

Zur wirtschaftlichen Lage der DB AG

Vortrag bei der Tagung Verkehrsökonomik und -politik
TU Berlin, 2.6.2016

Prof Dr. Christian Böttger, HTW Berlin
Prof. Dr. Kay Mitusch, KIT Karlsruhe

Gliederung

Generelle Anmerkungen zu den Abschlüssen der DB AG

Analyse des Abschlusses 2015 Konzern

Analyse der Segmentbetrachtung

Schlussfolgerungen

Vorschlag zur politischen Steuerung der DB AG

Anmerkungen zu den Abschlüssen der DB AG

Die DB AG hat als „kapitalmarktorientiertes Unternehmen“ einen Konzernabschluss nach IFRS aufzustellen und zu veröffentlichen

Darüber hinaus Einzelabschlüsse nach HGB für große Gesellschaften, nicht jedoch DB Projektbau, seit 2014 nicht mehr Schenker Rail/DB Cargo

Weitere Kennzahlen zum Netzzustand im Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht

Segmentberichterstattung intransparent (z.B. DB Energie und DB Projektbau werden unter „Beteiligungen/Sonstige“ geführt)

Zunehmende EBIT-“Bereinigungen“ in den letzten Jahren verzerren Blick auf Segmentergebnisse

Steuerliche Situation des DB Konzerns intransparent

Gesamtsituation DB Konzern

Der DB Konzern hat seinen Umsatz in den letzten zehn Jahren von 30 Mrd. auf 40 Mrd. € gesteigert. Dabei kommt der überwiegende Teil aus Akquisitionen.

Das Investierte Vermögen (Eigenkapital und zinspflichtige Verbindlichkeiten) ist in diesem Zeitraum um 5 Mrd. gewachsen.

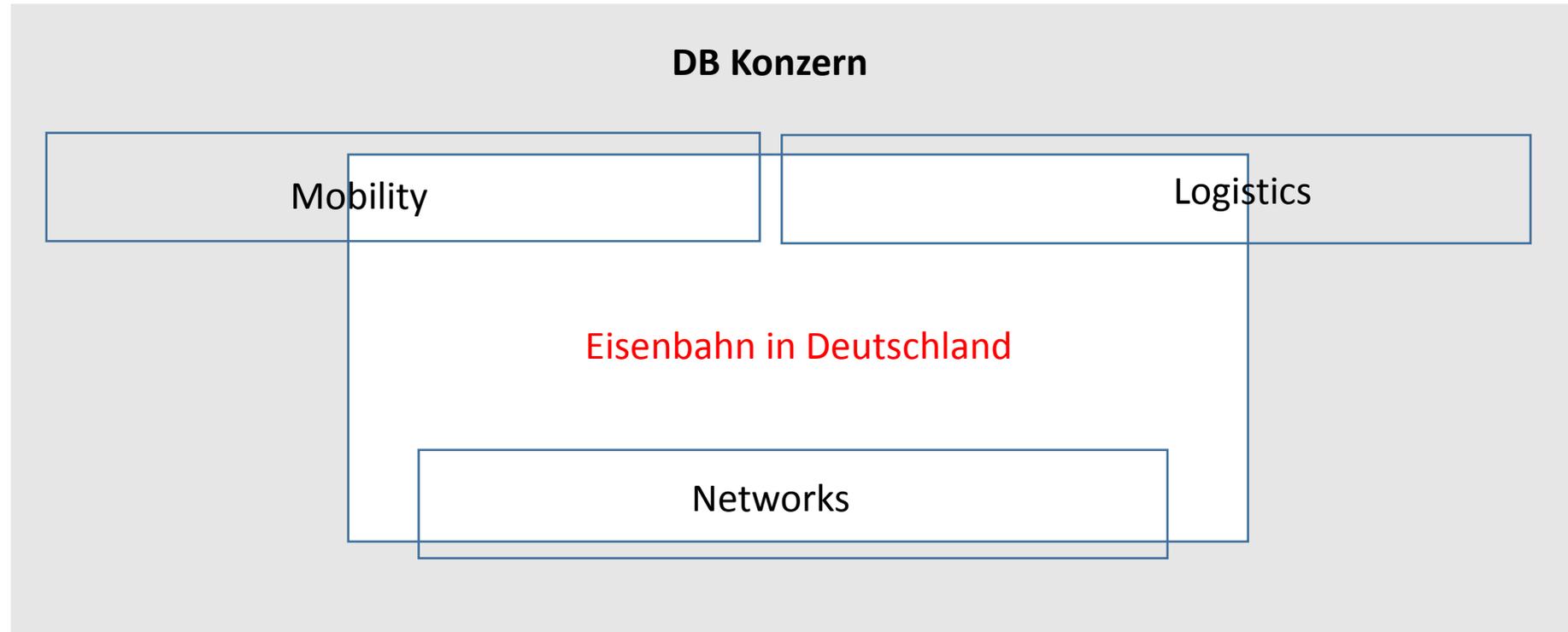
Das Investierte Vermögen der Infrastruktursparten ist in dem Zeitraum leicht gesunken – die DB AG hat in diesen Sparten desinvestiert

In den Sparten Fernverkehr, Regio und Cargo ist das Investierte Vermögen in diesem Zeitraum fast unverändert geblieben

Der gesamte Kapitalzuwachs stammt aus den Sparten, die nicht dem Kerngeschäft „Eisenbahn in Deutschland“ angehören

