

Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO
an das Bundesministerium für Verkehr, das Bundesministerium der Finanzen
und das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Betätigung des Bundes bei der DB AG im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung im Konzernabschluss 2024



15. September 2025

Geschäftszeichen: III 4 - 0002815

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

Dieser Bericht des Bundesrechnungshofes ist urheberrechtlich geschützt.

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung.....	4
1	Vorbemerkungen	7
2	Lage des DB AG-Konzerns im Jahr 2024: Die Dauerkrise setzt sich fort	8
3	Großbeteiligungen veräußert – DB AG weiterhin weltweit tätig.....	17
4	Prognose für das Jahr 2025	21
5	Weitere ausgewählte Aspekte	23
	5.1 Gesunkene Produktivität gefährdet die Verkehrsegmente	23
	5.2 Boni für Vorstand und Aufsichtsrat trotz anhaltender Dauerkrise.....	25
	5.3 Informationen für Adressatenkreis unvollständig und unklar.....	27
6	Entwicklungen im ersten Halbjahr 2025.....	31
7	Stellungnahme des BMV und Abschließende Würdigung.....	33
8	Empfehlungen.....	35

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 2024 geprüft. Dazu hat er wie in den Vorjahren die im testierten Konzernabschluss dokumentierte wirtschaftliche und betriebliche Lage bewertet. Die Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) zum Entwurf dieses Berichts hat er berücksichtigt. Der vorliegende Beratungsbericht soll die Transparenz zum DB AG-Konzern erhöhen und damit die Bundesministerien unterstützen, die Entwicklung im Jahr 2024 zu beurteilen und Herausforderungen im DB AG-Konzern zu adressieren und zu verdeutlichen. (Nummer 1)

0.1

Der DB AG-Konzern befand sich im Geschäftsjahr 2024 weiterhin in einer sich verschärfenden Dauerkrise. Er war mit 35 Mrd. Euro verschuldet und verzeichnete im fünften Jahr in Folge einen operativen Verlust. Zwar konnte er seinen Verlust im Vergleich zum Vorjahr verringern, diese Verbesserung war jedoch überwiegend auf die Zahlung von Bundesmitteln zurückzuführen. Auch der Anstieg des Eigenkapitals des DB AG-Konzerns basierte auf erheblichen Zuführungen durch den Bund. Die ehemals profitablen Verkehrsunternehmen der DB AG waren nicht nur in Summe insgesamt wirtschaftlich defizitär, sondern verzeichneten auch Pünktlichkeitswerte auf einem Tiefststand. Die Situation der DB Cargo AG ist besonders kritisch und existenzbedrohlich. Nach vielen Jahren mit operativen Verlusten darf das Unternehmen nach Auflagen der EU-Kommission bis Ende des Jahres 2026 keine Verluste mehr schreiben.

Der Eigentümer Bund konnte die Dauerkrise des DB AG-Konzerns bislang nicht wirksam eingrenzen. Das Bereitstellen von ausschließlich immer mehr Mitteln wird keine Trendwende einleiten können. (Nummer 2)

0.2

Durch den Verkauf seiner Großbeteiligungen DB Arriva und DB Schenker in den Jahren 2023 und 2024 hat sich der DB AG-Konzern deutlich verkleinert. Im Vergleich zum Jahr 2022 hat sich der Umsatz des DB AG-Konzerns halbiert. Die Anzahl der Mitarbeitenden sank um 90 000. Das belegt, wie hoch der Anteil des Geschäfts des DB AG-Konzerns außerhalb des Kerngeschäfts in den vergangenen Jahren bzw. Jahrzehnten war. Gleichzeitig ist der DB AG-Konzern nach dem Verkauf von DB Schenker und DB Arriva nach wie vor auch außerhalb des Gewährleistungsauftrags in mehr als 25 Ländern weltweit tätig. Er ist weiterhin überwiegend

mit Aktiengesellschaften als mehrstöckige Holdinggesellschaft organisiert, sodass der Bund nur über eingeschränkte Einflussmöglichkeiten verfügt – insbesondere bei den operativen Segmenten des DB AG-Konzerns, zum Beispiel bei DB Cargo.

Der Bund muss als Eigentümer eine effiziente Organisationsstruktur und eine passende Rechtsform für die DB AG wählen, die ihm ausreichend Einfluss sichert. Zudem muss der Bund den DB AG-Konzern klar am Gewährleistungsauftrag ausrichten. (Nummer 3)

0.3

Der DB AG-Konzern erwartet – wie auch in den Vorjahren – eine deutliche Verbesserung seiner wirtschaftlichen und betrieblichen Lage bereits im Jahr 2025. Seine zuvor prognostizierten Verbesserungen für das Jahr 2024 hat er mit wenigen Ausnahmen verfehlt: Er investierte weniger als geplant, konnte den Netzzustand trotz Milliardeninvestitionen kaum verbessern und fuhr im Fernverkehr noch unpünktlicher. Damit waren die Prognosen des DB AG-Konzerns zum wiederholten Mal zu optimistisch. Der Bund konnte bislang nicht erfolgreich auf eine Verbesserung der Prognosequalität im DB AG-Konzern hinwirken. (Nummer 4)

0.4

Der Bundesrechnungshof hat zudem weitere ausgewählte Aspekte des Geschäftsjahres 2024 des DB AG-Konzerns betrachtet. Er hält hierzu fest:

- *Ein Grund für die operativen Verluste der vormals profitablen Verkehrssegmente des DB AG-Konzerns liegt in deren weiter gesunkener Produktivität. Einer Wachstumsstrategie folgend haben die Verkehrssegmente in den vergangenen Jahren immer mehr Mitarbeitende eingestellt und ihre Verkehrsflotte deutlich erweitert. Die erhoffte Nachfrage blieb jedoch aus, teilweise war sie sogar rückläufig. Im Ergebnis befindet sich der DB AG-Konzern in einer selbstverschuldeten Produktivitätskrise, für die der Bund als Eigentümer Mitverantwortung trägt.*
- *Trotz der „größten Krise“ der DB AG und einer „indiskutablen“ Pünktlichkeit haben die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats Anspruch auf eine variable, leistungsabhängige Vergütung („Boni“). Dieser Anspruch konterkariert den Gedanken einer leistungsgerechten Bezahlung. Er ist angesichts der Lage des DB AG-Konzerns sowie anhaltender Zielverfehlungen nicht vermittelbar. Der Bund sollte das bisherige Modell dieser variablen, leistungsabhängigen Vergütung hinterfragen und auf den Prüfstand stellen. Dies gilt unabhängig davon, dass das BMV im August 2025 verkündet hat, den noch bis zum Jahr 2027 laufenden Vertrag mit dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG vorzeitig zu beenden.*
- *Als größte Bundesbeteiligung, die zudem stark im öffentlichen Interesse steht und jedes Jahr erhebliche Haushaltsmittel erhält, sollte die DB AG über ihre Lage und wesentliche Sachverhalte vollständig, transparent und verständlich berichten. Der DB AG-Konzern kommt dem in mehreren Punkten nicht ausreichend nach: Das Großprojekt „Stuttgart 21“ wird kaum*

dargestellt und auch die Prognoseberichterstattung ist lückenhaft. Über die Höhe von Entschädigungszahlungen wegen Verspätungen gibt das Unternehmen in seiner öffentlichen Berichterstattung keine Auskünfte. Wesentliche Kennzahlen, Abweichungen zur Prognose und die Ergebnisdarstellung bleiben teilweise unklar. Der Bund muss dieser intransparenten und lückenhaften Darstellung wesentlicher Sachverhalte entgegenwirken. (Nummer 5)

0.5

Die Entwicklungen im ersten Halbjahr 2025 bestätigen die anhaltenden Herausforderungen des DB AG-Konzerns: Zwar konnte er den Umsatz und das operative Ergebnis verbessern. Dies ist allerdings im Wesentlichen auf Zahlungen des Bundes zurückzuführen. Trotz „striktter Kostendisziplin“ stiegen die Aufwendungen für Personal weiter an. Durch den Verkauf von DB Schenker sank die Verschuldung des DB AG-Konzerns auf 22 Mrd. Euro ab, soll jedoch bis Ende des zweiten Halbjahres 2025 wieder auf 26 bis 28 Mrd. Euro ansteigen. Dies entspricht einer rechnerischen Neuverschuldung von 22 bis 33 Mio. Euro pro Tag. Auch betrieblich bleibt die Lage angespannt: die Pünktlichkeit im Fernverkehr lag durchschnittlich bis Mitte des Jahres 2025 bei 63,4 %, im Monat Juli sogar nur bei 56,1 %. Damit verfehlte der DB AG-Konzern im ersten Halbjahr die Untergrenze seines Pünktlichkeitsziels für das Jahr 2025. (Nummer 6)

0.6

Der DB AG-Konzern steht vor großen, in Teilen existenziellen Herausforderungen. Er befindet sich sowohl in einer wirtschaftlichen als auch betrieblichen Krise, die in ihren dysfunktionalen Auswirkungen inzwischen auch für den Bund als Eigentümer und Geldgeber immer sichtbarer wird. Ungeachtet dessen ist der Bund die Probleme bislang nicht konsequent und grundlegend angegangen. So hat er beispielsweise bislang keine hinreichend konkrete Strategie entwickelt, nach der er den DB AG-Konzern ausrichten könnte. Auch hat er die Organisationsstruktur sowie Rechtsform des DB AG-Konzerns nicht konsequent hinterfragt und die Geschäftsaktivitäten außerhalb des Gewährleistungsauftrags nicht ausreichend begrenzt. Aus diesem Grund besteht beim Bund weiterhin großer Handlungsdruck. Inwieweit die vom BMV für den 22. September 2025 angekündigte „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ die strategischen und strukturellen Probleme bei der DB AG wird lösen können, bleibt derzeit offen. Die DB AG muss wieder für die Bürgerinnen und Bürger da sein – nicht umgekehrt. (Nummer 7 und 8)

1 Vorbemerkungen

Die DB AG befindet sich zu 100 % im Bundeseigentum. Sie ist die Muttergesellschaft des DB AG-Konzerns. Die Beteiligungsführung obliegt dem BMV. Daneben befassen sich auch das Bundesministerium der Finanzen (BMF) und das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) 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 Konzernabschlusses bzw. des Integrierten Berichts¹ und die Bewertung der dort dokumentierten wirtschaftlichen Lage stellen hierfür eine wesentliche Grundlage dar. Über seine Erkenntnisse informierte der Bundesrechnungshof 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 2024 hat sich der Bundesrechnungshof mit dem Integrierten Bericht der DB AG befasst und auf dieser Basis den vorliegenden Beratungsbericht erstellt.⁴ Er soll die Transparenz zur Lage des DB AG-Konzerns mit Blick auf das Geschäftsjahr 2024 erhöhen. Damit unterstützt er die beteiligten Bundesministerien,

- die wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns und seiner Segmente im Jahr 2024 zu bewerten und
- die Herausforderungen des Konzerns einzuschätzen und zu verdeutlichen.

Im Konzernabschluss 2024 der DB AG wurde der Geschäftsbereich DB Schenker nach den internationalen Rechnungslegungsstandards International Financial Reporting Standards (IFRS) als „nicht fortgeführter Geschäftsbereich“ klassifiziert und damit getrennt von der regulären Geschäftstätigkeit ausgewiesen. Daraus folgte, dass DB Schenker im Geschäftsjahr 2024 nicht mehr zum regulären, operativen Ergebnis des Konzerns beitrug. Alle im vorliegenden Bericht dargestellten Zahlen beziehen sich

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 und Nachhaltigkeitsmerkmale 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; Beratungsbericht nach § 88 Absatz 2 BHO an die Bundesregierung vom 22. Oktober 2024, Gz. III 4 - 0002566.

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

⁴ DB AG, Integrierter Bericht 2024. Dieser ist nach IFRS aufgestellt. Dazu gehören auch Geschäftsberichte einzelner Konzernunternehmen, beispielsweise der DB Cargo AG, und Berichte der Vorjahre.

somit auf die Ergebnisse des DB AG-Konzerns ohne DB Schenker. Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurden auch die Vorjahre entsprechend angepasst, sofern kein gesonderter Hinweis folgt. Dies entspricht der Darstellung im Integrierten Bericht 2024 des DB AG-Konzerns. In Nummer 4 dieses Berichts werden die Vorjahreszahlen einschließlich DB Schenker und DB Arriva dargestellt.

2 Lage des DB AG-Konzerns im Jahr 2024: Die Dauerkrise setzt sich fort

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 InfraGO – bis Dezember 2023 DB Netze Fahrweg und DB Station&Service – und 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 war er im Jahr 2024 noch im Bereich Logistik weltweit zu Lande, zu Wasser und in der Luft tätig (DB Schenker). Weitere Beteiligungen mit teils weltweiter Geschäftstätigkeit ergänzen das Portfolio.

