



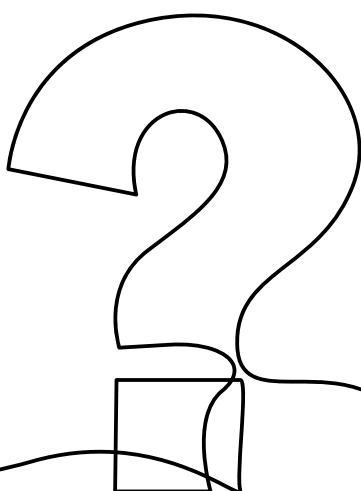
BÜRGERBAHN –

Denkfabrik für eine starke Schiene

PM für Bürgerbahn zum Ergebnis der DB AG im 1. Halbjahr 2026

Mehr Schein als Sein

**Ergebnis Turn-around auf den ersten Blick
beeindruckend – aber es bleiben Fragen**



An der Generalsanierung blendend verdient

Das Jahr 2025 schloss die DB mit einem Rekordverlust von 2,3 Mrd. Euro ab, davon entfielen allein 1,4 Mrd. Euro auf Firmenwertabschreibungen im Fernverkehr. Damit hatte sich die neue Bahnchefin einen guten Ausgangspunkt für eine Erfolgsstory geschaffen und kann für das 1. Halbjahr 2026 einen Gewinn nach Steuern von 147 Mio. Euro ausweisen. Angesichts eines nach wie vor, wenn auch verringert, defizitären Güterverkehrs, der Unpünktlichkeitsprobleme im Fernverkehr und weiterer Marktanteilsverluste im Nahverkehr ist dieser Gewinnsprung im Wesentlichen auf drei Faktoren zurückzuführen:

- 1.** Dem Abbau von mehr als 5.300 Beschäftigten im Konzern, das allein führt zu Kosteneinsparungen von mehr als 260 Mio. Euro
- 2.** Umfangreichem Sale and Lease back (Finanz-)Transaktionen für ICE-Züge im Fernverkehr (dies ist angesichts marginaler Umsatzzuwächse maßgeblich für die deutliche Ergebnisverbesserung in Fernverkehr von -59 Mio. Euro auf + 148 Mio. Euro verantwortlich) und Lokomotiven im Güterverkehr,
- 3.** Sondergewinne aus der verstärkten Bautätigkeit, besonders aus den gestiegenen Kosten der Generalsanierung. Allein die Generalsanierungsprojekte Riedbahn und Hamburg-Berlin, die insgesamt knapp 5 Mrd. Euro gekostet haben, dürften nach Schätzungen von Bürgerbahn rund 300 Mio. Euro und mehr an Steuergeldern in den kommerziellen Bereich der DB AG gespült haben. So stieg der Bereich „Beteiligungen und Sonstige“, unter dem die Erträge des Baubereiches der DB (u. a. DB Consulting Engineering) verbucht werden, zum ertragsstärksten Segment im Konzern auf.

Transparenz der Finanzströme nach wie vor nicht hergestellt

Das Intransparente Finanzgebaren der DB ist seit langem in der Kritik des Bundesrechnungshofs. Die Fusion von DB Netz und DB Station & Services Anfang 2014 zur angeblich «Gemeinwohl orientierten» DB InfraGO hat daran nichts geändert, solange diese im Konzernverbund der DB AG mit entsprechenden Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträgen verankert bleibt. Eine Arrondierung der DB InfraGO um DB Energie GmbH, die DB Bahnbau-Gruppe, DB Consulting & Engineering sowie DB Systel und Überführung dieser in die Rechtsform einer Körperschaft öffentlichen Rechts würde zu mehr Klarheit bei den Finanzströmen und zum Verbleib der reichlich an die DB geflossenen Steuergelder führen. Hier sind der neue Verkehrsminister wie auch die Bahnchefin mit ihrem Programm „Neustart“ gefragt.

