Reden Dr. Richard Lutz und Dr. Levin Holle

Halbjahres-Pressekonferenz

25.07.2024

Mitten im Machen – für eine bessere Bahn

Es gilt das gesprochene Wort

Dr. Richard Lutz:

Liebe Vertreterinnen und Vertreter der Presse,
sehr geehrten Damen und Herren,

- vor zehn Tagen haben wir mit der Riedbahn eine der größten Baustellen Deutschlands in Betrieb genommen. Seitdem rollen die Bagger zwischen Frankfurt und Mannheim. Für die langfristige Gesundung des Eisenbahnsystems in Deutschland ist das ein entscheidender Wendepunkt.

- In den kommenden fünf Monaten entsteht hier der erste Hochleistungskorridor. Qualität und Verfügbarkeit werden nach der Generalsanierung mit einer Neubaustrecke vergleichbar sein. Die Störungen senken wir um bis zu 80 Prozent. Aus einem Sorgenkind für die Qualität des Schienennetzes wird ein Stabilitätsanker für das gesamte Eisenbahnsystem.

- Mit der Generalsanierung der Riedbahn – als eine der am meisten belasteten Strecken in Deutschland – starten wir das größte und umfassendste Sanierungs- und Modernisierungsprogramm für das Schienennetz und die Bahnhöfe seit der Bahnreform vor 30 Jahren. Bis 2031 sollen in Deutschland 41 hochbelastete Strecken saniert und zu Hochleistungskorridoren ausgebaut werden.

- Mit dem Beschluss des Bundeskabinetts für den Haushalt 2025 vergangene Woche haben wir die notwendigen Mittel für den Start der Generalsanierungen gesichert. Das ist ein klares Bekenntnis zur Starken Schiene: Noch nie hat eine Bundesregierung so viel Geld für die grundlegende Sanierung und Modernisierung der Schieneninfrastruktur in Deutschland bereitgestellt.

- Schon im vergangenen Jahr ist die DB auf Kosten ihres eigenen Ergebnisses und einer erhöhten Verschuldung in Vorleistung gegangen und hat dringend notwendige Infrastrukturmaßnahmen vorgenommen.

- Diesen Weg haben wir auch im ersten Halbjahr 2024 konsequent fortgesetzt, denn der Zustand der Infrastruktur duldet keinen weiteren Aufschub.

- Die Ergebnissituation des Systemverbunds mit einem operativen Verlust in Höhe von 1,2 Milliarden Euro ist in besonderem Maße durch diese erhöhten Instandhaltungsaufwendungen in der Infrastruktur geprägt.

- Für einen Teil dieser Zusatzaufwendungen erwarten wir aufgrund der gesetzlichen Neuregelungen im Bundesschienenwegeausbaugesetz Bundeszuschüsse, die dann im zweiten Halbjahr cash- und ergebniswirksam zufließen werden.

- Dieses zeitliche Auseinanderklaffen zwischen Anfall der Aufwendungen und Zufluss der entsprechenden Zuschüsse ist bei der Bewertung der Ergebnissituation im ersten Halbjahr 2024 zu berücksichtigen. Aber selbst unter Bereinigung dieses Sondereffekts hätte sich noch ein operativer Verlust ergeben, weil Streiks und die auch wetterbedingten Einschränkungen der Infrastruktur ihre Spuren in der Umsatz- und Ergebnisentwicklung hinterlassen haben.

- Trotz eines betrieblich und wirtschaftlich nicht einfachen ersten Halbjahres halten wir an unserem Ziel fest, unser Ergebnis gegenüber 2023 um rund zwei Milliarden Euro zu verbessern, und im Gesamtkonzern mit einem positiven operativen Ergebnis von rund 1 Milliarde Euro abzuschließen. Dazu verstärken wir massiv unsere Anstrengungen, auch kurzfristig Kosten einzusparen.

- Dass die Sanierung der Infrastruktur keinen Aufschub erlaubt, hat das erste Halbjahr leider noch einmal in aller Deutlichkeit bestätigt. Die Schieneninfrastruktur ist zu alt, zu störanfällig und zu voll. Sie hat die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit an vielen Stellen mehr als erreicht.

- Wie unter dem Brennglas hat die vor knapp zwei Wochen zu Ende gegangene Europameisterschaft die strukturellen Schwächen der Eisenbahn in Deutschland offengelegt.

- Zu der erwartet hohen Nachfrage kamen Extremwetterereignisse hinzu – mit enormen Auswirkungen auf Qualität und Pünktlichkeit. Allein im Juni waren im Durchschnitt über 400 Fernzüge pro Tag von Schäden an der Infrastruktur betroffen – verursacht durch externe Einflüsse wie Hangrutsche, Überflutungen und Dammschäden.

