

Die DB und China Rail repräsentieren zwei Systeme, die nach völlig gegensätzlichen Philosophien arbeiten. Dies führt zu radikal unterschiedlichen Ergebnissen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs und der ökonomischen Effekte. Von **Hua BIN**

Ein Freund von mir war kürzlich in Deutschland und erzählte mir, wie er seinen Heimflug verpasste, weil sein Zug Verspätung hatte. Ich war schockiert, denn als ich 1997 in Deutschland lebte, konnte man seine Uhr nach der Deutschen Bahn (DB) stellen.

Zu dieser Zeit machte ich ein Praktikum bei Mercedes-Benz in Stuttgart. Ich konnte den Fußweg von der Wohnung zur Bushaltestelle zeitlich genau planen und hatte dann mit weniger als fünf Minuten Gesamtwarezeit einen Anschluss an den Zug zum Büro. Die Bus- und Zugfahrpläne waren so perfekt aufeinander abgestimmt, dass man sich auf einen zweiminütigen Fußweg und genau zwei Minuten Wartezeit dazwischen verlassen konnte. Sowohl Busse als auch Züge waren äußerst pünktlich.

Ich hatte eine besondere Vorliebe für die DB, da ich fast jedes Wochenende mit ihrem „Schönes-Wochenende“-Ticket für 35 Mark durch Deutschland reiste. Leider wurde dieses Serviceangebot im Jahr 2019 eingestellt.

Im Winter 1997 verirrte ich mich bei einer Wanderung mit mehreren Freunden im Schwarzwald in der Nähe von Baden-Baden. Erst als wir zufällig auf ein Gleis stießen, das uns zu einem kleinen ländlichen Bahnhof führte, konnten wir der kalten Nacht entrinnen. Ich kann mich bis heute an das warme Licht auf dem Bahnsteig erinnern.

Seitdem habe ich die DB immer sehr geschätzt. Sie können sich also vorstellen, wie überrascht ich war, als mein Freund sich über die Verspätung und den schlechten Service beschwerte.

Das brachte mich dazu, nachzulesen, was mit der DB in den letzten 30 Jahren passiert ist. Kurz gesagt: Die Dinge haben sich eindeutig zum Schlechten gewendet.

Heute gilt ein Zug laut Definition der DB als pünktlich, wenn er weniger als sechs Minuten verspätet ankommt. Das ist weit entfernt von der sprichwörtlichen Pünktlichkeit der späten 90er-Jahre. Selbst bei dieser niedrigen Messlatte liegt die Pünktlichkeit nur bei etwa 50 bis 60 Prozent und damit deutlich unter dem selbst gesetzten Ziel von 70 Prozent.

Als offizielle Gründe werden veraltete Infrastruktur, umfangreiche Baumaßnahmen und überlastete Gleise genannt.

Doch wenn ich etwas tiefer grabe, scheint der Rückgang der Effizienz der Deutschen Bahn auf eine völlig missratene Privatisierung im Jahr 1994 zurückzuführen zu sein, die zu jahrzehntelanger extremer Unterinvestition in die Infrastruktur führte.

Die Bahnreform von 1994 führte die ehemaligen staatlichen Eisenbahnen Ost und West mit einem klaren Auftrag zusammen: Die DB sollte als gewinnorientiertes Privatunternehmen arbeiten, um sich auf einen späteren Börsengang vorzubereiten.

Um Investoren anzuziehen, gab die DB extremen Kostensenkungen den Vorzug vor der öffentlichen Daseinsvorsorge. Sie baute aggressiv Personal ab, lagerte die Instandhaltung aus und begann, in globale Logistikunternehmen (wie DB Schenker) zu investieren, statt sich auf den inländischen Schienenverkehr zu fokussieren.

