

## Briefing für die Bilanzpressekonferenz der DB AG

### Konzern

- **Wie haben sich die Overheadkosten der DB AG in den letzten Jahren entwickelt? Für 2007 wird in den Analystenberichten erwähnt, dass alleine die Infrastrukturgesellschaften 800 Mio. € an Overhead an die ML zahlen (Analystenbericht zum Börsengang, Dresdner Kleinwort, September 2008, Seite 4). Gibt es Vergleiche der Overheadkosten des DB Konzerns zu anderen Unternehmen? Der gesamte Aufwand der DB AG für Konzernfunktionen bzw – overhead wird nicht offen gelegt. Der Eindruck besteht, dass kaum ein anderes Unternehmen so hohe Overheadkosten aufweist wie die DB AG.**
- **In 2007 hat die DB AG 310 Mio. € für Unterkostenaufträge bei DB Regio zurückgestellt, um damit Verluste auf abgeschlossenen Verkehrsverträge abzudecken (Geschäftsbericht DB Konzern 2007, Seite 168). Sind 2008 weitere Unterkosten-Rückstellungen gebildet worden? Wie hoch ist die Ergebniswirkung aus der Auflösung solcher Rückstellungen in 2008? Da vor 2007 keine solchen Rückstellungen gebildet worden sind, liegt die Vermutung nahe, dass diese Rückstellungen sich auf in Ausschreibungswettbewerben gewonnene Verkehrsverträge beziehen. Die hochprofitablen, ohne Ausschreibung erhaltenen Verkehrsverträge werden in den kommenden Jahren auslaufen. Wenn für wettbewerblich gewonnene Verkehrsverträge Rückstellungen zu bilden sind, legt dies nahe, dass mit Vergabe der Verkehrsverträge im Wettbewerb in den kommenden Jahren die Gewinne der DB Regio massiv einbrechen werden. Positiv ist dabei natürlich, dass durch die Rückstellungen Vorsorge für den Gewinneinbruch getroffen wird.**
- **Die DB AG hat in den vergangenen Jahren etliche Zukäufe, insbes. im Bereich der Internationalen Logistik getätigt<sup>1</sup>. Sind aufgrund der Wirtschafts- und Finanzkrise Firmenwertabschreibungen erforderlich ?**  
*Mit der Wirtschaftskrise sind die internationalen Transportvolumina deutlich eingebrochen. Die DB AG hat in den letzten Jahren, am Ende der Boomphase, große Zukäufe getätigt. Es besteht die Vermutung, dass deshalb erheblicher Abschreibungsbedarf besteht*
- **Gibt es Pläne zur Zukunft der DB Mobility & Logistics AG? Soll die gesellschaftsrechtliche Struktur beibehalten werden?**  
*Die DB-ML umfasst alle Transportsparten des Konzerns, nicht jedoch die Infrastruktur. Sie wurde 2008 gebildet als Kompromiss mit der Politik, um einen Börsengang dieser Gesellschaft zu ermöglichen. Eine Fortführung dieser Struktur könnte als Indiz dafür gesehen werden, dass weiterhin ein Börsengang in dieser Struktur angestrebt wird.*
- **Die DB AG sieht sich als ein Unternehmen, das allen Erwartungen des Kapitalmarktes gerecht wird. Wie steht es mit der Zahlung einer Dividende an den Eigentümer? Sind Überlegungen des Eigentümers bekannt, eine Dividendenzahlung zu verlangen?**  
*Die DB AG hat in den letzten Jahren erhebliche Nachsteuergewinne ausgewiesen. Üblich ist bei kapitalmarktorientierten Unternehmen eine Dividendenzahlung.*

