

## Betriebswirtschaftliche Analyse

zur Frage einer möglichen Überkompensation an die DB Regio AG im Rahmen der Durchführung und Abrechnung des sog. Großen SPNV-Verkehrsvertrages zwischen dem Land Baden-Württemberg und der DB Regio AG Region Baden-Württemberg vom 05. Juli 2003

Essen, 26. März 2015

Sachverhalt	Beschreibung
<b>Aufgabenstellung und beihilferechtliche Grundlagen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Gegenstand unserer Beauftragung ist es, eine betriebswirtschaftliche Analyse durchzuführen. Nicht Gegenstand unserer Beauftragung ist es, die sich in diesem Zusammenhang ergebenden rechtlichen Fragen zu beantworten. <u>Soweit wir im Folgenden im Rahmen unserer Analyse von einer Überkompensation sprechen, bezieht sich dies demzufolge ausschließlich auf die betriebswirtschaftliche Feststellung</u>, ob und ggf. inwieweit der tatsächlich vom Land BW gezahlte Ausgleich zu einem über den angemessenen Gewinn hinausgehenden tatsächlichen Gewinn der DB führt bzw. geführt hat.</li><li>■ Für die betriebswirtschaftliche Analyse, ob eine Überkompensation vorliegt, ist die Abrechnung des GVV auf die Einhaltung des dritten Altmark Trans-Kriteriums zu untersuchen. Danach darf der aus öffentlichen Mitteln gezahlte Ausgleich (= im Rahmen des GVV gezahlter Zuschuss des Landes Baden-Württemberg) <u>nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist</u>, um die <u>Kosten</u> der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung (=Abzug) der <u>dabei erzielten Einnahmen</u> und <u>eines angemessenen Gewinns</u> zu decken.</li></ul>
<b>Datengrundlage</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Dem MVI und uns liegen keine auf den großen Verkehrsvertrag abgegrenzten Kosteninformationen der DB Regio AG vor, so dass hier zur Analyse und Beurteilung der Kosten und deren zeitlicher Entwicklung auf andere, öffentlich zugängliche Daten - insbesondere aus den Jahresabschlüssen der DB Regio AG sowie der Konzernabschlüsse der DB AG - zurückgegriffen werden muss.</li><li>■ Da es sich um einen sog. Nettovertrag handelt, bei dem die Fahrgelderlöse der DB-Regio AG zustehen, stehen auch Daten zu den Einnahmen und deren Entwicklung nur in begrenztem Umfang und Detaillierungsrad zur Verfügung.</li><li>■ Mangels spezifischer Erlös und Kostendaten setzt unsere Analyse auf den Ertrags- und Kostenstrukturen auf Unternehmensebene auf. Dementsprechend lässt sich der Gewinn aus dem Großen Verkehrsvertrag auf Basis der vorhandenen Daten zwar nicht exakt ermitteln, es lassen sich jedoch aus dem Vergleich der Entwicklung der abgerechneten Ausgleichsbeträge mit der tatsächlichen Entwicklung der Kosten der DB Regio AG auf Unternehmensebene und unter Berücksichtigung der Fahrgelderlöse die Größenordnungen der Überkompensation abschätzen.</li></ul>
<b>Darstellung und Analyse der Kosten- und Ergebnisentwicklung der DB Regio AG im Zeitablauf</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Nach der 2001 angestoßenen Revision der Regionalisierungsmittel und dem Abschluss des GVV BW in 2003, dessen anfänglicher Zuschussbetrag auf Basis eines damals erstellten Gutachtens der WIBERA zur Ermittlung „betreiberneutraler“ Zugkilometerpreise für die Ländernetze festgesetzt wurde, haben sich die Betriebsergebnisse und Rentabilitätskennziffern der DB Regio AG signifikant verbessert.</li><li>■ Die Umsätze sind von 2003 bis 2011 (vor der zum 1.1.2012 erfolgten Verschmelzung der DB Regio NRW GmbH auf die DB Regio AG) von ursprünglich 4,9 Mrd. € um 11% auf 5,4 Mrd. € p.a. gestiegen. Ursache sind insbesondere deutlich gestiegene Fahrgelderlöse, die in diesem Zeitraum von 1,46 Mrd. € auf 2,05 Mrd. € p.a. (+40%) erhöht haben. Demgegenüber sind die Bestellerentgelte der Länder mit 3,3 Mrd. € p.a. nahezu konstant geblieben. Aufgrund der gestiegenen Fahrgelderlöse hat sich das Betriebsergebnis von € 301 Mio. in 2003 bis 2011 auf € 648 Mio. und damit auf mehr als das Doppelte erhöht und ist nach der Verschmelzung der DB Regio NRW in 2012 nochmals auf € 753 Mio. angewachsen, in 2013 dann jedoch auf € 611 Mio. zurück gegangen.</li><li>■ Durch Effizienzsteigerungen und Restrukturierungsmaßnahmen im Bereich der Personalaufwendungen und Einsparungen bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen konnten die Betriebskosten und Zinsaufwendungen von € 5,077 Mrd.p.a. absolut gesenkt und nachhaltig bis 2011 auf einem Niveau von unter € 5,070 Mrd. p.a. und damit auf einem konstanten Niveau von unter € 14,- pro Trassenkilometer gehalten werden. Abzüglich der sonstigen Erlöse lagen die netto-Kosten pro Trassenkilometer bis 2010 unter € 13,- pro Trassenkilometer und sind danach in Folge von Infrastruktur- und Personalkostenerhöhungen sowie geringerer Betriebsleistung auf ein Niveau von € 14,22 angestiegen.</li><li>■ Gleichzeitig hat sich die Betriebsleistung der DB Regio NRW (Anzahl der Trassenkilometer) bis 2011 um ca. 3% verringert. Mit Wirkung zum 1. Januar 2012 wurde die bisher als eigenständige Tochtergesellschaft geführte DB Regio NRW GmbH mit einem Umsatzniveau von rd. 1,04 Mrd. € und einer Betriebsleistung von ca. 70 Mio. Trassenkilometer auf die DB Regio AG verschmolzen, so dass deren Erträge und Aufwendungen ab 2012 die Zahlen der DB Regio AG erhöhen.</li><li>■ Insgesamt verzeichnet die DB Regio AG ein starkes Ertragswachstum, insbesondere die Umsätze aus Fahrgelderlösen sind unabhängig von der Kostenentwicklung stark überproportional gestiegen.</li></ul>

