



Was kostet und wer bezahlt die Schienen-Infrastruktur in Deutschland?

Hinweis: Gegenüber der Vortragsfassung vom 30.10.2012 wurde Folie 5 als „Zwischenfazit“ ergänzt. Außerdem wurden im Anhang erläuternde Back-Ups hinzugefügt, um das Gesamtverständnis zu erhöhen.

DB AG / DB ML AG

Vorstand Finanzen / Controlling

Dr. Richard Lutz

Berlin, 30. Oktober 2012

Ausgangssituation

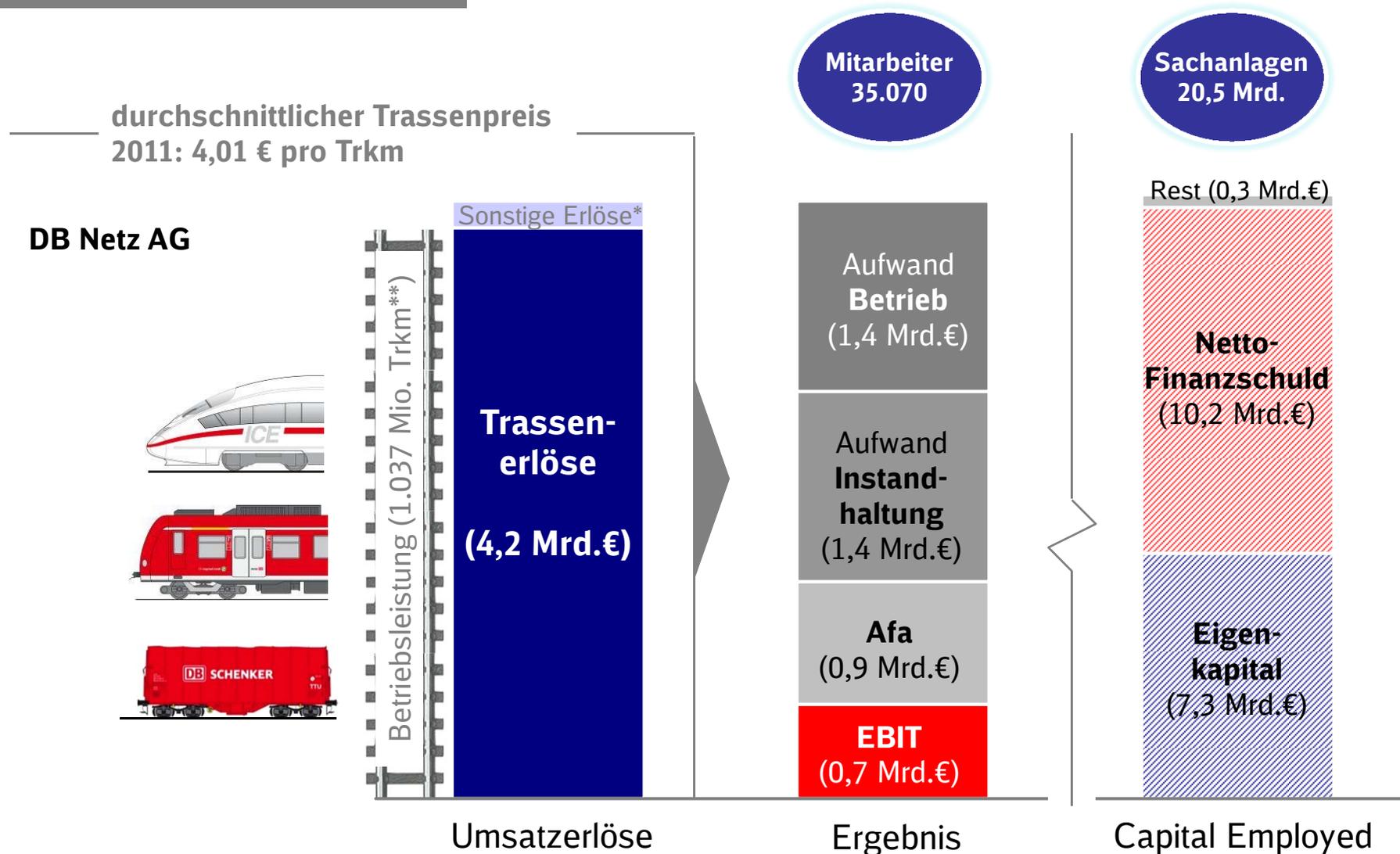
- ◊ **Kritische Grundhaltung bei Externen**
 - ◊ „keine Transparenz“
 - ◊ „Netz-Gewinne aus Subventionen“
 - ◊ „Aushöhlung durch EAV“
 - ◊ ...
- ◊ **Forderungen**
 - ◊ Trennung Infrastruktur/Betrieb
 - ◊ Kappung EAVs mit DB AG
 - ◊ Schärfere Regulierung
 - ◊ ...



Zielsetzung heute

- ◊ **Transparenz schaffen**
 - ◊ Laufende und investive Ausgaben
 - ◊ Finanzierungsmodell Bahnreform
- ◊ **„Big Picture“ Schiene verdeutlichen**
 - ◊ Staatliche Aufgaben
 - ◊ Unternehmerische Ausrichtung
 - ◊ Wettbewerbliche Verkehrsmärkte
- ◊ **... vor allem: Raum für Dialog!**
 - ◊ Herausforderungen der Zukunft
 - ◊ Worauf es jetzt ankommt

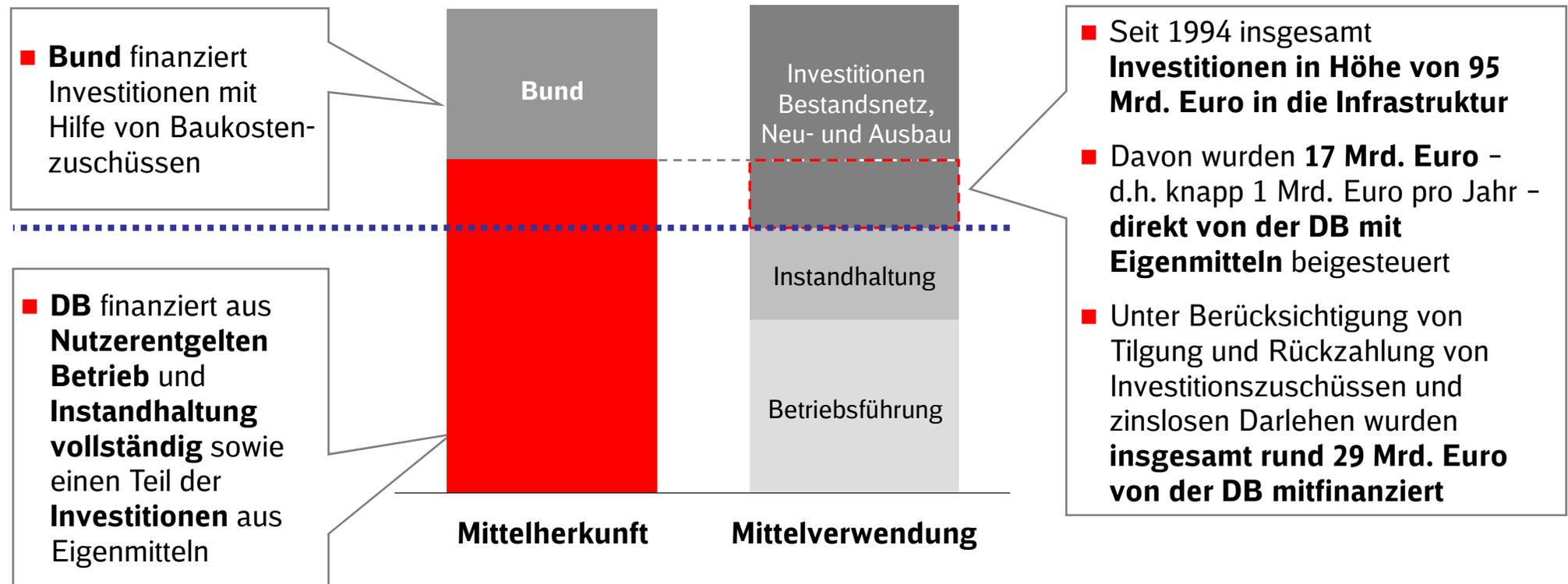
Der laufende Aufwand wird heute aus Trassenerlösen finanziert. Angemessene Renditen werden noch nicht erwirtschaftet.



