

Tagung: Reformmodelle für den SPfV

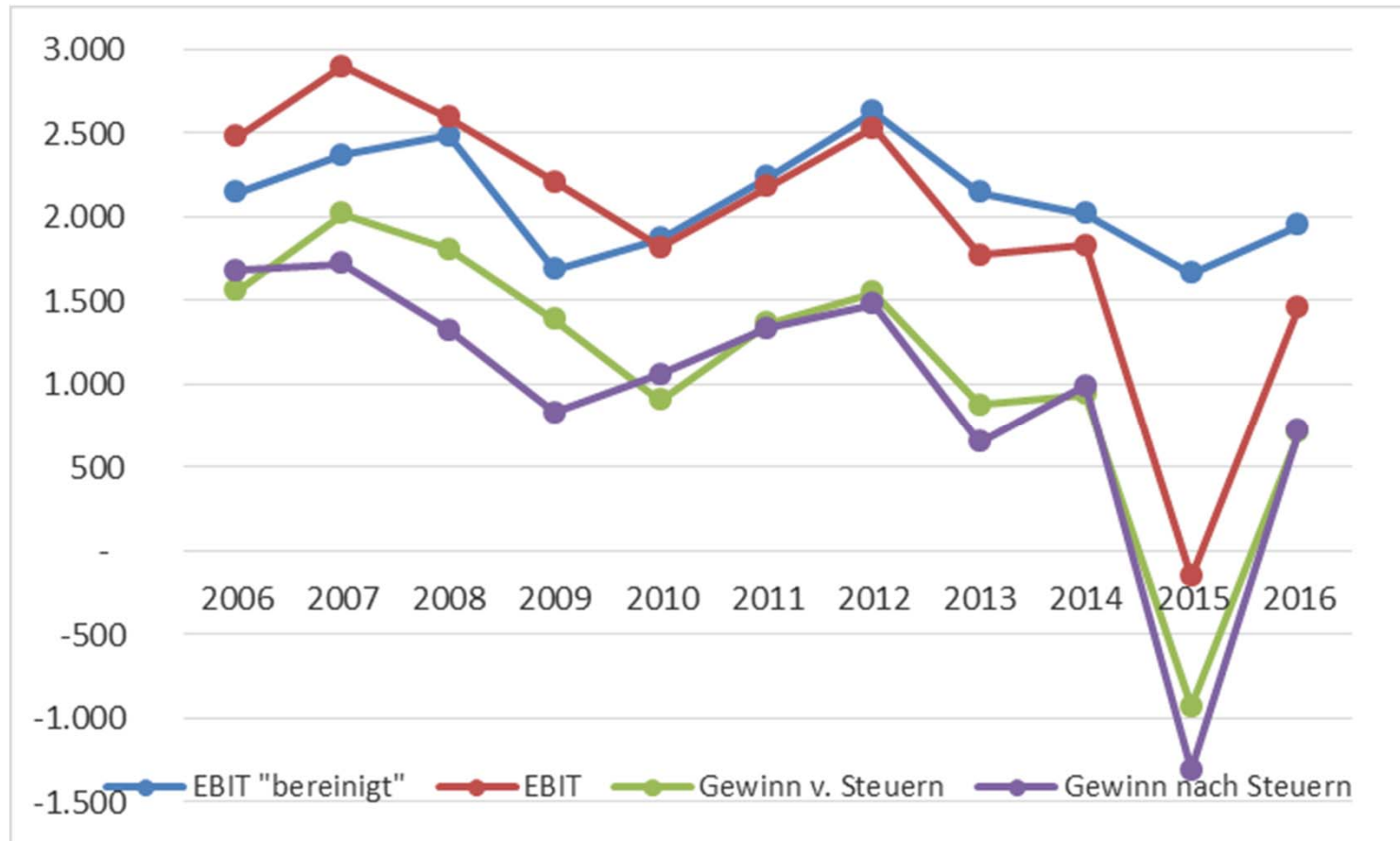
Wirtschaftliche Lage des SPfV und
Handlungsoptionen für die Politik