- Trotzdem haben die 150.000 DB-Mitarbeitenden, die rund um die Europameisterschaft im Einsatz waren, alles aus dem System herausgeholt, was ging. Ihrem unermüdlichen Wirken ist es zu verdanken, dass trotz aller betrieblichen Einschränkungen rund 12 Millionen Fahrgäste allein im Fernverkehr befördert werden konnten – so viel wie noch nie bei einem internationalen Fußballturnier.

- Dafür gebührt ihnen unser Dank und Respekt. So wie auch unseren Kundinnen und Kunden, die die Geduld aufgebracht haben, die das Reisen mit der Bahn aktuell häufig erfordert.

- Sie alle erwarten zu Recht mehr Qualität, Pünktlichkeit und Stabilität. Voraussetzung für eine nachhaltige Verbesserung ist die grundlegende Modernisierung und Sanierung der bestehenden Infrastruktur.

- Darüber hinaus haben wir eine Reihe kurzfristiger Maßnahmen eingeleitet, um die betriebliche Situation insgesamt zu verbessern.

- Um die langfristige Umsetzung unserer Starken Schiene Strategie abzusichern, haben wir außerdem Maßnahmen zur wirtschaftlichen Stabilisierung des Konzerns eingeleitet.

- Über all diese Themen möchten wir heute mit Ihnen sprechen. Herzlich willkommen!

- Was für den Juni galt, galt auch für das gesamte erste Halbjahr: Wir haben eine bislang nicht gekannte Häufung von Extremwetterereignissen erlebt, ob Eisregen im Januar oder Überschwemmungen in Süddeutschland im zweiten Quartal – mit Schäden an der Infrastruktur und erheblichen Auswirkungen auf den Zugverkehr und die betriebliche Qualität.

- Konkret bedeutet das für den Betrieb: An Tagen mit Extremwetter haben wir bis zu 26 Prozentpunkte Pünktlichkeit verloren und in den Folgewochen mit den betrieblichen Einschränkungen zu kämpfen gehabt. In Kombination mit den Streiks im ersten Quartal und Havarien wie der Rauhebergtunnel haben uns die Extremwetterereignisse des ersten Halbjahres im Fernverkehr in Summe 7 Prozentpunkte Pünktlichkeit gekostet.

- Hochwasser, das früher als Jahrhundertereignis galt, tritt immer häufiger auf. Großwetterereignisse dieser Art werden mehr und mehr zum Regelfall und stellen die Infrastruktur damit vor weitere Herausforderungen in Bezug auf ihre Klima-Resilienz. Wir werden uns darauf einstellen und bauliche Vorkehrungen treffen müssen, um die Folgen abzufedern.

- Vor allem in Folge der Extremwetterereignisse liegt die Pünktlichkeit im Fernverkehr für das erste Halbjahr bei 62,7 Prozent und damit unterhalb der Vorjahreswerte und unserer eigenen Zielsetzung für dieses Jahr. Auch das bundesweite Baugeschehen und die Streiks im ersten Quartal haben die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bei allen Verkehrsunternehmen im Fern- und Nahverkehr sowie Schienengüterverkehr beeinträchtigt.

- Die Streiks haben uns auch wirtschaftlich deutlich getroffen. Außerdem haben sie sich genauso wie bestimmte Großbaustellen negativ auf das Buchungsverhalten unserer Fahrgäste und die Nachfrage im Güterverkehr ausgewirkt, wo die betroffenen Unternehmen auf eine verlässliche und klimafreundliche Logistik angewiesen sind.

- Um die wirtschaftliche Lage kurzfristig zu verbessern, haben wir eine qualifizierte Ausgabensteuerung beschlossen, mit der wir einen deutlichen dreistelligen Millionenbeitrag einsparen wollen. Dabei sind wir auf einem guten Weg.

- Wie in der Bilanz-Pressekonferenz im März angekündigt, haben wir mit dem Aktionsplan Pünktlichkeit Maßnahmen ergriffen und beschleunigt, um das System kurzfristig zu stabilisieren.

- Wir haben mehr Fahrzeuge zur Verfügung gestellt, um auf Störungen, Verzögerungen und Ausfälle flexibler reagieren zu können. Das schaffen wir beispielsweise, in dem wir unsere langen ICE 4 Züge in der betriebsnahen Instandhaltung priorisieren. Wir haben schneller und koordinierter als bisher unsere bestehenden Langsamfahrstellen reduziert. Und wir haben Maßnahmen eingeleitet, um die Engpässe in den kritischen Knoten zu entlasten.

- Dass sich diese Maßnahmen positiv auf die Pünktlichkeit auswirken, haben wir in den Wochen gesehen, in denen wir keine zusätzlichen externen Störungen hatten. Aber auch hier hat sich das Extremwetter negativ ausgewirkt, zusätzliche witterungsbedingte Schäden mit kurzfristig notwendigem Instandhaltungsbedarf verursacht, und getroffene Maßnahmen teilweise konterkariert.

- Wir werden den Aktionsplan weiterhin konsequent vorantreiben und gehen trotz des schwierigen Zustands der Infrastruktur und der Häufung extremer Wetterereignisse von einer Verbesserung der Pünktlichkeit im zweiten Halbjahr aus.

