



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 im Konzernabschluss 2022

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 - 0001962

25. September 2023

Dieser Bericht des Bundesrechnungshofes ist urheberrechtlich geschützt.

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	4
1	Hintergrund der Berichterstattung	7
2	Wirtschaftliche Lage der DB AG gemäß Konzernabschluss	8
3	Bewertungsaspekte zur wirtschaftlichen Lage des Konzerns	15
3.1	Konzernabschluss deutlich beeinflusst von öffentlichen Mitteln	15
3.2	Konzern weiter ohne Fokussierung auf das Kerngeschäft	17
3.3	Im Kerngeschäft seit Jahren deutlich steigende Kosten	19
3.4	Infrastruktur führte bisher zu geringen finanziellen Belastungen	21
3.5	Konzernverschuldung trotz Hilfen unverändert hoch	23
3.6	Eigenkapital angesichts der Bilanzstruktur niedrig	24
3.7	Hintergründe der betrieblichen Entwicklung bleiben offen	25
4	Bewertung der künftigen wirtschaftlichen Lage der DB AG	27
5	Bewertung der wirtschaftlichen Lage der Konzernsegmente	31
6	Bewertung der Entwicklungen im ersten Halbjahr 2023	34
7	Stellungnahme des BMDV und Abschließende Würdigung	35
8	Empfehlungen	38
8.1	Bundesziele für das System Eisenbahn definieren	38
8.2	DB AG auf Eigentümerinteressen ausrichten	39
8.3	Strukturmodell für das System Eisenbahn weiterentwickeln	40
8.4	Endlich wirksamen Einfluss des Bundes sicherstellen	40

Anhänge

Abkürzungsverzeichnis

B

BMDV *Bundesministerium für Digitales und Verkehr*

BMF *Bundesministerium der Finanzen*

D

DB AG *Deutsche Bahn AG*

E

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

G

GuV *Gewinn- und Verlustrechnung*

H

Haushaltsausschuss *Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages*

S

Systemverbund Bahn *Eisenbahninfrastruktur- und -verkehrssegmente sowie das Segment Beteiligungen/Sonstige der DB AG*

0 Zusammenfassung

Der Bundesrechnungshof hat die Betätigung des Bundes bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) nach § 92 BHO im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung im Konzernabschluss 2022 geprüft. Dazu hat er wie in den Vorjahren die im testierten Konzernabschluss dokumentierte wirtschaftliche Lage bewertet. Dabei hat er die Stellungnahme des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zum Entwurf dieses Berichtes berücksichtigt. Die aus dieser Analyse abgeleiteten Empfehlungen konkretisieren Hinweise, die der Bundesrechnungshof in seinem Sonderbericht nach § 99 BHO zur Dauerkrise der Deutschen Bahn AG vom 15. März 2023 gegeben hat. Der Bundesrechnungshof erwartet, dass die Beteiligungsführung diese Hinweise insbesondere bei der geplanten strukturellen Veränderung des DB AG-Konzerns berücksichtigt. (Nummer 1)

- 0.1 Der Konzernabschluss des Jahres 2022 zeigt auf den ersten Blick positive Aspekte: Der Konzern erzielte einen Umsatz auf Rekordniveau und erwirtschaftete nach zwei Verlustjahren erstmals einen operativen Überschuss. Dabei ist allerdings festzustellen, dass der operative Überschuss ganz wesentlich auf einer Sonderkonjunktur bei DB Schenker basierte und auch dies nicht für ein positives Jahresergebnis genügte. Eigenkapital und Verschuldung wurden zudem auch im Jahr 2022 stark von öffentlichen Hilfen gestützt. Die betriebliche Qualität hat sich im Jahr 2022 weiter deutlich verschlechtert, was insbesondere mit Infrastrukturmängeln begründet wurde. Der Konzern erwartet für das Jahr 2023, dass sich die betriebliche Qualität leicht verbessern und die Fahrgastzahlen steigen werden. Allerdings geht er dabei von weiteren Verlusten aus. Für das Jahr 2023 plant der DB-Konzern zudem einen Anstieg der Verschuldung um mehr als 4 Mrd. Euro auf dann über 33 Mrd. Euro. (Nummer 2)
- 0.2 Die wirtschaftliche Lage des Konzerns bleibt weiter angespannt. Folgende Erkenntnisse verdeutlichen die signifikanten Herausforderungen:
- Die öffentliche Hand, insbesondere der Bund, unterstützt die DB AG seit Jahren mit Milliardenbeträgen; im Geschäftsjahr 2022 mit mehr als 12 Mrd. Euro. Damit wurden Ergebnis, Eigenkapital und (Brutto-)Investitionsvolumen des Konzerns erheblich unterstützt. Die unterschiedlichen Ausgestaltungen der diversen Hilfen bedingen eine unterschiedliche Verbuchung im Konzernabschluss. Mangels einer transparenten Übersicht bleibt im Konzernabschluss das gesamte Ausmaß der Hilfen unklar. (Nummer 3.1)
 - Nach den gesetzlichen Vorgaben darf sich der Bund nur dann an Unternehmen beteiligen, wenn dies durch ein wichtiges Interesse des Bundes gerechtfertigt ist. Bei der DB AG liegt dieses Interesse in der Schieneninfrastruktur und einem angemessenen Verkehrsangebot auf dem Schienennetz in Deutschland. Wesentliche Tätigkeiten des Konzerns gehen deutlich darüber hinaus. Dies bindet Management- und Finanzressourcen des Konzerns. Es ist zudem mit signifikanten wirtschaftlichen Risiken verbunden, die sich teilweise bereits realisiert haben. Dennoch ließ der Bund auch im Jahr 2022 die weitere Expansion zu. (Nummer 3.2)

- Der Bund ist im Kerngeschäft der DB AG – Eisenbahninfrastruktur und -verkehr sowie Beteiligungen/Sonstige – mit besorgniserregend gestiegenen Kosten konfrontiert. Eine im Rahmen der Pandemiehilfen vom Bund eingeforderte „Gegensteuerung“ durch reale Einsparungen ist nicht erkennbar. Dadurch verzeichnete das Kerngeschäft trotz der Umsatzerholung weiter ein Defizit. (Nummer 3.3)
- Der Konzern konnte im Jahr 2022 in den Infrastruktursegmenten seine steigenden Kosten insbesondere durch regulierte Trassen- und Stationsentgelte decken. Dadurch verblieb in der Gewinn- und Verlustrechnung ein – wenn auch rückläufiger – operativer Überschuss. Zugleich nahmen in den letzten Jahren die (Brutto-)Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur deutlich zu. Diese werden allerdings weitgehend von der öffentlichen Hand getragen. Die Infrastrukturinvestitionen aus eigenen Mitteln des Konzerns beschränkten sich zuletzt auf 1,1 Mrd. Euro. Damit investierte der Konzern im Jahr 2022 in die Infrastruktur nicht mehr als in die Großbeteiligungen Arriva und Schenker und deutlich weniger als in den Ausbau des Fernverkehrs. (Nummer 3.4)
- Die Nettofinanzschulden des Konzerns steigen seit Jahren an, weil die operativen Erträge des Konzerns die von ihm zu tragenden Investitionen nachhaltig nicht decken. Nur durch die Unterstützungen des Bundes in Milliardenhöhe wuchsen die Nettofinanzschulden zuletzt nicht weiter an. Trotz dieser Entwicklung besteht kein Verschuldungsbegrenzungsmechanismus seitens des Bundes. (Nummer 3.5)
- Auch die Stabilisierung des Eigenkapitals im Jahr 2022 beruht vollständig auf externen Effekten wie Hilfen des Bundes und zinsbedingter Neubewertung von Pensionsrückstellungen. Die Bilanzstruktur zeigt zugleich, dass der Konzern weiterhin seine mehrheitlich langfristig gebundenen Vermögenswerte nicht mit langfristigem Eigenkapital finanzieren kann. Dieses Verhältnis ist auch künftig wegen möglicher Impairments von Relevanz: So ist insbesondere ernüchternd, dass aktuell die Veräußerung aller Vermögensgegenstände von DB Cargo wirtschaftlich sinnvoller wäre als die Fortführung dieses Segments. (Nummer 3.6)
- Ausmaß und Geschwindigkeit der Qualitätsverschlechterung wie z. B. die Unpünktlichkeit waren im Jahr 2022 dramatisch. Bemerkenswert ist, dass erst der Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht vom Mai 2023 für das Jahr 2022 auf (Qualitäts-)Mängel des Schienennetzes hinwies. Dies stellt die dem integrierten Konzern zugeschriebenen Vorteile einer besseren Koordinierung sowie die bisherige Überwachungssystematik der Netzqualität infrage. (Nummer 3.7)

0.3 Die Prognose des Konzerns für das Jahr 2023 erscheint mit der gleichzeitigen Steigerung von Fahrgastzahlen, Investitionen und Qualität ambitioniert. Ernüchternd ist, dass der Konzern selbst unter diesen Bedingungen und unter Berücksichtigung von DB Schenker-Überschüssen keine positiven Erträge erwartet. Die Verschuldung soll deutlich auf „>33 Mrd. Euro“ steigen. Angesichts dieser hohen Schuldenbelastung wird der Bund weiterhin und zunehmend finanzielle Beiträge leisten müssen.

Auch der mittel- und langfristige Ausblick des DB AG-Konzerns ist ernüchternd: Die Erwartung künftiger Erträge hat sich weiter reduziert. Darüber hinaus bestehen relevante wirtschaftliche Risiken. Die verkehrspolitischen Ziele verfehlt der Konzern

absehbar bis zum Jahr 2030. Und auch weitere strategische Ziele wie Pünktlichkeit wurden inzwischen ohne Erläuterung reduziert. Dabei bleibt offen, ab wann sich die Generalsanierung positiv auswirkt – oder ob die Generalsanierung auch in den kommenden Jahren als Begründung anhaltender Qualitätseinschränkungen dienen wird. Gleichzeitig weist der Konzern darauf hin, dass der Bund seine Mittel für den Infrastrukturausbau deutlich aufstocken soll. (Nummer 4)

- 0.4 Auch die einzelnen Segmente des Systemverbunds Bahn stehen vor erheblichen Herausforderungen. Die wirtschaftliche Stabilisierung der seit langem defizitären DB Cargo und DB Regio Bus (ab dem Jahr 2023 „DB Regio Straße“) ist bisher nicht gelungen. Dazu kommen massive Qualitätsprobleme, insbesondere im Netz, aber auch bei den Verkehrsunternehmen des Konzerns. Die Infrastrukturgesellschaften des Konzerns sollen – in einer gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte – die geplante Generalsanierung des Netzes erfolgreich umsetzen und dabei die negativen Auswirkungen auf die Eisenbahnverkehre begrenzen. Jenseits des Systemverbunds Bahn konnte DB Arriva im Jahr 2022 zumindest ein ausgeglichenes operatives Ergebnis ausweisen. Allerdings ist der Verkauf des Segments Arriva voranzutreiben, der im Jahr 2022 bereits zu deutlichen Wertkorrekturen führte. Bei DB Schenker wird die vom Konzern prognostizierte Normalisierung der Frachtraten zu deutlich sinkenden Erträgen führen. Auch hier wird das laufende Geschäft sowie der mögliche Verkauf des Segments weiterhin Ressourcen binden. (Nummer 5)
- 0.5 Die Entwicklung im ersten Halbjahr 2023 bestätigt die Herausforderungen: Sowohl Umsatz als auch operatives Ergebnis des Konzerns gingen deutlich zurück. Dieser Rückgang basierte fast vollständig auf dem Segment DB Schenker. Zugleich konnte der Systemverbund Bahn trotz Umsatzsteigerungen sein Defizit insgesamt nicht verringern. Damit verstetigt sich die Ertragsschwäche im Kerngeschäft. Zusätzlich wurde der Konzern durch Verluste aus Verkäufen von Arriva-Gesellschaften sowie die Insolvenz der GHT Mobility GmbH (Clevershuttle) belastet. Der Bundesrechnungshof hatte auf Risiken aus diesen Aktivitäten jenseits des Gewährleistungsauftrags mehrfach hingewiesen. Die Nettofinanzschulden sind aufgrund der Ertragsschwäche bei hohen Investitionen zum 30. Juni 2023 auf 30,3 Mrd. Euro gestiegen. Auch wenn damit der prognostizierte Jahresendwert von „>33 Mrd. Euro“ noch nicht erreicht ist, ist damit bereits zur Jahresmitte die ehemalige Schuldengrenze überschritten. (Nummer 6)
- 0.6 Ungeachtet dieser Herausforderungen ist nicht erkennbar, dass das BMDV seiner Rolle als Beteiligungsführung hinreichend gerecht wird. Der Bund wird perspektivisch seine Zahlungen an die DB AG massiv erhöhen, während er die strategische Ausrichtung und wirtschaftliche Aktivität des Gesamtkonzerns und der einzelnen Segmente nicht hinterfragt. (Nummer 7)
- 0.7 Der Bundesrechnungshof hatte dem Bund als Eigentümer der DB AG zuletzt im Rahmen seines Sonderberichts nach § 99 BHO Empfehlungen zur Neuausrichtung des DB AG-Konzerns gegeben. Die im Konzernabschluss des Jahres 2022 ausgewiesene wirtschaftliche Entwicklung bestätigt den Bundesrechnungshof in seinen Einschätzungen und Empfehlungen des Sonderberichts. (Nummer 8)

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. Daneben befassen sich auch das Bundesministerium der Finanzen (BMF) und das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz mit dem DB AG-Konzern. Sie entsenden u. a. Vertreterinnen und Vertreter in den Aufsichtsrat der DB AG und weiterer Konzernunternehmen (Bundesvertreterinnen und -vertreter).

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 dort dokumentierten wirtschaftlichen Lage ist wesentliche Grundlage. Über seine Erkenntnisse informierte er bereits in den Vorjahren die Bundesregierung und das Parlament in Beratungsberichten nach § 88 Absatz 2 BHO.¹ Auch für das Geschäftsjahr 2022 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 veröffentlichten Geschäftszahlen des DB AG-Konzerns erhöhen. Damit unterstützt er die beteiligten Bundesministerien,

- die wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns im Jahr 2022 zu bewerten,
- die individuellen Herausforderungen der Segmente zu beurteilen und
- den wirtschaftlichen Ausblick und die Herausforderungen des Konzerns einzuschätzen.

Er erwartet, dass sie dies insbesondere bei den geplanten strukturellen Veränderungen der DB AG berücksichtigen. Zuletzt hatte der Bundesrechnungshof im Rahmen eines Sonderberichts nach § 99 BHO zur Dauerkrise der Deutschen Bahn AG berichtet.² Er hatte dabei Hinweise für die strukturelle Weiterentwicklung des Konzerns gegeben. Diese Hinweise werden anhand der vorliegenden Erkenntnisse zum Konzernabschluss der DB AG des Jahres 2022 konkretisiert.

Informationsbasis ist der veröffentlichte Konzernabschluss des Geschäftsjahres 2022 (1. Januar bis 31. Dezember 2022) nach den internationalen Rechnungslegungsstandards IFRS³ sowie die Konzernabschlüsse der Vorjahre, um die mehrjährige Entwicklung seit dem Jahr 2015 darzustellen.⁴ Vertrauliche Geschäftsdaten haben keinen Eingang in den Bericht gefunden.

¹ Beratungsbericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vom 11. September 2019, Gz. III 6 - 2019 - 0227/1-HHA | Beratungsbericht nach § 88 Absatz 2 BHO an die Bundesregierung vom 2. November 2020, Gz. III 6 - 2020 - 0606 | Beratungsbericht nach § 88 Absatz 2 BHO an die Bundesregierung vom 29. November 2021, Gz. III 4 - 2021 - 0407 | Beratungsbericht nach § 88 Absatz 2 BHO an die Bundesregierung vom 16. November 2022, Gz. III 4 - 0001316.

² Bericht nach § 99 BHO zur Dauerkrise der Deutschen Bahn AG vom 15. März 2023.

³ DB AG, Integrierter Bericht 2022. Abrufbar unter: https://www.deutschebahn.com/resource/blob/10431118/7022b1241d1c0b4322ae6c752157c263/Integrierter-Bericht_Download-data.pdf.

⁴ Im Anhang 3 sind zudem die GuV und Bilanz des DB AG-Konzerns für die Jahre 2010 bis 2022 tabellarisch dargestellt.

Die Stellungnahme des BMDV zu einem Entwurf dieses Berichts hat der Bundesrechnungshof bei der Finalisierung des Berichtes berücksichtigt.

2 Wirtschaftliche Lage der DB AG gemäß Konzernabschluss

Seit der Bahnreform im Jahr 1994 befinden sich unter dem Dach der DB AG sowohl die Eisenbahninfrastruktur- als auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen des Bundes (integrierter Konzern). Der Konzern stellt heute wesentliche Teile der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland. Zugleich ist er hierzulande der größte Anbieter im Schienenpersonenfern- und -nahverkehr sowie im Schienengüterverkehr. Er ist durch Zukäufe auch europaweit im Schienengüterverkehr (DB Cargo) und im Personennahverkehr (DB Arriva) aktiv. Die Logistiktochter DB Schenker ist weltweit zu Lande, zu Wasser und in der Luft tätig. Weitere Beteiligungen mit teils weltweiter Geschäftstätigkeit ergänzen das Portfolio. Damit ist der DB AG-Konzern mit seinen mehr als 320 000 Mitarbeitern nach eigener Darstellung „in nahezu allen Segmenten des Verkehrsmarktes tätig.“⁵

Ertragslage (Gewinn- und Verlustrechnung 2022)

Der **Umsatz** des Konzerns stieg im Jahr 2022 deutlich an. Mit 56,3 Mrd. Euro übertraf er das Niveau der Pandemiejahre 2020 und 2021 und lag auch über dem Vorpandemiezeitraum. Der Anstieg resultierte dabei vor allem aus dem Logistiksegment DB Schenker. Dessen Umsatz nahm im Wesentlichen aufgrund der Marktentwicklung in der Logistik deutlich zu: Kapazitätsengpässe führten in der See- und Luftfracht seit dem Jahr 2020 zu überproportional steigenden Frachtraten und in der Konsequenz zu Umsätzen „auf Rekordhöhen“.⁶ Aber auch die Eisenbahnverkehrs- und -infrastruktursegmente des Konzerns erreichten im Jahr 2022 die vorpandemischen Umsatzniveaus erstmals wieder (Abbildung 1).

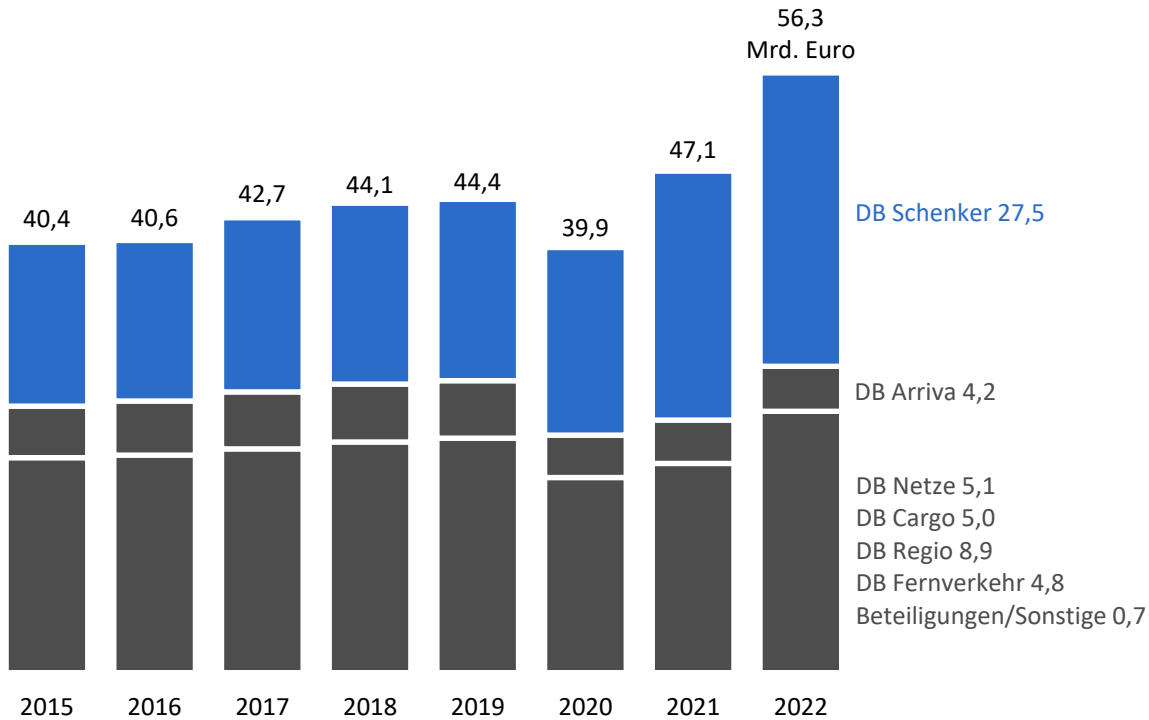
⁵ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 40.

⁶ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 164.

Abbildung 1

Umsatzanstieg im Jahr 2022 durch DB Schenker getrieben

Seit Pandemiebeginn stieg der Umsatzanteil des Logistiksegments DB Schenker. Im Jahr 2022 machte dieses knapp die Hälfte des gesamten Umsatzes aus.



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: Externe Umsatzerlöse gemäß DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 214 – 215 (und entsprechend in Vorjahren).

Auch das vom Konzern ausgewiesene operative Ergebnis (**bereinigtes EBIT⁷**) erholte sich im Jahr 2022. Es lag nach Verlusten in den Pandemie Jahren 2020 und 2021 mit 1,3 Mrd. Euro wieder im positiven Bereich. Die Zusammensetzung dieses Ergebnisses hat sich dabei deutlich verändert: Der Überschuss basierte zuletzt vor allem auf DB Schenker und der dortigen Sonderkonjunktur. Auch die Infrastruktursegmente mit ihren weitgehend regulierten Umsätzen erzielten Überschüsse, die jedoch unter dem früheren Niveau lagen. Zugleich waren alle Eisenbahnverkehrssegmente des Konzerns (DB Fernverkehr, DB Regio, DB Cargo) im Jahr 2022 defizitär, obwohl ihre Umsätze das vorpandemische Niveau bereits wieder erreicht hatten und sie diverse öffentliche Hilfen⁸ erhielten (Abbildung 2).

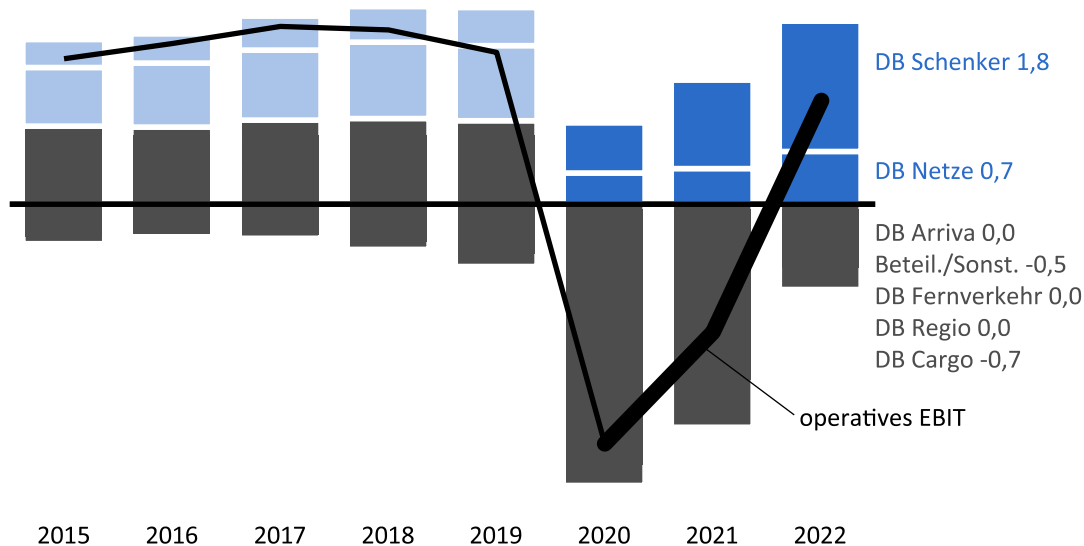
⁷ Earnings before interest and taxes (Ergebnis vor Zinsen und Steuern).

