



Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO

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

zur Betätigung des Bundes bei der DB AG im
Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung im
Konzernabschluss 2023

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 - 0002566

22. Oktober 2024

Dieser Bericht des Bundesrechnungshofes ist urheberrechtlich geschützt.

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	3
1	Hintergrund der Berichterstattung	6
2	Lage des DB AG-Konzerns im Jahr 2023: Massive Verluste und Höchststände bei Verschuldung und Unpünktlichkeit	7
3	Alle Eisenbahnverkehrssegmente Verlustbringer	15
3.1	DB Fernverkehr mit Verlust trotz gestiegener Verkehrsleistung	15
3.2	DB Cargo bleibt nach hohen Verlusten weiter ein Sanierungsfall	17
3.3	DB Regio nicht profitabel trotz Deutschland-Ticket	19
4	Die Segmente der Infrastruktur	21
4.1	Wirtschaftliche Lage	21
4.2	„Vorleistungen“ für Schienennetz – Sachverhalt und mögliche Erstattung bleiben unklar	22
4.3	DB AG-Konzern übernimmt keine Hauptverantwortung für Netzzustand und Sanierung	24
5	Weitere Segmente	26
5.1	DB Arriva – Auslandsengagement mit Milliardenverlust	26
5.2	DB Schenker mit rückläufigem Ergebnisbeitrag	27
5.3	Beteiligungen/Sonstige: hohe Verluste trotz Konzernumlage	28
6	Prognosequalität, Ziele und Maßnahmen	30
6.1	Prognosen der DB AG regelmäßig zu optimistisch	31
6.2	Ziele und Maßnahmen des DB AG-Konzerns unklar dargestellt	34
7	Entwicklungen im ersten Halbjahr 2024	36
8	Stellungnahme des BMDV und Abschließende Würdigung	38
9	Empfehlungen	43

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 2023 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. Der vorliegende Beratungsbericht soll die Transparenz zum DB AG-Konzern erhöhen. Er soll damit die Bundesministerien unterstützen, die wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2023 zu beurteilen und die Herausforderungen im DB AG-Konzern zu adressieren. ([Nummer 1](#))

- 0.1 Die wirtschaftliche Lage des DB AG-Konzerns hat sich im Geschäftsjahr 2023 weiter drastisch verschlechtert. In seinem Kerngeschäft, dem Systemverbund Bahn mit den Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen, verzeichnete der DB AG-Konzern einen massiven betrieblichen Verlust von 2,1 Mrd. Euro. Aufgrund dessen sowie gestiegener Zinsaufwendungen, dem verlustreichen Verkauf der europäischen Nahverkehrstochter DB Arriva und Sondereffekten weist der DB AG-Konzern einen Jahresfehlbetrag von 2,4 Mrd. Euro aus. Dies ist der zweithöchste Jahresfehlbetrag des DB AG-Konzerns seit der Bahnreform im Jahr 1994. Gleichzeitig stieg die Verschuldung auf Rekordhöhe, während das Eigenkapital trotz weiterer Hilfen des Bundes sank. Trotz steigender Investitionen verfehlte die DB AG ihr Investitionsziel für das Jahr 2023. Zudem verschlechterte sich die Betriebsqualität weiter. Die Negativrekorde bei der (Un-)Pünktlichkeit im Fernverkehr aus dem Vorjahr unterbot der Konzern im Jahr 2023 nochmals. ([Nummer 2](#))
- 0.2 Die schlechte Situation des DB AG-Konzerns zeigte sich auch bei seinen Eisenbahnverkehrsunternehmen (insgesamt mit betrieblichem Verlust von 0,6 Mrd. Euro). Jedes einzelne Eisenbahnverkehrssegment im DB AG-Konzern erzielte im Jahr 2023 einen betrieblichen Verlust, der auch grundsätzliche Fragen nach der Tragfähigkeit des Geschäftsmodells aufwirft:
- DB Fernverkehr konnte die Verkehrsleistung gegenüber dem Vor-Corona-Jahr 2019 leicht steigern, erreichte aber keine vergleichbaren Fahrgastzahlen. Gleichzeitig baute DB Fernverkehr seine Kapazitäten mit Zügen und Personal massiv aus. Dies führte im Jahr 2023 erneut zu einem betrieblichen Verlust. Es bleibt unklar, mit welchen Maßnahmen und bis wann das Segment zu früherer Ertragskraft zurückfinden kann. ([Nummer 3.1](#))
 - DB Cargo musste erneut einen hohen betrieblichen Verlust von fast einer halben Milliarde Euro hinnehmen. Ursächlich waren erneut rückläufige Transportmengen und gestiegene betriebliche Kosten. Neben dem Einzelwagenverkehr belastete auch das europäische Auslandsgeschäft das betriebliche Ergebnis. Der DB AG-Konzern will das Segment mit einem „Transformationsprogramm“ sanieren, hält aber an der bisher erfolglosen strategischen Ausrichtung als „Europalogistiker“ fest. Unter diesen Voraussetzungen erscheint ein ausgeglichenes betriebliches Ergebnis unrealistisch. ([Nummer 3.2](#))

- DB Regio erreichte trotz Deutschland-Ticket nicht seine Fahrgastzahlen aus dem Vor-Corona-Jahr 2019. Dies ging einher mit einem Verlust von Marktanteilen im Schienenpersonennahverkehr. Nachdem das Segment im Jahr 2019 noch einen betrieblichen Gewinn von 400 Mio. Euro erzielen konnte, stiegen die betrieblichen Kosten seitdem stärker als die Umsätze. Daher wies das Segment nun einen betrieblichen Verlust von 22 Mio. Euro aus. Ohne öffentliche Hilfen wäre der betriebliche Verlust deutlich höher ausgefallen. ([Nummer 3.3](#))

0.3 Auch die Infrastruktursegmente des DB AG-Konzerns verzeichneten insgesamt einen betrieblichen Verlust von 1,1 Mrd. Euro. ([Nummer 4.1](#))

- Der DB AG-Konzern begründete die hohen Verluste mit den für den Bund erbrachten sogenannten „Vorleistungen“. Er hat jedoch nicht nachvollziehbar erläutert, welche konkreten Maßnahmen er vorfinanziert hat und wie sich diese von den grundsätzlich selbst zu tragenden Instandhaltungsmaßnahmen und Investitionen unterscheiden. Zudem unterstellt er mit dem Begriff „Vorleistung“, dass zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Konzernabschlusses gegenüber dem Bund ein Erstattungsanspruch bestanden hätte. Dafür gab es jedoch zu diesem Zeitpunkt keine Rechtsgrundlage. Erstaunlich ist zudem, dass der DB AG-Konzern ohne seine „massiven Vorleistungen“ weniger eigene Mittel in das Schienennetz investiert hätte als im Vorjahr. Die Darstellung des DB AG-Konzerns im Jahr 2023 von eigenen Investitionen in Rekordhöhe ist vor diesem Hintergrund nicht haltbar. ([Nummer 4.2](#))
- Der DB AG-Konzern berichtete auch im diesjährigen Konzernabschluss über den Zustand des Schienennetzes und die Sanierungsvorhaben, insbesondere die „Generalsanierung“. Diese stellte der DB AG-Konzern als „gemeinsames“ Projekt mit dem Bund und weiteren Partnern dar. Damit „vergemeinschaftet“ der Konzern den Erfolg oder Misserfolg und verkennt seine eigene Verantwortung. ([Nummer 4.3](#))

0.4 Darüber hinaus traten auch in den weiteren Segmenten des DB AG-Konzerns Probleme auf, die zu dem erheblichen Verlust im Jahr 2023 beitrugen:

- Im Jahr 2023 hat die DB AG eine Verkaufsvereinbarung für DB Arriva unterzeichnet. Der Gesamtverlust aus dem Verkauf ist im Konzernabschluss nicht in voller Höhe ausgewiesen. Fest steht jedoch: Über das Jahr 2023 hinaus verursacht das Arriva-Engagement – im europäischen Ausland ohne Bezug zum Gewährleistungsauftrag – einen Verlust in Milliardenhöhe. ([Nummer 5.1](#))
- DB Schenker erzielte im Jahr 2023 einen betrieblichen Gewinn von 1,1 Mrd. Euro, knapp 40 % weniger als im Vorjahr. Damit einher ging ein Umsatzrückgang um knapp ein Drittel (-8,4 Mrd. Euro). Grund hierfür war eine Normalisierung der Sondersituation am Logistikmarkt, von der DB Schenker während der Coronapandemie profitieren konnte. Der DB AG-Konzern hat Ende des Jahres 2023 einen Verkaufsprozess für DB Schenker eingeleitet. Der Verkaufserlös soll u. a. zur

Rückführung der Verschuldung des DB AG-Konzerns verwendet werden. ([Nummer 5.2](#))

- Im Segment Beteiligungen/Sonstige fasst der Konzern insbesondere Serviceeinheiten für andere Segmente sowie zentrale Managementfunktionen zusammen. Durch die im Jahr 2023 erstmals umgesetzte Konzernumlage wurde die Ertragslage der anderen Segmente transparenter – die Buchung der Konzernumlage führte dort zu höheren Aufwendungen. Trotz der Umlage verursacht das Segment immer noch knapp 1 Mio. Euro Verlust pro Tag. ([Nummer 5.3](#))

0.5 Ungeachtet dieser Herausforderungen geht der DB AG-Konzern in seiner Prognose für das Jahr 2024 von einer Verbesserung der wirtschaftlichen und operativen Lage aus. In der Vergangenheit haben sich die Prognosen des DB AG-Konzerns regelmäßig als zu optimistisch und als wenig belastbar erwiesen. So verfehlte der DB AG-Konzern in der Vergangenheit häufig seine selbst gesteckten Ziele bei den Investitionen und der Pünktlichkeit im Fernverkehr. Für ein realistisches Bild der Lage und Entwicklung des DB AG-Konzerns ist eine angemessene Prognosequalität erforderlich. Auf ihr basiert u. a. der künftige Finanzierungsbedarf des DB AG-Konzerns. Sie ist daher für den Bund, aber auch für Investoren und die interessierte Öffentlichkeit von hoher Bedeutung. Vor dem Hintergrund der bisherigen Prognoseverfehlungen erscheint es zweifelhaft, dass der DB AG-Konzern künftig seine Ziele erreichen kann. ([Nummer 6](#))

0.6 Die Entwicklungen im ersten Halbjahr 2024 bestätigen den Abwärtstrend des DB AG-Konzerns: Sowohl Umsatz als auch betriebliches Ergebnis sind deutlich zurückgegangen. Keines der Schienenverkehrssegmente erwirtschaftete einen betrieblichen Gewinn. Damit verfestigt sich die Ertragsschwäche im Kerngeschäft. Um dem entgegenzuwirken, kündigte der Konzern einen umfangreichen Stellenabbau an. Da die DB AG die Verluste von DB Cargo aufgrund des laufenden Verfahrens der EU-Kommission absehbar nicht mehr ausgleichen kann, ist der Fortbestand des Segments im Konzern in seiner jetzigen Form fraglich. Der Bund muss sich mit der Frage auseinandersetzen, wie er sein Bundesinteresse im Schienengüterverkehr künftig wahrnehmen will. ([Nummer 7](#)).

0.7 Insgesamt standen der DB AG-Konzern und die Beteiligungsführung im Jahr 2023 vor anspruchsvollen Herausforderungen. Das gilt insbesondere für die wirtschaftliche Lage des DB AG-Konzerns und für das Geschäftsmodell seines Kerngeschäfts. Die angespannte wirtschaftliche Lage in Verbindung mit der unzureichenden Prognosequalität des DB Konzerns führt zu einer unbefriedigenden Situation. Es ist für die Adressaten der Berichterstattung nicht realistisch erkennbar, wie, bis wann und mit welchen Maßnahmen sich die Situation nachhaltig verbessern soll. Dies ist jedoch für die zielgerichtete Steuerung durch den Bund notwendig ([Nummer 8](#)). Die im Konzernabschluss des Jahres 2023 dargestellte wirtschaftliche Entwicklung bestätigt den Bundesrechnungshof in seinen Einschätzungen und Empfehlungen des Sonderberichts zur Dauerkrise der DB AG vom März 2023 und in seinen seitherigen Prüfungsfeststellungen. Der Bundesrechnungshof erwartet, dass die Beteiligungsführung seine Hinweise bei ihrer Aufgabenwahrnehmung umsetzt. ([Nummer 9](#))

1 Hintergrund der Berichterstattung

Die DB AG befindet sich zu 100 % im Bundeseigentum. Sie ist die Obergesellschaft des DB AG-Konzerns. Die Beteiligungsführung obliegt dem BMDV. Daneben befassen sich auch das Bundesministerium der Finanzen (BMF) und das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) mit dem DB AG-Konzern. Sie entsenden u. a. Vertreterinnen und Vertreter in den Aufsichtsrat der DB AG und in weitere Konzernunternehmen.

Der Bundesrechnungshof prüft die Betätigung des Bundes bei der DB AG und ihren Konzernunternehmen nach § 92 BHO. Die Analyse des testierten Konzernabschlusses bzw. des Integrierten Berichts¹ und die Bewertung der dort dokumentierten wirtschaftlichen Lage stellt hierfür eine wesentliche Grundlage dar. Über seine Erkenntnisse informierte er bereits in den Vorjahren die Bundesregierung und das Parlament in Beratungsberichten nach § 88 Absatz 2 BHO² sowie mit einem Sonderbericht nach § 99 BHO zur Dauerkrise der Deutschen Bahn AG im Jahr 2023³. Auch für das Geschäftsjahr 2023 hat der Bundesrechnungshof den vorliegenden Beratungsbericht erstellt. Er soll die Transparenz zur wirtschaftlichen Lage des DB AG-Konzerns mit Blick auf das Geschäftsjahr 2023 erhöhen. Damit unterstützt er die beteiligten Bundesministerien,

- die wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns und seiner Segmente im Jahr 2023 zu bewerten und
- die Herausforderungen des Konzerns einzuschätzen.

Informationsbasis ist der veröffentlichte Integrierte Bericht des Geschäftsjahres 2023⁴ nach den internationalen Rechnungslegungsstandards International Financial Reporting Standards (IFRS) sowie die Berichte der Vorjahre,⁵ um mehrjährige Entwicklungen darzustellen. Vertrauliche Geschäftsdaten haben keinen Eingang in den Bericht gefunden.

Im Konzernabschluss 2023 der DB AG wurde der Geschäftsbereich DB Arriva nach IFRS als „nicht fortgeführter Geschäftsbereich“ klassifiziert und damit getrennt von der regulären

¹ Ein integrierter Bericht ist eine Form der Berichterstattung, die über die reine Darstellung der finanziellen Größen im Geschäftsjahr im Konzernabschluss hinausgeht. Sie umfasst beispielsweise auch die Darstellung der strategischen Ziele des Unternehmens.

² Bundesrechnungshof, 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; Beratungsbericht nach § 88 Absatz 2 BHO an die Bundesregierung vom 25. September 2023, Gz.: III 4 - 0001962.

³ Bundesrechnungshof, Bericht nach § 99 BHO zur Dauerkrise der Deutschen Bahn AG vom 15. März 2023.

⁴ DB AG, Integrierter Bericht 2023. Abrufbar unter: https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Deutsch/2024/DB_IB23_d_web_01.pdf. Dazu gehören auch Geschäftsberichte einzelner Konzernunternehmen, beispielsweise der DB Cargo AG. Abrufbar unter: https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/user_upload/DB23_Cargo_web_01.pdf.

⁵ DB AG, Integrierte Berichte und Geschäftsberichte der Vorjahre. Abrufbar unter: <https://ir.deutschebahn.com/de/berichte/>.

Geschäftstätigkeit ausgewiesen. Alle im vorliegenden Bericht dargestellten Zahlen beziehen sich somit auf die Ergebnisse des DB AG-Konzerns ohne DB Arriva. Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurden auch die Vorjahre entsprechend angepasst, sofern kein gesonderter Hinweis folgt. Dies entspricht der Darstellung im Integrierten Bericht 2023 des DB AG-Konzerns. Im Anhang 1 zu diesem Bericht werden die Vorjahreszahlen einschließlich DB Arriva dargestellt.

Die Stellungnahme des BMDV zu dem Entwurf dieses Berichts hat der Bundesrechnungshof berücksichtigt (vgl. [Nummer 8](#)).

2 Lage des DB AG-Konzerns im Jahr 2023: Massive Verluste und Höchststände bei Verschuldung und Unpünktlichkeit

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 DB AG-Konzern besteht aus mehreren Segmenten. Das Kerngeschäft bildet der Systemverbund Bahn mit den Eisenbahninfrastruktursegmenten (DB Netze Fahrweg, DB Station&Service (seit Dezember 2023: DB InfraGO), DB Energie), den Eisenbahnverkehrssegmenten (DB Fernverkehr, DB Regio, DB Cargo) sowie dem Segment Beteiligungen/Sonstige. Der Konzern ist in Deutschland der größte Anbieter im Schienenpersonenfern- und -nahverkehr sowie im Schienengüterverkehr. Auch ist er im Bereich Logistik weltweit zu Lande, zu Wasser und in der Luft tätig (DB Schenker). Weitere Beteiligungen mit teils weltweiter Geschäftstätigkeit ergänzen das Portfolio. Damit bietet der DB AG-Konzern mit seinen rund 340 000 Beschäftigten⁶ nach eigener Darstellung „[...] attraktive, kundenorientierte und umweltfreundliche Mobilitäts-, Transport- und Logistiklösungen und -netzwerke aus einer Hand.“⁷

Der DB AG-Konzern beabsichtigt, sowohl DB Schenker als auch DB Arriva zu veräußern. Im Jahr 2023 unterzeichnete die DB AG bereits eine Verkaufsvereinbarung für DB Arriva. Daraus folgte, dass DB Arriva im Integrierten Bericht 2023 erstmals nicht mehr zum regulären betrieblichen Ergebnis des DB AG-Konzerns beitrug.⁸ Der Verkaufsprozess von DB Arriva wurde im Jahr 2024 abgeschlossen. Bei DB Schenker hingegen hat die DB AG den Verkaufsprozess Ende des Jahres 2023 ergebnisoffen gestartet. Im September 2024 hat die DB AG einen Vertrag zum Verkauf des Segments unterschrieben.⁹

⁶ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 94; inklusive DB Arriva.

⁷ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 38.

⁸ Vgl. [Nummer 1](#).

⁹ DB AG, Artikel „Deutsche Bahn unterzeichnet Vertrag zum Verkauf von Logistiktochter DB Schenker an DSV“ vom 13. September 2024. Abrufbar unter: https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Deutsche-Bahn-unterzeichnet-Vertrag-zum-Verkauf-von-Logistiktochter-DB-Schenker-an-DSV-13072160.

