

Reden Dr. Richard Lutz und Martin Seiler

Halbjahres-Pressekonferenz

31. Juli 2025

S3: Schritt für Schritt für eine bessere Bahn

Es gilt das gesprochene Wort



Dr. Richard Lutz:

Liebe Vertreterinnen und Vertreter der Medien,
meine sehr geehrten Damen und Herren,

- herzlich willkommen zu unserer **Halbjahres-Pressekonferenz!**
- Bevor wir zum Thema kommen, erlauben Sie mir noch einige Worte zu den Ereignissen von Sonntagabend: Wir alle bei der Deutschen Bahn stehen noch immer unter dem Eindruck des **schrecklichen Unfalls bei Riedlingen**. Ich war am Montagmorgen vor Ort und die Eindrücke und das Geschehene gehen mir - wie allen Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern - sehr nah.
- Unsere Gedanken sind bei den Opfern, den Verletzten und allen, die trauern. Dass **drei Menschen bei dem Unfall ihr Leben verloren haben**, darunter auch Kollegen, macht uns zutiefst betroffen. Ich möchte allen Einsatzkräften und Helfenden noch einmal herzlich für ihren Einsatz danken.
- Zur Unfallursache ermitteln weiterhin die zuständigen Behörden. **Die Deutsche Bahn unterstützt die Untersuchungsstellen mit allen Kräften.**

- Vor dem Hintergrund des Unglücks fällt es alles andere als leicht, jetzt zur Tagesordnung überzugehen und über das erste Halbjahr 2025 bei der DB zu sprechen. Dennoch möchte ich Ihnen einen **Überblick zu den Entwicklungen geben**.
- Seit Anfang des Jahres setzen wir mit **Hochdruck unser Sanierungsprogramm S3** um. Bis Ende 2027 werden wir den Konzern in den drei Dimensionen Wirtschaftlichkeit, Infrastruktur und Betrieb grundlegend sanieren. Dabei kommen wir **Schritt für Schritt** voran.
- Das erste Halbjahr 2025 war geprägt von **großen Fortschritten, die wir im Bereich Wirtschaftlichkeit gemacht haben**, der **Umsetzung eines enormen Bauvolumens im Bereich Infrastruktur** und **erfolgreichen Maßnahmen im Betrieb**. Aufgrund der hohen Bautätigkeit und einer immer noch **schlechten Anlagenqualität** schlagen sich diese Maßnahmen aber noch nicht so in der Pünktlichkeit nieder, wie wir uns das wünschen.



- Mit den Kabinettsbeschlüssen zum **Bundeshaushalt 2025 und 2026** sowie zum Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität hat die Bundesregierung ein **wichtiges Signal pro Schiene gesetzt**. In den nächsten zwei Jahren soll so viel Geld wie niemals zuvor in die Eisenbahninfrastruktur fließen.
- Damit ist eine **wichtige Voraussetzung geschaffen**, um die **Sanierung der Infrastruktur in den nächsten Jahren weiter erfolgreich voranzutreiben**. Das werden wir **gemeinsam mit dem Bund tun**. Aber die Sanierung des DB-Konzerns geht weit über die Infrastruktur hinaus. Dafür steht das S3-Programm mit seinen drei Handlungsfeldern Wirtschaftlichkeit, Infrastruktur und Betrieb.
- **Vor allem bei der Wirtschaftlichkeit haben wir im ersten Halbjahr 2025 Fortschritte** gemacht und liegen deutlich besser als geplant. Der DB-Konzern steht heute auf **wesentlich stabileren Füßen** als noch zu Beginn des Jahres.

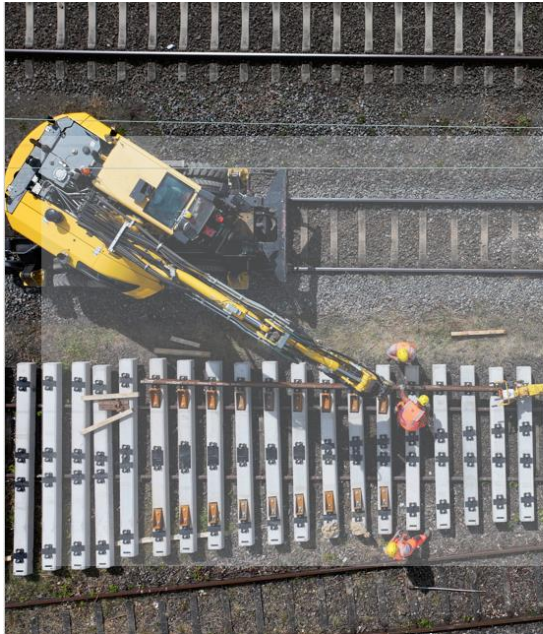
Bei der **Wirtschaftlichkeit** haben wir Fortschritte gemacht:

Wir liegen deutlich besser als geplant.

Vor allem die **strikte Kostendisziplin** hat sich ausgezahlt.



- Wir haben unsere **EBIT-Ziele übertroffen**. Das bereinigte EBIT im DB-Konzern bleibt zwar mit minus 239 Millionen Euro negativ, ist aber **fast eine Milliarde Euro besser als im Vorjahreszeitraum**.
- Die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Systemverbund waren in der Lage, die aufgrund der **betrieblichen Qualität unter Druck stehende Umsatzentwicklung aus eigener Kraft auszugleichen** und damit deutliche Fortschritte beim bereinigten EBIT zu erzielen. **Der Kurs strikter Kostendisziplin im gesamten Konzern zahlt sich aus**. Wir haben unsere Kosten im Griff, weil wir frühzeitig, konsequent, umfassend und übergreifend gegengesteuert haben.
- Auch bei der weiteren **Verschlinkung von Verwaltung und Vertrieb sind wir gut unterwegs**. **Gleichzeitig stellen wir im operativen Bereich ohne Wenn und Aber neue Kolleginnen und Kollegen ein**. Diese sind unabdingbar für einen stabilen Betrieb. Martin Seiler wird gleich näher darauf eingehen.
- In der **Säule Infrastruktur kommen wir ebenfalls Schritt für Schritt** voran. Es gelingt uns vor allem, die geplanten Baumengen ins Gleis zu bringen. Die **Generalsanierung der Riedbahn haben wir erfolgreich abgeschlossen**.