⁸ So profitierten DB Fernverkehr und DB Cargo von Trassenpreisförderungen und DB Regio vom ÖPNV-Rettungsschirm, die ganz oder teilweise im operativen Ergebnis enthalten sind (siehe hierzu auch: Nummer 3.1).

Abbildung 2

Nur zwei Konzernsegmente mit operativen Überschüssen

Seit Pandemiebeginn wiesen im Wesentlichen die beiden Konzernsegmente DB Schenker und DB Netze operative Überschüsse auf.



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 214 – 215 (und entsprechend in Vorjahren).

Das bereinigte EBIT von 1,3 Mrd. Euro enthält Effekte, die der Konzern als außerordentlich einstuft.⁹ Da der Konzern im Jahr 2022 saldiert keine wesentlichen Sondereffekte bereinigte¹⁰, lag auch das **EBIT laut Konzernabschluss** (vor Bereinigung von Sondereffekten) im Jahr 2022 bei 1,3 Mrd. Euro.¹¹ Seit Beginn der Pandemie war diese Kennzahl erstmals positiv.

Aus dem EBIT leitet sich laut Konzernabschluss unter Berücksichtigung des Finanz- und Stueraufwands das **Jahresergebnis** ab. Dieses lag im Jahr 2022 bei -0,2 Mrd. Euro und war damit erneut negativ. In den acht Jahren **seit dem Jahr 2015** erzielte der Konzern insgesamt Verluste von 5,5 Mrd. Euro. Diese stehen einem vom Konzern ausgewiesenen Überschuss von 6,6 Mrd. Euro beim bereinigten EBIT gegenüber.

⁹ 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. DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 100.

¹⁰ Vgl. Anhang 2, Tabelle 1 zu den Bereinigungen im Konzernabschluss im Zeitverlauf. In den Vorjahren kam es regelmäßig zu signifikanten Bereinigungen.

¹¹ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 210. Dabei stufte der Konzern teilweise auch die pandemiebedingte Trassenpreisförderung für DB Fernverkehr nicht als Sondereffekt ein. Damit ist diese Förderung im bereinigten EBIT enthalten. DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 100.

Vermögenslage (Bilanz per 31. Dezember 2022)

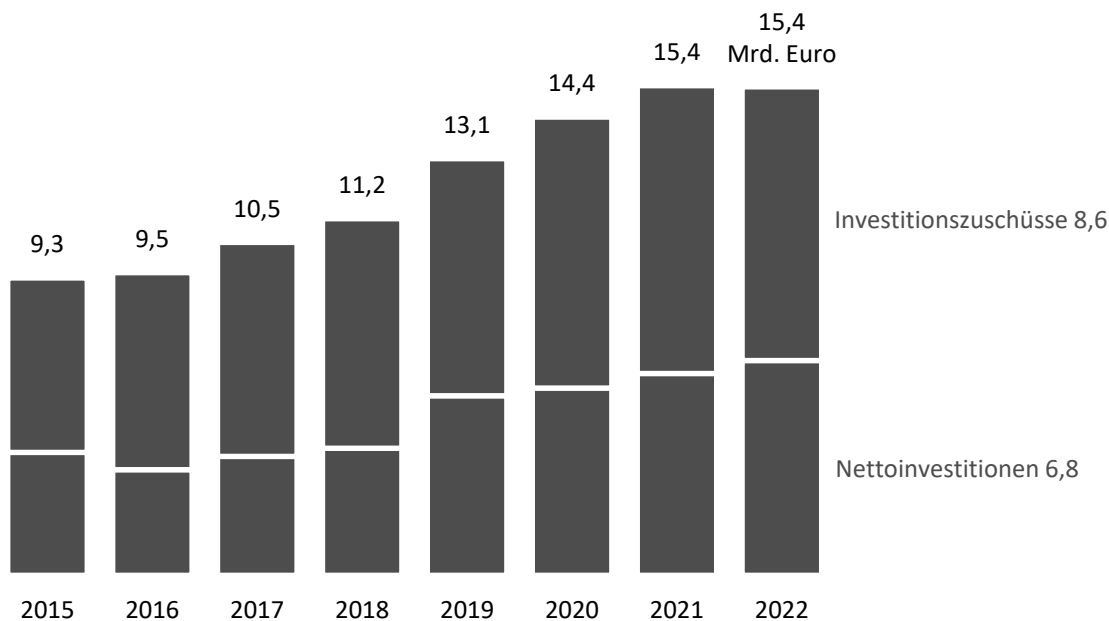
Die **Bilanzsumme** des DB AG-Konzerns ist zwischen den Jahren 2015 und 2022 stetig von 56,1 auf 76,3 Mrd. Euro angewachsen.¹² Dabei nahmen auf der Aktivseite der Bilanz sowohl das Anlagevermögen als auch die kurzfristigen Vermögenswerte zu. Auf der Passivseite kam es im gleichen Zeitraum zu einem deutlichen Anstieg des Fremdkapitals bei weitgehend unverändertem Eigenkapital.

Im Jahr 2022 lagen die **Investitionen in das Anlagevermögen** konzernweit bei 15,4 Mrd. Euro (Bruttoinvestitionen).¹³ Der Konzern nutzte dafür mehrheitlich Zuschüsse der öffentlichen Hand. Diese lagen im Jahr 2022 bei 8,6 Mrd. Euro, weitestgehend für die Infrastruktur. In der Bilanz wird nur der verbleibende, vom DB AG-Konzern zu tragende Anteil als Investition verbucht. Diese sogenannten Nettoinvestitionen¹⁴ beliefen sich im Jahr 2022 konzernweit auf 6,8 Mrd. Euro. Sowohl die Investitionszuschüsse der öffentlichen Hand als auch die Nettoinvestitionen des Konzerns sind in den letzten Jahren merklich gestiegen (Abbildung 3).

Abbildung 3

Investitionen und Zuschüsse deutlich gestiegen

Die Investitionszuschüsse sowie die von der DB AG getragenen Nettoinvestitionen sind seit dem Jahr 2015 deutlich angestiegen.



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 106 (und entsprechend in Vorjahren).

¹² DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 293.

¹³ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 107.

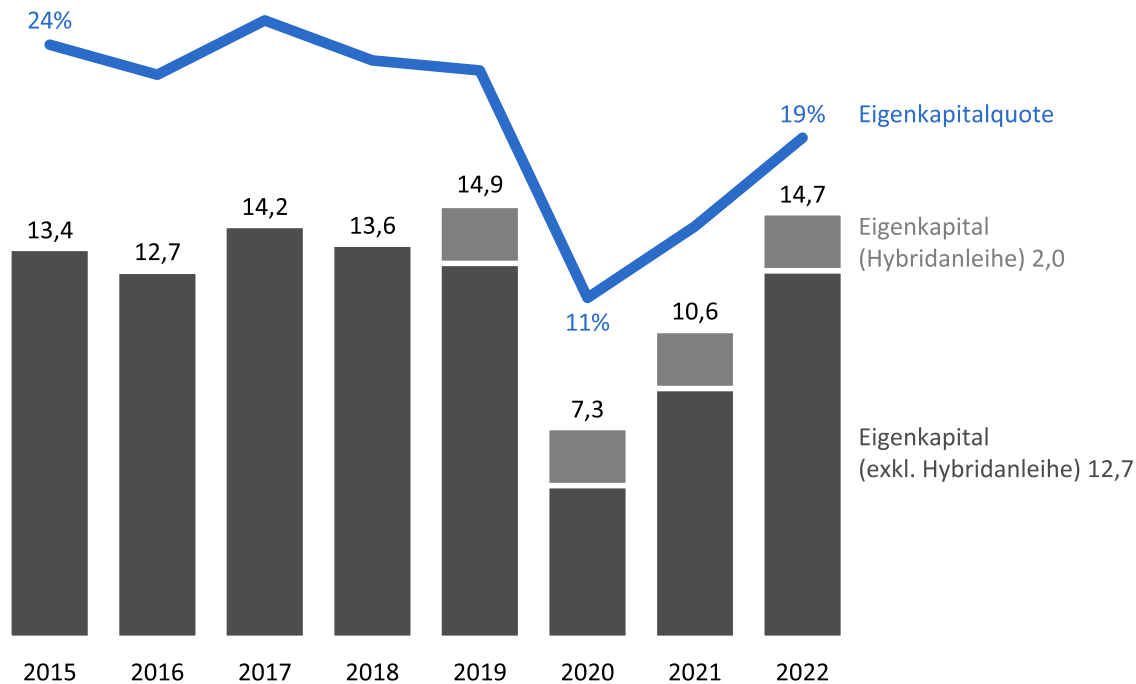
¹⁴ Nettoinvestitionen ist der in der Bilanz verbleibende Anteil an Investitionen nach Abzug von Zuschüssen der öffentlichen Hand.

Das **Eigenkapital** des Konzerns betrug per 31. Dezember 2022 14,7 Mrd. Euro (inklusive Hybridanleihen¹⁵). Dies entspricht einer Eigenkapitalquote von 19 %. Trotz der Erholung des Eigenkapitals in den Jahren 2021 und 2022 liegt die Eigenkapitalquote noch deutlich unter dem Vorpandemieniveau (Abbildung 4).

Abbildung 4

Eigenkapitalquote weiterhin unter früherem Niveau

Trotz der Erholung seit Pandemiebeginn bleiben das Eigenkapital und die Eigenkapitalquote unter dem Vorpandemieniveau.



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 211 (und entsprechend in Vorjahren).

Die **Nettofinanzschulden**, die vom DB AG-Konzern primär verwendete Verschuldungskennzahl, lagen per 31. Dezember 2022 bei 28,8 Mrd. Euro.¹⁶ Der langfristig zu beobachtende Anstieg der Verschuldung hat sich damit nicht weiter fortgesetzt. Insgesamt sind die Nettofinanzschulden seit dem Jahr 2015 von 21,7 auf 28,8 Mrd. Euro gestiegen.¹⁷ Die im Jahr 2019 emittierten Hybridanleihen von 2,0 Mrd. Euro sind darin nicht als Verschuldung berücksichtigt (Abbildung 5).

¹⁵ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 211. Hybridanleihen sind dabei verzinsliche Schuldtitel zur externen Unternehmensfinanzierung. Sie werden „aufgrund ihrer Laufzeit und ihren 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).

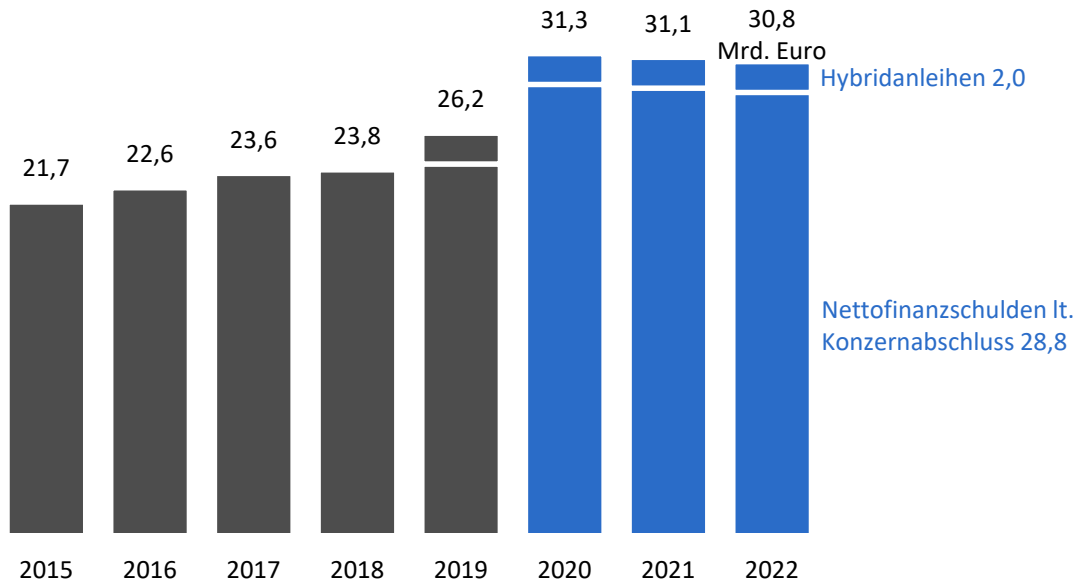
¹⁶ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 106.

¹⁷ Jeweils per 31. Dezember. Zwischenzeitliche Umstellung der Rechnungslegung bezüglich Operate Leases im Jahr 2019 durch nachträgliche Berücksichtigung entsprechender Verbindlichkeiten egalisiert.

Abbildung 5

Verschuldung auf unverändert hohem Niveau

Die Verschuldung (Nettofinanzschulden mit und ohne Hybridanleihen) hält sich weiterhin auf hohem Niveau.



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 106 (und entsprechend in Vorjahren).

Hilfen des Bundes im Konzernabschluss

Der DB AG-Konzern erhielt im Jahr 2022 von der öffentlichen Hand verschiedene finanzielle Unterstützungen, die Einfluss auf die oben dargestellte Ertrags- und Vermögenslage hatten. Gemäß Konzernabschluss für das Jahr 2022 waren dies im Wesentlichen:¹⁸

- Investitionszuschüsse insbesondere für Infrastrukturmaßnahmen – 8,6 Mrd. Euro im Jahr 2022, 9,0 Mrd. Euro im Vorjahr,¹⁹
- Eigenkapitalerhöhung im Rahmen des Klimaschutzprogramms – 1,1 Mrd. Euro im Jahr 2022, 2,1 Mrd. Euro im Vorjahr,²⁰
- Maßnahmen zum partiellen Ausgleich pandemiebedingter Schäden über Trassenpreisförderungen, Eigenkapitalerhöhungen, Dividendenersatz, ÖPNV-Rettungsschirm – unvollständige Nennung der Beträge für das Jahr 2022, im Vorjahr 3,8 Mrd. Euro.²¹

¹⁸ Vgl. auch Nummer 3.1.

¹⁹ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 107.

²⁰ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 264; Nach Prüfung der EU-Kommission hatte der Bund im Jahr 2021 die Eigenkapitalhilfen aus dem Klimaschutzprogramm sowohl für das Jahr 2021 als auch das Jahr 2020 (rückwirkend) 2020 ausgezahlt. Vgl. DB AG Integrierter Bericht 2021, S. 38, 47.

²¹ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 36. DB AG, Integrierter Bericht 2021, S. 38.

Die in diesen Maßnahmen enthaltenen Eigenkapitalerhöhungen durch den Bund als Eigentümer beliefen sich in den Jahren 2021 und 2022 insgesamt auf 4,7 Mrd. Euro.²² Der Anstieg des Eigenkapitals in diesem Zeitraum basierte damit mehrheitlich auf Eigenkapitalerhöhungen durch den Bund und nicht auf Erträgen des Konzerns.²³

Betriebliche Qualität im Jahr 2022

Das Geschäftsjahr 2022 war darüber hinaus gekennzeichnet von einer deutlichen Verschlechterung der betrieblichen Qualität. Im Konzernabschluss sind hierzu für die Eisenbahnverkehrssegmente der DB AG die jeweiligen Jahresdurchschnitte der **(Un-)Pünktlichkeit** genannt. Die Pünktlichkeit sowohl im Personenfern-, Personennah- und Güterverkehr sank dabei auf historische Tiefstwerte. Im Jahresdurchschnitt war jeder dritte Personenfernverkehrs- und Güterzug der DB AG verspätet. Im Regional- und S-Bahn-Verkehr der DB AG fiel die Pünktlichkeit ebenfalls stark ab.²⁴

Der Konzern begründete die Verschlechterung der betrieblichen Qualität im Konzernabschluss damit, dass „das **Schienennetz** seine Belastungsgrenze erreicht hat. Es ist zu alt, zu störanfällig und hat zu wenig Kapazität.“²⁵ Der Integrierte Bericht verweist auf ein „hohes Primärstör geschehen“ vor allem wegen „Überalterung und Störanfälligkeit der Anlagen“, „hohe Bautätigkeit“, „hochbelastete Schienenwege“ und auch „externe Sonderereignisse“.²⁶

Prognose für das Geschäftsjahr 2023

Im Prognosekapitel des Integrierten Berichtes erwartete der Konzern für das Jahr 2023 für alle Schienenverkehrssegmente ein Mengenwachstum, insbesondere im Personenfern- und -nahverkehr mit einem Anstieg um mehr als 15 %.²⁷ Der Konzern plante zugleich, die Pünktlichkeit als zentrales Qualitätskriterium über dem Niveau des Jahres 2022 zu stabilisieren, aber insgesamt unter dem Durchschnitt der letzten Jahre.

Hinsichtlich des Umsatzes ging der Konzern davon aus, das Niveau des Vorjahres zu erreichen. Dabei sollten die Umsätze im Schienenverkehr steigen, während im Segment

²² Zusammengesetzt aus 2,0 Mrd. Euro im Jahr 2022 und 2,7 Mrd. Euro im Jahr 2021, Vgl. DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 213. DB AG, Integrierter Bericht 2021, S. 189.

²³ Eigenkapitalanstieg von 7,4 Mrd. Euro (von 7,3 auf 14,7 Mrd. Euro) seit dem Jahr 2020 basiert auf (1) Eigenkapitalzuführungen des Bundes von 4,7 Mrd. Euro sowie (2) einem finanzmathematischen Rückgang der Pensionsverbindlichkeiten um 3,6 Mrd. Euro aufgrund steigender Diskontierungszinssätze (2022: 2,1 Mrd. Euro, 2021: 1,5 Mrd. Euro). DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 210.

²⁴ DB Fernverkehr 65,2 %, DB Regio (Schiene) 91,8 %, DB Cargo (Deutschland) 66,1 %. DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 59.

²⁵ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 23.

²⁶ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 61. Daneben hätten „zum Teil“ auch eine angespannte Personalsituation“ und „gestörte Betriebsprozesse“ zu dieser Negativentwicklung beigetragen.

²⁷ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 203 – 208.

DB Schenker die „Normalisierung der Frachtraten“²⁸ einen negativen Einfluss haben sollte. Für das operative Ergebnis plante der Konzern einen Verlust („~-1 Mrd. Euro“). Hier wirkten sich sowohl die Normalisierung bei DB Schenker als auch die erwarteten Belastungen aus „zusätzlichen Maßnahmen zur Qualitätssicherung und Qualitätserhöhung“ aus.²⁹ Diese Maßnahmen sollten auch zu einem weiteren Anstieg der Investitionen führen (Nettoinvestitionen von „>8,5 Mrd. Euro“ nach 6,8 Mrd. Euro im Jahr 2022). Der DB AG-Konzern sprach in diesem Zusammenhang davon, „in Vorleistung“³⁰ zu gehen.

Der operative Verlust und die hohen Nettoinvestitionen führten dazu, dass trotz des Wachstums im Eisenbahnverkehr die Verschuldung (Nettofinanzschulden) in der Planung für das Jahr 2023 von 28,8 Mrd. Euro signifikant auf „>33 Mrd. Euro“ steigen sollte.

3 Bewertungsaspekte zur wirtschaftlichen Lage des Konzerns

3.1 Konzernabschluss deutlich beeinflusst von öffentlichen Mitteln

Der DB AG-Konzern erhält seit Jahren Mittel in Milliardenhöhe von der öffentlichen Hand, beispielsweise für Infrastrukturinvestitionen oder zur Kompensation von Pandemieschäden (vgl. Nummer 2). Je nach Ausgestaltung dieser Mittel sind diese im Konzernabschluss der DB AG an unterschiedlichen Stellen der GuV oder der Bilanz ausgewiesen und zum Teil auch gar nicht in den Konzernzahlen enthalten.

Sofern die Mittel als **sonstige betriebliche Erträge** (und somit in der GuV) verbucht werden, sind sie Bestandteil des Konzernergebnisses und erhöhen die Erträge des Konzerns. Hierzu zählen beispielhaft:

- **Pandemiebedingte Trassenpreisförderung:**
Kompensation pandemiebedingter Schäden durch – teilweise nachträgliche – Trassenpreisförderung im Personenfern- und Güterverkehr. Zugang für alle Marktteilnehmer für die Jahre 2020 bis 2022. Im Jahr 2022 Erträge von 0,5 Mrd. Euro für die DB AG (im Vorjahr 2,1 Mrd. Euro).³¹
- **ÖPNV-Rettungsschirm („Branchenlösung“):**
Kompensation pandemiebedingter Umsatzverluste für alle Marktteilnehmer. Anteilige Finanzierung durch den Bund und die Bundesländer, Auszahlung durch die Aufgabenträger.

²⁸ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 207.

²⁹ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 207.

³⁰ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 207.

³¹ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 221 i. V. m. S. 214.

Für das Jahr 2022 weist der Konzernabschluss die erhaltenen Beträge nicht aus (im Vorjahr: 0,5 Mrd. Euro).³²

- **Ertragswirksame Zuschüsse für die Infrastruktur:**

Einen Teil der Infrastrukturzuschüsse vereinnahmt der Konzern als ertragswirksame Zuschüsse. Im Jahr 2022: 0,5 Mrd. Euro; im Vorjahr: 0,5 Mrd. Euro.

Weitere Hilfen des Bundes sind als **Eigenkapitalzuführung** ausgestaltet. Sie verbessern in der Bilanz das Eigenkapital und vermeiden so einen (weiteren) Verschuldungsanstieg. Das Konzernergebnis beeinflussen diese Mittel nicht. Dazu zählen:

- **Eigenkapitalzuführung zur Kompensation pandemiebedingter Schäden:**

Der Bund als Eigentümer 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 der DB AG Eigenkapital zu. Auch im Jahr 2022 erhielt die DB AG Eigenkapital für pandemiebedingte Verluste im Fernverkehr, Schienengüterverkehr und der Infrastruktur (0,9 Mrd. Euro; Vorjahr: 0,6 Mrd. Euro).

- **Eigenkapitalzuführung aus dem Klimaschutzprogramm:**

Im Rahmen des Klimaschutzprogramms wurde im Jahr 2019 vereinbart, den DB AG-Konzern bei Investitionen in die Infrastruktur zusätzlich zu unterstützen. Nach Abschluss der beihilferechtlichen Prüfung leistete der Bund erstmals im Jahr 2021 und auch im Jahr 2022 Zahlungen (1,1 Mrd. Euro; Vorjahr: 2,1 Mrd. Euro).³³

Weitere Mittel erhält der Konzern, ohne sie in der GuV oder der Bilanz auszuweisen. Dies betrifft im Wesentlichen **Investitionszuschüsse für Infrastruktur**, die großteils vom Bund erbracht werden (im Jahr 2022: 8,6 Mrd. Euro, Vorjahr 9,0 Mrd. Euro). Der Konzern weist diese Zuschüsse zwar bei den Bruttoinvestitionen mit aus. Die Bilanz enthält allerdings nur die vom Konzern getragenen Investitionen (Nettoinvestitionen). Das in der Konzernbilanz ausgewiesene Anlagevermögen des Konzerns beinhaltet damit wertmäßig nicht die mit öffentlichen Investitionszuschüssen erstellte Infrastruktur (siehe Nummer 2). Ebenfalls nicht im Konzernabschluss abgebildet ist der Dividendenersatz durch den Bund (im Jahr 2021 und 2022 jeweils 0,7 Mrd. Euro).³⁴

Der Bund leistet darüber hinaus jährlich zur Förderung des Regionalverkehrs signifikante Zahlungen an die Bundesländer („**Regionalisierungsmittel**“) in Milliardenhöhe. Diese fließen letztlich – in Kombination mit weiteren Mitteln – den beauftragten Verkehrsunternehmen als Umsatz für erbrachte Leistungen zu, darunter auch den DB AG-Konzernunternehmen.

³² DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 36. DB AG, Integrierter Bericht 2021, S. 38.