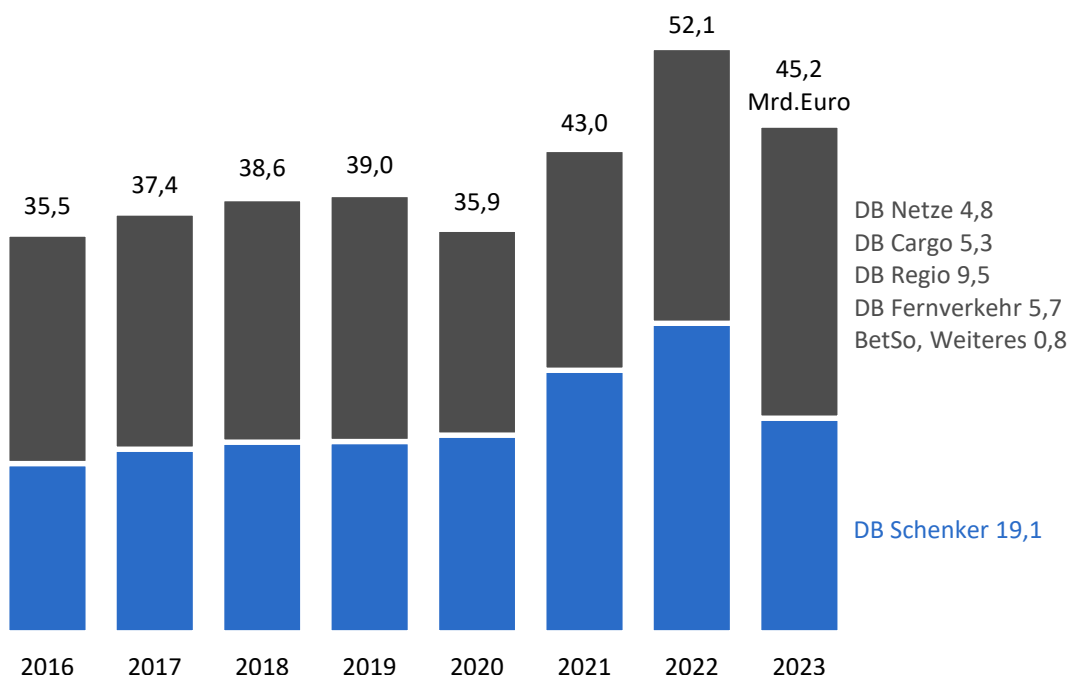
Ertragslage (Gewinn- und Verlustrechnung 2023)

Der **Umsatz** des DB AG-Konzerns verminderte sich im Geschäftsjahr 2023 deutlich. Mit 45,2 Mrd. Euro lag er 6,9 Mrd. Euro unter dem des Jahres 2022 (52,1 Mrd. Euro ohne DB Arriva). Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus einem deutlich gesunkenen Umsatz bei DB Schenker. Die DB AG führte hierzu aus, dass ein steigendes Kapazitätsangebot bei sinkender Nachfrage zu einem deutlichen Rückgang der Frachtraten und damit des Preisniveaus geführt habe. Zudem sanken bei DB Schenker auch die Transportvolumina.¹⁰

Abbildung 1

Umsatzrückgang im Jahr 2023 durch DB Schenker getrieben

Seit Pandemiebeginn stieg der Anteil von DB Schenker am externen Gesamtumsatz bis zum Jahr 2022 auf knapp die Hälfte an. Mit Normalisierung der Frachtraten sank dieser Anteil wieder ab.



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: Externe Umsatzerlöse gemäß DB AG; DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 226 – 227 (und entsprechend in Vorjahren, ohne die Umsätze von DB Arriva).

¹⁰ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 234. Der Bundesrechnungshof hatte hierauf bereits in seinem Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO an die Bundesregierung über den Konzernabschluss der DB AG des Jahres 2022 vom 25. September 2023 hingewiesen, Gz.: III 4 - 0001962, Nummer 2.

Auch das um Sondereffekte bereinigte Ergebnis vor Steuern und Zinsen (bereinigtes EBIT bzw. **betriebliches Ergebnis**)¹¹ verringerte sich erheblich. Erwirtschaftete der DB AG-Konzern im Geschäftsjahr 2022 noch einen betrieblichen Gewinn von mehr als 1,2 Mrd. Euro, verzeichnete er im Jahr 2023 einen betrieblichen Verlust von 1,0 Mrd. Euro. Mit Ausnahme der Sondersituation in den Jahren der Corona-Pandemie ist das der erste betriebliche Verlust in einem Geschäftsjahr seit der Gründung des integrierten Konzerns im Jahr 1994.¹²

Bemerkenswert ist, dass das Kerngeschäft der DB AG, der **Systemverbund Bahn**, betriebliche Verluste erwirtschaftete (insgesamt 2,1 Mrd. Euro).¹³ Ausnahmslos erwirtschafteten die Eisenbahnverkehrssegmente DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo (vgl. [Nummer 3](#)) betriebliche Verluste, wie auch die Eisenbahninfrastruktursegmente DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe; nur DB Energie erwirtschaftete einen Gewinn. Der zwar rückläufige, jedoch immer noch hohe betriebliche Gewinn von DB Schenker von 1,1 Mrd. Euro, konnte die Verluste im Systemverbund Bahn nicht mehr ausgleichen.

¹¹ Das bereinigte EBIT (Earnings before interest and taxes) bzw. betriebliche Ergebnis enthält dabei keine außerordentlichen Effekte (Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach als außerordentlich gelten und die die operative Entwicklung im Zeitablauf wesentlich verändern würden). DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 108.

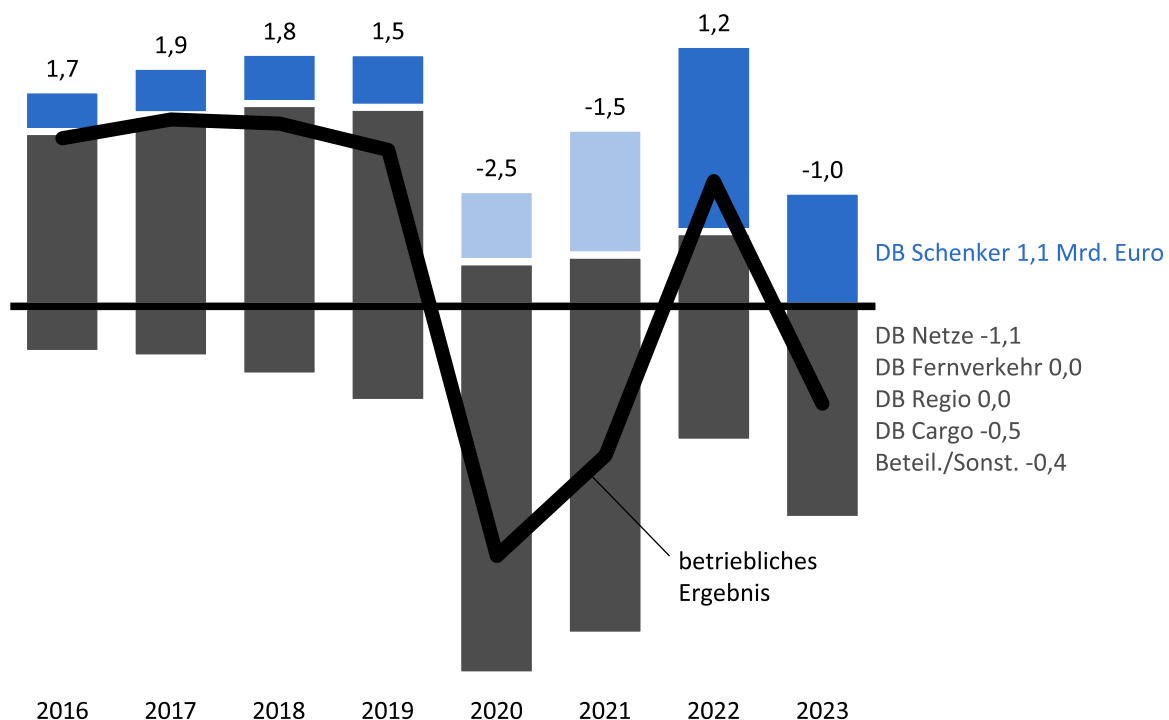
¹² Es ist jedoch zu beachten, dass insbesondere die Werte vor dem Jahr 2005 nur eingeschränkt mit den heutigen vergleichbar sind. Das liegt vorrangig daran, dass der DB AG-Konzern im Jahr 2005 das Rechnungssystem umstellte.

¹³ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 37 f. und S. 227.

Abbildung 2

Betriebliches Ergebnis auf Tiefstand

Durch den Ergebnismrückgang bei DB Schenker und dem erstmaligen Verlust bei DB Netze sank das betriebliche Ergebnis des DB AG-Konzerns in den negativen Bereich ab.



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 226 – 227 (und entsprechend in Vorjahren angepasst um die Ergebnisse von DB Arriva entsprechend dem Integrierten Bericht 2023).

Unter Berücksichtigung von Sondereffekten¹⁴ sowie des Finanz- und Steuerergebnisses leitet sich das **Jahresergebnis**¹⁵ des DB AG-Konzerns ab. Im Vorjahr erzielte der Konzern einen Jahresfehlbetrag von 0,2 Mrd. Euro, der im Jahr 2023 auf mehr als 2,4 Mrd. Euro drastisch anstieg. Gründe waren hauptsächlich das schlechtere unbereinigte EBIT (-2,2 Mrd. Euro im Vergleich zum Vorjahr), das schlechtere Zinsergebnis und Verluste durch das verkaufte Segment DB Arriva (vgl. [Nummer 5.1](#)). Gegenläufig dazu wirkten sich geringere Ertragsteuern positiv aus.¹⁶

¹⁴ Der Konzern wies im Jahr 2023 ergebniswirksame Sondereffekte von -0,3 Mrd. Euro aus. Damit lagen diese auf dem Niveau des Vorjahres. Sie resultierten angabegemäß vor allem aus gebildeten Rückstellungen für Restrukturierungen bei den Segmenten DB Schenker und DB Cargo. Vgl. DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 223.

¹⁵ Das Jahresergebnis ist der Saldo aus sämtlichen Erträgen und Aufwendungen des Geschäftsjahres. Im Gegensatz zum betrieblichen Ergebnis sind daher auch Erträge und Aufwendungen aus Sondereffekten, Zinsen und Steuern enthalten.

¹⁶ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 240 f. Ursächlich hierfür war insbesondere die Erwartung des Konzerns, steuerliche Verlustvorträge aufgrund höherer Gewinne zukünftig mehr nutzen zu können (sogenannter latenter Steuerertrag).

Im Geschäftsjahr 2023 verzeichnete der DB AG-Konzern damit den höchsten Jahresfehlbetrag seit Gründung der DB AG mit Ausnahme der Jahre der Corona-Pandemie¹⁷. Als Grund für die hohen Verluste im Konzern nannte die DB AG insbesondere die „Belastungen v. a. aus der Ausweitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit in der Infrastruktur, die in erheblichen Umfang für den Bund vorfinanziert wurden“¹⁸ (sogenannte „Vorleistungen“ – vgl. [Nummer 4.2](#)). Auch führte der Konzern für die Verluste inflationsbedingte Kostensteigerungen unter anderem für Personal und Dienstleistungen an.

Vermögenslage (Bilanz 2023)

Die **Bilanzsumme** stieg im Geschäftsjahr 2023 weiter auf nunmehr 77,5 Mrd. Euro an. Während auf der Aktivseite die langfristigen Vermögenswerte (u. a. Sachanlagen) zunahmen, stiegen auf der Passivseite der Bilanz insbesondere die Finanzschulden des DB AG-Konzerns deutlich auf 34,0 Mrd. Euro an.

Im Jahr 2023 lagen die **Investitionen** in das Anlagevermögen konzernweit bei 16,9 Mrd. Euro (sogenannte Brutto-Investitionen). Damit wurde im Jahr 2023 mehr investiert als im Vorjahr (+11,7 %). Gleichwohl verfehlte der DB AG-Konzern sein Investitionsziel für das Jahr 2023 um 1,1 Mrd. Euro. Die Brutto-Investitionen trug dabei überwiegend die öffentliche Hand mit 9,3 Mrd. Euro. Der Eigenbeitrag der DB AG lag bei 7,6 Mrd. Euro (sogenannte Netto-Investitionen). Nur die Netto-Investitionen werden in der Bilanz aktiviert. Diese stiegen im Vergleich zum Vorjahr um rund 1 Mrd. Euro bzw. 16,2 %. Die DB AG spricht hier in der Überschrift ihres Presseartikels zur Veröffentlichung des Integrierten Berichts 2023 von einer „Rekordsumme“ bei den selbst getätigten Investitionen (vgl. auch [Nummer 4.2](#)).¹⁹

Das **Eigenkapital** betrug per 31. Dezember 2023 12,1 Mrd. Euro (inklusive Hybridanleihen²⁰). Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies einen Rückgang um 2,6 Mrd. Euro, obwohl der Bund im Geschäftsjahr 2023 das Eigenkapital um 1,1 Mrd. Euro erhöhte.²¹ Der Rückgang begründete sich vorrangig durch das negative Jahresergebnis des DB AG-Konzerns. Wegen des gesunkenen Eigenkapitals bei gleichzeitig gestiegenen Finanzschulden sank die Eigenkapitalquote deutlich von 19,2 % auf nunmehr 15,6 %. Sie liegt damit weiterhin unter dem Vorpandemieniveau (vgl. Abbildung 3).

¹⁷ Im von der Corona-Pandemie geprägten Geschäftsjahr 2020 erzielt die DB AG einen Jahresfehlbetrag von 5,7 Mrd. Euro. Das Jahr 2020 war „wesentlich durch die Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie beeinflusst. Ausgangs- und Reisebeschränkungen führten [...] zu einem starken Einbruch der Reisendenzahlen. Die Nachfrage im Güterverkehr ging [...] ebenfalls zurück.“, DB AG Integrierter Bericht 2020, S. 98.

¹⁸ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 107.

¹⁹ DB AG, Presseartikel zur Veröffentlichung des Integrierten Berichts 2023 vom 21. März 2024.

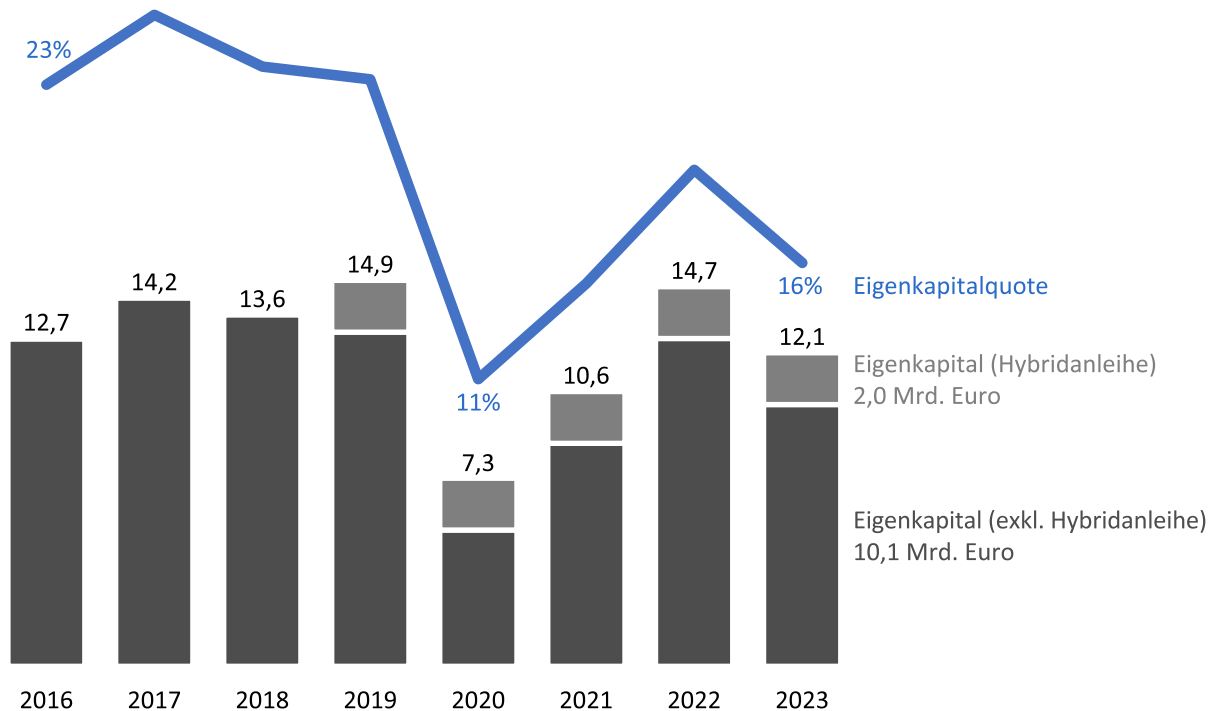
²⁰ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 253. Hybridanleihen sind dabei verzinsliche Schuldtitel zur externen Unternehmensfinanzierung. Sie sind „[...] vollständig als Eigenkapital zu klassifizieren, da weder eine reguläre Rückzahlungsverpflichtung der Hybridanleihen noch ein Kündigungsrecht der Anleihengläubiger besteht.“ Nach dem deutschen Handelsgesetzbuch sind sie als Verbindlichkeiten auszuweisen (Häuselmann, BB 2007, S. 931 – 936).

²¹ Haushaltsjahr 2023, Kapitel 1202, Titel 831 01.

Abbildung 3

Eigenkapitalquote deutlich unter dem Vorpandemieniveau

Nach Erholungseffekten im Jahr 2022 sinkt sowohl das Eigenkapital als auch die Eigenkapitalquote im Jahr 2023, obwohl der Bund allein im Jahr 2023 1,1 Mrd. Euro zugeführt hat.



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 222 (und entsprechend in Vorjahren).

In den Folgejahren plant der Bund massive **Eigenkapitalerhöhungen** bei der DB AG.²² Der Konzern rechnet laut Konzernabschluss mit 20 Mrd. Euro, davon je 5,5 Mrd. Euro in den Jahren 2024 und 2025.²³

Die **Nettofinanzschulden**, die vom DB AG-Konzern primär verwendete Verschuldungskennzahl, lagen per 31. Dezember 2023 bei 34,0 Mrd. Euro (vgl. Abbildung 4). Die Verschuldung ist damit im Vergleich zum Vorjahr massiv um 5,1 Mrd. Euro bzw. 17,8 % gestiegen. Das entspricht einer Neuverschuldung des DB AG-Konzerns im Jahr 2023 von rund **14 Mio. Euro pro Tag**. Der Konzern begründete den Anstieg mit dem hohen Mittelbedarf für Investitionen, der schwachen Profitabilität, den sogenannten „Vorleistungen“ für den Bund sowie der Dividendenzahlung an den Bund von 650 Mio. Euro.²⁴

²² Regierungsentwurf für den Bundeshaushalt 2024, Kapitel 1202, Titel 831 01.

