



Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO

an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr,
das Bundesministerium der Finanzen und
das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz

Betätigung des Bundes bei der DB AG im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung des DB AG-Konzerns im Konzernabschluss 2021

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 - 0001316 / AktG

16. November 2022

Dieser Bericht des Bundesrechnungshofes ist urheberrechtlich geschützt.

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	4
1	Hintergrund der Berichterstattung	7
2	Wirtschaftliche Lage des DB AG-Konzerns	8
3	Bewertung der wirtschaftlichen Lage des DB AG-Konzerns	11
3.1	Wirtschaftliche Lage stark geprägt von Leistungen des Bundes	12
3.2	Keine effektiven Einsparungen während der Pandemie	14
3.3	Ausmaß der Ertragskrise im bereinigten EBIT nicht erkennbar	16
3.4	Verschuldungsentwicklung weiter besorgniserregend	17
4	Wirtschaftliche Lage der Konzernsegmente	19
5	Prognose für das Jahr 2022 und später	22
6	Vorläufige Würdigung und Empfehlungen	24
7	Entwicklungen im Jahr 2022	25
7.1	Halbjahresabschluss per 30. Juni 2022	25
7.2	Weitere Entwicklungen im Jahr 2022	26
8	Stellungnahme der Bundesministerien und Abschließende Würdigung	28
8.1	Stellungnahme der Bundesministerien	28
8.2	Abschließende Würdigung	29
9	Empfehlungen	30

Anhänge

Abkürzungsverzeichnis

A

AktG *Aktiengesetz*

B

BHO *Bundeshaushaltsordnung*

BMDV *Bundesministerium für Digitales und Verkehr*

BMF *Bundesministerium der Finanzen*

BMWK *Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz*

D

DB AG *Deutsche Bahn AG*

E

EBIT *Earnings Before Interest and Taxes (Ergebnis vor Finanz- und Steuerergebnis)*

H

Haushaltsausschuss *Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages*

S

Systemverbund Bahn *Eisenbahnverkehrs- und -infrastruktursegmente des DB AG-Konzerns – ohne
Großbeteiligungen DB Schenker und DB Arriva*

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 Digitales und Verkehr (BMDV) ist es, sich bei seiner Prüfung nach § 69 BHO mit dem Jahres- und Konzernabschluss zu befassen und auch dem Parlament regelmäßig im Rahmen eines Beteiligungsmonitorings über die wirtschaftliche Lage des Konzerns zu berichten. Zudem bereiten alle beteiligten Bundesministerien ihre Bundesvertreterinnen bzw. -vertreter im Aufsichtsrat der DB AG für die Prüfung des Abschlusses nach § 171 Absatz 1 Aktiengesetz (AktG) vor.

Der vorliegende Beratungsbericht des Bundesrechnungshofes zum Konzernabschluss 2021 der DB AG setzt die Berichterstattung zu den Konzernabschlüssen an die Bundesregierung und das Parlament in den Vorjahren fort. Er soll die Transparenz zum DB AG-Konzern erhöhen und damit die Bundesministerien beratend unterstützen, die wirtschaftliche Entwicklung zu beurteilen sowie eigene Maßnahmen abzuleiten. Die mit den beteiligten Bundesministerien abgestimmte Stellungnahme des BMDV zum Entwurf dieses Berichts ist berücksichtigt. (Nummer 1)

- 0.2 Nach den hohen Verlusten im ersten Pandemie-Geschäftsjahr 2020 zeigt der Konzernabschluss für das Jahr 2021 auf den ersten Blick Verbesserungen auf. So stiegen im Geschäftsjahr 2021 Umsatz, operatives Ergebnis und Eigenkapital an. Außerdem wuchs die Verschuldung nicht weiter. Das Logistiksegment DB Schenker profitierte von marktbedingten Frachtratensteigerungen und konnte Umsatz und Ergebnis verbessern. Zugleich erzielten jedoch insbesondere alle Eisenbahnverkehrssegmente des Konzerns weiter massive Verluste. (Nummer 2)

- 0.3 Die Erholung von operativem Ergebnis, Eigenkapital und Verschuldung basiert im Kern aber nicht auf der Ergebnisverbesserung bei DB Schenker (Steigerung um 0,5 Mrd. Euro), sondern auf Bundesleistungen von 6 Mrd. Euro im Jahr 2021 – über die bisherigen Zahlungen des Bundes hinaus. (Nummer 3.1)

Diese Erholung beruht auch nicht auf effektiv wirksamen Einsparungen. Eine solche „Gegensteuerung“ hatte die DB AG als Eigenbeitrag zugesagt, um finanzielle Schäden der Pandemie zu begrenzen. In den von der Pandemie stark betroffenen Segmenten des Systemverbunds Bahn (Eisenbahnverkehrs- und -infrastruktursegmente der DB AG) wuchsen allerdings sowohl die operativen Kosten als auch die Investitionen. Ob diese Ausgabensteigerungen in der Krise zielführend waren, um das Angebot nachhaltig zu stabilisieren und zu verbessern, ist angesichts der aktuellen operativen Probleme zunehmend unklar. (Nummer 3.2)

- 0.4 Für einen ausgewogenen Blick auf die Ertragslage ist zudem das im Konzernabschluss dargestellte operative Ergebnis (EBIT bereinigt um Sondereffekte) nur bedingt geeignet. Für die angemessene Interpretation der Ertragslage und -entwicklung können

zwar Sondereffekte grundsätzlich herausgerechnet bzw. „bereinigt“ werden. Aufgrund von Regelmäßigkeit, Höhe und Einseitigkeit der Bereinigungen sollte die Beurteilung der Ertragskraft zumindest noch weitere Kennzahlen berücksichtigen: So stehen dem kumulierten bereinigten EBIT von mehr als 5 Mrd. Euro für den Zeitraum von 2015 bis 2021 ein (unbereinigtes) EBIT von 1 Mrd. Euro und ein kumulierter Jahresverlust von -5 Mrd. Euro gegenüber. (Nummer 3.3)

0.5 Die Nettofinanzschulden als Verschuldungskennzahl stiegen in den letzten Jahren mit Ausnahme des Jahres 2021 kontinuierlich an, da die operativen Erträge die Investitionen des Konzerns nicht deckten. Das Niveau von 29 Mrd. Euro per 31. Dezember 2021 liegt im Rahmen der pandemiebedingt gelockerten Vorgaben des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages (Haushaltsausschuss). Allerdings ist der verbleibende Spielraum begrenzt, sofern die bereits erhaltenen Pandemiehilfen wie vorgesehen vom Grenzwert abgezogen werden. Dass gerade in dieser Situation ab dem Jahr 2022 keine Maßgabe und damit kein Begrenzungsmechanismus mehr besteht, wird der bisherigen Entwicklung und der Lage nicht gerecht. (Nummer 3.4)

0.6 Bei einem Blick auf die einzelnen Segmente des Konzerns zeigen sich erhebliche Herausforderungen, insbesondere im Systemverbund Bahn: Bei DB Cargo und DB Regio haben sich die Ergebnisse bereits vor der Pandemie kontinuierlich verschlechtert. Sie sind in den letzten Jahren weiter abgesunken, mit massiven Defiziten bei DB Cargo. Im aktuell defizitären Fernverkehr hängt die wirtschaftliche Stabilisierung davon ab, dass die Nachfrage so gesteigert wird, dass die zwischenzeitlichen Kosten- und Kapazitätssteigerungen kompensiert werden. Dazu kommen anhaltend hohe Defizite im Segment Beteiligungen/Sonstige. Überlagert wird dies von den Herausforderungen der Infrastruktursegmente, wo nicht nur steigende Kosten erkennbar sind, sondern die Leistungsfähigkeit des Netzes zunehmend in Frage gestellt wird.

Auch bei den Großbeteiligungen besteht Handlungsbedarf: Bei DB Arriva ist die Profitabilität des Geschäfts wiederherzustellen und die Beteiligung schrittweise zu veräußern. Für DB Schenker ist trotz der aktuell positiven Ertragslage die drängende Frage zu beantworten, ob hinreichende Investitionen zur Stabilisierung der Marktposition innerhalb des hoch verschuldeten DB AG-Konzerns möglich sind. (Nummer 4)

0.7 Die Prognose des Konzerns für das Jahr 2022 geht zwar (erstmalig seit Beginn der Pandemie) von einem positiven operativen Ergebnis aus, die Verschuldung soll angesichts hoher Investitionen jedoch weiter steigen. Die in der Prognose unterstellte gleichzeitige Steigerung von Investitionen, Betriebsleistung und Pünktlichkeit erscheint bereits nach den Erfahrungen der Vorjahre ambitioniert. Zugleich sind konkrete Risiken benannt, die die kurz- und mittelfristigen Planungen gefährden (Kosten-, Zins- und Projektrisiken). (Nummer 5)

0.8 Die bisherigen Entwicklungen im Geschäftsjahr 2022 zeigen zwar einerseits eine weitere wirtschaftliche Erholung des Konzerns aufgrund der anhaltenden Sondersituation bei DB Schenker. Der Systemverbund Bahn wirtschaftet jedoch weiterhin defizitär, obwohl dessen Umsätze insgesamt das Vorpandemieniveau wieder erreicht

haben. Insbesondere entstehen mit der jüngsten massiven Verschlechterung der operativen Qualität (Pünktlichkeit) sowie stark ansteigender Energiekosten aufgrund der Energiekrise weitere Risiken für die künftige Entwicklung. Sollten diese Probleme längerfristig bestehen, kann dies zum einen die Wachstumspotenziale gefährden. Zum anderen ist zu befürchten, dass über längere Zeit zusätzliche Mittel des Konzerns und/oder des Bundes erforderlich sind, um die Qualität durch gegensteuernde Maßnahmen bei der Infrastruktur und darüber hinaus zu stabilisieren. (Nummer 7)

0.9 Der Bund hat angesichts akuter Probleme im Sommer 2022 bereits angekündigt, insbesondere hinsichtlich der Infrastruktur stärker Einfluss auf die DB AG nehmen zu wollen. Da die Probleme allerdings weit über die Infrastruktur hinausgehen, sollte der Bund auch darüber hinaus eine aktivere Rolle einnehmen und in seiner Rolle als Eigentümer auf eine effektive Stabilisierung der DB AG dringen. Vor diesem Hintergrund gibt der Bundesrechnungshof folgende Empfehlungen:

- Der Bund sollte die weitere Entwicklung der Segmente inhaltlich enger begleiten, um die wirtschaftliche Stabilisierung insbesondere der krisenbetroffenen Bereiche sicherzustellen.
- Mit der erforderlichen Verbesserung der Schieneninfrastruktur und der notwendigen wirtschaftlichen Stabilisierung der Schienenverkehrssegmente steht der Konzern vor enormen Herausforderungen. Für die hierfür erforderliche Fokussierung sollte der Bund auch die Struktur des Konzerns auf den verfassungsrechtlichen Gewährleistungsauftrag ausrichten und konzentrieren.
- Die operative Leistungsfähigkeit und vor allem die wirtschaftliche Lage des DB AG Konzerns hat sich in den letzten Jahren erkennbar weiter verschlechtert. Der Bund muss weiteren Verschlechterungen der wirtschaftlichen Basis entgegenwirken.

Um diese Punkte umzusetzen, muss sich der Bund vertieft mit den vielfältigen Herausforderungen des Konzerns auseinandersetzen. Erst dadurch kann er die bestehenden Einfluss- und Kontrollrechte als Eigentümer inhaltlich angemessen ausüben und im Sinne einer „aktiven Beteiligungsführung“ die Bundesinteressen gegenüber der DB AG engagiert und durchsetzungsstark vertreten. (Nummer 9)

1 Hintergrund der Berichterstattung

Die DB AG als Obergesellschaft des DB AG-Konzerns befindet sich zu 100 % im Bundeseigentum. Die Beteiligungsführung des Konzerns obliegt dem BMDV. Das BMDV hat sich in dieser Funktion intensiv mit dem Jahres- und Konzernabschluss zu befassen (unter anderem bei seiner Prüfung und Berichterstattung nach § 69 BHO¹ und seinem Beteiligungsmonitoring gegenüber dem Parlament). Neben dem BMDV entsenden zudem auch das Bundesministerium der Finanzen (BMF) und das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) Vertreterinnen und Vertreter in den Aufsichtsrat der DB AG und weiterer Konzernunternehmen (Bundesvertreterinnen und -vertreter). Explizit Bestandteil der Aufsichtsratsarbeit ist dabei die Prüfung des Jahres- und Konzernschlusses nach § 171 Absatz 1 AktG.² Damit die Bundesvertreterinnen und -vertreter diese Aufgabe wahrnehmen und die Eigentümerinteressen vertreten können, haben die beteiligten Bundesministerien sie hierauf angemessen vorzubereiten.

Der Bundesrechnungshof prüft die Betätigung des Bundes bei der DB AG und ihren Konzernunternehmen nach § 92 BHO. Die Analyse des testierten Konzernabschlusses und die Bewertung der wirtschaftlichen Lage auf dieser Grundlage ist Teil der Betätigungsprüfung. Über seine Erkenntnisse hat er bereits in den Vorjahren die Bundesregierung und das Parlament in Beratungsberichten nach § 88 Absatz 2 BHO informiert.³ Auch für das Geschäftsjahr 2021 hat sich der Bundesrechnungshof mit dem Konzernabschluss befasst und auf dieser Basis den vorliegenden Beratungsbericht zur wirtschaftlichen Lage erstellt. Er soll die Transparenz zu den Geschäftszahlen des DB AG-Konzerns erhöhen. Damit unterstützt er die beteiligten Bundesministerien,

- die wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns im Jahr 2021 zu bewerten,
- die individuellen Herausforderungen der Segmente zu beurteilen und
- den wirtschaftlichen Ausblick und die Herausforderungen des Konzerns einzuschätzen.

Informationsbasis ist der veröffentlichte Konzernabschluss des Geschäftsjahres 2021 (1. Januar – 31. Dezember 2021) nach den internationalen Rechnungslegungsstandards IFRS. Vertrauliche Geschäftsdaten haben keinen Eingang in den Bericht gefunden.

Die mit dem BMF und dem BMWK abgestimmte Stellungnahme des BMDV vom 14. September 2022 zum Entwurf dieses Berichts wurde dabei berücksichtigt.

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

² Vgl. auch Punkt 8.1.2 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes.

³ 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.

Beratungsbericht nach § 88 Absatz 2 BHO an die Bundesregierung vom 2. November 2020, III 6 - 2020 - 0606.

Beratungsbericht nach § 88 Absatz 2 BHO an die Bundesregierung vom 29. November 2021, Gz.: III 4 - 2021 - 0407.

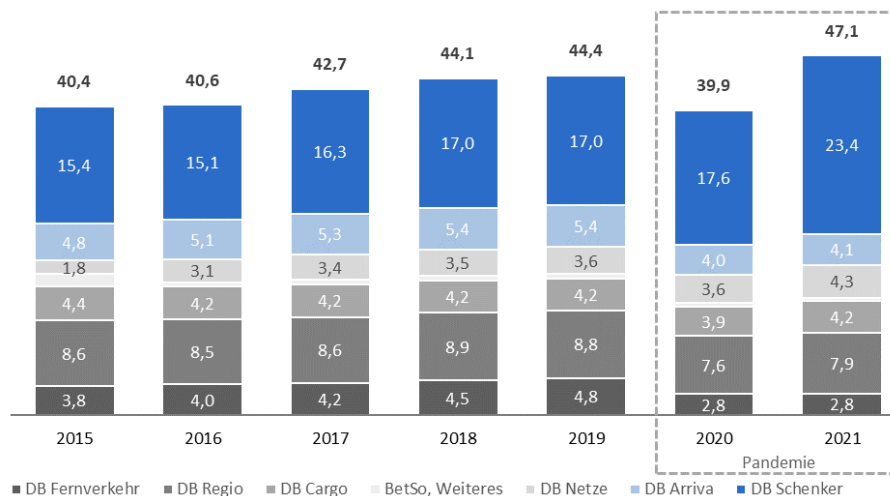
2 Wirtschaftliche Lage des DB AG-Konzerns

Ertragslage (Gewinn- und Verlustrechnung)

Der **Umsatz** des DB AG-Konzerns stieg im Jahr 2021 auf 47,1 Mrd. Euro. Damit übertraf der Konzernumsatz nicht nur das Niveau des Pandemiejahres 2020 (39,9 Mrd. Euro), sondern auch der Vorpandemiejahre. Der Anstieg resultierte dabei vor allem aus dem Logistiksegment DB Schenker, dessen Umsatz (und Ergebnis) im Wesentlichen aufgrund der Marktentwicklung deutlich zunahm. Insbesondere die Schienenverkehrssegmente DB Fernverkehr und DB Regio lagen dagegen noch deutlich unterhalb früherer Umsatzniveaus, da die Fahrgastzahlen pandemiebedingt anhaltend niedrig waren (Abbildung 1).

