



Bericht

an den
Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages

nach § 88 Abs. 2 BHO

zur aktuellen finanziellen Situation
der Deutschen Bahn AG

Dieser Bericht enthält das vom Bundesrechnungshof abschließend im Sinne des § 96 Abs. 4 BHO festgestellte Prüfungsergebnis. Er ist auf der Internetseite des Bundesrechnungshofes veröffentlicht (www.bundesrechnungshof.de)

Gz.: III 6 - 2019 - 0227/1-HHA

Bonn, den 11. September 2019

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	4
0 Zusammenfassung	5
1 Vorbemerkung	12
1.1 Ausgangslage	12
1.2 Vorliegender Bericht	14
2 Wirtschaftliche Lage des DB AG-Konzerns	14
2.1 Umsatzwachstum mehrheitlich durch bahnfremde Aktivitäten	14
2.2 Weiterhin weltweite Konzerntätigkeit mit Logistiks Schwerpunkt	16
2.3 Rentabilität trotz Umsatzanstieg langfristig rückläufig	19
2.4 Bilanzpolitische Maßnahmen zur Stabilisierung des bereinigten EBIT	20
2.5 Signifikante Kosten durch Bereinigungen ausgeblendet	22
2.6 Geschäftsjahr 2018 insgesamt mit negativem Gesamtergebnis	25
2.7 Operative Cashflows für Investitionen nicht ausreichend	26
2.8 Verschuldung nahe der vom Haushaltsausschuss festgelegten Grenze	27
3 Segmentspezifische Besonderheiten des Konzernabschlusses 2018	29
3.1 Konzern-EBIT durch Überschüsse der Infrastruktur geprägt	29
3.2 Segmentergebnisse blenden erhebliche Kosten aus	30
4 Erster Ausblick	31
4.1 Finanzierungslücke in Milliardenhöhe im Jahr 2019	31
4.2 Deckung des Finanzierungsbedarfs ungeklärt	32
5 Vorläufige Bewertungen und Empfehlungen	33
6 Stellungnahme der beteiligten Bundesministerien	34
7 Abschließende Bewertung und weiterer Ausblick	36
7.1 Würdigung der Stellungnahme der Bundesministerien	36

7.2	Entwicklung im ersten Halbjahr 2019	39
7.3	Ausblick auf die weitere Entwicklung	39
8	Fazit und Empfehlungen	40
Anlage		

Abkürzungsverzeichnis

Arriva	(Segment) DB Arriva
Beteiligungen/Sonstige	(Segment) Beteiligungen / Sonstige
BHO	Bundeshaushaltsordnung
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BMW	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie
Bundesministerien	BMVI, BMF und BMW
ca.	circa
Cargo	(Segment) DB Cargo
DB AG	Deutsche Bahn AG
EBIT	Ergebnis vor Steuern und Finanzergebnis (Earnings before interest and taxes)
EBIT bereinigt	um Sondereffekte bereinigtes Ergebnis vor Steuern und Finanzergebnis
Fernverkehr	(Segment) DB Fernverkehr
i. V. m.	in Verbindung mit
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
Netze	(Segment aus den Bereichen) DB Netze Fahr- weg, DB Netze Personenbahnhöfe, DB Netze Energie
Regio	(Segment) DB Regio
Schenker	(Segment) DB Schenker
u. a.	unter anderem
vgl.	vergleiche
z. B.	zum Beispiel

0 Zusammenfassung

0.1 Anlass des Berichtes

Der Bundesrechnungshof gab dem Deutschen Bundestag, dem Bundesrat und der Bundesregierung im Sonderbericht nach § 99 Bundeshaushaltsordnung (BHO) vom 17. Januar 2019 Hinweise, wie die Deutsche Bahn AG (DB AG) strukturell weiterentwickelt werden könnte und welche Schritte des Bundes seines Erachtens dazu erforderlich sind. Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages (Haushaltsausschuss) hat den Sonderbericht (Bundestagsdrucksache 19/7050) am 20. Februar 2019 beraten und zur Kenntnis genommen.

Im vorliegenden Bericht betrachtet der Bundesrechnungshof die aktuelle wirtschaftliche Lage des DB AG-Konzerns. Auf Basis der Konzernabschlüsse der Jahre 2009 bis 2018 stellt er außerdem die Entwicklung seit der Absage der Teilprivatisierungspläne dar. Das beteiligungsführende Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat zu dem Bericht Stellung genommen. Diese Stellungnahme hat es mit dem Bundesministerium der Finanzen (BMF) sowie mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) abgestimmt. Die Stellungnahme ist im vorliegenden Bericht berücksichtigt.

0.2 Besorgniserregende wirtschaftliche Entwicklung des DB AG-Konzerns

Die wirtschaftliche Lage des DB AG-Konzerns hat sich im Jahr 2018 gegenüber dem Vorjahr weiter verschlechtert, obwohl der Umsatz insbesondere in den bahnfremden Bereichen deutlich gestiegen ist. Das nicht um Sondereffekte bereinigte operative Ergebnis (EBIT)¹ des DB AG-Konzerns wurde im Jahr 2018 mehrheitlich durch Aktivitäten im Bereich der Infrastruktur erzielt (1,2 von 1,8 Mrd. Euro). Es beruht somit weitgehend auf regulierten, nicht durch Wettbewerb geprägten Geschäftsfeldern. Das um ergebnismindernde Sondereffekte bereinigte operative Geschäftsergebnis (bereinigtes EBIT) war im Vergleich zum Vorjahr nur dank bilanzpolitischer Maßnahmen stabil. In den Geschäftsjahren 2013 bis 2018 lag das EBIT deutlich unter dem bereinigten

¹ Das „EBIT“ stellt das Ergebnis vor Finanz- und Steueraufwand dar. Im „bereinigten EBIT“ werden hiervon als außergewöhnlich eingestufte Aufwendungen/Erträge eliminiert. Dies entspricht den Begriffen im Konzernabschluss. Für die Infrastruktursegmente ergibt sich ein EBIT von 1 156 Mio. Euro als Summe aus bereinigtem EBIT (1 082 Mio. Euro) und Bereinigungen (74 Mio. Euro).

EBIT. Insgesamt ist die EBIT-Marge² seit dem Zukauf ausländischer Tätigkeiten (Arriva plc.) im Jahr 2011 und weiterer Expansionen insbesondere im Ausland (Schenker AG) von 5,7 auf 4,1 % im Jahr 2018 gesunken. Nach Berücksichtigung des Finanz- und Steueraufwandes sowie direkt im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen erzielte der DB AG-Konzern im Jahr 2018 ein negatives Gesamtergebnis in Höhe von -0,2 Mrd. Euro, welches das Eigenkapital minderte. Der DB AG-Konzern konnte mit den operativen Cashflows nicht den in den Verkehrssegmenten steigenden Investitionsbedarf decken. Infolgedessen stieg auch im Jahr 2018 die Verschuldung weiter an.

0.3 Finanzierungslücke in Milliardenhöhe

Insbesondere im Schienenverkehr Deutschland steht der DB AG-Konzern vor großen operativen Herausforderungen (Ergebnis- und Marktanteilsrückgang im Segment DB Regio, anhaltende Verluste im Segment DB Cargo). Durch die Expansion in internationale und bahnfremde Bereiche und dort erzielte Erträge konnte die DB AG dies nicht kompensieren. Bereits bis Ende des Jahres 2019 wird eine signifikante Finanzierungslücke von fast 3 Mrd. Euro bestehen. Diese kann nicht durch eine Neuverschuldung geschlossen werden, ohne die Verschuldungsgrenze zu überschreiten, die der Haushaltsausschuss am 10. November 2016 per Maßgabebeschluss festgelegt hat. Sollten die erhofften Verkaufserlöse der Arriva plc. die Finanzierungslücke im Jahr 2019 nicht schließen oder der angedachte Verkauf sogar fehlschlagen, kann der DB AG-Konzern seine Investitionen nicht aus eigener Kraft finanzieren.

Auch mittelfristig steht der DB AG-Konzern vor finanziellen Herausforderungen (Beschaffung neuer Züge, Digitalisierung der Schiene, Projekt Stuttgart 21), die er nicht durch operativ erwirtschaftete Cashflows auffangen kann.

0.4 Stellungnahme der beteiligten Bundesministerien

Die beteiligten Bundesministerien haben die Ergebnisverschlechterung insbesondere darauf zurückgeführt, dass die Segmente DB Regio und DB Cargo ihr „Potenzial derzeit nicht vollständig ausgeschöpft“ hätten. Sie haben auf die vom Vorstand erstellte „Agenda für eine bessere Bahn“ verwiesen, welche die betriebliche Qualität verbessern soll. Die Bundesministerien sind ferner davon ausgegangen, dass die angespannte Liquiditätslage eine vorübergehende Er-

² EBIT-Marge berechnet als EBIT / Gesamtumsatz.

scheinung bis zum Jahr 2023 sei. Diese sei durch hohe aperiodische Sonderinvestitionen insbesondere für Fernverkehrszüge und das Projekt Stuttgart 21 bedingt. Der DB AG-Konzern wolle dies im Wesentlichen mit eigenen Mitteln aus dem operativen Geschäft sowie aus dem Verkauf von Arriva plc. decken. Ab dem Jahr 2024 erwarten sie, dass sich kein weiterer außergewöhnlicher Finanzbedarf dieser Art mehr ergebe.

Die Bundesministerien haben einige im Bericht genutzte Kennzahlen zur Beurteilung der wirtschaftlichen Lage als nur bedingt geeignet angesehen, z. B. das unbereinigte EBIT oder die EBIT-Marge. Um die Entwicklung der operativen Leistungsfähigkeit zu beurteilen, müssten die Jahresergebnisse ihres Erachtens um „dem Grunde und/oder der Höhe nach außergewöhnliche Sachverhalte“ bereinigt werden. Ferner haben sie angemerkt, dass das negative operative Ergebnis des Konzerns im Segment Beteiligungen/Sonstige ausschließlich auf den nicht umgelegten Kosten der Konzernleitung beruhe.

Die Bundesministerien haben angegeben, dass sich die Bundesregierung „in Teilen“ und „in enger Abstimmung mit der DB AG“ für die Umsetzung der Empfehlungen des Bundesrechnungshofes einsetze. So plane man innerhalb der Bundesregierung eine Abfrage zur Prüfung des wichtigen Bundesinteresses. Das sich daraus ergebende Bundesinteresse an der DB AG könne als Grundlage für ein Leitbild des Eigentümers dienen. Zudem haben sie in ihrer Stellungnahme auf die jüngst kommunizierte Strategie „Starke Schiene“ des DB AG-Konzerns verwiesen, die das Kerngeschäft Eisenbahn in Deutschland in den Fokus stelle.

0.5 Abschließende Wertung und Ausblick

Die von den beteiligten Bundesministerien vorgebrachten Gesichtspunkte führen zu keiner veränderten Bewertung der wirtschaftlichen Lage des DB AG-Konzerns (Nummer 2) oder der segmentspezifischen Besonderheiten (Nummer 3).

Insbesondere unterstreicht die Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr 2019 den Negativtrend und damit die Dringlichkeit einer strukturellen Weiterentwicklung des DB AG-Konzerns. Operative wie finanzielle Kennzahlen zeigen eine weitere Verschlechterung der Lage bis zum 30. Juni 2019. Die Nettofinanzschulden haben zum 30. Juni 2019 den vom Haushaltsausschuss festgelegten Grenzwert für den 31. Dezember 2019 überschritten. Für die Einhaltung

des Verschuldungs-Grenzwertes zum Jahresende sind Liquiditätszuflüsse aus dem geplanten Verkauf von Arriva plc. oder aus anderen Quellen erforderlich.

Für die Entwicklung über das Jahr 2019 hinaus wird die in der aktuellen Mittelfristplanung bestehende Finanzierungslücke nicht allein durch den Verkauf der Arriva plc. zu decken sein. Zu den genannten mittelfristigen finanziellen Herausforderungen (Nummer 0.3) kommen noch weitere Mehraufwendungen aus den aktuellen und künftigen Tarifabschlüssen sowie aus der Personaleinstellungsoffensive hinzu. Darüber hinaus entfallen ab dem Verkauf der Arriva plc. deren Ergebnisbeiträge, die in der mittelfristigen Finanzplanung des DB AG-Konzerns noch enthalten sind. Bei dem Projekt Stuttgart 21, dessen Inbetriebnahme für Ende 2025 geplant ist, sind allenfalls die im Zeitraum 2020 bis 2023 anfallenden Mehrkosten in der Planung enthalten. Darüber hinaus besteht das Risiko weiterer Belastungen, mit denen der bisher geplante Eigenmittelanteil von rund 5 Mrd. Euro überschritten würde. Erforderliche Investitionen im Zusammenhang mit der Realisierung der neuen Konzerndachstrategie „Starke Schiene“ und zur Ausweitung des Verkehrsangebotes auf der Schiene sind bisher weder konkretisiert noch quantifiziert worden. So werden die Investitionen in Fahrzeuge auch nach der laufenden Beschaffungsoffensive für neue Züge aufgrund der angestrebten Verdoppelung des Fahrgastaufkommens auf einem hohen Niveau bleiben. Auch nicht eingeplante Verluste von eingesetztem Wagniskapital in sogenannte New Mobility-Engagements können negative Auswirkungen auf die Ertrags- und Finanzlage haben.

