

Berschin, Felix

**Article**

## Sind mehr staatliche Mittel für die Bahn vor allem Preistreiber?

ifo Schnelldienst

**Provided in Cooperation with:**

Ifo Institute – Leibniz Institute for Economic Research at the University of Munich

*Suggested Citation:* Berschin, Felix (2025) : Sind mehr staatliche Mittel für die Bahn vor allem Preistreiber?, ifo Schnelldienst, ISSN 0018-974X, ifo Institut - Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München, München, Vol. 78, Iss. 05, pp. 64-71

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/320222>

**Standard-Nutzungsbedingungen:**

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

**Terms of use:**

*Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.*

*You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.*

*If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.*

## Im Blickpunkt

# Sind mehr staatliche Mittel für die Bahn vor allem Preistreiber?

Felix Berschin\*

## In Kürze

Das Sondervermögen Infrastruktur dürfte in Teilen an die Deutsche Bahn gehen. Wird damit eine Trendwende eingeläutet? Oder kann es zu Preissteigerungen kommen? Der Artikel vergleicht Bauvolumen und Baupreise der Schiene über die vergangenen Jahre. Das Ergebnis ist niederschmetternd: Das Bauvolumen ist nicht gestiegen, sondern es sind nur die Preise explodiert. Dies wirft die Frage auf, ob und wie staatliche Konjunkturprogramme in spezialisierten Branchen wie dem Bahnbau Preistreiber sind.

Die Deutsche Bahn reklamiert aus dem den Bund zur Verfügung stehenden „Sondervermögen Infrastruktur“ einen Anteil von 3/8 bzw. 148 Mrd. Euro neben bereits vermeintlich zugesagtem 140 Mrd. Euro aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sowie Eigenkapitalerhöhungen des Bundes in den nächsten zehn Jahren (Timmler 2025). 15,2 Mrd. Euro Rekordinvestitionen allein 2024 seien Ausdruck der nun anlaufenden Trendwende, man habe so viel gebaut wie noch nie (DBInfraGO 2025, S. 4).

## Berichterstattung im Rahmen des Infrastrukturzustandsbericht

Über die Infrastrukturentwicklung der Deutschen Bahn gibt es entgegen dem von der Deutschen Bahn (DB) vermittelten Eindruck eines erst jetzt durchgeführten „unge-

schminkten Bildes“<sup>1</sup> schon seit 2009 eine kontinuierliche Berichterstattung: Im Infrastrukturzustandsbericht (IZB)<sup>2</sup> berichten die DB Infrastrukturgesellschaften jährlich an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) getätigte Mengen und Investitionen in die Bundesschieneinfrastruktur und ermittelten auch einige Zustandsnoten für Brücken, Tunnel und Gleislage, sowie Anzahl Störungen, Dauer der Störungsbeseitigungen, Netzverfügbarkeit und Verspätungsminuten aus Unterhaltsmängeln. Die Grundlage hierzu sind die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV)<sup>3</sup> zwischen Bund und den DB Infrastrukturgesellschaften,

<sup>1</sup> Vgl. Philipp Nagl, neuer Vorstandsvorsitzender DB Netz AG „Für verständliche, transparente und umfassende Informationen über den Zustand ihrer Infrastrukturanlagen führt die DB Netz AG für das Jahr 2021 eine neue Berichtslogik ein.“ (DB Netz AG 2022, S. 2) oder [tagesschau.de](https://www.tagesschau.de) (2023).

<sup>2</sup> Die Berichte der DB Netze und die Prüfberichte des EBA dazu sind auf der Seite [https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb_node.html) abrufbar.

<sup>3</sup> Die Vereinbarungen sind – teilweise geschwärzt – ebenfalls auf der Seite des EBA einsehbar: [https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/lufv\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/lufv_node.html)

\* Dr. Felix Berschin ist Bahnexperte beim Beratungshaus Movation Consult in Berlin und Vorstand der Wissenschaftsvereinigung MehrBahn e.V.

die inzwischen in der dritten Generation bis 2029 abgeschlossen sind und die der DB Finanzierungs- und Planungssicherheit gewähren sollen. Die LuFV wurde im Rahmen der später abgesagten Kapitalprivatisierung des Konzerns geboren (und später dann auch abgeschlossen), weil sich private Investoren auf einen integrierten DB-Konzern mit Infrastruktur nur einlassen würden, wenn es einen kontinuierlichen staatlichen Mittelfluss hierzu gibt (Booz Allen Hamilton 2006, S. 20).

Die von der DB AG parallel seit 2021 durchgeführten „Netzzustandsberichte“ bzw. nun „DBInfraGO Zustandsberichte“ ignorieren diese Berichterstattung und definieren stattdessen neue Zustandsnoten. So heißt es: „Der InfraGO-Zustandsbericht ergänzt den Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) der Deutschen Bahn AG auf positive Weise, indem der Bericht einen detaillierten Blick auf den aktuellen Zustand der Eisenbahninfrastruktur und somit auf die Infrastrukturqualität wirft“ und weiter: „Die hier dargestellte mittlere Zustandsnote für den konstruktiven Ingenieurbau basiert auf der Netzzustandsnotenlogik, welche die Gesamtzustandsnote KIB aus dem Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) mit einbezieht und um weitere Zustandsmerkmale ergänzt.“ (DBInfraGO 2023, S. 7 und S. 27) So habe man insbesondere auch Alter und Verfügbarkeit in der Bewertung ergänzt, ohne dass aber offengelegt wird, wie dies letztlich erfolgt ist. Es wird lediglich darauf verwiesen, dass benachbarte Bahnen in Österreich, der Schweiz oder auch Skandinavien dieses System erfolgreich anwenden würden.