Die **erste Generalsanierung** haben wir **erfolgreich** abgeschlossen:

Die **Verspätungen aus infrastrukturellen Störungen** konnten um **60 % reduziert** werden.

4

- Auf der Strecke zwischen Frankfurt und Mannheim **spüren wir jetzt deutlich positive Effekte**. Der Zustand der Anlagen hat sich in der **Netzzustandsnote** von 3,7 vor der Generalsanierung auf 2,2 verbessert. Bei den **pünktlichkeitsrelevanten Gewerken** haben wir einen noch größeren **Sprung gemacht und stehen jetzt bei einer Netzzustandsnote von 1,5 nach zuvor 4,2**.
- Die **erneuerte Infrastruktur** wirkt sich **positiv auf den Eisenbahnbetrieb** aus. Die Verspätungen aus infrastrukturellen Störungen auf der Riedbahn konnten wir im ersten Halbjahr 2025 um **60 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum reduzieren**. Der Regionalverkehr ist um 13 Prozentpunkte pünktlicher unterwegs. Auch der Fernverkehr hat seit der Generalsanierung seine **Pünktlichkeit auf der Strecke deutlich gesteigert**.
- Die **Sanierung der bestehenden Infrastruktur** ist der **Schlüssel für stabileren Eisenbahnbetrieb und nachhaltige Wirtschaftlichkeit**. Bei der Umsetzung im ersten Halbjahr sind wir gut vorangekommen. Wir haben bis Ende Juni 2025 mit insgesamt **157 Bahnhöfen 16 Stationen mehr modernisiert, als wir uns ursprünglich vorgenommen** haben. Bei den **ersetzten Alt-Stellwerken** liegen wir mit bislang 40 bei 14 über Plan und haben schon 80 Prozent des Jahresziels geschafft. Die **Zahl der Langsamfahrstellen** konnten wir im Vergleich zum Vorjahr deutlich reduzieren und haben nun **im Schnitt 70 weniger pro Tag**.

Wir haben **mehr erreicht** als geplant:

157 modernisierte Bahnhöfe und 40 ersetzte Alt- Stellwerke

können wir im ersten Halbjahr zählen.



- Trotz dieser Fortschritte ist der Zustand der **Infrastruktur nach wie vor kritisch**. Gerade im hoch belasteten Netz ist fast **jede zweite Anlage, die für Betrieb und Pünktlichkeit relevant ist, erneuerungsbedürftig und damit störanfällig**. Das führt jeden Tag zu vielen Störungen bei Gleisen, Weichen, Stellwerken und Bahnübergängen, die unsere Verkehre belasten.
- Und das wird besonders deutlich, wenn **weitere Faktoren** hinzukommen, wie zum Beispiel außergewöhnlich hohe Temperaturen. Das führte an einem Tag im Juni dazu, dass doppelt so viele Anlagen ausgefallen sind, wie an einem normalen Tag. Deshalb brauchen wir eine **klimaresilientere Infrastruktur**, die auch gegen Extremwetterereignisse besser gewappnet ist.
- Wir wussten: **2025 wird betrieblich ein schwieriges Jahr**. Der schlechte Zustand der Anlagen stellt eine extreme Herausforderung dar. Das erforderliche Bauvolumen ist enorm und infolgedessen ist eine hohe Anzahl an Zügen von Baumaßnahmen betroffen. **Das hohe Bauvolumen und die betriebliche Lage sind dabei zwei Seiten derselben Medaille**.
- Wir haben uns bei der Pünktlichkeit im Vergleich zum ersten Halbjahr 2024 zwar gesteigert, unser **Ziel von mindestens 65 Prozent im Fernverkehr aber knapp verfehlt**. Grund war vor allem das zweite Quartal, in dem wir mit zahlreichen Anlagenstörungen und ungeplanten Baumaßnahmen zu kämpfen hatten. Trotz der insgesamt unbefriedigenden Pünktlichkeit ist zu berücksichtigen, dass **80 Prozent der Fernverkehrshalte weniger als 15 Minuten verspätet waren**.
- Für das Gesamtjahr halten wir an unserem Ziel, eine **Pünktlichkeit von mindestens 65 Prozent im Fernverkehr** zu erreichen, fest.

