

# Eisenbahn und Verkehrswende in Deutschland

Vortrag bei Forschungszentrum für Sparkassenentwicklung  
Magdeburg, 5.10.2023

Prof Dr. Christian Böttger, HTW Berlin

# Gliederung

Ausgangslage

Politische Ebene

- Intermodale Wettbewerbsbedingungen
- Ordnungspolitik
- Investitionen
- Steuerung der DB AG

Situation der DB AG

Angekündigte Maßnahmen des Bundes

Erforderliche Maßnahmen

Backup

# Fakten zur Verkehrspolitik

Verkehrssektor verfehlt derzeit seine Sektor-Zielvorgaben deutlich  
Eisenbahn und ÖV unverzichtbar zum Erreichen der Klimaziele:

- Emissionen Verbrenner-PKW ca. 150 g THG/km
- E-Auto heute mit ähnlichen Emissionen (abhängig von Annahmen)
- Bahn Fernverkehr verursacht ca. 30 g THG/pkm, SPNV ca. 55 g THG/pkm
- Emissionen LKW ca. 115 g THG je km
- Emissionen Bahn im GV ca. 20 g THG je THG

# Fakten zum Eisenbahnverkehr

Marktanteil der Schiene im Personenverkehr seit Jahren bei ca. 9 % (+ 7 % ÖPNV)

Marktanteil der Schiene im Güterverkehr liegt seit Jahren bei ca. 18 %

Betriebsleistung auf dem Netz steigt seit 20 Jahren um ca. 0,75 % p.a.

Marktanteil Dritter im Regionalverkehr ca. 30 %

Marktanteil Dritter im Schienengüterverkehr ca. 55 %

Pünktlichkeit der Bahn verschlechtert sich seit Jahren in allen Segmenten

Wirtschaftliche Lage der DB AG verschlechtert sich seit Jahren

Produktivität der DB Gesellschaften sinkt seit etwa 10 Jahren massiv

# Politischer Rahmen – intermodaler Wettbewerb.

Eisenbahn hat in den letzten Jahren trotz schwieriger Bedingungen den Marktanteil gehalten

Politik scheut (parteiübergreifend) ernsthafte Eingriffe bei den Rahmenbedingungen (z.B. CO<sub>2</sub>-Preise, Reduktion der Subventionen für PKW und Luftfahrt)

Eisenbahn leidet zudem unter stetiger Verschärfung von technischen und betrieblichen Regelwerken

# Politischer Rahmen – Ordnungspolitik

Marktmodell im Schienengüterverkehr funktioniert weitgehend

- Wettbewerber mit Marktanteil von fast 60 %
- DB Cargo hoch defizitär
- Einzelwagenverkehr als natürliches Monopol mit hohen Verlusten, Marktmodell ??

Marktmodell im Regionalverkehr lange erfolgreich, mit zunehmenden Problemen

- Betreiber weitgehend defizitär (Personalmangel, Risikoverteilg)
- Risikoverteilung mit Infrastruktur belastend (Netz haftet nicht für Schlechtleitung)

Fernverkehr bislang ohne (grundgesetzlich vorgesehenen) gesetzlichen Rahmen

- Wettbewerb bislang nur in kleinen Nischen
- Keine Vertragsbeziehung zwischen Bund und DB Fernverkehr

# Politischer Rahmen – Investitionen

Mit der Bahnreform war vorgesehen, dass DB AG das bestehende Netz finanziert, Zuschüsse des Bundes waren nur für Neu- und Ausbauprojekte vorgesehen

Vor 20 Jahren stellte der Bund noch ca. 4 Mrd. € jährlich zu Verfügung

2005 Reduktion der Mittel auf ca. 1,5 Mrd. €, seit 2018 Anstieg auf 3 Mrd. €

Finanzbedarf der Schiene 140 Mrd. € (dringliche Projekte des BVWP 90 Mrd. €, Deutschlandtakt 50 Mrd. €), Projekte Güterverkehr vermutlich weitere 30 Mrd. €

Weitere Probleme Personalmangel und NIMBYismus

2007 (Kontext Börsengang) setzte die DB AG durch, dass der Bund auch einen Teil der Ersatzinvestitionen finanziert – inzwischen Finanzierung fast vollständig durch Bund

Jahrelang wurde in Berichterstattung der DB behauptet, Zustand der Infrastruktur sei gut – wurde stets vom Eisenbahnbundesamt bestätigt

Jüngst hat die DB ihr Narrativ geändert, der Zustand des Schienennetzes sei schlecht

# Politischer Rahmen – Steuerung der DB AG

Bund als Eigentümer steuert die DB AG schlecht (siehe auch Rechnungshof)

Zugriff juristisch nur über Aufsichtsrat möglich, dieser wird politisch besetzt, durchschnittlich verbleiben Aufsichtsräte < 2,5 Jahre

Der Mangel an effizienter Steuerung gibt dem Management der DB AG großen Spielraum, der in den letzten zwei Jahrzehnten intensiv genutzt wurde

In der Bahnreform 1994 war eine klare Trennung vorgesehen zwischen dem Bund als Eigentümer und als Vertragspartner der DB AG – diese Trennung wird zunehmend aufgehoben – Steuerung immer unklarer



# Situation der DB AG - Überblick

Mehr als die Hälfte des Konzernumsatzes entfällt auf bahnferne Geschäfte, die überwiegend defizitär sind

