

STELLUNGNAHME DER DB AG**Zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
des Deutschen Bundestages 19.10.2011****zu den Anträgen:**

- der SPD-Fraktion „Deutschland braucht im ganzen Land einen verlässlichen und sicheren Schienenverkehr“ (BT-Drucksache 17/4428)
- der Fraktion DIE LINKE „Die Bahn im Einklang mit dem Grundgesetz am Wohl der Allgemeinheit orientieren“ (BT-Drucksache 17/4433)
- der Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN „Für eine konsequente Strukturreform der Deutschen Bahn AG“ (BT-Drucksache 17/4434)

Die aktuelle Eisenbahnstruktur in Deutschland hat sich bewährt

Die Bahnstrukturreform von 1994 ist ein Erfolg, genießt international hohe Anerkennung und hat ihre wesentlichen Ziele erreicht: Sie hat mehr Verkehr auf die Schiene gebracht und die Belastung des Bundeshaushalts reduziert.

Im Gegensatz zu der Zeit vor der Bahnreform ist es den Eisenbahnen in Deutschland seit 1994 gelungen, am Wachstum des Verkehrsmarktes teilzuhaben und ihren Verkehrsanteil zu steigern. Die Verkehrsleistung auf der Schiene stieg im Personenverkehr von 1994 bis 2010 von 65,2 Milliarden pkm auf 83,1 Milliarden pkm um 27,5 Prozent und im Güterverkehr von 70,6 Milliarden tkm auf 107,3 Milliarden tkm um 51,8 Prozent.

Zudem wurde der **Steuerzahler deutlich entlastet**. Von 1994 bis 2010 ist die nominelle jährliche Belastung des Bundeshaushalts von 20,5 Milliarden Euro auf 16,9 Milliarden Euro gefallen. Real, in Preisen von 1994, war dies ein Rückgang auf 13,4 Milliarden Euro oder um 35 Prozent. Zum Vergleich: In Großbritannien stieg der betreffende Wert im gleichen Zeitraum um 99 Prozent und in Frankreich um 18 Prozent. 2010 entfielen in Großbritannien bezogen auf jeden Personentonnenkilometer 73 Prozent mehr Haushaltsmittel als in Deutschland; dies würde übertragen auf Deutschland eine Mehrbelastung für die öffentliche Haushalte von 6,6 Milliarden Euro zur Folge haben.

Der Wettbewerb auf dem deutschen Schienenmarkt funktioniert europaweit vorbildlich, die Marktzutrittsbedingungen im Schienenverkehr werden von einer unabhängigen, mit umfangreichen Kompetenzen ausgestatteten Regulierungsbehörde überwacht. Insgesamt nimmt Deutschland im Liberalisierungsindex Bahn 2011 einen Platz in der Spitzengruppe ein, in der sich auch Länder mit getrennten Bahnstrukturmodellen befinden. Es gibt weiterhin keinen empirischen Beleg dafür, dass die Organisationsstruktur entscheidend für die Wettbewerbsentwicklung ist.

Die Wettbewerber der DB konnten ihre Betriebsleistung auf dem Netz der DB von 1998 bis 2010 von 13 Milliarden gefahrenen Trassenkilometern auf 195 Milliarden **vervielfachen**. Dieser Wachstumstrend von durchschnittlich 25 Prozent Leistungszuwachs pro Jahr setzt

sich fort. Es ist davon auszugehen, dass die 340 Bahnen auf dem Netz der DB ihren Marktanteil von aktuell 19 Prozent weiter deutlich steigern werden. Eine vergleichbare Anzahl von Drittbahnen ist in keinem anderen Mitgliedsstaat der EU zu verzeichnen, was Beleg ist für die attraktiven Marktzutrittsbedingungen in Deutschland.