Technische Universität Berlin, 27.04.2017

Prof Dr. Christian Böttger, HTW Berlin

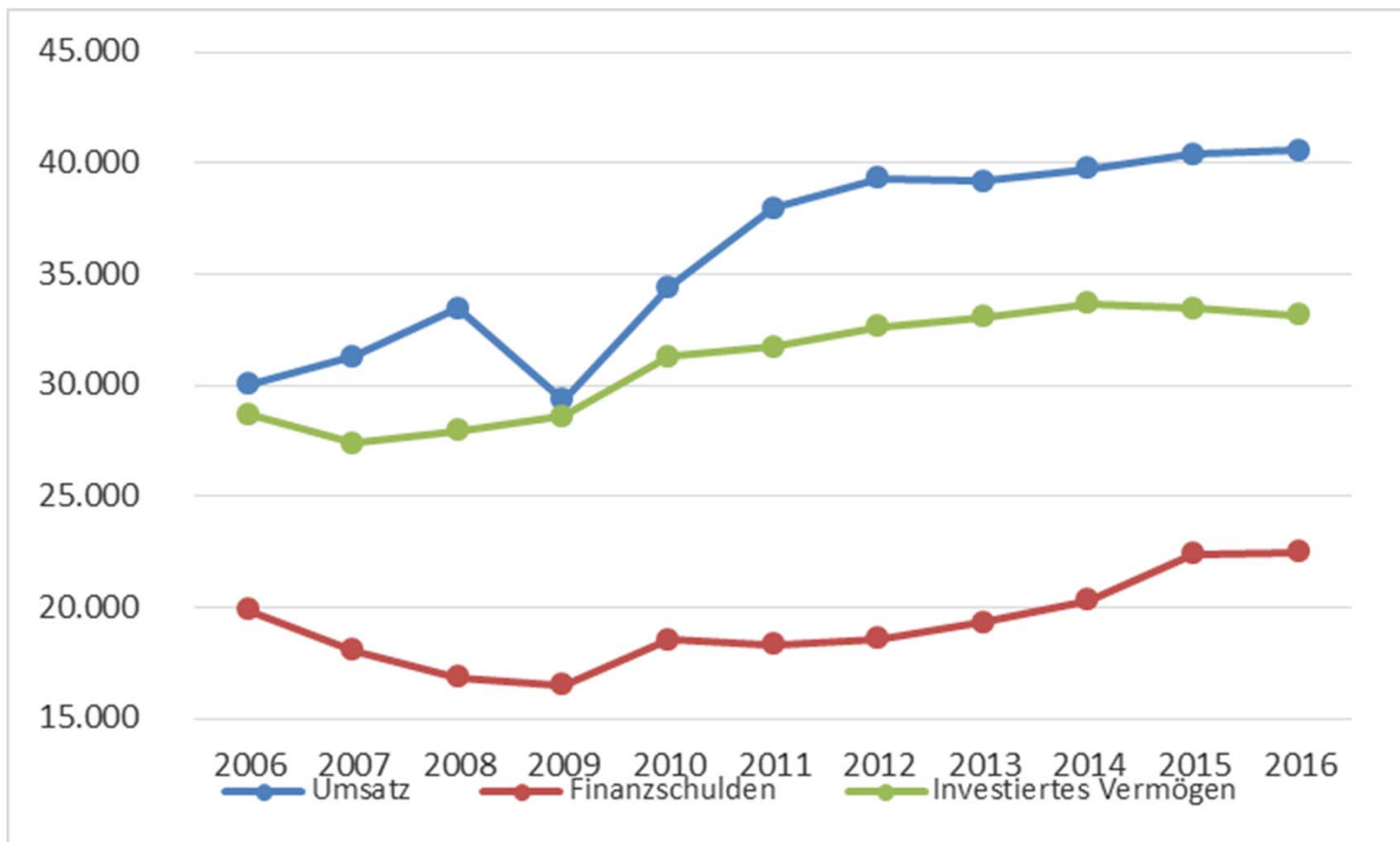
1. Wirtschaftliche Lage des DB Konzerns

Gewinnentwicklung des DB Konzerns



Quelle: Jahresabschlüsse der DB AG, alle Werte in Mio. €

Kennzahlen des DB Konzerns



Quelle: Jahresabschlüsse der DB AG, alle Werte in Mio. €

Kennzahlen der Segmente des DB Konzerns

	Umsatz		EBIT (echt)		ROCE	
	2016	∅2012 - 2016	2016	∅2012 - 2016	2016	∅2012 - 2016
Fernverkehr	4.159	4.060	173	240	13,7%	25,4%
Regio	8.653	8.780	636	756	12,3%	18,5%
Cargo	4.560	4.792	- 129	- 296	-7,2%	-15,7%
Arriva	5.093	4.473	172	204	5,4%	6,0%
Schenker Log	15.128	15.144	406	309	16,4%	11,7%
Infrastruktur	8.740	8.817	664	778	3,1%	3,6%
Sonstige	- 5.776	- 6.230	- 461	- 504		
Summe DB Konzern	40.557	39.836	1.461	1.487	4,4%	4,5%