Bahnsparten in Deutschland befinden sich in schwieriger Lage

Produktivität in allen Bahnsparten über die letzten zehn Jahre deutlich gefallen

DB hat Narrativ hinsichtlich Netzzustand ggü. Politik und Medien jüngst geändert

Konzern ohne zusätzliche Hilfen des Bundes finanziell nicht stabil

# Situation der DB AG - Infrastruktur

Die Bestandsinfrastruktur der DB AG altert seit Jahren

Die Netznutzung (Menge der Züge) steigt seit Jahren langsam, aber stetig an

Die Infrastruktur ist kaum gewachsen (Trassen-km je Strecken-km + 15 % seit 2003)

Struktur der Netznutzung hat sich verändert

- Güterverkehr: weniger Montanverkehr , mehr Kombi. Verkehr (auf Hauptachsen)
- Regionalverkehr: mehr Nachfrage im Zulauf zu großen Städten

Infrastruktur wurde nicht weiterentwickelt

→ Überlastete Infrastruktur ist wohl Hauptursache für Pünktlichkeitsrückgang

# Situation der DB AG - Sparten

Mehr als die Hälfte des Konzernumsatzes entfällt auf bahnferne Sparten:

- Schenker (Spedition/Logistik): über 20 Mrd. Umsatz, derzeit hoch profitabel
- Arriva (Bus und Bahn im Ausland): kaum je profitabel, 2 Mrd. Verlust seit 2019
- DB Ventures: ca. 30 Investments keine öffentliche Information zum Erfolg
- DB Internat. Op.: Betreiberverträge u.a. in Kairo, Delhi und Toronto, keine Infos
- DB Regio Bus: Umsatz ca. 1 Mrd. €, seit 5 Jahren tief in den roten Zahlen

Die Bahnsparten sind inzwischen kaum noch profitabel

- Infrastruktur: profitabel wegen garantierter Monopolgewinne (fast 1 Mrd. € EBIT)
- Fernverkehr: Ohne Corona Sonderwirkungen knapp in Gewinnzone
- Regio: Früher hoch profitabel, inzwischen in den roten Zahlen
- Cargo: seit Jahren hoch defizitär, keine Wende in Sicht
- Beteiligungen/Sonstige (incl. Holding): Stabil hohe Verluste, sehr intransparent

# Angekündigte Maßnahmen des Bundes

Zusätzliche Mittel für Investitionen (39 Mrd. € bis 2027)

Korridorsanierung mit vereinfachter Mittelfreigabe

Planungsbeschleunigungsgesetz (auch für Straße) in parlamentarischer Abstimmung

Gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft zum Anfang 2024

Stärkere Steuerung der DB AG durch den Eigentümer

..... aber

Neue DB-Steuerungsgruppe bislang nicht sichtbar

Neue Infrastrukturgesellschaft (vorerst ?) ohne Strukturreformen

Angekündigtes „Gute Schiene Gesetz“ auf 2024 verschoben

Keine baureifen Neubauprojekte, fehlende Planungsressourcen, Bürgerwiderstand

# Was sind die erforderlichen Maßnahmen ?

Verbesserung intermodaler Rahmenbedingungen

- Vollkostendeckung Straße anstreben (CO2-Preise, Maut ?), Subventionen beenden
- Subventionen für die Luftfahrt beenden (Zuschüsse, CO2 Preise, Steuerbefreiung)

Verstetigung der steigenden Investmittel

Sofortprogramm zur Nachwuchsgewinnung

Überprüfung und gg. Reform der Überregulierung der Schiene

Restrukturierungsprogramm bei der DB AG

- Verschlankung Overhead
- Dezentralisierung von Entscheidungen
- Verkauf der bahnfernen Sparten

