

Verspätet in die Zukunft? – Deutschlands schwieriger Weg zu einer besseren Bahn

Sprachniveau: B2/C1



© Deutsche Bahn, Dominic Dupont

Unpünktliche Züge, ein marodes Schienennetz, zu wenig Personal – die Deutsche Bahn steht vor großen Herausforderungen. Dabei sollte die klimaschonende Bahn das Verkehrsmittel der Zukunft sein. Wie kann das gelingen?

Anfang Januar meldete die Tagesschau, eine der wichtigsten Nachrichtensendungen im deutschen Fernsehen: „2025 kamen nur 60 Prozent der Fernverkehrszüge pünktlich am Ziel an.“ Im Vorjahr seien es noch 62 Prozent gewesen. Für Bahnreisende bedeutet das schon seit Jahren: Termine lassen sich nur noch schwer planen. Um ihr Ziel rechtzeitig zu erreichen, müssen Reisende immer genügend Zeitpuffer einplanen. Im Nahverkehr sieht es etwas besser aus, hier kamen rund 80 Prozent der Züge pünktlich an. Die Deutschen Bahn stecke „in der größten Krise ihrer Geschichte“, schrieb die Wochenzeitung Die Zeit im Dezember 2025. Was hierbei jedoch nicht vergessen werden darf: Die Bahn betreibt eins der komplexesten

Schienenetze Europas und befördert jedes Jahr fast 2 Milliarden Fahrgäste (Bilanz der Deutschen Bahn 2025). Schon kleine Störungen können deshalb große Auswirkungen auf das gesamte Netz haben.

Schon vor Jahren hatte die Bundesregierung beschlossen, den Schienenverkehr auszubauen und stärker in die Bahn zu investieren. Zugfahrten gelten schließlich als deutlich klimaschonender als Flüge oder Autofahrten. Expertinnen und Experten diskutieren seit Jahren darüber, ob in Deutschland ausreichend in den Schienenverkehr investiert wurde. Kritische Stimmen wie Carl Waßmuth vom Bündnis Bahn für Alle sehen frühere verkehrspolitische Entscheidungen als eine Ursache für die heutigen Herausforderungen.

Das Bündnis besteht aus 22 Organisationen wie Gewerkschaften, Umweltverbänden und kleineren Organisationen, die im Verkehrsbereich aktiv sind und wurde 2005 gegründet, nachdem die Bahn angekündigt hatte, an die Börse zu gehen. Ziel des Bündnisses war es, diesen Börsengang zu verhindern. Denn ein Unternehmen wie die Bahn solle keinen Profit für Investoren erwirtschaften, sondern der Allgemeinheit dienen. Letztendlich war das Bündnis erfolgreich: Die Bahn ging nie an die Börse. Doch schon in der Planungsphase wurden Weichen gestellt, die zu den heutigen Problemen führten.



Carl Waßmuth © privat

Herausforderung Infrastruktur

Carl Waßmuth ist Gründungsmitglied von Bahn für Alle und befasst sich seit 25 Jahren mit der Bahn. Den Hauptgrund für die vielen Verspätungen sieht er in der maroden Infrastruktur. „Seit der Bahnreform 1994 wurde die Infrastruktur auf Verschleiß gefahren“, sagt Carl Waßmuth. Damals wurden zwei Staatsbetriebe – die westdeutsche Bundesbahn und die ostdeutsche Reichsbahn – in ein privatwirtschaftliches Unternehmen des Bundes umgewandelt. Flexibler, wettbewerbsfähiger und billiger sollte die Bahn dadurch werden. Elf Jahre später sollte die neue Aktiengesellschaft auch an die Börse gehen. Deshalb musste das verlustbringende Unternehmen Gewinne aufweisen. Also wurde gespart, um diese Gewinne zu erreichen. Zehntausende Weichen sowie 5.400 Kilometer Bahnstrecken wurden abgebaut, während der Personenverkehr um 50 Prozent und der Güterverkehr um 90 Prozent anstieg. Das hatte zur Folge, dass das System für Verspätungen und betriebliche Störungen anfällig wurde. Hinzu kommt: Auch die Züge sind veraltet. „Es gibt generell zu wenige Züge“, sagt Carl Waßmuth. „Gleichzeitig sollen aber doppelt so viele Leute mit dem Zug fahren, damit wir einen Klimaeffekt erreichen.“

