

**Stellungnahme für die Anhörung im Verkehrsausschuss am 19.10.2011**

Die DB AG ist in den letzten zwei Jahren wegen ihrer Leistung im Eisenbahnverkehr in die Kritik geraten. Die Probleme bei der Berliner S-Bahn, die Ausfälle der Klimaanlage im Sommer und die Leistungseinbrüche im gesamten Netz im vergangenen Winter haben die mediale Diskussion um den Zustand der DB AG angeheizt. Betriebswirtschaftlich sind folgende Sachverhalte festzustellen:

- Die in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) festlegten Qualitätsparameter hat die DB AG zuletzt erfüllt. Der Bundesrechnungshof hat allerdings in einem Gutachten die Unklarheiten bei der Messmethodik, das Fehlen einer unabhängigen Messung und die zahlreichen Ausnahmetatbestände bei der Bewertung kritisiert.
- Die Instandhaltungsaufwendungen der Infrastruktursparten der DB AG sind in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen (bis 2006 waren es immer rund 1,6 Mrd. € p.a., 2009 waren es 1,2 Mrd. €, 2010 ist der Betrag immerhin wieder auf 1,45 Mrd. € angestiegen)<sup>1</sup>
- In den letzten Jahren sind die Gewinne der Eisenbahninfrastruktursparten der DB AG (Netz, Personenbahnhöfe und Energie) deutlich gestiegen. Inzwischen tragen die drei Sparten nahezu die Hälfte der Gewinne der DB AG (auf Basis EBIT) bei.

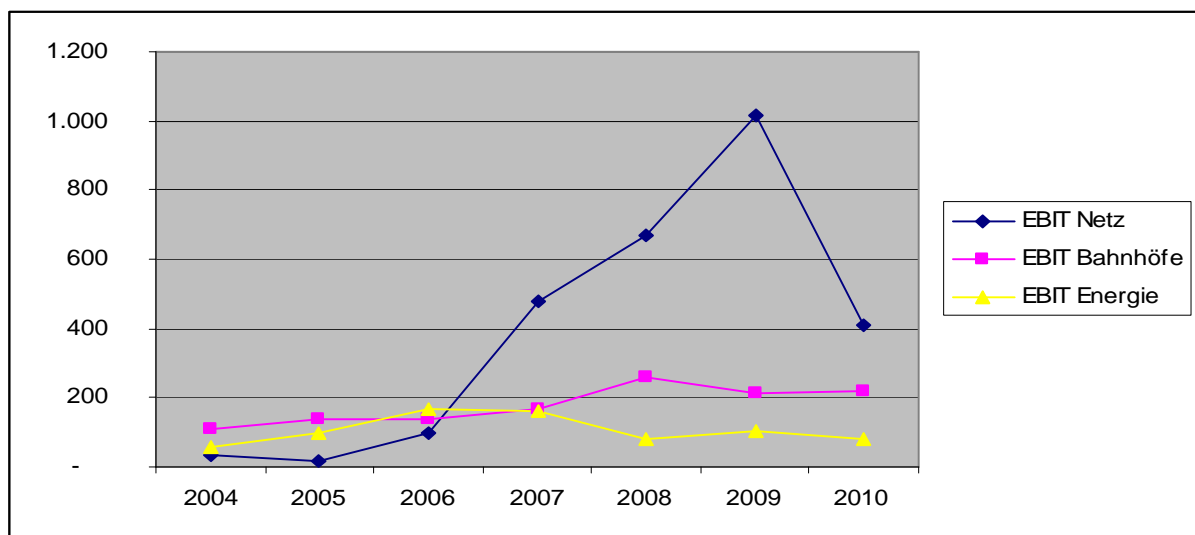


Abb. 1: Gewinnentwicklung der Infrastruktursparten der DB in Mio. Euro  
 Quelle: DB Konzernabschlüsse 2004 - 2010

<sup>1</sup> Quelle: Infrastrukturzustands- und Entwicklungsberichte 2006, 2009, 2010

Die bemerkenswerte Gewinnsteigerung wurde überwiegend nicht durch Prozessverbesserung oder Mengensteigerungen verursacht, sondern ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Trassen- und Stationspreise in den letzten Jahren deutlich überproportional gestiegen sind:

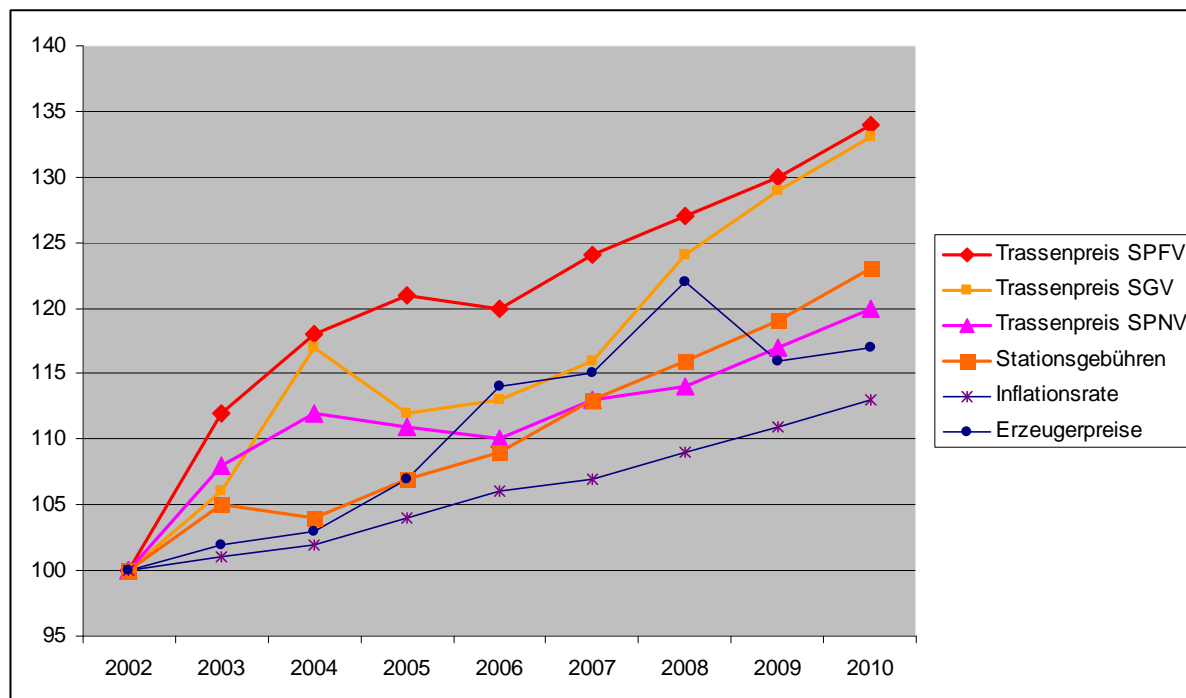


Abb. 2: Entwicklung der Trassen und Stationspreise 2002 – 2010, indizierte Darstellung (2002=100)  
Quelle: Bundesnetzagentur, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2010

Die Eisenbahninfrastruktur stellt ein natürliches Monopol dar: Werden die Preise in einem solchen Monopol nicht effizient reguliert, kann der Monopolist durch Preissteigerungen seine Gewinne maximieren. Er hat es nicht nötig, Anstrengungen zu unternehmen, um die Effizienz zu steigern. Die Monopolkommission hat in ihrem Gutachten herausgearbeitet, dass die hohen Trassenpreise (und die eng begrenzten Möglichkeiten der Bundesnetzagentur, diese wirksam zu regulieren) ein massives Wettbewerbshemmnis darstellen. Potenzielle private Marktteilnehmer, vor allem im Güter- und im Fernverkehr, werden durch die Höhe der Trassenpreise, aber auch durch die heutige Praxis bei der Trassenvergabe abgeschreckt. Im Ergebnis verhindert das heutige System mehr Verkehr auf der Schiene. Deshalb schlägt die Monopolkommission vor, die Regulierung der Trassenpreise und der Trassenvergabe zu verschärfen. Zudem sollten die Infrastruktursparten der DB AG durch eine Anreizregulierung motiviert werden, effizienter zu arbeiten. Den entsprechenden Ausführungen und Vorschlägen der Monopolkommission ist uneingeschränkt zuzustimmen.

Darüber hinaus lagen die Abschreibungen der Infrastruktursparten der DB AG in den vergangenen Jahren deutlich über den Investitionen. Das bedeutet, dass der, betriebswirtschaftlich gerechnete, Werteverzehr der Bahnanlagen nicht in voller Höhe durch

Ersatzinvestitionen kompensiert wird.<sup>2</sup> Dieser Sachverhalt lässt sich auch als „Desinvestition“ oder als „Substanzverzehr“ bezeichnen, etwas umgangssprachlicher bedeutet dieses „Fahren auf Verschleiß“..