# Backup

Organisation DB AG heute

Tochtergesellschaften

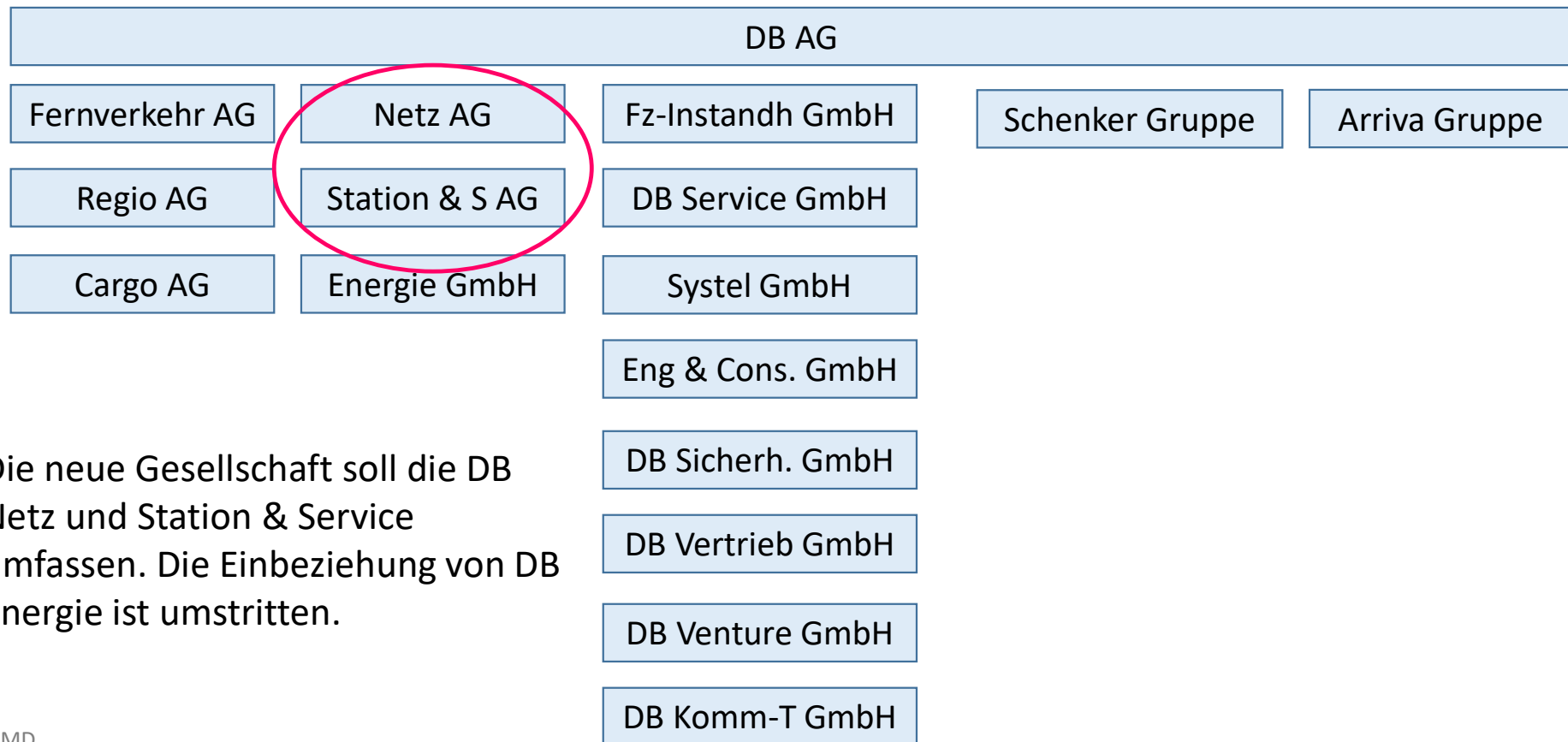
Finanzierung Infrastruktur heute

Besetzung DB AG Aufsichtsrat (Eigentümerseite)

Entwicklung Pünktlichkeit seit 2017

DB Netz AG – Veränderung Anlagenalter

# Heutige gesellschaftsrechtliche Struktur



Die neue Gesellschaft soll die DB Netz und Station & Service umfassen. Die Einbeziehung von DB Energie ist umstritten.

# DB – Servicegesellschaften

IFRS, 2019	Umsatz	Gewinn	Mitarbeiter
DB Kommunikationstechnik GmbH	369,1	9,5	2819
DB Sicherheit GmbH	191,9	1,78	2208
DB Systel GmbH	1108,2	0,36	4605
DB Systemtechnik GmbH	0,8	9,04	854
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH	165,2	4,77	488
DB Engineering & Consulting GmbH	543,7	22,9	4786
DB Zeitarbeit	0	12,8	1094
DB Job Service	0	-130,1	2266
HGB, 2021	Umsatz	Gew. n. St.	Mitarbeiter
DB Fahrwegdienste	450,6	13,6	3117
DB Services	905	33,8	10300
DB Bahnbau	654,2	9	3283
DUSS	88,4	9,8	628
DB Regionetz Infra	92,7	0,5	709

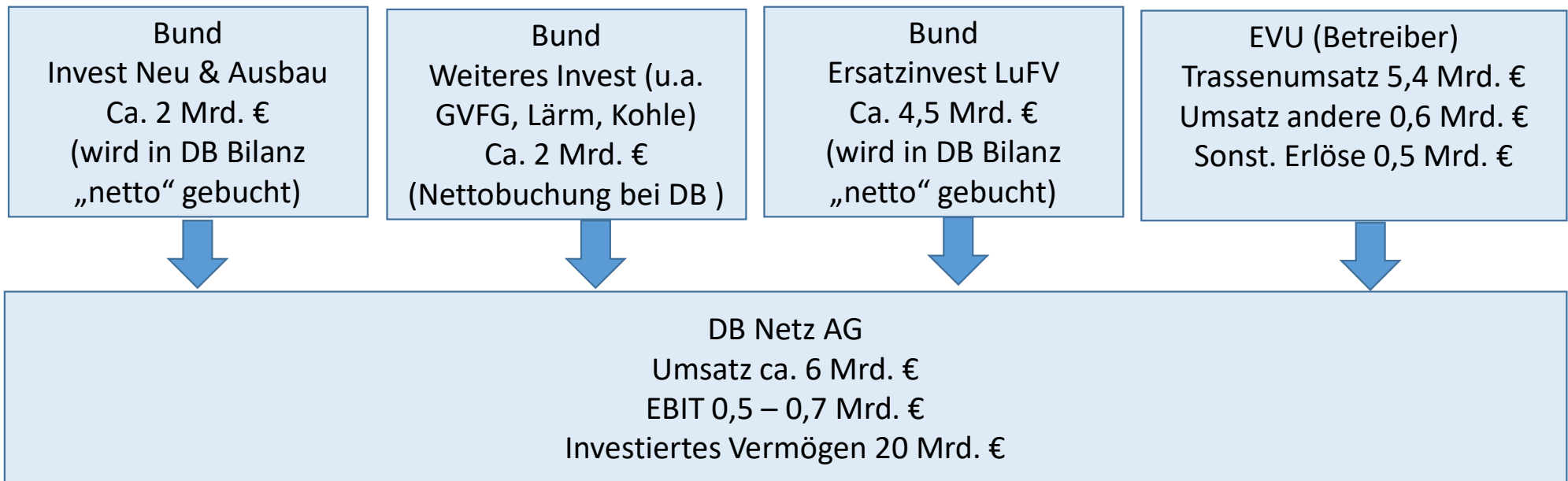
Quelle: IFRs Kleine Anfrage 19/23897B  
HGB Jahresabschluss 2021