Mittlerweile erzählen sich Leute oft, was sie Schlimmes mit der Bahn erlebt haben. Was haben Sie in letzter Zeit erlebt?

Wassmuth2.mp3

Was heißt es konkret, wenn man sagt, dass die Infrastruktur kaputt ist?

Wassmuth3.mp3

Zwischen Alltagserfahrung und hohen Preisen

Einer, der in den letzten zwei Jahren viel mit der Deutschen Bahn unterwegs war, ist PASCH-Alumnus İsa. Er ist 24 Jahre alt und studiert Wirtschaftsinformatik. Für die Video-Serie „PASCH-Zug durch Deutschland“ interviewte er 2024 elf PASCH-Alumni, die auch in Deutschland studieren oder arbeiten. Dafür fuhr er mit dem Zug kreuz und quer durchs Land. „Am Anfang hatte ich viele Verspätungen“, erinnert er sich. „Mir wurde geraten, immer eine Verspätung einzuplanen.“ Gegen Ende sei es aber besser geworden. „Da hatte ich weniger Verspätungen und wenn, dann weniger als eine halbe Stunde.“ Meist war İsa im Fernverkehr unterwegs, mit ICE-Zügen

(Intercity Express) und mit ICs (Intercity). ICEs sind schneller und moderner als ICs und halten nicht so oft.



İsa © privat

Außerdem war er erstaunt, wie teuer das Zugfahren in Deutschland ist. „Manchmal habe ich bei der Buchung astronomische Preise wie 300 oder 400 Euro gesehen“, erzählt er. „Das ist ja teurer als mit dem Flugzeug.“ Wer spontan und am gleichen Tag mit dem Zug fahren möchte, zahlt in Deutschland sehr viel. Deshalb hatte sich İsa eine BahnCard 50 gekauft, mit der er nur die Hälfte des Normalpreises zahlt. „Doch ich habe sie für Normalpreise fast nie verwendet, weil auch die Hälfte immer noch viel zu teuer war.“ Günstiger war es, einen Sparpreis zu buchen. Dabei gilt normalerweise: Je früher man die Fahrkarte kauft, desto günstiger ist sie. Meist muss man Wochen oder Monate vorher buchen, um die besten Angebote zu bekommen. Allerdings darf man dann nur die gebuchte Verbindung nutzen und keine andere. Bei der Bahn heißt das „Zugbindung“, man ist also an einen bestimmten Zug gebunden. Im Nahverkehr sieht es anders aus: Dort gibt es seit 2023 das Deutschlandticket. Für 63 Euro pro Monat können Reisende mit allen öffentlichen Verkehrsmitteln inklusive der Regionalzüge in ganz Deutschland fahren. Das ist zukunftsweisend. Nur fahren seitdem so viele Menschen mit den Regionalzügen, dass diese auf beliebten Strecken oft überfüllt sind. Auch İsa hat ein Deutschlandticket und fährt oft mit

Regionalzügen. Für den Fernverkehr wünscht er sich, dass man – wie in anderen Ländern – mit der Fahrkarte automatisch einen Sitzplatz kauft. „Auch wenn ich dann ein paar Euro mehr bezahlen muss.“

Isa, welche Züge hast du im Fernverkehr der Deutschen Bahn kennengelernt?

Isa1.mp3

Wie fandest du die Züge an sich?

Isa2.mp3

Was war ein sehr eindrückliches Erlebnis?