Die Finanzierungslücke wird ausgehend hiervon mittel- bis langfristig noch erheblich weiter anwachsen. Um die daraus für den Bundeshaushalt erwachsenden Risiken abwenden und das Einhalten der vom Haushaltsausschuss festgelegten Verschuldungsgrenze gewährleisten zu können, hält der Bundesrechnungshof eine Fokussierung des DB AG-Konzerns auf seine Kernaufgaben und den Verkauf weiterer Konzernteile, z. B. der Schenker AG, für erforderlich.

0.6 Fazit und Empfehlungen

Die Erträge des DB AG-Konzerns erodieren weiter und damit auch die Fähigkeit, künftige Investitionen in den Schienenverkehr aus eigenen Mitteln zu finanzieren. Diese besorgniserregende Entwicklung spiegelt sich in den aktuellen Bilanzzahlen und dem dargelegten Ausblick auf die bevorstehende Entwick-

lung wider. Dies verschärft den Handlungsbedarf für den Bund als Alleineigentümer der DB AG.

Der Bundesrechnungshof nimmt dies zum Anlass, dem Bund folgende Maßnahmen zu empfehlen:

1. Es ist nach der weiteren Verschlechterung der wirtschaftlichen und insbesondere der finanziellen Lage des DB AG-Konzerns nunmehr an der Zeit, dass der Bund die **Ziele des Bundes** auf Basis seines Gewährleistungsauftrages nach Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz konkretisiert, um der DB AG für ihren Aufgabenumfang einen klaren Rahmen zu geben. Hierzu sollte er alsbald auch bahnpolitische Leitlinien und eine verkehrsträgerübergreifende Strategie formulieren.
2. Auf dieser Grundlage sollte er zügig ein **tragfähiges Strukturmodell** für die DB AG entwickeln. Er sollte dabei berücksichtigen, dass aktuell zwei Drittel des Konzern-EBIT durch regulierte Segmente erbracht werden. Dies sollte Anlass geben, dass der Bund die „**Trennung von Netz und Betrieb**“ prüft. Der Bund sollte daher festlegen, welche Geschäftstätigkeiten der DB AG notwendig sind.
3. Der Bund sollte sodann den satzungsmäßigen Unternehmensgegenstand der DB AG auf das Bundesinteresse und **auf das Gemeinwohlinteresse ausrichten** und auch den **Unternehmenszweck in die Satzung** aufnehmen. Dabei sollte er eindeutig festlegen, ob und ggf. in welchem Umfang und unter welchen Bedingungen **bahnfremde und ausländische Geschäftstätigkeiten** betrieben werden dürfen.
4. Der Bund sollte sodann auf eine zügige **Umsetzung der Ziele des Bundes** sowie auf eine effektive und effiziente Aufgabenerfüllung durch die DB AG hinwirken. Er sollte dazu seine **Einflussmöglichkeiten als Eigentümer** insbesondere über seine Beteiligungsverwaltung und die beteiligten Ressorts und über seine Bundesvertreter in den Aufsichtsgremien verstärkt nutzen.
5. Um eine strukturelle Weiterentwicklung der DB AG zügig voranzutreiben, sollte der Bund darauf hinwirken, dass Beteiligungen, die nicht dem Bundesinteresse dienen, möglichst bald veräußert werden. Aus Sicht des Bundesrechnungshofes ist ungeachtet einer **Veräußerung der**

Arriva plc. insbesondere ein **Verkauf der Schenker AG** zu prüfen. Der Bund sollte einen Zeitplan für den Verkauf nicht mehr benötigter bahn-fremder und/oder überwiegend im Ausland tätiger Unternehmen vorgeben. Er sollte die Verkäufe eng begleiten, um seine Vermögensinteressen zu wahren.

6. Der Bund sollte mittels der einzuleitenden strukturellen Veränderungen auf eine **langfristige und tragfähige Finanzierung** seiner Eisenbahn in Deutschland hinwirken.

Der Bundesrechnungshof ist Presseberichten aus dem April 2019 nachgegangen, nach denen der Aufsichtsrat ein Gutachten zu der Frage in Auftrag gegeben hat, ob es ausreichend sei, dass der Bundesrechnungshof zukünftig nur noch auf das Ergebnis verkürzte Protokolle der Aufsichtsratssitzungen erhalte. Die DB AG hatte eine Stellungnahme gegenüber der Presse abgelehnt. Auf Nachfrage hat die Beteiligungsverwaltung dem Bundesrechnungshof im Juni 2019 bestätigt, dass sich der Aufsichtsrat mit der Thematik befasse. In diesem Zusammenhang weist der Bundesrechnungshof auf Folgendes hin:

- In der Niederschrift einer Aufsichtsratssitzung sind nach zwingendem Aktienrecht u. a. der wesentliche Inhalt der Verhandlungen und die Beschlüsse des Aufsichtsrats wiederzugeben. Die Verkürzung der Niederschrift auf die Ergebnisse ist aktienrechtlich unzulässig.
- Die Bundesvertreter im Aufsichtsrat der DB AG sind nach § 394 AktG berechtigt und beamtenrechtlich verpflichtet, die Niederschriften der Aufsichtsratssitzungen an die Beteiligungsverwaltung weiterzugeben. Es würde eine unzulässige Verschärfung der Verschwiegenheitsverpflichtung der Bundesvertreter darstellen, wenn diese daran gehindert würden, die vollständigen Niederschriften der Aufsichtsratssitzungen an die Beteiligungsverwaltung weiterzugeben.
- Die Beteiligungsverwaltung wiederum ist nach § 69 BHO verpflichtet, dem Bundesrechnungshof die Sitzungsniederschriften zur Verfügung zu stellen. Sollten der Beteiligungsverwaltung nur noch die auf das Ergebnis verkürzten Protokolle der Aufsichtsratssitzungen vorliegen, würde dies die Tätigkeit der Beteiligungsverwaltung und des Bundesrechnungshofes erheblich behindern, da sie das Handeln der Bundesvertreter im Aufsichtsrat nicht mehr nachvollziehen könnten.

Sollte der Aufsichtsrat anstreben, dass die Bundesvertreter die Sitzungsniederschriften nicht mehr an die Beteiligungsverwaltung weitergeben, verletzt dies die Rechte der Bundesvertreter, des BMVI und des Bundesrechnungshofes. Dies wäre ein offenkundiger Beleg für dysfunktionale Strukturen im Unternehmen und dafür, dass die Vertretung des Eigentümers im Aufsichtsrat nicht dem wahrzunehmenden Bundesinteresse an der im Alleineigentum des Bundes stehenden DB AG entspricht. Auch diesbezüglich verlangt § 65 Absatz 1 Nummer 3 BHO, dass der Bund als Alleineigentümer der DB AG auf Strukturen hinwirken muss, die den erforderlichen Bundeseinfluss sicherstellen.

1 Vorbemerkung

1.1 Ausgangslage

Die Bahnreform führte vor 25 Jahren die Staatsunternehmen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG (DB AG), einem privatrechtlichen Wirtschaftsunternehmen in Form einer Aktiengesellschaft, zusammen. Der Gesetzgeber verfolgte mit der Bahnreform zwei Ziele: Als Aktiengesellschaft sollte die Deutsche Bahn mehr Verkehr auf die Schiene bringen und die Haushaltsbelastung des Bundes in berechenbare Grenzen zurückführen.

Im Zuge der Reform übernahm der Bund die Schulden der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn von mehr als 32 Mrd. Euro, sodass die DB AG frei von Finanzschulden gegründet werden konnte. Mittelfristig verfolgte die DB AG das Ziel, ihre Transportsegmente teilweise zu privatisieren. So richtet sich die Tätigkeit der DB AG bis heute an einem Börsengang aus, der für das Jahr 2008 geplant gewesen war. Hiermit einher ging damals der Erwerb der Stinnes AG (Schenker) (2002) und Arriva plc. (2010), um die Attraktivität der DB AG für Investoren zu steigern. Ermöglicht wurde dies u. a. durch einen weit gefassten Unternehmensgegenstand.³ Nach der Finanzkrise im Jahr 2008/2009 wurde der geplante Börsengang abgesagt. Der weit gefasste Unternehmensgegenstand blieb auch nach Absage des Börsenganges unverändert.

Bis Ende des Jahres 2016 stieg die Verschuldung des DB AG-Konzerns auf 17,6 Mrd. Euro. Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages (Haushaltsausschuss) stellte am 10. November 2016 fest, dass der DB AG-Konzern auf Dauer nicht ohne neue Schulden auskommt und damit ein wesentliches Ziel der Bahnreform verfehlt worden ist. Er forderte die Bundesregierung u. a. auf, bis zum 30. September 2017 einen Vorschlag für eine strukturelle Weiterentwicklung der DB AG mit dem Ziel vorzulegen, die Einnahmenseite, d. h.

³ Unternehmensgegenstand nach § 2 der Satzung ist der Betrieb von Eisenbahninfrastruktur, Erbringung von Verkehrsleistungen „insbesondere im Schienenverkehr“, Logistikleistungen „aller Art“ und „Beratungs- und Dienstleistungen aller Art“. Weiter heißt es: „Die Gesellschaft ist zu allen Geschäften und sonstigen Maßnahmen berechtigt, die zur Förderung des Unternehmensgegenstandes geeignet erscheinen. Hierzu gehören auch der Erwerb, das Halten und die Veräußerung von Beteiligungen an Unternehmen sowie die Errichtung von Zweigniederlassungen im In- und Ausland.“

insbesondere die Zuschüsse des Bundes sowie die aus dem Geschäftszweck erzielten Erlöse, langfristig mit den Ausgaben in Einklang zu bringen (sogeannter Maßgabebeschluss). Ein weiterer Anstieg der Finanzschulden des DB AG-Konzerns bedarf seitdem der vorherigen Zustimmung des Haushaltsausschusses.

Die Bundesregierung⁴ hat mit Bericht vom 24. Oktober 2017 dem Haushaltsausschuss mehrere Handlungsoptionen aufgezeigt. Hierzu zählen: Verbesserung der Ertragslage des operativen Geschäftes, Verzicht auf Investitionen, höhere Zuschüsse durch den Bund, Aufnahme von Fremdkapital, Zuführung von Eigenkapital bzw. Verzicht auf Dividenden und Veräußerung von Unternehmensteilen. Aus diesen Optionen entwickelte die Bundesregierung jedoch weder einen konkreten Vorschlag noch eine übergreifende Strategie für ihr weiteres Vorgehen.

Der Bundesrechnungshof nahm dies zum Anlass, in einem Sonderbericht nach § 99 Bundeshaushaltsordnung (BHO) vom 17. Januar 2019 dem Deutschen Bundestag, dem Bundesrat und der Bundesregierung zu berichten, wie die DB AG strukturell weiterentwickelt werden kann und welche Schritte des Bundes dazu erforderlich sind (Bericht zur strukturellen Weiterentwicklung der DB AG⁵).

Der Bundesrechnungshof empfahl dem Bund,

- die Bundesziele auf Grundlage des grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrages zu definieren,

⁴ Innerhalb der Bundesregierung sind drei Bundesministerien mit der DB AG befasst:

- Dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) obliegt die Grundsatzzuständigkeit für verkehrspolitische Fragen und für die Beteiligungsführung DB AG.
- Das Bundesministerium der Finanzen (BMF) ist einzubinden, wenn der Bundeshaushalt oder das Bundesvermögen durch Angelegenheiten der DB AG betroffen sind.
- Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) ist zuständig für wirtschafts- und wettbewerbspolitische Aufgaben.

Alle drei Ressorts nehmen ihre Interessen durch Vertreter in den Aufsichtsräten der DB AG sowie anderer Konzernunternehmen wahr und bereiten die Vertreter auf die Sitzungen des Aufsichtsrates vor.

⁵ „Bericht zur strukturellen Weiterentwicklung und Ausrichtung der Deutschen Bahn AG am Bundesinteresse“, abrufbar unter:
<https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/sonderbericht-e/bahn-ag-2019/2019-sonderbericht-strukturelle-weiterentwicklung-und-ausrichtung-der-deutschen-bahn-ag-am-bundesinteresse>

- ein Strukturmodell für die künftige Eisenbahn in Deutschland zu entwickeln,
- das Interesse als Eigentümer der DB AG zu bestimmen und nicht benötigte Unternehmensteile vollständig zu verkaufen sowie
- für einen angemessenen gesellschaftsrechtlichen Einfluss zu sorgen.

Der Haushaltsausschuss hat den Sonderbericht (Bundestagsdrucksache 19/7050) am 20. Februar 2019 beraten und zur Kenntnis genommen.

Die Bundesregierung hat die Empfehlungen des Bundesrechnungshofes zur strukturellen Weiterentwicklung und Ausrichtung der DB AG am Bundesinteresse bislang nicht aufgegriffen. Sie überlässt der DB AG weiterhin die strategische Ausrichtung und hält am bestehenden Strukturmodell fest.

Der Aufsichtsrat der DB AG hat den Vorstand zwischenzeitlich beauftragt, einen Verkauf der Arriva plc. zu prüfen.

