

# Bausteine und Bilanz der Bahnreform

---

**Kontakt:**

Deutsche Bahn AG  
Verkehrspolitik Deutschland  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin

Telefon: (030) 297-61074

Fax: (030) 297-61973

[verkehrspolitik@deutschebahn.com](mailto:verkehrspolitik@deutschebahn.com)

# 1. Zusammenfassung

Als Handelsnation und Vorreiter im Klimaschutz ist Deutschland auf eine leistungsfähige Eisenbahn angewiesen. Investitionen der Deutschen Bahn (DB) in rollendes Material, Anlagen und Infrastruktur geben wichtige Impulse für Wachstum und Beschäftigung in Deutschland. Diese Investitionen sind notwendig, um das prognostizierte Verkehrswachstum möglichst stauvermeidend und umweltverträglich zu bewältigen. Die positive Entwicklung der Schiene im Güter- sowie im Personenfern- und -nahverkehr seit der Bahnreform von 1994 leistet hierzu einen wertvollen Beitrag.

Die wirtschaftliche Lage der Staatsbahnen wurde von 1950 bis 1993 immer prekärer. Bei einer Fortsetzung dieser Entwicklung drohte eine Schrumpfung des Systems Schiene mit negativen verkehrs-, umwelt-, wirtschafts- und sozialpolitischen Folgen für die deutsche Volkswirtschaft. Die Bahnreform verfolgte daher vorrangig zwei Ziele: wieder mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen und den Bundeshaushalt nachhaltig zu entlasten. Zur Erreichung dieser Ziele wurden drei Instrumente geschaffen:

- Die DB AG wurde mit der Bahnreformgesetzgebung als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form gegründet. Auf sie wurden die integrierten und unternehmerisch zu betreibenden Bereiche der ehemaligen Staatsbahnen, nämlich das Transportgeschäft im Personen- und Güterverkehr, der Betrieb und die Instandhaltung der Infrastruktur sowie weitere mit dem Eisenbahnverkehr verbundene Geschäftsbereiche übertragen.
- Die bisherige finanzielle Verantwortung der Staatsbahnen für Aufgaben der Daseinsvorsorge – insbesondere für den Erhalt und die Modernisierung der Schieneninfrastruktur und für ein Basisangebot an persönlicher Mobilität – verblieb beim Staat.
- Zugleich wurde das deutsche Schienennetz für den Wettbewerb geöffnet und die für den Zugang zur Infrastruktur (Fahrweg, Bahnhöfe und Energie) wichtigen Faktoren (im Wesentlichen Trassenvergabe und -preise) effektiv reguliert.

Die Bahnreform hat alle wesentlichen Ziele erreicht: Sie hat mehr Verkehr auf die Schiene gebracht, die Belastung des Bundeshaushalts durch Aufgaben der Daseinsvorsorge für Infrastruktur und öffentlichen Nahverkehr reduziert, und die DB ist heute ein leistungsfähiges Unternehmen:

- Seit der Bahnreform hat der Verkehr auf der Schiene in Deutschland im Personenverkehr um 36 Prozent und im Güterverkehr um 59 Prozent zugenommen. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen konnten seit 1994 angesichts einer umfassenden Flottenmodernisierung dabei um 15 Prozent (absolute Reduktion) bzw. 36 Prozent (spezifische Reduktion) vermindert werden.
- Der Steuerzahler wird seit der Bahnreform bei gleichzeitig verbesserter Daseinsfürsorge immer mehr entlastet. Seit 1994 sind die Aufwendungen des Bundes im Haushaltstitel „Eisenbahnwesen“ um 17 Prozent zurückgegangen. Dennoch konnte das Zugangebot im Schienenpersonennahverkehr um 28 Prozent erhöht werden. Ferner wurden knapp 107 Milliarden Euro aus öffentlichen und DB-Mitteln in die Schieneninfrastruktur investiert.
- Die Deutsche Bahn erwirtschaftete 2013 ein um 5,2 Milliarden Euro höheres operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) als 1994, seit 2009 zahlt sie ihrem Eigentümer jährliche Dividenden von bisher insgesamt 1,75 Milliarden Euro. Allein in Deutschland wurden 2012 von der DB 2,9 Milliarden Euro aus Eigenmitteln investiert sowie 11.000 Mitarbeiter neu eingestellt und rund 2.400 Auszubildende übernommen.

## 2. Ausgangslage, Ziele, Instrumente und Stufen der Bahnreform

---

### 2.1 Ausgangslage vor der Bahnreform

Die Bahnreform trat am 1. Januar 1994 in Kraft. Sie war die Antwort auf die negative Entwicklung des Schienenverkehrs bis 1993. Für Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn gab es keine Perspektive:

- Die Marktanteile der Bundesbahn waren von 1950 bis 1990 im Personenverkehr auf ein Sechstel und im Güterverkehr auf weniger als die Hälfte gesunken.
- Bei einer annähernden Verdreifachung der Bundesleistungen an die Bundesbahn konnten auch im Zeitraum von 1970 bis zur Wiedervereinigung in allen wichtigen Bereichen keine wesentlichen Verbesserungen erzielt werden:
  - Die Verkehrsentwicklung im Schienenpersonenverkehr blieb mit einem Zuwachs von 14 Prozent deutlich hinter der Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs (71 Prozent Zuwachs) zurück. Der Schienengüterverkehr nahm um 13 Prozent ab.
  - Von 1970 bis 1990 verdreifachte sich die Verschuldung der Bundesbahn auf umgerechnet 24,1 Milliarden Euro. Der jährliche Verlust vervierfachte sich auf umgerechnet 2,5 Milliarden Euro. Die Zahl der Beschäftigten nahm um über ein Drittel auf 249.000 ab.
  - Trotz der deutlichen erhöhten Bundesleistungen wurde das Angebot der Bundesbahn im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im gleichen Zeitraum um 8 Prozent auf rund 270 Millionen Zugkilometer reduziert.
- Über Jahrzehnte nahmen ferner die Brutto-Investitionen der Bundesbahn kontinuierlich ab. Zwischen 1965 und 1979 lagen diese im Durchschnitt real um 20 Prozent unter dem Niveau der ersten Hälfte der 1960er Jahre, von 1980 bis zur Wiedervereinigung sogar real um 30 Prozent. Für den Gesamtzeitraum 1965 bis 1990 lässt sich in den Preisen von 1990 dieser Rückgang auf umgerechnet rund 29 Milliarden Euro beziffern - hiervon umgerechnet rund 8 Milliarden im Bereich der Infrastruktur der Bundesbahn.
- Im Zuge der Wiedervereinigung verschärfte sich nochmals die Talfahrt des Verkehrsträgers Schiene. Nach der Aufhebung der dirigistischen Transportlenkung verlor die Reichsbahn bis 1992 im Personenverkehr 63 Prozent und im Güterverkehr 75 Prozent ihrer Verkehrsleistungen.
- Bundesbahn und Reichsbahn waren 1993 trotz ergebniswirksamer Ausgleichzahlungen des Bundes für Nahverkehr und Versorgungsleistungen von zuletzt umgerechnet 6,9 Milliarden Euro hoch defizitär. Ihre Personalaufwendungen waren 1993 um 50 Prozent höher als die Umsatzerlöse und der Jahresfehlbetrag betrug umgerechnet 8,0 Milliarden Euro. Einschließlich dieses Fehlbetrages betrugen 1993 die Aufwendungen des Bundes an die beiden Bahnen umgerechnet fast 20 Milliarden Euro.
- Beide Bahnen mussten sich daher weiter jedes Jahr höher verschulden, um allein ihr Personal und den laufenden Eisenbahnbetrieb finanzieren zu können. 1993 erreichte die Verschuldung beider Bahnen umgerechnet 34 Milliarden Euro. Es drohte eine exponentiell weiter ansteigende Verschuldung.

**Situation der Staatsbahnen war 1993 desolat**

**Wirtschaftliche und verkehrliche Talfahrt**

**Deutlicher Rückgang der Investitionen**

**Verkehr schrumpfte bei DR um zwei Drittel**

**Verschuldung war nicht mehr beherrschbar**

- Der Erneuerungs-, Erweiterungs- und Modernisierungsbedarf bei der Infrastruktur und auch bei den Fahrzeugen konnte in noch deutlicherem Ausmaß als bereits schon vor 1990 nicht mehr bedient werden. Beispielsweise waren Ende 1993 über 80 Prozent der elektrischen Lokomotiven im Schienengüterverkehr am Ende ihrer üblichen Nutzungsdauer oder hatten sie schon überschritten.
- Hauptursache für diese desolante Lage der Staatsbahnen war ihre Einbindung in die staatliche Verwaltungsorganisation, die ein erfolgreiches unternehmerisches Handeln verhinderte. Nahezu alle wesentlichen betrieblichen Entscheidungen waren gemäß dem Bundesbahngesetz zeitintensiv mit anderen Verwaltungsorganisationen abzustimmen.
- Ferner blieben die von der Bundesbahn veröffentlichten Informationen deutlich hinter den für Großunternehmen üblichen Transparenzstandards zurück. Erst mit der Bahnreform mussten entsprechende handelsrechtliche Vorgaben beachtet werden.
- Die im Juli 1989 eingesetzte Regierungskommission Bundesbahn stellte u.a. fest, dass „bei der Bahn Ergebnisverantwortung und Entscheidungskompetenz auseinanderfallen“. Sie kam zum Ergebnis, dass „kaufmännische Führung in dem organisatorischen Rahmen einer Behörde nicht möglich ist.“ (Zitate aus dem Bericht der Regierungskommission Bundesbahn vom Dezember 1991)

**Zunehmender Investitionsstau**

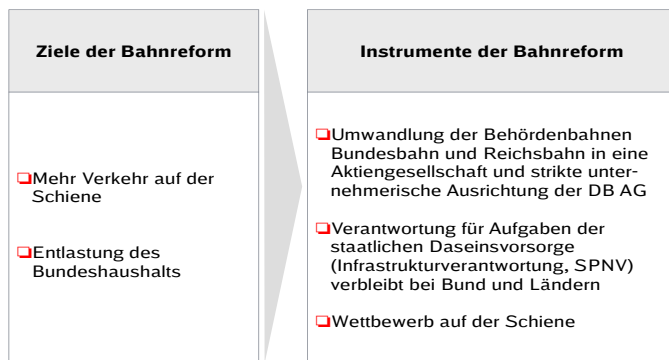
**Hauptursache: Kein unternehmerisches Handeln möglich**

**Einsetzung der Regierungskommission Bundesbahn**

## 2.2 Ziele und Instrumente der Bahnreform

Die Bahnreformgesetzgebung von 1993 setzte vor dem Hintergrund der o.g. Entwicklungen **zwei Ziele: mehr Verkehr auf der Schiene und Entlastung des Bundeshaushalts** (siehe Abb. 1).