Die DB AG hat zahlreiche Tochterfirmen, die Services für andere Konzerngesellschaften erbringen – einige davon fast ausschliesslich oder überwiegend für die Infrastruktursparten. Hierbei besteht i.A. interner Kontrahierungszwang

Die DB AG veröffentlicht wenig Zahlen zu diesen Gesellschaften  
2020 hat das Ministerium eine Kleine Anfrage beantwortet, inzwischen gelten die Zahlen als geheim



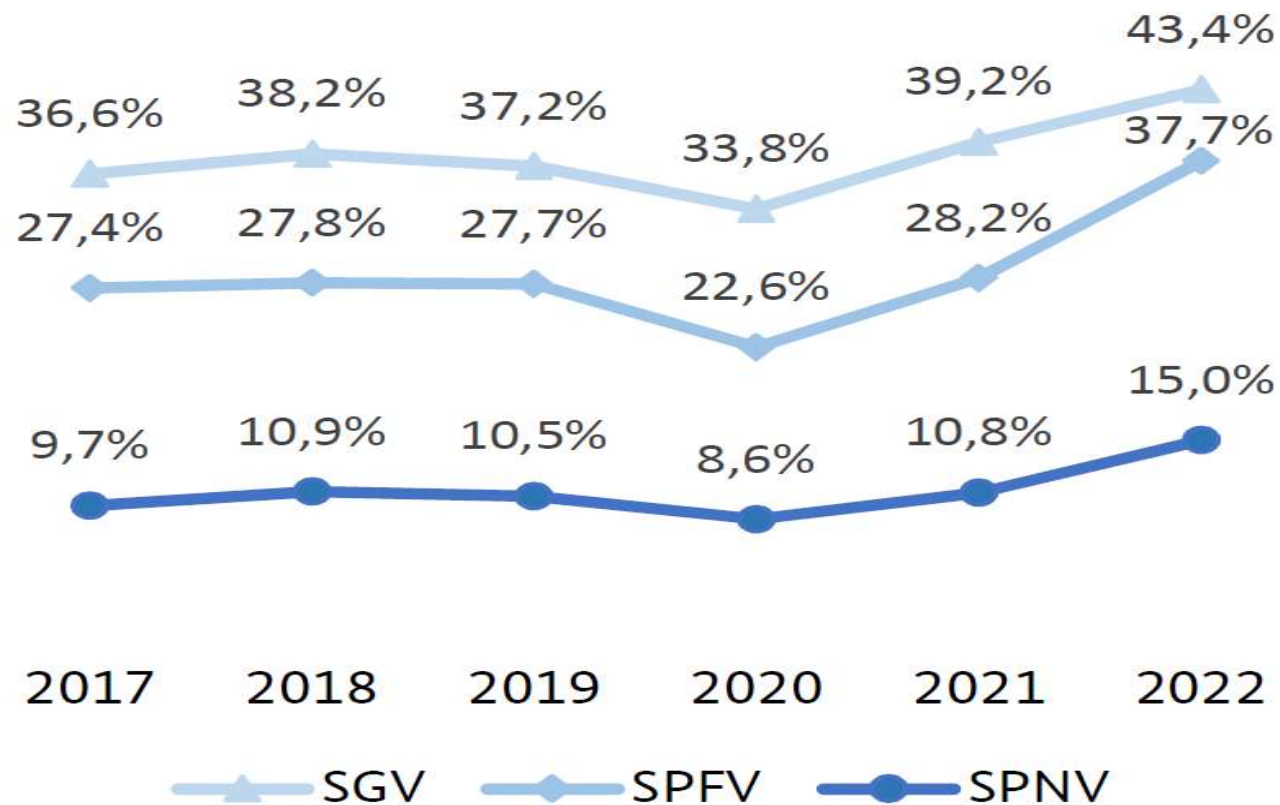
# Infrastrukturgesellschaften – Finanzierung