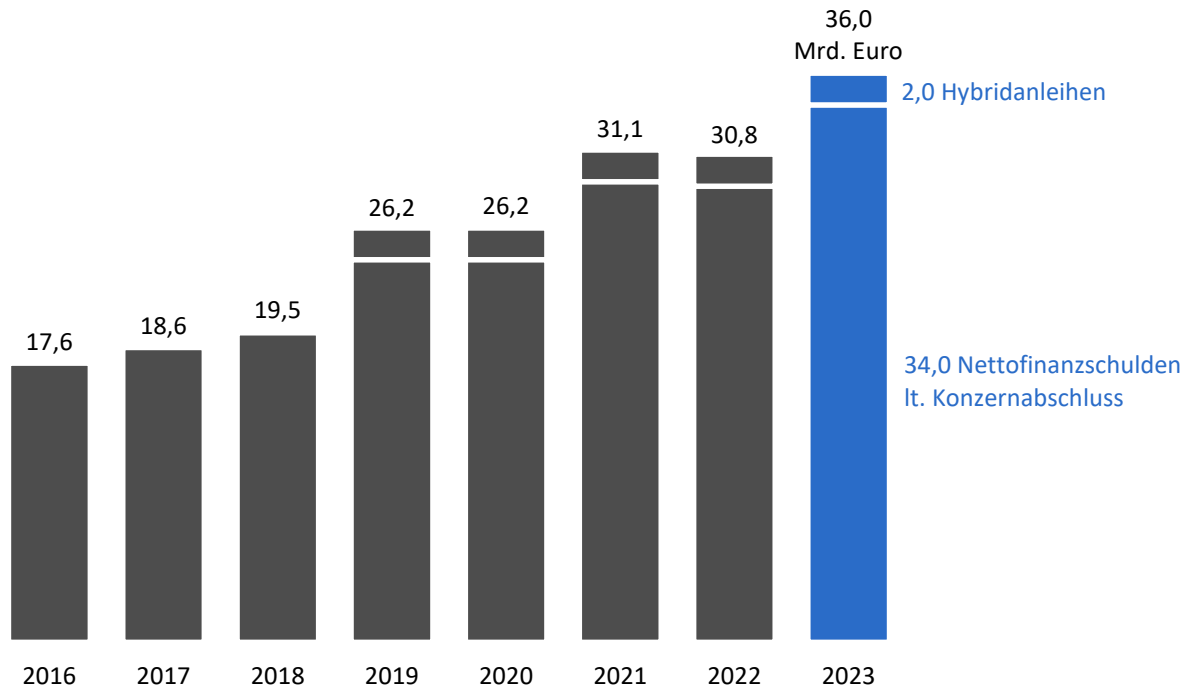
²³ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 45.

²⁴ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 114.

Abbildung 4

Verschuldung stieg im Jahr 2023 stark an

Nachdem das Verschuldungsniveau im Vorjahr nahezu konstant blieb, ist es im Jahr 2023 deutlich angestiegen.



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 112 (und entsprechend in Vorjahren).

Operative Qualität im Jahr 2023

Das Geschäftsjahr 2023 war darüber hinaus gekennzeichnet von einer weiteren Verschlechterung der operativen Qualität. Im Integrierten Bericht sind hierzu für die Eisenbahnverkehrsunternehmen des DB AG-Konzerns die jeweiligen Jahresdurchschnitte der **(Un-)Pünktlichkeit** genannt. Der Konzern unterschritt sowohl im Personenfern- als auch im Personennahverkehr die historischen Tiefstwerte des Vorjahres erneut. Im Jahresdurchschnitt war weiterhin mehr als jeder dritte Zug im Personenfernverkehr des DB AG-Konzerns verspätet.²⁵ Im Integrierten Bericht des Vorjahres erwartete der Konzern für das Jahr 2023 noch eine deutliche Steigerung der Pünktlichkeit im Fernverkehr auf „> 70 %“ (zur Prognoseungenauigkeit vgl. [Nummer 6.1](#)). Zu beachten ist, dass die Zugausfälle (im Jahr 2023: 2,7 %)²⁶ in die Statistik nicht eingehen.

Der Konzern begründete die Verschlechterung der betrieblichen Qualität mit mehreren Faktoren, die sich überwiegend auf die Netzinfrastruktur beziehen (zu Ursachen für

²⁵ DB Fernverkehr 64,0 %, DB Regio 91,0 %, DB Cargo (Deutschland) 70,5 %. DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 59.

²⁶ DB Fernverkehr AG, Geschäftsbericht 2023, S. 11.

Unpünktlichkeit vgl. [Nummer 6.2](#)). Hierzu gehört die wegen eines „Investitionsrückstaus“ in vielen Bereichen „veraltete und störanfällige“ Infrastruktur mit Bauarbeiten und Langsamfahrstellen, die hohe Netzauslastung und eine angespannte Personalsituation bei „betriebskritischen Schlüsselfunktionen“.²⁷

Zwischenfazit:

Das Geschäftsjahr 2023 des DB AG-Konzerns war eines der wirtschaftlich und betrieblich erfolglosesten Jahres seit Bestehen des Konzerns. Er hat massive Verluste erwirtschaftet, auch in allen Eisenbahnverkehrssegmenten (vgl. [Nummer 3](#)). Gleichzeitig stieg die Verschuldung auf neue Höchststände an, während das Eigenkapital trotz weiterer Eigenkapitalhilfen sank.

Zwar stiegen die Investitionen im Geschäftsjahr, gleichwohl wurde das Investitionsziel für das Jahr 2023 verfehlt. Daneben hat sich die operative Qualität weiter verschlechtert. Die negativen Rekorde bei der (Un-)Pünktlichkeit im Fernverkehr aus dem Vorjahr wurden im Jahr 2023 nochmals unterboten und blieben hinter den eigenen Ankündigungen zurück.

Erstaunlich ist in diesem Zusammenhang, dass sich die massive Verschlechterung der Lage des Konzerns offenbar rechnerisch kaum in der Höhe der variablen Vergütung der Vorstände niedergeschlagen hat.²⁸ Lediglich die Regelungen aus der Strompreisbremse, von der der Konzern im Jahr 2023 deutlich profitiert, verhinderten eine Auszahlung des rechnerischen Anspruchs.²⁹

Im Hinblick auf die geplante Eigenkapitalerhöhung durch den Bund hat der Bundesbeauftragte für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung (BWV) kürzlich darauf hingewiesen, dass diese nicht zur Umgehung der Schuldenregel missbraucht werden dürfen.³⁰ Die geplante Eigenkapitalerhöhung bei der DB AG, die vorrangig der Finanzierung und Sanierung der Schieneninfrastruktur dient, sind kritisch zu sehen und sollten nicht weiterverfolgt werden. Zudem stellt sich bei Eigenkapitalerhöhungen grundsätzlich die Frage, wie der Bund einen ordnungsmäßigen und wirtschaftlichen Mitteleinsatz im DB AG-Konzern prüfen und ggf. sanktionieren kann.³¹

²⁷ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 61.

²⁸ RND, Artikel „Keine Bonuszahlungen für Bahnvorstände für 2023“ vom 9. Februar 2024. Abrufbar unter: <https://www.rnd.de/wirtschaft/keine-bonus-zahlungen-fuer-bahn-vorstaende-fuer-2023-A34KGPO7RVJ7ZOUHW7YGGQ2CLU.html>.

²⁹ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 210.

³⁰ BWV, Stellungnahme zur Aufstellung des Bundeshaushalts 2025 und der Finanzplanung bis 2028, Risiken und Fluchten beenden – Rahmenbedingungen für eine durchgreifende Konsolidierung des Bundeshaushalts vom 16. April 2024, Gz.: I 2 - 0002340.

³¹ Bundesrechnungshof, Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages zur Neuausrichtung der Schienenverkehrsinfrastruktur, Sachstand beim Start der DB InfraGO AG vom 26. April 2024, Gz.: V 2 - 00001999/2.

3 Alle Eisenbahnverkehrssegmente Verlustbringer

3.1 DB Fernverkehr mit Verlust trotz gesteigerter Verkehrsleistung

Der DB-AG Konzern stellte die Geschäftsentwicklung des Segments Fernverkehr positiv dar:

„Erstmals lagen wir im Fernverkehr 2023 bei der Verkehrsleistung über dem Vor-Corona-Niveau [...] Unsere Fernverkehrsflotte ist heute so groß und so modern wie niemals zuvor.“³²

„DB Fernverkehr legte 2023 beim Gesamtumsatz gegenüber dem Vorjahr um 18,4 % auf 5,9 Mrd. Euro zu.“³³

Gleichwohl gilt auch:

- Die Verkehrsleistung der DB Fernverkehr lag im Jahr 2023 nur geringfügig (+3 %) über dem Vor-Corona-Niveau im Jahr 2019. Die **Anzahl der Fahrgäste** blieb dagegen im Jahr 2023 weiterhin **deutlich unter dem Niveau des Jahres 2019** (-7 %).³⁴
- Trotz der schwachen Nachfrageerholung baute DB Fernverkehr auch im Jahr 2023 seine Kapazitäten weiter aus: Bei vergleichbarer Verkehrsleistung betrieb DB Fernverkehr fast 40 % mehr ICE-Züge und beschäftigte ein Fünftel mehr Personal als noch im Jahr 2019.³⁵ Dadurch stiegen auch die betrieblichen Kosten³⁶ und Abschreibungen im Vergleich zum Jahr 2019 um insgesamt 36 %.³⁷
- Der Umsatz von DB Fernverkehr stieg zwar im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr deutlich an. Die gestiegenen Umsatzerlöse konnten aber die zusätzlichen Kosten- und Abschreibungen nicht ausgleichen, die im Vergleich dazu überproportional angestiegen sind.

Im Ergebnis erwirtschaftete DB Fernverkehr im Jahr 2023 erneut einen **betrieblichen Verlust von 43 Mio. Euro**.³⁸ Ohne Unterstützungsleistungen des Bundes aus der Strompreisbremse (113 Mio. Euro) und der Trassenpreisförderung (84 Mio. Euro) belief sich der betriebliche Verlust auf 240 Mio. Euro.³⁹ Im Vergleich dazu erzielte DB Fernverkehr im Jahr 2019 noch

³² DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 23.

³³ DB AG, Bilanz-Presskonferenz vom 21. März 2024.

³⁴ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 127 und Integrierter Bericht 2019, S. 122.

³⁵ DB AG, Daten und Fakten 2019, S. 18 f. und Daten und Fakten 2023, S. 18 f.

³⁶ Die betrieblichen Kosten bestehen aus Materialaufwendungen, Personalaufwendungen und sonstige betriebliche Aufwendungen.

³⁷ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 127 f. und DB AG, Integrierter Bericht 2019, S. 188.

³⁸ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 226.

³⁹ Die Förderung durch die Strompreisbremse ist zum 31. Dezember 2023 ausgelaufen. DB Fernverkehr AG, Geschäftsbericht 2023, S. 21, 25.

einen betrieblichen Gewinn von 480 Mio. Euro.⁴⁰ Trotz leicht gestiegener Verkehrsleistung im Jahr 2023 sank somit das betriebliche Ergebnis im Vergleich zum Jahr 2019 um mehr als eine halbe Milliarde Euro.

Darüber hinaus belasteten auch operative Probleme die Ertragssituation von DB Fernverkehr:

- Die Pünktlichkeit bei DB Fernverkehr sank im Jahr 2023 auf einen neuen Tiefststand von 64 % ab.⁴¹ Als Ursache nannte der Konzern vorrangig Infrastrukturprobleme.⁴²
- Im Zuge der geringen Pünktlichkeit musste der Konzern im Geschäftsjahr 2023 insgesamt 132,8 Mio. Euro für Entschädigungen der Fahrgäste im Nah- und Fernverkehr aufwenden.⁴³ Obwohl bereits im Jahr 2022 die Pünktlichkeitsziele deutlich verfehlt wurden, erhöhten sich die Entschädigungszahlungen im Jahr 2023 nochmals um 43 %. In seinem integrierten Bericht bezifferte der DB AG-Konzern die Aufwendungen für Entschädigungen nicht.

Künftig werden voraussichtlich nicht nur die Trassenentgelte für DB Fernverkehr weiter signifikant steigen (+17,7 % im Jahr 2025).⁴⁴ Zugleich hat das BMDV für das Haushaltsjahr 2024 auch die Trassenpreisförderung für den Schienenpersonenfernverkehr stark gekürzt.⁴⁵ In den nächsten Jahren wird DB Fernverkehr daher voraussichtlich deutlich höhere Infrastrukturkosten zahlen müssen als noch im Jahr 2023.

Zwischenfazit:

DB Fernverkehr hat auch im Jahr 2023 die Anzahl der Reisenden aus dem Vor-Corona-Jahr 2019 nicht erreicht. Dennoch hat es seine Kapazitäten seitdem massiv ausgebaut. Dies führte trotz öffentlicher Hilfen im Jahr 2023 erneut zu einem Verlust. Angesicht der gestiegenen Kapazitäten – die zu steigenden Abschreibungen führen – und weiter steigenden Kosten (Trassenpreise, Entschädigungen) steht DB Fernverkehr künftig vor der Herausforderung, wieder profitabel zu wirtschaften. Hierzu müsste es die Kosten an anderer Stelle senken, seine Preise anpassen bzw. seine vorhandenen Kapazitäten besser auslasten. Ungeachtet

⁴⁰ DB AG, Integrierter Bericht 2019, S. 124. Dem Geschäftsbericht der DB Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr 2019 ist nicht zu entnehmen, dass DB Fernverkehr AG im Jahr 2019 eine Trassenpreisförderung erhalten hat.

⁴¹ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 127.

⁴² DB AG, Bilanz-Pressekonferenz vom 21. März 2024.

⁴³ Bundestagsdrucksache 20/10356 vom 19. Februar 2024; auch u. a. Tagesschau, Artikel „Bahn zahlt 132 Millionen Euro Entschädigung“ vom 26. Januar 2024.

⁴⁴ Vgl. <https://www.eurailpress.de/nachrichten/politik/detail/news/bundesnetzagentur-trassenpreissystem-2025-genehmigt.html>.

⁴⁵ Das BMDV hat eine weitere Förderung der Trassenentgelte des Schienenpersonenfernverkehrs für den Zeitraum vom 1. Oktober 2023 bis zum 30. November 2025 vorgesehen. Aus dem Regierungsentwurf für den Bundeshaushalt 2024 stehen dazu allerdings lediglich 145 000 Euro zur Verfügung. Für den Bundeshaushalt 2023 hatte der Bund dafür noch 130 Mio. Euro eingeplant. Richtlinie zur Förderung des Schienenpersonenfernverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte (af-TP-SPFV) § 1 Absatz 5); Regierungsentwurf für den Bundeshaushalt 2024, Einzelplan 12, BMDV, Kapitel 1210 Titel 682 53.

der Infrastruktursanierung und der derzeitigen Unpünktlichkeit bleibt offen, ob und wie DB Fernverkehr sich diesen Herausforderungen stellen kann.

3.2 DB Cargo bleibt nach hohen Verlusten weiter ein Sanierungsfall

Der DB AG-Konzern berichtete in der Pressekonferenz zum Integrierten Bericht von einem positiven Trend beim Segment DB Cargo:

„Der Trend stimmt: ... Auch DB Cargo hat seinen Umsatz gesteigert.“⁴⁶

Auch wenn DB Cargo im Jahr 2023 mehr Umsatz als im Vorjahr (+6 %) erzielte, erreichte es dieses Wachstum aufgrund höherer Preise, da die Transportleistung (transportierte Menge) um mehr als 10 % zurückgegangen ist.⁴⁷ Damit transportierte DB Cargo in drei aufeinanderfolgenden Jahren **weniger Fracht** als im jeweiligen Vorjahr.

Insgesamt betrachtet ist die **Wachstumsstrategie „Starke Cargo“ aus dem Jahr 2020 gescheitert:**

- DB Cargo sollte als „europäischer Bahnlogistiker“ aufgestellt werden und „einen Beitrag zur Erhöhung des Modalanteils der Schiene im deutschen und europäischen Verkehrsmarkt“ leisten. Entgegen dieser strategischen Ausrichtung hat DB Cargo sowohl innerhalb des Schienengüterverkehrs (inzwischen bei unter 40 %) als auch gemessen am gesamten Güterverkehr signifikante Marktanteile verloren.⁴⁸
- Der Konzern gab im Vorjahr einen strategischen Zielwert von „+70 % Verkehrsleistung“ im deutschen Schienengüterverkehr bezogen auf das Jahr 2015 an. Im diesjährigen Integrierten Bericht gab er an, „aktuell keinen Zielwert“ für den Schienengüterverkehr zu verfolgen.⁴⁹ Es bleibt unklar, ob der DB AG-Konzern weiter an dem Wachstumskurs festhält.

Darüber hinaus hatte DB Cargo auch im Jahr 2023 wesentliche **operative Probleme:**

- Die bereits geringe Kundenzufriedenheit mit DB Cargo hat sich erneut von der Schulnote „2,8“ auf „2,9“ verschlechtert. Haupttreiber der Verschlechterung ist laut Konzern die „betriebliche Leistung“ von DB Cargo.⁵⁰ Im kommenden Jahr soll die Kundenzufriedenheit weiter absinken.⁵¹

⁴⁶ DB AG, Bilanz-Pressekonferenz vom 21. März 2024.

⁴⁷ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 194, 226 f.

⁴⁸ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 121.

⁴⁹ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 57.

⁵⁰ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 140 f.

⁵¹ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 216.

- Die Pünktlichkeit lag im Jahr 2023 trotz leichter Verbesserung weiterhin nur bei 70 %. Für das Jahr 2024 geht der Konzern wieder von einer Verschlechterung der Pünktlichkeit aus.⁵²

Neben strategischen und operativen Herausforderungen hat sich die **wirtschaftliche Lage von DB Cargo im Jahr 2023 weiter verschlechtert:**

- DB Cargo verzeichnete trotz des höheren Umsatzes von 5,6 Mrd. Euro **einen betrieblichen Verlust von fast 500 Mio. Euro im Jahr 2023**.⁵³ Im Vergleich zum betrieblichen Ergebnis des vorpandemischen Jahres 2019 (-308 Mio. Euro) wird deutlich, dass DB Cargo zwar den Umsatz steigern konnte (+25 %), die betrieblichen Kosten und Abschreibungen aber überproportional gestiegen sind (+27 %).
- **Vordergründig ist der seit mindestens dem Jahr 2017 defizitäre Einzelwagenverkehr** (beispielhaft: -442 Mio. Euro im Jahr 2022⁵⁴) **die Hauptbelastung für das betriebliche Ergebnis von DB Cargo**. Der Bund plant, den Einzelwagenverkehr über die bestehenden Förderungen hinaus künftig mit knapp 300 Mio. Euro jährlich zu fördern. Laut des DB AG-Konzerns bedarf es neben Förderungen durch den Bund auch technischer Innovationen wie die Digitale Automatische Kupplung. Für deren Einführung nannte er keinen Zeithorizont.
- **Darüber hinaus belastet auch das europäische Auslandsgeschäft das betriebliche Ergebnis von DB Cargo**. In Summe verzeichneten die europäischen Sparten von DB Cargo im Jahr 2023 einen betrieblichen Verlust von 25 Mio. Euro.⁵⁵ Einzelne europäische Landesgesellschaften, wie beispielsweise DB Cargo UK⁵⁶ oder die spanische Transfesa⁵⁷, trugen trotz mehrmaliger Sanierungsbemühungen weiterhin zu Verlusten in dreistelliger Millionenhöhe bei. Auch der Geschäftsbereich „Full Load Solutions“ mit Lkw-Verkehren u. a. in Osteuropa, den DB Cargo von DB Schenker übernahm, halbierte sein betriebliches Ergebnis im Jahr 2023.
- Aussagegemäß soll **DB Cargo ein „Transformationsprogramm“ durchlaufen**, um „wieder wirtschaftlich und wettbewerbsfähig zu werden“.⁵⁸

⁵² DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 216.

