

- **Die Halbjahreszahlen der DB AG sind nicht beeindruckend**
- **Die DB-Bahnen haben von dem „dramatisch günstigen“ Umfeld kaum profitiert**
- **Regio und Railion verlieren in Deutschland Marktanteile**
- **Gewinne der konzerneigenen Eisenbahnen werden anderweitig investiert**

Die DB AG hat am 18.8. ihren Halbjahresbericht vorgelegt. Zeitgleich wurden auch erstmals Zahlen für die für den Börsengang neu strukturierte Tochtergesellschaft ML vorgelegt. Die Botschaft des Vorstandes ist rundherum positiv. Verkehrsleistungen, Umsatz und Gewinn sind gestiegen, man sieht sich für den Börsengang gut gerüstet.

Grundsätzlich ist die Aussagekraft des Halbjahresabschlusses geringer als die des Jahresabschlusses. Die Zahlen werden nicht durch einen Wirtschaftsprüfer testiert, der Anhang mit seinen zahlreichen Detailinformationen liegt nur in Kurzform vor. Soweit aus den vorgelegten Informationen ersichtlich, sind die Ergebnisse deutlich weniger beeindruckend als von der DB AG behauptet:

Die DB AG setzt ihre Strategie fort, die internationale Logistik zu stärken. Seit 2004 hat die DB nahezu eine Mrd. € Kapital aus den Geschäftssegmenten, die in Deutschland Eisenbahnen betreiben (Fernverkehr, Regio, Netz, Railion, Personenbahnhöfe) abgezogen und in andere Geschäfte außerhalb Deutschlands investiert. So sind auch die gesamten Gewinne der vergangenen Jahre, die vollständig im Unternehmen verblieben sind, nicht in dem traditionellen Kernbereich der Eisenbahn in Deutschland investiert worden, sondern in der internationalen Logistik. Das gilt auch für den Verkauf des wenig verbliebenen Tafelsilbers. Aus dem Verkauf der verbliebenen Arcor-Anteile erzielte die DB im ersten Halbjahr 2008 einen Einmalgewinn von 244 Mio. €, weitere Gewinne entstanden bei dem Verkauf von Bahnhöfen. Grundsätzlich ist gegen eine Expansions- und Internationalisierungsstrategie nichts einzuwenden, aber bei der DB AG führt diese Strategie zu einem langsamen Rückzug aus dem deutschen Eisenbahngeschäft. Etwa die Hälfte des Umsatzwachstums der DB AG (564 Mio. €) stammt aus den jüngst getätigten Zukäufen in England, Spanien und Russland.

Die Leistungen der DB AG sind bei detaillierter Betrachtung nicht besonders beeindruckend. Der EBIT nach Sondereffekten liegt knapp über dem Vorjahreswert. Ohne die Auflösung von

Rückstellungen (ca. 200 Mio. €) wäre wohl kein EBIT-Anstieg eingetreten.¹ Die Finanzschulden sind trotz des hohen Vorjahresgewinnes (1,1 Mrd. €) und des Verkaufes von Arcor-Anteilen und Immobilien (zusammen fast 0,5 Mrd. €) nur geringfügig gesunken.

Die **Schieneverkehrssparten** der DB AG konnten von dem günstigen Marktumfeld kaum profitieren. Die medial besonders betonten Mengenzuwächse stammen weitgehend aus dem Auslandsgeschäft. Im Inland wachsen die Sparten kaum:

DB Netz hat sein hohes Vorjahresergebnis halten können, die Personenbahnhöfe melden – durch Sondereffekte - sogar einen Anstieg. Etwas irritierend ist, dass sich die Trassen-km nicht verändert haben. Das lässt sich mit einer höheren Produktivität elegant erklären (längere Züge). Realistisch ist jedoch die Annahme, dass weiteres Wachstum mangels Kapazität erschwert ist.

Im **Personenfernverkehr** hat die DB AG ihre Verkehrsleistung um 1,4 % gesteigert. Das liegt im Trend mit den langfristigen Verkehrsprognosen. Aufgrund des dramatischen Anstiegs der Benzinpreise ist der PKW-Verkehr zurückgegangen. Die DB hat davon jedoch nur geringfügig profitiert. Der Erlös je Personenkilometer (pkm) dürfte kaum oberhalb der Inflationsrate gestiegen sein. Deutlich erhöht hat sich hingegen der Gewinn der Sparte, wobei die angeführten Gründe (Erlösmanagement, Anstieg der Sonstigen betrieblichen Erträge) wenig überzeugen. Seit Jahren liegen die Investitionen der Sparte deutlich unter den Abschreibungen: die Division wird „auf Verschleiß“ gefahren.

