

Gutachten

für das

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Hauptstätter Straße 67

70178 Stuttgart

Ökonomische Analyse des großen Verkehrsvertrages

KCW GmbH
Bernburger Straße 27
10963 Berlin

13. März 2015

1 Kurzfassung

Dieses Gutachten widmet sich der Aufgabe, die Kosten und Erlöse des "großen Verkehrsvertrages" (gVV) abzuschätzen, den das Land Baden-Württemberg 2003 mit dem alleinigen Bieter DB Regio AG zur Bedienung von zwei Dritteln des landesweiten SPNV-Angebots abgeschlossen hatte. Die ökonomische Analyse des gVV ist eine zentrale vorbereitende Maßnahme, um seitens des Landes die Wertigkeit der vereinbarten Leistungserbringung und deren Vergütung einschätzen zu können.

Weil die vertragscharfe Erfolgsrechnung der DB Regio zum gVV dem Betriebsgeheimnis unterfällt, sind Dritte methodisch darauf angewiesen, die Kosten und Erlöse der Leistungserbringung im gVV so originalgetreu wie möglich „von außen“ nachzubilden. Grundlage für die Eingangsdaten - hier aus dem Jahr 2012 - sind öffentliche Quellen, Informationen des Auftraggebers sowie das Marktwissen, das als „Quersumme langjähriger Erfahrungen“ vor allem die Einordnung der zahlreichen Einzeldaten erleichtert.

Von diesem Ausgangspunkt aus wurden zwei Kosten-Erlös-Modelle und eine Untervariante entwickelt, die auf unterschiedlichen Ansätzen beruhen:

- Das **KCW-Modell** schließt "Bottom-Up" von den einzelnen Funktionskosten über sinnvolle Aggregationsschritte auf die Gesamtkosten. Die Erlöse wurden aufgrund der eingeschränkten Datenlage pauschaler, jedoch vergleichbar berechnet.
- In entgegengesetzter Blickrichtung bricht der ergänzende **Top-Down-Ansatz** die aggregierten Werte auf Unternehmensebene im bundesweiten Konsolidierungskreis „DB Regio“ auf die Teilmenge „gVV in Baden-Württemberg“ herunter.
- In der Untervariante **KCW-Modell mit DB-Personalkosten** (KCW+DBP) werden die im Vergleich signifikant höheren Personalkostensätze des Top-Down-Ansatzes berücksichtigt. Dies führt zu einer Zusammenführung der ansonsten weitgehend ähnlichen Kostenstrukturen der beiden vorgenannten Modelle.

Aus der nachstehenden Tabelle gehen die wichtigsten Ergebnisgrößen der beiden Varianten des KCW-Modells hervor, insbesondere das simulierte Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit im Rahmen des gVV:

	KCW-Modell		KCW+DBP	
	Mio. €	€/Zugkm	Mio. €	€/Zugkm
Umsatzerlöse	687,1	17,55	687,1	17,55
- Gesamtkosten	510,1	13,03	552,0	14,10
= Betriebsergebnis	177,0	4,52	135,1	3,45
- Zinsergebnis	2,7	0,07	2,7	0,07
= Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	174,3	4,45	132,4	3,38
% Umsatzrendite (RoS)	25,76%		19,67%	
% Umsatzrendite ohne Infrastruktur- & Energiekosten	43,61%		33,30%	

Die einheitlich angesetzten Umsatzerlöse in Höhe von 687,1 Mio. Euro errechnen sich aus 267,3 Mio. Euro Fahrgelderlösen und 419,8 Mio. Euro an Zuschüssen des Landes Baden-Württemberg.

Die Differenz der Gesamtkosten beider Ansätze, die eins zu eins auf das Gesamtergebnis durchschlägt, liegt in Abweichungen bei den Personalkostensätzen begründet. Im KCW-Modell werden 510,1 Mio. Euro Gesamtkosten errechnet, bei Berücksichtigung der durchschnittlichen Personalkostensätze von DB Regio würden diese 552 Mio. Euro betragen.

Inwieweit das Ergebnis in Höhe von 132,4 Mio. oder 174,3 Mio. Euro angemessen erscheint, ist nicht Gegenstand dieses Gutachtens. Wählt man die Umsatzrendite als Maßstab auf Vollkostenbasis, erzielt DB Regio im gVV eine Umsatzrendite von 19,7% bzw. 25,8%. Klammert man die für DB Regio (weitgehend) risikolosen Infrastruktur- und Energiekosten aus, steigt die Umsatzrendite auf 33,3% bzw. 43,6%.

Zur Einschätzung der Renditekennzahlen ist die **Chancen- und Risikostruktur** des gVV zu berücksichtigen. Es zeigt sich, dass die Risiken im Vertragsverhältnis deutlich zu Lasten des Landes Baden-Württemberg als Auftraggeber verteilt sind. Kostensteigerungen gehen weit überwiegend zu Lasten des Landes, während von Erlössteigerungen das Unternehmen alleine profitiert.

Besonders herauszuheben ist die Schieflage bei den Infrastrukturnutzungsentgelten. Nach einer inzwischen streitig gestellten Vertragsklausel profitiert DB Regio von steigenden Infrastrukturnutzungsentgelten in besonderem Maße. Unabhängig von der festen jährlichen Dynamisierung des Gesamtvertrages wird der volle Steigerungsbetrag für Trasse und Stationen in Rechnung gestellt.

Dem Land stehen wenig wirksame vertragliche Mittel zur Seite, um die Qualität der Betriebsleistung oder den Fahrzeugeinsatz zu steuern. Darüber hinaus basiert das Qualitätsmesssystem auf einem Konsensprinzip, so dass die sonst in Verkehrsverträgen gängigen Sanktionierungsmöglichkeiten von Schlechtleistungen eingeschränkt sind.

Zur Plausibilisierung der Ergebnisse wurde in einem **Preis-Preis-Vergleich** der Zugkilometerpreis des gVV mit den Preisen vergleichbarer anderer SPNV-Netze in Baden-Württemberg verglichen, die wettbewerblich vergeben worden sind. Im Gegensatz zu dem Kosten-Erlös-Modell hebt dieser Vergleich alleine auf den Preis als Marktergebnis ab. Sichtbar wird im Ergebnis, dass der Durchschnittspreis der Wettbewerbsnetze, die in ihrer Zusammensetzung die typischen Netzspezifika des gVV abbilden sollen, um 3,37 Euro je Zugkm unter dem des gVV bleibt. Die Differenz liefert einen Hinweis auf die für das Land ökonomische Nachteiligkeit der Direktvergabesituation des gVV. Würde zusätzlich noch die größere Nachfrage und die günstigeren Fahrzeugkostenätze berücksichtigt, ergäbe sich sogar eine Abweichung um 6,16 Euro je Zugkm.

Das Ergebnis des reinen Preis-Preis-Vergleichs (von 3,37 Euro je Zugkm) deckt sich mit dem der Kosten-Erlös-Modellierung. Unterstellt man für den gVV Umsatzrenditen in einer Spanne von 4,6% bis 8,5%, ergibt sich ein überschießendes Marktergebnis zwischen 3,64 Euro bzw. 2,96 Euro je Zugkm.

Abbildung 1: Ergebnisvergleich KCW-Modell (überschießendes Marktergebnis) und Preis-Preis-Vergleich