Der Bundesrechnungshof schließt aus dieser divergierenden Berichterstattung zum einen, dass es der DB AG mit dem IZB nur darum ging „auf dem Papier“ gute Kennzahlen vorzuweisen und das Fahren auf Verschleiß zu vertuschen und nun umgekehrt mit der abweichenden Berichterstattung die Lage zu dramatisieren, um die aufgrund der vielfach kolportierten „maroden Infrastruktur“ nun locker sitzenden Bundesmilliarden leichter zu akquirieren (Bundesrechnungshof 2024, S. 25). An diesen Vorwürfen mag etwas dran sein und es liegt auf der Hand, dass der Bund – insbesondere in den Personen der vielfach wechselnden Verkehrsminister – wenig Interesse hatte, sich mit dem Thema der Effektivität der LuFV näher zu beschäftigen. Immerhin geben zumindest die Mengen- und Investitionsangaben im Anlagevermögen ein zutreffendes Bild wieder, zumal sie einer intensiven Prüfung sowohl durch einen Wirtschaftsprüfer<sup>4</sup> als auch der fachlichen Prüfung des EBA unterliegen. Von daher erscheint fraglich, warum die bisherigen IZB unzureichend gewesen sein sollen. Viel-

mehr gibt es zahlreiche Hinweise, dass das Sanktionssystem der LuFV wirkungslos war und wohl auch sein sollte (Böttger 2019).

### Entwicklung der Mengen

Im IZB werden folgende Mengen an Ersatzinvestitionen berichtet:

- Kilometer Gleiserneuerung
- Stück Weichen
- Anzahl Stelleinheiten der Leit- und Sicherungstechnik
- Quadratmeter Brückenfläche
- Länge Oberleitungserneuerung
- Anzahl Tunnel (hier nicht ausgewertet, da extrem schwankend und geringe Fallzahl)

Es liegt auf der Hand, dass bei den vorgenannten Kategorien hier vielfach „Äpfel und Birnen“ in einen Korb geworfen werden. So ist eine Hochgeschwindigkeitsweiche dreißigmal teurer als eine einfache Weiche oder ein Quadratmeter Brücke einer riesigen Talbrücke kostet fünfzehnmal so viel wie ein Quadratmeter einer standardisierten Bachbrücke. Gleichwohl können über den betrachteten Zeitraum die Durchschnitte als repräsentativ angesehen werden, weil sich weder die Zusammensetzung im Netz aus anspruchsvollen Hochgeschwindigkeitsstrecken oder auch hoch belasteten Hauptstrecken im Vergleich zu wenig befahrenen Anschlussbahnen geändert hat noch entscheidende Innovationen Einzug gehalten haben, die nun ein ganz anderes Eisenbahnsystem ermöglichen.

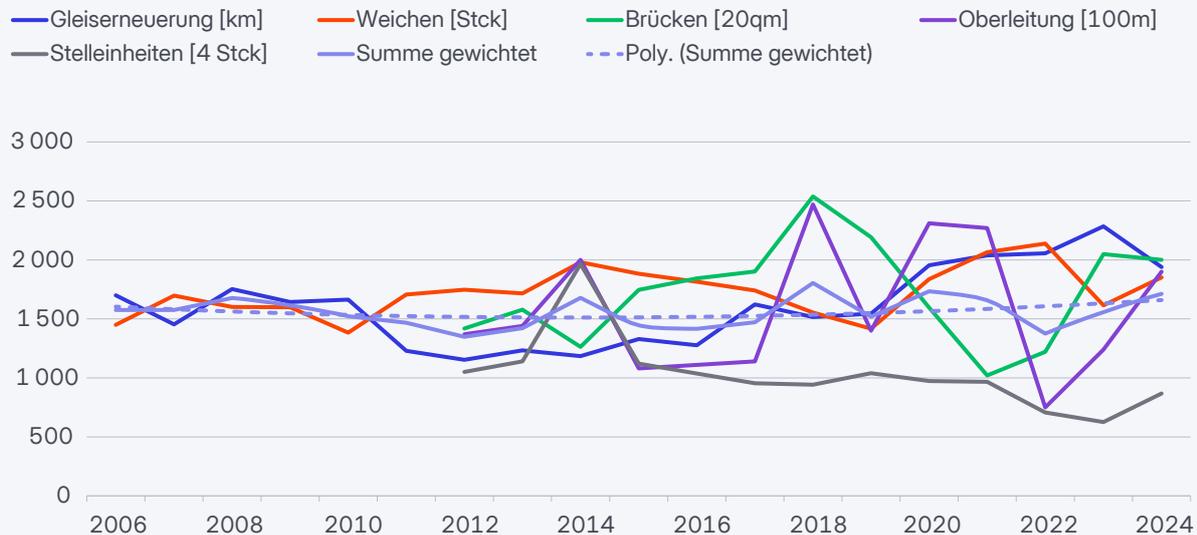
Abbildung 1 zeigt die Entwicklung der Mengen auf einer normierten Basis mit vergleichbaren Einheitskosten. Teilweise werden die Mengen erst seit 2012 berichtet. Im Detail schwanken die Mengen in den einzelnen Jahren erheblich, jedoch bleibt die Summe im Zeitverlauf recht konstant – inkl. der vermeintlichen Rekordmengen 2023 und 2024 („gebaut so viel wie noch nie“<sup>5</sup>). Den „Rekord“ darf man dann eher im Sinne „mit noch so viel Auswirkungen auf die Kunden“ interpretieren, auf die Menge selbst trifft dies aber nicht zu. Auffällig ist vor allem der kontinuierliche Abbau der Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik in der Maßeinheit „Stelleinheiten“, also genau in dem Bereich, wo neue Technik auch erhebliche Rationalisierungseffekte durch den Abbau von Stellwerkspersonal hätte.

