

## Positionspapier 2/08

### Stellungnahme zum Jahresabschluss des DB-Konzerns

Der DB Konzern hat Ende März den Konzerngeschäftsbericht für das Jahr 2007 vorgelegt (die Abschlüsse der Einzelgesellschaften liegen noch nicht vor).

Die DB AG hat ein positives Fazit des Jahres gezogen und sieht sich für die Privatisierung gut gerüstet. In der Tat ist der Umsatz um rund 3 % gestiegen. Der Gewinn vor Steuern stieg um rund 500 Mio. € auf etwa 2 Mrd. €. Die Finanzschulden, die in den vergangenen Jahren stark gestiegen waren, sind 2007 um nahezu 2 Mrd. € abgebaut worden.

### Verkauf von Tafelsilber

Bei genauer Betrachtung sind die Finanzkennzahlen allerdings weniger beeindruckend: Das Umsatzwachstum entspricht etwa der Inflationsrate, zudem wurden einige 2006 gekaufte Unternehmen in diesem Jahr erstmalig in den Umsatzzahlen berücksichtigt. Der Gewinn beinhaltet eine Reihe von Sondereffekten. Vor allem hat die DB AG den Verkauf von Tafelsilber fortgesetzt:

- Mit dem vollständigen Verkauf der Tochtergesellschaft Aurelis wurden 1.500 Grundstücke mit 27 Mio. qm verkauft. Dabei handelt es sich überwiegend um wertvolle Flächen in Großstädten. Damit konnte die DB AG 1,64 Mrd. € Erlösen und einen Gewinn von 236 Mio. € realisieren.
- Mit dem Verkauf der Anteile an der Fährgesellschaft Scandlines erlöste die DB AG 800 Mio. €, davon betrug der Gewinnanteil 600 Mio. €<sup>1</sup>.
- Weitere 256 Mio. € Sondererträge ergaben sich aus dem für die DB AG erfolgreichen Abschluss des Rechtsstreites mit dem Bund zur Finanzierung bahnpolizeilicher Leistungen.

Diese positiven Einmaleffekte addieren sich auf rund 1 Mrd. €. Ohne sie läge der Gewinn (vor Steuern) deutlich unter dem Vorjahresergebnis.

### Hohe Rückstellungen bei DB Regio

Als negativen Sondereffekt nennt die DB AG die Bildung einer Drohverlustrückstellungen im Regionalverkehr in Höhe von 310 Mio. €<sup>2</sup>. Ohne diese Rückstellung hätte das Segmentergebnis (vor Zinsen und Steuern) für DB Regio 761 Mio. € betragen. Das entspricht einer Umsatzrendite von 11,7 %. Tatsächlich wurde für Regio ein Ergebnis von nur 451 Mio. € ausgewiesen. Noch am 18.3. hatte der DB Finanzvorstand in einem Pressegespräch einen Gewinn von 640 Mio. €

---

<sup>1</sup> DB AG, Geschäftsbericht 2007, Seite 147

<sup>2</sup> DB AG, Geschäftsbericht 2007, Seite 67

angekündigt<sup>3</sup>. Die Rückstellung wurde also offenbar erst in letzter Minute gebildet. Die Bildung solcher Rückstellungen ist zulässig, wenn zukünftige Verluste aus bestehenden Verträgen zu erwarten sind. Rätselhaft ist deren Anlass. Im Geschäftsbericht heißt es, die Rückstellungen ergäben sich aus der Neubewertung langfristiger Verkehrsverträge vor dem Hintergrund gestiegener Personal- und Energiekosten. Nur etwa 15 % der Verkehrsleistung hat die DB AG im Wettbewerb gewonnen. Der Rest kommt aus den „großen“ Verkehrsverträgen mit den Ländern. Diese gelten unter Experten als „außerordentlich“ auskömmlich und beinhalten zumeist Preisgleitklauseln, um Kostensteigerungen und Inflationsrisiken zu beherrschen. Die Rückstellung passt auch nicht zu der mittelfristigen Finanzplanung, in der für DB Regio eine Beibehaltung der hohen Umsatzrenditen vorgesehen ist (520 Mio. € für 2012)<sup>4</sup>. Nicht von der Hand zu weisen sind Vermutungen, wonach auf DB Regio erhebliche Belastungen zukommen, wenn das drohende Vertragsverletzungsverfahren der EU Kommission wegen Verstoßes gegen das Beihilfeverbot zu Ungunsten der Bundesrepublik Deutschland ausgeht<sup>5</sup>.