- Für den Fernverkehr erwarten wir nach einer Pünktlichkeit von 62,7 Prozent im ersten Halbjahr eine Jahrespünktlichkeit, die sich in einem Korridor von 63 bis 67 Prozent bewegen wird.

- Bevor ich im Detail auf den Ausblick eingehe, gibt Ihnen Levin Holle einen detaillierten Überblick zu unseren wirtschaftlichen Kennzahlen. Bitte, Levin.

Dr. Levin Holle:

Sehr geehrte Damen und Herren,

- herzlich willkommen zu unserer Halbjahres-Pressekonferenz auch von mir.

- Richard, Du hast es bereits deutlich gemacht: Der mangelhafte Zustand des Schienennetzes in Deutschland und die schlechte betriebliche Lage haben auch große Auswirkungen auf unsere finanzielle Situation.

- Im ersten Halbjahr 2024 sind wir als DB erneut für zusätzliche Ausbesserungen an der Schienen-Infrastruktur in Vorleistung gegangen. Nur so konnten dringend nötige Arbeiten sofort beginnen.

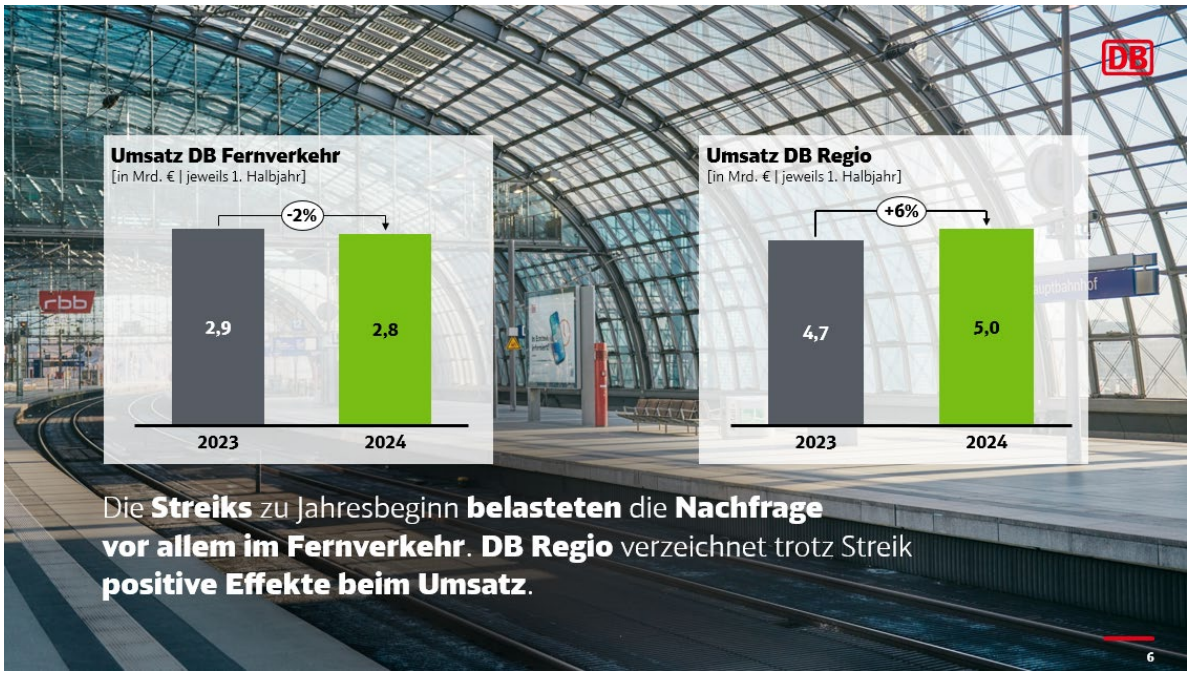
- Im zweiten Halbjahr dieses Jahres wird die neue Aufwandsförderung für Instandhaltungsmaßnahmen durch den Bund umgesetzt werden. Dies umfasst sowohl Erstattungen für bereits abgeschlossene Maßnahmen in 2023 als auch zusätzliche Maßnahmen aus 2024. Zur Halbjahresbilanz schlägt sich dieser zusätzliche Aufwand für das Schienennetz daher noch negativ in unserem Ergebnis nieder.

- Der DB-Konzern hat sich mit einem operativen Ergebnis von minus 677 Millionen Euro im ersten Halbjahr 2024 deutlich schlechter entwickelt als im Vorjahreszeitraum. Unser Kerngeschäft, der Systemverbund Bahn, verzeichnet in den ersten sechs Monaten einen hohen operativen Verlust von 1,2 Milliarden Euro. Auch die erheblichen positiven Beiträge unserer hochprofitablen Logistik-Tochter DB Schenker konnten dies nicht vollständig ausgleichen.

