

# Mit der Bürgerbahn aus dem Bahndesaster

Wie das Vorbild Schweiz die Weichen richtig stellt

Von Tim Engartner und Daniel von Orloff

Es war ein Tag für die Geschichtsbücher: 200 Jahre, nachdem ab 1825 im Nordosten Englands die ersten Züge verkehrten, lief am 25. Mai 2025 der seit langer Zeit erste wiederverstaatlichte Zug von London Waterloo in das südenglische Städtchen Shepperton ein. Seine Waggons waren mit der britischen Flagge und dem Logo „Great British Railways: coming soon“ geschmückt. Die von der Labour-Regierung initiierte Rückkehr staatlicher Verantwortlichkeit in dem seit 1994 schrittweise privatisierten ältesten Eisenbahnsystem der Welt erregte nicht nur die Aufmerksamkeit der Train-spotter, „Pufferküsser“ und „Schwellenzähler“ auf der Insel, sondern ließ auch die bahninteressierte Öffentlichkeit auf dem europäischen Festland aufhorchen – zumal die britische Regierung innerhalb der nächsten zwei Jahre sämtliche Eisenbahnstrecken Großbritanniens wieder verstaatlichen will. Wie marode das britische Bahnwesen 31 Jahre nach dessen Privatisierung ist, lässt sich – geradezu symbolträchtig – daran ablesen, dass der allererste wiederverstaatlichte Zug am früheren Morgen nur als Schienenersatzbus sein Ziel erreichte.<sup>1</sup>

Verkehrsministerin Heidi Alexander, die in London Waterloo in den Zug gestiegen war, um das historische Anliegen der Labour Party zu unterstreichen, versprach nicht nur einen „kulturellen Neustart“ für das Eisenbahnsystem jenseits des Ärmelkanals, sondern stellte zudem noch für dieses Jahr Gesetze in Aussicht, mit denen der Zugbetrieb möglichst weitreichend unter dem Dach der staatlichen Eisenbahngesellschaft Great British Railways (GBR) zusammengeführt werden soll: „Heute bricht ein neuer Tag für unsere Eisenbahn an. Wir lassen 30 Jahre Ineffizienz, Verspätungen und Enttäuschungen der Fahrgäste hinter uns.“<sup>2</sup>

Nach Jahrzehnten eines rigide privatisierten und hochgradig fragmentierten Bahnwesens erfährt das Vereinigte Königreich damit eine grundlegende Neuausrichtung seiner Bahnpolitik. Im Zentrum der historischen Bahnreform steht die GBR, deren jahrelange Zersplitterung beendet und die im Inte-

1 Peter Henley, Passengers' first renationalized SWR train ride, [bbc.com](https://www.bbc.com), 25.5.2025.

2 Gwyn Topham, 'New dawn': first train service renationalised under Labour begins, [theguardian.com](https://www.theguardian.com), 25.5.2025.

resse der Fahrgäste einfachere Tarifstrukturen erhalten soll. Statt sich auf 14 verschiedene Bahnbetreiber mit unterschiedlichen Ticketsystemen und Preispolitiken einlassen zu müssen, sollen die Fahrgäste einfach wieder „die Bahn“ nutzen können. Das Ziel klingt simpel: Die Bahnfahrer:innen werden mit GBR-Zügen auf GBR-Gleisen nach einem GBR-Fahrplan reisen – alles betrieben von einer einzigen Stelle.<sup>3</sup>

Im Zuge der Privatisierung der British Rail in den 1990er Jahren war der Bahnsektor in eine Vielzahl privatwirtschaftlich betriebener Zugunternehmen – sogenannte Train Operating Companies (TOCs) – sowie eine Infrastrukturverwaltung zerschlagen worden. Die erhofften Effizienzgewinne blieben jedoch aus. Stattdessen führten komplexe Betreiberverträge, instabile Franchise-Modelle und wiederholte Unternehmenszusammenbrüche zu wachsender Kritik.

Im Schatten der Covidpandemie verschärfte sich die Krise noch. Die britische Regierung übernahm nicht nur große Teile des finanziellen Risikos der TOCs, sondern auch vermehrt die operative Kontrolle – eine faktische Teil-Renationalisierung auf Zeit. Bereits im Mai 2021 schlug eine Untersuchung der britischen Eisenbahnindustrie, der sogenannte Williams-Shapps Rail Review, vor, die Zuständigkeiten für Infrastruktur, Fahrpläne, Tarife und Fahrgasteinnahmen unter einem neuen öffentlichen Unternehmen – Great British Railways – zu bündeln. Unter den Tories stockte die Reform jedoch. 2023 kündigte der damalige Verkehrsminister Mark Harper zwei Gesetzespakete an, doch vor deren Verabschiedung überführte das Ministerium bereits Franchises wie LNER und South Eastern in staatliche Übergangsunternehmen – und läutete damit faktisch den Beginn der schrittweisen Verstaatlichung ein.<sup>4</sup>