Quelle: Jahresabschlüsse der DB AG, Werte Umsatz und EBIT in Mio. €

Optimistische Gewinnprognose DB Konzern

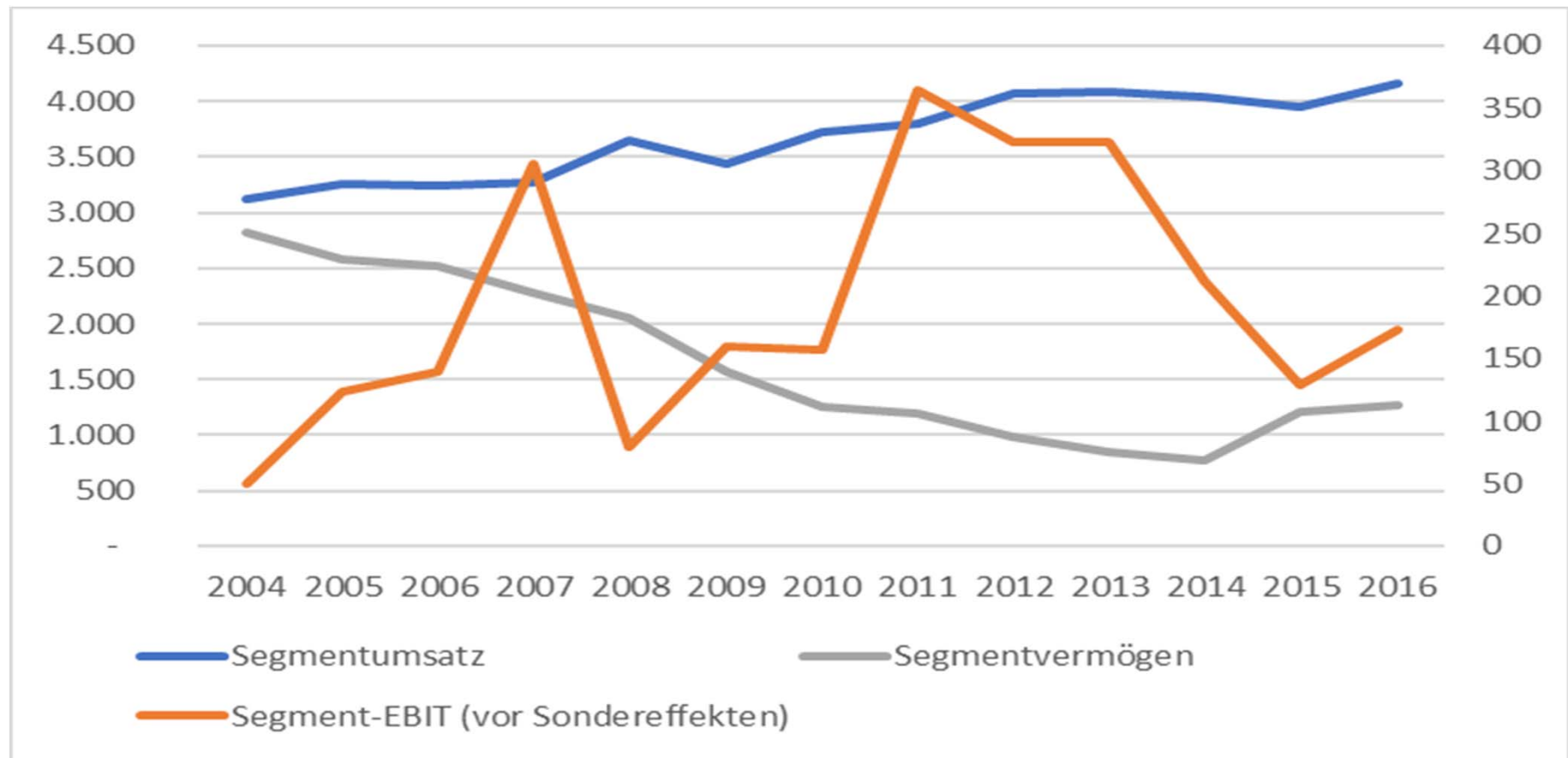
EBIT	2.000 Mio. Euro (+ 30 % ggü. 2016)
Zinsaufwand	750 Mio. Euro (im derzeitigen Niedrigzinsumfeld)
Steuern	400 Mio. Euro (zuletzt ca. 20 %)
Jahresüberschuss	950 Mio. Euro
Dividende	700 Mio. Euro (unter Berücksichtigung Kürzung)
Verbleiben	250 Mio. Euro



Die Gewinne werden nicht ausreichen,
um die anstehenden Investitionen zu finanzieren !

