

Gewinnanalyse der **Südharzstrecke (KBS 357)**

**Ergebnis: DB AG Netz in Hannover
erwirtschaftete in den letzten 6
Jahren ca. 7 Mio. DM Gewinne!**

Eine Analyse der Initiative
„Höchste Eisenbahn
für den Südharz“

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	1
2	GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER SÜDHARZSTRECKE (KBS 357) ..	1
2.1	Einnahmen der DB AG Netz.....	1
2.2	Ausgaben der DB AG Netz	1
2.2.1	Ausgaben bis 2001.....	2
2.2.2	Ausgaben ab 2001.....	3
3	GUV DER SÜDHARZSTRECKE IM BEREICH DB AG NETZ IN HANNOVER ..	4
3.1	Einnahmen	4
3.2	Ausgaben.....	4
3.2.1	Ausgaben bis 2001.....	4
3.2.2	Ausgaben ab 2001.....	4
4	SÜD-WESTHARZSTRECKE (KBS 358).....	5
5	FAZIT.....	5

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Jährliche Einnahmen der DB AG Netz auf der Südharzstrecke	2
Tabelle 2:	Personalbestand der DB AG Netz bis 2001	2
Tabelle 3:	GuV der DB AG Netz bis 2001	3
Tabelle 4:	Personalbestand der DB AG Netz ab 2001	3
Tabelle 5:	GuV der DB AG Netz ab 2001.....	3
Tabelle 6:	Jährliche Einnahmen DB AG Netz in Hannover	4
Tabelle 7:	Personalbestand der DB AG Netz in Hannover bis 2001	4
Tabelle 8:	GuV der DB AG Netz in Hannover bis 2001.....	4
Tabelle 9:	Personalbestand der DB AG Netz in Hannover ab 2001.....	4
Tabelle 10:	GuV der DB AG Netz in Hannover ab 2001	4

1 Einleitung

Mit der Umsetzung des Eisenbahnneuordnungsgesetzes ging am 01.01.1994 auch die Umwandlung der Deutschen Bundesbahn in die DB AG einher. Diese auch als Bahnreform bezeichnete Umwandlung in eine Aktiengesellschaft hatte auch die Einteilung in verschiedene Unternehmensbereiche zur Folge. So muss jeder Unternehmensbereich (z. B. DB AG Regio, DB AG Cargo oder auch jede andere Bahngesellschaft) der den Fahrweg nutzt sogenannte Trassenpreise an die DB AG Netz entrichten.

Außerdem besagt die Bahnreform, dass die jeweiligen Bundesländer Träger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sind. Dies bedeutet für die Südharzstrecke, dass die Züge die hierauf verkehren bereits vom Land Niedersachsen durch die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) bestellt und bezahlt wurden. Sollten die Ausgaben für die Zugbestellung durch den Fahrkartenverkauf nicht gedeckt werden, so zahlt die Differenz das Land Niedersachsen aus Transfermitteln des Bundes (gemäß dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs). Dadurch ist gewährleistet, dass die DB AG immer mit „Gewinn“ fährt.

Vor diesem Hintergrund wundern sich die Umwelt- und Verkehrsverbände in unserer Region, dass die DB AG Netz in Hannover Instandhaltungsmaßnahmen wie z.B. Reparaturen von Weichen in Wulften und in Herzberg mit der Behauptung „Es stünden keine Mittel zur Verfügung“ ablehnt.

In dieser Analyse sollen die Auswirkungen der Bahnreform auf die Südharzstrecke insbesondere die institutionelle Trennung von Fahrweg und Betrieb analysiert werden. Außerdem soll Aufschluss darüber gegeben werden, inwieweit die Einnahmen des Verkehrs auf der Südharzstrecke die entstandenen Kosten -insbesondere bei der DB AG Netz in Hannover- decken oder ob sogar Überschüsse erwirtschaftet werden.

2 Gewinn- und Verlustrechnung der Südharzstrecke (KBS 357)

Seit der Bahnreform sind mittlerweile sechs Jahre verstrichen. Leider verfügt die DB AG bis heute noch nicht über eine streckenbezogene Erfolgsrechnung. Die Einnahmen landen mehr oder weniger in einem großen Topf, um sie anschließend für Strecken auszugeben, die höhere Kosten als geplant verursachen. Von diesen Fällen der Quersubventionierung profitiert möglicherweise der Fernverkehr (z.B. Schnellfahrstrecken). In den folgenden Abschnitten zeigen wir eine geschätzte Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) der Südharzstrecke. Hier steht die Plausibilität der ablehnenden Aussagen der DB AG Netz in Hannover im Vordergrund.