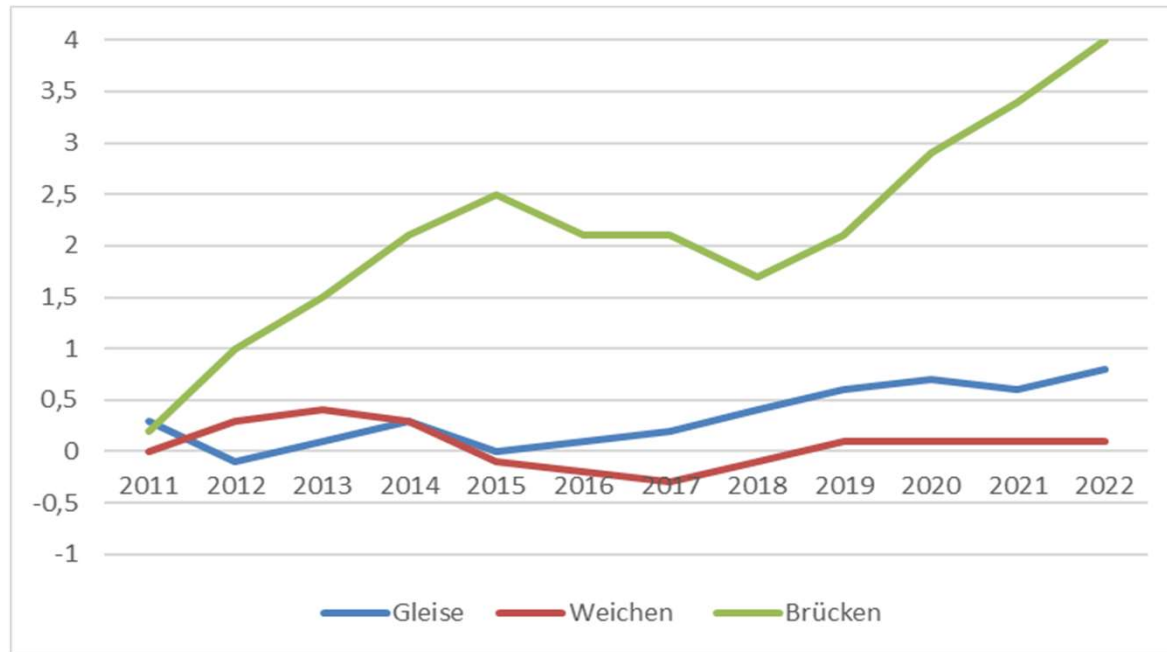
# DB AG – Aufsichtsräte seit 2013

		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Felcht	Wirtschaft (Ramsauer)								bis März					
Krummnow	Wirtschaft (FROG)										bis März			
Großmann	Wirtschaft (FROG)								bis Juli					
Dänzer-Vanc	Wirtschaft (Anwalt, SPD)					bis März								
Löschke	Wirtschaft					bis März								
Weiss	Wirtschaft					bis März								
Hengster	Wirtschaft (KfW)					ab März							bis 22	
Knorre	Wirtschaft (FDP, Landesmin.)					ab März								
Frenzel	Wirtschaft (FROG)					ab März			bis Juli					
Querner	Wirtschaft (HDI)										ab März		seit 22	
Mattheus	Wirtschaft (Anwältin)												seit 22	
Döring	MdB FDP				bis Juni									
Lühmann	MdB SPD				ab Juli								bis 22	
Kampeter	MdB CDU					ab Juli	bis Nov							
Rehberg	MdB CDU								ab Sept			bis Oktober		
S.Müller	MdB CSU								ab Juli	bis März				
C.Schmidt	MdB CSU									ab April			bis 22	
Ferlemann	MdB CDU										ab Okt		bis 22	
Gelbhaar	Mdb Grüne												seit 22	
Martin	Mdb SPD												seit 22	
Reuther	MdB FDP												seit 22	
Beus	BMF				bis Januar									
Steffen	BMF				ab März	bis März								
Schmalzl	BMF AL						ab Nov	bis Dez						
Holle	BMF AL								seit Jan	bis Dez				
Gatzer	BMF										Seit Feb			
Heitzer	BMW				bis Januar									
Santowski	BMW				Jan - Sep									
Zypries	BMW				ab September			bis Januar						
Beckmeyer	BMW PStS							ab März	bis April					
Wittke	BMW PStS								ab Juli		bis März			
Winkelmeier	BMW PStS										ab März			
Hajduk	BMW PStS												seit 22	
Scheuerle	BMV		bis Oktober											
Odenwald	BMV (ex ab 2018)		ab Oktober										bis Juli 22	
Beermann	BMV								ab April	bis Nov				
Zieschang	BMV									ab Dez		bis Sept		
Henckel	BMV												bis 22	
Puschel	AL Verkehr R-Pf												bis 22	

