



Viele marode Gleisabschnitte sind die Hauptursache für verspätete Züge.

FOTO: SVEN HOPPE (DPA)

Auf der Schiene quietscht noch manches

Auch 30 Jahre nach der großen Bahnreform bleiben die Erwartungen vieler Kunden unerfüllt. Die nächsten Veränderungen sind schon im Gang. Doch sie gelten als halberzig.

■ Von Wolfgang Mulke

1994 sollte mit der großen Bahnreform ein neues Zeitalter beginnen. Aus der Behörde Bundesbahn im Westen und der Reichsbahn im Osten wurde die Deutsche Bahn AG ein privatwirtschaftlich geführtes Unternehmen. Mit 352.000 Beschäftigten war die Bahn ein Koloss. Aus der hoch verschuldeten alten Beamtenbahn sollte ein profitables Unternehmen werden. Dazu wollte der erste Bahnchef Heinz Dürr, der im November 2023 gestorben ist, mehr Verkehr auf die Schiene bringen. Die Politik kündigte an, für Wettbewerb auf dem bisherigen Monopolmarkt sorgen zu wollen. Es sollte der Wendepunkt in der Geschichte der Bahn in Deutschland werden.

Tatsächlich hat sich einiges verändert. Fahrgäste werden nun Kunden genannt, nicht mehr Beförderungsfälle. Es sind als Folge der Deutschen Einheit neue Hochgeschwindigkeitsstrecken dazugekommen. Doch manche Anekdote zeigt, dass sich nichts oder zu wenig getan hat – dass auf der Schiene noch vieles quietscht. Ein Beispiel dafür lieferte der zweite Bahnchef. Um Transparenz zu beweisen, ließ Johannes Ludewig an großen Bahnhöfen Pünktlichkeitsanzeiger aufbauen. Sie gerieten zur Lachnummer. Denn pünktlich waren die meisten Züge trotz der Reform nicht. Ludewig wurde 1999 nach nur zwei Jahren im Amt

gefeuert. Nachfolger Hartmut Mehndorn ließ die Anzeiger verschwinden. Pünktlicher wurden die Züge nicht.

Auch bei der Verlagerung von Verkehr auf die Schiene sind die Erfolge trotz Rekordzahlen beim Passagieraufkommen überschaubar. Zwar stieg die Verkehrsleistung im Personenverkehr im vergangenen Jahrzehnt kontinuierlich – sieht man vom zwischenzeitlichen Einbruch während der Pandemie einmal ab. Allerdings hat der Verkehr auch insgesamt zugenommen; weshalb der Marktanteil der Bahn sich nur langsam erhöht.

Im Güterverkehr ist die Schiene weit entfernt von der Zielvorgabe. Ende des Jahrzehnts soll er 25 Prozent erreichen. So will es der Bund. Noch sind es weniger als 20 Prozent. Jüngst nannte der Chef des Bundesverbands der Deutschen Industrie (BDI) das Ziel illusorisch.

Eine Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene scheitert auch am größten Problem der Bahn: dem maroden Schienennetz. Der miese Zustand der Trassen und Brücken ist lange bekannt. In keinem Zwischenfazit der Bahnreform fehlte der Hinweis darauf. Und trotzdem ließen Bahn und Politik den weiteren Verfall zu. Heute mangelt es schlicht an ausreichenden Kapazitäten für einen wachsenden Zugverkehr.

Ein Grund für die Engpässe ist in einer zweiten Stufe der Bahnreform nach 1999 zu finden. Die Deutsche Bahn wurde damals in verschiedene Gesellschaften aufgeteilt: das Netz, die Bahnhöfe, den Nah- und den Fernverkehr sowie die Cargosparte.

Mit Mehndorn holte sich der damalige Kanzler Gerhard Schröder (SPD) einen har-

ten Sanierer als neuen Chef in die Konzernzentrale. Mehndorn sollte das Unternehmen kapitalmarktfähig machen und eine Teilprivatisierung der Bahn ermöglichen. Der Manager setzte daher zum Sparkurs an. Zu Mehndorns Amtsantritt maß das Schienennetz der Deutschen Bahn 36.600 Kilometer, als er ging, waren es 33.500 Kilometer.

Die abgebauten Gleise schmerzen heute noch. Es fehlt zum Beispiel an Ausweichstellen, die ein Überholen schnellerer Züge ermöglichen. Zwar ist immer wieder von einem erneuten Zubau die Rede. Doch nach Angaben des Verbands der Güterbahnen ist in diesem Jahr kein einziger Kilometer neu gebaut worden.

Auch beim Personal wurde gespart. In den ersten Jahren nach der Reform wurden mehr als 100.000 Stellen abgebaut. Hauptgrund für die vielen Verspätungen sind Hunderte Baustellen, die den Verkehr ausbremsen. Generalsanierungen der wichtigsten Strecken sollen nun zwar bis 2030 Abhilfe schaffen. Bis dahin müssen sich Fahrgäste wohl mit Vorfreude begnügen.

Die Misere geht aber nur zum Teil auf das Konto Mehndorns, der sich auch mit Kürzungen im Verkehrsangebot zu einem der unbeliebtesten Manager Deutschlands machte. Mitverantwortlich ist die Politik. Jahrzehntlang wurde die Instandhaltung der Infrastruktur finanziell vernachlässigt. Heute besteht ein gewaltiger Finanzbedarf für die Sanierung der Trassen, allein 45 Milliarden Euro sind es bis Mitte dieses Jahrzehnts. Für die Infrastruktur ist der Staat verantwortlich, auch wenn sie vom Konzern betrieben wird. Verschiedene Regierungen haben hier versagt. Die Folgen ba-

den die Fahrgäste heute aus, aber auch die Wettbewerber der Bahn.