Unter dem Deckmantel der Effizienzsteigerung hat die DB ihr Streckennetz drastisch verkleinert, um Geld zu sparen. Fast 8.000 Kilometer Nebenstrecken wurden komplett abgebaut. Tausende Weichen, Ausweichgleise und Reservegleise wurden entfernt.

Wenn 1997 ein Zug liegen blieb oder Verspätung hatte, konnte ein Fahrdienstleiter ihn mithilfe dieser Reservegleise leicht um das Problem herumleiten. Heute hat das Bahnnetz solche Puffer nicht mehr. Bleibt ein Nahverkehrszug in der Nähe von Frankfurt am Main stehen, wirkt sich das ähnlich aus wie ein liegengebliebenes Auto auf einer einspurigen Autobahn. Es entstehen sofortige, landesweite Folgeverzögerungen.

Das Problem wird durch ein gemischtes Schienennetz noch verschärft, in dem schnelle Intercity-Expresszüge die Gleise mit langsamen Regionalzügen und schwerem Güterverkehr teilen.

Im Vergleich dazu nutzen die chinesischen Hochgeschwindigkeitsbahnen oder das französische TGV-Netz größtenteils eigens dafür vorgesehene Hochgeschwindigkeitsstrecken.

Während das physische Schienennetz der DB drastisch ausgedünnt wurde, stieg die Zahl der Fahrgäste pro Jahr von 1,5 Milliarden im Jahr 1994 auf heute 2,4 Milliarden.

In den 1990er-Jahren war es in Deutschland noch üblich, in der Nähe seines Arbeitsplatzes zu wohnen. In den letzten 30 Jahren zwangen jedoch explodierende Wohnkosten in wichtigen Ballungszentren wie Frankfurt am Main, München, Berlin und Hamburg einen großen Teil der Erwerbsbevölkerung dazu, weiter hinaus in die umliegenden Vororte und kleineren Städte zu ziehen.

Dies führte zu einem rasanten Anstieg der Pendlerzahl in Deutschland, mit Millionen von Menschen, die jeden Tag deutlich längere Strecken hin und zurück zurücklegen mussten. Das Netz der Deutschen Bahn ist mittlerweile fast ständig zu 100 Prozent ausgelastet.

Um noch einen draufzusetzen, haben Deutschlands strenge Schuldenobergrenzen staatliche Ausgaben eingeschränkt.

Seit Jahren gibt Deutschland nur einen Bruchteil dessen aus, was seine Nachbarländer für den Bahnverkehr ausgeben. So investiert die Schweiz beispielsweise jährlich über 400 Euro pro Einwohner in die Bahninfrastruktur. Deutschland gibt dagegen regelmäßig nur etwa 100 Euro aus.

Die katastrophale Erfahrung der DB mit der Privatisierung spiegelt wider, was bei anderen ähnlichen Projekten wie [dem größten privaten Wasser- und Abwasserversorgungsunternehmen] Thames Water in Großbritannien geschah.

Als die Regierung unter Margaret Thatcher im Jahr 1989 den britischen Wassersektor privatisierte, wurde Thames Water mit einer sauberen Bilanz und ohne Schulden an private Investoren übergeben. Die nachfolgenden privaten Eigentümer behandelten das Versorgungsunternehmen, das 16 Millionen Kunden in London und Südenland bedient, jedoch wie eine unternehmerische Melkkuh.

Private Investoren - Wall-Street-Banken und Hedgefonds - belasteten das Versorgungsunternehmen mit einem Schuldenberg und entnahmen Hunderte Millionen an Verwaltungsgebühren und Dividenden.

Anstatt die Einnahmen zu nutzen, um die aus der viktorianischen Zeit stammenden Rohrleitungen und Kläranlagen zu verbessern, floss das Geld an die Aktionäre und in Bonuszahlungen für Führungskräfte. Bis 2026 stieg diese Verschuldung auf rund 20 Milliarden Pfund.