³³ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 264.

³⁴ In der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) vereinbarte die DB AG mit dem Bund die Zahlung einer jährlichen Dividende von 0,65 Mrd. Euro. Der Bund stellt diesen an ihn gezahlten Betrag wiederum den Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG für Investitionen bereit (Finanzierungskreislauf 2). Aufgrund der Verlustsituation entfiel die Dividendenzahlung der DB AG an den Bund im Jahr 2021 und 2022. Der Bund stellte die vorgesehenen Investitionsmittel zusätzlich aus dem Bundeshaushalt zur Verfügung. DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 38, 218.

Eine Übersicht der wesentlichen öffentlichen Mittel ist in Tabelle 1 dargestellt.

Tabelle 1

Wesentliche öffentliche Mittel im DB AG-Konzernabschluss

Mittelzuflüsse der öffentlichen Hand an den DB AG-Konzern (2020 – 2022, in Mrd. Euro).

	2020	2021	2022	Ausgewiesen in
Pandemiebedingte Hilfen				
Eigenkapitalzuführungen	-	0,6	0,9	Eigenkapital (Bilanz)
Trassenpreisförderung	-	2,1	0,5	sonstiger betr. Ertrag (GuV)
ÖPNV-Rettungsschirm	k. A.	0,5	k. A.	sonstiger betr. Ertrag (GuV)
Infrastruktur-Hilfen				
Ertragswirksame Zuschüsse	0,3	0,5	0,5	sonstiger betr. Ertrag (GuV)
Investitionszuschüsse	8,5	9,0	8,6	nicht enthalten
Klimaschutzprogramm	-	2,1	1,1	Eigenkapital (Bilanz)
Dividendenersatz	-	0,7	0,7	nicht enthalten
Weitere Mittel				
Regionalisierungsmittel	k. A.	k. A.	k. A.	u. a. Umsatz (GuV)

Erläuterung: Weitere Maßnahmen mit begrenztem Volumen nicht dargestellt, z. B. Anlagenpreisförderung Güterverkehr und Kompensationsleistungen im Rahmen des 9-Euro-Tickets.

Quelle: DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 106 f., 214 f., 224, 242 (und entsprechend in Vorjahren).

Zwischenfazit:

Die öffentliche Hand, insbesondere der Bund, unterstützt die DB AG seit Jahren mit hohen Beträgen. Ein indikativer Überblick zeigt, dass der Konzern allein im Jahr 2022 öffentliche Hilfen von mehr als 12 Mrd. Euro erhielt. Dadurch werden Ergebnis, Eigenkapital und (Brutto-)Investitionsvolumen des Konzerns erheblich verbessert. Die verschiedenen Ausgestaltungen der Maßnahmen bedingen eine unterschiedliche Verbuchung im Konzernabschluss. Durch den Verzicht auf eine übergreifende Übersicht zu diesen Hilfen bleibt das gesamte Ausmaß unklar.

3.2 Konzern weiter ohne Fokussierung auf das Kerngeschäft

Der DB AG-Konzern erzielt seit Jahren mehr als die Hälfte seines Umsatzes jenseits der Eisenbahngeschäfte in Deutschland. Dies hat sich im Jahr 2022 weiter verstärkt.

DB Schenker verantwortete 49 % der Konzernumsätze. Mit mehr als 75 000 Mitarbeitenden ist es das personalstärkste Segment.³⁵ Auch führte es mit der Übernahme eines

³⁵ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 214 – 215.

US-Logistikunternehmens für mehr als 400 Mio. Euro die größte Unternehmensakquisition des Konzerns im Jahr 2022 durch.³⁶ Zwar wurde der Vorstand beauftragt, Verkaufsoptionen für DB Schenker zu prüfen, allerdings liegen hierzu bisher keine Ergebnisse vor und es ist kein Zeitplan bekannt.

Auch im europäischen Nahverkehr von **DB Arriva** erzielte der Konzern im Jahr 2022 mit seinen knapp 40 000 Mitarbeitenden weiterhin Milliardenereise. Das Segment sollte bereits im Jahr 2019 veräußert werden. Bisher konnten allerdings erst „Nichtkernmärkte“ mit begrenztem Umsatz veräußert werden. Dies ist verbunden mit einem Verlust in dreistelliger Millionenhöhe.³⁷ Während dieses Segment noch nicht veräußert bzw. abgewickelt ist, baut der Konzern unter dem Dach der **DB International Operations** neue Auslandsaktivitäten auf. So erhielt der Konzern allein im Jahr 2022 Aufträge für ein Nahverkehrsnetz in Toronto/Kanada, ein Schnellbahnsystem in Delhi/Indien und ein Hochgeschwindigkeitsnetz in Ägypten.³⁸ Der Konzern hat sich somit über Jahrzehnte in diesem neuen Geschäftsfeld gebunden, bevor er das Funktionieren des Geschäftsmodells im Betrieb nachweisen konnte.

Auch in den Segmenten des sogenannten „Systemverbunds Bahn“³⁹ ist der Konzern jenseits der Eisenbahn in Deutschland engagiert und baut entsprechende Aktivitäten selektiv weiter aus. So übernahm **DB Cargo** zum Jahr 2022 den Bereich **Full Load Solutions** von DB Schenker.⁴⁰ Damit organisiert DB Cargo nun Lkw-Verkehre mit einem Umsatz von 600 Mio. Euro in verschiedenen Ländern Europas,⁴¹ während die Verluste im Schienengüterverkehr weiter deutlich ansteigen. Der Konzern setzte auch sein Engagement im Bereich **New Mobility**⁴² fort. Dort haben sich Risiken bereits in Millionenhöhe realisiert.⁴³

Zwischenfazit:

Nach den gesetzlichen Vorgaben (§ 65 BHO) darf sich der Bund nur dann an Unternehmen beteiligen, wenn dies durch ein wichtiges Interesse des Bundes gerechtfertigt ist. Bei der DB AG liegt dieses Interesse in der Schieneninfrastruktur und einem angemessenen Verkehrsangebot auf dem Schienennetz in Deutschland. Wesentliche Geschäfte des DB AG-Konzerns gehen deutlich darüber hinaus. Dies bindet Management- und Finanzressourcen des

³⁶ „DB Schenker übernimmt amerikanischen Transportanbieter USA Truck“, DB AG, Presseinformation 24. Juni 2022. Vgl. auch DB AG, Integrierter Bericht, S. 219 – 220.

³⁷ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 101 – 102.

³⁸ „Toronto und Provinz Ontario vereinbaren Milliardenauftrag an Deutsche Bahn“, DB AG, Presseinformation 20. April 2022; „Indische Millionenstadt Delhi vergibt Auftrag für Schnellbahnsystem an Deutsche Bahn“, DB AG, Presseinformation 4. Juli 2022; „Deutsche Bahn übernimmt Betrieb auf neuem Hochgeschwindigkeitsnetz in Ägypten“, DB AG, Presseinformation 8. November 2022. Vgl. auch DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 152.

³⁹ Eisenbahninfrastruktur- und -verkehrssegmente sowie das Segment Beteiligungen/Sonstige der DB AG.

⁴⁰ Inklusive der Spedition Transa Spedition GmbH. DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 218.

⁴¹ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 133.

⁴² Hierunter fasst die DB AG „Neue Mobilitätsangebote“ (Sharing- und On-Demand-Angebote), „Digitale Plattformen“ (für Zugang zu multimodalen Angeboten und Tickets) sowie „Analyse- und Steuerungssysteme“ (zur Planung und Steuerung von integrierten Mobilitätsangeboten). Abrufbar unter: <https://www.deutschebahn.com/de/Digitalisierung/New-Mobility>.

⁴³ Z. B. GHT Mobility GmbH (Clevershuttle). DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 229. Hinweis: Das Unternehmen hat im Frühjahr 2023 Antrag auf Insolvenzeröffnung beim Amtsgericht Berlin-Charlottenburg gestellt.

Konzerns, die somit für das Kerngeschäft nicht zur Verfügung stehen. Es ist zudem mit teilweise signifikanten Risiken verbunden, die sich in Ansätzen bereits realisiert haben. Dennoch ließ der Bund auch im Jahr 2022 die weitere Expansion zu, sodass der Konzern „in nahezu allen Segmenten des Verkehrsmarktes“⁴⁴ tätig ist.

3.3 Im Kerngeschäft seit Jahren deutlich steigende Kosten

Die konzernweite Ertragslage war im Jahr 2022 geprägt von marktbedingt hohen Überschüssen im Logistiksegment DB Schenker. Im Kerngeschäft des Systemverbunds Bahn war der Konzern hingegen auch im Jahr 2022 noch deutlich von den früheren Erträgen entfernt. Dort erzielte der Konzern zwar bereits einen Umsatz, der um mehr als 2 Mrd. Euro bzw. 10 % über dem Vorpandemiejahr 2019 lag. Deutlich stärker sind seither jedoch im Systemverbund Bahn die betrieblichen Kosten gestiegen: Der **Personal-, Material- und sonstige betriebliche Aufwand** stieg in den vergangenen drei Jahren um mehr als 20 %. Dabei beschränkte sich der Anstieg nicht auf das „Inflationsjahr“ 2022, sondern fand im gesamten Zeitraum statt.⁴⁵ In Folge der gestiegenen Aufwendungen erzielten die Segmente des Systemverbunds Bahn im Jahr 2022 deutlich geringere Erträge als noch im Jahr 2019 – und sind zum Teil signifikant defizitär (Tabelle 2).

⁴⁴ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 40.

⁴⁵ Personal- und Material- und sonstiger betriebliche Aufwand in den Segmenten des Eisenbahnverkehrs, der Eisenbahninfrastruktur sowie Beteiligungen/Sonstige. 24 % im Zeitraum 2019 – 2022, 15 % im Zeitraum 2018 – 2021 (d. h. ohne erhöhte Inflation im Jahr 2022). Integrierter Bericht 2022, S. 214 – 215 (und entsprechend in Vorjahren).

Tabelle 2

Negative Ertragsentwicklung seit Pandemiebeginn im Systemverbund Eisenbahn

Trotz steigender Umsätze im Systemverbund Bahn ist das operative Ergebnis (bereinigtes EBIT) rückläufig. Hintergrund sind insbesondere steigende betrieblichen Kosten.

Segmente	Umsatz			betriebliche Aufwendungen			bereinigtes EBIT		
	2019	2022	Abw.	2019	2022	Abw.	2019	2022	Abw.
DB Fernverkehr	5,0	5,0	+0,0	4,4	5,1	+0,7	0,5	-0,0	-0,5
DB Regio	8,9	9,0	+0,1	8,4	9,4	+1,0	0,4	-0,0	-0,4
DB Cargo	4,4	5,2	+0,8	5,0	6,1	+1,1	-0,3	-0,7	-0,4
DB Netze	9,8	11,9	+2,1	10,4	13,5	+3,1	1,1	0,7	-0,3
Beteiligungen / Sonstige	5,2	6,1	+0,9	7,7	9,1	+1,4	-0,6	-0,5	+0,0
Systemverbund Bahn (konsolidiert)	22,2	24,7	+2,5	24,3	30,1	+5,8	+1,0	-0,6	-1,6

Erläuterung: Umsatz als Summe externer und interner Erlöse; „Betriebliche Aufwendungen“ als Summe von Material-, Personal- und sonstigem Aufwand.

Quelle: DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 215 und Integrierter Bericht 2019, S. 189.

Der beträchtliche Anstieg der betrieblichen Kosten im Systemverbund Bahn während des Pandemiezeitraums ist bemerkenswert: Als durch die COVID 19-Pandemie ab dem Frühjahr 2020 die Nutzung des Schienenverkehrs massiv abnahm, vereinbarte der Bund als Eigentümer ein Hilfspaket mit dem Konzern. 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. Die beihilferechtliche Prüfung durch die EU-Kommission führte in der Folge zu Anpassungen bei der Ausgestaltung der Hilfen; der Bund konnte aber schließlich signifikante pandemiebedingte Hilfen in Milliardenhöhe auszahlen. Der Gegensteuerungsanspruch aus der Vereinbarung des Bundes mit der DB AG blieb dabei grundsätzlich bestehen (vgl. Nummer 3.1).

Zwischenfazit:

Die Ertragsentwicklung in den Segmenten des Systemverbunds Bahn ist besorgniserregend. Hier sind die betrieblichen Kosten in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Eine „Gegensteuerung“ bei den Kosten, die der Bund im Rahmen der Pandemiehilfen gefordert hatte, ist nicht im Sinne tatsächlicher Einsparungen erkennbar: Obwohl der Bund auch im Jahr 2022

signifikante Mittel im Zusammenhang mit den Pandemihilfen leistete⁴⁶ und sich der Umsatz der DB AG inzwischen erholte, kam es daher im Kerngeschäft zu einem Defizit.⁴⁷

Um die früheren Überschüsse zu erzielen, steht der Konzern vor der Herausforderung, die Umsätze durch Mengen- oder Preissteigerungen deutlich über die früheren Niveaus zu steigern. Diese Lücke kann sich in Abhängigkeit von der künftigen Kostenentwicklung weiter vergrößern.

3.4 Infrastruktur führte bisher zu geringen finanziellen Belastungen

Der DB AG-Konzern ist mit seinen Infrastruktursegmenten (DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie) Betreiber eines umfangreichen Schienennetzes. Für dieses Netz verantwortet er sowohl Betrieb und Instandhaltung als auch die überwiegend mit Bundesmitteln finanzierten Investitionen.

Für den Betrieb und die Instandhaltung von Fahrwegen und Personenbahnhöfen wendete der Konzern im Jahr 2022 insgesamt 9,4 Mrd. Euro für Personal, Material und sonstigen betrieblichen Aufwand auf.⁴⁸ Er finanzierte dies insbesondere mithilfe regulierter Trassen- und Stationsentgelte von konzerninternen und -externen Nutzern. Diese Einnahmen lagen dabei regelmäßig deutlich über den Kosten, sodass die Infrastruktursegmente durchgängig operative Überschüsse für den Konzern erzielten. Die Obergesellschaften dieser Segmente erzielten regelmäßig auch nach Abzug der Zins- und Steuerbelastung positive Jahresergebnisse und führten diese über einen Gewinnabführungsvertrag automatisch an die DB AG als Konzernmutter ab. Es ist mit dem Bund grundsätzlich vereinbart, dass die DB AG diese Dividende

⁴⁶ Der Bundesrechnungshof hatte im Schienengüterverkehr zu einer Überkompensation der Pandemieschäden durch das BMDV berichtet; vgl. Bemerkungen 2022 – Ergänzungsband –, Bundestagsdrucksache 20/6530 Nummer 31 „Pandemiefolgen überkompensiert: BMDV fördert Schienengüterverkehr mit über 340 Mio. Euro mehr als notwendig“. Abrufbar unter: https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2023/ergaenzungsband-2022/bemerkungen-ergaenzungsband.pdf?__blob=publicationFile&v=3.

⁴⁷ Die Bundesnetzagentur stellte für den gesamten deutschen Eisenbahnmarkt im Jahr 2022 fest: „Die Höhe der staatlichen Unterstützungsmaßnahmen war ausreichend, um die im Vergleich zu 2019 immer noch geringeren Fahrgasteinnahmen und die pandemiebedingten Sonderausgaben bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen auszugleichen. Die Bundesnetzagentur konnte für das Gesamtjahr 2022 daher keinen pandemiebedingten wirtschaftlichen Schaden für den deutschen Eisenbahnmarkt mehr feststellen.“ Vgl. hierzu auch Bundesnetzagentur, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2023, S. 8. Abrufbar unter: https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahnen2023Sonderausgabe5.pdf.

⁴⁸ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 214. Hinweis: Die Kosten von DB Energie sind hierbei nicht berücksichtigt, da der Materialaufwand (und der Umsatz) wesentlich von Energieein- und -verkauf geprägt ist.

an den Bund auszahlt, die er dann wiederum der DB AG für weitere Investitionen bereitstellt.⁴⁹ Für das Geschäftsjahr 2022 erhielt die DB AG hierdurch 541 Mio. Euro.⁵⁰

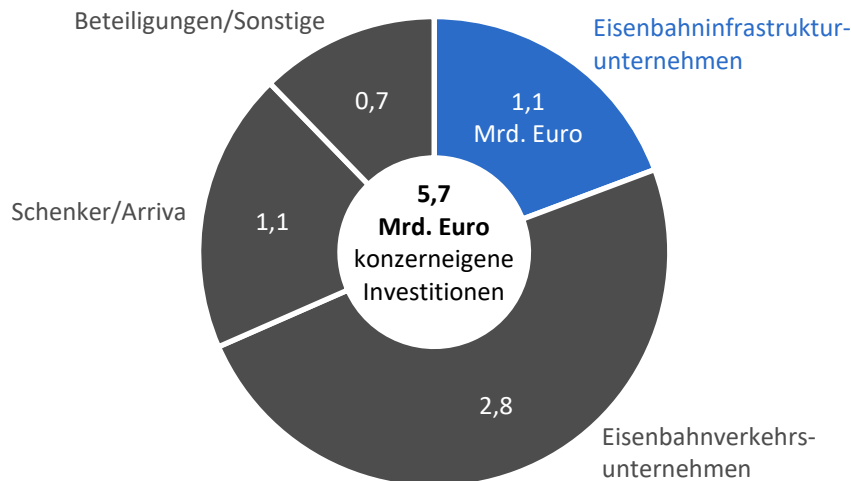
Neben den Instandhaltungsaktivitäten leistete der Konzern im Jahr 2022 Bruttoinvestitionen (d. h. inklusive Investitionszuschüssen) von 10,7 Mrd. Euro in seinen Infrastruktursegmenten.⁵¹ Nach Abzug der Investitionszuschüsse der öffentlichen Hand beliefen sich die Nettoinvestitionen in die Infrastruktur im Jahr 2022 auf 2,2 Mrd. Euro aus konzerneigenen Mitteln (vgl. Nummer 3.1). Diese Nettoinvestitionen unterstützte der Bund durch eine Eigenkapitalerhöhung von 1,1 Mrd. Euro aus dem Klimaschutzprogramm.⁵² Die Nettoinvestitionen wurden dabei insbesondere auch für die Mehrkosten im Projekt „Stuttgart 21“ verwendet.

Konzernweit beliefen sich die Nettoinvestitionen im Jahr 2022 auf 6,8 Mrd. Euro. Neben den Investitionen für die Infrastruktur entfielen 1,1 Mrd. Euro auf die Beteiligungen DB Schenker und DB Arriva. 2,8 Mrd. Euro investierte der Konzern in die Eisenbahnverkehrssegmente, insbesondere für DB Fernverkehr (Abbildung 6). Dort ist durch anhaltend hohe Investitionen die ICE-Flotte in den vergangenen drei Jahren von 289 auf 367 Züge gestiegen.⁵³

Abbildung 6

Infrastruktur nicht Schwerpunkt konzerneigener Investitionen

Der Schwerpunkt der konzerneigenen Investitionen liegt nicht auf der Eisenbahninfrastruktur. Nach Abzug von Investitionszuschüssen und Mitteln des Klimaschutzpakets leistete der Konzern hier nur Investitionen von 1,1 der insgesamt 5,7 Mrd. Euro.



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 214 f.

⁴⁹ Für die Geschäftsjahre 2018 und 2019 zahlte die DB AG jeweils 650 Mio. Euro als Dividende an den Bund. In den Geschäftsjahren 2020 und 2021 erfolgte keine Dividendenzahlung an den Bund, da die Infrastrukturgesellschaften keinen Jahresüberschuss erzielten.

⁵⁰ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 185.

⁵¹ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 214 f., 107.

⁵² DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 242. Weitere Mittel flossen 2021 und sind für Folgejahre vereinbart.

⁵³ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 115; Integrierter Bericht 2019, S. 79.

Zwischenfazit:

Die DB AG wendet zwar hohe Beträge für Betrieb und Instandhaltung der Infrastruktur auf, sie kann diese durch Trassen- und Stationsentgelte jedoch decken. Es bleibt regelmäßig ein Überschuss, den die Infrastruktursegmente an die DB AG als Konzernmutter ausschütten. Falls dieser Ertrag von der DB AG nicht als Dividende an den Eigentümer Bund ausgeschüttet wird, steht er dem Konzern zur freien Verfügung – auch für seine Eisenbahnverkehrsunternehmen und seine weiteren Beteiligungen. Dies würde allerdings § 8d des Eisenbahnregulierungsgesetzes widersprechen.

Die Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur haben mit inzwischen mehr als 10 Mrd. Euro pro Jahr ein relevantes Volumen erreicht. Sie werden allerdings weitgehend von der öffentlichen Hand getragen. Die Infrastrukturinvestitionen aus eigenen Mitteln des Konzerns beschränkten sich hingegen auf 1,1 Mrd. Euro (unter Berücksichtigung hierfür etablierter Eigenkapitalmaßnahmen). Damit investierte der Konzern im Jahr 2022 in die Infrastruktur nicht mehr als in die Großbeteiligungen Arriva und Schenker und deutlich weniger als in den Ausbau des Fernverkehrssegments.

3.5 Konzernverschuldung trotz Hilfen unverändert hoch

Bereits vor der Pandemie stiegen die Nettofinanzschulden des Konzerns kontinuierlich an. Hintergrund war, dass seine operativen Erträge nicht ausreichten, um die Nettoinvestitionen des Konzerns zu finanzieren.⁵⁴ Im Jahr 2020 verschärfte sich die Verschuldungslage drastisch: Der Nachfragerückgang aufgrund der COVID 19-Pandemie bei weiter steigenden Kosten und Investitionen ließ die Nettofinanzschulden um 5,2 auf 29,3 Mrd. Euro per 31. Dezember 2020 ansteigen.

Ab dem Jahr 2021 erhielt der Konzern **finanzielle Unterstützung durch den Bund** zur Kompensation von Pandemieschäden, die nach Genehmigung durch die EU-Kommission an den Konzern ausgezahlt wurden. Hierzu zählten insbesondere Trassenpreisförderungen und Eigenkapitalhilfen (insgesamt 4,0 Mrd. Euro in den Jahren 2021 und 2022). Zusätzlich profitierte der Konzern von weiteren Eigenkapitalzuführungen durch den Bund im Rahmen des Klimaschutzprogramms (bisher insgesamt 3,2 Mrd. Euro), den Verzicht des Bundes auf die vertraglich vereinbarten Dividendenzahlungen (bisher insgesamt 1,3 Mrd. Euro), aber auch von außergewöhnlich hohen Erträgen im Segment Schenker (vgl. Nummern 3.1 und 3.2).

Trotz dieser positiv wirkenden Effekte gelang es dem DB AG-Konzern nicht, die Verschuldung merklich zu reduzieren. Per 31. Dezember 2022 lagen die **Nettofinanzschulden bei 28,8 Mrd. Euro** (unter Berücksichtigung von Hybridanleihen: 30,8 Mrd. Euro).⁵⁵

⁵⁴ Direkt für Investitionen bzw. indirekt für Dividendenzahlungen an den Bund, die der Bund dem Konzern wiederum für Investitionen bereitstellt (Finanzierungskreislauf 2).

⁵⁵ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 106.

Mit der **Begrenzung der Konzernverschuldung** befasste sich der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages (Haushaltsausschuss) bereits im Jahr 2016 bei einer Verschuldung von 23 Mrd. Euro.⁵⁶ Die seinerzeit festgelegten Grenzwerte waren während der Pandemie nicht mehr einzuhalten. Zuletzt forderte der Haushaltsausschuss daher am 16. Dezember 2020 in einem Maßgabebeschluss, dass die Nettofinanzschulden den Grenzwert per 31. Dezember 2021 von 35,0 Mrd. Euro nicht überschreiten sollten.⁵⁷ Dieser Grenzwert sollte bis zur Kompensation pandemiebedingter Schäden gelten und sei dann „entsprechend abzusunken“. Für den Zeitraum nach dem 31. Dezember 2021 kam es zu keinem weiteren Beschluss des Haushaltsausschusses. Damit gibt es aktuell keine Maßgabe des Haushaltsgesetzgebers zur Verschuldungsbegrenzung der DB AG.

