

In der jüngeren Vergangenheit litten allerdings mitnichten nur periphere Regionen, vielmehr war die gesamte Schieneninfrastruktur vom Sparkurs betroffen. Das Schienennetz schrumpfte zwischen 1994 und 2022 um 11,8 %, was bei einem parallel zu verzeichnenden Wachstum des Verkehrsaufkommens zwangsläufig Überlastungen nach sich zieht. Allein zwischen 2008 und 2024 *der ÖPNV-Abdeckung mit Fokus auf dem ländlichen Raum*. S. 4.



Zwei Nahverkehrszüge kreuzen auf dem Gleisvorfeld des Frankfurter Hauptbahnhofs. (Thomas Wolf/wikicommons)

hat sich die Länge der als überlastet gemeldeten Schienenwege nahezu verzehnfacht.<sup>8</sup> Überlastungen resultieren im Bahnverkehr wiederum in den hierzulande zur Regel gewordenen Verspätungen. Der noch massivere Schwund bei den Weichen verstärkt diesen Effekt. Mehr als die Hälfte der 131.968 zu Beginn des Jahres 1994 existenten Anlagen ist mittlerweile abgebaut worden. Wo keine Weichen vorhanden sind, können Züge liegendegebliebenen Fahrzeugen weder ausweichen noch langsamere überholen – es entstehen Staus, Verspätungen sind auch hier die offenkundige Folge. Komplettiert wird die Schreckensbilanz durch eine Kennzahl aus dem Güterverkehr: Waren 1995 noch exakt 11.111 Industriebetriebe mit privaten Gleisanschlüssen ausgestattet, wurde in der neu gegründeten DB AG alsbald beschlossen, alle nicht-rentablen Anschlüsse abzuwickeln und so verbleiben heute trotz vervielfachten Güteraufkommens bloß 2.220. Für die im Güter- ebenso wie im Personenver-

10

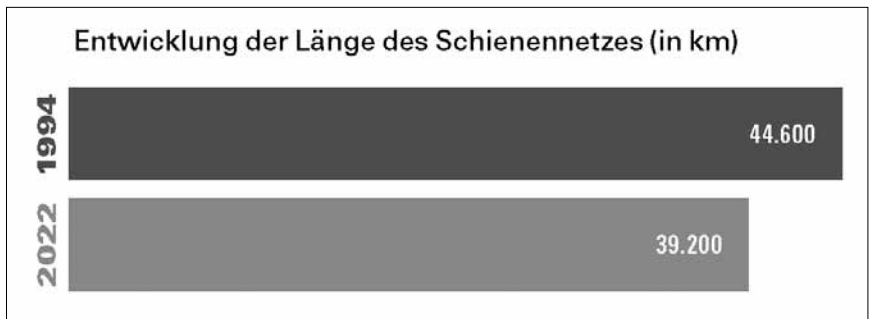
<sup>8</sup> Allianz pro Schiene (2024). *Das Schienennetz in Deutschland*. <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/schienennetz/>

kehr nötige Mobilitätswende hin zu einem höheren Anteil des schienengebundenen Verkehrs im intermodalen Wettbewerb sind dies alarmierende Zahlen.

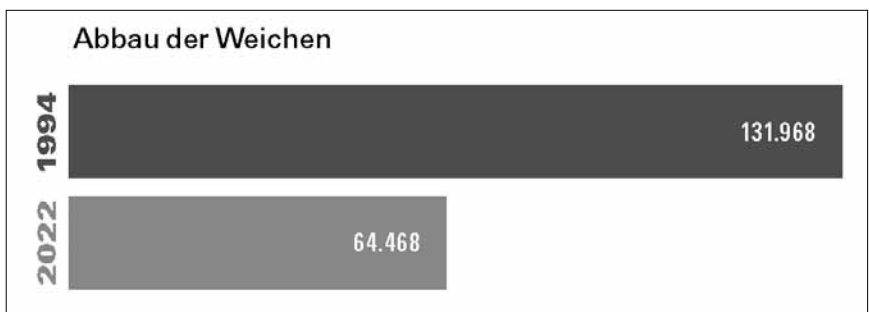
### **Kennzahlen eines fehlgeleiteten Sparkurses auf Kosten der Infrastruktur**

Neben der infrastrukturellen Substanz erfasste das betriebswirtschaftliche Optimierungskalkül den Fahrkomfort und damit die Qualität des Angebots für Passagiere. Bemerkenswert ist die im Nah- und Regionalverkehr rückläufige Anzahl von Sitzplätzen sowie Zügen pro Tag („Fahrplandichte“).<sup>9</sup> Auch überfüllte Züge müssen daher als hausgemachtes Problem angesehen werden. Im Fernverkehr sind Sitzplatzreservierungen anders als in den meisten europäischen Ländern bekanntlich optional und kostenpflichtig, weswegen mehr

<sup>9</sup> Jung, M. (2024). Das Jahr 2023 – Zurück in der Erfolgsspur – wirklich? In Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene: *Alternativer Geschäftsbericht Deutsche Bahn 2023* (S. 16–41). S. 27.



