



Bericht

an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,
das Bundesministerium der Finanzen und
das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

nach § 88 Absatz 2 BHO

Betätigung des Bundes bei der DB AG im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung des DB AG-Konzerns im Konzernabschluss 2020

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

Gz.: III 4 - 2021 - 0407 / AktG

Bonn, den 29. November 2021

Dieser Bericht des Bundesrechnungshofes ist urheberrechtlich geschützt.

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	5
1	Hintergrund der Berichterstattung	7
2	Wirtschaftliche Lage des DB AG-Konzerns	8
2.1	Überblick zur wirtschaftlichen Lage des DB AG-Konzerns	8
2.2	Einfluss der COVID 19-Pandemie auf die wirtschaftliche Lage des DB AG-Konzerns	18
2.3	Bisherige Gegensteuerung	23
3	Wirtschaftliche Lage der Segmente	27
3.1	Systemverbund Bahn vor mehreren Herausforderungen	28
3.2	DB Schenker mit sich verschlechternder Marktposition	34
3.3	DB Arriva bereits vor der Pandemie in der Krise	35
4	Prognose für das Jahr 2021 und später	36
4.1	Für das Jahr 2021 Prognose hoher Verluste bei teilweiser Normalisierung des Personenverkehrs	36
4.2	Verschuldungshöhe im Jahr 2021 zudem abhängig von Umsetzung des geplanten Hilfspakets	37
4.3	Bisher unverändertes Festhalten an langfristigen Wachstumszielen trotz unklarer Nachfrageentwicklung	39
5	Vorläufige Würdigung	40
6	Stellungnahme der Bundesministerien	41
6.1	Kernpunkte der Stellungnahme vom 21. September 2021	41
6.2	Würdigung der Stellungnahme	42
7	Entwicklungen im Jahr 2021	43
8	Abschließende Würdigung	45

9	Empfehlungen	48
	Anhang 1: Bilanz- und GuV-Übersicht 2009 – 2020	51
	Anhang 2: Kernerkenntnisse der Analyse des Konzernabschlusses 2020	52

Abkürzungsverzeichnis

A

AktG *Aktiengesetz*

B

Betso *Segment Beteiligungen/Sonstige der DB AG*

BHO *Bundeshaushaltsordnung*

BMF *Bundesministerium der Finanzen*

BMVI *Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur*

BMWi *Bundesministerium für Wirtschaft und Energie*

D

DB AG *Deutsche Bahn AG*

DB Arriva *Nah- und Regionalverkehrssegment DB Arriva im europäischen Ausland unter der Führungsgesellschaft Arriva plc*

DB Cargo *Schienengüterverkehrssegment DB Cargo unter der Führungsgesellschaft DB Cargo AG*

DB Netze *Segmente DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie*

DB Regio *Schienenpersonennah- und Regionalverkehrssegment DB Regio unter der Führungsgesellschaft DB Regio AG*

DB Schenker *Transport- und Logistikdienstleistungssegment DB Schenker unter der Führungsgesellschaft Schenker AG*

E

EBIT *Earnings before interest and taxes*

EVG *Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft*

H

Haushaltsausschuss *Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages*

S

Systemverbund Bahn *Gesamtheit der Segmente DB Fernverkehr, DB Regio, DB Cargo, DB Netze (Fahrweg, Personenbahnhöfe, Energie) und Beteiligungen/Sonstige*

0 Zusammenfassung

- 0.1 Der Bundesrechnungshof prüft die Betätigung des Bundes bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) und ihren Konzernunternehmen nach § 92 Bundeshaushaltsordnung (BHO). Eine der Aufgaben des beteiligungsführenden Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist es, sich bei seiner Prüfung nach § 69 BHO mit dem Jahres- und Konzernabschluss zu befassen und dem Parlament im Rahmen des Spezifischen Beteiligungsmonitorings regelmäßig über die wirtschaftliche Lage des Konzerns zu berichten. Zudem müssen alle beteiligten Bundesministerien ihre Bundesvertreterinnen und Bundesvertreter im Aufsichtsrat der DB AG für die Prüfung des Jahres- und Konzernschlusses nach § 171 Absatz 1 Aktiengesetz (AktG) vorbereiten. Die Analyse des testierten Konzernabschlusses ist damit ein bedeutsamer Teil der Betätigung des Bundes.

Der vorliegende Beratungsbericht knüpft an die Berichte an die Bundesregierung und das Parlament zu den Konzernabschlüssen der DB AG aus den Vorjahren an. Er soll die Transparenz im DB AG-Konzern erhöhen und damit die Bundesministerien beratend unterstützen, die wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2020 nachzuvollziehen, den wirtschaftlichen Ausblick einzuschätzen und Maßnahmen zur Stabilisierung und Weiterentwicklung des Konzerns abzuleiten.

Die mit dem Bundesministerium der Finanzen (BMF) und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) abgestimmte Stellungnahme des BMVI wurde berücksichtigt. (Nummer 1)

- 0.2 Die wirtschaftliche Lage des DB AG-Konzerns verschlechterte sich im Konzernabschluss per 31. Dezember 2020 noch einmal weiter dramatisch, mit hohem Defizit und deutlichem Verschuldungsanstieg. Die Verschlechterung war insbesondere geprägt von der COVID 19-Pandemie, die seit März 2020 zu deutlichen Einschränkungen der Mobilität führte. Allerdings trugen hierzu ebenso Pandemie-unabhängige Sachverhalte wesentlich bei. Zudem resultierten Verluste auch daraus, dass trotz rückläufiger Leistung die Aufwendungen weiter anstiegen. Bisherige Bemühungen des Konzerns, die Verluste einzudämmen, waren insgesamt nur begrenzt und führten nicht zu sinkenden Aufwendungen. Damit steigt das Risiko für den Bund weiter, in unnötiger Höhe für den Schadensausgleich herangezogen zu werden. (Nummer 2)
- 0.3 Mehrere Segmente des Konzerns stehen – unabhängig von der COVID 19-Pandemie – vor erheblichen wirtschaftlichen Herausforderungen. Dies betrifft insbesondere die Segmente DB Cargo (mit Marktanteils- und Umsatzverlusten sowie hohen Defiziten), DB Arriva (inmitten einer strategischen Neuausrichtung), DB Regio (mit Restrukturierungsbedarf zumindest in der Bussparte) und das Segment Beteiligungen/Sonstige (mit hohem, nicht nachvollziehbarem Defizit). (Nummer 3)
- 0.4 Nach der Unternehmensprognose wird im Jahr 2021 erneut ein Milliardendefizit erwartet. Da diese Prognose zeitlich vor den Mobilitätseinschränkungen der „Bundes-

Notbremse“ im Frühjahr 2021 erstellt wurde, ist ein noch höheres Defizit nicht auszuschließen. Die weitere Entwicklung von Eigenkapital und Verschuldung ist angesichts des noch nicht abschließend geklärten Hilfsprogramms nicht absehbar. Auch langfristig ist unklar, wie sich die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr durch geändertes Mobilitäts- und Arbeitsverhalten entwickeln wird. Gleichwohl halten die DB AG und die Bundesregierung an den bisherigen langfristigen Planungen und Investitionen fest. (Nummer 4)

- 0.5 Die vom BMVI in der abgestimmten Stellungnahme vorgebrachten Gesichtspunkte führen für den Bundesrechnungshof insgesamt nicht zu einer veränderten Bewertung der Sachverhalte. Auch angesichts der bisherigen Geschäftsentwicklung im Jahr 2021 hält der Bundesrechnungshof an seinen Einschätzungen zur wirtschaftlichen Lage des Konzerns fest. (Nummern 6 – 8)
- 0.6 Der Bundesrechnungshof gibt den Bundesministerien Empfehlungen zur Struktur des DB AG-Konzerns, zur Beurteilung der wirtschaftlichen Entwicklung des Konzerns sowie der Segmente und zur Gegensteuerung, um COVID 19-bedingte Schäden zu begrenzen. (Nummer 9)

Die wesentlichen Erkenntnisse und Ergebnisse der diesjährigen Konzernabschlussanalyse sind in der Übersicht „Kernerkenntnisse“ im Anhang 2 zusammenfassend dargestellt.

1 Hintergrund der Berichterstattung

Der Bundesrechnungshof prüft die Betätigung des Bundes bei der DB AG und ihren Konzernunternehmen nach § 92 BHO. Dem BMVI obliegt die Beteiligungsführung der DB AG. Sowohl das BMVI als auch das BMF und das BMWi entsenden Vertreterinnen und Vertreter in den Aufsichtsrat der DB AG (Bundesvertreterinnen und -vertreter), um so die Eigentümerinteressen wahrzunehmen. Es ist Aufgabe der beteiligten Bundesministerien, ihre Bundesvertreterinnen und -vertreter in der DB AG auf die Aufsichtsratssitzungen vorzubereiten. Für eine angemessene Vorbereitung sind fundierte Kenntnisse zur wirtschaftlichen Lage des Unternehmens erforderlich. Die testierten Jahresabschlussunterlagen sind hierfür eine relevante Informationsquelle. Die Prüfung des Jahres- und Konzernschlusses ist nach § 171 Absatz 1 AktG zudem Bestandteil der Aufsichtsratsarbeit (vgl. auch Punkt 8.1.2 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes) und erfordert daher die Auseinandersetzung mit den Jahresabschlussunterlagen. Dabei kommt der Beteiligungsführung im BMVI eine herausgehobene Rolle unter den beteiligten Bundesministerien zu.

Zudem ist es Aufgabe des BMVI, sich im Rahmen seiner Prüfung nach § 69 BHO mit dem Jahres- und Konzernabschluss zu befassen.¹ Es hat auch dem Parlament im Rahmen des Spezifischen Beteiligungsmonitorings über die wirtschaftliche Lage des Konzerns zu berichten.

Die Analyse der wirtschaftlichen Lage anhand des Konzernabschlusses stellt auch für den Bundesrechnungshof einen bedeutsamen Teil der Betätigungsprüfung des Bundes bei der DB AG dar. Über seine Ergebnisse hat der Bundesrechnungshof in den Vorjahren die Bundesregierung und das Parlament in Beratungsberichten nach § 88 Absatz 2 BHO informiert:

- Für das Geschäftsjahr 2018 verwendete der Bundesrechnungshof die Erkenntnisse, um auf die insgesamt besorgniserregende wirtschaftliche Situation des DB AG-Konzerns hinzuweisen. Inhaltlicher Schwerpunkt war die langfristige wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns seit dem Geschäftsjahr 2009.²
- Für das Geschäftsjahr 2019 ging der Bundesrechnungshof neben der konzernweiten Analyse auf Entwicklungen und Herausforderungen der einzelnen Segmente ein. Der Bericht wies insbesondere darauf hin, dass die COVID 19-Pandemie die bereits schwierige Lage des Konzerns dramatisch verschlechtern könnte.³

¹ Dabei hat das BMVI nach den VV-BHO gegenüber dem Bundesrechnungshof die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Unternehmens zu beurteilen.

² Beratungsberichte nach § 88 Absatz 2 BHO an die Bundesregierung vom 31. Mai 2019, Gz.: III 6 - 2019 - 0227 und an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages (Haushaltsausschuss) vom 11. September 2019, Gz.: III 6 - 2019 - 0227/1-HHA.

³ Beratungsbericht nach § 88 Absatz 2 BHO über aktuelle Erkenntnisse zur wirtschaftlichen Lage und zum Corona-bedingten zusätzlichen Finanzierungsbedarf des DB AG-Konzerns an den Haushaltsausschuss vom 25. Mai 2020, Gz.: III 6 - 2020 - 0608.

Angesichts der wirtschaftlichen Entwicklung des DB AG-Konzerns im Geschäftsjahr 2020 befasste sich der Bundesrechnungshof erneut mit dem Konzernabschluss. Der vorliegende Beratungsbericht zeigt die Entwicklung des DB AG-Konzerns im Jahr 2020 auf. Er soll die Transparenz des DB AG-Konzerns erhöhen und damit die Beteiligungsführung unterstützen,

- die wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2020 nachzuvollziehen und
- den wirtschaftlichen Ausblick des Konzerns einzuschätzen.

Informationsbasis dieses Berichts ist der Konzernabschluss des Geschäftsjahres 2020 (1. Januar – 31. Dezember 2020) nach den internationalen Rechnungslegungsstandards IFRS, der am 25. März 2021 veröffentlicht wurde. Vertrauliche Geschäftsdaten haben keinen Eingang in die Analysen gefunden.

Der Bundesrechnungshof übersandte den beteiligten Bundesministerien am 8. Juli 2021 einen Entwurf dieses Berichts. Das BMVI nahm am 21. September 2021 in einem mit dem BMF und dem BMWi abgestimmten Schreiben hierzu Stellung. Diese Stellungnahme ist im vorliegenden Bericht berücksichtigt.

2 Wirtschaftliche Lage des DB AG-Konzerns

2.1 Überblick zur wirtschaftlichen Lage des DB AG-Konzerns

Deutlicher Rückgang in den Personenverkehrssegmenten führte im Jahr 2020 zu rückläufigem Konzernumsatz

Der Umsatz des DB AG-Konzerns sank im Jahr 2020 von 44,4 auf 39,9 Mrd. Euro (-4,5 Mrd. Euro bzw. -10 %). Dabei sank der Umsatz vor allem bei den Personenverkehrssegmenten DB Fernverkehr (-2,1 Mrd. Euro bzw. -43 %), DB Regio (-1,3 Mrd. Euro bzw. -14 %) und DB Arriva (-1,4 Mrd. Euro bzw. -26 %).⁴

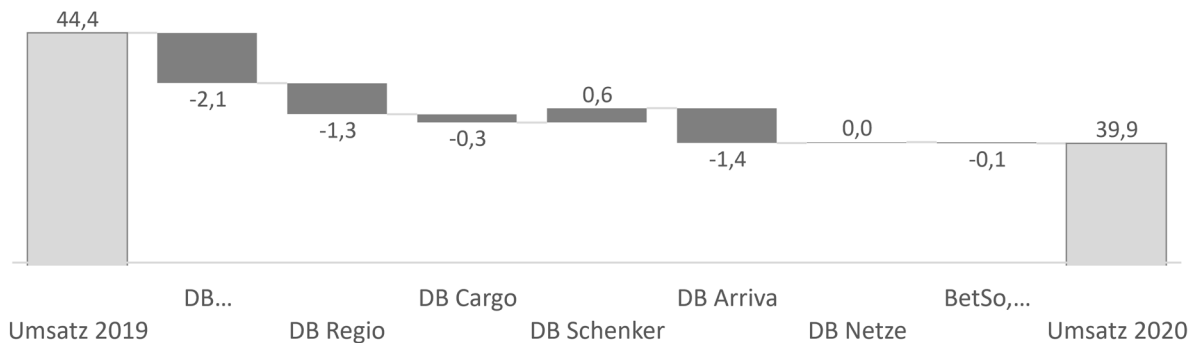
Die Umsätze der übrigen Segmente waren weniger betroffen: Im Schienengüterverkehr DB Cargo nahm der Umsatz um 0,3 Mrd. Euro bzw. 8 % ab. Bei den Infrastruktur- bzw. Netz-Segmenten (Fahrwege, Personenbahnhöfe und Energie) waren die Umsätze insgesamt konstant und im Logistik-Segment DB Schenker stieg der Umsatz um 0,6 Mrd. Euro bzw. 3 % an (Abbildung 1).

⁴ Integrierter Bericht 2020, S. 112.

Abbildung 1

Umsatzverlust des Konzerns vom Personenverkehr getrieben

Entwicklung des Umsatzes der Konzernsegmente (Vergleich Geschäftsjahr 2020 vs. 2019, in Mrd. Euro).



Grafik: Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierter Bericht 2020, S. 112.

Hinweis: BetSo = Segment Beteiligungen/Sonstige der DB AG, hier inklusive Konsolidierungen.

Der Umsatzanteil des Systemverbunds Bahn (Gesamtheit der Segmente DB Fernverkehr, DB Region, DB Cargo, DB Netze und Beteiligungen/Sonstige) lag im Jahr 2020 bei 46 %. DB Schenker trug 44 % und DB Arriva 10 % zum Konzernumsatz bei. Neben diesen Großbeteiligungen bestehen weitere Beteiligungen an bahnfernen bzw. bahnfremden Unternehmen.⁵

Zwischenfazit:

Im Jahr 2020 ging der Konzernumsatz deutlich um 4,5 Mrd. Euro auf 39,9 Mrd. Euro zurück. Dies resultierte im Wesentlichen aus den Personenverkehrs-Segmenten DB Fernverkehr, DB Region und DB Arriva. In den übrigen Segmenten kam es insgesamt zu keinem Umsatzrückgang gegenüber dem Vorjahr.

Die Bedeutung des Logistikgeschäfts DB Schenker hat im Jahr 2020 weiter zugenommen: Im Gesamtjahr erzielte dieses Segment annähernd den gleichen Umsatz wie der gesamte Systemverbund Bahn als „Kerngeschäft“. Damit wird die wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns wesentlich von diesem Segment geprägt.

⁵ Beteiligungsliste im Integrierten Bericht 2020, S. 239 ff. Darunter beispielsweise Beteiligungen an Volocopter GmbH, Skyports, Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH. Vgl. hierzu auch Antwort auf die Parlamentarische Anfrage „Liste der Venture-Capital-Beteiligungen der Deutschen Bahn AG“, 29. März 2021, Drucksache 19/28067.

Starke Verschlechterung des bereinigten EBIT im Jahr 2020 durch Umsatzrückgang und weiteren Anstieg betrieblicher Aufwendungen

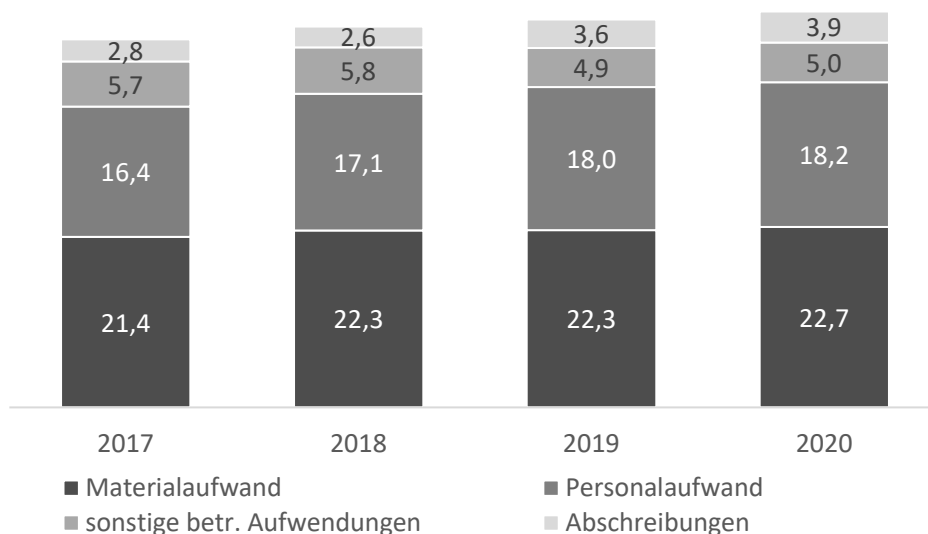
Der DB AG-Konzern verwendet als primäre Kennzahl für das operative Ergebnis das „Ergebnis vor Steuern und Finanzergebnis“ (EBIT, Earnings before interest and taxes). Dabei bereinigt der Konzern das EBIT um Sondereffekte und weist es als „bereinigtes EBIT“ aus.

Das bereinigte EBIT lag im Jahr 2020 bei -2,9 Mrd. Euro⁶ und war erstmals negativ. Es sank um 4,7 Mrd. Euro. Dieser Rückgang war stärker als der Umsatzrückgang, insbesondere weil im Jahr 2020 die betrieblichen Aufwendungen (Materialaufwand, Personalaufwand und sonstige betrieblichen Aufwendungen) und Abschreibungen trotz des Umsatzrückgangs anstiegen (Abbildung 2).

Abbildung 2

(Bereinigte) betriebliche Aufwendungen seit Jahren steigend

Entwicklung von Material- und Personalaufwand, sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Abschreibungen (in Mrd. Euro).



Grafik: Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierter Bericht 2020, S. 100; Integrierter Bericht 2018, S. 99.

