

## DB-Halbjahresbilanz

# Erneut ein desaströses Ergebnis

Die Fehler der Vergangenheit wandelt der DB-Vorstand, mithilfe der evg fast unbemerkt, in Chancen für die Zukunft um! Im Spannungsfeld der bahnpolitischen Herausforderungen lenken wir als GDL den Scheinwerfer auf bemerkenswerte Themen.

Ende Juli stellte die Deutsche Bahn die Halbjahresbilanz für das Jahr 2023 vor. In der bekannt und gewohnt positiven Berichterstattung waren nicht nur Jubel und Zufriedenheit, sondern auch einige Unsicherheiten für die Zukunft verpackt.

### Nur Deutschlandticket positiv

Durchaus zufrieden äußerte sich die DB zur steigenden Nachfrage im Personenverkehr. Allein im Fernverkehr vermehrte der Konzern im ersten Halbjahr rund 68 Millionen Fahrgäste. Allerdings sind die Nachrichten weniger erfreulich für die Fahrgäste: Im Fernverkehr ist die Pünktlichkeit im ersten Halbjahr von 2023 auf 68,7 Prozent gesunken. Das bedeutet dass immer mehr Fahrgäste auf die Züge warten müssen!

Berücksichtigt man im Vergleich die Vorjahresdaten, waren das nennenswerte 15,4 Prozent mehr als im Vergleichszeitraum 2022.

Alleine mit dem Deutschlandticket wurde ein sehr positiver Trend bereits in den ersten zwei Verkaufsmonaten deutlich und verschaffte mit branchenweit rund elf Millionen Abonnenten im Regionalverkehr auch der DB Regio zusätzliche Neukunden.

### Bahn noch unpunktlicher geworden

Zahlreiche Schnittstellenprobleme und die vielen Baustellen machen die Bahn allerdings noch unpunktlicher. Im Fern-

verkehr, so die DB, seien im ersten Halbjahr nur 68,7 Prozent der Züge pünktlich gewesen – nach 69,6 Prozent im Vorjahreszeitraum.

Hier bemerken wir als GDL: Nicht nur gefühlt sind die Ergebnisse der Pünktlichkeit schwer zu verdauen. Zum einen bewirkt die Unschärfe der statistischen Erfassung bei der DB eine zusätzlich abschwächende Wirkung. Außerdem sind ausfallende Züge bekanntlich gar nicht berücksichtigt, sodass wir davon ausgehen müssen, dass weit mehr als jeder dritte Zug nicht pünktlich abfährt. DB-Vorstandsvorsitzender Richard Lutz beschwichtigt: „Auch wenn das allen Beteiligten aktuell viel abverlangt: Der Schlüssel zu nachhaltigen Verbesserungen für unsere Kundinnen und Kunden liegt in der Infrastruktur.“

Die Züge fahren also den eigenen Pünktlichkeitszielen nach wie vor deutlich hinterher. Kurzfristige Besserung ist aufgrund des an vielen Stellen sanierungsbedürftigen Streckennetzes nicht in Sicht. Erst im kommenden Jahr soll eine Generalsanierung der besonders stark befahrenen Korridore beginnen. Für die Fahrgäste bedeutet das vorübergehend weitere Streckensperrungen und Einschränkungen.

### Das Konzernergebnis wird auch 2023 negativ sein

Ein Konzern, der nicht nur in Deutschland, sondern auf der ganzen Welt agiert und sich nicht auf das Kerngeschäft Eisenbahn konzentriert, stellt auch für 2023 eine Vielzahl von



Muss schlechte Ergebnisse möglichst gut verkaufen: DB-Vorstandsvorsitzender Richard Lutz

negativen Ergebniseinflüssen vor. Das bedeutet, dass der Konzern einen Rückgang des operativen Gewinns von über 545 Millionen Euro (62,2 Prozent) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum hinnehmen musste. So verringerten sich die externen Umsatzerlöse im DB-Konzern im ersten Halbjahr zum Vergleichszeitraum 2022 um fast drei Milliarden Euro auf 24 972 Euro.