Das **Unternehmen ist 17 Jahre nach der Bahnreform sehr gut aufgestellt**. Es hat sich in der Weltwirtschaftskrise als im Kern robust erwiesen. Von 1994 bis 2010 hat die DB AG ihr operatives Ergebnis vor Steuern und Zinsen (ohne Altlastenkompensationen) von ca. minus 3 Milliarden Euro auf ca. plus 1,9 Milliarden Euro um rund 4,9 Milliarden Euro verbessert. Als einziges aus einer Behördenbahn hervorgegangenes europäisches Eisenbahnunternehmen mit Eisenbahn- und Logistikaktivitäten hat die DB AG in 2010 signifikant schwarze Zahlen geschrieben.

Kein Zusammenhang DB-Organisationsstruktur - Wintereinschränkungen

Die **Einschränkungen im Schienenverkehr während des letzten Winters** können nicht sachgerecht mit der Organisationsstruktur der DB AG in Zusammenhang gebracht werden. Sie sind einerseits **auf den außergewöhnlich harten Wintereinbruch** Anfang Dezember 2010 **zurückzuführen**, andererseits auf die **mangelnde Verfügbarkeit von Fahrzeugen**, bedingt durch konstruktive Mängel bei der Herstellung. Hinzu kam infolge der massiven Probleme im Straßen- und Flugverkehr ein ungewöhnlich hohes Fahrgastaufkommen. Trotz der großen Herausforderungen sind jedoch im Unterschied z.B. zum Flugverkehr im betreffenden Zeitraum rund 95 Prozent der DB-Züge gefahren - eine Leistung, zu der gerade der integrierte Konzern beigetragen hat.

Zur Vorbereitung auf den Winter investiert das Unternehmen allein **in diesem Jahr über 70 Millionen Euro zusätzlich**, bis 2015 werden es insgesamt rund **300 Millionen Euro** sein. Die Maßnahmen beinhalten u.a. **Verbesserungen bei der Fahrzeugverfügbarkeit** durch eine Ausweitung der Enteisungskapazitäten und die Aufstockung der Zugreserven im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten. Hinzu kommen zusätzlich 700 neue Weichenheizungen und 600 Schneesäum- und Sicherungskräfte, mit denen die **Verfügbarkeit der Infrastruktur** auch unter schwierigen Witterungsbedingungen **erhöht** wird.

Daneben sollen die **Kunden** vor allem **im Störfall besser informiert und betreut** werden. Dazu sind inzwischen unter anderem mehr als 2.000 dynamische Schriftdisplays auf den Bahnhöfen installiert, mit denen Kunden informiert werden, falls es zu Abweichungen vom Fahrplan kommt.

Trotzdem bleibt vor allem die **Verfügbarkeit der Fahrzeuge im Personenverkehr angespannt**. Durch die verkürzten Ultraschalluntersuchungen - zehnmal häufiger als vom Hersteller vorgesehen - fehlen im täglichen Betrieb bis zu 18 ICE-Züge. Zusätzlich verspätet sich die Lieferung der 16 neuen ICE 3-Züge von Siemens. Außerdem gibt es seit längerem erhebliche Verzögerungen bei der Auslieferung von 178 Nahverkehrstriebwagen des Typs Talent 2 von Bombardier.

Kein Anlass zur Änderung der bewährten Organisationsstruktur der DB AG

Angesichts der positiven verkehrlichen, haushalterischen und unternehmerischen Bilanz der Bahnreform und der dynamischen Entwicklung des intramodalen Wettbewerbs besteht kein Anlass zu Änderungen der Organisationsstruktur der DB AG, die nachhaltig zur Stärkung des Systems Schiene beigetragen hat.

Der integrierte Konzern hat seit der Bahnreform im Zeitraum von 1994 bis 2010 im Durchschnitt **jährlich knapp 1 Milliarde Euro an Eigenmitteln** in die Infrastruktur investiert.