<sup>4</sup> Vgl. die Regelungen in § 11 und Anlage 7.1. LuFV III zum Infrastrukturwirtschaftsprüfer des Bundes.

<sup>5</sup> Siehe [https://www.deutschebahn.com/de/presse/suche\\_Medienpakete/Bilanzpressekonferenz-2024-12718954](https://www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/Bilanzpressekonferenz-2024-12718954).

Abb. 1

## Ersatzinvestitionen – Entwicklung der Mengen 2006–2008



Quelle: IZB; DBInfrAGO (2025); Zusammenstellung des Autors.

© ifo Institut

### Entwicklung der Einheitspreise

Im IZB werden auch die investierten Gesamtkosten ausgewiesen, die neben den reinen Baukosten i.d.R. die Planungskosten sowie Baunebenkosten beispielsweise für Umleitungsentschädigungen umfassen. Eine einfache Division mit den Mengen gibt die Entwicklung der Stückkosten wieder (vgl. Abb. 2). Unübersehbar ist die Preisexplosion bei den Brücken und der Leit- und Sicherungstechnik ab etwa 2018, während Gleiserneuerung, Oberleitung und Weichen erst seit 2021/2022 stark anziehen. Speziell die Brücken waren schon Mitte der 2010er-Jahre in der Diskussion und wurden bei der LuFV II und nochmals bei der LuFV III in den Vordergrund gerückt.<sup>6</sup> Im gewichteten Mittel zeigt sich seit 2010 eine Verzweieinhalb-fachung der Einheitspreise, wobei sich die Preise bis 2018 mit etwa 25% Preissteigerung im Durchschnitt noch im allgemeinen Inflationsrahmen bewegten.

### Zusammenhang mit bereitgestellten staatlichen Mitteln

Nachfolgend sollen die von der DB AG berichteten Investitionen in die Infrastruktur gemäß integriertem Bericht DB

<sup>6</sup> Siehe dazu Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage zum Thema Baukostensteigerung Brücken, nach der sich die Vergabepreise bei Brücken in drei Jahren von 2015 bis 2018 um 107,8% erhöht hätten, ohne allerdings die Berechnungsgrundlage offenzulegen (Deutscher Bundestag 2019).

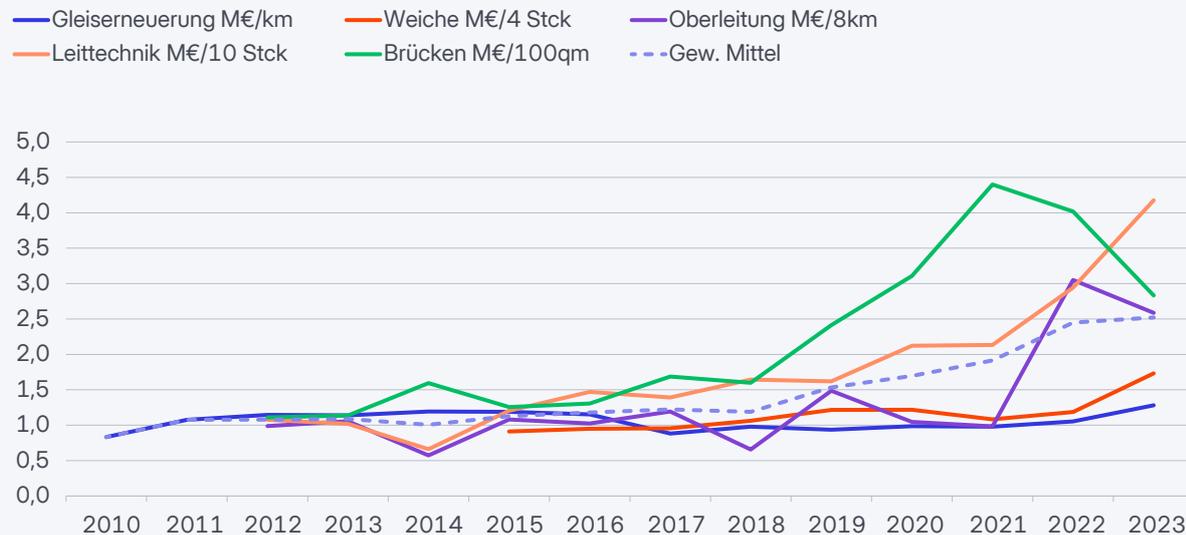
AG, die gemäß Verkehrsinvestitionsbericht des Bundes insgesamt verausgabten Bundesmittel für die Schieneninfrastruktur inkl. GVFG und EU-Mittel und die explizit für das Bestandsnetz gedachten LuFV-Mittel sowie neuerdings auch Eigenkapitalerhöhungen, von anfänglich 2,5 Mrd. Euro pro Jahr und in der LuFV III (ohne Nachtrag) auf 5,3 Mrd. Euro ansteigend, gegenübergestellt werden (vgl. Abb 3). Während bis 2018 die öffentlichen Mittel bereits stärker als die Inflation anstiegen, aber mit 40% Zuwachs noch im Rahmen blieben und die DB Infrastrukturgesellschaften ihre Investitionen bis 2016 sogar planierten, ist seit 2018 ein deutlicher und seit 2022/2023 ein dramatischer Anstieg der öffentlichen Mittel bei unveränderter Baumenge festzustellen. Im Prinzip entspricht die Steigerung dem Anstieg der festgestellten Stückkosten.

