

**W**

**Deutscher Bundestag ■ Wissenschaftliche Dienste**

**Deutsche Bahn: 1980 - 2006**

- Ausarbeitung -



**Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages**

Verfasserinnen: [REDACTED]

Deutsche Bahn: 1980 - 2006

Ausarbeitung WD 5 - 227/07

Abschluss der Arbeit: 30.11.2007

Fachbereich WD 5: Wirtschaft und Technologie;  
Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz;  
Tourismus

Telefon: [REDACTED]

Ausarbeitungen und andere Informationsangebote der Wissenschaftlichen Dienste geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Die Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste sind dazu bestimmt, Mitglieder des Deutschen Bundestages bei der Wahrnehmung des Mandats zu unterstützen. Der Deutsche Bundestag behält sich die Rechte der Veröffentlichung und Verbreitung vor. Diese bedürfen der Zustimmung des Direktors beim Deutschen Bundestag.

**Inhaltsverzeichnis**

**Seite**



1.	Einleitung	4
2.	Der Zeitraum 1980 bis 1993	5
3.	Der Zeitraum 1994 bis 2006	6
3.1.	Bilanzen	7
3.2.	Die DB AG im Jahr 2006	8
3.3.	Zuschüsse seit 1994	8
4.	Anlagen	11
5.	Quellen	12

## 1 Einleitung

Die Ausarbeitung beschäftigt sich mit der wirtschaftlichen Lage der Deutschen Bahn AG (DB AG). Hierzu wurden unterschiedliche Quellen ausgewertet und zusätzlich das zuständige Ministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) um Auskunft gebeten.<sup>1</sup>

Beim Vergleich der einzelnen Zahlenreihen müssen aber bestimmte historische Ereignisse und Entwicklungen beachtet werden, da diese die Geschäftsbasis und Geschäftsdaten der 1949 gegründeten Bundesbahn<sup>2</sup> erheblich verändern:

1. Ab 1990 werden durch die Regelungen des Einigungsvertrags die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn (DDR) weiter als zwei getrennte Sondervermögen der Bundesrepublik Deutschland geführt.
2. Mit der am 1.1.1994 eingeleiteten Bahnreform werden die beiden Bahn-Unternehmen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn als Sondervermögen des Bundes in die neu gegründete Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) überführt<sup>3</sup> und privatwirtschaftlich organisiert (Bundeseisenbahnvermögen, BEV)<sup>4</sup>.
3. In der 2. Stufe der Bahnreform im Jahr 1999 wird die Deutsche Bahn gesellschaftsrechtlich als mehrstufiger Konzern von der DB AG als Holding geführt. Die Geschäftsbereiche Fern-, Nah- und Ladungsverkehr sowie Fahrweg und der (nicht gesetzlich vorgesehene) Geschäftsbereich Personenbahnhöfe werden als Aktiengesellschaften ausgegliedert. Das Aktienkapital der neuen Gesellschaften hält die DB AG, deren Aktien zu 100 Prozent im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland sind.

Die zur Darstellung der geschäftlichen Entwicklung der Deutschen Bundesbahn bzw. der DB AG verwendeten Quellen sind die Geschäftsberichte der DB AG (soweit sie zur Auswertung vorlagen), die Bundeshaushaltspläne von 1980 bis 1987 sowie vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)<sup>5</sup> anhand von Haushaltsplänen erstellte Tabellen (Soll- und Ist-Werte). In diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass Geschäftsberichte und Haushaltspläne des

1 Die Auskunft des Ministeriums lag zum Zeitpunkt des Abschlusses der Arbeit noch nicht vor.

2 In der DDR: Deutsche Reichsbahn.

3 Ein weiterer „Meilenstein“ ist die Regionalisierung des Nahverkehrs im Jahr 1996. Die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den Schienennahverkehr (Regionalverkehr) gehen in diesem Jahr vom Bund auf die Länder über, und die DB AG muss sich im Wettbewerb behaupten.

4 Vgl. hierzu auch DB AG/DB Konzern (1994) S. 6f, 40f.

5 Bis 1998 Bundesministerium für Verkehr, von 1998 bis 2005 Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, seit 2005 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.



Bundes unterschiedlichen Standards genügen müssen, weshalb die einzelnen Zahlenreihen nicht immer vergleichbar sind und deshalb auch in getrennten Tabellen/Anlagen dargestellt werden.

Aus den genannten Gründen werden die Bilanzwerte in drei getrennten Zeiträumen (1980 bis 1989, 1990 bis 1993 und 1994 bis 2006<sup>6</sup>) dargestellt. Hauptaugenmerk wird in der vorliegenden Arbeit allerdings auf die Geschäftsentwicklung der DB AG ab dem Jahr 1994 gelegt, d.h. auf die Zeit nach der 1. Stufe der Bahnreform.