### Historische Rückkehr zu den staatlichen Wurzeln

Nach dem Wahlsieg der Labour Party am 5. Juli 2024 wurde der eingeschlagene Weg politisch gefestigt und beschleunigt, denn schon vor den Parlamentswahlen hatte Keir Starmer in Aussicht gestellt, dass der Schienenpersonenverkehr künftig nicht mehr über Konzessionen an private Bahnunternehmen, sondern von Betreibern des öffentlichen Sektors erbracht werden soll. Der Passenger Railway Services (Public Ownership) Act 2024 ermöglichte es der Starmer-Regierung, das im Wahlkampf gegebene Versprechen umzusetzen, wonach der Schienenpersonenverkehr (SPV) in England, Schottland und Wales wieder in die öffentliche Hand überführt werden soll. Nachdem die Dienste der South Western Railway im Einklang mit der neuen Gesetzgebung verstaatlicht wurden, folgte am 20. Juli 2025 die Eingliederung der c2c Railway Limited. Bis zum Jahresende 2027 sollen dann alle privaten Bahngesellschaften unter dem Dach der zentralen staatlichen

3 Labour Party, *Getting Britain Moving: Labour's Plan to Fix Britain's Railways*, London 2024, S. 6.

4 Andrew S. J. Smith und Chris A. Nash, *Will the latest British reforms to rail passenger service procurement work?*, in: „Research in Transportation Economics“, 9/2023, S. 1-7.

Steuerungsinstanz GBR zusammengeführt sein. Die Regierung geht davon aus, dass allein dadurch 150 Mio. Pfund Sterling pro Jahr eingespart werden können.<sup>5</sup> Mick Whelan, der Generalsekretär der Lokführergewerkschaft Aslef, konstatiert: „Jeder in der Bahnbranche weiß, dass die Privatisierung – die selbst die erzkonservative Margaret Thatcher als zu weit gehende Privatisierung bezeichnete – nicht funktioniert hat und nicht funktioniert.“<sup>6</sup>

Trotz des klaren politischen Mandats bleiben zentrale Fragen offen. Zwar soll die staatliche Gesellschaft GBR als zentrale Koordinierungsinstanz nicht nur Infrastruktur und Fahrpläne, sondern auch Tarife und Vertriebsmodelle vereinheitlichen, doch die Rolle privater Anbieter im Bereich des Open-Access-Verkehrs (etwa Hull Trains oder Lumo), die keinerlei staatliche Förderung erhalten, ist bislang nicht letztgültig geklärt. Zudem bleibt der Güterverkehr von der Neugestaltung größtenteils unberührt. Hier soll lediglich die Komplexität für die Unternehmen reduziert und innerhalb der GBR ein Segment für die Verwaltung von Frachtverträgen angesiedelt werden, das zugleich als Anlaufstelle für die Betreiber von Güterverkehrszügen dienen soll.<sup>7</sup> Auch die künftige Zuständigkeit für die Regulierung dieses Bahnsegments sowie die erforderliche Zusammenarbeit mit regionalen Verkehrsbehörden ist bislang noch nicht eindeutig geklärt. Dessen ungeachtet stellt die Gründung der GBR einen markanten Wendepunkt in der britischen Verkehrspolitik dar – eine bewusste Abkehr vom über Jahrzehnte propagierten Marktmodell hin zu einem integrierten, staatlich koordinierten System. Ob sich derartige Reformen, die 67 Prozent der Bürger:innen befürworten, zeitnah auch auf dem europäischen Festland durchsetzen, bleibt abzuwarten.<sup>8</sup>

### Europas Bahnpolitik: Wettbewerbsideologie auf Schienen

Fest steht jedenfalls eines: Dass das Vereinigte Königreich eine derart weitreichende Bahnreform aufs Gleis setzen konnte, ist eine der wenigen positiven Auswirkungen des EU-Austritts. Die Europäische Union orchestriert die Gestaltung der europäischen (Schienen-)Verkehrspolitik nämlich seit rund 35 Jahren vornehmlich auf der Basis marktwirtschaftlicher Koordinationsmechanismen, nachdem die Mitgliedstaaten in den 1980er Jahren zu der Überzeugung gelangt waren, dass der bis dahin staatlich dominierte Schienenverkehr den Anforderungen eines modernen Binnenmarkts nicht genügte. Die Kommission setzte stattdessen auf marktwirtschaftliche Reformen, um Effizienz, Wettbewerb und Innovationskraft zu steigern sowie die öffentliche Finanzierungslast zu senken. Ausgangspunkt war die Richtlinie 91/440/EWG, die die organisatorische Trennung von Netz und Betrieb sowie den diskriminierungsfreien Netzzugang für private Anbieter einleitete. In der Folge wurden nationale Monopole im Zuge von vier zwischen 2001 und 2016