### Allgemeine Baukostensteigerung ist keine Erklärung

Übliches Argument für den enormen Mittelbedarf sind Baupreissteigerungen wegen Ukraine-Krise/Energiekosten, Fachkräftemangel und Lieferkettenstörungen durch die Corona-Pandemie. Es ist nicht zu leugnen, dass diese Effekte seit 2020 zu deutlichen Preisschüben führten. Zu Vergleichszwecken wurde daher eine Mischung aus den Preisindizes des Statistischen Bundesamts zu Straßenbau, Brückenbau und Ortskanäle und zusätzlich ab 2015 der Preisindex des Bauhauptgewerbes zu Kabeltiefbau herangezogen. Sicherlich gibt es viele bahnspezifische Beson-

Abb. 2

## Ersatzinvestitionen – Entwicklung der normierten Einheitspreise



Quelle: IZB; DBInfrAGO (2025); Berechnungen des Autors.

© ifo Institut

derheiten, jedoch ist in der Summe nicht nachvollziehbar, warum sich das Verbauen von Beton, Schotter, Erdbau und Kabeln grundsätzlich ganz anders entwickeln sollte als im allgemeinen Tiefbau. Es zeigt sich, dass zwischen 2011 – dem ersten Jahr mit vollständiger Angabe der Investitionsmittel der DB AG in die Bestandsinfrastruktur nach konkreten Mengen – und 2024 die Preise im Verkehrswegebau allgemein um 81% zugelegt haben.<sup>7</sup> Bei im Ergebnis lediglich geringfügig erhöhten (21% mehr) Baumengen hat sich der Bundesmitteleinsatz (und auch die Investitionsausgaben der DBInfrAGO) mehr als vervierfacht (vgl. Abb. 4). Dies lässt den Schluss zu, dass die Preise bei der Schieneninfrastruktur fast zweimal stärker gestiegen sind, als dies die Baupreisindizes erwartet hätten.

### Marodes Netz und Verspätungen

Der enorme Einsatz öffentlicher Mittel für die Schieneninfrastruktur wird gerne mit einem angeblich maroden Netz begründet, welches unzureichend modernisiert sei, vulgo „Investitionsrückstand“. In fast stereotyper Wiederholung erklärt der DB Konzern, dass 80% der Verspä-

tungen wegen eines „zu alten, zu kaputten und zu vollen Netzes“ entstehen würden (*Der Spiegel* 2023)<sup>8</sup>. Die Daten aus dem IZB und weitere verfügbare Daten stützen diese These überwiegend nicht, vielmehr bewegen sich die Performance-Werte des Netzes in einer Seitwärtsbewegung. Einer deutlichen Zustandsverbesserung bei Tunneln (+19%) und Gleislage (+7%) steht eine leichte Verschlechterung bei Brücken und Stützbauwerken (jeweils –5%) gegenüber. Ebenfalls streut das Durchschnittsalter Gleise und Weichen jeweils nur um +/-2,5%. Lediglich Brücken sind selbst unter Berücksichtigung einer im Jahr 2025 geänderten Altersermittlung im Zeitraum von insgesamt 15 Jahren durchschnittlich sechs Jahre älter geworden. Dies erscheint allerdings nachvollziehbar, weil einerseits mit den Neubaustrecken der 1990er-Jahren der Brückenbestand, v.a. bei Großbrücken, deutlich angewachsen ist und zudem viele Brücken noch lange nicht ihre Nutzungsdauer erreicht haben. So steht bei Wurzten eine inzwischen 186 Jahre alte Eisenbahnbrücke aus der Zeit des Streckenbaus, die heute problemlos mit 200km/h befahren werden kann.<sup>9</sup>