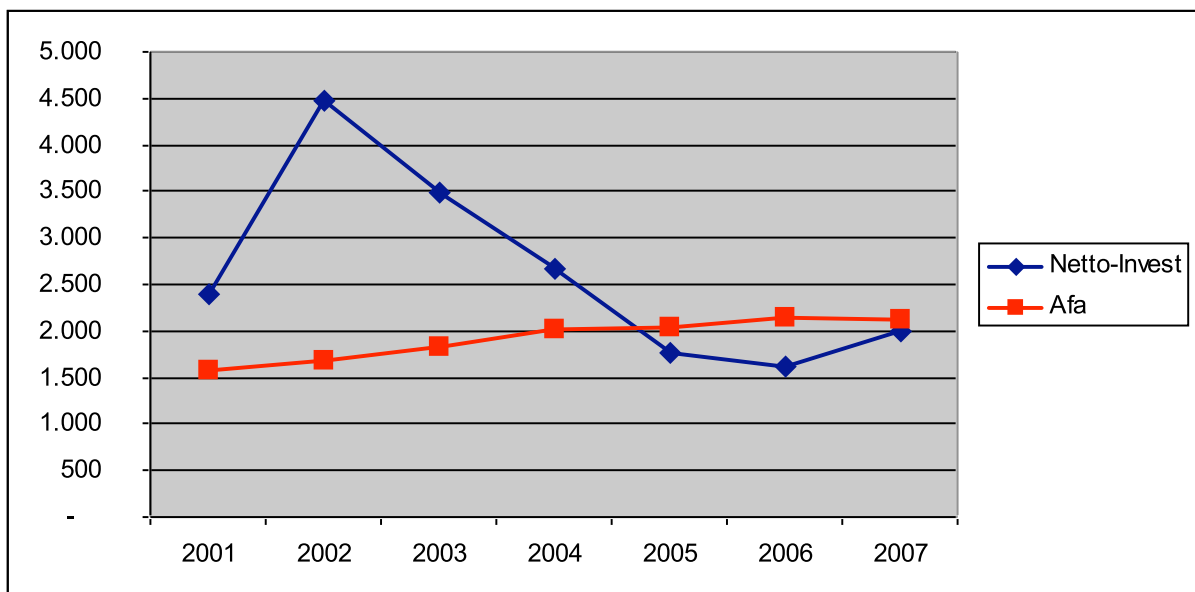
### Marktanteil SPNV

<sup>1</sup> Zukäufe der letzten Jahre waren  
November 2005 Bax Global (USA, Logistik) für 950 Mio. €  
Feb. 2006 Startrans (Hongkong, Logistik) für 83 Mio. €  
Jul. 2007 EWS (UK, Schienengüterverkehr) für 335 Mio. €  
Okt. 2007 Spantir (Spanien, Logistik) für 143 Mio. €  
Jan 08 Laing Rail (UK, Schienenpersonennahverkehr) für 67 Mio. €  
Apr. 08 Transfesa (Spanien, Logistik/Schienenlogistik - 55 % Anteil) für 135 Mio. €  
Jan 09 Romtrans (Logistik, Rumänien), Kaufpreis nach Medienschätzung 80 - 100 Mio. €  
Jan. 09 PCC (Polen, Schienengüterverkehr), Kaufpreis nach Medienschätzung 800 – 900 Mio. €)

- *DB AG hebt in ihren Darlegungen gern hervor, dass die Wettbewerber im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) inzwischen (2007) einen Marktanteil von 16,3 %<sup>2</sup> erreicht hätten. Dabei handelt es sich um die reine Zuleistung (Zugkilometer). Die Leistung im Personenverkehr wird stets und ausschließlich in Personenkilometer (Pkm) gemessen. Diese Größe ist beschämend gering: Der Anteil der Privaten Wettbewerber am SPNV betrug 2007, 13 Jahre nach der Bahnreform, nur 9,5 %<sup>3</sup>. Der Anteil Dritter am Personenfernverkehr ist vernachlässigbar.*

## Infrastruktur

- **Die DB AG hat in den letzten Jahren in den Eisenbahnsparten in Deutschland weniger investiert als abgeschrieben und die freiwerdenden Mittel im internationalen Logistikgeschäft investiert. Hat das Unternehmen diese Strategie 2008 fortgesetzt ?**  
*Ein Unternehmen, das wächst, muss eigentlich mehr investieren, als es abschreibt, um Kapazitäten für dieses Wachstum zu schaffen. Liegen die Abschreibungen hingegen höher als die Investitionen, desinvestiert das Unternehmen. Das bedeutet, es zieht Kapital ab. Die Deutsche Bahn zieht derzeit aus den Eisenbahnsparten in Deutschland Kapital ab und investiert dieses, zusammen mit den gesamten Gewinnen aller Konzerngesellschaften und den Einnahmen aus dem Verkauf des Tafelsilbers [z.B. Arcor, Aurelis-Immobilien, Scandlines, Eisenbahnreklame in die internationale Logistik.*