- Der größte Treiber für die schlechte Pünktlichkeit bleibt die zu störanfällige Infrastruktur. **Darunter leiden alle Eisenbahnverkehrsunternehmen.** Deshalb steuert die DB InfraGO hier mit einem Maßnahmenpaket gegen, das unter anderem **insgesamt rund 350 Millionen Euro mehr für die Instandhaltung** der Infrastruktur sowie für **weitere Investitionen in die Erneuerung** von Anlagen enthält.
- Damit will die DB InfraGO rund **1.000 zusätzliche Verbesserungen in der Infrastruktur** in diesem Jahr umsetzen – zum Beispiel vorgezogene Sanierungen von Umleiterstrecken für geplante Baustellen. **Fahren und Bauen sollen insgesamt besser harmonisiert werden**, um baubedingte Beeinträchtigungen für die Fahrgäste und Verkehrsunternehmen so gering wie möglich zu halten. Die DB InfraGO wird deshalb auch **Prozesse überarbeiten** und verbessern – etwa Bau-Fahrpläne in großen Knoten wie Frankfurt/Main und Köln.
- Denn Verspätungen entstehen vor allem in **überlasteten Knoten. Gleichzeitig ist die regionale Verteilung sehr unterschiedlich.** In Nordrhein-Westfalen zum Beispiel liegen mehr als ein **Viertel der überlasteten Schienenwege – und damit so viele wie nirgendwo sonst.** Deshalb haben wir gerade mit der dortigen Landesregierung ein **umfangreiches Paket vereinbart**, mit dem wir die Infrastruktur an Rhein und Ruhr gemeinsam modernisieren und verbessern werden. Dazu gehören zum Beispiel **gezielte Maßnahmen im Knoten Köln** und die **weiteren Korridorsanierungen.**
- Aufgrund der großen Bedeutung von Nordrhein-Westfalen für den überregionalen Fern- und Güterverkehr werden wir in den nächsten Jahren weitere Anstrengungen unternehmen, um den **überproportional hohen Sanierungsrückstau** und die **verkehrliche Überlastung von Strecken und Knoten** zu reduzieren.



Noch nie sind Reisende

**so viele Kilometer
mit unseren
Fernverkehrszügen**

gefahren wie im ersten
Halbjahr 2025.

- Positiv ist: **Die Fahrgäste bleiben der Schiene treu.** Die Nachfrage ist im Vergleich **zum Vorjahr gestiegen.** Noch nie sind Reisende in den ersten sechs Monaten eines Jahres so viele Kilometer mit unseren Fernverkehrszügen gefahren. Die **Verkehrsleistung stieg auf einen neuen Rekordwert** und liegt zwischen Januar und Juni mehr als fünf Prozent über dem Vergleichszeitraum von 2024. Hier zählt sich unsere **Wachstumsstrategie gerade auch im internationalen Fernverkehr aus.**
- Was wir außerdem feststellen: Unsere Fahrgäste wissen um die aktuelle Situation in der Infrastruktur und bringen Verständnis auf. Die **Kundenzufriedenheit** hat sich auch dank des überragenden Einsatzes aller Kolleginnen und Kollegen sogar leicht erholt und ist mit der **Schulnote 2,5 besser als der Vorjahreswert von 2,7.**
- Auch bei der **Fahrzeugqualität sind wir trotz schwieriger Rahmenbedingungen vorangekommen.** Im Fernverkehr sind die Zugausfälle aufgrund fahrzeugbedingter Störungen weiter zurückgegangen. Wir konnten die Ausfälle komfortrelevanter Komponenten, wie zum Beispiel Klimaanlage und Toiletten, jeweils um mehr als 20 Prozent reduzieren und haben weniger technische Störungen etwa beim Antrieb.
- **Das alles zeigt: Die Investitionen in die konsequente Verjüngung der Fernverkehrsflotte kommen voll zum Tragen.** Auch bei DB Regio haben wir einen deutlichen Rückgang technischer und personalbedingter Ausfälle zu verzeichnen. Davon profitiert eine Vielzahl unserer Fahrgäste unmittelbar.
- Umso wichtiger ist es, dass wir entschlossen die Sanierung weiter vorantreiben, um Qualität und Verlässlichkeit für unsere Fahrgäste zu erhöhen. Ein stabiler Betrieb ist die Voraussetzung **für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung.**
- Martin Seiler wird Ihnen nun einen detaillierten Überblick zu den Kennzahlen im ersten Halbjahr geben.

Martin Seiler:

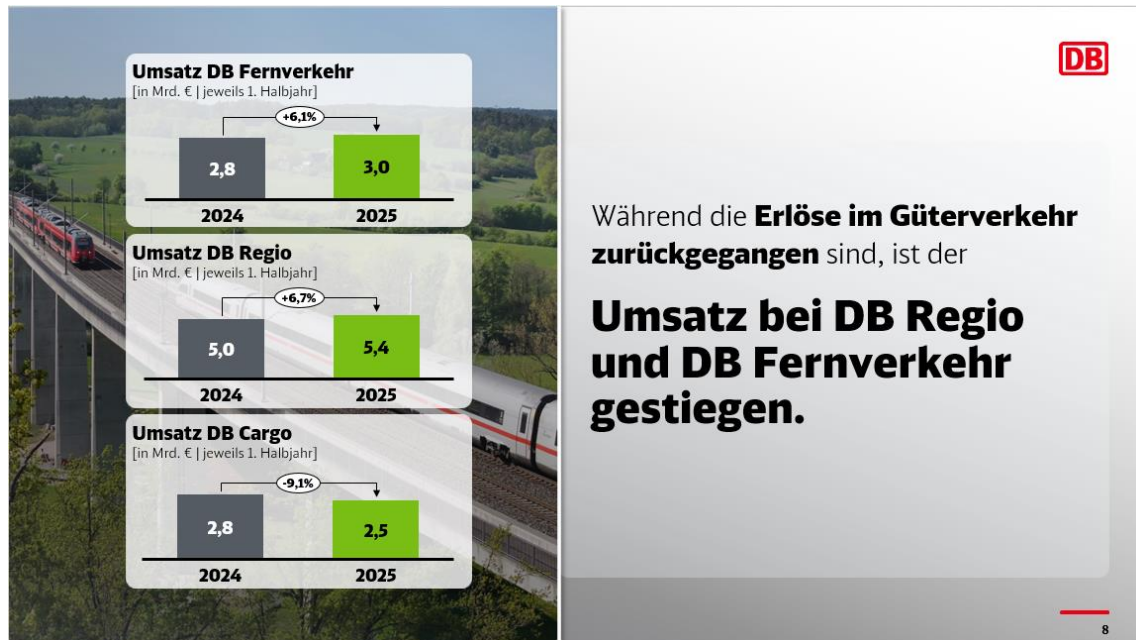
Sehr geehrte Damen und Herren, auch von mir **herzlich willkommen** zur Halbjahres-
Pressekonferenz 2025.