5 Gwyn Topham, 'New dawn', a.a.O.

6 Keith Richmond, Aslef welcomes Labour's pledge on public ownership, aslef.org.uk, 25.4.2024.

7 Labour Party, Getting Britain Moving: Labour's Plan to Fix Britain's Railways, London 2024, S. 22.

8 Bettina Schulz, Hohe Preise, Schlechter Service und Kloake an den Stränden, zeit.de, 4.7.2023.

verabschiedeten Eisenbahnpaketen schrittweise aufgebrochen – zunächst im grenzüberschreitenden Güterverkehr, später auch im Personenverkehr. Zentral war die Öffnung der Gütermärkte, die ab 2007 EU-weit vollzogen wurde. Mit dem dritten Eisenbahnpaket erfolgte 2010 die Liberalisierung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs. Auch hinsichtlich der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Schienenpersonennahverkehr gab es Neuerungen: So wurde beschlossen, dass die Vergabe grundsätzlich mittels eines wettbewerblichen Verfahrens abgewickelt werden soll. Zunächst existierten hier allerdings noch großzügige Umsetzungsfristen und Ausnahmeregelungen.<sup>9</sup> Den Höhepunkt bildete schließlich das vierte Eisenbahnpaket von 2016, das die vollständige Öffnung auch der inländischen SPV-Märkte bis spätestens Ende 2023 festschrieb. Wenn die italienische Staatsbahn Ferrovie dello Stato demnächst mit 50 Schnellzügen in den deutschen Fernverkehr einsteigen sollte, wäre dies der vielleicht sichtbarste Ausdruck der Tatsache, dass die EU-Kommission konsequent auf Markttöffnung und -orientierung setzt.

### **Die Kunst der Umgehung: Österreich und Niederlande**

Dennoch organisieren längst nicht alle EU-Staaten ihr Bahnwesen vollumfänglich nach dem Gusto der Entscheidungsträger:innen in Brüssel und Straßburg. Gerade bei der Vergabep Praxis im Schienenpersonenverkehr lassen sich erhebliche Unterschiede innerhalb der Union beobachten: So macht sich Österreich die vorherrschenden Ausnahmeregelungen zunutze, um seinen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie Teile des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) per Direktvergabe zu bestellen. Hierbei wird auf ein wettbewerbliches Verfahren verzichtet; stattdessen beauftragen die öffentlichen Gebietskörperschaften bzw. deren Zweckverbände zumeist im regionalen Nahverkehr tätige Unternehmen, die untereinander nicht im Wettbewerb stehen.<sup>10</sup> Befürworter:innen dieses Vergabeverfahrens führen Vorteile wie die langfristige Planungssicherheit für Verkehrsunternehmen, die Sicherung regionaler Arbeitsplätze sowie eine höhere Zuverlässigkeit im gemeinwirtschaftlichen Schienenverkehr an.<sup>11</sup>

Noch weitreichender als in der Alpenrepublik werden Direktvergaben in den Niederlanden eingesetzt – hier wird gar das gesamte Hauptschiennetz auf diese Weise organisiert. Dort fährt (noch) ausschließlich die Staatsbahn Nederlandse Spoorwegen. Die dazu berechtigende Exklusivkonzession wurde im Dezember 2023 – drei Tage vor Ablauf der EU-Frist für die freihändige Vergabe von derartigen Verträgen – per Direktvergabe bis zum Jahr 2033 verlängert. Das wiederum möchte sich die EU-Kommission nicht gefallen lassen und ergreift nun rabiante Maßnahmen, indem sie den nieder-

9 Rainer Storch, Wettbewerb im schienengebundenen kommunalen ÖPNV. Regulierung natürlicher Monopole durch disaggregierte säkular-limitationale Suprastrukturdifferenzierung, Budapest 2023, S. 22.