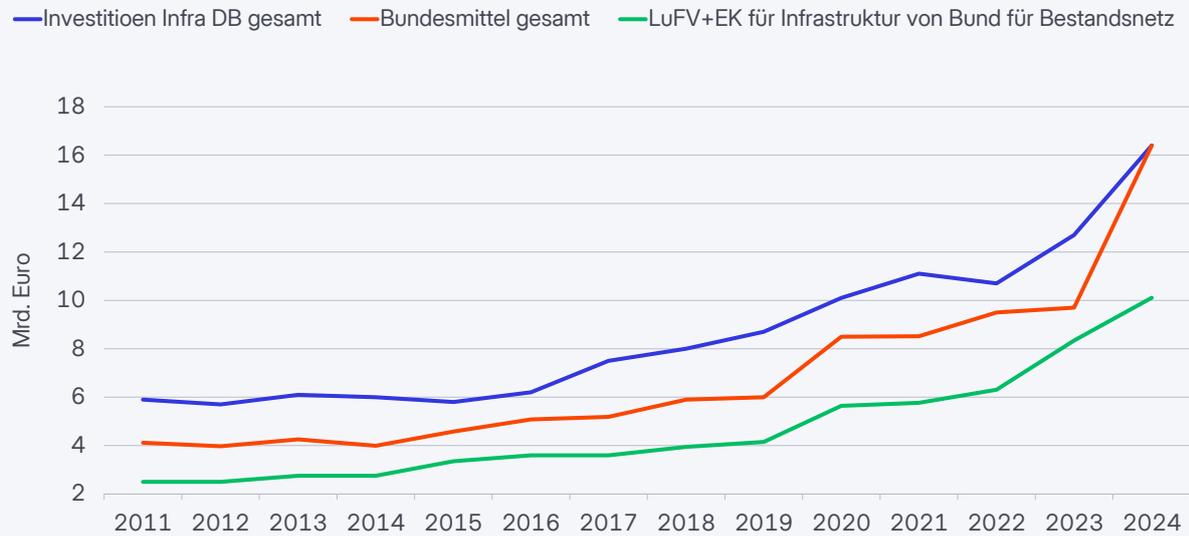
<sup>7</sup> Die von der DB vorgebrachte Steigerung von 100% – mit zudem kürzeren Zeitraum von nur 2015 bis 2023 statt 2011 bis 2024 (Kamann 2025) – konnte nicht nachvollzogen werden. Ein „Oxford-Index“ Bau ist nicht bekannt. Die hier verwendeten Zahlen sind der Mittelwert aus den Zahlen des Statistischen Bundesamts zu Straßenbau, Brückenbau und Ortskanälen (GENIOS Nr. 61281), sowie ergänzend ab 2015 Kabeltiefbau nach den Zahlen des Hauptverbands der Bauindustrie.

<sup>8</sup> DB-Vorstand Berthold Huber verwendete diese Sprachregelung erstmals im SPIEGEL-Interview vom 24. Februar 2023 unter der gleichnamigen Überschrift (Dambeck et al. 2023).

<sup>9</sup> DB Brückenportal: <https://bruecken.deutschebahn.com/>

Abb. 3

Investitionen und Bundesmittel

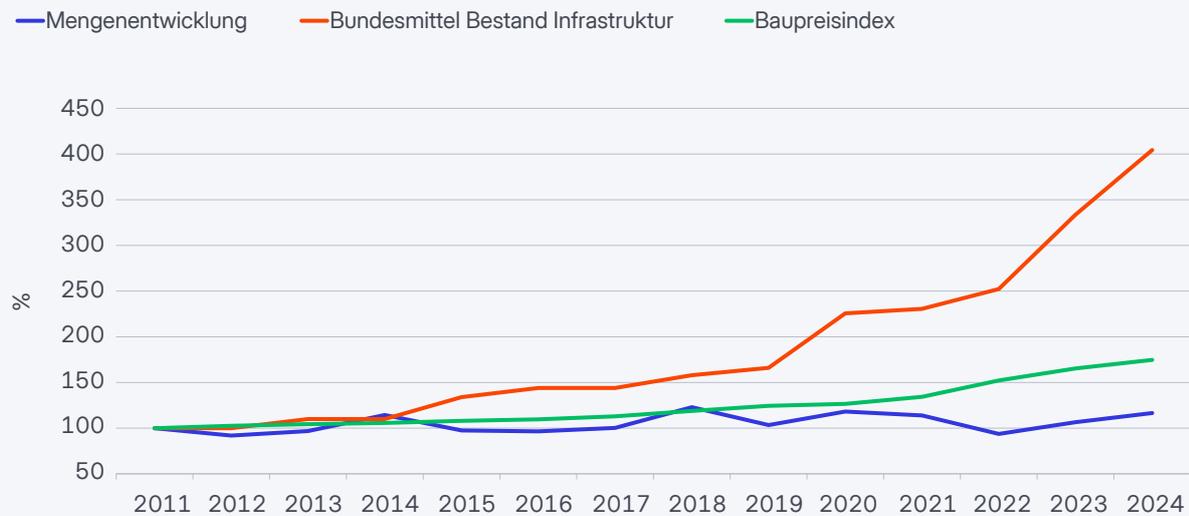


Quelle: Verkehrsinvestitionsberichte; Zusammenstellung des Autors.

© ifo Institut

Abb. 4

Steigender Mittelbedarf weit über der Inflation



Quelle: IZB; DBInfrAGO (2025); Verkehrsinvestitionsberichte; Destatis; Hauptverband der Deutschen Bauindustrie; Berechnungen des Autors.

© ifo Institut

Abbildung 5 zeigt auf vergleichbarer Grundlage sowohl Zustandsnoten als auch berichtetes Durchschnittsalter der Anlagen im Zeitverlauf. Auch die Daten zu Störungen und Verspätungen lassen nicht den Schluss zu, dass das Netz „völlig marode“ sei und ein zuverlässiger Eisenbahnbetrieb nicht mehr möglich sei. Die berichteten Kennzahlen weisen ein uneinheitliches Bild auf. Insbesondere zuletzt gestiegenen Gesamtverspätungen aber auch netzbedingten Verspätungen stehen deutlich weniger Infrastrukturmängel selbst, aber auch rückläufige Zahlen an Infrastrukturstörungen gegenüber.<sup>10</sup> Allerdings ist die Dauer der Störungen gestiegen. Am ehesten ist der Schluss erlaubt, dass sich der Umgang mit Störungen deutlich verschlechtert hat, was auf ein Managementversagen hindeutet, aber nicht unbedingt auf eine verkommene Infrastruktur.

