



**5. Pressemitteilung von „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene“
zur Ankündigung von Massenentlassungen bei DB Cargo am 19.2.2026**

Auf dem Holzweg – So wird die Sanierung von DB Cargo nichts

Der vom neuen Chef von DB Cargo angekündigte massive Stellenabbau bei DB Cargo von ca. 50% der gegenwärtigen Mitarbeiter und den damit verbundenen weiteren Rückzug der Güterbahn aus der Fläche hält „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene“ für den falschen Weg, die wichtige Frachtparte der DB AG zu sanieren. Wie immer, wenn das Management versagt hat, müssen die Beschäftigten dran glauben. Klimapolitisch ist das Gegenteil erforderlich, nämlich eine Offensivstrategie für eine Verlagerung von Lkw-Verkehren auf die Schiene als wesentliches Element einer Anti-Stau Politik. Ein richtiges Sanierungskonzept kann nur daraus erwachsen, indem man die Ursachen für die Schieflage bei DB Cargo näher analysiert und daraus ein Offensivkonzept für eine erfolgreiche Güterbahn entwickelt.

Bürgerbahn stellt dazu fest:

- 1.** Die Ursache für die Schwierigkeiten im Frachtverkehr gehen auf die Ära Mehdorn zurück, weil durch das Herausreißen von Weichen, Überleitstellen und Überholgleisen der Güterverkehr systematisch ausgebremst wurde. Güterzüge mussten und müssen z. T. stundenlang warten, ehe sie im Netz freie Fahrt erhalten.
- 2.** Der krasse Abbau der sog. Infrastrukturanschlüsse (d.h. Anschlussgleise vom bestehenden Bahnnetz zu den Frachtkunden) von 11.700 bei Gründung der DB AG in 1994 auf nur noch 2.300 in 2024 hat viele potentielle Frachtkunden von der Bahn abgeschnitten.
- 3.** Von der Politik geförderte große Logistikzentren entstanden und entstehen immer noch auf der grünen Wiese mit Autobahn- aber ohne Bahnanschluss. Keines der Amazon-Verteilzentren hat einen Bahnanschluss!
- 4.** Die Konzentration auf immer weniger Umschlagstandorte führt zu immer längeren Fahrstrecken und marginalisiert immer mehr die Potenziale für eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene.
- 5.** Die Konzentration nur auf das Kerngeschäft mit wenigen Großkunden in der Eisen- und Stahl-, Auto- und Chemieindustrie sowie die Kohlekraftwerke macht die Güterbahn zunehmend abhängig von den konjunkturellen und strukturellen Schwankungen der Transportmengen. Auf solche Schwankungen können die kleineren Güterbahnen viel flexibler reagieren und erreichen so mittlerweile einen Marktanteil von mehr als 60% .

6. Der Abschluss von Sale- and Leaseback-Verträgen für Lokomotiven war und ist reine Bilanzkosmetik, hat aber an den grundlegenden Kapazitätsproblemen von DB Cargo nichts geändert.
7. Die liegen darin, dass DB Cargo in den vergangenen Jahrzehnten völlig unzureichend in moderne Güterwagen investiert hat, die den heutigen Kundenbedürfnissen entsprechen. Dies überließ man privaten Vermietgesellschaften. Denn die DB AG investierte lieber in oft unprofitable Auslandsengagements, denn man wollte ja „Global Player“ werden.
8. Heute ist dieser Güterwagenvermietmarkt hochgradig monopolisiert und in der Hand von ausländischen Staatsfonds (auch aus dem mittleren Osten) und ausländischen Pensionsfonds. Für passgenaue Logistiklösungen muss DB Cargo moderne Güterwagen von Vermietgesellschaften (wie VTG, Transwaggon, Ermeva, Wascosa, GATX, ERR usw.) anmieten. Mittlerweile bieten diese Gesellschaften auch eigene Logistiklösungen an und haben, da ihnen die Waggonen gehören, einen strukturellen Kostenvorteil.
9. Die hohen Energiepreise in Folge des Ukrainekriegs und der Strukturwandel haben zu einem massiven Produktionsrückgang in der Grundstoffindustrie (Eisen, Stahl, Chemie) und bei der Autoindustrie damit zu einem starken Rückgang der (Schienen-)Transportnachfrage geführt.
10. Um an dem durch den zunehmenden Online-Handel schnell wachsenden Markt kleinvolumiger Stückguttransporte zu partizipieren, bräuchte DB Cargo wieder viel dezentralere und kleinteiligere Angebote. Statt dessen die Zahl der Standorte massiv zu verkleinern, marginalisiert den Anteil der Schiene am Güterfahrtenaufkommen.
11. Die schwierige Lage bei DB Cargo wurde über Jahre hinweg übertüncht durch die guten Geschäftsergebnisse von DB Schenker, die aber weniger aus dem Bahnbereich, sondern aus der Luft- und Seefracht stammten. Der von der Politik erzwungene Verkauf von DB Schenker verringert die Marktposition der DB Cargo massiv. .
12. Die eindeutige steuerliche und politische Begünstigung des Straßengüterverkehrs tut ihr übriges, Gütertransport auf der Schiene wirtschaftlich unattraktiv zu machen.
13. Das falsche Konzeptes der Generalsanierung mit monatelangen Vollsperrungen von zentralen Strecken des deutschen Bahnnetzes – ohne das leistungsfähige Ausweichstrecken zur Verfügung stehen – trägt weiterhin dazu bei, dass Bahngüterverkehr wegen der vielen Umwege und Zeitverluste auf die Straße abwandert. Bürgerbahn hat mehrfach dieses untaugliche Modell kritisiert.
14. Die im Rahmen des jetzt vorgestellten DB Cargo Sanierungskonzeptes geplante Konzentration auf nur noch 4 Zugbildungsbahnhöfe und die Schließung von 12 Reparatur- und Instandhaltungswerken werden zum mehr Leer- und Umwegfahrten führen. Die erhoffte Kosteneinsparung wird durch Marktanteilsverluste „aufgefressen“. Nicht zeitnah reparierte Güterwagen schädigen die Schieneninfrastruktur und stellen ein Sicherheitsrisiko dar. Entgleisende Güterzüge richten schwere Schäden an der Bahninfrastruktur an mit der Folge tagelanger Streckensperrungen und Verzögerungen im Güterverkehr führen.