Quelle: Allianz pro Schiene (2023). Es wird immer enger auf Deutschlands Schienen. Entwicklung von Streckenlänge und Verkehrsleistung im Vergleich (1995-2022). <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/schienennetz/>



Quellen: Deutsche Bahn (1995). Daten und Fakten 1994/95. S. 8; Deutsche Bahn (2024). Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2023. S. 6.





Quelle: Allianz pro Schiene (o. D.). Güterverkehr - Mehr Verkehr auf die Schiene.  
<https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/gueterverkehr/>

Tickets verkauft werden können als die Waggon Sitzplätze bieten und Bilder von im Gang sitzenden Fahrgästen keine Seltenheit darstellen.

Mit dem Ziel, endlich in die schwarzen Zahlen zu gelangen, wurden diese Maßnahmen von einem rigorosen Personalabbau flankiert. Innerhalb von nur 13 Jahren wurde die Zahl der Beschäftigten beim ehemals größten Arbeitgeber des Landes nach der Bahnreform halbiert. Bei der für die Infrastruktur zuständigen *DB Netz* (mittlerweile: *DB InfraGO*) fiel der Kahlschlag besonders drastisch aus, was zum Aufschub notwendiger Reparaturarbeiten zulasten des laufenden Betriebs führte.<sup>10</sup> Der heute seitens des DB-Vorstands beklagte und sich mittelfristig zuspitzende Personalmangel wurzelt somit auch in nachweisbaren Fehleinschätzungen des Managements.

### **Missachtung des Kerngeschäfts: Die Deutsche Bahn als internationaler Mobilitätskonzern**

Besonders eindrücklich offenbaren sich die Irrungen des auf betriebswirtschaftliche Profitabilität getrimmten Bahnkonzerns, wenn man den illustrierten Sparkurs beim Kerngeschäft der jahrzehntelang verfolgten Expansion zu einem global operierenden Logistikdienstleister gegenüberstellt. Durch das 2002 zugekaufte Transportunternehmen *Schenker* entwickelte man sich ge-

12

<sup>10</sup> Engartner, T. (2008). *Die Privatisierung der Deutschen Bahn. Über die Implementierung marktorientierter Verkehrspolitik*. VS Verlag für Sozialwissenschaften. S. 184ff.



DB-Schenker-Terminal in Vantaa, Finnland. (Htm/wikicommons)



Zwei DB Schenker-Lokomotiven ziehen einen Containerzug durch die Kehren von Wassen, Schweiz. (David Gubler/wikicommons)

treu der 2006 ausgegebenen Devise des langjährigen Bahn-Chefs Hartmut Mehdorn – „Unser Markt ist nicht Deutschland. Unser Markt ist die Welt.“<sup>11</sup> – zu

---

11 Zitiert nach Grabitz, I. (2006). „Unser Markt ist die Welt“. *Die Welt*. <https://www.welt.de/print-wams/article137317/Unser-Markt-ist-die-Welt.html>.

einem der weltweit führenden Unternehmen auf den mit der Bahn konkurrierenden Märkten der Luft- und Seefracht sowie der Kontraktlogistik. Während 1999 über 90 % des Umsatzes auf der Schiene eingefahren und „[...] fast ausschließlich im Inland erwirtschaftet“<sup>12</sup> wurden, entfiel im Geschäftsjahr 2023 weit mehr als die Hälfte des Umsatzes auf *DB Schenker*. Somit wurde der Großteil des Umsatzes der *Deutschen Bahn* nicht auf den Gleisen der Bundesrepublik, sondern zu Land, zu Wasser und in der Luft, u. a. in den Vereinigten Staaten, Kambodscha und Neuseeland erzielt. Auf 1.850 Standorte in über 130 Ländern erstreckt(e) sich das Geschäftsfeld der bisher umsatzstärksten Tochtergesellschaft des Konzerns.<sup>13</sup> Dem Primat der Profitmaximierung folgend, stand weniger die bestmögliche Erbringung des Kerngeschäfts als vielmehr die Suche nach den lukrativsten Absatzwegen im Vordergrund, sodass selbst vor der massweisen Aneignung rivalisierender Verkehrsträger nicht zurückgeschreckt wurde.

Dass die skizzierten Auswüchse mit massiven Zielkonflikten hinsichtlich der angestrebten Verlagerung von Verkehr auf die Schiene einhergingen und zudem administrative Prioritäten jenseits des hiesigen Bahnverkehrs geschoben haben, liegt auf der Hand. Erfreulicherweise ist diese Erkenntnis mittlerweile auch zu den Verantwortlichen im Bahntower durchgedrungen. Nachdem bereits Mitte des Jahres 2024 der mit großen Verlusten verbundene Verkauf von *Arriva* abgeschlossen wurde, vollzog man im Herbst schließlich die Trennung von *Schenker*. Laut Bahnchef Lutz solle damit ein Beitrag zur (Re-)Fokussierung auf das Kerngeschäft geleistet werden – eine verspätete Korrektur der strategischen Entgleisungen.