10 Schienen-Control, Jahresbericht 2023. Ihr Recht am Zug, Wien 2024, S. 27.

11 Matthias Aistleitner, Christian Grimm und Jakob Kapeller, Auftragsvergabe, Leistungsqualität und Kostenintensität im Schienenpersonenverkehr. Eine internationale Perspektive, Linz 2018, hier: S. 14-16.

ländischen Staat vor dem Europäischen Gerichtshof anklagt. Der Vorwurf: Die Niederlande breche mit dieser Praxis europäisches Recht. Während die Kommission ihren Unmut über das niederländische Vorgehen nun vor Gericht austrägt, blickt sie – zumindest was die Umsetzungstreue angeht – deutlich wohlwollender auf das östliche Nachbarland der Niederlande. Zwar hat Deutschland die schienenverkehrspolitischen Vorgaben aus Brüssel gewissenhaft umgesetzt, doch wie die vielen leidgeplagten Bahnreisenden bestätigen können, hat dies keineswegs zur Qualitätssteigerung im deutschen Netz geführt – im Gegenteil.

### Deutschland: Teures Fahren auf maroden Schienen

In ungewohnter Schärfe hat der Bundesrechnungshof unlängst die Probleme des Bahnverkehrs in Deutschland benannt: Das Bundesverkehrsministerium habe es über Jahre versäumt, der Deutschen Bahn mit einer klaren Eigentümerstrategie Leitplanken zu setzen. Dies habe nicht nur Verluste im hohen dreistelligen Millionenbereich zur Folge, sondern auch eine verheerende Pünktlichkeitsquote. Erreichten im Juli 2024 noch 67,2 Prozent der Reisenden im Fernverkehr ihr Ziel pünktlich, also mit maximal 15 (!) Minuten Verspätung, waren es ein Jahr später nur noch 59,4 Prozent.<sup>12</sup> Seit der Bahnreform 1994 gelten im deutschen SPNV wettbewerbliche Vergaben, Güter- und Fernverkehr sind für Konkurrenz zur Deutschen Bahn geöffnet. Im Nahverkehr führte dies ab den 2000er Jahren zu einem stetigen Rückgang der DB-Regio-Marktanteile von 94 Prozent in 2005 auf 64 Prozent in 2023, während private Wettbewerber von sechs auf 36 Prozent zulegten.<sup>13</sup> In den vergangenen Jahren geriet dieses System, bei dem der Bund den Aufgabenträgern über die sogenannten Regionalisierungsmittel Geld zur Verfügung stellt, damit diese ihre Verkehrsdienste finanzieren können, jedoch zunehmend in eine strukturelle Krise. Die Zahl der Bieter pro Ausschreibung sank von durchschnittlich 2,2 in 2019 auf nur noch 1,5 in 2023 – es gibt also immer häufiger lediglich ein Angebot, so dass hohe bürokratische Kosten ohne echten Wettbewerb die Folge sind.<sup>14</sup>

Hauptursache für den Rückgang der Bieterzahlen ist die prekäre Finanzlage vieler SPNV-Unternehmen. Laut Bundesnetzagentur sind die Gewinnerwartungen unsicher, die Ergebnisentwicklung insgesamt negativ – teils sogar „katastrophal“. Marktaustritte wie bei der Abellio GmbH oder der Verkauf der Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH sind unmittelbare Folgen. Treiber dieser Misere sind vor allem gravierende Infrastrukturprobleme und die damit verbundenen miserablen Pünktlichkeitswerte, die unter anderem hohe Entschädigungszahlungen an Fahrgästen nach sich ziehen. 2023 waren es 86 Mio. Euro, 2019 „nur“ 45 Mio. Euro. Noch teurer

12 Deutsche Bahn, Erläuterung Pünktlichkeitswerte für den Juli 2025, deutschebahn.de, 2025.

13 Statista, Anteile der DB AG und ihrer Wettbewerber an der Verkehrsleistung im Schienenpersonen-nahverkehr in Deutschland von 2005 bis 2023, de.statista.com, 11.6.2025.

14 Hier und im Folgenden: Bundesnetzagentur, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2024, Bonn 2024, S. 73.

sind Vertragsstrafen an Aufgabenträger, die von 153 Mio. Euro in 2015 auf 414 Mio. Euro in 2023 gestiegen sind. Die Probleme im deutschen Schienennetz machen sich auch im Güter- und Fernverkehr bemerkbar. So verfügt die DB AG im Fernverkehr mit 95 Prozent Marktanteil faktisch über ein Monopol; die übrigen fünf Prozent entfallen größtenteils auf FlixTrain, während Anbieter wie Eurostar oder WESTbahn kaum ins Gewicht fallen. 2023 schloss das Segment mit minus 0,2 Mrd. Euro ab – im Wesentlichen das Defizit der DB Fernverkehr AG. Der Güterverkehrsmarkt ist hingegen deutlich wettbewerbsintensiver: Zwar dominiert hier DB Cargo mit 44 Prozent Marktanteil, aber die Werte sind rückläufig. Rund 250 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erzielten hier 2024 ein gemeinsames Ergebnis von minus 0,4 Mrd. Euro, wobei die nicht bundeseigenen Betreiber (plus 0,1 Mrd. Euro) die massiven Verluste der DB Cargo (minus 0,6 Mrd. Euro) nicht ausgleichen konnten.<sup>15</sup>