Abbildung 1

Umsatzanstieg im Jahr 2021 durch DB Schenker getrieben Umsatz 2015 – 2021 (in Mrd. Euro).



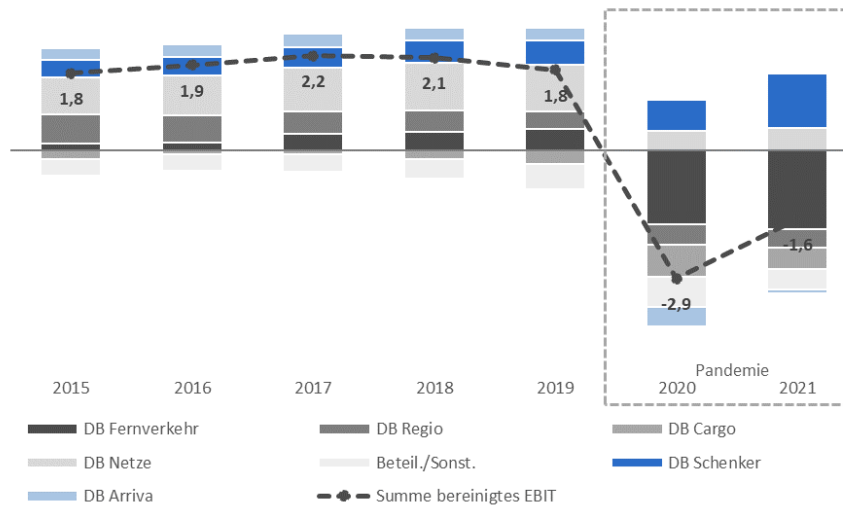
Grafik: Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierter Bericht 2021, S. 190 (und entsprechende Tabellen in Vorjahren).

Das operative Ergebnis des Konzerns (**bereinigtes EBIT**) lag im Jahr 2021 bei -1,6 Mrd. Euro (2020: -2,9 Mrd. Euro). Es war damit trotz Rekordumsätzen deutlich negativ und unter Vorpandemie-Niveau (ca. 2 Mrd. Euro). Im Jahr 2021 und auch im Vorjahr erzielten dabei lediglich das Logistiksegment Schenker sowie die regulierte Eisenbahninfrastruktur operative Überschüsse. Insbesondere DB Fernverkehr erwirtschaftete hohe Verluste (Abbildung 2).

Abbildung 2

Nur zwei Konzernsegmente mit operativen Überschüssen Bereinigtes EBIT 2015 – 2021 (in Mrd. Euro).



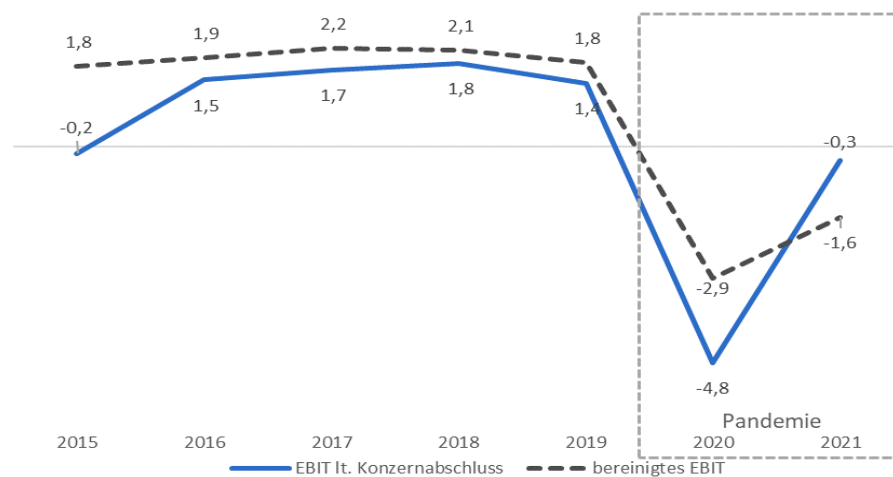
Grafik: Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierter Bericht 2021, S. 190 (und entsprechende Tabellen in Vorjahren).

Das bereinigte EBIT enthält dabei keine außerordentlichen Effekte.⁴ Das **EBIT laut Konzernabschluss**, welches solche Sondereffekte beinhaltet, lag im Jahr 2021 aufgrund außerordentlicher Erträge bei -0,3 Mrd. Euro (2020: -4,8 Mrd. Euro, Abbildung 3).

Abbildung 3

Erträge mit außerordentlichen Effekten insgesamt geringer EBIT und bereinigtes EBIT 2015 – 2021 (in Mrd. Euro).



Grafik: Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierter Bericht 2021, S. 186, 190 (und entsprechende Tabellen in Vorjahren).

⁴ 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 verändern würden.“ In begrenztem Umfang bestehen zudem Umgliederungen, Integrierter Bericht 2021, S. 88.

Insgesamt erwirtschaftete der Konzern seit dem Jahr 2015 ein EBIT von 1,1 Mrd. Euro, was deutlich unter dem ausgewiesenen bereinigten EBIT von 5,4 Mrd. Euro liegt.

Aus dem EBIT laut Konzernabschluss errechnet sich unter Berücksichtigung des Finanz- und Steueraufwands das **Jahresergebnis**. Dieses lag im Jahr 2021 bei -0,9 Mrd. Euro (2020: -5,7 Mrd. Euro). Aus dem Jahresergebnis leitet sich schließlich das eigenkapitalwirksame Gesamtergebnis ab, in dem noch direkt im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen berücksichtigt werden. Dabei kam es im Jahr 2021 zu einer zinsbedingten Neubewertung von Pensionsverpflichtungen, was zu einer deutlichen Entlastung führte. Hierdurch lag das **Gesamtergebnis** und die daraus resultierende Eigenkapitaländerung mit 0,7 Mrd. Euro im positiven Bereich.⁵

Vermögenslage (Bilanz)

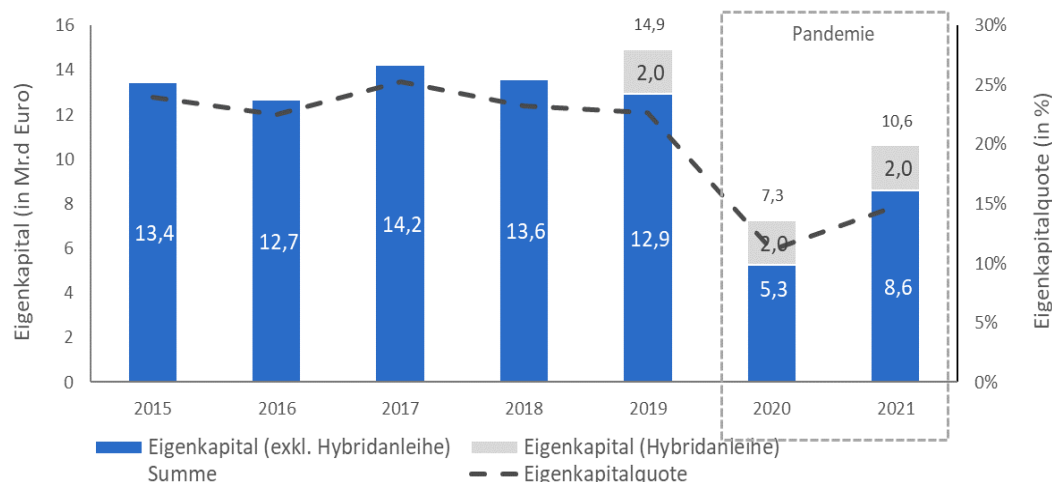
Die Bilanzsumme des DB AG-Konzerns ist zwischen dem Jahr 2015 und 2021 stetig von 56,1 auf 71,8 Mrd. Euro angewachsen. Dabei nahmen auf der Aktivseite der Bilanz sowohl die langfristigen als auch die kurzfristigen Vermögenswerte zu. Auf der Passivseite kam es hingegen zu einem Anstieg der Verbindlichkeiten bei einem Rückgang des Eigenkapitals.

Das **Eigenkapital** des Konzerns betrug per 31. Dezember 2021 10,6 Mrd. Euro (inkl. Hybridanleihen⁶). Dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 15 % (Abbildung 4).

Abbildung 4

Eigenkapital(-quote) durch Verluste unter Druck

Eigenkapital 2015 – 2021 (in Mrd. Euro).



Grafik: Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierter Bericht 2021, S. 187 (und entsprechende Tabellen in Vorjahren).

⁵ Integrierter Bericht 2021, S. 186.

⁶ Hybridanleihen sind verzinsliche Schuldtitel zur externen Unternehmensfinanzierung. Sie werden „aufgrund ihrer Laufzeit und ihrer Zinszahlungsklauseln für die Internationale Rechnungslegung wie Eigenkapital behandelt, obwohl es sich gesellschafts- und steuerrechtlich um Fremdkapital handelt“. Nach dem deutschen Handelsgesetzbuch sind sie als Verbindlichkeiten auszuweisen (Häuselmann, BB 2007, S. 931 – 936).

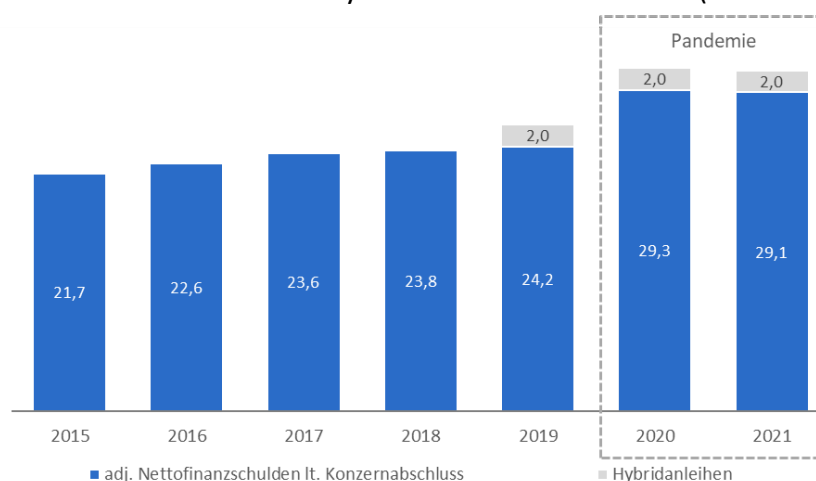
Der Anstieg des Eigenkapitals gegenüber dem Vorjahr (7,3 Mrd. Euro) resultiert einerseits aus dem positiven Gesamtergebnis (0,7 Mrd. Euro, Nummer 2.1), andererseits aus verschiedenen Eigenkapitalzuführungen des Bundes (Nummer 3.1). Trotz der Erholung im Jahr 2021 liegt das Eigenkapital und die Eigenkapitalquote weiterhin deutlich unter dem Vorpandemie-Niveau.

Die vom DB AG-Konzern primär verwendete Verschuldungskennzahl der **Nettofinanzschulden** lag per 31. Dezember 2021 bei 29,1 Mrd. Euro und damit weitgehend unverändert gegenüber dem Vorjahr. Langfristig ist hingegen ein deutlicher Anstieg der Verschuldung festzustellen: Im Zeitraum seit 2015 stieg sie von 21,7 auf 29,1 Mrd. Euro.⁷ Dabei liegt die „tatsächliche“ Verschuldung⁸ unter Berücksichtigung der im Jahr 2019 emittierten Hybridanleihen noch um 2,0 Mrd. Euro höher. Die Verschuldung stieg vor allem während des ersten Pandemiejahres deutlich an, war aber schon davor stetig angewachsen (Abbildung 5).

Abbildung 5

Nettofinanzschulden auf unverändert hohem Niveau

Nettofinanzschulden und Hybridanleihen 2015 – 2021 (in Mrd. Euro).



Grafik: Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierter Bericht 2021, S. 94 (und entsprechende Tabellen in Vorjahren).

3 Bewertung der wirtschaftlichen Lage des DB AG-Konzerns

Im Jahr 2021 haben sich die wesentlichen Ertragskennzahlen gegenüber dem Vorjahr verbessert. Auch das Eigenkapital erholte sich nach dem Rückgang im Jahr 2020, wenn auch auf

⁷ Jeweils per 31. Dezember. Zwischenzeitliche Umstellung der Rechnungslegung bezüglich Operate Leases im Jahr 2019 durch nachträgliche Berücksichtigung entsprechender Verbindlichkeiten egalisiert.

⁸ Bezeichnung des BMDV in der Stellungnahme vom 14. September 2022, S. 6.

niedrigem Niveau. Ebenso konnte ein weiterer Anstieg der Verschuldung vermieden werden. Die Hintergründe werden im Folgenden näher analysiert und bewertet:

- In welchem Umfang sind in den Geschäftszahlen Unterstützungsleistungen des Bundes enthalten und wie beeinflussten sie die wirtschaftliche Lage im Jahr 2021? (Nummer 3.1)
- Wie wirkten sich die vom DB AG-Konzern zugesagten Gegensteuerungs-/Einsparungsmaßnahmen im Jahr 2021 aus? (Nummer 3.2)
- Wie sind das Ertrags- und Verschuldungsniveau zu bewerten? (Nummern 3.3 und 3.4).

3.1 Wirtschaftliche Lage stark geprägt von Leistungen des Bundes

Der Bund leistete bereits in früheren Jahren Zahlungen in Milliardenhöhe, die dem DB AG-Konzern zugutekommen, um beispielsweise Investitionen in das Schienennetz zu fördern, den Betrieb des Regionalverkehrs zu finanzieren oder die Attraktivität des Schienengüterverkehrs zu erhöhen. Über diese regelmäßigen Zahlungen hinaus erhielt der Konzern im Jahr 2021 signifikante weitere Mittel vom Bund.

Pandemiebedingte finanzielle Unterstützungen in der Gewinn- und Verlustrechnung:

- **ÖPNV-Rettungsschirm** (erhaltener Betrag 2021: 0,5 Mrd. Euro):
Kompensation pandemiebedingter Umsatzverluste im Regionalverkehr. Zugang für alle Marktteilnehmer. Anteilige Finanzierung durch den Bund und die Bundesländer, Auszahlung durch die Aufgabenträger.⁹
- **Pandemiebedingte Trassenpreisförderung** (erhaltener Betrag 2021: 2,1 Mrd. Euro):
Kompensation pandemiebedingter Schäden durch (teilweise nachträgliche) Trassenpreisförderung. Zugang für alle Marktteilnehmer für die Jahre 2020 bis 2022. Der erhaltene Betrag enthält 1,8 Mrd. Euro für den Fernverkehr und 0,3 Mrd. Euro für den Güterverkehr für den Zeitraum 2020 und 2021.¹⁰

Pandemiebedingte finanzielle Unterstützungen jenseits der Gewinn- und Verlustrechnung:

- **Eigenkapitalzuführung zur Kompensation pandemiebedingter Schäden** (erhaltener Betrag: 0,6 Mrd. Euro):
Der Bund als Eigentümer der DB AG vereinbarte mit dem Konzern im Jahr 2020, pandemiebedingte Schäden bzw. Umsatzverluste anteilig zu kompensieren. Nach beihilferechtlicher Prüfung der EU-Kommission führte der Bund im Jahr 2021 Eigenkapital für pandemiebedingte Verluste im Fernverkehr im Jahr 2020 zu.¹¹
- **Dividendenentfall bzw. -ersatz** (nicht erfolgte Zahlung an den Bund: 0,7 Mrd. Euro):
In der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) vereinbarten die DB AG und

⁹ Integrierter Bericht 2021, S. 38.

¹⁰ Integrierter Bericht 2021, S. 38, S. 196.