**Zwei Ziele der Bahnreform**



**Abbildung 1**

Zur Erreichung dieser Ziele wurden drei Instrumente geschaffen:

**Drei Instrumente der Bahnreform**

**Unternehmerische Ausrichtung der Bahn:** Seit der Bahnreform sind die Eisenbahnen des Bundes gemäß Artikel 87e Absatz 3 des Grundgesetzes als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form zu führen. Gemäß Deutsche Bahn Gründungsgesetz wurde die Eisenbahn des Bundes als Aktiengesellschaft mit dem Namen „Deutsche Bahn Aktiengesellschaft“ (DB) gegründet. Die DB hat ihre Verkehrsleistungen in den Märkten des Güter- und Personenfernverkehrs eigenwirtschaftlich zu erbringen und muss mit ihren Einnahmen ihre Ausgaben inklusive der anfallenden Kapitalkosten decken.

**1. unternehmerische Ausrichtung der Bahn**

Ferner sind nach der Maßgabe des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) die Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung der Infrastruktur vollständig durch die Eisenbahnen zu tragen. Damit wurde mit der Bahnreform für die Schieneninfrastruktur eine umfassende Nutzerfinanzierung gesetzlich verankert.

Auch bei den Investitionen in die Infrastruktur ist der Maßstab für eine Beteiligung mit Eigenmitteln das unternehmerische Interesse. Kriterium dafür ist – wie in allen übrigen unternehmerisch zu verantwortenden Bereichen – eine angemessene Kapitalverzinsung.

**Staatliche Verantwortung für Infrastruktur und öffentlichen Nahverkehr als Aufgaben der Daseinsvorsorge:** Gemäß Artikel 87e Abs. 4 und Artikel 106a des Grundgesetzes obliegt die Verantwortung für die Daseinsvorsorge in den genannten Bereichen dem Staat.

Im BSchwAG wurde dabei geregelt, dass die Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes durch den Bund zu finanzieren sind. Die Möglichkeit zur Mitfinanzierung der Investitionen durch Eigenmittel der DB wurde dabei insbesondere für Aus- und Neubau geregelt. Der Bund finanziert dabei die Investitionen in die Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen durch Baukostenzuschüsse und bis 2008 auch mit Bundesdarlehen. Zugleich stellt er damit sicher, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere ihren Verkehrsbedürfnissen, im Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr mit eigenwirtschaftlichen Angeboten der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auf diesem Schienennetz Rechnung getragen wird.

Seine gemeinwirtschaftlichen Aufgaben im öffentlichen Personennahverkehr erfüllt der Staat durch die Bereitstellung von Finanzmitteln. Der Bund stellt den Ländern seit 1996 Regionalisierungsmittel aus seinem Steueraufkommen auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes und des jährlichen Haushaltsgesetzes zur Verfügung. Die Länder üben mit diesen Mitteln ihren Teil der staatlichen Verantwortung aus, indem sie die Mittel gemäß § 7 Regionalisierungsgesetz insbesondere zur Bestellung von Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und für weitere Nahverkehrszwecke verwenden.

**Einführung von Wettbewerb auf der Schiene:** Mit der Bahnreform wurde das Schienennetz für den Wettbewerb geöffnet. Ziel dieser Maßnahme war die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern.

Um den diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz der DB für alle Eisenbahnen in Deutschland sicherzustellen, wurden die Infrastruktur- und die Transportbereiche der DB rechnerisch und organisatorisch voneinander getrennt. Zugleich wachen Bundeskartellamt, Bundesnetzagentur und Eisenbahn-Bundesamt darüber, dass der Wettbewerb auf der Schiene nicht behindert wird. Ergebnis sind europaweit vorbildliche Wettbewerbsbedingungen für mittlerweile mehr als 380 Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Netz der DB.

## 2. staatliche Verantwortung für Infrastruktur und öffentlichen Nahverkehr

## 3. Einführung von Wettbewerb auf der Schiene

## 2.3 Stufen der Bahnreform

In einer ersten Stufe der Bahnreform wurden 1994 die beiden Staatsbahnen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn miteinander verschmolzen und in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Auf die neu gegründete Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB) wurden die unternehmerisch zu betreibenden Bereiche

- Personen- und Güterverkehr auf der Schiene
- Bewirtschaftung der Eisenbahninfrastruktur und
- sonstige kommerzielle Aktivitäten

übertragen.

Die hoheitlichen Aufgaben der Staatsbahnen (z. B. Verantwortung für Sicherheit, Planfeststellung für Aus- und Neubau sowie Fahrzeugzulassung) gingen auf das neu geschaffene Eisenbahn-Bundesamt (EBA) über.

Die Verantwortung für die Abwicklung der 34 Milliarden Euro Altschulden und fortdauernden Verbindlichkeiten der Staatsbahnen, insbesondere Versorgungszahlungen, wurde dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) übertragen, bei dem die nicht für den Eisenbahntrieb notwendigen Vermögensbestandteile von Bundesbahn und Reichsbahn verblieben.

In einer zweiten Stufe der Bahnreform wurde 1999 eine Holdingstruktur geschaffen, indem die Organisationsbereiche Schienenpersonenfern- und -nahverkehr, Güterverkehr, Fahrweg und Personenbahnhöfe der DB auf neue ausgegründete Aktiengesellschaften übertragen wurden.

Um eine Privatisierung allein der Transportsparten des Konzerns zu ermöglichen, wurde 2008 die Zwischenholding DB Mobility Logistics AG (DB ML) gegründet, aktuell mit den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Arriva, DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics und DB Dienstleistungen. Unmittelbar bei der DB sind nach wie vor die Infrastrukturbereiche DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie angesiedelt (schematische Darstellung siehe Abb. 2).