Zwischenfazit:

Das bereinigte EBIT war im Jahr 2020 mit -2,9 Mrd. Euro negativ. Zu dem starken Rückgang um 4,7 Mrd. Euro gegenüber dem Vorjahr trugen neben den rückläufigen Umsätzen auch steigende Kosten bei.

Der Schienenverkehr und die Schieneninfrastruktur sind zwar geprägt durch einen hohen Fixkostenanteil, sodass sich bei deutlichen Umsatzveränderungen die Kosten nur begrenzt verändern. Dennoch ist festzuhalten, dass die operativen Aufwendungen des Konzerns trotz

⁶ Integrierter Bericht 2020, S. 112.

variabler Anteile (z. B. Energiekosten) und entfallender Kosten (Entzug des Auftrags Rail North) sogar anstiegen.

Das EBIT im Jahr 2020 und in den Vorjahren lag deutlich niedriger als das um hohe Sondereffekte bereinigte EBIT

Der DB AG-Konzern stellt in seiner öffentlichen Darstellung der Ertragslage die Entwicklung des bereinigten EBIT in den Mittelpunkt.⁷ Das bereinigte EBIT ist allerdings um Umgliederungen und außerordentliche Effekte bereinigt. Es handelt sich dabei grundsätzlich um „Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach als außerordentlich gelten und die die operative Entwicklung im Zeitablauf wesentlich beeinträchtigen würden.“⁸ Bereinigungen sind zur besseren Darstellung der operativen Entwicklung zulässig. Dennoch wies der Bundesrechnungshof in seinen Berichten der Vorjahre auf Folgendes hin:

- Der DB AG-Konzern bereinigte in der Vergangenheit deutlich mehr Aufwendungen als Erträge. Das bereinigte EBIT wies damit seit dem Jahr 2011 durchgängig bessere Ergebnisse aus als tatsächlich erwirtschaftet und im Konzernabschluss ausgewiesen wurden.
- Die Bereinigungen waren erheblich, da der Konzern seit dem Jahr 2013 jährlich mindestens 0,3 Mrd. Euro aus dem EBIT herausrechnete.⁹

Insgesamt bereinigte der DB AG-Konzern das EBIT im Zeitraum 2015 bis 2020 um 5,5 Mrd. Euro. Dies umfasste Wertkorrekturen/Impairments in den Segmenten DB Cargo und DB Arriva, aber auch weitere Effekte von 2,7 Mrd. Euro. Folglich stand in diesem Zeitraum dem bereinigten EBIT von 6,9 Mrd. Euro ein EBIT laut Konzernabschluss von 1,4 Mrd. Euro gegenüber. Damit wich das bereinigte EBIT stärker vom EBIT laut Konzernabschluss ab als bei beispielhaften anderen Konzernen mit Bundesbeteiligung (Abbildung 3).

⁷ Reden zur Bilanzpressekonferenz der DB AG vom 25. März 2020, S. 8 ff. Abgerufen am 21. April 2021 unter: https://www.deutschebahn.com/resource/blob/5954534/13db732e13d413f06c33b843217b9829/Gemeinsame-Rede-Lutz_Holle-Bilanz_PK-2021-data.pdf.

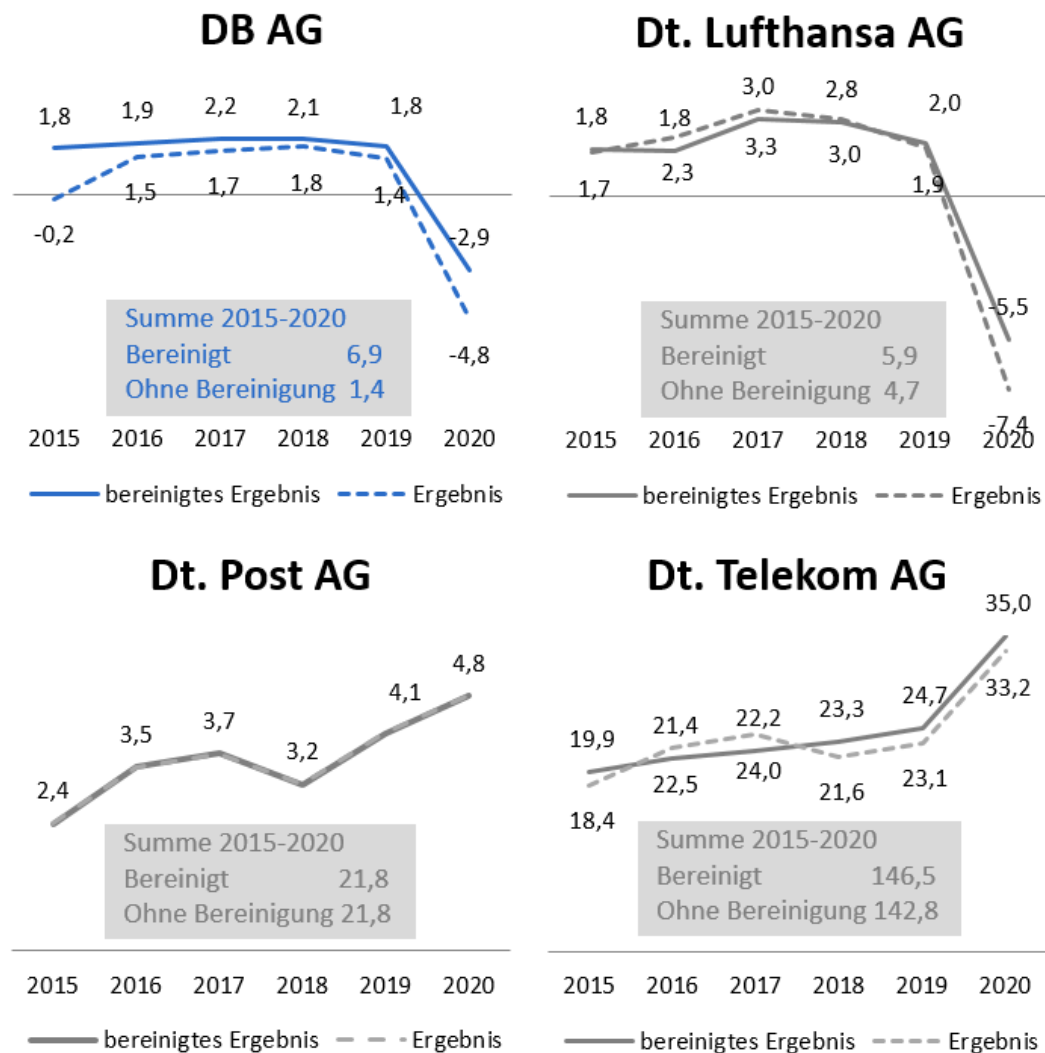
⁸ Integrierter Bericht 2020, S. 99.

⁹ Integrierte Berichte 2013 – 2020. Ausführungen des Bundesrechnungshofes: Beratungsberichte nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss vom 11. September 2019, Gz.: III 6 - 2019 - 0227/1-HHA; Beratungsbericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss vom 25. Mai 2020, Gz.: III 6 - 2020 - 0608.

Abbildung 3

EBIT-Bereinigungen im Verhältnis höher als bei anderen Konzernen

Entwicklung des bereinigten und unbereinigten Ergebnisses (EBIT bzw. EBITDA) verschiedener Konzerne (Vergleich Geschäftsjahr 2015 – 2020, in Mrd. Euro).



Grafik: Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierte Berichte der genannten Gesellschaften, 2016 – 2020.

Im Jahr 2020 wurden Bereinigungen und Umgliederungen von 1,9 Mrd. Euro vorgenommen und sind somit im bereinigten EBIT von -2,9 Mrd. Euro nicht enthalten.¹⁰ Hierbei handelte es sich schwerpunktmäßig um die Firmenwertabschreibung beim Segment DB Arriva (1,4 Mrd. Euro). Daneben fanden weitere Bereinigungen und Umgliederungen von 0,4 Mrd. Euro statt, die im Integrierten Bericht nicht näher erläutert wurden.¹¹ Somit stand

¹⁰ Integrierter Bericht 2020, S. 100.

¹¹ Die Bereinigungen sind auf S. 100 des Integrierten Berichts tabellarisch dargestellt, inhaltliche Ausführungen hierzu wurden allerdings nicht gemacht.

dem bereinigten EBIT ein tatsächliches EBIT von -4,8 Mrd. Euro gegenüber.¹² Dieses liegt 6,1 Mrd. Euro unter dem Vorjahr.

Zwischenfazit:

Wie in den Vorjahren waren auch im Jahr 2020 im bereinigten EBIT des Konzerns wesentliche Aufwendungen nicht enthalten. Das EBIT ohne diese Bereinigungen lag im Jahr 2020 bei -4,8 Mrd. Euro und somit um 1,9 Mrd. Euro unter dem bereinigten EBIT. Insofern ist die Ertragslage noch negativer.

Es trägt nicht zur Transparenz bei, dass von den bereinigten Sondereffekten nur die Firmenwertabschreibung Arriva erläutert wird, die Ursachen der darüberhinausgehenden Bereinigungen von 0,4 Mrd. Euro aber letztlich unklar bleiben.

Auch im Mehrjahreszeitraum 2015 – 2020 vermittelte das bereinigte EBIT (6,9 Mrd. Euro) einen deutlich positiveren Eindruck der Ertragslage als das EBIT laut Konzernabschluss (1,4 Mrd. Euro). Der Bundesrechnungshof hält daher an seinen Hinweisen der Vorjahre fest, dass aufgrund des Ausmaßes und der Regelmäßigkeit von Ergebnisbereinigungen die Aussagekraft des bereinigten EBIT als primäre Ertragskennzahl kritisch zu hinterfragen ist.

Gesamtergebnis deckt im Jahr 2020 und in den Vorjahren nicht die Dividendenzahlungen an den Bund

Aus dem EBIT laut Konzernabschluss errechnet sich unter Berücksichtigung des Finanz- und Steueraufwands das Jahresergebnis des Konzerns. Dieses lag im Jahr 2020 bei -5,7 Mrd. Euro (im Vorjahr: +0,8 Mrd. Euro). Aus diesem leitet sich das eigenkapitalwirksame Gesamtergebnis unter Berücksichtigung direkt im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen ab. Dabei kam es im Jahr 2020 zu einer Belastung von 1,3 Mrd. Euro durch die Neubewertung von Pensionsverpflichtungen.¹³ Das Gesamtergebnis lag damit im Jahr 2020 bei -7,0 Mrd. Euro (im Vorjahr: 0,0 Mrd. Euro). Die tatsächliche Eigenkapitalveränderung (vor möglichen Kapitalmaßnahmen) ergibt sich schließlich aus diesem Gesamtergebnis und den geleisteten Dividendenzahlungen (im März 2020 Auszahlung von 0,7 Mrd. Euro für das Geschäftsjahr 2019).

Die mehrjährige Entwicklung (2015 – 2020) obiger Ergebnisgrößen zeigt (vgl. Abbildung 4):

- Das Jahresergebnis betrug im betrachteten Zeitraum insgesamt -4,3 Mrd. Euro. Es war sowohl in den Jahren 2015 als auch 2020 deutlich negativ¹⁴ und lag auch in den übrigen Jahren jeweils deutlich unter 1,0 Mrd. Euro (vgl. Linie in Abbildung 4).

¹² Integrierter Bericht 2020, S. 100.

¹³ Integrierter Bericht 2020, S. 184.

¹⁴ Aufgrund außerordentlicher Sachverhalte (2015: Impairment Cargo, 2020: Impairment Arriva. Zudem COVID 19).

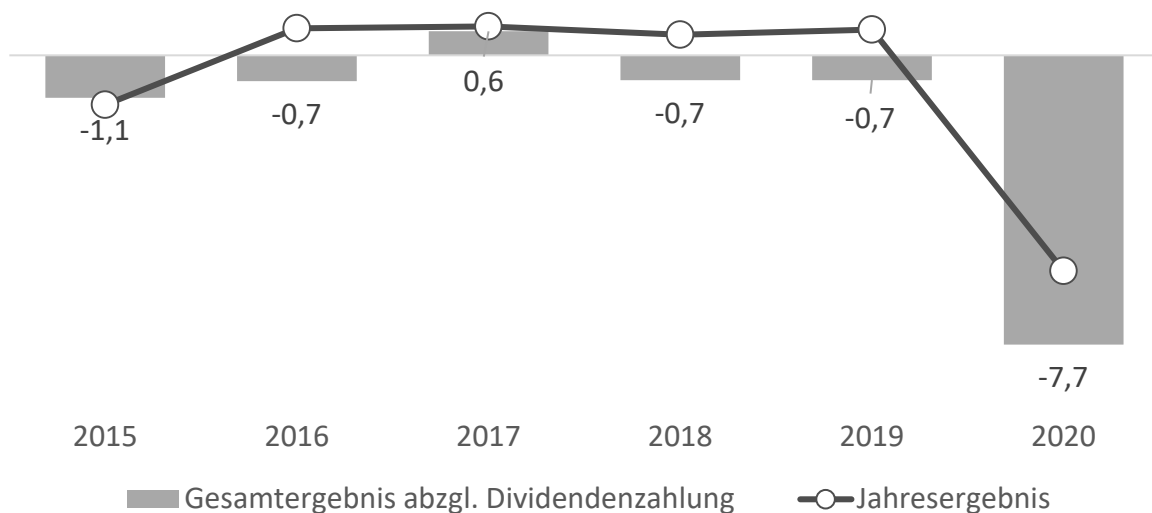
- Das eigenkapitalwirksame Gesamtergebnis wurde durch Neubewertungen von Pensionsverpflichtungen in mehreren Jahren zusätzlich beeinträchtigt und war im betrachteten Zeitraum mit -6,2 Mrd. Euro insgesamt negativ. Ohne das von Pandemieeffekten beeinflusste Jahr 2020 lag das kumulierte Gesamtergebnis für die Jahre 2015 – 2019 bei 0,8 Mrd. Euro.
- In den letzten Jahren war das Gesamtergebnis fast durchgängig nicht ausreichend für die Dividendenzahlungen von insgesamt 3,9 Mrd. Euro an den Bund als Eigentümer.¹⁵ Lediglich im Jahr 2017 führten Gesamtergebnis und Dividendenzahlung nicht zu einer Belastung des Eigenkapitals (vgl. Balken in Abbildung 4).

Das Eigenkapital wurde durch das negative Gesamtergebnis (6,2 Mrd. Euro) und die Dividendenzahlungen (3,9 Mrd. Euro) in diesem Zeitraum um insgesamt 10,2 Mrd. Euro belastet. Die Hauptbelastung bestand dabei im Jahr 2020 (7,7 Mrd. Euro), allerdings war auch die Entwicklung im Vor-Pandemie-Zeitraum 2015 – 2019 insgesamt eigenkapitalbelastend (-2,5 Mrd. Euro).

Abbildung 4

Eigenkapital seit Jahren belastet durch Ertragsschwäche und Dividendenzahlungen

Jahresergebnis und Summe von Gesamtergebnis und Dividendenzahlung des DB AG-Konzerns (2015 – 2020, in Mrd. Euro).



Grafik: Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierter Bericht 2020, S. 184/186, Integrierter Bericht 2018, S. 182/184; Integrierter Bericht 2016, S. 198/200.

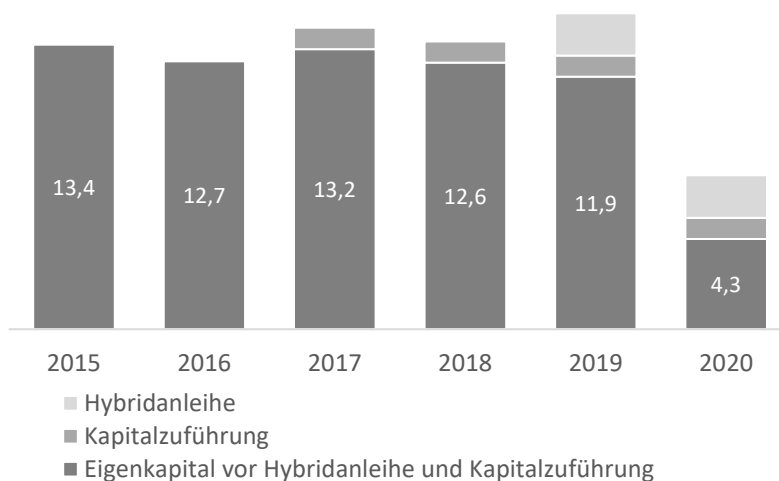
¹⁵ Hinweis: Ab dem Jahr 2016 stellte der Bund der DB AG seine Dividendenzahlung wiederum für Ersatzinvestitionen in die Eisenbahninfrastruktur zur Verfügung.

Um das Eigenkapital zu stabilisieren, führte der Bund in den vergangenen Jahren bereits Kapital zu (2017, 1,0 Mrd. Euro). Zudem gab die DB AG Hybridanleihen aus, die im Konzernabschluss nach IFRS dem Eigenkapital zuzurechnen sind (2019, 2,0 Mrd. Euro)¹⁶ (Abbildung 5). Auch zur Kompensation der Verluste des Jahres 2020 sind weitere eigenkapitalstützende Maßnahmen vorgesehen, insbesondere Trassenpreisförderungen zur (nachträglichen) Verbesserung der Ertragslage sowie Eigenkapitalhilfen (vgl. Kapitel 4).

Abbildung 5

Eigenkapital ohne stützende Maßnahmen seit Jahren rückläufig

Eigenkapital 2015 – 2020 (jeweils per 31.12., in Mrd. Euro).



Grafik: Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierter Bericht 2020, S. 184, Integrierter Bericht 2018, S. 182; Integrierter Bericht 2016, S. 198.

Zwischenfazit:

Der DB AG-Konzern erzielte im Jahr 2020 ein historisch schlechtes Jahres- und Gesamtergebnis. Das Gesamtergebnis lag bei -7,0 Mrd. Euro, wobei der Rückgang gegenüber dem Vorjahr deutlich über pandemiebedingte Umsatzrückgänge hinausging. Neben Kostensteigerungen, der Abwertung von Arriva und weiteren Sonderfaktoren wirkten sich dabei auch weitere Pensionsbelastungen aus.

Festzustellen ist, dass der Konzern auch davor nur geringe Erträge erzielte. Diese deckten regelmäßig die Dividendenzahlungen an den Bund nicht, die dieser ab 2016 für Ersatzinvestitionen in die Eisenbahninfrastruktur der DB AG zur Verfügung stellte. Hierdurch waren schon damals kompensatorische Maßnahmen zur Eigenkapitalstabilisierung erforderlich.

¹⁶ Hybridanleihen sind verzinsliche Schuldtitel, die der Unternehmensfinanzierung durch Externe dienen. Sie werden allerdings „aufgrund ihrer Laufzeit und ihrer Zinszahlungsklauseln für die Internationale Rechnungslegung und für Rating-Zwecke wie Eigenkapital behandelt, obwohl es sich gesellschafts- und steuerrechtlich um Fremdkapital handelt“, Häuselmann, BB 2007, S. 931 – 936.

(Kapitalzuführung im Jahr 2017, Hybridanleihen im Jahr 2019). Der hohe Verlust des Jahres 2020 verschärft diese Situation.

Anstieg der Verschuldung um mehr als 5 Mrd. Euro in 2020 bzw. knapp 10 Mrd. Euro in den letzten fünf Jahren

Nachdem der Konzern bereits in den Vorjahren die eigenwirtschaftlichen Investitionen nicht aus den operativen Erträgen leisten konnte,¹⁷ verschärfte sich diese Situation im Jahr 2020: Der Ertragsrückgang im Jahr 2020 führte zu einer deutlichen Verschlechterung der Innenfinanzierungsmöglichkeiten des DB AG-Konzerns, zugleich lagen die (Netto-)Investitionen auf einem „Rekordniveau“.¹⁸ Insgesamt entstand hierdurch eine Finanzierungslücke, die – ohne abgeschlossene beihilferechtliche Prüfung des Hilfsprogramms durch die EU-Kommission – durch eine steigende Verschuldung zu decken war. Entsprechend stiegen die Nettofinanzschulden als die vom DB AG-Konzern verwendete Verschuldungskennzahl im Jahr 2020 um 5,2 auf 29,3 Mrd. Euro.¹⁹

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages (Haushaltsausschuss) hatte erstmals im November 2016 einen Maßgabebeschluss zur Verschuldungsbegrenzung der DB AG verabschiedet.²⁰ Die hieraus abgeleiteten Grenzwerte waren aufgrund der Entwicklungen im Jahr 2020 nicht mehr einzuhalten. Der Haushaltsausschuss beschloss daher am 27. Mai 2020, den Grenzwert per 31. Dezember 2020 auf 30,0 Mrd. Euro zu erhöhen. Am 16. Dezember 2020 erhöhte er den Grenzwert zum gleichen Stichtag auf 32,0 Mrd. Euro (bzw. 35,0 Mrd. Euro per 31. Dezember 2021).²¹ Diese Grenzwerte sollten bis zur Kompensation der COVID 19-bedingten Schäden gelten und seien dann „entsprechend abzusenken“. Mit Nettofinanzschulden von 29,3 Mrd. Euro per 31. Dezember 2020 hielt die DB AG diesen Grenzwert ein (Abbildung 6).

