

Positionspapier

25.6.2009

Eisenbahninfrastruktur:

Nutzungsentgelte können und müssen drastisch reduziert werden

Alle politischen Kräfte in Deutschland bekennen sich zu dem Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Tatsächlich konnte der langjährige Abwärtstrend der Eisenbahnleistung seit einigen Jahren gestoppt werden. Das ist umso bemerkenswerter, als die Nutzungsentgelte für die Eisenbahninfrastruktur wesentlich stärker gestiegen sind, als die Inflationsrate. Angesichts der für 2008 vorgelegten Ergebniszahlen ist allerdings die Frage zu stellen, ob auch die DB AG das vorgenannte verkehrspolitische Ziel verfolgt.

In den letzten Jahren hat sich die Eisenbahninfrastruktur zu einer Haupteinnahmequelle des Konzerns entwickelt. Die Geschäftssegmente „Fahrweg Netze“ (Schieneninfrastruktur), „Fahrweg Personenbahnhöfe“ sowie das Geschäftsfeld DB Netze Energie tragen fast 40 % zum EBIT (Gewinn vor Zinsen und Steuern) des Konzerns bei¹. Dabei haben vor allem die Personenbahnhöfe aber auch das Netz in den letzten Jahren bemerkenswerte Gewinnsteigerungen erzielen können.

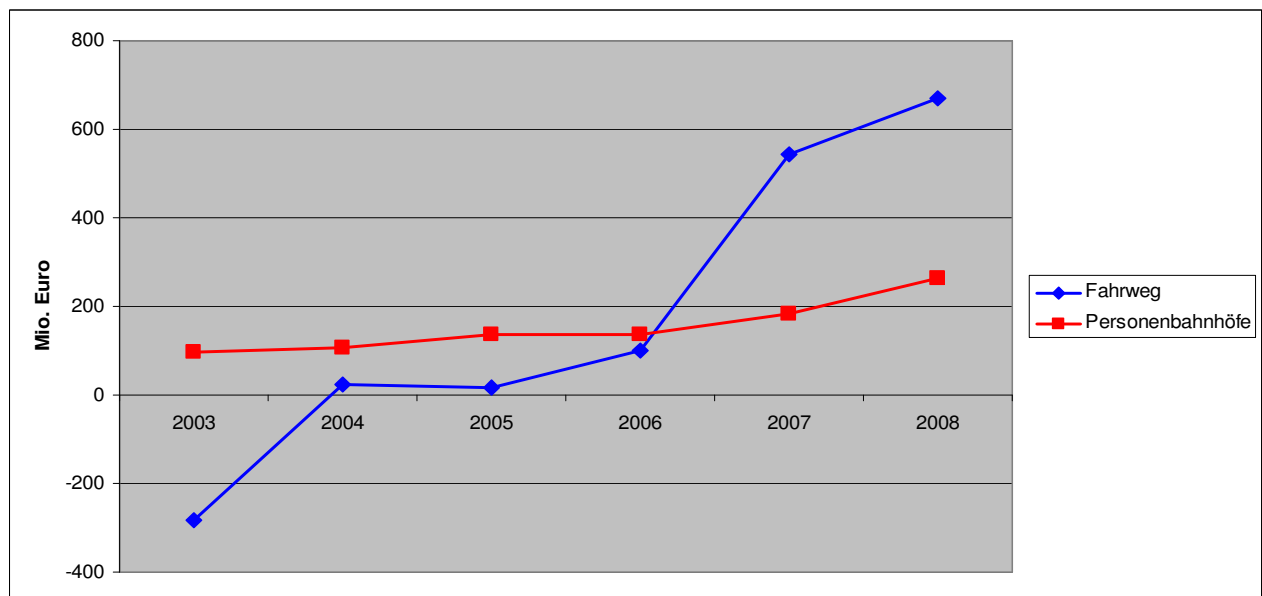


Abbildung 1: Entwicklung des EBIT (Gewinn vor Zinsen und Steuern) der Infrastruktursegmente des DB Konzerns, Quelle: Konzernabschluss der DB AG 2004 – 2008