**1. Stufe:  
Gründung der DB;  
Übertragung  
hoheitlicher  
Aufgaben auf das  
EBA; Verbleib der  
Altlasten beim BEV**

**2. Stufe:  
Umwandlung der  
DB in eine Holding**

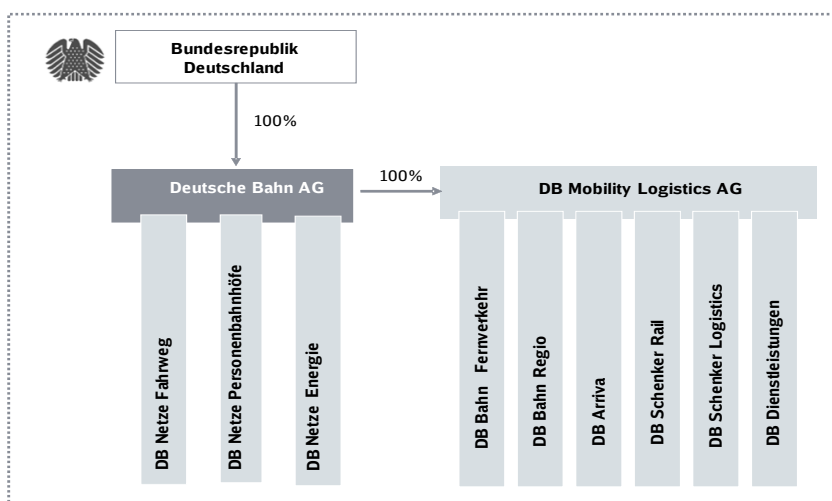


Abbildung 2

Für den Fall einer positiven Privatisierungsentscheidung des Eigentümers Bund gewährleistet diese Konstruktion, dass eine Beteiligung privater Kapitalgeber an der DB ML ausschließlich die Transportbereiche des Konzerns betrifft. Eine (Teil-)Privatisierung der Infrastruktursparten des DB Konzerns würde dabei nicht erfolgen.

### 3. Bilanz der Bahnreform

Die Bilanz der Bahnreform ist positiv und auch im europäischen Vergleich beeindruckend. Angesichts wachsender „Anforderungen, die zum Schutz der Umwelt gerade auch an den Verkehrssektor gestellt werden“ wollte der Gesetzgeber mit der Bahnreform

- „neue Marktanteile am wachsenden Verkehr“ für die Schiene gewinnen
- den Steuerzahler entlasten und „die Haushaltsbelastung (...) in tragbaren Grenzen“ halten und
- die „Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen erhöhen“

Der Erfolg der Bahnreform ist an diesen in der Gesetzesbegründung zur Bahnreform definierten Zielen (Zitate aus Bundesratsdrucksache 131/93 vom 26.03.1993) zu messen.

**Maßstab für eine Bilanz der Bahnreform sind die Bahnreformziele der Begründung zum Gesetzesentwurf**

---

#### 3.1 Verkehrliche Bilanz der Bahnreform

Im Gegensatz zu der Zeit vor der Bahnreform ist es den Eisenbahnen in Deutschland seit 1994 entsprechend der Zielsetzung der Bahnreform gelungen, das Wachstum des Verkehrsmarktes deutlich zu übertreffen und damit ihren Verkehrsanteil zu steigern. Dabei gelang es zudem, die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Schienenverkehrs zu senken sowie das Angebot im Schienenpersonenverkehr deutlich zu erhöhen.

**Verkehr auf der Schiene hat seit 1994 sowohl absolut als auch relativ zugenommen**

Die Verkehrsleistung stieg im Personenschienenverkehr von 1994 bis 2013 von 65,2 Milliarden Personenkilometer auf 88,6 Milliarden Personenkilometer um 36 Prozent (siehe Abb. 3), während der motorisierte Individualverkehr lediglich um knapp 13 Prozent zunahm. Im Nahverkehr konnte das Angebot um 28 Prozent auf jährlich 644 Millionen Zugkilometer erhöht werden. Im Fernverkehr konnte die ICE-Flotte von 60 auf 253 Züge ausgebaut werden. Die Zahl der ICE-Reisenden wie auch der BahnCards bis Ende 2013 mit jeweils 83 Millionen bzw. 5,0 Millionen mehr als vervierfacht werden.

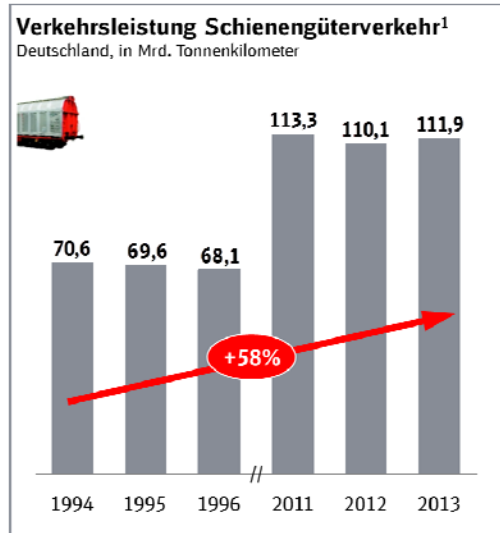
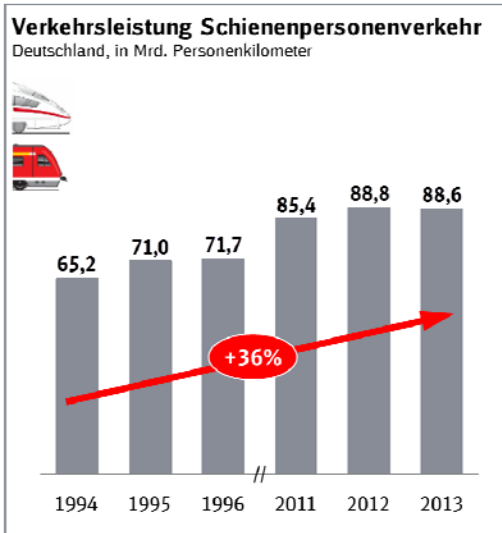
**36 Prozent Steigerung im Personenverkehr**

Der Schienengüterverkehr konnte um 59 Prozent von 70,6 Milliarden Tonnenkilometer auf 112,6 Milliarden Tonnenkilometer in 2013 zulegen. Ferner hat die DB im Güterverkehr seit 1994 über 700 moderne Elektrolokomotiven neu beschafft und die Auslastung der Güterwagen mehr als verdreifacht.