## Sachverhalt

Indikative Berechnung einer Überkompensation im Großen Verkehrsvertrag

## Beschreibung

Nach unserer indikativen Berechnung der Überkompensation ergeben sich bereits ab dem Jahr 2004 Überkompensationen, die sich über die Vertragslaufzeit stetig steigern und in 2012 und 2013 ein Niveau von rd. € 140 Mio. p.a. erreichen.

Die wesentlichen Einflussfaktoren stellen sich dabei wie folgt dar:

■ **Vorbemerkung:**

Der vom Land BW zu zahlende Zuschuss wurde auf Basis eines WIBERA-Gutachtens ermittelt. In dem WIBERA-Gutachten wurde auf Basis der Kostendaten der DB Regio AG für die übrigen Verkehre in Baden-Württemberg (außer S-Bahn Stuttgart) ein „betreiberneutraler“ Zugkilometerpreis von € 7,77 (Basisjahr 2002) ermittelt, der es unter Berücksichtigung der Dynamisierung von 1,5% p.a. der DB Regio AG nach deren Mittelfristplanung für 2001 bis 2005 ermöglicht, eine als angemessen angesehene Rendite von 14% ROCE zu erzielen. Nach Dynamisierung mit 1,5% errechnet sich der Startpreis für den GVV ab 1.10.2003 mit € 7,90 pro Trassenkilometer.

■ Der auf Basis des WIBERA-Gutachten berechnete „betreiberneutrale“ Zugkilometerpreis für die übrigen Verkehre in BW von € 7,90 in 2003 liegt um rd. 13% unter dem durchschnittlichen Bestellerentgelt pro Trassenkilometer der DB Regio AG in 2003 von € 9,06. Der um 13% niedrigere Zugkilometerpreis impliziert eine entsprechend bessere Kosten- und Erlösrelation des GVV gegenüber dem Durchschnitt aller Verkehrsleistungen der DB Regio AG.

