

---

**Kommentar zu dem Beitrag:  
Zur wirtschaftlichen Lage der DB AG  
(von Christian Böttger und Kay Mitusch )\***

VON ALEXANDER EISENKOPF

Erfreulicherweise kommt dieser Beitrag nicht daher nicht daher wie ein übliches standardisiertes Research Paper aus quasi-industrieller Fertigung zur Befriedigung der Ansprüche eines bereits in Metastasen wuchernden Wissenschaftssystems, sondern liest sich eher wie ein wissenschaftlich fundiertes Stück investigativen Journalismus. Dabei steht die nüchterne und unaufgeregte Diktion des Papiers in scharfem Kontrast zu der durch zahlreiche Fakten untermauerten Brisanz der Analyse für die deutsche Verkehrspolitik: Knapp ein Vierteljahrhundert nach einer vielgepriesenen Bahnreform steht die Politik eigentlich wieder vor dem Scherbenhaufen eines ziemlich maroden Bahnsystems.

Böttger und Mitusch beginnen ihre Analyse mit einem Überblick zur wirtschaftlichen Lage des DB-Konzerns und dem Status quo der Aufstellung auf den Märkten, die mit der vom Unternehmen vertretenen Mission der „Eisenbahn in Deutschland“ kontrastiert wird. Zentrale Schlussfolgerung dieser ersten Überlegungen ist, dass die DB-Führung in den letzten Jahren sehr viel vor allem in Geschäfte investiert hat, die jenseits der Eisenbahn in Deutschland liegen. Während dies sachkundige Beobachter bereits seit längerem vermutet haben, liest man mit Erstaunen, dass die Deutsche Bahn trotz hoher Gewinnausweise in der Vergangenheit nur geringe Ertragssteuern gezahlt hat (!). Allgemeingut war dagegen auch schon bisher, dass die Transparenz des DB-Rechenwerks insgesamt niedrig ist und sich an den absoluten Minimalanforderungen orientiert. Gerne werden Ergebnisse um Sondereffek-

---

\* Die Qualitätsprüfung / -sicherung des Beitrags „Zur wirtschaftlichen Lage der DB AG “ von Böttger, C. /Mitusch, K. erfolgte gemäß dem auf der Homepage der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft dargestellten (Alternativ-)Ansatz zur transparenten Qualitätsprüfung und –diskussion (siehe [www.z-f-v.de](http://www.z-f-v.de) → „Einreichung von Beiträgen und Begutachtung / Qualitätsprüfung“). Dabei wird von einem fachkundigen Wissenschaftler eine zustimmende Stellungnahme zur Veröffentlichung des Beitrags eingeholt und zusammen mit dem Beitrag veröffentlicht.

Anschrift des Verfassers:  
Prof. Dr. Alexander Eisenkopf  
Zeppelin Universität  
Am Seemooser Horn 20  
88045 Friedrichshafen

[alexander.eisenkopf@zu.de](mailto:alexander.eisenkopf@zu.de)

te „bereinigt“. Allein dieses Gebaren scheint bei einem in öffentlichem Eigentum stehenden Unternehmen ein Skandal.

Hochinformativ ist die anschließende detaillierte Kennzahlenanalyse der einzelnen Tochterunternehmen im Fernverkehr, Nahverkehr, Güterverkehr, der Töchter Arriva und DB Schenker Logistik sowie der Infrastruktursparte. Als Fazit lässt sich festhalten, dass die Deutsche Bahn in einer finanziell deutlich schwierigeren Situation steckt, als nach außen kommuniziert wird. Der unter Wettbewerbsdruck durch den Bus stehende Fernverkehr wird erhebliche Probleme haben, die Kapitalkosten für seine neue Fahrzeugflotte zu erwirtschaften. Die bereits niedrig angesetzten Ziele für den Güterverkehr erscheinen angesichts der widrigen Rahmenbedingungen der Märkte nur sehr schwer erreichbar; DB Regio, die langjährige Cash-Cow, wird weiterhin Nahverkehrsverträge verlieren und Einbußen bei der Marge hinnehmen müssen. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass die in diesem Geschäft von Subventionen profitierende DB Regio es in der Vergangenheit geschafft hat, sowohl im Hinblick auf die Umsatz- wie auch die Kapitalrendite alle relevanten Wettbewerber deutlich abzuhängen. Dagegen performen DB Schenker Logistik und Arriva im Vergleich zu einschlägigen Wettbewerbern eher schwach.

Die Verfasser plädieren daher für einen Rückbau des Konzerns durch den Verkauf der Töchter Arriva und DB Schenker Logistik, die ihrer Einschätzung nach nicht zum Kerngeschäft gehören. Auch die ausländischen Beteiligungen im Schienengüterverkehr sollten abgestoßen werden. Während man diesen Schlussfolgerungen nach der Lektüre des Papiers uneingeschränkt zustimmen kann, bleibt die im vorletzten Absatz angesprochene Privatisierung der Transportsparten Regio, Cargo und Fernverkehr eher eine Plattitüde. Auch wenn diese „Zerschlagung der Bahn“ durchaus im Geiste der Bahnreform von 1994 anzudenken und vielleicht auch sinnvoll ist, kann die vorliegende Arbeit von Böttger und Mitusch dafür keine ausreichende Begründung liefern.

Zusammenfassend muss man dieses Policy Paper als ein ernstzunehmendes Motivationspapier für eine Bahnreform 2.0 ansehen. Die vorgestellten Fakten sind beeindruckend, die Schlussfolgerungen logisch und korrekt und die Empfehlungen mit der genannten Ausnahme nachvollziehbar. Unglücklich ist, dass die im Text genannten und in den Grafiken verdichteten Zahlen nicht anhand jeweils spezifischer Quellen referenziert werden (können). Der Leser muss sich darauf verlassen, dass die Zahlen mit Akribie und korrekt kompiliert wurden. Etwas intensiver hätte aus Sicht des Kommentators das Thema Infrastrukturfinanzierung behandelt werden können. Hier sollte man klar sagen, dass die Infrastruktur wegen der fast ausschließlichen Finanzierung über Baukostenzuschüsse seit Jahren systematisch auf Verschleiß gefahren wird. Dieses Problem wird durch das Auskehren von Überschüssen an den Bund, der sie anschließend als außerbilanzielle Baukostenzuschüsse wieder zurückgibt, noch verstärkt.

In der Summe ist diese Analyse eine schallende Ohrfeige für die Verkehrspolitik und das Management der Deutschen Bahn. Sie sollte als Pflichtlektüre nicht nur beim Bundesverkehrsminister und den im Aufsichtsrat der DB AG vertretenen Staatssekretären auf dem

---

Schreibtisch liegen, sondern auch bei jedem Bundestagsabgeordneten. Bei der Bahn selbst kennt man offensichtlich die eigenen Schwächen, sonst hätte man sich nicht jemanden in den Vorstand geholt, der angesichts allerbesten Kontakte in die Politik dafür sorgen wird, dass die Deutsche Bahn als „systemrelevante Bahn“ auch als Sanierungsfall „to big to fail“ ist und nicht um ihre Zukunft bangen muss.