2.1 Einnahmen der DB AG Netz

Die DB AG Regio nimmt für Leistungen im SPNV vom Land Niedersachsen ca. 19 DM pro km ein. Hiervon erhält die DB AG Netz ca. 8 DM Trassenentgelte pro Kilometer von der DB AG Regio. Desweiteren erhält die DB AG Netz Trassenentgelte für Güterzüge der DB AG Cargo. In Tabelle 1 werden die gefahrenen Jahreskilometer auf der Südharzstrecke mit den Trassenentgelten von 8 DM multipliziert. Hieraus ergeben sich Einnahmen bei der DB AG Netz von ca. 8 Mio. DM.

2.2 Ausgaben der DB AG Netz

Die Berechnung der Ausgaben erfolgt in zwei Zeitabschnitten. Bis zum Jahr 2001 wird der Betriebsablauf auf der Südharzstrecke noch konventionell d.h. mit den bisherigen Stellwerken abgewickelt. Im Jahr 2001 soll die Umstellung auf einen

Funkfahrbetrieb erfolgen. Dies hat erhebliche Personaleinsparungen und somit auch Veränderungen in der Kostenstruktur zur Folge.

Südharzstrecke (KBS 357)		Northeim (NOM) - Nordhausen (NDH)						
Trassenbenutzung durch DB AG Regio	Länge in km	Verkehrstage	Züge pro Tag	Züge pro Woche	Züge pro Jahr	km pro Jahr	Preis pro km in DM	Einnahmen der DB AG Netz
NOM-NDH	68,5	Mo-Fr	34	170	8.840	605.540	8	4.844.320
NOM-NDH	68,5	Sa	34	34	1.768	121.108	8	968.864
NOM-NDH	68,5	So	32	32	1.664	113.984	8	911.872
NOM-Herzb.	27	Mo-Fr	5	25	1.300	35.100	8	280.800
NDH-Ellrich	16	Mo-Fr	2	10	520	8.320	8	66.560
Herzberg-Scharzfeld	6	Mo-Sa	16	96	4.992	29.952	8	239.616
Herzberg-Scharzfeld	6	So	14	14	728	4.368	8	34.944
Summe Personenverkehr								7.346.976
Trassenbenutzung durch DB AG Cargo	Länge in km	Verkehrstage	Züge pro Tag	Züge pro Woche	Züge pro Jahr	km pro Jahr	Preis pro km in DM	Einnahmen der DB AG Netz
NOM-NDH	68,5	Mo-Fr	4	20	1040	71240	8	569.920
Gesamteinnahmen durch Personen- und Güterverkehr								7.916.896

Tabelle 1: Jährliche Einnahmen der DB AG Netz auf der Südharzstrecke

Die Kosten der laufenden Sanierungsarbeiten werden nicht erfasst, weil diese -im Gegensatz zu Instandhaltungsmassnahmen- grundsätzlich aus Bundesmitteln gefördert werden und deshalb nicht als Ausgaben der DB AG Netz in unsere Analyse fallen.

Die Personalkosten an den Endbahnhöfen werden nicht der Südharzstrecke zugeschrieben. Als Ausgleich wird der Personalaufwand im Abzweig Herzberg und Scharzfeld der Südharzstrecke zugeschrieben.

2.2.1 Ausgaben bis 2001

Von den Einnahmen sind aufgrund des „Fahrens auf Verschleiß“ auf niedersächsischer Seite und den nicht zu berücksichtigten Sanierungsarbeiten auf thüringer Seite lediglich die Personalkosten und die jährliche obligatorische Befahrung mit einem Messzug abzuziehen.