¹⁷ Vgl. Integrierter Bericht 2017, S. 168, 2018, S. 184, 2019, S. 186, 2020, S. 186.

¹⁸ Integrierter Bericht 2020, S. 31.

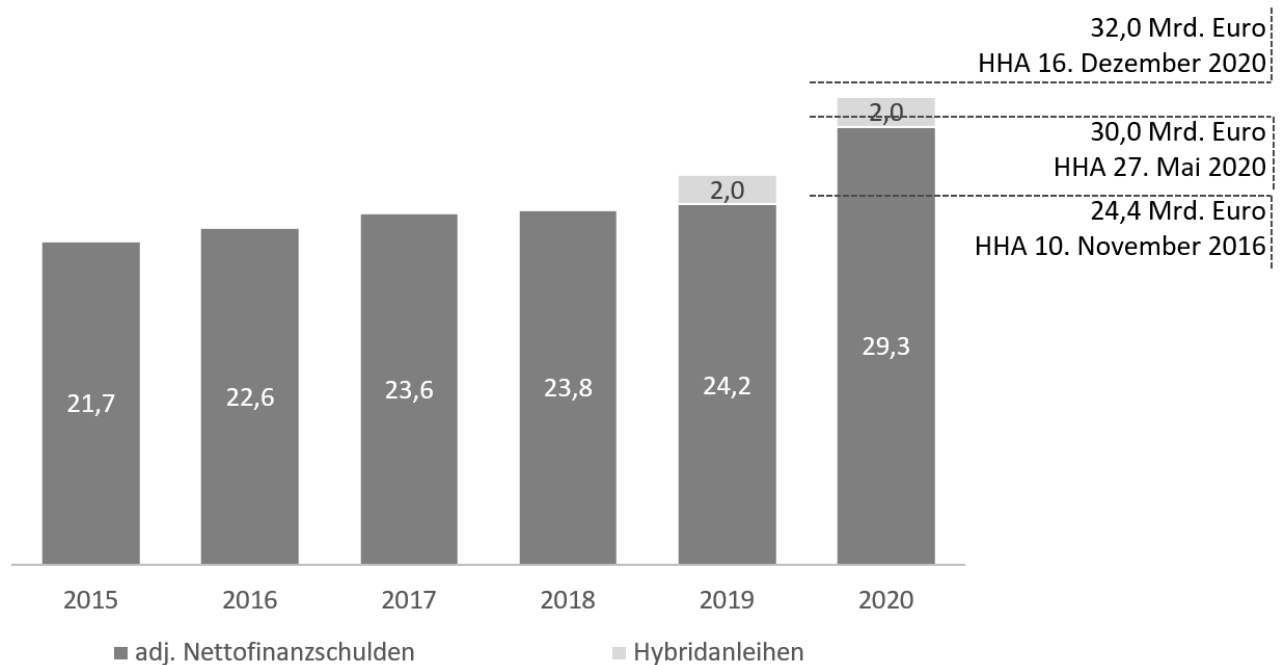
¹⁹ Nettofinanzschulden errechnen sich aus den Finanzverbindlichkeiten (Darlehen und Anleihen) abzüglich flüssiger Mittel und Finanzforderungen, einschließlich Leasingverbindlichkeiten (seit 2019).

²⁰ Maßgabebeschluss vom 10. November 2016.

²¹ Haushaltsausschussdrucksache 19(8)8325.

Abbildung 6

Starker Anstieg der Nettofinanzschulden des DB AG-Konzerns



Grafik: Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierte Berichte 2015 – 2020; Maßgabebeschlüsse des Haushaltsausschusses 2016 und 2020.

In den Verschuldungswerten sind Hybridanleihen von 2,0 Mrd. Euro nicht enthalten. Diese sind nach deutschem Handelsrecht als Verschuldung zu behandeln, nicht aber nach internationalen Bilanzierungsregeln. Unter Berücksichtigung dieser Verschuldungsform stieg die Verschuldung seit dem Jahr 2015 um 9,6 Mrd. Euro an.

Zwischenfazit:

Durch die schlechte Ertragslage bei gleichzeitig hohen Investitionen stiegen die Nettofinanzschulden des DB AG-Konzern im Jahr 2020 um 5,2 auf 29,3 Mrd. Euro an (ohne Hybridanleihen). Damit setzte sich der Verschuldungsanstieg der Vorjahre mit erhöhter Geschwindigkeit fort. Insgesamt hielt der Konzern zwar weiter die temporär erhöhte Verschuldungslinie des Haushaltsausschusses ein. Angesichts der geringen Erträge der letzten Jahre ist dieses Verschuldungsniveau jedoch nur mit dem Bund als Eigentümer vertretbar.

Gemäß den Maßgabebeschlüssen des Haushaltsausschusses im Jahr 2020 ist ein langfristiger Schuldenbegrenzungsmechanismus noch festzulegen. Bei der Höhe und Ausgestaltung der Grenzwerte werden unter anderem die Ergebnisse der beihilferechtlichen Prüfung der EU-Kommission zum Hilfspaket für die DB AG zu berücksichtigen sein.

2.2 Einfluss der COVID 19-Pandemie auf die wirtschaftliche Lage des DB AG-Konzerns

COVID 19-bedingte Umsatzverluste auf einzelne Segmente beschränkt

Die COVID 19-Pandemie führte ab März 2020 zu einem erheblichen Rückgang der Mobilität in Deutschland und Europa, insbesondere im Flug- und Schienenverkehr.²² Vom Rückgang der Mobilität waren auch die Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen des DB AG-Konzerns betroffen. Dies wirkte sich insbesondere auf die Umsätze der Personenverkehrssegmente aus:

- **DB Fernverkehr:**
Das Fahrgastaufkommen ging deutlich von 151 Millionen Fahrgästen im Jahr 2019 auf 81 Millionen im Jahr 2020 und damit um 47 % zurück. Durch diesen Rückgang sank auch der Umsatz um mehr als 40 %.²³
- **DB Regio:**
Die Kundenzahl im Regionalverkehr der DB AG fiel im Jahr 2020 von 2,5 auf 1,6 Milliarden Fahrgäste, d. h. um 40 %. Die Umsätze sanken demgegenüber unterdurchschnittlich um 15 %.²⁴ Hintergrund sind die Vertragsgestaltungen bei sogenannten Bruttoverträgen mit den Bestellern der Verkehrsleistungen, bei denen Verkehrsunternehmen unabhängig von Auslastung und Fahrgelderlösen vergütet werden.²⁵ Darüber hinaus wurde für sogenannte Nettoverträge, bei denen Verkehrsunternehmen das wirtschaftliche Risiko der Fahrgelderlöse tragen, der sogenannte ÖPNV-Rettungsschirm etabliert. Berücksichtigt man diese Kompensation von Mindererlösen, so beschränkte sich der Umsatzrückgang von DB Regio auf 10 % gegenüber dem Vorjahr.²⁶
- **DB Arriva:**
Wie bei DB Regio waren die Fahrgastzahlen auch im europäischen Geschäft von Arriva stark rückläufig (-47 %). Die Umsätze sanken um 26 %. Darin ist allerdings auch der Rückgang enthalten, der aus dem Entzug des Auftrags „Rail North“ im Frühjahr 2021 resultiert. Somit sind die pandemie-bedingten Umsatzverluste insgesamt niedriger.

²² Für Deutschland: www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/mobilitaetsindikatoren-mobilfunkdaten.html

Für Europa: Eurostat 2021, „Air passenger transport - monthly statistics“ und „Rail passenger transport in Q3 2020 below 2019“, Abgerufen am 1. Juli 2021 unter: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Air_passenger_transport_-_monthly_statistics&oldid=528275 und <https://ec.europa.eu/eurostat/de/web/products-eurostat-news/-/ddn-20210329-1>.

²³ Integrierter Bericht 2020, S. 119.

²⁴ Integrierter Bericht 2020, S. 124.

²⁵ Integrierter Bericht 2020, S. 120.

²⁶ Der DB AG-Konzern erhielt hieraus Leistungen von ungefähr 0,5 Mrd. Euro. Diese sind nicht im Umsatz erfasst, sondern als sonstige betriebliche Erträge. Integrierter Bericht 2020, S. 125.

In den übrigen Segmenten waren die Umsatzverluste im Jahr 2020 geringer:

- **DB Cargo:**
Die Verkehrsleistung von DB Cargo sank im Jahr 2020 um knapp 8 %. Die Umsätze gingen vergleichbar zurück.²⁷ Der Rückgang trat insbesondere im Frühjahr 2020 auf, während sich die Situation im weiteren Jahresverlauf stabilisierte.
- **Infrastruktursegmente (insbesondere Fahrweg):**
Im Segment DB Netze Fahrweg als bedeutsamsten Infrastruktursegment ging die Trassen-nutzung im Jahr 2020 um 2 % zurück, der Umsatz blieb aufgrund steigender Trassenpreise stabil (bei rückläufigen Umsätzen bei Personenbahnhöfen und bei Energie).
- **DB Schenker:**
Im Logistikbereich kam es durch pandemie-bedingte Einschränkungen zu erheblichen Ver-werfungen. Insbesondere aufgrund des Wegfalls von Lufttransportkapazitäten konnte Schenker trotz rückläufiger Versendungsmenge daher den Umsatz steigern (+3 %).

Zwischenfazit:

Die COVID 19-Pandemie führte zu einem deutlichen Rückgang der Mobilität im Schienenper-sonenverkehr. Während dies bei DB Fernverkehr zu hohen Umsatzeinbußen führte, war die Auswirkung auf die Einnahmen bei DB Regio durch die dortigen Vertragsgestaltungen und den ÖPNV-Rettungsschirm begrenzter. Gleiches gilt für DB Arriva. Die Umsätze von DB Cargo und den Infrastruktursegmenten waren noch geringer von der Pandemie betroffen. DB Schenker konnte umsatzmäßig von der Pandemie profitieren.

Da die Segmente der DB AG sehr unterschiedlich von der Pandemie betroffen sind, ist je Seg-ment zu bewerten, inwieweit die Ergebnismrückgänge pandemiebedingt sind.

Hohe bilanzielle Wertkorrekturen ohne erkennbaren Bezug zu COVID 19 tragen zum Defizit bei

Zu den negativen Ergebnissen trugen beispielhaft folgende bilanziellen Maßnahmen bei:

(1) Belastungen in dreistelliger Millionenhöhe aus bilanziellen Neubewertungen

Der Konzern bewertete im Konzernabschluss 2020 die in den sonstigen Rückstellungen abgebildeten künftigen Verpflichtungen zum Teil deutlich höher als in den Vorjahren (Tabelle 1), was das Ergebnis des Jahres 2020 mit 0,5 Mrd. Euro belastete.

²⁷ Integrierter Bericht 2020, S. 129.

Tabelle 1

Sonstige Rückstellungen deutlich angestiegen

Entwicklung ausgewählter sonstiger Rückstellungen 2015 – 2020 (Mio. Euro).

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Rückstellungen für drohende Verluste	235	186	191	396	405	604
Stilllegungsverpflichtungen	538	765	349	326	368	409
Übrige Rückstellungen	1328	1282	1253	1040	1057	1316
(Teil)Summe	2101	2233	1793	1762	1830	2329

Quelle: Integrierter Bericht 2020, S. 224; Integrierter Bericht 2018 S. 224, Integrierter Bericht 2016, S. 238.

Die darin enthaltenen gestiegenen Rückstellungen für drohende Verluste resultierten insbesondere aus gesunkenen Ertragserwartungen für bestehende Verkehrsverträge von DB Arriva und DB Regio. Dabei wirkten sich neben verringerten Fahrgeldeinnahmen auch „höhere Instandhaltungsaufwendungen sowie gestiegene Energiepreise“²⁸ aus. Die gestiegenen Rückstellungen für Stilllegungsverpflichtungen bezogen sich auf ein Kraftwerk.²⁹ Die übrigen Rückstellungen stiegen deutlich wegen erwarteter Belastungen aus Prozessrisiken, Immobilienrisiken, Schadensersatzzahlungen und weiteren Kategorien. Ein Zusammenhang mit der COVID 19-Pandemie ist nicht erwähnt bzw. erkennbar.³⁰

Auch bei der Bewertung aktivierter Entwicklungskosten für selbsterstellte Software³¹ entstanden im Jahr 2020 erstmalig hohe Verluste von mehr als 100 Mio. Euro, ohne dass ein Zusammenhang mit der Pandemie erkennbar ist.

(2) Erstmalige Verluste aus Abgang von Sachanlagen

Der DB AG-Konzern veräußert regelmäßig Anlagevermögen, u. a. Immobilien und nicht mehr verwendetes Betriebsmaterial. Dabei erzielte der Konzern in den letzten Geschäftsjahren aus der Differenz zwischen dem Buchwert und dem erzielten Verkaufspreis regelmäßig mehr Erträge als Verluste (seit dem Jahr 2017 über 100 Mio. Euro pro Jahr). Erstmalig im Jahr 2020 entstand aus diesen Verkäufen ein deutlicher Verlust (Tabelle 2).

²⁸ Integrierter Bericht 2020, S. 226. Weitere Ausführungen konkretisieren die ergebnisbelastenden Zuführungen auf 280 Mio. Euro im Segment DB Regio und 118 Mio. Euro im Segment DB Arriva, vgl. Integrierter Bericht 2020, S. 191 und 226.

²⁹ Integrierter Bericht 2020, S. 226.

³⁰ Integrierter Bericht 2020, S. 226.

³¹ Der Konzern entwickelt zur eigenen Nutzung Software und aktiviert diese als immaterielle selbsterstellte Vermögensgegenstände in der Bilanz. Damit fällt der Aufwand nicht im Jahr der Erstellung an, sondern wird mittels Abschreibungen über die Nutzungsdauer verteilt. Integrierter Bericht 2020, S. 206.

Tabelle 2

Abgang von Sachanlagen erstmalig mit relevantem Verlust

Erträge und Verluste aus Abgang von Sachanlagen/immaterielle Vermögensgegenstände (VG) 2015 – 2020 (in Mio. Euro).

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Erträge aus Abgang von Sachanlagen/ immaterielle Vermögensgegenstände	252	273	257	278	277	121
Verluste aus Abgang von Sachanlagen/ immaterielle Vermögensgegenstände	-178	-184	-136	-116	-132	-217
Saldo aus Abgang von Sachanl./immat. VG	74	89	121	162	145	-96

Quelle: Integrierter Bericht 2020, S. 196, 201; Integrierter Bericht 2018 S. 195, 200, Integrierter Bericht 2016, S. 210, 214.

(3) Firmenwert-Abschreibung von 1,4 Mrd. Euro beim krisenbetroffenen Segment DB Arriva

Der DB AG-Konzern hat auch die Werthaltigkeit der immateriellen Vermögenswerte zu überprüfen und dabei bereits zum Halbjahresabschluss 2020 den Firmenwert der Beteiligung DB Arriva vollständig um 1,4 Mrd. Euro abgeschrieben. Die Abwertung im Jahr 2020 ist im Konzernabschluss mit einer „im Wesentlichen coronabedingt deutlich reduzierten Ergebnis- und Cashflow-Planung im Segment DB Arriva [...] zusammen mit den deutlich erhöhten Kapitalkosten“ begründet.³² DB Arriva wies in den letzten Jahren bereits deutliche Krisensignale auf (vgl. detailliert in Kapitel 3.3).

Zwischenfazit:

Die Erfassung erforderlicher Rückstellungen und Wertminderungen im Konzernabschluss ist nicht in Frage zu stellen, bedarf aber der Interpretation. Im Jahr 2020 sind Verluste in dreistelliger Millionenhöhe im Konzernergebnis enthalten, die in den Vorjahren nicht anfielen und die nicht COVID 19-bedingt sind (Rückstellungen für Instandhaltung, Stilllegungskosten Kraftwerk, Wertminderung Software) oder wo dies zumindest fraglich ist (übrige Rückstellungen).

Auch die erstmaligen Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen haben keinen Bezug zur Pandemie. Schließlich ist auch die bei DB Arriva erfolgte Abschreibung des Firmenwerts von 1,4 Mrd. Euro angesichts der Historie des Segments zwar folgerichtig, aber in diesem Umfang nicht notwendigerweise auf die Pandemie zurückzuführen.

Damit ist davon auszugehen, dass ein relevanter Teil des Konzern-Defizits im Jahr 2020 gerade nicht mit der Pandemie begründet werden kann.

³² Integrierter Bericht 2020, S. 199.

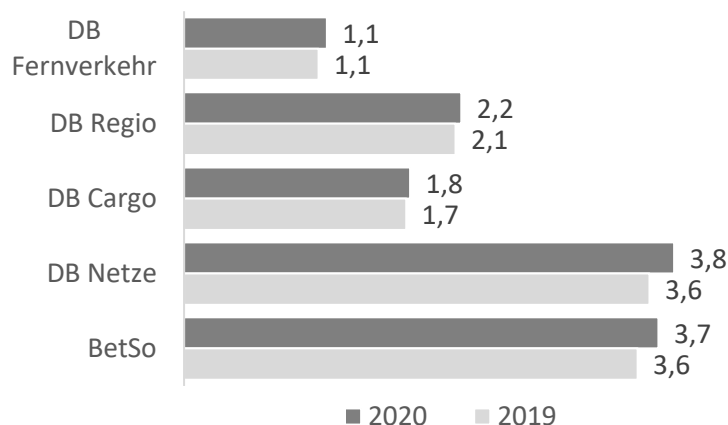
Operative Kosten steigen zum Teil ohne Bezug zu COVID 19

Die deutlich reduzierte Verkehrsleistung im Systemverbund Bahn und bei DB Arriva führte im Jahr 2020 aus Konzernsicht nicht zu sinkenden betrieblichen Aufwendungen. Vielmehr stiegen sowohl Material-, Personal- als auch sonstiger betrieblicher Aufwand (vgl. Kapitel 2.1). Dies gilt auch für den Systemverbund Bahn. Dort war der höchste Zuwachs bei den Personalkosten festzustellen, die durch einen Anstieg in allen Segmenten insgesamt von 12,3 auf 12,8 Mrd. Euro wuchsen. (Abbildung 7).

Abbildung 7

Personalaufwand im Systemverbund Bahn gestiegen

Entwicklung des Personalaufwands je Segment (2019 vs. 2020, in Mrd. Euro).



Grafik: Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierter Bericht 2020, S. 188.

Der Anstieg der Personalkosten um 4,1 % im Systemverbund Bahn resultiert dabei im Wesentlichen aus:

- **Steigender Personalbestand:**
Der Konzern hielt am Personalaufbau fest, um das mittelfristige Wachstum nicht zu gefährden. Der Personalbestand erhöhte sich in 2020 um 3,7 %. Das Personal stieg dabei insbesondere in den Bereichen Fernverkehr (8,7%) und Beteiligungen/Sonstiges (4,3%).³³
- **Steigende Löhne und Gehälter:**
Zum 1. Juli 2020 wurden die Löhne/Gehälter tarifbedingt um 2,6 % erhöht.³⁴

Zwischenfazit:

Bemerkenswerterweise sind im Jahr 2020 trotz deutlich rückläufiger Leistung und damit teilweise entfallener Betriebskosten die betrieblichen Aufwendungen insgesamt gestiegen. Innerhalb des Systemverbunds Bahn trugen hierzu die Personalaufwendungen wesentlich bei,

³³ Integrierter Bericht 2020, S. 188, Zeile „Mitarbeitende“.