Trotzdem bekräftigte die DB für das Gesamtjahr ihre Prognose für einen operativen Verlust, der unter einer Milliarde Euro liegen soll. Das liege unter anderem an den hohen Kosten, die dem Konzern durch die Sanierung des Schienennetzes entstehen.

### Mehr Personal in der Administration

Nach Verlautbarung der DB wird mit dem 1. Halbjahr 2023 das bereinigte EBIT mit rund 331 Millionen Euro beziffert und liegt auch damit deutlich unter dem Ergebnis des 1. Halbjahres 2022. Gründe hierfür

seien Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität in der Infrastruktur sowie Kostensteigerungen. Schaut man hinter die Kennzahlen im Zwischenbericht der Bahn fällt auf, dass sich die Bahn über rund 500 Millionen Euro mehr an Investitionszuschüssen bei DB Netze Fahrweg freuen konnte und hiergegen nur knappe 700 Millionen Euro Investitionssteigerung zum Vorjahr bei diesem Unternehmenszweig verbucht werden. Sicherlich ist der Materialaufwand auch in diesem Bereich um etwa 55 Millionen Euro gestiegen und circa sieben Millionen Euro werden für steigende Personalkosten angegeben – aber insgesamt kann man sehr deutlich erkennen, dass der Treiber aktuell nicht die Sanierungskosten sind.

Hingegen fällt uns bei der Analyse der Belastungen auf, dass unter der Rubrik „Beteiligung/Sonstige“ kräftig investiert wurde. Hier stiegen die Investitionen um mehr als zehn Prozent und mit 36 Millionen Euro auf 322 Millionen Euro insgesamt. Das ist für uns bemerkenswert, weil sich hier die gesamte Administration der Konzernspitze verankert. Da verwundert es auch nicht, dass sich allein der Personalaufwand in diesem Bereich um 54 Millionen Euro auf insgesamt 2,1 Milliarden Euro erhöht. Für den Personalaufwand im Systemverbund Bahn hingegen ist trotz einer Personalmehrung um 7305 Mitarbeiter (also plus 3,5 Prozent Personalaufwuchs) die Personalkostenseite insgesamt nur um drei Prozent gestiegen. Das bedeutet bei realistischer Gegen-

überstellung der Personalmenge zum Personalaufwand im Systemverbund Bahn sogar eine Einsparung gegenüber dem Vorjahr, die sich bei der Personalmenge im Konzern natürlich im Ergebnis positiv auswirkt.

### DB Schenker unter Coronaniveau

Auch die Entwicklung beim Logistkdienstleister DB Schenker wurde von Richard Lutz positiv ins Feld geführt. Diese sei zwar schwächer als im außergewöhnlich starken ersten Halbjahr 2022, blieb aber deutlich über dem Vor-Corona-Niveau. In Zahlen ausgedrückt hat das Unternehmen „Gummirad“ als Tochter der DB AG nennenswerte 626 Millionen Euro operatives Ergebnis beige-steuert. Rechnet man hierzu das operative Ergebnis von der DB Energie, welches mit dem Stromverkauf 310 Millionen Euro operatives Ergebnis erwirtschaftet, hat man die Unternehmensteile benannt, die nennenswerte schwarze Zahlen beziehungsweise Gewinne vermelden.

### Halbherzige Entscheidung des Eigentümers

Der Bund will die Infrastruktursparte im kommenden Jahr in ein gemeinwohlorientiertes Unternehmen überführen. Am 1. Januar 2024 soll die Infrastruktursparte in die gemeinwohlorientierte Gesellschaft „InfraGO“ umgewandelt werden. Diese neue Gesellschaft bleibt allerdings Aktiengesellschaft und damit gewinnführender und beherrschter Teil des Bahnkonzerns. Hintergrund dieser Entscheidung waren der nicht vollständig nachvollziehbare Finanzverbrauch der Investitionsmittel des Bundes und der sich immer mehr erhärtende Vorwurf, dass hier Steuergelder versickern.

