

**Bahnreform** | 19.12.2013 | Lesezeit 3 Min.

## Runter vom Abstellgleis

*Mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen und dabei den Bundeshaushalt zu entlasten – das waren die Kernziele der Bahnreform im Jahr 1994. Sie wurden weitestgehend erreicht. Gleichzeitig haben sich aber neue Baustellen aufgetan.*

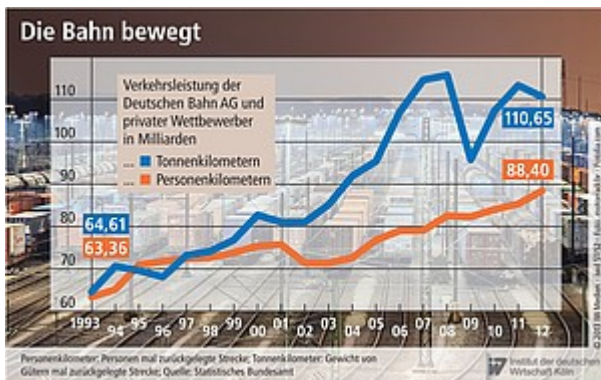
---

Nach der Wiedervereinigung war die Deutsche Bundesbahn wirtschaftlich am Ende. Der Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital war unter 10 Prozent gefallen – üblich waren damals bei größeren Unternehmen Eigenkapitalquoten von rund 20 Prozent. Die Kapitalkosten – z. B. Zinsausgaben – beliefen sich 1993 auf 4,9 Milliarden Euro und überstiegen damit das verbliebene Eigenkapital von 4,6 Milliarden Euro. Im selben Jahr machte die Bahn 8,1 Milliarden Euro Verlust.

---

Allein die Personalaufwendungen der Bundesbahn übertrafen 1993 die Umsatzerlöse um mehr als 50 Prozent – zudem standen die Ex-DDR-Reichsbahner zur Verbeamtung an.

---



Wie groß die Not war, zeigte sich am 2. Dezember 1993, als sich der Deutsche Bundestag mit 558 Ja-Stimmen bei nur 13 Gegenstimmen und vier Enthaltungen für eine Bahnreform aussprach. Nach heftigen Debatten stimmte auch der Bundesrat für die Reform, allerdings erst, nachdem der Bund den Ländern die Zustimmung regelrecht abgekauft hatte: Als Gegenleistung können die Länder seitdem im Nah- und Regionalverkehr autonom Fahrten bei der Bahn bestellen – und der Bund bezuschusst diese.

Mit der Reform wurde die Bundesbahn in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Sämtliche Anteile hält allerdings weiterhin der Bund. Ein Börsengang der Deutschen Bahn AG (DB AG) scheiterte im Jahr 2008 wegen der Finanzkrise. Trotzdem hat sich der Umstieg von der Behördenbahn in ein privatrechtlich organisiertes Unternehmen gelohnt – der Bahnvorstand musste fortan nach betriebswirtschaftlichen Kriterien handeln, was zur Stilllegung unrentabler Strecken führte und damit Kosten sparte.

Des Weiteren wurde die Bahn entschuldet und das Schienennetz für Dritte geöffnet. Damit sollte der Wettbewerb angefacht und wieder mehr Verkehr auf die Schiene gebracht werden.

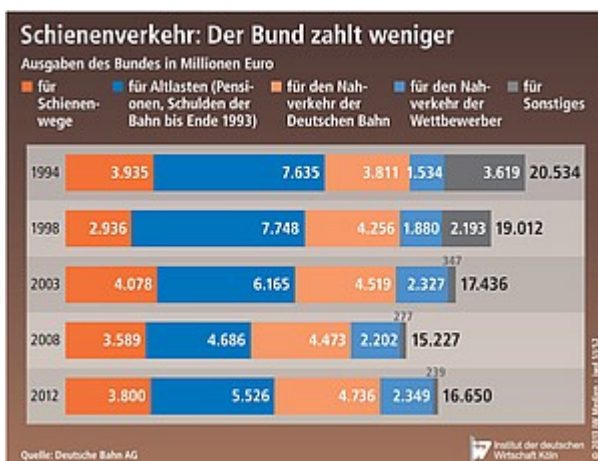
Trotz erheblicher Anlaufschwierigkeiten lässt sich heute feststellen, dass die Bahnreform am Ende doch ein großer Wurf war, auch wenn es noch viel zu tun gibt. Das wichtigste Ergebnis dürfte sein, dass in den vergangenen zehn Jahren die Verkehrsleistung auf der Schiene kräftig zugenommen hat (Grafik):

