

20 Jahre Deutsche Einheit auf der Schiene



Bauarbeiten an der Nürnberger Ringbahn (VDE 8.1).

Foto: DB AG/Frank Kniestedt

Am 3. Oktober jährte sich der Tag der Deutschen Einheit zum 20. Mal. Seither sind die Deutschen wieder ein Volk, ein Staat hält schützend seine Hand über sie. Doch lange hat es gedauert, bis auch die Mauer aus den Köpfen der Menschen verschwunden ist. Vorurteile gegenüber dem jeweils anderen System hielten sich lange. Und es gab auch lange unterschiedliche Regeln für die beiden ehemals geteilten Gebiete. Zumindest auf der Schiene dauerte es fast 20 Jahre, bis ein heute einheitliches Regelwerk für den Eisenbahnbetrieb existiert. Doch eines hat die Mitarbeiter der DB AG immer vereint: Sie waren und sind Eisenbahner.

Helmut Kohl ist der Kanzler der Einheit. Heinz Dürr der Bahnchef der Einheit. Von 1991 an bereitete der schwäbische Unternehmer zunächst die Deutsche Bundesbahn, ab September 1991 auch die Deutsche Reichsbahn auf den von der Politik beschlossenen Zusammenschluss vor. Im Kapitel IV, Artikel 26, Absatz 3 des Einigungsvertrages heisst

es: „Der Vorsitzter des Vorstands der Deutschen Bundesbahn und der Vorsitzter des Vorstands der Deutschen Reichsbahn sind für die

Koordinierung der beiden Sondervermögen verantwortlich. Dabei haben sie auf das Ziel hinzuwirken, die beiden Bahnen technisch und organisatorisch zusammenzuführen.“ In einem Zeitungsartikel (erschieden am 25. September 2010 in der Welt) erinnert sich Dürr: „Ich war Vorstandsvorsitzender bei beiden Bahnen, ich konnte mich also selbst koordinieren.“

Eine Mammutaufgabe: Beide Bahnen hatten zusammen über 500.000 Mitarbeiter. Die Fahrzeuge



Der VT 601 (TEE) der Bundesbahn.

Foto: Jürgen Heegmann

beider Bahnen folgten unterschiedlichen Kennzeichnungssystemen. Zwei verschiedene Kursbücher gaben Auskunft über die Bahnverbindungen. Und nicht zuletzt die Richtlinien: Die Bundesbahn hatte zu Beginn der 90-er Jahre etwa 2.000, die Reichsbahn dagegen „nur“ 450 Vorschriften und Regelwerke. Auch diese mussten harmonisiert werden.

Vor dem damaligen Bahnchef Dürr lagen fast drei Jahre harter Arbeit. Im Januar 1994 sollten beide eigenständigen Behörden zu einem neuen, privatwirtschaftlich organisierten Unternehmen verschmolzen werden. Beide Unternehmen hatten einen grundsätzlich verschiedenen Ansatz der Beförderungsphilosophie. In der DDR beispielsweise spielte der Güterverkehr eine deutlich größere Rolle als in der ehemaligen BRD. Transporte über eine Entfernung von mehr als 50 Kilometern mussten per Gesetz über die Schiene abgewickelt werden. Der Personenverkehr spielte dagegen eine untergeordnete Rolle (sh. Tabelle).

Grundlagen in drei Jahren ausgearbeitet

In den Jahren vor 1994 setzten die Eisenbahner in Ost und West alles daran, die organisatorischen und verwaltungstechnischen Abläufe nach innen und außen einheitlich zu gestalten. Zunächst wurde ein einheitliches Triebfahrzeug-Kennzeichnungssystem beschlossen. Seit dem 1. Januar 1992 rollten alle Loks und Triebwagen der beiden Bahnen

Registrierte Transportleistung				
	1960	1970	1980	1986
Güterverkehr in Mrd. Tonnenkilometer				
Reichsbahn	32,9	41,5	56,4	58,9
Bundesbahn	56,2	72,6	65,3	61,1
Personenverkehr in Mrd. Personenkilometern				
Reichsbahn	21,3	17,7	22,0	22,4
Bundesbahn	38,4	37,5	41,4	41,4

unter diesem neuen System. Auch die Streckennummerierung musste neu geregelt werden. Am 2. Juni 1991 erschien zum ersten Mal nach 40 Jahren wieder ein gesamtdeutsches Kursbuch, allerdings noch mit getrennten Streckennummern. Es dauerte noch gut ein Jahr, ehe alle Strecken in West und Ost dem gleichen Nummernschema folgten.