■ Da die DB Regio AG insgesamt bereits im Jahr 2003 eine Rendite von 13,8% ROCE erreicht hat, sind wir für unsere indikative Berechnung der Überkompensation davon ausgegangen, dass auch im GVV bereits im Jahr 2003 eine entsprechende angemessene Rendite erreicht wurde.

**I. Allein schon die deutlich überproportionale Erhöhung der vom Land Baden-Württemberg gezahlten Zuschüsse gegenüber der Kostenentwicklung der DB Regio AG bringt bereits ab 2004 deutliche Überkompensationsbeträge.**

■ Die Entwicklung der durchschnittlichen Nettokosten (= Betriebskosten einschließlich Zinsaufwand abzgl. sonstige Erträge) der DB Regio AG zeigt in den ersten fünf Jahren der Vertragslaufzeit von 2003 bis bis 2008 keinen Anstieg und danach in den zweiten fünf Jahren von 2009 bis 2013 nur eine Steigerung um € 1,88 pro Zugkilometer.

■ Im Unterschied zu dieser Kostenentwicklung, die wir mangels konkreter Informationen auch für die Veränderung der Kosten im GVV unterstellt haben, hat sich der vom Land BW gezahlte Zuschuss im GVV jedoch seit 2003 stetig und gegenüber den Nettokosten deutlich überproportional steigend um insgesamt € 2,99 (+38%) pro Zugkilometer erhöht.

■ Daher ergeben sich bereits ab 2004 allein schon aus der überproportionalen Zuschusssteigerung gegenüber der Kostenentwicklung im großen Verkehrsvertrag jährlich Überkompensationen, die sich bis zum Jahr 2008 auf ein Niveau von rd. € 57 Mio. p.a. steigern und danach bis 2013 zwischen € 37 - 53 Mio. p.a. bewegen.

**II. Die zusätzlich von der DB Regio im GVV erzielten Fahrgelderlössteigerungen führen in voller Höhe zu einem entsprechenden Anstieg des Gewinns und der Überkompensation aus dem GVV.**

■ Da die DB Regio AG zusätzlich im Zeitablauf ab 2004 jährlich erhebliche Fahrgelderlössteigerungen realisiert hat, die zu einem Anwachsen der Fahrgelderlöse pro Zugkilometer von durchschnittlich € 4,01 um € 2,49 auf zuletzt auf € 6,50 in 2013 geführt haben, ergeben sich daraus erhebliche zusätzliche Einnahmen bei der DB Regio AG, die sich ab 2004 kontinuierlich steigern und in 2013 ein Niveau der Einnahmenerhöhung von rd. € 98 Mio. p.a. implizieren.

■ Die vorliegenden Informationen zur Entwicklung der Fahrgastzahlen (Zunahme im Zeitraum 2002 bis 2012 um nahezu 70 %), Zunahme der Verkehrsleistung um ca. 51%, kumulierte Tarifsteigerungen von 2003 (Beginn GVV) bis 2013 im VVS um ca. 32,8 % bzw. ca. 34,0 % (DB-Tarif) deuten insgesamt auf einen überproportionalen Anstieg der Fahrgelderlöse im GVV gegenüber der bei der DB Regio AG insgesamt erzielten Fahrgelderlössteigerung hin. Dennoch haben wir im Sinne einer vorsichtigen Betrachtung in unserer indikativen Berechnung der Überkompensation eine Fahrgelderhöhung lediglich proportional zum Fahrgelderlöswachstum der DB Regio AG (Gesamtunternehmen) angenommen.

■ Nach unserer indikativen Berechnung ergeben sich damit bereits ab 2004 Überkompensationen, die jährlich stark ansteigen und in den Jahren 2012 und 2013 auf ein Niveau von € 140 Mio. p.a. anwachsen. Zur Berechnung der Überkompensation aus den Einzelkomponenten und der Entwicklung im Zeitablauf verweisen wir auf die tabellarische Übersicht auf der Folgeseite 7.