¹¹ Integrierter Bericht 2021, S. 38, S. 216. Im Jahr 2022 weitere Zahlungen für pandemiebedingte Schäden bei DB Cargo und den Infrastruktursegmenten.

ihre Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit dem Bund die Zahlung einer jährlichen Dividende von 0,65 Mrd. Euro. Der Bund stellt den an ihn gezahlten Betrag wiederum den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG für Ersatzinvestitionen bereit (Finanzierungskreislauf). Aufgrund der Verlustsituation im Jahr 2020 entfiel die Dividendenzahlung der DB AG an den Bund im Jahr 2021. Der Bund stellte die vorgesehenen Investitionsmittel zusätzlich aus dem Bundeshaushalt zur Verfügung.¹²

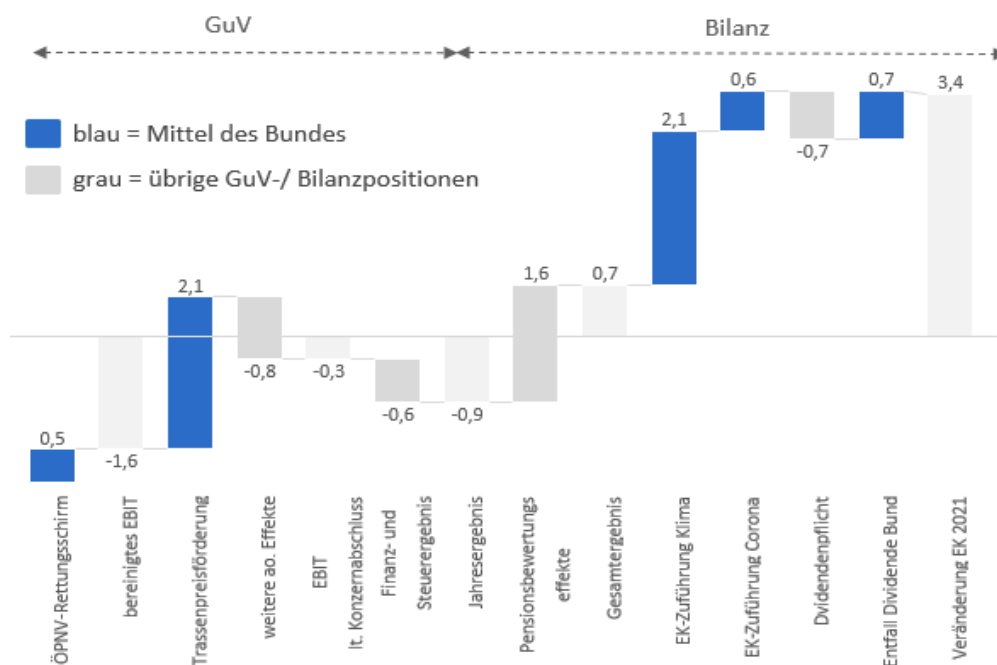
Darüber hinaus kam es im Jahr 2021 erstmalig zu einer **Eigenkapitalzuführung aus dem Klimaschutzpaket** (erhaltener Betrag: 2,1 Mrd. Euro). Im Rahmen des Klimaschutzpakets wurde im Jahr 2019 vereinbart, den DB AG-Konzern bei Investitionen in die Infrastruktur zusätzlich zu unterstützen. Nach Abschluss der beihilferechtlichen Prüfung durch die EU-Kommission im Jahr 2021 leistete der Bund die Zahlungen für die Jahre 2020 und 2021.¹³

Insgesamt betrugen somit die vom Bund im Jahr 2021 zusätzlich bereitgestellten Mittel **knapp 6 Mrd. Euro**. Diese wurden aufgrund ihrer Gestaltung an verschiedenen Stellen im Konzernabschluss des DB AG-Konzerns ausgewiesen (Abbildung 6).

Abbildung 6

Leistungen des Bundes an verschiedenen Stellen verbucht

Überleitung von bereinigtem EBIT bis zum Eigenkapital 2021 (in Mrd. Euro).



Grafik und Berechnung: Bundesrechnungshof.

Diese Leistungen des Bundes trugen aufgrund ihrer hohen Beträge maßgeblich zur Verbesserung der Ertrags- und Vermögenslage des Konzerns bei:

¹² Integrierter Bericht 2021, S. 38, S. 229.

¹³ Integrierter Bericht 2021, S. 38, S. 216.

- Das **EBIT (laut Konzernabschluss)** hat sich im Jahr 2021 von -4,8 auf -0,3 Mrd. Euro verbessert. Diese Verbesserung ist in weiten Teilen auf Sondereffekte zurückzuführen, insbesondere auf den Erhalt der pandemiebedingten Trassenpreisförderung für die Jahre 2020 und 2021 (2,1 Mrd. Euro). Positiv wirkte sich zudem aus, dass außerordentliche Belastungen des Vorjahres 2020 im Jahr 2021 nicht mehr anfielen (Abwertung Arriva, 1,4 Mrd. Euro) und sich die Ertragslage bei DB Schenker insbesondere marktbedingt deutlich verbesserte (0,6 Mrd. Euro). Die Ertragslage in den Schienenverkehrssegmenten des Konzerns war hingegen unverändert defizitär (Nummer 2.1).
- Auch das **Eigenkapital** hat sich im Jahr 2021 deutlich erholt (von 7,3 auf 10,6 Mrd. Euro). Dieser Anstieg war trotz der operativen Verluste möglich, da der Bund neben den vorgenannten Trassenpreisförderung von 2,1 Mrd. Euro insbesondere auch Eigenkapital im Rahmen des Klimaschutzpaketes und zur Kompensation pandemiebedingter Schäden im Fernverkehr zuführte (2,7 Mrd. Euro für die Jahre 2020 und 2021). Auch die marktzinsbedingte Neubewertung von Pensionsverbindlichkeiten verbesserte das Eigenkapital (1,4 Mrd. Euro).
- Auch die Stabilisierung der **Nettofinanzschulden** im Jahr 2021 bei 29,1 Mrd. Euro basierte nicht auf einer operativen Stabilisierung, sondern auf liquiditätswirksamen Leistungen des Bundes wie oben beschrieben.

Zwischenfazit:

Im Jahr 2021 unterstützte der Bund den Konzern über die bisherigen Zahlungen hinaus mit signifikanten weiteren Mitteln von knapp 6 Mrd. Euro. Diese beziehen sich teilweise auf mehrjährige Ansprüche und sind im Jahresabschluss an verschiedenen Positionen abgebildet, ohne gesamthaft und überblicksartig dargestellt zu werden. Dies erschwert die angemessene Interpretation der finanziellen Entwicklung und der wirtschaftlichen Lage des Konzerns. Die entsprechende Analyse zeigt: Die Stabilisierung von operativem Ergebnis, Eigenkapital und Verschuldung im Jahr 2021 geht wesentlich auf diese zusätzliche Unterstützung des Bundes zurück und nicht auf eine operative Erholung im Kerngeschäft.

3.2 Keine effektiven Einsparungen während der Pandemie

Durch die Pandemie verschlechterte sich ab dem Frühjahr 2020 die Nutzung des Schienenverkehrs und in der Folge die wirtschaftliche Lage des DB AG-Konzerns erheblich. Auch das Jahr 2021 war hiervon geprägt. Der Bund als Eigentümer vereinbarte daher bereits im Mai 2020 ein Hilfspaket mit dem Konzern, zusätzlich zum Rettungsschirm für den ÖPNV-Sektor. Das sogenannte Drei-Säulen-Modell sah vor, dass der Konzern im Systemverbund Bahn einen Teil der Umsatzverluste durch Einsparungen bei Kosten und Investitionen („**Gegensteuerung**“) kompensiert. Die verbleibende Lücke wollte der Bund im Wesentlichen durch eine Eigenkapitalhilfe schließen und so den pandemiebedingten Verschuldungsanstieg begrenzen. Auch wenn die beihilferechtliche Prüfung durch die EU-Kommission in der Folge zu Anpassungen bei den Hilfen führte (Baustein-Modell), blieb der Gegensteuerungsanspruch aus der Vereinbarung des Bundes mit der DB AG unverändert.

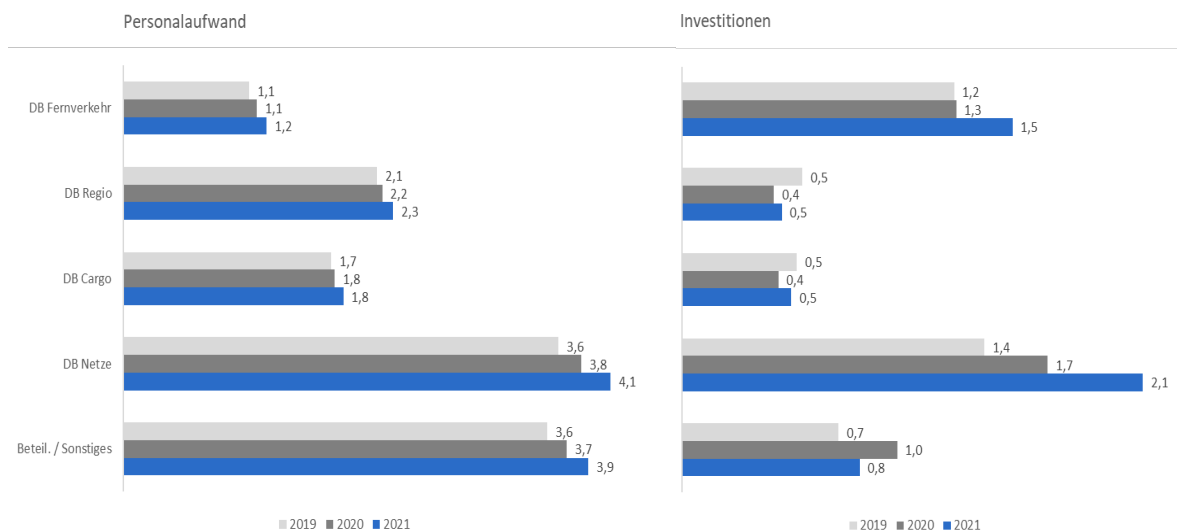
In der Folge gingen weder im Pandemiejahr 2020 noch 2021 die **betrieblichen Aufwendungen** im Systemverbund Bahn zurück. Vielmehr stiegen sowohl Material-, Personal- als auch sonstiger betrieblicher Aufwand. Der Personalaufwand nahm während der beiden Pandemiejahre beispielsweise um 9,6 % bzw. 800 Mio. Euro zu. Zu diesem Kosten- und auch Personalanstieg trugen letztlich alle Segmente des Systemverbunds Bahn bei.

Die **(Netto-)Investitionen** des Systemverbunds Bahn sind gegenüber dem Jahr 2019 (4,4 Mrd. Euro) in den Pandemiejahren 2020 und 2021 ebenfalls weiter gestiegen auf 4,8 bzw. 5,4 Mrd. Euro. Auch wenn der Hauptfokus und der größte Anstieg der Investitionen in der Infrastruktur bei DB Netze festzustellen ist, so sind auch in den übrigen Segmenten des Systemverbunds Bahn die Investitionen insbesondere in das Rollmaterial insgesamt gestiegen (Abbildung 7).

Abbildung 7

Personalaufwand und Nettoinvestitionen im Systemverbund Bahn gestiegen

Entwicklung des Personalaufwands und der Nettoinvestitionen je Segment (2019 – 2021, in Mrd. Euro).



Grafik: Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierter Bericht 2021, S. 190 (und entsprechende Tabellen in Vorjahren).

Zwischenfazit:

Der DB AG-Konzern stand seit Beginn der Pandemie in einem Spannungsfeld: Einerseits galt es, mit angemessenen Maßnahmen das Defizit zu begrenzen. Dies hatte er auch dem Eigentümer zugesagt. Andererseits sollten über ein „Grundangebot“ an Mobilität hinaus weitere Ausgaben und Investitionen für Verbesserungen bei Angebot und Qualität getätigt werden, um die langfristig geplante Verkehrsverlagerung nicht zu gefährden.

Tatsächliche Einsparungen während der Krise sind im Systemverbund Bahn allerdings nicht feststellbar: Die betrieblichen Kosten sind sowohl im Pandemiejahr 2020 als auch 2021 weiter gestiegen. Insbesondere Personalbestand und -kosten haben sich deutlich erhöht. Auch

die Nettoinvestitionen nahmen während der Pandemie zu. Dennoch ist angesichts der aktuellen operativen Probleme zunehmend unklar, ob diese Bemühungen zielführend waren, um das Angebot nachhaltig zu stabilisieren und zu verbessern.

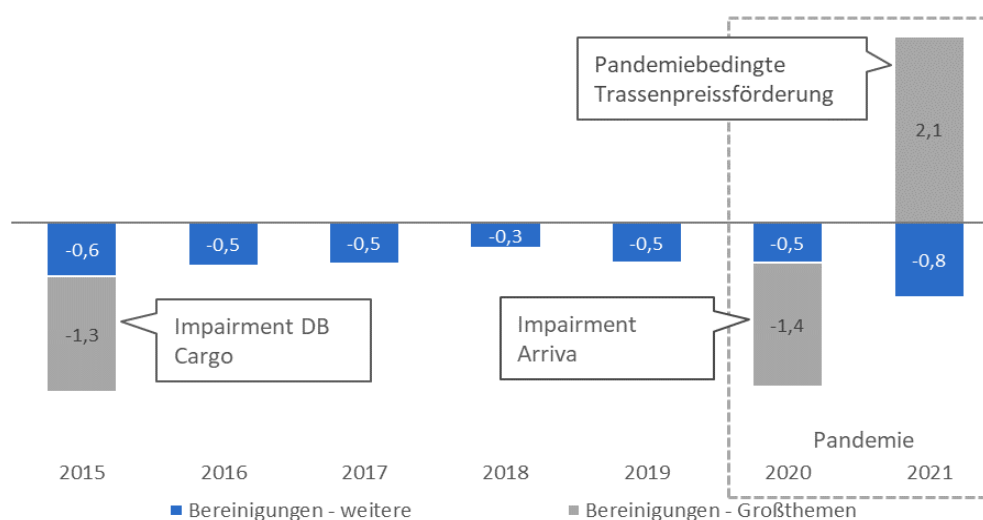
3.3 Ausmaß der Ertragskrise im bereinigten EBIT nicht erkennbar

Der DB AG-Konzern stellt bei der Ertragsdarstellung das sogenannte bereinigte EBIT in den Fokus.¹⁴ Hierfür werden aus dem EBIT außerordentliche Effekte eliminiert bzw. bereinigt, um die operative Entwicklung besser abzubilden. Eine solches Bereinigen ist üblich und zulässig. Dennoch weist der Bundesrechnungshof wie bereits in den Vorjahren auf Folgendes hin:

- Die Bereinigungen sind erheblich, da der Konzern das EBIT seit dem Jahr 2015 jährlich um mindestens 0,3 Mrd. Euro korrigierte (durchschnittlich um 1,0 Mrd. Euro).
- Die Bereinigungen sind weitgehend einseitig, da der Konzern in der Vergangenheit deutlich mehr Aufwendungen als Erträge aus dem EBIT herausrechnete.
- Die Bereinigungen erscheinen in ihrer Gesamtheit nicht „außerordentlich“, sondern stellen ein „Grundrauschen“ dar. Sie umfassen neben einzelnen Großthemen auch eine Vielzahl weiterer Sachverhalte, die sich seit dem Jahr 2015 auf jährlich mindestens 0,3 Mrd. Euro beliefen. Im Jahr 2021 summierten sie sich auf 0,8 Mrd. Euro (Abbildung 8).

Abbildung 8

Außerordentliche Effekte in signifikantem Ausmaß Bereinigungen 2015 – 2021 (in Mrd. Euro).



Grafik: Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierter Bericht 2021, S. 88 (und entsprechende Tabellen in Vorjahren).

¹⁴ Beispielhaft in: Bilanzpressekonferenz 31. März 2022, Druckfassung der Reden, S. 7.

Im Ergebnis stand dem bereinigten EBIT von 5,4 Mrd. Euro im Zeitraum 2015 – 2021 nur ein deutlich geringeres EBIT (laut Konzernabschluss) von 1,1 Mrd. Euro gegenüber. Das kumulierte Jahresergebnis für den gleichen Zeitraum war nach Berücksichtigung des Finanz- und Steueraufwandes mit -5,2 Mrd. Euro sogar deutlich negativ.

Dabei weicht das bereinigte EBIT deutlich stärker vom EBIT laut Konzernabschluss ab als bei beispielhaften anderen Konzernen mit Bundesbeteiligung (Tabelle 1, Anhang 2).

Zwischenfazit:

Die Bereinigung der Erträge um außerordentliche Effekte dient grundsätzlich dazu, die Ertragslage und -entwicklung unbeeinflusst von Sondereffekten interpretieren zu können. Aufgrund des Ausmaßes, der Regelmäßigkeit und vor allem der Einseitigkeit von Ergebnisbereinigungen im Konzernabschluss der DB AG ist die Aussagekraft des bereinigten EBIT als einziger Ertragskennzahl jedoch zu hinterfragen. Die Berücksichtigung mehrerer Ertragskennzahlen könnte dabei zu einem differenzierteren, ausgewogeneren Bild führen: Während auf Basis des bereinigten EBIT ein kumulierter Überschuss von mehr als 5 Mrd. Euro im Zeitraum von 2015 – 2021 ausgewiesen wurde, reduziert sich dieser Überschuss anhand des EBIT laut Konzernabschluss auf 1 Mrd. Euro. Anhand des Jahresergebnisses ist sogar ein Defizit von mehr als 5 Mrd. Euro zu konstatieren, womit ein gänzlich anderer Eindruck der wirtschaftlichen Lage entsteht.