Bürgerbahn-Denkfabrik fordert daher:

1. Die notwendige Sanierung von DB Cargo darf nicht zu Lasten der Beschäftigten und der Präsenz der Güterbahn in der Fläche gehen. Angeblich überzählige Lokomotivführer, Werkstattmitarbeiter, Disponenten, IT-Fachleute müssen durch ein Offensivkonzept für die Güterbahn eine sichere Zukunft erhalten.

2. Zudem sind Personalverlagerungen im bahninternen Arbeitsmarkt zum Fern- und Nahverkehr sinnvoll, wo die DB in großformatigen Anzeigen händierend Fachpersonal sucht.
3. Um die Pünktlichkeit und durchschnittliche Reisegeschwindigkeit der Güterzüge zu erhöhen sind frühere Überholgleise zu reaktivieren und neue Überholgleise einzubauen, damit die Güterzüge ohne vollständiges Abbremsen „fliegend“ von schnelleren Fern- und Nahverkehrszügen überholt werden können. Die Netzkapazität und Flexibilität muss durch Einbau zusätzlicher Weichen gesteigert werden.
4. Die Konzentration der Netzinvestitionsmittel auf teure und extrem langwierige Hochgeschwindigkeitsneu- und -ausbaustrecken muss beendet werden. Vorrang braucht eine Engpassbeseitigung und Kapazitätssteigerung im Bestandsnetz .
5. Die Rolle ausländischer Staatsfonds aus undemokratischen Ländern bei den Güterwagenvermietgesellschaften ist zu hinterfragen. Hier muss DB Cargo einen bevorrechtigten Zugriff auf das Rollmaterial erhalten und wieder selber in moderne Güterwagen investieren.
6. Der lange vernachlässigte Einzelwagenladungsverkehr ist vom Bund über Trassenpreiserlasse zu bezuschussen, um ein „level-playing-field“ mit dem Straßengüterverkehr herzustellen.
7. Um die Straße im Rahmen der Verkehrswende wirksam vom LKW-Verkehr zu entlasten, sind zu Lasten des Straßenbauetats alle großen Logistikzentren an das Bahnnetz anzuschließen.
8. Bahnstrecken müssen wieder unter dem „Rollenden Rad“ saniert werden, um weite Umwegfahrten mit hohem Kosten- und Zeitaufwand für den Güterverkehr zu vermeiden.
9. Die von der Vereinigung „Die Güterbahnen“ geforderten Ausbaumaßnahmen müssen prioritär umgesetzt werden.
10. Nur mit einem von der Politik in Absprache mit der Wirtschaft unterstütztes Gesamtkonzept, das vorgenannte Punkte berücksichtigt, lässt sich der Güterverkehr auf der Bahn stärken. Dies ist wirksamer als teure und umweltschädliche Aus- und Neubauten von Autobahnen.
11. Es muss ein Aktionsplan entwickelt werden, um das gesamte Bahnnetz bis 2030 zu elektrifizieren. Dies ist das wirksamste Mittel, den Güterverkehr zu beschleunigen. Denn ein Traktionswechsel kostet Zeit, ist teuer und Dieselbetrieb ist klimaschädlich.

Dazu Prof. Heiner Monheim, Sprecher des Bündnisses Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene

„Eine Sanierung und Stärkung von DB Cargo ist Voraussetzung für die Verkehrswende. Nur wenn mehr Güter auf der Bahn transportiert werden, kann die Straße und das Klima wirksam entlastet werden. Politik, Wirtschaft, private Güterverkehrsbahnen und DB AG sind gefordert, schnellstmöglich ein gesamthaftes Konzept zu erarbeiten, wie die Defizite im Bahngüterverkehr überwunden werden können. Der Güterverkehr muss gleichberechtigt neben dem Personenverkehr im Fokus der Investitionen in das Bahnnetz stehen. Die Priorität für Hochgeschwindigkeitsneu- und -ausbaustrecken schadet dem Bahngüterverkehr, weil sie hohe Finanzmittel über Jahrzehnte bindet, lange Bauzeiten hat und nur einen geringen Kapazitätswachstum bringen. Eine Harmonisierung der Geschwindigkeiten zwischen Personen- und Güterbahn erhöht die Netzkapazität und erlaubt werden der Absenkung der geschwindigkeitsfixierten Baustandards der Neu- und Ausbaustrecken deutlich mehr und schnellere Netzerweiterungen.“

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene wird unterstützt von Bahnexperten und Initiativen.

www.buergerbahn-denkfabrik.org

Hamburg, den 23.2.2026