Mittel von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) sind per Saldo bisher nicht in Richtung Konzern geflossen. Im Gegenteil: Zwischen 2000 bis 2010 erwirtschaftete die DB Netz einen kumulierten **Verlust von 1,3 Milliarden Euro, den die DB AG über den Ergebnisabführungsvertrag (EAV) ausgeglichen hat**. Zusätzlich hat die DB das Eigenkapital der DB Netz in 2005 und 2010 durch Kapitalerhöhungen in Höhe von insgesamt **1,2 Milliarden Euro gestärkt** und somit insgesamt zu den Investitionen der DB Netz einen Finanzierungsbeitrag von 2,5 Milliarden Euro geleistet. Trotz der Verlustsituation investierte die DB Netz im Zeitraum 2000 bis 2010 **insgesamt 9,2 Milliarden Euro an Eigenmitteln** in das Schienennetz, d.h. **jährlich über 800 Millionen Euro**.

Dass trotz der jahrelangen Verluste dauerhaft **so viel investiert wurde ist dem integrierten Konzern, und speziell dem EAV, zu verdanken**. Ohne die Verlustübernahmen wäre die Verschuldung der DB Netz gestiegen und das Eigenkapital von runde 7 Milliarden Euro reduziert worden. Der Konzernverbund sorgte dafür, dass DB Netz trotz der – auch heute noch – schlechten Ertrags- und Finanzkraft ihre finanzwirtschaftliche Situation nicht nur erhalten, sondern sogar verbessern konnte. Der Konzernverbund hat die finanzwirtschaftliche Situation der Infrastrukturunternehmen daher stabilisiert und verbessert.

Erst ab 2007 hat DB Netz positive Ergebnisse erwirtschaftet. Die Gewinne der **DB Netz reichen** aber auch heute – im Jahr 18 nach der Bahnreform – noch immer **nicht zur Deckung der Kapitalkosten**. Die Ergebnisse (EBIT) in Bezug auf das eingesetzte Kapital erreichten in 2010 eine Gesamtkapitalverzinsung von lediglich 3,3 Prozent, was weder für die Refinanzierung am Kapitalmarkt noch für ein Zurückverdienen der getätigten Investitionen ausreicht. Die Erzielung einer angemessenen Rendite ist untrennbar mit der grundgesetzlichen Ausrichtung der DB AG – und auch der Infrastrukturunternehmen des Bundes – an wirtschaftlichen Grundsätzen verbunden. **Die Ergebnisse müssen sich also auch zukünftig weiter verbessern**.

In den kommenden Jahren bleiben die Investitionen der DB in ihre Infrastruktur auf einem hohen Niveau. Die DB investiert in den nächsten fünf Jahren rund 32 Milliarden Euro allein in die Infrastruktur. Der EAV führt demnach nicht zu einem Rückgang an Investitionstätigkeit. Das Gegenteil ist der Fall; **mit einer Auflösung des EAV würden auch nicht mehr Eigenmittel investiert werden. Verblieben die Gewinne bei der DB Netz, müssten diese aufgrund der Bilanzstruktur zur Reduzierung der Verschuldung genutzt werden**.

Die **Auflösung des EAV würde die Finanzkraft der EIU nicht stärken, sondern schwächen**, da die derzeit bestehende steuerliche Organschaft zwischen der DB AG und DB Netz wegfallen würde. Die DB Netz würde einer **zusätzlichen Besteuerung von mehr als**

100 Millionen Euro pro Jahr unterliegen, die dann für Investitionen fehlten. Zudem hätten die DB-EIU keinen Zugang zum Finanzmarkt zu heutigen Konditionen. Der DB AG wären vergleichbare Finanzierungsbeiträge wie in der Vergangenheit nicht mehr möglich. Das bedeutet: Durch den Wegfall der EAV würde die Finanz- und Investitionskraft der EIU verschlechtert. Die Folge wäre vsl. eine Erhöhung der Trassenpreise mit negativen Folgen für den Schienenverkehr.