1.2 Vorliegender Bericht

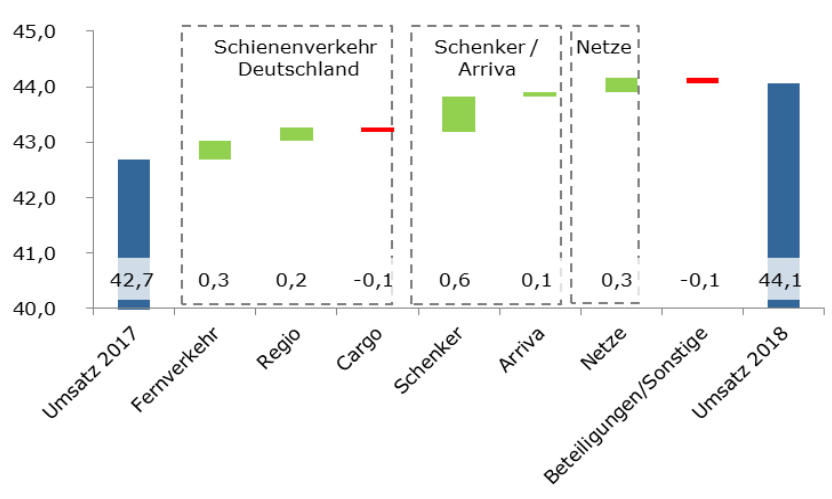
Im vorliegenden Bericht betrachtet und bewertet der Bundesrechnungshof die wirtschaftliche Lage des Geschäftsjahres 2018 und die Entwicklung des Konzerns seit der Absage der geplanten Teilprivatisierung (Zeitraum 2009 bis 2018). Er berücksichtigt dabei auch die weitere finanzielle Entwicklung des DB AG-Konzerns auf Grundlage des Halbjahresabschlusses bis zum 30. Juni 2019.

2 Wirtschaftliche Lage des DB AG-Konzerns

2.1 Umsatzwachstum mehrheitlich durch bahnfremde Aktivitäten

Der Umsatz des DB AG-Konzerns ist im Vergleich der Jahre 2017 und 2018 von 42,7 auf 44,1 Mrd. Euro gestiegen. Der Anstieg basiert dabei insbesondere auf dem bahnfremden und überwiegend im Ausland tätigen Segment Schenker (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1

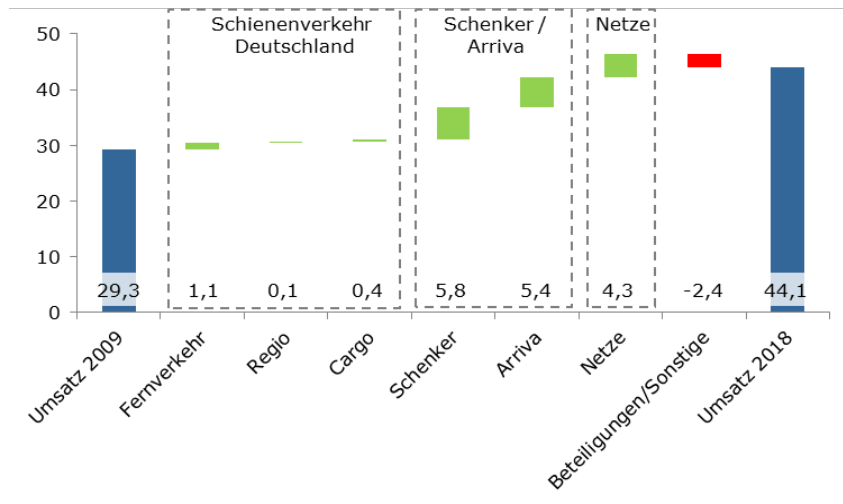
Umsatzentwicklung 2017 – 2018 (in Mrd. Euro)

Hinweis: Die Daten zum „Schienenverkehr Deutschland“ umfassen die Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo. Der in DB Cargo enthaltene Anteil ausländischer Geschäfte beträgt etwa 25 %. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind in diesem Bericht unter „Netze“ separat ausgewiesen (DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe, DB Netze Energie (ab 2016)). Das Segment „Beteiligungen/Sonstige“ entspricht dem Konzernabschluss (bis 2015 auch Segment „Dienstleistungen“ enthalten). Rundungsdifferenzen möglich.

Quellen: Konzernabschlüsse 2017 und 2018; Berechnungen und Darstellung: Bundesrechnungshof.

Die Umsatzentwicklung in den Jahren 2009 bis 2018 zeigt, dass der DB AG-Konzern seit der Absage der geplanten Teilprivatisierung im Wesentlichen in bahnfremden Bereichen gewachsen ist (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2

Umsatzentwicklung 2009 – 2018 (in Mrd. Euro)

Hinweis: Arriva wurde im Betrachtungszeitraum erworben (2010) und erstmals für das Jahr 2011 im Konzernabschluss vollständig konsolidiert. Im Jahr 2016 wurde „DB Netze Energie“ aus dem Segment Beteiligungen/Sonstige bzw. Dienstleistungen ausgegliedert. Es ist seitdem ein eigenständiges Segment und in diesem Bericht den Netzen zugerechnet. Der Umsatzrückgang in „Beteiligungen/Sonstige“ basiert insbesondere auf dieser Umgliederung. Rundungsdifferenzen möglich.

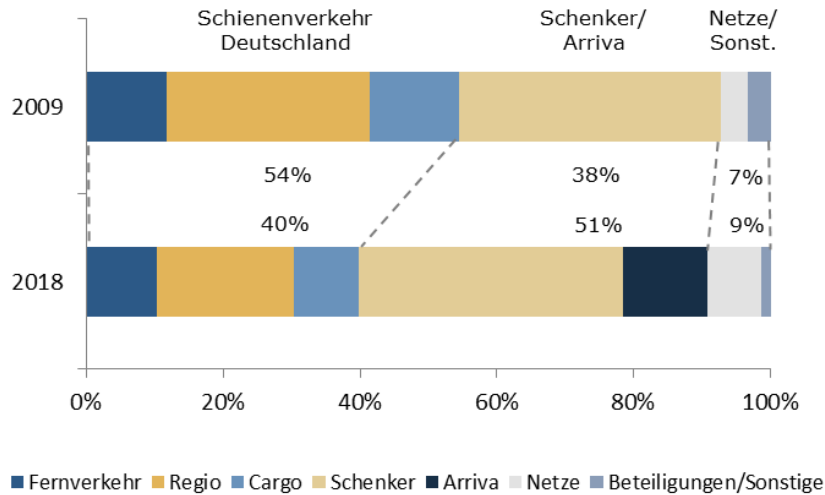
Quellen: Konzernabschlüsse 2009 und 2018; Berechnungen und Darstellung: Bundesrechnungshof.

Der Konzernumsatz stieg allein in den Segmenten DB Schenker (Logistik) und DB Arriva (Nah-/Regionalverkehr in Europa) in den letzten zehn Jahren um 11,2 Mrd. Euro. Der Umsatz des DB AG-Konzerns im Schienenverkehr in Deutschland wuchs im gleichen Zeitraum um 1,6 Mrd. Euro, davon 1,1 Mrd. Euro im Fernverkehr. Zum Wachstum des Fernverkehrs trugen die Eröffnung der Neubaustrecke München – Berlin (im Jahr 2018 ca. 5 Mio. Fahrgäste) und Kundengewinne infolge der Air Berlin-Insolvenz bei.

2.2 Weiterhin weltweite Konzerntätigkeit mit Logistiksicherpunkt

Aufgrund des Wachstums im Segment Schenker und des Zukaufs von Arriva plc. ist der Anteil des Schienenverkehrs in Deutschland am Konzernumsatz von 54 % im Jahr 2009 auf aktuell 40 % gesunken (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3

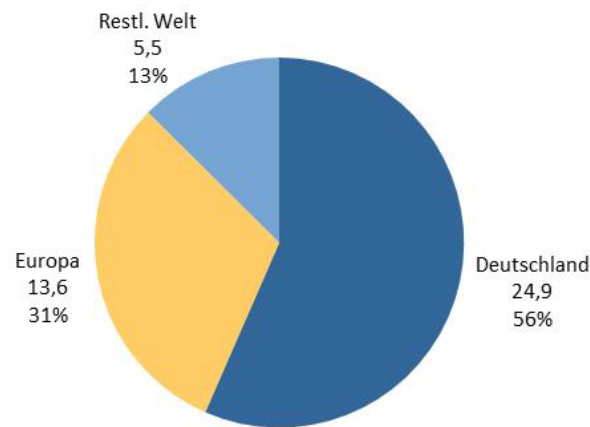
Umsatzanteil der Segmente 2009 und 2018 (in Prozent)

Hinweis: Externer Umsatz; im Schienenverkehr Deutschland sind teilweise bahnfremde bzw. internationale Aktivitäten enthalten (Busaktivitäten in Regio; europäische Auslandsgesellschaften in Cargo). Mangels Datenverfügbarkeit erfolgte keine Herausrechnung. Rundungsdifferenzen möglich.

Quellen: Konzernabschlüsse 2009 und 2018; Berechnungen und Darstellung: Bundesrechnungshof.

Schenker und Arriva sollten insbesondere die Attraktivität für Investoren im Rahmen der ehemals geplanten Teilprivatisierung der DB AG verbessern und die Erträge des Gesamtkonzerns steigern. Inzwischen erzielen diese beiden Segmente die Mehrheit der Konzernumsätze mit einem hohen internationalen Anteil. Der Umsatz des DB AG-Konzerns in Deutschland ist von 68 % des Gesamtumsatzes im Jahr 2009 auf 56 % im Jahr 2018 gesunken (vgl. Abbildung 4).

Abbildung 4

Umsatzverteilung nach Regionen 2018 (in Mrd. Euro, in Prozent)

Quelle: Konzernabschluss 2018; Darstellung: Bundesrechnungshof.

Auch nach dem Maßgabebeschluss des Haushaltsausschusses zur Schuldenbegrenzung vom November 2016 hat der DB AG-Konzern in mehr als 20 Fällen und mit einem Kapitaleinsatz von über 250 Mio. Euro mit Zustimmung des BMVI und BMF weitere Anteile an Gesellschaften mit Sitz im Ausland erworben, die den Segmenten Arriva und Schenker zuzuordnen sind. Im laufenden Geschäftsjahr beabsichtigt der DB AG-Konzern unverändert, in Auslandsbeteiligungen zu investieren.

Zwischenfazit:

Nach Absage der Teilprivatisierung der DB AG hat der Konzern seine weltweiten Geschäftstätigkeiten fortgesetzt und ausgebaut. Der Anteil des gesamten Schienenverkehrs in Deutschland am Gesamtumsatz sank in den letzten zehn Jahren von 54 auf 40 %; der Anteil der in Deutschland erwirtschafteten Umsätze von 68 auf 56 %. An der internationalen Wachstumsstrategie des DB AG-Konzerns hat sich – abgesehen vom möglichen Verkauf der Arriva plc. aus finanziellen Gründen – bisher nichts geändert. Auch nach einem etwaigen Verkauf der Arriva plc. würde auf Basis der Geschäftszahlen 2018 weiterhin mehr als ein Drittel der Umsätze im Ausland erzielt.

Aus der globalen Geschäftstätigkeit ergeben sich keine oder nur geringe positiven Effekte für die Ertrags- und Finanzlage der Eisenbahn in Deutschland. Vielmehr verbleiben die Gewinne überwiegend im Ausland und werden dort in

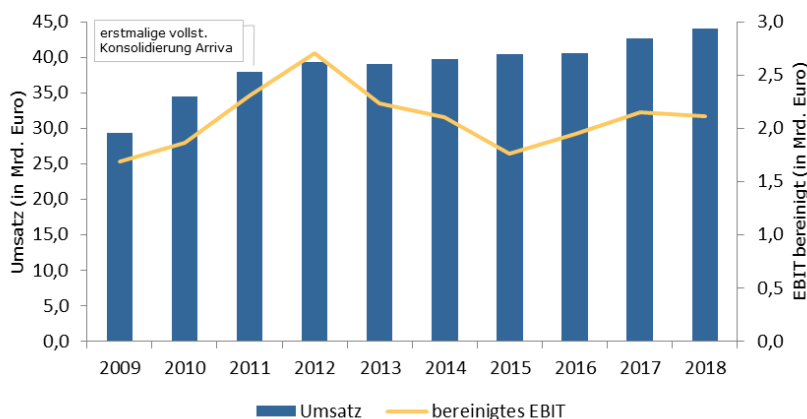
die weltweite Expansion des DB AG-Konzerns investiert.⁶ Von diesem internationalen Wachstum profitiert das heimische Kerngeschäft bislang nicht.

2.3 Rentabilität trotz Umsatzanstieg langfristig rückläufig

Der DB AG-Konzern verwendet als primäre Kennzahl für das operative Ergebnis das „Ergebnis vor Steuern und Finanzergebnis“ (EBIT, Earnings before interest and tax). Dabei bereinigt der DB AG-Konzern das EBIT um Sondereffekte und weist es als „bereinigtes EBIT“ aus. Dieses betrug im Jahr 2018 2,1 Mrd. Euro (vgl. Abbildung 5).

Abbildung 5

Umsatz und bereinigtes EBIT 2009 – 2018



Hinweis: Die Arriva plc. wurde im Jahr 2010 erworben. Sie ist daher in den Werten für das Jahr 2009 nicht und für das Jahr 2010 zeitanteilig enthalten.

Quellen: Konzernabschlüsse 2009 – 2018; Berechnungen und Darstellung: Bundesrechnungshof.