Der DB AG-Konzern hat im Jahr 2024 den Verkaufsprozess für das Segment DB Arriva abgeschlossen.

Der Integrierte Bericht 2024 des DB AG-Konzerns trägt den Titel. „Zurück auf Kurs“.⁵ Er sieht durch das Sanierungsprogramm S3 die Trendwende in der Infrastruktur, der Stabilisierung der Pünktlichkeit und in der Absicherung der finanziellen Tragfähigkeit eingeleitet.

Ertragslage (Gewinn- und Verlustrechnung 2024)

Der **Umsatz** des DB AG-Konzerns blieb im Geschäftsjahr 2024 nahezu konstant zum Vorjahr (2024: 26,2 Mrd. Euro, 2023: 26,1 Mrd. Euro; siehe Abbildung 1). Zwar konnte das Segment DB Regio die Umsätze steigern.⁶ Die übrigen Eisenbahnverkehrssegmente verzeichneten jedoch Umsatzrückgänge.

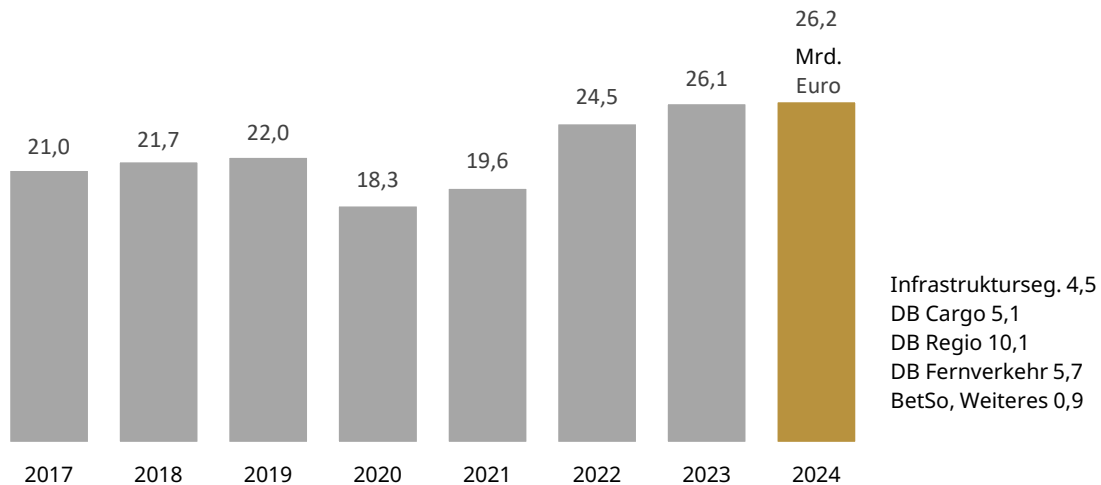
⁵ DB AG, Integrierter Bericht 2024, S. 1.

⁶ DB Regio weist seit dem Jahr 2024 Erlöse aus Verkäufen des Deutschland-Tickets vollständig als Umsatzerlöse aus. DB Regio AG, Geschäftsbericht 2024, S. 29.

Abbildung 1

Umsatz des Konzerns im Jahr 2024 auf Vorjahresniveau

Der gestiegene Umsatz bei der DB Regio steht gesunkenen Umsätzen der übrigen Eisenbahnverkehrssegmente gegenüber.



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: DB AG, Integrierte Berichte der Jahre 2017 bis 2024.

Obwohl das **Ergebnis vor Steuern und Zinsen** (EBIT⁷ bzw. **operatives Ergebnis**) im Vergleich zum Vorjahr deutlich anstieg, verzeichnete der Konzern insgesamt einen operativen Verlust von 0,6 Mrd. Euro (operativer Verlust 2023: 2,3 Mrd. Euro).⁸ Er ist damit weiterhin entfernt vom Ergebnisniveau vor der Corona-Pandemie (operativer Gewinn im Jahr 2019: 0,8 Mrd. Euro). Ursächlich für die Verbesserung im Jahr 2024 sind im Wesentlichen ertragswirksame Zahlungen des Bundes für Infrastrukturaufwendungen, die auch Erstattungen für Vorjahre beinhalten.⁹ Diese haben sich im Jahr 2024 um 2,7 Mrd. Euro erhöht.¹⁰

Wie im Jahr 2023 schrieb das Kerngeschäft der DB AG, der **Systemverbund Bahn**, auch im Jahr 2024 operative Verluste. Mit Ausnahme von DB Regio erwirtschafteten die Eisenbahnverkehrssegmente DB Fernverkehr und DB Cargo operative Verluste, die auch

⁷ Earnings Before Interest and Taxes.

⁸ Der DB AG-Konzern gibt im Integrierten Bericht auch ein um Sondereffekte bereinigtes Ergebnis (bereinigtes Ergebnis) an. Die DB AG entscheidet eigenständig darüber, welche Erträge und Aufwendungen „außerordentlich“ sind (vgl. Ausführungen in Nummer 5.3). Dadurch entsteht ein Ermessensspielraum des im Integrierten Bericht ausgewiesenen bereinigten Ergebnisses. Der Bundesrechnungshof verzichtet daher darauf, das bereinigte Ergebnis des Konzerns darzustellen.

⁹ Der Bundesrechnungshof kritisierte die sogenannten „Vorleistungen“ als intransparent. Zudem investierte der Konzern im Jahr 2023 ohne die „massiven Vorleistungen“ weniger Eigenmittel in das Schienennetz als im Jahr 2022. Vgl. Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO zur Betätigung des Bundes bei der DB AG im Hinblick auf die Entwicklung im Konzernabschluss 2023, Nummer 3, Gz. III 4 - 0002566.

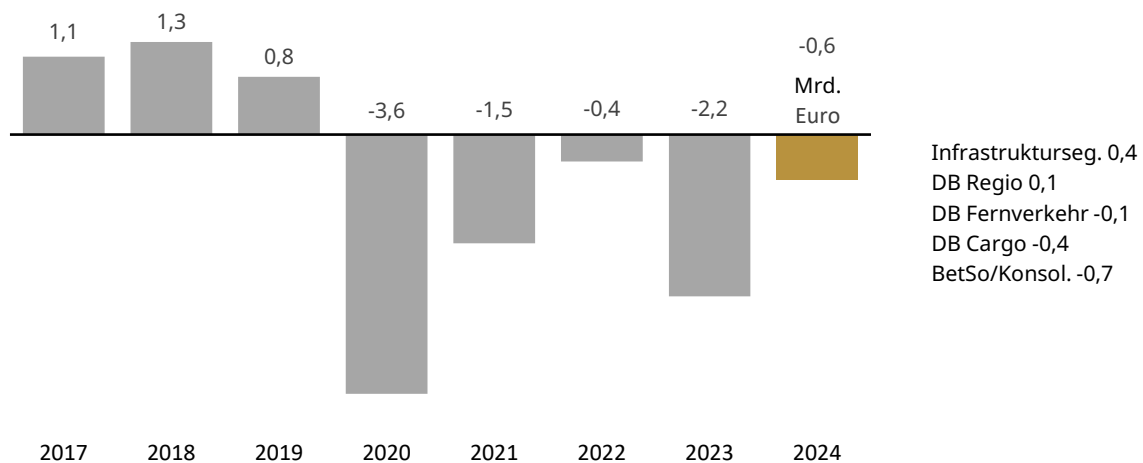
¹⁰ DB AG, Integrierter Bericht 2024, S. 123.

von operativen Gewinnen der Segmente DB InfraGO und DB Energie nicht ausgeglichen werden konnten (Abbildung 2).¹¹

Abbildung 2

Operativer Verlust trotz hoher Zahlungen des Bundes im Jahr 2024

Das operative Ergebnis des DB AG-Konzerns ist seit dem Jahr 2020 durchgehend negativ.



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: DB AG, Integrierte Berichte der Jahre 2017 bis 2024.

Unter Berücksichtigung des Finanz- und Steuerergebnisses leitet sich das **Jahresergebnis** des DB AG-Konzerns ab.¹² Im Jahr 2023 lag der Jahresfehlbetrag bei 2,7 Mrd. Euro, der sich im Jahr 2024 auf 1,8 Mrd. Euro verringerte. Ursächlich waren im Wesentlichen das verbesserte operative Ergebnis (+1,7 Mrd. Euro), getrieben von ergebniswirksamen Zahlungen des Bundes. Gegenläufig wirkten das schlechtere Zins- (-0,2 Mrd. Euro) und Steuerergebnis (-0,6 Mrd. Euro).

Damit verzeichnete der DB AG-Konzern im fünften Jahr in Folge einen Jahresfehlbetrag.¹³

¹¹ DB AG, Integrierter Bericht 2024, S. 232.

¹² Aus dem Jahresergebnis leitet sich unter Berücksichtigung weiterer Effekte das Gesamtergebnis des Konzerns ab. Hier wird auch der Ergebnisbeitrag der nicht fortgeführten Geschäftsbereiche, also insbesondere DB Schenker, berücksichtigt. Im Jahr 2024 verzeichnete der DB AG-Konzern ein Gesamtergebnis von -0,3 Mrd. Euro.

¹³ Dies ist der dritthöchste Jahresfehlbetrag seit Gründung der DB AG, mit Ausnahme der Corona-Pandemiejahre.

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg im Jahr 2024 weiter auf 83,9 Mrd. Euro an (Vorjahr: 77,5 Mrd. Euro). Während auf der Aktivseite vor allem Sachanlagen zunahmen, stiegen auf der Passivseite das Eigenkapital und die Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten (DB Schenker) an.

Im Jahr 2024 lagen die **Investitionen** in das Anlagevermögen bei 18,2 Mrd. Euro (sogenannte Brutto-Investitionen einschließlich Investitionszuschüsse und Eigenkapitalerhöhungen des Bundes zur Finanzierung der Infrastruktur). Damit investierte der DB AG-Konzern mehr als im Vorjahr (+14,6 %), verfehlte aber sein Investitionsziel für das Jahr 2024 deutlich („~ 21 Mrd. Euro“).¹⁴ Der Eigenanteil der DB AG an den Investitionen lag nach eigenen Angaben bei 5,9 Mrd. Euro (sogenannte „eigenfinanzierte Netto-Investitionen“ der DB AG), wovon 1,6 Mrd. Euro in die Schienenverkehrssegmente des Konzerns flossen.¹⁵ Damit stieg der Eigenanteil der DB AG bei den Investitionen zwar im Vergleich zum Vorjahr um 0,6 Mrd. Euro, er blieb jedoch hinter den Jahren 2022 und 2021 zurück.¹⁶ Im Ergebnis trug der DB AG-Konzern damit knapp ein Drittel der Gesamtinvestitionen des Jahres 2024 selbst.

Das **Eigenkapital** betrug per 31. Dezember 2024 17,2 Mrd. Euro (inklusive Hybridanleihen¹⁷). Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies eine Steigerung um 5,1 Mrd. Euro, die fast vollständig aus den **Eigenkapitalerhöhungen des Bundes** von 5,5 Mrd. Euro resultieren.¹⁸ Das Eigenkapital des Bundes für die Infrastruktur kam der DB InfraGO zugute. Aufgrund der bestehenden Systematik werden hierdurch die Trassenpreise weiter ansteigen. Dies wird künftig zu höheren Kosten für die Nutzer der Infrastruktur – also auch für die Konzernsegmente DB Fernverkehr und DB Cargo – führen, sofern das System nicht reformiert oder die Kosten durch Bundeszuschüsse ausgeglichen werden.¹⁹ Wegen der Eigenkapitalzuführung stieg die Eigenkapitalquote des DB AG-Konzerns deutlich von 15,7 auf 20,5 % an. Sie liegt jedoch immer noch unter dem Vorpandemie-Niveau.

Trotz Eigenkapitalzuführungen und ertragswirksamer Zuschüsse des Bundes beliefen sich die **Nettofinanzschulden** des Konzerns im Jahr 2024 auf rund 33 Mrd. Euro (Abbildung 3).

¹⁴ DB AG, Integrierter Bericht 2024, S. 130 und Integrierter Zwischenbericht 2024, S. 63.

¹⁵ DB AG, Integrierter Bericht 2024, S. 131 und 232 f.; siehe auch Nummer 5.3.

¹⁶ DB AG, Integrierter Bericht 2024, S. 117.

¹⁷ DB AG, Integrierter Bericht 2024, S. 257. 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 (Häusemann, BB 2007, S. 931 – 936).

