



Die Bahn als 'Lokomotive' zur Deutschen Einheit

Die Bahn als "Lokomotive" zur Deutschen Einheit
25 Jahre Deutsche Einheit am 3. Oktober 2015
Mit den Feiern zum Jubiläum 25 Jahre Deutsche Einheit am 3. Oktober rückt auch die Bedeutung der Eisenbahn für das Zusammenwachsen Deutschlands ins Bewusstsein. Die Wiedervereinigung Deutschlands war für die Deutsche Bahn eine besondere Herausforderung, bei der sie und ihre Mitarbeiter sich als "Lokomotive" zur Deutschen Einheit erwiesen: von den Sonderzügen für die Prager Botschaftsflüchtlinge über die unbürokratische Zusammenarbeit von Bundes- und Reichsbahn direkt nach dem Mauerfall und im Zuge der Bahnreform 1994 bis hin zum Aus- und Neubau des Streckennetzes zwischen Ost und West.
"Aktion Zug": Botschaftsflüchtlingen wird 1989 die Ausreise mit der Deutschen Reichsbahn ermöglicht
Im Herbst 1989 waren tausende Menschen in die Prager Botschaft geflüchtet, um von dort ihre Ausreise in die Bundesrepublik zu erzwingen. Am 30. September 1989 verkündete Außenminister Hans-Dietrich Genscher die lang ersehnte Botschaft vom Balkon der Prager Botschaft: Die Flüchtlinge dürfen in den Westen ausreisen. Unter der Bezeichnung "Aktion Zug" wurde die Ausreise tausender Botschaftsflüchtlinge über Sonderzüge der Deutschen Reichsbahn organisiert. Die Züge fuhren von Prag durch das Gebiet der DDR über Dresden, Chemnitz und Plauen in das bayerische Hof.
Ein Teil der eingesetzten Sonderzüge war ursprünglich für die Feierlichkeiten zum 40. Jahrestag der DDR in Ostberlin vorgesehen, zu denen Michael Gorbatschow als Ehrgast eingeladen war. Seine Reformpolitik ließ viele Menschen auf ein baldiges Ende des Kalten Krieges hoffen und zahlreiche Bürger der DDR sahen sich in ihren Forderungen nach mehr Freiheitsrechten bekräftigt. Diese Bestrebungen sowie die Demonstrationen in Leipzig, Berlin oder Dresden führten schließlich zur Grenzöffnung am 9. November 1989. Die daraufhin einsetzende Reisewelle zwischen Ost und West stellte Bundesbahn und Reichsbahn vor neue Herausforderungen.
Nach dem Mauerfall: Eisenbahner im Einsatz
Die enormen Reiseströme zwischen DDR und Bundesrepublik machten kurzfristig eine enge Zusammenarbeit der beiden Staatsbahnen erforderlich, wie sie vier Jahrzehnte lang nicht denkbar war. Nicht zuletzt waren die Mitarbeiter der beiden Unternehmen durch zwei unterschiedliche Wirtschaftssysteme geprägt. Doch auf die Ereignisse im Herbst 1989 reagierten Bundesbahn und Reichsbahn ganz pragmatisch: Die Zentrale der Bundesbahn und die Generaldirektion der Reichsbahn stimmten sich ad hoc ab - für reguläre internationale Fahrplanabsprachen blieb keine Zeit. Bereits am 10. November 1989 wurden alle verfügbaren Züge in der Grenzregion zusammengezogen und rollten auf den wenigen innerdeutschen Ost-West-Verbindungen.
Die Eisenbahner bewiesen Gemeinsinn und stellten sich in ihren Dienst- und Fahrplänen flexibel auf die neuen Bedürfnisse ein. Damit brachten sie die deutsche Wiedervereinigung wesentlich voran, die schließlich im Einigungsvertrag vom 3. Oktober 1990 ihren Abschluss fand.
Bahnreform am 1. Januar 1994
Bundesbahn und Reichsbahn hatten 1993 eine Schuldenlast von umgerechnet 34 Milliarden Euro aufgehäuft. Allein die Personalaufwendungen lagen um 50 Prozent höher als der Umsatz. Vor allem bei der Reichsbahn wurde in der Infrastruktur auf Verschleiß gefahren, Stellwerke und Brücken waren stark veraltet. Im Westen war der Nahverkehr aufs Abstellgleis geraten.
In dieser für das System Schiene bedrohlichen Lage bestand in der Bundesregierung Einmütigkeit: Durch eine Bahnreform sollte mehr Verkehr auf die Schiene geholt und der Bundeshaushalt nachhaltig entlastet werden. Mit einer großen parlamentarischen Mehrheit stimmte der Deutsche Bundestag am 2. Dezember 1993 einer notwendigen Grundgesetzänderung zu und machte den Weg frei für eine grundlegende Bahnreform. Bundesbahn und Reichsbahn wurden am 1. Januar 1994 in der unternehmerisch geführten Aktiengesellschaft Deutsche Bahn AG zusammengeführt.