Der bei der Etablierung der LuFV immer in das Schaulfenster gestellte Wert „theoretischer Fahrzeitverlust“, der für Langsamfahrstellen herangezogen werden sollte, hat sich dagegen als unbrauchbar erwiesen, weil er in seinen Auswirkungen praktisch allein von nicht genehmigten Streckensperrungen und Stilllegungen beeinflusst wurde, die aber nichts zur Performance des gesamten Schienennetzes aussagen. Im Gegenteil, die vom EBA zentral behandelten Fälle betrafen fast durchweg Nebenstrecken mit marginalem Verkehr (EBA 2022, S. 12–16). Abbildung 6 zeigt die wichtigen Indikatoren Anzahl Infrastrukturmängel, Störungen, Stördauer und Verspätungsminuten im Vergleich zu 2009. Sicherlich können aufgrund der höheren Netzauslastung viele Störungen nicht mehr abgebaut werden und die Störungen haben damit wesentlich stärkere Folgen im gesamten Netz, jedoch liegen die zentralen Ursachen für die Verspätungen in der Dysfunktionalität des Bahnsystems. So hat sich die Verfügbarkeit der ICE-Züge trotz erheblicher Neubeschaffung nicht verbessert, sondern verharrt mit 20% Nichtverfügbarkeit auf einem sehr schlechten Wert (DB 2025). Dramatische Ausmaße haben die aufgrund verfehlter Personalplanung, aber auch zunehmender Inflexibilität in den Arbeitsprozessen erfolgte Nichtbesetzung von Stellwerken angenommen (Schulze Pals 2025).

Der Bund äußert selbst: „[Es ist] nicht darüber hinweg[z]u täuschen, dass nicht allein der Zustand der Infrastruktur für die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Bahnbetriebs verantwortlich ist. So werden die Verspätungsminuten im IZB 2022 zu 54,8%, im IZB 2023 zu 53,9% auf Ursachen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen zurückgeführt. Dies verdeutlicht, dass die unbestritten notwendigen

bundesseitigen Investitionen in die Bahninfrastruktur nicht für eine akzeptable Betriebsqualität ausreichen, sondern dass auch die Nutzer der Infrastruktur ihren Beitrag zu einem zuverlässigen und pünktlichen Bahnbetrieb leisten müssen.“ (EBA 2024, S. 4). Insgesamt ist ein zunehmender Leistungsabbau in der Bahnbranche festzustellen, der nach Planerfüllung und dem Grundsatz „nicht schuld zu sein“ funktioniert und damit weit unter den technischen Möglichkeiten des Bahnsystems bleibt. Wesentlichen Anteil daran hat die komplizierte Konzernstruktur der DB AG mit dem Fokus auf Befriedigung von kurzfristigen politischen Interessen und Absicherung der starken Stellung der Hausgewerkschaft EVG.

### Schlussfolgerungen

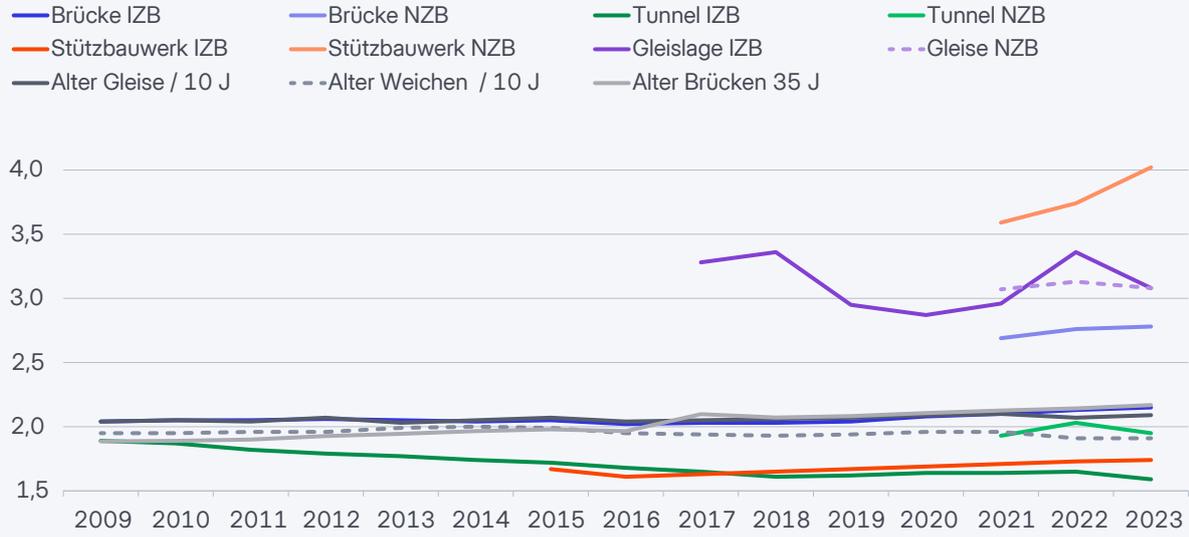
Die These des völlig unterfinanzierten und maroden Eisenbahnnetzes kann auf Basis der Berichterstattung der DB gegenüber dem Steuerzahler (Eisenbahn-Bundesamt) nicht bestätigt werden. Vielmehr gibt es deutliche Hinweise, dass die explosionsartigen Preissteigerungen der Eisenbahninvestitionen durch die Bereitstellung von (zu viel) staatlichem Geld getrieben sind. Die Geldmehrung war und ist sicherlich einerseits vom Willen nach Stärkung des System Schiene als Hebel für die Verkehrswende=Klimaschutz getrieben, ist aber auch Ergebnis eines geschickten Lobbyings des DB-Konzerns, der das Thema marodes Netz und damit erheblich mehr staatliche Finanzierung geschickt in die politische Landschaft und die sprudelnden Steuereinnahmen lancierte, um letztlich von der dramatischen Verschuldung und den schlechten wirtschaftlichen Ergebnissen abzulenken. Nicht zuletzt kann der DB-Konzern aus der Investitionstätigkeit für seine Infrastruktursparte neben Liquiditäts- und Bonitätsvorteilen auch direkte Gewinne v.a. aus Konzernumlagen, verrechenbaren Eigenleistungen und Profiten der hauseigenen Planungstochter DB E.C.O. ziehen. Nicht umsonst werden diese Geschäftszahlen nicht gesondert ausgewiesen.