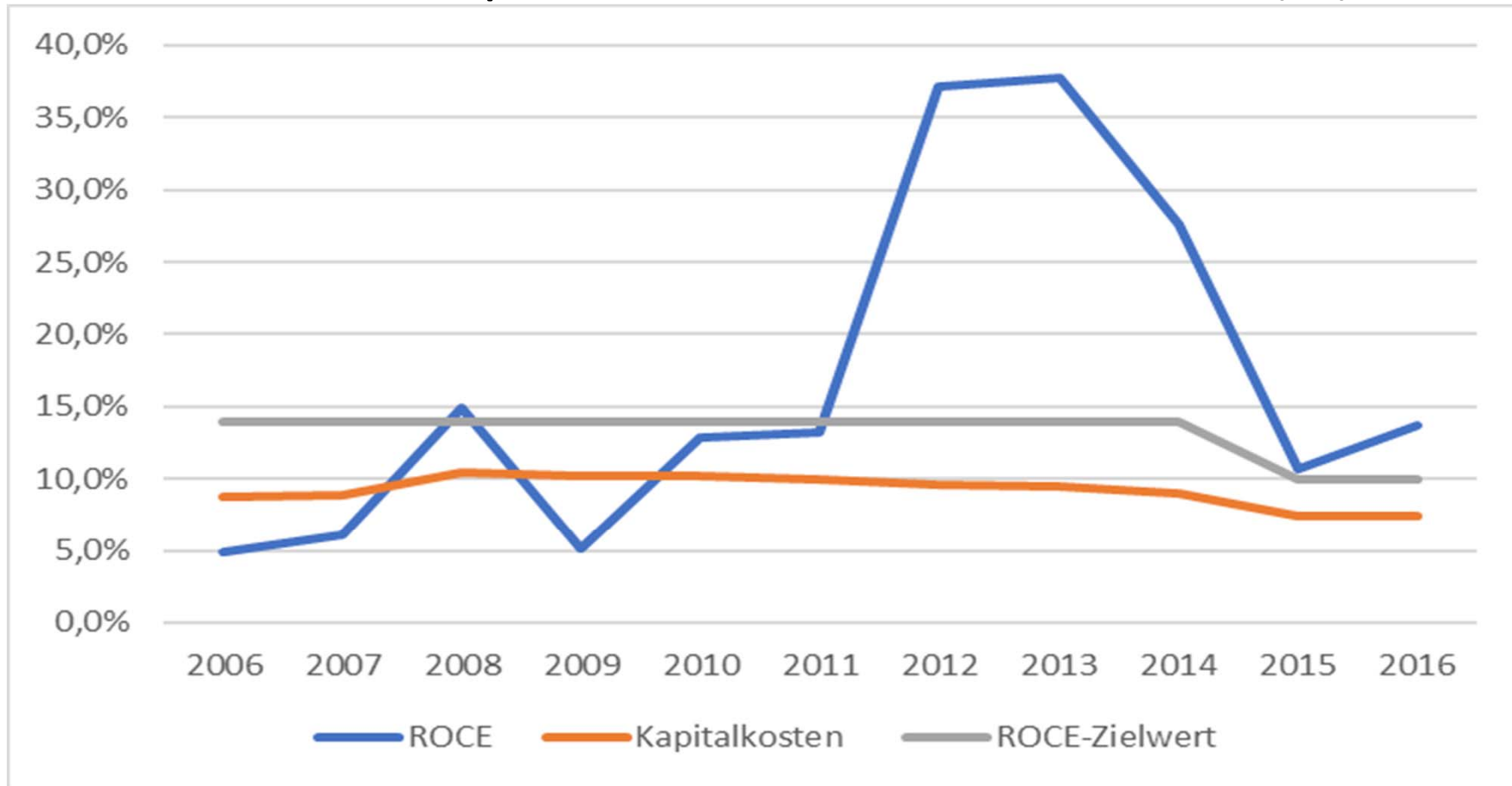
2. Wirtschaftliche Entwicklung Fernverkehr

Kennzahlen Sparte DB Fernverkehr (I)