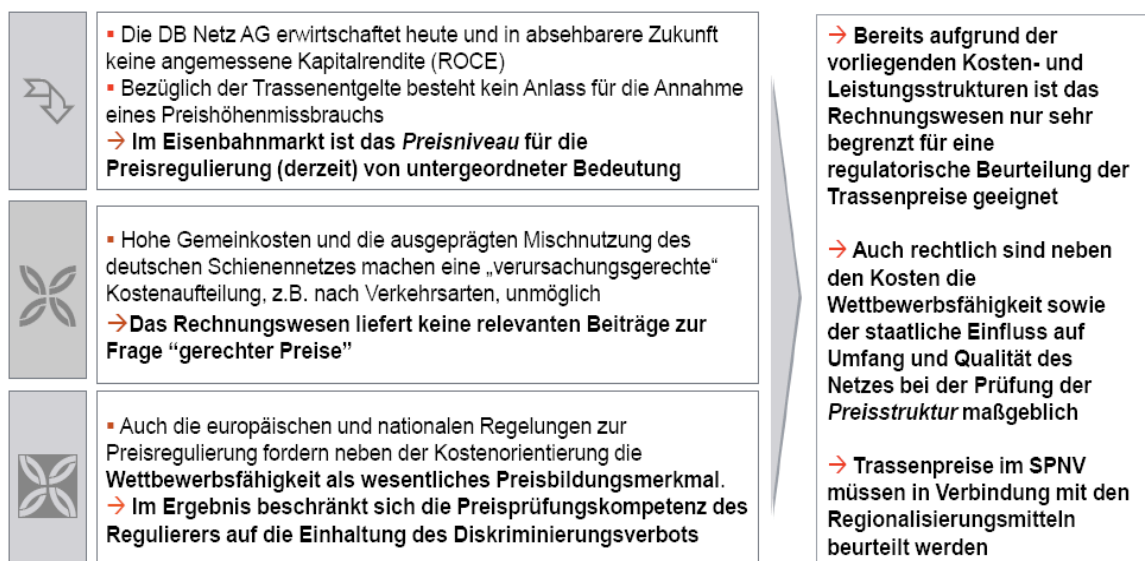
Werte in Mio. €

Quelle: Geschäftsberichte der DB - Gesellschaften (Netz, Bahnhöfe, Regio, Fernverkehr und Güterverkehr)  
Excel-Liste der einzelnen Werte: am Ende dieses Dokuments

<sup>2</sup> „DB Wettbewerbsbericht 2008“, S. 19

<sup>3</sup> „DB Wettbewerbsbericht 2008“, S. 20. - Bemerkenswert: Der Marktanteil der Wettbewerber für das Vorjahr, also für 2006, wird dort mit 8,9 % beziffert. Im „DB Wettbewerbsbericht 2007“ hingegen waren es für 2006 nur 6,7 %. 8,9 sind 133 % von 6,7.