3.4 Verschuldungsentwicklung weiter besorgniserregend

Bereits vor der Pandemie stiegen die Nettofinanzschulden als Kennzahl für die Verschuldung kontinuierlich an. Hintergrund war, dass die operativen Erträge nicht hinreichend waren, um die eigenwirtschaftlichen Investitionen zu finanzieren.¹⁵ Im Jahr 2020 verschärfte sich die Verschuldungslage mit einem Anstieg um 5,2 auf 29,3 Mrd. Euro deutlich. Dies resultierte aus den Belastungen der COVID 19-Pandemie, aber auch weil der Konzern seine Investitionen trotz stark rückläufiger Erträge nicht reduzierte. Im Jahr 2021 gelang es, bei unverändert hohen Investitionen und weiteren operativen Verlusten die Nettofinanzschulden stabil zu halten dank Bundesmitteln von 6 Mrd. Euro (Nummer 3.1).

Mit der Entwicklung der Konzernverschuldung beschäftigte sich der Haushaltsausschuss bereits im November 2016 und beschloss dabei eine Verschuldungsbegrenzung.¹⁶ Die hieraus abgeleiteten Grenzwerte wurden in der Folge eingehalten. Dies gelang unter anderem durch die erstmalige Emission von Hybridanleihen im Jahr 2019, die nur nach internationaler Rechnungslegung nicht zur Verschuldung gezählt werden. Die Grenzwerte waren allerdings während der Pandemie nicht mehr einzuhalten, auch weil der Zeitpunkt der geplanten Kompensationszahlungen des Bundes unklar war. Der Haushaltsausschuss beschloss daher am 27. Mai 2020, den Grenzwert per 31. Dezember 2020 auf 30,0 Mrd. Euro zu erhöhen. Am

¹⁵ Direkt für Investitionen bzw. indirekt für Dividendenzahlungen an den Bund, die der Bund dem Konzern wiederum für Investitionen bereitstellt (Finanzierungskreislauf).

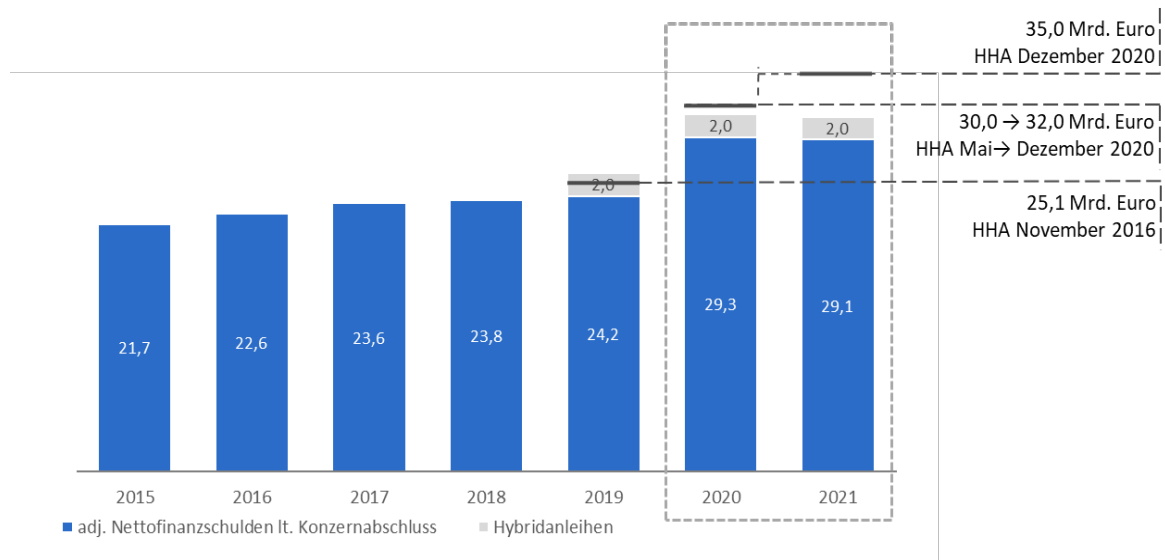
¹⁶ Maßgabebeschluss vom 10. November 2016.

16. Dezember 2020 erhöhte er den Grenzwert zum gleichen Stichtag auf 32,0 bzw. 35,0 Mrd. Euro per 31. Dezember 2021.¹⁷ Diese Grenzwerte hielt der Konzern zu den entsprechenden Stichtagen ein (Abbildung 9).

Abbildung 9

Starker Anstieg der Nettofinanzschulden des Konzerns

Entwicklung der Nettofinanzschulden gegenüber den Maßgabebeschlüssen des Haushaltsausschusses zur Verschuldung (Werte per 31.12., in Mrd. Euro).



Grafik: Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierter Bericht 2021, S. 94 (und entsprechende Tabellen in Vorjahren); Maßgabebeschlüsse des Haushaltsausschusses 2016 und 2020.

Die Grenzwerte sollten nach dem Beschluss des Haushaltsausschusses vom 16. Dezember 2020 bis zur Kompensation der pandemiebedingten Schäden gelten und seien dann „entsprechend abzusenken“. Bisher erhielt der Konzern pandemiebedingte Kompensationen von knapp 3,5 Mrd. Euro (Nummer 3.1, ohne ÖPNV-Rettungsschirm). Der um diese Mittel adjustierte Grenzwert lag somit bei ungefähr 31,5 Mrd. Euro per 31. Dezember 2021.

Für den Zeitraum nach dem 31. Dezember 2021 besteht kein Beschluss des Haushaltsausschusses. Damit gibt es seit dem 1. Januar 2022 keine Maßgabe zur Verschuldungsbegrenzung der DB AG mehr.

Zwischenfazit:

Die Nettofinanzschulden des Konzerns steigen seit Jahren kontinuierlich an, da die operativen Erträge die Investitionen des Konzerns nachhaltig nicht decken. Diese Situation hat sich durch die Pandemie drastisch verschärft. Darüber darf auch nicht hinwegtäuschen, dass die Verschuldung im Jahr 2021 nicht weiter anstieg. Denn diese „Atempause“ basiert auf teilweise einmaligen Unterstützungen des Bundes in Milliardenhöhe.

¹⁷ Maßgabebeschluss vom 16. Dezember 2020, Haushaltsausschussdrucksache 19(8)8346.

Der Haushaltsausschuss hielt bereits im Jahr 2016 bei Nettofinanzschulden von knapp 23 Mrd. Euro eine Verschuldungsgrenze für den DB AG-Konzern für erforderlich. Die hieraus seinerzeit abgeleiteten Grenzwerte überschritt der Konzern in den folgenden drei Jahren nicht, weil er unter anderem eine neue Verschuldungsform nutzte. Seit Beginn der Pandemie hält der Konzern die Verschuldungsvorgaben nur ein, weil die Grenzwerte schrittweise um 10 Mrd. Euro erhöht wurden. Unter Berücksichtigung der bereits erhaltenen Hilfen des Bundes, die nach dem Willen des Haushaltsausschusses vom Grenzwert abzuziehen sind, war der verbleibende finanzielle Spielraum zum 31. Dezember 2021 jedoch begrenzt.

Seit dem 1. Januar 2022 besteht keine Maßgabe des Haushaltsausschusses zur Verschuldungsbegrenzung der DB AG mehr. Dass gerade in dieser Krisensituation kein Begrenzungsmechanismus mit entsprechender Überwachung besteht, wird dem Verschuldungsstand von mehr als 29 Mrd. Euro nicht gerecht.

4 Wirtschaftliche Lage der Konzernsegmente

Bei der Bahnreform im Jahr 1994 wurde die DB AG als integrierter Konzern aufgestellt, der sowohl Eisenbahninfrastruktur- als auch -verkehrsunternehmen beinhaltet. Seither hat die DB AG neue Geschäftsfelder entwickelt und ist in relevantem Umfang jenseits der „Eisenbahn in Deutschland“ tätig. Beispielhaft sind zu nennen:

- Das Segment DB Schenker trägt mit weltweiter Logistik knapp 50 % des Konzernumsatzes bei. DB Schenker ist weder im Schienenverkehr tätig noch bestehen relevante Synergien mit Eisenbahnsegmenten der DB AG.
- Das Segment DB Arriva erwirtschaftet knapp 10 % des Konzernumsatzes mit Nahverkehrsdienstleistungen im europäischen Ausland. Ein Verkauf des defizitären Segments ist beschlossen und soll schrittweise in den kommenden Jahren vollzogen werden.
- Darüber hinaus bietet DB International Operations u. a. Betriebs- und Instandhaltungsleistungen für Bahnprojekte außerhalb Europas an. Jüngst gewann das Unternehmen mit einem Konsortium einen Großauftrag in Kanada. Der Konzern ist zudem als Wagniskapitalgeber an Unternehmen beteiligt, die beispielsweise Satellitennetzwerke, elektrische Flugtaxi oder innerstädtische Drohnen-Landeplätze entwickeln.
- Um internationale Güterverkehre zu gewährleisten, ist DB Cargo über Kooperationen mit ausländischen Partnern hinaus in 17 Ländern mit eigenen Unternehmen tätig und betreibt dort teilweise auch Infrastruktur.¹⁸ DB Cargo ist neuerdings auch direkt im LKW-Verkehr im In- und Ausland aktiv.

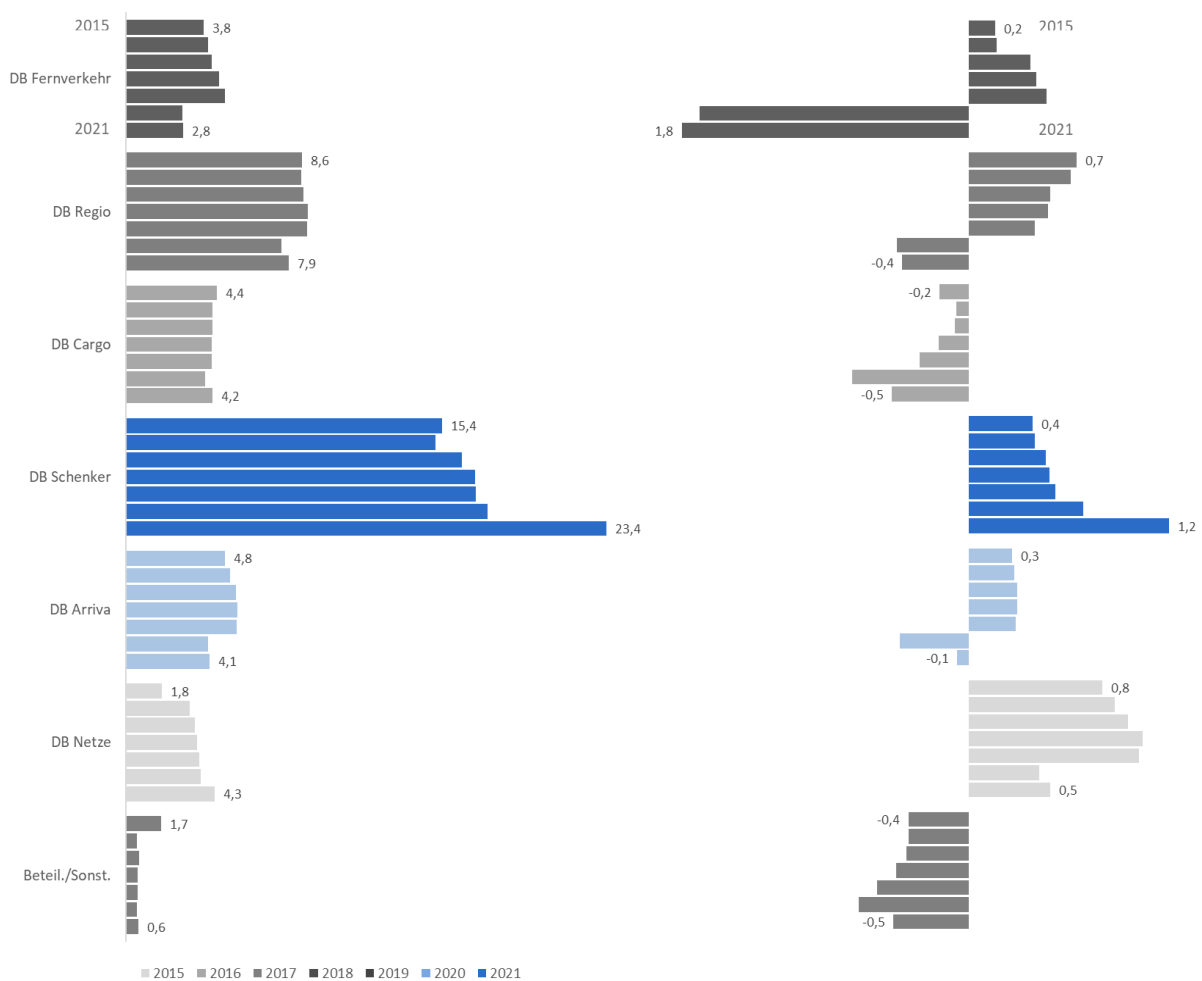
Die Entwicklung von Umsatz und operativem Ergebnis der Konzernsegmente sind nachstehend überblickartig abgebildet (Abbildung 10) und beschrieben. Im Anhang sind hierzu weitere Ausführungen zu finden (Anhang 1).

¹⁸ Integrierter Bericht 2021, S. 241.

Abbildung 10

Wirtschaftliche Entwicklung der Konzernsegmente

Umsatz und bereinigtes EBIT der Konzernsegmente 2015 bis 2021 (in Mrd. Euro).



Grafik: Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierter Bericht 2021, S. 190 (und entsprechende Tabellen in Vorjahren).

- **DB Fernverkehr:**

Das Segment wies vor der Pandemie steigende Umsätze und Ergebnisse aus. Die pandemiebedingt niedrige Nachfrage in Kombination mit einem fast unveränderten Angebot sowie steigenden Kosten machten das Segment in den Jahre 2020 und 2021 zum größten Verlustbringer des Konzerns (rechnerisch 5 Mio. Euro pro Tag).

DB Fernverkehr setzt auf ein starkes künftiges Wachstum. Das Erreichen der früheren Profitabilität wird davon abhängen, dass DB Fernverkehr die Fahrgastzahlen so steigern kann, dass die bisher und auch künftig steigenden Zugkapazitäten und Kosten kompensiert werden. Neben der Frage, ob und wie schnell sich die Nachfrage nach der Pandemie grundsätzlich erholt – vor allem auch im profitablen Geschäftsreiserverkehr – wird auch entscheidend sein, ob dabei Qualität und Kundenzufriedenheit für weiteres Wachstum sichergestellt werden können.

- **DB Regio:**

Der Wettbewerb für das Segment DB Regio ist hoch und die Margen seit längerem rückläufig. Seit Beginn der Pandemie ist das Segment trotz des ÖPNV-Rettungsschirms

defizitär. Akuter Handlungsbedarf besteht im Teilbereich Busverkehr, der jenseits des Gewährleistungsauftrags der DB AG seit Jahren signifikante Verluste erwirtschaftet.

- **DB Cargo:**

Das Segment DB Cargo steht seit längerem vor enormen Herausforderungen: Hinsichtlich der Betriebsqualität sind deutliche Verbesserungen erforderlich, um wettbewerbsfähig agieren zu können. Zudem ist der Betrieb trotz diverser finanzieller Unterstützungen des Bundes stark defizitär. Die strategischen Bemühungen führten bisher nicht zu einer Verbesserung: Im Jahr 2021 lagen die Verluste bei vergleichbaren Transportleistungen signifikant höher als noch im Jahr 2019. Nicht nur vor dem Hintergrund der laufenden Untersuchung der Europäischen Kommission zur unbefristeten Verlustübernahme durch die DB AG ist es erforderlich, die Defizite nachhaltig und konsequent zu reduzieren.

- **Netze (DB Netze Fahrweg, DB Netze Station & Service, DB Netze Energie):**

In der Vergangenheit erwirtschafteten die Infrastruktursegmente einen wesentlichen Teil der Konzernüberschüsse. Seit nunmehr zwei Jahren fallen diese Überschüsse insbesondere wegen steigender Kosten nicht mehr an und stehen somit für Reinvestitionen in die Infrastruktur (direkt oder über den Finanzierungskreislauf) nicht mehr zur Verfügung. Zugleich hält die bereits im Jahr 2021 erkennbare Verschlechterung von wesentlichen Qualitätskennzahlen wie Pünktlichkeit und Kundenzufriedenheit an.