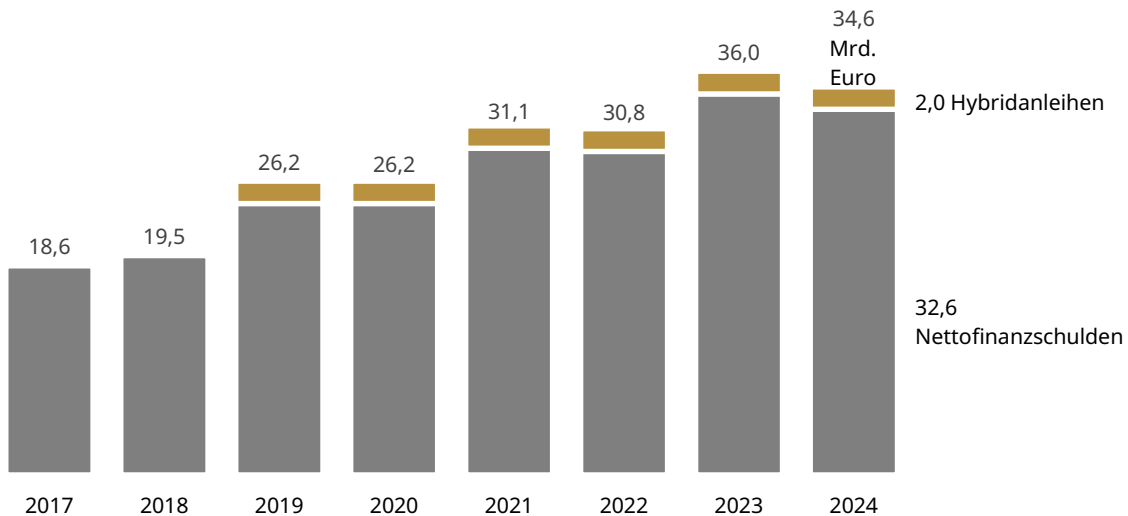
¹⁸ Gegenläufig wirkte insbesondere das negative Jahresergebnis.

¹⁹ Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO – Information über die Entwicklung des Einzelplans 12 (Bundesministerium für Verkehr) für die Beratungen zum Bundeshaushalt 2025, Nummer 3.2.2, Gz. V 1 - 0002592.

Abbildung 3

Nettofinanzschulden weiterhin auf hohem Niveau

Nachdem das Verschuldungsniveau in den vergangenen Jahren angestiegen ist, ging es im Jahr 2024 durch Eigenkapitalzuführungen des Bundes leicht zurück.



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: DB AG, Integrierte Berichte der Jahre 2017 bis 2024.

(Un-)Pünktlichkeit im Jahr 2024

Die Pünktlichkeit hat sich im Jahr 2024 weiter verschlechtert. Sowohl im Personenfern- als auch im Personennahverkehr unterschritt der Konzern die Vorjahreswerte und verzeichnete **neue historische Tiefstwerte** (Abbildung 4). Mehr als jeder dritte Zug im Personenfernverkehr des Konzerns war im Jahr 2024 unpünktlich (62,5 % Pünktlichkeit). Damit verfehlte der Konzern seine unterjährigen Prognosen vom März („~ 70“) und Juli 2024 („63 – 67“) für die Durchschnittspünktlichkeit des Jahres 2024 abermals. Auch im Jahr 2025 verbesserte sich die Situation bislang nicht: Beispielsweise waren im Juli 2025 nur 56,1 % der Züge im Fernverkehr der DB pünktlich.²⁰ Zu beachten ist zudem, dass die steigende Anzahl von Zugausfällen (im Jahr 2024: 4,0 %; 2023: 2,7 %) nicht in die Statistik eingehen.²¹ Vor dem Hintergrund der stetigen Verschlechterungen bezeichnete auch die Leitungsebene des BMV die gegenwärtige betriebliche Qualität der DB AG als „indiskutabel“.²²

²⁰ DB AG, Erläuterung der Pünktlichkeitswerte für den Juli 2025, abgerufen am 11. September 2025.

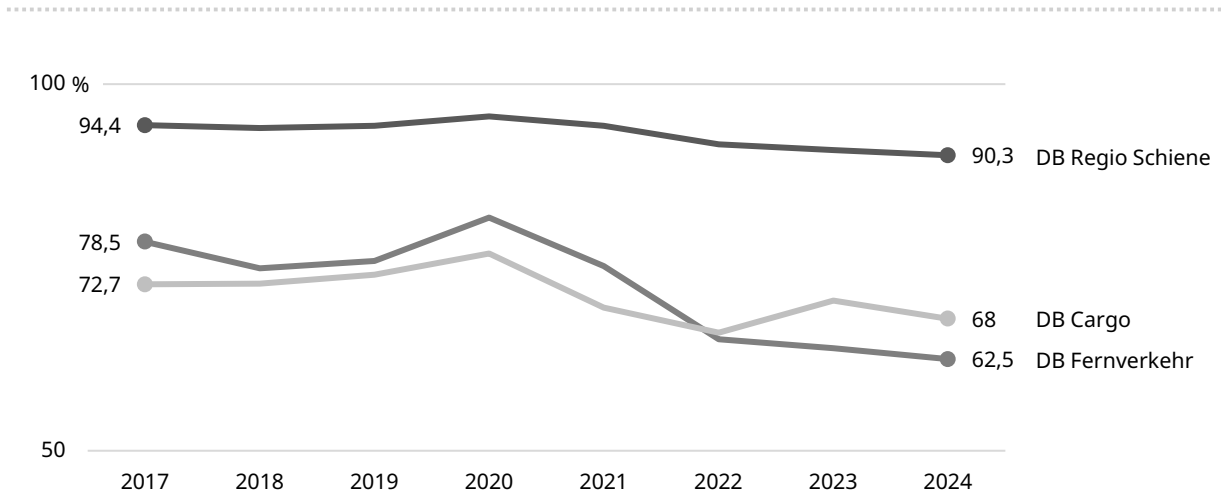
²¹ DB Fernverkehr AG, Geschäftsbericht 2024, S. 10.

²² BMV, „60 Prozent Pünktlichkeit bei der Bahn sind indiskutabel!“, zuletzt abgerufen am 7. Juli 2025.

Abbildung 4

Pünktlichkeit im DB Nah- und Fernverkehr auf Tiefststand

Die Pünktlichkeit beider Segmente sinkt seit Ende der Corona-Pandemie stetig ab.



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: DB AG, Integrierte Berichte der Jahre 2017 bis 2024.

Die Rekordverspätungen führten auch zu Entschädigungszahlungen in Rekordhöhe. Diese belasteten das Ergebnis des DB AG-Konzerns mit knapp 200 Mio. Euro.²³ Damit machen alleine die Entschädigungszahlungen mittlerweile ein Drittel des operativen Verlusts des DB AG-Konzerns aus.²⁴

Der Konzern begründete die hohe Unpünktlichkeit vor allem mit dem schlechten Zustand der Infrastruktur. Anzumerken ist, dass im Jahr 2024 **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 verantwortlich.²⁵

Generalsanierung im Jahr 2024

Da die DB AG insbesondere den mangelhaften Zustand der Schieneninfrastruktur als Ursache für die Unpünktlichkeit anführt, will sie diese verstärkt sanieren. Dies soll u. a. mit Hilfe des Konzepts der „**Generalsanierung**“ bzw. „**Korridorsanierung**“ einzelner Streckenabschnitte geschehen. Im Jahr 2024 begann die Generalsanierung mit einem rund 70 km langen Streckenabschnitt zwischen Frankfurt am Main und Mannheim (Riedbahn). Die Kosten für die Riedbahnsanierung haben sich im Vergleich zur

²³ Bundestagsdrucksache 20/10356 vom 19. Februar 2024; Presse, „Geht auf marode und überlastete Infrastruktur zurück“: Bahn zahlte 2024 rund 197 Millionen Euro wegen Verspätungen und Ausfällen.

²⁴ Vgl. auch Nummer 5.3.

²⁵ DB AG, Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2024 gemäß Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III, S. 121.

ursprünglichen Planung mehr als verdreifacht.²⁶ Der Konzern begründete dies mit höheren Nachtragskosten, die bei Projekten dieser Art erwartbar seien. Zudem sei der Zustand der Strecke schlechter gewesen als ursprünglich angenommen.²⁷

Der Konzern beabsichtigt, künftig weitere Strecken zu sanieren. Der bisherige Zeitplan, 41 hochbelastete Strecken bis zum Jahr 2030 zu sanieren, verschiebt sich offenbar deutlich: Nach Aussagen der DB AG verzögert sich die Generalsanierung bis in das Jahr 2036.²⁸ Das entspricht einer Verdoppelung des ursprünglich geplanten Zeitrahmens. Kunden der DB AG müssen sich damit länger auf Einschränkungen auf den hochbefahrenen Strecken einstellen. Für die Sanierungsmaßnahmen erwartet der DB AG-Konzern ca. 150 Mrd. Euro aus dem vom Deutschen Bundestag beschlossenen „Sondervermögen“.²⁹

Bemerkenswert ist, dass sich der Zustand der Infrastruktur im Jahr 2024 trotz Investitionen von mehr als 15 Mrd. Euro kaum verbessert hat.³⁰ Die von der DB AG selbst entwickelte „Netzzustandsnote“ verbesserte sich unwesentlich von 3,03 auf 3,00.³¹

Wirtschaftliche Lage der Segmente im Jahr 2024

Der Verkauf von DB Arriva und DB Schenker lenkt den Blick verstärkt auf das Kerngeschäft der DB AG – ihre Eisenbahnverkehrs- und -infrastruktursegmente. Gerade hier zeigt sich die schlechte wirtschaftliche Situation:

- **DB Fernverkehr:** Die Lage des Fernverkehrssegments hat sich weiter verschlechtert. Getrieben durch geringe Umsätze bei gleichzeitig höheren Aufwendungen und (un-)pünktlichkeitsbedingten Schadenersatzzahlungen verzeichnete das Segment einen operativen Verlust von 94 Mio. Euro. Die Anzahl der Reisenden (-4,9 %) und die Verkehrsleistung in Personenkilometern (-3,0 %) gingen im Vergleich zum Vorjahr zurück. Mit Ausnahme der Corona-Pandemiejahre verzeichnete der Konzern zuletzt im Jahr 2015 weniger Reisende im Fernverkehr. Dem stand ein erheblicher Flottenaufbau in den vergangenen Jahren gegenüber, sodass eine geringere Auslastung und damit Produktivität mit einer geringeren Ertragskraft einhergeht (vgl. auch Nummer 5.1). Der Trend weg von der Bahncard, der als Indikator für den Rückgang wiederkehrender Kunden dienen kann, hat sich im Jahr 2024 verstetigt (-6,6 % im Vergleich zum Jahr 2023). Das Segment ist laut DB AG-Konzern mittlerweile sanierungsbedürftig.³²
- **DB Regio:** Das Segment profitierte von höheren Umsätzen seiner beiden Sparten DB Regio Schiene und DB Regio Straße. Diese konnten insbesondere die höheren

²⁶ Presse, Bahn: Kostensteigerung bei der Riedbahn „moderat“.

²⁷ Presse, Deutsche Bahn - Mehr Geld, aber die Köpfe fehlen.

²⁸ DB AG, Generalsanierung: Bund bestätigt mit der Branche abgestimmten neuen Zeitplan der DB InfraGO AG.

²⁹ Presse, Sondervermögen - Bahn braucht bis 2034 bis zu 150 Milliarden.

³⁰ DB AG, Integrierter Bericht 2024, S. 131 und 171.

³¹ DB InfraGO AG, InfraGO-Zustandsbericht Netz und Personenbahnhöfe 2024, S. 11.

³² DB AG, Integrierter Bericht 2024, S. 139 ff.