- Mehr als die Hälfte des Verlusts im Systemverbund ist in der Infrastruktur entstanden. Hauptursachen sind der schlechte Zustand der Infrastruktur und die weiterhin umfangreichen Vorleistungen für zusätzlichen Instandhaltungsaufwand. Aber auch die Profitabilität unserer Eisenbahnverkehrsunternehmen ist viel zu gering.

- Dazu haben zahlreiche negative Faktoren wie die schlechte Pünktlichkeit und Kostensteigerungen vor allem im Personalkostenbereich beigetragen. Zudem haben die GDL-Streiks im ersten Quartal zu finanziellen Belastungen in der Größenordnung von rund 300 Millionen Euro geführt.

- Der Umsatz des DB-Konzerns betrug in den ersten sechs Monaten 2024 rund 22,3 Milliarden Euro – rund 700 Millionen Euro weniger als im ersten Halbjahr 2023. Das Kerngeschäft der DB, der Systemverbund Bahn, lag beim Umsatz etwa auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2023. Umsatzeinbußen verzeichneten bei den DB-Verkehrsunternehmen DB Cargo und der DB Fernverkehr, während DB Regio zulegte.



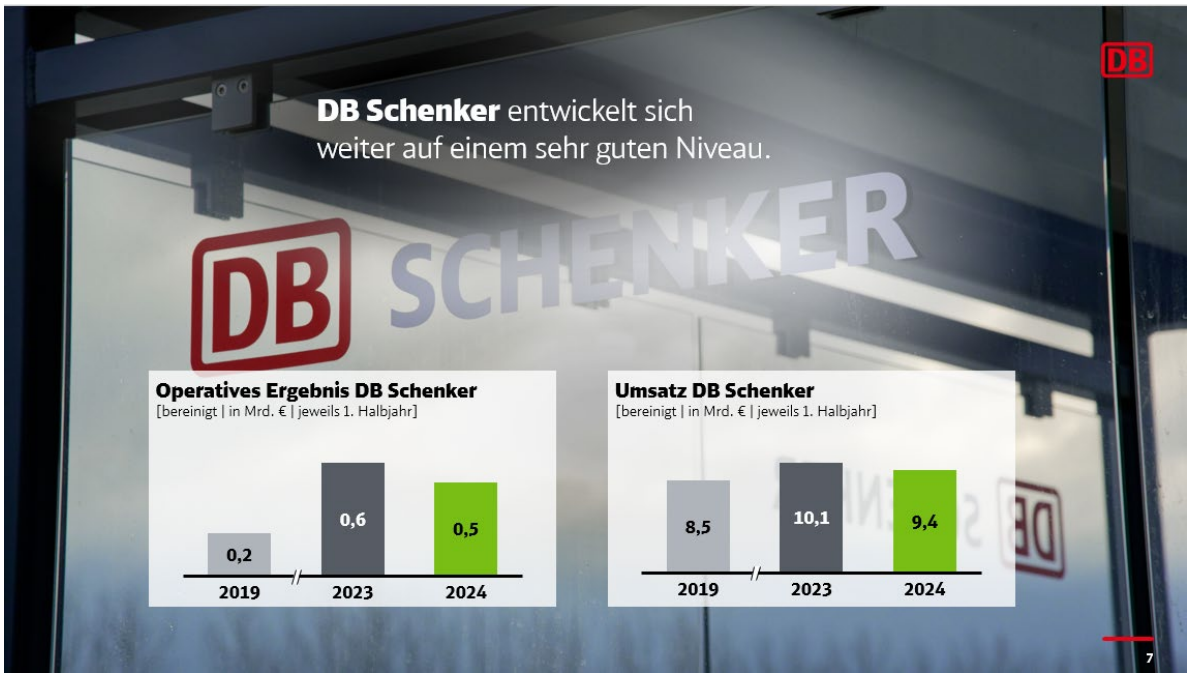
- Das Beispiel DB Fernverkehr zeigt, wie sehr die Eisenbahnverkehrsunternehmen im ersten Halbjahr 2024 direkte und indirekte Belastungen aus dem schlechten Zustand der Infrastruktur, Streiks und angespannter betrieblicher Lage gespürt haben.

- Der Umsatz im Fernverkehr ist in den ersten sechs Monaten 2024 gegenüber dem Vorjahreszeitraum um rund 70 Millionen Euro auf 2,8 Milliarden Euro gesunken.

- Was uns ein Ansporn ist: Auch nach den schwierigen von Streiks geprägten Monaten zu Beginn des Jahres sehen wir in den letzten Wochen einen deutlichen Umsatzanstieg im Fernverkehr. Der Juni liegt um rund 6 Prozent über dem Vorjahresmonat.

- Ein deutliches Plus verzeichnet DB Regio: Der Umsatz ist im ersten Halbjahr 2024 im Vergleich zu den ersten sechs Monaten 2023 trotz der Streiks um mehr als 280 Millionen Euro auf rund fünf Milliarden Euro gestiegen.