Isa3.mp3

Was ist ein Unterschied zum Zugfahren in deinem Heimatland, der Türkei?

Isa4.mp3

Der mühsame Weg aus der Krise

Die Deutsche Bahn startete Anfang 2026 Sofortprogramme, welche die Sicherheit und Sauberkeit verbessern sollen. „Die DB setzt beispielsweise mobile Reinigungsteams ein und intensiviert so die Reinigung vor und während der Zugfahrt“, so ein Sprecher der Bahn. „Reisende müssen sich zudem auf eine funktionierende Bordgastronomie und Toiletten verlassen können.“ Allein dafür nehme die DB 2026 mehr als 140 Millionen Euro zusätzlich in die Hand.

In Bezug auf die Infrastruktur erklärt Philipp Nagl, Vorstandsvorsitzender des Tochterunternehmens DB InfraGO AG, dass die Sanierung 2026 weiter vorangetrieben werde. „Zentrale Herausforderung bleibt „Fahren und Bauen“ zusammen zu bekommen. Wir gehen von 28.000 Baustellen aus und einer mindestens gleichbleibenden Betriebsleistung in Höhe von über einer Milliarde Trassenkilometern.“ Das heißt: Trotz vieler Baustellen sollen die Züge normal fahren – wahrscheinlich mit vielen Verspätungen. Erst Ende 2029 soll die Pünktlichkeit im Fernverkehr bei mindestens 70 Prozent liegen. Die neue DB-Chefin Evelyn Palla beabsichtigt auch, das Topmanagement des Unternehmens deutlich zu verkleinern und Strukturen zu verschlanken. Im November 2025 sagte sie der Süddeutschen Zeitung: „Es wird erstmal nicht besser, so ehrlich müssen wir sein.“

Vorschläge für eine Bahn der Zukunft

Das Bündnis Bahn für Alle veröffentlichte im Herbst 2025 das Konzept „Eine Zukunftsbahn für alle“. Darin legt es in 70 Punkten dar, wie die Bahn der Zukunft aussehen soll. Zum Beispiel müssten die Eisenbahninfrastruktur und der Betrieb der Bahn wieder zu einem Unternehmen gehören. Außerdem schlägt das Bündnis vor, einen bundesweiten Taktverkehr einzuführen. Das bedeutet, dass alle Züge in regelmäßigen Abständen fahren, zum Beispiel alle 30 oder 60 Minuten. „Das minimiert die Umsteigezeit“, sagt Carl Waßmuth. „Dann muss man keine 51 Minuten auf den nächsten Zug warten oder kommt irgendwo an und der andere Zug ist gerade abgefahren.“ Auch neue Bahnstrecken seien unbedingt notwendig. Weiter fordert Bahn für Alle ein neues Tarifsystem. Denn jeder solle sich das Bahnfahren leisten können. „Ganz einfach muss es sein“, betont Waßmuth. „10 Euro pro 100 Kilometer und mit der BahnCard nur fünf Euro.“ Er sieht gute Chancen für positive Veränderungen bei der Bahn. „Wenn man erstmal die Talsohle erreicht, geht es danach wieder aufwärts“, sagt er. „Und bei der Bahn kommen wir allmählich in diese Richtung.“

Herr Waßmuth, Sie fordern ein neues Tarifsystem. Was sind die Probleme mit dem aktuellen System?

Wassmuth4.mp3

Katja Hanke ist freie Journalistin in Berlin.