¹ Einzelheiten: siehe NP Positionspapier v. 17.4.2009 „Bilanzkritik – Jahresabschluss 2008 der DB AG“
http://www.privatbahnen.com/component/option,com_sobi2/catid,39/Itemid,471/

Bei der Beurteilung der Gewinne der Infrastruktursparten ist zu berücksichtigen, dass die Gewinne in jedem Fall ausreichen müssen, um das erforderliche Kapital zu finanzieren. Aufgrund der hohen Kapitalbindung der Eisenbahninfrastruktur werden hier höhere Umsatzrenditen benötigt als bei Geschäften mit geringerer Kapitalbindung. Das bilanziell ausgewiesene Segmentvermögen für den Fahrweg beträgt ca. 22. Mrd. € und ca. 3 Mrd. € für die Personenbahnhöfe.

	Fahrweg	Pers.-Bhf.	Energie
Umsatz	4.375	992	n/a
Gesamterlöse	5.551	1.253	2.276
EBIT	670	262	74
Segmentvermögen	22.099	3.249	n/a
Segmentsschulden	2.926	341	n/a

Tabelle 1: Kennzahlen der Infrastrukturesegmente des DB Konzerns für 2008, in Mio. €.

Quelle: Konzernabschluss DB AG 2008

Die DB AG macht geltend, dass sie für dieses eingesetzte Kapital eine kapitalmarktadäquate Verzinsung erwirtschaften muss. Dieses Argument ist fragwürdig: Mehr als die Hälfte des Kapitals wird vom Bund bereitgestellt², teilweise in Form von Eigenkapital und teilweise als zinsloses Darlehen³. Bei den zinslosen Darlehen ergibt sich bereits aus der Bezeichnung, dass der Kreditgeber für diese Mittel keine Verzinsung erwartet. Hinsichtlich der Eigenkapitalverzinsung gibt es keine explizite Festlegung des Bundes. Allerdings hat der Bund in den vergangenen Jahren nie Dividenden von der DB AG gefordert oder erhalten⁴. Es ist deshalb politisch nicht begründbar, warum für die Eisenbahninfrastruktur, eine „kapitalmarktadäquate Verzinsung“ erzielt werden muss⁵,

Zudem stellt sich die Frage, warum der Bund als Eigentümer zulässt, dass der DB Konzern die Nutzungsbedingungen für die Infrastruktur durch Entgelterhöhungen laufend verschlechtert und damit der Erreichung der besagten verkehrspolitischen Ziele aktiv entgegenwirkt.

2 Das Eigenkapital der DB Netz AG betrug Ende 2007 6,6 Mrd. €, Personenbahnhöfe 1,5 Mrd. €, Energie 0,5 Mrd. € - Quelle: Jahresabschlüsse 2007 der DB Netz AG, DB Station AG und DB Energie GmbH

3 Die zinslosen Darlehen waren im Konzernabschluss der DB AG Ende 2008 mit 3,5 Mrd. € ausgewiesen. Dieses sind jedoch nur die abgezinsten Beträge, der Nominalwert liegt deutlich höher. Die Differenz von ca. 2,4 Mrd. € wird bei den passiven Abgrenzungen dargestellt. Wirtschaftlich betrachtet, repräsentieren diese beiden Positionen eine Finanzierungswirkung von knapp 6 Mrd. €.