Die massiven Preissteigerungen des Bahnbaus haben aber auch Ursachen in überbordende Planungsvorgaben, die inzwischen für jede Minibaustelle ein Baulärmgutachten, Einsammeln von Eidechsen, landschaftspflegerische Begleitpläne für vorübergehende Baustelleneinrichtungen oder Grundwassermessungen beim Setzen eines einzigen Signalmastes erfordern. Speziell im Eisenbahnbereich fehlen belastbare Grenzwerte bzw. Eingriffsschwellen, wann tatsächlich nennenswerte Belastungen entstehen und dies durch Gutachten und Messungen überwacht oder auch kompensiert werden müssten. Zwar hat sich der Gesetzgeber rührig um das Entfallen diverser Planrechtsverfahren, Einschränkungen von Klagemöglichkeiten oder auch Vereinfachungen von Umweltverträglichkeitsprüfungen

<sup>10</sup> Das EBA führt diesen Indikator als Beleg für die Wirksamkeit der LuFV an, es wird auch dargelegt, dass man im Wege der Prüfung diverse Störungsbeseitigungen „nur auf dem Papier“, z. B. durch Herabsetzung der Geschwindigkeit aufgedeckt habe (EBA 2022, S. 20–21).

Abb. 5

Zustandsnoten und normiertes Durchschnittsalter der Anlagen im Zeitverlauf

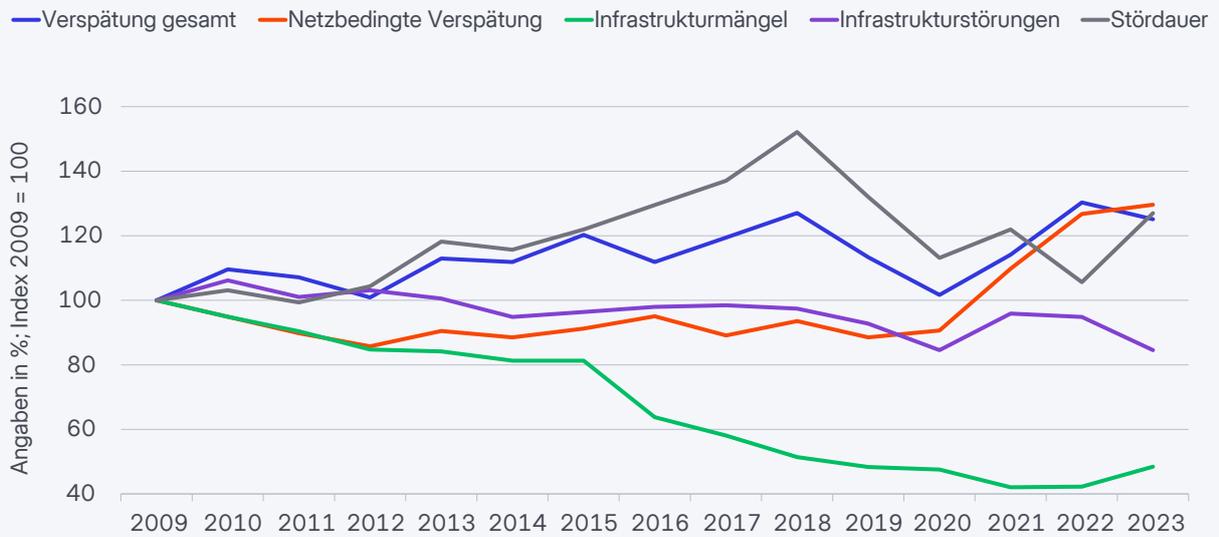


Quelle: IZB; DBInfrAGO (2025); Berechnungen des Autors.

© ifo Institut

Abb. 6

Entwicklung Störungen und Verspätungen



Quelle: IZB; Berechnungen des Autors.

© ifo Institut

gekümmert. Aber diese Effekte verpuffen, weil die spezielle Eisenbahnfachbehörde, aber auch die vielen anderen Fachrichtungen von Naturschutz, Landwirtschaft, Forst, Leitungsträgern, Denkmalschutz, Bundeswehr, Rettungsdiensten usw. unendlich im Erfindungsreichtum von zu prüfenden Themen sind. Zudem besteht in Deutschland keine Kultur, Herausforderungen beim Bauen aus der Kompetenz der ausführenden Personen zu lösen, statt nur Pläne abzuarbeiten und auf Fehler der anderen zu schieben („Baubehinderung“).

