



Mittwoch, 08. Juli 2026, 16:00 Uhr  
~9 Minuten Lesezeit

# Stoppt die Deutsche Bahn!

Die größte Gefahr für die Demokratie geht in Deutschland nicht von einer Partei aus, sondern von einem Mobilitätskonzern.

von Roberto J. De Lapuente

Bild: Collage mit Foto von Shutterstock.com (MihailC95, Gianluca Rasile, Claudio Divizia)

*Die Bundesrepublik hat sich in vielen gesellschaftlichen Bereichen zu einem dysfunktionalen Gemeinwesen*

*entwickelt. Prozesse haken, Abläufe geraten schnell ins Stocken – und am Ende ist dem Bürger immer klar, dass er Geduld haben muss, bis seine Anliegen irgendwann mal vielleicht Berücksichtigung finden. Wer diese Fehlentwicklung komprimiert und in gesamter Fülle über sich ergehen lassen will, muss nur ein Ticket für die Deutsche Bahn buchen – ob Nah- oder Fernverkehr ist einerlei, denn beide Bereiche bieten den vollumfänglichen Krisenmodus.*

**Wenn jemand eine Reise tut, so kann er was erzählen.** Dieses Sprichwort hatte vermutlich schon immer Gültigkeit. Wer aber früher von Flora und Fauna, von Mitreisenden und kulturellen Unterschieden künden konnte, erzählt heute abenteuerliche Geschichten aus dem Alltag eines Reisenden oder Pendlers auf seinem Weg zum Reiseziel: Grotteske Geschichten, die belegen, dass dieses Land längst den Zenit überschritten haben muss – anders ließe sich diese schiere Menge an Betriebsstörungen und Verfall nicht erklären.

Das ist selbst dem Verkehrsminister **vor einigen Monaten aufgefallen** (<https://www.tagesschau.de/inland/deutsche-bahn-schnieder-infrastruktur-verkehr-100.html>). Patrick Schnieder – so heißt er, Sie müssen sich diesen Namen wirklich nicht merken – machte klar, dass der Zustand der Bahn demokratiegefährdend sei. Es gibt sie also doch noch, die lichten Momente inmitten des Hauptstadtwahnsinns – sie sind freilich selten. Und auch wenn der gute Mann von der weltfremden Prämisse ausgeht, dass die Deutsche Bahn eine ansonsten völlig intakte Demokratie in Gefahr bringt, so zeigt diese Einschätzung seinerseits doch in die richtige Richtung.

# Die Visitenkarte eines leistungsfähigen Staates

Am letzten Samstag pilgerten etliche Handlanger „unserer Demokratie“ nach Erfurt. Dort sollte der Parteitag der Alternative für Deutschland (AfD) stattfinden, den sie – demokratisch wie sie nun mal sind – verhindern wollten. Für viele stand die Anreise mit der Bahn an. Es gehört zu den Treppenwitzen dieser Republik, dass da Leute durch das Land reisen, um die vermeintliche größte Gefährderin der Demokratie zu bekämpfen, die auf dem Weg dorthin jedoch in Zügen der vermutlich tatsächlich größten Gefährderin der Demokratie sitzen. Gemeinsam ist AfD und DB, dass sie beide nie mit Regierungsaufgaben betraut waren. Für die Bahn liegt das außerhalb ihrer Möglichkeiten. Dennoch prägt sie – und das unterscheidet sie von jener Partei – seit Jahrzehnten das Land.

***Sie wirkt ein auf das Bild, dass sich Menschen, vor allem ausländische Reisende, von Deutschland machen. Und es gab Zeiten, da hat die DB mit ihrem Angebot und ihren zuverlässigen Dienstleistungen das Bild eines fortschrittlichen, eines funktionierenden Landes vermittelt. Das ist allerdings lange her.***