Insgesamt sind die Rückstellungen der DB AG in 2007 um 360 Mio. € angestiegen. Darin sind allerdings 387 Mio. neuer Rückstellungen aus dem Aurelis-Verkauf enthalten. Rechnet man diese heraus, hat die DB AG in 2007 trotz der vorgenannten Drohverlustrückstellung Rückstellungen geringfügig abgebaut.

Vor diesem Hintergrund ist der Abschluss für die Transportgesellschaften weniger beeindruckend. Die Gewinnsteigerung resultieren aus Sondereffekten, die DB AG setzt ihre Strategie fort, das Tafelsilber des Unternehmens zu verkaufen und das Vermögen aus dem deutschen Eisenbahnsystem heraus in internationale Logistikmärkte zu verschieben.

### **Gewinn der Eisenbahngesellschaften stagniert oder geht zurück**

Bei den Segmentergebnissen zeigt sich eine Verschiebung der Gewinne von den Transportgesellschaften zur Infrastruktur. Die Gewinne der Geschäftsfelder, die Eisenbahnverkehr in Deutschland betreiben, stagnieren oder sind leicht rückläufig (Fernverkehr + 15 Mio. €, Regio – 239 Mio. € [incl. der Rückstellung von 310 Mio. €], Schienengüterverkehr – 25 Mio. €, Stadtverkehr + 12 Mio. €)<sup>6</sup>.

Im Fernverkehr ist die Leistungen (Personenkilometer-pkm) deutlich zurückgegangen, ebenso die Auslastung und - bereinigt um die Preissteigerung von 5,9 % - der Durchschnittserlös je pkm<sup>7</sup>.

---

<sup>3</sup> Reuters Meldung vom 18.3.08

<sup>4</sup> Capital, 19.12.07

<sup>5</sup> Aus Anlass der Vergabe (ohne förmliches Vergabeverfahren) eines großen SPNV Verkehrsvertrages der Länder Berlin und Brandenburg an die DB Regio steht die Kommission derzeit vor der Entscheidung über die Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens mit möglicherweise enormen Auswirkungen auf alle bisher ohne Vergabeverfahren vergebenen Verkehrsaufträge.

<sup>6</sup> DB AG, Geschäftsbericht 2007, Seite 142/143

<sup>7</sup> DB AG, Geschäftsbericht 2007, Seite 64

Im Regionalverkehr (DB Regio sowie die S-Bahnen Hamburg und Berlin, die allerdings im Geschäftsfeld Stadtverkehr dargestellt werden) ist die pkm-Leistung leicht gestiegen. Bereinigt um die Wirkung der Preiserhöhungen ist der Umsatz real zurückgegangen<sup>8</sup>.

Im Schiengüterverkehr ist die Verkehrsleistung der DB AG zwar mit 2,5 % gewachsen, liegt damit aber deutlich unter dem Anstieg der privaten Bahnen (+ 28 %). Insgesamt hat der Schiengüterverkehr mit 7,1 % Wachstum Marktanteile gegenüber der Straße verloren<sup>9</sup>. Der Schiengüterverkehr der Bahn entwickelt sich also deutlich schwächer als der Wettbewerb und auch schlechter als der Gesamtmarkt<sup>10</sup>.

Für alle Schienenverkehrsbereiche ergibt sich also eine mäßige Entwicklung der Verkehrsleistung und der Gewinne. Die DB AG verweist auf streikbedingte Verluste sowie das Fehlen einer Großveranstaltung im Personenverkehr und eine sich abschwächende Konjunktur im Güterverkehr. Allerdings ist die Stagnation der Verkehrsleistung bei stark steigenden Kraftstoffpreisen (13,6 % Benzin, 18,8 % Diesel)<sup>11</sup> verkehrspolitisch als Misserfolg zu werten.

### **Rückläufige Investitionen und explodierende Monopolgewinne**

Signifikante Gewinnanstiege verzeichnen bemerkenswerter Weise die Infrastrukturgeschäfte Netz (+ 378 Mio. €) und Personenbahnhöfe (+ 34 Mio. €). DB Netz hat etwa 3 % mehr Trassen-km verkauft als im Vorjahr, zudem wurden die Trassenpreise gegenüber dem Vorjahr um ca. 4 % erhöht<sup>12</sup>. Damit ist das Netz mit einer Umsatzrendite von 8,7 % jetzt die profitabelste Sparte des Konzerns und schlägt erstmals die Cash Cow DB Regio. Hohe Gewinne in einem Monopolgeschäft gelten als Beleg für eine schwache Regulierung.

