

Jahresabschluss 2007 der DB AG

In Zusammenhang mit der geplanten Teilprivatisierung der DB AG sind folgende Fakten aus dem jüngst veröffentlichten Jahresabschluss interessant:

Marktanteil des Schienenverkehrs

- Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs am gesamten innerdeutschen Personenverkehr betrug 2007 9,5 %, davon entfielen 9,0 % auf die DB AG und 0,5 % auf externe Bahnen. Der Marktanteil blieb gegenüber 2006 unverändert.
- Der Marktanteil im Schienengüterverkehr betrug 2007 17,3 %, davon entfielen 13,9 % auf die DB AG und 3,4 % auf externe Bahnen. Auch der Marktanteil im Schienengüterverkehr blieb gegenüber 2006 unverändert.

Ebit und Gewinn

Das Jahresergebnis vor Zinsen (Ebit) erhöhte sich von 2.477 Mio. € auf 2.895 Mio. €. Der Gewinn stieg von 1.680 auf 1.716 Mio. €. Das Ebit teilte sich auf die Geschäftsfelder wie folgt auf (Mio. €):

| | |
|---|-------|
| Fernverkehr | 139 |
| Nahverkehr | 617 |
| Schienengüterverkehr | 217 |
| Infrastruktur (Netz, Bahnhöfe, Energie) | 809 |
| Spedition (Schenker) | 453 |
| Dienstleistungen | 120 |
| Sonstige/Konsolidierung | 540 |
| insgesamt | 2.895 |

Staatliche Subventionen

Die DB AG erhielt 2007 für die Infrastruktur staatliche Investitionszuschüsse von 4.260 Mio. € und als Bestellerentgelte im Nahverkehr 4.483 Mio. € in der Summe also staatliche Subventionen von 8.734 Mio. € (ohne Altlasten, die beim Bundeseisenbahnvermögen konzentriert sind).

Auf jene beiden Bereiche, an die die staatlichen Subventionen fließen, entfallen die höchsten Ebit-Beiträge, nämlich 809 Mio. € bei der Infrastruktur und 617 Mio. € beim Nahverkehr, das sind rund 50 % des Gesamt-Ebit.

Quersubventionierung von Fernverkehr und Güterverkehr durch den Nahverkehr

Während die Investitionen in die Infrastruktur im wesentlichen vom Staat finanziert werden, finanzieren die von den Betriebsgesellschaften und externen Kunden finanzierten Trassenpreise und Stationsentgelte den laufenden Betrieb und den Unterhalt der Infrastruktur.

Das Netz und die Personenbahnhöfe nehmen insgesamt an internen Trassenpreisen und Stationsentgelten 4.124 Mio. € ein. Davon entfallen allein auf den subventionierten Nahverkehr 2.637 Mio. €, auf den Fernverkehr 851 Mio. € und auf den Schienengüterverkehr nur 636 Mio. €. Es besteht ein krasses Missverhältnis zwischen den Trassenpreisen und Stationsentgelten, die der subventionierte Nahverkehr zahlen muss und jenen, die im Personenfernverkehr und Schienengüterverkehr in Rechnung gestellt werden.

Während im subventionierten Nahverkehr jeder Personenkilometer mit Infrastrukturkosten von 6,48 Cent belastet wird, liegt dieser Wert im Fernverkehr nur bei 2,93 Cent, ein Tonnenkilometer im Fernverkehr wird sogar nur mit Infrastrukturkosten von 0,64 Cent belastet.

Die DB AG erbrachte 2007 eine Gesamtverkehrsleistung von 173.586 Mio. Personentonnenkilometern (Ptkm), davon entfielen auf den Nahverkehr 23,4 %. Gleichzeitig aber wurden dem Nahverkehr über seine Trassen- und Stationsentgelte 63,9 % der Kosten der Infrastruktur aufgebürdet.

Mit anderen Worten: Die staatlichen Bestellgelder im Nahverkehr subventionierten über die Trassenpreise den Fernverkehr und den Schienengüterverkehr. Würden die Kosten für die Nutzung der Infrastruktur den einzelnen Bereichen verursachergerecht in Rechnung gestellt, würden Fernverkehr und Schienengüterverkehr Defizite erwirtschaften. Von echter Eigenwirtschaftlichkeit kann keine Rede sein.

Eigenwirtschaftlich ist in der DB AG nur die zugekaufte Logistik von Schenker. Diese wiederum hat keine Synergien mit dem Personenverkehr und nur wenige mit dem Schienengüterverkehr. Die Logistik könnte ohne Schaden für den Schienenverkehr auch wieder verkauft werden. Auch die Lufthansa macht gute Geschäfte in der Luftfracht, ohne eine eigene Spedition zu unterhalten.