Die AfD, gemeinhin als das gefährlichste Gewächs der Bundesrepublik eingeordnet, hat sich in diese Richtung nie zeigen können. Parteien bieten keine Dienstleistungen an, sie wollen Politik machen – und damit hatte sie bekanntlich bislang nichts zu tun. Die Außenwirkung der Bahn, so ließe sich also recht zutreffend festhalten, ist weitaus größer als jene einer Partei, die sich bis dato nur als Oppositionspartei verdingen konnte. Und dennoch sind die Schwerpunkte, wer denn in diesem Land nun die Demokratie gefährdet und wer nicht, in der Öffentlichkeit eindeutig gesetzt. Die Deutsche Bahn gehört weder für die Parteitagspilger noch für die Allgemeinheit dazu. Das ist tragisch, denn die Bahn ist eine

Visitenkarte Deutschlands – sie zeigt den Bürgern an, wie es um das Land, das sie steuerlich über Wasser halten, tatsächlich bestellt ist. Der Umgang mit den Fahrgästen könnte als eine Form eines inoffiziellen Index betrachtet werden. Zeigt das Staatsunternehmen Respekt im Umgang mit den Bedürfnissen der Reisewilligen? Geht es pfleglich mit der Zeit der Bahnkunden um? Oder schert es sich nicht um den Unmut und die Unzufriedenheit?

Auch wenn der Deutschen Bahn kein politischer Auftrag zukommt, so könnte man ihr Wirken – oder leider viel zu oft: ihre Wirkungslosigkeit – als eine Existenz betrachten, die dem Amt eines „politischen Botschafters“ recht nahekommt. Der Bahnbetrieb wird mit hohem Aufwand am Leben gehalten, die Bürger und Steuerzahler leiten daraus einen Anspruch ab, auf die Bahn als verlässliches Reisemittel zurückgreifen zu können. Sie erwarten gepflegte Bahnhöfe, klare Informationen, funktionierende Strukturen und Technik – und überdies eine gewisse Würdigung ihrer Lebenszeit, die jedoch viel zu häufig überhaupt keine Berücksichtigung erfährt. 60 Prozent der Züge waren im letzten Jahr pünktlich, **6,2 Millionen Anträge auf Entschädigungen wurden gestellt**

(<https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/verspaetungen-so-viel-entschaedigung-zahlte-die-bahn-2025-an-reisende/100208739.html>) – bei weit über 100 Millionen Fahrgästen im Jahr zeigt sich, dass nur eine Minderheit überhaupt eine Entschädigung in Anspruch nehmen will; die Antragstellung ist gewollt diffizil gehalten. Außerdem fielen 2025 **um die 480 Züge täglich aus**

(<https://journalistenwatch.com/2026/02/06/taeglich-480-zugausfaelle-und-selbst-diese-zahl-ist-noch-geschoent/>). Wie zuversichtlich im Hinblick auf das Land als Ganzes kann sein, wer als Pendler oder Reisender in solche Abläufe gestoßen wird?

# Die Jungen glauben, Verfall gehöre zum Bahnbetrieb

Hinzu kommt, dass die Bürger mit ausgedünnten Strecken zurechtkommen müssen – oft nur an recht nackten Haltestellen, an denen keine Bahnhofsgebäude mehr zur Verfügung stehen, weil diese im Zuge der Privatisierungswelle der späten 1990er Jahre verpachtet wurden. Bahnhöfe in Großstädten sind hingegen belebt wie nie, dort tummelt sich Not, Missstand, Kriminalität und Sucht. Die Hallen sind dreckig, Uringeruch gehört zum olfaktorischen Erlebnis einer Bahnfahrt in Deutschland. Bahnhofsviertel in Deutschland sind grundsätzlich völlig heruntergekommene Areale – dem Bürger drängt sich die Vermutung auf, dass solche Stadtteile am Rande eines Bahnhofes städtebaulich nur auf diese verfallene Weise gestaltet werden dürfen. Wer vor Antritt der Reise dann doch nochmal ein sauberes Plätzchen zur Verrichtung seiner Notdurft benötigt, der muss bezahlen. Geht man so mit Fahrgästen um, die viel Geld für ihre Fahrkarten hinblättern?