³⁴ Integrierter Bericht 2020, S. 197. Basis ist ein Tarifabschluss aus dem Jahr 2018.

die während der COVID 19-Pandemie aufgrund von fortgesetztem Personalaufbau und Tarifierhöhungen stiegen. Insbesondere der fortgesetzte Personalaufbau ist dabei auch vor der unklaren Nachfrageentwicklung nach der COVID 19-Pandemie zu beurteilen.

2.3 Bisherige Gegensteuerung

Im Segment Fernverkehr begrenzte Bemühungen zur Verlustbegrenzung

Die Fahrgastzahlen im Schienenpersonenfernverkehr gingen insbesondere während der ersten Phase der COVID 19-bedingten Einschränkungen im Frühjahr 2020 deutlich zurück. Sie haben bis Jahresende 2020 das Vorjahresniveau nicht mehr erreicht.³⁵

Der DB AG-Konzern formulierte zu Beginn der Pandemie das Ziel, im Fernverkehr ein „stabiles Grundangebot“ aufrecht zu erhalten, da sie sich in einer systemrelevanten Rolle sah.³⁶ Den Umfang des Grundangebots legte das Unternehmen dabei „in eigener Verantwortung“ fest.³⁷ So schränkte DB Fernverkehr das Fahrplanangebot im Frühjahr 2020 merklich ein (auf zeitweise circa 75 % der Sitzplatzkapazitäten).³⁸ In den Sommermonaten 2020 kehrte sie zum regulären Fahrplan zurück und behielt diesen auch im zweiten Lockdown (seit November 2020) weitgehend bei, wenn auch teilweise mit verkürzten Zügen.³⁹ Nach Darstellung des BMVI hätten durch eine stärkere Einschränkung große Regionen Anschluss an den Fernverkehr verloren.

DB Fernverkehr behielt dabei die auslastungsorientierte Preisgestaltung bei, sodass aufgrund der niedrigen Auslastung auch kurzfristig noch Tickets zu Sparpreisen verfügbar waren. Die Preise lagen seit März 2020 deutlich unter den Vorjahreswerten (Abbildung 8).

³⁵ Vgl. <http://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/mobilitaetsindikatoren-mobilfunkdaten.html>

³⁶ Vgl. zur „Systemrelevanz“ beispielhaft Pressekonferenz zum Halbjahresabschluss-2020, 30. Juli 2020, S. 3. Integrierter Bericht 2020, S. 2.

³⁷ Antwort auf die Parlamentarische Anfrage „Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Schienenpersonenverkehr“, 30. Juni 2020, Drucksache 19/20523: „Die Abwägung und Entscheidung, was zu einem stabilen Grundangebot gehört, haben die Unternehmen für ihren Bereich in eigener Verantwortung getroffen.“

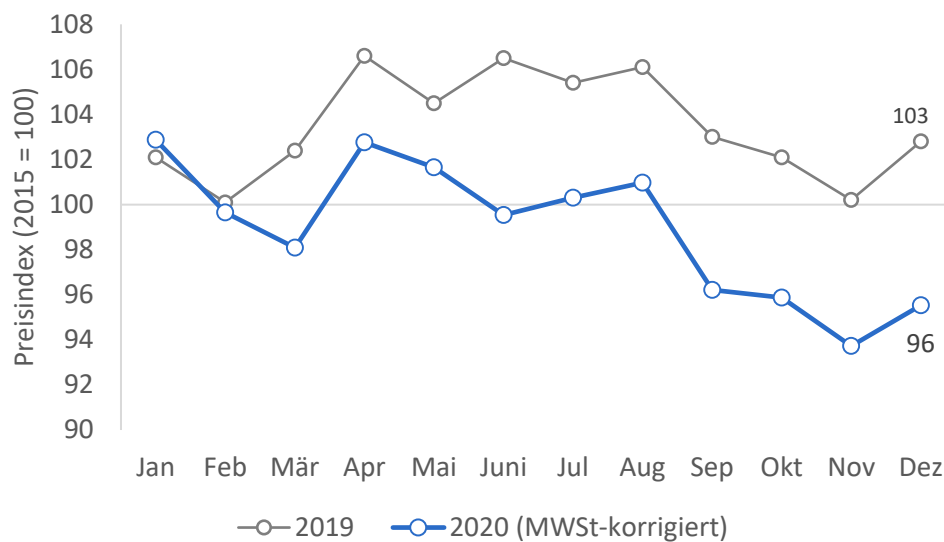
³⁸ Süddeutsche Zeitung vom 6. April 2020, Bahn hält Betrieb aufrecht - Fahrgastzahlen eingebrochen, Abgerufen am 1. Juni 2021 unter: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/verkehr-bahn-haelt-betrieb-aufrecht-fahrgastzahlen-eingebrochen-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-200406-99-611403>.

³⁹ Vgl. Bericht des BMVI „Auswirkungen eines erneuten Teil-Lockdowns auf den Schienenverkehr der DB AG in Deutschland, 3. November 2020, Ausschussdrucksache 19(15)421. Im Ergebnis lag die Betriebsleistung im ersten Halbjahr 7 % unter dem Vorjahr, im zweiten Halbjahr 1 % über Vorjahr, vgl. Integrierter Bericht 2020, DB AG, S. 119, 188; Halbjahresabschluss 2021, DB AG, S. 18, 21, 30.

Abbildung 8

Preise für Fernverkehrstickets deutlich unter Vorjahresniveau

Verbraucherpreisindex für Fernverkehrstickets, Destatis (2015 = 100).



Berechnung (des MwSt-korrigierten Preisindex) und Grafik: Bundesrechnungshof.

Quelle: www.destatis.de, Verbraucherpreisindex für CC13-0731121100.

Hinweis: Zum 1. Januar 2020 wurde der Mehrwertsteuersatz für Fernverkehrstickets von 19 auf 7 % gesenkt. In obiger Grafik ist für das Jahr 2020 ein auf den ursprünglichen Satz umgerechneter Preis dargestellt, um Vergleichbarkeit mit dem Jahr 2019 zu gewährleisten. Der tatsächliche Preistrückgang war somit stärker.

Zwischenfazit:

Das Segment Fernverkehr stand im Jahr 2020 im Spannungsfeld zwischen Aufrechterhaltung eines (defizitären) Mobilitätsangebots einerseits und einer Gegensteuerung zur Minimierung der wirtschaftlichen Schäden andererseits. Es ist dabei nachvollziehbar, dass der Konzern ein Grundangebot aufrechterhalten wollte. Dennoch überzeugt die Argumentation des BMVI zu dessen Ausgestaltung nicht: Im Ergebnis wurde bis auf einen begrenzten Zeitraum der reguläre Betrieb als erforderliches Grundangebot definiert. Relevante Fahrplananpassungen insbesondere in der späteren Pandemiephase sind nicht erkennbar trotz gegebener Vorbereitungszeit und somit der Gestaltungsmöglichkeit, auch mit reduzierter Betriebsleistung eine angemessenen Fernverkehrsanbindung sicherzustellen.

Es ist auch nicht erkennbar, dass die Gewährleistung eines Grundangebots in allen Phasen die Beibehaltung von Sparpreis-Angeboten rechtfertigte. Bei erforderlichen Bahnreisen führt dies zu Mindererlösen gegenüber Standardpreisen, bei nicht erforderlichen Reisen setzen Sparpreise gegebenenfalls Mobilitätsanreize, die angesichts der Pandemiesituation nicht angezeigt waren.

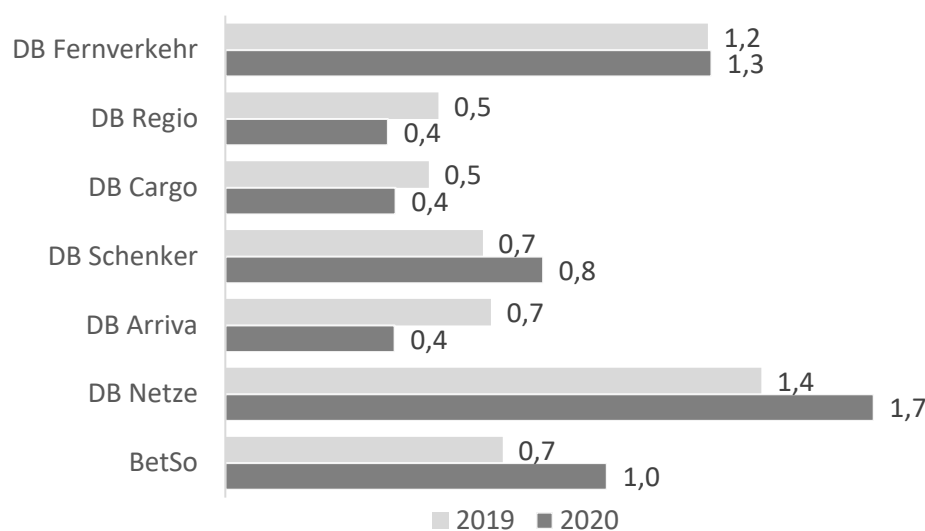
Trotz Defizits Rekord-Investitionen und keine relevanten Beteiligungsverkäufe

Die Nettoinvestitionen des Konzerns, d. h. ohne die Mittel des Bundes, lagen im Jahr 2020 mit 5,9 Mrd. Euro höher als im Vorjahr (5,6 Mrd. Euro). Der integrierte Bericht spricht von einem „Rekordniveau“.⁴⁰ Einen Anstieg der Investitionen verzeichneten dabei auch die Segmente DB Schenker und Beteiligungen/Sonstige (Abbildung 9).

Abbildung 9

Nettoinvestitionen mehrheitlich steigend

Nettoinvestitionen 2019 vs. 2020 (Mrd. Euro).



Grafik: Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierter Bericht 2020, S. 188.

Daneben „investierte“ der Konzern im Jahr 2020 auch in den weiteren Personalaufbau (Anstieg im Systemverbund Bahn von 195 000 auf 203 000 Mitarbeitende). Insbesondere im Fernverkehr erhöhte sich die Anzahl der Mitarbeitenden binnen Jahresfrist um 8,7 %, ⁴¹

Im Jahr 2020 kam es zu keinen relevanten Beteiligungsveräußerungen, um Liquidität zur Deckung der aktuellen Defizite zu generieren oder strukturelle Veränderungen vorzunehmen.

Zwischenfazit:

Der Konzern stabilisierte seine wirtschaftliche Lage weder durch Einschränkungen der Nettoinvestitionen gegenüber den Vorjahren noch durch größere Beteiligungsverkäufe.

⁴⁰ Integrierter Bericht, S. 31.

⁴¹ Integrierter Bericht, S. 188.

Auch der langfristig geplante Personalaufbau wurde nicht ausgesetzt. Die Notwendigkeit des Personalaufbaus zu diesem Zeitpunkt ist letztlich daran zu beurteilen, ob ein kurzfristiges Nachfragewachstum diese Kapazitäten hinreichend auslasten wird.

Gegensteuerung der DB AG als erfolgreich ausgewiesen, denn Berechnungsmodus setzt keine Kostensenkung gegenüber Vorjahres-Ist, sondern gegenüber Plan voraus

Das im Mai 2020 vorgestellte Maßnahmenpaket zur Stabilisierung des DB AG-Konzerns sah neben Eigenkapitalhilfen und höherer Neuverschuldung auch eine Gegensteuerung im Systemverbund Bahn vor. Dies sollte zu Gesamteinsparungen gegenüber den ursprünglichen Planwerten von 4,1 – 5,1 Mrd. Euro im Zeitraum 2020 – 2024 führen (durchschnittlich 0,8 – 1,0 Mrd. Euro pro Jahr). Schwerpunktmäßig sollte dies bei Personal- und Sachaufwendungen erfolgen, die sich pro Jahr auf ein Ausgabenvolumen von 25 Mrd. Euro belaufen.⁴²

Die Bundesregierung konkretisierte diese geplanten Einsparungen in einer Antwort auf eine kleine Anfrage im März 2021: Im Sachaufwand sollten unter anderem gesunkene Ausgaben für Strom und für bezogene Leistungen (für geringere Verkehre im Güterverkehr) zur Gegensteuerung beitragen. Weitere Potenziale sollten beispielhaft durch Preis-Nachverhandlungen gehoben werden. Beim Personalaufwand sollte kurzfristig der Abbau von Arbeitsmehrleistungen und Urlaub zu Einsparungen führen und mittelfristig insbesondere neue Tarifverträge zur Reduzierung der Personalausgaben gegenüber den Planwerten beitragen.⁴³ Die DB AG bezeichnete den im September 2020 mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) abgeschlossenen Tarifvertrag einen „zentralen Beitrag zur Bewältigung der Pandemie-Schäden“.⁴⁴ Die EVG bezifferte den Effekt auf insgesamt 1,1 Mrd. Euro.⁴⁵

Trotz der gegenüber dem Vorjahr gestiegenen Kosten und Investitionen wies das BMVI in einer Antwort auf eine parlamentarische Anfrage darauf hin, dass „im Jahr 2020 bereits Gegensteuerungsmaßnahmen in Höhe von rund 1,7 Mrd. Euro umgesetzt wurden.“⁴⁶

Zwischenfazit:

Trotz steigender Kosten und Investitionen wird eine erfolgreiche Gegensteuerung des Konzerns ausgewiesen. Dies ist möglich, da die Gegensteuerungsmaßnahmen als Einsparung gegenüber den ursprünglichen Kostenplanungen ermittelt werden. Damit kann das BMVI bereits eine signifikante Gegensteuerung ausweisen, wenn die Kosten und Investitionen nicht

⁴² Summe der Material-, Personal- und sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Jahr 2020 im Systemverbund Bahn (Integrierter Bericht 2020, S. 189).

⁴³ Antwort auf die Parlamentarische Anfrage „Eigenbeitrag der Deutschen Bahn AG zur Bewältigung der wirtschaftlichen Schäden der Corona-Pandemie“, 29. März 2021, Drucksache 19/28062.

⁴⁴ DB AG, Pressemitteilung vom 17. September 2020, DB und EVG: Einigung auf Corona-Tarifpaket.

⁴⁵ Handelsblatt vom 7. Oktober 2020, Künftiger Chef der Eisenbahnergewerkschaft: „Wir ersparen der Bahn 1,1 Milliarden Euro“.

⁴⁶ Antwort auf die Parlamentarische Anfrage „Eigenbeitrag der Deutschen Bahn AG zur Bewältigung der wirtschaftlichen Schäden der Corona-Pandemie“, 29. März 2021, Drucksache 19/28062.

so stark steigen wie ursprünglich mit Wachstumsannahmen geplant. Das Erreichen der Einsparungsziele wird auch dadurch erleichtert, dass entfallende variable Kosten (beispielsweise Traktionsstrom für ausgefallene Verkehre) als Einsparmaßnahme gewertet werden.

Nicht zuletzt ist die Zusage, die Kosten um durchschnittlich maximal 1,0 Mrd. Euro pro Jahr gegenüber den (steigenden) Planungen zu reduzieren, im Verhältnis zu den jährlichen Personal- und Sachkosten von ungefähr 25 Mrd. Euro zu beurteilen.

Eine Übersicht der Gewinn- und Verlustrechnung und der Bilanz seit dem Jahr 2009 sind im Anhang 1 aufgeführt.

3 Wirtschaftliche Lage der Segmente

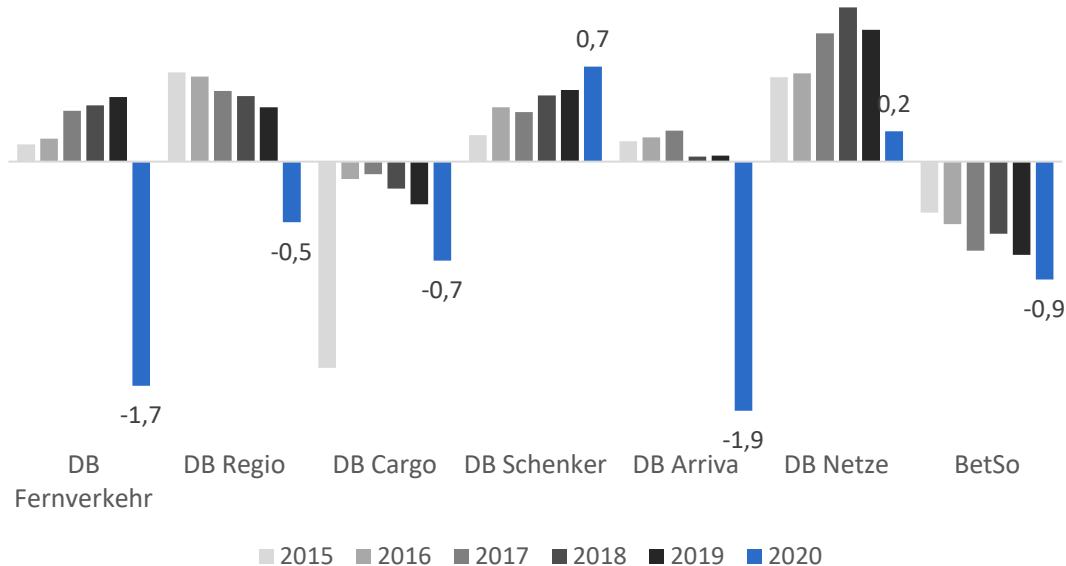
Nach der Analyse auf Konzernebene stellt der Bundesrechnungshof im Folgenden die Entwicklung auf Ebene der Segmente dar. Dabei vermittelt die Entwicklung des EBIT der einzelnen Segmente seit dem Jahr 2015 ein differenziertes Bild (Abbildung 10):

- Tendenziell stiegen die Erträge in den Segmenten Fernverkehr und DB Schenker. Hierbei wies in der COVID 19-Pandemie der Fernverkehr ein hohes Defizit aus (Rückgang Fahrgastzahlen), während im Segment DB Schenker die Erträge deutlich anstiegen (Sondersituation erhöhter Preise durch pandemiebedingte Verwerfungen).
- Seit mehreren Jahren sanken die Erträge in den Segmenten DB Regio, DB Arriva sowie den Infrastruktursegmenten. Sie waren aber vor der Pandemie noch positiv. Im Umfeld der Pandemie gingen die Erträge deutlich zurück, mit operativen Defiziten bei DB Regio und DB Arriva.
- Seit mehreren Jahren steigen die Defizite in den Segmenten DB Cargo und Beteiligungen/Sonstige, auch im Jahr 2020.

Abbildung 10

In mehreren Segmenten seit Jahren rückläufige Erträge

Entwicklung des EBIT laut Konzernabschluss je Segment (2015 – 2020, in Mrd. Euro).



Grafik: Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierter Bericht 2020, S. 100/101; Integrierter Bericht 2019, S. 103/104; Integrierter Bericht 2018, S. 98/100; Integrierter Bericht 2017, S. 85/86; Integrierter Bericht 2016, S. 107/108; Integrierter Bericht 2015, S. 96/97 sowie Seite „Segmentinformationen“ im jeweiligen Anhang der vorgenannten integrierten Berichte.

3.1 Systemverbund Bahn vor mehreren Herausforderungen

DB Fernverkehr mit positiver Entwicklung in der Vergangenheit, aber Unsicherheit bei weiterer Entwicklung

Fahrgastzahlen, Umsätze und Auslastung im Segment Fernverkehr stiegen in den letzten Jahren vor 2020 an; auch die Erträge konnten folglich gesteigert werden.⁴⁷ Durch den Fahrgastrückgang im Jahr 2020 (vgl. Kapitel 2.2) bei gleichzeitig weitgehend beibehaltenem Angebot wurde das Segment zum größten Verlustbringer im Konzern (-1,7 Mrd. Euro).

Zwischenfazit:

Die künftige Entwicklung wird davon abhängen, ob DB Fernverkehr die erweiterten Zugkapazitäten und den Personalanstieg wirtschaftlich auslasten kann. Neben der Frage der Qualität und Kundenzufriedenheit (Pünktlichkeit) wird dabei auch entscheidend sein, ob und wie schnell sich die Nachfrage nach der Pandemie erholt und ob dies insbesondere auch für den profitablen Geschäftsreiseverkehr gilt.

⁴⁷ Gz.: III 6 - 2020 - 0608 (a. a. O.), S. 17.