## **2 Der Zeitraum 1980 bis 1993**

Der Zeitraum vor 1994 unterliegt einer Reihe von Vergleichbarkeitsproblemen.

Bis zum Jahr 1990 war nur die Deutsche Bundesbahn im Bundeshaushalt veranschlagt. Nach Abschluss des Einigungsvertrags erfolgte ein schrittweises Zusammenwachsen von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn. Im Mai 1991 wurde das Führungsgremium Deutsche Eisenbahnen eingerichtet. In diesem Gremium tagten die Vorstände der Deutschen Bahnen fortan gemeinsam. Im September 1991 übernahm der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bundesbahn in Personalunion auch den Vorsitz der Deutschen Reichsbahn. Die Unternehmen blieben jedoch weiterhin selbständig und veröffentlichten bis zum Jahr 1993 getrennte Jahresabschlüsse. Eine gesellschaftsrechtlichen Grundsätzen entsprechende Bilanzierung erfolgte erst ab dem Jahr 1994 nach der Überführung der „Sondervermögen Deutsche Bundesbahn“ und „Deutsche Reichsbahn“ in die handelsrechtliche Form einer Aktiengesellschaft (Bahn-Reform).

Von 1980 – 1993 beziehen sich die Bilanzzahlen nur auf das westdeutsche Gebiet, da die Jahresabschlussberichte der Deutschen Reichsbahn für diesen Zeitraum nicht vorlagen. Einen Überblick über den Geschäftsverlauf der Deutschen Reichsbahn für die Jahre 1992 und 1993 bietet der gemeinsame Bericht von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn über das Geschäftsjahr 1993 (Anlage 1).

Die vom Bundesfinanzausschuss verhandelten und vom Verwaltungsrat beschlossenen Jahresabschlüsse der 1980er-Jahre legen ihren Schwerpunkt auf die Darstellung der Betriebsgröße der Bahn, d.h. der Organisationsstruktur, Streckenlänge des Netzes, bauliche Anlagen sowie Betriebsleistungen. Seit 1980 veröffentlichte die Deutsche Bundesbahn ihren Jahresabschluss als so genannte Trennungsrechnung. Hierbei werden die Ergebnisse der verschiedenen Aufgabenbereiche der Bahn, d.h. der eigenwirtschaftliche

<sup>6</sup> Bis zum Jahr 1998 sind die Bilanzwerte in DM, ab dem Jahr 1999 in Euro ausgewiesen.

Bereich, der gemeinwirtschaftliche Bereich sowie der staatliche Bereich getrennt voneinander dargestellt.

Ab 1986 ergeben sich durch das neue Bilanzrichtliniengesetz gewisse Änderungen in der Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung. Das Betriebsergebnis, das Finanz- sowie das außerordentliche Ergebnis werden getrennt voneinander dargestellt. Hierdurch werden die Trennungsrechnungen der Bahn transparenter.

Für diese Ausarbeitung liegen die Jahresabschlüsse der Bahn erst für den Zeitraum ab 1986 vor. Daher ist die Höhe der Leistungen des Bundes an die Deutsche Bundesbahn für den Zeitraum von 1980 – 1985 den Bundeshaushaltsplänen (Einzelplan 12) entnommen. Dadurch entsteht ein Vergleichbarkeitsproblem: Die Werte bis zum Jahr 1985 sind Soll-Werte, die Werte ab dem Jahr 1986 stattdessen Ist-Werte. Die Differenz zwischen Soll- und Ist-Wert beträgt beispielsweise in den Jahren 1986 und 1987 zwischen 0,5 Mrd. DM und 0,6 Mrd. DM.

Die den Haushaltsplänen entnommenen Angaben umfassen als Bundesleistungen erfolgswirksame Zuweisungen, Investitionshilfen, Kapitalzuführungen, Investitionszuschüsse für Verkehrswege des ÖPNV, Ausgleichszahlungen nach dem Personenbeförderungsgesetz, Zinsen für Kapitalaufstockungsanleihen sowie Tilgungszahlungen für Kapitalaufstockungsanleihen. Die von den Jahresabschlüssen ausgewiesenen Leistungen des Bundes umfassen hingegen Leistungen bezogen auf betriebliche Erträge und Aufwendungen im Sinne der EWG-Verordnungen 1191/69, 1107/70 und 1192/69, Versorgungsleistungen für Angestellte, Ausgleichszahlungen für Zinsen und betriebsfremde Versorgungslasten/Renten sowie erfolgsneutrale Investitionszuschüsse. Ein weiteres Vergleichbarkeitsproblem ergibt sich somit aus den unterschiedlichen Leistungsposten. Personalausgaben im Bahnbereich werden nur im Jahresabschlussbericht, nicht aber beim „Sondervermögen Deutsche Bundesbahn“ im Haushaltsplan veranschlagt.