**59 Prozent Steigerung im Güterverkehr**

Da seit der Bahnreform der Schienenverkehr insgesamt 19 Prozent des Wachstums im Personen- und Güterverkehr gewinnen konnte (ab 2004 sogar insgesamt 30 Prozent), baute die Schiene erstmals seit Jahrzehnten ihre Marktposition aus. Im Personenverkehr konnten die Bahnen ihren Marktanteil von 6,7 Prozent in 1994 auf 8,0 Prozent in 2013 verbessern. Im Güterverkehr sank der Marktanteil zunächst trotz steigender Transportleistung von 16,7 Prozent in 1994 bis auf 15,2 Prozent in 1999 ab, stieg dann aber an und lag 2013 bei 17,5 Prozent.

**Fast ein Fünftel des Verkehrswachstum entfielen auf die Schiene**



Quelle: DB AG, Statistisches Bundesamt  
Stand: 12.03.2014; 1. Bis 1996 Netto-Verkehrsleistung, ab 1999 Brutto-Verkehrsleistung, d.h. bei Sendungen in beladenen Containern inkl. Behältergewicht

Abbildung 3

Neben der Marktposition konnte der Schienenverkehr auch den wachsenden Umweltaforderungen nachkommen und seinen Umweltvorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern deutlich ausbauen. Trotz der deutlichen Zunahme des Schienenverkehrs gingen die absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen des Schienenverkehrs um 14 Prozent zurück. Die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen sanken sogar um 35 Prozent.

**CO<sub>2</sub>-Emissionen gingen um 14 Prozent zurück**

Zu dieser positiven verkehrs- und umweltpolitischen Bilanz haben auch die Wettbewerber der DB auf der Schiene beigetragen. Sie konnten ihre Betriebsleistung von 1999 bis 2013 um den Faktor zwölf vervielfachen und ihren Anteil am Schienenverkehr (in Trassenkilometern) von 2 Prozent auf knapp 24 Prozent steigern (siehe Abb. 4). Inzwischen gibt es auf dem Netz DB insgesamt 389 Infrastrukturkunden, hiervon sind 371 DB-konzernextern. Diese europaweit beispiellosen Zahlen belegen, dass der Wettbewerb in Deutschland funktioniert.

**Wettbewerb auf der Schiene funktioniert**

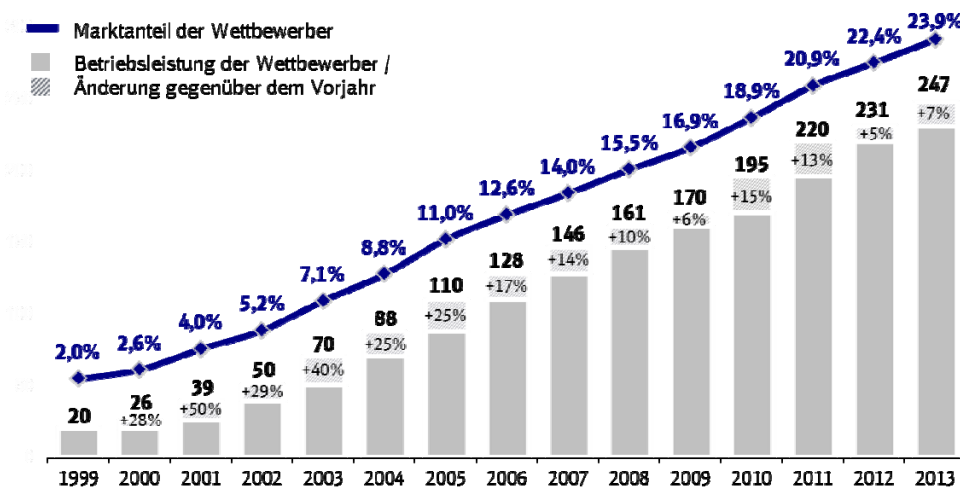


Abbildung 4



## **Exkurs: Entwicklung des Schienenverkehrs in Europa**

Aus dem im Juni 2014 von der Europäischen Kommission veröffentlichten Zahlen des „Vierten Berichts über die Überwachung der Entwicklung des Schienenverkehrsmarktes“ wird ersichtlich, dass sich die Entwicklung der Schiene in Deutschland deutlich von der Gesamtentwicklung in der Europäischen Union (EU) unterscheidet.

Zwischen 1995 und 2011 ging der Marktanteil der Schiene am Personenverkehrsmarkt in der EU von 6,6 Prozent auf 6,2 Prozent zurück. Im gleichen Zeitraum nahm dieser Wert in Deutschland von 7,2 Prozent auf 7,9 Prozent zu. Die hiesige Nachfrage im Schienenpersonenverkehr ist dabei auf relativ viele sogenannte „Großbahnhöfe“ verteilt. Von rund 250 Bahnhöfen, die 2012 täglich mehr als 25.000 Reisenden verzeichneten, entfielen 112 auf die DB.

