

Bericht **des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur**

zur Verkehrsministerkonferenz am 4./5. April 2019 in Saarbrücken

TOP 5.4 Rendite-Ansätze von DB-Einheiten

Für den Eigentümer der Deutsche Bahn AG (DB AG) steht – wie im Koalitionsvertrag vereinbart – eine sinnvolle Maximierung des Verkehrs auf der Schiene und nicht die Gewinnmaximierung im Vordergrund. Die DB AG hat aufgrund der niedrigen Zinssätze ihre Renditeansätze für die einzelnen Geschäftsfelder in den letzten Jahren sukzessive reduziert.

Die Renditenansätze sind so kalkuliert, dass der Unternehmenswert des DB-Konzerns langfristig erhalten bleibt. So bleibt die DB AG in der Lage, Investitionen und Ersatzbeschaffungen zu gewährleisten, wirtschaftlich zu arbeiten und die Kapitalkosten zu verdienen.

Im Bereich Personenverkehr liegt der Rendite-Ansatz derzeit bei 9,0 %, im Bereich Infrastruktur bei 6,0 %. Konzernweit liegt die Gesamtkapitalrendite aktuell bei 5,8 % und damit unterhalb der Kapitalkosten von 6,8 % (d. h. die DB-Einheiten erwirtschaften mit den vorhandenen Rendite-Ansätzen ihre Kapitalkosten nicht).

Eine weitere Herabsetzung der Renditeansätze wäre wirtschaftlich schädlich und würde langfristige Investitionsentscheidungen des DB-Konzerns für die Maximierung des Verkehrs auf der Schiene gefährden.

Im Bereich der **Eisenbahnverkehrsunternehmen** der DB AG würden niedrigere Renditeansätze bedeuten, dass diese dann nur begrenzt bzw. nicht mehr in der Lage wären, sich an Ausschreibungen zu beteiligen sowie aus Eigenmitteln notwendige Investitionen und Ersatzbeschaffungen für die abzufahrenden Verkehre zu finanzieren. Weiterhin würde eine einseitige Einflussnahme des Bundes auf die DB AG, die Renditeansätze zu senken, eine diskriminierungsfreie Teilnahme an den Ausschreibungen für Verkehrsleistungen verhindern und zu einer Wettbewerbsverzerrung beitragen, während andere Wettbewerber diesem Mandat nicht unterliegen würden.

Die **Eisenbahninfrastrukturunternehmen** der DB AG (EIU) erhalten für Ersatz- und Ausbauinvestitionen in die Eisenbahninfrastruktur Zuschüsse des Bundes, z. B. aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II). Aus der LuFV II ergibt sich auch die Verpflichtung der EIU, einen Anteil der Investitionen aus Eigenmitteln zu finanzieren.

Die Renditeansätze der Infrastrukturunternehmen werden von der Bundesnetzagentur überwacht und jährlich im Rahmen des Infrastrukturzustandsberichtes durch einen Wirtschaftsprüfer testiert.

Die erwirtschafteten Erlöse der EIU fließen über Ergebnisabführungen an die DB AG und in Form einer Dividendenzahlung an den Bund vollständig wieder zurück in Infrastrukturinvestitionen. Durch die weitere Herabsetzung der Renditeansätze wären zum einen die Investitionstätigkeit aus Eigenmitteln und zum anderen der Finanzierungs-kreislauf der LuFV II gefährdet. Gleiches gilt für die in Aussicht genommene LuFV III mit einer Laufzeit ab dem Jahr 2020.

Die Forderung des Koalitionsvertrages, mehr Verkehre auf die Schiene zu bringen und nicht die Gewinnmaximierung in den Vordergrund zu stellen, steht durchaus mit der operativen Geschäftstätigkeit der DB AG und einem wirtschaftlichen Handeln im Einklang. Die erzielten Ergebnisse werden in mehr Züge, Personal sowie als Eigenmittelanteil in die Infrastruktur reinvestiert und tragen so zur Umsetzung der im Koalitionsvertrag formulierten Ziele bei.