Die wesentlichen Geschäftszahlen der Deutschen Bundesbahn bzw. der beiden Bahn-Unternehmen sind in Anlage 2 (1980 – 1989) und Anlage 3 (1990 – 1993) dargestellt.

### **3 Der Zeitraum 1994 bis 2006**

Der wesentlich wichtigere Zeitraum zur Begutachtung der wirtschaftlichen Entwicklung des Bahn-Konzerns sind die Jahre 1994 bis 2006. Einzig die Umstellung des Konzernabschlusses von dem bis dato publizierten Abschluss nach dem Handelsgesetzbuch (HGB) auf einen Abschluss nach den Internationalen Financial Reporting Standards (IFRS) im Jahr 2004 macht die Vergleichbarkeit der Bilanzwerte stellenweise schwierig.



Generell sollte bei der Bilanzanalyse beachtet werden, dass in der Regel jede Bilanz eine unternehmerische Zielstellung hat und im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten einzelne Bilanzgrößen durchaus modelliert werden können. Aus diesem Grund sollte die Aussagekraft einzelner Bilanzgrößen oder Kennzahlen bei einer Bilanzanalyse relativiert werden (Stichwort Bilanzkosmetik).<sup>7</sup>

### 3.1. Bilanzen

Allgemein hat sich zur Bilanzierungstechnik der DB AG das europäische **Netzwerk Privatbahnen** (Privatbahnen) in seinen Anmerkungen zum Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Eisenbahnen des Bundes (EBNeuOG) äußerst kritisch geäußert:

„Man macht am Anfang eine Bestandsaufnahme (Anfang 2000), die eine desolante Ausgangslage bescheinigt. Man fährt das Ergebnis unter Ausnutzung bilanzrechtlicher Gestaltungsmöglichkeiten nach unten (2001-2002) und modelliert einen steilen Hockey-Stick in der Ergebniskurve (2003-2004). Gleichzeitig vereinbart man mit dem BMVBS die komplette Umkehrung der Finanzierungssystematik der Bahnreform, indem Netzinvestitionen nunmehr mit Zuschüssen statt mit zinslosen Darlehen finanziert werden, was die Ergebnisrechnung des Konzerns bei den Abschreibungen progressiv entlastet. Außerdem sichert man die Direktvergabe der lukrativen Nahverkehrsverträge politisch ab und macht so die DB Regio zur Cash-Cow. Man sorgt also bei Infrastruktur und Nahverkehr für einen ergiebigen Zahlungsstrom aus öffentlichen Kassen, der sich von 1994 bis 2005 auf die Fabelsumme von 115 Milliarden Euro auftürmt. Gleichzeitig kauft man als Staatsunternehmen private Logistiker auf, konsolidiert sie in der Konzernbilanz und vergleicht anschließend die dadurch verbesserten Ergebnisse mit denen der alten DB AG. Die Statistiken zur Verkehrsleistung ändert man wiederholt rückwirkend. Und am Ende präsentiert man glanzvoll eine ‚kapitalmarktfähige DB AG‘ (deren Sparten Netz, Güterverkehr und Fernverkehr isoliert betrachtet kaum besser dastehen als vor 10 Jahren)“. (Anlage 4, S. 15)

An dieser Stelle sei aber darauf hingewiesen, dass die von dem Netzwerk Privatbahnen kritisierten Bilanzierungstechniken nicht gegen geltendes Recht verstoßen. Zudem sind die Bilanzen durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft auf ihre Ordnungsmäßigkeit geprüft und testiert.

7 Ziel kann u.a. sein, einen niedrigen Jahresüberschuss auszuweisen. In diesem Fall können z.B. Vorräte niedriger bewertet (der Verbrauch und damit der Aufwand ist dann höher) oder die Abschreibungsmethode von linear auf degressiv geändert werden. Im umgekehrten Fall kann man niedrig bewertete Vermögensgegenstände (z.B. Grundstücke) zum höheren Verkehrswert verkaufen und damit höhere Erträge erzielen, um so einen schwachen Jahresabschluss zu verbessern.