DB Regio mit Margenrückgang im Schienen- und Restrukturierungsbedarf im Busverkehr

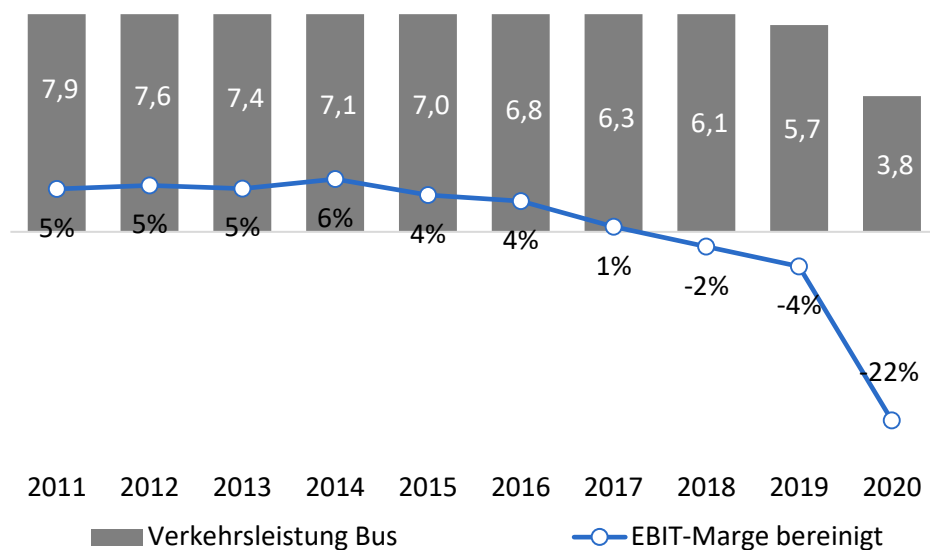
Innerhalb des Segments DB Regio ist zwischen den Sparten Schienen- und Busverkehr zu unterscheiden. Beide wiesen in der Vergangenheit in einem steigenden Gesamtmarkt konstante Umsätze aus, unterscheiden sich aber in ihrer Ertragskraft:

- Im Schienennahverkehr waren die Margen seit mehreren Jahren aufgrund des Ausschreibungswettbewerbs rückläufig, aber vor dem Pandemie-Jahr 2020 positiv.⁴⁸
- Im regionalen Busverkehr waren sowohl die Verkehrsleistungen als auch die Überschüsse kontinuierlich rückläufig. Bereits seit 2018 erwirtschaftete die Sparte Defizite. Im Jahr 2020 hat sich diese Situation weiter verschärft (Abbildung 11).

Abbildung 11

Langfristige wirtschaftliche Verschlechterung bei Regio Bus

Entwicklung der Verkehrsleistung (in Milliarden Personenkilometer) und der bereinigten EBIT-Marge (in Prozent) seit dem Jahr 2011.



Grafik: Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierte Berichte 2011 – 2020.

Zwischenfazit:

Der Wettbewerb für das Segment DB Regio ist hoch und die Margen im dortigen Schienenverkehr seit längerem rückläufig. Zudem besteht akuter Handlungsbedarf im Busverkehr jenseits des Gewährleistungsauftrags der DB AG, der bereits seit dem Jahr 2018 defizitär wirtschaftet.

⁴⁸ Integrierter Bericht 2020, S. 129, Integrierter Bericht 2018, S. 130, Integrierter Bericht 2016, S. 143.

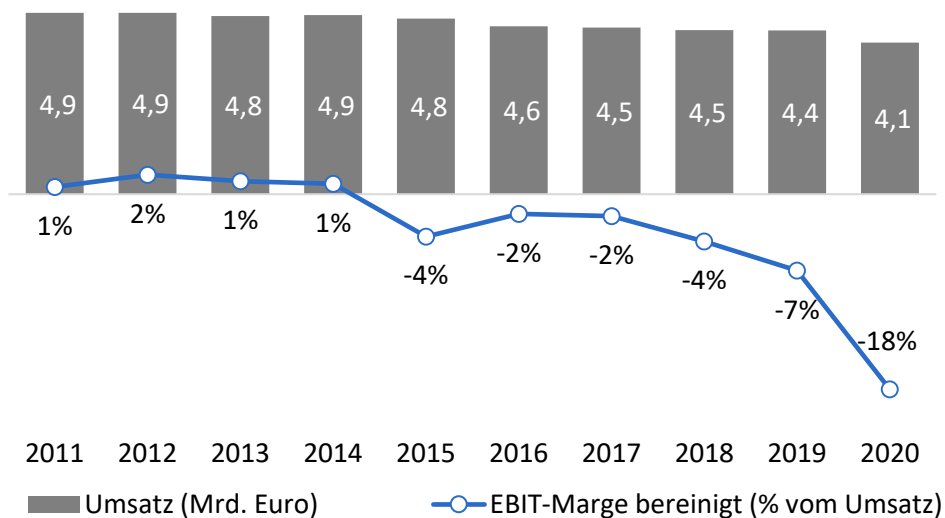
DB Cargo seit mehreren Jahren mit zunehmenden Verlusten

Das Schienengüterverkehrssegment des Konzerns weist seit dem Jahr 2015 sinkende Umsätze und operative Verluste aus. Die Verluste nahmen dabei deutlich zu (Abbildung 12).

Abbildung 12

Langfristige wirtschaftliche Verschlechterung bei DB Cargo

Umsatz und (bereinigte) EBIT-Marge seit dem Jahr 2011 (in Mrd. Euro/Prozent).



Grafik: Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierte Berichte 2011 – 2020, Seite „Segmentinformationen“ im jeweiligen Anhang.

Damit entwickelte sich das Segment schlechter als der Gesamtmarkt: Sowohl der Güterverkehr⁴⁹ als auch der Anteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr (Modalsplit) steigen seit dem Jahr 2015 leicht.⁵⁰ Allerdings hat DB Cargo gegenüber Konkurrenten deutlich Marktanteile verloren.⁵¹ Das Unternehmen begründete dies mit der Abhängigkeit von DB Cargo von rückläufigen Branchen,⁵² allerdings bestehen seit Jahren auch Qualitätsprobleme.

Für das Jahr 2020 wies der Konzern in Pressemitteilungen und auch im Konzernabschluss darauf hin, dass DB Cargo „auch während der Corona-Pandemie die Versorgung der europäischen Wirtschaft grenzüberschreitend sichergestellt hat“ und „Rückgrat für die Wirtschaft“ sei.⁵³ Zugleich ist der Marktanteil des Schienengüterverkehrs im Jahr 2020 zulasten des

⁴⁹ Verkehr in Zahlen 2020/2021, S. 245.

⁵⁰ Im Jahr 2015 17,3 %, im Jahr 2020 18,2 %; Integrierter Bericht 2015, S. 82; Integrierter Bericht 2020, S. 113. Vergleiche auch mit gleichem Trend Verkehr in Zahlen 2020/2021, S. 247.

⁵¹ Im Jahr 2015 10,7 %, im Jahr 2020 7,8 %; Integrierter Bericht 2015, S. 82; Integrierter Bericht 2020, S. 113.

⁵² Integrierter Bericht 2020, S. 114.

⁵³ Integrierter Bericht 2020, S. 8.

Straßengüterverkehrs gesunken und DB Cargo hat gegenüber anderen Schienengüterverkehrsunternehmen weitere Marktanteile verloren.⁵⁴

Insgesamt ging der Umsatz von DB Cargo im Jahr 2020 um 0,3 Mrd. Euro bzw. knapp 8 % zurück. Das EBIT sank um 0,4 Mrd. Euro. Damit erzielte das Segment bei einem Umsatz von 4,1 Mrd. Euro ein operatives Defizit von 0,7 Mrd. Euro.⁵⁵ Im integrierten Bericht wird nicht erläutert, wie stark die einzelnen Subsegmente (Einzelwagen-, Ganzzug- oder kombinierter Verkehr) zur Verschlechterung und zum Verlust im Jahr 2020 beitrugen. Die regionale Unterteilung der Ergebnisse ist zudem unvollständig.⁵⁶

Zwischenfazit:

Das Segment DB Cargo steht angesichts des hohen und langjährigen Defizits vor enormen Herausforderungen. Eine Trendwende ist bisher weder in den finanziellen Kennzahlen (Umsatz- oder Ergebnisstabilisierung) noch bei der Marktstellung erkennbar: Auch im Jahr 2020 verlor DB Cargo weitere Marktanteile an Konkurrenzunternehmen auf der Schiene und darüber hinaus. Vor diesem Hintergrund ist die Aussage, dass DB Cargo „auch während der Corona-Pandemie die Versorgung der europäischen Wirtschaft grenzüberschreitend sichergestellt hat“ zwar richtig, gilt aber in mindestens gleichem Maße für die Wettbewerber auf und jenseits der Schiene.

Angesichts der enormen Verluste hält es der Bundesrechnungshof für intransparent, dass ein Defizit von 80 Mio. Euro „jenseits der Regionen“ besteht, ohne erläutert zu werden.

Infrastruktursegmente ohne Jahresüberschuss

Die Infrastruktursegmente (DB Netze Fahrwege, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie) bewegen sich in einem weitgehend reguliertem Marktumfeld. Sie erzielten in den Vorjahren mit 1 Mrd. Euro pro Jahr einen Großteil des Konzern-EBIT.⁵⁷ Zu diesen Erträgen trug insbesondere DB Netze Fahrwege über Trassenentgelte bei.

Im Jahr 2020 ging bei nur leicht rückläufiger Trassennutzung (-2,3 %) das operative Ergebnis trotz gestiegener Trassenpreise deutlich zurück (bereinigtes EBIT 0,4 Mrd. Euro, EBIT 0,2 Mrd. Euro). Nach Zinsen und Steuern erwirtschafteten weder die DB Netz AG (Fahrwege), noch die DB Station & Service AG (Personenbahnhöfe), noch die DB Energie GmbH (Energie) einen Jahresüberschuss.⁵⁸

⁵⁴ Integrierter Bericht 2020, S. 113.

⁵⁵ Integrierter Bericht 2020, S. 129.

⁵⁶ Sowohl Umsatz als auch Mitarbeiterzahlen sind vollständig den Regionen zugeschlüsselt. Beim bereinigten EBIT wurde wie in den Vorjahren ein knapp dreistelliger Millionenbetrag nicht den Regionen zugerechnet.

⁵⁷ EBIT von ungefähr 1 Mrd. Euro p. a. im Jahr 2018 und 2019 bei einem Konzern-EBIT von 1,4 bzw. 1,8 Mrd. Euro, vgl. Beratungsbericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss vom 25. Mai 2020, S. 23 ff.

⁵⁸ Integrierter Bericht 2020, S. 59.

Zwischenfazit:

An den Erträgen der letzten Jahre wird die Abhängigkeit des Konzerns von den Infrastrukturüberschüssen deutlich. Entsprechend bestehen Ergebnisrisiken, sofern die prognostizierte Netzauslastung, die der Trassenpreisregulierung zugrunde liegt, aufgrund außerordentlicher Entwicklungen nicht erreicht wird.

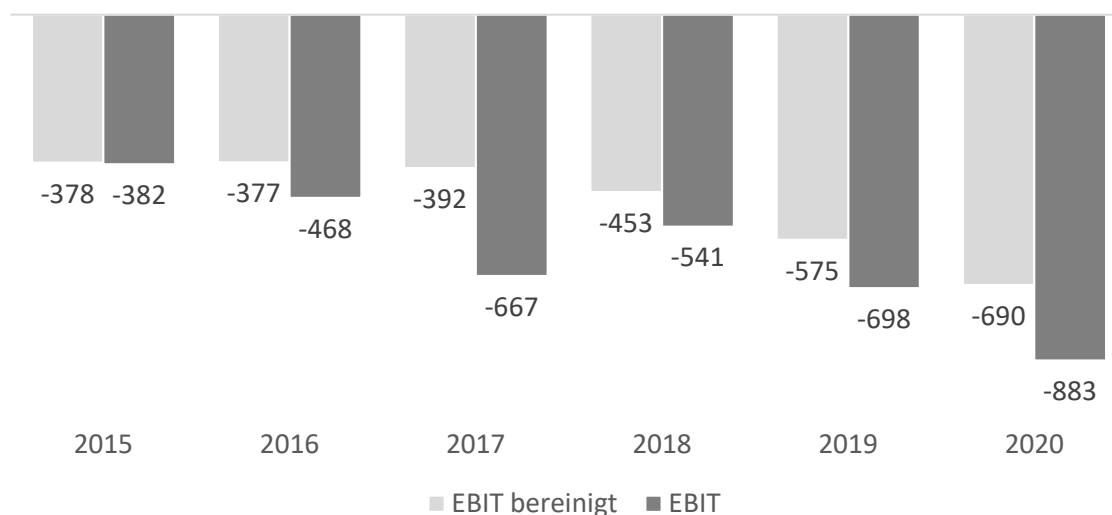
Hohes Defizit des Segments Beteiligungen/Sonstige von 0,9 Mrd. Euro inhaltlich weiterhin intransparent

Die Segmentdarstellung der DB AG weist neben den operativen Segmenten zusätzlich das Segment Beteiligungen/Sonstige aus. Der Bundesrechnungshof hatte in seinen früheren Berichten bereits auf die dortigen hohen Defizite hingewiesen. Diese Situation hat sich im Jahr 2020 verschärft: Das bereinigte EBIT betrug -0,7 Mrd. Euro, ohne Bereinigung von Sondereffekten sogar -0,9 Mrd. Euro. (Abbildung 13).

Abbildung 13

Rekord-Verluste im Segment Beteiligungen/Sonstige

EBIT und bereinigtes EBIT im Segment Beteiligungen/Sonstige 2015 – 2020 (Mio. Euro).



Berechnung (des EBIT) und Grafik: Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierter Bericht 2020, S. 188/101, Integrierter Bericht 2018, S. 186/100; Integrierter Bericht 2016, S. 202/108.

Mit diesem Defizit hat das Segment einen deutlich höheren Anteil am Konzernergebnis als entsprechende Segmente in anderen Konzernen (Tabelle 3).

Tabelle 3

Im externen Vergleich hohes Defizit bei Beteiligungen/Sonstige

EBIT (vor Bereinigung) im Segment Beteiligungen/Sonstige der letzten fünf Jahre im externen Benchmarking (Mio. Euro/Prozent).

	2016	2017	2018	2019	2020
DB AG					
EBIT BestSo	-468	-667	-541	-698	-883
EBIT Konzern	1 461	1 688	1 819	1 384	-4 757
Anteil BetSo an Konzern	-32	-40	-30	-50	n.a.
Zum Vergleich					
Dt. Telekom AG (Anteil an EBITDA AL)	-3	-3	-3	-3	-1
Dt. Post AG (Anteil an EBIT)	-10	-9	-13	-13	-14
Dt. Lufthansa AG (Anteil EBIT)	-13	-4	-5	-12	n.a.

Erläuterung: Berechnung (der Anteile): Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierter Bericht 2020, S. 188/101, Integrierter Bericht 2018, S. 186/100, Integrierter Bericht 2016, S. 202/108, Geschäftsberichte Deutsche Telekom AG, Deutsche Post AG, Deutsche Lufthansa AG.

Das Segment enthält zum einen Serviceeinheiten für administrative oder operative Dienstleistungen an die übrigen Segmente (z. B. DB Zeitarbeit und DB Fahrzeuginstandhaltung) sowie Beteiligungen, die keinem anderen Segment zugeordnet sind (z. B. Digital Ventures, International Operations). Zum anderen werden dort auch die nicht vollständig auf die übrigen Segmente umgelegten Kosten der Konzernleitung erfasst.⁵⁹

Das Defizit resultierte hauptsächlich aus dem zweiten Bereich. Die dortigen 2 756 Mitarbeitenden verantworteten demnach ein Defizit von -637 Mio. Euro des bereinigten Segment-EBIT von -690 Mio. Euro.⁶⁰ Der Konzernabschluss nennt keine weiteren Details zum Defizit.

Zwischenfazit:

Die Zusammenfassung zentraler Funktionen in einem eigenen Segment ist nachvollziehbar, das Ausmaß des dort anfallenden Verlustes ist beim DB AG-Konzern im externen Vergleich jedoch hoch. Zu dem Defizit von 0,9 Mrd. Euro sind dennoch nur wenige Informationen bekannt. Dies wird der Bedeutung des Segments für das Konzernergebnis nicht gerecht.

Damit besteht weiter die Gefahr, dass durch eine unvollständige Weiterberechnung von Kosten die tatsächliche Ertragslage der übrigen Segmente verzerrt dargestellt wird. Auf diese

⁵⁹ Integrierter Bericht 2020, S. 241.

⁶⁰ Integrierter Bericht 2020, S. 153.

Problematik hat der Bundesrechnungshof in der Vergangenheit bereits hingewiesen,⁶¹ ohne dass es bisher zu Veränderungen kam.

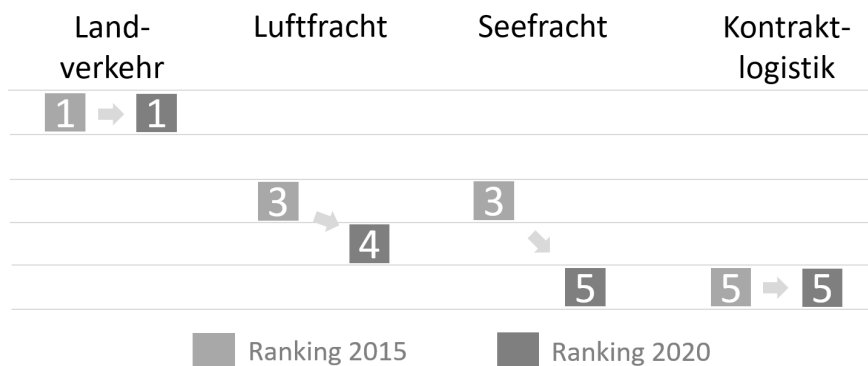
3.2 DB Schenker mit sich verschlechternder Marktposition

Der Umsatz des Logistikers DB Schenker ist in den letzten Jahren gestiegen (Wachstum zwischen 2015 bis 2020: 14 %) und die Erträge verbesserten sich. Dies gilt auch für das Pandemie-Jahr 2020, in dem DB Schenker das einzige Segment mit steigenden Umsätzen und Ergebnissen war, insbesondere aufgrund von erhöhten Preisen in der See- und Luftfracht.⁶² Zugleich hat sich die relative Marktposition von DB Schenker in den letzten Jahren verschlechtert (Abbildung 14).

Abbildung 14

Verschlechterung der Marktposition von DB Schenker

Entwicklung der Marktposition gemäß Einschätzung des DB AG-Konzerns seit dem Jahr 2015.



Grafik: Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierter Bericht 2015, S. 63, Integrierter Bericht 2020, S. 56.

Hinweis: Weltweites Ranking durch DB AG, auf Basis: Umsatz im Landverkehr, Tonnen bei Luftfracht, TEU bei Seefracht und Umsatz bei Kontraktlogistik.

DB Schenker möchte „seine führende Marktposition weiter stärken“⁶³, um Kunden weltumspannende Netzwerke mit international harmonisierten Standards anbieten zu können. Daher ist DB Schenker bestrebt, im Ausland auch durch Übernahmen, Fusionen und Joint

⁶¹ Beratungsberichte nach § 88 Absatz 2 BHO an die Bundesregierung vom 31. Mai 2019, Gz.: III 6 - 2019 - 0227- und an den Haushaltsausschuss vom 11. September 2019, Gz.: III 6 - 2019 - 0227/1-HHA; Beratungsbericht nach § 88 Absatz 2 BHO über aktuelle Erkenntnisse zur wirtschaftlichen Lage und zum Corona-bedingten zusätzlichen Finanzierungsbedarf des DB AG-Konzerns an den Haushaltsausschuss vom 25. Mai 2020, Gz.: III 6 - 2020 - 0608.

⁶² Der Umsatz- und Ergebnisanstieg im Wesentlichen im Luftfrachtverkehr, wo es pandemiebedingt zu Engpässen Preisausschlägen kam. Integrierter Bericht 2020, S. 166.

⁶³ Integrierter Bericht 2020, S. 163.

Ventures weiter zu wachsen.⁶⁴ Diese Investitionen sind entweder aus den Cashflows des Konzerns oder innerhalb der Grenzen der vom Haushaltsausschuss vorgegebenen Verschuldung (vgl. Kapitel 2.1) zu leisten. Damit steht Schenker in Konkurrenz zu anderen Segmenten bei Investitionsmitteln. Allerdings hat der DB AG-Konzern mit der aktuellen Strategie Starke Schiene den Fokus des Konzerns auf den Systemverbund Bahn gelegt.