- **Beteiligungen / Sonstige:**

Im Segment Beteiligungen/Sonstige bündelt der Konzern insbesondere die Serviceeinheiten für andere Segmente sowie nicht umgelegte Kosten für zentrale Managementfunktionen.¹⁹ Die Zusammenfassung zentraler Funktionen und deren Kosten in einem eigenen Segment ist nachvollziehbar. Der Bundesrechnungshof wies jedoch bereits in früheren Berichten darauf hin, dass das Ausmaß des dort ausgewiesenen Verlustes im externen Vergleich außergewöhnlich hoch ist. Es besteht die Gefahr, dass durch eine unvollständige Weiterberechnung von umlagefähigen Kosten in diesem Segment die tatsächliche Ertragslage der übrigen Segmente positiv verzerrt ist. Zudem besteht die Gefahr, dass die signifikanten Verluste in diesem Segment keinen angemessenen Fokus erfahren.

- **DB Arriva:**

Das europaweit im Personenverkehr agierende Segment war bereits vor der Pandemie zu einer Belastung für den Konzern geworden. Bereits deutlich vor der Pandemie blieben erwartete Synergien mit der DB AG aus und das Wachstumssegment verließ den Wachstumspfad. Die Ertragsentwicklung ab 2018, der Auftragsentzug bei Rail North in Großbritannien, die eingeleitete strategische Neuausrichtung und zwischenzeitliche Managementwechsel unterstreichen die Fehlentwicklungen und den Handlungsbedarf. Die weitere Entwicklung wird davon abhängen, inwiefern der Konzern das Segment effektiv stabilisieren und die Profitabilität verbessern kann. Dies wird auch für den Erlös aus dem schrittweisen Verkauf des Segments DB Arriva entscheidend sein und damit für die Frage, ob diese Auslandsexpansion insgesamt profitabel oder defizitär für den DB AG-Konzern war.

- **DB Schenker:**

Das Logistiksegment weist seit mehreren Jahren steigende Umsätze und Erträge auf. Die

¹⁹ Außerdem werden dort Beteiligungen geführt, die keinen anderen Segmenten zugeordnet wurden, z.B. DB International Operations und New Mobility Beteiligungen, Integrierter Bericht 2021, S. 136.

aktuell gute Ertragslage bei DB Schenker kann allerdings wegen der Sonderkonjunktur im Logistikbereich nicht langfristig fortgeschrieben werden. Die Ertragslage darf vor allem nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich die Marktposition von DB Schenker in den letzten Jahren verschlechterte. Die weitere Entwicklung innerhalb des Konzerns hängt davon ab, ob DB Schenker die erforderlichen Spielräume und finanziellen Mittel erhält, um durch weitere Expansion international wettbewerbsfähig zu bleiben. Dem steht jedoch nicht nur der Kapitalengpass bei der DB AG entgegen. Vielmehr ist auch unklar, inwiefern eine internationale Expansion von DB Schenker mit dem wichtigen Bundesinteresse an der DB AG in Einklang steht.

Zwischenfazit:

Der DB AG-Konzern steht insbesondere in den Eisenbahnverkehrs- und -infrastruktursegmenten vor erheblichen Herausforderungen. Bei DB Cargo und DB Regio war die Entwicklung bereits vor der Pandemie negativ und hat sich in den letzten Jahren weiter verschlechtert. Im aktuell defizitären Fernverkehr wird die Erholung davon abhängen, dass die Nachfrage deutlich über das Vorpandemie-Niveau steigt, damit zwischenzeitliche Kosten- und Kapazitätssteigerungen kompensiert werden. Dazu kommen anhaltend hohe Defizite im Segment Beteiligungen/Sonstige. Überlagert wird dies durch die aktuellen Herausforderungen der Infrastruktursegmente, wo nicht nur steigende Kosten erkennbar sind, sondern die Leistungsfähigkeit des Netzes zunehmend in Frage steht.

Auch bei den weiteren Segmenten besteht Handlungs- bzw. Klärungsbedarf: Bei DB Arriva ist die Profitabilität des Geschäfts wiederherzustellen und der (schrittweise) Verkauf der Beteiligung nicht aus dem Blick zu verlieren. Bei DB Schenker ist trotz der aktuell (marktbedingt) positiven Ertragslage dringend eine Antwort auf die Frage zu finden, ob ausreichende Investitionen zur Stabilisierung der Marktposition im Logistikmarkt innerhalb des hoch verschuldeten DB AG-Konzerns möglich sind.

5 Prognose für das Jahr 2022 und später

Prognose des Konzerns für das Jahr 2022

Für das Jahr 2022 erwartete der Konzern im Prognosebericht des Konzernabschlusses in den wesentlichen Segmenten ein Wachstum gegenüber dem Vorjahr: ²⁰

- Im **Schienenpersonenverkehr** soll die Nachfrage auf 130 Millionen Fahrgäste im Fernverkehr bzw. 1,4 Milliarden Fahrgäste im Nahverkehr steigen. Das Vorpandemie-Niveau von 150 Millionen bzw. 2,0 Milliarden Fahrgästen würde damit nicht erreicht, wohl aber ein deutliches Wachstum gegenüber dem Jahr 2021 (82 Millionen bzw. 1,1 Milliarden Gäste). Auch im **Schienengüterverkehr** erwartet der Konzern ein weiteres Wachstum.

²⁰ Integrierter Bericht 2021, S. 169.

- Insgesamt soll die **Netzauslastung** gegenüber dem bisherigen Rekordwert im Vorjahr leicht steigen („>1 130 Millionen“ statt 1 109 Millionen Trassenkilometer“).
- Trotz der zunehmenden Auslastung und weiter steigender Investitionen soll sich zugleich die **Pünktlichkeit** in allen Schienenverkehrssegmenten deutlich verbessern.
- Im Logistikgeschäft von DB Schenker geht der Konzern von weiterhin hohen Frachtraten und damit hohen Überschüssen aus.

Insgesamt weist der Prognosebericht das Ziel aus, im Jahr 2022 einen operativen Überschuss zu erzielen. Zugleich sollen die Nettofinanzschulden weiter ansteigen („>30 Mrd. Euro“).²¹ Für die Folgejahre wird keine Prognose genannt. Ebenfalls unklar bleibt, ob bzw. wann der Konzern die mit dem Bund vertraglich vereinbarte Dividende wieder zahlen wird (0,7 Mrd. Euro pro Jahr gemäß der LuFV III).

Wesentliche Risiken für das Jahr 2022 und später

Um die Ergebnis- und Verschuldungsprognose für das Jahr 2022 zu erreichen, muss der Konzern die unterstellten Steigerungen im Schienenpersonen- und -güterverkehr erreichen und auch weiterhin von hohen Frachtraten im Speditionsgeschäft von DB Schenker profitieren. Darüber hinaus weist der Konzernabschluss an verschiedenen Stellen auf weitere relevante Risiken für die Geschäftsentwicklung im Jahr 2022 und danach hin:

- Der Konzernabschluss berichtet über eine Kostenüberprüfung des **Infrastrukturprojekts Stuttgart 21**, welches zuletzt mit einem Budget von mehr als 8 Mrd. Euro geplant war. Angesichts steigender Marktpreise, Nachtragsforderungen und der erforderlichen Optimierung sei eine „spürbare Erhöhung der Kosten“ zu erwarten.²² Mehrkosten würden die Verschuldung des Konzerns in den kommenden Jahren weiter erhöhen, sofern sich die Projektpartner nicht finanziell beteiligen.
- Entsprechend einer Vereinbarung des Bundes mit der DB AG sollten **pandemiebedingte Verluste** nach einer konzerninternen Gegensteuerung mehrheitlich durch Eigenkapitalhilfen des Bundes kompensiert werden (vgl. Nummer 3.1 und 3.4). Die erforderliche beihilferechtliche Prüfung durch die Europäische Kommission führte zu geringeren Auszahlungen als im Bundeshaushalt angesetzt. Weitere Hilfen sind „noch in der Abstimmung mit der Europäischen Kommission bzw. der Bundesregierung“²³, sodass das Risiko besteht, dass die tatsächliche Auszahlungshöhe unter den geplanten Zuflüssen liegt.
- Der Konzern weist konkret auf Risiken steigender **Energie- und Rohstoffpreise** hin.²⁴ Hieraus könnten sich weitere Belastungen für die DB AG ergeben. Auch ein inflationsbedingter **Zinsanstieg** kann sich angesichts der Höhe der Konzernverschuldung mittelfristig erheblich belastend auswirken.

²¹ Integrierter Bericht 2021, S. 169.

²² Integrierter Bericht 2021, S. 119.

²³ Integrierter Bericht 2021, S. 38.

²⁴ Integrierter Bericht 2021, S. 165.

Der Konzern weist ferner darauf hin, dass die Europäische Kommission seit Januar 2022 in einem formellen Verfahren gegen den Bund die Unterstützungsleistungen zugunsten der **DB Cargo AG** prüft.²⁵ Dies beinhaltet u. a. den unbefristeten Gewinnabführungsvertrag zwischen der DB AG und DB Cargo (Verlustübernahme von insgesamt 3,0 Mrd. Euro in den letzten zehn Jahren, Anhang 1). Der Bund und der Konzern haben die Vorwürfe zurückgewiesen. Sollte die Verlustübernahme durch die DB AG dennoch künftig eingeschränkt werden, so ergäbe sich hieraus die Herausforderung, das defizitäre Segment anderweitig zu finanzieren oder neu aufzustellen.

Zwischenfazit:

Der DB AG-Konzern geht für das Jahr 2022 von einer weiteren deutlichen Erholung im Schienenverkehr aus. Insgesamt erwartet er – erstmals seit Beginn der Pandemie – ein positives operatives Ergebnis. Dennoch soll die Verschuldung weiter steigen. Dies bedeutet, dass Investitionen auch weiterhin nicht durch laufende Erträge finanziert sind. Bemerkenswerterweise ist bei der Verschuldung keine Obergrenze, sondern nur eine Untergrenze genannt („> 30 Mrd. Euro“).

Die dabei vom Konzern für das Jahr 2022 unterstellte gleichzeitige Steigerung von Investitionstätigkeit, Betriebsleistung und Pünktlichkeit erscheint nach den Erfahrungen der Vorjahre ambitioniert. Dies zeigen bereits die zunehmenden Verspätungen im Verlauf des Jahres 2021.

Für die Prognose des Jahres 2022 und insbesondere für die mittelfristige Entwicklung bestehen wesentliche Risiken, die über die Erreichbarkeit der Wachstums- und Pünktlichkeitsziele hinausgehen. Konkret benannt sind steigende Kosten und Zinslasten. Ebenso können sich aus Kostenerhöhungen bei Großprojekten und aus geringer als erwartet ausfallenden Pandemie-Kompensationen finanzielle Lücken ergeben. Ein nachteilhaftes Urteil zur Verlustübernahme der DB Cargo AG würde zudem deren Finanzierung grundsätzlich in Frage stellen.

6 Vorläufige Würdigung und Empfehlungen

Im Entwurf dieses Berichts stellte der Bundesrechnungshof zusammenfassend fest, dass die im Konzernabschluss 2021 erkennbaren Verbesserungen bei Ergebnis, Eigenkapital und Verschuldung weitestgehend auf Bundesleistungen in Milliardenhöhe basierten und nicht Ausdruck einer operativen Stabilisierung waren. Vielmehr waren die wirtschaftlichen und operativen Probleme im Jahr 2021 bei den meisten Segmenten unverändert drängend. Lediglich bei DB Schenker verbesserte sich die Ertragslage im Jahr 2021, wobei dies insbesondere auf eine marktbedingte Sonderkonjunktur zurückzuführen war. Vor dem Hintergrund dieser anhaltenden operativen wirtschaftlichen Schwäche war die Verschuldungshöhe von 29 Mrd. Euro besorgniserregend.

²⁵ Integrierter Bericht 2021, S. 164.

Der Bundesrechnungshof wies zudem kritisch darauf hin, dass das Unternehmen einen weiteren Anstieg der Verschuldung prognostizierte, der Eigentümer aber auf jedwede Form eines Schuldenbegrenzungsmechanismus verzichtete. Zugleich waren die wirtschaftlichen Risiken für den Konzern signifikant, was kurz- und mittelfristig einen noch stärkeren Verschuldungsanstieg zur Folge haben könnte. Hierbei benannte der Bundesrechnungshof unter anderem Risiken aus Großprojekten und aus der Verschlechterung wirtschaftlicher Rahmenbedingungen. Er wies auch auf die ambitionierte Planung hin, Fahrgastzahlen, Investitionen und Pünktlichkeit simultan zu steigern, sowie die daraus resultierenden Risiken.

Über die wirtschaftliche Lage hinaus stellte der Bundesrechnungshof weiterhin bestehende Intransparenzen in der Berichterstattung zum Jahresabschluss dar: Die Verluste im Segment Beteiligungen/Sonstige waren auch im aktuellen Konzernabschluss sehr hoch, ohne näher erläutert zu werden. Und auch die „Bereinigung“ des Ergebnisses war erneut signifikant, so dass bei der Beurteilung der Ertragslage weitere Kennzahlen jenseits des bereinigten EBIT berücksichtigt werden sollten.

Vor dem Hintergrund der im Konzernabschluss 2021 der DB AG erkennbaren wirtschaftlichen Lage hatte der Bundesrechnungshof den Bundesministerien folgende Empfehlungen gegeben:

- (1) Um die wirtschaftliche Lage insbesondere bei den Schienenverkehrssegmenten zu stabilisieren, hatte der Bundesrechnungshof empfohlen, dass der Bund deren weitere Entwicklung eng begleitet, und hatte hierfür segmentspezifische Hinweise gegeben.
- (2) Der Bundesrechnungshof hatte – wie seit vielen Jahren – gefordert, dass der Bund auch die Struktur des Konzerns auf den Prüfstand stellt. Insbesondere angesichts der sich weiter verschärfenden betrieblichen und wirtschaftlichen Situation sollte sich die Tätigkeit des DB-Konzerns deutlicher darauf konzentrieren, den verfassungsrechtlichen Gewährleistungsauftrags des Bundes zu erfüllen.
- (3) Außerdem sollte der Bund künftig seine Beteiligungsführung verbessern.

7 Entwicklungen im Jahr 2022

7.1 Halbjahresabschluss per 30. Juni 2022

Die wirtschaftliche Lage des Konzerns war im ersten Halbjahr 2022 von folgenden Entwicklungen geprägt:

- Der Umsatz des Konzerns ist im ersten Halbjahr 2022 deutlich (um 6,2 Mrd. Euro) gestiegen. Hierzu trugen alle Segmente bei, insbesondere aber DB Schenker aufgrund anhaltend hoher Frachtraten (+3,7 Mrd. Euro) und DB Fernverkehr aufgrund sich erholender

Fahrgastzahlen (+1,1 Mrd. Euro). Die Umsätze im Systemverbund Bahn haben damit insgesamt das Vorpandemieniveau wieder erreicht.²⁶

- Das operative Ergebnis (bereinigtes EBIT) verbesserte sich im ersten Halbjahr ebenfalls deutlich und war erstmals seit Beginn der Pandemie positiv (+0,9 Mrd. Euro). Dieses resultiert allerdings vor allem aus dem Segment DB Schenker, das aufgrund der hohen Frachtraten 1,2 Mrd. Euro Überschuss erzielte. Der Systemverbund Bahn erzielte hingegen insgesamt ein Defizit (-0,3 Mrd. Euro).²⁷
- Während der Umsatz im Systemverbund Bahn damit das Vorkrisenniveau wieder erreicht hat, liegen die operativen Ergebnisse deutlich unter dem Niveau des Jahres 2019 (-0,3 Mrd. Euro statt zuvor +0,4 Mrd. Euro) und sind damit weiterhin nicht auskömmlich. Bei den Segmenten Beteiligungen/Sonstige und DB Cargo sind die Verluste im Jahresvergleich weiter gestiegen.²⁸
- Trotz der operativen Überschüsse stiegen die Nettofinanzschulden in den ersten sechs Monaten des Jahres 2022 von 29,1 Mrd. Euro deutlich auf 30,5 Mrd. Euro an. Hintergrund sind die anhaltend hohen Investitionen des Konzerns.²⁹
- Angesichts der positiven Geschäftsentwicklung insbesondere im Segment DB Schenker hob der Konzern die EBIT-Prognose für das Gesamtjahr auf „> 1 Mrd. Euro“ an. Die Prognose für die Verschuldung wurde bei „> 30 Mrd. Euro“ gehalten.³⁰

7.2 Weitere Entwicklungen im Jahr 2022

Der bisherige Jahresverlauf 2022 war von großen operativen Problemen gekennzeichnet. Entgegen der Unternehmensprognose gelang es nicht, bei steigenden Fahrgastzahlen und anhaltend hohen Baumaßnahmen die Pünktlichkeit weiter zu steigern. Vielmehr nahmen die Pünktlichkeitswerte im Jahresverlauf deutlich ab und erreichten im Personenverkehr ab dem März 2022 durchgängig Negativrekorde (Abbildung 11).