⁵³ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 141.

⁵⁴ Drucksache 20/8347 Nummer 114 des Deutschen Bundestages.

⁵⁵ Die DB AG berichtet im Integrierten Bericht über das europäische Geschäft von DB Cargo in den Sparten „Western Europe“ und „Eastern Europe“. DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 142 f.

⁵⁶ Presseberichte über Stellenabbau und Sanierungsmaßnahmen aus dem Jahr 2016 (abrufbar unter: <https://www.theguardian.com/business/2016/oct/18/rail-freight-group-db-cargo-planning-nearly-900-uk-job-losses>) und 2023 (abrufbar unter: <https://www.railway-technology.com/news/db-cargo-uk-traincrew-job-cuts/?cf-view>).

⁵⁷ Presseberichte über Belastungen von jeweils mehr als 100 Mio. Euro im Jahr 2022 (und Antwort der Bundesregierung auf eine kleine Anfrage zu Verlustursachen bei DB Cargo über das Jahr 2022. Abrufbar unter: <https://dserver.bundestag.de/btd/20/083/2008347.pdf>) und 2023 (abrufbar unter: <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.deutsche-bahn-teures-gueterzugsgeschaef-in-spanien.e86b087a-ce9e-42f7-bb2c-77fb50aa4a82.html>).

⁵⁸ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 138.

Vor dem Hintergrund der andauernden Verlustübernahmen durch die DB AG (4,4 Mrd. Euro seit dem Jahr 2012) prüft die **EU-Kommission**, inwieweit diese als unrechtmäßige staatliche Beihilfe zu werten sind.⁵⁹ Im Zusammenhang mit dem laufenden Verfahren stellt der DB AG-Konzern die Beendigung des Gewinnabführungsvertrages zwischen DB AG und DB Cargo AG bis Ende des Jahres 2024 in Aussicht (vgl. [Nummer 7](#)).

Zwischenfazit:

Die Wachstumsstrategie von DB Cargo ist gescheitert, weil sie immer weniger zu den Verkehrsverlagerungszielen des Bundes beiträgt. In diesem Zusammenhang ist es bezeichnend, dass der Konzern aktuell keinen Zielwert mehr für die Verkehrsverlagerung im Schienengüterverkehr verfolgt.

Rechnerisch erzielte DB Cargo einen Verlust von knapp 2,50 Euro pro transportierter Tonne. Wie in den Vorjahren hatte das Güterverkehrssegment im Jahr 2023 mit erheblichen operativen und wirtschaftlichen Problemen zu kämpfen. Diese resultieren nicht nur aus dem Einzelwagenverkehr, sondern zunehmend auch aus dem europäischen Geschäft des Segments.

Vor diesem Hintergrund erscheint es unrealistisch, dass DB Cargo ohne massive Sanierungsanstrengungen ein ausgeglichenes betriebliches Ergebnis erreichen kann.

3.3 DB Regio nicht profitabel trotz Deutschland-Ticket

„Im Regionalverkehr verzeichnen wir ein Plus von neun Prozent bei der Verkehrsleistung, vor allem dank des Deutschland-Tickets“⁶⁰

Wie vom DB AG-Konzern beworben, konnte DB Regio im Jahr 2023 seine Verkehrsleistung im Vergleich zum Vorjahr steigern.⁶¹ Dennoch erreichte DB Regio **trotz Deutschland-Ticket weiterhin weder die Verkehrsleistung noch die Fahrgastzahlen aus dem Vor-Corona-Jahr 2019**. Insbesondere die Sparte Schiene blieb deutlich hinter dem Stand des Jahres 2019 zurück.⁶² Darüber hinaus hat DB Regio in dem insgesamt seit dem Jahr 2020 wachsenden Schienenpersonennahverkehrsmarkt fortlaufend Marktanteile an Wettbewerber verloren.

⁵⁹ Die Europäische Kommission untersucht seit Januar 2022 u. a., ob diese anhaltende Verlustübernahme mit EU-Beihilfavorschriften im Einklang stehen. Quelle: Pressemitteilung der Europäischen Kommission: „Kommission leitet eingehende Prüfung der deutschen Unterstützungsmaßnahmen für DB Cargo ein“. Abrufbar unter: https://germany.representation.ec.europa.eu/news/kommission-leitet-eingehende-prufung-der-deutschen-unterstuetzungsmassnahmen-fur-db-cargo-ein-2022-01-31_de.

⁶⁰ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 23.

⁶¹ Im Vergleich zum Jahr 2022 steigerte DB Regio seine Fahrgastzahlen um 8 % und seine Verkehrsleistung um 9 %. Damit blieb DB Regio aber 10 % (Fahrgäste) bzw. 9 % (Verkehrsleistung) unter dem Niveau des Jahres 2019. DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 135 und DB AG, Integrierter Bericht 2019, S. 127.

⁶² Die Verkehrsleistung der Sparte Schiene lag im Jahr 2023 mit -16 % und die Anzahl der Reisenden mit -11 % unter dem Jahr 2019. DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 136 und DB AG, Integrierter Bericht 2019, S. 128.

Der Anteil von DB Regio im Schienenpersonennahverkehr sank von 72 % im Jahr 2019 auf 63 % im Jahr 2023.⁶³

Die Nachfrageerholung beeinflusste die Umsätze von DB Regio nur teilweise, da ein Großteil aus zumeist nachfrageunabhängigen Bestellerentgelten der Aufgabenträger resultierten (70 %).⁶⁴ Da auch **die betrieblichen Kosten und Abschreibungen von DB Regio deutlich stärker als die Umsätze anstiegen**,⁶⁵ verzeichnete das Segment im Jahr 2023 erneut einen **betrieblichen Verlust von 22 Mio. Euro**.⁶⁶ Im Vergleich zum Jahr 2019 hat DB Regio bei geringeren Umsätzen einen betrieblichen Gewinn von über 400 Mio. Euro erwirtschaftet und damit maßgeblich zum Konzernergebnis beigetragen.⁶⁷

Beide Sparten der DB Regio stehen im Jahr 2023 vor erheblichen Herausforderungen:

- **DB Regio Schiene** hat zunehmend Probleme, Überschüsse zu erzielen. Die Sparte hat ihr **betriebliches Ergebnis von 63 Mio. Euro im Vergleich zum Vorjahr mehr als halbiert**.⁶⁸ Ohne Unterstützungsleistungen des Bundes aus der Strompreisbremse von 87 Mio. Euro hätte es einen betrieblichen Verlust verzeichnet.⁶⁹
- **DB Regio Straße** (Busverkehr des ÖPNV) konnte mithilfe neuer Verkehrsverträge im Jahr 2023 seine Umsätze zwar deutlich steigern (+19 %), hatte aber einen **signifikanten betrieblichen Verlust von 86 Mio. Euro**.⁷⁰ Damit steht DB Regio Straße auch künftig vor der Herausforderung, nachhaltig profitabel zu wirtschaften.

DB Regio plant weiterhin, perspektivisch 2,5 Milliarden Fahrgäste im Schienennahverkehr zu befördern. Voraussetzung dafür ist ein verlässliches Verkehrsangebot. Die Pünktlichkeit bei DB Regio verschlechterte sich jedoch im Jahr 2023 erneut gegenüber dem Vorjahr (Schiene: 91 %, Straße: 85 %).⁷¹ Ursache der Verspätungen waren laut DB AG-Konzern auch bei DB Regio vor allem Infrastrukturprobleme.⁷² Angesichts der Einschränkungen durch die

⁶³ Bundesnetzagentur, Marktuntersuchung Eisenbahn – Kurzerhebung Berichtsjahr 2023, S. 10, 20. Abrufbar unter: [https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahnen2023\(Kurzerhebung\).pdf](https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahnen2023(Kurzerhebung).pdf).

⁶⁴ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 135.

⁶⁵ DB Regio erreichte im Jahr 2023 einen Gesamtumsatz von 9,706 Mrd. Euro. Dies entsprach +761 Mio. Euro mehr als noch im Jahr 2019. Im gleichen Zeitraum stiegen die betrieblichen Kosten von 8,364 Mrd. Euro auf 9,978 Mrd. Euro (+1,6 Mrd. Euro). Ursache dafür waren vor allem Kostensteigerungen für das Personal und Material. DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 135 und DB AG, Integrierter Bericht 2019, S. 188.

⁶⁶ DB Regio erreichte im Jahr 2023 einen Gesamtumsatz von 9,7 Mrd. Euro. Dies entsprach +761 Mio. Euro mehr als noch im Jahr 2019. Im gleichen Zeitraum stiegen die betrieblichen Kosten von 8,364 Mrd. Euro auf 10,0 Mrd. Euro (+1,6 Mrd. Euro). Ursache dafür waren vor allem Kostensteigerungen für das Personal und Material. DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 135 und DB AG, Integrierter Bericht 2019, S. 188.

⁶⁷ DB AG, Integrierter Bericht 2019, S. 188.

⁶⁸ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 136.

⁶⁹ DB Regio AG, Geschäftsbericht DB Regio 2023, S. 40.

⁷⁰ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 129, 137.

⁷¹ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 129.

⁷² DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 134.

Generalsanierung der Schieneninfrastruktur bleibt offen, inwieweit DB Regio künftig seine Pünktlichkeit verbessern kann.

Zwischenfazit:

Trotz des Deutschland-Tickets lagen die Fahrgastzahlen von DB Regio im Jahr 2023 weiterhin deutlich unter dem Vor-Corona-Niveau des Jahres 2019. Dies ging einher mit einem Verlust von Marktanteilen im Schienenpersonennahverkehr.

Nachdem das Segment im Jahr 2019 einen signifikanten betrieblichen Gewinn erzielen konnte, sind die betrieblichen Kosten seitdem stärker gestiegen als die Umsatzerlöse. Im Ergebnis verzeichnete DB Regio auch im Jahr 2023 einen betrieblichen Verlust, obwohl es zugleich hohe öffentliche Hilfen aus der Strompreisbremse erhielt. Die Pünktlichkeit erreichte im Jahr 2023 einen neuen Tiefststand. Angesichts operativer und wirtschaftlicher Herausforderungen bleibt unklar, ob und wie DB Regio ein ausgeglichenes betriebliches Ergebnis bzw. einen betrieblichen Gewinn wie im Vorpandemiejahr 2019 erreichen kann.

4 Die Segmente der Infrastruktur

4.1 Wirtschaftliche Lage

Die Infrastrukturaktivitäten des DB AG-Konzerns waren 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 der Stationsentgelte (DB Netze Personenbahnhöfe) bestimmt. Bis Ende des Jahres 2023 operierten DB Netze Fahrwege und DB Netze Personenbahnhöfe rechtlich unabhängig voneinander. Mit Wirkung zum 1. Mai 2023 wurde die DB Station&Service AG (Segment DB Netze Personenbahnhöfe) auf die DB Netz AG (Segment DB Netze Fahrwege) verschmolzen und zum 27. Dezember 2023 in DB InfraGO AG umbenannt. Damit ist eine „gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte“ geschaffen worden.⁷³ Die neue Gesellschaft bleibt weiterhin Teil des integrierten DB AG-Konzerns.⁷⁴

Nachdem die Infrastruktursegmente im Vorjahr einen betrieblichen Gewinn von 0,7 Mrd. Euro erwirtschafteten, **erzielten sie im Jahr 2023 einen betrieblichen Verlust von 1,1 Mrd. Euro.**⁷⁵

Zu dem Verlust trug mit 180 Mio. Euro die im Jahr 2023 eingeführte Konzernumlage bei, die die von dem Segment Beteiligung/Sonstige für die anderen Segmente erbrachten Leistungen weiterberechnet (vgl. [Nummer 5.3](#)). Der Konzern begründete die hohen Verluste vor allem

⁷³ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 27.

⁷⁴ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 37.

⁷⁵ Davon 600 Mio. Euro bei DB Netze Fahrwege. DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 214.

mit den für den Bund erbrachten sogenannten „Vorleistungen“, für die der DB AG-Konzern auf eine Erstattung im Jahr 2024 durch den Bund hofft. Laut Angaben des Konzerns wurden für Instandhaltungsmaßnahmen des Segments DB Netze Fahrweg „mehr als eine Mrd. Euro“ vorgeleistet, die das betriebliche Ergebnis erheblich belastet hätten.⁷⁶

4.2 „Vorleistungen“ für Schienennetz – Sachverhalt und mögliche Erstattung bleiben unklar

Der DB AG-Konzern betreibt mit seinen Infrastruktursegmenten ein umfangreiches Schienennetz. Für dieses Netz verantwortet er sowohl Betrieb und Instandhaltung als auch die überwiegend mit Bundesmitteln finanzierten Investitionen.

Der DB AG-Konzern berichtete im Integrierten Bericht 2023 über seine Bauaktivitäten im Zuge der anlaufenden „Generalsanierung“ des Schienennetzes. Er hob dabei besonders hervor, dass es „zum Bauen auf Rekordniveau ... keine Alternative“⁷⁷ gebe und er im Jahr 2023 die „Investitionen in eine leistungsfähige Schiene auf eine neue Rekordmarke gesteigert“ habe.⁷⁸

Der Konzern betonte, dass er im Jahr 2023 „in Absprache mit dem Bund **massiv in Vorleistung gegangen**“ sei. Dies sei „aufgrund der **massiven Preissteigerungen und zur Erreichung einer verbesserten Qualität der Infrastruktur**“ erfolgt. Als Grundlage für die „Vorleistungen“ gab der Konzern eine „Unbedenklichkeitserklärung des Bundes“ an.⁷⁹ Folglich habe der Bund die Ablösung durch Bundesmittel „zugesagt“.⁸⁰ Eine bestehende Rechtsgrundlage zur Erstattung der „Vorleistungen“ durch den Bund nannte der Konzern nicht, er bezog sich jedoch auf die künftige Novelle des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG).⁸¹

Der DB AG-Konzern bezifferte die „Vorleistungen“ auf insgesamt 2,6 Mrd. Euro.⁸² Er erläuterte im Integrierten Bericht nicht, wieviel davon auf Investitionen und wieviel auf Aufwand für Instandhaltungen entfallen sind. Nach öffentlicher Berichterstattung entfielen 1,5 Mrd. Euro auf Investitionen.⁸³

⁷⁶ DB AG, Presseartikel zur Veröffentlichung des Integrierten Bericht 2023 vom 21. März 2024. Abrufbar unter: <https://ir.deutschebahn.com/de/news-praesentation/news/detail/deutsche-bahn-investiert-2023-rekord-summe-von-76-milliarden-euro-in-die-starke-schiene-in-deutschland/>.

⁷⁷ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 23.

⁷⁸ DB AG, Reden des Vorstands zur Bilanz-Presskonferenz vom 21. März 2024. Abrufbar unter: https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/user_upload/2024.03.21_Bilanzpressekonferenz_2024_Deutsche_Bahn.pdf.

⁷⁹ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 55.

⁸⁰ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 217.

⁸¹ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 55.

⁸² DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 150 f.

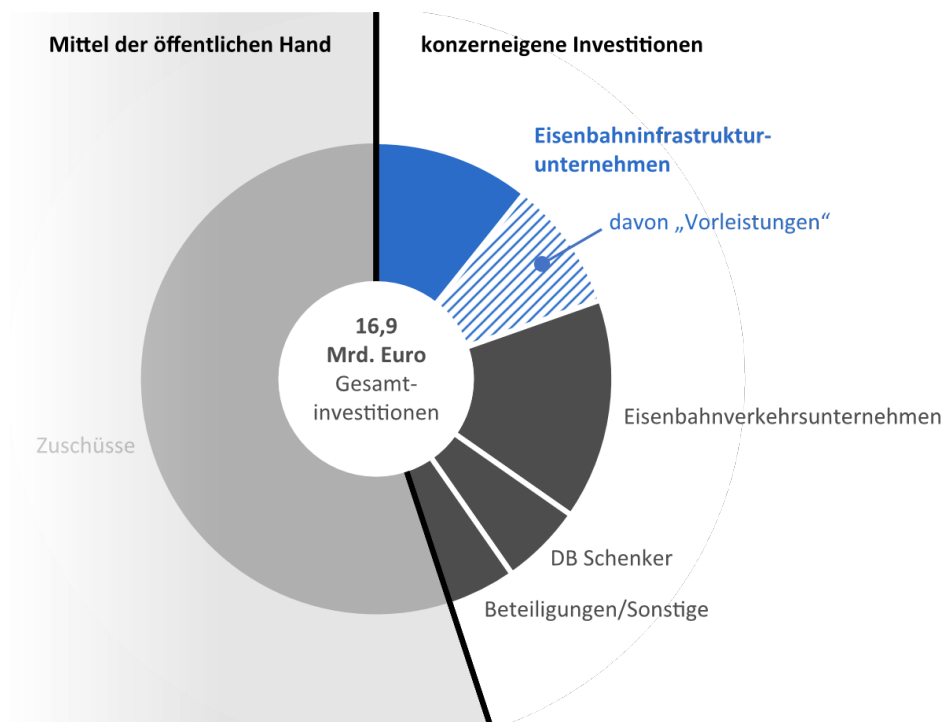
⁸³ Diese Auskunft beruht auf der DB AG. Vgl. Rail Business, Ausgabe 14/24 vom 2. April 2024, S. 1.

Der DB AG-Konzern hat neben den Zuschüssen des Bundes von 9,3 Mio. Euro eigene Mittel (Netto-Investitionen) von 7,6 Mrd. Euro im Jahr 2023 investiert, davon 3,3 Mrd. Euro in die schienennetznahe Segmente (DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Energie). **Ohne die vom Konzern erwarteten Erstattungen des Bundes von 1,5 Mrd. Euro für Investitionen ergäbe sich ein effektiver Eigenanteil des Konzerns von 1,8 Mrd. Euro – weniger als ein Viertel der gesamten Netto-Investitionen des Jahres 2023** (vgl. Abbildung 5).

Abbildung 5

Weniger als die Hälfte eigener Mittel gingen ins Schienennetz

Den Großteil der Investitionen im Jahr 2023 trug der Bund. Bei den konzerneigenen Investitionen floss weniger als die Hälfte in das Schienennetz. Von diesen erwartet der Konzern für einen Großteil eine Erstattung vom Bund („Vorleistungen“).



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 226 f.

Ohne die „Vorleistungen“ hätte der DB AG-Konzern 0,4 Mrd. Euro weniger Eigenmittel in schienennetznahe Segmente investiert als im Vorjahr (2,2 Mrd. Euro). Auch wäre dies nur knapp doppelt so viel wie für das zum Verkauf stehende Segment DB Schenker (1,0 Mrd. Euro) gewesen.⁸⁴

Der DB AG-Konzern gab im Zusammenhang mit seinen „Vorleistungen“ nicht an, auf welche konkreten Projekte und Maßnahmen sich diese beziehen. Er erläuterte nicht, auf welcher Basis er „Vorleistungen“ von anderen Sanierungsmaßnahmen abgegrenzt hat. Ein

⁸⁴ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 226 f. und entsprechend in Vorjahren.