- Wie hoch ist der Anteil der Spekulationsgewinne oder –verluste in dem Gewinn des Geschäftsfeldes Energie? – Wie werden diese bei der Ermittlung der Preise für Wettbewerbsbahnen berücksichtigt?**  
*Im Jahresabschluss der DB Energie GmbH (erstellt nach HGB – Standard) wird ein Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit mit 105,5 Mio. € ausgewiesen. Im Abschluss des DB Konzerns 2007 (Seite 43) wird für das Geschäftsfeld Energie, das weitgehend aus der DB Energie GmbH besteht, ein EBIT (nach IFRS – Standard) von 161 Mio. € ausgewiesen. Es steht zu vermuten, dass die Differenz von über 50 Mio. € weitgehend daher rührt, dass Gewinne aus laufenden Optionsgeschäften nach IFRS als Ergebnis darzustellen sind.*
- 2002 hat die DB AG ihre Bilanzierungsregeln so geändert, dass seither nur ein geringerer Teil der Instandhaltung als Kosten und ein größerer Teil als Investition gebucht wird – Können Sie die Ergebnismwirkung dieser veränderten Bilanzierung quantifizieren?**  
*Diese Änderung der Bilanzierungsregeln wurde auch von anderen Bahngesellschaften praktiziert, die im Anschluss an eine Privatisierung mehr Gewinn zeigen wollten, z.B. in Großbritannien und Neuseeland. Es geht dabei um die Sanierung von Streckenabschnitten, die entweder als Instandhaltung (d.h. kostenerhöhend, unmittelbar gewinnsenkend) oder als Investition (d.h. vermögenserhöhend, Kosten werden über Abschreibung auf 30 Jahre verteilt) wird. Die DB AG hat ausweislich des Jahresberichtes Instandhaltung 2005, Seite 4 in 2002 eine solche Änderung vorgenommen (die überraschenderweise nicht im Geschäftsbericht erwähnt wurde). Es ist nicht bekannt wie diese Änderung den Gewinnausweis der DB AG erhöht hat.*
- Die Studien des Bundesrechnungshofes (z.B. Bericht zur Instandhaltung der Bundesschienenwege nach § 88 BHO, Entwurf Feb. 2007, Seiten 4 und 14) legen nahe, dass bei der DB Netz AG erhebliche Instandhaltungsrückstände bestehen. Sind hierfür bilanziell Rückstellungen gebildet? Wie haben sich diese Rückstellungen in 2008 verändert?**  
*Der Bundesrechnungshof nennt unter Bezug auf den ersten Entwurf des Instandhaltungsberichtes 2005 der DB Netz AG einen kumulierten Instandhaltungsrückstand von 1,5 Mrd. €.*
- Nach wie vor kommuniziert die DB AG das Ziel einer kapitalmarktadäquaten Verzinsung des eingesetzten Kapitals auch für DB Netz AG und begründet damit auch die Anhebung der Infrastrukturentgelte (siehe Abb. nächste Seite). Wie lässt sich dieses Ziel rechtfertigen vor dem Hintergrund, dass ein Börsengang der Infrastruktur nicht geplant war und ist?**



Quelle: Verursachungsgerechte Kostenzuweisung bei der Kalkulation der Trassennutzungsentgelte, Vortrag Fried (DB AG), 3. Workshop Eisenbahnregulierungsrecht, 13.10.08

Die DB AG legt für den gesamten Konzern Ziele zur Kapitalverzinsung fest (WACC 8,9 %, Ziel-ROCE 10 % - siehe Geschäftsbericht der DB AG 2007, Seite 85). Dieses entspricht den am

*Kapitalmarkt üblichen Berechnungsmethoden. Bei der DB AG treffen diese Annahmen jedoch nicht zu: Der Bund als Eigentümer erwartet bislang keine Dividendenzahlungen – anders als am Kapitalmarkt üblich, wird ein Teil der Darlehen der DB AG zinslos gewährt – so etwas hat kein anderes kapitalmarktnotiertes Unternehmen. Schließlich finanziert sich die DB AG aufgrund ihrer faktischen Bundesgarantie für nur wenig mehr als den Zinssatz für Bundesanleihen (neueste Anleihe mit unter 5 % Zinssatz) – das sind 2 – 3 % weniger, als ein börsennotiertes Unternehmen mit einer mit der DB AG vergleichbaren Finanzlage aufwenden müsste. Aufgrund dieser einmalig günstigen Finanzierungsmöglichkeiten ist der Kapitalmarktbezug der DB AG zu hinterfragen.*

### **Anhang:**

Detailübersicht Nettoinvestitionen und Abschreibungen der Bahngesellschaften der DB AG →

		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
DB Netz AG	Nettoinvest	999	2.741	1.964	1.259	642	594	1.193
	Abschreibungen	761	864	871	938	959	986	990
DB Station AG	Nettoinvest	202	285	270	231	284	250	95
	Abschreibungen	90	97	109	115	121	132	133
DB Regio AG	Nettoinvest	479	666	524	551	332	353	395
	Abschreibungen	269	241	283	383	400	407	397
DB Fernverkehr AG	Nettoinvest	411	419	355	264	260	261	119
	Abschreibungen	317	315	371	340	347	372	366
DB Cargo AG / Railion	Nettoinvest	314	355	381	366	244	155	190
	Abschreibungen	136	154	195	237	219	236	237
Summe	Netto-Invest	2.405	4.466	3.494	2.671	1.762	1.613	1.992
	Afa	1.573	1.671	1.829	2.013	2.046	2.133	2.123

Werte in Mio. €

Quelle: Geschäftsberichte der DB - Gesellschaften (Netz, Bahnhöfe, Regio, Fernverkehr und Güterverkehr)