



Pressemitteilung von Bürgerbahn zum Geschäftsergebnis der Deutschen Bahn im 1. Halbjahr 2024



Der Absturz geht weiter – Desaströses Geschäftsergebnis übertrifft alle negativen Erwartungen – Wann wird endlich das Top-Management der DB ausgetauscht?

Auf der Halbjahres-Pressekonferenz am 25.7.2024 musste der DB-Konzernvorstand ein in allen Aspekten desaströses Geschäftsergebnis verkünden:

- ▶▶ Umsatzrückgang um 3 Prozent
- ▶▶ Versiebzehnfachung des Konzernverlustes von -71 Mio. Euro im 1. Hj. 2023 auf -1,231 Mrd. Euro im 1. Hj. 2024!
- ▶▶ Der operative Verlust (EBIT bereinigt) im Systemverbund Bahn vervierfachte sich gegenüber der Vorjahresperiode auf 1,2 Mrd. Euro!
- ▶▶ Absinken der Pünktlichkeit im Fernverkehr um weitere 6 Prozentpunkte auf nur noch 62,7 Prozent, daraus folgend ein 4-prozentiger Rückgang der Reisenden im DB-Fernverkehr. Dies führte zu einem operativen Verlust in diesem Segment von -232 Mio. Euro.
- ▶▶ Im Güterverkehr Rückgang der beförderten Fracht um 10,2 % und eine Vergrößerung des operativen Verlustes um 25 % auf -261 Mio. Euro.
- ▶▶ Trotz der wegen des Deutschlandtickets um 6 Prozent gestiegenen Passagierzahlen im Regionalverkehr nahezu Verdoppelung des Verlustes in diesem Segment.
- ▶▶ Insgesamt ging aufgrund der vielfältigen Störungen die Betriebsleitung auf dem Netz der DB um 1,8% zurück!
- ▶▶ Die Verschuldung konnte nur durch eine Eigenkapitalerhöhung um 3 Mrd. Euro durch den Bund mit 33,1 Mrd. Euro nur knapp unter dem Stand der Vorjahresperiode gehalten werden.



Bürgerbahn – Denkfabrik stellt dazu fest:

- 1.** Das Geschäftsergebnis im 1. Halbjahr 2024 ist die Quittung für die völlig verfehlte Unternehmensstrategie der DB.
- 2.** Die Umetikettierung von DB Netz und DB Station&Service zur DB InfraGO AG hat die schlechte Performance der DB nur verschärft und die Demotivation der DB-Beschäftigten eher erhöht.
- 3.** Eine Verbesserung der Performance ist kurz- bis mittelfristig angesichts der jetzt anlaufenden Generalsanierungsprojekte, die die Pünktlichkeit weiter negativ beeinflussen werden, nicht zu erwarten.
- 4.** Die Ankündigung des DB-Vorstandes, operativ im Gesamtjahr 2024 schwarze Zahlen zu schreiben, ist völlig unrealistisch – denn dazu müsste man das operative Ergebnis um zwei Milliarden Euro verbessern.
- 5.** Die jetzt verkündete Reduzierung des ICE-Zugangebots im Fernverkehrs ist genau der falsche Weg, um wieder mehr Reisende für die Fahrt mit der Bahn zu gewinnen.
- 6.** Die verkündeten Sparmaßnahmen in der DB-Verwaltung könnten dann hilfreich sein, wenn an der richtigen Stelle (z.B. beim Personal für Immobiliengeschäfte und für die Digitalisierung) gespart würde. Der aufgeblähte Wasserkopf im Bahnmanagement darf gern abgebaut werden, und auch Prämien- und Gehaltskürzungen in der Führungsetage sind als Sparmaßnahme durchaus sinnvoll.
- 7.** Die stattdessen als Sparmaßnahme verordnete verschärfte (Zwangs-) Digitalisierung, verbunden mit dem Abbau von personenbezogenen Serviceleistungen (Schließung von Fahrkartenschaltern, Bahn-card nur noch digital), geht voll zu Lasten der Bahnkunden und wird viele, vor allem ältere Kunden zurück ins Auto treiben.
- 8.** Eine weitere massive finanzielle Unterstützung durch den Bund wird erforderlich sein, um die DB vor dem finanziellen Kollaps zu bewahren. Aber sie sollte verbunden werden mit einem Einstieg in die dringend erforderliche Bahnreform 2.0, an der die Parlamente von Bund und Ländern, die kommunalen Spitzenverbände und die alternativen Umwelt- und Verkehrsverbände von Anfang an zu beteiligen sind. Diese Bahnreform 2.0 muss endlich einen Kurswechsel weg von den Großprojekten der Korridorbahn und Bahnhofsimmobilienspekulation hin zu einem priorisierten Ausbau des Nahverkehrs und InterRegio bewirken.

