

Karl-Dieter Bodack:

Stationsgebühren der Deutschen Bahn AG

Offenbarungen aus dem Geschäftsbericht

Die Deutsche Bahn AG zeigt, wenn man ihre Gewinne analysiert, erstaunliche Ergebnisse (hier dargestellt aus dem Geschäftsbericht 2012, Seiten 180 bzw. 65):

Werte in Millionen Euro	Gesamtumsatz	Gewinn vor Steuern	
DB Beteiligungen	3860	-615	-15,9%
DB Schenker Rail (Güterverkehr)	5271	1	0,0%
DB Schenker Logistics (weltweit)	15606	381	2,5%
DB Arriva (GB, DK, S, NL, PL, CZ)	3985	205	5,1%
DB Bahn Fernverkehr (in DE)	4269	372	8,7%
DB Bahn Regio	9363	832	8,4%
DB Netze Fahrweg	6543	453	8,9%
DB Netze Personenbahnhöfe	1281	169	13,2%

Die ersten beiden genannten Geschäftsfelder sind weltweit unternehmerisch und durch massive Zukäufe gewonnen: Sie zeigen minimale Renditen und dürften damit aus unternehmerischer Sicht de facto Fehlinvestitionen darstellen.

DB Fernverkehr ist erst seit kurzem profitabel und zeigt, dass Investitionen in den deutschen Markt gewinnbringender sein können als globale Geschäftsfelder.

DB Regio, Fahrweg und Personenbahnhöfe sind weitgehend Steuer-finanziert, die beiden letzten stellen Infrastrukturnutzungen dar, die Monopolcharakter haben: Jedes Bahnunternehmen muss sie nutzen, die DB AG diktiert die Preise – mit der Folge, dass sie vor allem im Sektor „Personenbahnhöfe“ vergleichsweise exorbitante Gewinne erreicht! Diese werden gemäß den Beherrschungsverträgen an den Konzern DB AG überwiesen und stehen dort dem Vorstand zur freien Verwendung zur Verfügung. Diese „Ergebnisabführungen“ aus dem Beherrschungsvertrag summieren sich im Jahrzehnt von 2003 bis 2012 allein zu Lasten

DB Station&Service auf 1.099 Millionen Euro!

Der Pro Bahn Landesverband Berlin-Brandenburg hat ein Handbuch „Stationsgebühren“ erstellt. Darin zeigen sich erstaunliche, ja irrationale Werte im Vergleich der Bundesländer. Die Durchschnittswerte differieren von 5,31 Euro je Zughalt für Mecklenburg-Vorpommern zu 2,79 Euro für das Saarland um 90%!

Weit überdurchschnittliche Werte haben außerdem vor allem die Länder Bremen, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein.

Des Weiteren werden in diesem Handbuch die dramatischen Erhöhungen der Stationspreise zum Jahreswechsel 2012/2013 analysiert. Sie betragen

im Durchschnitt 18,8%, treffen jedoch mit 28 bis 36%

vor allem Bremen, Schleswig-Holstein, Hamburg, und Niedersachsen.

In Anbetracht der Gewinne, die der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe seit zehn Jahren an die DB AG überweist, müssen die Preissteigerungen Empörung auslösen!

Im Gegensatz zum desolaten Zustand der Bahnhöfe zeigt sich im Geschäftsbericht der DB AG ein geradezu globaler Reichtum in Mehrheitsbesitzen von etwa 900 Unternehmen (Arriva, Schenker u.a.), die bei hoher Kapitalbindung Verluste oder nur minimale Gewinne aufweisen. Zitat aus dem Geschäftsbericht 2011: *„Schenker Logistics ... im Landverkehr, bei der weltweiten Luft- und Seefracht... mit einer Präsenz von 2000 Standorten in über 130 Ländern behaupten wir uns als Global Player...“.*

Die EU-Kommission führt wegen der Beherrschungsverträge und der Gewinntransfers ein Verfahren gegen Deutschland durch. *„Nach Ansicht der Kommission kommen wesentliche Teile der Gewinne, die die Töchter abführen müssen, nur zustande, weil die Infrastrukturunternehmen öffentliche Fördermittel erhalten – die letztlich von der Holding „zu beliebigen“ Zwecken, also auch unlauter eingesetzt werden können. Marktrivalen klagen, dass diese Gewinne der Deutschen Bahn helfen, Wettbewerber aufzukaufen. Dies könne kaum widerlegt werden, heißt es dazu bei der Kommission.“* (Süddeutsche Zeitung, 20. 6.2013). Kann die Bundesregierung diese Vorwürfe nicht widerlegen, droht ihr ein Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof. Nun hat sich auch die Monopolkommission der Bundesrepublik diese Problemfelds angenommen und prüft, ob nicht Infrastruktur und Bahnbetrieb strikt getrennt werden müssen.

Als Bürger dieses Landes und Eigentümer der DB AG müssen wir uns fragen, ob wir mit unseren Fahrkarten überhöhte Preise bezahlen, müssen sich Bund und Länder die kritische Frage stellen, ob sie mit den direkten Zuschüssen und Bestellerentgelten nicht Jahr für Jahr Steuergelder dafür ausgeben, dass die DB AG Präsenzen in (um nur einige Beispiele zu nennen) in Alaska, Jakarta, Vietnam, Katar finanziert.

Darüber hinaus müssen sich Bundesregierung und Bundesnetzagentur die Frage stellen, ob es überhaupt zu verantworten ist, dass die DB AG aus ihrem Monopol der Infrastruktur regelmäßig Gewinne erreicht und abführt, während gleichzeitig Steuergelder dafür eingesetzt werden, deren Instandhaltung und den Ausbau zu finanzieren. Denn: die über ein Jahrzehnt hinweg abgeführten Gewinne von über einer Milliarde Euro zeigen sich sowohl in den öffentlichen Haushalten wie auch im mangelhaften Ausbau, im desolaten Zustand, ja sogar im Verfall vieler Bahnhofsgebäude und Bahnsteige. Dieses Problemfeld harrt dringender Wahrnehmung und Behandlung durch die Länder, die Bundesregierung und den Bundestag!

Karl-Dieter Bodack . 20. 6. 2013

Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, M.S.

Starenweg 11a . 82194 Gröbenzell

kd.bodack@gmx.de