Rechtsanspruch auf eine Erstattung der Aufwendungen bzw. Investitionen durch den Bund bestand zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Konzernabschlusses offensichtlich nicht. Es erscheint daher fraglich, ob die Begrifflichkeiten „Vorleistungen“ bzw. „für den Bund vorfinanziert“ ein zutreffendes Bild des Sachverhaltes vermitteln.

Zwischenfazit:

Die Darstellung der „Vorleistungen“ im Integrierten Bericht ist intransparent. Der Konzern hat inhaltlich nicht dargelegt, für welche konkreten Maßnahmen er Vorleistungen erbracht hat. Der Verweis auf „massive Preissteigerungen“ und „Qualitätsverbesserungen“ könnte sich auch auf allgemeine inflationsbedingte Kostensteigerungen oder bereits laufende Projekte wie Stuttgart 21 beziehen. Auch sprachlich ist der Begriff „Vorleistungen“ irreführend, da er einen rechtlichen Anspruch auf Erstattung nahelegt, der zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Integrierten Berichts nicht bestand.

Zudem ist anzumerken, dass der Konzern ohne „massive Vorleistungen“ weniger Eigenmittel in das Schienennetz investiert hätte als im Vorjahr. Die Darstellung von DB-eigenen Reinvestitionen im Jahr 2023 ist vor diesem Hintergrund nicht haltbar.

4.3 DB AG-Konzern übernimmt keine Hauptverantwortung für Netzzustand und Sanierung

Der DB AG-Konzern berichtete auch im diesjährigen Integrierten Bericht über den Zustand des Schienennetzes und Sanierungsvorhaben („Generalsanierung“). Er erläuterte in seinem Integrierten Bericht weder, wer die Verantwortung für den aktuell schlechten Netzzustand trägt, noch, wer künftig für den Erfolg oder ggf. Misserfolg der Sanierung des Netzes hauptverantwortlich sein wird:

- Neben dem Integrierten Bericht veröffentlicht der DB AG-Konzern jährlich einen Netzzustandsbericht. In diesem benotet der Konzern u. a. den Zustand seines Schienennetzes in Schulnoten. Seit dem Jahr 2021 hat sich die Benotung um 0,1 Notenpunkte von 2,93 auf 3,03 im Jahr 2023 verschlechtert,⁸⁵ obwohl der Konzern in diesem Zeitraum nach eigenen Angaben 34,5 Mrd. Euro in die Infrastruktur investierte.⁸⁶

⁸⁵ DB AG, Netzzustandsberichte des Jahres 2021 und 2023. Abrufbar unter: <https://www.dbinfrago.com/web/unternehmen/zielbild-infrastruktur/InfraGO-Zustandsbericht-12636112>.

⁸⁶ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 107 und Integrierter Bericht 2023, S. 116.

- Auch die bilanzielle „Werthaltigkeit“ des Segments DB Netze Fahrweg hat sich im Jahr 2023 um weitere 9,8 Mrd. Euro verschlechtert.⁸⁷ Dies steht im Gegensatz zu Investitionen in das Schienennetz von 2,8 Mrd. Euro im Jahr 2023.⁸⁸
- Laut DB AG-Konzern ist das Schienennetz „jahrzehntelang“ unterfinanziert. Man wolle es nun nicht mehr „auf Verschleiß fahren“, sondern sanieren.⁸⁹ Der DB AG-Konzern gab an, im Jahr 2023 erstmals die Zustandsnote des Netzes als „Top-Ziel“ der Strategie Starke Schiene aufgenommen zu haben.⁹⁰ Zuvor hatte der DB AG-Konzern nach eigenen Angaben Kennzahlen verwendet, die den Netzzustand zu seinen Gunsten dargestellt haben: „dann haben wir uns Kennzahlen ausgesucht, bei denen einigermaßen klar war, dass wir nicht pönalisiert werden.“⁹¹
- Die geplante Generalsanierung des Schienennetzes stellt der DB AG-Konzern hauptsächlich als **„gemeinsames“ Projekt** mit dem Bund dar.⁹² Zudem zieht der DB AG-Konzern weitere unternehmensexterne Stakeholder in die Verantwortung: die Generalsanierung könne demnach nur Erfolg haben, wenn **„alle Partner in der Bau- und Bahnindustrie mit uns gemeinsam an einem Strang ziehen“**.⁹³

Zwischenfazit:

Aus der Berichterstattung des DB AG-Konzerns geht nicht hervor, ob der Bund als Mittelgeber oder der Konzern als Eigentümer und Hauptnutzer des „auf Verschleiß“ gefahrenen Schienennetzes für den schlechten Netzzustand verantwortlich ist. Die Äußerungen des Konzerns lassen erkennen, dass es dem DB AG-Konzern bei der Infrastruktur jahrelang darum ging, nur „auf dem Papier“ gute Kennzahlen zu erreichen. Insofern kann nicht davon ausgegangen werden, dass dem DB AG-Konzern der tatsächliche Zustand der Infrastruktur nicht bekannt war. Offenbar bestand auch kein Interesse, diesen offenzulegen. Erstaunlich ist zudem, dass sich trotz der immer wieder berichteten „Investitionen auf Rekordniveau“ der Netzzustand im Jahr 2023 laut aktuellem Netzzustandsbericht wieder verschlechtert hat.

Indem sich der Konzern für künftige Sanierungsvorhaben in eine Reihe mit dem Bund und der Bauindustrie stellt, verkennt er seine eigene herausgehobene Verantwortung. Der

⁸⁷ Die Vermögenswerte des Konzerns sind regelmäßig auf Ebene der Segmente einer Werthaltigkeitsprüfung zu unterziehen (Impairment-Test). Hierfür wurden auch für DB Netze Fahrwege die bilanzierten Buchwerte mit der zukünftigen, prognostizierten Ertragskraft des Segments verglichen. Im Konzernabschluss für das Jahr 2023 gab es erneut einen deutlichen Abwertungsbedarf von 24,3 Mrd. Euro (14,5 Mrd. Euro im Vorjahr). Zu einer tatsächlichen bilanziellen Abwertung kam es jedoch nicht, weil sonst die einzelnen Vermögenswerte von DB Netze Fahrwege „unterhalb des jeweiligen beizulegenden Zeitwerts sinken würden“. Die Werthaltigkeitsprüfung ist in IAS 36 geregelt. DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 237 ff. und Integrierter Bericht 2022, S. 227.

⁸⁸ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 226.

⁸⁹ DB AG, Rede des Vorstands zur Bilanz-Presskonferenz vom 21. März 2024. Abrufbar unter: https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/user_upload/2024.03.21_Bilanzpressekonferenz_2024_Deutsche_Bahn.pdf.

⁹⁰ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 57.

⁹¹ Gemäß Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) muss die DB AG jedes Jahr bestimmte Kennzahlen zum Zustand der Infrastruktur erreichen. Verfehlt sie diese, muss sie dem Bund einen Teil der erhaltenen Investitionsmittel zurückzahlen (sogenannte Pönale); DB-Wettbewerbssymposium 2023, zitiert nach: Rail Business Ausgabe 5/2023 vom 30. Januar 2023, S. 1.

⁹² DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 23 f.

⁹³ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 20.

DB AG-Konzern wird damit seiner Rolle als Verantwortlicher für die Schieneninfrastruktur nicht gerecht.

5 Weitere Segmente

5.1 DB Arriva – Auslandsengagement mit Milliardenverlust

Das Segment DB Arriva betreibt Personenverkehre im europäischen Ausland. Im Oktober 2023 vereinbarte die DB AG mit einer Private-Equity-Gesellschaft den Verkauf des Segments. Die DB AG hat die Veräußerung von DB Arriva zum 3. Juni 2024 abgeschlossen. Sie bezeichnete den Verkauf als „strategisch richtig“; er stärke „den Fokus auf den Schienenverkehr in Deutschland.“⁹⁴ Bis zur Veräußerung investierte der DB AG-Konzern zudem insgesamt 4,4 Mrd. Euro eigene Mittel in DB Arriva, vor allem in Züge und Busse im europäischen Ausland.

Da der Verkauf im Jahr 2023 bereits vereinbart, aber nicht abgeschlossen wurde, klassifizierte der DB AG-Konzern das Segment als „zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche“ (IFRS 5). Es trug daher im Jahr 2023 nicht zum regulären betrieblichen Ergebnis des Konzerns bei (vgl. [Nummer 1](#)). Dennoch wirkte sich der **Verkauf des Segments im Jahr 2023 deutlich negativ auf die Ertragslage des Konzerns aus**. Insbesondere aufgrund von Wertminderungen wurde für das Segment ein Verlust nach Ertragsteuern von 0,3 Mrd. Euro ausgewiesen.⁹⁵

Die Entwicklung im Jahr 2023 setzt damit **exemplarisch das verlustreiche Engagement des Konzerns fort**:

- In den Jahren 2018 und 2019 kam es zu erheblichen Verlusten aus dem wegen Schlechterfüllung gekündigten Rail North-Vertrag (insgesamt 0,35 Mrd. Euro).
- Zum Halbjahresabschluss 2020 wurde der Firmenwert des Segments DB Arriva vollständig abgeschrieben, was das Konzernergebnis mit 1,4 Mrd. Euro belastete (sogenanntes Impairment).⁹⁶

⁹⁴ DB AG, Artikel „Deutsche Bahn schließt Arriva-Verkauf ab und treibt Fokus auf Kerngeschäft voran“ vom 3. Juni 2024. Abrufbar unter: https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Deutsche-Bahn-schliesst-Arriva-Verkauf-ab-12885760.

⁹⁵ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 232. Der Konzern berichtete im Integrierten Bericht 2023 auch über Belastungen in der Einzelgesellschaft DB AG, die im Gegensatz zum Konzern nicht nach IFRS, sondern nach dem HGB bewertet wurden. Die DB AG schrieb Finanzanlagen in dreistelliger Millionenhöhe im Zusammenhang mit dem geplanten Verkauf ab und musste konzerninterne Ausleihungen an DB Arriva-Gesellschaften in öffentlich unbekannter Höhe wertberichtigen. DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 176.

⁹⁶ Begründet wurde dies mit einer „im Wesentlichen coronabedingt deutlich reduzierten Ergebnis- und Cash-flow-Planung [...] zusammen mit den deutlich erhöhten Kapitalkosten“. DB AG, Integrierter Bericht 2020, S. 199.

- Bereits vor dem vollständigen Verkauf des Segments veräußerte der DB AG-Konzern im Jahr 2022 die Aktivitäten in Schweden und Portugal.⁹⁷ Dabei entstand ein Abwertungsbedarf von 0,18 Mrd. Euro.

Die oben genannten Verluste wurden als Sondereffekte nicht im betrieblichen Ergebnis von DB Arriva ausgewiesen. Bis zur Veräußerung belasteten **diese und weitere Sondereffekte das Konzernergebnis mit insgesamt 2,1 Mrd. Euro**. Darüber hinaus **schüttete DB Arriva seit dem Erwerb im Jahr 2010 keine Dividende an die DB AG** aus. Sie leistete somit keinen Beitrag zum Schienennetz in Deutschland.

Zwischenfazit:

Der Verlust aus dem Verkauf von DB Arriva ist im Integrierten Bericht nicht gesamthaft dargestellt. Fest steht aber: Über das Jahr 2023 hinaus verursachte das Arriva-Engagement insgesamt einen Verlust in Milliardenhöhe für den DB-Konzern. Positive Beiträge zum Schienennetz in Deutschland leistete DB Arriva zu keinem Zeitpunkt. Insgesamt investierte der Konzern für das Segment DB Arriva in Summe ein Vielfaches dessen, was er nach eigenen Angaben als „Vorleistungen“ für das Schienennetz im Jahr 2023 aufbrachte.

5.2 DB Schenker mit rückläufigem Ergebnisbeitrag

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.⁹⁸

Das Segment profitierte bislang von den pandemiebedingten Verwerfungen am Logistikmarkt. Diese führten insbesondere zu deutlich gestiegenen Frachtraten in der See- und Luftfracht. Dadurch steigerte DB Schenker trotz rückläufiger Transportmengen bei Land-, Luft- und Seefracht zwischen den Jahren 2019 und 2022 den Umsatz um 60 %. Aufgrund dieser Sonderkonjunktur lag das betriebliche Ergebnis bis zum Jahr 2022 (1,8 Mrd. Euro) mehr als dreimal so hoch wie im vor-pandemischen Jahr 2019 (0,5 Mrd. Euro). Die Steigerungen gingen dabei im Wesentlichen auf die Luft- und Seefracht zurück.

Gemäß Konzernabschluss des Jahres 2022 setzte zum Ende des Jahres 2022 eine Normalisierung des Marktumfelds ein.⁹⁹ Dies wirkte sich im Jahr 2023 auf DB Schenker deutlich negativ aus. **Der Umsatz sank mengen- und preisbedingt um knapp ein Drittel (-8,4 Mrd. Euro) und das betriebliche Ergebnis um knapp 40 % auf nunmehr 1,1 Mrd. Euro.**

⁹⁷ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 157.

⁹⁸ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 169.

⁹⁹ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 170.

Zugleich verschlechterte sich seine relative Marktposition im Vergleich zu den Wettbewerbern.¹⁰⁰ Um dem entgegenzuwirken, erwarb DB Schenker im Jahr 2022 den US-amerikanischen Lkw-Logistiker USA Trucks Inc. für 435 Mio. USD.¹⁰¹ Mit solchen schienenfremden Investitionen steht DB Schenker im Wettbewerb mit den Eisenbahnsegmenten um die begrenzten Investitionsmittel des Konzerns, vgl. auch [Nummer 4.2](#), Abbildung 5.

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. Er hatte empfohlen, die Beteiligung zu veräußern. Im Jahr 2022 hat der Aufsichtsrat der DB AG dem Vorstand den Auftrag erteilt, einen Verkauf zu prüfen und vorzubereiten. Ende des Jahres 2023 hat die DB AG den Verkaufsprozess mit einem offenen Bieterverfahren gestartet, der im September 2024 in einem Verkaufsvertrag mit der dänischen Transport- und Logistik-Gruppe DSV mündete. Der Verkaufserlös von rund 14,8 Mrd. Euro soll im Konzern verbleiben und nach eigenen Angaben die Schulden reduzieren.¹⁰²

Zwischenfazit:

Die Rekordüberschüsse der Jahre 2019 bis 2022 bei DB Schenker waren das Ergebnis einer Sondersituation. Im Jahr 2023 hat sich der Ergebnisbeitrag des Segments bereits deutlich reduziert. Trotz hoher betrieblicher Gewinne und dem Zukauf von USA Truck Inc. hat sich die Marktposition von DB Schenker kontinuierlich verschlechtert.

Der Verkauf kann dazu beitragen, den Konzern auf das Bundesinteresse zu fokussieren. Mit dem Verkauf von DB Arriva (vgl. [Nummer 5.1](#)) und DB Schenker verkleinert sich der DB AG-Konzern erheblich. Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Konzern wird sich nach der Abgabe der beiden Segmente voraussichtlich um ein Drittel auf rund 230 000 reduzieren (Stand: 31. Dezember 2023).¹⁰³

5.3 Beteiligungen/Sonstige: hohe Verluste trotz Konzernumlage

Im Segment Beteiligungen/Sonstige bündelt der DB AG-Konzern insbesondere die Serviceeinheiten für andere Konzernsegmente („Business Services“ wie z. B. DB Immobilien und DB Zeitarbeit GmbH und „Operational Services“, wie z. B. DB Instandhaltung) sowie die zentralen Managementfunktionen („Sonstige“). Zudem führt der DB AG-Konzern dort

¹⁰⁰ So verlor es in der Luft- und in der Seefracht Ränge gegenüber den Wettbewerbern. DB AG, Integrierter Bericht 2015, S. 63; DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 38.

¹⁰¹ Drucksache 20/3084 des Deutschen Bundestages.

¹⁰² DB AG, Artikel „Aufsichtsrat der Deutschen Bahn stimmt Verkauf von Logistiktochter DB Schenker an DSV zu“ vom 2. Oktober 2024. Abrufbar unter: https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Aufsichtsrat-der-Deutschen-Bahn-stimmt-Verkauf-von-Logistiktochter-DB-Schenker-an-DSV-zu-13092858.

¹⁰³ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 112. DB Schenker hatte zum Ende des Jahres 2023 über 75 000 Mitarbeitende. Das als „nicht fortgeführten Geschäftsbereich“ gekennzeichnetem Segment, zu dem DB Arriva gehört, zählt 36 000 Mitarbeitende.

Beteiligungen auf, die er keinem anderen Segment zuordnet. Darunter fällt beispielsweise die DB E.C.O. Group, die in internationale Schienenverkehrsprojekte außerhalb Europas involviert ist (u. a. in Indien, Ägypten und Mexiko).¹⁰⁴ Insgesamt verzeichnete das Segment im Jahr 2023 knapp 61 900 Mitarbeitende; nur das Segment DB Schenker hatte im Jahr 2023 mehr Mitarbeitende (knapp 72 200).¹⁰⁵

Das Segment wies in den vergangenen Jahren hohe, ansteigende betriebliche Verluste aus, die auch im externen Vergleich überdurchschnittlich waren. Sie resultieren aus dem weitgehenden Verzicht des DB AG-Konzerns, eine konzerninterne Umlage zu erheben. Durch die fehlende Konzernumlage enthielten die betrieblichen Ergebnisse der übrigen Segmente nicht zwingend alle für diese Segmente relevanten Kosten. Im Geschäftsjahr 2023 belastete der DB AG-Konzern erstmals die anderen Segmente mit den Kosten für zentrale Dienstleistungen. In Summe verrechnete er 335 Mio. Euro weiter. Knapp die Hälfte davon entfiel auf DB Netze Fahrweg (157 Mio. Euro), während andere Segmente deutlich geringer belastet wurden (u. a. DB Regio: 50 Mio. Euro, DB Fernverkehr: 44 Mio. Euro, DB Cargo: 30 Mio. Euro).¹⁰⁶ Die konzerninterne Umlage war ausschlaggebend dafür, dass **der betriebliche Verlust im Segment Beteiligungen/Sonstige von -546 Mio. Euro im Jahr 2022 auf -338 Mio. Euro im Jahr 2023 zurückging**. Trotz der nun weiterverrechneten Konzernumlage bleibt es folglich bei **knapp 1 Mio. Euro Verlust pro Tag für Querschnittsfunktionen und Beteiligungen, die keinem Segment zugeordnet sind**.

Zwischenfazit:

Im Segment Beteiligungen/Sonstige hat der Konzern insbesondere die Serviceeinheiten für andere Segmente sowie nicht weiterbelastete Kosten für zentrale Managementfunktionen gebündelt. Der Bundesrechnungshof hatte in der Vergangenheit festgestellt, dass durch eine unvollständige Weiterberechnung die tatsächliche Ertragslage der übrigen Segmente positiv verzerrt wird.¹⁰⁷ Durch die erstmals im Jahr 2023 umgesetzte Konzernumlage wird die Ertragslage der übrigen Segmente transparenter – das Berücksichtigen der Konzernumlage verringerte deren betrieblichen Ergebnisse.