- Die Verkehrsleistung bei DB Regio Schiene stieg um rund 17 Prozent auf 19,5 Milliarden Personenkilometer. Dies ist insbesondere auf das Deutschland-Ticket zurückzuführen.



- Unsere Logistik-Tochter DB Schenker hat im ersten Halbjahr 2024 mit rund 9,4 Milliarden Euro Umsatz und 520 Millionen Euro operativem Gewinn weiterhin sehr hohe positive Beiträge zum Konzernergebnis geleistet.

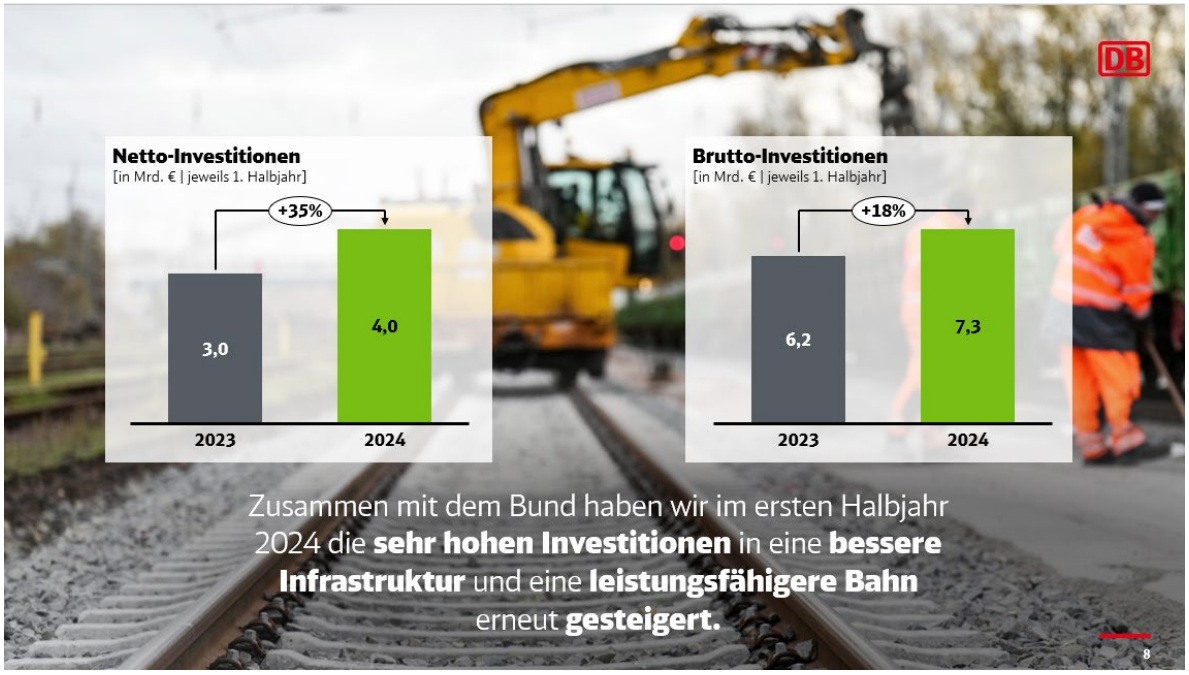
- Infolge der branchenweiten Normalisierung der Frachtraten in der Luft- und Seefracht lagen Umsatz und Ergebnis etwas unter dem ersten Halbjahr 2023, aber weiter deutlich über dem Vor-Corona-Niveau.

- Das Halbjahresergebnis von DB Schenker liegt mit über 500 Millionen Euro mehr als doppelt so hoch wie im Vor-Corona-Jahr 2019. Dank eines erfolgreichen Effizienzprogramms hat Schenker gute Chancen, auch in Zukunft weiteres Potential beim Ergebnis zu heben. Langfristig bietet die Logistik weiterhin sehr gute Wachstumsperspektiven.

- Beim Verkaufsprozess für DB Schenker führen die Interessenten wie in dieser Phase vorgesehen derzeit ihre Due-Diligence-Prüfung durch. Bedingung für einen Verkauf bleibt, dass er für die DB wirtschaftlich vorteilhaft sein muss.

- Wie angekündigt haben wir am 31. Mai 2024 den Verkauf unserer europäischen Nahverkehrstochter Arriva abgeschlossen. Die DB konzentriert sich stärker auf ihr Kerngeschäft – eine starke Schiene in Deutschland. Mit dem Arriva-Verkauf hat sich die Verschuldung des DB-Konzerns um mehr als eine Milliarde Euro reduziert. Durch den Verkauf wurden entsprechend der internationalen Bilanzierungsstandards die Vorjahreszahlen angepasst, Details finden Sie im Integrierten Zwischenbericht.