Bis Ende 2022 hat der DB AG-Konzern 5,3 Mrd. Euro zur Kompensation pandemiebedingter Schäden erhalten.⁵⁸ Der um diese Zahlungen adjustierte Verschuldungsgrenzwert lag somit zuletzt rechnerisch bei knapp 30 Mrd. Euro.

Zwischenfazit:

Die Nettofinanzschulden des Konzerns steigen seit Jahren an, weil die operativen Erträge des Konzerns die von ihm zu tragenden Investitionen nachhaltig nicht decken. Diese Situation hat sich seit dem Jahr 2020 drastisch verschärft: Die Ertragskraft verschlechterte sich merklich (Nummer 3.3), zugleich stiegen die (Netto-)Investitionen weiter an (Nummer 3.4). Dass die Nettofinanzschulden in den Jahren 2021 und 2022 nicht weiter aufwuchsen, darf über diese Entwicklung nicht hinwegtäuschen. Unterstützungen des Bundes in Milliardenhöhe überdecken diese Entwicklung.

Zum 31. Dezember 2022 stehen Nettofinanzschulden von 28,8 Mrd. Euro (unter Berücksichtigung von Hybridanleihen: 30,8 Mrd. Euro) einem insgesamt defizitären Kerngeschäft gegenüber. Dabei hat der Bund den Konzern in den letzten Jahren mit hohen Milliardenbeträgen gestützt. Ohne diese Mittel läge die Verschuldung noch deutlich höher. Dass gerade in dieser Krisensituation kein Begrenzungsmechanismus mit entsprechender Überwachung besteht, ist für die künftig erforderliche Eingrenzung der Verschuldung nachteilig.

3.6 Eigenkapital angesichts der Bilanzstruktur niedrig

Das Konzerneigenkapital stieg im Jahr 2022 leicht auf 14,7 Mrd. Euro an (bzw. 12,7 Mrd. Euro ohne Hybridkapital). Der Anstieg basiert einzig auf Eigenkapitalzuführungen des Bundes und finanzmathematischen Effekten bei Pensionsverbindlichkeiten (Nummer 2). Damit hat der Konzern zwar das Vorpandemieniveau des Jahres 2019 wieder erreicht. Zugleich sind

⁵⁶ Maßgabebeschluss vom 10. November 2016. Die hieraus seinerzeit abgeleiteten Grenzwerte überschritt der Konzern in den folgenden drei Jahren nicht, weil er unter anderem eine neue Verschuldungsform (Hybridanleihen) nutzte, die nur nach internationaler Rechnungslegung nicht zur Verschuldung gezählt werden.

⁵⁷ Haushaltsausschussdrucksache 19/8346.

⁵⁸ Trassenpreisförderung Fern- und Güterverkehr (2,6 Mrd. Euro), Dividendenkompensation (1,3 Mrd. Euro), pandemiebedingte Eigenkapitalhilfen (1,4 Mrd. Euro). Zahlungen aus dem sogenannten ÖPNV-Rettungsschirm und Eigenkapitalhilfen aus dem Klimaschutzprogramm für die Jahre 2020 – 2022 nicht eingerechnet.

aber die überwiegend langfristigen Vermögenswerte weitestgehend durch Verbindlichkeiten finanziert und nur zu einem begrenzten Anteil durch Eigenkapital.⁵⁹

Die Vermögenswerte des Konzerns sind im Rahmen der Abschlussprüfung regelmäßig einer Werthaltigkeitsprüfung zu unterziehen.⁶⁰ Dieser sogenannte Impairment-Test wird dabei auf Ebene der Konzernsegmente durchgeführt. Hierfür werden die bilanziellen Buchwerte mit der prognostizierten Ertragskraft der Segmente verglichen. Bereits in früheren Jahren gab es dabei mehrfach Abwertungsbedarf: So kam es bereits im Jahr 2015 zu einer Wertkorrektur von 1,3 Mrd. Euro bei DB Cargo und im Jahr 2020 zu einer Abwertung von 1,4 Mrd. Euro bei DB Arriva.⁶¹ Im Konzernabschluss für das Jahr 2022 gab es erneut einen deutlichen Abwertungsbedarf – sowohl beim Segment DB Cargo (1,5 Mrd. Euro) als auch bei DB Netze Fahrwege (14,5 Mrd. Euro).⁶² Zu einer tatsächlichen bilanziellen Abwertung kam es jedoch nicht, weil sonst die einzelnen Vermögenswerte unter ihrem „beizulegenden Zeitwert“ bilanziert würden (im Fall von DB Cargo: Marktwerte der Lokomotiven und Güterwagen).⁶³

Zwischenfazit:

Die Stabilisierung des Eigenkapitals beruht vollständig auf positiven externen Effekten. Der Konzern ist weiterhin nicht in der Lage, seine mehrheitlich langfristig gebundenen Vermögenswerte mit langfristigem Eigenkapital zu finanzieren.

Sogenannte Impairments (außerplanmäßige Abschreibungen der Vermögenswerte) können auch in Zukunft das Eigenkapital weiter beeinträchtigen. Dass Impairments bereits mehrfach zu Abschreibungen in Milliardenhöhe führten, stellt Wertmanagement und Ertragskraft der Segmente infrage. Insbesondere ist ernüchternd, dass aktuell die Veräußerung aller Vermögensgegenstände von DB Cargo wirtschaftlich sinnvoller wäre als die Fortführung dieses Segments. Hier besteht dringender Handlungs- und Entscheidungsbedarf.

3.7 Hintergründe der betrieblichen Entwicklung bleiben offen

Der Konzernabschluss benannte für die Eisenbahnverkehrsunternehmen des Konzerns (DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo) die jeweiligen Jahresdurchschnitte zur **(Un-)Pünktlichkeit**.⁶⁴ Angaben zu den darüberhinausgehenden Zugausfällen machte der Konzern weder

⁵⁹ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 211.

⁶⁰ IAS 36 regelt die Werthaltigkeitsprüfung materieller und immaterieller Vermögenswerte mit bestimmter Nutzungsdauer, die mithilfe eines sog. indikatorbasierten Asset-Impairment-Tests durchgeführt wird. Dieser ist dann durchzuführen, wenn Indikatoren einen möglichen Wertverlust anzeigen. Ferner sind gem. IAS 36 Goodwills sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich einer Werthaltigkeitsprüfung zu unterziehen. DB AG, Integrierter Bericht, S. 226.

⁶¹ DB AG, Integrierter Bericht 2015, S. 203; DB AG, Integrierter Bericht 2020, S. 194.

⁶² DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 227.

⁶³ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 227; DB AG, Integrierter Bericht 2020, S. 199.

⁶⁴ DB Fernverkehr 65,2 %, DB Regio (Schiene) 91,8 %, DB Cargo (Deutschland) 66,1 %. DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 59.

im Konzernabschluss noch in anderen Veröffentlichungen. Auch die wirtschaftlichen Konsequenzen von Verspätungen sind in ihrem Gesamtumfang nicht bekannt, beispielsweise Entschädigungen im Personenfernverkehr, Pönale im Personennahverkehr oder Vertragsstrafen im Güterverkehr. Die direkten und indirekten monetären Auswirkungen auf die Erträge sind damit nicht abschätzbar.

Als **Ursachen** der Qualitätsprobleme nannte die DB AG im Konzernabschluss insbesondere „Überalterung und Störanfälligkeit der Anlagen“, eine „hohe Bautätigkeit“ und „hochbelastete Schienenwege“.⁶⁵ Diese Begründung steht im Einklang mit anderen Presseinformationen des DB AG-Konzerns⁶⁶ und des BMDV.⁶⁷ Vom Ausmaß der Probleme wurde jedoch offensichtlich auch der Konzern als Infrastrukturbetreiber überrascht, prognostizierte er doch noch im März 2022 steigende Pünktlichkeitswerte.⁶⁸ Auch in den Vorjahren wies der Konzern den Netzzustand nicht als Risiko für die weitere Geschäftsentwicklung aus. Näher erläutert wird diese geänderte Einschätzung im diesjährigen Konzernabschluss nicht. Ebenfalls bleibt unklar, in welchem Maße andere Faktoren zu den Problemen beigetragen haben und wie diese künftig verringert werden sollen.

Die dargestellte Überalterung und Anfälligkeit der Infrastruktur war insbesondere nicht dem jährlichen **Infrastrukturzustandsbericht** der DB AG zu entnehmen. Dieser sollte anhand mehrerer, mit dem Bund vereinbarter Kennzahlen den Gesamtzustand der Infrastruktur nachweisen. Im Bericht zum Geschäftsjahr 2021 erreichte die DB AG alle acht sanktionsbewehrten Ziele.⁶⁹ Den Widerspruch zwischen berichtetem und tatsächlichem Netzzustand begründete der Vorstand bei einer Veranstaltung damit, dass „wir uns Kennzahlen ausgesucht [haben], bei denen einigermaßen klar war, dass wir nicht pönalisiert werden.“⁷⁰ Der Bundesrechnungshof berichtete zuletzt dem Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages (Rechnungsprüfungsausschuss) über Diskrepanzen zwischen berichtetem und tatsächlichem Netzzustand.⁷¹ Nach dem Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht für das gerade abgelaufene Geschäftsjahr 2022 sind nur noch sechs der acht Ziele erreicht worden.

Zwischenfazit:

Ausmaß und Geschwindigkeit der Qualitätsverschlechterung, wie z. B. die Unpünktlichkeit, waren im Jahr 2022 dramatisch. Bemerkenswert ist, dass erst der Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht des Jahres 2022 (vom Mai 2023) auf (Qualitäts-)Mängel des

⁶⁵ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 61. Daneben hätten „zum Teil“ bzw. „teilweise“ auch eine angespannte Personalsituation“ gestörte Betriebsprozesse“ zu dieser Negativentwicklung beigetragen.

⁶⁶ DB AG, „Von überlasteter Infrastruktur zum Hochleistungsnetz: DB will Schiene fit für Wachstum und Verkehrsverlagerung machen“, 30. Mai 2022.

⁶⁷ BMDV, „Eckpunkte zur Zukunft der DB und der Schiene“, 22. Juni 2022.

⁶⁸ DB AG, Integrierter Bericht 2021, S. 169.

⁶⁹ DB AG, Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht. Abrufbar unter: https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb_node.html.

⁷⁰ Dr. Richard Lutz, Symposium „Wettbewerb & Regulierung im Eisenbahnsektor“, in Rail Business vom 30. Januar 2023, S. 1.

⁷¹ Beratungsbericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Rechnungsprüfungsausschuss vom 1. Juni 2023, Gz. V 2 - 0002015.

Schienennetzes hinwies. Der integrierte Konzern hat damit die ihm zugeschriebenen Vorteile besserer Vorausschau und Koordinierung nicht nachweisen können. Insbesondere stellt die Abweichung zwischen behaupteter und tatsächlicher Netzqualität die bisherige Überwachungssystematik und Verantwortlichkeiten bei der Infrastruktur grundsätzlich infrage.

4 Bewertung der künftigen wirtschaftlichen Lage der DB AG

Kurzfristiger Ausblick (Geschäftsjahr 2023)

Die Prognose der DB AG sieht für das Jahr 2023 vor, bei der Infrastruktur gleichzeitig Instandhaltung und Investitionen zu verstärken, mehr Fahrgäste bzw. Güter zu transportieren und die Pünktlichkeit – in begrenztem Umfang – zu verbessern. Die Herausforderung wird darin bestehen, diese miteinander in Konflikt stehenden Ansprüche in Einklang zu bringen. So können beispielsweise steigende Investitionen und Instandhaltungen die Pünktlichkeit kurzfristig belasten. Dies kann wiederum das Wachstum limitieren.

Auch unabhängig hiervon erscheint das unterstellte **Wachstum** ambitioniert: Im Personenverkehr prognostiziert der Konzern eine Zunahme von mehr als 15 % durch die Einführung des Deutschlandtickets. Im Personenfernverkehr soll ein vergleichbar starkes Wachstum insbesondere durch mehr Züge eintreten. Im Ergebnis plant der Konzern mit „>155 Mio. Fahrgästen“. Dies würde den Rekordwert des Jahres 2019 von 151 Millionen Fahrgästen deutlich übertreffen. Im Güterverkehr ist nach einem langfristigen Absinken der Verkehrsmenge ein Wachstum von 4 % (in Deutschland) unterstellt, obwohl die anhaltend geringe Pünktlichkeit zu einer rückläufigen Kundenzufriedenheit führt.

Allerdings würde auch das Erreichen dieser Wachstumsziele nicht zu einer positiven **Ertragslage** führen: Das operative Ergebnis des Konzerns soll mit „~-1 Mrd. Euro“ negativ sein. Dabei soll DB Schenker mit „normalisierten“ Frachtraten weiterhin Überschüsse erzielen, die aber von Verlusten im Kerngeschäft von Eisenbahninfrastruktur und -verkehr überlagert werden. Im Kerngeschäft stehen damit die bereits in den vergangenen Jahren gestiegenen (siehe Nummer 3.3) und auch weiter steigenden Kosten⁷² einer schnellen Rückkehr zur Profitabilität im Weg. Das Jahresergebnis wäre demnach das vierte Jahr in Folge negativ.

Die Nettoinvestitionen des Konzerns sollen ebenfalls deutlich zunehmen. Dabei bleibt unklar, in welchem Umfang sich dies auf die Konzernsegmente verteilt und insbesondere der Infrastruktur zugutekommt (siehe Nummer 3.4). Letztlich bleibt auch unklar, inwiefern dieses Anwachsen preis- oder mengenbedingt ist.

⁷² Konkret genannt sind Belastungen aus den Maßnahmen zur Qualitätssicherung/-erhöhung, steigende Energiekosten und Tarifentwicklung. DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 207.

Damit stehen auch im Jahr 2023 die Ertragskraft und die Investitionen nicht im Einklang. Folglich soll die Verschuldung (**Nettofinanzschulden**) um mindestens 4 Mrd. Euro auf „>33 Mrd. Euro“ steigen (inklusive Hybridanleihen 35 Mrd. Euro). In diesem Fall würde die Verschuldung zwischen dem Jahr 2016 und dem Jahr 2023 um durchschnittlich 5 Mio. Euro pro Tag angestiegen sein – trotz der zwischenzeitlichen Stagnation dank der Hilfen des Bundes. Der Bundesrechnungshof hatte bereits im Sonderbericht zur Dauerkrise der DB AG vom März 2023 auf diesen langfristigen Anstieg hingewiesen. Die vom Haushaltsausschuss ehemals festgelegte Verschuldungsgrenze wäre deutlich überschritten.⁷³

Zwischenfazit:

Die Prognose des Konzerns für das Jahr 2023 erscheint mit der gleichzeitigen Steigerung der Fahrgastzahlen, Erhöhung der Investitionen und Verbesserung der Qualität ambitioniert. Ernüchternd ist, dass der Konzern selbst unter diesen Bedingungen und unter weiterer Berücksichtigung von DB Schenker-Überschüssen keine positiven Erträge erwartet. Unter welchen Bedingungen das Kerngeschäft von Eisenbahnverkehr und -infrastruktur mittelfristig Erträge erzielen kann, bleibt offen.

Im Ergebnis werden auch im Jahr 2023 die begrenzte Ertragskraft des Konzerns und die hohen Investitionen nicht in Einklang stehen. Entsprechend soll die Verschuldung im Jahr 2023 deutlich auf „>33 Mrd. Euro“ steigen. Dem stehen erneut keine positiven Erträge gegenüber. Damit besteht das Risiko, dass der Bund angesichts der wirtschaftlichen Probleme des Konzerns zunehmend finanzielle Beiträge leisten muss. Bereits in den letzten Jahren haben milliardenschwere Eigenkapitalhilfen, Förderprogramme und weitere Maßnahmen deutlich zugenommen (vgl. Nummer 3.1). Bemerkenswerterweise nennt der Konzern für die Verschuldungsprognose für das Jahr 2023 keine Obergrenze, sondern nur eine Untergrenze.

Mittel- und langfristiger Ausblick

Der Prognosebericht mit seinen **finanziellen Angaben** beschränkt sich auf das Geschäftsjahr 2023. Für die nachfolgenden Jahre sind keine finanziellen Ziele benannt. Es ist insgesamt ableitbar, dass der Konzern in den kommenden Jahren von niedrigeren Überschüssen ausgeht als in den letzten Jahren erwartet.⁷⁴ Konkrete Prognosen erscheinen aktuell auch herausfordernd: So kann die geplante strukturelle Veränderung des Konzerns (Etablierung der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft) auch Auswirkungen auf die Erträge und die Finanzierung haben. Absehbar ist bereits, dass der Konzern „eine deutliche Erhöhung der Mittel für den Infrastrukturausbau“⁷⁵ vom Bund erwartet. Andernfalls „würden sich

⁷³ Bei Berücksichtigung der Pandemiehilfen, siehe Nummer 3.5.

⁷⁴ Die aktiven latenten Steuern wurden im Konzernabschluss um 700 Mio. Euro reduziert wegen „der deutlich niedrigeren erwarteten künftigen Nutzung steuerlicher Verlustvorträge.“ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 101 und 230. Aktive latente Steuern entstehen beispielsweise, wenn aktuelle Verluste in späteren Geschäftsjahren über Verlustvorträge zu einer geringeren Steuerbelastung führen. Im Umfang der erwarteten künftigen Nutzung können diese Positionen als Vermögensgegenstand aktiviert werden.

⁷⁵ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 181.

erhebliche Risiken für Netzqualität, Transportleistung und wirtschaftliche Entwicklung materialisieren.“⁷⁶ Auch jenseits der Infrastruktur hinaus bestehen weitere Herausforderungen:

- Der Konzern weist darauf hin, dass die Europäische Kommission Unterstützungsleistungen zugunsten der **DB Cargo AG** prüft.⁷⁷ Diese Prüfung umfasst u. a. den unbefristeten Gewinnabführungsvertrag zwischen der DB AG und DB Cargo. Sollte die Verlustübernahme durch die DB AG künftig eingeschränkt werden, müsste sich das defizitäre Segment anderweitig finanzieren und/oder inhaltlich neu aufstellen.
- Der Konzern weist zudem mehrfach auf die weiter bestehenden Inflationsrisiken hin, aus denen sich Belastungen für den Konzern ergeben können.⁷⁸ Auch ein inflationsbedingter **Zinsanstieg** würde sich angesichts der Konzernverschuldung mittelfristig erheblich belastend auswirken. Bereits im Zeitraum 2015 bis 2022 verwendete der Konzern einen Großteil des operativen Ergebnisses für Zinszahlungen (5,1 Mrd. Euro des insgesamt erwirtschafteten bereinigten EBIT von 6,6 Mrd. Euro).⁷⁹

Der Konzern machte im Konzernabschluss darüber hinaus Angaben zur Umsetzung seiner strategischen Ziele, die er ursprünglich im Jahr 2019 unter dem Titel „Starke Schiene“ vorgestellt hatte. Insbesondere benannte er im Konzernabschluss seine Wachstumsziele bis zum Jahr 2027. Insgesamt ergibt sich Folgendes (Abbildung 7):⁸⁰

- Der Konzern gibt zwar an, dass die Unternehmensstrategie die verkehrspolitischen Ziele der Bundesregierung als Basis hat, nämlich die Verdopplung im Schienenpersonenverkehr und einen Modalanteil des Schienengüterverkehrs von 25 %. Während der Bund allerdings die verkehrspolitischen Ziele bis zum Jahr 2030 umsetzen will, macht der Konzern wie in den Vorjahren keine Jahresangabe.
- Im Schienenpersonenfernverkehr soll die Nutzung bis zum Jahr 2027 deutlich von aktuell 132 auf knapp 200 Millionen Fahrgäste gesteigert werden (teilweise Aufholeffekt nach Pandemie). Das strategische Ziel der DB AG von 260 Millionen Fahrgästen⁸¹ wäre trotz dieser Zunahme bis zum Jahr 2030 nur erreichbar, wenn das Wachstum bis dahin fast 10 % pro Jahr beträgt. Vor Beginn der Corona-Pandemie lag das Wachstum zwischen den Jahren 2015 bis 2019 durchschnittlich bei weniger als 4 %.
- Im Schienenpersonennahverkehr sollen die Fahrgastzahlen langfristig auf 2,5 Milliarden pro Jahr steigen. Dies stellt im Gegensatz zu den verkehrspolitischen Zielen des Bundes keine Verdopplung dar, sondern ein Wachstum um ca. 40 %.⁸²

⁷⁶ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 181.

⁷⁷ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 50.

⁷⁸ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 203.

⁷⁹ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 210 (und entsprechend in Vorjahren).

⁸⁰ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 57, 59.

⁸¹ Die DB AG verwendete bei der Formulierung der Strategie im Jahr 2019 als Ausgangsbasis der Verdopplung das Jahr 2015 mit 132 Millionen Fahrgästen im Fernverkehr. DB AG, Integrierter Bericht 2019, S. 76.

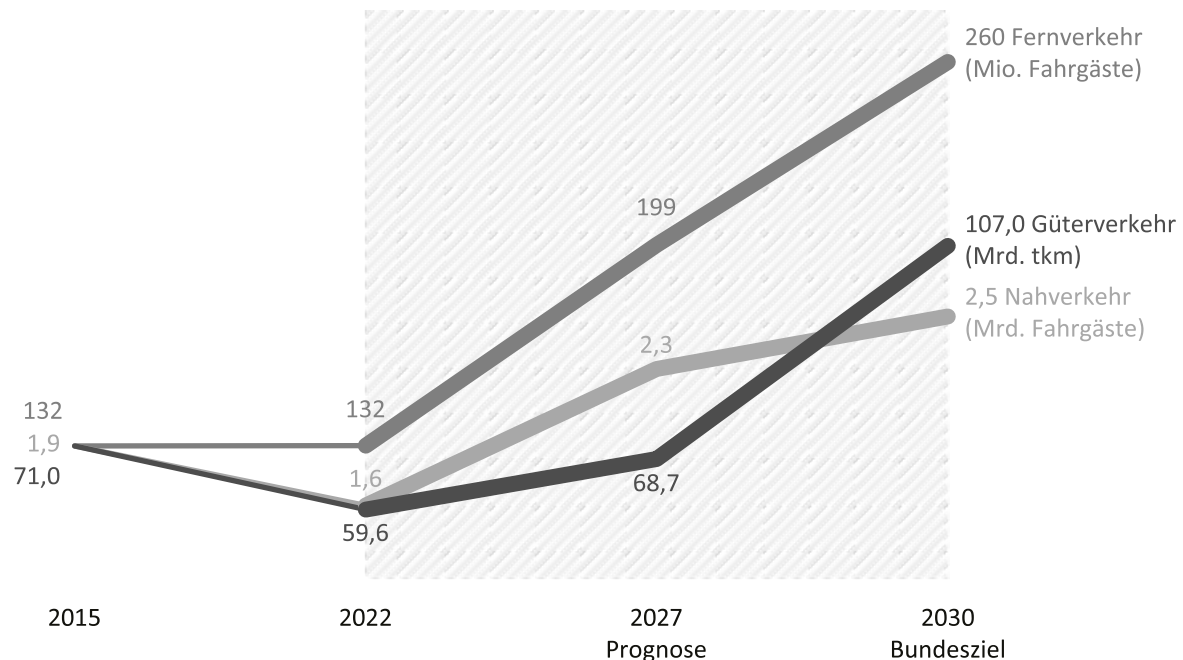
⁸² Die DB AG verwendete bei der Formulierung der Strategie im Jahr 2019 als Ausgangsbasis der Verdopplung das Jahr 2015 mit 1,9 Milliarden Fahrgästen im Schienenpersonennahverkehr. DB AG, Integrierter Bericht 2019, S. 76.

- Im Güterverkehr will der DB AG-Konzern langfristig seine Verkehrsleistung auf 107,0 Milliarden Tonnen-km pro Jahr steigern. In den vergangenen Jahren ist DB Cargo allerdings geschrumpft. Um das Ziel zu erreichen, wäre vom aktuellen Niveau ein Wachstum von 80 % erforderlich. Bis zum Jahr 2027 plant DB Cargo lediglich ein Wachstum von 15 %.
- Sowohl im Personenfernverkehr als auch im Güterverkehr haben sich die Wachstumsannahmen gegenüber dem letztjährigen Konzernabschluss verringert.

