

Bahn steckt in Krise fest

Überfüllt, unpünktlich, defizitär: Neue Führung des Staatskonzerns meldet Milliardenverlust

Von Klaus Fischer

Die Deutsche Bahn AG hat 2025 tieferrote Zahlen geschrieben. 2,3 Milliarden Euro Verlust stehen in der Bilanz des Vorjahres, wie die neue Vorstandschefin des Staatsunternehmens, Evelyn Palla, am Freitag auf einer Pressekonferenz in Berlin einräumte. Das waren rund 500 Millionen Euro mehr, als 2024 bilanziert worden waren. Dennoch gab sich Frau Palla professionell optimistisch: Erstmals seit Jahren habe die Bahn operativ einen Gewinn vor Steuern und Zinsen (Ebit) von 297 Millionen Euro ausweisen können. Ein Lichtblick?

Problemträger Nummer eins bleibt der Bilanz zufolge weiterhin der Fernverkehr. Allein 1,4 Milliarden Euro Verlust werden der Sparte zugerechnet. Und die Perspektive ist trübe. Hier dürfte sich auch in den kommenden Jahren wenig ändern, denn: Die Infrastruktur ist vielerorts marode, was zu Betriebsstörungen und Baustellen allerorten führt. Zugleich wurde ein echter Gewinnbringer – die Logistiktochter Schenker – für ein Dutzend Milliarden verkauft, um die drückenden Schulden abzubauen. Immerhin verkündete das Management stolz, dass die Bahn im Vorjahr von 1,93 Milliarden Reisenden genutzt wurde – ein Rekord – und 3,4 Prozent mehr als 2024. Es wurde also enger in den Zügen und auf den Bahnsteigen.

Bahnvorstände sind geübt in der Flucht nach vorn. Wenn man aus bilanztechnischen und rechtlichen Gründen so tun kann, als seien Betrieb (Bahn AG) und Infrastruktur (der Staat) zwei ganz unterschiedliche Betrachtungsebenen, kann jeder neue Vorstand an dem Glauben festhalten, dass das Unternehmen ganz sicher echte Gewinne erwirtschaften wird. Irgendwann. Die vielen Milliarden Euro, die Bund und Länder jährlich aus Steuergeldern oder aufgenommenen Schulden in das Unternehmen fließen lassen, machen aber klar, was die Bahn insgesamt ist: Ein Konstrukt der gesellschaftlichen Daseinsvorsorge, das seinen ursprünglichen Auftrag immer schlechter erfüllt.

Volkswirtschaftlich betrachtet bleibt die Deutsche Bahn in dieser Form ein Fass ohne Boden, das als eine »Aktiengesellschaft« firmiert. Deren Anteile stehen unter Kontrolle des Staatsapparats. Die Bahnchefs indes sind dank des Kapitalgesellschaftskonstrukts nicht der aus »Managersicht« limitierten Beamtenbesoldung des höheren Dienstes unterworfen. »Die Vergütung alter und neuer Bahnvorstände belief sich im vergangenen Jahr inklusive Abfindungen und Bonus-Zahlungen auf insgesamt rund 17,3 Millionen Euro« verkündete die *dpa* am Freitag trocken.

Das alles zeigt, dass die Bahn weiter fest in der Krise steckt. Seit Jahrzehnten flickt das Unternehmen an seiner Infrastruktur. Seit langem ist das Geschäft

der Bahn hochdefizitär. Legendär sind die Verspätungen und Zugausfälle. Die Pünktlichkeit liegt bei beschämenden 60 Prozent. So gesehen kann das forsche und hoffnungsvolle Auftreten des Managements am Freitag nur Zweckoptimismus sein. »Erst wenn wir wieder nachhaltig Jahresüberschüsse erwirtschaften und Investitionen aus eigener Kraft stemmen können, sind wir am Ziel«, so die Bahnchefin bei der Vorstellung der Zahlen.

Da kommt ein aktueller Krisenfall zur Unzeit: »Der Bahnverkehr rund um Hamburg ist seit einem Oberleitungsschaden am vergangenen Mittwoch weiter gestört – das hat nun bundesweite Auswirkungen«, meldete *dpa* ebenfalls am Freitag. Laut Bahn werde »mit Hochdruck daran gearbeitet«, die Strecke zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und Altona wieder vollständig freizugeben.

Seit Mittwoch abend ist demnach eingleisiger Verkehr auf der Strecke möglich. Nach Angaben der Bahn im Internet kommt es im Fernverkehr dennoch zu Zugausfällen auf den Verbindungen zwischen Hamburg und Nordrhein-Westfalen sowie Berlin und Frankfurt. Die Züge aus Dänemark sollen über eine Umleitung den Hamburger Hauptbahnhof erreichen. Das Ganze hat jedoch einen zusätzlichen Clou: Die in Rede stehende Strecke sei erst am 20. März zwischen Hauptbahnhof und Altona nach Bauarbeiten wieder für den Regional- und Fernverkehr freigegeben worden, so *dpa*. Nur fünf Tage später kam es zu dem Oberleitungsschaden.

<https://www.jungewelt.de/artikel/520046.problem-infrastruktur-bahn-steckt-in-krise-fest.html>