# DB Infrastruktur – Anteil verspäteter Züge



# DB Netz – Veränderung Anlagenalter



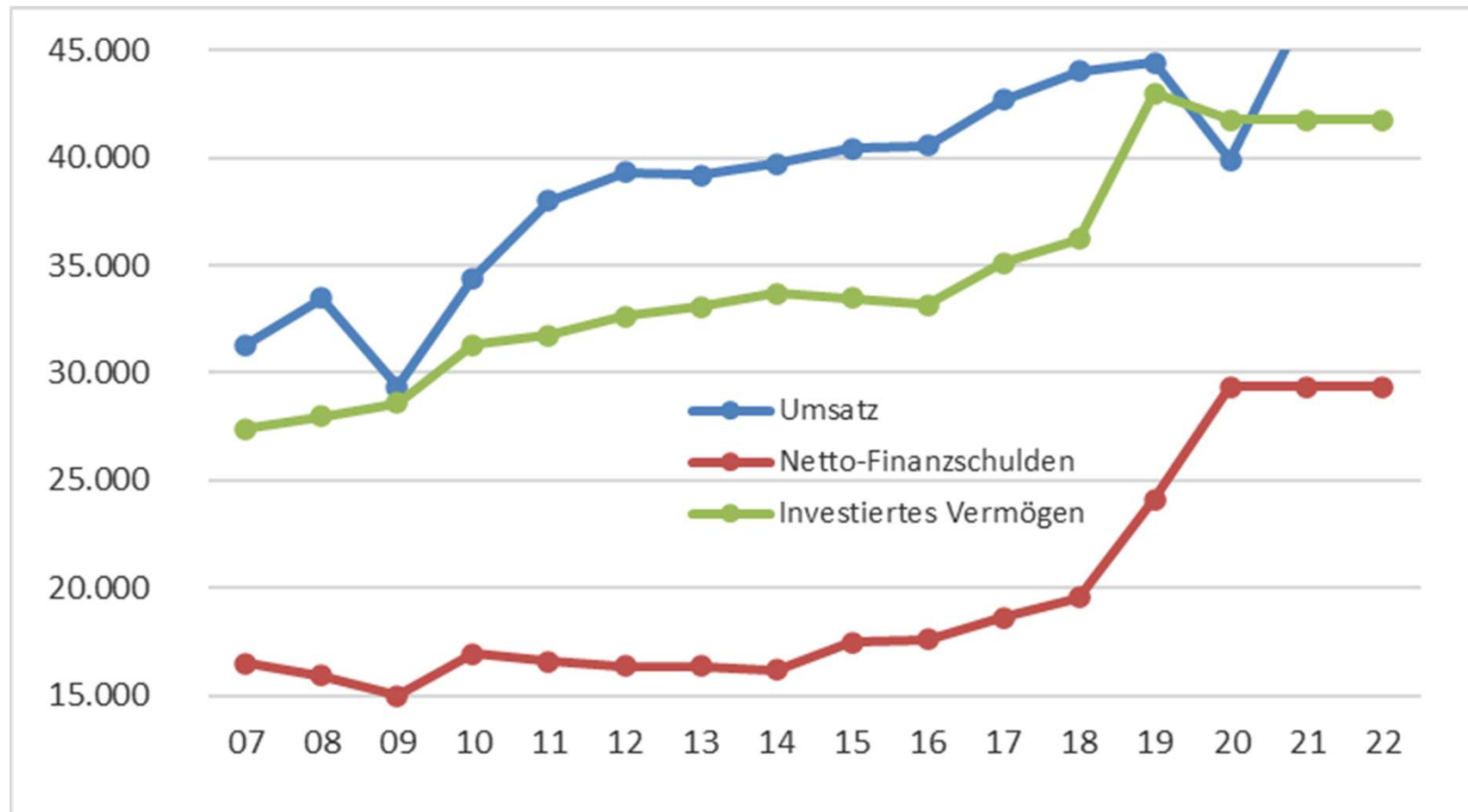
Quelle: Eigene Berechnung auf Basis IZB

Das Anlagenalter steigt seit vielen Jahren stetig an – aufgrund von Struktureffekten (alte Strecken werden stillgelegt, neue gehen in Betrieb) müsste es eigentlich sinken

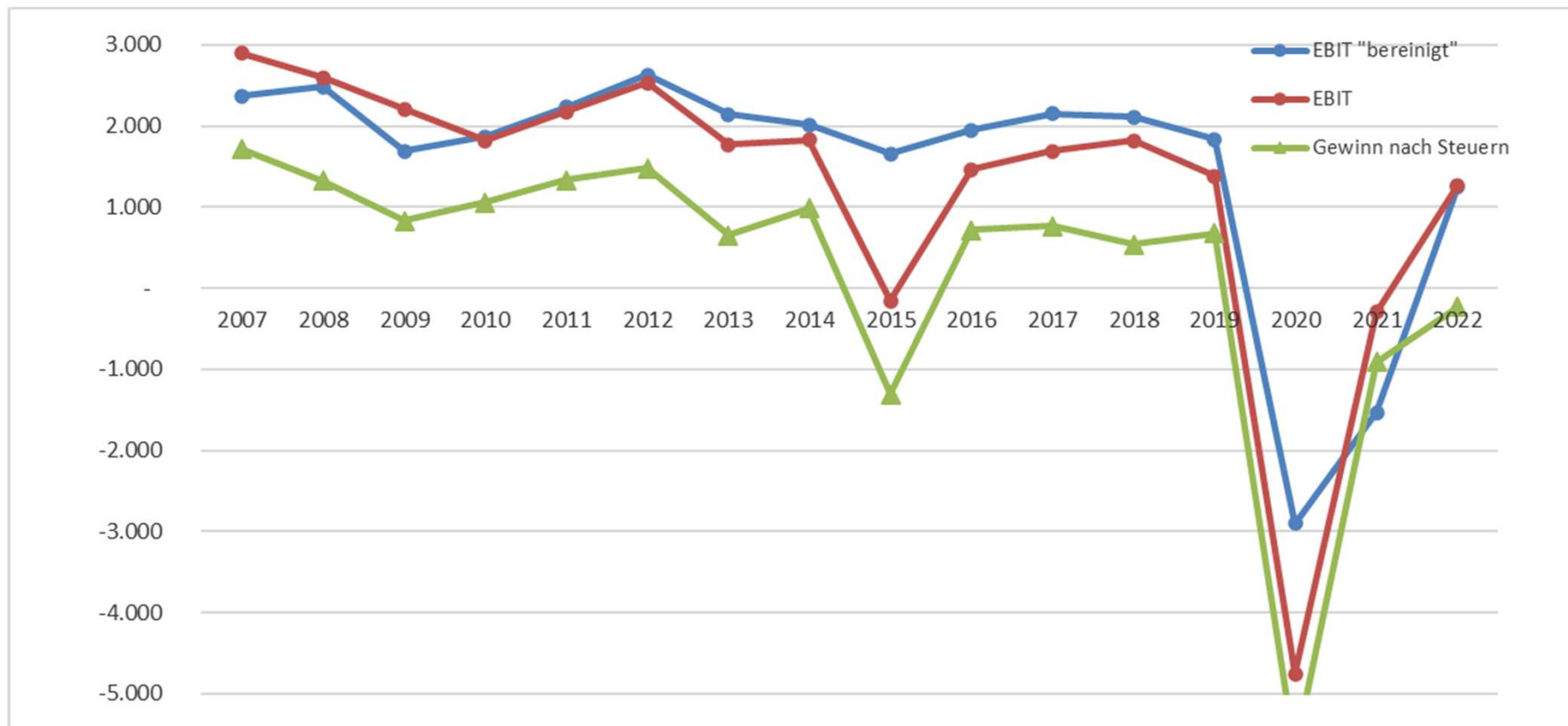
Die Werte werden von der DB AG jährlich im IZB berichtet

*Die Werte sehen nicht dramatisch aus – Aber: wenn z.B. alle Assets um in einem Jahr 0,1 Jahre altern, bedeutet das einen Wertverzehr von ca. 0,5 Mrd. €*