- Ich möchte direkt in der Säule Wirtschaftlichkeit unseres Sanierungsprogramms S3 starten. Insgesamt liegen wir hier **deutlich über Plan** – wir liefern und kommen **Schritt für Schritt zurück auf Kurs!**
- Gleichzeitig bleibt unsere finanzielle Situation **sehr angespannt.** Deshalb müssen wir im zweiten Halbjahr **konsequent weitermachen** und an vielen Stellen auch nachlegen, damit wir unsere **anspruchsvollen Jahresziele erreichen.**
- Aber jetzt zunächst zum ersten Halbjahr.



- In den ersten sechs Monaten 2025 lag unser **Umsatz** mit rund 13,3 Milliarden Euro leicht **über** dem Vorjahreshalbjahr.
- Das spornt uns an: Die DB hat noch mehr Potenzial! Was uns beim Umsatz allerdings **ausgebremst** hat, ist die **angespannte betriebliche Lage**. Wir arbeiten in unserem Sanierungsprogramm S3 mit **Hochdruck** daran, hier besser zu werden. Das treiben wir **weiter** voran.
- **Klare Fortschritte** haben wir im ersten Halbjahr 2025 beim **operativen Ergebnis** gemacht, mit einer **erheblichen Verbesserung** um fast eine Milliarde Euro im Vergleich zu den ersten sechs Monaten 2024.
- Mit der Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes in 2024 wurde die **Bundesfinanzierung von Instandhaltungsarbeiten** ermöglicht. Der Bund will damit einen **besseren und umfassenderen Erhalt der Schieneninfrastruktur** erleichtern. Gleichzeitig will er **vermeiden**, dass dies zu **weiter steigenden Trassenpreisen** für die Eisenbahnverkehrsunternehmen führt.
- Die DB InfraGO war hier 2024 zunächst mit höheren eigenen Beiträgen in **Vorleistung** gegangen. **Ende 2024** hat der **Bund** dies **ausgeglichen** und seine Finanzierungsbeiträge erhöht. Dies **schlägt** sich im **Halbjahresvergleich gegenüber 2024 deutlich nieder**. Weitere Verbesserungen der Infrastrukturfinanzierung sind noch zu realisieren, so dass das **Ergebnis** der **DB InfraGO weiter unter Druck** ist.
- Darüber hinaus haben wir **die finanziellen Erfolge** im ersten Halbjahr 2025 **selbst hart erarbeitet**: Trotz der aktuellen Herausforderungen beim Umsatz, gestiegener Beschaffungspreise, Tarifsteigerungen und mehr Instandhaltungsaufwand haben wir unsere Ziele beim operativen Ergebnis erreicht und sogar übertroffen.
- Der **Schlüssel** dazu war **Kostendisziplin auf allen Ebenen**.
- Rund 100 Millionen Euro wurden mit einer strikten **Ausgabensteuerung für Sachaufwände** eingespart.

- Ein **ganz wesentlicher Punkt**: Wir haben uns **vor allem in der Verwaltung und im Vertrieb** mit deutlich weniger Mitarbeitenden **schlanker aufgestellt** – hierauf komme ich gleich zurück.
- Die Beispiele zeigen: Die DB arbeitet **Schritt für Schritt wirtschaftlicher**.
- An dieser Stelle sei erwähnt, dass sich die genannten Zahlen auf die DB **ohne** die im April erfolgreich verkaufte Logistik-Tochter **DB Schenker** beziehen.



- Schauen wir genauer auf die Umsätze unserer Eisenbahnverkehrsunternehmen, wird klar: Während **DB Fernverkehr** und **DB Regio** ihre Umsätze im Vergleich zu den ersten sechs Monaten 2024 **gesteigert** haben, liegt **DB Cargo** beim Umsatz deutlich **unter** dem Vorjahreshalbjahr.
- Das hat auch mit der **Transformation von DB Cargo** zu tun: Unsere Güterverkehrstochter hat bewusst **unwirtschaftliche Aufträge beendet** und Umsatzverluste in Kauf genommen, um **bis Ende 2026 profitabel** zu werden. Hierzu gibt es klare Auflagen der EU-Kommission.
- Außerdem leidet DB Cargo weiterhin unter dem **schwierigen konjunkturellen Umfeld** in wichtigen Branchen. Das führt zum Beispiel zu weniger **Automobiltransporten**.
- Der **Fernverkehr** konnte **trotz erheblicher Steigerungen** sein **Potenzial** beim Umsatz im ersten Halbjahr 2025 **nicht ausschöpfen**, insbesondere aufgrund der störanfälligen Infrastruktur. Vor allem **Geschäftsleute** blieben wegen der schlechten Pünktlichkeit zurückhaltend beim Umstieg auf die klimafreundliche Schiene.
- DB Regio legte beim Umsatz erneut zu. Hier zahlen sich unter anderem die Erfolge aus der aktiven Nachverhandlung von Verkehrsverträgen aus.

Alle **drei**
Eisenbahnverkehrsunternehmen
der **DB** haben bei ihrem
operativen Ergebnis
zugelegt.

