

Infrastruktur | 17.10.2022 | Lesezeit 3 Min.

Bahnverkehr: Es ruckelt auf der Schiene

Seit der Liberalisierung des Bahnverkehrs in den 1990er Jahren haben sich die Fahrgastzahlen im Nah- und Fernverkehr in Deutschland deutlich erhöht. Doch die Infrastruktur ist nicht im selben Maße gewachsen und erneuert worden. Die Folgen: häufige Verspätungen und Zugausfälle. Nun versucht die Deutsche Bahn gegenzusteuern.

„Die Bahn kommt“ – so warb die Deutsche Bahn vor zehn Jahren für sich. Der Slogan wirkt heute deplatziert. Denn Verspätungen und ausfallende Züge machen den Fahrgästen das Reisen auf der Schiene aktuell schwer. So erreichten im August nur knapp 60 Prozent aller Fernzüge der Deutschen Bahn ihr Ziel pünktlich.

Investitionsstau, teils marode Gleise und überlastete Streckenabschnitte setzen dem Schienenverkehr zu. Der Zustand zeigt gewisse Parallelen zum Anfang der 1990er Jahre, als die Reichsbahn der früheren DDR und die Deutsche Bundesbahn zusammengeführt wurden. In einem schlechten Zustand waren sie beide. Die Liberalisierung sollte die Bahn damals für die Zukunft fit machen.

Um den Wettbewerb auf der Schiene ins Rollen zu bringen, wurde anderen Bahnunternehmen erlaubt, Transportdienstleistungen anzubieten und dafür das Netz der Deutschen Bahn zu nutzen. Die Zuständigkeit für den schienengebundenen Personennahverkehr wechselte vom Bund zu den Ländern. Seitdem gilt das Bestellerprinzip: Bahnunternehmen bewerben sich um Dienstleistungen, die Länder oder die entsprechenden Verkehrsverbände vergeben die Aufträge.

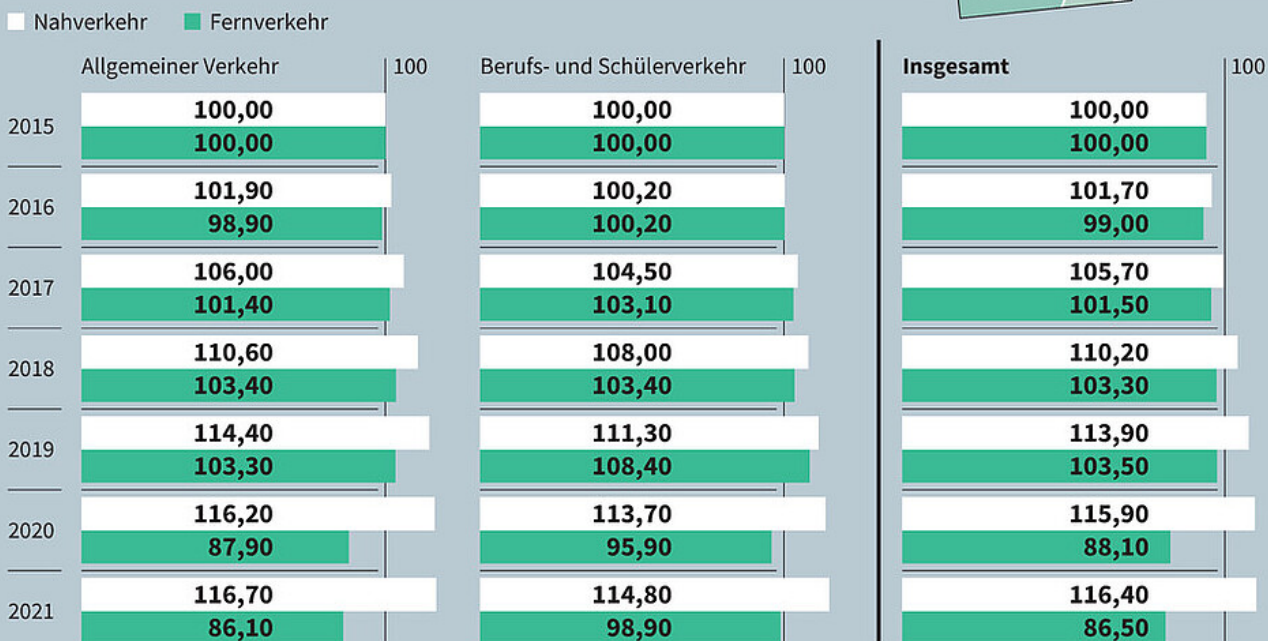
Die Fahrgastzahlen in Zügen steigen in Deutschland seit Jahren, das Streckennetz stagniert aber. Es braucht dringend Investitionen und Ausbau.

Rund 30 Jahre später lässt sich feststellen: Beim Nahverkehr hat sich ein funktionierender Wettbewerb entwickelt, auch wenn DB Regio immer noch dominant ist. Bezogen auf die Personenkilometer hat die Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn im Jahr 2019 immer noch einen Marktanteil von 72 Prozent. Günstiger geworden ist das Bahnfahren im Nahverkehr durch den Wettbewerb zuletzt aber nicht. Im Gegenteil (Grafik):

Die Preise für Tickets für den Schienennahverkehr sind, gemessen am Niveau der Verbraucherpreise, seit 2015 um 16 Prozent gestiegen.

Bahnverkehr: Kurzstrecken teurer, lange Fahrten günstiger

Verbraucherpreisindex für den deutschen Schienenverkehr, 2015 = 100



Quelle: Statistisches Bundesamt
© 2022 IW Medien / iwd

iwd

Zugenommen haben auch die Fahrgastzahlen. Vor der Corona-Pandemie im Jahr 2019 wurden rund 2,6 Milliarden Fahrten mit Nahverkehrszügen registriert, das ist ein Anstieg von mehr als 40 Prozent gegenüber 2004.