# DB AG – Umsatz u. Schulden



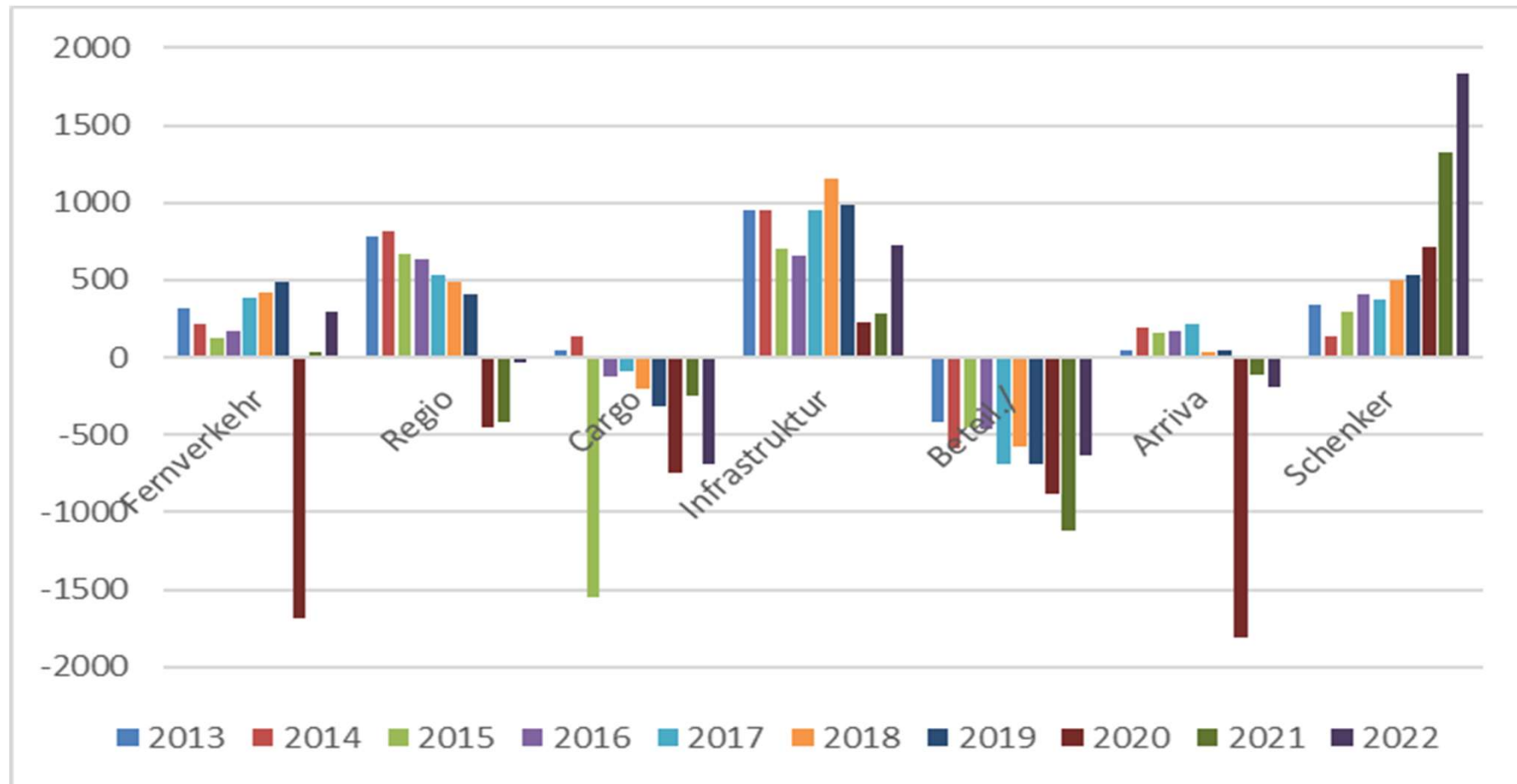
# DB AG - Gewinn



# Kennzahlen – Konzern

<b>EBIT (unbereinigt)</b>				
	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
Fernverkehr	485	-1.680	36	298
Regio	408	-455	-419	-31
darin Regio Bus	-46	-226	-170	-165
Cargo	-320	-741	-244	-685
Infrastruktur	987	227	284	725
Beteilig./Sonstiges	-684	-883	-1.118	-636
Arriva	45	-1.811	-113	-193
Schenker	536	711	1.323	1.835
EBIT gesamt	1.384	-4.757	-1.533	1.253
Zinsaufwand	655	615	528	351
Steuern	1	223	123	1.159
Jahresüberschuss	680	-5.707	-227	-911