***Die Toiletten in Zügen sind hingegen häufig verschmutzt, oft sind sie defekt oder gesperrt, weil sie zu verdreckt oder gar verstopft sind. Klimaanlage fallen aus, Waggons werden gesperrt, weil die Lautsprecher für die Durchsagen nicht mehr funktionieren.***

Die Liste an Dysfunktionalitäten ist lang – und wer in der letzten Zeit einmal mit der DB reiste, der weiß ohnehin, wie bedrückend eine Bahnfahrt sein kann.

Dazu das marode Netz, uralte Gleise, nicht mehr ganz intakte Brückenanlagen, über die langsam gefahren werden muss, um die Statik nicht herauszufordern – die Deutsche Bahn ist vorausschauend genug, diese Verlangsamungen in ihren Fahrplan zu integrieren. Auf diese Weise dauern Anfahrten länger als früher.

Doch kaum jemand scheint zu bemerken, dass die DB heute für dieselbe Strecke oft eine Stunde mehr benötigt als noch vor drei Jahrzehnten. Die Urangst eines jeden Bahnreisenden in Deutschland ist es, zur unchristlichen Zeit an einem gottverlassenen Bahnhof zu stranden – alles schon vorgekommen. Ebenso wie Reisen, die in ihrem Verlauf überflüssig wurden, weil ein Termin, ein Meeting, eine Veranstaltung schon längst begonnen hat, während man selbst noch im verspäteten Zug sitzt. Die Deutsche Bahn selbst entschädigt in einem solchen Fall selbstverständlich lediglich stur nach Vorschrift: Ab einer Stunde Verspätung werden 25 Prozent, ab zwei Stunden 50 Prozent des Fahrpreises erstattet. *Senk ju vor nasing!*

Es ist tatsächlich müßig, das Scheitern— oder den kalkulierten Ruin – der Deutschen Bahn nochmals aufzuschreiben. Längst ist es in den genetischen Code der Bürger der Berliner Republik eingeschrieben, dass Nah- und Fernverkehr so zuverlässig sind wie der Schneefall am Heiligabend. Viele Menschen, ganz besonders jüngere Semester, kennen es vermutlich gar nicht anders. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln an ein Ziel zu kommen, so haben sie es gelernt, ist immer ein heikles Unterfangen auf vielen Ebenen. Sozusagen ein Spießrutenlauf zwischen Defekten, Dreck und davonlaufender Zeit. Erzählungen von einst, als die Bahn noch kam, zumal pünktlich, müssen ihnen verwegend vorkommen. Ob diese Menschen wissen, dass es die Erfindung der Eisenbahn und die Erschließung des Landes mit einem Liniennetz waren, die dem Land eine einheitliche Uhrzeit brachten? Für die, die nur den Ist-Zustand kennen, mag diese Deutsche Bahn keine demokratiegefährdende Instanz sein – auch weil sie Demokratie gemeinhin für etwas halten, was man rein durch Haltung anzeigt, indem man Banner durch Innenstädte spazieren trägt, aber nicht etwa durch konkrete Politik und **besonders auch durch mikroökonomisches Knowhow** (<https://overton-magazin.de/dialog/die-linke-wird-immer-irrelevanter/>). Die anderen, die sich an bessere Tage erinnern können, leiten vom Zustand der Bahn etwas Generelleres im Hinblick auf den Staat ab.

# Fahrgäste werden zu Zombies gemacht

Für sie ist die Bahn der heutigen Zeit ein Betrieb, der ganz deutlich anzeigt, wie sehr sich das Land in den letzten Dekaden zum Schlechteren gewandelt hat. Mobilität ist von jeher ein deutliches Zeichen für Autonomie, Freizügigkeit ein sichtbares Zeichen für eine freiheitliche Ordnung – mobil zu sein, so könnte man ableiten, ist ein demokratisches Grundelement. Wird diese Mobilität nicht unmittelbar und direkt eingeschränkt, wie es in rigiden Staatswesen zuweilen der Fall ist, sondern durch pure Unfähigkeit, durch unterlassene Investitionen und gezieltes Fahren auf Verschleiß eingedämmt wird, dann ist das durchaus als Angriff auf einen demokratischen Wesenskern zu betrachten. Wer Reisenden im Weg steht, der wird schnell als Despot wahrgenommen. Zumal dann, wenn er wie ein seelenloser Apparat auf die Unzufriedenheiten der Fahrgäste – die sich selbst als Bürger ihres Landes verstehen, auch wenn sie reisen – reagiert. Sie fühlen sich gegängelt, klein gehalten, bedrängt und wie Vieh in übervolle Züge gepfercht. Eine Bahnfahrt bei diesen Zuständen wirkt auf die Bürger ein, die sich noch an Reisen erinnern können, die den Makel des Dysfunktionalen noch nicht aufwiesen.