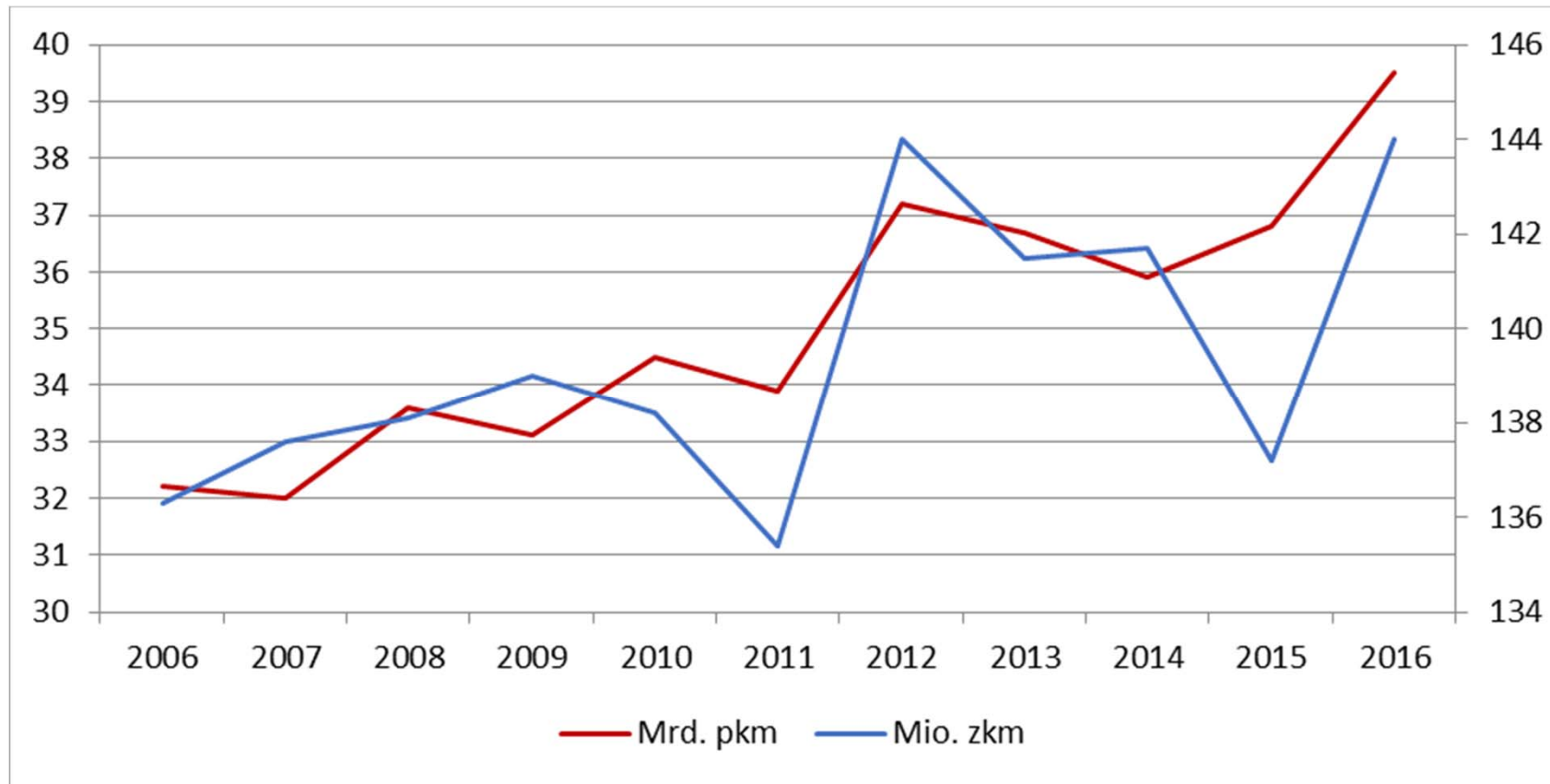
Quelle: Geschäftsberichte des DB Konzerns, 2007 - 2016

Kennzahlen Sparte DB Fernverkehr (II)