Arbeitsstelle auf Stellwerken	Anzahl der Mitarbeiter
Wulften	8
Herzberg	8
Scharzfeld	4
Walkenried	4
Ellrich	8
Woffleben	8
Niedersachswerfen	8
Technische Fachkräfte	
Werkmeister	6
Summe	54

Tabelle 2: Personalbestand der DB AG Netz bis 2001

Einnahmen von DBAG Netz in DM	7.916.896
Ausgaben	
Personalkosten ca. 80.000 DM pro Mitarbeiter (54 MA)	-4.320.000
Messfahrten, kleinere Gleisarbeiten	-500.000
Jährlicher Überschuss bis 2001	3.096.896

Tabelle 3: GuV der DB AG Netz bis 2001

Schon seit Beginn der Bahnreform erwirtschaftet die Südharzstrecke Überschüsse in Millionenhöhe. Die Fördermittel für die anfallenden Investitionen bei der laufenden Streckensanierung ergeben eine zusätzliche Rentabilitätssteigerung, weil hier Fördermittel für die DB AG Netz gewährt werden, die Instandhaltungen in der näheren Zukunft erübrigt.

2.2.2 Ausgaben ab 2001

Durch die Umstellung auf Funkfahrbetrieb wird die Anzahl der Mitarbeiter von 54 auf 10 sinken, so dass ein Großteil der Personalkosten eingespart wird.

Arbeitsstelle	Anzahl der Mitarbeiter
Auf Stellwerken	4
Technische Fachkräfte	
Werkmeister	6
Summe	10

Tabelle 4: Personalbestand der DB AG Netz ab 2001

Einnahmen von DBAG Netz in DM	7.916.896
Ausgaben	
Personalkosten ca. 80.000 DM pro Mitarbeiter (10 MA)	-800.000
DB AG Cargo Funkfahrbetrieb	-1.000.000
Messfahrten, kleinere Gleisarbeiten	-500.000
Jährlicher Überschuss ab 2001	5.616.896

Tabelle 5: GuV der DB AG Netz ab 2001

Nach dem Jahr 2001 kann die Rentabilität der Südharzstrecke gegenüber dem jetzigen Zustand nochmals gesteigert werden.

Das jährliche Ergebnis von 5.616.896 DM entspricht einer Traumrendite von 71% per anno. Dieses Teilergebnis zeigt, dass aus Sicht der DB AG Netz die gesamte Südharzstrecke zwischen Northeim und Nordhausen schon seit mehreren Jahren äußerst effizient betrieben wird und bei Umstellung auf Funkfahrbetrieb noch effizienter betrieben werden kann.

Anlass dieser Untersuchung ist aber nicht der Gesamtgewinn zwischen Northeim und Nordhausen, sondern die Tatsache, dass -im Gegensatz zur DB AG Netz in Leipzig- kaum finanzielle Mittel für Instandhaltungsmassnahmen seitens der DB AG Netz in Hannover bereitgestellt werden. Deshalb wird im weiteren Verlauf die GuV für den Bereich der DB AG Netz in Hannover zwischen Northeim und Herzberg extrahiert.

3 GuV der Südharzstrecke im Bereich DB AG Netz in Hannover

3.1 Einnahmen

Aus Tabelle 1 wurde der anteilige Personen- und Güterverkehr für den niedersächsischen Streckenabschnitt extrahiert. Hieraus ergeben sich Einnahmen bei der DB AG Netz in Hannover von 3.156.192 DM.

Gesamteinnahmen durch Personen- und Güterverkehr	3.156.192 DM
---	---------------------

Tabelle 6: Jährliche Einnahmen DB AG Netz in Hannover

3.2 Ausgaben

3.2.1 Ausgaben bis 2001

Von den Einnahmen sind aufgrund des „Fahrens auf Verschleiß“ lediglich die Personalkosten und die jährliche obligatorische Befahrung mit einem Messzug abzuziehen.

Arbeitsstelle auf Stellwerken	Anzahl der Mitarbeiter
Wulften	8
Herzberg	8
Technische Fachkräfte	
Werkmeister	3
Summe	19

Tabelle 7: Personalbestand der DB AG Netz in Hannover bis 2001

Einnahmen von DB AG Netz in Hannover in DM	3.156.192
Ausgaben	
Personalkosten ca. 80.000 DM pro Mitarbeiter (19 MA)	-1.520.000
Messfahrten, kleinere Gleisarbeiten	-500.000
Jährlicher Überschuss bis 2001	1.136.192

Tabelle 8: GuV der DB AG Netz in Hannover bis 2001

Seit 1994 wurden bei DB AG Netz in Hannover somit ca. 7 Mio. Gewinn erwirtschaftet, welche sofortige Instandhaltungsmaßnahmen zulassen.