### **Keine Konsolidierung in Sicht: Die Deutsche Bahn ist (erneut) hochverschuldet**

Ziel aller geschilderten Maßnahmen war und ist es, die Bahn zu einem profitablen Unternehmen zu machen. Der von den Staatsbahnen in BRD und DDR angehäufte Schuldenberg in Höhe von 78 Mrd. D-Mark (ca. 40 Mrd. Euro) war

12 Deutsche Bahn (2000). *Geschäftsbericht 1999*. S. 20–23.

13 Deutsche Bahn (2024). *Integrierter Bericht 2023*.

damals einer der ausschlaggebenden Faktoren für die Privatisierung.<sup>14</sup> Von dieser „Erblast“ wurde die neugegründete Aktiengesellschaft mit dem Eintrag ins Berliner Handelsregister befreit. Zusätzlich übernahm das *Eisenbahn-bundesamt* (EBA) sämtliche Pensionsansprüche der Beschäftigten. Der Bund schulterte den aus DDR-Zeiten stammenden investiven Nachholbedarf und stattete den Konzern mit einem Eigenkapital in Höhe von 5,9 Mrd. Euro aus.<sup>15</sup> Trotz alledem – der im Zuge des „AG-Effekts“ ausgelösten Flexibilität im Personal-, Angebots- und Vermarktungsbereich, der Sparmaßnahmen, der Preiserhöhungen sowie des Aufbaus eines global agierenden Logistikkonzerns – ist die Deutsche Bahn bis heute kein aus eigener Kraft überlebensfähiges Unternehmen. Auf 33,08 Mrd. Euro wird der Schuldenstand im Zwischenbericht für das Jahr 2024 beziffert. Hinzu kommen 2 Mrd. Euro „Hybridanleihen“, die laut Handelsgesetzbuch als Verbindlichkeiten gelten, im DB-Geschäftsbericht jedoch nicht als solche ausgewiesen werden.<sup>16</sup> Somit hat man unter kaufmännischer Führung mittlerweile beinahe genauso viele Schulden angesammelt, wie es bei der *Deutschen Bundesbahn* 1993 kurz vor der formellen Privatisierung des Unternehmens der Fall war.

Die Schulden entstanden zumal, obwohl die öffentliche Hand – entgegen der Hoffnung von Privatisierungsbefürwortenden – weiterhin Milliarden in den hiesigen Bahnverkehr investiert: Bereits im Jahr 2002 verausgabten Bund und Länder mit 18,1 Mrd. Euro mehr Geld für den Schienenverkehr als im letzten Jahr ihrer Existenz für die beiden Staatsbahnen zusammen.<sup>17</sup> 2024 sind allein für die Bundesschienenwege über 16 Mrd. Euro im Haushalt vorgesehen; weitere 5,4 Mrd. Euro fließen dem Bundeseisenbahnvermögen zu.<sup>18</sup> Diese Subventionen sind Teil eines merkwürdig anmutenden Systems mit eklatanten

---

14 Rodi, H. (1996). *Effizienz im Schienenverkehr. Eine mikroökonomische Analyse unter besonderer Berücksichtigung der institutionellen Ausgestaltung des Trassenmarktes*. Vandenhoeck & Ruprecht. S. 67.

15 Engartner, T. (2008). *Die Privatisierung der Deutschen Bahn. Über die Implementierung marktorientierter Verkehrspolitik*. VS Verlag für Sozialwissenschaften. S. 21, 157.

16 Deutsche Bahn (2024). *Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2024, S. 3; Bundesrechnungshof (2023). Bericht nach § 99 BHO zur Dauerkrise der Deutschen Bahn AG. Hinweise für eine strukturelle Weiterentwicklung*. S. 14.

17 Engartner, T. (2008). *Die Privatisierung der Deutschen Bahn. Über die Implementierung marktorientierter Verkehrspolitik*. VS Verlag für Sozialwissenschaften. S. 220.

18 Bundesministerium der Finanzen (2024). *Bundshaushalt digital*. <https://www.bundshaushalt.de/DE/Bundshaushalt-digital/bundshaushalt-digital.html>

Fehlanreizen: Die Unterhaltung von Schienen, Brücken und Weichen muss die DB AG selbst finanzieren, für den Neubau eines maroden Bauwerks kommt hingegen der Bund auf. Betriebswirtschaftlich rechnet es sich folglich, wenn man die Bahn so lange auf Verschleiß fährt, bis ein Austausch unausweichlich ist. Der einstige Staatskonzern ist unter dem Strich nach wie vor kein aus eigener Kraft lebensfähiges Unternehmen, wobei derzeit insbesondere das Kerngeschäft in hohem Maße defizitär ausfällt.

Zwar wird der Verkauf von *Schenker* Geld in die leeren Kassen spülen und damit zur finanziellen Sanierung beitragen, es handelt sich dabei allerdings um einen einmaligen Effekt. Überdies verliert der Konzern jenes Geschäftsfeld, das in der Vergangenheit häufig die Verluste der anderen Sparten abzumildern vermochte. Ein jüngst vom Bahnvorstand präsentiertes Programm, nach dessen Umsetzung die verbliebenen Bereiche in 2 Jahren Gewinne abwerfen sollen, klingt realitätsfern. Noch dazu – und das ist weitaus verheerender – lässt es weitere Sparmaßnahmen zulasten der Qualität des Angebots befürchten.