### 32. Die DB AG im Jahr 2006

Im Jahr 2006 präsentiert sich die DB AG wie folgt:

<b>Bahnreisende*</b>	rd. 1.854 Mio.
<b>Zugfahrten*</b>	
• Nah- und Fernverkehrszüge	27.637 pro Tag
• Güterzüge	4.780 pro Tag
<b>Beförderte Güter</b>	
• Güter auf der Schiene*	307,6 Mio. Tonnen
• Seefrachtcontainer	1 Mio. pro Jahr
• Luftfrachtsendungen	4,5 Mio. pro Jahr
<b>Schienennetz*</b>	
• Betriebslänge	34.128,4 km
• Weichen und Kreuzungen	73.352
• Brücken	7.887
• Tunnel	798
<b>Anzahl der Personenbahnhöfe*</b>	5.730
<b>Mitarbeiter (Vollzeitpersonen)*</b>	229.200
<b>Standorte</b>	1.500 in 150 Ländern

\* Zahlenangaben: Geschäftsbericht 2006

Quelle: DB AG (2007b)

Ausgewählte Bilanz- und Leistungskennzahlen der DB AG für den Zeitraum 1994 bis 2006 sind in Anlage 6 zusammengefasst.

Die DB AG publiziert in ihrem letzten Geschäftsbericht für das Jahr 2006 eine Zehnjahresübersicht über die Entwicklung wesentlicher Unternehmenszahlen und international übliche betriebswirtschaftliche Kennzahlen wie z.B. EBIT<sup>8</sup>, EBITDA<sup>9</sup> oder ROCE<sup>10</sup> (Anlage 7).

### 33. Zuschüsse seit 1994

Bei der Beurteilung der wirtschaftlichen Lage der Bahn und ihrer Konkurrenzfähigkeit im internationalen Wettbewerb ist zu beachten, dass die DB AG erhebliche Zuschüsse des Bundes sowie auch der Länder und Gemeinden und von der EU erhält, die u.a. der

8 Earnings before Interest and Taxes, dt. Ergebnis vor Zinsen und Steuern.

9 Earnings before Interest, Taxes Depreciation and Amortization, dt. Ergebnis vor Zinsen, Steuern sowie Abschreibungen.

10 Return on Capital Employed; dt. Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Capital Employed).





Anschaffung oder Herstellung einer Sachanlage dienen. Die Auszahlung erfolgt über das so genannte Mittelabrufverfahren. Nach Fertigstellung der Anlage werden Investitionszuschüsse aktivisch von den Anschaffungs- und Herstellungskosten (AHK) abgesetzt. Die Anlage wird so mit einem verringerten Buchwert bilanziert. Dadurch ist die Abschreibung geringer und das Betriebsergebnis entlastet (erfolgsneutrale Behandlung der Zuschüsse).

Rechtsgrundlage für die Zuschüsse sind u.a. das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) und die darin begründeten nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüsse (BKZ), das Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Ferner werden Mittel aus der Lkw-Maut über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG), Mittel aus dem Verkauf von UMTS-Lizenzen oder Mittel für Lärmsanierungsmaßnahmen an die DB AG ausgereicht. Zur Modernisierung der Deutschen Reichsbahn (DDR) wurden bis zum Jahr 2002 Zuschüsse für investive Altlasten (Altlastenerstattung) nach dem DBGrG gewährt. Da das Finanzierungsvolumen in diesem Zeitraum nicht ausgeschöpft wurde, werden seit dem Jahr 2003 diese Mittel als nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse ausgereicht (bis zum Jahr 2007).

Das **BMVBS** summiert die finanziellen Zuwendungen des Bundes (Ist-Zahlen) an die DB AG und das Eisenbahnwesen einschließlich der Regionalisierungsmittel im Zeitraum 1994 bis 2005 auf den Betrag von 200.535 Mio. Euro (Anlage 8). Mehr als 71 Mrd. Euro fließen in dieser Zeit in der Summe als Bundesleistungen an die DB AG.

Das **Netzwerk Privatbahnen** hat die Zuwendungen seitens des Bundes an die DB AG seit der Bahnreform im Jahr 1994 addiert (Anlage 4). Demnach flossen bis zum Jahr 2005 insgesamt rund 115 Mrd. Euro an Bundesmitteln an die Bahn. Diese schlüsseln sich nach den Berechnungen des Netzwerkes auf in

- 44,9 Mrd. Investitionshilfen,
- 17,3 Mrd. Euro Altlastenhilfe,
- 43,5 Mrd. Euro Regionalisierungsmittel,
- 8,9 Mrd. Euro sonstige Zuschüsse.