Nach einer im Bericht veröffentlichten Befragung von rund 28.000 Europäern in 26 EU-Mitgliedstaaten gaben insgesamt 80 Prozent der dort befragten Bundesbürger an, mindestens einmal im Jahr die Schiene im Fern- oder Regionalverkehr zu nutzen, was den höchsten Länderwert in der Befragung darstellt. Hinsicht der separat abgefragten Nutzung von Nahverkehrszügen gaben 22 Prozent der befragten Bundesbürger an, diese mehrfach im Monat zu nutzen - nach Dänemark (25 Prozent) und Österreich (24 Prozent) der dritthöchste Wert in der Befragung.

Noch positiver hebt sich die bundesdeutsche verkehrliche Bilanz des Schienengüterverkehrs gegenüber der Gesamtentwicklung in der EU ab. Zwischen 1995 und 2012 ging in der EU der Marktanteil der Schiene im Güterverkehr von 12,2 Prozent auf 10,9 Prozent zurück. Im gleichen Zeitraum nahm dieser in Deutschland von 16,7 Prozent auf 17,5 Prozent zu. Mit 27 Prozent (2011) hat Deutschland dabei den mit Abstand den höchsten Anteil an den Tonnenkilometern auf der Schiene in der EU.

**Unterschiedliche Entwicklung der Marktanteile der Schiene**

**Hohe Werte bei Befragung zur Nutzung des Schienenpersonenverkehrs**

**27 Prozent Anteil am gesamten EU-Schienengüterverkehr**

---

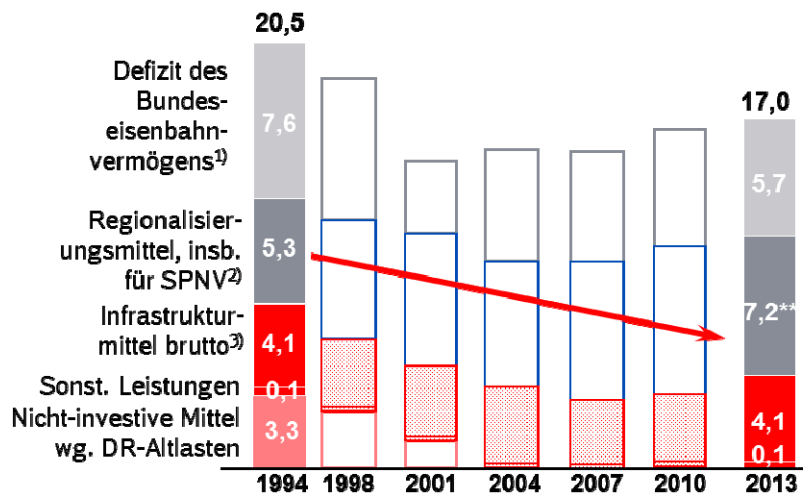
## **3.2 Haushaltspolitische Bilanz der Bahnreform**

Von 1994 bis 2013 hat der Bund 352 Milliarden Euro unter dem Haushaltstitel „Eisenbahnwesen“ ausgegeben. In diesem Zeitraum ist die nominelle jährliche Belastung des Bundeshaushalts von 20,5 Milliarden Euro auf 17,0 Milliarden Euro um 17 Prozent gefallen (siehe Abb. 5). Inflationsbereinigt, d. h. in Preisen von 1994, war dies sogar ein Rückgang auf 12,8 Milliarden Euro oder um 38 Prozent. Wesentliche Treiber dieser Entwicklung sind der Rückgang des Mittelbedarfs beim BEV sowie die ab 2003 entfallenden Bundesleistungen wegen wirtschaftlicher Altlasten im Bereich der ehemaligen Reichsbahn.

Seit 1999 ist die Verantwortung für die Tilgung der Altschulden vom BEV auf die Bundesschuldenverwaltung übergegangen. Ferner ist seit 2001 die Zahl der Versorgungsempfänger des BEV rückläufig und nahm bereits bis 2011 um rund 25 Prozent ab. Bis 2020 prognostiziert der „Fünfte Versorgungsbericht der Bundesregierung“ eine weitere Abnahme um über 20 Prozent.

**Rückgang der Bundesmittel für das Eisenbahnwesen um real 38 Prozent**

## Bundesmittel für schienenrelevante Sachverhalte 1994-2013 (in Mrd. €)



- 1) Tilgung der 34 Mrd. € Altschulden ab 1999 in Bundesschuld übergegangen
- 2) Rd. 80 Prozent der Mittel werden von für SPNV-Bestellerentgelte verwendet
- 3) Ohne Regel- und Sondertilgungen zinsloser Bundesdarlehen, insgesamt 8,7 Mrd. €
- \* Exakter Betrag, Summe der gerundeten Teilbeträge mit Rundungsfehler
- \*\* davon 2013: 4,2 Mrd. € als Bestellerentgelte an die DB, Quelle: Geschäftsbericht DB

Abbildung 5

Auch ohne die Bundesmittel an das BEV wurde die Zielsetzung, die Haushaltsbelastung zurückzuführen, erfüllt. Während 1994 ohne Berücksichtigung der Mittel für das BEV 12,9 Milliarden Euro ins System Schiene flossen, waren dies 2013 nur noch knapp 11,5 Milliarden Euro. In Preisen von 1994 entspricht dieser Betrag 8,5 Milliarden Euro. Der Rückgang in Preisen von 1994 beträgt daher minus 34 Prozent.