Nicht zuletzt befindet sich DB Schenker im mittelbaren Besitz des Bundes und ist somit dem Spannungsverhältnis zwischen der internationalen Ausweitung seiner Geschäftstätigkeit und der Abwendung von Risiken für den Bund ausgesetzt. In diesem Zusammenhang hat der Bundesrechnungshof in der Vergangenheit wiederholt darauf hingewiesen, dass die Beteiligung des Bundes an DB Schenker dem wichtigen Bundesinteresse entgegenläuft und empfohlen, die Beteiligung zu veräußern.⁶⁵ Das BMVI hält demgegenüber ein fortgesetztes Engagement bei DB Schenker für gedeckt von einem wichtigen Bundesinteresse.

Zwischenfazit:

Die steigenden Umsätze und Erträge bei DB Schenker dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich die Marktposition von DB Schenker in den letzten Jahren verschlechterte. Die weitere Entwicklung wird davon abhängen, ob DB Schenker innerhalb des Konzerns die erforderlichen Spielräume und finanziellen Mittel erhält, um durch weitere Expansion international wettbewerbsfähig zu bleiben. Dem stehen jedoch nicht nur der Kapitalengpass bei der DB AG entgegen, sondern auch Bedenken, wie eine internationale Expansion mit dem wichtigen Bundesinteresse der mittelbaren Bundesbeteiligung DB Schenker in Einklang zu bringen ist. Beides kann die unternehmerische Freiheit im Vergleich zu Wettbewerbern einschränken, wodurch sich die Marktposition weiter verschlechtern könnte.

Für den Bundesrechnungshof ist nicht erkennbar, welche Vorteile ein in Bundeseigentum befindlicher internationaler Logistikdienstleister gegenüber einem in Privateigentum bietet.

3.3 DB Arriva bereits vor der Pandemie in der Krise

Zur Situation dieses Segments ist grundsätzlich anzumerken:

- Das Segment weist langfristig sinkende operative Margen aus (EBIT bereinigt und EBIT). Auch die Umsätze sanken bereits vor der COVID 19-Pandemie.

⁶⁴ Die Anzahl an Fusionen und Übernahmen im weltweiten Transport- und Logistiksektor nahm vor der COVID 19-Krise stetig zu; vergleiche u. a. PwC, M & A in the Transport & Logistics Industry, January – December 2019. Abgerufen am 1. Juli 2021 unter: <https://www.pwc.de/de/transport-und-logistik/m-and-a-in-the-transport-logistics-industry.pdf>.

⁶⁵ Bericht des Bundesrechnungshofes nach § 99 BHO zur strukturellen Weiterentwicklung und Ausrichtung der Deutschen Bahn AG am Bundesinteresse vom 17. Januar 2019. Abrufbar unter: <https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/sonderberichte/2019/bahn-ag-2019>.

- Das britische Department for Transportation entzog DB Arriva am 1. März 2020 den bisher größten Auftrag (Rail North) aufgrund von anhaltenden Qualitätsproblemen. Der Auftrag führte bereits in den Jahren 2018 und 2019 zu hohen Belastungen. Eine abschließende wirtschaftliche Regelung der Ansprüche nach dem Entzug steht noch aus.⁶⁶
- Das Segment sollte im Jahr 2019 an Investoren veräußert werden. Dies scheiterte jedoch noch vor der COVID 19-Pandemie mangels transaktionsfähiger Gebote.⁶⁷
- Im Jahr 2020 initiierte der Konzern einen „Review der strategischen Ausrichtung“, um „das strategische Geschäftsportfolio zu überprüfen und Verbesserungspotenziale zu identifizieren.“ Auch das Management von DB Arriva wurde neu besetzt.⁶⁸
- Zum Halbjahresabschluss 2020 wurde bereits der Firmenwert des Segments vollständig abgeschrieben (1,4 Mrd. Euro). Der Integrierte Bericht begründet dies mit einer „im Wesentlichen coronabedingt deutlich reduzierten Ergebnis- und Cashflow-Planung im Segment DB Arriva [...] zusammen mit den deutlich erhöhten Kapitalkosten“.⁶⁹

Zwischenfazit:

Das ehemalige Wachstumssegment DB Arriva ist bereits vor der COVID 19-Pandemie nicht mehr gewachsen und war seit längerem ertragsschwach. Inzwischen werden signifikante operative Probleme bei DB Arriva deutlich, wie der Auftragsentzug von Rail North und auch die eingeleitete strategische Neuausrichtung und Managementwechsel zeigen.

Die Ertragsentwicklung „nach COVID 19“ wird davon abhängen, inwiefern der Konzern das Segment stabilisieren und die Profitabilität verbessern kann. Dies wird auch für den Erlös aus dem mittelfristig weiterhin angestrebten Verkauf des Segments DB Arriva entscheidend sein.

4 Prognose für das Jahr 2021 und später

4.1 Für das Jahr 2021 Prognose hoher Verluste bei teilweiser Normalisierung des Personenverkehrs

Im März 2021 prognostizierte der DB AG-Konzern im Konzernabschluss eine teilweise Normalisierung des Schienenpersonenverkehrs für das Jahr 2021, wobei er ein rückläufiges Infektionsgeschehen, gelockerte Kontaktbeschränkungen und ein wieder erstarkendes Vertrauen in öffentliche Verkehrsmittel unterstellte.⁷⁰ Unter diesen Annahmen erwartete er

⁶⁶ Integrierter Bericht, S. 157.

⁶⁷ Ein alternativ geplanter Börsengang wurde im Jahr 2020 aufgrund der COVID 19-Pandemie unterbrochen.

⁶⁸ Integrierter Bericht 2020, S. 156.

⁶⁹ Integrierter Bericht 2020, S. 199.

⁷⁰ Integrierter Bericht 2020, S. 178.

einen Umsatz von „> 41“ Mrd. Euro und ein bereinigtes EBIT von „~ -2“ Mrd. Euro.⁷¹ Für die Folgejahre waren keine Prognosen genannt.

Im April 2021 verabschiedete der Bundestag Änderungen am Infektionsschutzgesetz. Bestandteil dessen waren verschärfte Maßnahmen zur Pandemie-Bekämpfung, insbesondere bundeseinheitliche Regelungen zu Mobilitätsbeschränkungen bei höheren Inzidenzwerten und die Pflicht für Arbeitgeber, Homeoffice anzubieten.⁷²

Zwischenfazit:

Trotz einer durch den DB AG-Konzern prognostizierten teilweisen Normalisierung der Lage plante die DB AG zumindest für das Jahr 2021 weiter ein hohes Defizit beim (bereinigten) EBIT, das nur knapp über dem Vorjahr lag (2020: -2,9; 2021: „~-2 Mrd. Euro“). Die Gegensteuerung würde somit auch ein Jahr nach Beginn der Pandemie keine deutliche Verbesserung der wirtschaftlichen Lage sicherstellen.

Es ist zudem nicht auszuschließen, dass sich die tatsächliche Pandemie-Lage und die Mobilitätsnachfrage im Jahresverlauf schlechter entwickelt als in der im ersten Quartal vorgenommenen Prognose. Dann würde selbst dieses prognostizierte Ergebnis verfehlt, sofern die Ausnahmesituation im Logistikgeschäft (DB Schenker) die Ergebnisrisiken im Systemverbund Bahn nicht kompensieren kann.

4.2 Verschuldungshöhe im Jahr 2021 zudem abhängig von Umsetzung des geplanten Hilfspakets

Die Prognose des Konzerns wies einen Zielwert für die Nettofinanzschulden zum 31. Dezember 2021 von „< 30“ Mrd. Euro aus, d. h. die Verschuldung würde im Geschäftsjahr 2021 nicht (wesentlich) weiter steigen.⁷³ Dies setzte zum einen voraus, dass die Ertragsplanung erreicht wird (vgl. Kapitel 4.1). Zum anderen unterstellte dies eine Eigenkapitalstärkung zum Ausgleich der pandemiebedingten Schäden nach dem mittlerweile ergänzten Drei-Säulen-Modell durch den Bund beziehungsweise in vergleichbarer Höhe.

Zur Stabilisierung des Konzerns hatte die Bundesregierung im Mai 2020 das Drei-Säulen-Modell vorgestellt, welches aus konzerninternen Gegensteuerungsmaßnahmen, Eigenkapitalhilfen des Bundes und höherer Kreditaufnahme bestand.⁷⁴ Auf dieser Basis waren im zweiten Nachtragshaushalt für das Jahr 2020 Eigenkapitalhilfen von 5 Mrd. Euro für den DB AG-Konzern vorgesehen. Der Bundesrechnungshof hatte sich zu verschiedenen Aspekten in

⁷¹ Integrierter Bericht 2020, S. 181.

⁷² „Vierten Gesetzes zum Schutz der Bevölkerung bei einer epidemischen Lage von nationaler Tragweite“ vom 22. April 2021.

⁷³ Integrierter Bericht 2020, S. 181.

⁷⁴ Bericht der Bundesregierung zum aktuellen Sachstand in Bezug auf die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Deutsche Bahn AG, Haushaltsausschussdrucksache 19/5836, 22. Mai 2020.

mehreren Berichten kritisch geäußert.⁷⁵ Da die Gespräche mit der EU-Kommission zur erforderlichen beihilferechtlichen Prüfung bis Ende 2020 nicht erfolgreich abgeschlossen werden konnten, wurden die Eigenkapitalhilfen nicht ausbezahlt, sondern in unveränderter Höhe in den Haushalt des Jahres 2021 übertragen. Am 21. April 2021 wurden Änderungen bezüglich der geplanten Maßnahmen beschlossen. Nunmehr war anstelle der Eigenkapital-Komponente eine Bausteinlösung vorgesehen. Sie sah für das Jahr 2021 ein unverändertes Gesamtvolumen von 5 Mrd. Euro und weitere Mittel von 0,3 Mrd. Euro für das Jahr 2022 vor. Die Zahlungen verteilten sich dabei auf folgende drei Bausteine:

- Trassenpreisförderung für den Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr von März 2020 bis Ende 2021 im Schienengüterverkehr bzw. bis in das Jahr 2022 im Schienenpersonenfernverkehr (2,8 Mrd. Euro für alle Unternehmen des Sektors).
- Kompensation der Dividendenzahlung der DB AG im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III für die Zahlungen im Jahr 2021 und gegebenenfalls im Jahr 2022, um die Finanzierung der Schienenweg-Erhaltungsinvestitionen sicherzustellen (0,65 Mrd. Euro für das Jahr 2021).
- Eigenkapitalerhöhung durch den Bund bei der DB AG zum Ausgleich nachgewiesener, direkt durch Eindämmung der COVID 19-Pandemie entstandener Schäden (1,9 Mrd. Euro).

Eine abschließende Einigung mit der EU-Kommission über dieses Modell steht aus. Für den Bundesrechnungshof ist trotz der Zustimmung der EU-Kommission zu einzelnen Bausteinen⁷⁶ aktuell nicht ersichtlich, ob die hieraus dem Konzern zur Verfügung stehenden Mittel betragsmäßig der Unterstützung nach dem früheren Drei-Säulen-Modell entsprechen. Sofern dies nicht der Fall ist, wäre dies durch eine höhere Verschuldung oder verstärkte Gegensteuerungsmaßnahmen zu kompensieren.

Zwischenfazit:

Es ist trotz einer teilweisen Genehmigung des geplanten Hilfspakets durch die EU-Kommission unklar, ob die Verschuldungsprognose von „< 30“ Mrd. Euro zum 31. Dezember 2021 erreicht werden kann:

1. Die zugrundeliegende Ertragsplanung ist risikobehaftet, weil die Entwicklung der Mobilitätsnachfrage im weiteren Jahresverlauf unklar ist.

⁷⁵ Beratungsberichte nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss vom 5. Oktober 2020 und 24. November 2020. Abrufbar unter: <https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/beratungsberichte/2020/mehrfache-berichterstattung-zu-corona-hilfen-fuer-die-db-ag-1>.

⁷⁶ Bisher wurden die Trassenpreissenkungen für den Schienenpersonenfernverkehr und den Schienengüterverkehr genehmigt. Ebenso wurde eine Eigenkapitalerhöhung von 550 Mio. Euro für pandemiebedingte Schäden im Fernverkehr im Zeitraum März – Juni 2020 genehmigt.

2. Das bisher in der Prognose unterstellte Hilfspaket des Bundes zur Eigenkapitalstärkung bei der DB AG wurde inzwischen grundlegend überarbeitet. Hieraus können sich geänderte Unterstützungsbeträge für die DB AG ergeben.

4.3 Bisher unverändertes Festhalten an langfristigen Wachstumszielen trotz unklarer Nachfrageentwicklung

Im Rahmen des Prognoseberichts stellte der Konzern dar, dass „Pendlerverkehre und Geschäftsreisen [...] möglicherweise dauerhaft durch Heimarbeit und digitale Kommunikation ersetzt werden.“⁷⁷ Auch der Wissenschaftliche Beirat beim BMVI wies im September 2020 darauf hin, dass das geänderte Arbeits- und Mobilitätsverhalten langfristig „zu einer Einsparung an Personenkilometern“⁷⁸ führen könne. Auch erste Studien lassen entsprechende Schlüsse zu.⁷⁹

Der Konzern hielt im Konzernabschluss dennoch explizit an der im Jahr 2019 vorgestellten Dachstrategie Starke Schiene fest,⁸⁰ die u. a. eine Verdopplung der Fernverkehrsreisenden und einen deutlichen Ausbau der Netzinfrastruktur vorsieht. Vor diesem Hintergrund plante der Konzern für das Jahr 2021 Bruttoinvestitionen von „> 15“ Mrd. Euro, was den Rekordwert des Jahres 2020 deutlich übertrifft. Gleiches gilt für die Nettoinvestitionen von „> 6“ Mrd. Euro.⁸¹

Zwischenfazit:

Sowohl der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur als auch der Konzern selbst hielten langfristige und dauerhafte Veränderungen der Nachfrage zulasten des Schienenpersonenverkehrs für möglich. Dies legten auch erste Studien nahe. Es überrascht daher, dass sowohl der Konzern als auch der Bund als Eigentümer unverändert an den Wachstumszielen und Investitionsplänen aus der Zeit „vor COVID 19“ festhielten und weder Umfang noch Geschwindigkeit bisher nicht auf Aktualität überprüften.

⁷⁷ Integrierter Bericht 2020, S. 178.

⁷⁸ Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur 2020, Folgerungen für die zukünftige Verkehrspolitik nach den Erfahrungen und dem Umgang mit der COVID 19-Pandemie, S. 9, Abgerufen am 1. Juli 2021 über: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/wissenschaftlicher-beirat-covid-verkehrspolitik.pdf?__blob=publicationFile.

⁷⁹ Für den Regional-/Nahverkehr: Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bauen und Verkehr, Pressekonferenz 2. Juni 2021, Verkehrsverhalten nach Corona, S. 10: 27 % der Befragten gaben bei der künftigen Nutzung des ÖPNV „seltener“ an, 6 – 8 % „mehr“. Abgerufen am 1. Juli 2021 unter: https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/med/aktuell/verkehrsverhalten_nach_corona.pdf.

Für den Fernverkehr: PwC, Abschied von Urlaubs- und Dienstreisen?, S. 4: 61 % der Befragten gaben an, nach der COVID 19-Krise Dienstreisen zu reduzieren. Abgerufen am 1. Juli 2021 unter: <https://www.pwc.de/de/im-fokus/mobility-transformation/pwc-mobilitaet-2-abschied-von-urlaubs-und-dienstreisen.pdf>.

⁸⁰ Integrierter Bericht 2020, S. 32.

⁸¹ Integrierter Bericht 2020, S. 181.

5 Vorläufige Würdigung

Der Konzernabschluss 2020 des DB AG-Konzerns verdeutlicht die dramatische Verschlechterung der **wirtschaftlichen Lage**. Im Berichtsentwurf vom 8. Juli 2021 stellte der Bundesrechnungshof dar, dass dabei neben den Entwicklungen im Pandemiejahr 2020 auch die langfristige Entwicklung besorgniserregend ist: Die Ertragskraft war seit Jahren unzureichend, um Investitionen und Dividenden ohne Beeinträchtigung des Eigenkapitals zu leisten. Folglich stieg die Verschuldung signifikant an. Erneut wies der Bundesrechnungshof auf Regelmäßigkeit und Höhe der Ergebnisbereinigungen hin: Das bereinigte EBIT ist zumindest als primäre Kennzahl kritisch zu sehen, da es seit Jahren ein deutlich positiveres Bild zeichnete als das EBIT laut Konzernabschluss.

Der Bundesrechnungshof stellte weiterhin fest, dass der Verlust des Jahres 2020 zwar durch die COVID 19-Pandemie geprägt war, aber durch wesentliche **pandemie-unabhängige Sachverhalte** verstärkt wurde. Dies verdeutlichen bilanzielle Wertberichtigungen, die keinen erkennbaren Bezug zur Pandemie haben. Hierbei ist auch der Pandemie-Bezug der Arriva-Firmenwertabschreibung von 1,4 Mrd. Euro zu hinterfragen angesichts der bereits vorpandemisch verschlechterten Ertragslage. Verlustverstärkend wirkte auch, dass im Pandemiezeitraum trotz rückläufiger Leistung die betrieblichen Kosten weiter stiegen und beispielsweise trotz der unklaren Dauer der Pandemie im Systemverbund Bahn das Personal entsprechend der Vorpandemie-Erwartung weiter aufgebaut wurde. Dass das BMVI trotz steigender Kosten und Investitionen dabei auf eine erfolgreichen Gegensteuerung verweisen konnte, lag insbesondere daran, dass die expansive Unternehmensplanung und nicht die tatsächlichen Vorjahreswerte als Referenz für die Kostenentwicklung diente.

Zur Entwicklung der **Segmente** kam der Bundesrechnungshof zum Ergebnis, dass mehrere Konzernsegmente auch unabhängig von der Pandemie vor wirtschaftlichen Herausforderungen stehen. So ist DB Cargo seit dem Jahr 2015 nicht nur mit operativen Verlusten, sondern auch mit Marktanteils- und Umsatzverlusten konfrontiert. DB Arriva ist spätestens aufgrund der Entwicklungen seit dem Jahr 2019 als Krisenfall anzusehen. DB Regio weist im Kerngeschäft des Schienenverkehrs kontinuierlich rückläufige Margen aus und ist im Busverkehr seit Jahren defizitär. Im Segment Beteiligungen/Sonstige stieg das Defizit kontinuierlich auf ein besorgniserregendes Niveau an, ohne dass die Verlustursachen klar sind. Daneben bestehen aber auch bei den zuletzt profitablen Segmenten Herausforderungen: Bei DB Fernverkehr wird die Entwicklung davon abhängen, ob bzw. wann die erweiterten Zugkapazitäten wirtschaftlich ausgelastet werden können. Und bei DB Schenker hat sich unabhängig von den Überschüssen die Marktstellung im weltweiten Logistikmarkt verschlechtert.

Insgesamt stellte der Bundesrechnungshof Risiken für die **weitere Entwicklung** fest: Zum einen berücksichtigte die Ergebnisprognose für das Jahr 2021 (bereinigtes EBIT „~ -2“ Mrd. Euro, Verschuldung „<30 Mrd. Euro) noch keine Effekte der „Bundesnotbremse“, zudem war der beihilferechtlich zulässige Gesamtumfang der Hilfen des Bundes unklar.

6 Stellungnahme der Bundesministerien

6.1 Kernpunkte der Stellungnahme vom 21. September 2021

Das BMVI nahm in Abstimmung mit dem BMF und BMWi mit Schreiben vom 21. September 2021 zum Entwurf dieses Berichts Stellung. Darin widersprach das BMVI den dargestellten Sachverhalten der Ertrags-, Bilanz- und Segmentanalyse nicht, kam aber bei verschiedenen Punkten zu einer anderen Beurteilung als der Bundesrechnungshof. In seiner Stellungnahme verwies es ergänzend auf eine eigene Analyse, in dem es die wirtschaftliche Lage des Konzerns im Geschäftsjahr 2020 darstellte.