*saldiert mit Aufwandsanteilen; ** Trkm = Trassenkilometer

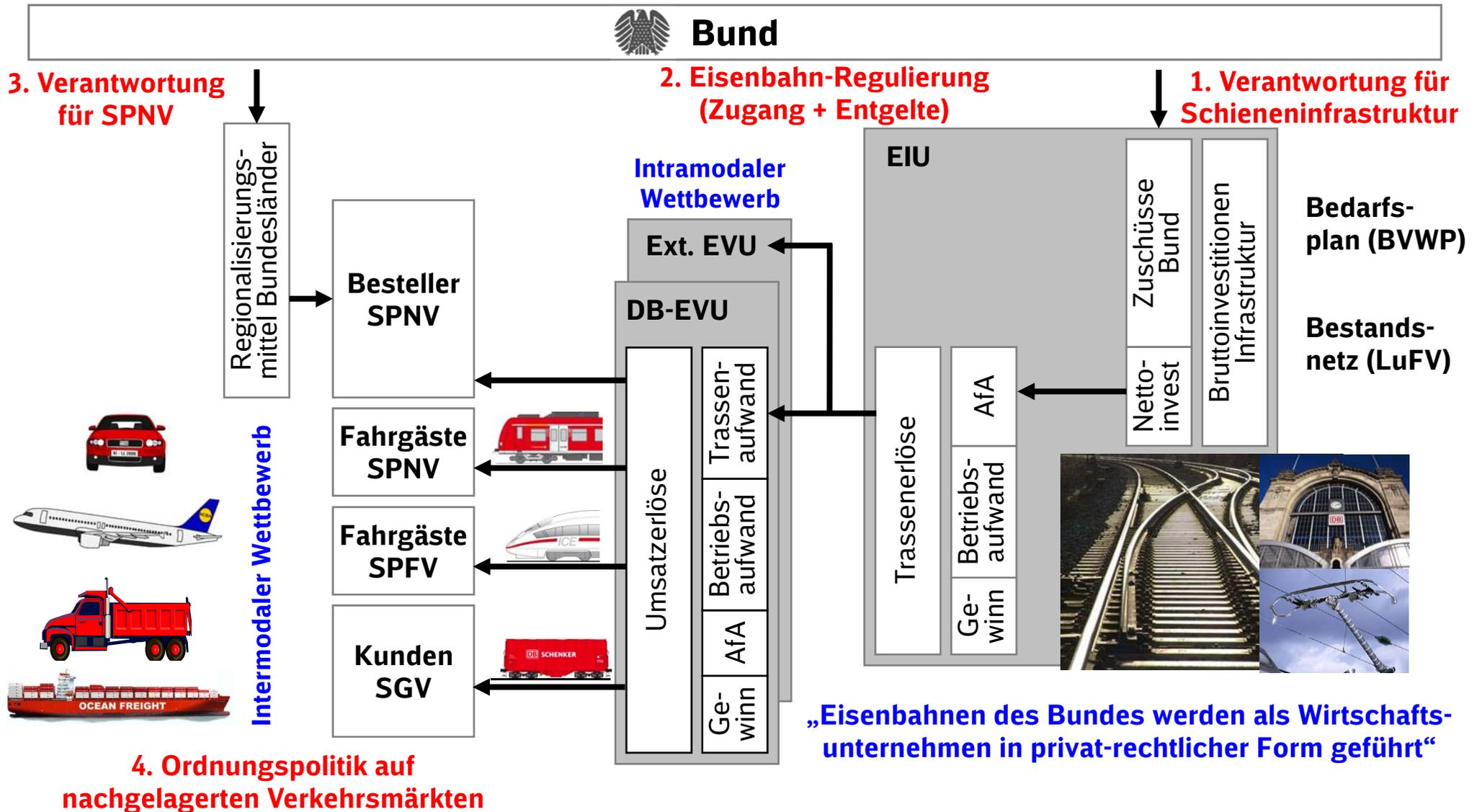
Die Bahnreform 1993/94 hat den Grundstein für eine unternehmerische Mitfinanzierung von Infrastrukturinvestitionen gelegt.

Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur



Die DB AG ist das **einzig funktionierende Public-Private-Partnership-Modell!**

Das „big picture“ ist wichtig: Die Infrastruktur muss in den Kontext von staatlichen Aufgaben, Wettbewerb und Verkehrsmärkten gestellt werden!



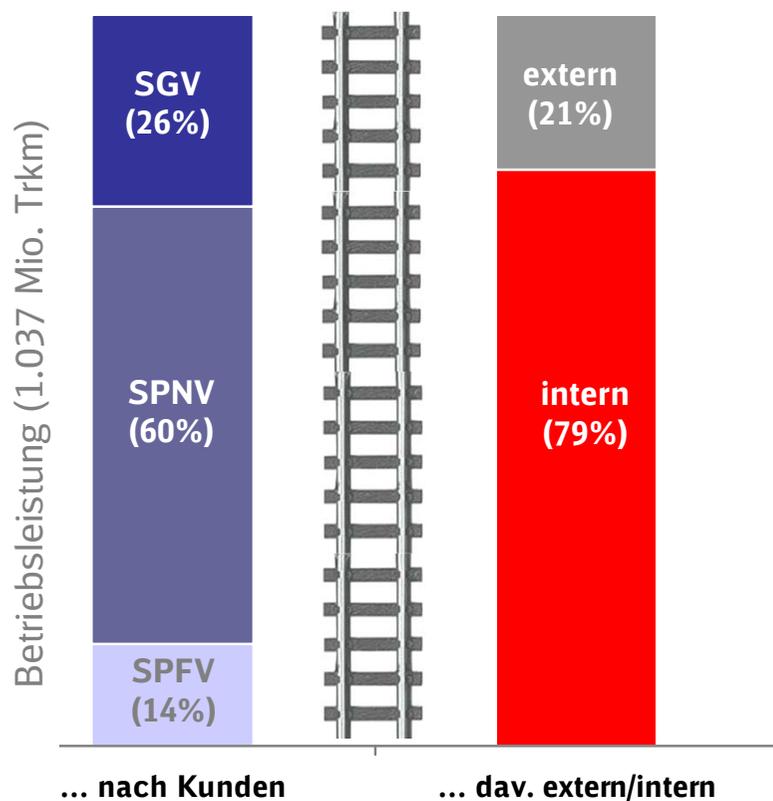
- **Die Bahnreform hat die Grundlage für eine private Mitfinanzierung von Infrastruktur gelegt.**
- **Auf dieser Basis beteiligt sich die DB bereits heute in erheblichem Maße an der Mitfinanzierung von Infrastruktur-Investitionen.**
 - Investive Eigenmittel 1994-2011 17,0 Mrd. €
 - Rückzahlung Zinslose Darlehen / Investitionszuschüsse (nominal) 1994-2011 12,0 Mrd. €
 - Gebundenes Vermögen (Capital Employed) am 31.12.2011 *(vgl. auch Folie 21)* 21,7 Mrd. €
- **Die DB tut dies** – entlang der Grundüberlegungen der Bahnreform – **in „unternehmerischem Interesse“ und in der Erwartung**, dass sich diese **eigenfinanzierten Investitionsanteile** zumindest langfristig **zurückverdienen lassen**.
- Trotz der hohen Kapitalbindung hat die DB die **Trassenpreise** mit Blick auf die Wettbewerbssituation des Verkehrsträgers Schiene auf den nachgelagerten Verkehrsmärkten nur sehr moderat angehoben.
 - Dieser ganzheitliche Blick ist ein **Verdienst des integrierten Konzerns**.
 - Verluste, Verschuldung und niedrige Verzinsungen wurden **vorübergehend** akzeptiert.
 - Auf dieser Basis lässt sich aber **kein nachhaltiges Geschäftsmodell** aufbauen. Perspektivisch muss die Infrastruktur ihre Kapitalkosten verdienen. Das ist auch in regulierten Sektoren unstrittig.