²⁶ Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2022, S. 17.

²⁷ Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2022, S. 17.

²⁸ Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2022, S. 17.

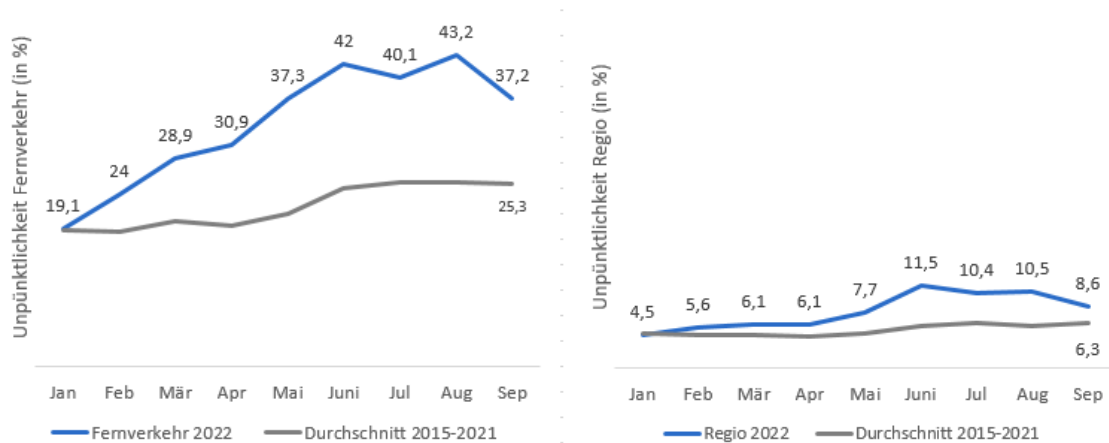
²⁹ Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2022, S. 24.

³⁰ Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2022, S. 63.

Abbildung 11

Unpünktlichkeit im Personenverkehr stark erhöht

Unpünktlichkeit im Jahr 2022 im Vergleich zum Durchschnitt der Jahre 2015-2021 (in Prozent).



Grafik: Bundesrechnungshof und Berechnung (Mehrjahresdurchschnitt).

Quelle: https://www.deutschebahn.com/de/konzern/konzernprofil/zahlen_fakten/puenktlichkeitswerte-6878476 (abgerufen am 25. Oktober 2022).

Die Eisenbahninfrastruktur stand nicht nur aufgrund der zunehmenden Verspätungen im Fokus. Seit dem Frühjahr 2022 sind weitere Kostensteigerungen bei dem Projekt Stuttgart 21 bestätigt (Anstieg auf 9,2 Mrd. Euro zzgl. Puffer).³¹ Im Herbst 2022 kommunizierte der Konzern auch bei dem Projekt Zweite Stammstrecke München signifikante Kosten- und Terminüberschreitungen. Vor dem Hintergrund der aktuellen Preissteigerungen im Energiebereich wies der Vorstand im Sommer darauf hin, dass ab dem Jahr 2023 auch bei den Eisenbahnverkehrssegmenten relevante Mehrkosten anfallen würden.³²

Angesichts der zu Tage getretenen Infrastrukturprobleme stellte der Bundesminister für Digitales und Verkehr gemeinsam mit dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG am 22. Juni 2022 ein Programm zur Generalsanierung des hochbelasteten Kernnetzes vor. Er gab zugleich die Etablierung einer Steuerungsgruppe im BMDV bekannt, um insbesondere die Steuerung des Infrastrukturausbaus und der -sanierung durch das BMDV zu verbessern.³³

Jenseits der Kernsegmente des Systemverbunds Bahn veräußerte der Konzern im Jahresverlauf 2022 weitere Landesgesellschaften des Segments Arriva. Zugleich erwarb die DB Schenker AG den US-amerikanischen Lkw-Logistiker USA Trucks Inc. für 435 Mio. USD. Erklärtes Ziel war es, „führender Anbieter von Transportlösungen in Nordamerika“ zu werden.³⁴ Die Bundesregierung führte zur Transaktion aus, dass der Unternehmenskauf „mit einer

³¹ Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2022, S. 40.

³² Beispielhaft: <https://www.n-tv.de/ticker/Milliardenschwere-Energiepreise-lassen-Deutsche-Bahn-verzweifeln-article23557659.html> (abgerufen am 7. Oktober 2022).

³³ BMDV, Eckpunkte zur Zukunft der DB und der Schiene, 22. Juni 2022

³⁴ https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/DB-Schenker-uebernimmt-amerikanischen-Transportanbieter-USA-Truck-7789614# (abgerufen am 21. Oktober 2022).

Wertsteigerung der Schenker AG einher[geht], die auch einen positiven Effekt auf den Marktwert der DB Schenker im Falle eines Verkaufs hätte.“³⁵

Zwischenfazit:

Im ersten Halbjahr 2022 erzielte der Konzern ein positives operatives EBIT (+0,9 Mrd. Euro), womit sich die wirtschaftliche Lage deutlich verbesserte. Der erstmalige Überschuss seit Beginn der Pandemie basiert allerdings weiterhin auf der Sondersituation bei DB Schenker. Die Segmente im Systemverbund Bahn wirtschaften weiterhin defizitär, obwohl die dortigen Umsätze insgesamt das Vorpandemieniveau wieder erreicht haben. Es bleibt zudem kritisch festzuhalten, dass trotz des operativen Überschusses die Verschuldung von einem bereits hohen Niveau weiter anstieg.

Insbesondere hat sich – jenseits der finanziellen Kennzahlen – die operative Qualität (Beispiel Pünktlichkeit) besorgniserregend verschlechtert. Sollten diese Qualitätsprobleme längerfristig bestehen, können sie das Erreichen der kurzfristigen Wachstumsprognosen und vor allem der langfristigen Verkehrsverlagerungsziele gefährden. Hinzu kommen weitere Risiken aufgrund der stark ansteigenden Energiekosten in Folge der Energiekrise.

Es ist zu befürchten, dass die geplanten gegensteuernden Maßnahmen zur Stabilisierung der operativen Qualität über längere Zeit zusätzliche Mittel des Konzerns und/oder des Bundes erfordern werden. Vor dem Hintergrund der bereits in den letzten Jahren gestiegenen Kosten (Nummer 3.2) stellt sich somit die Frage, welche Profitabilität im Systemverbund Bahn in den nächsten Jahren zu erwarten ist und in welchem Umfang der Bund zusätzliche Mittel leisten wird.

8 Stellungnahme der Bundesministerien und Abschließende Würdigung

8.1 Stellungnahme der Bundesministerien

Das BMDV nahm in Abstimmung mit dem BMF und BMWK mit Schreiben vom 14. September 2022 zum Entwurf dieses Berichts Stellung. Darin widersprach das BMDV den Sachverhalten der Ertrags-, Bilanz- und Segmentanalyse nicht und teilte in wichtigen Punkten die Beurteilung des Bundesrechnungshofes. So befinde sich der Konzern „insgesamt in einer wirtschaftlich schwierigen Situation“ mit einer "anhaltend schwachen Ertragslage“. Die im Jahr 2021 erreichten Verbesserungen bei Eigenkapital und Verschuldung führte das BMDV ebenfalls vorwiegend auf die Hilfen des Bundes zurück. Auch hinsichtlich der künftigen Entwicklung äußerte sich das BMDV vorsichtig: Die Planungen seien „ambitioniert“, insbesondere angesichts der Infrastrukturprobleme und der jüngsten Kostenrisiken (Inflation,

³⁵ Antwort der Bundesregierung vom 9. August 2022, Drucksache 20/3084, S. 5.

Energiepreise). Für die Zukunft erwartete das BMDV bereits wegen der künftigen Investitionen „keine signifikante Reduzierung“ der Verschuldung. Einzelne Bewertungen des Bundesrechnungshofes teilte das BMDV hingegen nicht. Insbesondere hält es die Darstellungen zur wirtschaftlichen Lage für hinreichend transparent:

- Dies gelte für die vorgenommenen Ergebnisbereinigungen („bereinigtes EBIT“), da eine solche Bereinigung Ergebnisschwankungen durch einmalige Sachverhalte eliminiere und die bereinigten Sondereffekte den entsprechenden Stellen des Konzernabschlusses zu entnehmen seien. Ergänzend begründete das BMDV Bereinigungen damit, dass die DB AG im Vergleich zu anderen Unternehmen historisch bedingt höhere regelmäßige Verpflichtungen habe.
- Es gelte auch für die Verlustsituation im Segment Beteiligungen/Sonstige, da höhere Kostenumlagen innerhalb des Konzerns die Ertragslage des Konzerns insgesamt nicht verändern würden.

Zu den Empfehlungen des Bundesrechnungshofes führte das BMDV aus:

- Engeres Begleiten der wirtschaftlichen Entwicklung des Konzerns und der Segmente: Der Bund werde insbesondere die Entwicklung der Infrastruktur „kritisch begleiten“. Man habe zudem eine Beschleunigungskommission geschaffen, um Maßnahmen zu untersuchen und Empfehlungen auszusprechen. Auch die Hinweise zur Lage von Regio Bus nehme das BMDV ernst und wolle das dortige Sanierungsprogramm „genauer nachvollziehen“.
- Überprüfen der Konzernstruktur: Das BMDV verwies auf seine Bemühungen, eine gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte innerhalb des DB AG-Konzerns zu errichten. Es sei zudem bemüht, durch den Verkauf von Beteiligungen eine Fokussierung des Konzerns auf das Kerngeschäft zu erreichen.
- Etablieren einer aktiven Beteiligungsführung: Eine aktive Beteiligungsführung sei auch das Ziel des BMDV. Es verwies auf organisatorische Maßnahmen, insbesondere die Aufstockung der zuständigen Referate und die Einrichtung der im Juni 2022 kommunizierten Steuerungsgruppe. Die Aufgaben der Beteiligungsführung würden weiter konkretisiert und priorisiert.

8.2 Abschließende Würdigung

Das beteiligungsführende BMDV widersprach den Sachverhaltsdarstellungen zur wirtschaftlichen Lage des Konzerns und seiner Segmente nicht. In wesentlichen Punkten teilte es die kritische Sicht des Bundesrechnungshofes (Nummer 8.1). Auch die Entwicklungen im Jahr 2022 belegen die Feststellung, dass der Konzern weiterhin und dauerhaft sowohl operativ als auch wirtschaftlich vor enormen Herausforderungen steht (Nummer 7).

Das Ausmaß der Herausforderungen ist auch auf das Versäumnis des Bundes zurückzuführen, seine Interessen entsprechend einer „aktiven Beteiligungsführung“³⁶ gegenüber dem DB AG-Konzern frühzeitig festzulegen und robust zu vertreten.³⁷ Dies künftig umzusetzen setzt allerdings eine vertiefte inhaltliche Befassung und angemessene Durchdringung der relevanten Herausforderungen voraus. Erst hiermit können die vielfältigen Einfluss- und Kontrollrechte als Eigentümer angemessen genutzt werden, um einen bedeutsamen Beitrag zur Verbesserung der Lage zu leisten.

Die abweichende Einschätzung des BMDV zur Transparenz des Zahlenwerks teilt der Bundesrechnungshof nicht:

- Auch wenn Bereinigungen um Sondereffekte grundsätzlich bei der Interpretation der Ertragslage helfen, so sind sie in diesem Fall aufgrund der Regelmäßigkeit, Einseitigkeit und Höhe zu hinterfragen. Die vom BMDV vorgebrachte Korrektur des Ergebnisses um „regelmäßige“ Verpflichtungen würde – sofern zutreffend – noch mehr dafür sprechen, die Ertragskraft (auch) anhand anderer Kennzahlen zu beurteilen.
- Der Hinweis des BMDV zu den Verlusten im Segment Beteiligungen/Sonstige betrifft die Kritikpunkte des Bundesrechnungshofes nicht. Auch wenn die Ertragslage des Konzerns insgesamt unverändert bliebe, mindert eine mögliche Verzerrung der einzelnen Segmentergebnisse die Aussagekraft der Ergebnisdarstellung.

Das BMDV hat zugesagt, die Empfehlungen des Bundesrechnungshofes in wesentlichen Teilen umzusetzen. Der Bundesrechnungshof nimmt ferner die Bemühungen des BMDV hin zu einer aktiveren Beteiligungsführung zur Kenntnis. Die Wirkung der eingeleiteten Schritte kann er gleichwohl aktuell noch nicht beurteilen. Der Bundesrechnungshof hält daher seine Empfehlungen aufrecht.

9 Empfehlungen

Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Entwicklung des DB AG-Konzerns im Konzernabschluss des Jahres 2021 empfiehlt der Bundesrechnungshof dem Bund als Eigentümer der DB AG:

(1) Der Bund sollte die weitere Entwicklung der **Segmente inhaltlich enger begleiten**, um die Stabilisierung insbesondere der krisenbetroffenen Bereiche sicherzustellen:

- Der Bund muss die bisherigen Gegensteuerungsmaßnahmen von DB Cargo kritisch würdigen. Seit Bekanntgabe der neuen Strategie Starke Cargo im Jahr 2020 hat sich zwar die Verkehrsleistung stabilisiert, die Verluste sind jedoch weiter gestiegen.

³⁶ Vgl. Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes (2020), Teil II, Ziffer 3.1.

³⁷ Vgl. Bemerkungen 2020, Bundestagsdrucksache 19/28690, Nummer 24: Eigentümerrechte des Bundes bei der Bahn wahrnehmen.

- Bei DB Regio sollte der Bund insbesondere auf die Lösung der wirtschaftlichen Probleme in der Bussparte dringen. Diese erzielt jenseits des Gewährleistungsauftrags seit mehreren Jahren relevante Defizite.
- Im Segment Beteiligungen/Sonstige soll der Bund angesichts der anhaltend hohen Defizite darauf dringen, dass die Verlustursachen untersucht und Gegensteuerungsmaßnahmen geprüft werden. Dabei sollte auch untersucht werden, ob durch die (Nicht-)Weiterberechnung von Konzernkosten die Segmentprofitabilitäten verzerrt sind.
- Der Bund sollte darüber hinaus für alle Schienenverkehrssegmente hinterfragen, ob (und wann) die dortigen mittelfristigen Wachstumserwartungen infrastrukturseitig abbildbar sind und nachfrageseitig unterlegt sind.
- Bei den Infrastruktursegmenten sollte der Bund den kommunizierten Weg einer stärkeren Steuerung weiterverfolgen und so die Umsetzung seines grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrags eng begleiten.

(2) Mit der erforderlichen Verbesserung der Schieneninfrastruktur und der notwendigen wirtschaftlichen Stabilisierung der Schienenverkehrssegmente stehen der Konzern und der Bund vor enormen Herausforderungen. Um eine entsprechende Fokussierung zu ermöglichen, sollte der Bund – wie der Bundesrechnungshof wiederholt gefordert hat – auch die **Struktur des Konzerns konsequent auf den verfassungsrechtlichen Gewährleistungsauftrag ausrichten:**

- Der Bund sollte angesichts der weitreichenden Geschäftstätigkeiten des DB AG-Konzerns das Bundesinteresse bei den vielfältigen Beteiligungen des Konzerns überprüfen. Zusätzliche, aber auch bestehende Engagements in internationalen und bahnfernen Bereichen sollte er hinterfragen. Gerade in dieser sich weiter verschärfenden Krisensituation muss sich der Bund mit den grundlegenden Strukturfragen auseinandersetzen.
- Der Bund sollte mangels übergeordnetem Bundesinteresse an DB Arriva eine konsequente, schrittweise Reduktion des Engagements sicherstellen. Das Ziel der Veräußerung des Segments bis zum Jahr 2024 sollte er nicht aus den Augen verlieren und frühzeitig prozessual sicherstellen. Er sollte regelmäßig prüfen, ob die konzernintern geplanten Profitabilitätsverbesserungen vor einem Verkauf erfolversprechend sind und ein fortgesetztes Engagement (mit den damit verbundenen Investitionen) rechtfertigen.
- Der Bund sollte sich auch zur Zukunft von DB Schenker klar positionieren: Das Segment verfügt absehbar im DB Konzern nicht über die erforderlichen Möglichkeiten und Mittel, um seine Marktposition zu sichern und sich optimal zu entwickeln. Eine Veräußerung würde erhebliche finanzielle Mittel auf Konzernebene freisetzen und die DB AG könnte ihr Geschäft auf die Erfüllung des Gewährleistungsauftrags des Bundes konzentrieren.