Abbildung 7

In Eisenbahnverkehrssegmenten massives Wachstum unterstellt

Die Prognosen der Fahrgastzahlen im Fern- und Nahverkehr sowie der Verkehrsleistung im Güterverkehr für das Jahr 2027 sind ambitioniert. Die Bundesziele erscheinen so bis zum Jahr 2030 außer Reichweite.



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 59 (und entsprechend in Vorjahren).

Inwiefern die Wachstums- und Verlagerungsziele bis zum Jahr 2030 (bzw. in einem überschaubaren Zeitraum) umgesetzt werden können, ist auf Basis der vom Konzern veröffentlichten Zielwerte für das Jahr 2027 fraglich. Dies ergibt sich auch aus Aussagen der DB AG zur Schieneninfrastruktur: Demnach ist es zuerst „das erklärte Ziel, über eine Generalsanierung der wichtigsten Schienenkorridore das hochbelastete Netz bis 2030 zum Hochleistungsnetz und damit zu einem Stabilitätsanker für das System Schiene zu entwickeln.“⁸³ Diese Infrastruktur soll dann „erste Kapazitätserhöhungen ermöglichen, bis dann Neu- und Ausbau ihre volle kapazitative Wirkung entfalten.“⁸⁴ Ein massives Wachstum entsprechend der verkehrspolitischen Ziele erscheint daher auch aus Kapazitätsgründen erst mittelfristig möglich.

⁸³ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 139.

⁸⁴ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 139.

Im Rahmen der Strategiedarstellung passte der Konzern zuletzt auch ein weiteres strategisches Ziel an: Die langfristig angestrebte Pünktlichkeit im Fernverkehr wurde von „>85 %“ auf „>80 %“ gesenkt.⁸⁵ Hintergründe sind nicht genannt. Es bleibt auch unklar, inwiefern eine solche Pünktlichkeitsquote im Taktfahrplan des geplanten Deutschlandtaktes mit engen Anschlusszeiten ausreichend ist. Es bleibt ebenso offen, ab wann sich die Generalsanierung mit den geplanten Streckensperrungen insgesamt positiv auf die Pünktlichkeit auswirkt.

Zwischenfazit:

Der mittel- und langfristige Ausblick des DB AG-Konzerns ist ernüchternd: Die Ertragsperspektiven haben sich weiter reduziert, darüber hinaus bestehen relevante Risiken. Der Bund wird mit dem vom Konzern kommuniziertem Wachstum seine verkehrspolitischen Wachstums- und Verlagerungsziele für den Schienenverkehr bis zum Jahr 2030 absehbar verfehlen. Und auch weitere strategische Ziele wie die Pünktlichkeit wurden ohne Erläuterung reduziert. Dabei bleibt offen, ab wann sich die Generalsanierung positiv auswirkt – oder ob die Generalsanierung auch in den kommenden Jahren als Begründung anhaltender Qualitätseinschränkungen dienen wird. Zugleich weist der Konzern darauf hin, dass der Bund seine Mittel für den Infrastrukturausbau deutlich aufstocken soll.

5 Bewertung der wirtschaftlichen Lage der Konzernsegmente

Der Konzernabschluss der DB AG enthält neben der Darstellung des Gesamtkonzerns auch Erläuterungen zu den einzelnen Konzernsegmenten. Nachstehend sind wesentliche Entwicklungen und Herausforderungen der einzelnen Segmente in Kürze dargestellt. Im Anhang dieses Berichtes sind die Konzernsegmente auf Basis der Angaben im Konzernabschluss detailliert erläutert (Anhang 1).⁸⁶

- **DB Fernverkehr aufgrund der höheren Kapazität auf massives künftiges Wachstum angewiesen:**

DB Fernverkehr hat in den letzten Jahren seine Kapazitäten deutlich ausgebaut und sein Kostenniveau stark erhöht. Im Jahr 2022 konnte es zwar den pandemiebedingten Rückgang der Fahrgastzahlen umkehren, blieb bei den Fahrgästen aber weiterhin unter dem Vorpandemieniveau. Obwohl DB Fernverkehr bereits das frühere Umsatzniveau erreicht hat, ist es aufgrund der Kostensteigerung noch defizitär und weit von den früheren Überschüssen entfernt. Das Segment ist auf ein deutliches Wachstum angewiesen, um künftig profitabel zu arbeiten. Neben der Frage, ob und wie schnell die Nachfrage künftig zunimmt, wird auch entscheidend sein, ob dabei Qualität und Kundenzufriedenheit für weiteres Wachstum sichergestellt werden können. Dies gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund der absehbar weiter bestehenden Infrastrukturprobleme.

⁸⁵ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 57.

⁸⁶ Die Segmentausführungen beziehen sich auf den Integrierten Bericht der DB AG 2022, S. 112 bis 171.

- DB Regio sowohl im Schienen- als auch Busverkehr vor Herausforderungen:**

Der Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr ist insgesamt hoch. Infolgedessen sinken die rückläufigen Marktanteile und Margen von DB Regio. Seit nunmehr drei Jahren ist DB Regio trotz öffentlicher Hilfen defizitär, weil die betrieblichen Kosten insgesamt deutlich stärker gestiegen sind als die Umsätze. Akuter Handlungsbedarf besteht insbesondere in der Sparte Busverkehr, wo Restrukturierungsbemühungen bisher die Verluste nicht verringerten. Auch die Beteiligungen an plattformbasierten Startups für einen multimodalen Nahverkehr sind bisher wirtschaftlich nicht tragfähig. Obwohl der Bund für das Segment DB Regio keinen Gewährleistungsauftrag hat, wird seine Stabilisierung auch künftig wesentliche Management- und Finanzressourcen binden.
- DB Cargo seit Jahren mit massiven betrieblichen, finanziellen und strategischen Problemen:**

Das Segment DB Cargo hat bereits seit Jahren massive betriebliche, wirtschaftliche und strategische Probleme. Diese haben sich im Jahr 2022 weiter verschärft. Die Ursache für die aktuellen Probleme liegt nicht nur in Infrastrukturmängeln: Das Kundenangebot von DB Cargo erfüllt seit längerem die Kundenerwartungen unzureichend (daher sinkende Marktanteile); der Betrieb ist aufgrund anhaltender Kostensteigerungen hoch defizitär; seit dem Jahr 2015 weist das Segment durchgängig Verluste von durchschnittlich fast 1 Mio. Euro pro Tag aus; die verkündeten strategischen Wachstumspläne sind auch nach Einschätzung des Konzerns höchstens langfristig erreichbar.

Die laufende Untersuchung der EU-Kommission zur anhaltenden Übernahme der Segmentverluste durch die DB AG kann dazu führen, dass radikale Verbesserungen der Ertragskraft erforderlich sind, die seit Jahren ausstehen und bisher nur grob skizziert sind. Es bedarf konkreter Maßnahmen, die eine Sanierung von DB Cargo aus eigener Kraft und nicht (nur) über steigende Fördermittel ermöglichen.
- Infrastruktursegmente mit regulierten Erträgen, allerdings massivem Investitionsbedarf:**

Die Infrastruktursegmente erzielen insbesondere wegen ihrer regulierten Einnahmen operative Überschüsse und stabilisieren so wesentlich das Konzernergebnis. Die Qualität der von ihnen bereitgestellten Infrastruktur wird allerdings inzwischen infrage gestellt – zunehmend auch vom DB AG-Konzern selbst. Für die vorgesehene Generalsanierung und den darüber hinaus erforderlichen Neu- und Ausbau des Netzes meldet der Konzern bereits einen hohen Mittelbedarf beim Bund an. Anhand der genannten Zeiträume ist bereits absehbar, dass die verkehrspolitischen Ziele kapazitätsseitig nicht bis zum Jahr 2030 erreicht werden. Für den Bund besteht damit die Gefahr hoher Haushaltsbelastungen zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur, ohne dass der Zeitraum und das Gesamtvolumen der Haushaltsbelastung bisher absehbar sind.
- Segment Beteiligungen/Sonstige intransparent und mit anhaltend hohen Defiziten:**

Im Segment Beteiligungen/Sonstige bündelt der Konzern insbesondere die Serviceeinheiten für andere Segmente sowie nicht umgelegte Kosten für zentrale Managementfunktionen. Der Bundesrechnungshof hatte bereits früher festgestellt, dass die Zusammenfassung zentraler Funktionen und deren Kosten in einem eigenen Segment zwar nachvollziehbar ist, aber das Ausmaß des dort ausgewiesenen Verlustes im externen Vergleich außergewöhnlich hoch ist. Es besteht damit die Gefahr, dass durch eine unvollständige Weiterberechnung die tatsächliche Ertragslage der übrigen Segmente auch im Jahr

2022 positiv verzerrt wird. Wie die für 2023 angekündigte Kostenumlage umgesetzt wird und inwieweit dadurch das Defizit des Segments Beteiligungen/Sonstige verringert wird, bleibt im Detail unklar.

Darüber hinaus ist angesichts des hohen Anteils des Segments am operativen Konzernergebnis und fast 60 000 Mitarbeitenden in diesem Segment⁸⁷ nicht nachvollziehbar, dass im Integrierten Bericht wesentliche Bereiche des Segments nur unzureichend beschrieben werden. Dies gilt sowohl für die Auswahl der beschriebenen Unternehmen als auch für die Erläuterung der wesentlichen Segmentverluste.

- **DB Arriva ohne operatives Defizit, aber mit Verlust aus Teilverkäufen:**

Das operative Ergebnis von Arriva belastet aktuell zumindest nicht mehr den DB AG-Konzern. Es bleibt jedoch abzuwarten, ob durch die geplante Veräußerung des Segments zusätzliche Belastungen entstehen. Bereits im Jahr 2020 und erneut im Jahr 2022 kam es durch Wertkorrekturen zu einer Belastung des Konzernergebnisses von insgesamt mehr als 1,5 Mrd. Euro. Die bisherige Entwicklung stellt bereits jetzt den ökonomischen Sinn des Arriva-Erwerbs im Jahr 2010 infrage. Umso besorgniserregender ist es, dass vor der vollständigen Abwicklung dieses Segments unter dem Dach der DB International Operations im Segment Beteiligungen /Sonstige neue Auslandsaktivitäten auch im Jahr 2022 aufgebaut wurden.

- **DB Schenker mit Rekordergebnis, aber prognostizierter Normalisierung:**

Das Logistiksegment weist seit dem Jahr 2020 stark steigende Umsätze und Erträge auf. Die aktuellen Rekordüberschüsse bei DB Schenker stellen allerdings eine Sondersituation dar. Eine Normalisierung der jüngsten Rekordergebnisse zeichnet sich bereits ab. Damit wird sich der Ergebnisbeitrag des Segments perspektivisch deutlich reduzieren. Zugleich hat der Kauf von USA Truck Inc. beispielhaft gezeigt, dass wesentliche Finanzmittel erforderlich sind, um die Marktposition von DB Schenker langfristig zu erhalten. Angesichts der schwierigen Finanzlage des DB AG-Konzerns steht das Segment damit in Konkurrenz zu den Eisenbahnsegmenten des Konzerns um Investitionsmittel. Die Entscheidung, einen Verkauf von DB Schenker zu prüfen, kann diesen Konflikt perspektivisch lösen. Sie trägt auch dazu bei, den Konzern auf das Bundesinteresse zu fokussieren.

Zwischenfazit:

Der Konzern steht in allen Segmenten vor wesentlichen Herausforderungen: Seit Jahren steigende Kosten belasten die Erträge aller Eisenbahnsegmente. Die wirtschaftliche Stabilisierung der seit längerem defizitären DB Cargo und DB Regio Bus ist bisher nicht gelungen. Dazu kommen massive Qualitätsprobleme bei den Verkehrsunternehmen des Konzerns und insbesondere im Netz. Die DB Netz AG und die DB Station & Service sollen – in einer gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte – die geplante Generalsanierung des Netzes erfolgreich umsetzen und dabei die negativen Auswirkungen auf die Eisenbahnverkehre begrenzen.

DB Arriva konnte zuletzt zwar zumindest ein ausgeglichenes operatives Ergebnis ausweisen. Allerdings ist der Verkauf des Segments voranzutreiben, der im Jahr 2022 bereits zu

⁸⁷ Das Segment Beteiligungen/Sonstiges hat mit knapp 60 000 Mitarbeitenden beispielsweise mehr als die Eisenbahnverkehrssegmente (DB Fernverkehr und DB Regio zusammen 56 877 Mitarbeitende) des Konzerns. Vgl. Integrierter Bericht 2022, S. 89.

deutlichen Wertkorrekturen führte. Bei DB Schenker wird die vom Konzern prognostizierte Normalisierung der Frachtraten zu deutlich sinkenden Erträgen führen. Auch hier wird das laufende Management und der mögliche Verkauf des Segments weiterhin Ressourcen binden.

6 Bewertung der Entwicklungen im ersten Halbjahr 2023

Die wirtschaftliche Lage des Konzerns war im ersten Halbjahr 2023 von folgenden Entwicklungen geprägt:

- Der Umsatz des Konzerns zeigte sich im ersten Halbjahr 2023 deutlich (um 3,0 Mrd. Euro) rückläufig. Dies ging fast vollständig auf das Segment DB Schenker zurück. Entsprechend der Prognose im Konzernabschluss gingen sowohl Mengen als auch Frachtraten zurück (-4,1 Mrd. Euro). Die Umsätze im Systemverbund Bahn stiegen hingegen weiter (+1,3 Mrd. Euro) und lagen damit fast 20 % über dem Vorpandemieniveau.⁸⁸ Zugleich lag die Verkehrsleistung weiterhin unter dem früheren Niveau.
- Auch das operative Ergebnis (bereinigtes EBIT) verschlechterte sich im ersten Halbjahr deutlich. Insgesamt erzielte der Konzern dennoch ein positives operatives Ergebnis (0,3 Mrd. Euro). Dies resultierte vor allem aus dem Ergebnis von DB Schenker (0,6 Mrd. Euro), während die Segmente des Systemverbunds Bahn weiter einen operativen Verlust von insgesamt -0,3 Mrd. Euro erzielten. Trotz Umsatzrekorden trugen sie somit erneut nicht positiv zum operativen Ergebnis bei.⁸⁹
- Trotz der deutlich gestiegenen Umsätze wies der Konzern unter Berücksichtigung von Finanzergebnis und Steuern einen Halbjahresverlust aus (-0,1 Mrd. Euro).⁹⁰ Dazu trugen auch Verluste aus Verkäufen von Arriva-Gesellschaften sowie die Insolvenz der GHT Mobility GmbH (Clevershuttle) bei (vgl. Nummern 5 und 3).⁹¹
- Aufgrund der anhaltend hohen Investitionen bei gleichzeitig geringer Ertragskraft des Konzerns stiegen die Nettofinanzschulden in den ersten sechs Monaten des Jahres 2023 von 28,8 auf 30,3 Mrd. Euro an.⁹² Unter Berücksichtigung der erhaltenen Pandemihilfen ist damit die ehemals bestehende Verschuldungsgrenze überschritten (Nummer 3.5).
- Die aktualisierte Prognose bis Ende des Jahres 2023 bestätigt die finanziellen Ziele weitgehend. So sollen die Nettofinanzschulden auf „> 33 Mrd. Euro“ steigen. Die Wachstumsziele wurden aufgrund des Deutschlandtickets für den Personennahverkehr angehoben. In den weiteren Schienenverkehrssegmenten (Personenfern- und Güterverkehr) reduzierte der Konzern hingegen die Erwartungen für das Jahr 2023.⁹³

⁸⁸ Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2023, S. 21.

⁸⁹ Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2022, S. 21.

⁹⁰ Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2023, S. 70.

⁹¹ Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2023, S. 77.

⁹² Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2023, S. 28.

⁹³ Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2023, S. 68.

- Per 30. Juni 2023 wurden die Überschüsse der Infrastruktursegmente des Konzerns aus dem Jahr 2022 noch nicht an den Bund ausgezahlt, um dann von diesem für Investitionen in die Infrastruktur wieder bereitgestellt zu werden. Diese Mittel kann der Konzern damit konzernweit verwenden (vgl. Nummer 3.4).⁹⁴

Zwischenfazit:

Die Entwicklung im ersten Halbjahr 2023 bestätigte die Herausforderungen: Sowohl der Umsatz als auch das operative Ergebnis des Konzerns gingen deutlich zurück. Dieser Rückgang basierte fast vollständig auf dem Segment DB Schenker. Zugleich konnten die Segmente des Systemverbunds Bahn trotz Umsatzsteigerungen ihr Defizit insgesamt nicht verringern. Damit verstetigt sich die Ertragsschwäche im Kerngeschäft.

Es bleibt zudem kritisch festzuhalten, dass der Konzern zusätzlich durch Unternehmensverkäufe und -insolvenzen im Bereich DB Arriva und New Mobility mit Verlusten belastet wurde. Der Bundesrechnungshof hat auf Risiken aus diesen Aktivitäten jenseits des Gewährleistungsauftrags bereits mehrfach hingewiesen.

Die Nettofinanzschulden sind aufgrund der Ertragsschwäche und der gleichzeitig hohen Investitionen zum 30. Juni 2023 auf 30,3 Mrd. Euro gestiegen. Auch wenn damit der prognostizierte Jahresendwert von „>33 Mrd. Euro“ noch nicht erreicht ist, ist damit bereits zur Jahresmitte die ehemalige Schuldengrenze überschritten.

7 Stellungnahme des BMDV und Abschließende Würdigung

Stellungnahme der Bundesministerien

Das BMDV hat einen Entwurf dieses Berichts am 16. Juni 2023 mit der Möglichkeit der Stellungnahme erhalten. Es hat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht, indem es in Abstimmung mit dem BMF und unter Kenntnisnahme des Bundesministeriums für Wirtschaft- und Klimaschutz nach zweimaliger Fristverlängerung am 8. September 2023 Stellung genommen hat. In dieser Stellungnahme hat es der Beschreibung der wirtschaftlichen Lage des DB AG-Konzerns (Nummer 2) nicht widersprochen. So habe sich die Lage im Jahr 2022 zwar verbessert, dennoch sei die Gewinnzone im Kerngeschäft noch nicht wieder erreicht. Dass das operative Konzernergebnis einen Überschuss ausweise, habe der Konzern dem Logistiksegment DB Schenker zu verdanken. Die Höhe der Verschuldung sieht das BMDV als „kritisch“ an. Zugleich hat es anerkannt, dass die Verschuldung zuletzt „aufgrund der genannten Eigenkapitalmaßnahmen“ stabil geblieben sei – somit also insbesondere dank der verschiedenen Hilfen des Bundes (vgl. Nummer 3.1) und nicht durch konzerninterne Bemühungen.

⁹⁴ Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2023, S. 80.

Auch hinsichtlich der künftigen wirtschaftlichen Entwicklung hat sich das BMDV kritisch geäußert: Die Erwartung an die Verschuldungsentwicklung solle „nach Möglichkeit“ eingehalten werden. Dafür seien auch künftig die vom Bund avisierten Maßnahmen „dringend erforderlich für eine Begrenzung der Verschuldung“. Damit werden die finanziellen Lasten für die anstehende Transformation der Infrastruktur vor allem vom Bund zu tragen sein.

Inwiefern zumindest strukturelle und inhaltliche Veränderungen auf Seiten der DB AG eingefordert werden, bleibt in den Ausführungen des BMDV unklar. Im Wesentlichen hält der Bund als Eigentümer an den bisherigen Ansätzen fest:

- Im defizitären Schienengüterverkehr von DB Cargo sei die seit dem Jahr 2020 bestehende Strategie „Starke Cargo“ weiter aktuell. Das BMDV hält damit daran fest, den Bereich „zu einem europäischen Bahnlogistiker“ weiterzuentwickeln mit „Tür-zu-Tür-Lösungen, die Schienen-, Straßen- und Speditionskompetenz umfassen.“ Das BMDV erläutert indes nicht, wieso es an dieser Ausrichtung festhält, obwohl seit Einführung dieser Strategie die Marktanteile gesunken und die Verluste weiter gestiegen sind.
- Im ebenfalls noch defizitären Schienenpersonenfernverkehr sei eine „baldige Rückkehr in die Gewinnzone absehbar“. Das BMDV begründet dies damit, dass es eine weiter zunehmende Auslastung der Züge erwarte. Inwiefern eine entsprechende Auslastungsverbesserung trotz der aktuellen Pünktlichkeitsprobleme und der anstehenden Generalsanierung möglich ist, bleibt allerdings offen. Im Halbjahresabschluss per 30. Juni 2023 musste der DB AG-Konzern seine Fahrgastprognose im Fernverkehr für das Jahr 2023 reduzieren.
- Auch jenseits des Eisenbahngeschäfts in Deutschland hält das BMDV an den bisherigen Ansätzen fest: So verfügt der Bund weiterhin nur über einen Entwurf für eine Eigentümerstrategie, mit der er seine Ziele hinsichtlich der DB AG festlegen und an der er den Konzern ausrichten sollte. Nach diesem Entwurf sieht das BMDV Auslandsaktivitäten des Konzerns beispielhaft als gerechtfertigt an für „die Gewinnung von Fachkräften für Aktivitäten in Deutschland“ oder „außenwirtschaftliche bzw. politische Interessen.“ Explizit führt das BMDV aus: „Der globale Schienenverkehrsmarkt (...) ist ein strategisch relevanter Markt.“ So unterstütze die DB AG über ihre Tochtergesellschaft DB International Operations „die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie in den jeweiligen Märkten sowie politische Bundesinteressen, indem mit deutschem Eisenbahn-Know-how emissionsarme Mobilitätslösungen gefördert“ werden. Auch jenseits des Schienenverkehrs sind nach den Ausführungen künftig Aktivitäten möglich, sofern eine Verbindung zur Schiene konstruierbar ist (z. B. New Mobility). Mit entsprechend losen Vorgaben wird der Konzern auch künftig weltweit und auch jenseits der Schiene tätig sein können. Maßgeblich sei u. a., dass „keine Nachteile für das Inlandsgeschäft entstehen“. Eine Fokussierung auf das Kerngeschäft in Deutschland ist damit auch künftig nicht sichergestellt – trotz der massiven dortigen Herausforderungen, die die volle Managementaufmerksamkeit verdienen.
- Das BMDV wies darauf hin, dass es „zukünftig“ für Beteiligungen ein „einheitliches Steuerungssystem Erfolgskontrolle“ als kennzahlengestütztes Instrument nutzen werde. Damit will es die „strategischen Wirkungsziele“ in mehreren Dimensionen steuern. Bisher sei man in Abstimmung, entsprechende Wirkungsziele zu drei Konzerngesellschaften der DB AG festzulegen. Eine zeitliche Festlegung machte das BMDV nicht.

Abschließende Würdigung des Bundesrechnungshofes

Die Stellungnahme der Bundesministerien führt insgesamt nicht zu einer geänderten Bewertung der Sachverhalte.