- Eine stabilisierende Wirkung auf die Verschuldung hat auch die erste große Tranche der zugesagten Eigenkapitalerhöhungen des Bundes. Wegen der im Juni eingetroffenen Mittel in Höhe von rund drei Milliarden Euro konnten die Nettofinanzschulden des DB-Konzerns per 30. Juni 2024 im Vergleich zum Vorjahresende um rund eine Milliarde Euro gesenkt werden. Wir sind dem Bund ausgesprochen dankbar für diese Unterstützung.



- Im ersten Halbjahr 2024 hat der DB-Konzern aufgrund der stark erhöhten Bundesmittel seine Investitionen in das Schienennetz und eine bessere Bahn weiter gesteigert.

- Die Netto-Investitionen stiegen gegenüber dem ersten Halbjahr 2023 um 35 Prozent auf rund vier Milliarden Euro. Allein die Netto-Investitionen in ein leistungsfähiges Schienennetz sind dabei um 1,3 Milliarden Euro auf 2,4 Milliarden Euro erheblich angewachsen. Die Brutto-Investitionen gemeinsam mit dem Bund erhöhten sich im selben Zeitraum um eine Milliarde Euro oder 18 Prozent auf insgesamt 7,3 Milliarden Euro.

- Mit der im Juni beschlossenen Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes ist nun der Weg frei, damit der Bund zusätzlich auch direkte Finanzierungszuschüsse für Instandhaltungsaufwand im Schienennetz zahlen kann. Die ersten Mittel aus diesem bedeutenden, neuen Förderinstrument erwarten wir im vierten Quartal 2024. Damit hat der Bund die Finanzierungsarchitektur für die Infrastruktur in einem wichtigen Punkt weiterentwickelt.

- Die Sanierung der Schieneninfrastruktur ist eine langfristige Aufgabe. Es kommt darauf an, sie auch finanziell und wirtschaftlich auf längere Sicht abzusichern.

- Dank massiv erhöhter Bundesmittel erhalten wir in 2024 rund 60 Prozent mehr Geld vom Bund für die Infrastruktur als in den Vorjahren. Ein ähnliches Niveau ist auch für die Jahre 2025 und 2026 zu erwarten, so dass die Sanierung des Bestandsnetzes wie geplant starten kann.

- Die Sanierung des Bestandsnetzes hat für die Qualität der Infrastruktur höchste Priorität. Gleichzeitig müssen wir als DB unsere Anstrengungen deutlich verstärken, Kosten zu senken und effizienter zu arbeiten.

- DB Cargo hat eine tiefgreifende Sanierung begonnen. Der Sanierungsbedarf geht weit über DB Cargo hinaus. Alle Geschäfte des Systemverbunds Bahn müssen wieder profitabel werden. Hierzu müssen wir die Kosteneffizienz deutlich verbessern. Kurzfristig steuern wir in diesem Jahr mit einer qualifizierten Ausgabensteuerung gegen.

- Mittel- und langfristig werden strukturelle Kostensenkungsmaßnahmen in der Verwaltung und in den Geschäftsfeldern eine entscheidende Rolle spielen. Dazu gehört auch die Absenkung unseres Personalbedarfs: Wir müssen in Zukunft mehr Bahn mit weniger Menschen schaffen.

- Es bleibt unser Anspruch, dass unsere Eisenbahnverkehrsunternehmen perspektivisch ihre Investitionen wieder aus den laufenden Einnahmen finanzieren.

- Der DB-Konzern wird gemeinsam mit dem Bund auch in der zweiten Jahreshälfte 2024 weiter auf sehr hohem Niveau investieren, vor allem in die Schieneninfrastruktur.

- Für das Gesamtjahr 2024 erwartet die DB Brutto-Investitionen in Höhe von etwa 21 Milliarden Euro. Die Netto-Investitionen sollen auf etwa elf Milliarden Euro steigen.

- Beim Umsatz rechnet die DB 2024 mit rund 45 Milliarden Euro. Insgesamt halten wir für das Gesamtjahr 2024 daran fest, dass wir als DB-Konzern ein positives operatives Ergebnis von etwa plus einer Milliarde Euro erzielen wollen.

- Alle Prognosen sind unter anderem abhängig von der Entwicklung unserer betrieblichen Lage und Leistung sowie vom weiteren Zufluss von Bundesmitteln.

- Mit der gerade gestarteten Generalsanierung der Riedbahn wollen wir zeigen, was wir mit mehr Bundesmitteln und einem neuen Baukonzept für unsere Kunden verbessern können.

- Das ist auch mittel- und langfristig wichtig. Denn die Menschen wollen Bahn fahren. Wir sehen auch in Zukunft eine sehr hohe Nachfrage nach klimafreundlicher Mobilität.

- Damit zurück zu Dir, Richard.

Dr. Richard Lutz:

- Danke, Levin. Du hast es gesagt: Die Nachfrage nach klimafreundlicher Mobilität ist intakt. Das haben wir auch während der EM-Wochen gesehen.

- Deshalb sind wir vor fünf Jahren mit unserer Strategie der Starken Schiene angetreten, um die steigende Nachfrage zu bedienen und einen Beitrag zum Erreichen der klima- und verkehrspolitischen Ziele in Deutschland zu leisten. Die Starke Schiene ist und bleibt unser Nordstern.