### **Illusorische Hoffnungen auf den *intramodalen* Wettbewerb**

Obwohl die gravierenden Probleme im Bahnwesen offensichtlich der sich fortwährend öffnenden Investitionslücke entstammen, liegt der politische Fokus auf der Etablierung von Wettbewerb. Bereits die Bahnreform 1994 beinhaltete die Öffnung der Schiene für konkurrierende Eisenbahnunternehmen im Geiste der im Volksmund verankerten Losung – „Wettbewerb belebt das Geschäft“. Nicht verhallen wollende Forderungen nach mehr Wettbewerb legen Zeugnis davon ab, dass der Glaube in dessen Segnungen seither nicht erloschen ist. Ganz in diesem Sinne fungiert die Europäische Union als Treiberin weiterer Gesetzesinitiativen zur Öffnung des Schienenmarktes für Konkurrenz-Unternehmen. So wurden zwischen 2001 und 2016 vier Eisenbahnpakete zur Stimulierung des *intramodalen* Wettbewerbs aus Brüssel verabschiedet.<sup>19</sup>

<sup>19</sup> Engartner, T., & von Orloff, D. (2024). *Verfehlte Weichenstellungen in Richtung Wettbewerb. Erfolgskriterien für die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene*. Kurzstudie. Verlag Arbeiterkammer Wien.

Dennoch scheitern die verschiedenen Initiativen bisher schlicht an der Realität. Zahlen der Bundesnetzagentur zufolge kamen im Jahr 2023 durchschnittlich nur 1,5 Bewerbungen auf eine offene Ausschreibung. Im Fernverkehr ist die DB mit einem Marktanteil von 95 % weiterhin der quasi-monopolistische Platzhirsch. Im Nahverkehr, auf den Wettbewerbsapologeten häufig abstellen, steht die DB zwar bei nur 64 %, von den übrigen Anteilen entfallen allerdings weniger als 10 % auf tatsächlich private Unternehmen. Den Rest machen in- wie ausländische Betreiber öffentlichen Eigentums wie etwa *Netinera* als Tochterunternehmen der italienischen Staatsbahn.<sup>20</sup> Von einer durch Effizienz und privatwirtschaftliche Eigenverantwortlichkeit charakterisierten „Peitsche der Konkurrenz“ kann schwerlich die Rede sein, wenn letztlich doch die Steuerzahlenden bürgen. Und selbst bei den wenigen privaten Betreibern stellen staatliche Gelder die Haupteinnahmequelle dar. Da der Nahverkehr auch unter Wettbewerbsbedingungen nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden kann, werden sogenannte „Regionalisierungsmittel“ an die Länder verteilt, die sie wiederum an die Verkehrsunternehmen ausschütten, sprich an die DB AG und ihre Konkurrenten. Einmal mehr offenbart sich die Absurdität dieses künstlichen und einzig unter großzügiger Zuhilfenahme der öffentlichen Haushalte aufrecht zu erhaltenden Wettbewerbs.

Doch auch darüber hinaus spricht einiges dagegen, dass ein Mehr an Wettbewerb tatsächlich zu einer besseren Zugtaktung, erschwinglicheren Preisen und einer flächendeckenden Versorgung mit Schienenverkehrsdienstleistungen führt. Mehrere Schienenverkehrsunternehmen können ihre Dienstleistung (Bahnfahrten) nicht gleichzeitig auf demselben Schienenstrang anbieten – die Verheißungen des Wettbewerbs wirken daher nicht, und die Betreibergesellschaften erhalten Streckenmonopole. Quantitative Untersuchungen stützen diesen Befund: So kommen Forscher der Universität Linz im Rahmen einer Studie, in der der Zusammenhang zwischen Auftragsvergabe, Leistungsqualität und Kostenintensität im Schienenpersonenverkehr untersucht wird, zu dem Ergebnis, dass eine stärkere Markt- und Wettbewerbsorientierung im internationalen Durchschnitt in einem negativen Zusammenhang mit dem

<sup>20</sup> Bundesnetzagentur (2024). *Marktuntersuchung Eisenbahnen 2024*. S. 21–24, 73.

erbrachten Leistungsvolumen und der damit verbundenen Leistungsqualität steht. Vielmehr seien die Voraussetzungen für ein effizientes wie leistungsfähiges Eisenbahnsystem vor allem im Umfang der öffentlichen Förderung und Initiative, im Aufbau langfristiger Kooperationsbeziehungen sowie im Rahmen einer technisch-logistischen Planung und Ausgestaltung des Verkehrssektors zu finden.<sup>21</sup>

Eine weitere Gefahr liegt in einem möglicherweise ruinösen Wettbewerb auf Kosten der Qualität oder auf dem Rücken der Beschäftigten. In Anbetracht hoher Markteintrittspreise, enger regulatoriver Vorschriften und vieler nicht beeinflussbarer Variablen, bei denen sich kaum Kostenvorteile erzielen lassen (etwa Trassenpreise), verbleiben wenige Bereiche, in denen sich Einsparungsmöglichkeiten bieten. Lange Zeit gelang es den Wettbewerbsbahnen vor diesem Hintergrund, mittels Lohndumpings einen Kostenvorteil gegenüber der Deutschen Bahn zu erzielen, was in Zeiten von Fachkräftemangel und kämpferischen Gewerkschaften im Bahnsektor jedoch nicht länger im selben Maße aufrechterhalten werden kann.