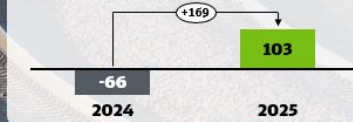
Operatives Ergebnis DB Fernverkehr

[EBIT bereinigt | in Mio. € | jeweils 1. Halbjahr]



Operatives Ergebnis DB Regio

[EBIT bereinigt | in Mio. € | jeweils 1. Halbjahr]



Operatives Ergebnis DB Cargo

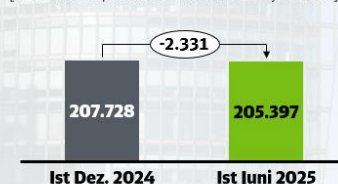
[EBIT bereinigt | in Mio. € | jeweils 1. Halbjahr]



- Auch wenn die **Umsätze** insgesamt hinter den Planungen zurückgeblieben sind: **Alle drei Eisenbahnverkehrsunternehmen** der DB haben dies auf der **Kostenseite kompensiert**. Sie liegen in den ersten sechs Monaten 2025 beim **operativen Ergebnis über** dem Vorjahreshalbjahr.
- Trotz teils **deutlicher Verbesserungen** schreiben DB Fernverkehr und DB Cargo aber noch **Verluste**.
- **DB Regio** hat die **Trendwende geschafft** und macht vor, was möglich ist: Mit einer **erheblichen Steigerung** beim operativen Ergebnis um **169 Millionen Euro** ist der Nahverkehr der DB **klar in die Gewinnzone gefahren**.
- Im Vorjahreshalbjahr noch in den roten Zahlen, hat DB Regio im ersten Halbjahr 2025 ein **bereinigtes EBIT** von **plus 103 Millionen Euro erwirtschaftet**.

Personalbestand Systemverbund Bahn in Deutschland

[in Anzahl VZP | exkl. DB Zeitarbeit und DB Jobservice]

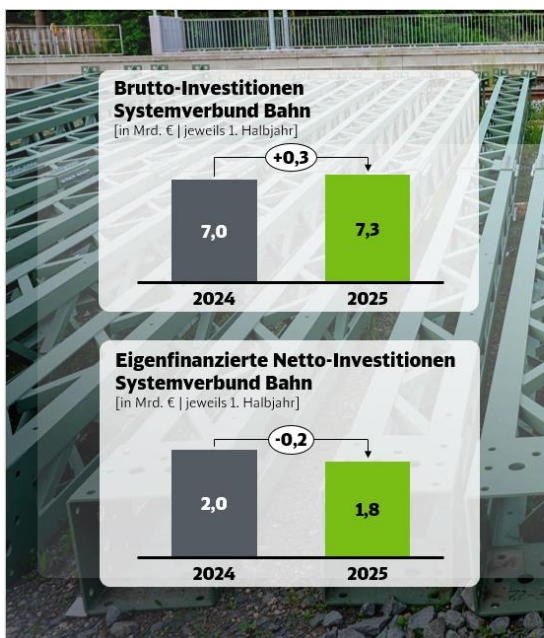


Bei der **Verschlankeung** der DB haben wir unsere **Ziele übererfüllt**:

Wir haben den Personalbestand um **rund 2.300 Vollzeit-personale gesenkt**.

Der Fokus liegt bei **Verwaltung und Vertrieb**.

- Im Rahmen des **Sanierungsprogramms S3** wird der **Personalbedarf** der DB **bis 2027 um mehr als 10.000 Vollzeitpersonale reduziert**. Die DB soll **effizienter** und **wirtschaftlicher** werden. Der Personalabbau **im gesamten Systemverbund Bahn** kommt **gut voran**.
- Für das Jahr 2025 haben wir uns im Rahmen des S3-Programms vorgenommen, **den Personalbestand auf ca. 208.000 Vollzeitpersonale zu senken**. Mit Stand Ende Juni sind wir **bereits bei 205.000 Vollzeitpersonale** angekommen. Damit haben wir unser **Ziel** von 2.000 Vollzeitpersonalen bereits **zum Halbjahr übererfüllt**. Etwas mehr als die **Hälfte davon** entfällt auf den **klassischen Overhead**.
- Im **operativen Bereich** bleibt es dabei, dass wir **ohne Wenn und Aber** das betrieblich **notwenige Personal einstellen**. Wir folgen einem **festen Plan**: Mit mehr **Standardisieren, Automatisieren und Digitalisieren** reduzieren wir unseren Personalbedarf. Das ist schon allein mit Blick auf den **Fachkräftemangel** richtig und wichtig.
- Um substanziell **Bürokratie abzubauen**, werden **Sonder- und Doppelstrukturen beseitigt**, ganze **Abteilungen aufgelöst oder zusammengelegt**.
- Klar ist: Wir sind **beidhändig unterwegs**. Wir sparen an der einen Stelle und stellen an anderer Stelle **weiterhin massiv ein**, nämlich beim **operativen Personal**.
- In **betrieblichen Berufen** etwa in **Stellwerken, Zügen oder im Bahnbau** setzen wir unsere Rekrutierungsoffensive mit voller Kraft fort – und holen hier in diesem Jahr insgesamt **mehr als 20.000 Mitarbeitende** an Bord, darunter im **Systemverbund Bahn** rund **5.700 Nachwuchskräfte**. Zählt man bis zum Verkauf im April die Schenker-Mitarbeitenden dazu, werden es **sogar rund 6.000 neue Nachwuchskräfte** sein.