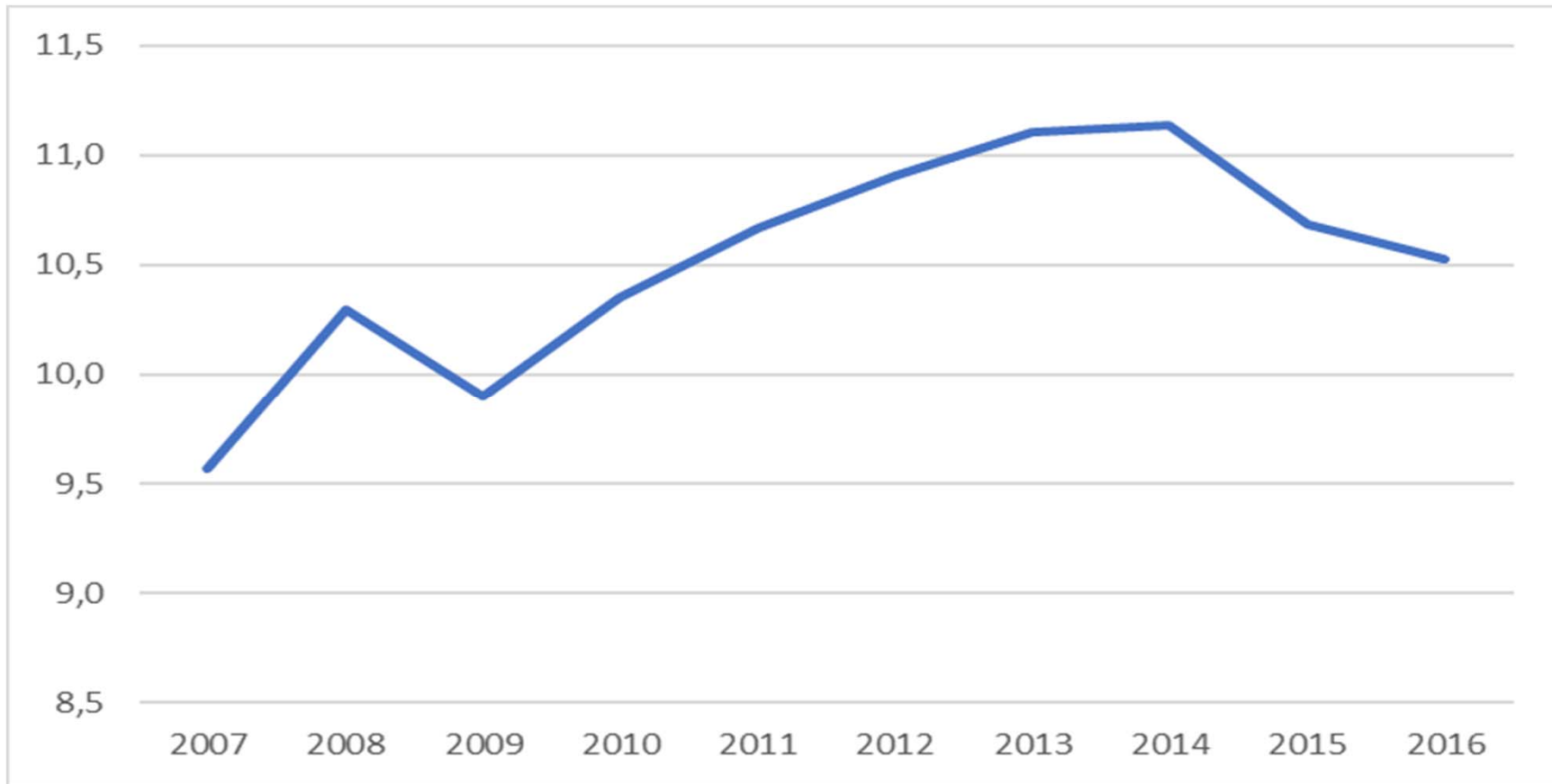
Quelle: Geschäftsberichte des DB Konzerns, 2007 - 2016

Entwicklung Leistungskennzahlen



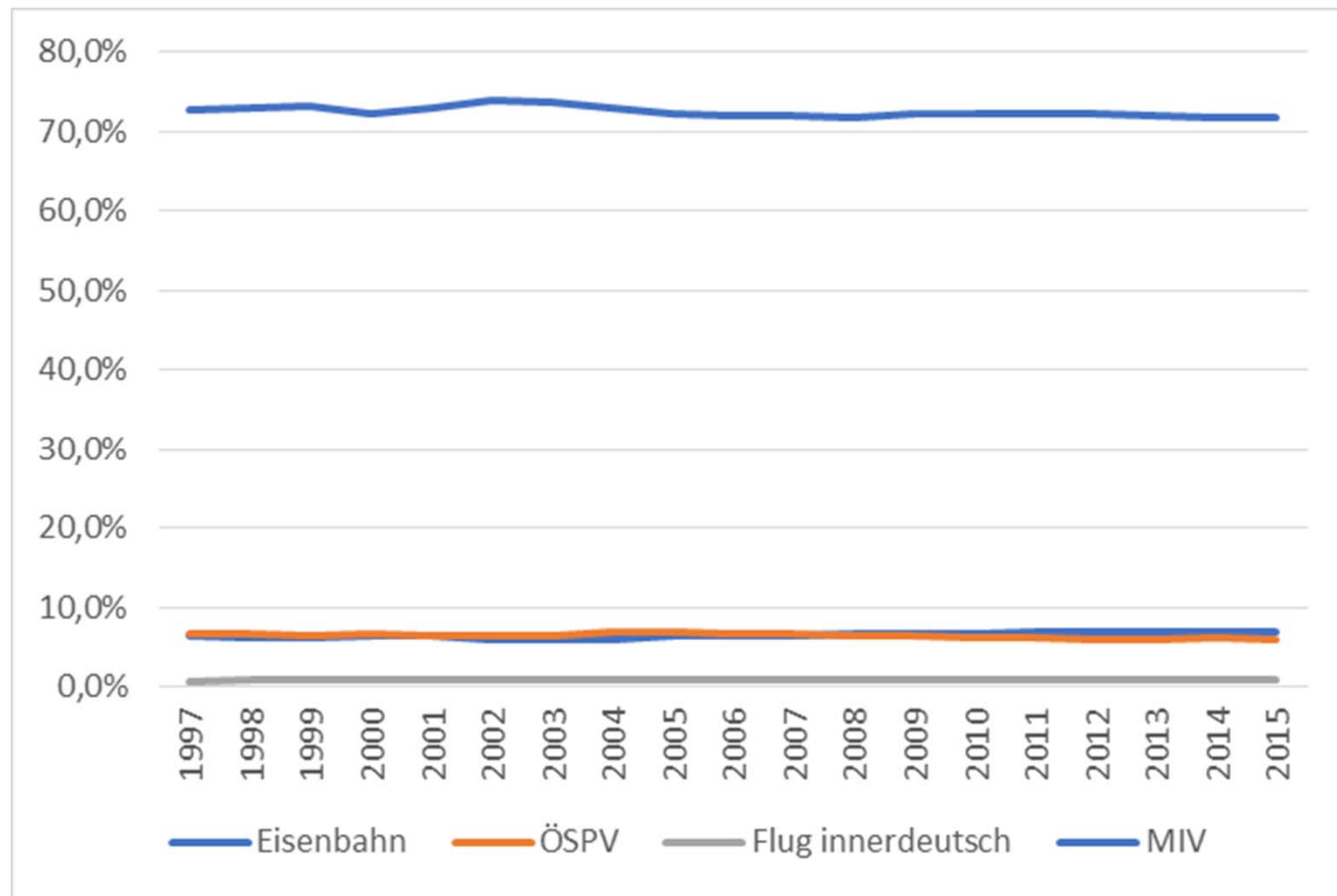
Quelle: Geschäftsberichte der DB Fernverkehr AG, 2006 – 2016, Werte 2016 Konzernabschluss