- ◊ **Transparenz, Offenheit und Dialogbereitschaft sind uns wichtig.**
- ◊ **Die Kern-Herausforderung für uns alle ist die Finanzierung der Infrastruktur.**
- ◊ **Irgendjemand muss die laufenden und investiven Infrastrukturkosten finanzieren: entweder der Staat oder die Nutzer. Einen „dritten Weg“ gibt es nicht!**
- ◊ **Ganzheitliches, übergreifendes und langfristiges Denken ist zwingend.**
- ◊ **Die DB ist nicht Teil des Problems, sondern Teil der Lösung. Wir sind bereit und in der Lage, unseren Beitrag zur Mitfinanzierung der Infrastruktur zu leisten.**
- ◊ **Deshalb werben wir für die Fortsetzung des investiven Engagements der DB ...**
 - ◊ **Unternehmerische Ausrichtung und integrierte Struktur (inkl. EAV) beibehalten.**
 - ◊ **Regulierung muss Zurückverdienen der Eigeninvestitionen ermöglichen.**
 - ◊ **Ordnungspolitik auf nachgelagerten Verkehrsmärkten muss im Blick bleiben.**
 - ◊ **Vollständige Finanzierungskreisläufe Schiene bei Bahndividende würden helfen.**

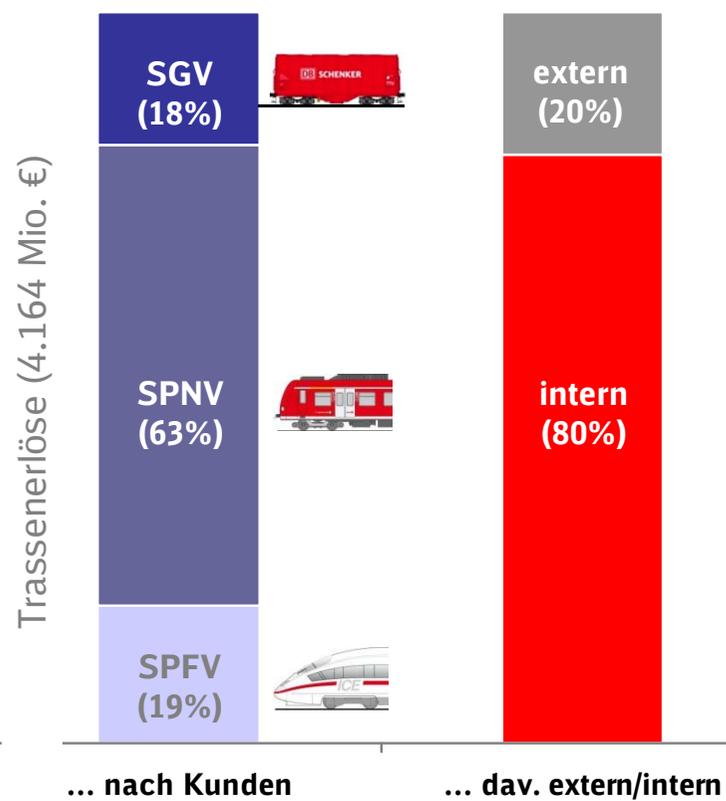
Vielen Dank!
Ich freue mich auf Dialog und Diskussion!



Leistungsdaten DB Netz AG 2011 (Mio. Trkm)



Umsatz DB Netz AG 2011 (Mio. €)



Back-up und Exkurs zu Folie 2, hier: Abbildung im Rechnungswesen.
Im Rechnungswesen werden Güter und Geldströme in verschiedenen Rechnungen dargestellt. Zusammenhänge sind teilweise komplex.

Ergebnisrechnung		Finanzierungsrechnung / Finanzströme				Bilanz			
Ergebnisentstehung		Geschäftstätigkeit		Investitionstätigkeit		Finanztätigkeit		Kapitalbindung	
Mrd. €		Mrd. €		Mrd. €		Mrd. €		Mrd. €	
Umsatz	4,4	Umsatz	+4,4						
- Aufwand	-2,8	- Aufwand	-2,8	Brutto-Investitionen	-5,1				
= EBITDA	1,6	Δ Working Capital	-0,3	- Invest-Zuschüsse	+4,3			Working Capital	-2,6
- Abschreibung	-0,9			= Netto-Invest	-0,8			Sachanlagen	20,5
= EBIT	0,7							= Capital Employed	17,9
- Zinsen	-0,4	- Zinsen	-0,4			+ Schuldenaufnahme	+0,2	Finanzschulden	10,2
- Steuern	-	- Steuern	-						
= Jahresergebnis	0,3					- Ausschüttung	-0,3	Eigenkapital	7,3
Ergebnisverwendung		= Cashflow	+0,9					Kapitalherkunft	

Zahlen beziehen sich auf die DB Netz AG (Ist 2011);
 Vorzeichen der Finanzierungsrechnung entspricht der Zahlungswirkung (positiv = Zufluss, negativ = Abfluss)