Juni 2026

Links zum Thema:

Statistik Pünktlichkeit der Deutschen Bahn:

<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/deutsche-bahn-puenktlichkeit-104.html>

Bündnis Bahn für Alle: <https://bahn-fuer-alle.de/>

Konzept „Eine Zukunftsbahn für alle“: https://bahn-fuer-alle.de/wp-content/uploads/2025/09/zukunftsbahn_fuer_alle_2025_09_20.pdf

Youtube-Playlist „PASCH-Zug durch Deutschland“:

https://www.youtube.com/playlist?list=PLcykZITYpo_x-9Upj0HqLFJZ2TgIHhFVx

Worterklärungen:

der Zeitpuffer: zusätzlich eingeplante Zeit, um mögliche Verspätungen oder Probleme auszugleichen

der Nahverkehr: hier: Regionalzüge, die kurze Strecken in einer Stadt oder Region fahren

das Schienennetz: alle Bahnstrecken eines Landes, die miteinander verbunden sind und auf denen Züge fahren

befördern: Personen oder Dinge von einem Ort zu einem anderen bringen oder transportieren

der Schienenverkehr: hier: der gesamte Zugverkehr

klimaschonend: so gestaltet, dass die Umwelt und das Klima möglichst wenig belastet werden

der Umweltverband, die Umweltverbände: eine Organisation, die sich für den Schutz von Natur, Umwelt und Klima einsetzt

die Börse, die Börsen: ein Markt, an dem Anteile von Unternehmen (Aktien) gekauft und verkauft werden

der Börsengang, die Börsengänge: der Schritt, bei dem ein Unternehmen seine Aktien erstmals an der Börse verkauft und Investoren sich beteiligen können

etwas erwirtschaften: hier: Gewinne erzielen

die Weichen stellen: eine wichtige Entscheidung treffen, die die weitere Entwicklung und Richtung beeinflusst

der Global Player: ein großes Unternehmen oder eine Organisation, die weltweit aktiv und einflussreich ist

die Gewinnerzielungspflicht: die Verpflichtung eines Unternehmens, wirtschaftlich erfolgreich zu arbeiten und Gewinne zu machen

der Personalmangel: der Zustand, dass es zu wenige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gibt

marode: in einem sehr schlechten Zustand, es droht, kaputt zu gehen

auf Verschleiß fahren: etwas so lange benutzen, ohne genug zu investieren oder zu reparieren, bis es kaputtgeht

der Staatsbetrieb, die Staatsbetriebe: ein Unternehmen, das dem Staat gehört und von ihm kontrolliert wird

wettbewerbsfähig: so gut, effizient oder günstig, dass man erfolgreich mit anderen konkurrieren kann

Gewinne aufweisen: ein Unternehmen nimmt mehr Geld ein, als es ausgibt

die Weiche, die Weichen: ein Teil der Gleise, mit dem Züge von einer Strecke auf eine andere wechseln können

die betriebliche Störung, die betrieblichen Störungen: hier: ein Problem im Ablauf eines Verkehrssystems, zum Beispiel eine nicht funktionierende Weiche oder ein Polizeieinsatz

anfällig: empfindlich gegenüber Problemen

kreuz und quer durchs Land fahren: durchs ganze Land fahren und dabei verschiedene Orte besuchen

astronomisch: extrem hoch, vor allem im Zusammenhang mit Preisen

zukunftsweisend: modern und innovativ

überfüllt: so voll, dass kaum noch Platz vorhanden ist und im Zug viele Personen stehen müssen

die Bordgastronomie: das Angebot von Essen und Getränken während einer Reise im Zug, Flugzeug oder Schiff

Geld in die Hand nehmen: für ein gutes Ergebnis viel Geld in etwas investieren

etwas vorantreiben: dafür sorgen, dass sich etwas schneller entwickelt

die Betriebsleistung: die Menge an Leistungen, die ein Verkehrssystem oder Unternehmen in einer bestimmten Zeit erbringt

der Trassenkilometer, die Trassenkilometer: eine Maßeinheit für den Zugbetrieb: Nutzung eines Gleises durch einen Zug über die Entfernung von einem Kilometer

etwas verschlanken: Strukturen verkleinern oder vereinfachen, damit etwas effizienter funktioniert

bundesweit: hier: in ganz Deutschland

die Talsohle erreichen: den schlechtesten, tiefsten Punkt einer Krise erreichen, nach dem es wieder besser werden kann