Entwicklung Yield (Cent je pkm)



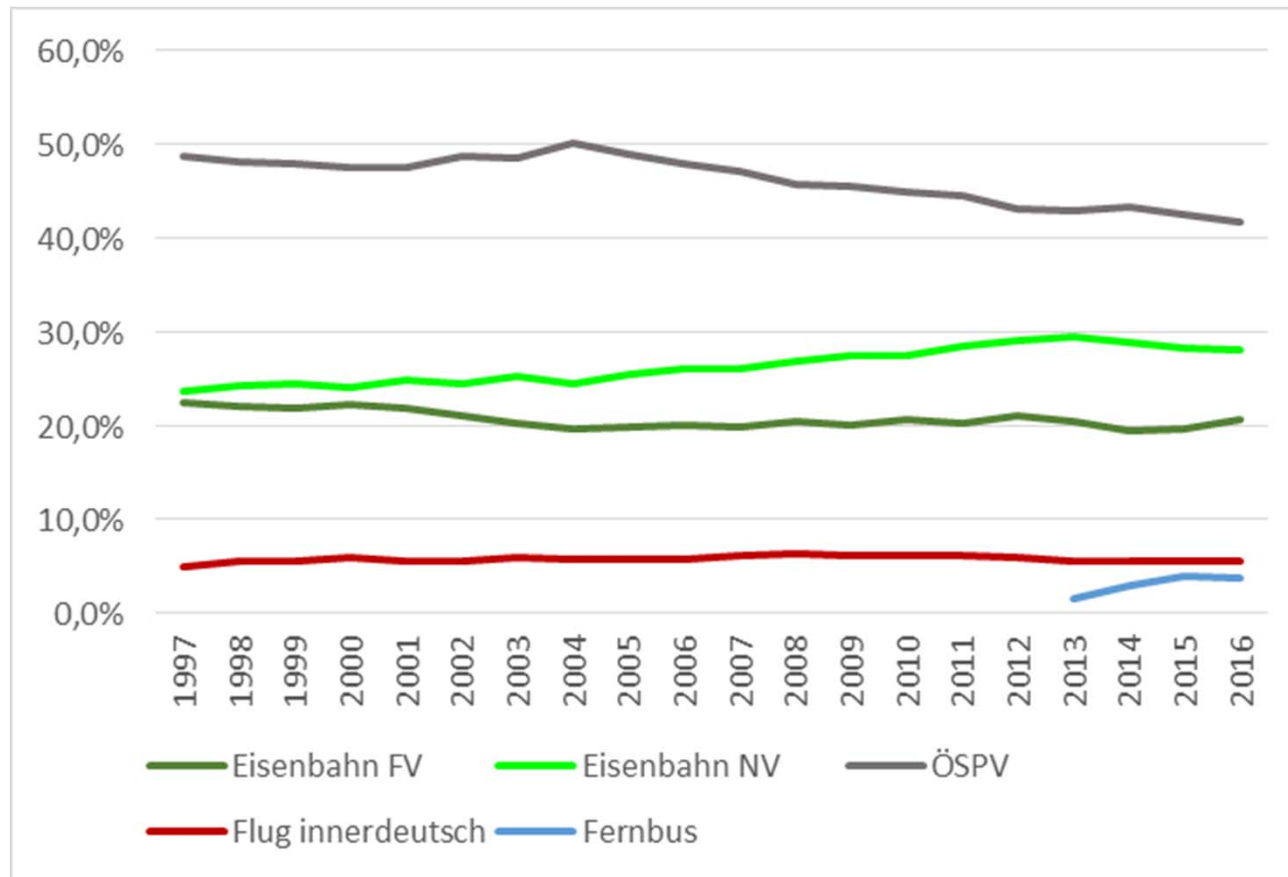
Quelle: Geschäftsberichte des DB Konzerns, 2007 - 2016