Eine der Ursachen für die Gewinnexplosion bei DB Netz liegt in der Vernachlässigung der Infrastruktur, was in mehreren Berichten dargelegt worden ist.<sup>13</sup> Wird die Instandhaltung vernachlässigt oder werden keine ausreichenden Ersatzinvestitionen getätigt, entstehen im Unternehmen kurzfristig hohe Gewinne, die jedoch längerfristig zu Lasten der Infrastrukturqualität gehen<sup>14</sup>. Zudem hat die DB AG in den letzten Jahren gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium eine Umverteilung der Mittel aus dem Bundesschieneausbaugesetzes erreicht. Bis 2001 wurden für Maßnahmen der Bestandsnetzerhaltung zwischen 40 % und 50 % (ca. 1,2 bis 1,8 Mrd. € p.a.) der gesamten Mittel

<sup>8</sup> DB AG, Geschäftsbericht 2007, Seite 66

<sup>9</sup> DB AG Geschäftsbericht 2007, Seite 24

<sup>10</sup> DB AG, Geschäftsbericht 2007, Seite 71

<sup>11</sup> Aral Preisdatenbank, Vergleich Dez. 2006 bis Dez. 2007

<sup>12</sup> Dabei wurden die Trassenpreise für die Fernverkehrstrassen (sie werden fast ausschließlich von Konzernunternehmen genutzt) gesenkt, während die anderen Trassenpreise überproportional erhöht wurden.

<sup>13</sup> z.B. Bundesrechnungshof, Bericht zur Instandhaltung der Bundesschiene, Mai 2007, DB AG, Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht 2006, insbes. S. 12 – 15 (steigendes Durchschnittsalter aller Anlageklassen), DB Netz: Jahresbericht Instandhaltung 2005, S. 8, 9, 11

<sup>14</sup> Die stark erfolgsabhängige Vergütung des Führungspersonals schafft zudem unwiderstehliche Anreize, kurzfristig positive Ergebnisse zu produzieren

verwendet. Ab 2002 wurde der Wert von 2,5 Mrd. € genannt<sup>15</sup>, der jetzt auch Grundlage der langfristigen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) sein soll. Diese Umwidmung von Mitteln bewirkt zum einen, dass seither deutlich weniger Mittel für Neubaumaßnahmen zur Verfügung stehen. Zum anderen ermöglichen die höheren Bundesmittel der DB AG die Reduzierung eigener Mittel und damit eine Verbesserung der Ergebnislage. Dieser Effekt wird weiter dadurch verstärkt, dass die DB AG ihre Bilanzierungsregeln so geändert hat, dass seit 2003 ein Teil der Instandhaltungskosten als Investition gebucht wurde<sup>16</sup>. Ausweislich der Segmentergebnisse investiert die DB AG bei DB Netz insgesamt 4,436 Mrd. €, davon 594 Mio. € Eigenmittel (13,4 %). Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein erheblicher Teil davon aus aktivierten Eigenleistungen besteht<sup>17</sup>. Die Höhe der Investitionen aus Eigenmitteln liegt damit deutlich unter der Höhe der Nettoabschreibungen (990 Mio. €). Das bedeutet, dass die DB AG durch unterproportionale Investitionen einen Cash Flow von 400 Mio. € aus dem Netz erwirtschaftet<sup>18</sup>.

**Diese Effekte zusammen führen dazu, dass die Gewinne der DB Netz angestiegen sind. Aus verkehrspolitischer Sicht sind diese hohen Gewinne kritisch zu bewerten: Ein Teil geht zu Lasten der Substanz der Eisenbahninfrastruktur, ein Teil beruht auf der Ausnutzung der Monopolsituation und schwächt damit den Verkehrsträger Schiene.**

In dem Segment Personenbahnhöfe stellt sich Situation ähnlich dar wie bei DB Netz AG.

In dem mit Abstand größten Geschäftssegment, der Logistik, stieg der Umsatz mit dem wachen der Weltkonjunktur um über 6 % auf 14,1 Mrd. €. Dabei resultierte das Wachstum weitgehend aus dem Luftfracht- und Seeverkehr. Der Gewinn stieg um 86 Mio. € auf 453 Mio. €. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Logistikbranche weltweit als renditeschwach gilt, so auch die DB Logistik: Mit einem Umsatz von 14 Mrd. € (45 % vom Konzernumsatz) erwirtschaftet die riesige Logistiksparte nur knapp 21 % des Konzernergebnisses (EBIT).