4 Auch für die Straßeninfrastruktur verlangt bzw. erwirtschaftet der Bund keine Verzinsung

5 Zumal sie dauerhaft in der Dispositionsbefugnis des Bundes verbleiben muss (Art 87e Absatz 3 u. 4 GG).

Für die Regulierung der Eisenbahninfrastruktur als natürliches Monopol ist die Bundesnetzagentur zuständig. Aufgrund ihrer begrenzten Befugnisse ist sie jedoch nicht in der Lage, die Höhe der Entgelte, die die DB AG für die Infrastrukturnutzung verlangt, wirksam zu kontrollieren oder gar zu begrenzen. In den letzten Jahren sind die Preise deshalb stärker gestiegen als die Inflation, obwohl aufgrund fortwährender, z.T. vom Bund bezahlter Rationalisierung und einem hohen Anteil an Kapitalkosten⁶, eigentlich ein Preisrückgang zu erwarten gewesen wäre:

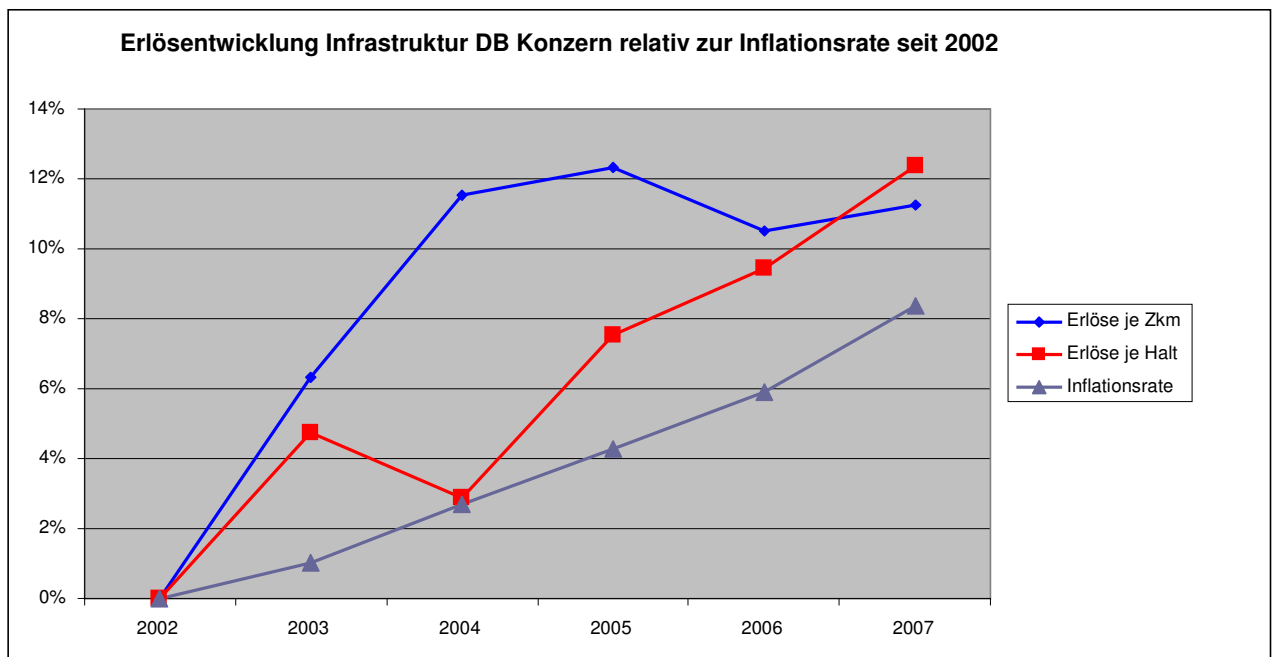


Abbildung 2: Erlösentwicklung der Infrastruktur im DB Konzern seit 2002 im Verhältnis zur Inflationsrate
Quelle: Einzelabschlüsse DB Station, Konzernabschluss der DB AG 2003 – 2008, Inflationszahlen Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes

Ein erheblicher Teil des Konzerngewinnes der DB AG der letzten Jahre beruht also auf einer hocheffizienten Ausbeutung des Infrastrukturmonopols. Verkehrlich hat diese Unternehmenspolitik zur Folge, dass die Wachstumspotenziale des Schienenverkehrs nicht ausgenutzt werden. Würde der Bund klarstellen, dass er für sein Eigenkapital und für die zinslosen Darlehen in der Eisenbahninfrastruktur keine Verzinsung erwartet, könnten die Infrastrukturgesellschaften mit deutlich geringeren Erlösen leben. Die DB Netz AG könnte in diesem Szenario ihre Trassenpreise signifikant senken. Eine kritische Prüfung der an die AG abzuführenden Konzernumlagen dürfte weiteres Einsparpotential erschließen. Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass die Nutzungsentgelte für die Trasse um einen zweistelligen Prozentsatz reduziert werden können.⁷

⁶ Einmal getätigte Investitionen unterliegen nicht der Inflation, entsprechend steigen die Kapitalkosten nicht mit der Inflation mit.

⁷ Der EBIT des Segmentes Fahrweg im DB-Konzern 2008 betrug etwa 670 Mio. €. Der Zinsaufwand für die Segmentsschulden von 3 Mrd. € (bei angenommenen 6 %) beträgt 180 Mio. €. Es verbleibt ein Gewinn von knapp 500 Mio. €. Bezogen auf Umsatzerlöse (!) von 4,4 Mrd. € könnten die Preise für Trassen und Nebenanlagen um über 10 % gesenkt werden.

Bei den Personenbahnhöfen läge das Potenzial für eine Preissenkung bei fast 20 %⁸.

Exkurs:

Das Gesetz erlaubt die Kalkulation einer marktüblichen Rendite⁹. Bei der DB Netz AG liegt sie derzeit bei ca. 5,5 %. Hier wird allerdings dafür plädiert, dass der Bund – wie in anderen europäischen Ländern - auf die Kalkulation einer Rendite für die Infrastrukturunternehmen verzichtet. Das hätte die oben beschriebenen Auswirkungen auf den Umsatz und somit auf die Trassenpreise, die den Umsatz generieren.

Die DB AG verhält sich betriebswirtschaftlich völlig rational. Sie beutet ihr Infrastrukturmonopol so gut wie möglich aus und investiert die Gewinne dort, wo sie zukünftig die vermeintlich höchsten Kapitalrenditen erwartet – in der internationalen Logistik. Im Ergebnis schadet dies jedoch dem System Schiene in Deutschland. Durch die hohen Preise für die Infrastrukturnutzung werden Nutzer abgeschreckt, die Attraktivität der Schiene verliert gegenüber der Straße, und die politisch gewünschten Verlagerungseffekte bleiben aus. Indem die Überschüsse weitgehend in eisenbahnferne Geschäfte investiert werden, wird die deutsche Eisenbahninfrastruktur geschwächt.

Es ist die Aufgabe der Regierung als Eigentümer der DB AG, die vereinbarten politischen Ziele bei der DB AG durchzusetzen. Es ist zu fordern, dass die Politik sicherstellt, dass die Infrastrukturgeschäfte der DB AG den politischen Willen des Eigentümers, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, umsetzen. Dies könnte unverzüglich geschehen, indem der Aufsichtsrat veranlasst, dass die DB AG ihre Renditevorgaben für die Infrastrukturgesellschaften korrigiert und die Nutzungsentgelte reduziert.

8 Der bereinigte EBIT des Segmentes Personenbahnhöfe 2008 im DB-Konzern betrug 210 Mio. €. Der Zinsaufwand für die Segment-schulden von 340 Mio. €. (bei angenommenen 6 %) beträgt 20 Mio. €. Es verbleibt ein Gewinn von etwa 190 Mio. €. Bezogen auf Umsatzerlöse (!) von knapp 1 Mrd. € könnten die Preise für Stationshalte um fast 20 % gesenkt werden.

9 Gem. § 14 Abs. 4 Satz 1 AEG ist das zu entrichtende Entgelt so zu bemessen, dass die entstehenden Kosten ..., zuzüglich einer Rendite, die am Markt erzielt werden kann“ ausgeglichen werden.