Personalaufwendungen ausgleichen. Erstmals seit dem Jahr 2019 verzeichnete die Sparte DB Regio Schiene einen operativen Gewinn, der hoch genug war, den operativen Verlust der Sparte DB Regio Straße auszugleichen. Das Segment DB Regio erwirtschaftete dadurch einen operativen Gewinn von insgesamt 109 Mio. Euro. Der Konzern investierte im Jahr 2024 zudem rund 140 Mio. Euro in die Sparte DB Regio Straße, die weiterhin keinen Bezug zum Gewährleistungsauftrag nach Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz (Gewährleistungsauftrag) hat und seit Jahren verlustreich ist. Zum Ende des Geschäftsjahres 2024 hat das Segment DB Regio als einziges Konzernsegment keine Netto-Finanzschulden. Der DB AG-Konzern erwartet jedoch, dass DB Regio hohe Rückzahlungen für die Abrechnung von Verkehrsleistungen leisten muss. Dafür hat es Rückstellungen von insgesamt 3,6 Mrd. Euro gebildet, u. a. für ausstehende Abrechnungen im Zusammenhang mit dem Deutschland-Ticket.³³

- **DB Cargo:** Das Schienengüterverkehrssegment des Konzerns transportierte im Jahr 2024 deutlich weniger als im Vorjahr (2024: 179,8 Millionen Tonnen (t), 2023: 197,6 Millionen t). Die Transportmenge hat sich damit in den letzten 14 Jahren mehr als halbiert (2010: 415,4 Millionen t). Der Marktanteil ging auf nunmehr 38 % zurück (2019: 46 %). Aufgrund der sinkenden Transportmenge in Verbindung mit dem negativen Deckungsbeitrag sank der operative Verlust des Segments im Jahr 2024 auf 350 Mio. Euro (2023: 591 Mio. Euro). Dies entspricht einem operativen Verlust von knapp zwei Euro pro transportierter Tonne Fracht. Ohne Unterstützungsleistungszahlungen der öffentlichen Hand (2024: 267 Mio. Euro) – insbesondere für den defizitären Einzelwagenverkehr – wäre der operative Verlust von DB Cargo deutlich höher ausgefallen (617 Mio. Euro).³⁴ Das Verfahren der EU-Kommission wegen möglicher unerlaubter Beihilfen zugunsten von DB Cargo wurde im November 2024 abgeschlossen. Im Ergebnis wurden Umstrukturierungsbeihilfen von 1,9 Mrd. Euro unter Auflagen genehmigt. Die Auflagen beinhalten u. a., dass die DB AG künftig keine Verluste mehr von der DB Cargo AG übernimmt, das Unternehmen Lokomotiven und Unternehmensbeteiligungen veräußert und weitreichende wettbewerbsbeschränkende Auflagen erfüllt. Der Restrukturierungsplan sieht vor, dass DB Cargo bis zum Jahr 2026 keine Verluste mehr schreiben darf.³⁵ Sollte die Sanierung bis zu diesem Zeitpunkt nicht gelingen, könnte laut DB AG-Konzern eine „Liquiditätslücke“ entstehen und damit ein „bestandsgefährdendes Risiko“ bei DB Cargo eintreten.³⁶
- **Infrastruktursegmente:** Das Infrastruktursegment des Konzerns (DB InfraGO und DB Energie) profitierte vor allem durch ergebniswirksame Zahlungen des Bundes für sogenannte „Vorleistungen“ (+2,7 Mrd. Euro).³⁷ Dadurch verbesserte sich deren operatives Ergebnis von -1,1 Mrd. Euro im Jahr 2023 auf +0,4 Mrd. Euro im Jahr 2024 erheblich. Insbesondere das Ergebnis von der DB InfraGO AG wird maßgeblich von Art und Zeitpunkt der Bereitstellung von Mitteln des Bundes geprägt. Es eignet sich daher nur

³³ DB AG, Integrierter Bericht 2024, S. 139 ff. und DB Regio AG, Geschäftsbericht 2024, S. 33.

³⁴ DB Cargo AG, Geschäftsbericht 2024, S. 37.

³⁵ Entscheidung der EU-Kommission vom 29. November 2024.

³⁶ DB AG, Integrierter Bericht 2024, S. 152 ff. und 188.

³⁷ DB AG, Integrierter Bericht 2024, S. 123.

bedingt, um den eigenen wirtschaftlichen Erfolg oder Misserfolg des Unternehmens aufzuzeigen.

- **Beteiligungen/Sonstige:** 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 Beteiligungen auf, die er keinem anderen Segment zuordnet. Darunter fällt beispielsweise DB International Operations, die internationale Schienenverkehrsprojekte außerhalb Europas betreibt (u. a. in Indien, Saudi-Arabien und Ägypten). Das Segment, welches auch Aktivitäten außerhalb des Kerngeschäfts umfasst, ist seit Jahren ein wesentlicher Verlustbringer des Konzerns. Auch im Jahr 2024 verzeichnete es einen operativen Verlust von 563 Mio. Euro, u. a. wegen hoher restrukturierungsbedingter Rückstellungen.³⁸ Damit war das Segment der mit Abstand größte Verlustbringer des Konzerns, höher als die Verluste sanierungsbedürftigen Segmente DB Cargo und DB Fernverkehr zusammen.

Zwischenfazit:

Die wirtschaftliche Lage im Geschäftsjahr 2024 bestätigt, dass sich der DB AG-Konzern weiterhin in einer sich verschärfenden Dauerkrise befindet. Weder

- die Ergebnisentwicklung im Kerngeschäft noch
- die erzielten Verbesserungen in der Schieneninfrastruktur noch
- die Entwicklungen bei der Pünktlichkeit

lassen erkennen, dass eine Trendwende bereits absehbar ist oder der DB AG-Konzern „zurück auf Kurs“ sei.

So verzeichnete er eines der schlechtesten operativen Ergebnisse seiner Geschichte und war mit rund 35 Mrd. Euro weiterhin hochverschuldet. Die einst profitablen Verkehrsunternehmen der DB AG sind sanierungsbedürftig: Der Verlust von DB Fernverkehr hat sich verstetigt und es bestehen bedeutende Überkapazitäten, DB Cargo muss sich auch aufgrund der Auflagen der EU-Kommission umgehend sanieren und mit DB Regio Straße unterhält der Konzern weiter einen Verlustbringer jenseits des Gewährleistungsauftrags. Die Verbesserung des Jahresergebnisses 2024 und die Erhöhungen des Eigenkapitals sind im Wesentlichen auf Zahlungen des Bundes zurückzuführen. Aufgrund ihrer ungenügenden Pünktlichkeit und ausbleibender Nachfragesteigerungen tragen die Eisenbahnverkehrsunternehmen zudem nicht ausreichend zur bislang vom Bund angestrebten Verkehrsverlagerung bei. Inwieweit das Sanierungsprogramm S3 für eine Trendwende sorgen kann, ist derzeit völlig offen.

³⁸ DB AG, Integrierter Bericht 2024, S. 123 und 179 ff.

Insgesamt ist festzustellen, dass „mehr Geld“ die Probleme der DB AG nicht automatisch lösen kann. Bisher hat der Bund die Dauerkrise des DB AG-Konzerns nicht beenden oder wirksam eingrenzen können. Angesichts des kürzlich beschlossenen Sondervermögens für die Infrastruktur und Forderungen der DB AG nach Bundesmitteln in dreistelliger Milliardenhöhe muss der Bund grundlegende Reformen des Systems angehen. Dazu muss er auch sicherstellen, dass seine Mittel im Bundesinteresse und wirtschaftlich im DB AG-Konzern eingesetzt werden.³⁹ Ansonsten besteht die Gefahr, dass die DB AG weiterhin ein „Fass ohne Boden“ bleibt.

3 Großbeteiligungen veräußert – DB AG weiterhin weltweit tätig

In den vergangenen zwei Jahren hat sich der DB AG-Konzern deutlich verändert. Während er im Jahr 2022 noch einen Umsatz von 56,3 Mrd. Euro erwirtschaftete, betrug dieser im Jahr 2024 noch 26,2 Mrd. Euro. Dieser hat sich somit innerhalb von zwei Jahren mehr als halbiert.

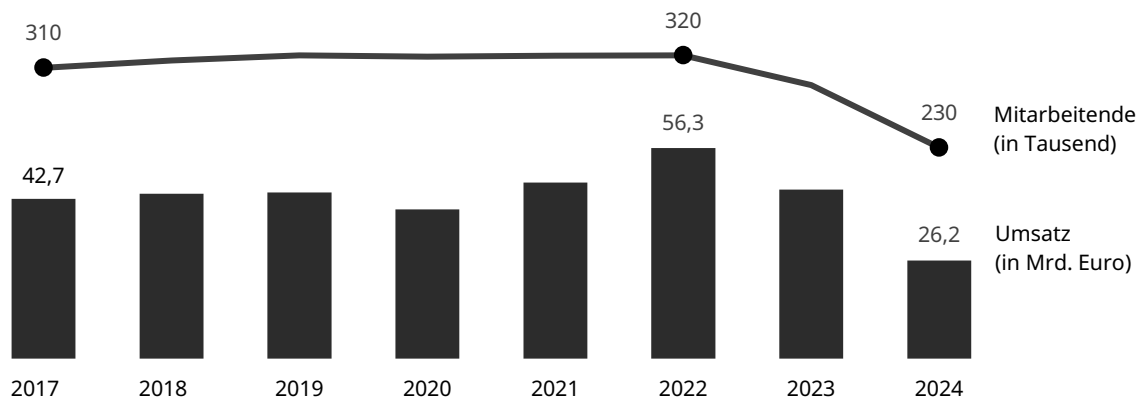
Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der Anzahl der Mitarbeitenden. Während zum Ende des Jahres 2022 noch 320 000 Mitarbeitende im Konzern beschäftigt waren, sank diese Zahl bis zum Ende des Jahres 2024 um 90 000 (Abbildung 5).

³⁹ Bundestagsdrucksache 20/180 vom 6. Dezember 2021, Nummer 21, Bemerkung des Bundesrechnungshofes: Keine Folgen bei unwirtschaftlich eingesetzten Bundesmitteln für das Schienennetz – BMVI geht Rückforderungsansprüchen nicht nach.

Abbildung 5

Umsatz und Mitarbeitende im DB AG-Konzern seit dem Jahr 2023 erheblich gesunken

Die Anzahl der Mitarbeitenden und die Höhe des Umsatzes ist durch die Veräußerungen von Großbeteiligungen rückläufig.



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: DB AG, Integrierte Berichte der Jahre 2017 bis 2024.

Ursache für die deutlichen Veränderungen im Konzern sind die beschlossenen Veräußerungen der beiden Großbeteiligungen DB Arriva und DB Schenker in den Jahren 2023 bzw. 2024. Das Ziel der Verkäufe ist es laut DB AG auch, sich stärker auf das Kerngeschäft zu fokussieren. Dieses umfasst nach eigenen Angaben die Personenverkehrsaktivitäten in Deutschland (DB Fernverkehr, DB Regio), die Schienengüterverkehrsaktivitäten (DB Cargo) sowie die Eisenbahninfrastrukturunternehmen.⁴⁰ Daneben verursachte das Auslandsengagement bei DB Arriva bis zu seinem Verkauf Verluste in Milliardenhöhe.⁴¹

Trotz der Verkäufe der Großbeteiligungen und der Ankündigung, sich auf das Kerngeschäft zu fokussieren, hat sich die grundlegende Struktur des DB AG-Konzerns nicht geändert:

- Die Organisationsstruktur des DB AG-Konzerns ist grundsätzlich gleichgeblieben: Er ist weiterhin als Aktiengesellschaft und als mehrstöckige Holdingstruktur organisiert. Auch verfügt er immer noch über mehr als 500 Beteiligungen. Die operativen Schienenverkehrssegmente (z. B. DB Fernverkehr) und die für die Schieneninfrastruktur

⁴⁰ DB AG, Integrierter Bericht 2024, S. 38 und 184; auch beispielsweise DB AG, „[Deutsche Bahn schließt Arriva-Verkauf ab und treibt Fokus auf Kerngeschäft voran](#)“ vom 3. Juni 2023, zuletzt abgerufen am 3. Juni 2024.