In dem Segment Dienstleistungen (Fahrzeuginstandhaltung, Sicherheit, Kommunikation, Systems, Fuhrpark usw.) wurde ein Umsatz von 2,9 Mrd. € und ein Segmentergebnis von 120 Mio. € erzielt, ein Anstieg um 89 Mio. € gegenüber dem Vorjahr.

In dem Segment Beteiligungen/sonstige ist das Geschäftsfeld Energie (Bahnstrom) enthalten, das bei einem Umsatz von ca. 2,1 Mrd. € einen gegenüber 2006 nahezu unveränderten Gewinn von 161 Mio. € erzielt hat. Bei der Versorgung mit Bahnstrom ist die DB AG ebenfalls Monopolist. Daneben enthält das Segment die DB Projektbau, die Leitungs- und Servicefunktionen der Holding sowie weitere Beteiligungen. Insgesamt erwirtschaften diese Aktivitäten (ohne Energie) bei einem Umsatz von 4 Mrd. € einen Segmentgewinn von 469 Mio. €.

In beiden Segmenten zusammen werden über 73 % der Umsätze mit anderen Konzerngesellschaften erwirtschaftet. Eine Verschiebung von Gewinnen von und zu diesen

---

<sup>15</sup> Bericht zum Ausbau der Bundesschienenwege, unterschiedliche Jahrgänge

<sup>16</sup> DB Netz: Jahresbericht Instandhaltung 2005, S. 4

<sup>17</sup> Die aktivierten Eigenleistungen im Konzern betragen 1,9 Mrd. € - Geschäftsber. DB AG 2007, S. 165

<sup>18</sup> Für die Personenbahnhöfe sieht das Bild ähnlich aus: Bruttoinvest 350 Mio. €, davon DB-Eigenmittel 95 Mio. €, Abschreibungen 133 Mio. €

Gesellschaften ist dadurch relativ problemlos möglich. Insgesamt wird durch diese intransparente Struktur die Aussagekraft des Abschlusses erheblich beeinträchtigt.

### **Zusammenfassung**

Die DB AG versteht sich als Wirtschaftsunternehmen. Die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen zum Eisenbahnverkehr sind verkehrspolitisch eher negativ einzuschätzen: Der Verkehrsträger Bahn wächst trotz günstiger Rahmenbedingungen kaum, die hohen Monopolpreise für die Infrastruktur behindern das Wachstum der gesamten Branche. Die Bundesmittel zum Ausbau der Infrastruktur werden zunehmend genutzt, um bei der DB AG Gewinne auszuweisen. Die Infrastruktur wird vernachlässigt. Zusammenfassend liefert der Geschäftsbericht der DB AG für 2007 Indizien, dass die DB AG ihre Schwerpunkte verschiebt. Sie hat die letzten wertvollen Stücke Tafelsilber, die zum Eisenbahngeschäft in Deutschland gehörten, verkauft. Die Ergebnisse der Eisenbahnverkehrssparten stagnieren. Die hohen Investitionen in bahnfremde Geschäfte weltweit haben bislang noch keine überzeugenden Ergebnisse erbracht. Wirtschaftliche Erfolge verzeichnet das Unternehmen vor allem in der Eisenbahninfrastruktur, wo es gelungen ist, die Monopolstellung mit deutlichen Preissteigerungen auszunutzen, Staatszuschüsse ergebniswirksam zu maximieren und durch Nutzung der Infrastruktur auf Verschleiß zusätzliche Cash Flows zu generieren.

Das gegenwärtige deutsche Eisenbahnsystem mit einem integrierten Bahnkonzern setzt Anreize, die Infrastruktur zugunsten des wirtschaftlichen Erfolges der eigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und des Konzerns zu instrumentalisieren. Es ist somit tendenziell Wettbewerbsfeindlich und behindert Wachstum. Monetäre Anreize für das Management stehen einer langfristigen Eisenbahnstrategie ebenfalls entgegen. Eine neutrale Eisenbahninfrastruktur wäre diesen Anfechtungen nicht ausgesetzt, sondern würde ihre Geschäftspolitik darauf ausrichten, möglichst viele Eisenbahnen auf die Infrastruktur zu ziehen, deren Leistungsfähigkeit zu erhöhen und langfristig zu sichern.

### **Netzwerk Privatbahnen**

**Vereinigung Europäischer Eisenbahngüterverkehrsverkehrsunternehmen e.V.**