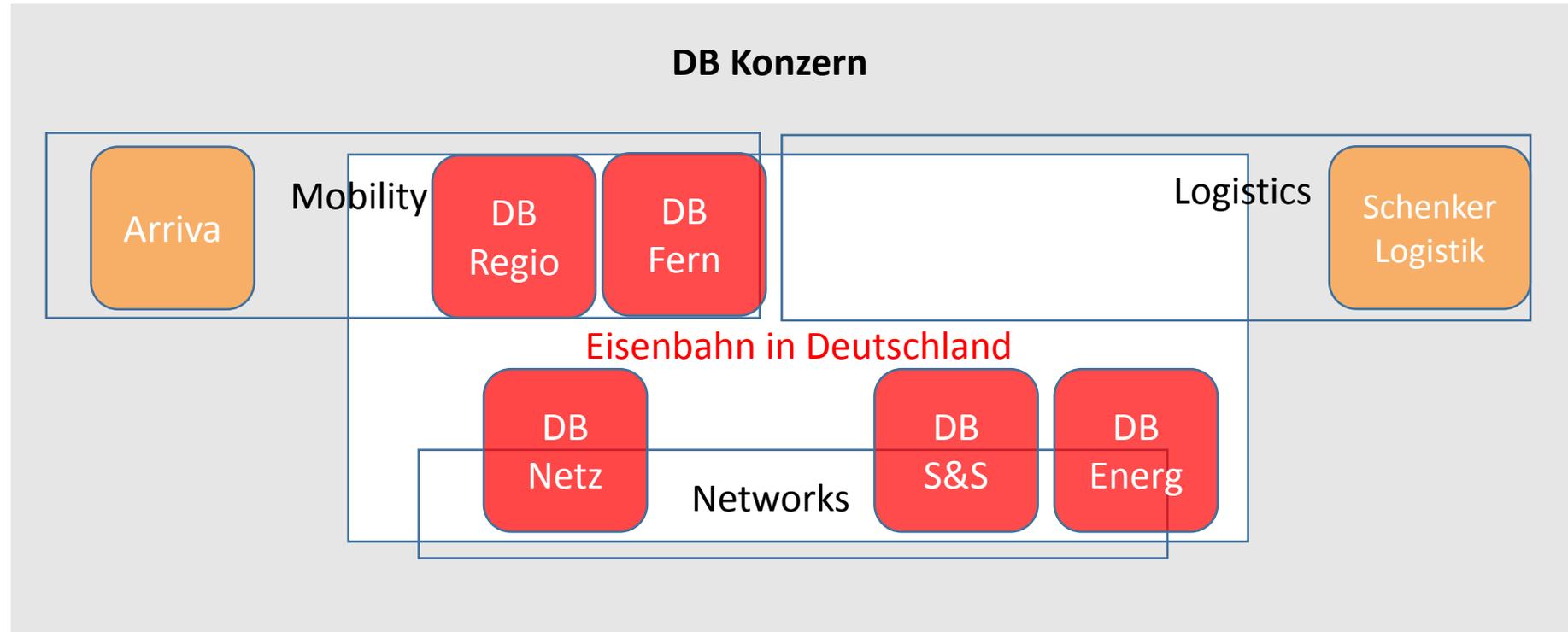
Der Gewinn geht seit Jahren zurück

Mission Statement aus der Mehdorn-Ära: Kerngeschäft „Eisenbahn in Deutschland“



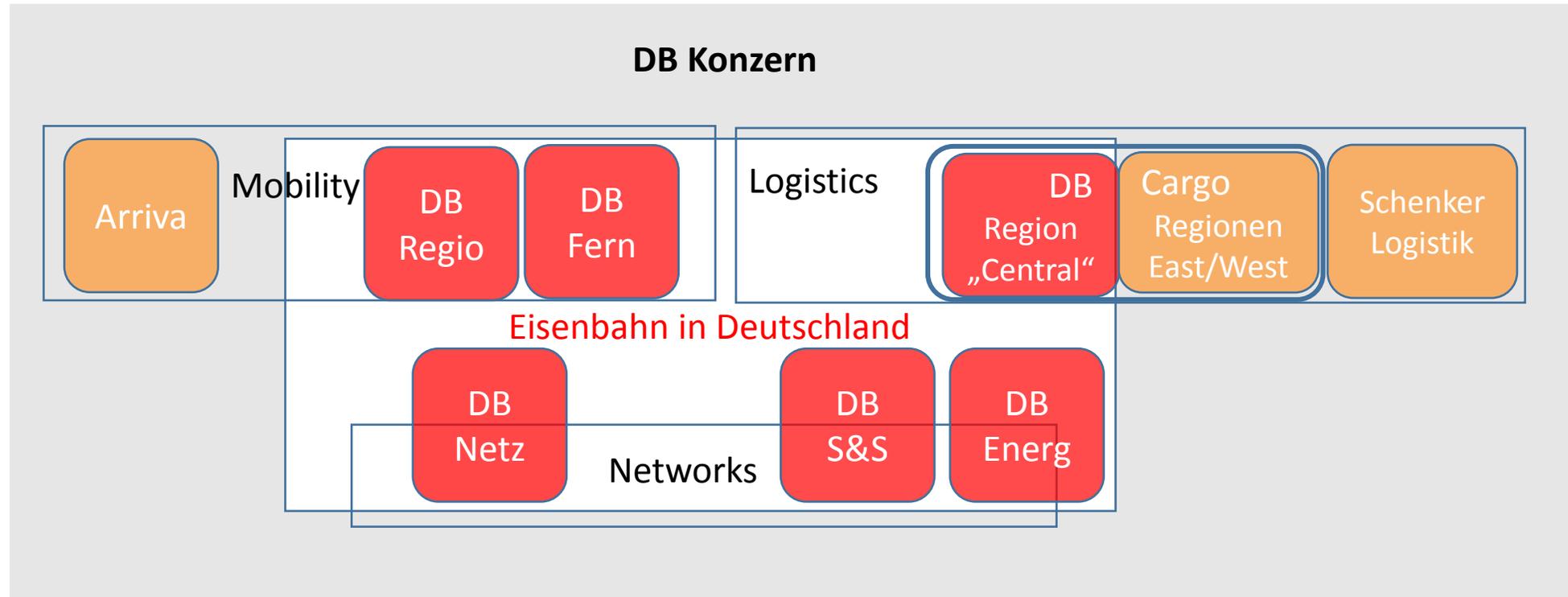
Quelle: DB AG Geschäftsbericht 2006, S. 3

Kerngeschäft „Eisenbahn in Deutschland“



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis DB AG Geschäftsbericht 2006, S. 3

Kerngeschäft „Eisenbahn in Deutschland“



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis DB AG Geschäftsbericht 2006, S. 3

Jahresabschluss DB AG 2015

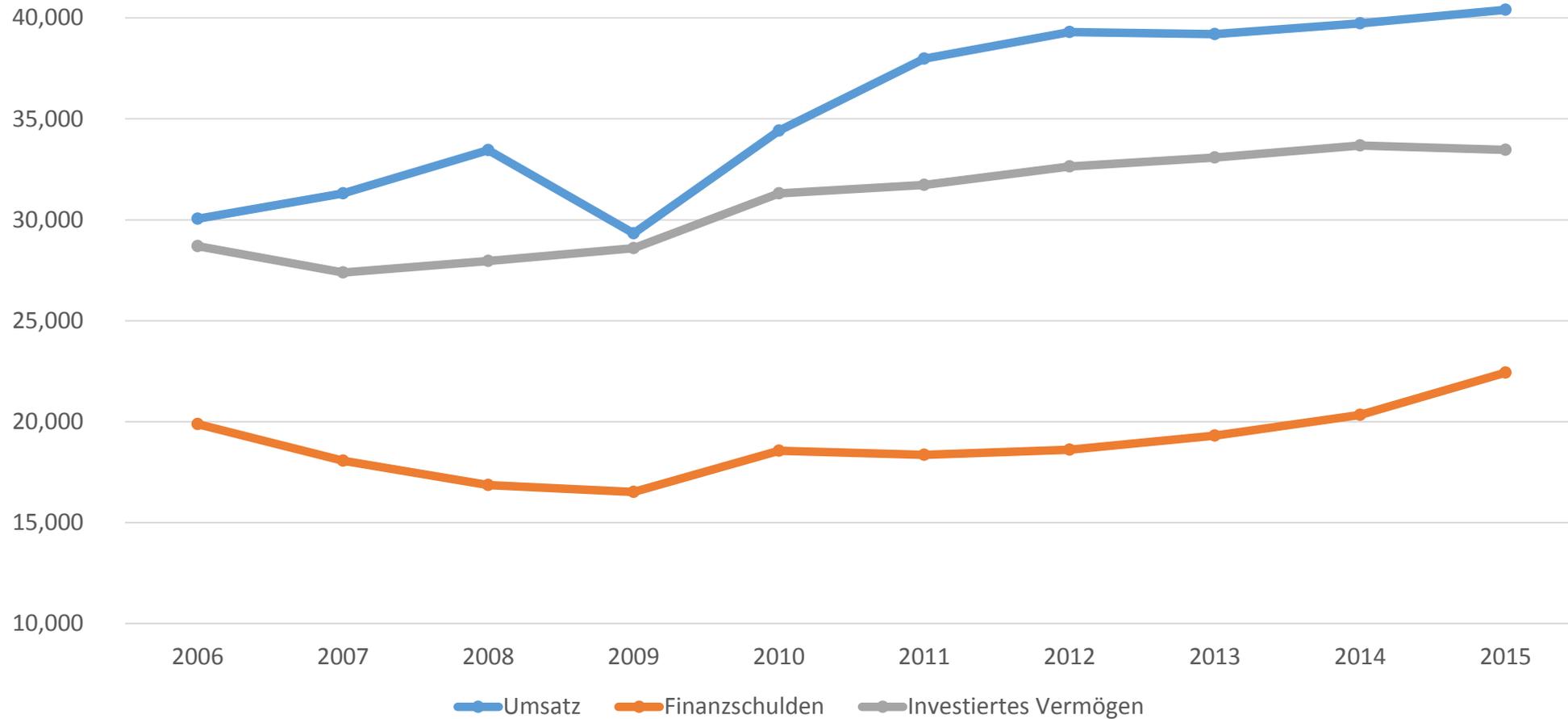
Im laufenden Geschäft hat sich 2015 die Tendenz der Vorjahre fortgesetzt: Der Umsatz stagniert, der Gewinn geht leicht zurück

Die hohe Verlust für 2015 (EBIT – 154 Mio. €, Gewinn nach Steuern – 1,3 Mrd. €) beruht vor allem auf Sonderabschreibungen und Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 1,8 Mrd. €

Dabei wurden als Ergebnis einer „Werthaltigkeitsprüfung“ die Geschäftswerte der Güterverkehrssparte (Schenker Rail / DB Cargo) deutlich reduziert. Dies betrifft zum einen den Goodwill aus den internationalen Akquisitionen (EWS, Transfesa, PCC) mit 0,5 Mrd. € und andere Vermögensgegenstände mit 0,8 Mrd. €.

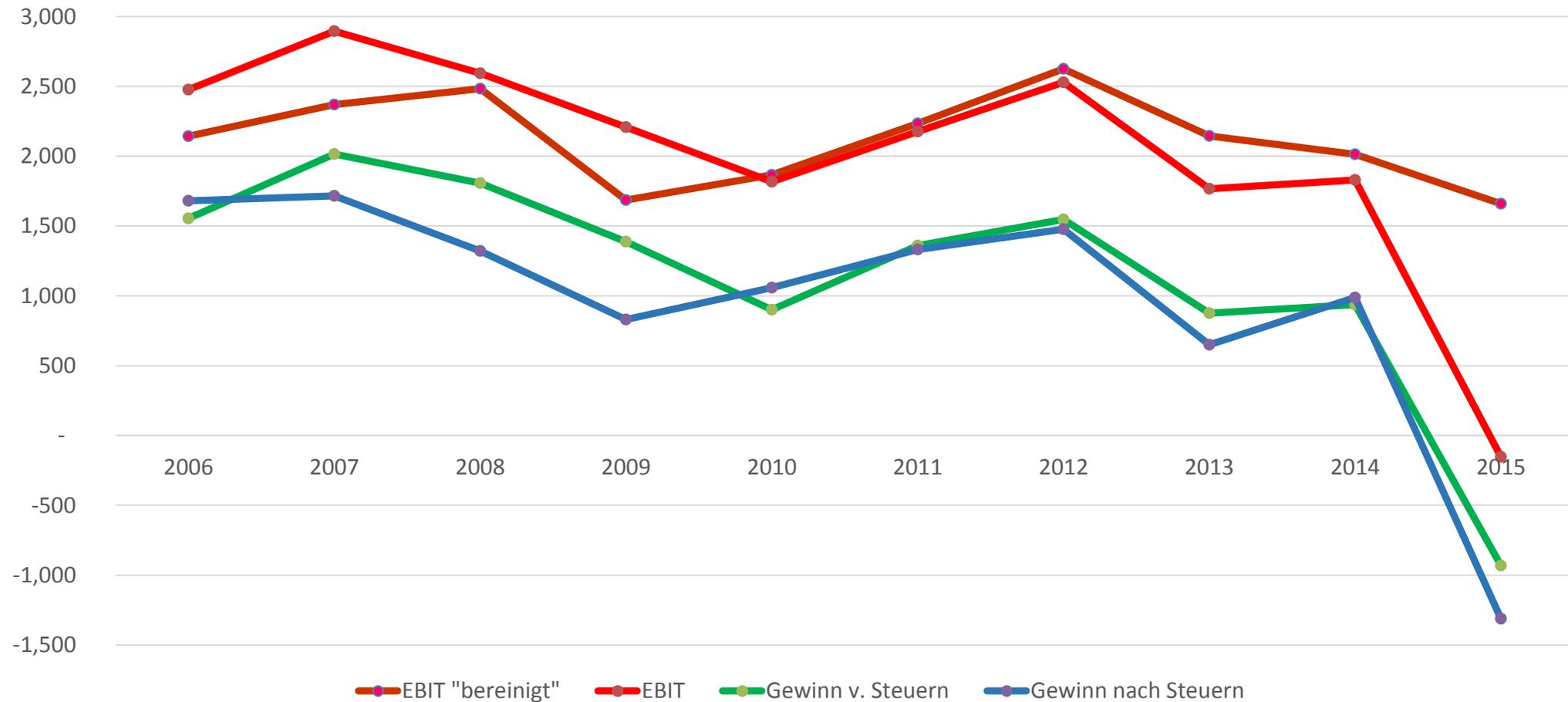
Zudem wurden in weiteren Segmenten Rückstellungen für Restrukturierungen gebildet. Diese betreffen den Personalbereich und Sonderabschreibungen

