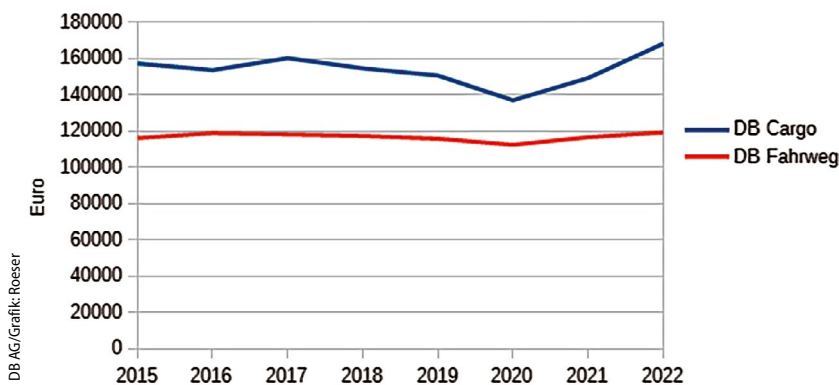


DB AG macht wieder Verlust

Nur das Rekordergebnis von Schenker hat den DB-Konzern 2022 vor noch größeren Verlusten bewahrt. Die Schienengüterverkehrs-Tochter DB Cargo rutschte nach der kurzen Erholung 2021 wieder tiefer in die roten Zahlen.

Jährlicher Umsatz pro Mitarbeiter
(Vollzeitäquivalente)



Ein substanzieller Produktivitätsfortschritt ist weder bei DB Cargo noch im Geschäftsbereich Fahrweg erkennbar. Betriebsleistung von DB Cargo (Trassenkilometer) und Zugauslastungen blieb von 2021 auf 2022 annähernd konstant, der höhere Umsatz ist ganz überwiegend den Preissteigerungen zu verdanken.

Wie die Deutsche Bahn Ende März mitteilte, betrug das Konzern-Jahresergebnis minus 227 Millionen Euro, eine deutliche Verbesserung gegenüber 2021 (minus 911 Millionen Euro). Das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) lag mit knapp 1,3 Milliarden Euro erstmals seit Beginn der Corona-Krise wieder im positiven Bereich. Der Umsatz stieg gegenüber 2021 um 19,1 Prozent auf 56,3 Milliarden Euro.

Getrieben wurde die verbesserte Ertragslage von der Speditionstochter Schenker, die bei einem um gut 20 Prozent auf 27,6 Milliarden Euro gestiegenen Umsatz ihr EBIT um fast 50 Prozent auf 1,8 Milliarden Euro steigern konnte. Die hohen Gewinne seien allerdings ganz überwiegend auf Sondereffekte durch die Corona-Krise zurückzuführen, werden also nicht von Dauer sein, wie DB-Chef Richard Lutz und Finanzvorstand Levin Holle bei der telefonischen Bilanzpressekonferenz durchblicken ließen.

Für 2023 stimmte Holle daher auf ein negatives Ergebnis von rund minus einer Milliarde Euro bei einem stagnierenden Umsatz ein. Auch schlagen die Energiekosten-Steigerungen jetzt voll durch, nachdem sie 2022 noch wegen Absicherung moderat ausfielen. Lutz kündigte an, die Strompreislösung des Bundes in

„Der Einzelwagenverkehr kann unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht eigenwirtschaftlich als Flächenetzwerk angeboten werden.“

Anspruch nehmen zu wollen, auch wenn dann keine Boni und variablen Vergütungsbestandteile an die Führung gezahlt werden dürfen. Er erwarte sich von der Strompreislösung einen dreistelligen Millionenbetrag.

DB Cargo weiter tief in der Verlustzone

Die Schienengüterverkehrs-Tochter DB Cargo vergrößerte den operativen Verlust (EBIT) nach vorübergehender Erholung wieder auf minus 665 Millionen Euro (Vorjahr: minus 481 Millionen Euro). Der Umsatz stieg von 4,5 auf 5,2 Milliarden Euro, dazu trug aber auch das „Umhängen“ der Sparte Full Load Solutions (FLS) von Schenker zu Cargo bei.

Hauptverursacher mit einem Minus von 678 Millionen Euro war die Region Zentraleuropa, zu der auch Deutschland gehört. Der Geschäftsbericht nennt als Grund unter anderem erhöhten Aufwand für die Anmietung von Loks und Wagen. Die Region Osteuropa und das Segment

Full Load Solutions (FLS/ehemals Schenker-Tochter) erwirtschafteten operative Gewinne im unteren zweistelligen Millionenbereich. Der Gesamtumsatz von DB Cargo stieg bereinigt um 5,3 Prozent auf 5,2 Milliarden Euro. Grundsätzlich sei Nachfragepotenzial im Güterverkehr da. „Limitierender Faktor ist die Infrastruktur“, hob Lutz wiederholt hervor.

Sorgenkind ist weiterhin der Einzelwagenverkehr, der rund 30 Prozent von Verkehrsleistung und Umsatz ausmacht. Er „kann aber unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht eigenwirtschaftlich als Flächennetzwerk angeboten werden“, heißt es im Geschäftsbericht. „Ohne Förderkulissee wird das in Sachen Tragfähigkeit und Investitionsfähigkeit nicht funktionieren“, betonte auch Lutz und verwies auf andere europäische Länder, wo es eine solche Förderung bereits gibt. Chemie- und Stahlindustrie seien auf den Einzelwagenverkehr angewiesen, insofern sei das auch ein industriepolitisches Thema.

Fahrweg: hoher Gewinn, geringe Zufriedenheit

Der stark regulierte Geschäftsbereich Fahrweg erzielte bei einem um 4,7 Prozent auf knapp 6,3 Milliarden Euro gestiegenen Gesamtumsatz ein EBIT von 601 Millionen Euro – also eine EBIT-Marge von 9,6 Prozent. Der Außenumsatz – also überwiegend Trasseneinnahmen von konzernfremden Bahnen – machte 32,5 Prozent aus. Tiefe Spuren hinterließen der desolate Zustand des Netzes und die verschlechterte Pünktlichkeitsquote bei der Kundenzufriedenheit: Sie sank auf nur noch 54 Punkte, nach 61 Punkten 2021 und 65 Punkten im Vorkrisenjahr 2019.

Matthias Roeser