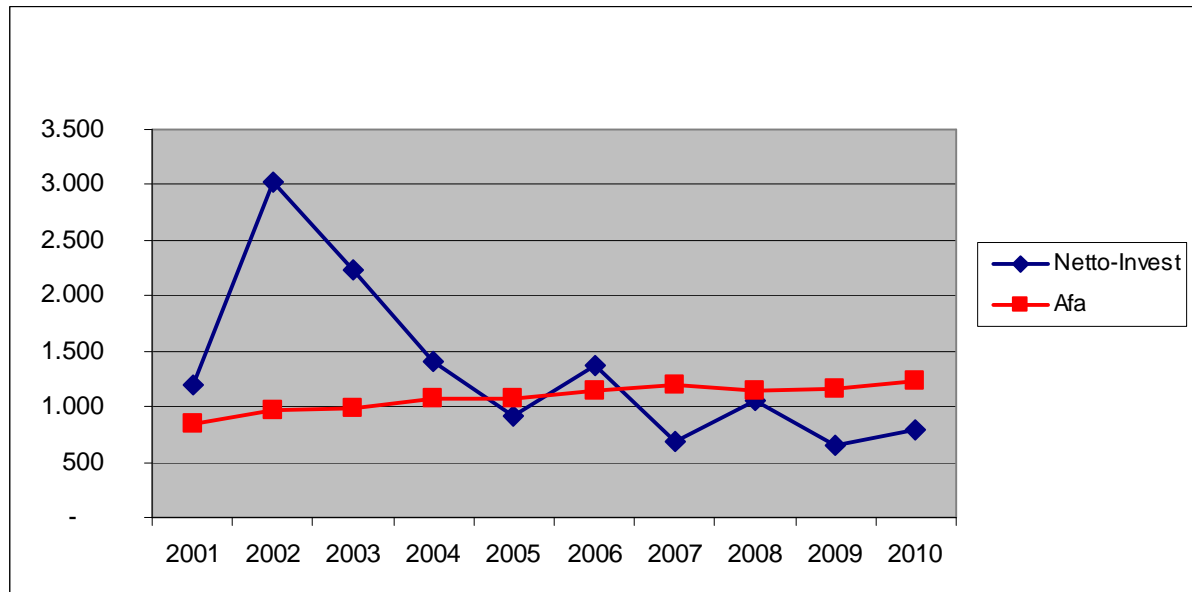


Abb. 3: Abschreibung vs. Nettoinvest der Infrastruktursparten der DB in Mio. Euro  
Quelle: DB Konzernabschlüsse 2004 - 2010

Derzeit werden die Gewinne der Infrastruktursparten über Gewinnabführungsverträge an die DB AG ausgeschüttet. Diese muss inzwischen einen Teil der Gewinne an den Eigentümer ausschütten, ein Teil verbleibt für Neuinvestitionen im Unternehmen. Zudem hat die DB AG in den Jahren von 2007 – 2010 insgesamt 1,5 Mrd. Euro aus der Eisenbahninfrastruktur abgezogen und in andere Geschäfte investiert.

Die DB AG suggeriert seit vielen Jahren, dass die bahnfernen Geschäfte (insbesondere die weltweite Logistik) das Geschäft der Eisenbahn in Deutschland unterstützen würden. Tatsächlich ist das Gegenteil der Fall: Die Logistiksparte der DB AG erwirtschaftet knapp ein Drittel des Konzernumsatzes, trägt aber nur knapp 15 % zum Konzerngewinn bei.

Die DB AG ermittelt seit einigen Jahren kapitalmarktüblich ihre Kapitalkosten. Diese betragen für den Konzern etwa 9 %, für die Transportsparten gut 10 %. Als Zielwerte für die Transportsparten werden seit Jahren 14 % genannt<sup>3</sup>. Tatsächlich hat die Logistiksparte der DB AG noch nie ihre Kapitalkosten verdient, geschweige denn die Zielwerte erreicht. Nach Kapitalmarktlogik hat die Logistiksparte in den letzten acht Jahren einen Wert von über 700 Mio. Euro vernichtet.