Kennzahlen DB Konzern



Quelle: Geschäftsberichte DB Konzern

Gewinnentwicklung DB Konzern



Quelle: Geschäftsberichte DB Konzern

Anmerkung zu „Ergebnisbereinigungen“

Die DB AG „bereinigt“ seit Jahren den EBIT um Sondereffekte

Bis 2009 wurden dabei positive Einmaleffekte bereinigt, insbesondere die Gewinne aus dem Verkauf von Unternehmensteilen

Seit 2010 werden vor allem Belastungen aus dem EBIT bereinigt

Die Bereinigungen sind bilanziell zulässig. Allerdings ist bei etlichen Sachverhalten die Frage zu stellen, ob die Bereinigungen sinnvoll sind (z.B. Kartellstrafen, Verluste aus Verkehrsverträgen)

Positive Sondereffekte (z.B. Erlöse aus Immobilienverkäufen, Erträge aus Schadensersatz bei Lieferantenkartellen) werden nicht als Sondereffekte dargestellt

Sparte Fernverkehr

Umsatz seit Jahren etwa stagnierend, in 2015: -1 %

Betriebsleistung um 3,1 % gesunken

Umsatz je pkm um 4 % gesunken.

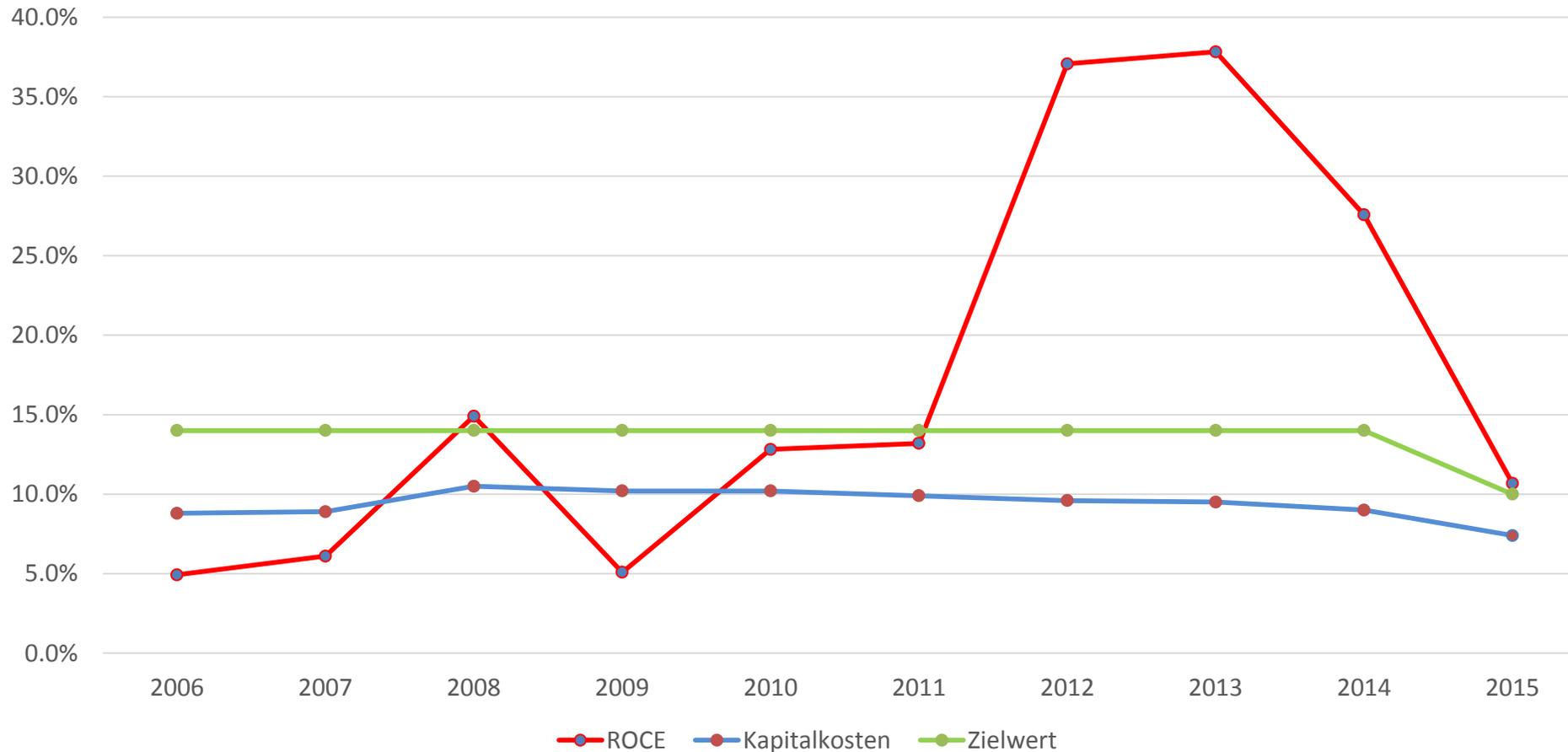
Ursache für den Rückgang beruht zu einem erheblichen Teil auf der Kürzung der Auto- und Nachtzugangebote

→ Effekt durch Konkurrenz Fernbus nicht so bedeutend wie suggeriert

Fahrzeugflotte stark gealtert, Investiertes Vermögen entsprechend gesunken, ROCE gestiegen

Bestellte Fahrzeuge (ICE4, Doppelstock, IC) werden Investiertes Vermögen in den kommenden Jahren stark steigen lassen, ROCE wird einbrechen

Sparte Fernverkehr



Quelle: Geschäftsberichte DB Konzern
ROCE-Ermittlung eigene Berechnung auf Basis unbereinigter EBIT

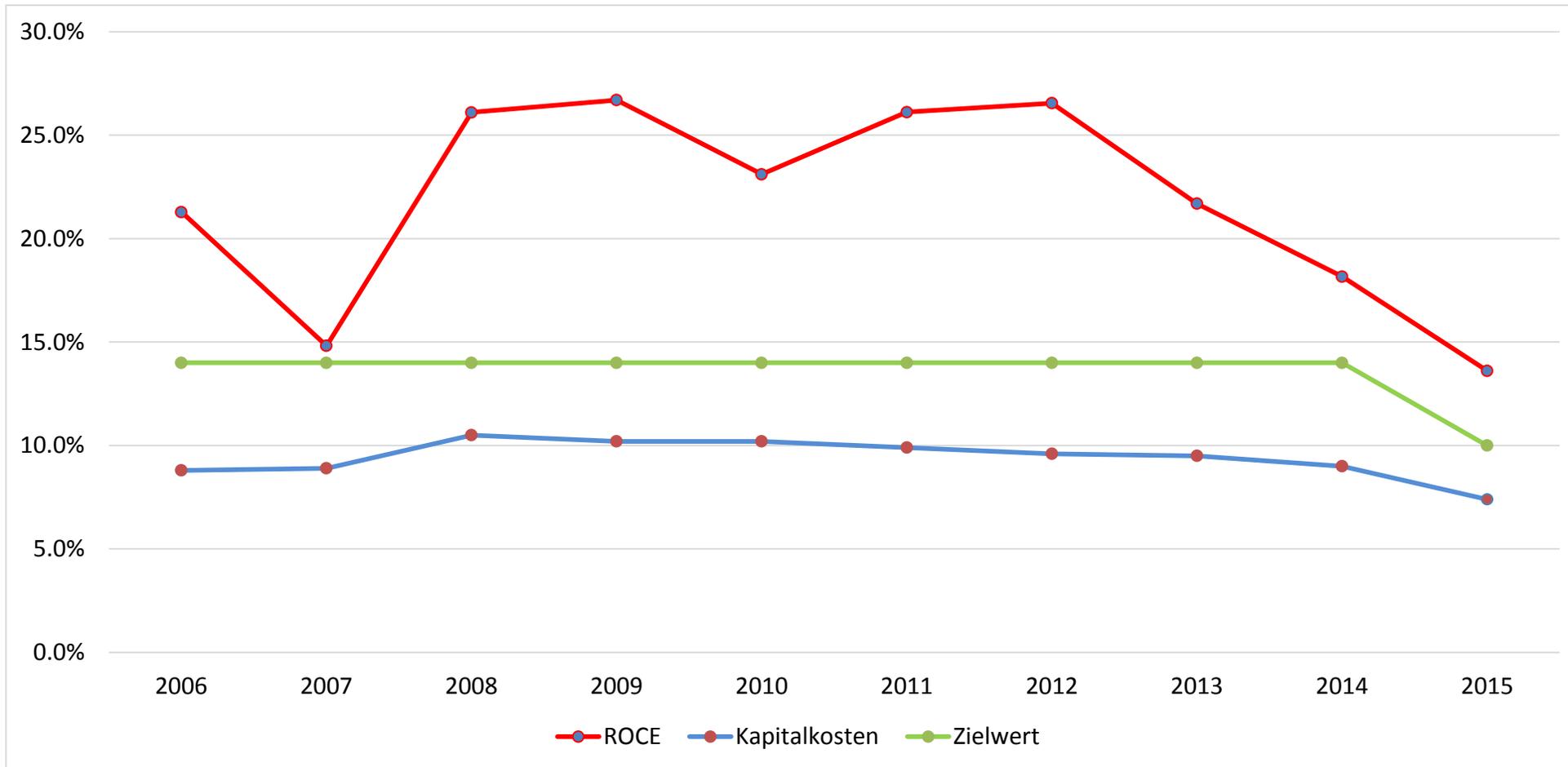
Sparte Regio

Regio seit vielen Jahren profitabelste Konzernsparte

Margen liegen deutlich über marktüblichem Niveau – diese stammen überwiegend aus den freihändigen Vergaben