Bedauerlicherweise hat auch die Deutsche Bahn AG wenig Interesse, hier entgegenzuhalten. Widerstand gegen überbordende Vorschriften aus der Eisenbahnwelt sind kaum bekannt. Ganz anders der Straßenbau. Hier wurden immer wieder entsprechende Verschärfungen im Arbeitsschutz an Straßenbaustellen erfolgreich torpediert und verwässert. Ein Arbeiten an Autobahnen im Abstand von 75 cm zu mit 60 km/h vorbeirauschenden Lkw ist weiterhin problemlos möglich<sup>11</sup>, für die Eisenbahn wäre dies undenkbar.

Die Bahnbranche ist insgesamt mit sich selbst beschäftigt und kann im Zweifel auf reichlich fließendes Staatsgeld verweisen. Dies war bei der Bahnreform 1993 anders gedacht. Durch Entlassen in eine private Rechtsform und ggf. spätere Privatisierung der Transportgesellschaften sollte die Eisenbahn eine normale Wirtschaftsbranche werden. Die Herausforderung bleibt aber dahingehend, dass sich Schieneninfrastruktur nicht als kapitalgeführtes Wirtschaftsunternehmen betreiben lässt, wenn sie mehr sein soll als ein „Kanal“ für Massengüter über lange Strecken, wie es in Nordamerika praktiziert wird. Dies zeigen die englischen Erfahrungen zum gescheiterten Experiment *Railtrack* eindrücklich. Von daher muss mit privaten Handlungsformen, aber klaren staatlichen Zielen und verlässlichen Investitionsmitteln über lange Zeiträume Standardisierung/Rationalisierung, Innovation und Effizienz im Zentrum stehen. Der Fokus sollte auf maschinellem Einsatz der Bestandserneuerung unter rollendem Rad, sprich Betrieb auf dem Nachbargleis, Ertüchtigung von Ausweichstrecken für den Güterverkehr inkl. Elektrifizierung und Steigerung der Leistungsfähigkeit durch Pünktlichkeit und Präzision liegen. •

<sup>11</sup> Siehe ASR A5.2 Nr. 2.2.3.

## Referenzen

Böttger, C. (2019), *Stellungnahme zur Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages zum Thema LuFV3*, 16. Oktober, Berlin.

Booz Allen Hamilton (2006), *Privatisierungsvarianten der DB AG „mit und ohne Netz“*, Gutachten im Auftrag der Bundesregierung, Berlin, verfügbar unter: [https://netze.econ.kit.edu/downloads/PRIMON\\_Langfassung\\_060301.pdf](https://netze.econ.kit.edu/downloads/PRIMON_Langfassung_060301.pdf).

Bundesrechnungshof (2024), *Bericht nach § 88 Absatz. 2 BHO zur Betätigung des Bundes bei der DB AG im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung im Konzernabschluss 2023*, 22. Oktober, Bonn.

Dambeck, H., S. Reiber und G. Traufetter (2023), „Zu alt, zu voll, zu kaputt“, *Der Spiegel* 9/2023, S. 8.

DBInfraGO (2023), *Zustandsbericht DBInfraGO 2023*, Frankfurt am Main.

DBInfraGO (2025), *Ein Jahr DBInfraGO AG – was wir erreicht haben*, Frankfurt am Main.

DB Netz AG (2022), *Netzzustandsbericht DB Netz 2021*.

Deutsche Bahn – DB (2025), „DB-Statement zur Berichterstattung im ‚SPIEGEL‘ über ICE-Verfügbarkeit“, Pressemitteilung, 25. März, 10:45 Uhr, verfügbar unter: <https://www.deutschebahn.com/de/konzern/Aktuelles/Aktuelle-Statements-12829716>.

Deutscher Bundestag (2019), *Baupreissteigerungen im Bereich Erhalt sowie Neu- und Ausbau von Schienenwegen*, Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/10749, Berlin.

Eisenbahn-Bundesamt – EBA (2022), *Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III: 1. Bericht gemäß § 14a.1*, Bonn.

Eisenbahn-Bundesamt – EBA (2024), *Sonderbericht Qualitätskennzahlen*, 7. Juni, Bonn.

Kamann, M. (2025), „Warum mehr Staatsgeld die Preise der Bahn nach oben treibt“, *Die Welt* 16. April, verfügbar unter: <https://www.welt.de/politik/deutschland/plus255941970/Bahn-Dramatischer-Anstieg-der-oeffentlichen-Mittel-bei-unveraenderter-Bauleistung.html>

Schulze Pals, J. (2025), „Was wirklich hinter vielen Zugverspätungen steckt“, *Die Zeit*, 25. Februar, verfügbar unter: <https://www.zeit.de/mobilitaet/2025-02/deutsche-bahn-db-infrago-stellwerke-zugverkehr-bundesnetzagentur>.

tagesschau.de (2023), „Vorstand fordert radikalen Kurswechsel“, 16. März, verfügbar unter: [https://www.tagesschau.de/investigativ/ndr-wdr/deutsche-bahn-bericht-101.html?utm\\_source=pocket-newtab-global-de-DE](https://www.tagesschau.de/investigativ/ndr-wdr/deutsche-bahn-bericht-101.html?utm_source=pocket-newtab-global-de-DE).

Timmler, V. (2025) „Deutsche Bahn will 148 Mrd. Euro aus dem Sondervermögen“, *Süddeutsche Zeitung*, 13. März, 5.