Allen drei Schienenverkehrssegmenten ist die immense Beeinträchtigung durch die marode Verkehrsinfrastruktur gemein. Vor allem in den 2000er Jahren wurde das Netz drastisch zurückgebaut: Ein Fünftel der Betriebslänge, ein Viertel der Ausweichgleise und die Hälfte der Weichen fielen weg. 1,8 Millionen Menschen verloren ihren Bahnanschluss. Mittlerweile gelten rund zehn Prozent des Netzes, auf dem jedoch ein Viertel aller Züge fahren, als überlastet.<sup>16</sup> Dementsprechend kann es nicht überraschen, dass die DB InfraGO AG mittlerweile einen „zustandsbasierten Erneuerungsbedarf“ in Höhe von fast 110 Mrd. Euro ausweist und darüber hinaus über 20 Mrd. Euro für die Instandsetzung der häufig verwahrlosten Personenbahnhöfe veranschlagt werden.<sup>17</sup> Dessen ungeachtet sind die Trassenpreise – sprich: die Entgelte, die die EVU zur Nutzung dieser kaputtgesparten Schieneninfrastruktur entrichten – in Deutschland relativ hoch: Im Personenverkehr rangiert man im EU-Vergleich auf dem vierten, im Güterverkehr immerhin auf dem siebten Platz.<sup>18</sup>

In Zukunft könnte die Bundesrepublik in dieser unrühmlichen Rangliste weiter aufsteigen, kündigte die DB InfraGO doch für 2026 Preissteigerungen von bis zu 23,5 Prozent an.<sup>19</sup> Ursache ist, dass Deutschland über die EU-Vorgaben hinausgeht: Statt nur die direkten Fahrkosten (Grenzkostenprinzip) zu berechnen, werden anteilig auch Unterhalt und Investitionen eingepreist (Vollkostenprinzip). Wie sich zeigt, hat die in Deutschland praktizierte, ausgesprochen EU-getreue Umsetzung der Liberalisierungspolitiken nicht zu blühenden (Schienen-)Landschaften geführt. Trotz einer jahrzehntelangen marktliberalen Eisenbahnpolitik ist die Situation des deutschen Schienenverkehrs prekär wie nie.

<sup>15</sup> Ebd., S. 50 u. 72-76 sowie S. 25 u. 58.

<sup>16</sup> Winfried Wolf, Die direkten und tieferen Ursachen der Bahn-Misere, in: Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene (Hg.), DB AG – Weiterhin ein Generalsanierungsfall. Alternativer Geschäftsbericht Deutsche Bahn 2023, Hamburg 2024, S. 6-11, hier S. 7; Bundesregierung, Baukulturbericht 2024/25 der Bundestiftung Baukultur mit Stellungnahme der Bundesregierung, Berlin und Köln 2024, S. 105.

<sup>17</sup> DB InfraGO, InfraGO-Zustandsbericht Netz und Personenbahnhöfe 2024, Frankfurt a. M. 2025, S. 7.

<sup>18</sup> IRG-Rail, 13th Annual Market Monitoring Report, Madrid 2025, S. 10.

<sup>19</sup> DB InfraGO, Trassenpreise 2026. Vorab-Information zum am 23.8.2024 startenden Stellungnahmeverfahren, [dbinfra.go.com](https://dbinfra.go.com), 19.8.2024.

Immerhin, einige Weichenstellungen der neuen Bundesregierung lassen hoffen: Bis 2029 will die schwarz-rote Bundesregierung rund 109 Mrd. Euro aus dem Sondervermögen Infrastruktur in die Schiene investieren.<sup>20</sup> Bereits im vergangenen Jahr stiegen die Investitionen sichtlich an, wie die neuesten Zahlen der Allianz pro Schiene zeigen. 2024 investierte die Bundesrepublik rund 198 Euro pro Kopf – 2023 waren es hingegen nur 115 Euro.