(3) Die operative Leistungsfähigkeit und vor allem die wirtschaftliche Lage des DB AG Konzerns hat sich in den letzten Jahren erkennbar weiter verschlimmert. Der Bund muss hier eine deutlich aktivere Beteiligungsführung entwickeln, um **weiteren Verschlechterungen entgegenzuwirken:**

- Der Bund muss auf den DB AG-Konzern einwirken, dass die Ertragskraft des Konzerns und die Investitions- und Instandhaltungsanforderungen der Eisenbahn in Deutschland im Einklang sind. Nur so kann langfristig ein weiteres Ansteigen der Verschuldung vermieden werden. Zugleich muss sichergestellt sein, dass dies – zusammen mit den Bundesmitteln – den Anforderungen an die Eisenbahn in Deutschland gerecht wird.
- Der Bund sollte eine nachhaltige Regelung für die zulässige Verschuldung des Konzerns finden. Es ist nicht nachvollziehbar, dass ungeachtet der erreichten Rekordverschuldung kein Begrenzungsmechanismus besteht. Der Bund sollte klären, welche Verschuldungskennzahl(en) geeignet und welche Grenzen kurzfristig möglich bzw. mittelfristig angemessen sind.

Um diese Punkte umzusetzen, muss sich der Bund mit den unterschiedlichen Herausforderungen vertieft auseinandersetzen. Erst dadurch kann er seine vielfältigen bestehenden Einfluss- und Kontrollrechte als Eigentümer inhaltlich angemessen ausüben und im Sinne einer „aktiven Beteiligungsführung“ die Bundesinteressen gegenüber der DB AG engagiert und durchsetzungsstark vertreten.

Ehmann

Klabunn

Beglaubigt: Daniels, Amtsinspektorin

Wegen elektronischer Bearbeitung ohne Unterschrift und Dienstsiegelabdruck.

Anhänge

Anhang 1: Entwicklung der Konzernsegmente

Anhang 2: DB AG im externen Vergleich

Anhang 3: GuV- und Bilanz-Übersicht 2009 – 2021

Anhang 1: Entwicklung der Konzernsegmente

DB Fernverkehr mit positiver Entwicklung in der Vergangenheit, aktuell aber schwierige Ertragslage und Unsicherheit bei weiterer Entwicklung

Im Vorpandemiezeitraum stiegen Fahrgastzahlen und Umsätze im Segment an. Mit steigender Auslastung verbesserte sich auch die Profitabilität des Segments. Seit Beginn der Pandemie im Frühjahr 2020 behielt DB Fernverkehr trotz des pandemiebedingten Fahrgastrückgangs um knapp 50 % das Fahrplanangebot in weiten Teilen bei. So lag im Jahr 2021 die Betriebsleistung (Trassen-km) bis auf 1 % auf Vorpandemieniveau.¹ Die operativen Kosten (Material, Personal, sonstige betriebliche Aufwendungen) stiegen seit Pandemiebeginn um mehr als 4 % an. Im Ergebnis ging das bereinigte EBIT von 0,5 Mrd. Euro im Jahr 2019 auf -1,7 und -1,8 Mrd. Euro in den Pandemiejahren 2020 und 2021 zurück.² Die genannten Verluste wurden bisher durch zwei Maßnahmen des Bundes teilweise kompensiert: die Trassenpreisförderungen von 1,8 Mrd. Euro für den Zeitraum 2020 und 2021 sowie eine Eigenkapitalzuführung von 0,6 Mrd. Euro. Beide wurden im Jahr 2021 ausgezahlt.³ Auch bei Berücksichtigung dieser Unterstützung des Bundes verbleibt jedoch eine signifikante Unterdeckung.

In Erwartung künftigen Wachstums setzte DB Fernverkehr zudem Investitionen in das Rollmaterial auf Rekordniveau fort (1,3 Mrd. Euro in 2020, 1,5 Mrd. Euro in 2021).⁴

Zwischenfazit:

DB Fernverkehr wies vor der Pandemie steigende Umsätze und Ergebnisse aus. Die pandemiebedingt niedrige Nachfrage in Kombination mit einem fast unveränderten Angebot sowie steigenden Kosten machten das Segment im Jahr 2020 und 2021 zum größten Verlustbringer des Konzerns (rechnerisch 5 Mio. Euro pro Tag).

DB Fernverkehr setzt auf ein starkes künftiges Wachstum. Das Erreichen der früheren Profitabilität wird davon abhängen, dass DB Fernverkehr die Fahrgastzahlen so steigern kann, dass die bisher und auch künftig steigenden Zugkapazitäten und Kosten kompensiert werden. Neben der Frage, ob und wie schnell sich die Nachfrage nach der Pandemie grundsätzlich erholt – vor allem auch im profitablen Geschäftsreiseverkehr –, wird auch entscheidend sein, ob dabei Qualität und Kundenzufriedenheit für weiteres Wachstum sichergestellt werden können.

¹ Integrierter Bericht 2021, S. 104.

² Integrierter Bericht 2021, S. 190 (und entsprechende Tabellen in Vorjahren).

³ Integrierter Bericht 2021, S. 38.

⁴ Integrierter Bericht 2021, S. 104.

DB Regio sowohl im Schienen- als auch Busverkehr vor zunehmenden Herausforderungen

DB Regio ist seit Beginn der Pandemie von einem deutlichen Rückgang der Fahrgastzahlen betroffen. Aufgrund der Vertragsgestaltung mit den Verkehrsträgern (Brutto- vs. Nettoverträge) und durch den sogenannten „ÖPNV-Rettungsschirm“ (zur Kompensation pandemiebedingter Umsatzrückgänge) konnte sowohl im Jahr 2020 als auch 2021 der Umsatzrückgang auf weniger als 10 % begrenzt werden.⁵ Die operativen Kosten (Material, Personal, sonstige betriebliche Aufwendungen) sind seit Pandemiebeginn um mehr als 5 % gestiegen.⁶ Insgesamt ging das bereinigte EBIT von 0,4 Mrd. Euro im Jahr 2019 auf -0,4 Mrd. Euro in den Pandemiejahren zurück.

Innerhalb des Segments DB Regio ist zwischen den Sparten Schienen- und Busverkehr zu unterscheiden. Beide weisen deutliche Unterschiede hinsichtlich Größe und Ertragskraft auf:⁷

- Der regionale Schienenverkehr repräsentierte mit einem Umsatz von 7,0 Mrd. Euro im Jahr 2021 87 % der Segmentumsätze. Die Erträge waren seit mehreren Jahren aufgrund des Ausschreibungswettbewerbs rückläufig, aber vor der Pandemie positiv. Seit dem Jahr 2020 erzielt die Sparte allerdings trotz des ÖPNV-Rettungsschirms ein Defizit (0,2 Mrd. Euro pro Jahr).
- Im regionalen Busverkehr waren sowohl die Verkehrsleistungen als auch die Umsätze kontinuierlich rückläufig (1,1 Mrd. Euro im Jahr 2021, 13 % des Segments). Bereits seit dem Jahr 2018 erwirtschaftete die Sparte Defizite, die sich mit Beginn der Pandemie deutlich ausweiteten. Die nach Umsatz deutlich kleinere Sparte erzielt gegenwärtig die Hälfte der Verluste des Segments (0,2 Mrd. Euro pro Jahr).

Zwischenfazit:

Der Wettbewerb für das Segment DB Regio ist hoch und die Margen seit längerem rückläufig. Seit Beginn der Pandemie ist das Segment trotz des ÖPNV-Rettungsschirms defizitär. Akuter Handlungsbedarf besteht zudem im Teilbereich Busverkehr, der jenseits des Gewährleistungsauftrags der DB AG seit Jahren signifikante Verluste erwirtschaftet.

DB Cargo seit Jahren mit massiven Verlusten

Der Schienengüterverkehr des Konzerns weist langjährig stagnierende bzw. rückläufige Umsätze aus. Diese stehen sowohl einem wachsenden Güterverkehr insgesamt⁸ als auch einem steigenden Anteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr⁹ gegenüber.

⁵ Unter Berücksichtigung der Mittel des ÖPNV-Rettungsschirms, die in sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst sind, Integrierter Bericht 2021, S. 198.

⁶ Integrierter Bericht 2021, S. 190 (und entsprechende Tabellen in Vorjahren).

⁷ Integrierter Bericht 2021, S. 111 (und entsprechende Tabellen in Vorjahren).

⁸ Verkehr in Zahlen 2021/2022, S. 244 und 245 (und entsprechende Tabellen in Vorjahren).

⁹ Im Jahr 2015: 17,3 %, im Jahr 2021: 18,5%; Integrierter Bericht 2015, S. 82; Integrierter Bericht 2021, S. 100. Vergleiche auch mit gleichem Trend Verkehr in Zahlen 2021/2022, S. 246 und 247.

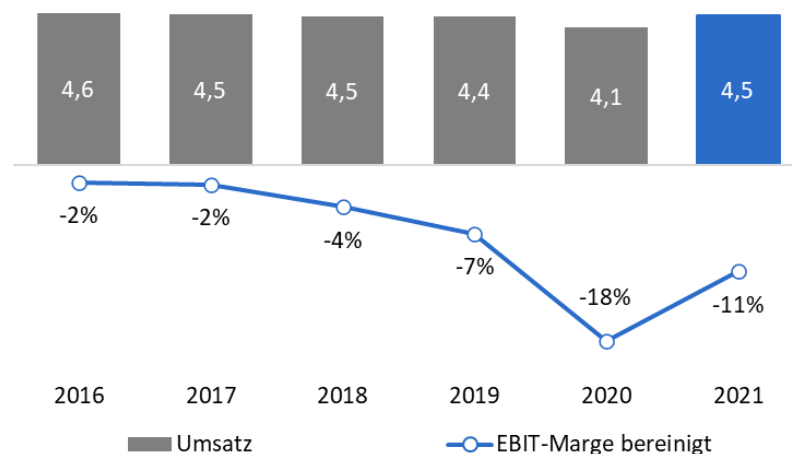
DB Cargo verliert somit langfristig Marktanteile. Der Konzern begründete dies unter anderem mit der Abhängigkeit von rückläufigen Branchen,¹⁰ allerdings bestehen seit Jahren auch signifikante Qualitätsprobleme. Im Jahr 2021 übertrafen die Umsätze erstmalig seit 2015 den entsprechenden Vorjahreswert (mit Pandemieeinschränkungen im Frühjahr 2020).

DB Cargo weist zudem seit dem Jahr 2015 durchgängig operative Verluste aus. Die Verluste nahmen im Zeitablauf deutlich zu. Auch die neue Segmentstrategie „Starke Cargo“ führte seit dem Jahr 2020 zu keiner Trendwende: Zwar verbesserte sich das bereinigte EBIT im Jahr 2021 gegenüber dem ersten Pandemiejahr 2020, aber zugleich lag das Defizit bei vergleichbarem Umsatzniveau wie im Jahr 2019 deutlich höher. Im Jahr 2021 erwirtschaftete DB Cargo mit jedem Euro Umsatz einen operativen Verlust von 11 Cent (bereinigte EBIT-Marge von -11 %, vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1

Weiter hohe Verluste trotz Umsatzwachstum bei DB Cargo

Umsatz und (bereinigte) EBIT-Marge seit dem Jahr 2016 (in Mrd. Euro/Prozent vom Umsatz).



Grafik: Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierte Berichte 2016 – 2021, Seite „Segmentinformationen“ im jeweiligen Anhang.

Die Europäischen Kommission untersucht aktuell, ob die Übernahme der anhaltenden Verluste von DB Cargo durch die Konzernmutter DB AG (2012 – 2021 insgesamt 3,0 Mrd. Euro) mit EU-Beihilfavorschriften im Einklang stehen.

Zur Förderung des Schienengüterverkehrs leistet der Bund seit längerem finanzielle Unterstützungen, die auch der DB Cargo zugutekommen:

¹⁰ Integrierter Bericht 2020, S. 114.

- Im obigen bereinigten EBIT enthalten sind die seit mehreren Jahren bestehende Trassenpreisförderung von 50 % und eine steigende Anlagenpreisförderung.
- Nicht im obigen bereinigten EBIT enthalten ist die Erhöhung der Trassenpreisförderung auf 97,5 % zur Abfederung der Pandemie-Folgen. DB Cargo erhielt aufgrund dieser Aufstockung im Jahr 2021 insgesamt 0,3 Mrd. Euro.¹¹

Zwischenfazit:

Das Segment DB Cargo steht seit längerem vor enormen Herausforderungen: Hinsichtlich der Betriebsqualität sind deutliche Verbesserungen erforderlich, um wettbewerbsfähig agieren zu können. Zudem ist der Betrieb trotz diverser finanzieller Unterstützungen des Bundes stark defizitär. Die strategischen Bemühungen führten bisher nicht zu einer Verbesserung: Im Jahr 2021 lagen die Verluste bei vergleichbaren Transportleistungen signifikant höher als noch im Jahr 2019. Nicht nur vor dem Hintergrund der laufenden Untersuchung der Europäischen Kommission zur Verlustübernahme durch die DB AG ist es erforderlich, die Defizite nachhaltig und konsequent zu reduzieren.

Infrastruktursegmente mit rückläufigen Erträgen und Qualitätskennzahlen

Die Infrastruktursegmente (DB Netze Fahrwege, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie) bewegen sich in einem stark reguliertem Marktumfeld. Sie erzielten im Vorpandemie-Zeitraum mit 1,1 Mrd. Euro pro Jahr einen Großteil des Konzern-EBIT.¹² Zu diesen Erträgen trug insbesondere DB Netze Fahrwege über Trassenentgelte bei.

Im Jahr 2020 ging bei pandemiebedingt leicht rückläufiger Trassennutzung das operative Ergebnis trotz gestiegener Trassenpreise deutlich zurück (bereinigtes EBIT 0,4 Mrd. Euro, EBIT 0,2 Mrd. Euro). Im Jahr 2021 erholte sich die Trassennutzung und erreichte mit 1 109 Millionen Trassen-km einen Rekordwert. Trotz dieser Zunahme erholte sich die Ertragslage nicht entsprechend (bereinigtes EBIT 0,5 Mrd. Euro, EBIT 0,3 Mrd. Euro). Nach Abzug des Finanz- und Steueraufwands erwirtschafteten in den Jahren 2020 und 2021 weder die ehemals ertragreiche DB Netz AG noch die DB Station & Service AG einen ausschüttbaren Gewinn.¹³

Obwohl die operativen Kosten (Material, Personal und sonstige betriebliche Aufwendungen) mehr als 10 % gegenüber dem Jahr 2019 gestiegen sind, lagen wesentliche Qualitätskennzahlen (Pünktlichkeit, Kundenzufriedenheit) unter dem Niveau von 2019.¹⁴

Zwischenfazit:

In der Vergangenheit erwirtschafteten die Infrastruktursegmente einen wesentlichen Teil

¹¹ Als Sondereffekt aus dem EBIT bereinigt. Integrierter Bericht 2021, S. 115.

¹² EBIT von circa 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 die Bundesregierung vom 2. November 2020, III 6 - 2020 - 0606. S. 17.

¹³ Nach HGB-Einzelabschluss. Integrierter Bericht 2021, S. 174.

¹⁴ Integrierter Bericht 2021, S. 190, S. 126.

der Konzernüberschüsse. Seit nunmehr zwei Jahren fallen diese Überschüsse insbesondere wegen steigender Kosten nicht mehr an und stehen somit für Reinvestitionen in die Infrastruktur (direkt oder über Dividendenauszahlung und Rückführung durch den Bund im Finanzierungskreislauf) nicht mehr zur Verfügung. Zugleich ist die bereits im Jahr 2021 erkennbare Verschlechterung von wesentlichen Qualitätskennzahlen wie Pünktlichkeit und Kundenzufriedenheit bedenklich.