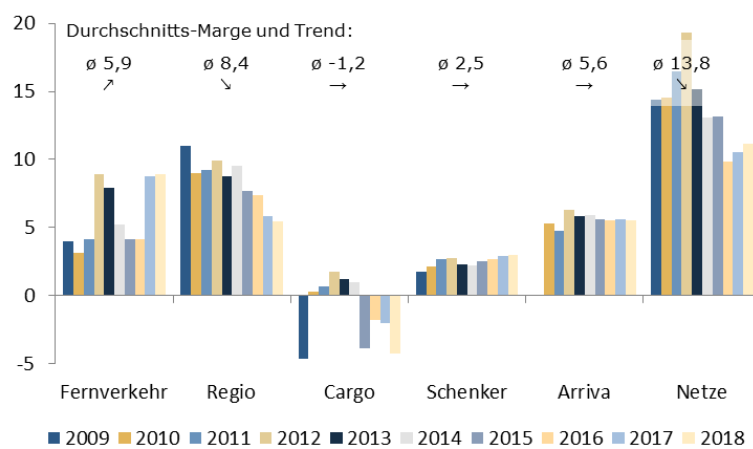
Seit der erstmaligen Konsolidierung von Arriva plc. im Jahr 2011 ist das bereinigte EBIT des DB AG-Konzerns trotz der deutlichen Umsatzsteigerung langfristig nicht gestiegen (2011: 2,3 Mrd. Euro; 2018: 2,1 Mrd. Euro). Die bereinigte EBIT-Marge (bereinigtes EBIT im Verhältnis zum Umsatz) ist zugleich deutlich von 6,1 auf 4,8 % zurückgegangen. Die schwache Entwicklung des bereinigten EBIT resultiert aus zwei Effekten (vgl. Abbildung 6):

⁶ Die Arriva plc. hat bisher an die DB AG keine Dividenden ausgeschüttet. Auch die Gewinne der Schenker AG wurden bisher überwiegend für deren weltweite Expansion verwendet.

- Rückläufige Margen in den ehemals ergebnisstarken Segmenten Netze und Regio.
- Starkes Umsatzwachstum in den Segmenten Schenker und Arriva, die niedrigere Margen erzielen und die Ergebnismrückgänge in anderen Segmenten nicht ausgleichen konnten.

Abbildung 6

Bereinigte EBIT Marge nach Segmenten (Prozent von Umsatz)



Hinweis: Marge als bereinigtes EBIT/Gesamtumsatz; Durchschnitt als ungewichteter Mittelwert der Jahre 2009 – 2018.

Quellen: Konzernabschlüsse 2009 – 2018; Berechnungen und Darstellung: Bundesrechnungshof.

Zwischenfazit:

Das Wachstum in den (im internen Konzernvergleich) margenschwachen Segmenten Schenker und Arriva konnte den Ergebnismrückgang in den Bereichen Regionalverkehr und Netze nicht ausgleichen. Bereits das vom Unternehmen ausgewiesene bereinigte EBIT zeigt sich langfristig rückläufig.

2.4 Bilanzpolitische Maßnahmen zur Stabilisierung des bereinigten EBIT

Auf die Entwicklung des bereinigten EBIT hat der DB AG-Konzern in den letzten Jahren durch verschiedene bilanzpolitische Maßnahmen Einfluss genommen:

- Er änderte im Konzernabschluss ab dem Jahr 2018 seine Abschreibungsregelungen und verlängerte die Nutzungsdauer der Netzinfrastuktur⁷ teilweise erheblich. Hierdurch sank die jährliche Abschreibung und das bereinigte EBIT verbesserte sich gegenüber einer Bewertung auf Basis der letztjährigen Regelungen im Geschäftsjahr 2018 um insgesamt ca. 180 Mio. Euro.⁸ Dieser ergebnisverbessernde Effekt wird in die nächsten Geschäftsjahre hineinreichen. In den Einzelabschlüssen wurden diese Anpassungen für nicht erforderlich gehalten.
- Bei länger vorzuhaltenden Vorräten passte der DB AG-Konzern ab dem Jahr 2018 die Annahmen zur künftigen Verwendbarkeit der Lagerbestände an. Dies führte zu geringeren Wertberichtigungen, sodass sich das bereinigte EBIT gegenüber den letztjährigen Parametern um ca. 60 Mio. Euro verbesserte.⁹
- Aufgrund geringerer Ertragserwartungen im Segment Cargo wurde das dortige Anlagevermögen im Geschäftsjahr 2015 um 1,3 Mrd. Euro abgewertet. Diese Abschreibung war als Sondereffekt im bereinigten EBIT des Jahres 2015 nicht mehr enthalten. In den folgenden Jahren sanken aufgrund der vorgezogenen Sonderabschreibung die regelmäßigen Abschreibungen. Dieser Effekt verbesserte das bereinigte EBIT entsprechend (ab dem Geschäftsjahr 2016 anfänglich um ca. 100 Mio. Euro).¹⁰

Zwischenfazit:

Aufgrund von Bewertungsänderungen lag das bereinigte EBIT 2018 um ca. 0,3 – 0,4 Mrd. Euro höher als in früheren Jahren. Ohne diese Änderungen läge das bereinigte EBIT deutlich unter dem Vorjahresergebnis. Insbesondere im Bereich der Netzinfrastuktur steht die Verlängerung der unterstellten Nutzungsdauern auf Konzernebene nicht im Einklang zu externen Studien, die einen Investitionsstau einschließlich Ersatzinvestitionen in zum Teil zweistelliger Milliardenhöhe ausweisen, und zu unveränderten Bewertungsansätzen in den Einzelabschlüssen.

⁷ Unter den Begriff „Netzinfrastuktur“ fallen Sachanlageinvestitionen wie z. B. Bahnkörper, Tunnel, Brücken, Weichen und Gleise.

⁸ Integrierter Bericht der DB AG für das Geschäftsjahr 2018, Seite 189.

⁹ Ebenda, Seite 189 i. V. m. Seite 206: Die Wertberichtigungen auf Vorräte sinken um 56 Mio. Euro bei insgesamt steigenden Vorräten.

¹⁰ Integrierte Berichte der DB AG für das Geschäftsjahr 2015, Seite 97 und Seite 212 und für das Geschäftsjahr 2016, Seite 202 (Entwicklung Abschreibungen Cargo).

2.5 Signifikante Kosten durch Bereinigungen ausgeblendet

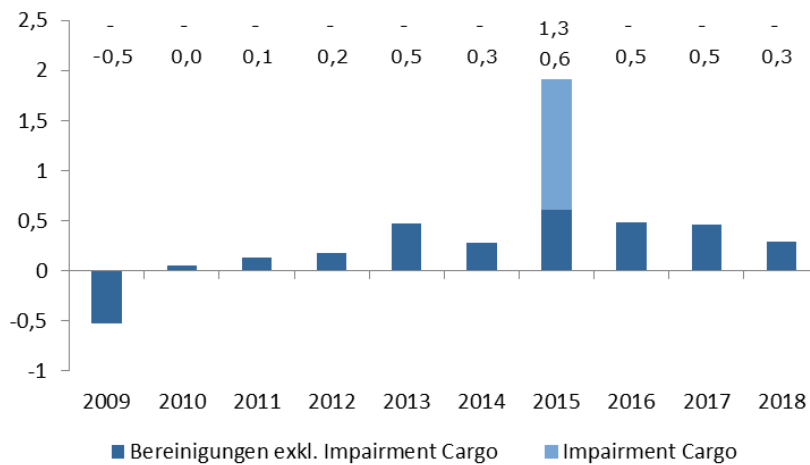
Das in der öffentlichen Berichterstattung¹¹ hervorgehobene bereinigte EBIT ist eine um Umgliederungen und außerordentliche Effekte bereinigte Ergebniskennzahl. Es handelt sich dabei um Sachverhalte, welche dem Grunde und/oder der Höhe nach als außerordentlich gelten und die Beurteilung der operativen Entwicklung im Zeitablauf wesentlich beeinträchtigen würden.¹² Dies betrifft beispielsweise Restrukturierungsaufwendungen, Rückstellungen für defizitäre Verkehrsverträge oder Sonderabschreibungen im Bereich Cargo, die auch der Abschlussprüfer als „Sondereffekte“ einstuft. Bei der Analyse der Bereinigungen vergangener Jahre (Abbildung 7) kommt der Bundesrechnungshof zu folgenden Ergebnissen:

- Es wurden deutlich mehr Aufwendungen als Erträge als „außerordentlich“ bereinigt, sodass das EBIT in neun von zehn Jahren unter dem bereinigten EBIT liegt.
- Das bereinigte EBIT weicht insbesondere seit dem Jahr 2013 durch Bereinigungen von mindestens 0,3 Mrd. Euro pro Jahr erheblich vom EBIT ab.

¹¹ https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Bilanz-2018-Neuer-Fahrgastrekord-Umsatz-gestiegen-Investitionsoffensive-fuer-bessere-Bahn--4045230 (abgerufen 17. April 2019).

¹² Vergleiche dazu: Integrierter Bericht der DB AG für das Geschäftsjahr 2018, Seite 98.

Abbildung 7

EBIT-Bereinigungseffekte 2009 – 2018 (in Mrd. Euro)

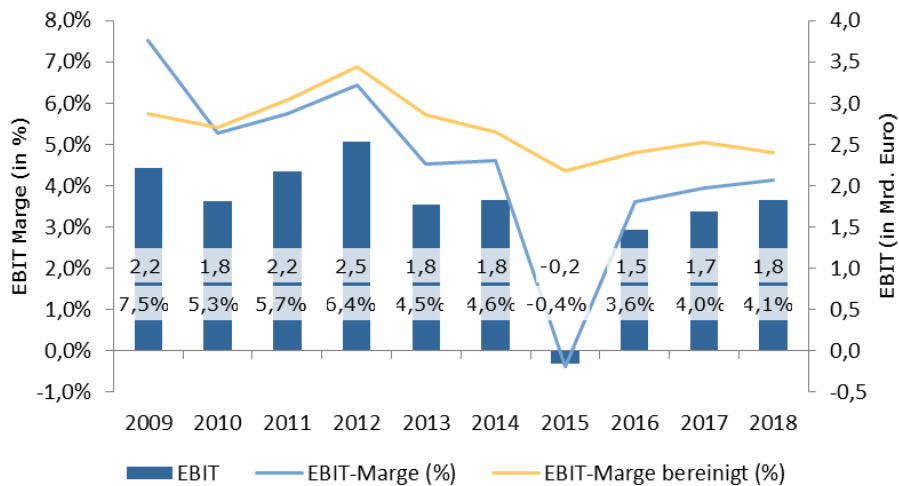
Hinweis: Positive Beträge stellen Aufwendungen dar, die im Rahmen der Bereinigung aus dem EBIT eliminiert wurden. Hierdurch liegt das bereinigte EBIT über dem EBIT des Konzernabschlusses; Im Jahr 2015 erfolgte im Segment Cargo eine Sonderabschreibung („Impairment“, 1,3 Mrd. Euro), die hier separat ausgewiesen ist.

Quellen: Konzernabschlüsse 2009 – 2018; Berechnungen und Darstellung: Bundesrechnungshof.

Im Konzernabschluss für das Jahr 2018 steht dem EBIT von 1,8 Mrd. Euro unter Berücksichtigung der Sondereffekte ein bereinigtes EBIT von 2,1 Mrd. Euro gegenüber. Das EBIT liegt damit niedriger als zehn Jahre zuvor trotz der zwischenzeitlichen Akquisition von Arriva plc. und der Expansion von Schenker. Die EBIT-Marge ist unter Berücksichtigung der Sondereffekte im gleichen Zeitraum von 7,5 auf 4,1 % gesunken (vgl. Abbildung 8).

Abbildung 8

EBIT gemäß Konzernabschluss und EBIT-Margen 2009 – 2018 (in Mrd. Euro; in Prozent)



Hinweis: Für das Jahr 2018 ausgewiesenes EBIT (1,8 Mrd. Euro) entsprechend der aktuellen Bewertungsregelungen, d. h. inklusive der unter 2.4 dargestellten positiven Effekte.

Quellen: Konzernabschlüsse 2009 – 2018; Berechnungen und Darstellung: Bundesrechnungshof.

Zwischenfazit:

Die DB AG nimmt zur Beurteilung ihrer langfristigen operativen Entwicklung regelmäßig Ergebnisbereinigungen um „Sondereffekte“ vor, die ihre wirtschaftliche Lage insbesondere ab dem Jahr 2013 allerdings erheblich positiver darstellen. Das EBIT wurde im Zeitraum 2013 bis 2018 nach den Bereinigungen um durchschnittlich mehr als 30 % erhöht ausgewiesen.¹³ Auch im Jahr 2018 liegt das EBIT mit 1,8 Mrd. Euro deutlich unter dem bereinigten EBIT (2,1 Mrd. Euro).

Zur Beurteilung der wirtschaftlichen Lage ist angesichts der Höhe und Regelmäßigkeit der Bereinigungen auch das EBIT ohne Bereinigungen heranzuziehen. Dieses zeigt trotz der Expansion in ausländische und bahnfremde Bereiche sowie der Anpassung der Bewertungsregeln einen insgesamt deutlich negativen Trend.