⁴¹ Bundesrechnungshof, Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO zur [Betätigung des Bundes bei der DB AG im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung im Konzernabschluss 2023](#), Nummer 5.1, vom 22. Oktober 2024, Gz. III 4 - 0002566.

zuständigen Segmente (insbesondere DB InfraGO) sind Tochtergesellschaften der DB AG. Der Bund ist damit nur mittelbarer Eigentümer der Gesellschaften. Er stellt bei diesen oftmals nur die Minderheit in den Überwachungsorganen der Gesellschaften, sofern diese überhaupt eingerichtet wurden.⁴²

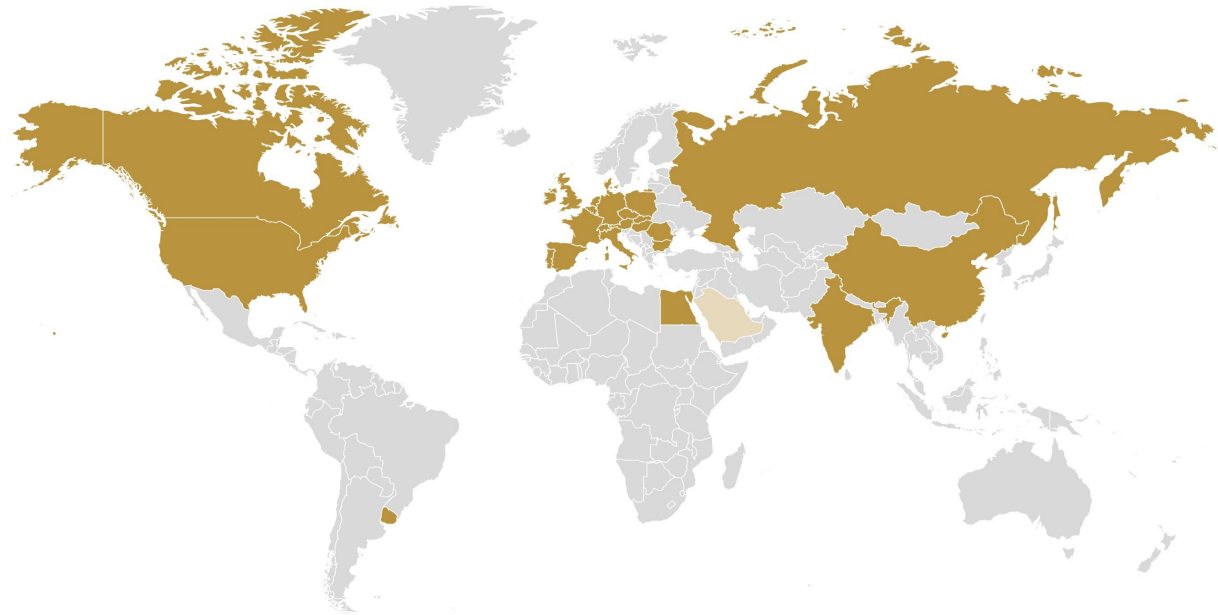
- Auch nach den Verkäufen von DB Arriva und DB Schenker ist der DB AG-Konzern weiterhin weltweit aktiv. So verfolgt er Geschäftsaktivitäten in 27 Ländern. Zu den Auslandsaktivitäten gehören beispielsweise langlaufende Aufträge für ein Schnellbahnsystem in Ägypten und eine Güterbahn in Uruguay. Auch bei DB Cargo erstrecken sich die Geschäftstätigkeiten mit eigenen Tochtergesellschaften über Russland bis nach China (Abbildung 6).
- Zudem verfolgt der DB AG-Konzern auch in Deutschland weiterhin Aktivitäten jenseits von Schienenverkehr und -infrastruktur und damit außerhalb des Gewährleistungsauftrags. Zum Beispiel ist DB Regio der größte Anbieter im Schienennahverkehr in Deutschland, zugleich aber auch der größte Betreiber von regionalen Busverkehren. Ein Bezug zum grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrag ist nicht erkennbar, denn die Daseinsvorsorge im öffentlichen Personennahverkehr obliegt den Ländern und Kommunen. Zudem herrscht ein reger Wettbewerb in diesem Geschäftsfeld.

⁴² Bundesrechnungshof, Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages zum Einfluss des Bundes auf bedeutsame Tochter- und Enkelgesellschaften der DB AG, vom 4. Oktober 2024, Gz. III 4 - 0001955 / II.

Abbildung 6

Globales Engagement der DB AG

Der DB AG-Konzern ist auch nach Verkauf von DB Arriva und DB Schenker weiter weltweit tätig.



- Länder mit vollkonsolidierten DB AG-Gesellschaften
- Länder mit nicht vollkonsolidierten DB AG-Gesellschaften

Erläuterung: Länder, in denen die DB AG Unternehmensbeteiligungen hält; Beteiligungen ohne maßgeblichen Einfluss der DB AG (Anteil <20 %) sind nicht berücksichtigt. Stand 31. Dezember 2024, ohne DB Schenker.

Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: DB AG, Anteilsbesitzliste im Integrierten Bericht 2024.

Zwischenfazit:

Durch den Verkauf von DB Arriva und DB Schenker ist der DB AG-Konzern deutlich geschrumpft. Der Rückgang bei Umsatz und Mitarbeitendenzahl nach den Verkäufen verdeutlicht, wie hoch das Ausmaß von Aktivitäten der DB AG jenseits des Gewährleistungsauftrags in der Vergangenheit war. Trotzdem ist der Konzern weiterhin außerhalb des Schienenverkehrs und der Schieneninfrastruktur in Deutschland tätig. Das BMV hat bisher die Aktivitäten des Konzerns nicht auf seine Kernaufgaben begrenzt. Der Bund ist als Eigentümer der DB AG – insbesondere wegen der derzeit im Raum stehenden Milliardenbeträge in dreistelliger Höhe für das System Bahn – umso mehr gefordert, den DB AG-Konzern konsequent am Gewährleistungsauftrag auszurichten. Hierzu muss er auch eine klare Strategie für das System Bahn und entsprechende Ziele entwickeln, an denen er den DB AG-Konzern ausrichten kann. Aktivitäten

und Segmente, die nicht dem direkten Bundesinteresse bzw. dem Gewährleistungsauftrag in Deutschland dienen, sollten folglich veräußert bzw. nicht weiterverfolgt werden.

Auch verfügt der DB AG-Konzern weiterhin über hunderte Beteiligungen, bei denen der Bund nur mittelbarer Eigentümer ist. Die Beteiligungsführung muss künftig auch mit Blick auf den grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrag verstärkt einen angemessenen Bundeseinfluss sicherstellen – oder die grundlegende Struktur bzw. Rechtsform der DB AG ändern.

Zudem sollte das BMV prüfen, ob sich weitere Konsequenzen aus dem deutlich verkleinerten DB AG-Konzern ergeben. So könnte ein deutlich verkleinerter Konzern mit dementsprechend angepassten internen Strukturen bei der DB AG einhergehen. Das BMV könnte beispielsweise die Anzahl der Vorstandsmitglieder der DB AG prüfen sowie eine an die neue Unternehmensgröße angepasste Vergütung durchsetzen.

4 Prognose für das Jahr 2025

Der DB AG-Konzern veröffentlicht jährlich einen Prognosebericht als Teil des Lageberichts im Integrierter Bericht. In diesem gibt er einen Ausblick, was im kommenden Geschäftsjahr zu erwarten ist. Danach erwartet er für das Jahr 2025 eine weitere Verbesserung der wirtschaftlichen und betrieblichen Situation:

- Der Umsatz des Konzerns soll von 26,2 auf „> 27 Mrd. Euro“ steigen.
- Auch prognostiziert der DB AG-Konzern, dass das um Sondereffekte bereinigte Ergebnis⁴³ im Jahr 2025 auf „> 0“ steigt. In diesem Zusammenhang erwartet er eine sinkende Personalaufwandsquote. Auf weitere Details zur beabsichtigten Steigerung der Ertragskraft ging er im Prognosebericht nicht ein. Er führte aber im Zusammenhang mit dem Sanierungsprogramm „S3“ aus, dass das Infrastruktursegment DB InfraGO ein „deutlich besseres Ergebnis“ erwirtschaften soll.⁴⁴ Die DB InfraGO verfolgt laut Satzung „gemeinwohlorientierte“ Ziele.
- Die Pünktlichkeit soll vor allem bei DB Fernverkehr deutlich besser werden. Im Jahr 2025 will der Konzern im Fernverkehr eine Pünktlichkeit von „65 – 70 %“ erreichen. Bis zum Jahr 2027 soll die Pünktlichkeit auf „75 – 80 %“ steigen. Diesen Wert hat der DB AG-Konzern im Fernverkehr – mit Ausnahme des Pandemiejahres 2020 – zuletzt vor

⁴³ Vgl. Nummer 2 und 5.3.

⁴⁴ DB AG, Integrierter Bericht 2024, S. 223.

14 Jahren erreicht.⁴⁵ Das BMV erwartet nach jüngsten Äußerungen eine Pünktlichkeit „jenseits der 80 oder 90 Prozent“.⁴⁶

- Die Bruttoinvestitionen haben im Jahr 2024 einen Höchstwert von 18,2 Mrd. Euro erreicht. Im kommenden Jahr plant der Konzern, seine Investitionen auf über 20 Mrd. Euro zu steigern.

Anzumerken ist, dass der DB AG-Konzern alle Prognosewerte für das Jahr 2024 in den Bereichen Verkehrsleistung, Pünktlichkeit und Investitionen verfehlt hat. Bereits mehrfach berichtete der Bundesrechnungshof über die ungenügende Prognosequalität der DB AG und ihre häufig zu optimistischen Planungen.⁴⁷

Dies trifft auch für die im Juli 2024 aktualisierten Prognosewerte für das Geschäftsjahr 2024 zu:

- Besonders deutlich verfehlte der Konzern seine Ziele für die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr (-5,3 %) und seine Pünktlichkeitswerte in allen Verkehrssegmenten, die durchgängig unterhalb der prognostizierten Minimalwerte lagen.
- Zudem investierte er im vergangenen Jahr deutlich weniger als geplant (-2,8 Mrd. Euro) und konnte den Zustand des „Hochleistungsnetzes“ nicht wie erwartet verbessern (prognostizierte Schulnote: 2,8; erreichte Schulnote: 3,0).
- Auch konnte er die geplanten Kosten für die Mitte 2024 begonnene Generalsanierung nicht halten und musste zudem den Zeitplan für die verbleibenden Generalsanierungen von dem Jahr 2030 auf das Jahr 2036 anpassen. Das entspricht fast einer Verdopplung des ursprünglichen Zeithorizonts.

Bereits jetzt zeichnet sich ab, dass sich der Trend der Prognoseverfehlungen im Jahr 2025 fortsetzen könnte: So lag die Pünktlichkeit bei DB Fernverkehr im ersten Halbjahr 2025 bei 63,4 % – und damit unter der geplanten Bandbreite von 65 bis 70 % für das Jahr 2025.⁴⁸

Zwischenfazit:

Wie auch in den Vorjahren erwartete der DB AG-Konzern im Integrierten Bericht 2024 eine deutliche Verbesserung seiner wirtschaftlichen und betrieblichen Lage bereits im nächsten Geschäftsjahr. Die für das Jahr 2024 öffentlich kommunizierten Prognosen verfehlte er jedoch in weiten Teilen. Es verfestigt sich der Eindruck, dass die Prognosen des DB AG-Konzerns zu optimistisch und damit wenig belastbar sind. Dem BMV ist

⁴⁵ DB AG, Geschäftsbericht 2011, S. 138.

⁴⁶ Presse, Pünktlichkeit, Sauberkeit, Sicherheit: Verkehrsminister Schnieder bezeichnet Zustand der Deutschen Bahn als „indiskutabel“, zuletzt abgerufen am 30. Juni 2025.

⁴⁷ Siehe beispielsweise Bundesrechnungshof, Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO zur Betätigung des Bundes bei der DB AG im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung im Konzernabschluss 2023, Gz. III 4 - 0002566.

⁴⁸ DB AG, Integrierter Zwischenbericht Januar bis Juni 2025.

diese Tatsache seit geraumer Zeit bekannt. Trotzdem konnte es bislang nicht erfolgreich auf eine Verbesserung der Prognosequalität im DB AG-Konzern hinwirken.

5 Weitere ausgewählte Aspekte

5.1 Gesunkene Produktivität gefährdet die Verkehrssegmente

Der DB AG-Konzern plant, im Jahr 2027 ein positives um Sondereffekte bereinigtes Ergebnis von „~ 2 Mrd. Euro“ zu erreichen. Dieses hohe Ergebniswachstum (bereinigter operativer Verlust 2024: 0,3 Mrd. Euro) will er mithilfe des Sanierungsprogramms „S3“ erreichen. Im Ergebnis soll der Zielpfad der Strategie Starke Schiene aus dem Jahr 2019 – mit einer Verzögerung von drei Jahren – wieder aufgenommen werden. Der DB AG-Konzern führt an, dass ihn neben der Pandemie und der Infrastruktur auch eine „Qualitäts- und Kapazitätskrise“ vom Erreichen seiner Ziele abgehalten habe.⁴⁹

In den vergangenen Jahren hat der DB AG-Konzern seine Kapazitäten stark aufgebaut. Es stiegen sowohl die Anzahl der Mitarbeitenden als auch die Anzahl von Fahrzeugen in den Schienenverkehrssegmenten des DB AG-Konzerns stark an. Die Leistung, gemessen an beförderten Personen und Waren, war jedoch konstant oder rückläufig (siehe Abbildung 7). Dieser Trend ist seit dem Jahr 2017 erkennbar – der Bundesrechnungshof hat auf die sinkende Produktivität bereits mehrfach hingewiesen:⁵⁰

→ DB Fernverkehr:

Das Segment hat seine Fahrzeugflotte während der Corona-Pandemie erheblich erhöht (+40 % im Vergleich zum Jahr 2019). Auch die Anzahl der Mitarbeitenden sind in dem Zeitraum der mit Abstand geringsten Nachfrage seit Gründung des DB AG-Konzerns deutlich gewachsen (+23 % im Vergleich zum Jahr 2019). Während der DB AG-Konzern die Kapazitäten damit stetig erhöhte, erholte sich die Anzahl der Reisenden langsamer, als er es erwartet hatte. Im Jahr 2024 ging die Anzahl der Reisenden – erstmals seit der Corona-Pandemie – sogar wieder zurück. Damit war auch die Auslastung der Züge rückläufig (2019: 56 %, 2024: 47 %).