Schuld daran, so steht es im Bericht des Bundesrechnungshofes, ist auch die Leistungs-

und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und Bahn. Dazu Kay Scheller, Präsident des Bundesrechnungshofs: „Das heutige System liefert Fehlanreize, dass die Bahn die Instandhaltung nicht selbst wahrnimmt, sondern den Verschleiß der Brücken in Kauf nimmt. Und dann die Finanzierung aus dem Bundeshaushalt erfolgen muss, über die Ersatzinvestitionen zu leisten sind.“

### InfraGo ist nicht die Lösung

Die Eisenbahn in Deutschland braucht zwingend eine nachhaltige Infrastrukturfinanzierung. Allein der inzwischen entstandene Finanzierungsstau und die dadurch vernachlässigten Trassen, Bauwerke und Unterführungen sind eine Ursache für eine immer schlechter werdende Zuverlässigkeit und die stetige Verschlechterung der Pünktlichkeit.

Leider wird dieses Problem aus Sicht der GDL nicht durch die neue „InfraGO“ behoben. Hier ist das Verkehrsministerium auf halbem Wege stecken geblieben. Durch die Umbenennung der DB Netz in die „InfraGO“ hat sich nichts an der Einflussnahme der Deutschen Bahn auf die Finanzstromsteuerung selbst geändert. Im Konzern eingebettet, bleibt diese Gesellschaft insgesamt gewinnabgeführt und beherrscht. Wer also glaubt, hier den Lösungsschlüssel für die saubere Infrastrukturfinanzierung gefunden zu haben, ist ziemlich gutgläubig unterwegs. Nach unserer Meinung ist das DB-interne Finanzleck damit keinesfalls gestopft. Das ist alleine deshalb unzufriedenstellend, weil somit auch eine Erhöhung der Bundesmittel in Zukunft zum Teil weiter versanden werden.

### Fernverkehr wird weitere Züge bekommen

Der gesteigerten Nachfrage bei den Reisenden will man mit

der Anschaffung neuer Züge begegnen. Bei der Verjüngung der Fernverkehrsflotte verspricht der Konzern weitere Anschaffungen. Bereits vor Jahren wurden die Züge für die Verstärkung der Fernverkehrsflotte bestellt. Beispielsweise sei hier die Auslieferung der ICE-4-Züge genannt, da man hier gut vorankommt.

Mit den neuen Anschaffungen solle laut Bahn das Durchschnittsalter der ICE-Flotte bis 2030 von derzeit 18 auf dann zwölf Jahre gesenkt werden. „Bleibt zu hoffen, dass man hier wieder mehr auf Bahnfestigkeit setzt“, so Claus Weselsky. „Wir haben zunehmend den Zustand zu vermelden, das unausgereifte Technik zum Einsatz kommt. Hier ist offensichtlich auch die Qualität der Besteller- und Abnahmebedingung der DB über die Jahre abhandengekommen.“

### Deutlicher Anstieg der Bahnreisenden

Rund 11,5 Prozent mehr als in den ersten sechs Monaten von 2022, also über 808 Millionen Reisende fuhren im ersten Halbjahr 2023 im Regionalverkehr auf der Schiene in Deutschland. Beim Fernverkehr war der Anteil sogar noch größer, da hier 68,2 Millionen Menschen den DB-Fernverkehr für die Reise nutzten, was einer Steigerung um 15,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr entspricht.

Aus Sicht der GDL stehen die Zahlen für eine deutliche Mehrung an Fahrgästen, die sich

aber in der Bilanz der DB nicht in ein positives Ergebnis umrechnen lassen. Das ist allein deshalb bedauerlich, weil auch die Mehrung der Fahrgäste eine Mehrbelastung der direkten Mitarbeiter bedeutet. Die Themen auf Personalseite kommen wie in den vergangenen Jahren in der Bilanzpressekonferenz viel zu kurz, sind doch die Personalabdeckung und Personalfriedenheit und der Zuwachs von Fachkräften die wichtigste Stellschraube für den Erfolg!