Margen sinken aufgrund zunehmender Ausschreibungsaktivität der Aufgabenträger – ein Teil der Verkehre geht verloren, ein anderer Teil bleibt bei der DB AG, aber weniger profitabel

Sparte Regio



Quelle: Geschäftsberichte DB Konzern
ROCE-Ermittlung eigene Berechnung auf Basis unbereinigter EBIT

Sparte Schienengüterverkehr

Der Schienengüterverkehr befindet sich seit Jahren in der Krise, er erwirtschaftet seine Kapitalkosten nicht

Die intermodale Wettbewerbslage ist schwierig

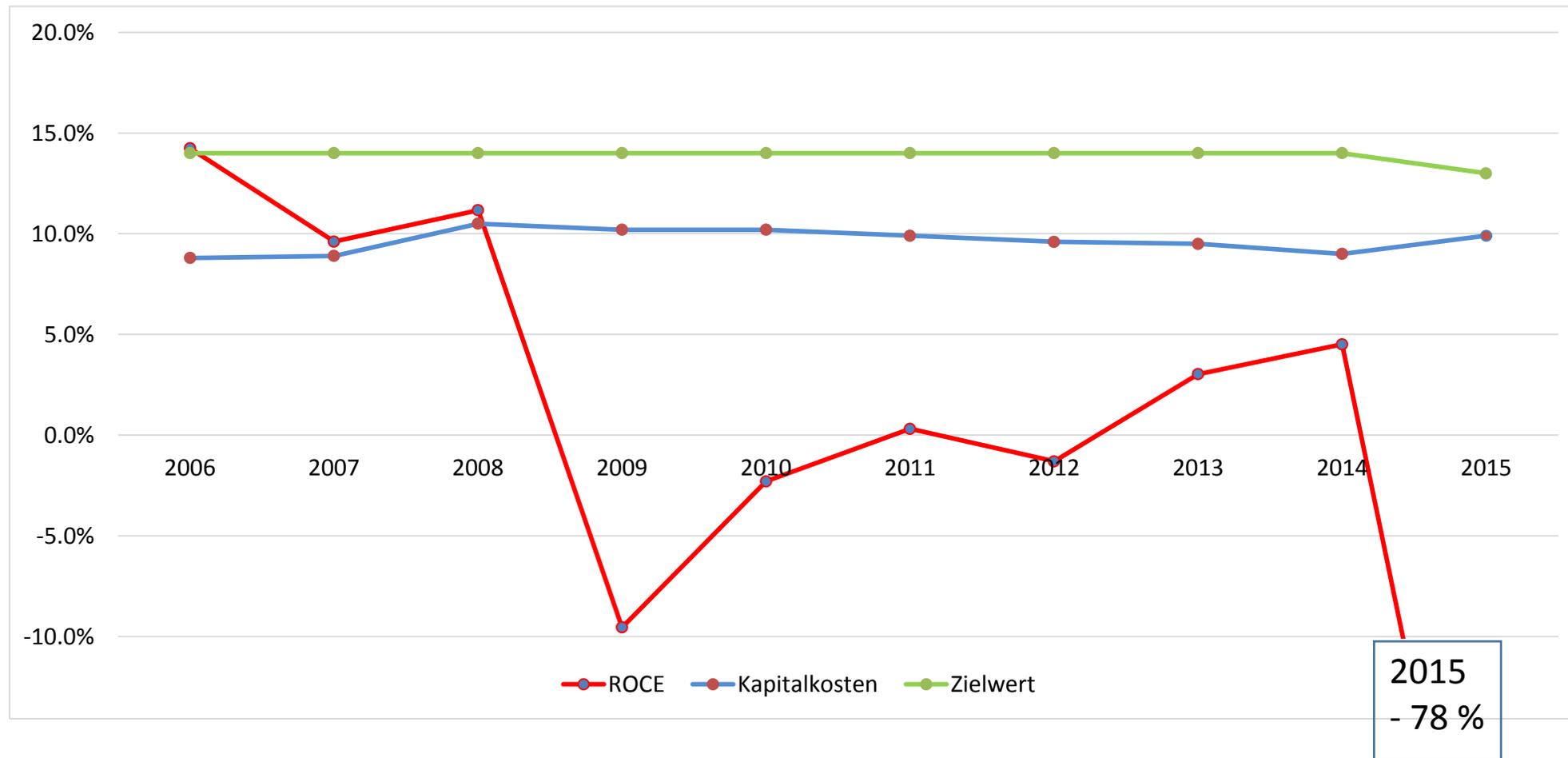
Kern der Sparte ist die Region „Central“ (D, DK, NL, B, CH, I), hier entstehen 80 % der Umsätze. In dieser Region wurde in den letzten zehn Jahren kaum zusätzlich investiert

In den Regionen West (UK, ES, F) und Ost (Polen, Südosteuropa) hingegen wurden in den letzten zehn Jahren ca. 1,5 Mrd. € investiert, davon die gut die Hälfte durch Akquisitionen (EWS, PCC, Transfesa).

Die Regionen Ost und West erzielten zusammen in letzten fünf Jahren ein EBIT von durchschnittlich 40 Mio. €, d.h. ein ROCE von weniger als 3 %

Die 2015 ausgewiesenen Restrukturierungskosten von 1,36 Mrd. € betreffen zu einem erheblichen Teil das internationale Geschäft – allein 500 Mio. € Goodwill-Abschreibung

Sparte Schienengüterverkehr



Quelle: Geschäftsberichte DB Konzern
ROCE-Ermittlung eigene Berechnung auf Basis unbereinigter EBIT

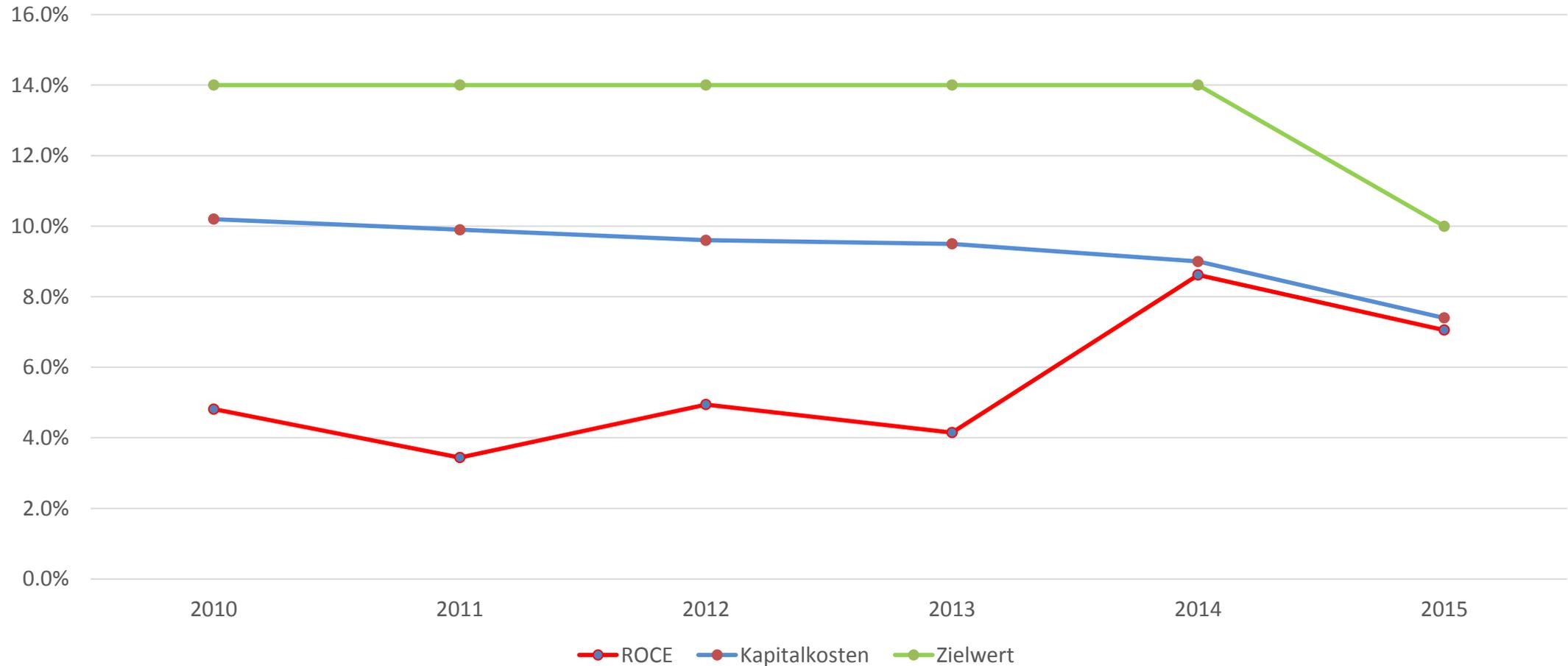
Sparte Arriva

Arriva hat seine Kapitalkosten seit Übernahme durch DB noch nie erwirtschaftet

Die anfangs behaupteten Synergien zum Geschäft in Deutschland haben sich nicht materialisiert