Im selben Zeitraum wurde die Eisenbahn des Bundes mit 148,9 Milliarden Euro modernisiert. Die DB trug dazu mit eigenfinanzierten Investitionen in Höhe von 59,1 Milliarden Euro bei. Im Durchschnitt hat die DB pro Jahr seit 1994 aus öffentlichen und eigenen Mitteln 7,4 Milliarden Euro investiert und damit etwa dreieinhalb Mal so viel wie die Bundesbahn in den 24 Jahren vor der Bahnreform.

Seit 1994 wurden allein für die Modernisierung der Infrastruktur 106,8 Milliarden Euro aufgebracht. Davon wurden 19,4 Milliarden Euro (knapp 1 Milliarde Euro pro Jahr) direkt von der DB eigenfinanziert beigesteuert. Zusätzlich hat die DB zinslose Darlehen getilgt bzw. zurückgezahlt. In Summe wurden damit gut 32 Milliarden Euro von der DB finanziert. Damit hat sich die DB im höheren Ausmaß mit Eigenmitteln beteiligt als bei Verabschiedung der Bahnreform mit den Regelungen des BSchwAG vorgesehen. Zusätzlich hat die DB für die Jahre 2010 bis 2013 Dividenden von insgesamt 1,75 Milliarden Euro an den Bund gezahlt.

**Rückgang der Bundesmittel für das System Schiene um real 34 Prozent**

**Dreieinhalb Mal so viel investiert wie vor der Bahnreform**

**Hohe Infrastrukturinvestitionen aus Eigenmitteln der DB**

Durch Ersatzinvestitionen, deren Finanzierung seit 2009 durch die mit dem Bund vereinbarte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) geregelt ist, wird seit 1994 das Bestandsnetz modernisiert. Beispielsweise stieg seit 1994 bis 2013 der Anteil gesicherter Bahnübergänge von 47 auf 70 Prozent. Die Zahl moderner elektronischer Stellwerke wurde um mehr als das Zehnfache gesteigert. Die Anzahl der Mängel an der Schieneninfrastruktur nahm von 2009 bis 2013 um über ein Fünftel ab. Der Anteil der stufenfreien Stationen der DB betrug 2013 bereits 73 Prozent (2009: 69 Prozent).

**Kontinuierliche Modernisierung des Bestandsnetzes**

Durch Aus- und Neubauinvestitionen im Rahmen des Bedarfsplans Schiene wurde von 1994 bis 2013 das elektrifizierte Streckennetz um über 2.800 Kilometer bzw. über 16 Prozent auf fast 19.900 Kilometer erweitert.

**2.800 Kilometer zusätzliche Elektrifizierung und deutlicher Ausbau des Netzes mit LZB**

Mehr als verdoppelt wurde die auch für den Hochgeschwindigkeitsverkehr nutzbare Schieneninfrastruktur. Das mit linienförmiger Zugbeeinflussung (LZB) ausgestattete Netz konnte von 1.100 auf über 2.600 Kilometer erweitert werden. Diese Sicherungstechnik ist erforderlich für Strecken, auf denen Fahrzeuge mit Geschwindigkeiten von mehr als 160 km/h zum Einsatz kommen.

Trotz dieser sichtbaren Erfolge in der Modernisierung der Infrastruktur besteht die deutliche Unterfinanzierung des Bestandsnetzes weiterhin fort. Standen zwischen 2002 und 2012 insgesamt 3,0 Milliarden Euro für Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz zur Verfügung, beträgt der durch mehrere Gutachten ermittelte Investitionsbedarf (u.a. die Daehre- und die Bodewig-Kommission) jedoch 4,2 Mrd. Euro p. a.

**3.3 Unternehmerische Bilanz der Bahnreform**

Von 1994 bis 2013 hat die DB ihr operatives Ergebnis vor Steuern und Zinsen (ohne Altlastenkompensationen) von circa minus 3 Milliarden Euro auf circa plus 2,2 Milliarden Euro um rund 5,2 Milliarden Euro verbessert und der Umsatz nahm um 164 Prozent zu (siehe Abb. 6).

**5 Milliarden Euro Ergebnisverbesserung**

Entwicklung Umsatz und EBIT DB-Konzern seit 1994

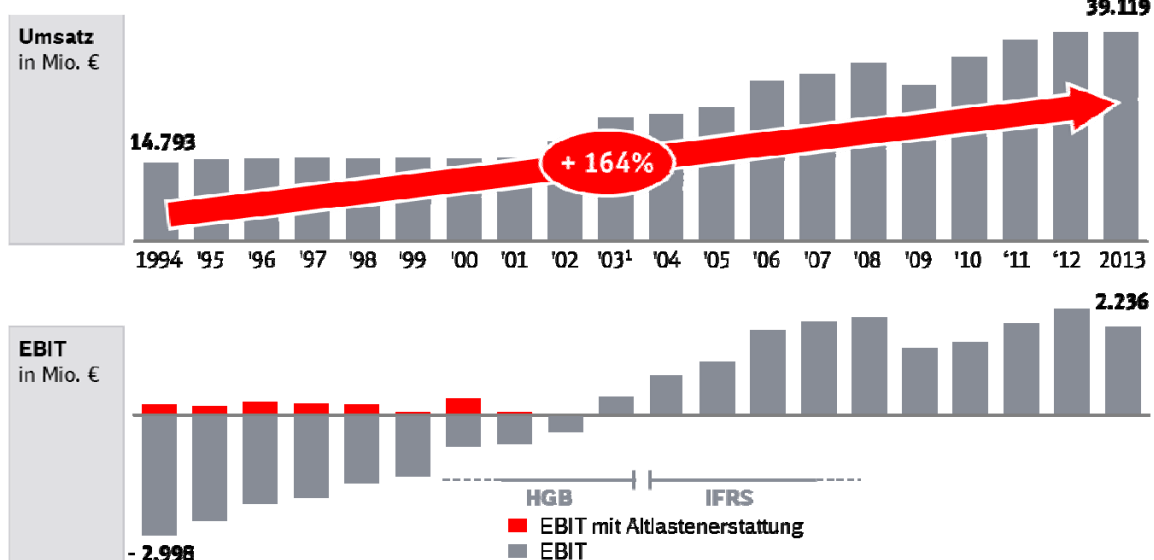


Abbildung 6

Dieser unternehmerische Erfolg schlägt sich aktuell auch in der Entwicklung der Mitarbeiterzahl nieder. Die DB hat 2013 in Deutschland mit rund 11.500 Neueinstellungen und 2.400 übernommenen Auszubildenden mehr als dreimal so viel Mitarbeiter eingestellt wie jeweils in den ersten Jahren nach der Bahnreform.