3.2.2 Ausgaben ab 2001

Arbeitsstelle	Anzahl der Mitarbeiter	
Auf Stellwerken	2	Durch die Umstellung auf Funkfahrbetrieb kann ein Großteil der Personalkosten eingespart werden.
Technische Fachkräfte		
Werkmeister	2	
Summe	4	

Tabelle 9: Personalbestand der DB AG Netz in Hannover ab 2001

Einnahmen von DB AG Netz in Hannover in DM	3.156.192
Ausgaben	
Personalkosten ca. 80.000 DM pro Mitarbeiter (4 MA)	-320.000
DB AG Cargo Funkfahrbetrieb	-200.000
Messfahrten, kleinere Gleisarbeiten	-300.000
Jährlicher Überschuss ab 2001	2.336.192

Tabelle 10: GuV der DB AG Netz in Hannover ab 2001

Nach dem Jahr 2001 kann die Rentabilität der Südharzstrecke gegenüber dem jetzigen Zustand nochmals gesteigert werden.

Das jährliche Ergebnis von 2.336.192 DM entspricht einer Traumrendite von 74% per anno.

Offensichtlich betreibt das DB AG Netz Management in Hannover die -in den Wirtschaftswissenschaften häufig missbilligte- Unternehmenspolitik des Return on Investment (ROI). Diese Unternehmenspolitik stellt in der Rentabilität das Management am besten dar, welches am wenigsten investiert.

Die Folgen dieses kurzfristigen Erfolgsdenkens bekommen die DB AG Kunden täglich zu spüren, wenn durch verschleppte Investitionen veraltete Weichen oder andere Infrastruktur „überraschend“ ihren Dienst quittieren.

Anmerkung: Return on Investment (ROI) drückt die Kapitalrendite eines Unternehmens aus und berechnet sich aus Verhältnis des gesamten investierten Kapitals und des Umsatzes zum Gewinn. Durch die statische Betrachtungsweise wird die Unternehmenspolitik die am wenigsten investiert am besten dargestellt.

4 Süd-Westharzstrecke (KBS 358)

Ähnlich wie der Südharzstrecke zwischen Northeim und Nordhausen ergeht es auch der Süd-Westharzstrecke zwischen Seesen und Herzberg. Dort werden seitens der DB AG Netz in Hannover keine Instandhaltungen getätigt, obwohl hier auch jährlich Gewinne von mehreren 100.000 DM eingefahren werden. Die durchgeführte Studie „ÖPNV-/SPNV-Rahmenuntersuchung Herzberg - Seesen“ vom 30.06.1997 von RegioRail kommt zu dem Schluss, dass auch die Süd-Westharzstrecke unter bestimmten Szenarien mit Gewinn betrieben werden kann. Das von der DB AG Netz in Hannover zurzeit praktizierte Szenario „Status Quo“ gehörte zu den Verlierern in der angegebenen Untersuchung. Auch hier versucht das DB AG Netz Management in Hannover durch gezieltes „Nichtstun“ einen Bilanzserfolg auszuweisen.

5 Fazit

Durch unterlassene Instandhaltungsmaßnahmen versucht die Geschäftsführung der DB AG Netz in Hannover die Rentabilität ihres Geschäftsbereichs zu schönen. Bereits jetzt weist die Gewinn- und Verlustrechnung für die gesamte Südharzstrecke jährliche Überschüsse von ca. 3 Millionen DM auf, welche durch Personaleinsparungen ab dem Jahr 2001 auf über 5 Millionen DM ansteigen werden. Die DB AG Netz in Hannover hat seit der Bahnreform vom 01.01.1994 ca. 7 Mio. DM Gewinne erwirtschaftet, von denen nur ein Bruchteil für Südharzstrecke ausgegeben wurde.

Wir fordern, dass die DB AG Netz in Hannover die auf der Südharzstrecke erzielten Gewinne auch in dieser Region wieder zur Instandhaltung und Sanierung reinvestiert, damit wieder ein pünktlicher und vor allen Dingen sicherer Betriebsablauf gewährleistet ist. Desweiteren müssen die DB AG Regio und LNVG mehr Druck als bisher auf die DB AG Netz in Hannover ausüben. Ähnliches gilt auch für DB AG Cargo. Die DB AG Netz in Leipzig zeigt mit der laufenden Sanierung, dass die volkswirtschaftliche Verantwortung ebenso wie die unternehmerischen Aspekte in Einklang gebracht werden können.