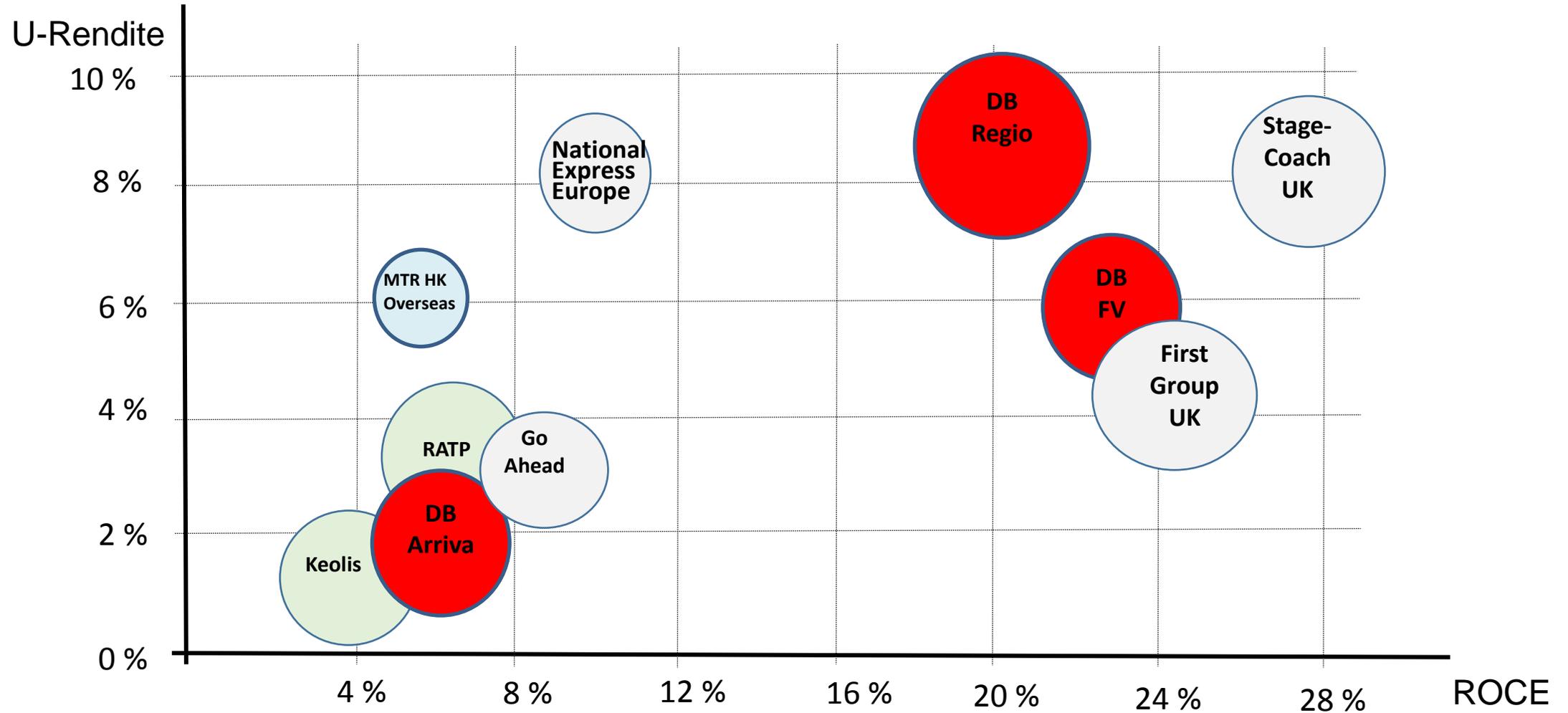
Profitabilität der Sparte liegt deutlich unter der der meisten Wettbewerber

Sparte Arriva



Quelle: Geschäftsberichte DB Konzern
ROCE-Ermittlung eigene Berechnung auf Basis unbereinigter EBIT

Margen Betreiber (Durchschnitt 2011 – 15)



Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis Geschäftsberichte letzten fünf Jahre
Capital Employed adjusted um op. Leasing - Verpflichtungen

Einer der relevantesten Wettbewerber, Transdev, veröffentlicht keinen Abschluss – Zahlen sind aber schlecht

Logistikgeschäft

Schenker Logistik hat Kapitalkosten in den letzten Jahren kaum je verdient

Berücksichtigt man den Goodwill aus dem Kauf von Schenker, der bei der Umstellung der Bilanzierung auf IFRS gegen Eigenkapital gebucht wurde, hat Schenker Logistik seine Kapitalkosten noch nie verdient

Die früher behaupteten Synergien zum Schienengüterverkehr in Deutschland sind bis heute nicht nachweisbar

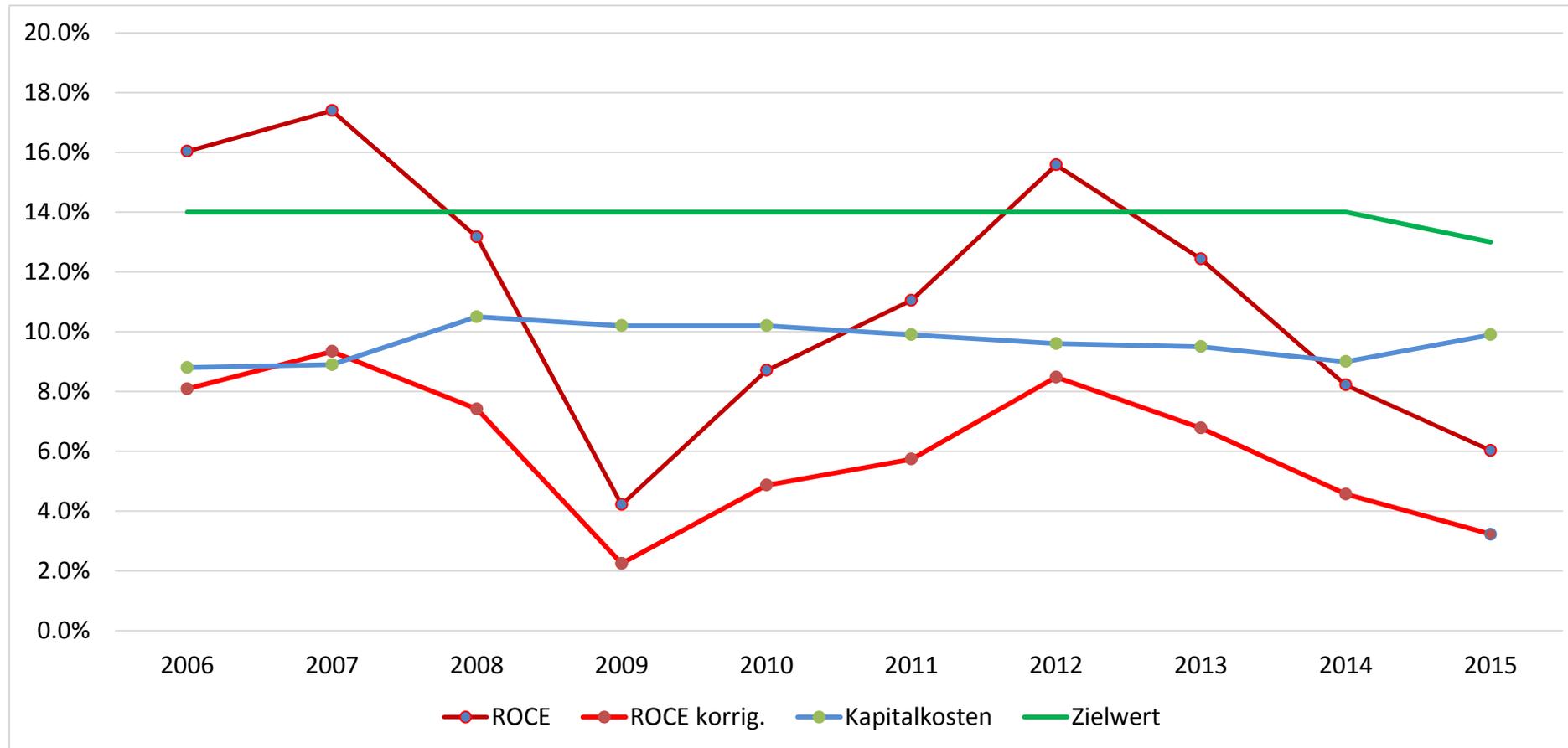
Die Profitabilität von Schenker Logistik liegt deutlich unter der der relevanten Wettbewerber

Sparte Schenker Logistik – offizielle Daten



Quelle: Geschäftsberichte DB Konzern
ROCE-Ermittlung eigene Berechnung auf Basis unbereinigter EBIT