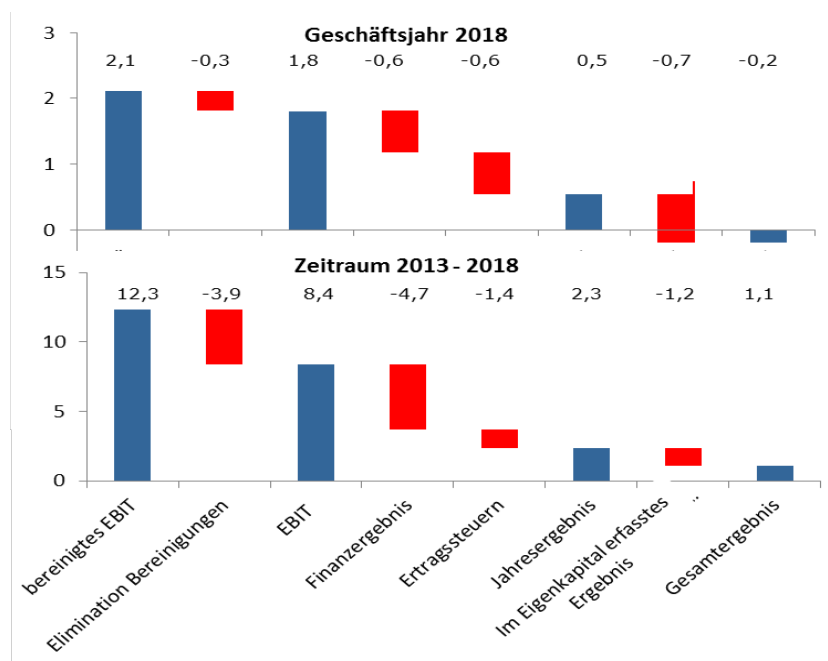
¹³ EBIT gemäß Konzernabschluss 2013 – 2018 insgesamt 8,4 Mrd. Euro, Bereinigungen insgesamt 3,9 Mrd. Euro, exklusive Impairment Cargo 2,6 Mrd. Euro; Sonderabschreibung Cargo (Impairment 2015) in oben berechneter Prozent-Angabe nicht berücksichtigt.

2.6 Geschäftsjahr 2018 insgesamt mit negativem Gesamtergebnis

Sowohl das bereinigte EBIT als auch das EBIT ohne Bereinigungen stellen lediglich ein Zwischenergebnis dar, welches das Ergebnis aus operativer Geschäftstätigkeit abbildet. Um das Gesamtergebnis des DB AG-Konzerns (vor Dividendenzahlung) zu ermitteln, sind vom EBIT der Finanz- und Steuer- aufwand sowie weitere direkt im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen¹⁴ abzuziehen. Für das Jahr 2018 ergibt sich so ein negatives Gesamtergebnis von -0,2 Mrd. Euro¹⁵, für den Zeitraum 2013 bis 2018 insgesamt ein Gesamtergebnis von 1,1 Mrd. Euro (vgl. Abbildung 9).

Abbildung 9

Überleitung bereinigtes EBIT zu Gesamtergebnis (in Mrd. Euro)



Hinweis: Rundungsdifferenzen möglich.

Quellen: Konzernabschlüsse 2013 – 2018; Berechnungen und Darstellung: Bundesrechnungshof.

¹⁴ Im vorliegenden Fall insbesondere Bewertungseffekte, die sich aus geänderten finanzmathematischen Annahmen bei der Bewertung von Pensionsrückstellungen ergeben.

¹⁵ Siehe Integrierter Bericht 2018 der DB AG: Ermittlung des Konzern-Gesamtergebnisses auf Seite 182 und Minderung des Eigenkapitals im Konzern-Eigenkapitalspiegel auf Seite 185.

Zwischenfazit:

Entgegen der Pressemeldung der DB AG („Gewinn auf Vorjahresniveau“) ist festzustellen, dass der DB AG-Konzern im Jahr 2018 wie bereits in den Jahren 2014 und 2015 ein negatives Gesamtergebnis erzielte und damit das Eigenkapital sinkt. Im Zeitraum der Jahre 2013 bis 2018 beträgt das tatsächlich erzielte Gesamtergebnis mit insgesamt 1,1 Mrd. Euro weniger als 10 % des bereinigten EBIT.

2.7 Operative Cashflows für Investitionen nicht ausreichend

Die in den vorhergehenden Absätzen dargestellte Ertragskraft hat Auswirkungen auf die Cashflows und auf die Liquiditätsströme des DB AG-Konzerns (vgl. Abbildung 10).

Abbildung 10

Cashflow-Rechnung 2009 – 2018 (in Mrd. Euro)

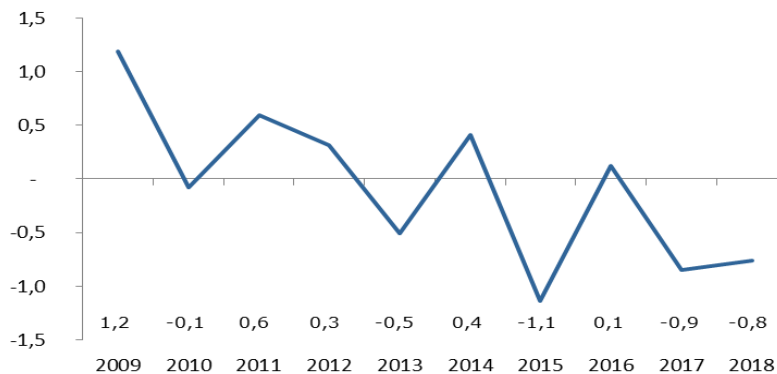
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Cashflow aus gewöhnl. Geschäftstätigkeit	4,0	4,1	3,9	4,9	4,6	4,6	4,2	4,4	3,1	4,0
Cashflow aus Zinsen/Dividenden	- 0,9	- 0,7	- 0,6	- 0,8	- 0,8	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7	- 0,7
Operativer Cashflow	3,1	3,4	3,4	4,1	3,7	3,9	3,5	3,6	2,3	3,4
Desinvestitionen	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,5	0,3	0,4	0,3	0,4
Investitionen	- 6,7	- 8,5	- 7,3	- 8,0	- 8,8	- 8,4	- 9,5	- 9,2	- 10,6	- 11,3
Investitionszuschüsse	4,5	4,7	4,8	4,4	4,7	4,7	5,3	6,1	6,7	7,2
Operativer Cashflow und Investitions Cashflow	1,2	- 0,1	1,1	0,9	0,0	0,6	- 0,4	1,0	- 1,2	0,3
Kapitalzuführung	-	-	-	-	0,0	-	-	-	1,0	-
Gewinnausschüttung	- 0,0	- 0,0	- 0,5	- 0,5	- 0,5	- 0,2	- 0,7	- 0,9	- 0,6	- 0,5
Cashflow vor Fremdfinanzierung	1,2	- 0,1	0,6	0,3	- 0,5	0,4	- 1,1	0,1	- 0,9	0,8

Hinweis: Rundungsdifferenzen möglich.

Quellen: Konzernabschlüsse 2009 – 2018; Berechnungen und Darstellung: Bundesrechnungshof.

Im Jahr 2018 erzielte der DB AG-Konzern einen operativen Liquiditätsüberschuss von 3,4 Mrd. Euro. Dieser genügte nicht, um den in den Verkehrssegmenten steigenden Investitionsbedarf zu decken. Da zudem Dividenden an den Bund als Gesellschafter gezahlt wurden, ergab sich für 2018 insgesamt ein Finanzierungsbedarf von 0,8 Mrd. Euro, der durch neue Schulden gedeckt werden musste. Bereits in den Jahren 2015 und 2017 bestand ein vergleichbarer Finanzierungsbedarf. Insgesamt hat sich im Zeitraum 2009 – 2018 der Cashflow vor Fremdfinanzierung nachhaltig verschlechtert (vgl. Abbildung 11).

Abbildung 11

Cashflow vor Fremdfinanzierung 2009 – 2018 (in Mrd. Euro)

Quellen: Konzernabschlüsse 2009 – 2018; Berechnungen und Darstellung: Bundesrechnungshof.

Zwischenfazit:

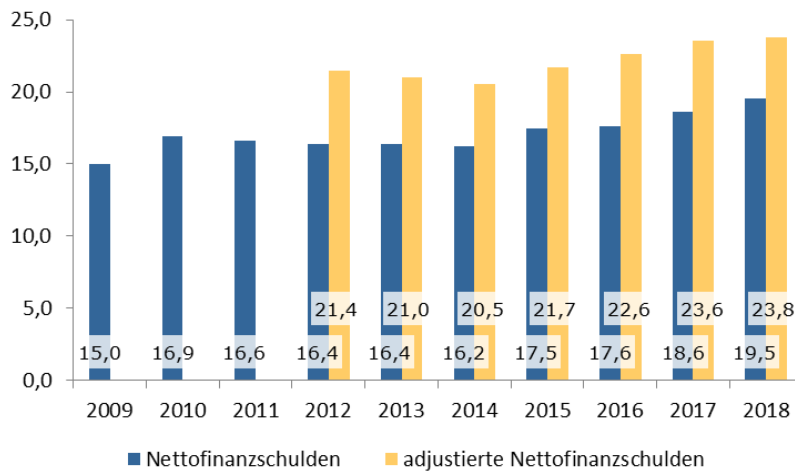
Die im operativen Geschäft erwirtschafteten Cashflows waren in drei der vier letzten Geschäftsjahre nicht ausreichend, um Investitionen und Dividendenzahlungen zu finanzieren. Trotz einer Kapitalzuführung durch den Bund verblieb eine Finanzierungslücke, die der DB AG-Konzern durch steigende Verschuldung schließen musste.

2.8 Verschuldung nahe der vom Haushaltsausschuss festgelegten Grenze

Als wesentliche Bilanzkennzahl für die Verschuldung verwendet die DB AG die Nettofinanzschulden des Konzerns. Diese errechnen sich aus den Finanzverbindlichkeiten (Darlehen und Anleihen) abzüglich flüssiger Mittel und Finanzforderungen¹⁶. Sie betrugen zum 31. Dezember 2018 19,5 Mrd. Euro bzw. 23,8 Mrd. Euro inklusive Verbindlichkeiten aus Operating Leases (adjustierte Nettofinanzschulden, vgl. Abbildung 12).

¹⁶ Konzernabschluss 2018, Seite 107.

Abbildung 12

(Adjustierte) Nettofinanzschulden 2009 – 2018 (in Mrd. Euro)

Hinweis: Die adjustierten Nettofinanzschulden enthalten zusätzlich Verbindlichkeiten aus Operating Leases. Dies greift der geänderten Bilanzierungsregelung des IFRS 16 vor, die ab 1. Januar 2019 verpflichtend ist.

Quellen: Konzernabschlüsse 2009 – 2018; Darstellung: Bundesrechnungshof.

Der Haushaltsausschuss forderte mit Maßgabebeschluss vom November 2016 den Verkehrsminister auf, sicherzustellen, dass ein weiterer Anstieg der „adjustierten Finanzschulden“ ohne vorherige Zustimmung des Haushaltsausschusses unterbunden wird.¹⁷

Zwischenfazit:

Im Jahr 2018 stiegen die Nettofinanzschulden erneut an. Sie lagen zum Jahresende bei 19,5 Mrd. Euro. Im Zehn-Jahres-Zeitraum seit Absage der geplanten Teilprivatisierung ist die Verschuldung um 4,5 Mrd. Euro gestiegen. Die adjustierten Nettofinanzschulden im Jahr 2018 betrugen 23,8 Mrd. Euro. Die Verschuldung lag im Jahr 2018 damit nur noch 1,3 Mrd. Euro unter der vom Haushaltsausschuss im Jahr 2016 festgelegten Verschuldungsgrenze für das Jahr 2019.

¹⁷ Die adjustierten Nettofinanzschulden enthalten zusätzlich Verbindlichkeiten aus Operating Leases. Das BMVI verwendet als Verschuldungsgrenze die Verschuldungs-Planwerte der am 14. Dezember 2016 verabschiedeten Planung (in Mrd. Euro: 2018: 25,4; 2019: 25,1; 2020: 24,4; 2021: 23,8).

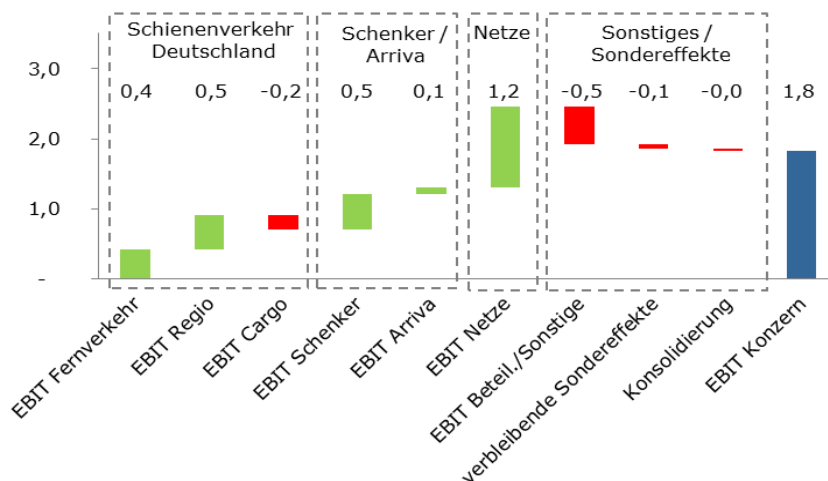
3 Segmentspezifische Besonderheiten des Konzernabschlusses 2018

3.1 Konzern-EBIT durch Überschüsse der Infrastruktur geprägt

Der Konzernabschluss stellt im Rahmen der Segmentberichterstattung auch die Ertragslage der einzelnen Segmente dar. Vor Bereinigung um Sondereffekte (außerordentliche Aufwendungen, vgl. Nummer 2.5) ergibt sich folgendes Bild (vgl. Abbildung 13):

Abbildung 13

EBIT 2018 ohne Bereinigung um Sondereffekte (in Mrd. Euro)



Hinweis: Die Sondereffekte wurden dem Ergebnis der Segmentberichterstattung zugeordnet. Dabei wurden die Sondereffekte „Sonstige/Konsolidierung“ vollständig dem Segment „Beteiligungen/Sonstige“ zugerechnet. Verbleibende, nicht den Segmenten zugeordnete Sondereffekte von 0,1 Mrd. Euro beinhalten insbesondere Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, die im Zuge der Kaufpreisallokation von Akquisitionen aktiviert wurden (insbesondere Arriva). Rundungsdifferenzen möglich.