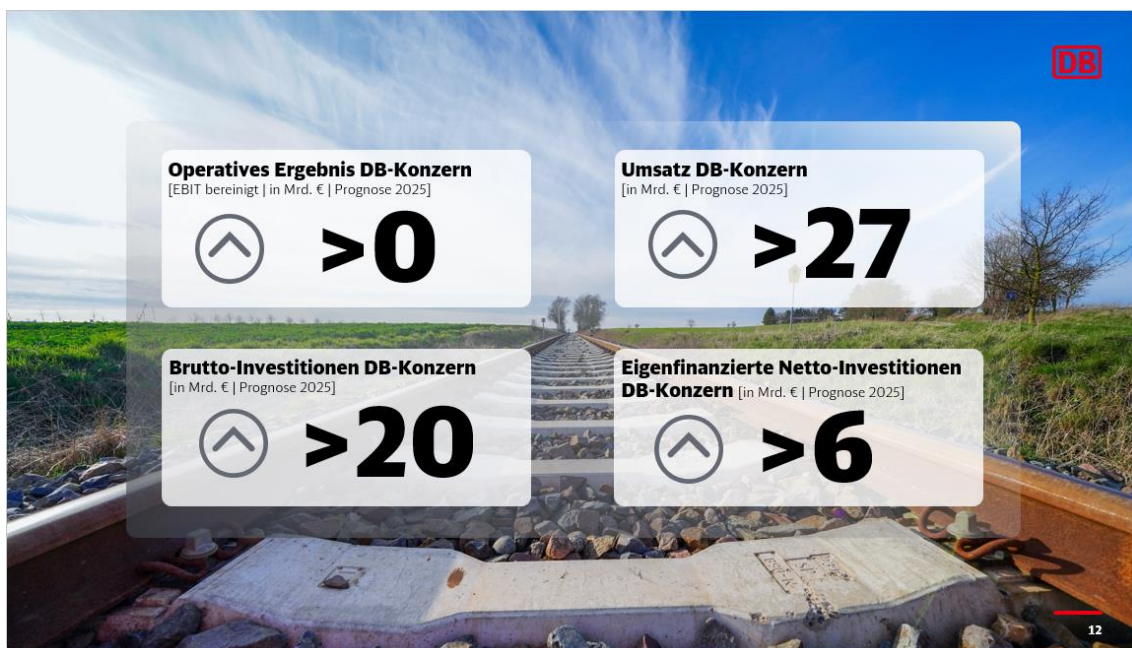


Die DB hat im ersten Halbjahr 2025

weiter auf hohem Niveau investiert.



- Die DB hat in ihrem Kerngeschäft im ersten Halbjahr 2025 **weiter auf hohem Niveau investiert** – vor allem in die **Schienen-Infrastruktur**, aber auch in **Züge**. Insgesamt lagen die Brutto-Investitionen sogar **leicht über den Rekordzahlen** der ersten sechs Monate 2024.
- Die **Brutto-Investitionen** im Systemverbund Bahn blieben mit **7,3 Milliarden Euro** im ersten Halbjahr 2025 etwas hinter den Planungen zurück. Das liegt auch daran, dass viele Bauprojekte erst im zweiten Halbjahr abgerechnet werden.
- Die **eigenfinanzierten Netto-Investitionen** – ohne die Eigenkapitalerhöhungen des Bundes – sind im Vergleich zum ersten Halbjahr 2024 **leicht** auf rund 1,8 Milliarden Euro **zurückgegangen**. Hintergrund ist, dass der Bund höhere Anteile an den insgesamt gestiegenen Investitionen in die Infrastruktur übernommen hat.
- Bei unseren **Investitionen konzentrieren** wir uns nach dem bereits erwähnten **Verkauf unserer Logistik-Tochter DB Schenker** nun **noch stärker** als zuvor auf unser **Kerngeschäft**.
- Die **Erlöse** aus dem **früher** als erwartet **erfolgreich abgeschlossenen** Schenker-Verkauf sind **vollständig im DB-Konzern** verblieben und **wie geplant** vorrangig für den **Schuldenabbau** verwendet worden. Dadurch sind unsere **Netto-Finanzschulden** im Vergleich zum 31.12.2024 um rund 10,5 Milliarden Euro auf **22 Milliarden Euro gesunken**.

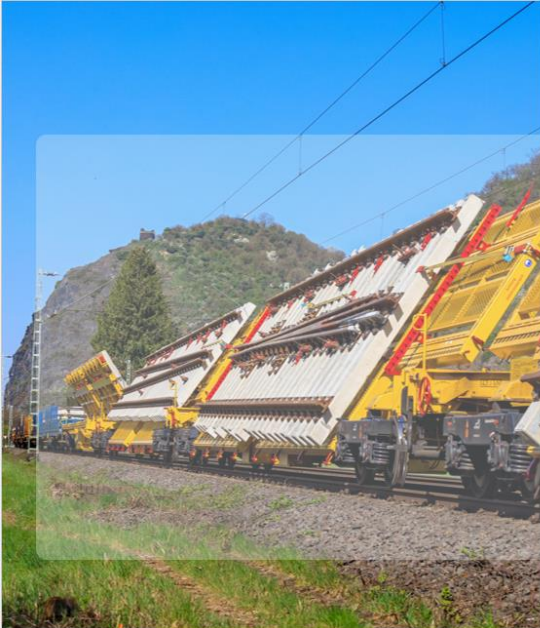


- Für das **Gesamtjahr 2025** bleiben wir bei dem, was wir uns **vorgenommen** haben. Beim **operativen Ergebnis** wollen wir 2025 etwas mehr als eine **schwarze Null erreichen**. Der **Umsatz** soll auf **über 27 Milliarden Euro** wachsen.
- In der **zweiten Jahreshälfte** werden wir gemeinsam mit dem Bund **in hohem Maße weiter investieren**, vor allem in die **Eisenbahninfrastruktur**. Unsere **Brutto- und eigenfinanzierten Netto-Investitionen** werden für das Gesamtjahr 2025 voraussichtlich **klar über Vorjahr** liegen.