Kein reales Umsatzwachstum

Die Jubelmeldung über das erste positive Halbjahresergebnis seit sieben Jahren überdeckt, dass der Umsatz des Konzerns mit 1,8 % auf nunmehr 13,58 Mrd. Euro angesichts einer Inflationsrate von 2,5 % im 1. Halbjahr 2026 **real geschrumpft ist**. Besonders starke Umsatzrückgänge gab es im Güterverkehr. Das hat zwei Gründe: Zum einen lehnte die DB Geschäfte ab, die sie selbst als unrentabel einschätzte. Zum anderen konnte sie aufgrund ihrer Baustellen viele Transportaufträge von Industriekunden nicht erfüllen – diese Kunden stiegen daraufhin auf die Straße (also auf Lkw-Transport) um.

Verschuldung steigt schon wieder

Die Verschuldung ist trotz der Entschuldung im Rahmen des DB Schenker-Verkaufs zum 30.6.2026 um knapp 1 Mrd. Euro auf nunmehr 21,6 Mrd. Euro angestiegen, trotz der um 4 Mrd. Euro gestiegenen Bundeszuschüsse für Investitionen. Der Verschuldungsstand entspricht ungefähr dem zu erwartenden Jahresumsatz für 2026 und ist damit strukturell zu hoch. Angesichts des gestiegenen Zinsniveaus werden die hohen Schulden das wirtschaftliche Ergebnis der DB künftig negativ beeinträchtigen. **Mittelfristig dürfte eine Entschuldung des DB Konzerns aus Steuermitteln unumgänglich sein.**

Der Abbau von Eisenbahninfrastruktur geht leider weiter

Die Jubelarie über das „Superbaujahr 2026 mit 14.000 fertiggestellten Baustellen“ kann nicht überzeugen. Zum einen kann selbst ein Großunternehmen wie die DB 14.000 Baustellen seriös nicht zeitgleich überwachen, kontrollieren und abnehmen. Das zeigt sich in der hohen Zahl der Mängel und Störfälle, die kurz nach Abnahme der Bauarbeiten wieder auftreten. Zudem gibt es an vielen angeblich schon seit Jahren fertiggestellten Baustellen noch zahlreiche Restarbeiten zu erledigen. Allein an 20 der 90 Hamburger S-Bahnstationen gibt es unfertige Baustellen, auf deren Abarbeitung die Reisenden zum Teil schon seit Jahren warten.

Leider geht der Abbau von Eisenbahninfrastruktur unvermindert weiter, wie die Sprengung eines für die Kapazität des Bahnhofs Altona und des Hauptbahnhofs wichtigen Überwerfungsbauwerks zeigt. Der von Frau Palla angekündigte Stopp des weiteren Abbaus von Eisenbahninfrastruktur hält dem Realitätscheck nicht stand. **Auch wurde bisher noch kein gezieltes Programm zum Wiedereinbau der in den vergangenen 20 Jahren herausgerissenen Weichen und Überleitstellen aufgesetzt.**

Pünktlichkeit erreicht neue Tiefststände

Bauarbeiten, damit verbundene Streckensperrungen, Probleme bei der forcierten Digitalisierung sowie Probleme der Personalbereitstellung angesichts des verschärften Personalabbaus haben zu einer weiteren deutlichen Verschlechterung der Pünktlichkeit geführt. Diese sank im Gesamtnetz um 2 %-Punkte auf nur noch 87,4 %, im Regionalverkehr von 90,2 % auf 88,2 %, im Güterverkehr um 3,3 % auf nur noch 64,5 %. Im Personenfernverkehr wurde mit minus 4,7 % ein historischer Tiefstand von nur noch 58,7 % erreicht. Daran dürfte sich kurz- und mittelfristig nichts ändern, solange das Konzept der Generalsanierung mit der monatelangen Vollsperrung von Kernstrecken des Netzes mit umfangreichen Schienenersatzverkehren und vielen Zugausfällen nicht grundlegend überarbeitet wird.



