

Gemeinsame PRESSEMITTEILUNG

Was hat die Deutsche Bahn mit Commerzbank und Lufthansa gemeinsam? – Exklusive staatliche Krisen- hilfe ist nur mit Auflagen möglich

Steuerzahler:innen fahren laut Ehrmann-Gutachten besser mit einer Fremdkapitallösung

(Berlin, 9. März 2021):

Die Deutsche Bahn AG hat ein Produktivitätsproblem, gegen das die akuten Corona-Probleme regelrecht verblassen. Das ist das besorgniserregende Ergebnis einer Studie des Universitätsprofessors Dr. Thomas Ehrmann (Uni Münster), das dieser im Auftrag der Verbände mofair e.V. und Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. erstellt und heute in Berlin vorgestellt hat.

Ehrmann zufolge hält beim Staatsunternehmen das Umsatzwachstum seit langem nicht mehr mit der Kostenentwicklung Schritt. Die DB muss sich entscheiden: Entweder versucht sie, ihre starke Stellung durch eine deutlich effizientere Unternehmensführung zu verteidigen, oder sie muss sich für frisches Geld strengen Auflagen unterwerfen. Ehrmann: „Aus Steuerzahlersicht ist dabei eine Fremdkapitalfinanzierung der bisher diskutierten Eigenkapitalerhöhung vorzuziehen, die unkontrolliert für alle möglichen Zwecke verwendet werden könnte. Auflagen zur Mittelverwendung und zum Schutz des Wettbewerbs sind so oder so unumgänglich.“

Auslöser der Untersuchung war die Frage der DB-Wettbewerber aus dem Personen- und Güterverkehr, ob eine höhere Verschuldung der staatlichen DB im Vergleich zu der vom Bund versprochenen „Eigenkapitalerhöhung“ besser wäre – und zwar aus der Perspektive der Steuerzahler:innen und der Wettbewerber.

NEE-Vorstandsvorsitzender Ludolf Kerkeling: „Der Gutachter sieht vor allem den Vorteil, dass Fremdkapitalgeber auf eine Rückzahlung und angemessene Verzinsung achten. Anders ausgedrückt: dass der Schuldner das Geld nicht verbrennt. Ehrmann zeichnet nach, wie das DB-Management durch wachsende externe Verschuldung und als wertsteigernd missverständene „Eigenkapitalzuschüsse“ des Bundes der Öffentlichkeit vorgaukelt, profitabel zu wirtschaften.“ Daran ändere auch nichts, dass die DB vermutlich in Kürze sehr plakativ ein großes Defizit für 2020 ausweise. Kerkeling: „Corona bietet sich ja als Begründung

an, das glauben alle. Bitte merken Sie sich die Zahl: die Bundesnetzagentur hat den Umsatzausfall aller Eisenbahnen in Deutschland zusammen auf ‚nur‘ 2,5 Milliarden Euro geschätzt.“

mofair-Präsident Schreyer fügt hinzu: „Wir fordern ein Ende der schon neun Monate dauernden Hängepartie um die geplante Geldspritze des Bundes an die DB. Den Wettbewerbern geht bei dem Hin und Her zwischen Berlin und Brüssel zwischenzeitlich die finanzielle Puste aus; und die politischen Entscheider drohen die Geduld zu verlieren, in das System Schiene überhaupt etwas zu investieren. Wenn nicht jetzt, dann in wenigen Jahren. Und das kann sich Deutschland angesichts des Klimawandels schlicht nicht leisten.“

Ehrmann, der selbst über 17 Jahre und bis zu dessen Auflösung Mitglied des Beirats der Deutschen Bahn AG war, weist nach, dass das Unternehmen seine Ausgaben dauerhaft nicht aus dem Cashflow bestreiten kann. Daher waren und sind weiter neben zusätzlichen Krediten auch regelmäßige Sonderabschreibungen und danach zum Ausgleich Eigenkapitalzuführungen notwendig. In den Folgejahren entsteht kurzfristig der Eindruck eines solide finanzierten Unternehmens.