Für den **weiteren Ausblick** zurück zu Dir, Richard.

Dr. Richard Lutz:

- Danke, Martin.



DB

Die **Perspektive ist klar:**
Um unser **anspruchsvolles Ziel zu erreichen**, werden wir unseren

Sanierungskurs entschlossen fortsetzen.

13

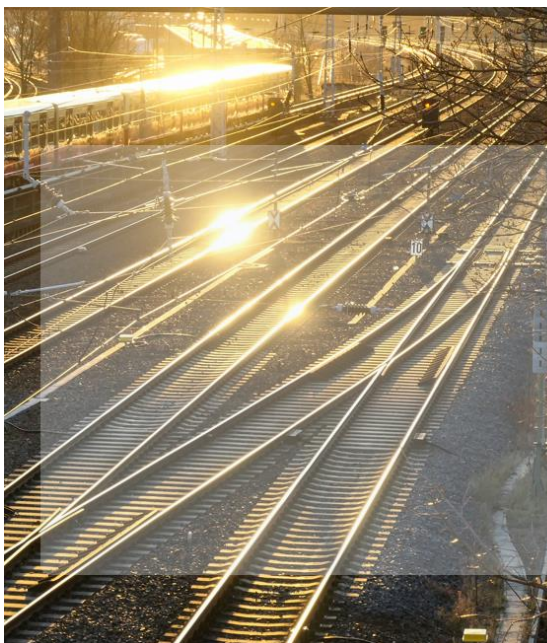
- Die Perspektive ist klar: Wir werden unseren **Sanierungskurs entschlossen fortsetzen**. Das ist absolut notwendig. Nur so können wir unser anspruchsvolles Ziel erreichen, operativ für das **Gesamtjahr 2025 wieder schwarze Zahlen zu schreiben**.
- Deshalb arbeiten wir aktiv an **zusätzlichen Effizienz- und Produktivitätssteigerungen** in der **Verwaltung**, bei unseren **Dienstleistern** und in unseren **Eisenbahnverkehrsunternehmen**.
- Wir werden weiter **strikte Kostendisziplin walten lassen** mit dem Ziel, aus eigener Kraft einen **Puffer aufzubauen**. So wollen wir zumindest Teile der von uns selbst nicht steuerbaren Risiken für das zweite Halbjahr 2025 kompensieren.
- Dennoch bleiben für das **Gesamtjahr 2025 Risiken, die wir nicht aus eigener Kraft vollständig ausräumen können**. Dabei sind wir optimistisch, dass eine weitergehende **Förderung für Instandhaltungsmaßnahmen** in der Infrastruktur im erforderlichen Umfang noch in diesem Jahr kommt.
- Wir sind außerdem zuversichtlich, dass im parlamentarischen Verfahren zum **Bundeshaushalt 2025 die Trassenpreisförderungen** noch erhöht und die **Fördervoraussetzungen geschaffen werden**.
- Klar ist: Wenn die **diesjährige Trassenpreisförderung und die spätere Reform des Trassenpreissystems** nicht in ausreichendem Maße erfolgt, dann muss der Fernverkehr aus seiner **unternehmerischen Verantwortung** heraus sein Angebot auf wirtschaftliche Tragfähigkeit überprüfen und gegebenenfalls anpassen.
- Für eine Verlagerung von mehr Verkehr auf die klimafreundliche Schiene ist die **konsequente Fortsetzung unseres Sanierungskurses geboten**.

- Ein wesentliches Element ist und bleibt dabei die **Generalsanierung der hoch belasteten Korridore**. Mit der **Strecke Hamburg-Berlin** beginnt morgen das nächste zentrale Projekt.



- Bis zum **30. April 2026** wird die **DB InfraGO** die **Strecke rundum erneuern** und dabei umfangreiche Arbeiten an Gleisen, Weichen und Oberleitungen durchführen. Zudem werden wir die Leit- und Sicherungstechnik erneuern und 28 Verkehrsstationen entlang der Strecke modernisieren.
- Wir wissen, dass wir mit der langen Sperrung allen Kundinnen und Kunden im Personen- und Güterverkehr und den Menschen in der Region einiges abverlangen. Mit umfassenden Verkehrskonzepten werden wir alles tun, die Folgen der **Sperrung bestmöglich abzufedern**.
- Die **Generalsanierung hochbelasteter Strecken ist und bleibt ein wesentliches Element für die grundlegende Sanierung der Infrastruktur**. Mit der nun vorgeschlagenen zeitlichen Streckung der weiteren Projekte geht die **gemeinwohlorientierte DB InfraGO** auf Anforderungen der Politik und der Branche ein.
- Der **Koalitionsvertrag sieht eine fortlaufende Überprüfung und Anpassung des Sanierungskonzepts** vor. Außerdem soll die Korridorsanierung an die Laufzeit des Sondervermögens gekoppelt werden. Der ursprüngliche Plan, der einen Abschluss bis 2030 vorgesehen hatte, hätte bedeutet, dass **2028, 2029 und 2030 sehr viele Strecken gleichzeitig saniert worden wären**, was zu umfangreichen Sperrungen geführt hätte.
- Vor diesem Hintergrund haben in den vergangenen Wochen **intensive Branchendialoge stattgefunden**. Das Ergebnis ist ein Zeitplan, der den Betrieb und die Ressourcen der Bauwirtschaft besser berücksichtigt und eine **ausgewogenere Umsetzung bis 2036 ermöglicht**. Zurzeit läuft die finale Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium.