⁴⁹ DB AG, Sanierungsprogramm S3 – Unser Programm zur Sanierung von Infrastruktur, Betrieb und Wirtschaftlichkeit bis 2027. Im Zuge des Programms sollen u. a. Stellen im Verwaltungsbereich abgebaut werden.

⁵⁰ Vgl. beispielsweise Berichte des Bundesrechnungshofes nach § 88 Absatz 2 BHO an die Bundesregierung über den Konzernabschluss der DB AG der Jahre 2022 und 2023 in Bezug auf nicht ausgelastete Fernverkehrszüge.

→ **DB Regio:**

Auch im Nahverkehrssegment des Konzerns erhöhte sich die Anzahl der Mitarbeitenden in den vergangenen Jahren deutlich (+16,6 % im Vergleich zum Jahr 2019). Analog zum Fernverkehrssegment lag die Anzahl der Reisenden im Jahr 2024 unter dem Vor-Corona-Niveau (-8,5 % im Vergleich zum Jahr 2019). Die teilweise Umstellung der Verkehrsverträge von Netto- auf Bruttoverträge dämmte bislang höhere operative Verluste des Segments ein. In Summe erzielte das Segment dadurch nunmehr im Jahr 2024 ein leicht positives operatives Ergebnis, ist jedoch weit entfernt vom Ertragsniveau vor der Corona-Pandemie.

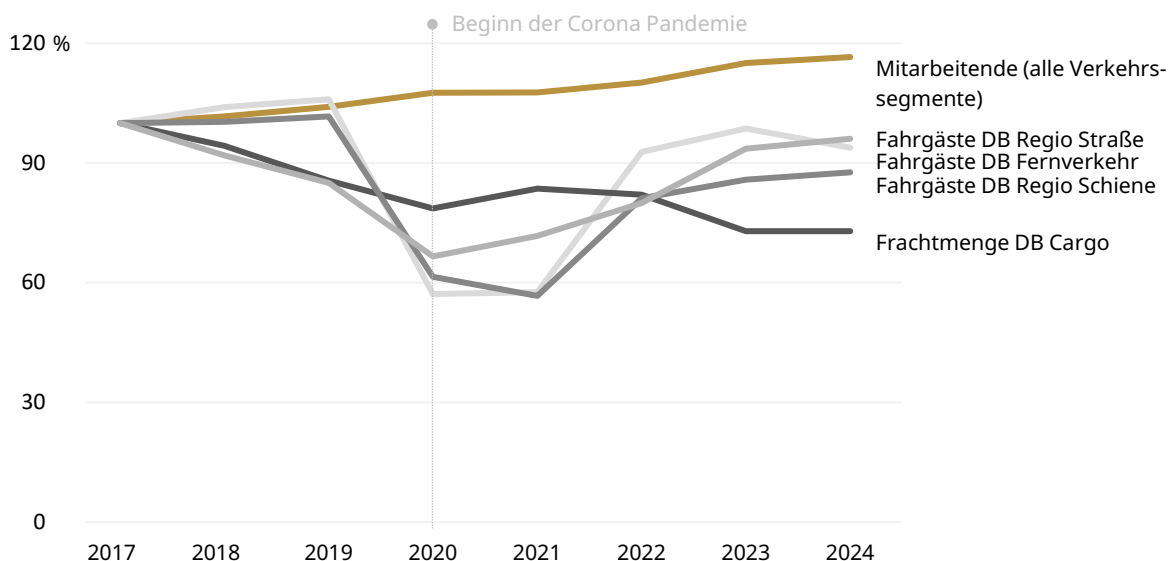
→ **DB Cargo:**

Auch im Güterverkehrssegment ist die Produktivität in den vergangenen Jahren stark gesunken. Trotz immer geringerer Transportmenge (-22,5 % Frachtmenge im Vergleich zum Jahr 2019) liegt die Anzahl der Mitarbeitenden ungefähr auf dem Niveau des Jahres 2019. Steigende Personalkosten – bei gleichzeitig immer geringeren transportierten Mengen und rückläufigen Umsätzen – waren Haupttreiber für die hohen operativen Verluste des Segments.

Abbildung 7

Produktivitätsrückgang der Verkehrssegmente seit dem Jahr 2017

Seit dem Jahr 2017 ist die Anzahl der Mitarbeitenden deutlich stärker gestiegen als die Anzahl der Fahrgäste (DB Regio und DB Fernverkehr) bzw. die transportierte Fracht (DB Cargo).



Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: DB AG, Integrierte Berichte der Jahre 2017 bis 2024.

Zwischenfazit:

Der Produktivitätsverfall der Schienenverkehrssegmente zeichnete sich bereits vor Beginn der Corona-Pandemie ab. Letztendlich führte der Aufwuchs an Mitarbeitenden und Zügen während der Pandemie und die danach ausbleibende Nachfrageerholung zu einer sinkenden Produktivität. Das führte zu hohen operativen Verlusten und gefährdet die Tragfähigkeit der Geschäftsmodelle der Verkehrssegmente. Für die Sanierungsbedürftigkeit ist der DB AG-Konzern somit auch selbst verantwortlich.

Es ist unverständlich, warum der Bund die mit dem Kapazitätsaufbau einhergehenden finanziellen Risiken nicht bereits zuvor stärker betrachtete und versuchte, entgegenzuwirken. Er kann über seine Mehrheit im Aufsichtsrat bedeutende Investitionsvorhaben des Vorstands, beispielsweise die Beschaffung von neuen Zügen für den Fernverkehr, prüfen und ggf. ablehnen.⁵¹ Vor diesem Hintergrund trägt der Bund als Eigentümer Mitverantwortung für die Produktivitätskrise des DB AG-Konzerns.

Das Sanierungsprogramm „S3“ ist ein erster, überfälliger Schritt dahin, den DB AG-Konzern auch ohne DB Schenker dauerhaft rentabel aufzustellen. Es bleibt abzuwarten, ob damit auch die Produktivitätskrise bewältigt werden kann. Ansonsten scheint das ambitionierte Ziel von „~ 2 Mrd. Euro“ positives bereinigtes Ergebnis im Jahr 2027 kaum erreichbar.

5.2 Boni für Vorstand und Aufsichtsrat trotz anhaltender Dauerkrise

Der Aufsichtsrat einer Aktiengesellschaft überwacht den Vorstand und ist allein zuständig für das Festlegen der Vorstandsvergütung. Dazu gehören sowohl die fixen als auch variablen Bestandteile („Boni“) der Vergütung. Er legt deren Struktur fest und entscheidet auch, ob und in welcher Höhe Boni gezahlt werden – auf Grundlage vorher definierter Zielvereinbarungen. Bei Unternehmen mit Bundesbeteiligungen können „variable Vergütungsbestandteile als Anreiz zur Förderung insbesondere der nachhaltigen und wirtschaftlichen Verfolgung des wichtigen Bundesinteresses gewährt werden“.⁵²

Variable Bestandteile sind leistungsabhängig und sollen Anreize für das Erreichen von kurzfristigen Zielen sowie für eine nachhaltige und langfristige Unternehmensentwicklung setzen. Der Aufsichtsrat muss sicherstellen, dass diese variablen Elemente an

⁵¹ DB AG, § 6 der Geschäftsordnung für den Vorstand der Deutschen Bahn AG, Stand: 165. Sitzung des Aufsichtsrats der DB AG, 20. März 2024, abgerufen am 11. September 2025.

⁵² Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes, Teil I - Public Corporate Governance Kodex des Bundes, Nummer 5.3.

klaren, nachvollziehbaren sowie kurz- und langfristig orientierten Kriterien ausgerichtet sind. Die Ziele sollen auch hinreichend ambitioniert sein.⁵³

Bei der DB AG bestimmt der Eigentümer Bund durch seine Stimmmehrheit im Aufsichtsrat Höhe und Ausgestaltung der Boni des Vorstands der DB AG. Die Boni sind laut Integriertem Bericht an den Zielen der Strategie Starke Schiene ausgerichtet. Sie umfassen u. a. die Verkehrsverlagerung, Kunden- und Mitarbeitendenzufriedenheit, Pünktlichkeit und finanzielle Ziele.⁵⁴ Auch die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG erhalten Boni.

Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG hatten für die Jahre 2023 und 2024 Anspruch auf Boni, obwohl die wirtschaftliche und betriebliche Lage des Konzerns historisch schlecht war.

Dies zeigt sich insbesondere durch folgende Sachverhalte:

- Im Jahr 2023 verzeichnete der DB AG-Konzern das bislang schlechteste Jahresergebnis, mit Ausnahme der Pandemiejahre 2020 und 2021. Alle wesentlichen Ziele der Strategie Starke Schiene wurden verfehlt.
- Der Vorstand beschrieb die Situation des DB AG-Konzerns im Integrierten Bericht 2024 als „größte Krise“ seit 30 Jahren; das BMV als „indiskutabel“.⁵⁵ Wirtschaftlich betrachtet war 2024 eines der schlechtesten Jahre des DB AG-Konzerns (vgl. Nummer 2). Mit wenigen Ausnahmen verfehlte der DB AG-Konzern wie im Vorjahr die Ziele der Strategie Starke Schiene (vgl. Nummer 4).
- Als wichtigstes Überwachungsorgan der DB AG könnte der Aufsichtsrat die „größte Krise der DB AG“ nicht erfolgreich verhindern bzw. gegensteuern.

Damit kann der DB AG-Konzern derzeit weder kurz- noch langfristig die an ihn gerichteten Erwartungen erfüllen. Er trug immer weniger zu den Verkehrsverlagerungszielen des Bundes bei. Sein verbleibendes Kerngeschäft ist ein Sanierungsfall. Trotzdem wurde die Auszahlung der Boni an die Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder im Jahr 2023 nur durch die gesetzlichen Einschränkungen der Strompreisbremse verhindert.⁵⁶ Für das Jahr 2024 gelten diese Einschränkungen nicht, sodass der Anspruch besteht.⁵⁷ Dieser beträgt für das Jahr 2024 für den Vorstand der Konzernmutter insgesamt 3 Mio. Euro. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erwarben in Summe einen Anspruch von 0,3 Mio. Euro.⁵⁸

⁵³ Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes, Teil I - Public Corporate Governance Kodex des Bundes, Nummer 5.3.

⁵⁴ DB AG, Integrierter Bericht 2024, S. 42.

⁵⁵ BMV, „60 Prozent Pünktlichkeit bei der Bahn sind indiskutabel!“.

⁵⁶ DB AG, Integrierter Bericht 2023, S. 210 f.

⁵⁷ DB AG, Integrierter Bericht 2024, S. 217 f.

⁵⁸ DB AG, Integrierter Bericht 2024, S. 217 f.

Der Koalitionsvertrag für die 21. Legislaturperiode sieht vor, den Aufsichtsrat und Vorstand des DB AG-Konzerns neu aufzustellen.⁵⁹ Im August 2025 kündigte das BMV an, den noch bis zum Jahr 2027 laufenden Vertrag mit dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG vorzeitig zu beenden. Dieser bleibt noch geschäftsführend im Amt, bis ein Nachfolger gefunden wurde.

Zwischenfazit:

Die „größte Krise“ der DB AG und eine „indiskutable“ Pünktlichkeit auf der einen Seite und Boni in Millionenhöhe für den Vorstand auf der anderen Seite – das ist nicht vermittelbar. Das gilt umso mehr, da der DB AG-Konzern Ziele der Starken Schiene, wie Pünktlichkeit und Verkehrsverlagerung, sowie auch ein ausgeglichenes Ergebnis verfehlt hat. Die Krise ist für die Kundinnen und Kunden des Konzerns spürbar. Auch der Aufsichtsrat als zuständiges Kontrollgremium hat einen Anspruch auf Boni im Jahr 2024 erworben. Dass Vorstand und Aufsichtsrat trotz der anhaltenden Krise Ansprüche auf Boni hatten, zeugt davon, dass die verwendeten Kriterien entweder unspezifisch oder wenig ambitioniert waren. Dieser Anspruch konterkariert den Gedanken einer leistungsgerechten Bezahlung.