### In gutes Personal investieren

Es reicht nicht, wenn der Vorstandsvorsitzende Lutz davon spricht, dass das Nachfragepotenzial der Kunden noch lange nicht ausgeschöpft sei. Es reicht auch nicht, einfach um weitere Finanzierungen des Bundes zu werben. So fallen die Worte: „Der Rückenwind für die Eisenbahn zeigt: Es ist unerlässlich, auch in herausfordernden Zeiten konsequent weiter in mehr Verkehr auf der klimafreundlichen Schiene zu investieren. Gleichzeitig arbeiten wir entschlossen daran, unsere Wirtschaftlichkeit zu erhöhen.“



Die Bundesregierung hat bereits mit Beschluss zum Bundeshaushalt 2024 die Entscheidung des Koalitionsausschusses von Ende März bekräftigt, den Investitionsstau im deutschen Schienennetz entschlossen abzubauen und bis 2027 bis zu 45 Milliarden Euro zusätzlich in die Schiene zu investieren. Davon sollen 15 Milliarden Euro in den beiden kommenden Jahren bereitgestellt werden.

Aus GDL-Sicht bedeutet das: Wer Menge, Qualität und Leistung steigern möchte, muss vor allem in gutes Personal investieren. Wir sehen aber mit dem stetig anwachsenden Verwaltungsapparat das ganze Gegenteil an Aktivitäten bei diesem Vorstand. Zuweilen hat man den Eindruck, die DB-Manager befinden sich im überfüllten Spielzeugladen und rufen dem Bund ständig zu, was er als Eigentümer in den Einkaufskorb des Vorstandes zu packen hat.

### DB Cargo weiter unter Druck

Der Güterverkehrstochter Cargo gelingt der Umschwung offensichtlich nicht. Die Ergebnislinie bleibt unverändert negativ und schlägt mit rund -200 Millionen Euro operativem Ergebnis in der Berichterstattung nach Geschäftssegmenten zu Buche. Das operative Ergebnis nach Zinsen fällt sogar schlechter aus als im Vorjahreszeitraum.

*Auszug aus dem Konzern-Zwischenlagebericht:*

*Ergänzend zum Zukunftsbündnis Schiene wird die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr nach dem bisherigen Verfahren weiterverfolgt. Wichtige Anliegen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr finden sich auch im Masterplan Schienenverkehr wieder. Bedeutende Förderinstrumente für den Schienengüterverkehr sind die anteilige Forderung der Trassen- und Anlagenpreise, das*

*Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr, die Förderrichtlinie für Gleisanschlüsse sowie die Kombiniertes-Verkehr-(KV-)Förderrichtlinie.*

*Die Trassenpreisforderung entlastet den Schienengüterverkehr seit 2018, die entsprechende Förderrichtlinie war bis 30. Juni 2023 begrenzt. Im Juni 2023 hat die Europäische Kommission die Verlängerung der Förderrichtlinie für den Zeitraum vom 1. Juli 2023 bis zum 30. November 2024 genehmigt.*

*Das Gesamtbudget für den angemeldeten Zeitraum der Fortführung der Forderung beträgt rund 368 Millionen Euro.*

### Mitarbeiterentwicklung im DB-Konzern

Aus der Berichterstattung im Konzern-Zwischenbericht (dieser ist im Netz für jedermann abrufbar) kann man eindeutig erkennen, dass sich die positive Berichterstattung des Bahnvorstandes bei genauerem Hinsehen stark relativiert. Der DB Konzern hat in der Anzahl der natürlichen Personen im Vergleichszeitraum zu 2022 sogar 1 051 Personale weltweit verloren. Umgerechnet in Vollzeitbeschäftigte also vergleichbare Bestandszahlen gibt es keine nennenswerte Veränderung, da man hier rechnerisch nur 46 VZP mehr von Juni 2022 zu Juni 2023 feststellen kann.

Allerdings wächst im Systemverbund Bahn (DB Fernverkehr, DB Regio, DB Cargo, DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe; DB Netze Energie und Sonstige) die Personalzahl um etwa 7 780 Personale beziehungsweise auf 214 530 VZP.