Während der gezielte Einsatz von Finanzinstrumenten und strukturierten Finanzierungen kurzfristige Renditen für privates Beteiligungskapital generierte, verrottete die physische Infrastruktur.

Thames Water ist zu einem landesweiten Skandal geworden, nachdem das Unternehmen Milliarden Liter ungeklärtes Abwasser direkt in die Themse und in lokale Gewässer geleitet hat.

Aufgrund der veralteten Infrastruktur treten 25 Prozent des gesamten aufbereiteten

Wassers direkt aus den Leitungen aus, bevor es die Haushalte der Kunden überhaupt erreicht.

Angesichts schwerer Dürreperioden und Rekordtemperaturen verhängt Thames Water wiederholt längere Bewässerungsverbote, da dem System die strukturelle Widerstandsfähigkeit fehlt, um die Wasserversorgungssicherheit der Region zu gewährleisten.

Die meisten Privatisierungsprojekte öffentlicher Versorgungsunternehmen weisen ein ähnliches Muster auf: chronische Unterinvestition, extreme Kürzungen der Betriebskosten und untragbare Verschuldung, während sich Finanzinvestoren bereichern.

Die DB und Thames Water sind Symbole für die Zerstörung öffentlicher Güter zugunsten privater Investorengewinne in rentenkapitalistischen Ökonomien.

Im krassen Gegensatz dazu bleibt die chinesische Infrastruktur fest in öffentlicher Hand.

Während Europa und die USA bei der Verwaltung ihrer nationalen Infrastruktur eine Politik des reaktiven, von Austerität geprägten und auf Renteneinnahmen ausgerichteten Managements verfolgen, hat China eine Strategie des vorausschauenden, angebotsorientierten Bauens eingeschlagen – oft Jahre dem Bedarf voraus.

In den 1990er-Jahren war China noch stark von jahrzehntealten, technisch veralteten Schienennetzen abhängig, die immer wieder Ausfälle verzeichneten.

Ich erinnere mich noch daran, wie ich mitten im Sommer stundenlang in Waggonen ohne Klimaanlage saß, als der Zug von Peking nach Chongqing auf meiner Heimreise vom College wegen eines Motorschadens liegen blieb. Früher dauerte die Fahrt nach Fahrplan 40 Stunden. Heute benötigt der Hochgeschwindigkeitszug weniger als sieben Stunden.

Als China im Jahr 2004 mit dem Bau seines nationalen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes begann, gab es eine Welle negativer Presse aus dem Westen. Westliche „Experten“ äußerten sich eifrig darüber, wie verschwenderisch das Projekt sei und dass sich die Bahn niemals rentieren würde.

Den Schwarzsehern zum Trotz hat China in den letzten 20 Jahren über 50.000 Kilometer Hochgeschwindigkeitsstrecken gebaut und damit mehr als 70 Prozent der weltweiten Gesamtkapazität geschaffen.

Am 28. September 2026 gab China die Fertigstellung von vier neuen

Hochgeschwindigkeitsstrecken in vier Provinzen bekannt. Diese erweitern das Netz um weitere 1.142 Kilometer.

Eine dieser Strecken ist die 318 Kilometer lange Verbindung Harbin-Yichun. Sie ist mittlerweile Chinas nördlichste Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke und führt durch alpinen Permafrost.

Das Netz deckt nun 97 Prozent aller Städte mit mehr als 500.000 Einwohnern ab. Es wird auf dafür vorgesehenen Bahnstrecken betrieben und erreicht eine Abfahrtpünktlichkeit von 98 Prozent sowie eine Ankunftpünktlichkeit von 95 Prozent.

Anstatt bei jeder einzelnen Strecke auf Profitabilität und hohe Renditen abzu zielen, dient das chinesische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem als öffentliches Gut und generiert systemischen Nutzen für die gesamte Wirtschaft und die Allgemeinheit.