Im Geschäftsjahr 2022 stabilisierte sich die wirtschaftliche Lage des Konzerns merklich: Sowohl das operative Ergebnis (bereinigtes EBIT) als auch das Eigenkapital verbesserten sich, ein weiterer Anstieg der Nettofinanzschulden wurde vermieden. Die Darstellung im Konzernabschluss im Sinne eines „wirtschaftlich erfolgreichen Jahres“⁹⁵ trifft bei näherer Betrachtung allerdings nur bedingt zu. Der Bund steht bei der DB AG weiterhin vor massiven Herausforderungen:

- Der DB AG-Konzern profitierte auch 2022 von anhaltend hohen Bundeshilfen. Ohne diese wären sowohl die Erträge als auch das Eigenkapital deutlich niedriger. Zugleich wäre die Verschuldung deutlich angestiegen, denn weiterhin stehen Ertragskraft und Investitionsbedarf des Konzerns nicht in Einklang (vgl. Nummer 3.1).
- Im Kerngeschäft von Eisenbahninfrastruktur und -verkehr erzielte der Konzern aufgrund signifikanter Kostensteigerungen insgesamt weiter einen Verlust. Allerdings kompensierte die Sonderkonjunktur bei DB Schenker diese Verluste (vgl. Nummern 3.2 und 3.3).
- Die betriebliche Qualität hat sich im Jahr 2022 massiv verschlechtert, wie die Pünktlichkeitsentwicklung zeigt. Ausmaß und Geschwindigkeit der Qualitätsverschlechterung sind überraschend. Der integrierte Konzern hat damit die ihm zugeschriebenen Vorteile einer besseren Koordinierung nicht nachweisen können (vgl. Nummern 3.4 und 3.7).
- Es überrascht, dass sich die aktuell schwierige Situation und die offensichtlichen Handlungsbedarfe nicht in der variablen Vergütung des Vorstands spiegeln. Denn die gewählten Kriterien und Zielwerte führten für das Geschäftsjahr 2022 zu einem signifikanten rechnerischen Anspruch auf eine Erfolgsbeteiligung.⁹⁶
- Zugleich lässt es der Bund zu, dass Vorstände Nebentätigkeiten als Aufsichtsratsmitglieder in konzernexternen Unternehmen aufnehmen.⁹⁷ Auch dies überrascht angesichts der Handlungsbedarfe im DB AG-Konzern.
- Für das Jahr 2023 plant der Konzern zwar die gleichzeitige Steigerung von Fahrgästen, Pünktlichkeit und Investitionen. Doch selbst unter diesen ambitionierten Annahmen geht der Konzern von einem weiteren Jahresverlust und einer um mindestens weitere 4 Mrd. Euro steigenden Verschuldung aus (vgl. Nummer 4).
- Auch der Ausblick ist ernüchternd. Nicht nur haben sich die wirtschaftlichen Perspektiven weiter verschlechtert. Vielmehr rückt auch das Erreichen der verkehrspolitischen Ziele bis zum Jahr 2030 zunehmend außer Reichweite (vgl. Nummer 4). Letztlich bestehen in allen Segmenten dringende und zum Teil grundlegende Handlungsbedarfe, die teilweise seit Jahren nicht gelöst sind (vgl. Nummer 5). Die Entwicklungen im ersten Halbjahr 2023 bestätigen die Herausforderungen weitgehend: Trotz Umsätzen weit über

⁹⁵ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 23.

⁹⁶ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 198 ff.

⁹⁷ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 273.

Vorpandemieniveau ist das Kerngeschäft weiter defizitär und die Wachstumsperspektiven wurden im Fern- und Güterverkehr reduziert (vgl. Nummer 6).

- Trotz dieser Herausforderungen ist nicht erkennbar, dass das BMDV seiner Rolle als Beteiligungsführung hinreichend gerecht wird. Daran ändern auch die für eine unbestimmte Zukunft avisierte Erfolgskontrolle über Wirkungsziele für einzelne DB AG-Gesellschaften nichts. Während die strategische Ausrichtung des Gesamtkonzerns und der einzelnen Segmente faktisch nicht weiter hinterfragt und eingegrenzt werden, wird der Bund perspektivisch seine Zahlungen an die DB AG massiv erhöhen.

8 Empfehlungen

Der Bundesrechnungshof hat dem Bund als Eigentümer der DB AG zuletzt im Rahmen seines Sonderberichts nach § 99 BHO Empfehlungen zur Neuausrichtung des DB AG-Konzerns gegeben.⁹⁸ Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Entwicklung im Konzernabschluss des Jahres 2022 sieht sich der Bundesrechnungshof in seinen damaligen Einschätzungen und Empfehlungen grundsätzlich bestätigt und konkretisiert daher seine damaligen Hinweise.

8.1 Bundesziele für das System Eisenbahn definieren

„Der Bund muss nach weiteren Jahren der Untätigkeit den abstrakten grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrag hinsichtlich des Systems Eisenbahn konkretisieren. In seinem Gesamtkonzept hat er zunächst zu beantworten, „wieviel Eisenbahn“ der Bund „bis wann“ und „zu welchen Kosten“ anstrebt.“⁹⁹

- Der Bund sollte anhand der im Konzernabschluss kommunizierten Wachstumsziele prüfen, inwiefern seine verkehrspolitischen Wachstumsziele bis zum Jahr 2030 noch erreichbar sind (vgl. Nummer 4).
- Sofern die Wachstumsziele in der vom Bund angekündigten Frist realistischerweise nicht umsetzbar sind, sollte der Bund seine Ziele auf ein ambitioniertes, aber erreichbares Niveau anpassen. Nur so können die Akteure im System Eisenbahn angemessene Planungen und Entscheidungen treffen.
- Auch jenseits der quantitativen Wachstumsziele sollte der Bund seine qualitativen Ziele konkretisieren: Zu wesentlichen Qualitäts- und Versorgungskriterien macht der Bund bisher keine Vorgaben. Künftig sollte beispielsweise der langfristige Pünktlichkeits-Zielwert im vertakteten Fernverkehr nicht alleine der Entscheidung des DB AG-Konzerns unterliegen (vgl. Nummer 4).
- Die mit dem quantitativen und qualitativen Wachstum verbundenen Kosten sind gesamthaft zu ermitteln. Dies betrifft angebotsseitig neben der Infrastruktursanierung auch den

⁹⁸ Bericht nach § 99 BHO zur Dauerkrise der Deutschen Bahn AG – Hinweise zur strukturellen Weiterentwicklung vom 15. März 2023.

⁹⁹ Sonderbericht nach § 99 BHO zur Dauerkrise der DB AG vom 15. März 2023, S. 31.

erforderlichen Ausbau des Netzes. Der Bund hat aber auch Kosten nachfrageseitiger Maßnahmen abzuschätzen. Angesichts der bereits aktuell hohen Bundesmittel (vgl. Nummer 3.1) hat der Bund gegebenenfalls abzuwägen, wie klimapolitische und haushälterische Aspekte in Einklang zu bringen sind.

- In der Folge sollte der Bund auch ein konsequentes Monitoring der Zielumsetzung sicherstellen. Dies setzt geeignete Zwischenziele und Hochlaufplanungen für die quantitativen und qualitativen Ziele voraus. So ist die Generalsanierung im Verlauf „bis zum Jahr 2030“ nicht nur mit Baumaßnahmen zu unterlegen, sondern auch mit Qualitätszielen. Nur so kann er bei Abweichungen rechtzeitig mittels zeitlicher, inhaltlicher oder finanzieller Anpassungen reagieren.
- Das BMDV hat bei der Zielfestlegung sicherzustellen, dass der Konzern künftig wieder ein Qualitätsniveau erreicht, welches das angestrebte Wachstum nicht gefährdet. Vor allem sollte die anstehende Generalsanierung nicht dazu führen, dass der Vorstand auf Jahre hinaus aus seiner Verantwortung für eine hinreichende Qualität entlassen wird.

8.2 DB AG auf Eigentümerinteressen ausrichten

„Der Bund darf sich nur dann an einem Unternehmen beteiligen, wenn dies für ein wichtiges Interesse des Bundes erforderlich ist. Bei der DB AG ist dies der grundgesetzliche Gewährleistungsauftrag insbesondere für Eisenbahninfrastruktur und bestimmte Verkehrsangebote. Deshalb muss der Bund in dem Gesamtkonzept auch festlegen, welche Geschäftstätigkeiten diesem Ziel dienen.“¹⁰⁰

- Der Bund muss anerkennen, dass der DB AG-Konzern zu einem wesentlichen Teil jenseits des grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrages des Bundes tätig ist. Dies betrifft zuvorderst die Beteiligung an DB Schenker und DB Arriva, die zusammen mehr als die Hälfte des Konzernumsatzes erzielen. Der Bund sollte unabhängig von deren aktueller wirtschaftlicher Bedeutung für den Konzern die initiierten Veräußerungen eng begleiten und vorantreiben. Dies ist erforderlich, um die Management- sowie Finanzressourcen zu fokussieren und die Probleme im deutschen Schienennetz und -verkehr konzentriert anzugehen.
- Der Bund sollte auch darüber hinaus die Geschäftsaktivitäten des Konzerns kritisch prüfen und im Sinne des Gewährleistungsauftrages einschränken. Gerade im Jahr 2022 hat der Konzern mehrere Großaufträge für Schienenverkehre außerhalb Europas gewonnen (Kanada, Indien, Ägypten) (vgl. Nummer 3.2), bei denen nicht erkennbar ist, wie sie konkret dem Gewährleistungsauftrag des Bundes dienen. Vielmehr beanspruchen sie Ressourcen und können zu wirtschaftlichen Risiken führen. Dies zeigen die Erfahrungen bei DB Arriva.
- Um langfristig die Ausrichtung auf die Interessen des Bundes sicherzustellen, sollte der Bund seine Eigentümerstrategie endlich fertigstellen. Damit die mit der Beteiligung verfolgten Ziele erreicht werden, sollte der Bund klare Ziele und messbare Kriterien festlegen. Dabei sollten die Bundesziele für das System Eisenbahn auf die DB AG

¹⁰⁰ Sonderbericht nach § 99 BHO zur Dauerkrise der DB AG vom 15. März 2023, S. 31.

heruntergebrochen werden und für diese ein angemessenes System der Erfolgskontrolle etabliert werden. Letztlich sind diese Ziele auch angemessen in den Zielvereinbarungen des Vorstands zu berücksichtigen – sowohl hinsichtlich der Kriterien als auch der vereinbarten Zielwerte.

8.3 Strukturmodell für das System Eisenbahn weiterentwickeln

„Die Bundesregierung sollte im Rahmen des Gesamtkonzepts das Strukturmodell für das System Eisenbahn in Deutschland weiterentwickeln. Sie hat dabei zu prüfen, welche anderen Organisationsformen geeignet sind, um den bisherigen integrierten DB AG-Konzern abzulösen. Ein weiteres unkontrolliertes Agieren der DB AG darf der Bund nicht zulassen. Ziel muss sein, das Bundesunternehmen DB AG möglichst wettbewerbsneutral auszurichten, sodass das System Eisenbahn als Ganzes profitiert.“¹⁰¹

- Angesichts der massiven und vor allem überraschenden Verschlechterung der Qualität im Jahr 2022 hat der Bund die Frage zu beantworten, wieso der Integrierte Konzern die ihm zugeschriebenen Vorteile offensichtlich nicht realisieren konnte oder inwiefern er sie aufweist.
- Der Bund sollte perspektivisch untersuchen, welche Optionen bestehen, auch Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG abzugeben. Die aktuelle Beihilfeprüfung der Europäischen Kommission zur Übernahme der Verluste von DB Cargo durch die DB AG unterstreicht die grundsätzliche Problematik. Um den Gewährleistungsauftrag zu erfüllen, muss der Bund nicht zwingend mit eigenen Unternehmen als Marktteilnehmer auf der Schiene tätig sein: Wesentliche Teile des Schienengüterverkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs werden bereits nicht mehr von der DB AG erbracht.
- Der Bund sollte sicherstellen, dass die Überschüsse der Infrastrukturunternehmen stets vollständig an den Bund ausgeschüttet werden, wie dies vertraglich und im Eisenbahnregulierungsgesetz vorgesehen ist. Gerade für das Jahr 2022 würden sonst die regulierten Erträge der Infrastruktur dem Konzern zur Deckung der Verluste in den Verkehrssegmenten zur Verfügung stehen (vgl. Nummer 3.4).

8.4 Endlich wirksamen Einfluss des Bundes sicherstellen

„Beim DB AG-Konzern muss der Bund wie bei allen Unternehmen, bei denen ein wichtiges Bundesinteresse besteht, für angemessene Einflussmöglichkeiten sorgen. Hierfür stehen ihm verschiedene Handlungsoptionen zur Verfügung.“¹⁰²

¹⁰¹ Sonderbericht nach § 99 BHO zur Dauerkrise der DB AG vom 15. März 2023, S. 32.

¹⁰² Sonderbericht nach § 99 BHO zur Dauerkrise der DB AG vom 15. März 2023, S. 33.

- Der Bund steht bei der DB AG vor einer Vielzahl strategischer, wirtschaftlicher und betrieblicher Probleme (vgl. insbesondere Nummern 2 bis 3.7, 4). Er darf sich dabei nicht auf das Bereitstellen immer weiter steigender Haushaltsmittel beschränken. Vielmehr hat er sich umfassend damit zu befassen, welche Faktoren über die Infrastruktur hinaus zu den aktuellen Problemen beigetragen haben. Dies betrifft insbesondere Problemfelder, die dem direkten Verantwortungsbereich des Vorstands zuzurechnen sind (vgl. Nummern 3.2 bis 3.3). Er sollte dabei auch prüfen, ob er über Aufsichtsratsvertreterinnen bzw. -vertreter in den relevanten Konzernunternehmen angemessen vertreten ist und wie diese effektiver auf eine Gegensteuerung hinwirken können.
- Er sollte auch darauf hinwirken, dass aus Kundensicht grundlegende Qualitätsindikatoren vorliegen. Dies betrifft neben unpünktlichen Zügen beispielsweise auch ausgefallene Züge. Auch sollte der Bund seine Kriterien und Zielvorstellungen zur Beschreibung des Netzzustands soweit überarbeiten, dass damit der tatsächliche Netzzustand wiedergegeben werden kann. Dies wird beim bisher erstellten Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht selbst vom Management der DB AG infrage gestellt (vgl. Nummer 3.7).
- Insbesondere angesichts der langjährigen und enormen Verluste im Segment DB Cargo sollte der Bund in den Aufsichtsgremien auf eine effektive Verbesserung der dortigen wirtschaftlichen Lage hinwirken. Dabei ist auch grundsätzlich zu prüfen, ob die strategische Ausrichtung (als europaweit tätiger Anbieter für alle Leistungen der Bahnlogistik) tragfähig und zielführend ist (vgl. Nummer 5 und Anhang 1).
- Der Bund sollte sich auch mit dem erwarteten weiteren Verschuldungsanstieg befassen und einen effektiven Verschuldungsbegrenzungsmechanismus etablieren. Das hohe Verschuldungsniveau in Kombination mit der anhaltenden Ertragsschwäche ist nur mit dem Bund als „schützendem Eigentümer“ haltbar (vgl. Nummer 3.5).

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 – 2022

Anhang 1

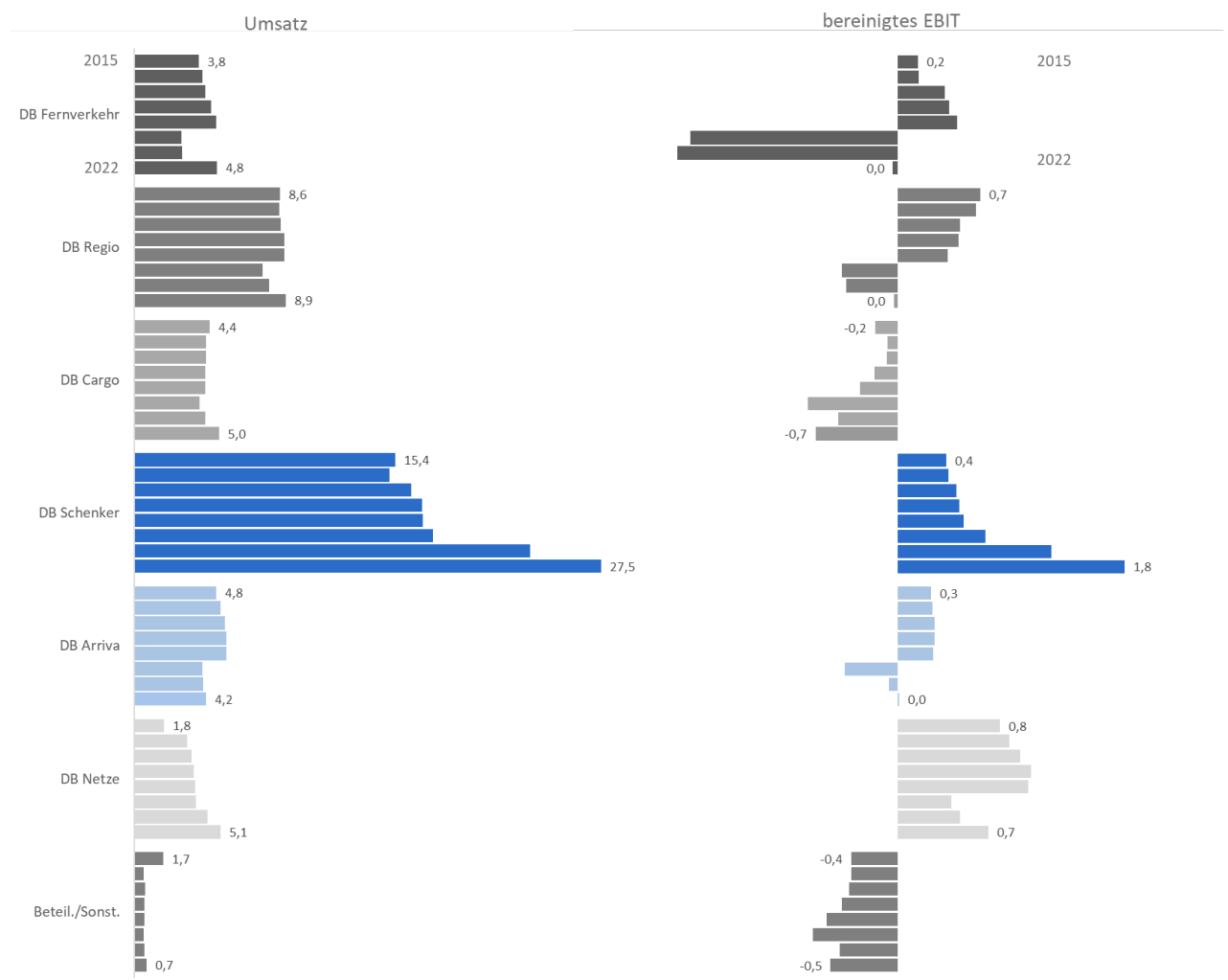
Entwicklung der Konzernsegmente

Im Folgenden wird die Entwicklung der Konzernsegmente im Jahr 2022 dargestellt. Deren wirtschaftliche Entwicklung seit dem Jahr 2015 ist nachstehend überblickartig abgebildet (Abbildung 1)

Abbildung 1

Wirtschaftliche Entwicklung der Konzernsegmente

Umsatz und bereinigtes EBIT der Konzernsegmente 2015 bis 2022 (in Mrd. Euro).



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 214 und 215 (und entsprechende Tabellen in Vorjahren).

DB Fernverkehr ist aufgrund der höheren Kapazität auf massives künftiges Wachstum angewiesen

Der Konzernabschluss weist für das Segment Fernverkehr eine „spürbare Nachfrageerholung“, „anhaltend hohe Investitionen in die Fahrzeugflotte“ und eine „beeinträchtigte Pünktlichkeit“ aus.¹ Diese Darstellung umschreibt die wirtschaftliche Lage und die Herausforderungen im Segment DB Fernverkehr nicht vollumfänglich:

DB Fernverkehr konnte nach der Corona-Pandemie im Jahr 2022 zwar die Fahrgastzahlen wieder auf 132 Millionen Fahrgäste erhöhen (+61 % gegenüber 2021). Diese blieben aber weiterhin unter dem Vorpandemieniveau (151 Millionen Fahrgäste im Jahr 2019).² Insbesondere bei (profitablen) Geschäftskunden blieb die Nachfrage hinter dem früheren Niveau zurück.³

Zugleich baute DB Fernverkehr seit dem Jahr 2019 die Kapazität signifikant aus: Das Segment betrieb im Jahr 2022 deutlich mehr ICE-Züge (+27 %) und beschäftigte mehr Personal (+11 %).⁴ Die Betriebsleistung (in Trassen-km) nahm demgegenüber unterproportional zu (+9 %). Durch die geringere Nachfrage bei höherem Zugangebot lag die Auslastung der Fernverkehrszüge mit 46 % weiterhin deutlich unter dem vorpandemischen Niveau.

Der Umsatz von DB Fernverkehr erreichte im Jahr 2022 trotz der geringeren Fahrgastzahlen weitgehend das Vorpandemieniveau.⁵ Gleichzeitig stiegen in diesem Zeitraum die operativen Kosten um 14 %.⁶ Dies führte im Jahr 2022 erneut zu einem negativen operativen Ergebnis von -39 Mio. Euro (bereinigtes EBIT). Ohne die darin teilweise enthaltene pandemiebedingte Trassenpreisförderung belief sich der operative Verlust auf fast 250 Mio. Euro.⁷ Im Vorpandemiejahr 2019 erzielte das Segment bei vergleichbarem Umsatz noch einen operativen Überschuss von mehr als 480 Mio. Euro.

Eine Rückkehr zur Profitabilität setzt angesichts der gestiegenen Kapazitäten und Kosten bei DB Fernverkehr eine Verkehrsleistung und Umsatz deutlich über dem früheren Niveau voraus. Dies gilt insbesondere, da Kapazitäten und Kosten auch künftig weiter zunehmen werden. DB Fernverkehr plant daher, von aktuell 132 Millionen Fahrgästen bis zum Jahr 2027 auf 199 Millionen Fahrgästen pro Jahr zu wachsen. Dies entspricht einem Wachstum von insgesamt 50 % innerhalb der nächsten fünf Jahre.⁸

¹ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 117.

² DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 117.

³ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 203.

⁴ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 115 und DB AG, Integrierter Bericht 2019, S. 119.

⁵ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 117.

⁶ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 117 und 214; DB AG, Integrierter Bericht 2019, S. 188. Die operativen Kosten berechnet aus Material, Personal und sonstige betrieblichen Aufwendungen.

⁷ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 214. Eine Trassenpreisförderung im Schienenpersonenfernverkehr ist für das Jahr 2023 bisher nicht weiter vorgesehen (Stand 4. Mai 2023).

⁸ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 59.

DB Fernverkehr steht dabei vor der Herausforderung, dieses Wachstum trotz der operativen Probleme zu erreichen: Im Jahr 2022 sank die Pünktlichkeit der DB Fernverkehr auf einen neuen Tiefststand von 65,2%.⁹ Zwar plant der Konzern für das Jahr 2023 eine Stabilisierung der Pünktlichkeit. Aber die ab dem Jahr 2024 geplante Generalsanierung des Netzes (inklusive monatelanger Streckensperrungen) kann die vom Kunden wahrgenommene Qualität auch weiterhin beeinträchtigen und damit das Fahrgastwachstum dämpfen. Nachfrageseitig ist zudem unklar, ob und wie sich das neue „Deutschland-Ticket“ für den Nahverkehr auf die Nachfrage nach kürzeren Fernverkehrsstrecken auswirkt. Ebenfalls offen ist, wann die Nachfrage im profitablen Geschäftskundensegment frühere Niveaus wieder erreicht bzw. diese übertrifft.

DB Regio sowohl im Schienen- als auch Busverkehr vor Herausforderungen

DB Regio konnte im Jahr 2022 – auch wegen des 9-Euro-Tickets – seine Fahrgastzahlen sowohl in seinem Bus- als auch Schienenverkehr beträchtlich steigern. Diese lagen jedoch weiterhin deutlich unter dem Niveau von 2019 (-17 %).¹⁰ Die anhaltend schwache Nachfrage wirkte sich aufgrund der Vertragsgestaltung im Nahverkehr aber nur teilweise auf die Erlöse aus: Bei den zunehmenden Bruttoverträgen liegt das Erlörisiko beim beauftragenden Aufgabenträger, nicht mehr bei DB Regio als Betreiber. Der Betreiber erhält bei dieser Gestaltung eine vertraglich vereinbarte Vergütung unabhängig von den Ticketerlösen. Insgesamt erreichte DB Regio im Jahr 2022 wieder das Umsatzniveau des Vorpandemiezeitjahres 2019.¹¹ Unter Berücksichtigung der sonstigen betrieblichen Erträge, die u. a. auch die Kompensationen aus dem sogenannten ÖPNV-Rettungsschirm enthalten, lagen die Erlöse des Segments sogar höher als im Jahr 2019.¹²

Mit den vermehrten Bruttoverträgen kommt dem Kosten- und Qualitätsmanagement des Betreibers eine zunehmende Bedeutung zu. Seit Pandemiebeginn stiegen bei DB Regio die operativen Kosten um mehr als 1 Mrd. Euro bzw. 12 %.¹³ Im Ergebnis erwirtschaftete DB Regio im Jahr 2022 ein operatives Defizit von 31 Mio. Euro, nachdem es im Jahr 2019 bei niedrigeren Erträgen noch einen Überschuss von mehr als 400 Mio. Euro erreicht hatte. Damit setzt sich der langjährige Ergebnismrückgang fort – im Jahr 2015 betrugen die Überschüsse noch knapp 700 Mio. Euro.¹⁴

⁹ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 117 und IR Berichte der vergangenen Jahre.