## DB Regio AG: Indikative Berechnung der Überkompensation aus dem großen Verkehrsvertrag

2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013

**Basisfeststellung:** Die DB Regio AG hat bereits in 2003 mit einem ROCE von 13,8% die aus ihrer Sicht angemessene Renditeforderung erreicht.

### I. Überkompensation aus Zuschusssteigerung ggü. der tatsächlichen Kostenentwicklung

Nettokosten pro Zugkilometer [€/ Zugkm]	-12,34	-12,20	-12,11	-12,16	-12,27	-12,35	-12,97	-12,92	-13,33	-13,81	-14,22
Veränderung der Nettokosten [€/ Zugkm]		-0,14	-0,09	0,05	0,11	0,08	0,62	-0,05	0,41	0,48	0,41
Zuschuss zum GVV BWin 2003 [€/ Zugkm]	7,90										
Absolute Zuschussveränderung [€/ Zugkm]		-0,14	-0,09	0,05	0,11	0,08	0,62	-0,05	0,41	0,48	0,41
"Angemessener" Zuschuss zum GVV BW [€/ Zugkm]	7,90	7,76	7,67	7,72	7,83	7,91	8,53	8,48	8,89	9,37	9,78
abzüglich:											
gezahlter Zuschuss vom Land BW [€/ Zugkm]	7,90	8,15	8,42	8,69	9,23	9,41	9,48	9,76	10,23	10,72	10,89
Überkompensation pro Zugkilometer [€/ Zugkm]	0,00	0,39	0,75	0,97	1,40	1,50	0,95	1,28	1,34	1,35	1,11
Zugkilometer im GVV BW [Zugkm]	48.782.429	46.568.971	43.508.708	42.736.146	37.638.663	38.327.234	38.532.578	39.029.437	39.160.339	39.150.247	39.352.216
<b>Überkompensation pro Jahr ohne Erlössteigerung</b>	-	<b>18.161.899</b>	<b>32.631.531</b>	<b>41.454.062</b>	<b>52.694.128</b>	<b>57.490.851</b>	<b>36.605.949</b>	<b>49.957.679</b>	<b>52.474.854</b>	<b>52.852.833</b>	<b>43.680.960</b>
<b>Summe Überkompensation (1) 2003 bis 2013</b>											<b>438.004.746</b>

### II. Berücksichtigung der Fahrgelderlössteigerungen

Fahrgelderlöse lt. GuV DB Regio AG [Mio. €]	1467	1403	1582	1720	1782	1855	1912	2.010	2.055	2.620	2.663
Fahrgelderlöse in € pro Zugkilometer	4,01	3,87	4,21	4,52	4,74	5,05	5,22	5,49	5,80	6,25	6,50
<b>Anstieg Fahrgelderlöse pro Zugkilometer p.a.</b>	<b>0,00</b>	<b>-0,14</b>	<b>0,20</b>	<b>0,51</b>	<b>0,73</b>	<b>1,04</b>	<b>1,21</b>	<b>1,48</b>	<b>1,79</b>	<b>2,24</b>	<b>2,49</b>
Zugkilometer im GVV BW [Zugkm]	48.782.429	46.568.971	43.508.708	42.736.146	37.638.663	38.327.234	38.532.578	39.029.437	39.160.339	39.150.247	39.352.216
<b>Überkompensation durch Fahrgelderlössteigerung</b>	-	<b>-6.519.656</b>	<b>8.701.742</b>	<b>21.795.434</b>	<b>27.476.224</b>	<b>39.860.323</b>	<b>46.624.419</b>	<b>57.763.567</b>	<b>70.097.007</b>	<b>87.696.553</b>	<b>97.987.018</b>
<b>Summe Überkompensation (2) 2003 bis 2013</b>											<b>451.482.631</b>

### Überkompensation gesamt

Überkompensation gesamt [€/ Zugkm]	0,00	0,25	0,95	1,48	2,13	2,54	2,16	2,76	3,13	3,59	3,60
<b>Überkompensation gesamt [€]</b>	-	<b>11.642.243</b>	<b>41.333.273</b>	<b>63.249.496</b>	<b>80.170.352</b>	<b>97.351.174</b>	<b>83.230.368</b>	<b>107.721.246</b>	<b>122.571.861</b>	<b>140.549.386</b>	<b>141.667.978</b>
<b>Summe Überkompensation (1) + (2) 2003 bis 2013</b>											<b>889.487.377</b>

Quelle: Ist-Abrechnungen der DB Regio AG; eigene Analyse Aus Rundungen können Rundungsdifferenzen in Höhe von einer Einheit (€, Mio. €, % etc.) auftreten.