- Zwischen **Gewinnen** und **Investitionen** gibt es **Wechselwirkungen**.
 - Anreizfunktion: Ein Unternehmen investiert nur dann, wenn sich Investitionen unter Berücksichtigung von Renditeerwartungen und Risiko „rechnen“. Ohne zukünftige Rückflüsse bzw. Gewinne wird nicht investiert.
 - Finanzierungsfunktion: Sofern Gewinne nicht für Zinsen, Steuern oder Ausschüttungen verwendet werden, können sie zur Finanzierung von Investitionen herangezogen werden. Das zeigt die Finanzierungsrechnung. Dabei wird deutlich, dass dies „periodengleich“ passiert und nicht etwa erst in der Folgeperiode.
 - Beispiel DB Netz AG (2000-2011): Jahresergebnis von EAV = -1,0 Mrd. €, investive Eigenmittel = 9,9 Mrd. €.
- Bei hohem Investitionsbedarf und langen Investitionszyklen gibt es ein zeitliches Auseinanderfallen von Investitionsauszahlungen und zukünftigen Rückflüssen, das durch **Kapitalgeber** „überbrückt“ wird. Kapitalgeber geben „Geld jetzt“ gegen unsichere, aber höhere Zusagen des Unternehmens auf „Geld später“. Dabei unterscheidet man **Fremdkapitalgeber** und **Eigenkapitalgeber**.
- **Sofern der Bund alle Investitionen finanziert**, entsteht keine Kapitalbindung und auch kein Finanzierungsbedarf für Kapitalgeber. Gewinnansprüche entstehen für den Anteilseigner dann „lediglich“ aus dem unternehmerischen Risiko der Geschäftstätigkeit.
- Wenn die DB Netz AG Infrastrukturinvestitionen aus eigenen Mitteln mitfinanziert, dann darf das **Erwirtschaften von Gewinnen** nicht stigmatisiert werden, solange regulatorisch angemessene Renditen nicht überschritten werden.
- Das gleiche gilt für die **Gewinnverwendung**: Wer Gewinnabflüsse regulatorisch unterbinden will, untergräbt die Bereitschaft von Eigenkapitalgebern, sich an der (Mit-)Finanzierung zu beteiligen.

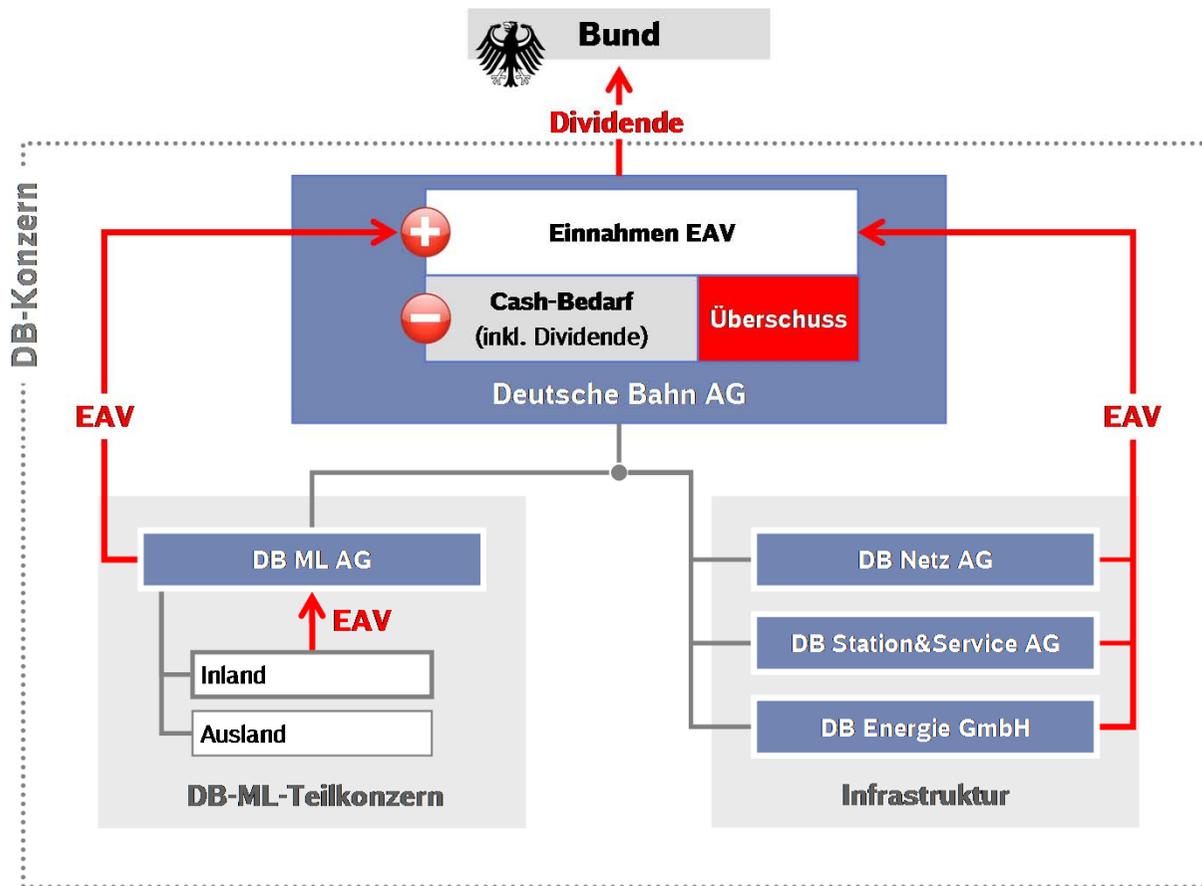
Exkurs zu Folie 2, hier: lange Reihen der DB Netz AG.

Die DB Netz AG hat trotz Verluste beträchtliche Eigenmittel investiert. Der Ergebnisabführungsvertrag hat die DB Netz AG nicht geschwächt, sondern gestärkt!



	in Mio. €	HGB										IFRS	Summe 2000-2011	
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010		2011
Investitionen	Bruttoinvestitionen	3.873	4.402	6.731	6.235	4.092	4.017	4.402	4.420	4.619	4.609	4.970	5.129	57.499
	- Zufluss BKZ / ZD	3.572	4.310	4.664	4.756	3.117	3.396	3.313	3.910	3.703	4.117	4.322	4.378	47.558
	Eigenmittel	301	92	2.067	1.479	975	621	1.089	510	916	492	648	751	9.941
	- nachrichtlich Afa	799	762	864	903	965	989	1.019	955	918	894	902	889	10.859
Ergebnisrechnung	EBIT	210	-48	-353	-171	23	19	133	495	641	539	576	710	2.774
	Zinsen	-142	-138	-212	-159	-257	-275	-305	-324	-334	-264	-356	-382	-3.148
	operatives Ergebnis nach Zinsen	68	-186	-565	-330	-234	-256	-172	171	307	275	220	328	-374
	sonstige Ergebnisbestandteile	-858	5	17	6	10	-11	-32	-31	34	476	-181	-29	-594
	Jahresergebnis vor EAV	-790	-181	-548	-324	-224	-267	-204	140	341	751	39	299	-968
	Erträge aus Verlustübernahme	790	181	548	324	183	260	212				44		2.542
	Verluste aus Gewinnabführung									-146	-338	-768		-307
Kapitalerhöhungen DB AG						600					620			1.220
Bilanz	Gesamtkapital (CE)	10.020	9.546	11.472	12.576	15.238	16.018	16.484	17.124	16.842	16.983	17.599	17.905	
	- dav. Anlagevermögen SAV/IAV	16.778	17.091	19.386	20.467	20.887	19.857	19.934	21.162	21.327	21.008	20.701	20.463	
	Gesamtkapitalverzinsung (ROCE)	2,1%	-0,5%	-3,1%	-1,4%	0,2%	0,1%	0,8%	2,9%	3,8%	3,2%	3,3%	4,0%	
	Eigenkapital	4.427	4.423	5.113	5.115	5.091	5.700	5.730	6.533	6.588	6.599	7.318	7.344	
	Netto-Finanzschulden	2.373	1.916	3.811	5.082	9.917	10.075	10.497	10.322	9.974	10.093	9.976	10.235	
	- dav. Barwert Zinslose Darlehen					3.515	3.544	3.507	3.465	3.416	3.184	2.840	2.045	
Gearing	54%	43%	75%	99%	195%	177%	183%	158%	151%	153%	136%	139%		