Der Bund sollte in seiner Rolle als Alleingesellschafter in der Hauptversammlung bzw. über seine Vertreter im Aufsichtsrat das bisherige Modell dieser variablen, leistungsabhängigen Vergütung hinterfragen und auf den Prüfstand stellen. Es darf – auch für die Reputation von DB AG und Bund als Eigentümer – nicht der Eindruck entstehen, dass die sich verschärfende Dauerkrise trotzdem mit einer erheblichen „leistungsabhängigen“ Prämie belohnt wird. Dies gilt unabhängig davon, dass das BMV im August 2025 verkündet hat, den noch bis zum Jahr 2027 laufenden Vertrag mit dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG vorzeitig zu beenden.

5.3 Informationen für Adressatenkreis unvollständig und unklar

Das Regelwerk des Bundes für Unternehmen, an denen er beteiligt ist (Public Corporate Governance Kodex des Bundes⁶⁰), betont, 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. Auch hieraus leitet sich die besondere

⁵⁹ Verantwortung für Deutschland - Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD - 21. Legislaturperiode, Randnummer 866 – 868.

⁶⁰ Grundsätze guter Unternehmens- und aktiver Beteiligungsführung im Bereich des Bundes, Präambel.

Verantwortung des DB AG-Konzerns gegenüber den genannten Interessengruppen ab, ein vollständiges, aktuelles und realistisches Bild von der Lage des DB AG-Konzerns zu transportieren.⁶¹

Mehrere Sachverhalte des Integrierten Berichts erscheinen für dessen Adressatenkreis nicht vollständig:

→ **Verkehrsprojekt „Stuttgart 21“:**

„Stuttgart 21“ bindet erheblich Eigenmittel des Konzerns. Der Abschluss des Projekts verschiebt sich jährlich in die Zukunft: Ursprünglich war die Inbetriebnahme im Jahr 2019 geplant. Auch im Jahr 2025 ist das Projekt immer noch nicht abgeschlossen. Gleichzeitig haben sich nach Presseberichten die geplanten Kosten mindestens verdreifacht.⁶² Im Integrierten Bericht wird der Projektfortschritt von Stuttgart 21 in fünf Sätzen beschrieben. Die Höhe der bislang angefallenen Eigenmittel des Konzerns und die Mittel der öffentlichen Hand werden nicht offengelegt. Auch die „gemeinwohlorientierte“ DB InfraGO stellte den Projektfortschritt in ihrem Geschäftsbericht 2024 nicht dar, obwohl es sich hierbei um eines der größten Infrastrukturprojekte des Konzerns handelt.

→ **Prognoseberichterstattung der DB AG:**

Im Vorjahr benannte der Prognosebericht kein Verkehrsleistungsziel für DB Cargo. Im Prognosebericht des Integrierten Berichts 2024 verzichtete er nun auch darauf, einen Ausblick auf die Entwicklung der Zustandsnote des Gesamtnetzes zu geben – anders als im Vorjahr. Und dies, obwohl erhebliche Bundesmittel für die Sanierung des Netzes vorgesehen sind und die DB AG den schlechten Netzzustand als ursächlich für die schlechte betriebliche Qualität ansieht sowie ein hohes öffentliches Interesse an dem Thema besteht. In Vorjahren verfehlte der Konzern seine Verbesserungsziele für den Zustand des Gesamtnetzes oftmals deutlich (vgl. Nummer 4).⁶³

→ **Höhe der Entschädigungszahlungen im Nah- und Fernverkehr der DB AG:**

Die Rekordverspätungen im Nah- und Fernverkehr führten zu hohen Entschädigungszahlungen von zuletzt knapp 200 Mio. Euro, die rund ein Drittel des operativen Verlusts des DB AG-Konzerns ausmachten (vgl. Nummer 2). Seit dem Jahr 2019 haben sich die von der DB AG zu tragenden Entschädigungen fast verfünffacht (siehe Abbildung 8).⁶⁴ Die Zahlungen werden jährlich von verschiedenen Medien aufgegriffen, im Integrierten Bericht jedoch nicht. Auch im Geschäftsbericht der DB Fernverkehr wird nicht über ihre Höhe berichtet.

⁶¹ Vgl. auch Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO zur Betätigung des Bundes bei der DB AG im Hinblick auf die Entwicklung im Konzernabschluss 2023, Gz. III 4 - 0002566, Nummer 6.

⁶² Presse, Deutsche Bahn: Hohe Schulden für Stuttgart 21.

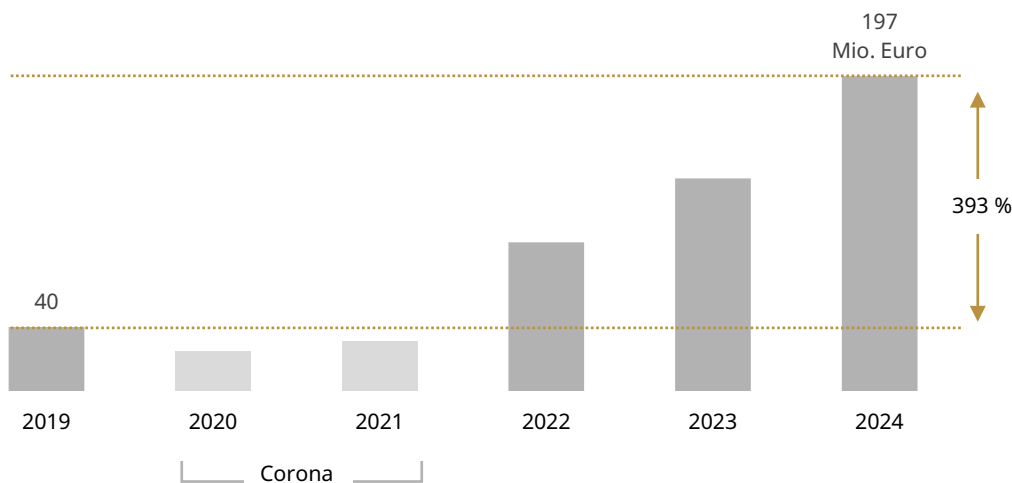
⁶³ Beratungsbericht nach § 88 Absatz 2 BHO an die Bundesregierung vom 22. Oktober 2024, Gz. III 4 - 0002566.

⁶⁴ 2019: Bundestagsdrucksache 20/5046 vom 23. Dezember 2022; 2024: Presse, Verspätungen und Zugausfälle: Bahn zahlt 196,8 Millionen Euro Entschädigung.

Abbildung 8

Entschädigungszahlungen haben sich seit dem Jahr 2019 nahezu verfünffacht

Angesichts der betrieblichen Lage muss der DB AG-Konzern erheblich Entschädigungen an seine Kunden zahlen.



Erläuterung: Die von der Coronapandemie geprägten Jahre 2020 und 2021 sind aufgrund deutlich geringerer Fahrgastzahlen nicht mit den anderen Jahren vergleichbar.

Grafik: Bundesrechnungshof. Quelle: Bundestagsdrucksache 20/5046 vom 23. Dezember 2022 und Presse, Verspätungen und Zugausfälle: Bahn zahlt 196,8 Millionen Euro Entschädigung.

Darüber hinaus bleiben mehrere Sachverhalte für Adressaten des Integrierten Berichts unklar:

→ Definition wesentlicher Kennzahlen des Konzerns:

In den Integrierten Berichten der Vorjahre wurden zentrale Zielwerte, Messmethoden und Kennzahlen geändert, ohne die Hintergründe zu erläutern.⁶⁵ Im diesjährigen Bericht führte der Konzern eine weitere, dritte Pünktlichkeitskennzahl ein, die sogenannte „Beginnpünktlichkeit“ – neben der bisherigen „betrieblichen Pünktlichkeit“ und „Reisen-denpünktlichkeit“. Aus dem Bericht ging nicht hervor, welche der drei Kennzahlen die Pünktlichkeitsmessung zukünftig bestimmen soll und für welche Zwecke es nunmehr drei Pünktlichkeiten benötigt.

Auch bei den Investitionen findet sich im Integrierten Bericht 2024 eine neue Kennzahl: Neben den bislang bekannten sogenannten „Brutto-Investitionen“

⁶⁵ Beratungsbericht nach § 88 Absatz 2 BHO an die Bundesregierung vom 22. Oktober 2024, Gz. III 4 - 0002566.

(Gesamtinvestitionen einschließlich aller Zuschüsse sowie Eigenkapitalerhöhungen des Bundes) und den „Netto-Investitionen“ (Investitionen aus DB-eigenen Mitteln) führt er nun die sogenannten „eigenfinanzierten Netto-Investitionen“ ein. Hierbei zieht er von den eigenen Mitteln für Investitionen die vom Bund erhaltenen Eigenkapitalerhöhungen des Geschäftsjahres ab. Diese sind zwar formal konzerneigene Mittel; es handelt sich jedoch um eine Unterstützung mit Bundesmitteln. Für die Transparenz erschwerend berücksichtigt er jedoch nicht sämtliche Eigenkapitalerhöhungen des Bundes in der neuen Kennzahl. So bleiben die Eigenkapitalzuführungen des Bundes im Zusammenhang mit dem Klimaschutzprogramm unberücksichtigt, was der Konzern in einer Fußnote zu einer Übersichtstabelle erläutert.⁶⁶

→ **Verständlichkeit der Beschreibung von verfehlten Prognosewerten:**

Der DB AG-Konzern stellte die Abweichungen zwischen Prognosewerten und den eingetretenen Werten für das Jahr 2024 in einer Tabelle übersichtsartig dar. Im Textteil erläuterte der DB AG-Konzern die Abweichungen lediglich wie folgt:⁶⁷

„Zustandsnote Hochleistungsnetz: Die Prognose ... konnte nicht erreicht werden in-
folge eines negativen Basiseffekts. Unter Berücksichtigung des Basiseffekts ent-
sprach die Entwicklung unseren Erwartungen.“

„Pünktlichkeit: Die Prognosen ... wurden verfehlt, da die Maßnahmenwirkungen durch
in dieser Intensität in der Prognose nicht enthaltene gegenläufige Struktureffekte
und pünktlichkeitswirksame Einzelereignisse überkompensiert wurden.“

→ **Intransparente Ergebnisdarstellung im Integrierten Bericht:**

Der DB AG-Konzern bereinigt sein Ergebnis im Integrierten Bericht um sogenannte „Sondereffekte“.⁶⁸ Das bereinigte Ergebnis ist u. a. Zielgröße im Prognosebericht und beim Sanierungsprogramm „S3“.⁶⁹ Die Hintergründe zu den durchgeführten „Bereinigungen“ bzw. „Sondereffekten“ erläutert er im Integrierten Bericht höchstens teilweise (Bereinigungen im Jahr 2024: 299 Mio. Euro).⁷⁰ Die für den DB AG-Konzern einschlägige Rechnungslegungsvorschriften machen keine Vorgaben für Bereinigungen des Ergebnisses um „Sondereffekte“. In den vergangenen zehn Jahren hat der DB AG-Konzern durch Bereinigungen sein Ergebnis in Summe um 4,8 Mrd. Euro verbessert.

⁶⁶ DB AG, Integrierter Bericht 2024, S. 130.

⁶⁷ DB AG, Integrierter Bericht 2024, S. 57. Hervorhebungen durch den Bundesrechnungshof.

⁶⁸ Die DB AG definiert Sondereffekte als „...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 2024, S. 122.

⁶⁹ DB AG, Integrierter Bericht 2024, S. 223.

⁷⁰ DB AG, Integrierter Bericht 2024, S. 123.

Zwischenfazit:

Die DB AG ist die größte und bedeutendste Beteiligung des Bundes, die sich darüber hinaus zu einem Großteil durch öffentliche Gelder finanziert. Daher erscheint es fragwürdig, dass mehrere Sachverhalte im Integrierten Bericht für das Jahr 2024 weiterhin nicht klar verständlich für den Adressatenkreis des Berichts dargestellt werden. Das gilt insbesondere für solche Größen und Sachverhalte, die auch für die Öffentlichkeit von Interesse sind: Status von Großprojekten, Höhe von Entschädigungen, Pünktlichkeit und Prognosen, das Erreichen von Planungen und eine transparente Ergebnisdarstellung. Mit Blick auf die Vorbildfunktion der DB AG als größte Bundesbeteiligung muss der Bund als Eigentümer – auch im eigenen Interesse – darauf hinwirken, dass diese Transparenz hergestellt wird.