- Zur Wahrheit gehört aber auch, dass die Infrastruktur in den vergangenen fünf Jahren schneller erodiert ist, als wir erwartet hatten, und mittlerweile nicht nur auf Wachstum und Verkehrsverlagerung limitierend wirkt, sondern auch auf Qualität und Stabilität des Eisenbahnbetriebs. Der krisenhafte Zustand der Infrastruktur und die betriebliche Lage haben sich weiter zugespitzt.

- Hinzu kommt, dass die Krisen der vergangenen Jahre – angefangen mit Corona, über den Angriffskrieg auf die Ukraine bis hin zu inflationären Kostensteigerungen und dem Fachkräftemangel – den Konzern und seine Geschäftsfelder wirtschaftlich in eine Schieflage gebracht haben.

- Deshalb handeln wir in aller Entschlossenheit: Wir setzen die vom Kabinett beschlossenen zusätzlichen Mittel für die dringende Erneuerung des sanierungsbedürftigen Bestandsnetzes ein. Darüber hinaus haben wir Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität und zur Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage des Konzerns eingeleitet.

- Ich habe es eingangs gesagt: Der Baustart an der Riedbahn markiert mit Blick auf die nachhaltige Sanierung der Infrastruktur einen ganz entscheidenden Wendepunkt. Wir fangen an, an der langfristigen Gesundung des Eisenbahnsystems zu arbeiten.

- Dabei macht der Name Generalsanierung deutlich, worum es geht: In kürzester Zeit erneuern wir auf rund 70 Kilometern einmal alles – Gleise, Weichen, Oberleitungen, Signaltechnik, Bahnübergänge. Und nicht nur das: Auch 20 Bahnhöfe entlang der Strecke sowie Serviceeinrichtungen des Güterverkehrs bringen wir auf Vordermann.

- Das Bauvolumen spielt in einer eigenen Liga: Durch den neuen Ansatz der gebündelten und gewerkeübergreifenden Erneuerung können wir in nur fünf Monaten viermal so viel Bauleistungen ins Gleis bringen, wie mit dem bisherigen Bauverfahren möglich war – und sichern einen stabilen Betrieb ohne kleinteilige Baumaßnahmen für die kommenden Jahre.

- Trotz der Arbeiten stellen wir sicher, dass Reisende und Güter zuverlässig ihr Ziel erreichen: Ein leistungsfähiger Schienenersatzverkehr mit über 150 neuen Ersatzbussen, ein robustes Umleitungskonzept für Personen- und Güterverkehr, maximale Transparenz und Information der Fahrgäste und Anwohnenden helfen, den Sprung in die Zukunft einer besseren Infrastruktur auf eine Art und Weise zu schaffen, die trotz der Einschränkungen für alle Betroffenen akzeptabel ist.

- Diese Maßgabe gilt für alle Baumaßnahmen. Unser erklärtes Ziel ist, Fahren und Bauen bestmöglich in Einklang zu bringen.

- Wir lernen aus der Generalsanierung und planen unsere Baustellen künftig anders: Wir setzen auf vertaktetes Bauen. Auch das soll dazu beitragen, die betriebliche Lage zu stabilisieren.

- Heute führt das kleinteilige Bauen dazu, dass wir fast drei Millionen Zugfahrten im Jahr dispositiv – also außerhalb des bestehenden Fahrplans – regeln müssen, was häufige Fahrplanänderungen zur Folge hat. Das erschwert nicht nur die Planbarkeit für unsere Reisenden, sondern stellt alle Beteiligten vor eine fast unlösbare Aufgabe, die nur dank des herausragenden Einsatzes aller Mitarbeitenden im Team DB überhaupt zu bewältigen ist.

- Deshalb drehen wir bei unserem neuen Konzept die bisherige Logik um: Wir schaffen feste Zeitfenster, in denen wir die für Instandhaltung und Modernisierung notwendigen Bautätigkeiten bündeln und standardisieren. Damit gewährleisten wir Fahrplanstabilität für die Verkehrsunternehmen und Verlässlichkeit für die Fahrgäste.

- Zudem können wir das Bauvolumen erhöhen und gleichzeitig mehr baufreie Zeit schaffen. Kurzfristige Sperrungen und betriebliche Einschränkungen können dadurch deutlich gesenkt werden.

- Im zweiten Halbjahr 2024 wird das neue Baustellenmanagement im Bereich der Instandhaltung umgesetzt. Bei größeren Ausbau- und Modernisierungsvorhaben wird eine vollständige Umstellung erst mit dem Fahrplanwechsel 2026/2027 gelingen, da diese Art von Bauregime eine gravierende Umstellung der Prozesse sowohl für die DB InfraGO AG als auch für die Eisenbahnverkehrsunternehmen bedeutet und regulatorische Vorgaben für die Ankündigung von Baumaßnahmen zu beachten sind.