<sup>2</sup> Investitionen, die die öffentliche Hand bezahlt, werden bei der DB AG bilanziell nicht berücksichtigt – daher der Begriff der „Nettoinvestition“. Für vom Bund bezahlte Investitionen fallen entsprechend auch keine Abschreibungen an

<sup>3</sup> Geschäftsberichte der DB AG und der DB ML 2006 – 2010, Abschnitt Wertmanagement

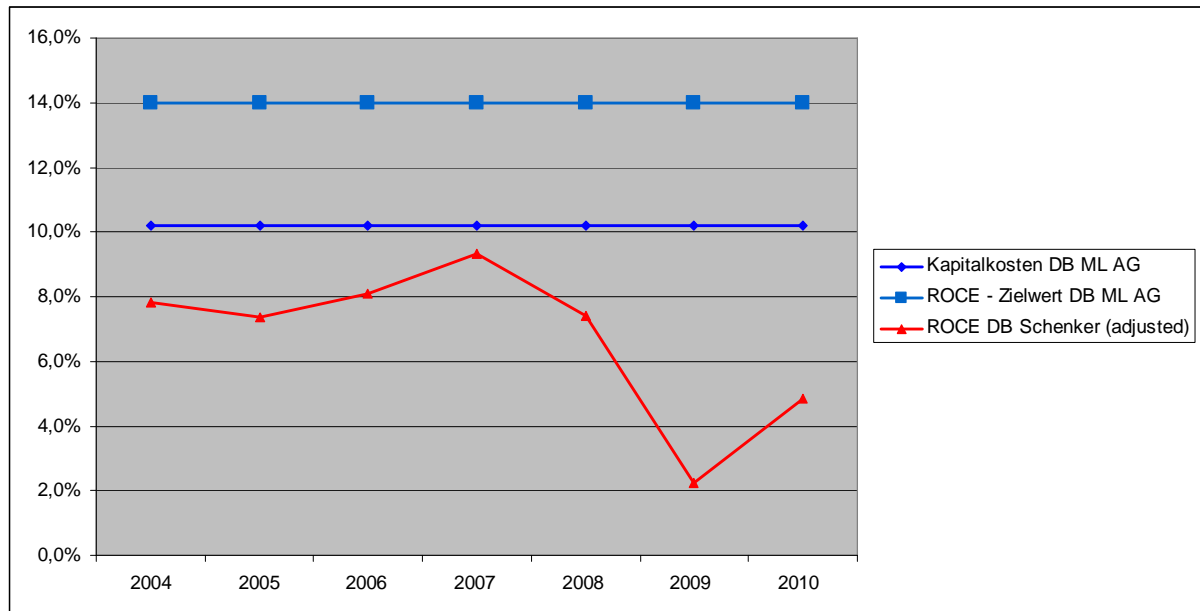


Abb. 4: Kapitalkosten und Kapitalverzinsung für DB ML AG und DB Schenker  
 Quelle: Abschlüsse DB AG und DB ML AG 2004 – 2010, eigene Berechnungen<sup>4</sup>

Ähnlich stellt sich die Situation auch beim Erwerb von Arriva dar: Die Sparte (nach dem Verkauf der deutschen Beteiligung umfasst sie weitgehend internationales Busgeschäft sowie SPNV in England) hat ein Investiertes Vermögen von ca. 3 Mrd. Euro und hat im ersten Halbjahr 2011 einen EBIT von 40 Mio. Euro erwirtschaftet – das entspricht einer Verzinsung von knapp 3 % p.a.<sup>5</sup>

Die bahnfernen Geschäfte der DB AG (Logistik, Busverkehr im Ausland) sind also aus Kapitalmarktperspektive nicht erfolgreich. Die Gewinne der Bahnsparten werden genutzt, um diese internationalen Geschäfte zu subventionieren und auszubauen. Dieses Vorgehen ist ordnungspolitisch bedenklich und verkehrspolitisch schädlich.

Entsprechend ist der Monopolkommission in dem Vorschlag zuzustimmen, die Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge der DB-Infrastruktursparten mit dem DB – Konzern aufzuheben. Damit würde verhindert, dass die Gewinne der Infrastruktursparten weiterhin für bahnferne, internationale Geschäfte des DB-Konzerns genutzt werden. Zugleich würde sich die Frage nach einem angemessenen Gewinnziel und einer angemessenen Gewinnverwendung der Gewinne der Infrastruktur stellen. Die Monopolkommission schlägt eine Vorgabe von Gewinnzielen auf Basis des CAPM vor. Dieser Vorschlag ist methodisch einerseits gut begründet, allerdings ist grundsätzlich in Frage zu stellen, ob es angemessen ist, dass das vom Bund bereitgestellte Eigenkapital überhaupt Gewinne erwirtschaften muss – schließlich werden auch an die Autobahnen in Deutschland keine Dividendenerwartungen gestellt. Deshalb schlage ich vor, den Infrastruktursparten ein geringes Gewinnziel zu stellen und zugleich Gewinnausschüttungen grundsätzlich auszuschließen. Damit könnten die Trassenpreise sinken, im Ergebnis dürfte der Verkehr auf der Schiene zunehmen.