### **Trendwende, aber keine Wunderheilung**

Dass dieser Anwuchs aber immer noch zu gering ist, lässt sich am Vergleich mit den europäischen Spitzenreitern – der Schweiz und Luxemburg – ablesen, wo jeweils mehr als doppelt so viel Geld pro Kopf in die Hand genommen wird. Und auch im Mutterland der Eisenbahn – in Großbritannien – fiel dieser Wert zuletzt höher aus.<sup>21</sup> Zusätzlich wird ab 2026 das Eigenkapital der DB nicht weiter erhöht. Diese Praxis machten sich die Regierungen 2024 und 2025 zunutze, weil sie schuldenbremsenneutral verbucht werden konnte – und sich vor allem die FDP zu strenger Austerität verpflichtet sah. Im Gegensatz zu den sonst üblichen Baukostenzuschüssen gehen Eigenkapitalerhöhungen jedoch mit dem Manko einher, dass die begünstigte DB InfraGO für jeden auf diese Weise erhaltenen Euro Eigenkapital eine Rendite erzielen muss. Infolgedessen trieben diese Erhöhungen die Trassenpreise in Deutschland weiter in die Höhe, was ein großes Hindernis für die so nötige Trendwende bedeutet.<sup>22</sup> Allerdings dämpft die Bundesregierung die Trassenpreise durch eine Absenkung des Zinssatzes auf besagtes Eigenkapital, was zumindest zu einer geringeren Preiszunahme in 2026 führt.<sup>23</sup> Erfreulich ist schließlich, dass die SPD die von der Union geforderte Zerschlagung des DB-Konzerns verhinderte, da dies bestehende Strukturprobleme wie Zersplitterung und Fehlanreize verschärfen würde.

Dennoch ist keine Wunderheilung zu erwarten. Die Generalsanierung von 42 Hauptstrecken wurde bis Mitte der 2030er Jahre verschoben, mit langjährigen Einschränkungen wie derzeit zwischen Hamburg und Berlin. Auch in Sachen Digitalisierung hinkt Deutschland hinterher – nur 1,6 Prozent des Netzes sind mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS ausgerüstet, bis 2040 sollen es 100 Prozent sein.<sup>24</sup> Ähnlich verhält es sich in Sachen Elektrifizierung der Strecken, gerade einmal 62,3 Prozent verfügen über entsprechende Oberleitungen. Außerdem mangelt es in Deutschland nach wie vor an einer langfristig gesicherten Finanzierung der Schieneninfrastruktur wie in Österreich oder der Schweiz, stattdessen werden die neuerlichen Ausgaben fast ausschließlich durch Sondervermögen bestritten.

20 166 Milliarden Euro für Schienen und Brücken, tagesschau.de, 24.6.2025.

21 Allianz pro Schiene, Schienen-Investitionen: Auf Wachstum muss Verstetigung folgen, allianz-pro-schiene.de.

22 Vera Huwe, Niklas Illenseer und Philippa Sigl-Glöckner, Entgleist. Wie eine intransparente und komplexe Finanzierungsstruktur die Kosten der Schiene in die Höhe treibt, Berlin 2025, S. 11–13.

23 Bundesregierung dämpft Anstieg von „Schienenmaut“, sueddeutsche.de, 6.8.2025.

24 Allianz pro Schiene, ETCS: Nur 1,6 Prozent der Schienenwege ausgerüstet, allianz-pro-schiene.de, 11.8.2025.



Dass es anders und besser geht, zeigen die beiden letztgenannten Länder eindrucksvoll: Wenig überraschend führt die hohe Qualität der dortigen Schienenverkehre zu einer höheren Nachfrage, rangieren die beiden Alpenländer doch auf Platz eins und zwei in Sachen schienengebundener Pro-Kopf-Verkehrsleistung.<sup>25</sup>

### **Schweizerische Bundesbahnen: Volle Züge, volle Leistung**

In der Schweiz steht dabei die staatliche Eisenbahngesellschaft, die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), im Zentrum des Erfolgs. Sie zeigt täglich, dass ein vom Staat geführtes Bahnsystem effizient, landesweit vernetzt und mit großem Rückhalt in der Bevölkerung betrieben werden kann. Politisch gesteuert durch das Bundesamt für Verkehr, stand die SBB lange für gemeinwirtschaftliche Aufgaben. Wegweisend waren die Einführung des Taktfahrplans 1982 und das Programm „Bahn 2000“, getragen von einem Volksentscheid aus dem Jahr 1987, das den Ausbau der Infrastruktur und des Angebots vorsah. Die Finanzierung wurde durch einen Fonds für einen Zeitraum von 20 Jahren gesichert, der unter anderem aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe sowie den Einnahmen aus der Mehrwert- und Mineralölsteuer gespeist wurde.