Hingegen wird durch die Teilverkäufe bei Arriva die Personalzahl um diesen Wert reduziert, sodass Konzernweit die Mitarbeiterzahl aktuell bei circa 337 600 natürlichen Personen liegt. Diese Bestandsaufnahme lässt allerdings die

Personalbedarfszahl unberücksichtigt, da uns aus den aktuellen Personalberichten der Unternehmen allein die Überstunden in Höhe von durchschnittlich 36 Stunden je VZP, also 7,72 Millionen Stunden und die Langzeitkonten in Höhe von 20,1 Millionen Stunden bekannt sind. Eine derartige Stundenansammlung beschreibt einen Personalbedarf von 17 000 Mann-Jahren. Das bedeutet also: Allein, um die angesammelten Mehrleistungsstunden und Langzeitkonten abzubauen, bräuchte man für die nächsten 15 Jahre knapp 1 150 Personale mehr – nur für den Systemverbund Bahn!

### Finanzschulden – ein anwachsendes Problem

Die DB berichtet auf Seite 28 des Konzern-Zwischenlageberichtes über die Entwicklung der Finanzschulden. Ein Anstieg der Finanzschulden auf 36 446 Millionen Euro ist ein neuer Rekord, der sich in den kommenden Jahren belastend auswirken wird. Nachdem der Kapitalmarkt die Talsohle durchschritten hat und sich der Zinssatz wieder noch oben entwickelt, wird eine steigende Zinslast die DB erheblich treffen. Allein bei zurückhaltender Zinssteigerung sind hier jährlich über eine Milliarde Euro an Zinsen fällig, die sich schnell als Investitionsbremse auswirken werden.

Hinzu kommt, dass die Ratingagenturen der DB im jährlich anstehendem Verfahren zur Ermittlung der Bonitätsstufe in ihrer Bewertung ein abwertend negatives Ergebnis bescheinigen könnten. Dadurch würden Anleihen deutlich teurer und kämen als stetige Belastung noch hinzu.

Fazit der GDL zu dem Halbjahresergebnis der Deutschen Bahn

- Die Deutsche Bahn verzeichnete in der ersten Hälfte von 2023 einen Fahrgast-Boom.

- Einen Reisedenzuwachs von fast acht Prozent im Vergleich zum Vorjahr kann man trotzdem nicht positiv für die Verbesserung des Betriebsergebnisses nutzen.
- Trotz der gestiegenen Fahrgastzahlen musste das Unternehmen unterm Strich einen Verlust von rund 71 Millionen Euro verbuchen.
- Die positiven Zahlen für die Ergebnisrechnung in der Bilanz kommen aus DB Energie und DB Schenker.
- Der wirkliche Investitionsaufwand für die Netzsanierung beginnt erst im nächsten Jahr.

### Einstimmung auf langen Leidensweg

Diese Punkte sprechen eine deutliche Sprache. Der Bahnvorstand hat das Kerngeschäft schon lange nicht mehr im Griff. Wer aber an eine Besserung glaubt, wird nüchtern gemacht, denn die Fehlentscheidungen der letzten Jahre werden dazu genutzt, jedem Optimisten klarzumachen, dass der Zustand sich wegen der maroden Infrastruktur in den kommenden Jahren keinesfalls verbessern wird. Die Kunden sollen auf einen langen Leidensweg eingestimmt werden.

Dieses Konzept ist neu und gleichzeitig so „genial“, dass sich der Vorstand in die Zukunft hinein sehr sicher fühlen kann. Das Motto lautet: „Wenn die Politik eine bessere Bahn für die Umweltbilanz braucht, darf sie nicht ungeduldig sein und muss vor allem viel mehr Geld in das System Bahn pumpen.“

Das Schlimme dabei ist allerdings, dass dieser Vorstand keinerlei messbare Verbesserungen erzielt, trotz der ständigen Forderungen nach immer mehr Steuergeldern, und damit einhergehend eben keine positive Prognose für das Verkehrssystem der Zukunft vorhanden ist!

M. R.