<sup>4</sup> Bei den Kapitalkosten wurden die Zahlen der DB AG um den Kaufpreis (bzw. Goodwill) beim Erwerb von Stinnes ergänzt. Diese sind wegen einer Änderung der Rechnungslegungsregeln in den DB-Werten nicht enthalten

<sup>5</sup> Quelle: DB AG Halbjahresbericht 2011

Die DB AG lehnt eine solche Trennung vehement ab. Sie führt an, eine solche Trennung würde hohe Steuerzahlungen nach sich ziehen. Dieses Problem wäre mit entsprechendem politischen Willen lösbar, z.B. durch eine Kapitalerhöhung in Höhe der Steuerlast. Des Weiteren hat der Vorstandsvorsitzende der DB AG angedroht, im Falle einer Trennung nicht mehr 1 Mrd. Euro in das Schienennetz zu investieren. Dieses ist eine leere Drohung – in den vergangenen Jahren hat die DB AG, wie oben dargelegt, stets massiv Mittel aus der Eisenbahninfrastruktur entnommen und keineswegs Mittel, die in anderen Sparten erwirtschaftet wurden, in das Schienennetz investiert. Schließlich wird immer wieder der Eindruck erweckt, bei einer Trennung von Netz und Betrieb sei der sichere Bahnbetrieb gefährdet. Hierfür gibt es empirisch keinerlei Belege. Zudem konzentriert die DB AG ihre Auslandsaktivitäten im Eisenbahnverkehr auf Länder, in denen Netz und Betrieb getrennt sind (z.B. Großbritannien, Dänemark, Schweden, Niederlande) - offenbar sind die von der DB AG selbst vorgetragenen Sicherheitsbedenken nicht so schwerwiegend.

Schließlich ist die Frage zu stellen, ob eine vollständige gesellschaftsrechtliche Trennung der Infrastruktur- von den Transportgesellschaften sinnvoll ist. Die Monopolkommission hat eindeutig für diese Lösung votiert. Mit einer Beendigung der Beherrschung und Gewinnabführung zwischen den Infrastruktursparten und der DB AG würde ein Großteil der Potenziale für die Diskriminierung Dritter wegfallen und damit der Wettbewerb gefördert werden, der Schienenverkehr würde steigen. Je nach Ausgestaltung könnten jedoch immer noch Diskriminierungspotenziale verbleiben, so dass eine vollständige Trennung die sinnvollste Lösung darstellen würde.

Auf der anderen Seite ist die Frage zu stellen, welche Gründe bestehen, die Transportsparten der DB AG in öffentlichem Eigentum zu belassen. Schon bei der Bahnreform von 1994 war in der dritten Stufe der Verkauf der Transportsparten vorgesehen gewesen. Aus Sicht des Verfassers ergeben sich keine überzeugenden Gründe, warum die Logistiksparte (u.a. Marktführer im Schiffsverkehr von China nach Nordamerika, Weinlogistikspezialist in Australien) im Eigentum der öffentlichen Hand geführt werden sollte. Die Synergien mit der Eisenbahn in Deutschland sind marginal, die Sparte hat noch nie eine angemessene Kapitalverzinsung erwirtschaftet. Ähnlich stellt sich die Situation in dem Segment Busverkehr dar. Das internationale Geschäft erzielt keine angemessene Verzinsung, die Synergieeffekte sind gering. Für den Aufbau dieser Geschäfte werden seit Jahren Mittel eingesetzt, die bei der Eisenbahn in Deutschland erwirtschaftet worden sind.

Im Ergebnis ist deshalb dem Vorschlag der Monopolkommission zuzustimmen, die Transportsparten der DB AG zu veräußern. Allerdings ist derzeit eine politische Mehrheit für einen solchen Vorschlag nicht absehbar. Deshalb wird angeregt, sich auf den Verkauf der bahnfernen, internationalen Sparten zu konzentrieren.