Ergebnisverbesserungen zu Lasten der Beschäftigten

Der Beschäftigungsabbau von insgesamt 5.342 Mitarbeitern geht vor allem zu Lasten von DB Cargo, wo knapp 3.000 Stellen gestrichen wurden. Weitere 3.000 sollen bis Jahresende folgen. Interessanterweise wurden auch im Fernverkehr, wo regelmäßig Züge wegen nicht verfügbarem Personal ausfallen, 1.285 Stellen gestrichen. Die Kunden merken den verschärften Rationalisierungskurs an der nachlassenden Motivation der Beschäftigten, die häufig den Unmut der Reisenden bei Verspätungen abbekommen. Hingegen wurde der aufgeblähte Verwaltungswasserkopf der DB trotz vollmundiger Ankündigungen, dass man sich dezentraler und kundennäher aufstellen wolle, lediglich um rund 1.000 Beschäftigte reduziert.

Viele Versprechungen, an denen sich die Bahnchefin wird messen lassen müssen

Im jetzt verkündeten „Neustart“ will Frau Palla die DB wieder zurück in die Spur bringen: „Die strategische Transformation folgt einer klaren, langfristig angelegten Logik in drei Phasen:

- ▶ **2026 steht die Neuaufstellung des DB-Konzerns im Mittelpunkt:** Ziel ist es, die strukturellen, kulturellen und operativen Grundlagen für den »Neustart« zu schaffen und den DB-Konzern leistungsstärker, unternehmerischer und konsequent an den Kund:innen ausgerichtet aufzustellen.
- ▶ **2030 – Eine Bahn, die hält, was sie verspricht:** Bis 2030 soll der DB-Konzern wieder für Verlässlichkeit stehen – mit stabilen Betriebsabläufen, deutlich verbesserter Qualität und einem wirtschaftlich gestärkten Konzern. Leistungsversprechen sollen wieder eingehalten und die operative Stabilität nachhaltig gesichert werden.
- ▶ **2035 – Eine Bahn, die stolz macht:** Langfristig zielt die Strategie auf 2035. Der DB-Konzern soll als leistungsstarker und wirtschaftlich tragfähiger Konzern überzeugen.

Eine die Kunden überzeugende Zukunftsperspektive ist das nicht. Sondern die Ansage des „Weiter so“ mit dem täglichen Bahnchaos, das das Verkehrssystem Bahn nachhaltig schwächt.

Dazu Prof. Heiner Monheim, Sprecher von „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine Starke Schiene“

» Ein Neustart sieht anders aus. Frau Palla hat bis jetzt keinen Abschied von unrealistischen Hochgeschwindigkeitsneubaustrecken sowie von den geerbten Prestigeprojekten wie Stuttgart 21, 2. S-Bahnstammstrecke München, Bahnhofsverlagerung Hamburg-Altona, Fernbahntunnel Frankfurt, Pfaffensteigtunnel bei Stuttgart verkündet. Sie werden der DB und damit auch uns Steuerzahler:innen in den kommenden Jahren finanziell wie Mühlsteine um den Hals hängen. Auch hat sie noch keine klare Strategie aufgezeigt, wie und in welchen Schritten das Bestandsnetz insgesamt saniert, Engpassstellen schnellstens beseitigt und die Elektrifizierung des gesamten Streckennetzes bis 2030 abgeschlossen werden kann. Ohne eine überzeugende Strategie, wie die Bahn besser gemacht werden kann wird die Zukunftsversion „eine Bahn, die hält, was sie verspricht“ nur eine Sprechblase bleiben und die abgewanderten Bahnkunden besonders im Nahverkehr nicht mehr den Weg zurück zur Bahn finden. «

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

www.buergerbahn-denkfabrik.org

Hamburg 31.07.2026

Alternativer Geschäftsbericht zur DB 2025

Unser aktueller Alternativer Geschäftsbericht zur DB 2025 ist jetzt gedruckt.

108 Seiten 5,00 € Spende plus Porto 2,90 €

Bestellungen per E-Mail info_buergerbahn@gmx.net

oder per Post Bürgerbahndenkfabrik c/o Prellbock Altona, Nernstweg 32–34 DE, 22765 Hamburg

oder per paypal: einfach 7,90 € mit Angabe der Lieferadresse überweisen. spenden@prellbock-altona.de