



Foto: EVN

Deutsche Bahn kämpft um Trendwende – Konzernchef Lutz unter Druck

27. März 2025

Die Deutsche Bahn gibt ein schlechtes Bild ab. Die Züge sind unpünktlich wie nie, und die wirtschaftlichen Ziele verfehlt der Konzern erneut. Für den Bahnchef ist die Kehrtwende ein persönliches Anliegen.

Die Züge unpünktlich, das Schienennetz marode und die Bilanz tief in den roten Zahlen: Die Deutsche Bahn fährt der erhofften Trendwende weiter hinterher. Geht es nach Plänen der voraussichtlich nächsten Bundesregierung, könnte das für Bahnchef Richard Lutz Konsequenzen haben. Doch der Vorstandsvorsitzende hält tapfer daran fest, dass der Umschwung mit ihm an der Spitze möglich ist.

“Ich leide jeden Tag ein Stück weit mit, auch mit unseren Fahrgästen im Personenverkehr”, sagte er bei der Vorstellung der Jahresbilanz in Berlin. Doch sei er dafür angetreten, diese Krise zu überwinden, “und dafür werde ich meine Energie – zumindest mal, solange ich diesen Job mache, und er macht mir nach wie vor Spaß – verwenden, jeden Tag.”

Unterhändler von CDU, CSU und SPD fordern in den Koalitionsverhandlungen, den 60-Jährigen abzusetzen. Lutz ist seit 2017 Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG. Acht Jahre später sieht die Lage düster aus.

Die (Un-)Pünktlichkeit – Ein historischer Tiefstwert

So waren im vergangenen Jahr nur 62,5 Prozent der Fernzüge pünktlich unterwegs – nicht einmal zwei von drei ICE und IC also. “Historisch schlecht” sei das, heißt es im internen Strategiepapier “S3”, das der Deutschen Presse-Agentur vorliegt.

Schuld an der hohen Unzuverlässigkeit ist aus Bahn-Sicht vor allem die marode Infrastruktur. Sie führt zu vielen ungeplanten Baustellen, die den Fahrplan zerschießen. Hinzu kommt die zu teils zu hohe Auslastung des Netzes.

Deutsche Bahn erneut mit Milliardenverlust - aber geringer

Die Deutsche Bahn (DB) hat im vergangenen Jahr erneut einen Milliardenverlust eingefahren – allerdings geringer als noch 2023.

Sanierung soll die Kehrtwende bringen

“S3” steht für ein umfassendes Programm, mit dem die Bahn das Ruder rumreißen will. Statt mehr Verkehrswachstum steht dabei die Stabilisierung des gesamten Bahnsystems im Mittelpunkt. Die drei zentralen Ziele sind die Verbesserung des Betriebs, die Sanierung der Infrastruktur und solide Finanzen. Schon in diesem Jahr will der Konzern zumindest operativ – also vor Zinsen und Steuern (Ebit) – wieder schwarze Zahlen schreiben.

Im vergangenen Jahr stand an dieser Stelle noch ein großes, um Inflationseffekte bereinigtes Minus in Höhe von 333 Millionen Euro. Unter dem Strich machte der Konzern gar einen Verlust von 1,8 Milliarden Euro. Die gut laufende Logistiktochter DB Schenker bessert die Bilanz aufgrund ihres Verkaufs an den dänischen Wettbewerber DSV nicht mehr auf.

Krise im Güterverkehr hält an

Immerhin: Im Vergleich zum Vorjahr haben sich die Zahlen bereits verbessert. Das liegt vor allem daran, dass der Bund hohe Kosten für Infrastrukturmaßnahmen ausgeglichen hat, für die die Bahn in Vorleistung gegangen war.

Besonders schlecht laufen die beiden Sparten Güter- und Fernverkehr. Das bereinigte Ebit bei DB Cargo belief sich im vergangenen Jahr auf ein Minus von mehr als 350 Millionen Euro. Schon Ende kommenden Jahres muss die seit Jahren kriselnde Güterverkehrs-Tochter schwarze Zahlen schreiben. So will es die EU-Kommission. Im Fernverkehr wiederum verdoppelte sich das operative Minus nahezu auf rund 96 Millionen Euro.