Die DB und China Rail repräsentieren zwei Systeme, die nach völlig gegensätzlichen Philosophien arbeiten. Dies führt zu radikal unterschiedlichen Ergebnissen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs und der ökonomischen Effekte.

Vorausschauend Bauen vs. rückläufige Vermögenswerte managen

Chinas Infrastrukturstrategie basiert auf der Philosophie, dass der Aufbau groß angelegter Hochleistungsverkehrsnetze Wirtschaftswachstum und zukünftige Nachfrage schafft, statt auf den Bedarf nur zu reagieren.

Indem China das weltweit größte Hochgeschwindigkeitsbahnnetz aufbaute, noch bevor die Nachfrage vollständig gesättigt war, konnte das Land die Engpassphase vollständig umgehen.

Demgegenüber betreibt Deutschland ein streng bedarfssynchrones (Just-in-Time) und gewinnorientiertes Unternehmensmodell.

Investitionen werden nur gebilligt, wenn mathematisch nachgewiesen ist, dass die vorhandenen Kapazitäten vollständig ausgeschöpft sind.

Das bedeutet, dass zum Zeitpunkt der Planung, Finanzierung und des Baus eines Projekts die Nachfrage den Ausbau bereits bei Weitem überholt hat, was dazu führt, dass das Netzwerk permanent hinterherhinkt.

China hat früh erkannt, dass die Mischung aus langsamen Güterzügen und schnellen

Personenzügen die Gesamtkapazität eines Netzes einschränkt. Beijing hat ein völlig separates, eigens dafür vorgesehenes Netz für die Hochgeschwindigkeitszüge Fuxing und Hexie aufgebaut.

Deutschland zwang hingegen schnelle Nahverkehrszüge dazu, dieselben Gleise mit schweren Güterzügen zu teilen, um Geld zu sparen und den Bau völlig neuer Strecken zu vermeiden.

Wenn ein langsamer Güterzug liegen bleibt, kommt auch das gesamte nationale Expressnetz zum Stillstand.

Wirtschaftlicher Multiplikator vs. direkter Profit

Der chinesische Staat betrachtet Hochgeschwindigkeitszüge als öffentliches Versorgungsgut und als wirtschaftlichen Multiplikator.

Selbst wenn einzelne Eisenbahnlinien mit finanziellen Verlusten arbeiten oder hohe Schulden machen, sind die Investitionen aufgrund der enormen wirtschaftlichen Produktivität, der regionalen Integration und der Stadtentwicklung, die sie ermöglichen, gerechtfertigt.

Im Rahmen der Privatisierung im Jahr 1994 behandelte die deutsche Regierung die DB wie ein gewöhnliches Handelsunternehmen. Der Erfolg wurde daran gemessen, ob die Betriebskosten gesenkt und ein direkter finanzieller Gewinn erzielt wurde. Dies führte unmittelbar dazu, dass die präventive Instandhaltung der Schienenwege vernachlässigt wurde.

Man würde vielleicht denken, dass das deutsche Modell zumindest eine höhere Kapitalrendite für Investoren erzielen konnte, auch wenn China einen höheren gesamtgesellschaftlichen Nutzen erzielt.

Doch die Realität zeigt eine ironische Wendung: Das deutsche Modell hat letztendlich auch die Investoren enttäuscht.

In einem klassischen kapitalistischen System führt die Vernachlässigung der Instandhaltung von Vermögenswerten in der Regel zu hohen Dividenden für Investoren oder treibt die Aktienkurse in die Höhe.

Doch weil die Privatisierung der DB unausgegoren war, erreichte sie keines von beiden. Der einzige Investor der DB ist nach wie vor die Bundesregierung, denn der Plan für einen

Börsengang wurde vor zwei Jahrzehnten aufgegeben.

Da das Bahnnetz zugunsten kurzfristiger Kosteneinsparungen des Unternehmens ruiniert wurde, holten die langfristigen Verbindlichkeiten das Unternehmen schließlich ein.

