



GEWERKSCHAFT
DEUTSCHER LOKOMOTIVFÜHRER

Berlin/Frankfurt, 28. März 2025

DB-Bilanzpressekonferenz

Sanierungsprogramm S3 – bloß eine neue Wundsalbe für die marode Infrastruktur

Wie in all den Jahren zuvor erklärte der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Richard Lutz auch am 27. März 2025 in der Bilanz-Pressekonferenz der Deutschen Bahn AG, warum es bei der Bahn wieder einmal nicht so lief wie erwartet, und wie schon so oft versprochen. Dabei klingen die Erklärungs- und Entschuldigungsversuche des Bahnvorstands angesichts der erneut desaströsen Bilanz so hilflos und letztlich nichtssagend wie eh und je.

Größte Krise seit 30 Jahren

Auch das Jahr 2024 war wieder ein Jahr voller Herausforderungen, doch bei der DB funktionierte nichts, wie es eigentlich funktionieren sollte. Daher lautet der Befund: Die Deutsche Bahn befindet sich in der größten Krise seit 30 Jahren.

Doch für jede Krise – und sei sie noch so schlimm – findet der einfallsreiche Vorstand immer noch ein Mittelchen, das in der Zukunft

Besserung verspricht. So hat man auch dieses Mal eine Geschichte parat.

Man habe sich, so Dr. Lutz, für die strukturelle Sanierung des DB-Konzerns neu aufgestellt und mit S3 ein umfassendes Gesamtprogramm aufgesetzt. Und im Übrigen werde dieses vielversprechende Sanierungsprogramm mit dem Start einer Generalsanierung des hochbelasteten Schienennetzes in Deutschland eingeleitet. Der Fokus liege auf der Sanierung von Infrastruktur, Betrieb und Wirtschaftlichkeit. Kurzum: Von dem „richtigen Kurs“ ist die Rede und alles werde irgendwann besser – aber zunächst müssten alle Vertrauen und Geduld haben.

Nimmersatter Konzern, verkrustete Strukturen

Zusammen mit dem Bund, so Dr. Lutz weiter, habe man 2024 die riesige Summe von 18,2 Milliarden Euro – hauptsächlich in die Infrastruktur – investiert. Doch genau hier wird der Kenner stutzig, denn weder der Bund noch seine Finanzhüter samt Bundesrechnungshof können bis heute bemessen, wieviel von dem Geld in der Infrastruktur angekommen ist, und wie viele Millionen Euro vom nimmersatten Konzern wegen der verkrusteten Strukturen umgeleitet oder anderweitig verwendet wurden. Die DB, so wurde verlautbart, werde den Fokus ihrer Aktivitäten auf die Sanierung der Infrastruktur und die Stabilisierung des Betriebs setzen. Verwundert fragt sich jeder Bahnnutzer: Warum erst jetzt?

Rückgang bei Pünktlichkeit, erneuter Millionenverlust

Dann folgen aber auch schon die negativen Meldungen: Aufgrund von infrastrukturbedingten Störungen, Streiks und Extremwetterereignissen lag die Pünktlichkeit im Fernverkehr im Jahr 2024 nur

noch bei 62,5 Prozent – und damit erneut unter dem Vorjahreswert, und auch die DB Regio und DB Cargo verzeichnen Rückgänge.

Zur wirtschaftlichen Lage beteuert der ehemalige Financier des DB-Konzerns eine Verbesserung gegenüber dem Vorjahr 2023 mit einem EBIT von zirka minus 300 Millionen Euro. Es ist durchaus beachtlich, wie hier ein hoher negativer Millionenbetrag in einen positiven Kontext gestellt wird. Hierfür, so Dr. Lutz, habe man eine Vielzahl von Anstrengungen unternommen. So wurde, wie bereits all die Jahre zuvor immer wieder, eine qualifizierte Ausgabensteuerung ausgerufen, wodurch der Sachaufwand in 2024 allein dadurch um rund 450 Millionen Euro gegenüber der Planung verringert werden konnte.