- In Summe ergeben sich bei vorsichtiger Berücksichtigung der Fahrgelderlössteigerung im großen Verkehrsvertrag nur in entsprechender Höhe der Fahrgelderlössteigerung des Gesamtunternehmens der DB Regio AG für den Zeitraum 2003 bis 2013 Überkompensationen von ca. € 889 Mio.
- Geht man davon aus, dass sich für die restliche Vertragslaufzeit bis September 2016 aufgrund der weiteren Dynamisierung der Zuschüsse und weiterer Fahrgelderhöhungen zumindest jährliche Überkompensationen von € 140 Mio. p.a. ergeben, errechnet sich für die Vertragslaufzeit eine Überkompensation > € 1,25 Mrd.

## DB Regio AG: Indikative Berechnung der Untergrenze der Überkompensation

- Da uns für die Betrachtung der Kosten- und Erlösentwicklung lediglich die Daten auf Unternehmensebene und keine konkreteren, auf den großen Verkehrsvertrag abgegrenzten Informationen zur Verfügung stehen, unterliegen die Ergebnisse unserer indikativen Berechnung der Überkompensation naturgemäß Unschärfen. Vor diesem Hintergrund haben wir zur Abschätzung einer Bandbreite des Schätzrahmens die indikative Berechnung einer Untergrenze der Überkompensation vorgenommen.
- Für die Berechnung der Untergrenze der Überkompensation haben wir unterstellt, dass im großen Verkehrsvertrag im Unterschied zu den Ergebnissen des WIBERA-Gutachtens keine günstigere Kosten-Erlös-Relation gegenüber dem Durchschnitt aller Verkehrsleistungen der DB Regio AG vorliegt, sondern dass die Kosten und Erlöse dem ungünstigeren Durchschnitt der DB Regio AG entsprechen. Mit dieser Annahme wird unterstellt, dass in 2003 im GVV nicht eine angemessene Rendite von ca. 14% ROCE und auch nicht ein auskömmliches Betriebsergebnis, sondern sogar ein Verlust im Betriebsergebnis in Höhe von rd. € - 20,9 Mio. p.a. erzielt worden wäre.
- Unsere Berechnung in der unten dargestellten Tabelle zeigt, dass die hohen vom Land BW gezahlten Zuschusssteigerungen zusammen mit den realisierten Fahrgelderlös-steigerungen bei dem unterstellten anfänglichen Verlust in 2003 im Betriebsergebnis von € - 20,9 Mio. dazu führen, dass im Jahr 2013 dennoch ein positives Betriebsergebnis aus dem GVV von über € 124 Mio. erreicht wird.
- Nach der von uns angewandten IDW-Methode liegt die angemessene Renditeforderung für das eingesetzte Eigenkapital der DB Regio AG in 2012 und 2013 bei 12,04% vor Unternehmenssteuern: Risikoloser Basiszins 2,5% + (Marktrisikoprämie 6,0% x Beta-Faktor = 1) = 8,5% nach Steuern x Unternehmens-Steuerfaktor (1/(1-s) = 1/(1-0,3) = 1,43) = 12,14% vor Unternehmenssteuern. Wir haben diese angemessene Rendite vereinfachend für alle Jahre unterstellt.
- Durch Vergleich der für 2013 berechneten Untergrenze des anteiligen Betriebsergebnisses des großen Verkehrsvertrages i.H.v. € 124,6 Mio. mit der angemessenen anteiligen Rendite errechnet sich für 2013 die **Untergrenze der Überkompensation in Höhe von rd. € 103 Mio.** und die Entwicklung über den Zeitraum bis 2013 wie nachfolgend dargestellt:

DB Regio AG: indikative Berechnung einer Untergrenze der Überkompensation											
EUR Mio.	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Basisannahme: Im Unterschied zu den Ergebnissen des WIBERA-Gutachtens liegt im GVV keine günstigere Kosten-Erlös-Relation gegenüber dem Durchschnitt aller Verkehrsleistungen der DB Regio AG vor, sondern die Kosten und Erlöse entsprechen dem ungünstigeren Durchschnitt der DB Regio AG.</b>											
durchschn. anteilige Kosten für GVV [ Mio. € ]	-677,6	-628,2	-564,7	-559,8	-487,4	-509,0	-530,6	-533,9	-560,4	-578,2	-592,3
durchschn. anteilige Fahrgelderlöse [ Mio. € ]	195,6	180,2	183,2	193,2	178,4	193,6	201,1	214,3	227,1	244,7	255,8
Bestellerentgelt Land BW [ Mio. € ]	385,4	379,5	366,3	371,4	347,4	360,7	365,3	380,9	400,6	419,7	428,5
Sonstige Erlöse [ Mio. € ]	75,6	60,1	37,9	40,2	25,6	35,6	30,8	29,7	38,4	37,6	32,7
<b>anteiliges Betriebsergebnis GVV nach Zinsen [ Mio. € ]</b>	<b>-20,9</b>	<b>-8,5</b>	<b>22,4</b>	<b>44,9</b>	<b>64,0</b>	<b>81,1</b>	<b>66,3</b>	<b>91,0</b>	<b>105,9</b>	<b>123,6</b>	<b>124,6</b>
Eigenkapital	1764	1764	1764	1764	1823	1823	1823	1834	1834	1834	1834
EK-Verzinsung IDW Methode (vereinfacht für alle Jahre)	12,14%	12,14%	12,14%	12,14%	12,14%	12,14%	12,14%	12,14%	12,14%	12,14%	12,14%
angemessene Rendite für das Eigenkapital DB Regio AG	214,1	214,1	214,1	214,1	221,3	221,3	221,3	222,6	222,6	222,6	222,6
Anteil GVV an Zugkm-Leistung DB Regio AG	13,34%	12,86%	11,57%	11,24%	10,02%	10,44%	10,52%	10,67%	11,05%	9,34%	9,61%
<b>angemessenes Ergebnis lt. IDW-Methode [ Mio. € ]</b>	<b>28,6</b>	<b>27,5</b>	<b>24,8</b>	<b>24,1</b>	<b>22,2</b>	<b>23,1</b>	<b>23,3</b>	<b>23,7</b>	<b>24,6</b>	<b>20,8</b>	<b>21,4</b>
<b>Unter-/ Überkompensation (Untergrenze) [ Mio. € ]</b>	<b>-49,5</b>	<b>-36,0</b>	<b>-2,4</b>	<b>20,8</b>	<b>41,8</b>	<b>58,0</b>	<b>43,0</b>	<b>67,3</b>	<b>81,3</b>	<b>102,8</b>	<b>103,2</b>
<b>Summe Überkompensation (Untergrenze) 2003 bis 2013 [Mio. €]</b>											<b>430</b>

Quelle: Ist-Abrechnungen der DB Regio AG; eigene Analyse Aus Rundungen können Rundungsdifferenzen in Höhe von einer Einheit (€, Mio. €, % etc.) auf treten.

- In Summe errechnet sich für den Zeitraum bis 2013 eine **Untergrenze der Überkompensation von mindestens ca. € 430 Mio.**
- Geht man davon aus, dass sich für die restliche Vertragslaufzeit bis September 2016 aufgrund der weiteren Dynamisierung der Zuschüsse und weiterer Fahrgelderhöhungen zumindest jährliche Überkompensationen von € 100 Mio. p.a. ergeben, **errechnet sich für die Vertragslaufzeit eine Untergrenze der Überkompensation > € 700 Mio.**