Sparte Schenker Logistik – korrigierte Werte

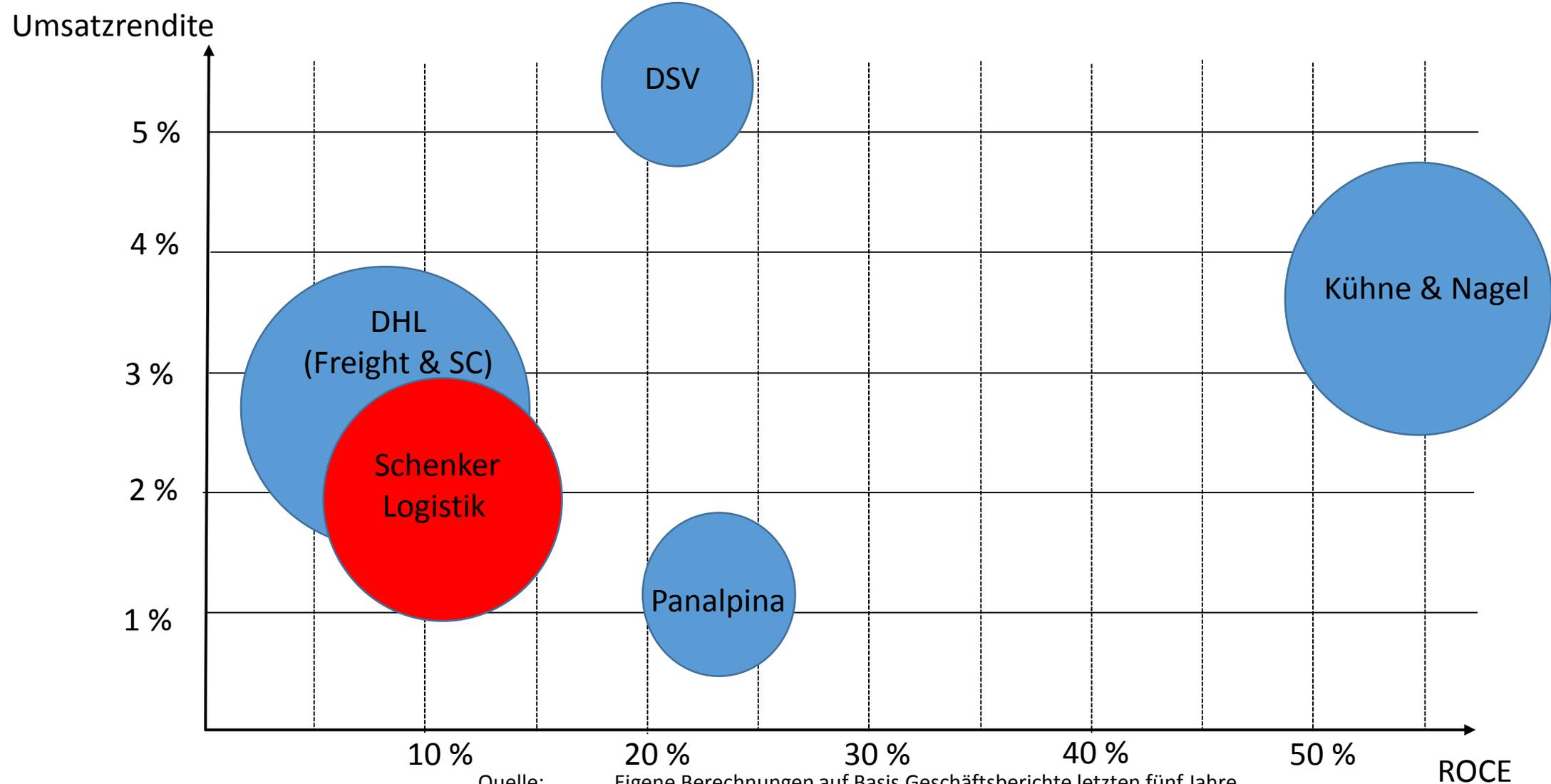


Quelle: Geschäftsberichte DB Konzern

ROCE-Ermittlung eigene Berechnung auf Basis unbereinigter EBIT

Capital Employed korrigiert um Goodwill aus Akquisition Schenker (wurde bei IFRS Umstellung gegen Eigenkapital gebucht)

Margen Logistikunternehmen (Ø 2011 – 15)



Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis Geschäftsberichte letzten fünf Jahre
Capital Employed adjusted um op. Leasing - Verpflichtungen

Infrastruktur

Die Gewinne der drei Infrastruktursparten liegen unter den von der DB angesetzten Kapitalkosten und unter den DB – Zielwerten

Es bestehen allerdings Zweifel an der DB – Ermittlung der Kapitalkosten. Für eine weitgehend vom Bund finanzierte und grundgesetzlich garantierte Infrastruktur sollte eine Verzinsung reichen, die sich an öffentlichen langfristigen Zinssätzen orientiert.

Das Capital Employed ist in den letzten Jahren leicht zurückgegangen - das ist das finanzielle Äquivalent zum steigenden Anlagenalter

Mit der LuFV II stehen den Infrastruktursparten in den kommenden Jahren zusätzliche Mittel für Bestandsnetzinvestitionen zur Verfügung (ca. 1 Mrd. € p.a. zzgl. Infrastrukturdividenden). Damit dürfte der Verfall der Infrastruktur aufgehalten werden können

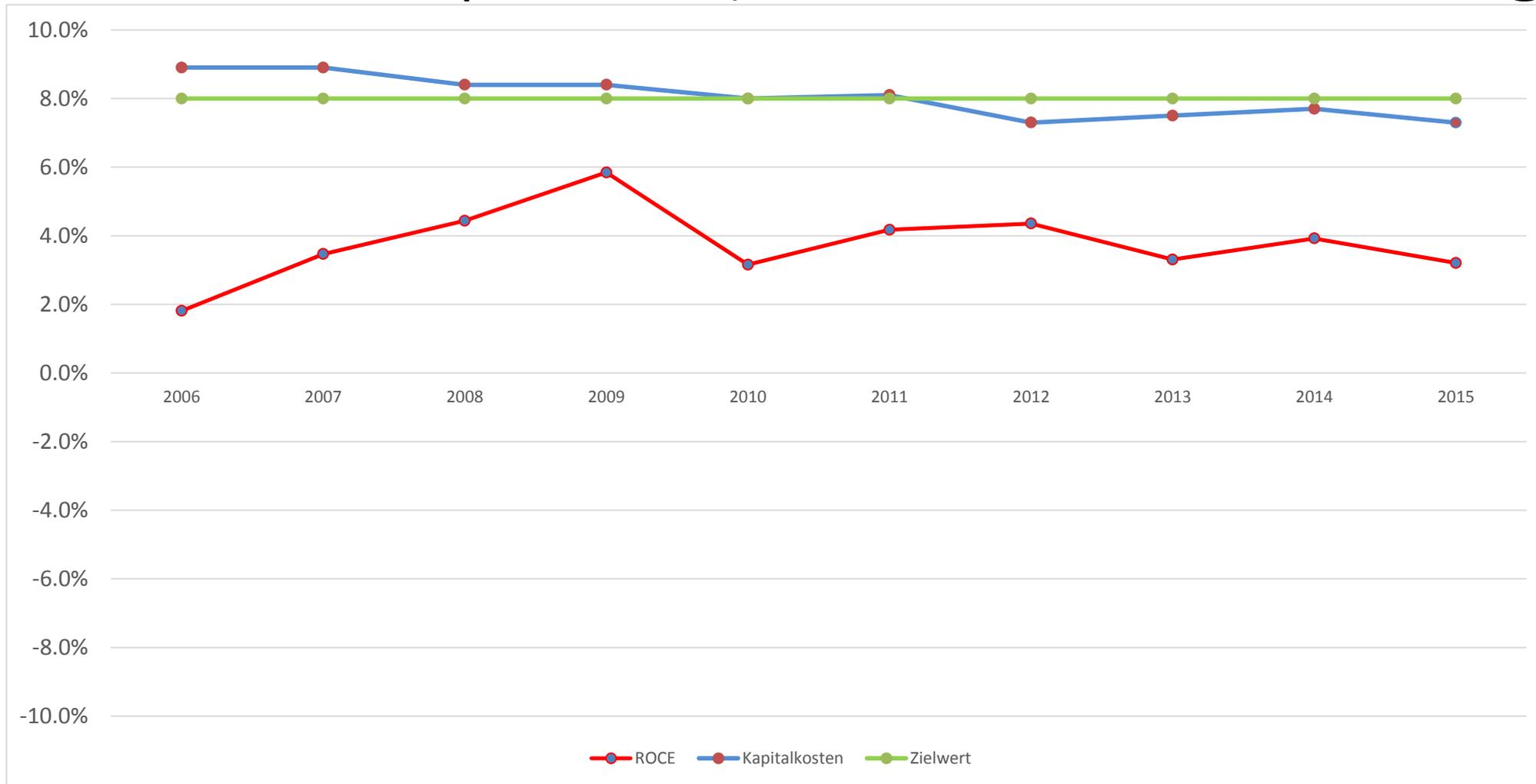
Infrastruktur

Die LuFV II ist – trotz der begrüßenswerten zusätzlichen Mittelbereitstellung – in ihrer Anreizwirkung problematisch:

- Die Regelungen der LuFV II zur Abführung der Gewinne aus den Infrastruktursparten an den Bund senken den Anreiz der DB AG zur Gewinnmaximierung in der Infrastruktur
- Die Mittelerhöhungen des Bundes erfolgten als Reaktion auf den schlechter werdenden Zustand der Infrastruktur (z.B. „neu entdeckte“ hundert Jahre alte Brücken) – der Lerneffekt für die DB ist, dass mit einer Vernachlässigung der Infrastruktur zusätzliche Mittel generiert werden können
- Darüber hinaus soll das neue Eisenbahnregulierungsgesetz der Regulierungsbehörde nicht erlauben, Kostensenkungspotenziale zu untersuchen und offenzulegen