Nicht nur deshalb stellt sich die Frage, wie sinnhaft die für die Durchsetzung von Wettbewerb notwendigen Ausschreibungsprozeduren mit detailliert ausgestalteten Vorgaben sind. Was nämlich in der Wettbewerbseuphorie untergeht, ist der Umstand, dass die kompetitive Vergabe nicht ohne Verwaltung, Koordination und Kontrolle auskommt und somit einen Bürokratie-Apparat mit erheblichen Kosten nach sich zieht. Einige Aufgabenträger – etwa der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) – sind angesichts der bereits dargelegten geringen Resonanz auf die Ausschreibungswettbewerbe sogar dazu übergegangen, sogenannte Bieterprämien in Höhe von bis zu 3,5 Mio. Euro an die Zweitplatzierten einer Ausschreibung zu zahlen.<sup>22</sup>

Die angenommene Vorteilhaftigkeit des Ausschreibungswettbewerbes in Bezug auf Kosten und relevante Qualitätsindikatoren ist wissenschaftlich ohne-

21 Aistleitner, M., Grimm, C., & Kapeller, J. (2018). *Auftragsvergabe, Leistungsqualität und Kostenintensität im Schienenpersonenverkehr. Eine internationale Perspektive*. ICAE Working Paper Series, 9(86), S. 2, 47.

22 Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB) (2020). *Verfahren zur wettbewerblichen Vergabe von Dienstleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Teilnetz Nord-Süd sowie im Teilnetz Stadtbahn der Berliner S-Bahn. 1. Verfahrensbrief zum Verhandlungsverfahren mit Teilnahmewettbewerb*, S. 27.

hin – mindestens in der Vehemenz und Eindeutigkeit, mit der die Europäische Kommission diese vorbringt – längst nicht belegt. Insofern lässt sich insbesondere das Festhalten an diesem Instrument infragestellen, wenn zugleich weitaus wirksamere Hebel wie die Bereitstellung einer langfristig abgesicherten öffentlichen Finanzierung im Rahmen einer kohärenten Verkehrspolitik vernachlässigt werden. Beim blinden Glauben an die Wettbewerbskräfte wird zumal übersehen, dass Wettbewerber die gleiche marode Schieneninfrastruktur nutzen müssen wie die Deutsche Bahn. Wettbewerb trägt somit nicht zur Lösung dieses zentralen Problems des Bahnverkehrs in Deutschland bei.

### **Für die Verkehrswende entscheidend: Der *intermodale* Wettbewerb**

Schließlich wird ein grundlegender Umstand gänzlich verkannt – die Bahn befindet sich bereits in einem umkämpften und mit Blick auf die Verkehrswende entscheidenden Wettbewerb. Die Rede ist vom *intermodalen* Wettbewerb, sprich der Konkurrenz zwischen verschiedenen Verkehrsträgern. So muss sich die Bahn gegenüber der Konkurrenz im Straßen- und Luftverkehr sowie beim Gütertransport auch im Duell mit der Schifffahrt beweisen, da sämtliche Leistungen über diese Verkehrswege substituiert werden können.

Nun wurde bereits mit dem Inkrafttreten der Bahnreform das Ziel formuliert, stärker am Verkehrswachstum teilzuhaben. Angesichts der nationalen Klimaziele hat sich die Verlagerung von substanziellen Teilen des Verkehrs auf die Schiene gar zu einer dringlichen Erfordernis entwickelt, handelt es sich bei der Bahn doch um den mit Abstand emissionsärmsten (motorisierten) Verkehrsträger.<sup>23</sup> Zum 30. Jubiläum rühmt man sich in einer unternehmenseigenen Publikation für ein vermeintlich beeindruckendes Wachstum der Gesamtverkehrsleistung von 46 % im Schienenpersonen- und 91 % im Schienengüterverkehr zwischen 1994 und 2022.<sup>24</sup> Setzt man diese Werte ins Verhältnis, offenbart sich jedoch die Diskrepanz zu den selbstgesteckten Zielen. Während das Aufkommen beim größten Konkurrenten – dem

---

23 Umweltbundesamt (o. J.). *Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel des Linien- und Individualverkehrs im Personenverkehr in Deutschland 2022*. <https://www.umweltbundesamt.de/bild/vergleich-der-durchschnittlichen-emissionen-0>