Zwar wurde auch die SBB verschiedenen Reformprozessen unterzogen, die vor allem auf eine Harmonisierung mit dem Schienenverkehr der EU sowie effizientere Unternehmensstrukturen zielten, dennoch blieb die SBB stets ein gemeinwirtschaftlich ausgerichtetes Unternehmen, dessen Ziele politische Vorgaben einbeziehen. Die langfristige Finanzierung der Infrastruktur garantiert seit 2016 der verfassungsrechtlich verankerte Bahninfrastrukturfonds.<sup>26</sup> Über das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) werden Ausbauprojekte priorisiert. Genehmigte Ausbauschritte umfassen Investitionen in Milliardenhöhe.<sup>27</sup>

Strukturell unterscheidet sich das System deutlich vom deutschen Modell: Netz und Betrieb liegen vollumfänglich in den Händen der SBB, eine organisatorische vertikale Trennung wie in Deutschland mit Deutscher Bahn und DB InfraGO existiert nicht – erfreulicherweise, denn vertikal integrierte Unternehmen stellen bei einer hohen Zugdichte (wie in der Schweiz) die kostengünstigste Organisationsform dar. Der nationale Wettbewerb ist hingegen stark begrenzt. 83 Prozent Marktanteil entfallen auf die SBB, andere Unternehmen agieren meist in öffentlicher Hand und arbeiten kooperativ im integrierten System.<sup>28</sup> Auch über die gefahrenen Personenkilometer hinaus sind Leistung und Qualität des schweizerischen Schienensystems führend. Der Bahnanteil am gesamten Personenverkehr lag zuletzt bei 17,1 Prozent (Deutschland: 9,4 Prozent), im alpenquerenden Güterverkehr sogar bei 74 Pro-

25 LITRA, Die Schweiz bleibt Dauer-Europameisterin im Bahnfahren, [litra.ch](https://www.litra.ch), 21.11.2024.

26 Matthias Finger, SBB – Was nun?, Basel 2019.

27 Bundesamt für Verkehr, Ausbauprogramme, [bav-admin.ch](https://www.bav.admin.ch); Monopolkommission, Wettbewerbsadäquate Steuerung der DB InfraGO AG, Bonn 2024, S. 362.

28 Anne Greinus, Bahnsysteme. Ein europäischer Vergleich, Zürich 2024, S. 9.



zent.<sup>29</sup> Die Pünktlichkeit erreicht Spitzenwerte: Mehr als 93 Prozent aller Züge kamen 2024 mit weniger als drei Minuten Verspätung ans Ziel.<sup>30</sup> Dass Pünktlichkeit in der Schweiz großgeschrieben wird, wurde unlängst deutlich, als die SBB zwei Eurocity-Verbindungen nach Basel durch eigene Züge ersetzte, da der Vorstand die permanenten Verspätungen der deutschen Züge leid war. 100 Prozent Elektrifizierung und Strom aus erneuerbaren Quellen sorgen zudem für minimale CO<sub>2</sub>-Emissionen, wodurch nur 0,3 Prozent des Ausstoßes aus dem nationalen Verkehr auf den Schienenverkehr entfallen.

Auch aus Kundensicht bietet das System klare Vorteile: In der Schweiz gilt im Fern- und Regionalverkehr ein einheitliches, landesweit harmonisiertes Tarifsystem, bei dem ein Tarifikilometer in S-Bahn, Postauto oder Inter-city gleich viel kostet. Möglich macht dies die „Alliance SwissPass“, deren Zusammenschluss von Verkehrsunternehmen für Transparenz, einfache Vergleichbarkeit und seltene, staatlich genehmigte Preiserhöhungen sorgt – ein klarer Vorteil gegenüber dem komplexen, dynamischen Preissystem der Deutschen Bahn. Das Generalabonnement der SBB bietet unbegrenzte Fahrten in nahezu allen öffentlichen Verkehrsmitteln der Schweiz, ist in zahlreichen Varianten erhältlich und preislich günstiger als vergleichbare Angebote im Ausland. Zusammen mit dem von etwa 36 Prozent der Bevölkerung genutzten Halbtax-Abo, das Fahrten zum halben Preis ermöglicht, verdeutlicht es die außergewöhnlich hohe Marktdurchdringung, Akzeptanz und Alltagstauglichkeit des öffentlichen Verkehrssystems in der Schweiz.

In der Summe steht das Schweizer Bahnsystem für aktorsübergreifende Kooperation, staatliche Planung, systematische Steuerung, nachhaltige Finanzierung sowie eine sehr hohe Zuverlässigkeit. Diese Faktoren tragen entscheidend zur Leistungsfähigkeit und Qualität des Systems bei, bilden mithin die Grundlage für den Erfolg. Demgemäß gilt das Schweizer Bahnsystem international als Musterbeispiel, zeigt es doch, dass ein staatlich gesteuertes, gemeinwirtschaftlich ausgerichtetes Bahnsystem nicht nur effizient, sondern auch gesellschaftlich breit akzeptiert sein kann – ein erfolgreicher Gegenentwurf zu den rein wettbewerbsorientierten Modellen der EU.