Der **Bundesrechnungshof** (BRH) hat in seinem „Bericht nach § 99 BHO [Bundeshaushaltsordnung, A.d.Verf.] zur Finanzierung der Bundesschienenwege“ im März 2006 berechnet, dass die DB AG seit der Bahnreform (1994) bis zum Jahr 2003

- rund 38 Mrd. Euro an Bundesmittel für Investitionen erhielt und
- in Höhe von rund 34 Mrd. Euro durch den Bund entschuldet wurde (Anlage 5, S. 5).

Weiterhin übernahm der Bund die Verpflichtung, rund 16 Mrd. Euro an so genannten Nachholinvestitionen zu finanzieren.



Die **DB AG** selbst veröffentlicht in einem Papier zum zehnjährigen Bestehen der DB AG, durch die Bahnreform sei der Bundeshaushalt und damit der Steuerzahler um 108 Mrd. Euro im Zeitraum 1994 bis 2003 entlastet worden im Vergleich zur Lage ohne Bahnreform. Damit hätte man die Prognose aus dem Jahr 1993 um 44 Mrd. Euro übertroffen (DB AG 2006a).





#### **4 Anlagen**

**Anlage 1:** Bericht über das Geschäftsjahr 1993. DB AG (1994).

**Anlage 2:** Die Deutsche Bundesbahn: 1980 bis 1989.

**Anlage 3:** Die Deutsche Bundesbahn: 1990 bis 1993.

**Anlage 4:** Bewertung des Entwurfs für ein Gesetz zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes. Privatbahnen (2007).

**Anlage 5:** Bericht nach § 99 BHO zur Finanzierung der Bundesschienenwege. BRH (2006).

**Anlage 6:** DB AG: Bilanz- und Leistungskennzahlen 1994 bis 2006.

**Anlage 7:** 10-Jahres-Übersicht. DB AG (2006).

**Anlage 8:** Ausgaben des Bundes für die DB AG in das Eisenbahnwesen insgesamt. BMVBS (2006).



## 5 Quellen

BRH (2006). Bericht nach § 99 BHO zur Finanzierung der Bundesschienenwege.  
Bundesrechnungshof (BRH). 8.3.2006.

BT-Drs. 16/2243. Antwort der Bundesregierung auf die Keine Anfrage von  
Abgeordneten der FDP-Fraktion. 18.7.2006.

BT-Prot. 14/241. Plenarprotokoll vom 12.6.2002.

Bundeshaushaltsplan (1980-1987). Haushaltspläne des Bundes für die Haushaltsjahre  
1980 bis 1986. Einzelplan 12 (Verkehr).

DB AG (2007a). Zahlen und Fakten: Der DB-Konzern auf einen Blick. 2.4.2007. Im  
Internet abrufbar:

<http://www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/konzern/aufeinenblick/aufeinenblick.html> [19.11.2007].

DB AG (2007b). Zwischenbericht. Januar – Juni 2007. Im Internet abrufbar:

[http://www.db.de/site/shared/de/dateianhaenge/berichte/halbjahresbericht 2007 konzern.pdf](http://www.db.de/site/shared/de/dateianhaenge/berichte/halbjahresbericht%2007%20konzern.pdf) [19.11.2007].

DB AG (2006a). 10 Jahre Deutsche Bahn AG. 31.10.2006.

DB AG (2006b). Geschäftsbericht 2006. Im Internet abrufbar:

[http://www.db.de/site/shared/de/dateianhaenge/berichte/geschaeftsbericht 2006 konzern.pdf](http://www.db.de/site/shared/de/dateianhaenge/berichte/geschaeftsbericht%2006%20konzern.pdf) [19.11.2007].

DB AG (1996-2006). Geschäftsberichte (GB) für die Jahre 1996 bis 2006.

Im Internet abrufbar:

[http://www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/investor relations/finanzberichte/geschaeftsbericht/geschaeftsbericht 2006.html](http://www.db.de/site/bahn/de/unternehmen/investor%20relations/finanzberichte/geschaeftsbericht/geschaeftsbericht%2006.html) [19.11.2007].

DB AG (1995). Geschäftsbericht 1994. April 1995.

DB AG (1994). Bericht über das Geschäftsjahr 1993. Deutsche Bundesbahn und  
Deutsche Reichsbahn.

Privatbahnen (2007). Bewertung des Entwurfs für ein Gesetz zur Neuorganisation der  
Eisenbahnen des Bundes. Netzwerk Privatbahnen - Vereinigung Europäischer  
Eisenbahngüterverkehrsunternehmen e.V. 30.7.2007. Im Internet abrufbar:

<http://www.privatbahnen.com/pdf/070730+Bewertung+Kabinettsentwurf+Bahnprivatisierung.pdf> [19.11.2007].