2.203



EAV-Zuflüsse 2006-2011 bei DB AG ...

aus DB ML:	4,1 Mrd. €
aus EIUs:	1,7 Mrd. €

Anmerkungen

- Verlustvorträge DB AG 31.12.11:
 - Körperschaftsteuer 16,1 Mrd. €
 - Gewerbesteuer 15,3 Mrd. €
- Ertragsteuerbelastungen DB:
 - „normal“ 30,5 %
 - Organkreis DB AG 12,2 %
- Etablierung eines inländischen Organkreises mit Organträger DB AG.
 - Beherrschungsverträge
 - Ergebnisabführungsverträge
- Vertragskonzern erleichtert die integrierte Führung des Konzerns.
- Entherrschung für regulierungsrelevante Sachverhalte (Zugang, Trassenentgelte) ist sichergestellt.
- „Schütt-aus-Hol-zurück-Verfahren“ via Kapitalerhöhungen (Finanzkreislauf DB Konzern) in Vorbereitung.

- These: „**Um eine auskömmliche Finanzierung des Netzes zu garantieren und einen weiteren Substanzverlust zu verhindern, muss es für die Zukunft das Ziel sein, Gewinnabflüsse aus der DB Netz AG unmöglich zu machen.**“
 - Vorwurf in Bezug auf Vergangenheit: Gewinne des Netzes sind über den EAV aus der Infrastruktur abgeflossen und dienten zur Finanzierung von Auslandsinvestitionen.
 - Erwartung in Bezug auf Zukunft: Gewinne des Netzes, die nicht abfließen, führen zu zusätzlichen Investitionen.
- Der **Ergebnisabführungsvertrag** hat die DB Netz AG nicht geschwächt, sondern gestärkt. Bis Ende 2011 sind zusammen mit den Kapitalerhöhungen der DB AG 2,2 Mrd. € ins Netz geflossen.
- Die Formel „**weniger Ausschüttung bzw. Gewinnabführung = mehr Investitionen**“ klappt nicht.
 - Wenn und solange die finanzwirtschaftliche Stabilität und Bonität eines Unternehmens nicht gefährdet ist, hat die Frage der Gewinnverwendung keinen Einfluss auf die Investitionsentscheidung.
- Die **Kappung des Ergebnisabführungsvertrags** würde die Mitfinanzierung in Frage stellen:
 - Zusätzliche Steuerbelastung für das Gesamtsystem von rund 0,6 Mrd. € bis 2016.
 - Werthaltigkeit des (Eigen-)Kapitalengagements der DB AG bei den EIUs in Frage gestellt. Buchwerte = 9,3 Mrd. €, davon DB Netz AG = 7,3 Mrd. €.
 - Wegfall Beherrschungsverträge macht integrierte Führung (inkl. konzernweiter Arbeitsmarkt) deutlich schwerer bzw. praktisch unmöglich.

Mittelbedarf
p.a.

Zwei denkbare Finanzierungsmodelle für die Infrastruktur

laufender
Aufwand
(ohne Afa)

Betriebs-
führung

Instand-
haltung

Ersatz-
investitionen

Investitionen

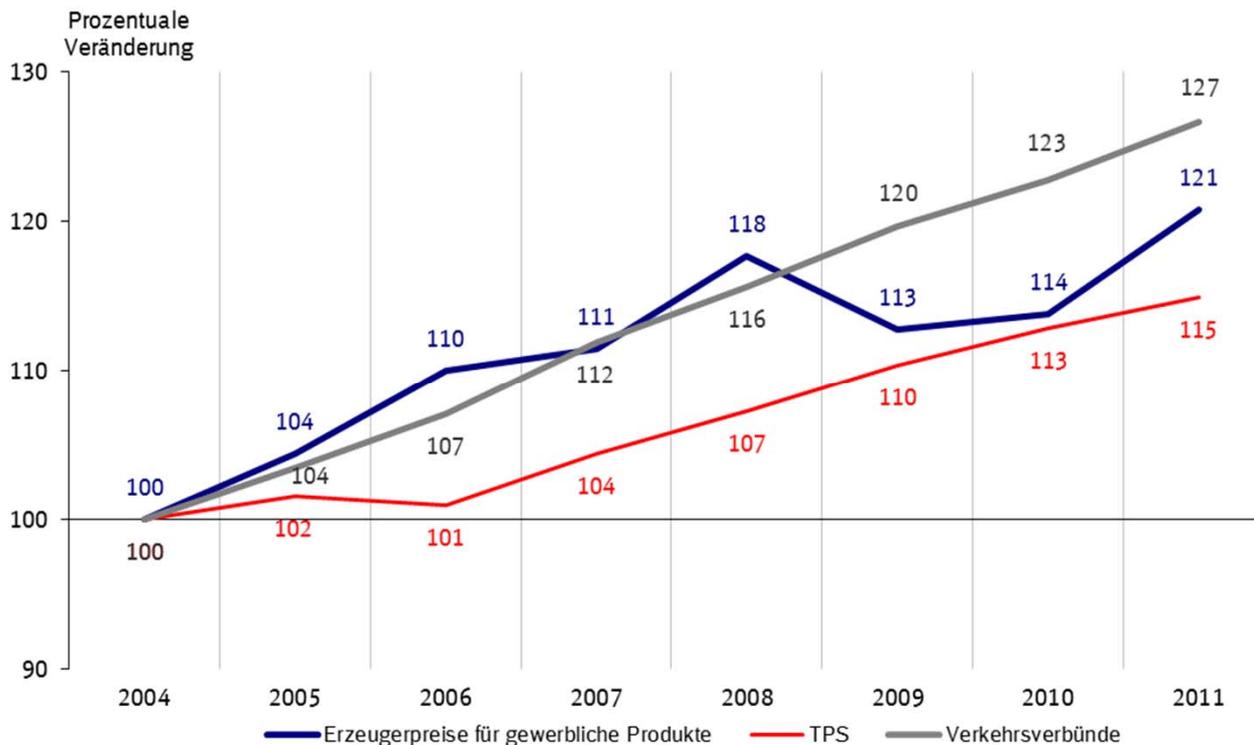
Erweiterungs-
investitionen

- ◊ **Erstes Modell: Finanzierung über öffentliche Haushalte**
 - ◊ ... in Zeiten von Schuldenbremse und knappen Kassen!
- ◊ **Zweites Modell: Mindestens anteilige Mitfinanzierung über die Nutzer der Infrastruktur ... und das bedeutet dann ...**
 - ◊ Eigenfinanzierte Investitionsanteile durch die EIUs
 - ◊ Zurückverdienen dieser Investitionen über das operative Geschäft, im Zweifel durch Weiterbelastung an EVUs
 - ◊ EVUs müssen Kostenbelastung „am Markt“ verdienen, stehen allerdings auf den Verkehrsmärkten im Wettbewerb zu anderen Verkehrsträgern (Straße, Luft ...)!
- ◊ **Einen dritten Weg gibt es nicht!**
 - ◊ Steigende Verluste und Schulden, die sich bei den EIUs aufürmen, sind kein nachhaltiges Geschäftsmodell.