Und auch optisch gab es schon Anpassungen, bevor aus beiden Unternehmen eins wurde: Bereits im Mai 1992 erhielten die Mitarbeiter der Reichsbahn die von der Bundesbahn bekannte Dienstkleidung.

Doch in der Zeit vor der Gründung der DB AG hatte Dürr noch mit ganz anderen Umständen zu kämpfen: Auf Anweisung von Bonn sollte er „eine totale Bereinigung von Leuten mit der Nähe zum SED-Regime“ durchführen. In dem Zeitungsartikel erinnert er sich: „Ich musste mich schon fragen, mit wem ich dann die Reichsbahn betreiben sollte.“ Mit viel Fingerspitzengefühl schaffte er

es dennoch, die Spreu vom Weizen zu trennen und auch systemnahen Mitarbeitern eine Chance zu geben.

Zwischentitel über zwei Zeilen

Damit die Züge auch ohne größerer Schwierigkeiten die ehemalige Grenze passieren konnten, sind nach und nach die Lücken im Schiennetz geschlossen worden. Zunächst wurde der Abschnitt Eisenach–Herleshausen–Gerstungen umgebaut; im Gegenzug ist der Abschnitt Förtha–Gerstungen stillgelegt worden. Es folgten die Lückenschlüsse Rentwertshausen–Mellrichstadt und Sonneberg–Neustadt (b. Coburg) sowie der Ausbau der Strecke Plauen–Hof (Saale) und der Umbau der Strecke Marienborn–Helmstedt.

Dadurch konnte der Personenverkehr zwischen beiden Netzen deutlich gesteigert werden. Der im Mai 1992 eingeführte Fahrplan beinhaltete fünf IC-Linien mit insgesamt 88 Verbindungen täglich. 1993 kam auf der neu elektrifizierten Strecke Marienborn–Magdeburg eine sechste Linie hinzu, über die Berlin an das ICE-Netz angebunden wurde.



Der VT 18 der Reichsbahn.

Foto: Dietmar Grummt/pixelio.de



Am 10. Januar 1994 heben der damalige Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (l.) und der damalige Vorstandsvorsitzende der DB AG Heinz Dürr die DB AG aus der Taufe.

Foto:DB AG/Glaser



Fortsetzung von Seite 5

Am 5. Januar 1994 wurde die Deutsche Bahn AG als eigenständiges Unternehmen beim Berliner Amtsgericht Charlottenburg eingetragen. Damit ging eine aufregende Zeit des Zusammenfindens zuende. Gleichzeitig war dies der Startschuss für eine der wohl beispiellosesten Erfolgsgeschichten eines Unternehmens in der deutsch-deutschen Nachkriegszeit.

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Im April 1991 beschloss die Bundesregierung, durch 17 so genannte „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ das Zusammenwachsen der beiden getrennten Staaten zu beschleunigen. Neun dieser Projekte betrafen die Strecken der Bahn mit einer Gesamtlänge von knapp 2.000 Kilometern und einem Investitionsvolumen von rund 40 Mrd. Euro. Sechs von ihnen sind bereits fertig gestellt.

Darüber hinaus hat der Bund zwischen 1991 und 2009 mehr als 69 Milliarden Euro in die Schienenwege investiert. Fast den gleichen Anteil steuerte die Deutsche Bahn AG nochmals aus eigenen Mitteln bei.

Heute zeigt sich die Deutsche Bahn AG als grundsätzliches Unternehmen, dem kein „Behördenmief“ mehr anhaftet. Das Selbstverständnis, am weltweiten Markt als „Mobilitäts- und Logistikdienstleister Nummer 1“ aufzutreten, hat sie sich hart erarbeitet.

Nicht zuletzt auch durch die Mitarbeiter in Ost und West. Denn denen zollte Heinz Dürr in seinem Artikel in seiner unnachahmlichen Art Respekt: „Die Mitarbeiter beider Unternehmen waren Eisenbahner. Menschen, die sich mit der Eisenbahn identifizierten und die entsprechend motiviert waren. Die Bundesbahn war weder rein kapitalistisch noch die Reichsbahn rein sozialistisch. Es war eben die Eisenbahn.“



Die Karte zeigt die verschiedenen Verkehrsprojekte im Rahmen der Einheit.

Christian Laufkötter,
Mainz