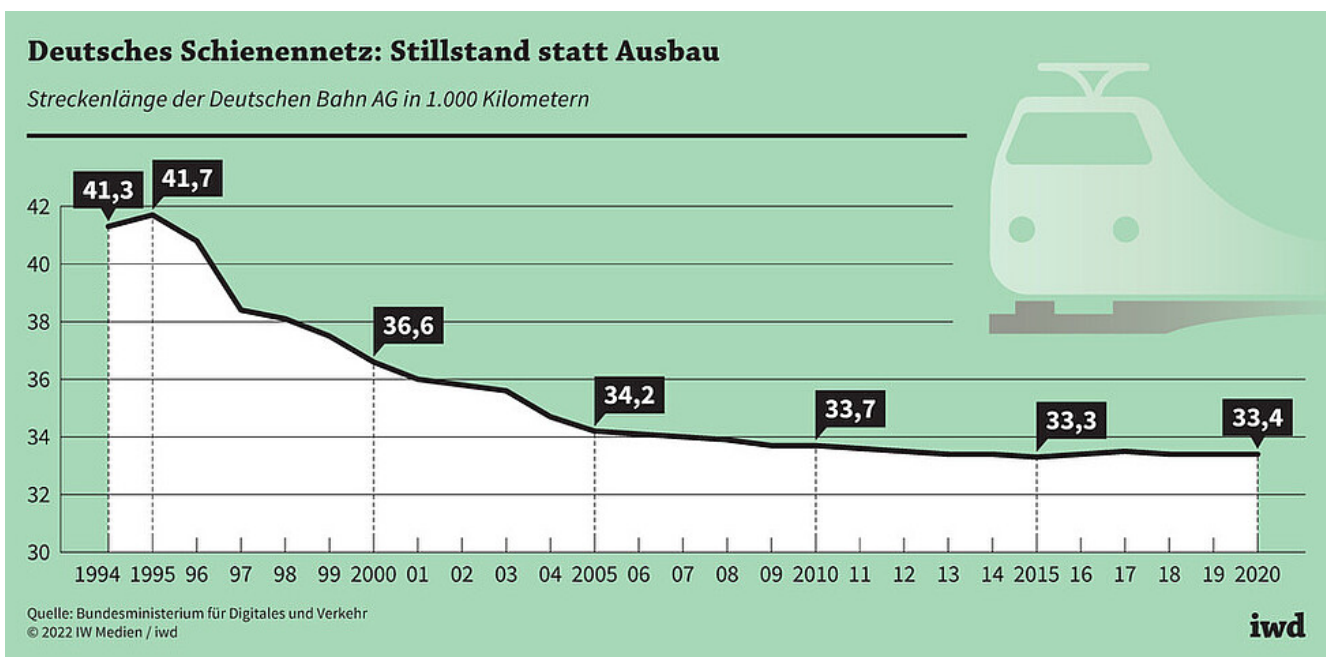
Im Fernverkehr, wo die Deutsche Bahn 96 Prozent aller Transportleistungen erbringt, stiegen ebenfalls mehr Menschen in die Züge. Im Jahr 2019 wurde erstmals die Marke von 150 Millionen Fahrten geknackt.

Konkurrenz hat die Bahn im Fernverkehr zwar nicht auf der Schiene, dafür aber auf der Straße. Fernbusse machen ihr seit 2013 besonders jüngere preisbewusste Kunden auf mittleren und längeren Strecken abspenstig, die zugunsten günstigerer Tarife auf Komfort und Geschwindigkeit verzichten.

Die Bahn hält mit Sparpreis-Kontingenten dagegen. Auch den Service hat sie verbessert: Da viele Fernbusunternehmen den Gästen freien Internetzugang anbieten, steht den Bahnreisenden in allen Fernzügen inzwischen ebenfalls kostenloses WLAN zur Verfügung.

Grundsätzlich ist das Interesse am Bahnfahren in Deutschland groß. Das hat der Erfolg des 9-Euro-Tickets im Sommer 2022 gezeigt. Doch damit das Reisen auf der Schiene attraktiver wird, müssen die eingangs erwähnten Probleme gelöst werden. Das beginnt mit dem Ausbau des Netzes, denn dort ist seit Jahren kaum etwas passiert (Grafik):

Das deutsche Schienennetz ist zwischen 1994 und 2013 um gut 19 Prozent geschrumpft. Unrentable und wenig befahrene Strecken, vor allem im ländlichen Raum, wurden stillgelegt.



Seither stagniert die Streckenlänge nahezu. Die Deutsche Bahn setzt nun auf Modernisierung und Ausbau. Allein in diesem Jahr sollen rund 13,6 Milliarden Euro in Schienen, Weichen, Brücken und Bahnhöfe fließen, bis 2030 sollen es insgesamt 86

Milliarden sein. Da die Bauarbeiten im laufenden Betrieb stattfinden, werden Reisende allerdings weiterhin mit Verspätungen leben müssen.

Kernaussagen in Kürze:

- Investitionsstau, teils marode Gleise und überlastete Streckenabschnitte setzen dem deutschen Schienenverkehr zu.
- Das Interesse am Bahnfahren ist dabei grundsätzlich groß. Die Fahrgastzahlen steigen seit Jahren.
- Die Länge des Schienennetzes stagniert seit geraumer Zeit. Ausbau und Modernisierung sollten zügig angegangen werden.