- Die Generalsanierungen der Hochleistungskorridore sind aber nicht das einzige Handlungsfeld, um die **Infrastruktur wieder leistungsfähig** zu machen:
- Wir verfolgen einen klaren Plan, der neben dem Kernnetz auch die Sanierung des Flächennetzes beinhaltet, die **gezielte Sanierung großer Brücken in den Fokus nimmt**, die **Fortführung kleiner und mittlerer Maßnahmen sowie zusätzlicher Serviceeinrichtungen berücksichtigt** und den Umbau weiterer Stationen zu **Zukunftsbahnhöfen**, den **Neu- und Ausbau** sowie die **Digitalisierung** umfasst.
- Das **Arbeitsprogramm dazu und die konkreten Mittelbedarfe** haben wir in den letzten Jahren im Schulterschluss mit der Branche und dem Bund erarbeitet. **Zu diesem Programm stehen wir und für seine Umsetzung setzen wir uns ein.**
- Gegenüber diesem **Bedarf gibt es in der mittelfristigen Linie des Bundeshaushalts noch Lücken in der Finanzierung**, insbesondere, weil ab 2027 die Mittel nicht weiter steigen, sondern leicht zurückgehen. **Wir werben für ein Schließen der Lücke, damit die Eisenbahn in Deutschland wieder fit ist für Wachstum und Verkehrsverlagerung bei hoher Stabilität und Verlässlichkeit.**
- Natürlich akzeptieren wir, dass es am **Ende Bund und Parlament sind, die festlegen, wie viel Geld in die Eisenbahn in Deutschland fließen soll.** Davon hängt wesentlich ab, wie sich **Kapazität, Stabilität und Qualität der Schieneninfrastruktur** entwickeln werden.



Zusammen mit dem Bund
werden wir die **richtigen**
Prioritäten setzen und so das
Beste für die Kunden
im Personen- und Güterverkehr
herausholen.

15

- Auf Basis der finalen Entscheidungen werden wir zusammen mit dem Bund alles dafür tun, die **richtigen Prioritäten zu setzen** und die betriebliche Lage für Fahrgäste und Güterverkehrskunden zu verbessern. Erhalt und Erneuerung der bestehenden Infrastruktur gehen dabei immer vor Neu- und Ausbau. Hier liegt das **größte Potenzial für mehr Stabilität und bessere Qualität.**
- Derzeit arbeitet der **Bund auch an seiner zukünftigen Strategie für die Schiene und für die DB.** Dabei muss man die **Eigentümerstrategie des Bundes** von der **Unternehmensstrategie der DB unterscheiden.**

- Für ein Unternehmen, das zu 100 Prozent im Eigentum des Staats ist, braucht es eine **klare Eigentümerstrategie**, die nicht nur den Rahmen vorgibt, sondern auch das Bundesinteresse in Bezug auf die Beteiligung an der DB AG konkretisiert.
- **Die DB hat eine Strategie**, die **auf die verkehrs- und klimapolitischen Ziele des Bundes ausgerichtet** ist, und eine dazu **passende Struktur**, die **vom Aufsichtsrat abgesegnet** ist. Wenn sich aus der neuen Eigentümerstrategie Handlungsbedarf ergeben sollte, müssen Eigentümer und die Organe der Gesellschaft, insbesondere Aufsichtsrat und Vorstand, darüber sprechen und gemeinsam Lösungen finden. **Das ist uns in der Vergangenheit gelungen und ich habe keine Zweifel, dass dies auch in der Zukunft der Fall sein wird.**
- Unsere **klare Überzeugung ist, dass Ziele und Inhalte des S3-Gesamtprogramms nicht im Widerspruch zur Eigentümerstrategie stehen werden**, weil die Sanierung von Betrieb und Wirtschaftlichkeit immer richtig ist und eine **unternehmerische Aufgabe des Managements** bleiben wird.
- Deshalb arbeiten Vorstand, Führungskräfte und Mitarbeitende auch weiter **Schritt für Schritt an einer besseren Bahn** und konzentrieren sich konsequent und diszipliniert auf die Ziele, Kennzahlen und Maßnahmen, die wir uns mit unserem Sanierungsprogramm S3 vorgenommen haben.
- Die Entwicklungen im ersten Halbjahr haben gezeigt: Das ist richtig und ohne Alternative. **Von unseren Zielen rücken wir dabei nicht ab.** Denn nur so können wir unseren Beitrag leisten für einen **funktionierenden Alltag der Menschen und eine starke Wirtschaft!**



- **Herzlichen Dank!**

Fotonachweise



Folie 1	Deutsche Bahn AG Volker Emersleben	Folie 10	Deutsche Bahn AG Volker Emersleben
Folie 2	Deutsche Bahn AG Oliver Lang, Jonas Wresch	Folie 11	Deutsche Bahn AG Stefan Wildhirt
Folie 3	Deutsche Bahn AG Volker Emersleben	Folie 12	Deutsche Bahn AG Volker Emersleben
Folie 4	Deutsche Bahn AG Oliver Lang	Folie 13	Deutsche Bahn AG Georg Wagner
Folie 5	Deutsche Bahn AG Jörg Bönisch, Volker Emersleben	Folie 14	Deutsche Bahn AG Bauüberwachung
Folie 6	Deutsche Bahn AG Volker Emersleben	Folie 15	Deutsche Bahn AG Volker Emersleben
Folie 7	Deutsche Bahn AG Volker Emersleben	Folie 16	Deutsche Bahn AG Dominic Dupont
Folie 8	Deutsche Bahn AG Oliver Lang		
Folie 9	Deutsche Bahn AG Volker Emersleben		