Exkurs zu gesetzlichen Regelungen der Infrastruktur-Finanzierung. Die Bahnreform hat sich für ein Mischmodell mit unternehmerischen Anreizen entschieden.

- Der Bund hat nach Art. 87e Abs. 4 GG einen **Gewährleistungsauftrag für die Infrastruktur**.
 - „Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes ... Rechnung getragen wird.“
- Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIUs) sind Eigentümer der Infrastrukturanlagen und tragen daher die **Anlagenverantwortung**. Dazu gehört die Sicherstellung von Qualität und Verfügbarkeit der Infrastruktur u.a. durch angemessene Substanzerhaltung in Form von Ersatzinvestitionen und Instandhaltung. Dazu existiert zwischenzeitlich auch eine vertragliche Regelung in Form der LuFV.
- Die **Finanzierungsverantwortung** für die Kosten der Infrastruktur ist im BSchwAG geregelt.
 - § 8, Absatz 1: „Der Bund finanziert Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Die Investitionen umfassen Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen der Schienenwege ...“
 - § 8, Absatz 4: „Die Eisenbahnen des Bundes tragen Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung ihrer Schienenwege.“
 - Zwischenfazit: Aufwendungen (= nicht aktivierungsfähige Ausgaben in der GuV) trägt das EIU; diese Kosten müssen durch Trasseneinnahmen gedeckt werden. Investitionen (= aktivierungsfähige Ausgaben in der Bilanz) finanziert grundsätzlich der Bund. Eine eventuelle Mitfinanzierung durch die FIUs ist in § 10 BSchwAG geregelt.

Vergleich der jährlichen durchschnittlichen Preissteigerungen



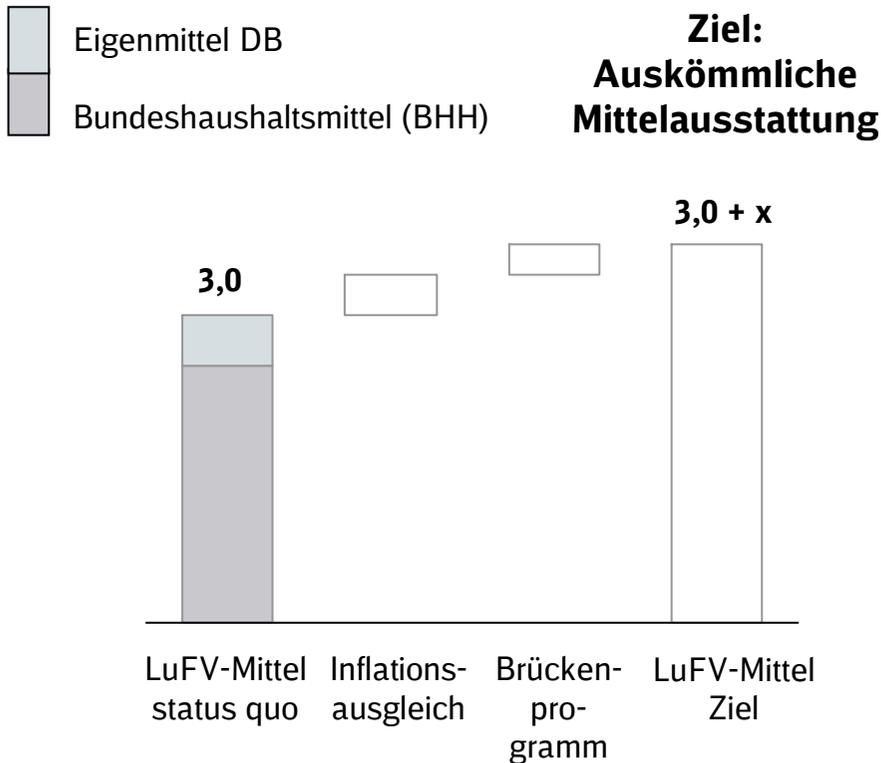
- **Anpassung** der Trassenentgelte ist **erforderlich**, um allgemeine **Kostensteigerung** zu **decken**
- **Preissteigerung TPS** bleibt dabei **hinter** der allgemeinen **Entwicklung** der für die DB Netz AG zentralen **Kostentreiber** zurück (z. B. Erzeugerpreise für Stahl, Strom)
 - CAGR Erzeugerpreisindex: 2,74% p.a.
 - CAGR TPS gesamt: 2,01% p.a.
- Teil der **Kostensteigerungen** konnte bislang **durch Effizienzsteigerung kompensiert** werden und wurde nicht in vollem Umfang an den Markt weitergegeben
- **Preisentwicklung TPS** bleibt ebenfalls **hinter Preisentwicklung** auf **nachgelagerten Märkten** zurück (hier: Fahrpreise der Verkehrsverbände)
 - CAGR Verkehrsverbände: 3,43% p.a.

Quellen:

- Index der Erzeugerpreise: Destatis (Daten des Statistischen Bundesamtes)
- TPS: Untersuchung gesamthaftes Preisniveau
Individuelle preisliche Struktureffekte (z. B. kundenspezifisches Nutzungsverhalten) sind in dieser Darstellung nicht abgebildet
- Verkehrsverbände: Fahrpreisentwicklung

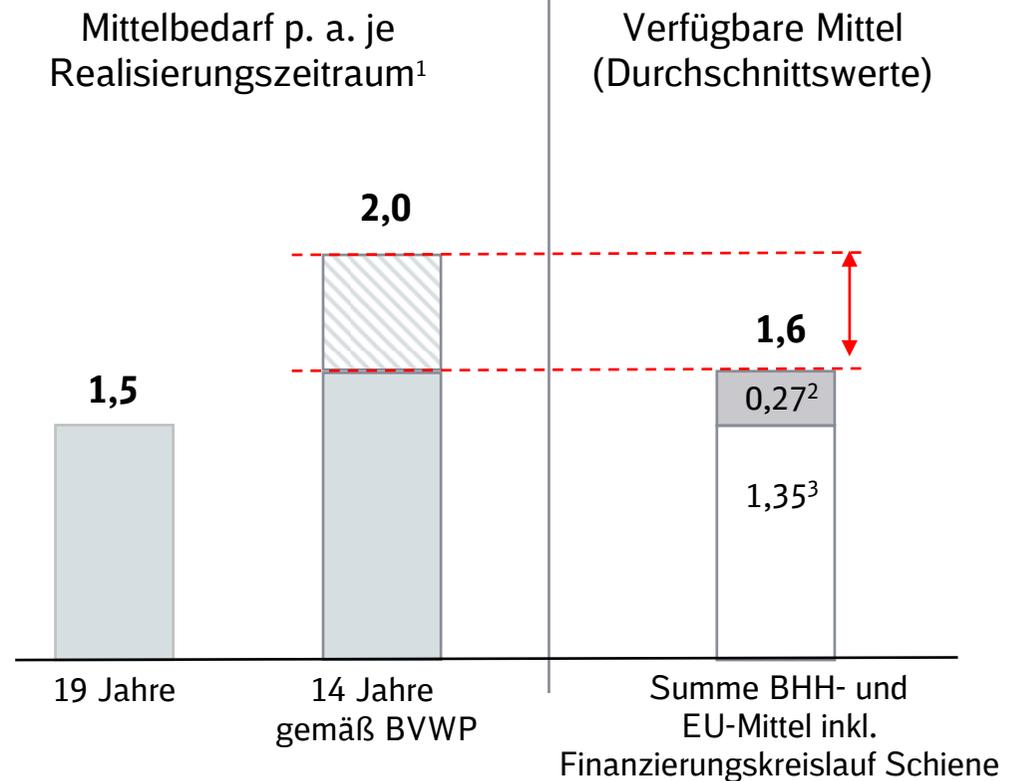
Mittelbedarf Bestandsnetz (LuFV)