Zur Darstellung der wirtschaftlichen Lage des Konzerns (Kapitel 2) führte das BMVI aus:

- Auch nach Einschätzung des BMVI hat sich die Ertrags- und Finanzlage des Konzerns „drastisch und nachhaltig verschlechtert“. Die Ursache des hohen Defizits im Jahr 2020 lag in der Kombination sinkender Umsätze bei zugleich steigenden Kosten. Die steigenden Kosten führte das BMVI in der Stellungnahme auf die Fixkostenlastigkeit des Geschäftsmodells, pandemiebedingte Mehraufwendungen und zusätzliche Instandhaltungen zurück. In der separaten Analyse stellte das BMVI ergänzend auch eine Belastung durch Rückstellungszuführungen und steigende Personalkosten dar.
- Zur Ergebnisdarstellung anhand des bereinigten EBIT führte das BMVI aus, dass es die Darstellung für hinreichend transparent hält. Zur Höhe der Bereinigungen von 5,5 Mrd. Euro in den letzten sechs Jahren führte es aus, dass die DB AG im Vergleich zu anderen Unternehmen historisch bedingt höhere „regelmäßige“ Verpflichtungen habe. Es wies zudem auf die Bewertungskorrekturen (Impairments) bei DB Cargo und DB Arriva hin.⁸²
Auf die Darstellungen zum Jahres- und Gesamtergebnis, zur Eigenkapitalentwicklung und Verschuldung (jeweils in Kapitel 2.1) ging das BMVI nicht ein.
- Zur bisherigen Gegensteuerung im Fernverkehr als größtem Verlustbringer im Jahr 2020 (Kapitel 2.3) verwies es auf die Notwendigkeit eines Grundangebotes in der Pandemie. Auf die Angemessenheit der Betriebsleistung, die in den späteren Pandemiephasen über dem Vor-Pandemie-Niveau lag, ging das BMVI nicht ein. Das Angebot von Sparpreisen sei zur „Stabilisierung der Einnahmen“ und zur „Auslastungssteuerung“ aufgrund der Zugbindung solcher Tickets sinnvoll gewesen.

⁸² In seiner Analyse betrachtete das BMVI unter anderem auch das EBIT, gab hierbei allerdings mehrfach die Werte des bereinigten EBIT an, welches 1,8 Mrd. Euro höher lag.

Zur wirtschaftlichen Lage der Segmente (Kapitel 3) stellte das BMVI dar:

- Das Segment DB Schenker „stabilisiert die Ertragsentwicklung des DB-Konzerns und trägt darüber zur Aufrechterhaltung der Bonität des kapitalmarktorientierten Unternehmens bei.“ Auf die sich verschlechternde Marktpositionierung ging es nicht ein.
- Zur wirtschaftlichen Lage der übrigen Segmente äußerte sich das BMVI nicht weiter.

Zur Prognose für das Jahr 2021 und darüber hinaus (Kapitel 4) merkte das BMVI an:

- Bezüglich der Hinweise des Bundesrechnungshofes zu langfristigen Wachstumsrisiken führte das BMVI aus, „die sich abzeichnenden grundlegenden Veränderungen in der Arbeitswelt [...] zu bewerten, um die politischen Beratungen zielgenauer führen zu können“. Konkrete Maßnahmen und einen Zeitplan nannte es nicht.
- Zu den vom Bundesrechnungshof genannten Risiken hinsichtlich der wirtschaftlichen Erholung und der Verschuldung im Jahr 2021 ging das BMVI nicht ein.

6.2 Würdigung der Stellungnahme

Der Bundesrechnungshof hält fest, dass das BMVI die dargestellten Sachverhalte nicht in Frage stellte. Die Bewertungen dieser Sachverhalte durch das BMVI sind für den Bundesrechnungshof allerdings an mehreren Stellen nicht nachvollziehbar:

- Die Ausführungen des BMVI bestätigen insgesamt die Feststellung, dass auch Pandemie-unabhängige Faktoren zum Defizit im Jahr 2020 beigetragen haben.
- Die Kritik am Ausmaß der Bereinigungen kann das BMVI nicht ausräumen. Es verwies zur Begründung auf „regelmäßige“ Verpflichtungen. Gerade dies würde – sofern korrekt – dafürsprechen, weitere Ertragskennzahlen jenseits des bereinigten EBIT zu betrachten, um die Ertragskraft des Konzerns angemessen zu beurteilen. Auch unabhängig hiervon hält der Bundesrechnungshof angesichts der Höhe und Regelmäßigkeit der Bereinigungen daran fest, dass weitere Ertragskennzahlen betrachtet werden sollten.
- Das BMVI begründete die wirtschaftliche Entwicklung im Fernverkehr mit der Aufrechterhaltung eines „Grundangebotes“. Ein solches Grundangebot stellte der Bundesrechnungshof jedoch nicht in Frage. Ob hierfür die weitgehende Fortführung des geplanten Regelbetriebs und damit verbunden die Steigerung der Betriebsleistung in Anbetracht der eingebrochenen Fahrgastzahlen aber erforderlich und sinnvoll war, beurteilte das BMVI nicht. Dies gilt insbesondere für spätere Pandemiephasen, in dem mit zeitlichem Vorlauf ein angepasstes Grundangebot ohne „Abhängen von Regionen“ umsetzbar gewesen wäre.

- Bezüglich der wirtschaftlichen Lage der Segmente und der Prognose des Konzerns nimmt das BMVI im Ergebnis keine abweichende Stellung ein.

Zwischenfazit:

Die vom BMVI in der mit dem BMF und dem BMWi abgestimmten Stellungnahme vorgebrachten Gesichtspunkte bestätigen die Sachverhalte. Sie führen für den Bundesrechnungshof insgesamt nicht zu einer veränderten Bewertung.

7 Entwicklungen im Jahr 2021

Wirtschaftliche Entwicklung laut Halbjahresabschluss

Die wirtschaftliche Lage des Konzerns war im ersten Halbjahr 2021 von folgenden Entwicklungen geprägt:

- Der Umsatz bei DB Fernverkehr ging im ersten Halbjahr 2021 aufgrund der pandemiebedingten Einschränkungen erneut zurück. Zugleich lag die Betriebsleistung des Segments mit 70,6 Millionen Trassenkilometern um 3,7 % über dem Vorjahr. Sie lag nur geringfügig unter dem Vor-Pandemiejahr 2019 (-3,3 %).
In den Segmenten DB Regio und DB Cargo stabilisierte sich der Umsatz gegenüber dem Jahr 2020; das Vorpandemie-Niveau des Jahres 2019 wurde dort allerdings noch nicht wieder erreicht. DB Schenker konnte seinen Umsatz aufgrund der Situation in der internationalen Logistik steigern (+2,2 Mrd. Euro bzw. 26 %).⁸³
- Das bereinigte EBIT stabilisierte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum, war mit -1,0 Mrd. Euro im Konzern jedoch weiter negativ. Das größte Defizit erzielte DB Fernverkehr (-1,1 Mrd. Euro), aber auch DB Regio und DB Cargo waren defizitär. Schenker konnte seinen Ertrag auf 627 Mio. Euro mehr als verdoppeln.⁸⁴ (vgl. Abbildung 15 zur Entwicklung des bereinigten EBIT).
- Insbesondere durch die operativen Verluste bei gleichzeitig hohen Investitionen stieg die Verschuldung weiter an: Die Nettofinanzschulden stiegen in den ersten sechs Monaten des Jahres 2021 von 29,3 auf 32,0 Mrd. Euro (ohne Hilfen aus dem Drei-Säulen- bzw. Bau-steinmodell).⁸⁵
- Für das Gesamtjahr wurde die EBIT-Prognose von „~ -2 Mrd. Euro“ aufrechterhalten. Die Prognose für die Verschuldung wurde von vormals „< 30 Mrd. Euro“ (Prognose per

⁸³ Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2021, S.18.

⁸⁴ Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni, S.21.

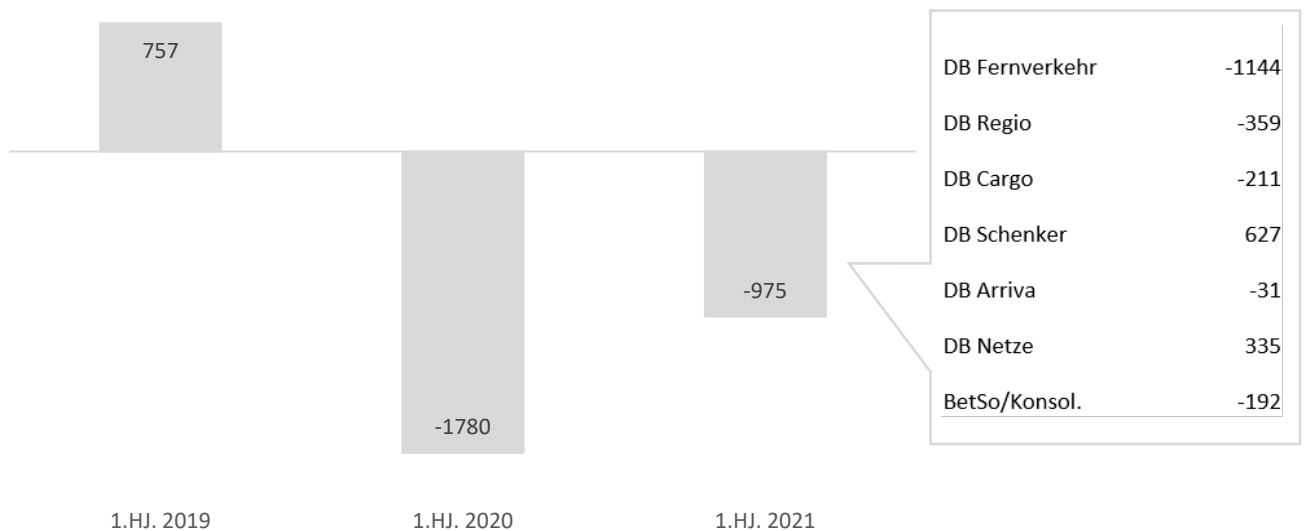
⁸⁵ Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2021, S.23.

März 2021) auf „~ 31 Mrd. Euro“ angepasst. Die Hintergründe des Anstiegs wurden nicht erläutert.⁸⁶

Abbildung 15

Stabilisierung des bereinigten EBIT im ersten Halbjahr 2021 auf niedrigem Niveau

Bereinigtes EBIT der Konzern-Segmente 1. HJ 2019 – 1. HJ 2021 (Mio. Euro).



Grafik: Bundesrechnungshof.

Quelle Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2021, S.26 und Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2020, S.22. Dabei setzte der Konzern in Erwartung künftigen Wachstums seine Investitionen auf hohem Niveau fort und baute das Personal im Systemverbund Bahn weiter auf (+2 200 Mitarbeitende).⁸⁷

Weitere Entwicklungen im Jahr 2021

Die beihilferechtliche Prüfung der EU-Kommission konnte aufgrund offener Fragen nicht im Jahr 2020 abgeschlossen werden. Erst nach Anpassungen an der Systematik des Hilfsprogramms stimmte die EU-Kommission im Sommer 2021 ersten Maßnahmen zu. Allerdings sind die Gespräche auch weiterhin nicht abgeschlossen (insbesondere bezüglich Kompensationszahlungen in späteren Pandemiewellen). Aktuell ist also nicht geklärt, ob der Bund den DB AG-Konzern in der geplanten Höhe unterstützen kann.

Das sogenannte Drei-Säulen-Modell zur Stabilisierung der DB AG sah neben Hilfen des Bundes und einer höheren Verschuldung auch eine Gegensteuerung des Konzerns vor. Ein wesentlicher Beitrag sollte dabei aus den Personalkosten resultieren. Nach Tarifaueinandersetzungen einigte sich die DB AG im September 2021 auf einen neuen Tarifvertrag mit der

⁸⁶ Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2021, S. 61.

⁸⁷ Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2021, S.14.

Gewerkschaft GdL, der Sonderzahlungen und Tarifsteigerungen vorsah. In der Folge kam es auch zu Nachbesserungen mit dem Tarifpartner EVG. Damit ist insgesamt nicht sicher, ob der vorgesehene Gegensteuerungsbeitrag des Konzerns wie geplant erreicht wird.

Zwischenfazit:

Die prekäre wirtschaftliche Lage des Konzerns hat sich auch im ersten Halbjahr 2021 nicht gebessert: Der DB-Konzern erzielte weiter einen hohen Verlust, der nur aufgrund der aktuell hohen Margen bei DB Schenker nicht noch höher ausfiel. Das Verschuldungsniveau von 32,0 Mrd. Euro ist besorgniserregend. Hinzu kommt, dass sowohl die Höhe der zulässigen Kompensationszahlungen des Bundes noch offen ist als auch die Gegensteuerung angesichts der Tarifverhandlungsergebnisse.

Operativ hat der Konzern trotz der andauernden Pandemie nur begrenzte Einschnitte vorgenommen: Der Personalaufbau wurde in Erwartung künftigen Wachstums nicht pausiert, ebenso die Investitionen auf hohem Niveau fortgesetzt und im Fernverkehr die Betriebsleistung trotz mehrmonatigen Mobilitätseinschränkungen weitgehend auf Vorpandemie-Niveau belassen.

8 Abschließende Würdigung

Die wirtschaftliche Lage des DB AG-Konzerns hat sich gemäß Konzernabschluss zum 31. Dezember 2020 mit hoher Dynamik weiter dramatisch verschlechtert:

- Trotz der erklärten Fokussierung auf den Systemverbund Bahn erzielte der Konzern mehr als die Hälfte seiner Umsätze mit den Beteiligungen DB Schenker und DB Arriva. Er ist zudem weiter an einer Vielzahl von bahnfremden/-fernen Unternehmen beteiligt.
- Der Konzern wies für das Jahr 2020 auf allen Ertrags-Ebenen (bereinigtes EBIT, EBIT, Jahresergebnis, Gesamtergebnis) hohe Defizite aus.
- Das bereinigte EBIT als Kennzahl des operativen Ergebnisses wies wie in den Vorjahren hohe Bereinigungen auf, die über dem Niveau anderer Konzerne liegen. Angesichts der regelmäßigen und hohen Bereinigungen ist die Aussagekraft des bereinigten EBIT als primärer Kennzahl kritisch zu hinterfragen (im Zeitraum 2015 – 2020: bereinigtes EBIT 6,9 Mrd. Euro, EBIT 1,4 Mrd. Euro).
- Die Überschüsse des Konzerns waren seit mehreren Jahren bereits nicht ausreichend, um Dividenden an den Eigentümer und Investitionen zu leisten, sodass das Eigenkapital rückläufig ist. Ein deutlicherer Eigenkapitalrückgang wurde durch eine zwischenzeitliche Kapitalzuführung des Bundes und die Ausgabe von Hybridanleihen, die nach internationalen Regeln im Eigenkapital erfasst werden, vermieden. Damit steht mittelfristig ein hinreichendes Eigenkapital oder die Dividendenfähigkeit der DB AG im Risiko.
- Die Verschuldung erreichte Ende 2020 mit mehr als 29 Mrd. Euro ein Niveau, das um 5 Mrd. Euro über der im Jahr 2016 festgelegten Schuldengrenze des Haushaltsaus-

schusses liegt. Auch wenn sie noch im Rahmen der im Jahr 2020 erhöhten Grenzwerte befindet, besteht dennoch ein deutliches Missverhältnis zur Ertragskraft des Konzerns.

Die Verluste des Jahres 2020 waren zwar geprägt durch die COVID 19-Pandemie. Der Verlust wurde aber durch wesentliche weitere pandemie-unabhängige Sachverhalte verstärkt:

- Von den deutlichen Fahrgastrückgängen war insbesondere DB Fernverkehr wirtschaftlich betroffen. Im Personennahverkehr dämpften Vertragsgestaltungen und Hilfsprogramme die Auswirkungen. Der Schienengüterverkehr und die Infrastruktursegmente waren noch geringer betroffen, Schenker konnte den Umsatz steigern. Da folglich die Segmente der DB AG sehr unterschiedlich von der Pandemie betroffen waren, ist jeweils individuell zu prüfen, inwieweit Ergebnismrückgänge pandemiebedingt sind.
- Die Verluste des Jahres 2020 resultierten auch aus hohen bilanziellen Wertkorrekturen und Verlusten aus Anlagenverkäufen, die keinen Bezug zur Pandemie hatten. Auch bei der Arriva-Firmenwertabschreibung von 1,4 Mrd. Euro ist zu hinterfragen, ob diese tatsächlich schwerpunktmäßig COVID 19-bedingt war. Eine Rolle dürften dabei auch Entwicklungen der Vorjahre spielen (gescheiterter Verkauf im Jahr 2019, Entzug des Rail North Auftrags, strategische Neuorientierung im Jahr 2020).
- Die Verluste des Jahres 2020 entstanden auch daraus, dass trotz rückläufiger Leistung die betrieblichen Kosten weiter gestiegen sind. Hierzu trug nicht zuletzt der Systemverbund Bahn bei, wo trotz unklarer Dauer der Pandemieauswirkungen das Personal weiter aufgebaut wurde und Tariflöhne stiegen.

Die bisherigen Gegensteuerungen des Konzerns, um die Verluste einzudämmen, waren insgesamt begrenzt. Sie führten nicht zu sinkenden Aufwendungen. Die Vor-Pandemie-Planungen wurden weitgehend weiter umgesetzt. Damit steigt letztlich das Risiko für den Bund, in unnötiger Höhe mit Haushaltsmitteln für den Schadensausgleich herangezogen zu werden:

- Im Segment DB Fernverkehr setzte der Konzern das reguläre Fahrplanangebot ungeachtet der eingebrochenen Fahrgastzahlen weitgehend als „Grundangebot“ fort und steigerte im zweiten Halbjahr 2020 sogar die Betriebsleistung, zum Teil mit verkürzten Zügen. Zugleich bot er auch kurzfristig Sparpreise an.
- Die Investitionen im Jahr 2020 waren auf Rekordniveau, und das Personal wurde trotz unklarer künftiger Nachfrage weiter aufgebaut. Relevante Verkäufe nicht-strategischer Beteiligungen erfolgten nicht.
- Die vom Konzern zugesagte Gegensteuerung wurde als Einsparung gegenüber auf Wachstum ausgelegter Planzahlen und nicht gegenüber tatsächlichen Vorjahreszahlen berechnet. Damit konnte das BMVI auf eine erfolgreiche Gegensteuerung der DB AG verweisen, sobald das geplante Kostenwachstum unterschritten wurde – trotz tatsächlich steigender Kosten gegenüber dem Vorjahr.

Mehrere Segmente des Konzerns stehen – auch unabhängig von der COVID 19-Pandemie – vor erheblichen wirtschaftlichen Herausforderungen:

- DB Cargo ist seit dem Jahr 2015 mit Marktanteils- und Umsatzverlusten sowie steigenden Defiziten konfrontiert. Auch im Jahr 2020 verlor es weitere Marktanteile an Wettbewerber und erzielte bei einem Umsatz von 4,1 Mrd. Euro ein bereinigtes EBIT von -0,7 Mrd. Euro. Ein signifikanter Teil des Verlustes ist dabei keinen Regionen zugeordnet und damit unklar.
- DB Arriva ist nach den gescheiterten Verkaufsbemühungen im Jahr 2019, dem Entzug des Auftrags Rail North in Großbritannien und einem laufenden strategischen Neuorientierungsprozess ein Krisenfall. Bereits vor der Pandemie erzielte es unter Berücksichtigung von Sondereffekten kaum Überschüsse.
- DB Regio weist im Kerngeschäft des Schienenverkehrs seit Jahren rückläufige Margen aus. Im Busverkehr – und damit jenseits des Gewährleistungsauftrags für den Schienenverkehr – besteht weiterhin ein akuter Restrukturierungsbedarf.
- Im Segment Beteiligungen/Sonstige stieg das Defizit kontinuierlich an, ohne dass die Verlustursachen klar sind (EBIT 2020: -0,9 Mrd. Euro). Das Defizit ist auch im Vergleich mit anderen Konzernen auffällig hoch. Der Bundesrechnungshof wies bereits auf die Gefahr hin, dass bei einer unvollständigen konzerninternen Kostenverrechnung der Profitabilitätsausweis aller operativen Segmente nicht verlässlich ist.
- Bei DB Fernverkehr hängt die Entwicklung davon ab, ob die erweiterten Zugkapazitäten nach der Pandemie wirtschaftlich ausgelastet werden können, insbesondere auch mit profitablen Geschäftskunden.
- DB Schenker weist zwar ein profitables Wachstum aus. Allerdings verschlechterte sich seine Marktstellung im weltweiten Logistikmarkt in den letzten Jahren. Trotz geringer Synergien mit dem Schienenverkehr in Deutschland halten Konzern und Bundesregierung gegenwärtig an der Beteiligung fest.