Dreister Schlag ins Gesicht der Mitarbeiter

„Und dann passiert im Rahmen der Bilanzpressekonferenz etwas, was ich trotz meiner langjährigen Kenntnis der DB nicht für möglich gehalten hätte“, so der Bundesvorsitzende der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), Mario Reiß. „Der Bahnvorstand bedankt sich bei der Hausgewerkschaft und ist hoch erfreut, dass es der Bahn Anfang 2025 gelungen ist, einen langfristigen Tarifvertrag mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) abzuschließen.“

Und weiter: „In der Verbindung mit dem massiven Personalabbau im Sanierungsprogramm S3, in dem laut Planung der DB etwa 30.000 Arbeitsplätze gestrichen werden sollen, ist das ein doppelter Schlag ins Gesicht der Beschäftigten: Einerseits baut man nun

zu Zeiten von Fachkräftemangel die berufserfahrenen Eisenbahner ab, und lässt dann den Rest der Belegschaft die Sanierung auch noch finanzieren. Dreister geht es ja wohl nicht!“

„Brot- und Butter-Geschäft“ deutlich in Verlustzone

Fakt ist: Den hochverschuldeten Konzernen plagen hohen Zinslasten sowie außerordentliche Belastungen. In Summe ergibt das ein negatives Jahresergebnis von rund 1,8 Milliarden Euro. Dabei hat man bei der DB im Jahr 2024 einen Umsatz von rund 26,2 Milliarden Euro errechnet.

Die DB gibt zu, sich mit dem Kerngeschäft, dem „Brot- und Buttergeschäft“, deutlich in der Verlustzone zu befinden. Aber auch hier wirken die negativen Zahlen optisch nicht ganz so negativ, weil selbst die 357 Millionen Euro, die allein die DB Cargo verantwortet, im Schaubild grün eingefärbt sind. „Das ist Schönfärberei, wie sie wohl nur die DB hinbekommt“, so Reiß.

Verschlechterungen auch im Fern- und Güterverkehr

Auch die Ergebnislinie der DB Fernverkehr AG hat sich noch einmal spürbar verschlechtert und ist auf minus 96 Millionen Euro gesunken. Die DB Cargo AG befindet sich bekanntermaßen in einer grundlegenden Transformation und verursacht einen Minusbetrag von 357 Millionen Euro. Da verwundert es nicht, dass Dr. Lutz die gemeinwohlorientierte DB InfraGO in ihrer Wirtschaftlichkeit verbessern will. Schließlich erhofft man sich hier den Gewinnausgleich, den man sonst mit der DB Schenker immer wieder so halbwegs hinbekommen hat.

Und dann wird auch noch die schlechte betriebliche Qualität zur Erklärung der desaströsen Bilanz herangezogen und – natürlich – die Streiks der GDL, die 2024 im Fernverkehr die Ursache für zu wenige Reisende und eine niedrigere Verkehrsleistung sein sollen.

Abschließend unterstrich Dr. Lutz die Notwendigkeit von mehr Investitionen. Wegen des schlechten Netzzustands seien hohe Investitionen zur Sanierung des Bestandsnetzes in den nächsten Jahren entscheidend. Doch klar ist: Die Branche und die Bahnindustrie brauchen langfristige Planungssicherheit!

Ein „Weiter so“ darf es nicht geben

Mario Reiß: „Als GDL müssen wir also erneut feststellen: Die Netto-Finanzschulden der DB stehen per 31. Dezember 2024 bei 32,6 Milliarden Euro. Insgesamt gesehen ist das also wieder einmal ein unvorstellbar schlechtes Konzernergebnis. Ein ‚Weiter so‘ darf es aus unserer Sicht nicht geben! Aus diesem Grund dürfen wir gespannt sein, was die Koalitionsgespräche für die Infrastrukturfinanzierung und den notwendigen Konzernumbau zu Tage fördern. Um der Zukunft der Schiene willen, hoffen wir auf tragfähige Entscheidungen.“