Bürgerbahn-Denkfabrik fordert daher:

- 1.** Einstellung des Generalunfugs Generalsanierung, weil selbst die Bauwirtschaft massive Kritik an diesem Konzept äußert. Stattdessen Rückkehr zur stufenweisen Sanierung unter dem „rollenden Rad“ wie in der Vergangenheit.
- 2.** Umgehende minimalinvasive Sanierung des gesamten 33.000 km umfassenden Bestandsnetzes und nicht nur der 4.500 km des Kernnetzes. Prioritäre Beseitigung aller eingleisigen Streckenabschnitte auf zweigleisigen Strecken und aller Elektrifizierungslücken, um mehr und leistungsfähigere Ausweichstrecken zu haben.
- 3.** Sofortige Einstellung aller Neubaugroßprojekte wie Stuttgart 21, 2. S-Bahn-Stammstrecke München, Bahnhofsverlegung Altona, Fernbahntunnel Frankfurt und Umorientierung der Planungs-, Bau- und finanziellen Ressourcen auf die Bestandsnetzsanierung und den Nahverkehrsausbau.
- 4.** Sofortiger Planungsstopp für alle neuen 300-km/h-Hochgeschwindigkeits- und Tunnelstrecken.
- 5.** Überarbeitung des 3. Zielfahrplanentwurfes für den Deutschlandtakt, so dass er „von unten“ in den Regionen das Bahnangebot verbessert. Hier gilt: Takt vor Tempo.
- 6.** Umorientierung der Bahnplanungen weg von den überlasteten Strecken des Kernnetzes hin zu einem flächendeckenden Netz. Die Bahn darf nicht nur die Metropolen, sondern muss auch die Mittelzentren wieder miteinander verbinden. Dazu ist ein neues Interregio-System zu etablieren, mit mehr Linien und dichteren Takten als seinerzeit beim ersten IR-Netz.
- 7.** Beteiligung von Fahrgastverbänden und Bürgerinitiativen an der Erarbeitung des von der InfraGO AG zu erstellenden Infraplans zum Erhalt/Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland.



Dazu Prof. Heiner Monheim, Sprecher von Bürgerbahn – Denkfabrik:

„Das Geschäftsergebnis der Deutschen Bahn im 1. Halbjahr 2024 ist die Quittung für eine seit Jahren völlig verfehlte Bahnpolitik in Deutschland. Leider bestätigt das Geschäftsergebnis alle seit Jahren von Bürgerbahn geäußerten Kritikpunkte an der Geschäftspolitik der DB AG. Die anhaltend schlechte Performance der DB AG schadet dem Klima und trägt dazu bei, Reisende, die bereit sind auf die Bahn umzusteigen, abzuschrecken und wieder ins Auto zu zwingen. Das extrem negative Geschäftsergebnis muss endlich personelle Konsequenzen im DB-Vorstand haben. In den Parlamenten sind die nötigen Schritte für eine Bahnreform 2.0 einzuleiten.“

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene wird unterstützt von den folgenden Bahn-Initiativen:

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, Aktionsgemeinschaft Inselbahnhof Lindau / Prellbock Altona