¹⁰ Insgesamt betrug die Fahrgastanzahl bei DB Regio 2,072 Milliarden (2019: 2,507 Milliarden). Insbesondere im Schienenpersonennahverkehr blieb die Anzahl der Fahrgäste gegenüber dem Vorpandemieniveau zurück (DB Regio Schiene: -20 %, DB Regio Bus: -6 %). DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 124 ff.

¹¹ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 124.

¹² DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 125.

¹³ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 125 und 214 (und entsprechende Tabellen in Vorjahren).

¹⁴ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 124, DB AG, Integrierter Bericht 2015, S. 132.

Wie in den Vorjahren steht der Konzern insbesondere bei der Sparte DB Regio Bus vor Herausforderungen: Zwar konnte DB Regio Bus im Jahr 2022 Verkehrsleistung und Umsatz um mehr als 10 % steigern. Dies änderte jedoch nichts an der seit Jahren defizitären Lage. Mit seinem Umsatz von 1,3 Mrd. Euro erwirtschaftete die Sparte im Jahr 2022 einen operativen Verlust von -165 Mio. Euro (bereinigtes EBIT). Gegenüber dem Vorjahr ergeben sich damit trotz der Bemühungen keine Verbesserungen. Im Vergleich zum Vorpandemiezeitraum haben sich die dortigen Verluste beinahe vervierfacht.¹⁵ Demgegenüber hat sich die Ertragslage bei DB Regio Schiene mit Umsätzen von 7,9 Mrd. Euro stabilisiert. Diese Sparte wies für das Jahr 2022 einen operativen Überschuss aus (134 Mio. Euro), auch wenn dieser deutlich unter dem Vorpandemieniveau lag.

Die strategischen Ziele von DB Regio sehen vor, die Fahrgastzahlen im Schienenverkehr von zuletzt 1,6 auf 2,25 Milliarden Fahrgäste im Jahr 2027 zu steigern.¹⁶ Perspektivisch soll das Ziel von 2,5 Milliarden erreicht werden. DB Regio verfolgt zur Umsetzung dieser Ziele und zur Abgrenzung von Wettbewerbern zunehmend die Strategie eines verkehrsübergreifenden Nah- und Regionalverkehrs. Dazu hat sich der Konzern in den letzten Jahren an plattformbasierten Startups von Sharing- und Pooling-Angeboten beteiligt (z. B. ioki, CleverShuttle, Mobimeo).¹⁷ Bisher bleibt offen, wann bzw. ob diese Geschäftsmodelle wirtschaftlich tragfähig sein werden. Auch bleibt offen, inwiefern diese Beteiligungen erforderlich sind oder auch andere (weniger bindende) Formen der Zusammenarbeit umsetzbar wären.

Die Einführung des sogenannten Deutschlandtickets kann die Wachstumsziele nachfrageseitig unterstützen. DB Regio wird aber vor der Herausforderung stehen, für ein angemessenes Angebot eine entsprechende betriebliche Qualität bereitzustellen. Die Qualität wird DB Regio nicht zuletzt nach der Pünktlichkeitsverschlechterung im Jahr 2022¹⁸ stabilisieren und auch während der anstehenden Infrastrukturmaßnahmen (Generalsanierung) aufrechterhalten müssen.

Hinweis: Der Bund hat für den Regionalverkehr (Schiene und Bus) keinen grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrag.¹⁹ Im Schienenpersonennahverkehr ist DB Regio mit einem Marktanteil von 66 % der größte von insgesamt 107 Anbietern. Der Marktanteil ist dabei langfristig rückläufig.²⁰

¹⁵ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 126.

¹⁶ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 59.

¹⁷ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 120.

¹⁸ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 124.

¹⁹ Nach § 87e Absatz 4 Grundgesetz bezieht sich der Gewährleistungsauftrag u. a. auf die Verkehrsangebote des Schienennetzes, nicht jedoch auf den Schienenpersonennahverkehr. Dieser wird von den Ländern organisiert.

²⁰ Angabe für das Jahr 2021. Bundesnetzagentur, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2022, S. 15 – 16.

DB Cargo seit Jahren mit massiven betrieblichen, finanziellen und strategischen Problemen

DB Cargo steht seit Jahren vor erheblichen betrieblichen, wirtschaftlichen und strategischen Herausforderungen. Auch im Jahr 2022 haben sich diese insgesamt weiter verschärft. Wesentliche **betriebliche Problemstellungen** sind:

- Mit einer Pünktlichkeit von 66 % war im Jahr 2022 jeder dritte Güterzug der DB AG verspätet.²¹ Die Probleme begründete der Konzern mit „Kapazitätseinschränkungen durch Baumaßnahmen“, „vermehrten Primärstörungen v. a. im Bereich der Infrastruktur“ und „hochausgelasteten Güterverkehrskorridoren“.²² Für das Jahr 2023 geht der Konzern nur von einer marginalen Verbesserung aus.²³ Damit wird die bereits geringe Pünktlichkeit der Vorjahre von weniger als 75 % weiterhin unterschritten.²⁴
- Auch aufgrund der hohen Unpünktlichkeitsrate werden die Kundenanforderungen deutlich verfehlt. Dies zeigt sich in einer geringen Kundenzufriedenheit, die seit Jahren bei maximal 70 % lag.²⁵ Für das Jahr 2023 geht der Konzern von einer weiteren Verschlechterung aus, sodass nur eine Zufriedenheitsrate von „~ 61 %“ von DB Cargo prognostiziert wird.

Diese betrieblichen Probleme haben **wirtschaftliche Folgen** für das Segment:

- DB Cargo weist wie in den vergangenen Jahren auch im Jahr 2022 rückläufige Transportleistungen (Tonnen-Kilometer) aus.²⁶ Dadurch verliert DB Cargo sowohl innerhalb des Schienengüterverkehrs Marktanteile (inzwischen deutlich unter 50 %) als auch gemessen am gesamten Güterverkehr.²⁷ DB Cargo leistete damit entgegen der eigenen Aussage keinen erkennbaren Beitrag zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene.²⁸ Unabhängig von dieser Entwicklung und trotz der erwarteten Verschlechterung der Kundenzufriedenheit plant DB Cargo eine Steigerung der Transportleistung für das Jahr 2023.²⁹
- Die negative Transportmengenentwicklung stand im Jahr 2022 steigenden betrieblichen Kosten gegenüber.³⁰ Im Ergebnis verzeichnete das Segment einen weiter steigenden operativen Verlust (bereinigtes EBIT). Bei einem Umsatz von 5,2 Mrd. Euro belief sich der Verlust auf 665 Mio. Euro, d. h. **mit jedem Euro Umsatz wurde ein Verlust von 13 Cent**

²¹ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 207.

²² DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 130.

²³ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 207.

²⁴ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 59.

²⁵ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 207 (und entsprechende Tabellen in Vorjahren).

²⁶ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 59.

²⁷ DB AG, Integrierter Bericht, S. 112 (und entsprechende Tabellen in Vorjahren). Der Schienengüterverkehr konnte in den letzten Jahren Marktanteile am gesamten Güterverkehr gewinnen (Marktanteil SGV am gesamten Güterverkehr 2015: 17,3 %, 2022: 19,0 %). Vgl. DB AG, Integrierter Bericht 2015, S. 82; DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 112.

²⁸ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 127. Nach der Eigendarstellung im Konzernabschluss leistet DB Cargo einen „bedeutenden Beitrag zu den verkehrs- und klimapolitischen Zielen in Deutschland und Europa“.

²⁹ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 207.

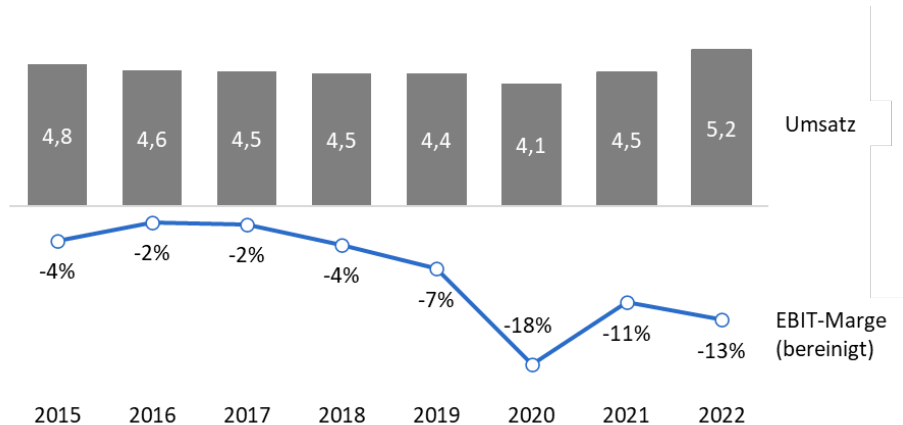
³⁰ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 214.

erzielt (Abbildung 2). Damit hat das Segment nicht nur die Verluste gegenüber dem Vorpandemiejahr 2019 mehr als verdoppelt. Es weist damit auch seit dem Jahr 2015 durchgängig Verluste von durchschnittlich fast 1 Mio. Euro/Tag aus.

Abbildung 2

Anhaltende, sich verschärfende Verluste bei DB Cargo

Umsatz und EBIT-Marge 2015 – 2022 (in Mrd. Euro bzw. Prozent vom Umsatz)



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: DB AG, Integrierte Berichte 2015 – 2022, S. „Segmentinformationen“ im jeweiligen Anhang.

- Die Vermögenswerte des Konzerns sind regelmäßig auf Ebene der Segmente einer Werthaltigkeitsprüfung zu unterziehen (Impairment-Test).³¹ Hierfür wurden auch für DB Cargo die bilanzierten Buchwerte mit der zukünftigen, prognostizierten Ertragskraft des Segments verglichen. Im Konzernabschluss für das Jahr 2022 gab es erneut einen deutlichen Abwertungsbedarf von 1,5 Mrd. Euro.³² Zu einer tatsächlichen bilanziellen Abwertung kam es jedoch nicht, weil sonst die einzelnen Vermögenswerte (insbesondere Lokomotiven und Güterwagen) von DB Cargo unter ihrem Marktwert bilanziert worden wären.³³ Dies bedeutet jedoch letztlich, dass der Verkauf der Vermögensgegenstände von DB Cargo wirtschaftlich sinnvoller wäre als die Fortführung des Segments.
- Die Verluste von DB Cargo wurden in der Vergangenheit von der Muttergesellschaft DB AG aufgrund eines Ergebnisabführungsvertrages übernommen. Die Europäische Kommission untersucht seit Januar 2022 u. a., ob diese anhaltende Verlustübernahme mit EU-Beihilfavorschriften im Einklang stehen.³⁴ Sollte dies künftig eingeschränkt werden, ergäbe sich hieraus die Herausforderung, das defizitäre Segment anderweitig zu

³¹ IAS 36 regelt die Werthaltigkeitsprüfung materieller und immaterieller Vermögenswerte mit bestimmter Nutzungsdauer, die mithilfe eines sog. indikatorbasierten Asset-Impairment-Tests durchgeführt wird. Dieser ist dann durchzuführen, wenn Indikatoren einen möglichen Wertverlust anzeigen. Ferner sind gemäß IAS 36 Goodwills sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich einer Werthaltigkeitsprüfung zu unterziehen. DB AG, Integrierter Bericht, S. 226.

³² DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 227.

³³ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 227; DB AG, Integrierter Bericht 2020, S. 199.

³⁴ Pressemitteilung der Europäischen Kommission: „Kommission leitet eingehende Prüfung der deutschen Unterstützungsmaßnahmen für DB Cargo ein“, abgerufen am 5. Mai 2023 unter https://germany.representation.ec.europa.eu/news/kommission-leitet-eingehende-prufung-der-deutschen-unterstuetzungsmaßnahmen-für-db-cargo-ein-2022-01-31_de.

finanzieren oder neu aufzustellen. Der Konzern weist bereits im Konzernabschluss darauf hin, dass der „Einzelwagenverkehr unter Berücksichtigung der im Bundeshaushalt 2023 vorgesehenen Betriebskostenförderung weiterentwickelt“ werden soll.³⁵ Es bleibt offen, ob dies zu einer höheren Förderung und/oder zu einem geringeren Einzelwagenverkehr führen wird. „Mittel- und langfristig“ sollen sich zudem neue Technologien positiv auf die Effizienz auswirken.³⁶

Letztlich steht DB Cargo auch vor grundlegenden **strategischen Herausforderungen**:

- Die im Jahr 2020 verabschiedete Strategie „Starke Cargo“ geht von einem Wachstumskurs für das Segment aus. DB Cargo hält daran trotz des anhaltenden Rückgangs der Transportmenge und des eigenen Marktanteils weiter fest.³⁷ Konkret soll die Verkehrsleistung ohne Nennung des Zeithorizonts von aktuell 60 auf 107 Milliarden Tonnen-km steigen. Bis zum Jahr 2027 ist allerdings nur ein Wachstum auf 69 Milliarden Tonnen-km vorgesehen.³⁸ Auf absehbare Zeit werden die formulierten Ziele auch nach Einschätzung der DB AG somit nicht erreicht werden.
- Auch das bis zum Jahr 2027 angepeilte Wachstum auf 69 Milliarden Tonnen-km (+15 %) setzt voraus, dass der langjährige Rückgang gestoppt werden kann und dass die absehbaren Infrastrukturmaßnahmen (Generalsanierung) die Attraktivität des Schienengüterverkehrs von DB Cargo nicht zusätzlich beeinträchtigen.
- Im Rahmen der Strategie „Starke Cargo“ soll sich das Segment zu einem umfassenden „Bahnlogistiker“ jenseits der reinen Schienenverkehrsleistung weiterentwickeln.³⁹ DB Cargo übernahm daher im Jahr 2022 den Geschäftsbereich „Full Load Solutions“ von DB Schenker. Damit betreibt DB Cargo nun Lkw-Verkehre u. a. in Osteuropa (Rumänien und Bulgarien). Bisher erzielten diese Aktivitäten nur geringe operative Erträge.⁴⁰

Infrastruktursegmente mit regulierten Erträgen, allerdings massivem Investitionsbedarf

Die Infrastrukturaktivitäten des DB AG-Konzerns sind in den Segmenten DB Netze Fahrwege, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie abgebildet. Deren Erlöse sind weitgehend von der Regulierung der Trassenentgelte (DB Netze Fahrwege) und Stationsentgelte (DB Netze Personenbahnhöfe) bestimmt. Insgesamt erzielten die Infrastruktursegmente im Jahr 2022 ein positives operatives Ergebnis von mehr als 700 Mio. Euro.⁴¹ Dies lag unter dem

³⁵ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 127.

³⁶ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S.127.

³⁷ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 127.

³⁸ DB AG; Integrierter Bericht 2022, S. 59.

³⁹ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 127.

⁴⁰ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 133.

⁴¹ Davon 600 Mio. Euro bei DB Netze Fahrwege. DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 214.

Niveau des Vorpandemiezeitraums. Ursächlich für den Ertragsrückgang waren die seit mehreren Jahren steigenden betrieblichen Kosten.⁴²

Insgesamt führten die Infrastruktursegmente im Jahr 2022 einen Jahresüberschuss von 541 Mio. Euro an die DB AG ab.⁴³ Nach den gesetzlichen Vorgaben und der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) hat die DB AG diese Nachsteuerergebnisse an den Bund als Eigentümer abzuführen.⁴⁴ Sofern dies nicht geschieht, stehen diese Mittel dem DB AG-Konzern in allen Segmenten zur freien Verfügung. Eine Abführung fand bis zum 30. Juni 2023 nicht statt (Nummer 6).

Im Jahr 2022 stand aufgrund zunehmender Verspätungen im gesamten Schienenverkehr vermehrt die Infrastrukturqualität im Fokus. Denn der Konzern begründete die betriebliche Verschlechterung im Konzernabschluss primär damit, dass „das Schienennetz seine Belastungsgrenze erreicht hat. Es ist zu alt, zu störanfällig und hat zu wenig Kapazität.“⁴⁵ Der Integrierte Bericht verweist auf ein „hohes Primärstörgeschehen“ vor allem wegen „Überalterung und Störanfälligkeit der Anlagen“, „hoher Bautätigkeit“, „hochbelasteten Schienenwege“ und auch „externen Sonderereignisse“.⁴⁶ Die Kundenzufriedenheit bei DB Netze Fahrweg nahm vor diesem Hintergrund im Vergleich zum Vorjahr deutlich ab.⁴⁷

Tatsächlich hat die Trassennutzung in den letzten Jahren insgesamt zugenommen, sie lag im Vergleich zum Vorpandemiejahr 2019 allerdings nur begrenzt höher (+4 %).⁴⁸ Eine „Störanfälligkeit“ der Anlagen ist dem bisherigen jährlichen Infrastrukturzustandsbericht der DB AG nicht zu entnehmen.⁴⁹ Auch wies die DB AG in früheren Konzernabschlüssen im Rahmen des Chancen- und Risikoberichts nicht darauf hin, dass kurzfristige und massive Qualitätsver-

⁴² Die betrieblichen Kosten (Material-, Personal- und sonstige betriebliche Aufwendungen) der Infrastruktursegmente sind seit dem Jahr 2015 durchschnittlich um 10,9 % pro Jahr angestiegen. Im Zeitraum des Jahres 2015 bis 2021 (ohne Energiepreisssteigerungen des Jahres 2021 bis 2022) durchschnittlich um 10,8 % pro Jahr. DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 214 f. und Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten der Vorjahre.

⁴³ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 185. Basierend auf den HGB-Einzelabschlüssen.

⁴⁴ Vgl. § 2a.2, S. 9 der dritten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und § 8d Absatz 2 Eisenbahnregulierungsgesetz.

⁴⁵ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 23.

⁴⁶ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 61. Daneben hätten „zum Teil“ bzw. „teilweise“ auch eine angespannte Personalsituation „gestörte Betriebsprozesse“ zu dieser Negativentwicklung beigetragen.

⁴⁷ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 141.

⁴⁸ So betrug die Betriebsleistung auf dem Netz der DB AG im Jahr 2022 1132 Millionen Trassen-km, 2021 1108 Millionen Trassen-km und 2019 1089 Millionen Trassen-km. Vgl. Integrierter Bericht 2022, S. 141.

⁴⁹ Dieser soll anhand mehrerer, mit dem Bund vereinbarter Kennzahlen den Gesamtzustand der Infrastruktur bewerten. Im Bericht zum Geschäftsjahr 2021 wurden alle acht sanktionsbewehrten Ziele erreicht, im Bericht zum gerade abgelaufenen Geschäftsjahr 2022 noch sechs der acht Ziele. DB AG, Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht. Abrufbar unter: https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/LuFV/IZB/izb_node.html.

schlechterungen drohen. Im aktuellen Konzernabschluss für das Jahr 2022 führte sie den unzureichenden Netzzustand ebenfalls nicht im Chancen-Risiken-Bericht an.⁵⁰

Um die Qualität zu verbessern, plant der Konzern, „über eine Generalsanierung der wichtigsten Schienenkorridore das hochbelastete Netz bis 2030 zum Hochleistungsnetz und damit zu einem Stabilitätsanker für das System Schiene zu entwickeln.“⁵¹ Die damit verbundenen Kosten im Gesamtzeitraum sind im Konzernabschluss nicht quantifiziert.

Die so bis zum Jahr 2030 generalsanierte Infrastruktur soll „erste Kapazitätserhöhungen ermöglichen, bis dann Neu- und Ausbau ihre volle kapazitative Wirkung entfalten.“⁵² Der Ausbau erfordere dabei eine „deutliche Erhöhung der Mittel“, ohne den erforderlichen Gesamtzeitraum und die damit verbundenen Investitionen zu konkretisieren.⁵³ Im Jahr 2022 konnte die DB AG das Netz um 68 km auf 33 469 km ausbauen. Dies resultiert im Wesentlichen aus der Eröffnung der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm.⁵⁴ Insgesamt ist das Streckennetz in den letzten Jahren leicht zurückgegangen. Aktuell liegt die Streckenlänge unter dem Niveau des Jahres 2012 (33 505 km).⁵⁵

Hinweis: Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung sieht u. a. vor, die Infrastrukturgesellschaften DB Netz AG und DB Station & Service AG innerhalb des DB-Konzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammenzulegen. Aktuell ist angestrebt, dies zum 1. Januar 2024 umzusetzen.

Segment Beteiligungen/Sonstige intransparent und mit anhaltend hohen Defiziten

Im Segment Beteiligungen/Sonstige bündelt der DB AG-Konzern insbesondere die Serviceeinheiten für andere Konzernsegmente („Business Services“ und „Operational Services“, wie z. B. DB Instandhaltung) sowie die zentralen Managementfunktionen („Sonstige“).⁵⁶ Zudem werden dort Beteiligungen aufgeführt, die keinem anderen Segmenten zugeordnet sind.⁵⁷ Insgesamt verzeichnete das Segment im Jahr 2022 knapp 60 000 Mitarbeitende. Dies

⁵⁰ Stattdessen erwähnt die DB AG noch 2020 die Rekordinvestitionen in das Netz und deren positiven Effekte auf die Kapazität und Qualität. Auch im integrierten Bericht 2021 warnt die DB AG noch nicht vor dem schlechten Zustand des Netzes, sondern erwähnt die hohe Bautätigkeit und geplanten Rekordinvestitionen in das Netz. Vgl. Integrierter Bericht 2020, S. 31 und Integrierter Bericht 2021, S. 19 und 26.

⁵¹ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 139.

⁵² DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 139.

⁵³ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 137 ff.

⁵⁴ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 106 und <https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/projekt/ueberblick/neubaustrecke-wendlingen-ulm/>.

⁵⁵ DB AG, Integrierter Bericht 2012, S. 132.

⁵⁶ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 151 – 154.

⁵⁷ Z. B. DB International Operations, DB Digital Ventures, New Mobility Beteiligungen. Integrierter Bericht 2022, S. 151.