24 Deutsche Bahn (2024). *30 Jahre Bahnreform*. S. 5.



Straßenverkehr – in einem ähnlichen Umfang stieg, legte der Luftverkehr zwischen 1991 und 2019 sogar um 218 % zu. Als wichtigster Leistungs- und Zukunftsindikator im Verkehrswesen gilt aber der *modal split*, der Auskunft über den Anteil eines Verkehrsträgers am gesamten Verkehrsaufkommen gibt. Da es bei der angestrebten Mobilitätswende um eine Veränderung der Relationen zwischen den Verkehrsträgern geht, ist der *modal split* hier der ausschlaggebende Indikator. Um magere zwei Prozentpunkte konnte der Schienenverkehr zwischen 1993 und 2022 zulegen – nunmehr steht er bei 8,9 % statt der ursprünglichen 6,96 %. Eine vergleichbar maue Entwicklung zeitigt der Schienengüterverkehr. Seit der Bahnreform nahm der Anteil von 16,8 % ebenfalls um rund zwei Prozentpunkte auf 19 % zu. 1991 waren es noch 20,5 %.<sup>25</sup> Zusätzlich verdeutlichen Prognosen des Bundesverkehrsministeriums, dass die Weichen noch immer nicht auf Wandel gestellt sind. Demnach wird die Bahn beim Personenverkehr zwischen 2023 und 2027 0,5 Prozentpunkte hinzugewinnen und beim Gütertransport sogar Anteile an den Straßenverkehr verlieren<sup>26</sup> – verheerende Aussichten für die Mobilitätswende. Der Verkehrssektor ist und bleibt das große Sorgenkind bei den Klimaschutzbemühungen der Bundesregierung(en): Während die Gesamtemissionen Deutschlands seit 1990 gesunken sind, stiegen sie im Verkehr bis zum pandemiebedingten Einbruch im Jahr 2020 kontinuierlich an. Infolgedessen nahm der Anteil des Verkehrs an den Gesamtemissionen von 13 % im Jahre 1990 auf rund 20 % im Jahre 2022 zu.<sup>27</sup> Dass das heruntergewirtschaftete Schienennetz bereits jetzt chronisch überlastet ist, kommt erschwerend hinzu und verschlechtert die Ausgangslage der Bahn im intermodalen Wettbewerb für die kommenden Jahr(zehnte). Obwohl die Missstände seit Langem bekannt sind und von den Verantwortlichen in Politik und Bahnvorstand mittlerweile nicht mehr negiert werden, hat sich die Lage laut jüngstem DB-Zustandsbericht weiter verschlechtert. Vor allem pünktlichkeitsrelevante Anlagen wie Wei-

25 Umweltbundesamt (2024). *Fahrleistungen, Verkehrsleistung und Modal Split*. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/>

26 Intraplan Consult GmbH, & Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) (2024). *Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr. Mittelfristprognose Winter 2023/24*. S. 58, 87.

27 Umweltbundesamt (2024). *Emissionen des Verkehrs*. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/>



Mechanisches Stellwerk in Hausen im Tal im Jahr 2018.  
(Olga Ernst und Hp. Baumeler/wikicommons)

chen, Bahnübergänge und Stellwerke landen im hochbelasteten Netz nur im Notenbereich mittelmäßig bis mangelhaft. Der im Bericht ausgewiesene „zustandsbasierte Nachholbedarf“ hat sich dementsprechend auf gewaltige 92,2 Mrd. Euro getürmt.<sup>28</sup> Laut Berechnungen des *Dezernats Zukunft* wären für die Ziele bei der Emissionsreduktion im Verkehr sogar 183 Mrd. Euro bis 2030 fällig.<sup>29</sup> Die bisherigen Investitionszusagen werden diesen Summen in keiner Weise gerecht. Obendrein müssen sie jedes Jahr neu ausgehandelt werden, wodurch eine überjährige Finanzierungssicherheit – wie sie Länder mit einem intakten Bahnwesen wie Österreich oder die Schweiz kennzeichnet – verhindert wird.

Dabei kommen dem Straßenverkehr bereits dutzende Wettbewerbsvorteile zugute. Am schwersten wiegt die hochgradig inadäquate Bepreisung der Folgekosten. Die gravierenden Umwelt-, Unfall- und Gesundheitskosten, die Auf-

<sup>28</sup> InfraGO (2024). *InfraGO. Zustandsbericht Netz und Personenbahnhöfe 2023*. S. 5.

<sup>29</sup> Heilmann, F. et al. (2024). „Was kostet eine sichere, lebenswerte und nachhaltige Zukunft? Öffentliche Finanzbedarfe für die Modernisierung Deutschlands“, *Dezernat Zukunft*. S. 130

wendungen für den Aufbau sowie den Erhalt des Straßennetzes fließen nicht bzw. in Form diverser Steuern und des CO<sub>2</sub>-Preises nur zum Teil in die Wahl des Verkehrsmittels ein. Sie werden größtenteils externalisiert und somit Gesellschaft und Umwelt aufgebürdet. Hinzu kommen die sogenannten umweltschädlichen Subventionen: Das Umweltbundesamt listet im Verkehrssektor insgesamt elf kostspielige Posten dieser Art, von denen die Konkurrenz der Bahn im Straßen-, aber auch im Schiffs- und Luftverkehr profitiert.<sup>30</sup>

Auf der anderen Seite wird die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn weiteren Schaden nehmen, wenn die Trassenpreise, welche die für das Netz zuständige *DB InfraGO* als eine Art „Schienenmaut“ von den Bahnunternehmen für die Nutzung der Gleise verlangt, die derzeit geplante Erhöhung erfahren. Für 2025 sind bereits Entgelterhöhungen von 17,7 % im Personennah-, 16,2 % im Güter- und 0,6 % im Personennahverkehr beschlossen. Im Folgejahr sollen die Preissteigerungen mit durchschnittlich 19 % noch drastischer ausfallen.<sup>31</sup> Hintergrund ist das die Privatisierung der Bahn begründende Eisenbahnneuordnungsgesetz. Demzufolge müssen Eigenkapitalzuschüsse seitens des Bundes – für 2025 sind hier 4,5 Mrd. Euro vorgesehen – eine Rendite abwerfen, die wiederum nur über höhere Trassenpreise realisiert werden kann. Eigenkapitalerhöhungen haben zwar den Vorteil, dass sie die im Grundgesetz verankerte Schuldenbremse umgehen, können aber aufgrund der widersinnigen Rentabilitäts-Klausel keine Lösung für die strukturelle Unterfinanzierung des Schienenwesens darstellen. Wer erklärtermaßen Verkehr von der Straße auf die Schiene bringen will, darf nicht ständig versuchen, mit der Nutzung der Infrastruktur mehr Geld zu erwirtschaften.