## Sachverhalt

### Gesamtergebnis zur Frage der Überkompensation im großen SPNV- Verkehrsvertrag

## Beschreibung

- Nach dem Ergebnis unserer betriebswirtschaftlichen Analyse zur Frage einer möglichen Überkompensation an die DB Regio AG im Rahmen der Durchführung und Abrechnung des Großen SPNV-Verkehrsvertrages errechnet sich auf Basis der vorliegenden Informationen  
**eine Größenordnung der anzunehmenden Überkompensation für die Jahre 2012 und 2013 nach unserer indikativen Berechnung in einem Schätzrahmen zwischen ca. € 100 Mio. bis ca. € 140 Mio. p.a.**
- Dabei gilt die Untergrenze des Schätzrahmens für den u.E. unwahrscheinlichen Fall, dass die DB Regio AG im Jahr 2003 entgegen der Implikationen aus dem WIBERA-Gutachten im Rahmen des großen Verkehrsvertrages in 2003 und in den Folgejahren keine günstigere Kosten-Erlös-Relation realisieren konnte als im Durchschnitt aller von ihr erbrachten Verkehrsleistungen. Demgegenüber kam das WIBERA-Gutachten zu einem „betreiberneutralen“ Zugkilometerpreis für die übrigen Verkehre in Baden-Württemberg, der um 13% günstiger lag als die durchschnittlichen in 2013 realisierten Bestellerentgelte der DB Regio AG, was das Vorliegen einer entsprechend günstigeren Kosten-Erlös-Relation im großen Verkehrsvertrag impliziert.
- Bezogen auf die gesamte Vertragslaufzeit von 13 Jahren ab 1. Oktober 2003 bis 30. September 2016 errechnet sich  
**eine Größenordnung der Überkompensation nach unserer indikativen Berechnung von über € 1,25 Mrd.**  
**Die Berechnung der Untergrenze zeigt eine Überkompensation von mindestens € 0,7 Mrd.**
- Dabei haben wir im Sinne einer vorsichtigen Berechnung die Fahrgelderlössteigerung im großen Verkehrsvertrag nur in proportionaler Höhe zur Fahrgelderlössteigerung des Gesamtunternehmens der DB Regio AG berücksichtigt. Die vorliegenden Informationen zur Entwicklung der Fahrgastzahlen und Verkehrsleistung sowie zu den Tarifierhöhungen deuten demgegenüber auf ein überproportionales Wachstum der Fahrgelderlöse im GVV hin.

### Sachverhalt

#### Abgleich zu den Ergebnissen der ökonomischen Analyse des großen Verkehrsvertrages von KCW

### Beschreibung

- Die KCW GmbH hat mit Datum vom 13. März 2015 ein Gutachten zur ökonomischen Analyse des großen Verkehrsvertrages erstellt. Darin hat KCW
  - mit dem Ziel, eine möglichst originalgetreue Nachbildung der tatsächlich bei der DB Regio AG angefallenen Kosten und Fahrgelderlöse zu erreichen,
  - ausgehend von einem Bottom-Up-Ansatz für das Referenzjahr 2012 auf der Basis von differenzierten Mengen- und Wertgerüsten für die einzelnen Teilpositionen der Leistungserbringung (Fahrplan, Zugbildungs- und Umlaufplan, Fahrzeugflotte und -einsatz, Energieverbrauch, Werkstattkosten, Personal im Fahrdienst, Personal in Service- und Overhead-Bereichen, Infrastrukturkosten) die Kosten der DB Regio AG in den Linien und Netzen des großen Verkehrsvertrages modelliert,
  - den von KCW geschätzten Fahrgelderlösen und Zuschusszahlungen gegenüber gestellt und daraus das Betriebsergebnis für den großen Verkehrsvertrag zu ermitteln.
- KCW ermittelt bei modellierten Gesamtkosten für den großen Verkehrsvertrag für 2012 von € - 510,1 Mio., Zinsaufwendungen von € -2,7 Mio., Fahrgelderlösen von 267,3 Mio. und dem Zuschuss des Landes BW von € 419,8 Mio. ein Betriebsergebnis (nach Zinsen) von € + 174,3 Mio. (vgl. KCW-Gutachten vom 13.3.2015 Seite 6 und Seite 39ff).
- Bei einem angemessenen Ergebnis nach der von uns angewandten IDW-Methode von € 20,8 Mio. für 2012 errechnet sich **ausgehend von dem von KCW berechneten Betriebsergebnis von € +174,3 Mio. eine Überkompensation in 2012 von € 153,5 Mio., die damit nochmals um ca. € 13 Mio. über der von uns indikativ errechneten Überkompensation von € 140,5 Mio. liegt.**
- Es bleibt festzustellen, dass sich die Ergebnisse von KCW und unserer indikativen Berechnung der Überkompensation in den Größenordnungen decken. Nach den Ergebnissen der von uns bzw. von KCW unabhängig voneinander vorgenommenen Berechnungen bewegt sich die Größenordnung der Überkompensation im Jahr 2012 zwischen ca. € 140 Mio. und € 153 Mio.
- Die von KCW für den großen Verkehrsvertrag errechnete Kosten- Erlösstruktur liegt günstiger als die durchschnittliche Kosten- Erlösstruktur der DB Regio AG. Dies ist vor dem Hintergrund der Ergebnisse aus dem damaligen WIBERA-Gutachten zur Berechnung des „betreiberneutralen“ Zugkilometerpreises plausibel, da der von WIBERA auf Grundlage der Kostendaten der DB Regio AG berechnete, gegenüber dem Durchschnitt für alle Verkehre um 13% niedrigere Zugkilometerpreis für den großen Verkehrsvertrag, eine entsprechend bessere Kosten- und Erlösrelation des großen Verkehrsvertrages gegenüber dem Durchschnitt aller Verkehrsleistungen der DB Regio AG impliziert.