Quellen: Konzernabschluss 2018; Berechnungen und Darstellung: Bundesrechnungshof.

Zwischenfazit:

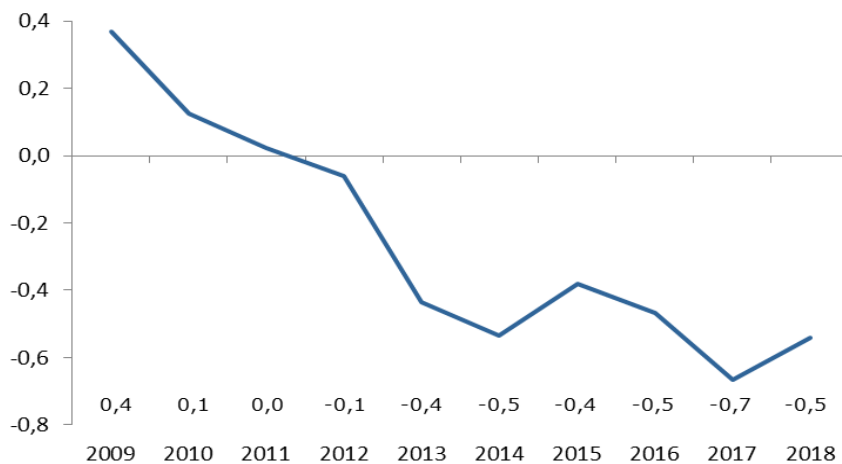
Das Segment Netze als weitgehend regulierter, nicht im Wettbewerb stehender Bereich steuerte im Jahr 2018 mit 1,2 Mrd. Euro den wesentlichen Anteil zum Konzern-EBIT bei, davon 0,9 Mrd. Euro im Bereich Fahrwege. Alle übrigen, im Wettbewerb stehenden Segmente erzielten demgegenüber insgesamt nur rund ein Drittel des EBIT.

3.2 Segmentergebnisse blenden erhebliche Kosten aus

Die Segmentdarstellung weist neben den operativen Segmenten im Schienenverkehr Deutschland, den Netzen und den bahnfremden Bereichen Schenker/Arriva zusätzlich ein Segment „Beteiligungen/Sonstige“ aus. Dieses enthält nicht umgelegte Kosten der Holdinggesellschaft DB AG. Zudem umfasst es ca. 50 weitere Gesellschaften, die entweder Serviceeinheiten darstellen (z. B. Fahrzeuginstandhaltung, Zeitarbeit) oder nicht anderen Segmenten zugeordnete Unternehmen (z. B. Digital Ventures, Usedomer Bäderbahn, DB Gastronomie und Wagniskapitalgesellschaften). Dieses Segment beschäftigt insgesamt mehr als 50 000 Mitarbeiter und somit mehr als die Segmente Fernverkehr und Regio zusammen. Es erwirtschaftete im Jahr 2018 ein negatives EBIT von -0,5 Mrd. Euro, wobei der Fehlbetrag seit dem Jahr 2013 weitgehend konstant ist (vgl. Abbildung 14).

Abbildung 14

EBIT „Beteiligungen/Sonstiges“ (in Mrd. Euro)



Hinweis: Inklusive der Sondereffekte „Sonstiges/Konsolidierung“. In den Werten für die Jahre 2009 – 2015 ist das Segment „Dienstleistungen“ enthalten.

Quellen: Konzernabschlüsse 2009 – 2018; Berechnungen und Darstellung: Bundesrechnungshof.

Seit dem Jahr 2013 beträgt der kumulierte EBIT-Fehlbetrag in diesem Segment 3,0 Mrd. Euro. Trotz seiner Bedeutung als größter Verlustbringer und relevanter Arbeitgeber beschränkt sich die Darstellung im Lagebericht des Konzernabschlusses auf eine Seite. Hintergründe für die nachhaltige Verlustsituation, eine Allokation zu einzelnen Unternehmen und insbesondere mögliche Gegenmaßnahmen führt die DB AG im Konzernabschluss nicht aus. Der

Bundesrechnungshof hatte das BMVI bereits im Jahr 2016 auf die Verlustsituation in diesem Segment, auf die Intransparenz und auf die Gefahr der Besserstellung der Ertragslage in den übrigen operativen Segmenten hingewiesen.

Zwischenfazit:

Die Aussagekraft der Segmentberichterstattung des DB AG-Konzerns ist insgesamt eingeschränkt. Im Segment „Beteiligungen/Sonstige“ mit mehr als 50 000 Mitarbeitern besteht ein hoher und langfristig steigender EBIT-Verlust von aktuell 0,5 Mrd. Euro, der dort nicht beschrieben und analysiert wird. Mangels detaillierter Informationen bleibt das Risiko, dass der DB AG-Konzern beispielsweise durch unvollständige Kostenweitergaben oder Verrechnungspreise die Ertragskraft der übrigen „operativen Segmente“ zu positiv darstellt.

4 Erster Ausblick

4.1 Finanzierungslücke in Milliardenhöhe im Jahr 2019

Der Prognosebericht im Konzernabschluss 2018 weist auf eine ungedeckte Finanzierungslücke hin: „Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts gab es noch keine finale Beschlussfassung zur vollständigen Finanzierung des Mittelbedarfs in 2019.“ Die Höhe der Finanzierungslücke ist im Konzernabschluss nicht quantifiziert. Für den vorliegenden Bericht hat der Bundesrechnungshof diese aus den im Prognosebericht ausgewiesenen Entwicklungen abgeleitet. Sowohl die vom Management erwartete sinkende Ergebnisentwicklung als auch die steigenden Auszahlungen für Investitionen und Dividenden führen dabei im Jahr 2019 zu einem zusätzlichen Finanzierungsbedarf (vgl. Abbildung 15).

Abbildung 15

Herleitung des Finanzierungsbedarfs 2019 auf Grundlage des Prognoseberichts 2018 (in Mrd. Euro)

Position	Betrag (Mrd. Euro)	Erläuterung
Finanzierungsbedarf 2019	0,9	Entwicklung des Vorjahres (2018) als Ausgangsbasis für den Finanzierungsbedarf 2019 (Anstieg 18,6 auf 19,5 Mrd. Euro)
Entwicklung EBIT	0,2	Rückgang EBIT von 2,1 (2018) auf 1,9 Mrd. Euro (2019) erwartet
Entwicklung Netto-Investitionen	1,5	Anstieg Nettoinvestitionen von 4,0 (2018) auf 5,5 Mrd. Euro (2019) vorgesehen
Entwicklung Dividendenzahlung	0,2	Anstieg Dividendenzahlung von 0,45 (2018) auf 0,65 Mrd. Euro (2019) geplant
Summe liquiditätsrelevanter Verschlechterungen	1,9	
Finanzierungsbedarf 2019 inkl. erwarteten Entwicklungen	2,8	Finanzierungsbedarf 2018 zzgl. liquiditätsrelevanter Verschlechterungen 2019 (vor Fremdfinanzierung)

Quelle: Konzernabschluss 2018; Berechnungen und Darstellung: Bundesrechnungshof.

Die konkrete Höhe der Finanzierungslücke für die Geschäftsjahre ab 2019 ist aus dem im Dezember 2018 dem Aufsichtsrat der DB AG zur Genehmigung vorgelegten Wirtschaftsplan (Budget 2019) sowie aus der Mittelfristplanung für die Jahre 2020 bis 2023 ersichtlich.

Zwischenfazit:

Die liquiditäts- bzw. verschuldungsrelevanten Parameter verschlechtern sich im Jahr 2019 weiter. Insgesamt ergibt sich allein für das Geschäftsjahr 2019 ein kalkulatorischer Finanzierungsbedarf von 2,8 Mrd. Euro vor Aufnahme weiteren Fremdkapitals. Innerhalb der festgelegten Verschuldungsgrenze ist jedoch nur ein Anstieg von 1,3 Mrd. Euro möglich. Ohne gegensteuernde Maßnahmen ist die Verschuldungsgrenze somit nicht einzuhalten.

4.2 Deckung des Finanzierungsbedarfs ungeklärt

Ansichts der Finanzierungslücke hat der Aufsichtsrat der DB AG in seiner Sitzung am 27. März 2019 den Vorstand beauftragt, den Verkauf der Arriva plc. zu prüfen. Zeitpunkt und Höhe eines möglichen Liquiditätszuflusses hieraus sind aktuell noch nicht einzuschätzen.

Zwischenfazit:

Die Überlegungen zur Veräußerung von Arriva plc. decken sich mit den Empfehlungen des Bundesrechnungshofes im Bericht nach § 99 BHO zur strukturellen Weiterentwicklung und Ausrichtung der DB AG am Bundesinteresse. Allerdings ist der vom Aufsichtsrat angestoßene Verkauf der Arriva plc. nicht das

Ergebnis strategischer Überlegungen des Bundes oder der DB AG selbst, sondern soll insbesondere die Unternehmensverschuldung begrenzen und eine erhebliche Finanzierungslücke schließen.

Vor dem Hintergrund der letztjährigen Entwicklung der Verschuldung und der frühzeitigen Absehbarkeit der Finanzierungslücke spätestens im Dezember 2018 kommt die im März 2019 initiierte Prüfung des Arriva-Verkaufs spät.

Alternative Planungen für die Schließung der Finanzierungslücke liegen nicht vor.

5 Vorläufige Bewertungen und Empfehlungen

Die aktuelle wirtschaftliche Lage des DB AG-Konzerns, die Entwicklung in den letzten zehn Geschäftsjahren sowie der Ausblick sind besorgniserregend. Die wirtschaftliche Lage des DB AG-Konzerns hat sich im Jahr 2018 gegenüber dem Vorjahr weiter verschlechtert, obwohl der Umsatz insbesondere in den bahnfremden Bereichen gestiegen ist. Die nicht um Sondereffekte bereinigten operativen Gewinne des DB AG-Konzerns wurden mehrheitlich durch die Infrastruktur (in 2018: 1,2 von 1,8 Mrd. Euro EBIT) erzielt und somit weitgehend durch regulierte und nicht im Wettbewerb stehende Bereiche. Das um ergebnismindernde Sondereffekte bereinigte operative Geschäftsergebnis (bereinigtes EBIT) war im Jahr 2018 nur dank bilanzpolitischer Maßnahmen stabil. In den Geschäftsjahren 2013 bis 2018 lag das EBIT dabei deutlich unter dem bereinigten EBIT. Insgesamt ist die EBIT-Marge seit dem Zukauf ausländischer Tätigkeiten (Arriva plc.) im Jahr 2011 von 5,7 auf 4,1 % im Jahr 2018 gesunken. Nach Berücksichtigung des Finanz- und Steueraufwandes sowie der direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen erzielte der DB AG-Konzern in 2018 ein negatives Gesamtergebnis, welches das Eigenkapital minderte.

Die aus der operativen Tätigkeit erwirtschafteten Cashflows haben den steigenden Investitionsbedarf in den Verkehrssegmenten nicht gedeckt. Infolgedessen stieg auch im Jahr 2018 die Verschuldung weiter an.

Insbesondere im Schienenverkehr Deutschland steht der DB AG-Konzern vor großen Herausforderungen (Ergebnis- und Marktanteilsrückgang DB Regio, anhaltende Verluste DB Cargo). Verluste werden dabei nicht durch eine Expansion in internationale und bahnfremde Bereiche und dort erzielte Erträge ausgeglichen. So konnte das Auslandsgeschäft die Finanzierungsprobleme der Eisenbahn in Deutschland nicht beseitigen. Bereits bis Ende des Jahres 2019

besteht eine signifikante Finanzierungslücke von fast 3 Mrd. Euro. Diese kann nicht durch eine Neuverschuldung geschlossen werden, ohne die vom Haushaltsausschuss festgelegte Verschuldungsgrenze zu überschreiten. Sollten die erhofften Verkaufserlöse der Arriva plc. die Finanzierungslücke im Jahr 2019 nicht schließen oder der angedachte Verkauf sogar fehlschlagen, kann der DB AG-Konzern seine Investitionen nicht aus eigener Kraft finanzieren. Auch mittelfristig steht der DB AG-Konzern vor finanziellen Herausforderungen (Beschaffung neuer Züge, Digitalisierung der Schiene, Projekt Stuttgart 21), die er nicht durch operativ erwirtschaftete Cashflows finanzieren können wird.

Die aufgezeigte Entwicklung erhöht die Wahrscheinlichkeit der weiteren Verschuldung des DB AG-Konzerns und die Notwendigkeit erneuter Kapitalhilfen bzw. finanzieller Unterstützungsmaßnahmen des Bundes.

Der Bundesrechnungshof hat dies zum Anlass genommen, nochmals auf seine Empfehlungen, die er in seinem Bericht nach § 99 BHO zur strukturellen Weiterentwicklung und Ausrichtung der DB AG am Bundesinteresse gegeben hat, hinzuweisen. Diese betrafen im Wesentlichen:

- die Definition der vom Bund mit seiner Beteiligung an der DB AG verfolgten Ziele,
- die Entwicklung eines tragfähigen Strukturmodells für die DB AG,
- die Begrenzung des Unternehmensgegenstandes auf die Kernaufgaben der DB AG und die Aufnahme der Gemeinwohlverpflichtung als Unternehmenszweck in der Satzung,
- die wirksame Wahrnehmung der Eigentümerrechte und der Einflussnahmemöglichkeiten in den Überwachungsorganen sowie
- das Beschleunigen der Verkaufsbemühungen von nicht benötigten bahnfremden und überwiegend im Ausland tätigen Segmenten.