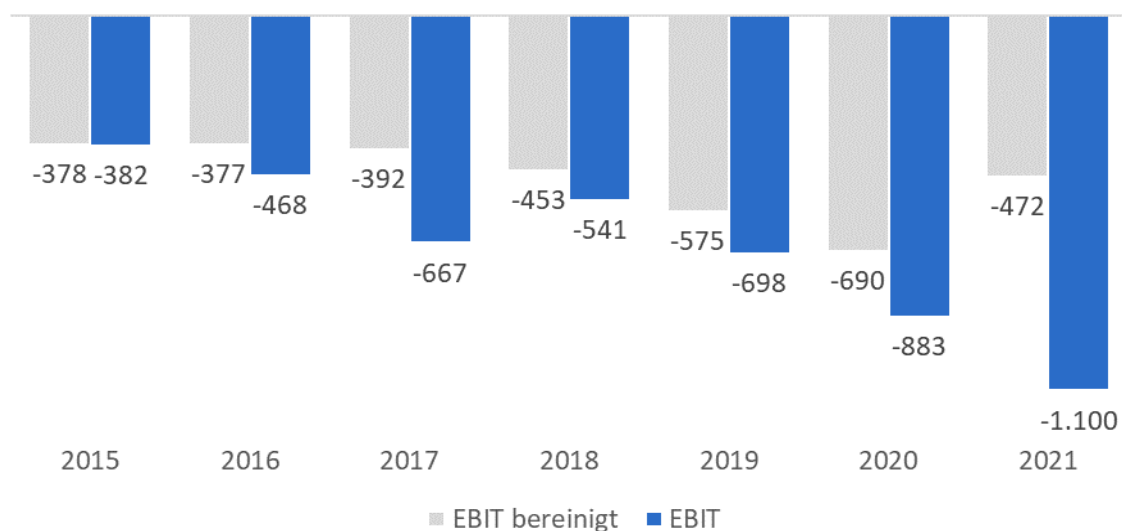
Segment Beteiligungen/Sonstige mit anhaltend hohen Defiziten

Im Segment Beteiligungen/Sonstige bündelt der DB AG-Konzern insbesondere die Serviceeinheiten für andere Konzernsegmente (Business Services und Operational Services, z. B. DB Instandhaltung) sowie die Kosten für zentrale Managementfunktionen („Sonstige“).¹⁵ Außerdem werden dort Beteiligungen geführt, die keinen anderen Segmenten zugeordnet wurden.¹⁶ Der Bundesrechnungshof hatte bereits in seinen früheren Berichten auf die dortigen hohen und ansteigenden Defizite hingewiesen, die sowohl aus operativen Verlusten einzelner dort enthaltener Unternehmen als auch aus dem weitgehenden Verzicht auf konzerninterne Umlagen resultieren.¹⁷ Diese Situation hat sich im Jahr 2021 nicht grundsätzlich verbessert (Abbildung 2).

Abbildung 2

Weiter hohe Verluste im Segment Beteiligungen/Sonstige

EBIT und bereinigtes EBIT im Segment Beteiligungen/Sonstige 2015 – 2021 (Mio. Euro).



Grafik: Bundesrechnungshof und Berechnung (des EBIT).

Quelle: Integrierter Bericht 2021, S. 89 und 190 (sowie entsprechende Tabellen in Vorjahresberichten).

¹⁵ Integrierter Bericht 2021, S. 136 – 138.

¹⁶ Z. B. DB International Operations, DB Digital Ventures, New Mobility Beteiligungen. Integrierter Bericht 2021, S. 243.

¹⁷ Vgl. u. a. Beratungsbericht nach § 88 Absatz 2 BHO an die Bundesregierung vom 29. November 2021, Gz.: III 4 - 2021 - 0407, S. 39.

Das dortige bereinigte EBIT ist trotz einer leichten Verbesserung mit -0,5 Mrd. Euro weiterhin defizitär. Vor allem hat sich aber im Jahr 2021 das EBIT unter Berücksichtigung außerordentlicher Effekte weiter drastisch verschlechtert. Erstmals lag das Defizit in diesem Segment bei mehr als 1 Mrd. Euro. Damit hat das Segment einen deutlich höheren Anteil am Konzernergebnis als entsprechende Segmente in anderen Konzernen (Tabelle 2, Anhang 2).

Die Verluste des Segments resultieren dabei nicht primär aus den Einheiten für administrative oder operative Dienstleistungen, sondern stammen vielmehr ausschließlich aus dem Bereich „Sonstige“. In diesem sind insbesondere die nicht vollständig auf die übrigen Segmente umgelegten Kosten der Konzernleitung erfasst.¹⁸ Der Konzernabschluss nennt keine weiteren Details zum Defizit.

Zwischenfazit:

Im Segment Beteiligungen/Sonstige bündelt der Konzern insbesondere die Serviceeinheiten für andere Segmente sowie nicht umgelegte Kosten für zentrale Managementfunktionen. Die Zusammenfassung zentraler Funktionen und deren Kosten in einem eigenen Segment ist nachvollziehbar. Der Bundesrechnungshof wies jedoch bereits in früheren Berichten darauf hin, dass das Ausmaß des dort ausgewiesenen Verlustes im externen Vergleich außergewöhnlich hoch ist. Es besteht die Gefahr, dass durch eine unvollständige Weiterberechnung von umlagefähigen Kosten in diesem Segment die tatsächliche Ertragslage der übrigen Segmente positiv verzerrt ist. Zudem besteht die Gefahr, dass die signifikanten Verluste in diesem Segment keinen angemessenen Fokus erfahren.

DB Arriva begrenzt Verluste

Das Segment DB Arriva betreibt Personentransporte im europäischen Ausland. Das Segment wurde im Jahr 2010 als „Wachstumssegment“ übernommen. Es konnte in der Vergangenheit durch den Gewinn von Nahverkehrsaufträgen (mit entsprechenden Investitionen) seinen Umsatz steigern und Überschüsse erzielen. Seit dem Jahr 2018 sank die Profitabilität bereits deutlich und auch das Wachstum kam zum Erliegen. Hinzu kamen operative Probleme beim größten Auftrag Rail North, die am 1. März 2020 zum Entzug des Auftrags führten. Eine abschließende wirtschaftliche Regelung der Ansprüche nach dem Entzug steht weiterhin aus.¹⁹ Ab dem Frühjahr 2020 führte die Pandemie dann zu weiteren wirtschaftlichen Schäden bei DB Arriva, die zu einem operativen Verlust von -0,4 Mrd. Euro (bereinigtes EBIT) führten. Auch im Jahr 2021 erwirtschaftete das Segment ein Defizit (-0,1 Mrd. Euro), wobei die Verbesserung gegenüber dem Vorjahr „im Wesentlichen“ auf staatlicher Unterstützung basierte.²⁰ Diesem Verlust standen Investitionen von 0,3 Mrd. Euro im Jahr 2021 gegenüber.²¹

¹⁸ Integrierter Bericht 2021, S. 138.

¹⁹ Integrierter Bericht 2020, S. 157.

²⁰ Integrierter Bericht 2021, S. 144.

²¹ Integrierter Bericht 2021, S. 144.

Bereits zum Halbjahresabschluss 2020 wurde der Firmenwert des Segments vollständig abgeschrieben, was das Ergebnis mit 1,4 Mrd. Euro belastete (Impairment).²²

Das Segment sollte bereits im Jahr 2019 an Investoren veräußert werden. Dies scheiterte jedoch noch vor der Pandemie mangels transaktionsfähiger Gebote.²³ Der Konzern initiierte daraufhin einen Strategischen Review, der eine Fokussierung auf Kernmärkte und einen schrittweisen Verkauf vorsieht.²⁴ Auch das Management von DB Arriva wurde neu besetzt.²⁵

Zwischenfazit:

Das europaweit im Personenverkehr agierende Segment war bereits vor der Pandemie zu einer Belastung für den Konzern geworden. Bereits deutlich vor der Pandemie blieben erwartete Synergien mit der DB AG aus und das Wachstumssegment verließ den Wachstumspfad. Die Ertragsentwicklung ab 2018, der Auftragsentzug bei Rail North in Großbritannien, die eingeleitete strategische Neuausrichtung und zwischenzeitliche Managementwechsel unterstreichen die Fehlentwicklungen und den Handlungsbedarf.

Die weitere Entwicklung wird davon abhängen, inwiefern der Konzern das Segment effektiv stabilisieren und die Profitabilität verbessern kann. Dies wird auch für den Erlös aus dem schrittweisen Verkauf des Segments DB Arriva entscheidend sein und damit für die Frage, ob diese Auslandsexpansion insgesamt profitabel oder defizitär für den DB AG-Konzern war.

DB Schenker ertragsstark, aber mit rückläufiger Marktposition

DB Schenker bietet weltweit Logistikleistungen an (Landverkehr, Luft- und Seefracht, Kontraktlogistik), wobei es insbesondere im Bereich der Luft- und Seefracht keine eigenen Kapazitäten vorhält, sondern diese chartert.²⁶ Umsätze und Erträge des Logistiklers DB Schenker entwickelten sich nach einer Phase der Stagnation seit dem Jahr 2016 positiv. Vor allem profitierte DB Schenker jedoch in den Jahren 2020 und 2021 von den pandemiebedingten Verwerfungen am Logistikmarkt. Insbesondere aufgrund erhöhter Raten in der See- und Luftfracht verbesserte sich das operative Ergebnis (EBIT bzw. bereinigtes EBIT) von 0,5 Mrd. Euro im Jahr 2019 auf 1,2 Mrd. Euro im Jahr 2021.²⁷ Zugleich hat sich allerdings die relative Marktposition von DB Schenker im Zeitablauf verschlechtert (Abbildung 3).

²² Begründet wurde dies mit einer „im Wesentlichen coronabedingt deutlich reduzierten Ergebnis- und Cash-flow-Planung [...] zusammen mit den deutlich erhöhten Kapitalkosten“, Integrierter Bericht 2020, S. 199.

²³ Ein alternativ geplanter Börsengang wurde im Jahr 2020 aufgrund der COVID 19-Pandemie abgebrochen.

²⁴ Integrierter Bericht 2021, S. 141.

²⁵ Integrierter Bericht 2020, S. 156.

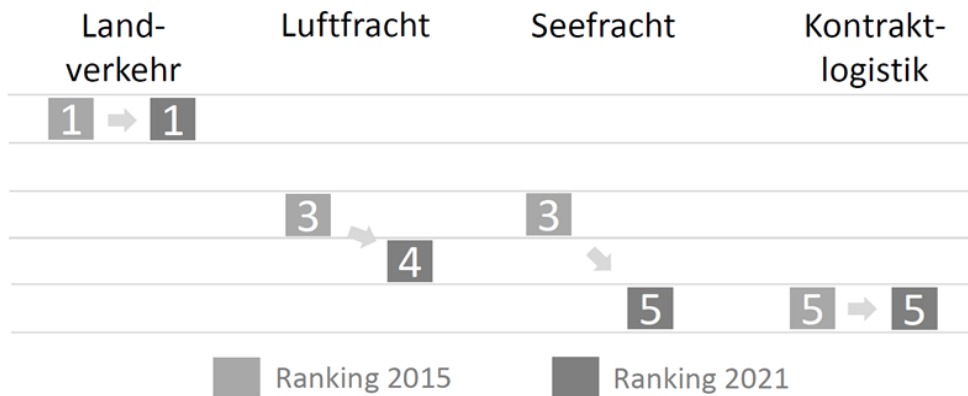
²⁶ Integrierter Bericht 2021, S. 148.

²⁷ Integrierter Bericht 2021, S. 152.

Abbildung 3

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 2021, S. 40.

Erläuterung: 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“, um Kunden weltumspannende Netzwerke anzubieten. Dabei will es sich „stärker auf internationale Wachstumsmärkte ausrichten“. ²⁸ Mit solchen Investitionen steht das Segment allerdings in Konkurrenz um die begrenzten Investitionsmittel zu anderen Eisenbahn-näheren Konzernsegmenten.

Nicht zuletzt befindet sich DB Schenker im mittelbaren Besitz des Bundes und steht somit im Spannungsfeld zwischen internationaler Ausweitung der Geschäftstätigkeit und der Abwendung von Risiken für den Bund. In diesem Zusammenhang hat der Bundesrechnungshof in der Vergangenheit wiederholt darauf hingewiesen, dass die Beteiligung des Bundes an DB Schenker dem wichtigen Bundesinteresse bei der DB AG entgegenläuft, und empfohlen, die Beteiligung zu veräußern. ²⁹ Der Bund prüft gegenwärtig das Bundesinteresse.

Zwischenfazit:

Das Logistiksegment weist seit mehreren Jahren steigende Umsätze und Erträge auf. Die aktuell gute Ertragslage bei DB Schenker kann allerdings wegen der Sonderkonjunktur im Logistikbereich nicht langfristig fortgeschrieben werden. Die Ertragslage darf vor allem nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich die Marktposition von DB Schenker in den letzten Jahren verschlechterte. Die weitere Entwicklung innerhalb des Konzerns hängt davon ab, ob DB Schenker die erforderlichen Spielräume und finanziellen Mittel erhält, um durch weitere Expansion international wettbewerbsfähig zu bleiben. Dem steht jedoch nicht nur der

²⁸ Integrierter Bericht 2021, S. 148.

²⁹ 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>.

Kapitalengpass bei der DB AG entgegen, sondern auch Bedenken, ob eine internationale Expansion von DB Schenker mit dem wichtigen Bundesinteresse an der DB AG in Einklang steht.

Anhang 2: DB AG im externen Vergleich

Tabelle 1

DB AG mit hohen Bereinigungen außerordentlicher Effekte im externen Vergleich

Verhältnis von bereinigtem Ergebnis (EBIT bzw. EBITDA) und den enthaltenen Bereinigungen verschiedener Konzerne (2015 – 2021, in Mrd. Euro).

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
DB AG							
Bereinigtes EBIT	1,759	1,946	2,152	2,111	1,837	-2,903	-1,552
davon Bereinigungen	1,913	0,485	0,464	0,292	0,453	1,854	-1,254
Anteil Bereinigung in %	109	25	22	14	25	-64	81
Zum Vergleich (in %)							
Dt. Telekom (EBITDA AL)	8	-5	-8	-7	-6	-5	-9
Dt. Post AG (EBIT)	0	0	0	0	0	0	0
Dt. Lufthansa AG (EBIT)	8	-30	-11	-5	8	-35	1

Berechnung (der Anteile): Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierte Berichte der genannten Gesellschaften, 2016 – 2021.

Tabelle 2

Im externen Vergleich hohes Defizit in Beteiligungen/Sonstige

EBIT (vor Bereinigung) im Segment Beteiligungen/Sonstige im externen Vergleich
(2015 – 2021, in Mio. Euro).

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
DB AG							
EBIT BetSo	-382	-468	-667	-541	-698	-883	-1 100
EBIT restl. Seg- mente	228	1 929	2 355	2 360	2 082	-3874	802
Verhältnis BetSo / Rest (in %)	-168	-24	-28	-23	-34	23	-137
Zum Vergleich (in %)							
Dt. Telekom AG	-1	-5	-3	-4	-4	-2	-2
Dt. Post AG	-13	-9	-9	-12	-11	-12	-5
Dt. Lufthansa AG	-17	-12	-4	- 5	-11	5	23

Berechnung (der Anteile): Bundesrechnungshof.

Quelle: Integrierter Bericht 2021, S. 190, S. 89 (und entsprechende Tabellen der Vorjahre), Geschäftsbe-
richte Deutsche Telekom AG (Anteil an EBITDA AL), Deutsche Post AG (Anteil an EBIT), Deutsche Lufthansa
AG (Anteil EBIT).

Anhang 3: GuV- und Bilanz-Übersicht 2009 – 2021

Gewinn- und Verlustrechnung DB AG-Konzern 2009-2021 (Mio. Euro)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
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	47.075
Bestandsveränderung	1.936	2.207	2.457	2.614	2.649	2.694	2.699	2.741	2.900	3.166	3.166	3.564	3.884
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	50.959
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	5.901
Materialaufwand	- 15.627	- 19.314	- 20.906	- 20.960	- 20.414	- 20.258	- 20.208	- 20.101	- 21.457	- 22.258	- 22.262	- 22.757	- 28.419
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	- 19.219
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	- 5.716
EBITDA	5.033	4.729	5.141	5.857	4.995	5.020	4.317	4.478	4.535	4.507	5.055	0.615	3.506
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	- 3.804
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	- 0.298
Informatorisch: 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	- 1.254
Informatorisch: 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	- 1.552
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	- 0.490
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	- 0.123
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	- 0.911
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	- 1.282	- 1.619
Gesamtergebnis	0.919	1.264	1.346	1.354	0.492	- 0.173	- 0.414	0.178	1.247	- 0.199	0.007	- 6.989	0.708

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
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	2.387
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	50.100
Finanzanlagevermögen	0.407	0.592	0.597	0.550	0.527	0.493	0.530	0.547	0.541	0.532	0.546	0.516	0.561
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	0.406
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	2.155
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	6.476
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	3.862
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	4.591
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	1.305
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	- 8.619
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	- 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	- 5.031
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	- 7.496
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	- 34.486
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	- 0.219
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	- 8.097
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	- 4.476
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	- 1.249
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	- 0.168
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	71.843
Informatorisch: 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%	14,8%