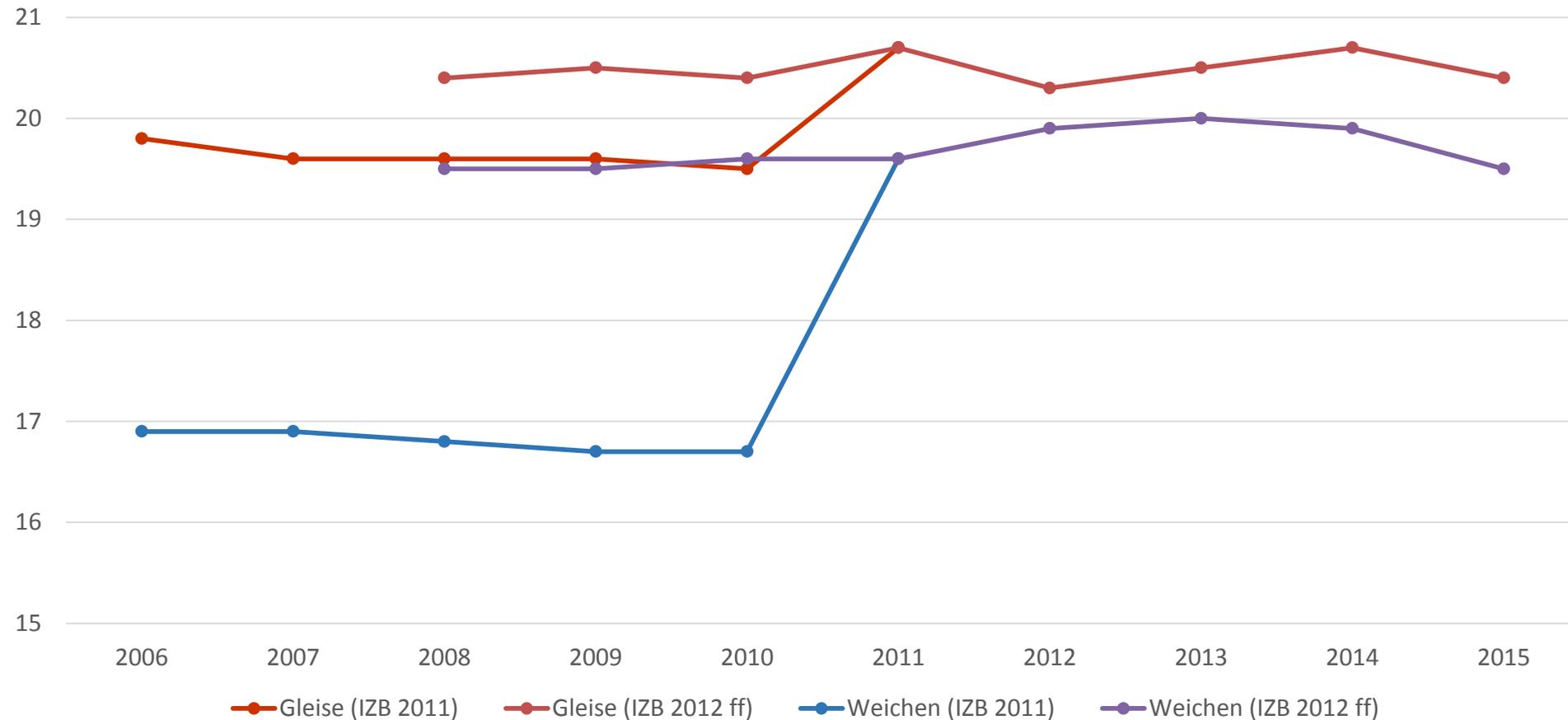
Es steht zu befürchten, dass auch in den kommenden Jahren die Mittel für den Erhalt der Infrastruktur nicht ausreichen werden

Infrastruktursparten (Netz, Bahnhöfe, Energie)



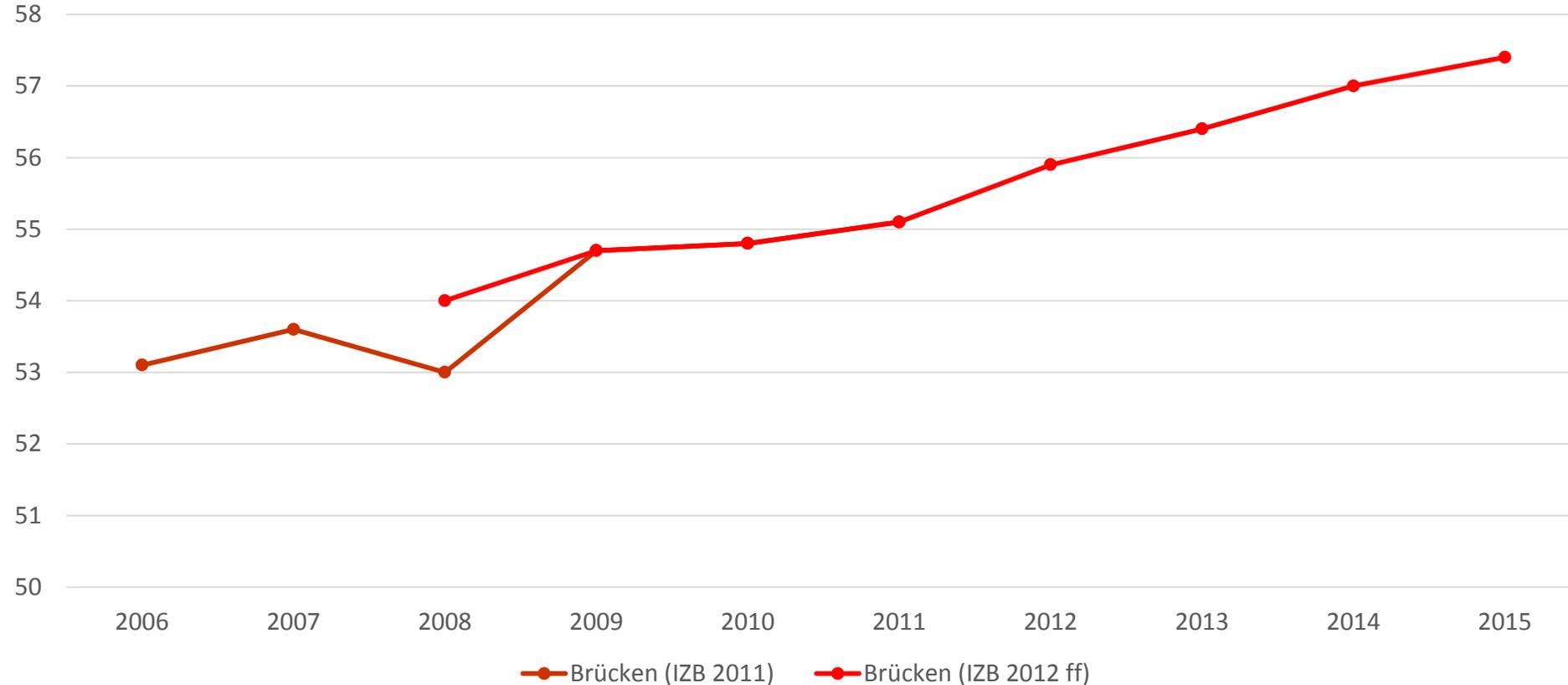
Quelle: Geschäftsberichte DB Konzern
ROCE-Ermittlung eigene Berechnung auf Basis unbereinigter EBIT

Entwicklung Durchschnittsalter Gleise/Weichen



Quelle: Infrastrukturzustands- und entwicklungsberichte DB Konzern 2008 – 2015
Seit 2012 erfolgte eine abweichende Darstellung – Methodik nicht erläutert

Entwicklung Durchschnittsalter Brücken



Quelle: Infrastrukturzustands- und entwicklungsberichte DB Konzern 2008 – 2015
Seit 2012 erfolgte eine abweichende Darstellung – Methodik nicht erläutert

Geschäftsaussichten der DB AG nach Sparten

Fernverkehr wird Gewinn (EBIT) kurz- bis mittelfristig kaum steigern können.

Zugleich steigt der Kapitalbedarf in den kommenden Jahren massiv an

Die Gewinne bei **Regio** werden aufgrund zunehmender Vergabeaktivitäten deutlich zurück gehen

DB Cargo steht vor massiven Sanierungsaufgaben – bei derzeitigen

Rahmenbedingungen wird sie auf Jahre keine großen Gewinne erwirtschaften

Arriva und Schenker erwirtschaften heute ca. 40 % des Umsatzes, aber nur ca. 15 % der Gewinne (EBIT). Beide sind auf profitablen Märkten tätig, sie erreichen aber seit Jahren nicht die gleichen Margen wie die Wettbewerber

Die **Infrastruktursparten** sind profitabel, erreichen aber keine kapitalmarkt-adäquaten Renditen. Die Gewinne sollen gemäß LuFV II vollständig an den Bund ausgeschüttet werden

Finanzperspektiven der DB AG - Backup

	Ø EBIT 11 – 15 (Mio. €)	EBIT 2015	Optimistische Prognose 2020 (EBIT Mio. €)
Fernverkehr	230	129	300
Regio	800	669	500
Cargo	0	- 183	100
Arriva	190	253	300
Schenker	280	156	300
Infrastruktur	830	701	800
Sonstige	- 380	- 444	- 350
Summe	1.950	1.281	1.950

Alle EBIT-Werte unbereinigt, gerundet, Restrukturierung Cargo 2015 eliminiert

Quelle: DB Konzernabschlüsse 2011 – 2015

Finanzperspektiven der DB AG - Backup

	Ø Werte 11 – 15 (Mio. €)	EBIT 2015	Optimistische Prognose für 2020 (Mio. €)
EBIT	1.630	1.281	1.950
Zinsaufwand	880	800	900
Gewinn vor Steuern	760	- 932	1.050
Ertragssteuern	130	379	200
Jahresüberschuss	630	-1.311	1.150
Dividende	600	850	500
Infrastrukturdividende			500
verbleiben	30	- 2.161	150

Werte z.T. gerundet

Quelle: DB Konzernabschlüsse 2011 – 2015

Finanzperspektiven der DB AG

Ohne die Restrukturierungskosten von 2015 bewegt sich der EBIT der DB AG im Bereich von rund 2 Mrd. €

Knapp die Hälfte des EBIT entfällt auf die Infrastruktursparten

Es ist nicht erkennbar, dass die DB AG ihre Gewinne in den kommenden Jahren signifikant steigern können

Es ist nicht erkennbar, wie die DB AG die anstehenden Investitionen (5 Mrd. € allein im Fernverkehr) finanzieren kann

Spätestens bei einem Anstieg des Zinsniveaus ist die heutige Struktur nicht mehr tragfähig

Vorschlag zur Zukunft von Arriva und Schenker

Die Sparten Arriva und Schenker haben ihre Kapitalkosten in den letzten Jahren nie verdient

Trotzdem steht der Ausbau dieser Sparten im Fokus des Konzern

Die Sparten sind weniger profitabel als Wettbewerbsunternehmen

Die Sparten tragen nicht zur Entwicklung der Eisenbahn in Deutschland bei, sie fressen Kapital und Management-Attention

Aus diesem Grund ist ein vollständiger Verkauf zu empfehlen, um die Schulden der DB AG abzubauen und die Komplexität im Management zu verringern