Gegenüberstellung verfügbare Mittel LuFV und Mittelbedarf Folge-LuFV (Mrd. EUR)



Finanzrahmen Neu- und Ausbau (Bedarfsplan)

Gegenüberstellung Mittelbedarf und verfügbare Mittel (inkl. Finanzierungskreislauf Schiene) (Mrd. EUR)

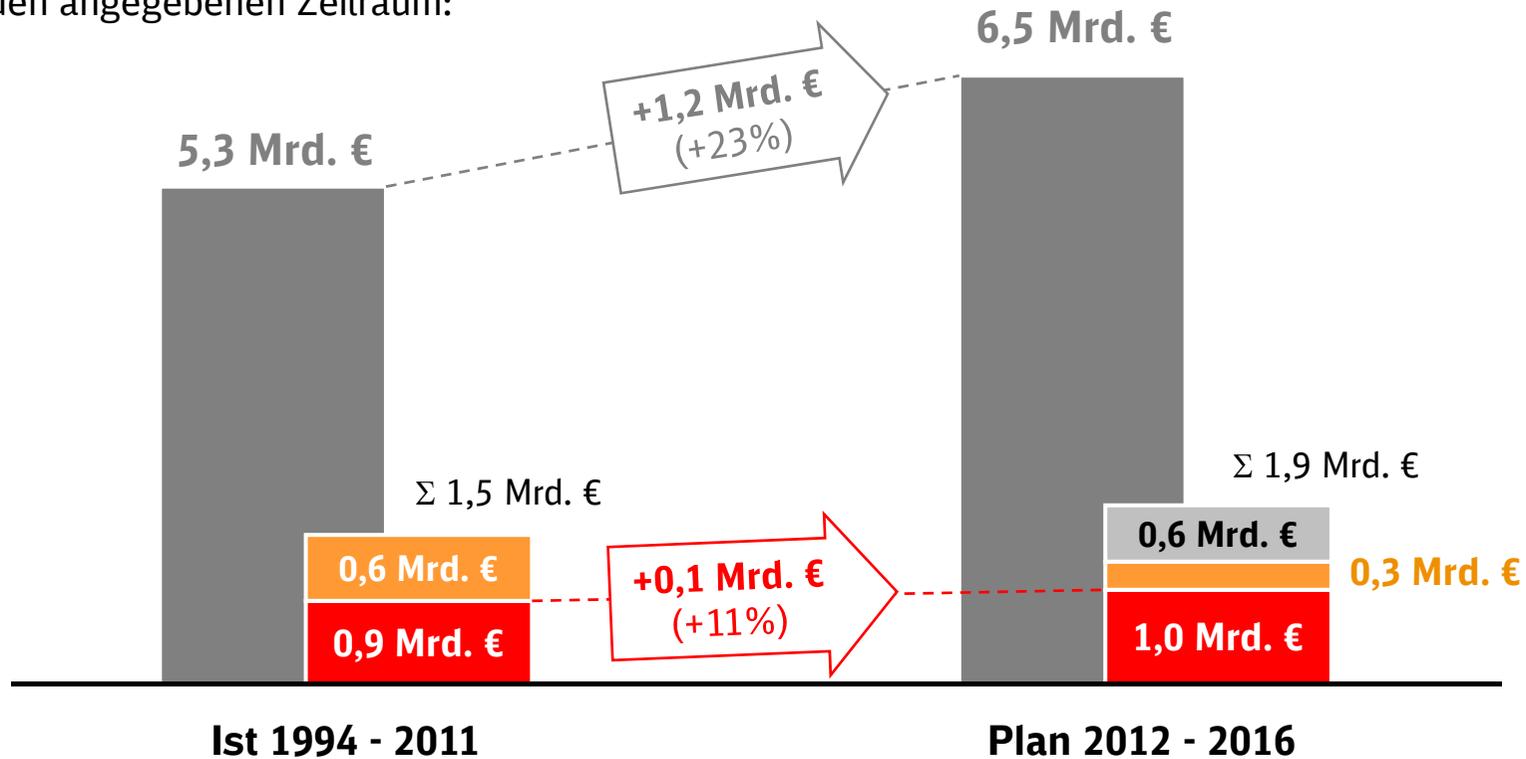


1) Basis: Realisierungsprojekte im vordringlichen Bedarf (Stand 2012, vor Nominalisierung)
 2) Durchschnittlicher Mittelzufluss aus Finanzierungskreislauf Schiene
 3) Prämisse: 1,2 Mrd. EUR BHH-Mittel zzgl. EU-Mittel in Höhe von 0,15 Mrd. EUR

Back-up zu Folie 6, hier: Kernherausforderung Infrastrukturfinanzierung.

Die DB ist bereit und in der Lage, ihren Beitrag zur Mitfinanzierung zu leisten. Erhalt Geschäftsmodell und Regulierung mit ökonomischer Vernunft allerdings essenziell.

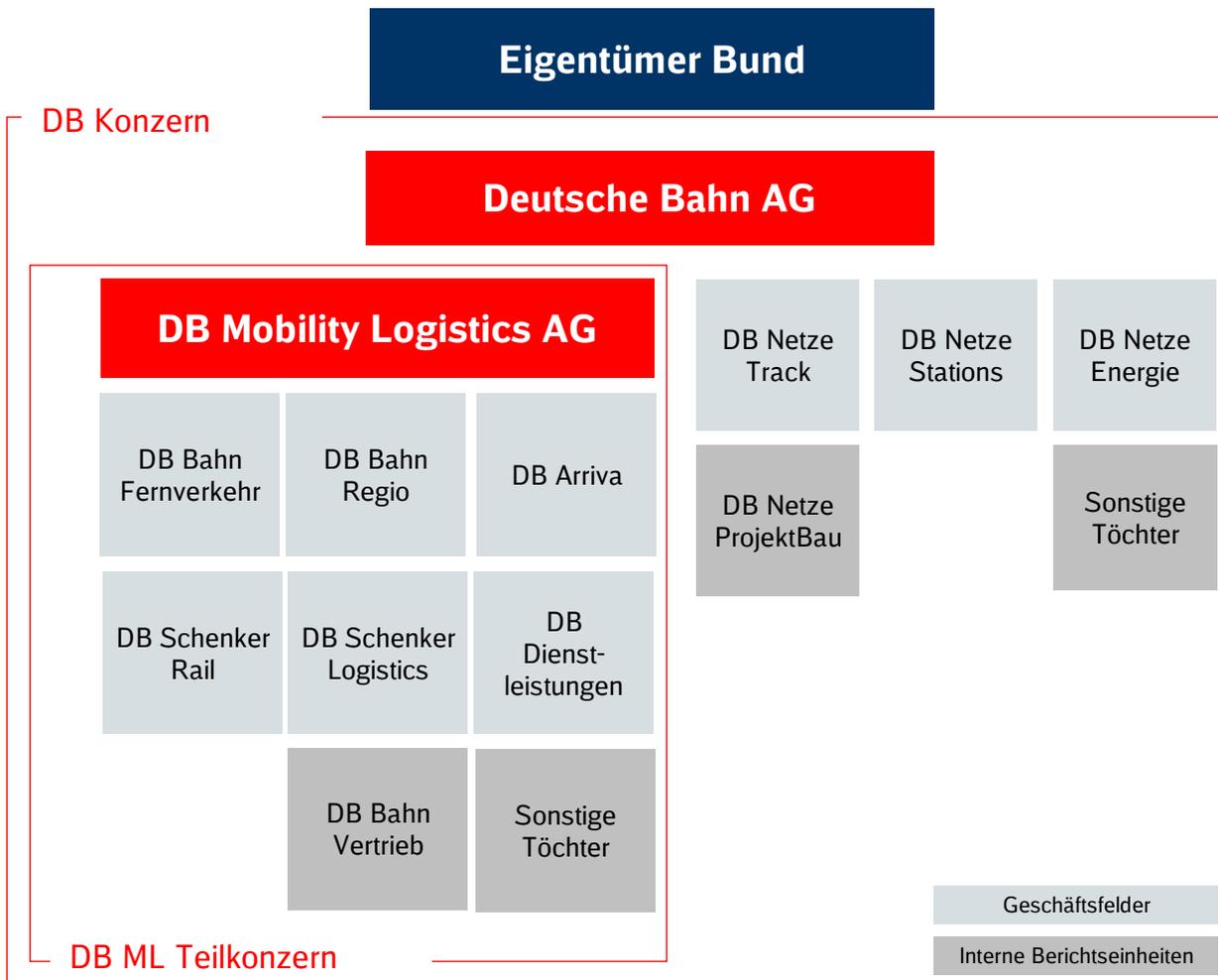
Jährlicher Durchschnittsbetrag in Mrd. €
bezogen auf den angegebenen Zeitraum:



- Bruttoinvestitionen
- Investive Eigenmittel DB
- Rückzahlungen BKZ/zinslose Darlehen an den Bund
- Ausschüttungen an den Bund

* DB Netz AG, DB Station&Service AG (nur Verkehrsstation) und DB Energie GmbH inkl. Zuschüsse für Aufwandsanteile innerhalb von Investitionsprojekten

Führungsstruktur

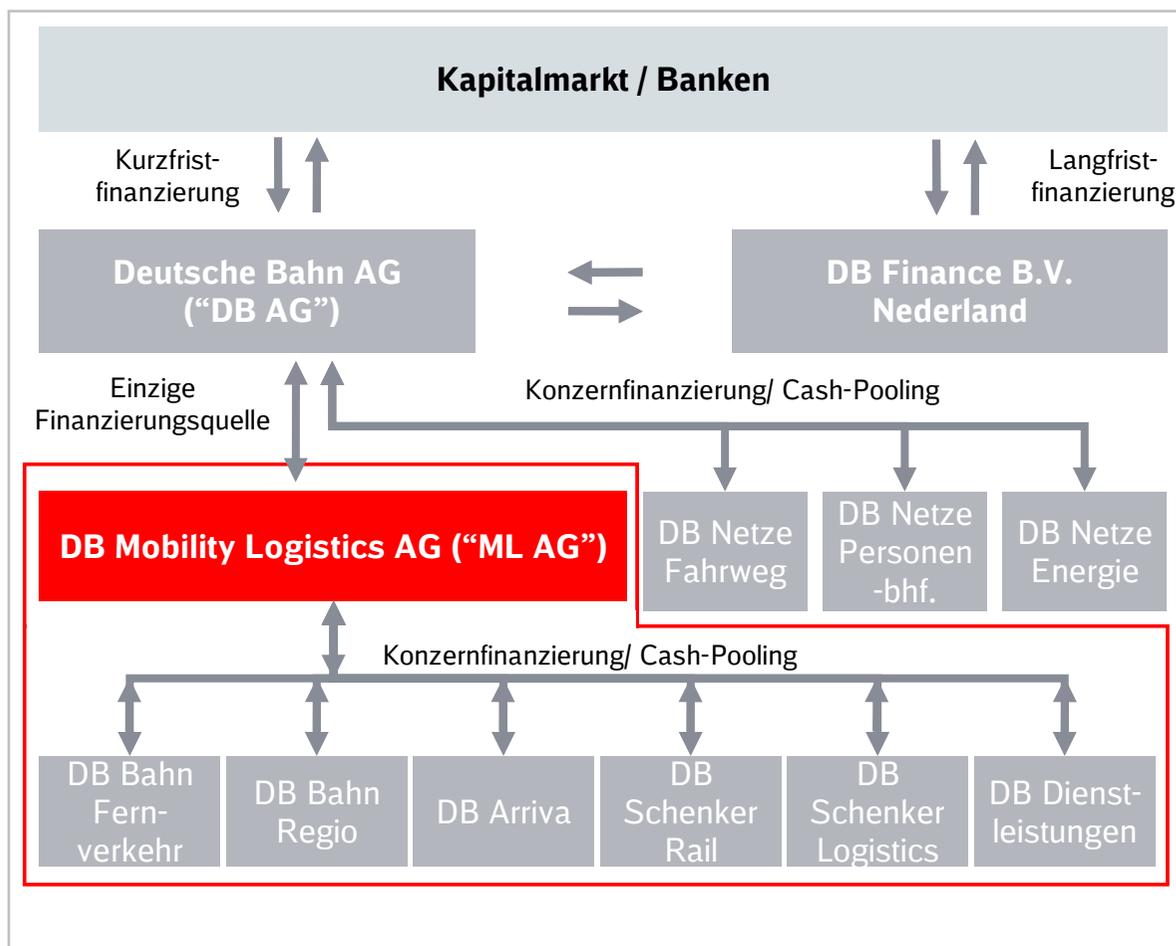


Besonderheiten

- Zweistufige Konzernstruktur
- Integrierte Führung
- Überwiegend kapitalintensive Geschäftsmodelle
- Hohe Leistungsverflechtungen
- Risiko- und Haftungsverbund
- Vertragskonzern im Inland
 - Ergebnisabführungsverträge
 - Beherrschungsverträge
- Keine Konzernumlage
- Konzernweiter Arbeitsmarkt

Back-up zu Finanzbeziehungen im DB Konzern.
Grundlagen der Kapitalbeziehungen im DB Konzern
 ... nur Upstream- und Downstream-Beziehungen

Cash Management und Finanzierung des DB Konzerns



Anmerkungen

- Externe Finanzierung ausschließlich durch DB AG oder DB Finance B.V.
- Nur „eine DB-Bonität“ im Markt
- Interne Fremdfinanzierung durch zweistufiges Treasury zu Marktkonditionen
- Interne Eigenkapitalausstattung entsprechend den Erfordernissen (Ziel-EK-Quote von 30 %); wg. Haftungsverbund aber nicht so entscheidend
- In der Regel Vollausschüttung (analog Ergebnisabführungsverträgen)
- Kapitalstruktur- und Ausschüttungspolitik teilweise unter Berücksichtigung steuerlicher Aspekte
- Bei Ausgliederung Bahnreform Stufe 2 hat DB AG ihre damalige Kapitalstruktur auf die ausgegliederten Töchter „vererbt“