Auch auf der Nachfrage-Seite droht eine Beeinträchtigung der Bahn im intermodalen Wettbewerb. Nach zähen Verhandlungen zwischen Bund und Ländern sowie stellenweise zu vernehmenden Forderungen nach einer kompletten Einstellung des Angebots steht die 2025 anfallende Preiserhöhung des

<sup>30</sup> Umweltbundesamt (2021): *Umweltschädliche Subventionen in Deutschland* (Aktualisierte Auflage 2021).

<sup>31</sup> DBInfraGO (2024, 25. März): *Bundesnetzagentur genehmigt Trassenpreissystem 2025*. <https://www.dbinfrago.com/web/aktuelles/kund-inneninformationen/kund-inneninformationen/2024-KW13-BNetzA-genehmigt-Trassenpreissystem-2025-12766966>; Feil, A. S. (2024, 20. August): *Bahnfahren könnte teurer werden*. *Zdfheute*. <https://www.zdf.de/nachrichten/wirtschaft/deutsche-bahn-trassenpreise-erhoehung-100.html>.

*Deutschlandtickets* auf 58 € fest. Für armutsbetroffene Menschen, die sich häufig kein eigenes Auto leisten können, ist das eine schmerzhaft verteuerte, denn vergünstigte Sozialtickets existieren nur in vereinzelt Regionen. Dabei besteht in der Verkehrsforschung ein Konsens darüber, dass Mobilität eine essenzielle Voraussetzung für soziale, kulturelle und ökonomische Teilhabe bildet und ein mangelnder Zugang die Gefahr sozialer Exklusion verschärft. Sozialverbände kritisierten bereits den Einstiegspreis als zu hoch für Haushalte mit niedrigem Einkommen.<sup>32</sup> Darüber hinaus ist der mittelfristige Fortbestand des Angebots offen und immer wieder Gegenstand von Diskussionen, was jegliche Planungssicherheit und das Vertrauen in ein dauerhaft günstiges ÖPNV-Ticket untergräbt.

### **Einstige Kathedralen des Fortschritts werden zu Service-Wüsten**

Die Privatisierungswelle rollte und rollt auch über die Bahnhöfe. Mit rund 80 % der Bahnhofsgebäude stieß die DB nahezu alle Einheiten ab, die keinen Gewinn abwarfen. Dabei bestehen auch in diesem Bereich erhebliche regionale Unterschiede – in ostdeutschen Bundesländern wurde der massenweise Ausverkauf deutlich radikaler vorangetrieben als im Rest des Landes. In Sachsen-Anhalt etwa befinden sich lediglich 4 % und damit nur 12 der 322 Bahnhofsgebäude in DB-Eigentum, in Schleswig-Holstein sind es immerhin 58 %.<sup>33</sup> Im gesamten Land findet sich mittlerweile nur rund alle 6 km ein Haltepunkt. Die sogenannte „Bahnhofsichte“ (Netzlänge dividiert durch die Anzahl der Bahnhöfe) hat sich somit seit der Bahnreform 1994 nicht verschlechtert, Mitte der 1960er-Jahre stand allerdings noch alle 4,1 km ein meist gepflegtes Bahnhofsgebäude – wohlgermerkt bei weitaus weniger Fahrgästen.<sup>34</sup>

---

32 Sozialverband VdK Deutschland (2024, 22. September): Bündnis Sozialverträgliche Mobilitätswende: „Das Deutschlandticket muss über die Legislaturperiode hinaus Bestand haben“. <https://www.vdk.de/presse/pressemitteilung/buendnis-sozialvertraegliche-mobilitaetswende-das-deutschlandticket-muss-ueber-die-legislaturperiode-hinaus-bestand-haben/>

33 Allianz pro Schiene (2023). *Nach Verkaufsstopp: Nur noch einzelne Bahnhofsgebäude veräußert*. <https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/verkaufsstopp-bahnhofsgebäude/>

34 Allianz pro Schiene (o. J.). *Bahnhöfe in Deutschland – Ein Überblick*. <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/bahnhoeefe/#header10>; Engartner, T. (2008): *Die Privatisierung der Deutschen Bahn. Über die Implementierung marktorientierter Verkehrspolitik*. VS Verlag für Sozialwissenschaften. S. 170.