Im Gegenzug verringerte sich der betriebliche Verlust des Segments Beteiligungen/Sonstige deutlich; es bleibt aber weiterhin einer der größten Hauptverlustbringer des Konzerns. Lediglich die Segmente DB Cargo und DB Netze Fahrweg verzeichneten im Jahr 2023 einen noch höheren betrieblichen Verlust.

¹⁰⁴ U. a. Drucksache 20/12255 Nummer 194 des Deutschen Bundestages.

¹⁰⁵ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 227.

¹⁰⁶ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 106.

¹⁰⁷ U. a. Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO an die Bundesregierung vom 25. September 2023, Gz.: III 4 - 0001962, Anhang 1, S. 11.

6 Prognosequalität, Ziele und Maßnahmen

Zuverlässige Prognosen bilden die Basis, um die künftige Entwicklung von Unternehmen realistisch einschätzen zu können. Sie dienen dazu, ein realistisches Bild von der Lage eines Unternehmens zu gewinnen.

Dies spiegeln auch die Regelungen für den Konzernabschluss im Handelsgesetzbuch (HGB) wider. Der Lagebericht hat die Lage des Konzerns entsprechend den tatsächlichen Verhältnissen darzustellen und dabei auch die voraussichtliche Entwicklung zu erläutern.¹⁰⁸ Daher bildet der Prognosebericht einen Teil des Lageberichts im Konzernabschluss. Nach dem Deutschen Rechnungslegungsstandard 20 für Konzernlageberichte soll der dafür vorgesehene Prognosebericht „dem verständigen Adressaten ermöglichen, sich in Verbindung mit dem Konzernabschluss ein zutreffendes Bild von der voraussichtlichen Entwicklung“ zu machen.¹⁰⁹

Zu den Adressaten des Integrierten Berichts des DB AG-Konzerns gehören mehrere Interessengruppen, insbesondere die Beteiligungsführung und der Bund, der parlamentarische Raum sowie die Öffentlichkeit. Der DB AG-Konzern bekennt sich dazu, den Dialog mit seinen internen und externen Interessengruppen transparent zu führen. Darunter versteht er, Informationen „vollständig“ und „aktuell“ zu übermitteln.¹¹⁰ Eine zentrale Form des Dialogs mit seinen Interessengruppen über bedeutsame Entwicklungen des DB AG-Konzerns stellt der Integrierte Bericht und die zugehörige Pressekonferenz dar. Beides erfährt medial regelmäßig eine hohe Aufmerksamkeit.¹¹¹ Auch greift der parlamentarische Raum die Erkenntnisse aus dem Integrierten Bericht des DB AG-Konzerns auf.

Daneben betont das Regelwerk des Bundes für Unternehmen, an denen er beteiligt ist (Public Corporate Governance Kodex des Bundes¹¹²), dass Bundesunternehmen im besonderen Fokus der Öffentlichkeit stehen. Es erwartet, dass sich die Bundesunternehmen stets der Verantwortung bewusst sind, die mit dem anvertrauten öffentlichen Vermögen einhergeht. Beim DB AG-Konzern, der sich zu 100 % im Bundeseigentum befindet, handelt es sich um die größte Beteiligung des Bundes. Der Konzern erhält jährlich signifikante Mittel aus dem Bundeshaushalt.¹¹³ Auch hieraus leitet sich die besondere Verpflichtung des DB AG-Konzerns gegenüber den genannten Interessengruppen ab, ein vollständiges, aktuelles und realistisches

¹⁰⁸ § 289 HGB.

¹⁰⁹ Deutscher Rechnungslegungsstandard 20, Stand: 16. Juni 2023.

¹¹⁰ DB AG, Stakeholdercharta. Abrufbar unter: https://www.deutschebahn.com/resource/blob/264444/7ea045a9a84a937b78a8ebc48a2c529a/charta_stakeholder-data.pdf.

¹¹¹ Beispielsweise Tagesschau, „Bahn fährt Milliardenverlust ein“ vom 21. März 2024. Abrufbar unter: <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/bahn-bilanz-milliardenverlust-100.html>

¹¹² Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes, Präambel. Abrufbar unter: https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Bundesvermoe-gen/Privatisierungs_und_Beteiligungspolitik/Beteiligungspolitik/grundsaeetze-guter-unternehmens-und-aktiver-beteiligungsfuehrung.html.

¹¹³ Im Bundeshaushalt 2024 stehen für wesentliche Schienentitel Mittel von über 17 Mrd. Euro zur Verfügung, die im Wesentlichen dem DB AG-Konzern zuzurechnen sind. DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 276.

Bild von der Lage des DB AG-Konzerns zu transportieren. Dies umfasst insbesondere, dass der Konzern belastbare Prognosen erstellt, seine Ziele klar benennt und erläutert, mit welchen Maßnahmen er diese zu erreichen beabsichtigt.

6.1 Prognosen der DB AG regelmäßig zu optimistisch

„Insgesamt erwarten wir eine spürbare Verbesserung des Jahresergebnisses der DB AG.“

„Für 2024 wird eine spürbare Verbesserung der Pünktlichkeit angestrebt.“

„In diesem Jahr werden wir unsere Investitionen gemeinsam mit dem Bund noch einmal deutlich steigern. Geplante Investitionen in Höhe von etwa 21 Mrd. Euro sind ein starkes Zeichen für die Zukunft.“¹¹⁴

Der DB AG-Konzern veröffentlicht jährlich einen Prognosebericht als Teil des Lageberichts im Konzernabschluss. Gemäß diesem erwartet er für das Geschäftsjahr 2024 eine deutliche Verbesserung der wirtschaftlichen Situation:

- Der Umsatz im Konzern soll um rund 1,8 auf 47 Mrd. Euro ansteigen.
- Auch das bereinigte betriebliche Ergebnis soll im Jahr 2024 um mehr als 2 Mrd. Euro steigen.¹¹⁵ Neben der Erstattung der sogenannten „Vorleistungen“ durch den Bund erwartet der DB AG-Konzern zusätzliche Erträge über ein Mengenwachstum und Effizienzmaßnahmen.¹¹⁶
- Die Pünktlichkeit soll vor allem im Schienenpersonenfernverkehr deutlich verbessert werden. Bereits für das Jahr 2024 strebt der DB AG-Konzern eine Pünktlichkeit von 70 % an (Ist-Wert 2023: 64 %).¹¹⁷ Diesen Wert hat DB Fernverkehr zuletzt im Corona-Jahr 2021 erreicht, in dem 40 % weniger Fahrgäste DB Fernverkehr im Vergleich zum Jahr 2023 nutzten.¹¹⁸ Bis zum Jahr 2028 zielt der DB AG-Konzern im Schienenpersonenfernverkehr auf eine Pünktlichkeit von 80 %.¹¹⁹
- Die Bruttoinvestitionen haben im Jahr 2023 einen neuen Höchststand von 16,9 Mrd. Euro erreicht.¹²⁰ Für das Jahr 2024 plant der DB AG-Konzern, seine Investitionen innerhalb eines Jahres um 25 % auf 21 Mrd. Euro zu steigern.¹²¹

¹¹⁴ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 179 und S. 217 und Bilanz-Presskonferenz vom 21. März 2024.

¹¹⁵ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 217.

¹¹⁶ Demnach plant die DB AG für das Jahr 2024 mit 12 % mehr Fahrgästen im Schienenpersonennahverkehr und eine 3 % höhere Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr. Zugleich erwartet der DB AG-Konzern für das Jahr 2024 eine etwas höhere Betriebsleistung auf dem Netz. DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 216.

¹¹⁷ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 216.

¹¹⁸ DB AG, Daten und Fakten 2023, S. 19 und entsprechend im Jahr 2021.

¹¹⁹ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 59.

¹²⁰ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 103.

¹²¹ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 217.

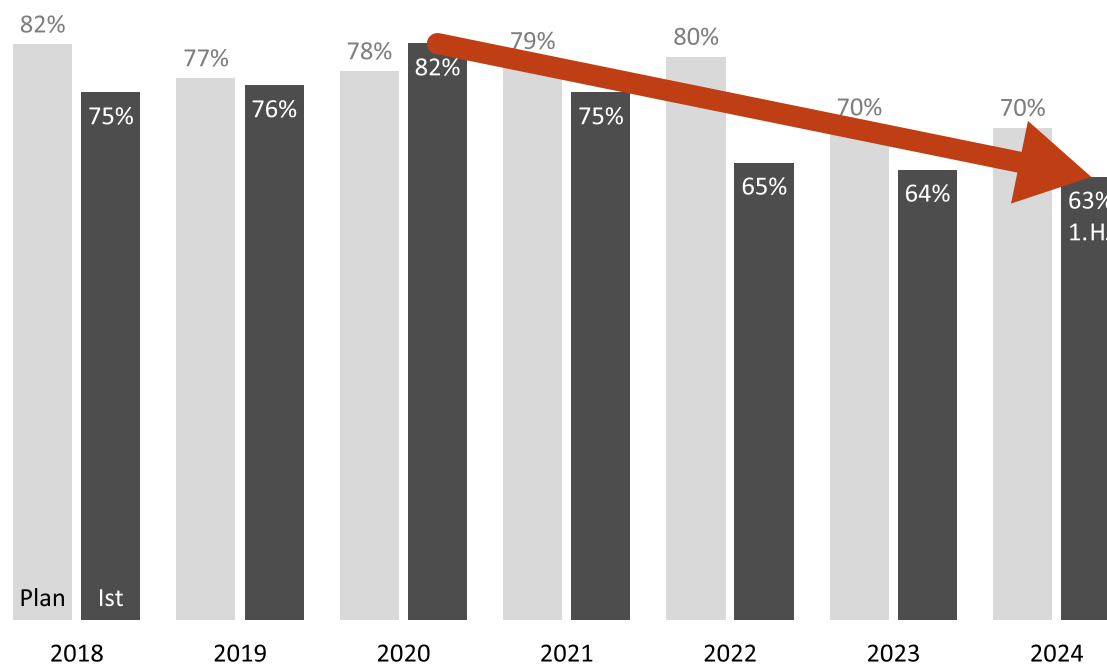
Angesicht der aktuellen operativen Probleme und der Generalsanierung steht der DB AG-Konzern vor der Herausforderung, diese Ziele auch zu erfüllen.

In den vergangenen Jahren hatte der DB AG-Konzern stets ambitionierte Prognosen herausgegeben. **Die Ziele aus den Prognosen konnte die DB AG aber regelmäßig nicht erreichen.** Dies gilt auch für die Pünktlichkeit im Schienenpersonenfernverkehr. In den Geschäftsjahren 2018, 2021 und 2022 wurden die im Vergleich zum Vorjahr positiven Prognosen nicht erreicht und zusätzlich die Pünktlichkeitswerte des jeweiligen Vorjahres sogar deutlich unterschritten (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6

DB Fernverkehr verfehlt regelmäßig seine Pünktlichkeitsziele

Entgegen der Prognosen hat sich die Pünktlichkeit im Fernverkehr seit dem Jahr 2020 signifikant verschlechtert. Im Jahr 2023 lag sie bei 64 %. Sie verringerte sich im ersten Halbjahr 2024 weiter auf 63 %.



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 216; Prognoseberichte der Vorjahresberichte und Integrierter Zwischenbericht 2024 für den Ist-Pünktlichkeitswert im ersten Halbjahr 2024.

Auch erscheinen die im Integrierten Bericht 2023 prognostizierten Verbesserungen bei DB Fernverkehr für das Jahr 2024 bereits zum heutigen Stand fraglich. Im Halbjahresabschluss Januar bis Juni 2024 der DB AG verfehlte der Konzern seinen Zielwert für das Jahr 2024 von 70 % mit einer erreichten Pünktlichkeit von nur 62,7 %.¹²² Gleichzeitig korrigierte der Konzern mit Veröffentlichung des Halbjahresabschlusses das erst im März 2024 verlautbarte Pünktlichkeitsziel bei DB Fernverkehr von 70 auf 63 bis 67 %.¹²³

¹²² DB AG, Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2024, Abschnitt „Auf einen Blick“.

¹²³ DB AG, Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2024, S. 62.

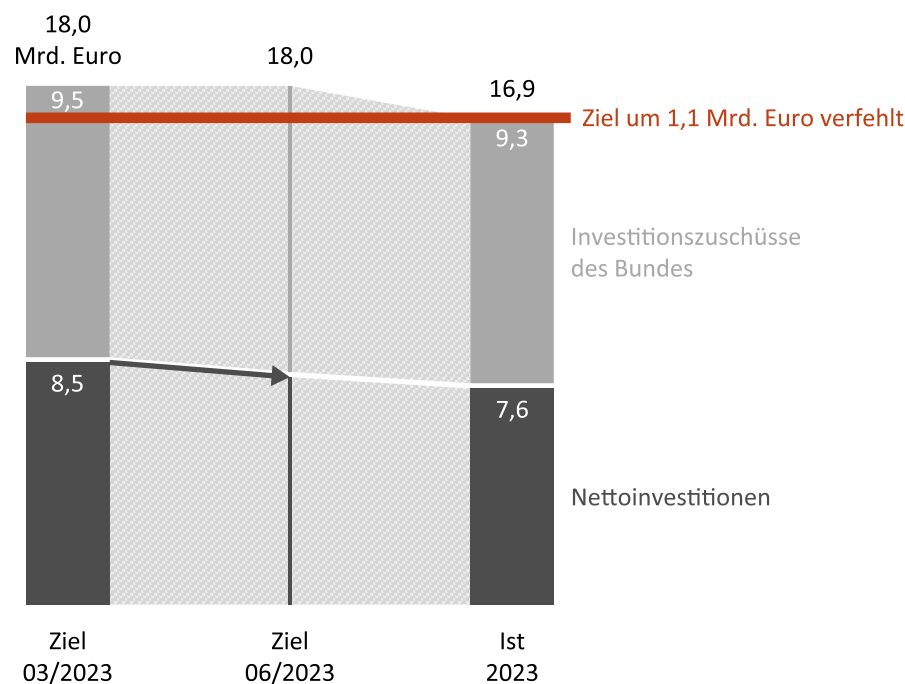
Ein ähnliches Bild ergibt sich auch bei den Investitionsprognosen des Konzerns. **Die Investitionslücke zwischen den geplanten und tatsächlich getätigten Investitionen besteht im DB AG-Konzern bereits seit Jahren.** Sie geht mehrheitlich auf nicht investierte Mittel der öffentlichen Hand zurück (2,2 Mrd. Euro), die größtenteils für das Schienennetz vorgesehen waren. Insgesamt hat der DB AG-Konzern in den letzten zehn Jahren 3,6 Mrd. Euro weniger investiert, als er geplant hatte.¹²⁴

Im Jahr 2023 investierte der DB AG-Konzern 16,9 Mrd. Euro.¹²⁵ Damit hat er jedoch auch in diesem Jahr sein Investitionsziel um 1,1 Mrd. Euro verfehlt. Auch unterjährig gelang es dem DB AG-Konzern im Jahr 2023 nicht, realistische Investitionsprognosen aufzustellen (vgl. Abbildung 7).¹²⁶

Abbildung 7

DB verfehlte Investitionsziel trotz unterjähriger Prognose

Der DB AG-Konzern korrigierte im Jahr 2023 seine Investitionsprognosen nach unten. Dennoch verfehlte er am Jahresende sein Ziel um 1,1 Mrd. Euro.



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 207; Integrierter Zwischenbericht 2023, S. 68; Integrierter Bericht 2023, S. 103.

Exemplarisch für verfehlte Kostenprognosen des DB AG-Konzerns steht auch das Projekt Stuttgart 21. Ursprünglich hatte der DB AG-Konzern im Jahr 1995 für dieses Projekt mit Kosten von 2,5 Mrd. Euro geplant. Seither hat er die Kosten mehrfach nach oben korrigiert.

¹²⁴ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 226 und Angaben zu Investitionen analog in Vorjahresberichten.

¹²⁵ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 103. Vgl. auch [Nummer 2](#).

¹²⁶ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 207.

Zuletzt hatte der DB AG-Konzern die Kosten auf 11,5 Mrd. Euro beziffert. Damit haben sich die Kosten mehr als vervierfacht.¹²⁷

Zwischenfazit:

Zuverlässige Unternehmensprognosen bilden die Grundlage, um die künftige Entwicklung von Unternehmen realistisch einschätzen zu können. Sie sind auch notwendig, um den künftigen Finanzierungsbedarf bestimmen zu können und damit die Beteiligungsführung frühzeitig steuernd eingreifen kann. Das gilt besonders, weil der Konzern mit der Generalsanierung ambitionierte Ziele bis zum Jahr 2030 erreichen möchte.

Umso schwerwiegender ist, dass der DB AG-Konzern in den letzten Jahren regelmäßig seine prognostizierten Ziele verfehlt hat. Insbesondere die Pünktlichkeit und die Investitionstätigkeiten blieben hinter den Prognosen zurück.

Dabei ist auffällig, dass die Prognosen meist zu optimistisch waren. Das gilt auch für unterjährige Prognosen, bei denen grundsätzlich eine höhere Planungssicherheit gewährleistet sein sollte. Erstaunlich ist, dass die Beteiligungsführung die Prognoseungenauigkeit augenscheinlich jahrelang hingenommen hat.

Vor dem Hintergrund der inakzeptablen Pünktlichkeit überrascht es, dass der DB AG-Konzern nicht in der Lage ist, die Sanierung der Infrastruktur und die Abläufe bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen besser aufeinander abzustimmen. Dies wäre ein Baustein dafür, um die Pünktlichkeit auf ein akzeptables Niveau zu bringen.

Vor dem Hintergrund der bisherigen Prognoseverfehlungen auch bei den Investitionen bleibt fraglich, ob der Konzern die geplanten 21 Mrd. Euro für das Jahr 2024 – und damit auch die Investitionszuschüsse des Bundes für die Eisenbahninfrastruktur – tatsächlich investieren kann.

6.2 Ziele und Maßnahmen des DB AG-Konzerns unklar dargestellt

Der DB AG-Konzern nannte im Integrierten Bericht bedeutsame Ziele, die er kurz-, mittel-, und langfristig erreichen will.

Zu den **kurzfristigen** Zielen des DB AG-Konzerns gehören insbesondere:

- Der Konzern verfolgt das Ziel, das **betriebliche Ergebnis** des Geschäftsjahres 2024 erheblich um mehr als 2 Mrd. Euro zu verbessern.¹²⁸ Grund dafür seien vor allem die

¹²⁷ Tagesschau, „Wie sich Stuttgart 21 immer weiter verzögerte.“ Abrufbar unter: <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/chronologie-stuttgart21-s21-deutsche-bahn-100.html>.

¹²⁸ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 217.

Erstattungen der sogenannten „Vorleistungen“ durch den Bund. Diese erwartete Erstattung entspricht jedoch nur rund der Hälfte der geplanten Ergebnisverbesserung.¹²⁹ Der Konzern ging in diesem Zusammenhang nicht näher auf eigene Maßnahmen ein, mit denen er das betriebliche Ergebnis weiter steigern möchte.

- Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der geplanten betrieblichen **Pünktlichkeit** im Fernverkehr für das Jahr 2024. So hat sich der Konzern das Ziel für das Jahr 2024 gesetzt, eine Pünktlichkeit von 70 % zu erreichen (vgl. [Nummer 6.1](#)).¹³⁰ Gleichzeitig beabsichtigt der DB AG-Konzern im Jahr 2024, auf Rekordniveau in das Schienennetz zu investieren, was viele Baumaßnahmen nach sich ziehen wird. Gerade diese führte der Konzern jedoch im Jahr 2023 als Grund an, weswegen die Pünktlichkeit im Jahr 2023 „stark beeinträchtigt“ war. Vor diesem Hintergrund bleibt es unklar, mit welchen Maßnahmen die DB AG die Pünktlichkeit kurzfristig verbessern möchte. Das gilt umso mehr, da im Jahr 2023 die Eisenbahnverkehrsunternehmen branchenweit mehr als die Hälfte der Verspätungsminuten eigenverantwortlich verschuldeten – d. h. der Zustand der Infrastruktur ist nur zu knapp der Hälfte für die Verspätungen zuständig.¹³¹ Aus dem Integrierten Bericht gehen kaum konkrete Maßnahmen zur Steigerung der Pünktlichkeit jenseits der Infrastruktur hervor.

Bedeutsame **mittel- und langfristige** Ziele und Maßnahmen stellte der Konzern wie folgt dar:

- Die Strategie „**Starke Schiene**“ nennt die langfristigen „Top-Ziele“ des DB AG-Konzerns. Hier definiert der Konzern Zielwerte wie eine Verdopplung der Verkehrsleistung im Fernverkehr, eine Steigerung der Reisendenzahl im Schienenpersonennahverkehr auf mehr als 2,5 Milliarden oder die Erhöhung der Kundenzufriedenheit im Fernverkehr und Cargo auf einen Wert von „<= 2,0“ bzw. „2,5“. ¹³² Der Konzern legte jedoch nicht transparent dar, bis wann er diese Ziele erreichen will. Somit verzichtete er auch darauf, Zwischenziele oder Meilensteine für den Weg zum Erreichen der Top-Ziele zu nennen.¹³³ Auch stellt er im Prognosebericht nicht den aktuellen Zielerreichungsgrad dar. Für seine Top-Ziele listete der Konzern zu ergreifende Maßnahmen auf. Diese sind kurz gehalten, zum Beispiel „Bessere Anbindung von Tür zu Tür im Schulterschluss mit unseren Partnern durch Integration neuer Mobilitätsformen.“¹³⁴
- Für den Zeitraum bis zum Jahr 2030 hat der DB AG-Konzern das Ziel, insgesamt 4 000 km der **Hochleistungsinfrastruktur** zu sanieren und weitere 24 000 km schrittweise zu modernisieren.¹³⁵ Die damit verbundenen Kosten im Gesamtzeitraum stellte er nicht dar. Auch über seine möglichen Ziele zur Sanierung nach 2030 gab er keine Auskunft. Zudem

¹²⁹ Vgl. [Nummer 4.2](#).

¹³⁰ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 216.

¹³¹ DB AG, Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung - Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2023, S. 112. Abrufbar unter: https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/IZB/IZB_2023.html.

¹³² DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 57 f.

¹³³ Lediglich eine Vorschau für ausgewählte Zielwerte in fünf Jahren gibt der DB AG-Konzern im Kapitel „Produktqualität und Digitalisierung“ im Integrierten Bericht 2023, S. 59 ff.

¹³⁴ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 57.

¹³⁵ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 194, 144.

bleibt unklar, welche Instandhaltungsmaßnahmen mit dem **Rest des (nicht-generalisierenden) Netzes** erforderlich sein werden.

Daneben ist auffällig, dass der DB AG-Konzern einige **zentrale Zielwerte, Messmethoden und Kennzahlen** in der jüngeren Vergangenheit **ohne weitere Erläuterungen geändert** hat:

- Der DB AG Konzern hatte im Jahr 2022 ohne weitere Begründung sein **Pünktlichkeitsziel im Fernverkehr von 85 auf 80 % reduziert**.¹³⁶
- Zusätzlich zur bislang dargestellten „betrieblichen Pünktlichkeit“ hat der Konzern im Jahr 2023 die „Reisendenpünktlichkeit“ als neues Ziel eingeführt. Die **Schwelle der Reisendenpünktlichkeit liegt deutlich höher** (< 15 Minuten) als die der „betrieblichen Pünktlichkeit“ (< 6 Minuten).¹³⁷ Der Konzern erläuterte dieses neue „Top-Ziel“¹³⁸ lediglich im Glossar auf Seite 303 von 306 des Integrierten Berichts.
- Im Integrierten Bericht 2023 gab er zudem die **Kundenzufriedenheit** in Schulnoten statt wie in den Vorjahren auf einer Skala von 0 bis 100 an.
- Auch zeigte er das Ziel für die **Verkehrsverlagerung** seit dem Jahr 2023 nicht mehr in seiner Kennzahlübersicht. Somit fehlte auch die Information, ob bzw. inwieweit das Ziel erreicht wurde.

Zwischenfazit:

Der DB AG-Konzern lässt es im Prognosebericht oftmals an einer transparenten Darstellung seiner Ziele und an Maßnahmen zur Zielerreichung fehlen. Damit wird oftmals nicht deutlich, „was“ der Konzern „bis wann“ und „auf welchem Weg“ erreichen will. Das Fehlen von Zwischenzielen bzw. Meilensteinen macht es der Öffentlichkeit und Beteiligungsführung zudem unmöglich zu überprüfen, ob der Konzern bei seinen mittel- und langfristigen Zielen „auf Kurs“ ist. Dies erschwert die Steuerung des DB AG-Konzerns.

Darüber hinaus hat der Konzern zentrale Kennzahlen und Ziele teilweise angepasst, ohne der Öffentlichkeit die jeweiligen Hintergründe zu erläutern. Dieses Vorgehen erschwert es der Beteiligungsführung, Abweichungen bei der Zielerreichung zu erkennen und steuernd einzugreifen. Gleichzeitig verringert sich die Möglichkeit, die Entwicklung bedeutsamer Kennzahlen im Zeitablauf zu analysieren.

7 Entwicklungen im ersten Halbjahr 2024

Die wirtschaftliche Lage des Konzerns war im ersten Halbjahr 2024 von folgenden Entwicklungen geprägt:

¹³⁶ DB AG, Integrierter Bericht 2022, S. 57 und Integrierter Bericht 2023, S. 58.

¹³⁷ Ein Halt wird als betrieblich pünktlich gewertet, wenn die planmäßige Ankunftszeit im Personenverkehr um weniger als 6 Minuten überschritten wurde (betriebliche Pünktlichkeit). Die Reisendenpünktlichkeit erfasst die Ankunftspünktlichkeit aller Reisenden über die gesamte Reisekette. Die Schwelle liegt bei < 15 Minuten gegenüber der geplanten Ankunftszeit. DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 303.

¹³⁸ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 57.

- Der Umsatz des Konzerns war im ersten Halbjahr 2024 erneut rückläufig (-0,7 Mrd. Euro). Dies ging fast vollständig auf das Segment DB Schenker zurück (-0,7 Mrd. Euro), das geringere Preise erzielte. Die Umsätze im Systemverbund Bahn lagen leicht unter Vorjahresniveau.¹³⁹
- Auch das betriebliche Ergebnis verschlechterte sich im ersten Halbjahr erneut deutlich (-1,0 Mrd. Euro im Vergleich zum ersten Halbjahr 2023). Der Konzern verzeichnete damit einen betrieblichen Verlust von 0,7 Mrd. Euro. Dies resultierte vor allem aus den Segmenten des Systemverbunds Bahn, die ausgenommen von DB Energie zu einem betrieblichen Verlust von insgesamt 1,2 Mrd. Euro beitrugen.
- Getrieben von dem negativen betrieblichen Verlust verzeichnete der Konzern unter Berücksichtigung von Steuern und Zinsen einen Halbjahresverlust von 1,2 Mrd. Euro.¹⁴⁰
- Als Konsequenz aus dem hohen Verlust zum Halbjahr beabsichtigt der Konzern, in den kommenden fünf Jahren 30 000 Vollzeitstellen abzubauen, davon bereits 1 500 Stellen im Jahr 2024.¹⁴¹ Gegenläufig zu diesem Vorhaben hat der Konzern im ersten Halbjahr 2024 konzernweit knapp 4 000 Mitarbeitende in Vollzeit zusätzlich eingestellt¹⁴² und laut einer Stellenmarktanalyse mehr als 68 000 Stellenanzeigen im Jahr 2023 geschaltet.¹⁴³
- Trotz anhaltend hoher Investitionen und geringer Ertragskraft des Konzerns sanken die Nettofinanzschulden des Konzerns in den ersten sechs Monaten des Jahres 2024 um 0,9 Mrd. Euro.¹⁴⁴ Ermöglicht wurde dies durch eine Eigenkapitalerhöhung des Bundes von 3,0 Mrd. Euro im Juni 2024. Diese Mittel sollen „ausschließlich in die Infrastruktur eingesetzt“¹⁴⁵ werden. Konkrete Projekte oder Maßnahmen beschreibt der Konzern in diesem Zusammenhang nicht.
- Die aktualisierte Prognose bis Ende des Jahres 2024 nimmt die finanziellen Wachstumsziele teilweise zurück. Der Konzern plant kein Umsatzwachstum mehr und geht nicht mehr davon aus, deutlich mehr als 1,0 Mrd. Euro betrieblichen Gewinn zu erzielen.¹⁴⁶
- Beim Verkehrswachstum geht der Konzern nur noch davon aus, das Niveau des Jahres 2023 zu erreichen. Nachdem die Pünktlichkeit bei DB Fernverkehr weiter abgesunken ist, soll sie sich bis Ende des Jahres 2024 nicht mehr deutlich verbessern, sondern nur noch leicht über dem Niveau des Jahres 2023 liegen.¹⁴⁷
- Im Halbjahresabschluss berichtete der Konzern über neue Risiken durch das laufende Beihilfeverfahren der EU-Kommission bei DB Cargo. Er stellte eine mögliche Kündigung des Gewinnabführungsvertrages durch die DB AG in Aussicht.¹⁴⁸ Im Ergebnis könnte die DB AG keine Verluste des defizitären Segments ausgleichen und DB Cargo müsste sich künftig selbst finanzieren.

¹³⁹ DB AG, Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2024, S. 22.

¹⁴⁰ DB AG, Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2024, S. 64.

¹⁴¹ Vgl. Presseberichte, u. a. <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/deutsche-bahn-verlust-106.html>.

¹⁴² DB AG, Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2024, S. 19.

¹⁴³ Index, „Personalnot auf Rekordhoch Deutsche Bahn schaltete 2023 über 68.600 Stellen“. Abrufbar unter: <https://www.index.de/pressemitteilungen/personalnot-bei-der-deutschen-bahn/>

¹⁴⁴ DB AG, Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2024, S. 29.

¹⁴⁵ DB AG, Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2024, S. 3.

¹⁴⁶ DB AG, Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2024, S. 63.

¹⁴⁷ DB AG, Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2024, S. 62.

¹⁴⁸ DB AG, Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2024, S. 59.

Zwischenfazit:

Die Entwicklung im ersten Halbjahr 2024 bestätigt die Herausforderungen: Sowohl der Umsatz als auch das betriebliche Ergebnis des Konzerns gingen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2023 noch einmal deutlich zurück. Keines der Schienenverkehrssegmente des Konzerns erwirtschaftete betriebliche Gewinne. Damit verstetigt sich die Ertragsschwäche im Kerngeschäft immer weiter. Auch die Pünktlichkeit bei DB Fernverkehr ist gesunken. Somit bleibt der Konzern erneut hinter dem Vorjahreszeitraum zurück und verfehlte abermals seine Prognose. Angesichts weiter steigender Verluste setzt der Konzern nun auf Effizienzsteigerungen, die auch mit Personalabbau verbunden sein sollen. Dies steht im Widerspruch zur bisherigen Wachstumsstrategie des Konzerns, die durch hohe Investitionen in die Fahrzeugflotte und deutlichen Personalaufbau gekennzeichnet war.

Es bleibt zudem festzuhalten, dass die bislang erfolglose strategische Ausrichtung des Segments DB Cargo zu erheblichen Risiken für den Fortbestand des Schienengüterverkehrssegments führt. Der Bundesrechnungshof hat hierauf bereits in der Vergangenheit mehrfach hingewiesen. Die Beteiligungsführung muss prüfen, ob das Segment unter dem Dach des DB AG-Konzerns auch ohne weitere Verlustübernahmen nachhaltig weitergeführt werden kann. Im Zuge des Beihilfeverfahrens der EU-Kommission und der daraus folgenden Konsequenzen muss sich der Bund mit der Frage auseinandersetzen, ob und wie er sein Bundesinteresse an dem Schienengüterverkehrssegment weiterverfolgen will. Das gilt ausdrücklich auch für die Konsequenzen, die sich durch die mögliche Kündigung des Gewinnabführungsvertrages zwischen der DB AG und DB Cargo ergeben würden.

8 Stellungnahme des BMDV und Abschließende Würdigung

Stellungnahme der Bundesministerien

Das BMDV hat zu einem Entwurf dieses Berichts in Abstimmung mit dem BMF und BMWK am 6. September 2024 Stellung genommen.

In der Stellungnahme hat es der Beschreibung der wirtschaftlichen Lage des DB AG-Konzerns ([Nummer 2](#)) nicht widersprochen. Bezüglich der Eisenbahnverkehrssegmente ([Nummer 3](#)) stimmt das BMDV ausdrücklich mit dem Bundesrechnungshof überein, dass die Verluste im Systemverbund Bahn „nicht hinnehmbar“ seien. Es halte an der Forderung fest, dass die Profitabilität im DB AG-Konzern zu steigern sei. Dies müsse sich insbesondere „im Kostenbereich“ abspielen. Zu den einzelnen Segmenten nimmt das BMDV im Wesentlichen wie folgt Stellung:

- Bei DB Fernverkehr ([Nummer 3.1](#)) sei im Jahr 2023 im Vergleich zum Jahr 2019 zwar ein Rückgang der Fahrgastzahlen zu verzeichnen gewesen, die Verkehrsleistung (Personenkilometer) sei jedoch gestiegen. Der aktuelle Koalitionsvertrag sehe als Ziel die

Verdoppelung der Verkehrsleistung vor. Bei der Betrachtung der Kapazitätsausweitung bei den Zügen sei zu beachten, dass es im Rekordjahr 2019 zu „Überfüllungserscheinungen in den Zügen“ und sogenannten „Wachstumsschmerzen“ kam. Die Lage im Jahr 2019 sei daher aus Sicht des Bundes nicht der anzustrebende Normalzustand. Die vom Bundesrechnungshof „genährten Zweifel“, dass DB Fernverkehr unnötig viel Kapazität aufbaue, seien nicht nachvollziehbar. Gleichwohl hänge die Ertragslage von DB Fernverkehr stark vom „Investitionszyklus“ ab: Aufgrund der Altersstruktur des Fuhrparks seien im Jahr 2019 deutlich weniger Abschreibungen angefallen als im Jahr 2023 wegen der Erneuerung und Ausweitung der Flotte. Das Jahr 2019 könne daher nicht als „Referenz“ für die Ertragskraft dienen. Auch deshalb sei die Zukunft des Geschäftsmodells des Segments nicht grundsätzlichen infrage zu stellen.

- DB Cargo ([Nummer 3.2](#)) habe zwar einen Verlust erwirtschaftet, dieser sei jedoch deutlich geringer als im Vorjahr. Zum Verlust habe die geringere Verkehrsleistung beigetragen, die ursächlich auf „geopolitische[n] Auswirkungen“ auf die Lieferketten, „eigene[n] Schwierigkeiten bei der Betriebsqualität“ und auf Bauaktivitäten im Schienennetz zurückzuführen sei. Somit lägen nicht alle Defizitgründe des Segments im Verantwortungsbereich von DB Cargo selbst. Mit dem sogenannten Transformationsprogramm seien Maßnahmen ergriffen worden, die erhebliche wirtschaftliche Verbesserungen bringen sollen. Darüber hinaus leiste DB Cargo wegen des Einzelwagenverkehrs einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsverlagerung. Dies und die in Aussicht stehenden wirtschaftlichen Verbesserungen sprächen „gegen die Einstellung der Tätigkeiten der DB Cargo.“
- Zu den Segmenten der Infrastruktur führte das BMDV zu den sogenannten „Vorleistungen“ ([Nummer 4.2](#)) aus, dass diese wegen der Generalsanierung geleistet worden seien. „Ein ‚Zuwarten‘ der DB AG – wie es theoretisch auch möglich gewesen wäre – hätte den Prozess der Sanierung [...] um mehrere Jahre verzögert.“ Die Novellierung des BSWAG als Anspruchsgrundlage habe zwar länger gedauert als erwartet, es sei aber im Juli 2024 verabschiedet worden.
- Zur Hauptverantwortung für Netzzustand und Sanierung ([Nummer 4.3](#)) merkte das BMDV zur Kennzahlenauswahl zum Netzzustand an, dass im Jahr 2024 ein neues Kennzahlensystem entwickelt werden soll. Details hierzu nannte es nicht. Für die Sanierung der Netzinfrastruktur seien Haushaltsmittel in historisch einmaliger Höhe bereitgestellt worden. Nun sei die DB AG und konkret ihr Vorstand in der Verantwortung, die Sanierung erfolgreich umzusetzen (zeitlich, Qualität und Quantität sowie im Kostenrahmen).

Bezüglich der Prognosequalität des DB AG-Konzerns ([Nummer 6](#)) teile die Beteiligungsführung die „kritische Einschätzung“ des Bundesrechnungshofes. Trotz grundsätzlich bestehender Unsicherheiten bei Planungen sei „auffällig, dass die Abweichungen von Plan zu Ist erheblich sind sowie eigene Zielerreichungsplanungen im Konzern konsistent zu hoch angesetzt wurden.“ Die Beteiligungsführung setze sich weiterhin dafür ein, vom DB-Management einen realistischen „Verbesserungsplan“ einzufordern.