Pünktlichkeit soll bis 2027 deutlich steigen

Sparen will der Konzern nun auch am Personal, insbesondere in der Verwaltung. Bis 2027 sollen rund 10.000 Menschen weniger für den Konzern arbeiten als noch 2024.

Neben einem umfassenden Stellenabbau beinhaltet das Sanierungskonzept vor allem die Modernisierung des Kernnetzes. Dafür sollen bis Anfang der 2030er Jahre mehr als 40 wichtige Streckenabschnitte generalsaniert werden. Den Anfang machte 2024 die sogenannte Riedbahn zwischen Mannheim und Frankfurt. Von August an steht die um ein Vielfaches längere Strecke zwischen Hamburg und Berlin an. Schon bis 2027 strebt die Bahn mit diesen Baumaßnahmen eine Pünktlichkeit von 75 bis 80 Prozent an.

Koalitions-Arbeitsgruppe will Reformen bei der Deutschen Bahn

Eine Zerschlagung der Deutschen Bahn dürfte es erst einmal nicht geben. Bei dem bundeseigenen Konzern soll es aber nach dem Vorschlag einer Arbeitsgruppe von Union und SPD Veränderungen geben.

Bahn meldet Bedarf am Sondervermögen an

Doch die Modernisierung des Netzes kostet viel Geld. Allein die Sanierung der Riedbahn beläuft sich auf rund 1,5 Milliarden Euro – 15 Prozent mehr als nach dem Ende der Bauarbeiten veranschlagt waren. Für Hamburg-Berlin sind 2,2 Milliarden Euro vorgesehen. Hinzu kommen die vielen kleinen und mittleren Baustellen, ganz zu schweigen vom Aus- und Neubau sowie der Digitalisierung des Netzes.

In der Diskussion um den rund 500 Milliarden Euro schweren Infrastrukturfonds der

Bundesregierung schlug die Bahn deshalb erste Pflöcke ein. Bis zu 150 Milliarden Euro brauche der Konzern aus dem Schuldentopf, betonten Lutz und Finanzvorstand Levin Holle. Zusätzlich geht die Bahn davon aus, dass bis 2034 weitere 142 Milliarden Euro über den regulären Haushalt fließen.

Die neue Bundesregierung und die Frage einer Zerschlagung

Wie die neue Regierung zu alldem steht, war lange unsicher. CDU und CSU hatten im Wahlkampf immer wieder gefordert, Schienennetz und Bahnbetrieb voneinander zu trennen. Inzwischen ist ein radikaler Kurswechsel unter Schwarz-Rot unwahrscheinlich. Die SPD lehnt eine Zerschlagung des Konzerns grundsätzlich ab. Die Unterhändler der drei Parteien schlagen stattdessen vor, die Infrastruktursparte InfraGo innerhalb des "integrierten Konzerns" weiter vom Konzern zu entflechten, wie aus einem Papier der Arbeitsgruppe Verkehr und Infrastruktur, Bauen und Wohnen hervorgeht, das der dpa vorliegt.

Lutz kommentierte die Pläne nicht, betonte aber erneut die Bedeutung eines integrierten Konzerns. "Debatten über die Trennung von Netz und Betrieb können wir uns nicht leisten", sagte er. "Das löst keine Probleme, kostet nur Zeit und lenkt ab."

Denkbar ist indes, dass Vorstandschef Lutz und andere Mitglieder aus Vorstand und Aufsichtsrat unter einer neuen Bundesregierung gehen müssen. Sowohl beim Bahn-Konzern als auch bei der InfraGo solle eine "Neuaufstellung von Aufsichtsrat und Vorstand" angestrebt werden, heißt es in dem Papier.

Ungeachtet der Krise hat Lutz im vergangenen Jahr erheblich mehr Geld bekommen. Inklusive Bonus-Zahlungen kommt der Vorstandsvorsitzende des bundeseigenen Konzerns auf rund 2,1 Millionen Euro im Jahr 2024. Im Jahr davor lag sein Einkommen noch um rund eine Million Euro niedriger. Die zweithöchsten Bezüge im Vorstand hat der für Infrastruktur zuständige Berthold Huber. Er bekam 2024 insgesamt rund 1,4 Millionen Euro.