6 Stellungnahme der beteiligten Bundesministerien

Mit Schreiben vom 11. Juli 2019 hat das BMVI eine mit dem BMF und dem BMWi (Bundesministerien) abgestimmte Stellungnahme übersandt.

Einführend haben die Bundesministerien darauf hingewiesen, dass der Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2018 einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt habe. Demnach vermittele der Konzernabschluss ein

„den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage“.

Bei der historischen Ertragsentwicklung haben die Bundesministerien eine Ergebnisverschlechterung anerkannt, die insbesondere darauf zurückzuführen sei, dass die Segmente DB Regio und DB Cargo ihr Potenzial „derzeit“ nicht vollständig ausgeschöpft hätten. Gleichwohl seien sie der Auffassung, dass die DB AG grundsätzlich ein tragfähiges Geschäftsmodell besitze und prinzipiell ein positives Gesamtergebnis generieren könne. Das Ziel sei daher, die betriebliche Leistungserstellung zu verbessern. Basis dafür sei ein deutliches Umsatzwachstum, das wegen der Fixkostenlastigkeit zu einer überproportionalen Ergebnisverbesserung führe. Der Vorstand habe dafür Maßnahmen im Programm „Agenda für eine bessere Bahn“ und die weitere Entwicklung in der neuen Konzerndachstrategie „Starke Schiene“ zusammengefasst.

Bezüglich der Liquiditätslage des DB AG-Konzerns sind die Bundesministerien davon ausgegangen, dass nach investitionsschwachen Jahren zwar bis zum Jahr 2023 ein „außerordentlich hohes Volumen an Eigenmittelinvestitionen“ anfalle (insbesondere für das Projekt Stuttgart 21 und Fernverkehrszüge); danach erwarten sie keinen weiteren außergewöhnlichen Finanzbedarf dieser Art mehr. Sie haben begrüßt, dass der Finanzierungsbedarf „im Wesentlichen“ aus eigenen Mitteln gedeckt werden soll. Daneben haben sie angeführt, dass

- die Messung des Auslandsanteils anhand des Konzernumsatzes die Bedeutung des Auslands überzeichne (Nummer 2.2),
- ein Vergleich der Segmente anhand der EBIT-Marge deren unterschiedliche Kapitalintensität nicht berücksichtige (Nummer 2.3),
- eine Ergebnisbereinigung um Sondereffekte, die „dem Grunde und/oder der Höhe nach als außergewöhnlich gelten“, der Vergleichbarkeit der operativen Ergebnisse diene (Nummer 2.5),
- der Bundesrechnungshof direkt im Eigenkapital erfasste Positionen als Ergebnisbeitrag ansehe und fälschlicherweise ein negatives Gesamtergebnis für das Jahr 2018 in Höhe von -0,2 Mrd. Euro errechne (Nummer 2.6) und
- das negative operative Ergebnis des Konzernsegments „Beteiligungen/Sonstige“ ausschließlich auf nicht umgelegten Kosten der Konzernleitung beruhe (Nummer 3.2).

Zu den Empfehlungen des Bundesrechnungshofes haben die Bundesministerien ausgeführt, dass sich die Bundesregierung „in Teilen“ und „in enger Abstimmung mit der DB AG“ für deren Umsetzung einsetze. So sei innerhalb der Bundesregierung eine Abfrage zur Prüfung des wichtigen Bundesinteresses an allen Bundesunternehmen geplant. Das dabei zu formulierende Bundesinteresse an der DB AG könne „in einem nächsten Schritt“ als Grundlage für die Entwicklung eines Leitbilds des Eigentümers dienen. Die jüngst vom Vorstand der DB AG kommunizierte Strategie „Starke Schiene“ stelle das Kerngeschäft Eisenbahn in Deutschland in den Fokus und die Arriva plc. solle verkauft werden.

7 Abschließende Bewertung und weiterer Ausblick

7.1 Würdigung der Stellungnahme der Bundesministerien

Die von den beteiligten Bundesministerien vorgebrachten Gesichtspunkte führen für den Bundesrechnungshof nicht zu einer veränderten Bewertung der wirtschaftlichen Lage des DB AG-Konzerns (Nummer 2) oder der segmentspezifischen Besonderheiten (Nummer 3).

Die Analyse des Bundesrechnungshofes baut auf dem uneingeschränkt bestätigten Konzernabschluss 2018 auf. Ein solches Testat bedeutet, dass der Abschluss ein den „tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage“ gibt. Dieses Bild stellt eine auf den Stichtag 31. Dezember 2018 bezogene Momentaufnahme dar, die zudem durch entsprechende Ausübung von Bewertungswahlrechten verbessert wurde. Die kritische Analyse der Konzernabschlüsse der letzten zehn Jahre und die Betrachtung von für die weitere wirtschaftliche Entwicklung maßgebenden Aspekten ergeben ein aussagekräftiges Gesamtbild und einen Beurteilungsmaßstab für die weitere Entwicklung.

Die geäußerte Erwartung der beteiligten Bundesministerien, durch Verbesserungen in der betrieblichen Leistungserstellung eine Umsatz- und Ertragsverbesserung zu erreichen, ist nach Einschätzung des Bundesrechnungshofes nicht durch entsprechende Entwicklungen belegt. In den krisenbetroffenen Segmenten DB Cargo und DB Regio bemüht sich der Konzern seit vielen Jahren weitgehend vergeblich um eine Trendwende. Trotzdem sind auch im ersten Halbjahr 2019 Verkehrsleistung und bereinigtes EBIT von DB Regio und DB Cargo rückläufig. Der DB AG-Konzern führt in seiner neuen Strategie „Starke Schiene“ zudem aus, dass zur Erreichung operativer Verbesserungen

ein Strategieschwenk, signifikante Investitionen und Aufbau von Personal erforderlich seien, welche für sich betrachtet jedoch im ersten Schritt den Ertrag belasten werden. Schließlich zeigt die Analyse der letzten Jahre, dass regelmäßige Steigerungen des Konzernumsatzes gerade nicht zu Ergebnisverbesserungen führten.

Auf Basis der historischen Zahlen hält der Bundesrechnungshof auch die Einschätzung einer „vorübergehenden Liquiditätsschwäche“ aufgrund außergewöhnlich hoher aperiodischer Investitionen für nicht nachvollziehbar. So waren auch in den letzten Jahren mit niedrigen Investitionen die Cashflows unzureichend und die Verschuldung stieg kontinuierlich an. Zum anderen sind in der neuen Strategie weitere signifikante Investitionen in die digitalisierte Schiene, in Zugmaterial und neue Mobilitätsformen angekündigt, die einen weiteren Investitionsbedarf nach sich ziehen dürften, der in den bisherigen Geschäftsplanungen noch nicht enthalten ist. Aktuell ist zwar nicht zu beziffern, welchen Investitions- und Finanzierungsbedarf die neu formulierte Strategie konkret impliziert. Es ist allerdings absehbar, dass finanzielle Mehrbelastungen die Folge der Umsetzung sein dürften.¹⁸

Der Bundesrechnungshof hält die Berechnung des Auslandsanteils am Konzernumsatz weiterhin für angemessen. Selbst der DB AG-Konzern hebt in der Pressemeldung zum Konzernabschluss 2018 die Umsatzsteigerung gegenüber dem Vorjahr als wesentliches Merkmal seines Erfolges hervor.

Bei der Analyse des operativen Geschäftsergebnisses rechtfertigen es insbesondere Regelmäßigkeit, Einseitigkeit und Höhe der vorgenommenen Bereinigungen, die wirkliche Ertragslage des DB AG-Konzerns ohne diese Bereinigungen zu beurteilen. Dafür ist folglich eine Betrachtung des EBIT vor den Bereinigungen erforderlich.

Die Kritik an der Berechnung des Bundesrechnungshofes, dass der DB AG-Konzern im Jahr 2018 ein negatives Gesamtergebnis von -0,2 Mrd. Euro erzielt hätte, überzeugt nicht. Die Bundesministerien verkennen offenkundig, dass

¹⁸ Zitat Dr. Richard Lutz, Pressekonferenz zur Vorstellung des Halbjahresabschlusses, 25. Juli 2019: „Eines ist klar: Eine bessere Bahn und eine starke Schiene gibt es nicht zum Nulltarif.“

sowohl der Begriff als auch der Betrag direkt dem vom Abschlussprüfer uneingeschränkt bestätigten Konzernabschluss 2018 zu entnehmen sind.¹⁹

Die Ausführung der beteiligten Bundesministerien, der Fehlbetrag im Segment Beteiligungen/Sonstige sei „vollständig“ auf nicht umgelegte Kosten der Konzernholding zurückzuführen, ist anhand des Jahresabschlusses nicht nachzuvollziehen. So sind diesem Segment auch Konzernunternehmen zugeordnet, die im Jahr 2018 selbst hohe Verluste erwirtschafteten. Dies entkräftet zudem nicht die Kritik, dass durch den Verzicht auf eine Weiterberechnung von signifikanten Kosten an die operativen Segmente deren Ertragslage insgesamt zu positiv dargestellt wird. Dadurch leiden die notwendige Transparenz und auch die Belastbarkeit notwendiger Werthaltigkeitsprüfungen.

Die Forderung nach einer Definition der Bundesziele hinsichtlich der Eisenbahn in Deutschland wird in der Stellungnahme der Ministerien auf eine geplante „Abfrage zur Prüfung des Bundesinteresses an allen Bundesunternehmen“ reduziert, welche in einem „nächsten Schritt“ als Grundlage für ein Leitbild dienen „könnte“. Diese Aussage ist unkonkret und greift wesentliche Aspekte der Empfehlung („verkehrsträgerübergreifende Strategie“, „bahnpolitische Leitlinien“) nicht auf. Eine Strategie seitens des Eigentümers ist damit nicht erkennbar. Unabhängig davon gehört die Prüfung des Bundesinteresses zu den regelmäßigen Aufgaben der Beteiligungsverwaltung (§ 65 BHO).

Die neue Konzerndachstrategie ersetzt gerade nicht eine satzungsmäßige Eingrenzung des Unternehmensgegenstandes und einen Verkauf von Beteiligungen, die dem wichtigen Bundesinteresse an der DB AG nicht nutzen oder diesem gar entgegenstehen. So beruht der jetzt beabsichtigte Verkauf der Arriva plc. nicht auf einer strategischen Überlegung des Bundes, die DB AG zu veranlassen, sich von nicht dem wichtigen Bundesinteresse dienenden Auslandsbeteiligungen zu trennen, sondern ist der Beschaffung notwendiger Eigenmittel zur Finanzierung des Kerngeschäfts, der Eisenbahn in Deutschland, geschuldet. Die Strategie „Starke Schiene“ gibt dem Vorstand auch keine klaren Grenzen für die operative Tätigkeit des Konzerns und damit für dessen Beteiligungsportfolio vor, sondern überlässt dies weiterhin der Einschätzung der DB AG.

¹⁹ Siehe Integrierter Bericht 2018 der DB AG, Seite 182.

7.2 Entwicklung im ersten Halbjahr 2019

Die besorgniserregende wirtschaftliche Lage des DB AG-Konzerns bestätigt sich durch die am 25. Juli 2019 veröffentlichten Geschäftszahlen für das erste Halbjahr 2019.

Trotz eines Umsatzwachstums (an erster Stelle aus dem bahnfremden Segment Schenker) sank das bereinigte EBIT im ersten Halbjahr 2019 um 22 %. Dabei haben die ergebnisverbessernden Bereinigungen um Sondereffekte gegenüber dem Vorjahr weiter zugenommen. Das EBIT liegt mit 629 Mio. Euro deutlich niedriger als in den vergangenen Jahren. Die EBIT-Marge ist nochmals von 4,1 auf 2,9 % gesunken. Der Anteil der regulierten Infrastruktur (d. h. Netze) am Konzern-EBIT liegt unverändert hoch bei 80 %. Das Konzern-Gesamtergebnis belastet mit -131 Mio. Euro erneut das Eigenkapital. Ferner sind nach dem Halbjahresabschluss die Verkehrsleistung und das Ergebnis bei DB Regio und bei DB Cargo weiter rückläufig.

Im ersten Halbjahr 2019 ist zudem die Verschuldung deutlich angestiegen. Der Anstieg der Nettofinanzschulden basiert zwar im Umfang von 4,3 Mrd. Euro auf geänderten Bilanzierungsrichtlinien (IFRS 16). Allerdings ist die Verschuldung auch unabhängig hiervon um 1,6 Mrd. Euro angestiegen.

Die Nettofinanzschulden haben mit 25,4 Mrd. Euro zum 30. Juni 2019 den vom Haushaltsausschuss festgelegten Grenzwert für den 31. Dezember 2019 überschritten. Für die Einhaltung des Verschuldungs-Grenzwertes zum Jahresende sind Liquiditätszuflüsse aus dem geplanten Verkauf von Arriva plc. oder aus anderen Quellen erforderlich.

7.3 Ausblick auf die weitere Entwicklung

Für die Entwicklung über das Jahr 2019 hinaus ist bedeutsam, dass die in der Mittelfristplanung bestehende Finanzierungslücke allein durch den Verkauf der Arriva plc. nicht zu decken sein wird. Zu den bereits genannten mittelfristigen finanziellen Herausforderungen kommen noch weitere Mehraufwendungen hinzu, z. B. aus Tarifabschlüssen und der Personaleinstellungsoffensive. Die Finanzierungslücke wäre dabei noch höher, wenn die mit einem Verkauf der Arriva plc. wegfallenden und in der bisherigen Mittelfristplanung des DB AG-Konzerns noch angesetzten Ergebnisbeiträge der Arriva plc. Berücksichtigung finden.