Entsprechend der Herausforderungen der Segmente ist die weitere Entwicklung auf Konzernebene mit hohen Risiken belastet:

- Die DB AG erwartet nach ihrer Unternehmensprognose im Jahr 2021 erneut ein Milliardendefizit (bereinigtes EBIT „~ -2“ Mrd. Euro). Da die Prognose zeitlich vor den Mobilitäts-einschränkungen der „Bundes-Notbremse“ erstellt wurde, ist auch im Jahr 2021 von einem weiteren höheren Verlust auszugehen.
- Auch langfristig sind mögliche dauerhafte Nachwirkungen der Pandemie auf die Nachfrageentwicklung insbesondere im Schienenpersonenverkehr unklar. Dennoch hält die DB AG an der bisherigen Wachstumsstrategie mit Rekordinvestitionen fest.

Die vom BMVI in der mit dem BMF und dem BMWi abgestimmten Stellungnahme vorgebrachten Gesichtspunkte sowie die weitere Entwicklung im Jahr 2021 führen für den Bundesrechnungshof insgesamt nicht zu einer veränderten Bewertung:

- Die prekäre wirtschaftliche Lage des Konzerns hat sich auch im ersten Halbjahr 2021 nicht gebessert: Der DB-Konzern hat erneut einen hohen Verlust ausgewiesen, der nur aufgrund der aktuell hohen Margen bei DB Schenker nicht noch höher ausfiel. Das Verschuldungsniveau von 32,0 Mrd. Euro zum 30. Juni 2021 ist besorgniserregend, zumal sowohl die Höhe der zulässigen Kompensationszahlungen des Bundes als auch das Gegensteuerungspotenzial des Konzerns angesichts der jüngsten Tarifverhandlungsergebnisse noch offen sind.
- Operativ hat der Konzern trotz der seit mehr als einem Jahr andauernden Pandemie auch im Jahr 2021 nur begrenzte Anpassungen vorgenommen: Der Personalaufbau wurde in Erwartung künftigen Wachstums nicht pausiert, ebenso wurden die Investitionen auf hohem Niveau fortgesetzt.

9 Empfehlungen

Der Bundesrechnungshof hatte bereits in seinem Bericht zur strukturellen Weiterentwicklung der DB AG und in seinen Berichten zur wirtschaftlichen Entwicklung des Konzerns anhand der Konzernabschlüsse in den Jahren 2019 und 2020 Empfehlungen zur Ausrichtung und zur Beurteilung der finanziellen Lage des Konzerns gegeben.⁸⁸ Die sich seither weiter verschärfende finanzielle Lage der DB AG verstärkt den dringenden Handlungsbedarf für den Bund als Alleineigentümer der DB AG weiter.

Auf Basis der Analyse des Konzernabschlusses 2020 und vor dem Hintergrund der zuvor genannten Berichte gibt der Bundesrechnungshof folgende aktualisierte Hinweise und Empfehlungen:

Zur Konzernstruktur:

- Der Bund sollte angesichts der weitreichenden Geschäftstätigkeiten des DB AG-Konzerns das Bundesinteresse bei den vielfältigen Beteiligungen des Konzerns überprüfen. Die Tätigkeit des DB-Konzerns muss sich auf die Gewährleistungsverantwortung für die Eisenbahn in Deutschland konzentrieren. Gerade in dieser Krisensituation muss sich der Bund mit den grundlegenden Strukturfragen auseinandersetzen.

⁸⁸ Bericht des Bundesrechnungshofes nach § 99 BHO zur strukturellen Weiterentwicklung und Ausrichtung der Deutschen Bahn AG am Bundesinteresse vom 17. Januar 2019. Beratungsberichte nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss vom 11. September 2019, Gz.: III 6 - 2019 - 0227/1-HHA; Beratungsbericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss vom 25. Mai 2020, Gz.: III 6 - 2020 - 0608.

- Die weitere Entwicklung bei DB Arriva sollte der Bund eng begleiten. Er sollte mangels übergeordnetem Bundesinteresse das Ziel der mittelfristigen Veräußerung des Segments nicht aus den Augen verlieren. Er sollte regelmäßig prüfen, ob die konzerninternen Profitabilitätsverbesserungen vor einem Verkauf erfolversprechend sind und ein fortgesetztes Engagement rechtfertigen.
- Es ist zu prüfen, ob DB Schenker künftig im DB Konzern über die erforderlichen Möglichkeiten und Mittel verfügen wird, seine Marktposition zu sichern. Hingegen würde die Veräußerung von Schenker erhebliche finanzielle Mittel auf Konzernebene freisetzen. Dies würde die Konzernverschuldung eindämmen, den Bundeshaushalt entlasten und die DB AG könnte ihr Geschäft im Sinne des Gewährleistungsauftrags auf die Eisenbahn in Deutschland konzentrieren.

Zum Systemverbund Bahn:

- Der Bund sollte die Entwicklung der hoch defizitären DB Cargo eng begleiten. Das bedeutet, dass operative Verbesserungen zeitnah mit geeigneten Kennzahlen nachzuhalten sind, die dann auch zu finanziellen Verbesserungen führen müssen. Die anlaufende Umsetzung der Strategie Starke Cargo sollte nicht als Begründung dienen, erst langfristig Verbesserungen zu erwarten.
- Bei DB Regio ist insbesondere auf die Lösung der wirtschaftlichen Probleme in der Bussparte zu dringen. Dieser seit mehreren Jahren defizitäre Geschäftsbereich liegt jenseits der Kernaufgabe der DB AG.
- Bei DB Fernverkehr ist insbesondere die künftige Entwicklung der Nachfrage zu beobachten. Sofern sich u. a. aufgrund erhöhter Nutzung von Home-Office und Videokonferenzen die Nachfrage (mengenmäßig oder strukturell) ändert, sollte dies in den Wachstums- und Investitionsplanungen berücksichtigt werden. Dies gilt letztlich für alle Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen des Konzerns. Der Bundesrechnungshof begrüßt die Ankündigung des BMVI, sich mit solchen Veränderungen zu befassen. Aufgrund der Bedeutung des Themas sollten erste, gegebenenfalls vorläufige Ergebnisse bald vorliegen, um mehrjährige Fehlallokationen bei Investitionen zu vermeiden.

Zur Erhöhung der Transparenz und Steuerungsfähigkeit:

- Im Segment Beteiligungen/Sonstige sollten angesichts der hohen Defizite die Verlustursachen geklärt werden. In diesem Zusammenhang sollte insbesondere auch aufgeklärt werden, ob durch eine unvollständige Weiterberechnung von Konzernkosten die Profitabilität der operativen Segmente zu positiv dargestellt ist.
- Die bisher vom Vorstand der DB AG ergriffene Gegensteuerung sollte kritisch analysiert werden, um ein wirkungsvolleres Handeln zur Eingrenzung wirtschaftlicher Schäden im weiteren Verlauf dieser Pandemie und danach sicherzustellen.

- Der Bundesrechnungshof weist erneut darauf hin, dass die Auseinandersetzung mit dem Konzernabschluss nicht auf das bereinigte EBIT beschränkt werden kann. Angesichts der hohen und regelmäßigen Bereinigungen und der Belastungen „jenseits des EBIT“ ist für eine objektive Gesamtbewertung auch die Entwicklung von EBIT, Jahresergebnis und Gesamtergebnis zu würdigen. Gerade der Blick auf das Gesamtergebnis zeigt, dass seit dem Jahr 2015 das Eigenkapital um 6,1 Mrd. zurückgegangen ist – und dies nicht nur pandemiebedingt (vor Dividendenauszahlungen und Kapitalzuführungen).
- Ebenfalls ist eine nachhaltige Regelung für die zulässige Verschuldung des Konzerns zu finden. Dies ist bereits gemäß Haushaltsausschussbeschluss vom 16. Dezember 2021 bis zum 31. Dezember 2021 erforderlich. Der Bundesrechnungshof empfiehlt eine frühzeitige Auseinandersetzung damit, welche Verschuldungskennzahl(en) und welche Beträge angemessen sind und welche Konsequenzen bei Verfehlungen eintreten sollen. Nicht zuletzt ist zu entscheiden, ob Desinvestitionen aus der strukturellen Weiterentwicklung genutzt werden sollen, um die Verschuldung zu senken.

Ehmann

Klabunn

Anhang 1: Bilanz- und GuV-Übersicht 2009 – 2020

Gewinn- und Verlustrechnung DB AG-Konzern 2009-2020 (Mrd. Euro)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Umsatz	29,335	34,410	37,979	39,296	39,107	39,728	40,403	40,557	42,693	44,065	44,430	39,901
Bestandsveränderung	1,936	2,207	2,457	2,614	2,649	2,694	2,699	2,741	2,900	3,091	3,166	3,564
Gesamtleistung	31,271	36,617	40,436	41,910	41,756	42,422	43,102	43,298	45,593	47,156	47,596	43,465
sonstige betriebl. Erträge	3,864	3,120	3,062	3,443	2,853	2,824	2,772	2,834	2,954	2,998	3,030	3,439
Materialaufwand	- 15,627	- 19,314	- 20,906	- 20,960	- 20,414	- 20,250	- 20,208	- 20,101	- 21,457	- 22,258	- 22,262	- 22,757
Personalaufwand	- 11,115	- 11,602	- 13,076	- 13,817	- 14,383	- 14,919	- 15,599	- 15,876	- 16,665	- 17,301	- 18,152	- 18,297
sonstige betriebl. Aufwendungen	- 3,360	- 4,092	- 4,375	- 4,719	- 4,817	- 5,057	- 5,750	- 5,677	- 5,890	- 6,088	- 5,157	- 5,235
EBITDA	5,033	4,729	5,141	5,857	4,995	5,020	4,317	4,478	4,535	4,507	5,055	5,615
Abschreibungen	- 2,825	- 2,912	- 2,964	- 3,328	- 3,228	- 3,190	- 4,471	- 3,017	- 2,847	- 2,688	- 3,671	- 5,372
EBIT	2,208	1,817	2,177	2,529	1,767	1,830	- 0,154	1,461	1,688	1,819	1,384	- 4,757
informatiorisch: Bereinigungen	0,523	- 0,049	- 0,132	- 0,179	- 0,469	- 0,279	- 1,913	- 0,485	- 0,464	- 0,292	- 0,453	- 1,854
informatiorisch: EBIT bereinigt	1,685	1,866	2,309	2,708	2,236	2,109	1,759	1,946	2,152	2,111	1,837	- 2,903
Finanz-/Beteiligungsergebnis	- 0,821	- 0,917	- 0,818	- 0,981	- 0,891	- 0,893	- 0,778	- 0,755	- 0,720	- 0,647	- 0,703	- 0,727
Ertragssteuern	- 0,557	- 0,158	- 0,027	- 0,071	- 0,227	- 0,051	- 0,379	- 0,010	- 0,203	- 0,630	- 0,001	- 0,223
Jahresergebnis	0,830	1,058	1,332	1,477	0,649	0,988	- 1,311	0,716	0,765	0,542	0,680	- 5,707
direkt im Eigenkapital erfasste Ergebnisposit	0,089	0,206	0,014	- 0,123	- 0,157	- 1,161	0,897	- 0,538	0,482	- 0,741	- 0,673	- 1,277
Gesamtergebnis	0,919	1,264	1,346	1,354	0,492	- 0,173	- 0,414	0,178	1,247	- 0,199	0,007	- 6,984

Bilanz DB AG-Konzern 2009-2020 (Mrd. Euro, Struktur Bundesrechnungshof)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Aktiva												
Immaterielle Vermögenswerte	2,070	4,154	4,169	4,186	4,115	4,195	3,762	3,691	3,599	3,730	3,894	2,290
Sachanlagevermögen	37,439	37,873	37,372	37,630	37,696	39,022	39,059	38,884	39,608	40,757	46,591	47,704
Finanzanlagevermögen	0,407	0,592	0,597	0,550	0,527	0,493	0,530	0,547	0,532	0,532	0,546	0,516
Derivative Finanzinstrumente	0,062	0,375	0,451	0,201	0,086	0,102	0,398	0,399	0,179	0,263	0,315	0,164
Vorräte	0,814	0,916	0,991	0,989	0,948	0,959	1,018	1,062	1,151	1,369	1,520	1,937
Forderungen Lieferungen/Leistungen	3,030	3,877	4,094	4,202	4,113	4,146	4,018	3,974	4,571	4,962	4,871	4,849
Forderungen und sonst. Vermögenswerte	0,838	1,270	0,953	1,008	1,144	1,331	1,390	1,806	1,974	2,338	2,852	3,400
Flüssige Mittel	1,470	1,475	1,703	2,175	2,861	4,031	4,549	4,450	3,397	3,544	3,993	3,411
Aktive latente Steuern	1,173	1,471	1,461	1,584	1,404	1,604	1,335	1,511	1,416	1,032	1,246	1,164
Passiva												
Eigenkapital - exkl. Hybridanleihe	- 13,066	- 14,316	- 15,126	- 14,978	- 14,912	- 14,525	- 13,445	- 12,657	- 14,238	- 13,592	- 12,930	- 5,268
Eigenkapital - Hybridanleihe	- 0,000	- 0,000	- 0,000	- 0,000	- 0,000	- 0,000	- 0,000	- 0,000	- 0,000	- 0,000	- 1,997	- 2,002
Pensionsverpflichtungen	- 1,736	- 1,938	- 1,981	- 3,074	- 3,164	- 4,357	- 3,688	- 4,522	- 3,940	- 4,823	- 5,354	- 6,517
Sonstige Rückstellungen	- 6,419	- 6,256	- 5,610	- 5,162	- 4,883	- 5,044	- 5,311	- 5,334	- 5,117	- 5,068	- 5,098	- 6,041
Finanzschulden	- 16,510	- 18,553	- 18,351	- 18,613	- 19,313	- 20,334	- 22,428	- 22,481	- 22,076	- 23,244	- 28,693	- 33,324
Derivative Finanzinstrumente	- 0,248	- 0,180	- 0,189	- 0,315	- 0,442	- 0,680	- 0,655	- 0,319	- 0,382	- 0,391	- 0,366	- 0,379
Verbindlichkeiten Lieferungen/Leistungen	- 3,267	- 4,286	- 4,312	- 4,406	- 4,379	- 4,949	- 4,679	- 5,100	- 5,157	- 5,491	- 5,789	- 6,312
Sonstige Verbindlichkeiten	- 3,243	- 3,582	- 3,554	- 3,516	- 3,437	- 3,823	- 3,835	- 3,913	- 3,782	- 4,118	- 3,960	- 4,233
Passive Abgrenzungen	- 2,638	- 2,515	- 2,315	- 2,217	- 2,141	- 2,063	- 1,853	- 1,870	- 1,623	- 1,648	- 1,478	- 1,205
Passive latente Steuern	- 0,176	- 0,377	- 0,353	- 0,244	- 0,223	- 0,108	- 0,165	- 0,128	- 0,121	- 0,152	- 0,163	- 0,154
Bilanzsumme	47,303	52,003	51,791	52,525	52,894	55,883	56,059	56,324	56,436	58,527	65,828	65,435
informatiorisch: Eigenkapitalquote	27,6%	27,5%	29,2%	28,5%	28,2%	26,0%	24,0%	22,5%	25,2%	23,2%	22,7%	11,1%

Anhang 2: Kernerkenntnisse der Analyse des Konzernabschlusses 2020

Aktuelle wirtschaftliche Lage des DB AG-Konzerns ist im Konzernabschluss 2020 dramatisch,...

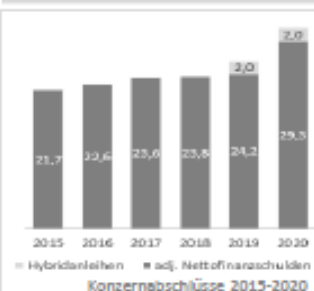
- Deutliche Umsatzverluste im Jahr 2020, mehrheitlich pandemiebedingt.
- Hohe Defizite (EBIT -4,8 Mrd. Euro, Jahresergebnis - 5,7 Mrd. Euro), wobei der Rückgang über den pandemiebedingten Umsatzrückgang deutlich hinausgeht.
- Eigenkapital wegen Defizit stark gesunken (Eigenkapitalquote 11 %), Dividende für Geschäftsjahr 2020 (zur Reinvestition in Infrastruktur) ausgesetzt.
- Nettofinanzschulden binnen Jahresfrist um mehr als 5 Mrd. Euro auf 29,3 Mrd. Euro gestiegen – bereits vor Pandemie sehr hoch angesichts der Ertragslage.

Entwicklung 2020 Umsatz/Ergebnis

Mrd. Euro	2019	2020	Δ
Umsatz	44,4	39,9	-4,5
bereinigtes EBIT	1,8	-2,9	-4,7
EBIT	1,4	-4,8	-6,1
Jahresergebnis	0,7	-5,7	-6,4
Gesamtergebnis	0,0	-7,0	-7,0

Konzernabschluss 2020

Verschuldung 2015 - 2020



... aber damit setzt sich letztlich die negative Entwicklung der Vorjahre verschärft fort.

- EBIT seit Jahren trotz Umsatzwachstum stagnierend und zuletzt bereits sinkend.
- Bereinigungen des EBIT seit Jahren vergleichsweise hoch. Das bereinigte EBIT stellt damit die Ertragslage positiver dar als das EBIT laut Konzernabschluss.
- Überschüsse decken Dividendenzahlungen an den Bund seit mehreren Jahren nicht. Bereits mehrfach eigenkapitalstützende Maßnahmen erforderlich.
- Verschuldung auch in Vorjahren deutlich angestiegen. Zuletzt Nutzung von Hybridanleihen, die nur nach IFRS nicht als Fremdkapital gewertet werden.

Pandemie-unabhängige Faktoren und eine begrenzte Gegensteuerung im Jahr 2020 verstärken die Defizite.

- Wesentliche Verluste resultieren beispielsweise aus bilanziellen Wertkorrekturen ohne (eindeutigen) Pandemie-Bezug und aus Anlagenverkäufen.
- Die DB AG erreichte im Systemverbund Bahn nur gegenüber ihrer „Vor-Pandemie“-Planung Einsparungen, nicht gegenüber den realen Vorjahreswerten.
 - Fernverkehrsangebot im 2. Halbjahr über Vorjahr, zu Sparpreisen nutzbar.
 - Weiterer Personalaufbau und Tarifierhöhungen im Jahr 2020.

Preisentwicklung Fernverkehr



Empfehlungen

- Bundesinteresse bahnfremder Beteiligungen prüfen, bei DB Schenker auch konzerninternes Entwicklungspotenzial betrachten.
- Veräußerung DB Arriva sicherstellen.
- Entwicklung DB Cargo und DB Regio Bus eng begleiten.
- Langfristige Nachfrage Fernverkehr evaluieren.
- Verluste im Segment „BetSo“ untersuchen.
- Gegensteuerung kritisch würdigen und künftig sicherstellen.

Künftig steht die Mehrheit der Konzernsegmente vor bedeutsamen operativen und strategischen Herausforderungen, ...

- DB Cargo: Seit Jahren steigendes Defizit. Umsatz- und Marktanteilsverluste.
- DB Regio: Mehrjährige Defizite und Marktanteilsverluste in Bus-Sparte.
- Beteiligungen/Sonstige: Hohes, steigendes Defizit mit unklaren Ursachen.
- DB Arriva: Seit Jahren ertragsschwach, zudem operative Probleme.
- DB Schenker: Marktposition in letzten Jahren (auf hohem Niveau) verschlechtert.

...entsprechend ist die weitere Entwicklung auf Konzernebene schwierig und mit relevanten Risiken belastet.

- Prognose für 2021 von „operativem Defizit -2 Mrd.“ Euro. Angesichts unklarer Pandemie- und Nachfrageentwicklung jedoch mit Unsicherheiten behaftet.
- Langfristig starkes Wachstum der Nachfrage insbesondere im Schienen-Personenverkehr unterstellt und Basis für Investitionen auf „Rekordniveau“.
- Eigenkapital und Verschuldung abhängig von Höhe der zulässigen Kompensationszahlungen des Bundes Hilfsprogramm.
- Strukturelle Maßnahmen, insbesondere Veräußerungen, zur Schuldenbegrenzung nicht vorgesehen (über perspektivischen Verkauf von Arriva hinaus).