Über die Jahre haben sich alle wesentlichen Kennzahlen, nach denen sich das – nach eigener Einschätzung „normale“ – Wirtschaftsunternehmen messen lassen muss, deutlich verschlechtert. Beispielsweise ist die Rendite (EBIT/Überschuss zu Umsatz) zwischen 2010 und 2019 von 5,2 % auf 3,1 % zurückgegangen. Die DB-Konzernleitung trug durch Diversifikationsprogramme, Investitionsprojekte mit geringen Renditen und problematische Akquisitionen, die der Kapitalmarkt normalerweise nicht tolerieren würde, dazu bei. Derweil vermied sie ökonomisch notwendige Unternehmensrestrukturierungen.

Dass die DB sich in den vergangenen Jahren dennoch refinanzieren konnte, lag keineswegs an der wirtschaftlichen Stärke des Unternehmens, sondern allein an ihrer Relevanz für den deutschen Staat. So schrieb die Ratingagentur Fitch: „...ein Ausfall der DB könnte zu einem Reputationsrisiko für Deutschland führen [...]. [Er] könnte die Ansichten der Investoren über die Glaubwürdigkeit Deutschlands verändern“.¹

Ehrmann stellt fest, dass bei einer Fremdkapitalfinanzierung „eine zielkonformere Lenkung der Handlungsmöglichkeiten des DB AG Managements erfolgen“ kann und verweist auf „Covenants“, also die Verknüpfung zusätzlicher Schulden mit klaren und nachprüfbar Vereinbarungen über die konkrete Verwendung der Mittel.

Beihilfen seien zum Schutz des Wettbewerbs ähnlich wie in den Fällen der Commerzbank (2009) und der Deutschen Lufthansa (2020) durch Auflagen zu begleiten. Übertragen auf die DB müssten dies sein:

¹ „...a default of DB could lead to a reputational risk for Germany...(it) could change investors' views of the credibility of Germany“, Mitteilung von Fitch Ratings vom 4. Dezember 2020, <https://www.fitchratings.com/research/international-public-finance/fitch-affirms-deutsche-bahn-ag-at-aa-outlook-stable-04-12-2020>.

- Eine externe Überprüfung der Voraussetzungen hinsichtlich der Erforderlichkeit, der Geeignetheit und des Umfangs der Maßnahmen in den DB AG-Rechenwerken.
- Eine Kündigung der Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge.
- Die Einrichtung einer Preisbeobachtungsstelle zur Vermeidung von Preisdumping.
- Ein Verbot einer Preisunterbietung der Wettbewerber – z. B. durch Supersparpreise im Fernverkehr – bis zur Rückzahlung der Beihilfen.
- Die Liquidation der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, einer Gesellschaft, die zur Rückeroberung von Marktanteilen gegründet wurde, dabei aber durch die Befreiung von der Konzernumlage mit einem uneinholbaren Kostenvorteil gegenüber Wettbewerbern ausgestattet wurde. Dieser stellt eine unzulässige Quersubventionierung dar.
- Die Öffnung der Vertriebsportale bahn.de und DB Navigator für alle Wettbewerber sowie die Freigabe aller damit kausal verbundenen Vertriebs- und Tarifdaten und weiterer Daten wie etwa Auslastungsdaten.
- Eine Übertragung von Trassen – z. B. im SPFV – an Wettbewerber; zur Herstellung der Wirksamkeit dieser Maßnahmen ist der verbesserte Zugang zu hochwertigen Fahrzeugen zwingend.
- Ein Verbot der Boni, solange nicht sichergestellt wird, dass zusätzliches Geld nicht zu ihrer Finanzierung verwendet wird.

Das vollständige Gutachten ist auf den Websites der Verbände abrufbar:

mofair: <https://mofair.de/eigen-oder-fremdkapitalfinanzierung-der-db-ag-eine-analyse-aus-steuerzahlersicht/>

NEE: <https://www.netzwerk-bahnen.de/news/gutachten-zur-eigen-oder-fremdkapitalfinanzierung-der-db-ag-eine-analyse-aus-steuerzahlersicht.html>