**2013 fast 14.000  
Neueinstellungen  
und übernommene  
Auszubildende**

Die DB hat seit 1994 kontinuierlich die Transparenz erhöht. Dabei wurde nicht nur der Umfang der Geschäftsberichterstattung deutlich ausgeweitet sondern auch neue Berichtsformate etabliert. Mit dem bspw. im Rahmen der LuFV jährlich erscheinenden Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) und dem Wettbewerbsbericht sowie der monatlichen Verspätungsstatistik wurden auch im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern neue Akzente gesetzt.

**Erhöhte  
Transparenz**

## 4. Fazit und Ausblick

Bund und Länder haben mit der Bahnreform, bestehend aus den drei Instrumenten

- Unternehmerische Ausrichtung der Bahn,
- Staatliche Verantwortung für Infrastruktur und öffentlichen Nahverkehr als Aufgaben der Daseinsvorsorge und
- Einführung von Wettbewerb auf der Schiene

**Die Bahnreform ist  
ein großer Erfolg**

eine hervorragende Bilanz erreicht. Im Kontext eines wachsenden Verkehrsmarktes wurde eine Renaissance des umwelt- und klimafreundlichen Eisenbahnverkehrs in Deutschland eingeleitet.

Nach erfolgreicher Sanierung zielt die DB heute darauf ab, nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen. Mit der neuen Konzernstrategie DB2020 hat die DB im Jahr 2012 ihre Aktivitäten in den Dimensionen Ökonomie, Umwelt und Soziales stringent strukturiert und auf die erwarteten Entwicklungen ausgerichtet.

**Nachhaltiger  
Unternehmens-  
erfolg durch  
Konzernstrategie  
DB2020**

Nur wenn die DB ihre umweltpolitischen und sozialen Aktivitäten gleichberechtigt mit ökonomischen Zielstellungen verfolgt, wird sie einen nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz erreichen.

Durch die Verbreiterung des Zielkatalogs mit der Konzernstrategie DB2020 kann sich der Grundgedanke der Bahnreform für das Unternehmen und die Gesellschaft in der Zukunft sogar noch stärker auszahlen. Die DB stellt sich damit den vielfältigen Anforderungen, sei es im Umgang mit dem Klimawandel und knapper werdenden natürlichen Ressourcen, sei es im Wettbewerb um qualifizierte Arbeitskräfte – oder der Konkurrenz auf den international wachsenden, aber volatileren Märkten.

Der wichtige wirtschafts- und umweltpolitische Erfolg der Bahnreform darf jedoch nicht mit Blick auf den steigenden Konsolidierungsdruck der öffentlichen Haushalte gefährdet werden.

Die globalen Megatrends lassen insbesondere für den Güterverkehr mittel- und langfristig ein stetiges Wachstum erwarten. In der Verkehrsprognose zum Bundesverkehrswegeplan 2015 prognostiziert der Bund der Schiene auf Basis der Verkehrszahlen von 2010 bis 2030 für den Schienengüterverkehr eine Zunahme von 43 Prozent und für den Schienenpersonenverkehr eine Zunahme von 19 Prozent.

**Megatrends und  
Verkehrs-  
prognosen sind  
günstig für die  
Schiene**

Um die Schiene zukunftsfest zu machen, bedarf es insbesondere für den Erhalt des Bestandsnetzes stetiger Investitionen in ausreichender Höhe. Real sinkende Staatsausgaben für Investitionen in das System Schiene würden die positive Entwicklung des Schienenverkehrs in Deutschland gefährden oder sogar beenden.

Ebenso lassen die zunehmende Urbanisierung und die verschärfte Ressourcenknappheit (bspw. ist lt. Statistischen Bundesamt der Großhandelspreis für Dieselmotorkraftstoff von Ende 1994 bis Ende 2013 um 150 Prozent gestiegen) erwarten, dass auch die Nachfrage nach öffentlichen Nahverkehrsleistungen weiter steigen wird. Da diese Leistungen nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden können, müssen sie weiterhin durch die Bereitstellung von öffentlichen Mitteln ermöglicht werden.

Zur Bewältigung des langfristig prognostizierten Verkehrswachstums auf der Schiene ist es daher notwendig,

- die Bundesmittel insbesondere für den Erhalt der Infrastruktur unter Weiterentwicklung des Finanzierungskreislaufs Schiene auf einem bedarfsgerechten Niveau zu verstetigen und
- die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel für den SPNV mit der Novellierung des Regionalisierungsgesetzes angesichts im Wettbewerb ausgeschöpfter Kostensenkungsspielräume anzuheben. Die DB unterstützt daher die Forderung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) nach einer dauerhaften Dynamisierung um 3 Prozent jährlich

**Mittel für den  
Erhalt des  
Schienennetzes  
verstetigen**

**Dynamisierung der  
Regionalisierungsmittel erhöhen**