Ohne die integrierte Konzernstruktur könnte der Finanzierungskreislauf Schiene, durch den bis 2015 ca. 1 Milliarde Euro zusätzlich zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen zur Verfügung gestellt werden, nicht aufrecht erhalten werden.

Eine Herauslösung der Infrastruktur aus dem DB-Konzernverbund würde **signifikante Trennungskosten** nach sich ziehen. Aktuelle Schätzungen belaufen sich über ca. 5 Jahre allein für die DB AG auf ca. 5,3 Mrd. Euro. Dieser Betrag setzt sich zusammen u.a. aus dem Verlust von Synergien, dem Wegfall des konzerninternen Arbeitsmarktes, dem erhöhten Koordinationsaufwand und dem Verzicht auf übergreifende Investitions-, Angebots-, Qualitäts- und Effizienzinitiativen. Der Bundeshaushalt würde u.a. durch den Verlust von Dividendenzahlungen und der Reduktion der Eigenmittel für Infrastrukturinvestitionen in Milliardenhöhe belastet. Ferner würde der Eigenkapitalwert der DB ML AG erheblich sinken.

Zusätzlich müsste im Fall einer entschädigungslosen Trennung aufgrund der entfallenden Dividendenzahlungen der DB Netz AG bei der DB AG der Beteiligungsbuchwert in Höhe von ca. 7 Mrd. Euro abgeschrieben werden. Diese Wertberichtigung des Vermögens der DB AG hätte negative Auswirkungen auf ihre Refinanzierungsmöglichkeiten und damit auf Investitionen und Arbeitsplätze. Eine Dividendenzahlung an den Bund wäre auf Jahre nicht möglich.

Die **jetzige Konzernstruktur** ist wesentliche **Vorraussetzung für den internen Arbeitsmarkt** bei der DB. Dieser ist seit Jahren Garant für Interessenausgleich und sozialen Frieden im Unternehmen und hat maßgeblich zur positiven Entwicklung des Verkehrsträgers Schiene beigetragen.

Auch aus EU-rechtlicher Sicht ist die derzeitige Konzernstruktur zulässig. Das europäische Eisenbahnrecht fordert bereits heute eine rechtliche, organisatorische und buchhalterische Trennung der wesentlichen Funktionen des Infrastrukturbetreibers. Diese **Trennungsvorgaben sind im DB-Modell vollumfänglich umgesetzt**. Um den diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz der DB für alle Eisenbahnen in Deutschland sicherzustellen, wurden mit der Bahnreform die Infrastruktur- und Transportbereiche der DB rechtlich, organisatorisch und rechnerisch voneinander getrennt.

Auch der aktuelle Gesetzgebungsvorschlag der Kommission zum Recast sieht keine weiteren Unbundlingvorschriften vor, die zu einer vollständigen Trennung von Netz und Betrieb führt. Das Ergebnis des **Recast-Gesetzgebungsprozesses ist offen**; gleiches gilt für das Mitte des Jahres 2012 zu erwartende Urteil des EuGH zum **Vertragsverletzungsverfahren**

gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen der angeblich mangelhaften Umsetzung der Regelungen des ersten Eisenbahnpakets. Die DB unterstützt die Position der Bundesregierung und geht nicht von einer Verschärfung der Unbundlingvorgaben aus.

Der von der EU-Kommission für Ende 2012 angekündigte **Richtlinienvorschlag** zur strukturellen Trennung von Infrastruktur und Betrieb bleibt abzuwarten. Aus Sicht der DB sollte sich ein Strukturmodell an den Markterfordernissen orientieren und in das Ermessen eines Mitgliedstaates gestellt werden, welches Modell unter Berücksichtigung der jeweiligen Besonderheiten sinnvoll ist. BMVBS, Gewerkschaften und Unternehmen setzen sich dafür ein, dass das EU-Recht auch in Zukunft effiziente Bahnorganisationsstrukturen wie das der DB-AG zulässt.