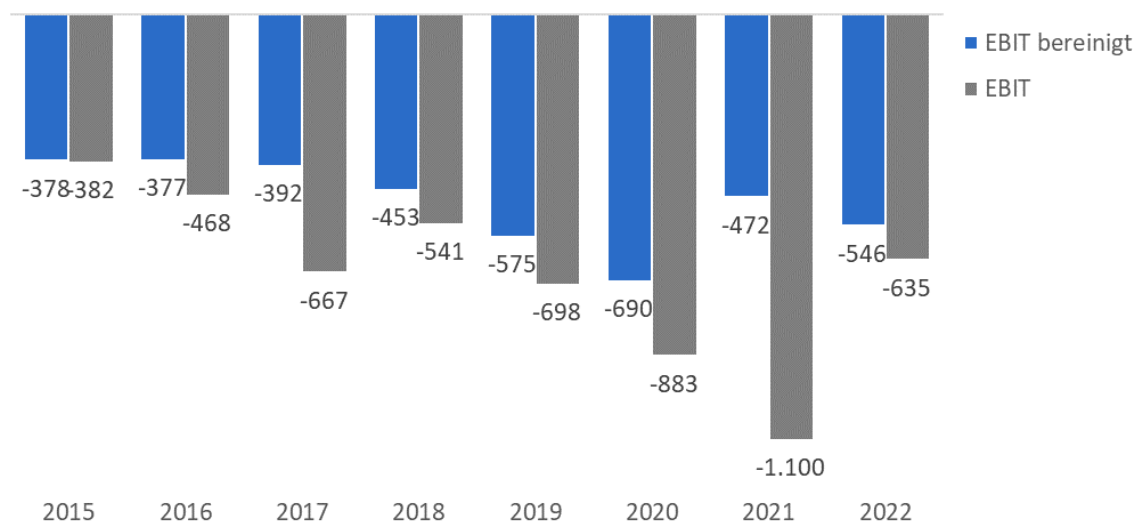
ist mehr als in den einzelnen Eisenbahnverkehrs- oder Infrastruktursegmenten des Konzerns.⁵⁸

Das Segment weist bereits seit Jahren hohe, ansteigende operative Defizite aus, die im externen Vergleich hoch sind.⁵⁹ Sie resultieren sowohl aus einzelnen dort enthaltenen Unternehmen, aber auch aus dem weitgehenden Verzicht der DB AG, eine konzerninterne Umlage zu erheben.⁶⁰ Dies führte auch im Jahr 2022 zu einem operativen Verlust von mehr als - 500 Mio. Euro (bereinigtes EBIT). Lediglich das Segment DB Cargo weist einen höheren operativen Verlust auf. Dabei beträgt das Defizit im Segment Beteiligungen/Sonstige bereits seit dem Jahr 2018 mindestens 400 Mio. Euro (Abbildung 3).

Abbildung 3

Anhaltend hohe Verluste bei Beteiligungen/Sonstige

EBIT und bereinigtes EBIT im Segment Beteiligungen/Sonstige 2015 – 2022 (Mio. Euro).



Grafik und Berechnung (des EBIT): Bundesrechnungshof. Quelle: DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 101 und 215 (sowie entsprechende Tabellen in Vorjahresberichten).

Trotz des hohen Defizits beschränkt sich die Darstellung des Segments Beteiligungen/Sonstige im Konzernabschluss auf weniger als vier Seiten.⁶¹ Dabei werden selektiv Unternehmen des Segments dargestellt. Darunter fallen u. a. die DB E.C.O Group mit größtenteils noch nicht angelaufenen internationalen Projekten (z. B. in Indien und Ägypten) und Unternehmen aus dem Bereich New Mobility. Mit den internationalen Projekten unter dem Dach der DB E.C.O-Group hat sich der Konzern bereits mit mehreren Engagements über Jahrzehnte gebunden, bevor er das Funktionieren des Geschäftsmodells im laufenden Betrieb

⁵⁸ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 89. Bezogen auf die Summe der Mitarbeitenden in den Segmenten DB Fernverkehr und DB Regio (56 877) bzw. DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe (59 507).

⁵⁹ Vgl. Anhang 2, Tabelle 2.

⁶⁰ Vgl. u. a. Beratungsbericht nach § 88 Absatz 2 BHO an die Bundesregierung vom 29. November 2021, Gz. III 4 - 2021 - 0407, S. 39.

⁶¹ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 151 – 154.

nachweisen konnte. Wesentlich größere und für das Kerngeschäft bedeutendere Unternehmen werden nicht dargestellt (z. B. DB Fahrzeuginstandhaltung, DB Systel). Auch erläutert der Konzernabschluss das Defizit des Segments nicht: Die operative Ergebnisverschlechterung im Vergleich zum Vorjahr wird mit „Zuwächsen auf der Ertragsseite“ begründet, die „durch Aufwandssteigerungen mehr als aufgezehrt wurden“.⁶²

Wie in vergangenen Jahren resultieren die Verluste des Segments nicht primär aus den Einheiten für administrative oder operative Dienstleistungen. Vielmehr stammen sie mehrheitlich aus dem Bereich „Sonstige“. In diesem Bereich werden operative Verluste von -583 Mio. Euro ausgewiesen, die mit den nicht auf die übrigen Segmente umgelegten Kosten der Konzernleitung begründet werden.⁶³ Durch den Verzicht auf eine Konzernumlage enthalten die operativen Ergebnisse der übrigen Segmente nicht zwingend alle für diese Segmente relevanten Kosten. Da der DB AG-Konzern ab dem Geschäftsjahr 2023 eine Weiterverrechnung von Kosten plant⁶⁴, ist künftig ein geringeres Defizit im Segment Beteiligungen/Sonstige absehbar.

DB Arriva ohne operatives Defizit, aber mit Verlust aus Teilverkauf

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 europaweiten 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. Ab dem Frühjahr 2020 führte die Pandemie dann zu weiteren wirtschaftlichen Schäden. Nach einem operativen Verlust von -0,4 Mrd. Euro (bereinigtes EBIT) im Jahr 2020 konnte das Segment im Jahr 2021 den Verlust auf -0,1 Mrd. Euro reduzieren, wobei die Verbesserung gegenüber dem Vorjahr „im Wesentlichen“ auf staatlicher Unterstützung basierte.⁶⁵ Im Jahr 2022 erzielte DB Arriva insgesamt ein ausgeglichenes Ergebnis (bereinigtes EBIT von 0,0 Mrd. Euro).⁶⁶ Dabei erholte sich der Umsatz im Jahr 2022 deutlich gegenüber dem Vorjahr, lag aber weiterhin unter dem vorpandemischen Niveau. Dies ist auch durch den zwischenzeitlichen Verlust des Großauftrags Rail North im Frühjahr 2020 bedingt.

Der DB AG-Konzern hat im Jahr 2019 beschlossen, DB Arriva zu veräußern. Ein Verkauf an Investoren scheiterte vor der Pandemie mangels transaktionsfähiger Gebote.⁶⁷ Der Konzern initiierte daraufhin einen strategischen Review, der eine Fokussierung auf Kernmärkte und

⁶² DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 154.

⁶³ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 154.

⁶⁴ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 183.

⁶⁵ DB AG, Integrierter Bericht 2021, S. 144.

⁶⁶ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 160.

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

einen schrittweisen Verkauf vorsah.⁶⁸ Auch das Management von DB Arriva wurde neu besetzt.⁶⁹ Vor diesem Hintergrund veräußerte DB Arriva im Jahr 2022 seine Aktivitäten in den Nicht-Kernmärkten Schweden und Portugal.⁷⁰ Bei diesen Verkäufen entstand insgesamt ein Abwertungsbedarf von 180 Mio. Euro. Dieser Verlust ist als Sondereffekt nicht im operativen Ergebnis von DB Arriva ausgewiesen⁷¹ und auch in der Segmentdarstellung des Konzernabschlusses nicht erkennbar.⁷² Bereits früher kam es zu signifikanten Wertkorrekturen, die jenseits des operativen Ergebnisses anfielen: Zum Halbjahresabschluss 2020 wurde der Firmenwert des Segments vollständig abgeschrieben, was das Konzernergebnis mit 1,4 Mrd. Euro belastete (Impairment).⁷³

DB Schenker mit Rekordergebnis, aber prognostizierter Normalisierung

DB Schenker bietet weltweit Logistikleistungen an (Landverkehr, Luft- und Seefracht, Kontraktlogistik). Dabei hält DB Schenker insbesondere im Bereich der Luft- und Seefracht keine eigenen Kapazitäten vor, sondern chartert diese.⁷⁴

Umsätze und Erträge des Segments entwickelten sich langfristig positiv, wobei das Umsatzwachstum lange Zeit unter 2 % pro Jahr lag.⁷⁵ Das Segment profitierte vor allem seit dem Jahr 2020 von den pandemiebedingten Verwerfungen am Logistikmarkt. Diese führten insbesondere zu deutlich gestiegenen Frachtraten in der See- und Luftfracht. Davon profitierte DB Schenker, aber auch andere Logistiker. Zwischen den Jahren 2019 und 2022 stieg der Umsatz dadurch um 60 %.

Im Jahr 2022 waren bei DB Schenker die Transportmengen bei Land-, Luft- und Seefracht zwar rückläufig. Aufgrund der Frachtraten auf „Rekordhöhe“ konnte DB Schenker allerdings den Umsatz auch in diesem Jahr deutlich steigern.⁷⁶ Getrieben durch die hohen Frachtraten erzielte DB Schenker im Jahr 2022 ein operatives Ergebnis (bereinigtes EBIT) von 1,8 Mrd. Euro, was noch deutlich über dem des Jahres 2021 (1,2 Mrd. Euro) lag.⁷⁷

⁶⁸ DB AG, Integrierter Bericht 2021, S. 141.

⁶⁹ DB AG, Integrierter Bericht 2020, S. 156.

⁷⁰ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 157.

⁷¹ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 221.

⁷² In der Segmentdarstellung ist die Veräußerung beschrieben mit: „Bei der Fokussierung wurden gute Fortschritte erzielt und u. a. der Verkauf der Aktivitäten in Schweden und Portugal abgeschlossen“. DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 157.

⁷³ 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.

⁷⁴ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 166.

⁷⁵ Das durchschnittliche Umsatzwachstum zwischen den Jahren 2011 und 2019 betrug 1,8 %.

⁷⁶ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 164 und 169.

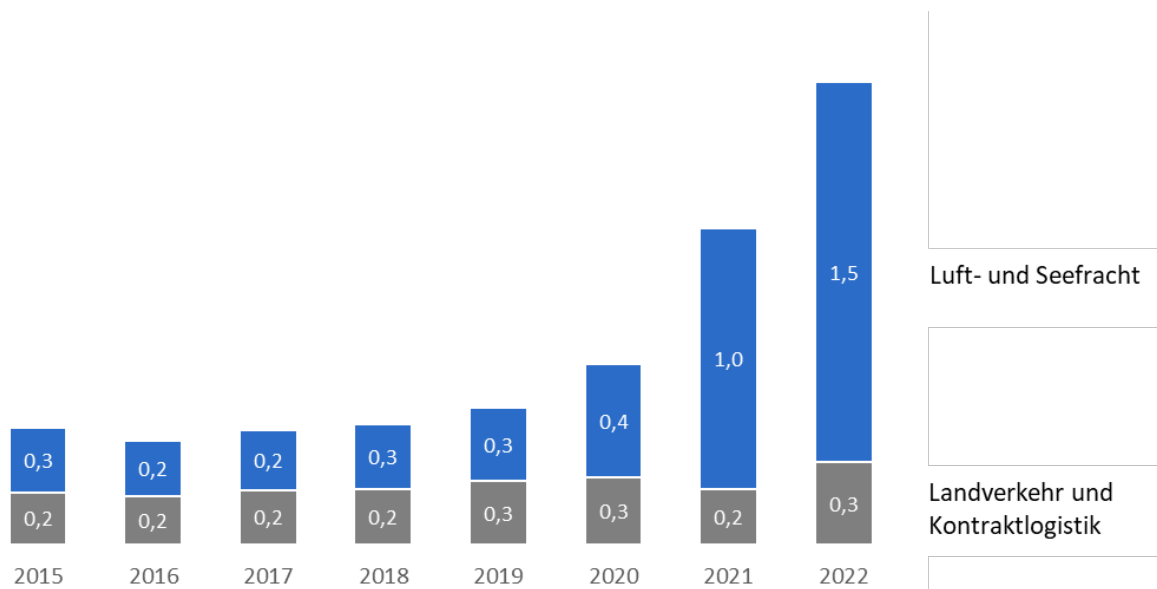
⁷⁷ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 169.

Insgesamt lag das Ertragsniveau der Jahre 2020 bis 2022 aufgrund der Sonderkonjunktur deutlich über den Vorjahren: Im Zeitraum der Jahre 2015 bis 2019 steuerte DB Schenker jährlich ca. 0,5 Mrd. Euro zum Konzernergebnis bei (bereinigtes EBIT). Diese Überschüsse stiegen in den Jahren 2020 bis 2022 auf bis zu 1,8 Mrd. Euro. Sie gingen dabei im Wesentlichen auf die Luft- und Seefracht zurück (Abbildung 4).

Abbildung 4

Rekordergebnis von DB Schenker durch Luft- und Seefracht

Operative Ergebnisentwicklung (bereinigtes EBIT) von DB Schenker der Jahre 2015 bis 2022 (in Mrd. Euro).



Grafik und Berechnung (des EBIT Landverkehr und Kontraktlogistik): Bundesrechnungshof. Quelle: Integrierter Bericht 2022, S. 170 f. und Spartenausweise in Vorjahresberichten.

Der Konzernabschluss weist darauf hin, dass Ende des Jahres 2022 eine Normalisierung des Marktumfelds einsetzte.⁷⁸ Auch in seiner Prognose für das Jahr 2023 hat der Konzern auf hohe Unsicherheiten hinsichtlich der Frachtraten hingewiesen.⁷⁹

Während DB Schenker sein Ergebnis langfristig steigern konnte, verschlechterte sich zugleich seine relative Marktposition im Vergleich zu den Wettbewerbern.⁸⁰ DB Schenker möchte daher „seine Marktposition weiter stärken“ und durch weitere Expansion seinen Kunden weltumspannende Netzwerke anbieten.⁸¹ Ausdruck dieser Strategie war im Jahr 2022 der Erwerb des US-amerikanischen Lkw-Logistikers USA Trucks Inc. für 435 Mio. USD.⁸² Das Ziel dieser Transaktion war es, „führender Anbieter von Transportlösungen in Nordamerika“ zu

⁷⁸ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 171.

⁷⁹ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 203.

⁸⁰ So verlor es in der Luft- und in der Seefracht Ränge gegenüber den Wettbewerbern. Integrierter Bericht 2015, S. 63; DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 38.

⁸¹ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 166.

⁸² Drucksache 20/3084 des Deutschen Bundestages.

werden.⁸³ Mit solchen schienenfremden Investitionen steht das Segment in Konkurrenz mit den Eisenbahnsegmenten des Konzerns um die begrenzten Investitionsmittel.

Der Bundesrechnungshof hatte 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.⁸⁴ Im Jahr 2022 hat der Aufsichtsrat der DB AG dem Vorstand den Auftrag erteilt, einen möglichen Verkauf zu prüfen und vorzubereiten.⁸⁵ Ergebnisse waren hierzu bis zum 16. Juni 2023 noch nicht bekannt.

⁸³ https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/DB-Schenker-uebernimmt-amerikanischen-Transportanbieter-USA-Truck-7789614# (abgerufen am 21. Oktober 2022).

⁸⁴ 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/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2019/db-ag-und-bundesinteresse-volltext.html>.

⁸⁵ Abrufbar unter: https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Aufsichtsrat-beschliesst-Vorbereitungen-fuer-Schenker-Verkauf--8970420.

DB AG im externen Vergleich

Tabelle 1

DB AG im Jahr 2022 mit geringen Bereinigungen außerordentlicher Effekte im externen Vergleich

Verhältnis von bereinigtem Ergebnis (EBIT bzw. EBITDA) und den enthaltenen Bereinigungen verschiedener Konzerne (2015 – 2022, in Mrd. Euro).

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
DB AG								
Bereinigtes EBIT	1,759	1,946	2,152	2,111	1,837	-2,903	-1,552	1,253
davon Bereinigungen	1,913	0,485	0,464	0,292	0,453	1,854	-1,254	-0,015
Anteil Bereinigung in %	109	25	22	14	25	-64	81	-1
zum Vergleich (in %)								
Dt. Telekom (EBITDA AL)	8	-5	-8	-7	-6	-5	-9	10
Dt. Post AG (EBIT)	0	0	0	0	0	0	0	0
Dt. Lufthansa AG (EBIT)	8	-30	-11	-5	8	-35	1	18

Quelle: DB AG, Integrierte Berichte der genannten Gesellschaften 2015 – 2022, Berechnung (der Anteile) Bundesrechnungshof.

Tabelle 2

Im externen Vergleich hohes Defizit in Beteiligungen/Sonstige EBIT (vor Bereinigung) im Segment Beteiligungen/Sonstige („BetSo“) im externen Vergleich (2015 – 2022, in Mio. Euro).

	2015	2018	2021	2022
DB AG				
EBIT BetSo	-382	-541	-1 100	-635
EBIT restl. Segmente	228	2 360	802	1 903
Verhältnis BetSo/Rest (in %)	-168	-23	-137	-33
<i>zum Vergleich (in %)</i>				
Dt. Telekom AG	-1	-4	-2	-2
Dt. Post AG	-13	-12	-5	-5
Dt. Lufthansa AG	-17	-5	23	-20

Quelle: DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 215 und 221 (und entsprechende Tabellen der Vorjahre); Geschäftsberichte Deutsche Telekom AG (Anteil an EBITDA AL); Deutsche Post AG (Anteil an EBIT); Deutsche Lufthansa AG (Anteil EBIT). Berechnung (der Anteile) Bundesrechnungshof.

Anhang 3: GuV- und Bilanz-Übersicht, 2010 – 2022

Gewinn- und Verlustrechnung DB AG-Konzern 2010-2022 (Mio. Euro)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Umsatz	34.410	37.979	39.296	39.107	39.728	40.403	40.557	42.693	44.065	44.430	39.901	47.075	56.296
Bestandsveränderung	2.207	2.457	2.614	2.649	2.694	2.699	2.741	2.900	3.091	3.166	3.564	3.884	4.129
Gesamtleistung	36.617	40.436	41.910	41.756	42.422	43.102	43.298	45.593	47.156	47.596	43.465	50.959	60.425
sonstige betriebl. Erträge	3.120	3.062	3.443	2.853	2.824	2.772	2.834	2.954	2.998	3.030	3.439	5.901	4.541
Materialaufwand	- 19.314	- 20.906	- 20.960	- 20.414	- 20.250	- 20.208	- 20.101	- 21.457	- 22.258	- 22.262	- 22.757	- 28.419	- 33.623
Personalaufwand	- 11.602	- 13.076	- 13.817	- 14.383	- 14.919	- 15.599	- 15.876	- 16.665	- 17.301	- 18.152	- 18.297	- 19.219	- 20.300
sonstige betriebl. Aufwendungen	- 4.092	- 4.375	- 4.719	- 4.817	- 5.057	- 5.750	- 5.677	- 5.890	- 6.088	- 5.157	- 5.235	- 5.716	- 5.777
EBITDA	4.729	5.141	5.857	4.995	5.020	4.317	4.478	4.535	4.507	5.055	0.615	3.506	5.266
Abschreibungen	- 2.912	- 2.964	- 3.328	- 3.228	- 3.190	- 4.471	- 3.017	- 2.847	- 2.688	- 3.671	- 5.372	- 3.804	- 3.998
EBIT	1.817	2.177	2.529	1.767	1.830	0.154	1.461	1.688	1.819	1.384	- 4.757	- 0.298	1.268
Informatorisch: Bereinigungen	- 0.049	- 0.132	- 0.179	- 0.469	- 0.279	- 1.913	- 0.485	- 0.464	- 0.292	- 0.453	- 1.854	- 1.254	- 0.015
Informatorisch: EBIT bereinigt	1.866	2.309	2.708	2.236	2.109	1.759	1.946	2.152	2.111	1.837	- 2.903	- 1.552	1.253
Finanz-/Beteiligungsergebnis	- 0.917	- 0.818	- 0.981	- 0.891	- 0.893	- 0.778	- 0.755	- 0.720	- 0.647	- 0.703	- 0.727	- 0.490	- 0.336
Ertragsteuern	- 0.158	- 0.027	- 0.071	- 0.227	- 0.051	- 0.379	- 0.010	- 0.203	- 0.630	- 0.001	- 0.223	- 0.123	- 1.159
Jahresergebnis	1.058	1.332	1.477	0.649	0.988	1.311	0.716	0.765	0.542	0.680	- 5.707	- 0.911	- 0.227
direkt in Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen	0.206	0.014	- 0.123	- 0.157	- 1.161	- 0.897	- 0.538	- 0.482	- 0.741	- 0.673	- 1.282	- 1.619	- 2.347
Gesamtergebnis	1.264	1.346	1.354	0.492	- 0.173	- 0.414	0.178	1.247	- 0.199	0.007	- 6.989	0.708	2.120

Bilanz DB AG-Konzern 2010-2022 (Mio. Euro, Struktur Bundesrechnungshof)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Aktiva													
Immaterielle Vermögenswerte	4.154	4.169	4.186	4.115	4.195	3.762	3.691	3.599	3.730	3.894	2.290	2.387	2.854
Sachanlagevermögen	37.873	37.372	37.630	37.696	39.022	39.059	38.884	39.608	40.757	46.591	47.704	50.100	52.268
Finanzanlagevermögen	0.592	0.597	0.550	0.527	0.493	0.530	0.547	0.541	0.532	0.546	0.516	0.561	1.082
Derivative Finanzinstrumente	0.375	0.451	0.201	0.086	0.102	0.398	0.399	0.179	0.263	0.315	0.164	0.406	0.748
Vorräte	0.916	0.991	0.989	0.948	0.959	1.018	1.062	1.151	1.369	1.520	1.937	2.155	2.076
Forderungen Lieferungen/Leistungen	3.877	4.094	4.202	4.113	4.146	4.018	3.974	4.571	4.962	4.871	4.849	6.476	6.334
Forderungen und sonst. Vermögenswerte	1.270	0.853	1.008	1.144	1.331	1.390	1.806	1.974	2.338	2.852	3.400	3.862	5.293
Flüssige Mittel	1.475	1.703	2.175	2.861	4.031	4.549	4.450	3.397	3.544	3.993	3.411	4.591	5.138
Aktive latente Steuern	1.471	1.461	1.584	1.404	1.604	1.335	1.511	1.416	1.032	1.246	1.164	1.305	0.510
Passiva													
Eigenkapital - exkl. Hybridanleihe	- 14.316	- 15.126	- 14.978	- 14.912	- 14.525	- 13.445	- 12.657	- 14.238	- 13.592	- 12.930	- 5.268	- 8.619	- 12.677
Eigenkapital - Hybridanleihe	- 0.000	- 0.000	- 0.000	- 0.000	- 0.000	- 0.000	- 0.000	- 0.000	- 0.000	- 1.997	- 2.002	- 2.002	- 2.002
Pensionsverpflichtungen	- 1.938	- 1.981	- 3.074	- 3.164	- 4.357	- 3.688	- 4.522	- 3.940	- 4.823	- 5.354	- 6.517	- 5.031	- 2.970
Sonstige Rückstellungen	- 6.256	- 5.610	- 5.162	- 4.883	- 5.044	- 5.311	- 5.334	- 5.117	- 5.068	- 5.098	- 6.041	- 7.496	- 7.570
Finanzschulden	- 18.553	- 18.351	- 18.613	- 19.313	- 20.334	- 22.428	- 22.481	- 22.076	- 23.244	- 28.693	- 33.324	- 34.486	- 35.273
Derivative Finanzinstrumente	- 0.180	- 0.189	- 0.315	- 0.442	- 0.680	- 0.655	- 0.319	- 0.382	- 0.391	- 0.366	- 0.379	- 0.219	- 0.405
Verbindlichkeiten Lieferungen/Leistungen	- 4.286	- 4.312	- 4.406	- 4.379	- 4.949	- 4.679	- 5.100	- 5.157	- 5.491	- 5.789	- 6.312	- 8.097	- 7.940
Sonstige Verbindlichkeiten	- 3.582	- 3.554	- 3.516	- 3.437	- 3.823	- 3.835	- 3.913	- 3.782	- 4.118	- 3.960	- 4.233	- 4.476	- 5.800
Passive Abgrenzungen	- 2.515	- 2.315	- 2.217	- 2.141	- 2.063	- 1.853	- 1.870	- 1.623	- 1.648	- 1.478	- 1.205	- 1.249	- 1.425
Passive latente Steuern	- 0.377	- 0.353	- 0.244	- 0.223	- 0.108	- 0.165	- 0.128	- 0.121	- 0.152	- 0.163	- 0.154	- 0.168	- 0.241
Bilanzsumme	52.003	51.791	52.525	52.894	55.883	56.059	56.324	56.436	58.527	65.828	65.435	71.843	76.303
Informatorisch: Eigenkapitalquote	27,5%	29,2%	28,5%	28,2%	26,0%	24,0%	22,5%	25,2%	23,2%	22,7%	11,1%	14,8%	19,2%