Heute schmücken immer seltener ansprechende Empfangsgebäude die Haltepunkte, immer öfter wird beim Personal vor Ort gespart, und häufig müssen die Bahnreisenden mit Bahnsteigen, Fahrkartenautomaten und Wartehäuschen Vorlieb nehmen. Im jüngsten europaweiten Bahnindex, den der internationale Verbraucherverband jährlich veröffentlicht, belegen deutsche Bahnhöfe gar die letzten sechs Plätze.<sup>35</sup> Die unzureichende Qualität der Zugänge, die niedrige Zahl der Bahnhofsdienste sowie die mangelhafte WLAN-Versorgung zeichnen ein verheerendes Bild der deutschen Bahnhofslandschaft. Dabei ist ihr symbolischer wie emotionaler Stellenwert für die Stadtentwicklung und das Schienensystem nicht zu unterschätzen. Bahnhöfe sind ebenso Visitenkarten der Städte wie der Deutschen Bahn. In dieser Rolle sollten sie als Aushängeschilder eines attraktiven Bahnwesens insgesamt erhalten. Wenn aber abseits der Metropolen und prominent beworbener Hochglanzprojekte wie dem Berliner Hauptbahnhof Fassaden bröckeln, Bahnsteige von Schlaglöchern durchsiebt sind und schlecht ausgeleuchtete Durchgänge nach Urin stinken, verprellt dies selbst eingefleischte Bahn-Fans – von potenzieller Neukundschaft ganz zu schweigen.

### **Die Bahn als Garant einer verkehrspolitischen Wende**

Dass die Forderung nach einem zuverlässigen Bahnverkehr auf Basis eines flächendeckenden Schienennetzes keineswegs illusorischer Natur ist, belegt ein Blick gen Süden. So konnten die *Schweizerischen Bundesbahnen* (SBB) im gesamten Personenverkehr – den in Deutschland so verspätungsanfälligen Fernverkehr eingeschlossen – eine Pünktlichkeit von 92,5 % erreichen. Und das, obwohl ein Zug dort bereits ab drei Minuten Verzug als verspätet gilt, während die Deutsche Bahn Züge mit bis zu sechs Minuten Verspätung noch als pünktlich zählt.<sup>36</sup> Dabei ist der Bahnverkehr aufgrund der topografischen Gegebenheiten und klimatischen Bedingungen der Alpenrepublik besonders herausfordernd und das dortige Schienennetz das dichteste und am höchsten ausgelastete in ganz Europa. Die Erfolgsformel der SBB liest sich vergleichs-

35 Panzaru, E., & Aun, A. (o. J.). *European Railway Station Index 2023*. Consumer Choice Center.

36 SBB CFF FFS (2024). *Geschäftsbericht 2023*. S. 22, 153.



Zugzielanzeiger in Offenburg am 13. September 2023. Unzuverlässige, verspätete DB-Züge sind auf dem Schweizer Schienennetz nicht länger geduldet. Der ICE endet in Basel statt in Interlaken. (Joachim Kohler/wikicommons)

weise simpel: Es wird konsequent auf die Beseitigung von Kapazitätsengpässen, Langsamfahrstellen und Netzlücken gesetzt, allem voran gewährleistet die öffentliche Hand allerdings eine adäquate, langfristige Finanzierung der Schieneninfrastruktur. Die Schweiz investiert pro Kopf nahezu viermal so viel wie Deutschland.<sup>37</sup> An Knotenpunkten wie Basel, Bern, Genf oder Zürich können Passagiere im Stunden- oder Halbstundentakt umsteigen, während die Etablierung eines Pendants hierzulande („Deutschlandtakt“) noch Jahrzehnte auf sich warten lassen soll. Ein – gemessen an der Bevölkerungszahl – im Vergleich zum nördlichen Nachbarland doppelt so hohes Fahrgastaufkommen zeigt, dass die Schweizerinnen und Schweizer die hervorragende Infrastruktur goutieren und sich ein derart attraktives Angebot eine entsprechende Nachfrage schafft.<sup>38</sup>

<sup>37</sup> Allianz pro Schiene (2024). *Deutschland investiert zu wenig in die Schieneninfrastruktur*. <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/investitionen/>

<sup>38</sup> LITRA (2023, 11. Dezember). Zurückgelegte Strecke per Bahn in ausgewählten



Gleisverwerfung auf der Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) am ehemaligen Bahnhof Gütersloh Ost (ABproTWE/wikicommons)

Erst wenn sich das Bahnwesen auch in Deutschland nicht länger dem Diktat der ebenso kurzfristigen wie -sichtigen Gewinnmaximierung unterwerfen muss, kann die klimapolitisch unabdingbare Verkehrswende aufs Gleis gesetzt werden. Erforderlich ist eine verkehrspolitische Wende auf Grundlage eines klaren Bekenntnisses zum Verkehrsträger Schiene, das über bloße Lippenbekenntnisse hinausgeht und sich in einer auskömmlichen wie langfristig gesicherten Finanzierung der Infrastruktur materialisiert. Millionen (potenzieller) Bahnreisender warten darauf, dass sich die positiv konnotierte Eisenbahn-Terminologie nicht länger ohne Grund im alltäglichen Sprachgebrauch niederschlägt. So wird Termingenauigkeit noch immer umschrieben

mit „pünktlich wie die Eisenbahn“, ein sich abzeichnendes gutes Geschäft befindet sich „auf dem richtigen Gleis“ und wenn ein aufwendiger Empfang bereitet wird, so ist von einem „großen Bahnhof“ die Rede. Es wird Zeit, dass sich die (Verkehrs-)Politik einer demokratisch orchestrierten Bürger- statt einer betriebswirtschaftlich gemanagten Börsenbahn verschreibt und gemeinwirtschaftlichen Zielen Priorität eingeräumt wird.