- **Die Güterverkehrsleistung** stieg zwischen 2002 und 2012 um mehr als ein Drittel auf 110 Milliarden Tonnenkilometer. Damit hat die Schiene ihren Marktanteil im Güterverkehr um 1,5 Prozentpunkte auf 17,3 Prozent vergrößert – trotz des krisenbedingten Rückgangs ab 2008.
  - **Der Personenverkehr** ist um ein Viertel gewachsen. Und seit 2004 sind die Marktanteile der Bahn wieder gestiegen:
-

Im Jahr 2012 betrug der Marktanteil der Schiene am Personenverkehr 8,2 Prozent – 1,1 Punkte mehr als im letzten Jahr der Bundesbahn.

Treiber dieser Entwicklung waren die Pendler, die das bessere Angebot von Regionalzügen und S-Bahnen offenkundig zum Umstieg auf die Schiene bewogen hat. Jedenfalls wuchs die Verkehrsleistung im Nahverkehr von 30 Milliarden Personenkilometern im Jahr 1994 auf mehr als 50 Milliarden im Jahr 2012.

Das zweite Ziel, die Ausgaben des Bundes für die Schiene drastisch zu senken, wurde nicht ganz erreicht (Grafik). Nach wie vor muss der Bundesfinanzminister jährlich 16 bis 17 Milliarden Euro zuschießen. Das sind nominal zwar 4 Milliarden Euro weniger als im Jahr 1994, real aber gut 5 Milliarden Euro mehr als damals. Allerdings wird das Geld heute effizienter eingesetzt, schließlich werden mehr Personen befördert.



Das dritte Ziel der Bahnreform, der Behördenbahn durch Wettbewerber Beine zu machen, ist zumindest teilweise erreicht worden. Im Güterverkehr hatte die Konkurrenz der DB im Jahr 2012 einen Marktanteil von 29 Prozent. Im Personennahverkehr erreichte sie immerhin 15 Prozent.

Allein im Fernverkehr gibt es bis auf einzelne Verbindungen – etwa zur Ostsee – keinen nennenswerten Wettbewerb. Der DB kann man hier aber keinen Vorwurf machen. Der Netzzugang sei fair, sagen selbst die Privatbahnunternehmen.

Trotz aller Fortschritte bleiben ein paar Reformbaustellen:

**Infrastrukturfinanzierung.** Große Teile der Infrastruktur – Brücken, Gleise, Signale

- müssen saniert werden. Die notwendigen Mittel stellt der Eigentümer Bund jedoch nicht bereit. Die Investitionsmittel wurden seit 2004 bei jährlich 2,5 Milliarden Euro konstant gehalten - aber die Baupreise sind seither deutlich gestiegen.

**Bestellvorgänge im Nahverkehr.** In Deutschland sind derzeit 27 Bestellerorganisationen im Bereich des Nahverkehrs aktiv - angefangen von Verkehrsverbänden bis hin zu Städten. Weil diese ihre Ausschreibungen kaum koordinieren, kommt es immer wieder zu einer Flut an Ausschreibungen, sodass insbesondere kleinere Firmen unmöglich an allen teilnehmen können - zumal die Verfahren immer komplizierter werden.

**Zulassung von Rollmaterial.** Die Genehmigungsprozesse sind langwierig und teuer. Nach Angaben der Bahnindustrie muss sie pro Jahr etwa 100 Millionen Euro für Zulassungen aufwenden. Und wenn die Bahnen grenzüberschreitend eingesetzt werden, muss das ganze Prozedere in jedem weiteren Land noch einmal durchgeführt werden.

### **Kernaussagen in Kürze:**

- Mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen und dabei den Bundeshaushalt zu entlasten - das waren die Kernziele der Bahnreform im Jahr 1994.
- Allein die Personalaufwendungen der Bundesbahn übertrafen 1993 die Umsatzerlöse um mehr als 50 Prozent - zudem standen die Ex-DDR-Reichsbahner zur Verbeamtung an.
- Im Jahr 2012 betrug der Marktanteil der Schiene am Personenverkehr 8,2 Prozent - 1,1 Punkte mehr als im letzten Jahr der Bundesbahn.