Heute ist die Deutsche Bahn ein wirtschaftlich erfolgreiches Unternehmen und befördert deutlich mehr Menschen und Güter als vor 20 Jahren: Seit 1994 sind im Personenverkehr in Deutschland das Zugangebot um 30 Prozent und die Zahl der Kunden um 69 Prozent gestiegen. Der Güterverkehr auf der Schiene wuchs um 56 Prozent. Der Schienenverkehr ist damit wieder ein Wachstumsmarkt. Auch das zweite Ziel wurde erreicht. Die öffentlichen Ausgaben für das Eisenbahnwesen, zum Beispiel für die Bestellung des Nahverkehrs, sind von 1994 bis 2011 inflationsbereinigt um ein Drittel gesunken. Die Bahnreform hat hierfür den Grundstein gelegt.
Verkehrsprojekte der Deutschen Einheit
Durch die jahrzehntelange Teilung war das Verkehrsnetz zwischen Ost und West an vielen Stellen unterbrochen. Es gab nur noch acht durchgehende Verbindungen zwischen Reichs- und Bundesbahn. Nach 1989 ging es zunächst um Lückenschlüsse im Schienennetz. In Berlin wurden zahlreiche Grenz- und Geisterbahnhöfe schnell wieder eröffnet und saniert.
1991 verabschiedete der Deutsche Bundestag neun ambitionierte Verkehrsprojekte auf der Schiene, die leistungsfähige Verbindungen zwischen alten und neuen Bundesländern gewährleisten sollen.
Eines der ersten vollendeten Großprojekte war die Erneuerung der ehemaligen "Interzonenstrecke" zwischen Hamburg und Berlin im Jahr 1995. Sie wurde 2004 in einem zweiten Schritt für eine Geschwindigkeit von 230 km/h ausgebaut. Die Reisezeit sank von viereinhalb Stunden im Jahr 1990 auf eine Stunde 40 Minuten.
Seit 1998 ist die Schnellfahrstrecke Hannover-Wolfsburg-Berlin in Betrieb. Hier fahren die ICE-Züge mit Tempo 250. Die Hauptstadt wurde damit an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angeschlossen. Die ICE-Sprinter zwischen Frankfurt und Berlin benötigen nur noch 3 Stunden 40 Minuten.
Der Neu- und Ausbau der Strecke Berlin-Halle/Leipzig-Erfurt-Nürnberg ist mit 514 Kilometern das aufwändigste Schienenprojekt. Der Teilabschnitt Berlin-Halle/Leipzig wurde 2006 fertiggestellt und wird mit 200 km/h befahren. Im Dezember 2015 wird die Neubaustrecke Halle/Leipzig-Erfurt eröffnet. Dann verkürzt sich die Fahrzeit zum Beispiel von Frankfurt am Main nach Leipzig und Dresden um rund 50 Minuten. Und wenn im Dezember 2017 die Strecke durch den Thüringer Wald zwischen Erfurt und Nürnberg in Betrieb geht, braucht der Reisende im ICE von Berlin nach München weniger als vier Stunden - heute sind es sechseinhalb Stunden.
Insgesamt werden 20,3 Milliarden Euro in die neun Schienenverkehrsprojekte investiert, 16,9 Milliarden Euro davon wurden bereits verbaut.
In der Bundeshauptstadt Berlin war der Bau des Hauptbahnhofs ein Leuchtturmprojekt. Der modernste Kreuzungsbahnhof Europas in unmittelbarer Nähe zum Regierungsviertel wurde pünktlich zur Fußball-WM 2006 fertiggestellt. Erstmals in der Geschichte Berlins verknüpft ein zentraler Bahnhof alle Fernverkehrsverbindungen mit dem Regionalverkehr und der S-Bahn. Der Hauptbahnhof wurde damit zu einem Symbol für das Zusammenwachsen einer ehemals geteilten Stadt.
Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Deutschland
Telefon: 030/297-61030
Mail: presse@deutschebahn.com
URL: <http://www.bahn.de>
 http://www.pressrelations.de/new/pmcounter.cfm?n_pnr_=596711 width="1" height="1"

Pressekontakt

Deutsche Bahn AG

10785 Berlin

bahn.de
presse@deutschebahn.com

Firmenkontakt

Deutsche Bahn AG

10785 Berlin

bahn.de
presse@deutschebahn.com

Die Deutsche Bahn AG ist der führende Mobilitäts- und Logistikdienstleister Deutschlands. Rund eine viertel Millionen Mitarbeiter sind in ihren Unternehmensbereichen Personenverkehr, Transport & Logistik und Infrastruktur und Dienstleistungen tätig. Der DB-Konzern will ein überdurchschnittlich wachsender Dienstleistungskonzern mit guter Ertragskraft und europäischer Ausrichtung sein. Das Hauptgeschäft ist der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene. Touristik und Logistik bieten besonders gute Chancen für Wachstum. Die Vorteile, die der Schienenverkehr beim Umweltschutz bietet, werden konsequent genutzt. Die Deutsche Bahn AG wird vertreten durch den Vorstand: Dr. Rüdiger Grube (Vorsitzender), Dr. Richard Lutz, Ulrich Weber, Dr. Volker Kefer und Gerd Becht.