Die geplanten Teilprivatisierungen von Arriva und Schenker sind Kapitalvernichtung für den Bund

Eine Teilprivatisierung erbringt geringere Erlöse als ein vollständiger Verkauf:

- Minderheitsaktionär kann notw. Umstrukturierungen nicht ausreichend durchsetzen, daher kann er auch den Umstrukturierungserfolg nicht einpreisen
- Er besetzt aber eine gute Ausgangsposition für den Fall einer folgenden Restprivatisierung – kann diese jedoch nur unvollständig einpreisen, da Restprivatisierung vielleicht nicht oder erst spät erfolgt
- Im Fall einer Restprivatisierung werden andere Interessenten weniger bieten, da der Erstinvestor schon den Fuß in der Tür hat; daher wird auch der Erstinvestor nicht mehr voll bieten

Managementaufwand wird bei einer Teilprivatisierung nicht geringer, eher höher

Aus diesem Grund ist eine Teilprivatisierung weniger sinnvoll als ein vollständiger Verkauf

Vorschlag zur politischen Steuerung: „Drei - Ebenen – Modell“

Sonstige Sparten
Schenker Logistik, Arriva

Aktivitäten außerhalb der zwei unteren Ebenen sind nur dann sinnvoll, wenn große Synergien mit „Eisenbahn in Deutschland“ oder nachweisbar Gewinne deutlich oberhalb der Kapitalkosten
→ Müsste im Zielsystem für Management festgelegt werden

Verkehrsunternehmen in
Deutschland
Regio, Cargo, Fernverkehr
(fallweise incl. Nachbarländer)

Finanzziel: Deckung Kapitalkosten (Basis WACC)
Ziel für Management: Gewinn
Verkauf der einzelnen Sparten ggf. denkbar

Eisenbahninfrastruktur
(Netz, Bahnhöfe Energie)

Verbleibt vollständig im Eigentum des Bundes
Finanzziel: EK-Verzinsung entsprechend FK-Kosten
Ziel für Management: Erhalt Anlagenqualität
Steigerung Trassen-km

Politische Steuerung der DB AG

- Die DB AG hat in den vergangenen Jahren ihre Freiräume in der Unternehmensentwicklung zum Ausbau bahnferner Sparten genutzt
- Ursache ist die mangelhafte Steuerung durch die Politik
- Zu fordern ist eine explizite Zielsetzung der Politik für die DB AG
- Vorschläge wären etwa folgende Zielvorgaben
 - Infrastruktur muss Kosten (incl. gewisse Kapitalverzinsung) decken, Ziel stabiler Infrastrukturzustand und Steigerung der Trassen-km
 - Bahntransportsparten in D. sollen Kapitalkosten decken
 - Aktivitäten in Sparten außerhalb Kerngeschäft streng limitiert
 - Transparenz der öffentlichen Berichterstattung wird verbessert (Veröffentlichung Kennzahlen aller Tochterunternehmen, Angaben zu Steuerzahlung)

Backup: Segmentergebnisse I

		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Fernverkehr	Segmentumsatz	3.128	3.250	3.234	3.265	3.652	3.435	3.729	3.794	4.074	4.083	4.034	3.951
	Segment-EBIT (vor Sondereffekten)	-331	50	124	139	306	80	160	157	364	323	212	129
	Segmentvermögen	2.826	2.586	2.518	2.278	2.053	1.573	1.248	1.190	982	854	769	1.208
	ROCE	-11,7%	1,9%	4,9%	6,1%	14,9%	5,1%	12,8%	13,2%	37,1%	37,8%	27,6%	10,7%
Regio	Segmentumsatz	6.617	6.598	6.480	6.532	6.856	7.168	8.603	8.718	8.907	8.839	8.831	8.670
	Segment-EBIT (vor Sondereffekten)	508	554	690	451	825	790	682	839	885	777	811	669
	Segmentvermögen	3.390	2.819	3.242	3.043	3.161	2.959	2.951	3.213	3334	3.582	4.465	4.915
	ROCE	15,0%	19,7%	21,3%	14,8%	26,1%	26,7%	23,1%	26,1%	26,5%	21,7%	18,2%	13,6%
Schenker Rail	Segmentumsatz	3.502	3.470	3.802	3.878	4.055	4.951	4.584	4.924	4.925	4.843	4.863	4.767
	Segment-EBIT (vor Sondereffekten)	35	12	242	217	301	-291	-71	10	-42	99	138	-1546
	Segmentvermögen	1.708	1.705	1.699	2.257	2.695	3.050	3.092	3.199	3233	3.271	3.060	1.989
	ROCE	2,0%	0,7%	14,2%	9,6%	11,2%	-9,5%	-2,3%	0,3%	-1,3%	3,0%	4,5%	-77,7%
Schenker Log	Segmentumsatz	8.061	8.892	13.410	13.232	14.057	11.292	14.310	14.867	15.389	14.857	14.894	15.451
	Segment-EBIT (vor Sondereffekten)	260	257	367	453	381	108	248	268	418	335	231	156
	Segmentvermögen	1.077	1.243	2.289	2.604	2.893	2.561	2.849	2.425	2683	2.695	2.811	2.589
	ROCE	24,1%	20,7%	16,0%	17,4%	13,2%	4,2%	8,7%	11,1%	15,6%	12,4%	8,2%	6,0%
	Segmentvermögen adjusted	3.324	3.490	4.536	4.851	5.140	4.808	5.096	4.672	4.930	4.942	5.058	4.836
	ROCE adjusted	7,8%	7,4%	8,1%	9,3%	7,4%	2,2%	4,9%	5,7%	8,5%	6,8%	4,6%	3,2%
Stadtverkehr	Segmentumsatz	1.798	1.814	1.805	1.879	1.986	1.985	1.327					
	Segment-EBIT	106	115	154	166	205	- 41	23					
	Segmentvermögen												
	ROCE												
Arriva	Segmentumsatz							1.236	3.367	3.757	4.180	4.491	4.843
	Segment-EBIT (vor Sondereffekten)							52	110	167	141	289	253
	Segmentvermögen							1.080	3.195	3.378	3397	3.353	3.585
	ROCE							4,8%	3,4%	4,9%	4,2%	8,6%	7,1%

Backup: Segmentergebnisse II

		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Netz	Segmentumsatz	4.260	4.389	4.373	4.525	4.375	4.375	4.580	4.642	4.709	4.769	4.951	5.110
	Segment-EBIT (vor Sondereffekten)	35	17	100	478	670	1017	411	683	627	465	562	381
	Segmentvermögen	18.922	18.752	18.625	19.484	19.174	19.342	18.875	17.911	17.895	17.929	18061	18109
	ROCE	0,2%	0,1%	0,5%	2,5%	3,5%	5,3%	2,2%	3,8%	3,5%	2,6%	3,1%	2,1%
Station u. Serv	Segmentumsatz	904	932	950	982	992	1.925	1.044	1.077	1.102	1.119	1.172	1.199
	Segment-EBIT (vor Sondereffekten)	107	136	136	170	262	214	221	226	230	229	240	254
	Segmentvermögen	2.878	2.844	2.905	3.175	2.908	2.848	2.991	2.853	2906	2.936	2861	2811
	ROCE	3,7%	4,8%	4,7%	5,4%	9,0%	7,5%	7,4%	7,9%	7,9%	7,8%	8,4%	9,0%
Energie	Segmentumsatz			2.014	2.118	2.169	2.308	2.501	2.853	2.832	2.775	2.797	2.812
	Segment-EBIT (vor Sondereffekten)	60	98	166	161	78	103	82	-5	91	26	55	66
	Segmentvermögen			695	684	674	639	737	896	969	909	938	937
	ROCE			23,9%	23,5%	11,6%	16,1%	11,1%	-0,6%	9,4%	2,9%	5,9%	7,0%
Summe Infrast	Segment-EBIT (vor Sondereffekten)	202	251	402	809	1.010	1.334	714	904	948	720	857	701
	Segmentvermögen	21.800	21.596	22.225	23.343	22.756	22.829	22.603	21.660	21.770	21.774	21.860	21.857
	ROCE	0,9%	1,2%	1,8%	3,5%	4,4%	5,8%	3,2%	4,2%	4,4%	3,3%	3,9%	3,2%

Backup: EBIT-Bereinigungen nach Segmenten

2010 (jeweils in Mio. €)

Auflösung Personalrückstellungen	140
Bildung Rückstellungen Technik	-141
Immobilienrisiken	-40
Andere	-8

2011 (jeweils in Mio. €)

Auflös. Rückst. Regio Technik	38
Auflösung RS Tax/HR	190
Abschreibung Loks Cargo UK	-22
Drohverlustrückst. Arriva UK	-50
Restrukturier. Schenker US	-135
Restrukturier Tochter Netz	-32
Stilllegung Kraftwerk	-46

2012 (jeweils in Mio. €)

Auflös. Rückstell Immo/Ök Sonst.	340
Abschr. Loks/Restrukt. Cargo	-99
Drohverlustrückst Arriva	-71
Abschr Immob./Schwellen Netz	-270

2013 (jeweils in Mio. €)

Diverse	29
Regulator. Sachverhalte Energie	-99
Drohverlustrückst. Arriva	-104
Wertbericht. Immobilien Netz	-200

2014 (jeweils in Mio. €)

Auflösg Rückst./Beteil. Arriva	24
Immoverkauf/Rückst. Cargo	92
Abschreibung Regio	-32
Restruktierung Schenker Log	-101
Restrukturierung sonstige	-142

2015 (jeweils in Mio. €)

Restrukt. Arriva	-17
Restrukt. Fernverkehr	-35
Restrukt. Cargo	-1363
Restrukt. Netz	-197
darin Rückbau Oberltg	
darin Rückst. Infrastr.-entgelte	
Restrukt. Schenker	-196
darin Auflös. Rückst. Kartellstrafe	