Die Ära Mehndorn ist vor allem mit dem letztlich 2008 gescheiterten Börsengang verbunden. Damit sollte der Betriebssparten an Investoren veräußert werden. Das Netz wäre in Staatshand geblieben. Mehndorn spannte die für Investoren interessante Geschichte eines internationalen Logistikkonzerns. Mit dem Kauf der Spedition Schenker und anderer internationaler Beteiligungen wollte er aus der Deutschen Bahn einen globalen Mitspieler der ersten Liga zimmern. Während Schenker sich tatsächlich auch finanziell lohnte, flopten andere Zukäufe wie das in das britische Unter-

Hunderte Baustellen sorgen für die vielen Verspätungen



Ex-Bahnchef Hartmut Mehndorn

nehmen Arriva. Die Bahn hat dort Geld verbrannt, das hier in der Kasse fehlt.

Auch deshalb liegt ein weiteres Ziel der Bahnreform in weiter Ferne. Die Bahn wurde 1994 von 35 Milliarden Euro Altschulden entlastet. Sie sollte nicht mehr Kostgänger der Steuerzahler sein. Ein Blick auf die letzten Zahlen der Bilanz erüchert, denn die Bahn plagt wieder ein Schuldenberg von 30 Milliarden Euro.

Schließlich ist der Wettbewerb auf der Schiene mäßig. Nur im Güterverkehr haben private Mitbewerber der Bahn mehr als die Hälfte der Verkehrsleistung abgenommen. Im Nahverkehr stellt die Bahn zwei von drei Zügen. Im Fernverkehr hat sie nur auf wenigen Strecken Konkurrenz.

Die Wettbewerber, aber auch Ökonomen und Politiker sehen in der Konstruktion des Bahnkonzerns einen Grund für die mangelnde Konkurrenz. Da Netz und Betrieb unter einem Dach sind, könnten Wettbewerber benachteiligt werden. Sie fordern eine Trennung beider Aufgaben – eine Bahnreform 2.0. Die Bundesregierung setzt die Forderung nun halberzig um. Die Infrastruktursparten werden Anfang nächsten Jahres in einer gemeinwohlorientierten Gesellschaft namens InfraGO zusammengefasst. So sollen Gewinne aus den Trassengebühren wieder ins Netz investiert werden. Doch zur echten Trennung von Netz und Betrieb konnte sich die Regierung nicht aufraffen. InfraGO bleibt Teil des Konzerns.

Kommentar

Fast 190 Jahre Bahn in Deutschland: Eine Chronik

- ▶ **1835:** Die erste von einem Privatunternehmen gegründete Bahn nimmt den Verkehr auf der sechs Kilometer langen Strecke zwischen Nürnberg und Fürth in Betrieb.
- ▶ **1886:** Der preußische Staat verstaatlicht praktisch alle Eisenbahnstrecken in Deutschland. Das „goldene Zeitalter des Schienenverkehrs“ beginnt.
- ▶ **1920:** Nach dem Ersten Weltkrieg wird die Deutsche Reichsbahn gegründet. Erstmals gibt es ein nationales Eisenbahnunternehmen. 1924 wird die Reichsbahn in eine gewinnorientierte Gesellschaft umgewandelt. Am Ende des Jahrzehnt expandiert das Unternehmen weiter und kauft die Spedition Schenker dazu.
- ▶ **1945:** Nach dem verlorenen Zweiten Weltkrieg wird Deutschland in Ost

und West geteilt, ebenso die Bahn. Im Westen übernimmt die Behörde Deutsche Bundesbahn den Verkehr, im Osten bleibt es bei der Bezeichnung Deutsche Reichsbahn.

▶ **1990:** Nach der Vereinigung von Ost und West werden beide Unternehmen zunächst als Sondervermögen des Bundes getrennt weitergeführt.

▶ **1994:** Aus beiden Bahnen wird durch eine Fusion die Deutsche Bahn AG. Es entsteht einer der größten Konzerne der wiedervereinigten Bundesrepublik.

▶ **1999:** Der Konzern wird in fünf Aktiengesellschaften aufgliedert: den Fernverkehr, den Nahverkehr, das Netz, die Gütersparte und die Bahnhöfe. Alleiner Eigentümer bleibt der Staat. Hartmut Mehndorn löst Johan-

nes Ludewig als Vorstandschef des Konzerns ab. Sein Auftrag: die Privatisierung der Betriebssparten vorzubereiten. In den folgenden Jahren expandiert die Bahn international, kauft unter anderem die zwischenzeitlich veräußerte Spedition Schenker zurück und baut einen Teil des Schienennetzes ab.

▶ **2008:** Der Bundestag beschließt die Teilprivatisierung der Deutschen Bahn, die aber im letzten Moment aufgrund der damaligen Finanzkrise abgefragt wird.

▶ **2024 (geplant):** Eine kleine Bahnreform soll die Strukturen des Konzerns verändern. Das Netz und die Bahnhöfe werden in einer gemeinsamen AG namens InfraGO zusammengefasst.