Abschließende Würdigung

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

Das Jahr 2023 war das wirtschaftlich schlechteste Geschäftsjahr (außerhalb der Corona-Jahre) seit Gründung des Konzerns. Der DB AG-Konzern konnte nicht zur Ertragskraft der Vor-Corona-Jahre zurückfinden. Der betriebliche Verlust auf Rekordniveau, Höchststände bei Verschuldung und Unpünktlichkeit sowie eine inakzeptable operative Qualität verdeutlichen die anhaltende Krise des DB AG-Konzerns und die großen Herausforderungen für den Bund:

- Der DB AG-Konzern erzielte im Geschäftsjahr 2023 einen Jahresfehlbetrag in Milliardenhöhe. Infolge dessen stieg die Verschuldung auf ein Rekordhoch an ([Nummer 2](#)). Bedenklich erscheint, dass nahezu alle Segmente des Kerngeschäfts betriebliche Verluste erzielten. Das betrifft nicht nur die DB Netze Fahrwege ([Nummer 4.1](#)) und die seit mehr als zehn Jahren durchgängig defizitäre DB Cargo, sondern nun auch sämtliche Eisenbahnverkehrssegmente ([Nummer 3](#)). Diese konnten trotz Nachfrage- bzw. Umsatzsteigerungen nicht profitabel wirtschaften. Aus dem Integrierten Bericht erschließt sich nicht, ob bzw. wie deren Geschäftsmodelle wieder profitabel funktionieren können. Es kann nicht Ziel sein, dass beispielsweise DB Fernverkehr nur dann profitabel wirtschaftet, wenn es im „Investitionszyklus“ seinen Fuhrpark weitgehend abgeschrieben hat. Die in den letzten Jahren massiv ausgebaute Flotte erfordert eine höhere Auslastung, die bislang verfehlt wurde. Dies forderte jüngst auch das BMDV selbst.¹⁴⁹ Wie dies erreicht werden soll, ist derzeit nicht erkennbar. Auch bleibt noch völlig offen, ob, wie und wann die geplanten Sanierungsmaßnahmen bei DB Cargo zu einer wirtschaftlichen Verbesserung führen werden. Derzeit ist somit weder eine klare Strategie des Konzerns noch eine planvolle Steuerung durch die Beteiligungsführung erkennbar. Inwieweit das kürzlich vorgestellte Sanierungsprogramm „S3“ nachhaltige Verbesserungen bringen wird, ist derzeit nicht absehbar.¹⁵⁰
- Im Integrierten Bericht für das Jahr 2023 betonte der DB AG-Konzern mehrfach, für den Bund massiv „in Vorleistung“ gegangen zu sein. Die „Vorleistungen“ hätten zum hohen Jahresfehlbetrag des Konzerns beigetragen. Zudem bestand entgegen dem Wortsinn der durch den Begriff „Vorleistungen“ implizierte Erstattungsanspruch gegenüber dem Bund zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Integrierten Berichts nicht. Auch ist unklar, wie sich die Aufwendungen der sogenannten „Vorleistungen“ von den üblichen vom Konzern zu tragenden Maßnahmen und laufenden Projekten wie Stuttgart 21 unterscheiden ([Nummer 4.2](#)). Die in der Stellungnahme vorgebrachte Auffassung der Bundesministerien, ohne die „Vorleistungen“ des DB AG-Konzerns

¹⁴⁹ BMDV, „Die Bahn muss besser werden“ vom 3. September 2024. Abrufbar unter:

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/die-bahn-muss-besser-werden.html>.

¹⁵⁰ DB AG, Deutsche Bahn startet Gesamtprogramm zur Sanierung von Infrastruktur, Eisenbahnbetrieb und Wirtschaftlichkeit bis 2027. Abrufbar unter: https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Deutsche-Bahn-startet-Gesamtprogramm-zur-Sanierung-von-Infrastruktur-Eisenbahnbetrieb-und-Wirtschaftlichkeit-bis-2027--13076120#.

hätte sich die Generalsanierung um mehrere Jahre verzögert, trägt nicht. Denn dies wäre angesichts der immensen Herausforderungen beim Zustand der Schieneninfrastruktur weder hinnehmbar noch erklärbar gewesen. Der Bund hätte somit – auch wegen seiner im Grundgesetz verankerten Gewährleistungspflicht nach Artikel 87e Grundgesetz – die Untätigkeit des Konzerns verhindern müssen.¹⁵¹ Insgesamt bleibt das für das Jahr 2023 wichtige Thema „Vorleistungen“ für die Adressaten des Integrierten Berichts 2023 intransparent. Das gilt auch für die Frage, zu welchem Anteil es sich um ergebnismindernde Aufwendungen und um ergebnisneutrale Investitionen handelt. Darüber hinaus ist es bemerkenswert, dass der Konzern ohne seine „Vorleistungen“, für die er eine Erstattung durch den Bund erwartet, weniger eigene Mittel in das Schienennetz investiert hätte als im Vorjahr. Vor diesem Hintergrund hat die Darstellung des DB AG-Konzerns von eigenen Investitionen im Jahr 2023 auf „Rekordniveau“ keinen Bestand.

- Bezüglich des Zustands der Infrastruktur und der anstehenden Generalsanierung entsteht aus der Darstellung des Konzerns der Eindruck, dass er hierfür nicht die Hauptverantwortung tragen möchte ([Nummer 4.3](#)). Vielmehr nimmt er sowohl den Bund als auch die Bauwirtschaft sprachlich in eine Art „gemeinschaftliche Haftung“. Im Fall einer möglichen Zielverfehlung bei der Generalsanierung wären dann alle Beteiligten verantwortlich, und damit niemand – jedenfalls nicht die DB AG. Der DB AG Konzern verkennt damit seine Verantwortung. Die Stellungnahme der Bundesministerien verweist auf ein neues Kennzahlensystem zum Netzzustand, das im Jahr 2024 entwickelt werden soll. Die Ausgestaltung bleibt abzuwarten. Vor dem Hintergrund der bisherigen Erfahrungen ist fraglich, wie die Beteiligungsführung das neue System nutzen und welche Konsequenzen sie hieraus ggf. ableiten wird.
- Der Bund seinerseits scheint auf die Probleme im DB AG-Konzern einseitig mit dem Bereitstellen von immer mehr Finanzmitteln reagieren zu wollen. So plant er in den kommenden Jahren mit massiven Eigenkapitalzuführungen in einem zweistelligen Milliardenbereich ([Nummer 2](#)).¹⁵² Auch den Betrieb beabsichtigt er zu unterstützen, z. B. durch die Subventionierung des Einzelwagenverkehrs ([Nummer 3.2](#)) und durch eine Erleichterung bei den Trassenpreisen.¹⁵³ Gleichzeitig ist bisher nicht ersichtlich, dass der Bund insbesondere bei den Eigenkapitalzuführungen den ordnungsmäßigen und wirtschaftlichen Mitteleinsatz hinreichend überprüfen und bei Bedarf auch sanktionieren kann ([Nummer 2](#)).¹⁵⁴ Auch knüpft er die Gewährung zusätzlicher Mittel nicht an weitere Bedingungen oder Gegenleistungen. So hat er es unterlassen, seinen Mitteleinsatz z. B. an höhere Eigeninvestitionen des DB AG-Konzerns zu koppeln, die ggf. durch Effizienzprogramme des Konzerns zu finanzieren wären. Insgesamt bleibt unklar, ob zusätzliche Bundesmittel in dieser Form die Probleme im Konzern nachhaltig lösen können.

¹⁵¹ Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Schienenwege in einem hochwertigen Zustand zu erhalten und diesen zu verbessern. Sie sind verantwortlich, den Einsatz der LuFV-Mittel u. a. nach Dringlichkeit zu priorisieren.

¹⁵² Regierungsentwurf für den Bundeshaushalt 2024, Titel 1202, Kapitel 831 01.

¹⁵³ Für die aktuelle Diskussion siehe beispielsweise Verkehrsrundschau, Artikel vom 28. Juni 2024. Abrufbar unter: <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/schienengueterverkehr-trassen-preisfoerderung-wird-verlaengert-3528445>.

¹⁵⁴ Bundesrechnungshof, Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages zur Neuausrichtung der Schienenverkehrsinfrastruktur, Sachstand beim Start der DB InfraGO AG vom 26. April 2024, Gz.: V 2 - 00001999/2.

- Neben den finanziellen Kennzahlen hat sich auch die operative Qualität abermals verschlechtert. So unterschritt beispielsweise DB Fernverkehr bei der Pünktlichkeit im Jahr 2023 nochmals die Rekordtiefststände des Vorjahres. Im ersten Halbjahr 2024 setzte sich dieser Negativtrend fort. Es überrascht, dass der DB AG-Konzern die Sanierung der Infrastruktur und die Abläufe bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht besser aufeinander abstimmen kann. Dies wäre auch ein Baustein dafür, um die Pünktlichkeit auf ein akzeptables Niveau zu bringen. Vor diesem Hintergrund besteht weiterhin die grundlegende Frage, welche nachweisbaren Vorteile der integrierte Konzern aus Infrastruktur und Betrieb bietet. Darüber hinaus erscheint es geboten, dass der DB AG-Konzern seine operativen Abläufe verstärkt optimiert, um den infolge der Unpünktlichkeit im Jahr 2023 entstandenen Kundenansprüchen auf Entschädigungen in dreistelliger Millionenhöhe entgegenzuwirken. Diese Mittel stehen dem Konzern nicht mehr für die dringend erforderliche Sanierung der Infrastruktur zur Verfügung. Die Kosten tragen nun u. a. der Bund, d. h. letztlich die Steuerzahler, sowie die Bahnkunden.
- In seinen Prognosen rechnete der Konzern bereits ab dem Jahr 2024 mit einer deutlichen Verbesserung seiner wirtschaftlichen Situation und seiner operativen Qualität ([Nummer 6.1](#)). In der Vergangenheit schätzte der Konzern die künftige Entwicklung jedoch regelmäßig besser ein, als sie tatsächlich eingetreten ist. Seine Prognosen können daher weder Aufsatzzpunkt für die Steuerung der Beteiligung noch für die Planung des Mittelbedarfs durch den Bund sein. Die Beteiligungsführung ist sich der ungenügenden Prognosequalität der DB AG bewusst und beabsichtigt angabegemäß, auch künftig realistische Prognosen vom DB AG-Konzern einzufordern. Bislang ist es ihr dies jedoch nicht gelungen.
- Zudem stellte der Konzern oftmals nicht hinreichend transparent dar, „was“ er „bis wann“ und „auch welchem Weg“ erreichen will. Er verzichtet zudem häufig darauf, bei seinen „Top-Zielen“ Meilensteine zu definieren und den aktuellen Zielerreichungsgrad zu nennen ([Nummer 6.2](#)). Die Beteiligungsführung hat offenbar bisher nicht erfolgreich darauf hingewirkt, dass der DB AG-Konzern dies transparent offenlegt.

Die teilweise Intransparenz wesentlicher Sachverhalte einerseits und die beschönigenden Prognosen andererseits führen zu einer für die Adressaten des Integrierten Berichts unbefriedigenden Situation: Weder wird der aktuelle Zustand der DB AG umfassend deutlich, noch ist realistisch erkennbar, wie, bis wann und mit welchen Maßnahmen sich die Situation nachhaltig verbessern soll. Das wäre jedoch insbesondere für die Beteiligungsführung notwendig, um zielgerecht steuern zu können. Dazu gehört auch eine klare Zuordnung der Verantwortlichkeiten zwischen dem Bund als Eigentümer, dem Aufsichtsrat als Kontrollorgan und der DB AG als ausführendem Unternehmen. Verfehlt die DB AG die vom Bund vorgegebenen Ziele, muss der Bund die notwendigen Entscheidungen treffen. Dazu gehört es auch, gegebenenfalls inhaltliche und personelle Konsequenzen zu ziehen. Davon hat der Bund – wie sonst durchaus üblich – trotz der massiven wirtschaftlichen Probleme des DB AG-Konzerns bislang keinen Gebrauch gemacht.

Die im Konzernabschluss des Jahres 2023 ausgewiesene wirtschaftliche Entwicklung bestätigt den Bundesrechnungshof in seinen Einschätzungen und Empfehlungen des Sonderberichts aus März 2023 und in seinen seitherigen Prüfungsfeststellungen. Der dort aufgezeigte Handlungsbedarf besteht fort.

9 Empfehlungen

Die Feststellungen des Bundesrechnungshofes verdeutlichen weiterhin den dringenden Handlungsbedarf des Bundes. Die Beteiligungsführung muss sich der Dauerkrise der DB AG endlich angemessen zuwenden und zielgerichtet handeln.

Hierzu muss sie vom DB AG-Konzern ein klares Bild der Lage einfordern. Das beinhaltet angemessene Prognosen, um einen realistischen Eindruck der künftigen Entwicklungen im Konzern zu erhalten. Zudem hat es bei bedeutsamen Themen eine offene und transparente Berichterstattung einzufordern. Grundsätzlich muss es vermeiden, die Darstellungen des DB AG-Konzerns ungeprüft zu übernehmen.

Dabei muss die Beteiligungsführung auch darauf achten, klare Verantwortlichkeiten festzulegen, Meilensteine zu setzen, Ergebnisse zu kontrollieren und hieraus Konsequenzen zu ziehen. Das gilt insbesondere für die in den nächsten Jahren anstehenden, ambitionierten Sanierungsmaßnahmen in die Netzinfrastruktur. Angesichts der Höhe der erforderlichen Steuergelder aus dem Bundeshaushalt für den DB AG-Konzern darf es nicht zu einer Verantwortungsdiffusion durch das vom DB AG-Konzern verwendete Narrativ der „Gemeinschaftlichkeit“ bei der Bewältigung der Herausforderungen kommen.

Ehmann

Klabunn

Beglaubigt: Daniels, Amtsinspektorin

Wegen elektronischer Bearbeitung ohne Unterschrift und Dienstsiegelabdruck.

Anhang 1: GuV- und Bilanz-Übersicht, 2014 – 2023 (bis 2022 inklusive DB Arriva als regulärer Geschäftsbereich)

Tabelle 1

Gewinn- und Verlustrechnung DB AG-Konzern 2014 – 2023 (Mio. Euro), 2023 ohne DB Arriva

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 ^a
Umsatz	39,728	40,403	40,557	42,693	44,065	44,430	39,901	47,075	56,296	45,191
Bestandsveränderung	2,694	2,699	2,741	2,900	3,091	3,166	3,564	3,884	4,129	4,626
Gesamtleistung	42,422	43,102	43,298	45,593	47,156	47,596	43,465	50,959	60,425	49,817
Sonstige betriebl. Erträge	2,824	2,772	2,834	2,954	2,998	3,030	3,439	5,901	4,541	3,354
Materialaufwand	-20,250	-20,208	-20,101	-21,457	-22,258	-22,262	-22,757	-28,419	-33,623	-25,276
Personalaufwand	-14,919	-15,599	-15,876	-16,665	-17,301	-18,152	-18,297	-19,219	-20,300	-19,604
Sonstige betriebl. Aufwendungen	-5,057	-5,750	-5,677	-5,890	-6,088	-5,157	-5,235	-5,716	-5,777	-5,652
EBITDA	5,020	4,317	4,478	4,535	4,507	5,055	0,615	3,506	5,266	2,639
Abschreibungen	-3,190	-4,471	-3,017	-2,847	-2,688	-3,671	-5,372	-3,804	-3,998	-3,912
EBIT	1,830	-0,154	1,461	1,688	1,819	1,384	-4,757	-0,298	1,268	-1,273
informativ: Bereinigungen	-0,279	-1,913	-0,485	-0,464	-0,292	-0,453	-1,854	1,254	0,015	-0,309
informativ: EBIT bereinigt	2,109	1,759	1,946	2,152	2,111	1,837	-2,903	-1,552	1,253	-0,964
Finanz-/Beteiligungsergebnis	-0,893	-0,778	-0,755	-0,720	-0,647	-0,703	-0,727	-0,490	-0,336	-0,686
Ertragssteuern	0,051	-0,379	0,010	-0,203	-0,630	-0,001	-0,223	-0,123	-1,159	-0,073
Ergebnisbeitrag nicht fortgeführte Geschäftsbe- reiche (einschließlich DB Arriva)										-0,319
Jahresergebnis	0,988	-1,311	0,716	0,765	0,542	0,680	-5,707	-0,911	-0,227	-2,351
direkt im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen	-1,161	0,897	-0,538	0,482	-0,741	-0,673	-1,282	1,619	2,347	-0,615
Gesamtergebnis	-0,173	-0,414	0,178	1,247	-0,199	0,007	-6,989	0,708	2,120	-2,966

Erläuterung: ^a 2023 ohne DB Arriva, da im Integrierten Bericht 2023 unter „nicht fortgeführte Geschäftsbereiche“.

Quelle: DB AG, Integrierte Berichte des Jahres 2014 bis 2023, ausgewiesen.

Anhang 1: GuV- und Bilanz-Übersicht, 2014 – 2023

Tabelle 2

Bilanz DB AG-Konzern 2014 – 2023 (Mio. Euro, Struktur Bundesrechnungshof)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Aktiva										
Immaterielle Vermögenswerte	4,195	3,762	3,691	3,599	3,730	3,894	2,290	2,387	2,854	2,819
Sachanlagevermögen	39,022	39,059	38,884	39,608	40,757	46,591	47,704	50,100	52,268	54,037
Finanzanlagevermögen	0,493	0,530	0,547	0,541	0,532	0,546	0,516	0,561	1,082	0,989
Derivative Finanzinstrumente	0,102	0,398	0,399	0,179	0,263	0,315	0,164	0,406	0,748	0,799
Vorräte	0,959	1,018	1,062	1,151	1,369	1,520	1,937	2,155	2,076	2,099
Forderungen Lieferungen/Leistungen	4,146	4,018	3,974	4,571	4,962	4,871	4,849	6,476	6,334	5,447
Forderungen und sonst. Vermögenswerte	1,331	1,390	1,806	1,974	2,338	2,852	3,400	3,862	5,293	7,999
Flüssige Mittel	4,031	4,549	4,450	3,397	3,544	3,993	3,411	4,591	5,138	2,631
Aktive latente Steuern	1,604	1,335	1,511	1,416	1,032	1,246	1,164	1,305	0,510	0,652
Passiva										
Eigenkapital - exkl. Hybridanleihe	-14,525	-13,445	-12,657	-14,238	-13,592	-12,930	-5,268	-8,619	-12,677	-10,124
Eigenkapital - Hybridanleihe	-0,000	-0,000	-0,000	-0,000	-0,000	-1,997	-2,002	-2,002	-2,002	-2,002
Pensionsverpflichtungen	-4,357	-3,688	-4,522	-3,940	-4,823	-5,354	-6,517	-5,031	-2,970	-3,492
Sonstige Rückstellungen	-5,044	-5,311	-5,334	-5,117	-5,068	-5,098	-6,041	-7,496	-7,570	-8,333
Finanzschulden	-20,334	-22,428	-22,481	-22,076	-23,244	-28,693	-33,324	-34,486	-35,273	-38,108
Derivative Finanzinstrumente	-0,680	-0,655	-0,319	-0,382	-0,391	-0,366	-0,379	-0,219	-0,405	-0,432
Verbindlichkeiten Lieferungen/Leistungen	-4,949	-4,679	-5,100	-5,157	-5,491	-5,789	-6,312	-8,097	-7,940	-6,224
Sonstige Verbindlichkeiten	-3,823	-3,835	-3,913	-3,782	-4,118	-3,960	-4,233	-4,476	-5,800	-7,285
Passive Abgrenzungen	-2,063	-1,853	-1,870	-1,623	-1,648	-1,478	-1,205	-1,249	-1,425	-1,363
Passive latente Steuern	-0,108	-0,165	-0,128	-0,121	-0,152	-0,163	-0,154	-0,168	-0,241	-0,109
Bilanzsumme	55,883	56,059	56,324	56,436	58,527	65,828	65,435	71,843	76,303	77,472
informativ: Eigenkapitalquote in %	26,0	24,0	22,5	25,2	23,2	22,7	11,1	14,8	19,2	15,7

Quelle: DB AG, Integrierte Berichte des Jahres 2014 bis 2023, einschließlich DB Arriva.