Bei dem Projekt Stuttgart 21, dessen Inbetriebnahme für Ende 2025 geplant ist, sind allenfalls die im Zeitraum 2020 bis 2023 anfallenden Mehrkosten in der Planung enthalten. Darüber hinaus besteht das Risiko weiterer Belastungen, mit denen der bisher geplante Eigenmittelanteil von rund 5 Mrd. Euro überschritten würde. Darüber hinaus hat die DB AG in ihre neue Konzerndachstrategie „Starke Schiene“ zahlreiche Ziele und Programme aufgenommen und weitere signifikante Investitionen in die digitalisierte Schiene, in Zugmaterial und neue Mobilitätsformen angekündigt. Die Investitionen werden daher auch mittelfristig auf einem hohen Niveau bleiben, um die geplante Steigerung der Fahrgastzahlen angesichts derzeit nahezu vollständig im Einsatz befindlicher Züge langfristig zu ermöglichen. Dieser zusätzliche Investitionsbedarf ist in den bisherigen Geschäftsplanungen nicht enthalten und nicht annähernd quantifiziert. In der Folge wird die Finanzierungslücke mittel- bis langfristig weiter anwachsen. Um die daraus für den Bundeshaushalt erwachsenden Belastungen abwenden und die vom Haushaltsausschuss festgelegten Verschuldungsgrenze einhalten zu können, hält der Bundesrechnungshof eine (weitere) Fokussierung der DB AG auf ihre Kernaufgaben und den Verkauf von nicht dem Bundesinteresse dienenden Konzernteilen, z. B. der Schenker AG, für dringend geboten und erforderlich.

8 Fazit und Empfehlungen

Die Erträge des DB AG-Konzerns erodieren weiter und damit auch die Fähigkeit, künftige Investitionen in den Schienenverkehr aus eigenen Mitteln zu finanzieren. Diese besorgniserregende Situation spiegelt sich in den aktuellen Bilanzzahlen und im Ausblick auf die bevorstehende Entwicklung wider. Die Bundesregierung hat die Empfehlungen des Bundesrechnungshofes im Sonderbericht nach § 99 BHO vom 17. Januar 2019 bislang im Wesentlichen nicht aufgegriffen. Die Stellungnahme der Bundesministerien lässt aktive Handlungen der Bundesregierung zur Umsetzung der Empfehlungen allenfalls in geringem Umfang erkennen.

Der Bundesrechnungshof nimmt dies zum Anlass, dem Bund insbesondere folgende Maßnahmen zu empfehlen:

1. Es ist nach der weiteren Verschlechterung der wirtschaftlichen und insbesondere der finanziellen Lage des DB AG-Konzerns nunmehr an der Zeit, dass der Bund die **Ziele des Bundes** auf Basis seines Gewährleistungsauf-

trages nach Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz konkretisiert, um der DB AG für ihren Aufgabenumfang einen klaren Rahmen zu geben. Hierzu sollte er alsbald auch bahnpolitische Leitlinien und eine verkehrsträgerübergreifende Strategie formulieren.

2. Auf dieser Grundlage sollte er zügig ein **tragfähiges Strukturmodell** für die DB AG entwickeln. Er sollte dabei berücksichtigen, dass aktuell zwei Drittel des Konzern-EBIT durch regulierte Segmente erbracht werden. Dies sollte Anlass geben, dass der Bund die „**Trennung von Netz und Betrieb**“ prüft. Der Bund sollte daher festlegen, welche Geschäftstätigkeiten der DB AG notwendig sind.
3. Der Bund sollte sodann den satzungsmäßigen Unternehmensgegenstand der DB AG auf das Bundesinteresse und **auf das Gemeinwohlinteresse ausrichten** und auch den **Unternehmenszweck in die Satzung** aufnehmen. Dabei sollte er eindeutig festlegen, ob und ggf. in welchem Umfang und unter welchen Bedingungen **bahnfremde und ausländische Geschäftstätigkeiten** betrieben werden dürfen.
4. Der Bund sollte sodann auf eine zügige **Umsetzung der Ziele des Bundes** sowie auf eine effektive und effiziente Aufgabenerfüllung durch die DB AG hinwirken. Er sollte dazu seine **Einflussmöglichkeiten als Eigentümer** insbesondere über seine Beteiligungsverwaltung und die beteiligten Ressorts und über seine Bundesvertreter in den Aufsichtsgremien verstärkt nutzen.
5. Um eine strukturelle Weiterentwicklung der DB AG zügig voranzutreiben, sollte der Bund darauf hinwirken, dass Beteiligungen, die nicht dem Bundesinteresse dienen, möglichst bald veräußert werden. Aus Sicht des Bundesrechnungshofes ist ungeachtet einer **Veräußerung der Arriva plc.** insbesondere ein **Verkauf der Schenker AG** zu prüfen. Der Bund sollte einen Zeitplan für den Verkauf nicht mehr benötigter bahnfremder und/oder überwiegend im Ausland tätiger Unternehmen vorgeben. Er sollte die Verkäufe eng begleiten, um seine Vermögensinteressen zu wahren.
6. Der Bund sollte mittels der einzuleitenden strukturellen Veränderungen auf eine **langfristige und tragfähige Finanzierung** seiner Eisenbahn in Deutschland hinwirken.

Ob dem Bund eine Umsetzung der Empfehlungen des Bundesrechnungshofes gelingt, hängt nicht zuletzt vom Bund als Eigentümer der DB AG und von der Durchsetzung des Bundesinteresses im Aufsichtsrat der DB AG ab. Nach Presseberichten im April 2019 hat der Aufsichtsrat ein Gutachten zu der Frage in Auftrag gegeben, ob der Bundesrechnungshof nur noch auf das Ergebnis verkürzte Protokolle der Aufsichtsratssitzungen erhalten könne. Die DB AG hat eine Stellungnahme gegenüber der Presse abgelehnt und darauf verwiesen, dass sie nichts zu verbergen habe. Auf Nachfrage des Bundesrechnungshofes hat die Beteiligungsverwaltung dem Bundesrechnungshof im Juni 2019 bestätigt, dass sich der Aufsichtsrat mit der Thematik befasse.

In diesem Zusammenhang weist der Bundesrechnungshof auf Folgendes hin:

- In der Niederschrift einer Aufsichtsratssitzung sind nach zwingendem Aktienrecht u. a. der wesentliche Inhalt der Verhandlungen und die Beschlüsse des Aufsichtsrats wiederzugeben. Die Verkürzung der Niederschrift auf die Ergebnisse ist aktienrechtlich unzulässig.
- Die Bundesvertreter im Aufsichtsrat der DB AG sind nach § 394 AktG berechtigt und beamtenrechtlich verpflichtet, die Niederschriften der Aufsichtsratssitzungen an die Beteiligungsverwaltung weiterzugeben. Es würde eine unzulässige Verschärfung der Verschwiegenheitsverpflichtung der Bundesvertreter darstellen, wenn diese daran gehindert würden, die vollständigen Niederschriften der Aufsichtsratssitzungen an die Beteiligungsverwaltung weiterzugeben.
- Die Beteiligungsverwaltung wiederum ist nach § 69 BHO verpflichtet, dem Bundesrechnungshof die Sitzungsniederschriften zur Verfügung zu stellen. Sollten der Beteiligungsverwaltung nur noch die auf das Ergebnis verkürzten Protokolle der Aufsichtsratssitzungen vorliegen, würde dies die Tätigkeit der Beteiligungsverwaltung und des Bundesrechnungshofes erheblich behindern, da sie das Handeln der Bundesvertreter im Aufsichtsrat nicht mehr nachvollziehen könnten.

Sollte der Aufsichtsrat anstreben, dass die Bundesvertreter die Sitzungsniederschriften nicht mehr an die Beteiligungsverwaltung weitergeben, verletzt dies die Rechte der Bundesvertreter, des BMVI und des Bundesrechnungshofes. Dies wäre ein offenkundiger Beleg für dysfunktionale Strukturen im Unternehmen und dafür, dass die Vertretung des Eigentümers im Aufsichtsrat

nicht dem wahrzunehmenden Bundesinteresse an der im Alleineigentum des Bundes stehenden DB AG entspricht. Auch diesbezüglich verlangt § 65 Absatz 1 Nummer 3 BHO, dass der Bund als Alleineigentümer der DB AG auf Strukturen hinwirken muss, die den erforderlichen Bundeseinfluss sicherstellen.

Ahrendt

Ehmann

Peters

„Gewinn- und Verlustrechnungen/Bilanzen 2009 – 2018“

Gewinn- und Verlustrechnung DB AG-Konzern 2009-2018 (Mio. Euro)												
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018		
Umsatz	29.335	34.410	37.979	39.296	39.107	39.728	40.403	40.557	42.693	44.065		
Bestandsveränderung	1.936	2.207	2.457	2.614	2.649	2.694	2.699	2.741	2.900	3.091		
Gesamtleistung	31.271	36.617	40.436	41.910	41.756	42.422	43.102	43.298	45.593	47.156		
sonstige betriebl. Erträge	3.864	3.120	3.062	3.443	2.853	2.824	2.772	2.834	2.954	2.998		
Materialaufwand	- 15.627	- 19.314	- 20.906	- 20.960	- 20.414	- 20.250	- 20.208	- 20.101	- 21.457	- 22.258		
Personalaufwand	- 11.115	- 11.602	- 13.076	- 13.817	- 14.383	- 14.919	- 15.599	- 15.876	- 16.665	- 17.301		
sonstige betriebl. Aufwendungen	- 3.360	- 4.092	- 4.375	- 4.719	- 4.817	- 5.057	- 5.750	- 5.677	- 5.890	- 6.088		
EBITDA	5.033	4.729	5.141	5.857	4.995	5.020	4.317	4.478	4.535	4.507		
Abschreibungen	- 2.825	- 2.912	- 2.964	- 3.328	- 3.228	- 3.190	- 3.190	- 3.017	- 2.847	- 2.688		
EBIT	2.208	1.817	2.177	2.529	1.767	1.830	- 154	1.461	1.688	1.819		
informatiorisch: Bereinigungen	523	49	132	179	469	279	1.913	485	464	292		
informatiorisch: EBIT bereinigt	1.685	1.866	2.309	2.708	2.236	2.109	1.759	1.946	2.152	2.111		
Finanz-/Beteiligungsergebnis	- 821	- 917	- 818	- 981	- 891	- 893	- 778	- 755	- 720	- 647		
Ertragssteuern	- 557	- 158	- 27	- 71	- 227	- 51	- 379	- 10	- 203	- 630		
Jahresergebnis	830	1.058	1.332	1.477	649	988	- 1.311	716	765	542		
direkt im Eigenkapital erfasste Ergebnispositi	89	206	14	123	157	1.161	897	538	482	741		
Gesamtergebnis	919	1.264	1.346	1.354	492	- 173	- 414	178	1.247	- 199		

Bilanz DB AG-Konzern 2009-2018 (Mio. Euro, Struktur BRH)												
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018		
Aktiva												
Immaterielle Vermögenswerte	2.070	4.154	4.169	4.186	4.115	4.195	3.762	3.691	3.599	3.730		
Sachanlagevermögen	37.439	37.873	37.372	37.630	37.696	39.022	39.059	38.884	39.608	40.757		
Finanzanlagevermögen	407	592	597	550	527	493	530	547	541	532		
Derivative Finanzinstrumente	62	375	451	201	86	102	398	399	179	263		
Vorräte	814	916	991	989	948	959	1.018	1.062	1.151	1.369		
Forderungen Lieferungen/Leistungen	3.030	3.877	4.094	4.202	4.113	4.146	4.018	3.974	4.571	4.962		
Forderungen und sonst. Vermögenswerte	838	1.270	953	1.008	1.144	1.331	1.390	1.806	1.974	2.338		
Flüssige Mittel	1.470	1.475	1.703	2.175	2.861	4.031	4.549	4.450	3.397	3.544		
Aktive latente Steuern	1.173	1.471	1.461	1.584	1.404	1.604	1.335	1.511	1.416	1.032		
Passiva												
Eigenkapital	13.066	14.316	15.126	14.978	14.912	14.525	13.445	12.657	14.238	13.592		
Pensionsverpflichtungen	1.736	1.938	1.981	3.074	3.164	4.357	3.688	4.522	3.940	4.823		
Sonstige Rückstellungen	6.419	6.256	5.610	5.162	4.883	5.044	5.311	5.334	5.117	5.068		
Finanzschulden	16.510	18.553	18.351	18.613	19.313	20.334	22.428	22.481	22.076	23.244		
Derivative Finanzinstrumente	248	180	189	315	442	680	655	319	382	391		
Verbindlichkeiten Lieferungen/Leistungen	3.267	4.286	4.312	4.406	4.379	4.949	4.679	5.100	5.157	5.491		
Sonstige Verbindlichkeiten	3.243	3.582	3.554	3.516	3.437	3.823	3.835	3.913	3.782	4.118		
Passive Abgrenzungen	2.638	2.515	2.315	2.217	2.141	2.063	1.853	1.870	1.623	1.648		
Passive latente Steuern	176	377	353	244	223	108	165	128	121	152		
Bilanzsumme	47.303	52.003	51.791	52.525	52.894	55.883	56.059	56.324	56.436	58.527		
informatiorisch: Eigenkapitalquote	27,6%	27,5%	29,2%	28,5%	28,2%	26,0%	24,0%	22,5%	25,2%	23,2%		

Quellen: Konzernabschlüsse 2009 – 2018; Darstellung: Bundesrechnungshof.