Anstatt üppige Dividenden zu zahlen, hat die DB die Steuerzahler durch Rettungspakete Milliarden gekostet. Kürzlich meldete das Unternehmen einen Nettoverlust von 2,3 Milliarden Euro.

Um ihre gewaltigen Schulden in den Griff zu bekommen, war die DB gezwungen, ihr hochprofitables globales Logistiktochterunternehmen DB Schenker zu verkaufen. Damit stabilisierte sie ihre Bilanz künstlich.

Indem Deutschland ein öffentliches Kernmonopol wie ein Privatunternehmen behandelte, schuf es kein hochprofitables Unternehmen, sondern einen „Engpass“, der die deutsche Wirtschaft jedes Jahr Milliarden an entgangener Unternehmensproduktivität kostet.

In einer sozialistischen Marktwirtschaft wird kritische Infrastruktur über staatliche Unternehmen gesteuert.

Während China Rail aufgrund des Ausbaus seines umfangreichen Hochgeschwindigkeitsnetzes eine massive Schuldenlast trägt, werden die Verluste direkt vom Staat aufgefangen.

Aus der Perspektive Beijings ist die direkte finanzielle Kapitalrendite von Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur selbst zweitrangig. Der eigentliche Gewinn liegt in der gesellschaftlichen und makroökonomischen Rendite.

Durch die Verbindung weit verstreuter Städte senkt der Staat Transportkosten, steigert den Immobilienwert, erschließt regionale Arbeitsmärkte und fördert die wirtschaftliche Mobilität.

Tatsächlich subventioniert der Staat die Zugfahrkarten, um in der gesamten Gesellschaft enormen Gewinn in Form von Steuereinnahmen und Wirtschaftswachstum einzufahren.

Ein herausragendes Beispiel ist die Greater Bay Area in Guangdong: Sieben Metropolen – darunter Guangzhou, Shenzhen und Hongkong – sind über Hochgeschwindigkeitszüge, U-Bahnen und ein Autobahnnetz zu einem integrierten Netzwerk verbunden.

Die Region, die sich einer beispiellosen Lieferketten-Dichte erfreut, wird von der

Weltorganisation für geistiges Eigentum der Vereinten Nationen als innovativster Städteverbund der Welt eingestuft, noch vor dem Silicon Valley.

Die gleiche Vorgehensweise wiederholt sich in nahezu jedem Bereich mit natürlichen Monopolen – Telekommunikation, Strom- und Wasserversorgung, nationales Autobahnnetz und Bankwesen.

Anstatt privatem Kapital zu erlauben, aus solchen Vermögenswerten Rentiers-Einkünfte zu erzielen, wie es in kapitalistischen Gesellschaften geschieht, hält Beijing diese Schlüsselbereiche der Wirtschaft fest in öffentlicher Hand.

Das deutsche kapitalistische Modell versucht, die DB in eine ordentliche Schublade zu stecken und verlangt, dass die Schublade selbst profitabel sein muss.

Chinas staatlich geführtes Modell betrachtet die Eisenbahn hingegen lediglich als ein Rädchen in einem größeren nationalen Getriebe.

Das 30-jährige Experiment der DB hat letztlich belegt, dass man bei kritischen öffentlichen Monopolen wie der Eisenbahn, wenn man versucht, auch noch den letzten Cent an unternehmerischen Mikrogewinnen herauszupressen, in der Regel das gesamte System zum Zusammenbruch bringt.

*Der Beitrag erschien im Original bei [Strategic Culture Foundation](#). Übersetzt aus dem Englischen von **Marta Andujo**.*

Über den Autor: Hua BIN aus China ist ein ehemaliger Unternehmensleiter und Autor geopolitischer und wirtschaftlicher Analysen.

Titelbild: Hochgeschwindigkeitsbahnhof von Wuhan / [Ted McGrath / flickr](#) / [CC BY-NC-SA 2.0](#) 