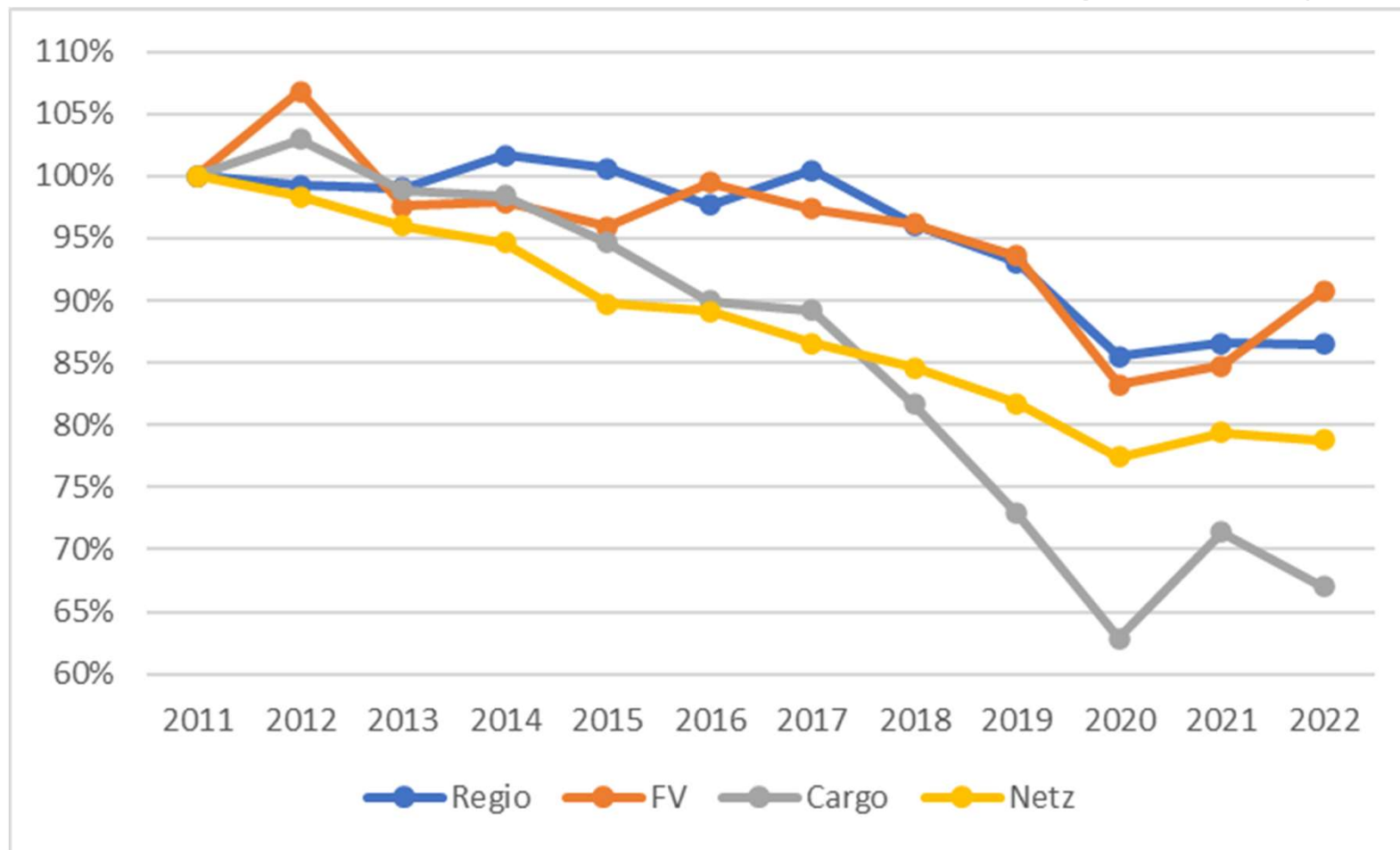
# DB AG – Segmentergebnisse



Quelle: DB AG Konzernabschlüsse, jeweils unbereinigtes EBIT



# DB AG – Produktivitätsentwicklung (zkm je VZP)



# 49 Euro Ticket

49 Euro Ticket benötigt jährlich 3 – 5 Mrd. € an Subventionen

Finanzierung nicht gesichert, Risiko Unterfinanzierung und Leistungskürzungen

Länder verkomplizieren Modell durch Zusatzangebote

Nach bisheriger Erkenntnis – auch aus 9 Euro Ticket – kaum Verlagerungswirkung

Profiteure sind überwiegend Bestandskunden, dabei vor allem Mittelschicht

Zusätzliche Nachfrage vor allem auf Strecken, die heute schon überlastet sind

Vereinfachung Ticketkauf positiv, aber nur relevant für Wenige

Erhöhung Komplexität bei Einnahmeaufteilung → mehr Bürokratie

Verkehrsbetriebe und –verbände bekommen künftig das meiste Geld vom Staat

→ weniger Fokus auf Kunden, statt dessen mehr Lobbyisten

# Strukturreform – Trennung von Netz und Betrieb

Trennung von Netz und Betrieb bietet Potenzial für Effizienzgewinn

Breite Unterstützung in der Branche (u.a. Bundesrechnungshof, Monopolkommission, Grüne, FDP, CDU, Fahrgast- und Wettbewerbsverbände, GDL)

Trennung ist keine Zauberlösung - die bestehenden Kapazitätsprobleme verschwinden nicht

Frage ist, ob bei der angeschlagenen DB AG eine solche Reform weitere Schäden verursacht

Im aktuellen Koalitionsvertrag wurde als Kompromiss die Schaffung einer „Gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft“ beschlossen.

Aktuell zeichnet sich ab, dass im Rahmen der Neugründung keine ernsthaften Reformen durchgesetzt werden können – DB Management und EVG haben sich durchgesetzt)

# Infrastrukturfond

Politisch wird ein Infrastrukturfond für die Eisenbahn angedacht, analog zu dem Fond für die Bundeswehr (siehe u.a. Endbericht Beschleunigungskommission)

Ein solcher Fond hätte drei Vorteile

- Zusätzliches Geld für Sanierung und Ausbau der Infrastruktur
- Administrative Vereinfachung
- Langfristige Mittelverfügbarkeit führt zu besserer Planbarkeit von Maßnahmen

Ein Teil der Mittel könnte durch den Verkauf von Schenker aufgebracht werden

Aus Haushaltssicht ist die Umgehung der Jährlichkeit der Planung problematisch (Haushaltsrecht als Königsrecht des Parlaments)

Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass Geldmittel allein nicht zu beschleunigter Projektabwicklung führen – Planungs- und Bauressourcen haben sich an das aktuelle Bauvolumen angepasst