6 Entwicklungen im ersten Halbjahr 2025

Die wirtschaftliche Lage des Konzerns war im ersten Halbjahr 2025 durch folgende Entwicklungen geprägt:⁷¹

- Der Umsatz stieg im ersten Halbjahr an (+0,4 Mrd. Euro). Insbesondere DB Regio und DB Fernverkehr trugen dazu bei (+0,5 Mrd. Euro), während DB Cargo weiter Umsatz einbüßte (-0,2 Mrd. Euro).
- Bei den Aufwandspositionen verwies der DB AG-Konzern auf eine „strikte Kostendisziplin“,⁷² die auch zur Verbesserung des Ergebnisses beigetragen habe. Zwar konnte der Konzern den Materialaufwand und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum moderat reduzieren. Die größte Aufwandsposition stieg jedoch weiter: Der Personalaufwand erhöhte sich um knapp 600 Mio. Euro auf 8,6 Mrd. Euro für das erste Halbjahr 2025. Im selben Zeitraum verringerte sich die Anzahl der Mitarbeitenden laut DB AG-Konzern um ca. 3 000 auf knapp 223 000. Der DB AG-Konzern wies Praktikantinnen und Praktikanten sowie Werkstudierende im Halbjahr 2025 erstmals nicht als Mitarbeitende aus. Vergleichswerte zum Vorjahr stellte er nicht dar. Die tatsächliche Entwicklung der Mitarbeitendenzahl bleibt somit unklar.
- Insgesamt stieg das operative Ergebnis um 0,9 Mrd. Euro an. Die Verbesserung ging im Wesentlichen darauf zurück, dass der Bund im ersten Halbjahr 2025 0,7 Mrd. Euro mehr Aufwendungen für Instandhaltungsleistungen ausglich als im ersten Halbjahr 2024. DB Fernverkehr und DB Cargo verzeichneten weiterhin operative Verluste,

⁷¹ DB AG, Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2025.

⁷² DB AG, Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2025, S. 1.

konnten diese jedoch moderat eindämmen. Insgesamt betrug der operative Verlust 0,4 Mrd. Euro.

- Durch den Verkauf von DB Schenker konnte der DB AG-Konzern seine Netto-Finanzschulden zum 30. Juni 2025 um 10,5 auf 22 Mrd. Euro senken. Bis Ende des Jahres 2025 sollen diese jedoch wieder auf 26 bis 28 Mrd. Euro steigen.⁷³ Das entspricht rechnerisch einer durchschnittlichen Neuverschuldung von 22 bis 33 Mio. Euro pro Tag im zweiten Halbjahr 2025.
- Die Pünktlichkeit im Fernverkehr ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 0,7 Prozentpunkte auf 63,4 % gestiegen. Allerdings wurde das erste Halbjahr 2024 u. a. durch Streiks geprägt, die im Jahr 2025 nicht auftraten. Trotz der leichten Verbesserung war weiterhin mehr als jeder dritte Zug im Fernverkehr verspätet. Auch das selbst gesetzte Ziel bei der Pünktlichkeit von 65 bis 70 % für das Jahr 2025 verfehlte DB Fernverkehr im ersten Halbjahr deutlich. Im Juli 2025 sank die Pünktlichkeit weiter auf 56,1 % ab. Der DB AG-Konzern beabsichtigt weiterhin für das Jahr 2025 mindestens eine Pünktlichkeit von 65 % im Fernverkehr zu erreichen.⁷⁴ Im Vergleich zum Prognoseteil des Integrierten Berichts 2024 verzichtet er jedoch darauf, die Bandbreite von „65 – 70 %“ % zu wiederholen.⁷⁵

Zwischenfazit:

Die Entwicklung im ersten Halbjahr 2025 bestätigt die Herausforderungen, vor denen der DB AG-Konzern nach wie vor steht. Augenscheinliche Verbesserungen sind im Wesentlichen auf externe Effekte zurückzuführen. Die wirtschaftliche Lage ist weiterhin angespannt, insbesondere durch die defizitären Segmente DB Fernverkehr und DB Cargo. Bei der Pünktlichkeit zeigt sich nach wie vor kein positiver Trend, obwohl der DB AG-Konzern in den letzten Jahren stets Verbesserungen in Aussicht stellte. Inwieweit die Sanierungsbemühungen des DB AG-Konzerns die Lage nachhaltig verbessern werden, ist derzeit noch nicht absehbar.

⁷³ DB AG, Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2025, S. 60.

⁷⁴ DB AG, Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2025, S. 12 und 60.

⁷⁵ DB AG, Integrierter Bericht 2024, S. 223.

7 Stellungnahme des BMV und Abschließende Würdigung

Stellungnahme des BMV

Das BMV hat zu dem Entwurf dieses Berichts am 5. September 2025 Stellung genommen. In seiner Stellungnahme hat es den Ausführungen des Bundesrechnungshofes in diesem Bericht nicht widersprochen.

Lediglich zur Produktivität des Fernverkehrs merkte es an, dass zum damaligen Wissensstand die rechtzeitige Beschaffung neuen Zugmaterials für den Fernverkehr insbesondere wegen des langen Vorlaufs für die Lieferung seitens der Hersteller begründet worden sei. Der Bund hätte seine damaligen verkehrspolitischen Ziele auf der Schiene (Verdoppelung der Verkehrsleistung im Personenverkehr und Stärkung des grenzüberschreitenden Verkehrs) konterkariert, wenn er über den Aufsichtsrat der DB AG einem Flottenausbau entgegengewirkt hätte. Zudem würde mit der Flottenerneuerung das Ziel verfolgt, die Züge weniger instandhaltungsbedürftig und störanfällig zu machen.

Abschließende Würdigung

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

Der DB AG-Konzern ist sowohl in wirtschaftlicher als auch betrieblicher Hinsicht sanierungsbedürftig. Seine Dauerkrise hält weiter an: Auch im Geschäftsjahr 2024 musste er operative Verluste hinnehmen und war weiterhin mit rund 35 Mrd. Euro hochverschuldet. Die Verbesserung des Konzern-Jahresergebnisses 2024 ist im Vergleich zum Vorjahr vorrangig auf Leistungen des Bundes zurückzuführen, auf die der Konzern zunehmend angewiesen ist. Vor diesem Hintergrund erscheint fraglich, inwieweit das operative Ergebnis die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des DB AG-Konzerns noch aussagekräftig abbilden kann. Die Eisenbahnverkehrssegmente der DB AG schrieben zudem Verluste und stehen vor zum Teil existenziellen Herausforderungen (vgl. Nummer 2).

Ein bedeutsamer Grund hierfür ist die mangelnde Produktivität im Kerngeschäft: Immer mehr Beschäftigte und Züge stehen einer gleichbleibenden oder sinkenden Nachfrage im Schienenpersonen- und -güterverkehr gegenüber. Der Bund hat dem Flottenaufbau im Fernverkehr trotz seiner Einflussmöglichkeiten über den Aufsichtsrat nicht entgegengewirkt. Trotz erheblicher Unsicherheiten zur Nachfrage im Fernverkehr nach

der Corona-Pandemie hat er vorrangig auf das „Prinzip Hoffnung“ gesetzt: Die wirtschaftlichen Risiken für DB Fernverkehr durch den Flottenaufbau hat das BMV ausweislich seiner Stellungnahme offenbar weniger berücksichtigt als das seinerzeit im Koalitionsvertrag festgelegte Zielbild einer Verdoppelung der Verkehrsleistung.

Die fehlende Ertragskraft im Kerngeschäft wird insbesondere nach den Verkäufen von DB Arriva und DB Schenker deutlich: Der DB AG-Konzern ist jetzt verstärkt auf die Profitabilität seiner Schienenverkehrs- und -infrastruktursegmente angewiesen. Trotz der Verkäufe der Großbeteiligungen agiert der Konzern weiterhin weltweit und ist auch außerhalb von Kerngeschäft bzw. des Gewährleistungsauftrags tätig. Seine grundlegende Organisationsstruktur und Rechtsform haben sich weiterhin nicht geändert (vgl. Nummer 3 sowie 5.1).

Wie in den Vorjahren erwartet der DB AG-Konzern bereits eine spürbare Verbesserung der wirtschaftlichen und betrieblichen Lage in seinen Prognosen für das kommende Geschäftsjahr. Bei der Pünktlichkeit im Fernverkehr erreichte er im ersten Halbjahr 2025 die Untergrenze seiner Zielmarke nicht. Damit setzt sich ein Trend fort, der bereits in den letzten Jahren festzustellen war: Der DB AG-Konzern prognostiziert zu optimistisch und damit nicht belastbar. Er stellte wiederholt Verbesserungen in Aussicht, die er nicht erreichen konnte. Dies führt zu Intransparenz für Öffentlichkeit und Bund, welche Leistungen bei dem derzeit hohen Einsatz von Haushaltsmitteln realistisch erwartbar sind (vgl. Nummer 4).

Vor dem Hintergrund der Zielverfehlungen und der desolaten wirtschaftlichen und betrieblichen Situation erscheint es fragwürdig, warum der Vorstand Anspruch auf Boni in Millionenhöhe hat – wie der Aufsichtsrat in geringerem Umfang. In diesem Kontext erscheinen die Kriterien für die leistungsabhängige Vergütung offensichtlich fehlerhaft, unspezifisch bzw. wenig ambitioniert (vgl. Nummer 5.2).

Daneben bleiben auch weitere bedeutsame Sachverhalte den Adressaten des Integrierten Berichts 2024 teilweise unklar. Das betrifft beispielsweise die Höhe von Entschädigungszahlungen oder die „Bereinigung“ des Ergebnisses. Damit wird es dem Adressatenkreis des Integrierten Berichts erschwert, einen umfassenden Eindruck von der Lage des DB AG-Konzerns zu gewinnen (vgl. Nummer 5.3).

8 Empfehlungen

Vor diesem Hintergrund ist es dem Bund bisher nicht gelungen, die Krise der DB AG zu beenden oder zu begrenzen. Er ist als Eigentümer aufgefordert, die vielfältigen Probleme zusammen mit der DB AG endlich grundlegend anzugehen, insbesondere:

- Der Bund sollte über seine Einflussmöglichkeiten auf eine konsequente wirtschaftliche und betriebliche Sanierung des Konzerns hinwirken. Hierzu gehört insbesondere die Verbesserung der Produktivität.
- Das BMV muss von dem DB AG-Konzern belastbare Planungen und Prognosen einfordern. Nur wenn diese vorhanden sind, kann der Bund realistisch einschätzen, was er für die eingesetzten bzw. geplanten Bundesmittel in dreistelliger Milliardenhöhe erwarten kann. Zudem sollte er als Eigentümer bei ständigen Verfehlungen der in Aussicht gestellten Leistung der DB AG auch Konsequenzen in Betracht ziehen.
- Der Bund hat auf mehr Transparenz hinzuwirken. Er sollte dafür sorgen, dass die größte Bundesbeteiligung, die in besonderem Maße im öffentlichen Interesse steht und maßgeblich von Haushaltsmitteln abhängig ist, ihre Vorbildfunktion erfüllt. In diesem Zusammenhang sollte der Bund auch deutlicher sicherstellen, dass der Zusammenhang zwischen Lage der DB AG und Höhe der leistungsabhängigen Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat besser erklärt oder grundsätzlich hinterfragt wird.
- Das BMV muss den DB AG-Konzern konsequent am Gewährleistungsauftrag und am Bundesinteresse ausrichten. Hierzu muss er eine klare Strategie für das System Bahn und entsprechende Ziele und Etappenziele entwickeln sowie die grundsätzliche Struktur und Rechtsform des DB AG-Konzern hinterfragen. Die Umsetzung seiner Ziele muss er kontrollieren und ggf. steuernd eingreifen. Hierzu muss er einen angemessenen Bundeseinfluss sicherstellen.

Die anhaltende Dauerkrise des DB AG-Konzerns ist sowohl der DB AG selbst als auch dem Bund als Eigentümer und Finanzier seit langem bekannt. Es besteht kein Erkenntnisproblem, sondern ein Umsetzungsdefizit: Der Bund als Eigentümer hat angesichts der Lage der DB AG und dessen fortwährenden Zielverfehlungen weiterhin großen Handlungsbedarf. Das Bereitstellen von ausschließlich immer mehr Bundesmitteln reicht nicht: es bedarf grundlegender Reformen. Die DB AG muss wieder für die Bürgerinnen und Bürger da sein – nicht umgekehrt.

Die kürzlich vom BMV angekündigte „Agenda für zufriedene Kunden auf der Schiene“ kann vor diesem Hintergrund ein zielführender erster Schritt sein. Die konkrete Ausgestaltung und insbesondere die Umsetzung bleibt abzuwarten.

Ehmann

Klabunn

Beglaubigt: Daniels, Amtsinspektorin

Wegen elektronischer Bearbeitung ohne Unterschrift und Dienstsiegelabdruck.