Entwicklung Modal Split Personenverkehr



Quelle: Verkehr in Zahlen, Destatis

Entwicklung Modal Split Öffentl. Verkehr



Quelle: Verkehr in Zahlen, Destatis (2016 z.T. geschätzt)

Situation des Fernverkehrs der DB AG

Marktanteil ggü. MIV und Luftverkehr seit viele Jahren stabil

Yield binnen zwei Jahren um 10 % gefallen (→ Effekt Fernbus !?)

Trotzdem leicht steigender Umsatz wg. deutlichem Zuwachs der pkm

→ Erfolgreicher Umgang mit Konkurrenz durch Fernbus

Solide Gewinne und guter ROCE wg. gesunkenem Investiertes Vermögen

Ursache hierfür ist alternde Fahrzeugflotte (IC, ICE 1)

Neue Fahrzeuggeneration (IC 2, ICE 4) in Auslieferung, Invest ca. 5 Mrd. €

Neues Fernverkehrskonzept

Flottenerneuerung und Infrastrukturausbau als Grundlage

Angebotsausweitung von ca. 136 Mio. zkm auf 162 Mio. zkm (+ 20 % / 25 %)

Anbindung weiterer Großstädte, Halbstundentakt auf Hauptachsen

Ziel 50 Mio. zusätzliche Kunden (+38 %)

Investbedarf 12 Mrd. €

„Tarifintegration Nah- und Fernverkehr“

Überschlagskalkulation Neues FV-Konzept

	2016 Mrd. €	Steigerung	2030 Mrd. €	
Erlöse	4,15	+ 38 %	5,7	unterstellt stabilen Yield
Kosten	4,0	+ 20 %	4,8	zkm steigen um 20 – 25 % Nfz effizienter, Kapazität ?
Kapitalkosten Neufz.			0,72	3 % Afa, 3 % Zins auf 12 Mrd. €
Gewinn v. St.	0,15		0,18	

Herausforderungen für DB Fernverkehr

Begrenzte Infrastrukturverfügbarkeit in Knoten limitiert Wachstum

Nach Nürnberg – Erfurt vorerst kein weiteres Infrastrukturprojekt in Sicht

Finanzierbarkeit Neufahrzeuge unklar

Neues Fernverkehrskonzept wirtschaftlich ambitioniert

Limitierung Preisgestaltung

- Preissystem (BC 50, BC 100)
- TBNE Hemmnis

Herausforderungen für die Politik

Verkehrssektor (als einziger) mit steigenden Emissionen

Politik der vergangenen Jahre bewirkt keine Verkehrsverlagerung

Ernsthafte regulatorische Eingriffe zu Lasten des PKW sind unpopulär
(→ man verliert Wahlen)

SPFV unter heutigen Rahmenbedingungen „gerade so“ profitabel

Finanzierung des erforderlichen Neuinvests im Fernverkehr unsicher

DB AG ist finanziell nicht stabil

Praktisch kein Wettbewerb im SPFV

Fernverkehrsicherstellungsgesetz

Ein solches Gesetz würde wohl zusätzliche Subventionen erfordern

Selbst bei politischer Bereitschaft große methodische Probleme

- Bundesaufgabenträger mit Ausschreibung unprofitabler Strecken
- Bundesaufgabenträger, der gesamten Verkehr ausschreibt (z.B. Linienbündel mit Vorgabe zusätzlicher zkm)
- Zusatzmittel für Länder mit Zweckbindung

Fazit

Wirtschaftliche Lage des DB Konzerns als Risiko für Fernverkehr

Mangelnde Kapazität in Knoten und Hauptachsen limitiert

Wachstumschancen

Kein Trend zur Verkehrsverlagerung erkennbar

Regulatorische Rahmenbedingungen für SPFV ungünstig

Fernverkehrssicherstellungsgesetz wird Hauptprobleme kaum lösen