***Wer eine Bahnreise tut, der verliert also zwangsläufig das Vertrauen in den Staat, der es offenbar nicht für nötig hält, den Niedergang seines nationalen Mobilitätskonzerns aufzuhalten und für Zuverlässigkeit zu sorgen.***

Für sie entsteht der Eindruck, dass der Staat seine Kernaufgabe nicht mehr erfüllen kann. Seine Legitimation schwindet, Politik und Staat werden als eine völlig unfähige Einheit betrachtet, mit der die Bürger nicht mehr rechnen dürfen. Besonders dann, wenn er auf dem platten Land lebt, wo es ohnehin an Bahnverbindungen mangelt. Die Frustration steigt, die Bürger wundern sich zunehmend darüber, dass diese „unsere Demokratie“ zwar immer

mehr Bürokratie und Bullshit-Planstellen hervorbringt, aber kaum Verbesserungen im Betriebsablauf der Bahn. Täglich nährt die Deutsche Bahn das Gefühl, dass das Berliner System – manche nennen es „Demokratie“, lassen wir es mal offen – nicht aufrechtzuerhalten ist. Denn wer schon den Bahnbetrieb nicht politisch regeln kann, von dem sind auch sonst keine großen Würfe zu erwarten. Schlimmer noch: Der Missstand nährt die Vermutung, dass das alles genau so gewollt ist. Und wenn das zutreffen sollte, kann man dann noch von demokratischen Grundstrukturen sprechen? Ist es demokratisch, Bürgern die Freizügigkeit zu vergällen?

Obendrauf kommen die geschäftlichen und privaten Belastungen, die die Deutsche Bahn ihren Kunden aufhalst. Ausfallende und verspätete Züge machen aus Fahrgästen stets gestresste Zombies, die sich in lästiger Regelmäßigkeit vor Arbeitgeber und Familie erklären müssen, weil sie faktisch zu unzuverlässigen Zeitgenossen verkommen. Die sozialen Belastungen im direkten Umfeld sind nicht zu unterschätzen. Was in Hauptbahnhöfen, in Zügen und an Gleisstrecken so zusammenkommt, hat wirklich die explosive Kraft, jedem restdemokratischen Impuls im Lande den Garaus zu machen. Die Deutsche Bahn ist ein demokratiegefährdendes Unternehmen. Die AfD wird noch viel Arbeit leisten müssen, um eines Tages ein solches Œuvre an Demokratieverachtung aufzubieten. Wer die Demokratierettung ernst nimmt, sollte nicht nach Erfurt zum Parteitag irgendwelcher Parteien fahren, sondern zunächst mal nach Berlin, zur Konzernzentrale der DB – Europaplatz 2, wenn Sie es genau wissen wollen. Wenn Sie dort wirklich ankommen wollen, nehmen Sie besser das Auto. Das schützt die Demokratie.

---



**Roberto J. De Lapuente**, Jahrgang 1978, ist gelernter Industriemechaniker und betrieb acht Jahre lang den Blog **ad sinistram**. Von 2017 bis 2024 war er Mitherausgeber des Blogs **neulandrebell** (<https://www.neulandrebell.de/>). Er war Kolumnist beim Neuen Deutschland und schrieb regelmäßig für **Makroskop**. Seit 2022 ist er Redakteur bei **Overton Magazin** (<https://overton-magazin.de/>). De Lapuente hat eine erwachsene Tochter und wohnt in Frankfurt am Main.