- Wichtig ist aber: Es darf kein Entweder-oder zwischen Sanierung des Netzes und stabilem Eisenbahnbetrieb geben. Wir müssen beides gemeinsam und gleichzeitig schaffen.

- Ebenso werden wir – wie bereits erwähnt – die Maßnahmen des Aktionsplans Pünktlichkeit auch im zweiten Halbjahr fortsetzen und beschleunigen.

- Denn: Die derzeitige schlechte Betriebsqualität gefährdet zunehmend das Erreichen der klima- und verkehrspolitischen Ziele. Das betrifft nicht nur den Personenverkehr, sondern ebenso den Güterverkehr und die betroffenen Unternehmen, die auf eine verlässliche und klimafreundliche Logistik angewiesen sind.

- Klar ist, dass wir den Investitions- und Modernisierungskurs nur aus einer wirtschaftlichen Stärke heraus stemmen können. Eine wirtschaftlich erfolgreiche Deutsche Bahn ist für die Umsetzung der verkehrspolitischen Zielsetzungen von essenzieller Bedeutung.

- In den nächsten Jahren werden wir deshalb auch weiter mit Hochdruck an der Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage des Konzerns arbeiten. Neben einer fokussierten Investitionspolitik gehört dazu, dass wir uns insgesamt besser und effizienter aufstellen.

- Im Hinblick auf den sich weiter verschärfenden Fachkräftemangel sind wir mit dem Programm „Gemeinsam Stark“ unterwegs, die Potentiale von Digitalisierung und Automatisierung für eine Steigerung der Produktivität des Konzerns bestmöglich zu nutzen.

- Das bedeutet: Wir werden deutlich mehr standardisieren, automatisieren und digitalisieren – auch, um Mitarbeitende effizienter und mit größtmöglichem Nutzen für unsere Kundinnen und Kunden einzusetzen. All das ist wichtig zur Steigerung unserer Produktivität – und gerade in Zeiten von Fachkräftemangel entscheidend für unsere Zukunftsfähigkeit.

- Erfreulich in diesem Zusammenhang: Die Transformation unserer Güterverkehrstochter DB Cargo bewegt sich Meilenstein für Meilenstein gut voran. Ziel ist ein wettbewerbsfähiges Unternehmen. Wir sind froh, dass es bei DB Cargo gelungen ist, sich gemeinsam mit dem Sozialpartner auf den Weg zu machen, um die internen Voraussetzungen für wettbewerbsadäquate Regelungen zu schaffen.

Meine Damen und Herren,

- mit all diesen Maßnahmen verfolgen wir ein Ziel: eine neue und bessere Bahn – für unsere Kundinnen und Kunden. Und für unser Land, aber auch für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die jeden Tag mit Herzblut und Leidenschaft ihr Bestes geben. Der Dreiklang aus Sanierung der Infrastruktur, Verbesserung der Betriebsqualität und Stabilisierung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit ist der richtige Weg, damit genau das nachhaltig gelingt.

- 2025 geht es mit der Generalsanierung der Strecken Hamburg-Berlin und Emmerich-Oberhausen weiter voran. Baustelle für Baustelle, Korridor für Korridor stoppen wir auf diese Weise die Überalterung der Eisenbahninfrastruktur und kehren den Trend um.

- Es geht dabei um mehr als die Bahn. Denn als Bahn sind wir Teil des Alltags der Menschen in diesem Land und dieser Alltag funktioniert nicht mehr so, wie das viele zu Recht erwarten und wie es auch unser eigener Anspruch ist.

- Es geht darum, den Alltag der Menschen und das Tagesgeschäft der Unternehmen wieder ins Funktionieren zu bringen. Es geht um die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Deutschland und eine nachhaltige Mobilität für die Menschen in diesem Land.

- Mit einer besseren Bahn tragen wir deshalb auch zu einer guten Zukunft unseres Landes und zum Wohle aller bei.

- Deutschland braucht eine Starke Schiene! Herzlichen Dank!

Fotonachweise

Folie 1	Deutsche Bahn AG | Uli Planz
Folie 2	Deutsche Bahn AG | Oliver Lang
Folie 3	Deutsche Bahn AG | Sebastian Mituca
Folie 4	Deutsche Bahn AG | Dominic Dupont
Folie 5	Deutsche Bahn AG | Daniel Karmann
Folie 6	Deutsche Bahn AG | Dominic Dupont
Folie 7	Deutsche Bahn AG | Volker Emersleben
Folie 8	Deutsche Bahn AG | Oliver Lang
Folie 9	Deutsche Bahn AG | Stefan Wildhirt
Folie 10	Deutsche Bahn AG | Wolfgang Klee
Folie 11	Deutsche Bahn AG | Oliver Lang
Folie 12	Deutsche Bahn AG | Pablo Castagnola
Folie 13	Deutsche Bahn AG | Wolfgang Klee
Folie 14	Deutsche Bahn AG | Oliver Lang