



Zu spät, zu teuer, zu kaputt? Wo es bei der Bahn hakt

29. Juli 2026, 11:18

Am Donnerstag legt die Deutsche Bahn ihre Halbjahreszahlen vor. Der Konzern steckt in einer Dauerkrise und kämpft an mehreren Fronten gleichzeitig. Ein Überblick über die größten Probleme.

Das öffentliche Bild der Deutschen Bahn ist mehr als angekratzt – zu unzuverlässig fahren die Züge, zu oft werden Anschlüsse verpasst. Erst für Anfang bis Mitte der 2030er Jahre rechnet der Konzern wieder damit, dass mehr als 80 Prozent der Fernzüge pünktlich unterwegs sind, weil die marode Infrastruktur die Züge ausbremst.

Auch wirtschaftlich lief es zuletzt nicht gut. Für 2025 wies der Staatskonzern unter dem Strich einen Verlust von rund 2,3 Milliarden Euro aus. Die Spielräume sind also begrenzt und aktuell ist zu erwarten, dass der Bund in den nächsten Jahren eher weniger als noch mehr Geld bereitstellen wird. Trotz allem steigen die Fahrgastzahlen. Am Donnerstag stellt die Bahn ihre Halbjahresbilanz vor. Sie zeigt erneut die Probleme, vor denen Bahnchefin Evelyn Palla steht.

Wie stand es zuletzt um die Pünktlichkeit?

Im Juni wurden lediglich 52,6 Prozent der Fernverkehrshalte rechtzeitig erreicht, also mit maximal 5:59 Minuten Verspätung. Auch im Vergleich zu den dürrtigen Werten der Vormonate ist das eine auffallend schlechte Quote. Ausgefallene Züge werden in dieser Statistik nicht berücksichtigt. Für das laufende Jahr hatte die Bahn zuletzt eine Pünktlichkeit von mindestens 60 Prozent angestrebt.

Als Grund für die Unpünktlichkeit gibt der Konzern vor allem die marode Infrastruktur und die vielen Baustellen im Netz an, mit denen sich der Zustand Stück für Stück bessern soll.

Wann werden Netzzustand und Pünktlichkeit wieder besser?

Zuletzt schaffte es der Konzern damit lediglich, dass der Netzzustand nicht noch schlechter wurde. Bis es wirklich besser wird, dürfte es noch einige Jahre dauern. Das Schienennetz wurde über Jahrzehnte nicht ausreichend finanziert und in Schuss gehalten, das rächt sich nun. Die Bahn hat sich zum Ziel gesetzt, dass die Lage zum 200-jährigen Jubiläum der Eisenbahn in Deutschland im Jahr 2035 wieder deutlich besser ist. „Eine Bahn, die stolz macht, ist keine Utopie, sondern Anspruch und Ansporn für jeden Tag“, sagte Palla dazu kürzlich.

Sind für diese lange Zeit schon alle Vorbereitungen getroffen?

Nein. Wie viel Geld in das Netz investiert wird, wird im Rahmen der Haushaltsverhandlungen des Bundes jedes Jahr neu diskutiert. „Der Bund muss endlich eine verlässliche Finanzierung über mehrere Jahre aufbauen, wie es etwa in der Schweiz seit vielen Jahren der Fall ist“, sagte jüngst Dirk Flege, Geschäftsführer des Interessenverbands Allianz Pro Schiene.

Einer Berechnung des Verbands zufolge hat der Bund 2025 etwas mehr als 220 Euro pro Kopf in die Schieneninfrastruktur investiert. Flege geht davon aus, dass dieser Wert 2026 übertroffen wird, das Niveau aber dann nicht gehalten werden kann. Die aktuellen Pläne der Bundesregierung sähen eine Kürzung der Investition im Jahr 2027 um 1,3 Milliarden Euro im Vergleich zu 2026 vor.

Das Bundesverkehrsministerium unter dem jetzt zurückgetretenen Minister Patrick Schnieder (CDU) plante zuletzt den Aufbau eines Verkehrsinfrastrukturfonds, mit dem sowohl die Sanierung des Bestandsnetzes als auch der Neu- und Ausbau langfristig finanziert werden soll.

Wie steht die Deutsche Bahn wirtschaftlich da?

Mit Blick auf die eigenen Finanzen steht der Konzern erheblich unter Druck. Chefin Palla hat einen umfangreichen Konzernumbau angestoßen, der neben mehr Verantwortung in der Fläche auch Sparmaßnahmen und Stellenstreichungen beinhaltet. Im Bereich Fernverkehr läuft ein eigenes Sanierungsprogramm.

Besonders kritisch ist die Lage bei DB Cargo: Die Güterverkehrssparte der Deutschen Bahn muss 2026 schwarze Zahlen schreiben, sonst drohen Konsequenzen der EU-Kommission. Cargo-Chef Bernhard Osburg hat einen Plan vorgelegt, der in Deutschland einen Abbau von 6.200 Stellen umfasst.

2025 verzeichnete der Konzern zwar unter dem Strich einen Milliardenverlust, zumindest operativ schrieb die Bahn aber schwarze Zahlen: Das um Sondereffekte bereinigte operative Ergebnis (Ebit) verbesserte sich um 630 Millionen Euro auf plus 297 Millionen Euro. Im laufenden Jahr sollen es etwa 600 Millionen Euro sein.

Wird die nahende Konkurrenz im Fernverkehr das nächste Problem?

2028 will das italienische Unternehmen Italo den Fernverkehr aufmischen, zugleich hat Flixtrain für 2028 eine Offensive mit neuen Zügen angekündigt. Die Bundesnetzagentur hat kürzlich entschieden, dass auf hochbelasteten Strecken Wettbewerber mehr Platz bekommen sollen – zu Lasten der Bahn.

Der Konzern warnt, dass dadurch weniger profitable Fernverkehrslinien mit Halten in kleineren Städten gefährdet werden. Die Bahn argumentiert, dass sie sich diese Verbindungen nicht mehr leisten kann, wenn Gewinnbringer an die Konkurrenz gehen.

Ob die Fahrgäste von mehr Konkurrenz profitieren werden, ist noch offen. Die Ticketpreise könnten durch den Wettbewerb sinken. Gleichzeitig könnte der Fernverkehr auf der Schiene unübersichtlicher werden – zum Beispiel, wenn Tickets nur für die Züge von einem Unternehmen gelten und nicht für die Konkurrenten.

Könnten auch Streiks die Bahn bald wieder lahmlegen?

An dieser Stelle sind derzeit keine Störungen im Betriebsablauf zu erwarten: Sowohl die Tarifverträge mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) als auch mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) laufen bis Ende 2027. Bis dahin kann also nicht gestreikt werden. Die Friedenspflicht mit der GDL dauert sogar noch ein wenig länger an. Für die Finanzexperten bei der Bahn bringen die langen Tarifverträge viel Planbarkeit, Überraschungen für die Jahresbilanzen sind von dieser Seite also ebenfalls nicht zu erwarten.