Der Anstieg der Verkehrsleistung im **Regionalverkehr** von 2,2 % ergibt sich aus dem Zukauf von Chiltern Railway in England. In Deutschland stagnierte die Verkehrsleistung aufgrund von „Ausschreibungsverlusten und Leistungskürzungen“. DB Regio hat also nicht profitiert von den extrem günstigen Rahmenbedingungen auf dem Arbeitsmarkt und den steigenden Benzinpreisen. Nach eigenen Angaben hat die DB Regio nur eine von sieben Ausschreibungen gewonnen, die im Berichtszeitraum vergeben wurden. Der Gewinn ist – von einem sehr hohen Niveau aus – leicht zurückgegangen, passend zum Gesamtbild.

¹ Die DB AG weist einen EBIT von 1,729 Mrd. € aus, davon sind 312 Mio. € als „Sondereffekte“ ausgewiesen.

Erkennbar werden aus dem Abschluss folgende Sondereffekte:

Verkauf Arcor – Anteile	+ 244 Mio. €
Ertrag aus Vergleich bei Abrechnung Bahnhofsneubau	+ 56 Mio. €
Drohverlustrückstellung Regio	Betrag nicht genannt (2 Mio. ?)
Gewinn aus Beteiligungsverkauf Schenker Rail	Betrag nicht genannt (> 12 Mio.)
Gewinn aus Verkauf Empfangsgebäuden	+ 16 Mio. €

Hinzu kommt, dass im ersten Halbjahr 2008 Rückstellungen von über 200 Mio. € aufgelöst wurden, wobei dieser Effekt sich möglicherweise überlagert mit dem Sonderertrag aus dem Bahnhofsneubauvergleich. In Summe belaufen sich die Sondereffekte deshalb wohl eher auf 400 – 500 Mio. €

Im **Schienengüterverkehr** ist die Verkehrsleistung – ohne die Wachstumseffekte aus dem Kauf von Transfesa und EWS – um 2,8 gestiegen. Damit ist diese DB – Sparte wieder deutlich weniger gewachsen als der Markt, der um ca. 7 % zugelegt hat. Die deutliche Umsatzsteigerung beruht also weitgehend auf den Umsätzen aus den Zukäufen. Außerdem ist die ATG (Autotransporte), bislang bei Schenker Logistics, jetzt der Bahnsparte zugeordnet. Ohne diese Effekte ist der Umsatz der Sparte wohl nur gering gewachsen. Der Gewinn der Sparte ist - ohne Sondereffekte - leicht gesunken.

Alle drei Transportsparten haben also von dem günstigen Marktumfeld kaum profitieren können. Regio und der Güterverkehr wachsen langsamer als der Markt und verlieren damit deutlich Marktanteile. Der Fernverkehr wächst zwar, aber nur geringfügig. Die schwache Performance könnte auf investive Vernachlässigung und schwache Management-Attention für die Eisenbahnen und für die Eisenbahninfrastruktur zurückgeführt werden.

DB Energie verzeichnet eine Halbierung des Gewinnes der Sparte. Die offizielle Begründung sind steigende Energiepreise, die nicht an die Kunden weitergegeben werden konnten. Es liegt jedoch nahe, zu vermuten, dass Gewinne zukünftig verstärkt in der ML und nicht in den Infrastrukturbereichen anfallen sollen und die Preise im Konzern entsprechend justiert werden.

Insgesamt birgt der Halbjahresabschluss wenige Überraschungen. Er ist optisch etwas aufgehübscht für den Börsengang. Tatsächlich sind die finanziellen Ergebnisse als „mäßig“ zu bezeichnen. Das strategische Ziel des Konzerns, zukünftig verstärkt im Ausland und auf der Straße tätig zu werden, zeigt sich deutlich. Für die deutsche und europäische Verkehrspolitik ist diese Strategie kontraproduktiv. Der Konzern wird sein Interesse am Netz zunehmend verlieren und seine Mittel anderweitig einsetzen. Es bleibt eine Aufgabe der deutschen Verkehrspolitik, diesen Irrweg zu stoppen und Rahmenbedingungen zu schaffen, die ein Wachstum des Schienenverkehrs ermöglichen.

Netzwerk Privatbahnen Vereinigung Europäischer Eisenbahngüterverkehrsunternehmene e.V.

ist ein Zusammenschluss von Eisenbahngüterverkehrsunternehmen aus Deutschland und einigen EU-Ländern. Ziel des Netzwerks ist die Interessenvertretung seiner Mitglieder gegenüber Politik, Verwaltung und EU Kommission für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene. Die Mitgliedsunternehmen des Netzwerks Privatbahnen erbringen in Deutschland etwa 70 % der schienengebundenen Transportleistung aller nicht bundeseigenen Güterbahnen.

Am Weidendamm 1 A 10117 Berlin Tel.: +49 (0) 30 - 59 00 99-626

Mob.: 0172 - 67 33 899 martini@netzwerk-privatbahnen.de

Fax: 030 - 59 00 99 - 628 www.netzwerk-privatbahnen.de