Sachverhalt	Beschreibung
<b>„Doppelte Dynamisierung“ der Infrastrukturkosten</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Ab dem Jahr 2007 werden von der DB Regio AG die bei ihr entstehenden Ist-Infrastrukturkosten gesondert abgerechnet; in den Ist-Abrechnungen sind die tatsächlich eingetretenen Kostenerhöhungen der Infrastrukturkosten enthalten. Die DB Regio AG rechnet nach ihrer Vertragsauslegung des GVV <u>zusätzlich auf die</u> im Zugkilometerpreis enthaltenen Infrastrukturkosten (zu diesem Zeitpunkt 4,2055 €/Zkm) noch einmal mit dem pauschalen Erhöhungssatz von 1,5% p.a. ab (sog. „doppelte Dynamisierung“). Die Rechtmäßigkeit der Abrechnung der doppelten Dynamisierung ist zwischen dem MVI und der DB Regio AG streitig.</li><li>■ Nach dem Ergebnis unserer Analyse beläuft sich der Effekt der doppelten Dynamisierung bis Ende 2013 auf kumuliert rd. € 70,9 Mio. Unterstellt man eine für die Folgejahre bis zum Vertragsende (30.9.2016) gleichbleibende durchschnittliche Zugkilometerleistung von 39,352 Mio. Zugkm, so errechnet sich ein Effekt aus der doppelten Dynamisierung über die Gesamtlaufzeit des Vertrages in Höhe von ca. € 135 Mio.</li><li>■ Nach dem dritten Altmark Trans-Kriterium darf der tatsächlich abgerechnete Ausgleich nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der Leistung unter Berücksichtigung (=Abzug) der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns zu decken.</li><li>■ Die DB Regio AG hat seit 2007 die tatsächlichen Ist-Infrastrukturkosten einschließlich aller Erhöhungsbeträge bereits im Ausgleichsbetrag abgerechnet. Der zusätzlichen pauschalen Erhöhung des Abrechnungsbetrages im Rahmen der allgemeinen Dynamisierung um 1,5 % p.a. stehen damit keine entsprechenden Kosten gegenüber. Damit führt die doppelte Dynamisierung in voller Höhe zu einer entsprechenden Erhöhung des Gewinns.</li><li>■ Da die DB Regio AG bereits ab 2003 eine angemessene Rendite aus dem GVV erzielt hat, stellt die doppelte Dynamisierung eine über die angemessene Rendite hinausgehende Ausgleichsleistung und damit nach dem dritten Altmark Trans-Kriterium eine Überkompensation dar.</li><li>■ Der Effekt der doppelten Dynamisierung ist in dem vorstehend dargestellten Schätzrahmen der Überkompensation enthalten, da die entsprechenden Entgelterhöhungen sich in den gegenüber dem Land BW abgerechneten Ist-Zuschussbeträgen niedergeschlagen haben.</li></ul>