### **Die Bahn als Rückgrat einer verkehrspolitischen Wende**

Viele Antworten auf die Frage, wie eine Stärkung des Schienenverkehrs gelingen kann, lassen sich jenseits der Alpen und des Ärmelkanals finden. Die Erfolgsformel der SBB etwa liest sich vergleichsweise simpel: Ein integriertes Staatsunternehmen mit klarer politischer Steuerung, langfristig gesicherter Finanzierung, landesweit harmonisiertem Tarifsystem und konsequenter Ausrichtung auf Pünktlichkeit und Kundenzufriedenheit sorgt seit vielen Jahren für eine verlässliche Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene.

29 Europäische Kommission, EU transport in figures. Statistical Pocketbook 2024, Brüssel 2024, S. 49; Verband öffentlicher Verkehr, Fakten & Argumente zum öffentlichen Verkehr der Schweiz 2024/25, Bern 2024, S. 16-17.

30 SBB, SBB Geschäftsbericht 2024, Bern 2025, S. 8.

Und dass die amtierende britische Regierung das Rad der Privatisierung mit großem Zuspruch vonseiten der Bevölkerung zurückdreht, könnte ebenfalls als Impuls für die Renaissance einer integrierten deutschen Staatsbahn dienen. Aber die hiesigen Aussichten sind trotz der Milliardenbeträge, die im Sondervermögen Infrastruktur für die Bahn vorgesehen sind, düster.

### Uneinsichtige Union

Nach wie vor fehlt es insbesondere in den Reihen von CDU und CSU an der Einsicht, dass das bundesdeutsche Bahnwesen sich nicht länger dem Diktat der ebenso kurzfristigen wie kurzsichtigen Gewinnmaximierung unterwerfen darf, wenn die klimapolitisch unabdingbare Verkehrswende erreicht werden soll. Anders ist es nicht zu erklären, dass führende Unionspolitiker wie CDU-Generalsekretär Carsten Linnemann noch immer fordern, die Bahn „wie ein Unternehmen“ zu steuern. Unsachgerecht verkürzte Scheinkorrelationen runden die bahnpolitische Position der Union ab: „[E]s gibt [...] zu wenig Wettbewerb, gerade beim Fernverkehr. Wenn es mehr Wettbewerb gäbe, wäre die Deutsche Bahn pünktlicher.“<sup>31</sup>

Einmal mehr gilt es vor diesem Hintergrund zu betonen, dass die Schweizer als pünktlichste Bahn Europas ohne Wettbewerb auskommt. Und wenn nun die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) zum 14. Dezember dieses Jahres den Nachtzug von Berlin nach Paris aufgrund ausbleibender Finanzierung aus Frankreich einstellen, wird deutlich, woran das europäische Bahnwesen tatsächlich krankt. Die Pläne der EU-Kommission, wonach Reisende künftig von Berlin nach Kopenhagen in vier statt sieben Stunden reisen können sollen, scheinen in weite Ferne gerückt. Denn die verkehrspolitische Wende im Sinne eines unmissverständlichen Bekenntnisses zum Verkehrsträger Schiene wird nur mit einer ebenso auskömmlichen wie langfristigen Finanzierung der Infrastruktur gewährleistet werden können. Zugleich müssen defekte Toiletten, geschlossene Bordbistros sowie zeitraubende baustellenbedingte Umleitungen endlich der Vergangenheit angehören. Millionen (potenzielle) Bahnreisende warten darauf, dass sich die positiv konnotierte Eisenbahn-Terminologie nicht länger ohne Grund im alltäglichen Sprachgebrauch niederschlägt. So ist von einem „großen Bahnhof“ die Rede, wenn ein aufwändiger Empfang bereitet wird, Termingenauigkeit umschreiben wir noch immer mit „pünktlich wie die Eisenbahn“ und ein sich abzeichnendes gutes Geschäft befindet sich unverändert „auf dem richtigen Gleis“.

Dazu braucht es neben der personellen Neuaufstellung mit der umstrittenen neuen Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Evelyn Palla, zwingend eine strukturelle Neuausrichtung auf die Bedürfnisse der Bahnreisenden. Die (Verkehrs-)Politik zwischen Flensburg und Garmisch-Partenkirchen muss sich einer im Interesse der Bevölkerung orchestrierten Bürger- statt einer betriebswirtschaftlich gemanagten Börsenbahn verschreiben.

31 Zit. nach: Bahnblogstelle, CDU will mehr Wettbewerb im Bahn-Fernverkehr, [bahnblogstelle.com](https://bahnblogstelle.com), 26.6.2024.