

Panorama v. 23.07.2020

Verschwendung: Bahn zahlte überhöhte Preise für IT-Technik

Anmoderation

Anja Reschke:

Die Deutsche Bahn hat in den ersten 5 Monaten einen Verlust von 1,2 Milliarden Euro eingefahren. Das verwundert nicht, es waren nun wirklich keine Reisemonate. Nur zur Wahrheit gehört auch, dass die Bahn - auch vor Corona - immer wieder finanzielle Hilfe vom Staat brauchte. Ein Tochterunternehmen der Bahn allerdings scheint ziemlich gut zu laufen. Das nämlich, dass für die IT der Bahn zuständig ist: Systel. Leider wird der Geschäftsbericht von Systel nicht offengelegt. Doch Panorama ist an Zahlen gelangt, die ziemlich stutzig machen. Fabienne Hurst, Johannes Jolmes und Oliver Schröm

Verspätungen, Langsamfahrstrecken, Zugausfälle: Das Image der Bahn ist angekratzt. Der Grund: marode Brücken, veraltete Technik, kaputte Schienen. Das Geld fehlt, die Bahn muss sparen. Der Staatskonzern ist mit mehr als 25 Milliarden Euro verschuldet.

Doch für eine Firma gibt der Staatskonzern jedes Jahr erstaunlich viel Geld aus:

In selbstbewussten Werbeclips verspricht das IT-Unternehmen SYSTEL

modernste Technologien für die Bahn - Ausschnitt aus Werbefilm (Quelle: Werbefilm Systel):

„Wir planen, entwickeln und betreiben Software für über 600 Anwendungen, darunter Fahrpläne, Disposition von Zügen oder das Informationssystem für die Reisenden. Ergänzt wird das Portfolio durch ein hochmodernes Büro-Kommunikationssystem für weltweit über 100 000 Nutzer.“

Konkret heißt das auch: Systel stellt zum Beispiel Speicherplatz auf Servern zur Verfügung, bietet Computer-Support. Herkömmliche Dienstleistungen, die auch andere Firmen anbieten. Doch Systel ist wohl besonders erfolgreich: Das Systel-Headquarter liegt im ikonischen Frankfurter Silberturm. Das Unternehmen beschäftigt mehr als 4000 Mitarbeiter. Und hat als lukrative Hauptkunden die großen Tochterfirmen der Bahn: wie die DB Netz, die das Schienennetz an die Zugbetreiber vermietet. Oder die DB REGIO, die Regional-Züge auf die Schienen bringt.

Wir sehen uns das Angebot von Systel genauer an. Bekommen von einem Insider die interne Preisliste zugespielt. Darin sind die Systel-Angebote aufgelistet - gültig von 2018 bis Ende 2019.

Wir legen den Katalog einem Anbieter vergleichbarer Produkte vor. Felix Preuß ist Gründer und Geschäftsführer der Firma netcup. Sein Unternehmen bietet ebenfalls Speicherplatz auf Servern und Support für Unternehmen. Um die Preise vergleichen zu können, muss er rechnen. Denn bei Systel sind die Kosten aufgesplittet in mehrere Posten:

O-Ton

Felix Preuß, Geschäftsführer netcup GmbH:

„Wenn ich jetzt die Kosten für die Infrastruktur nehme, das sind die 107,15 Euro, dann für das Support-Level, dann habe ich jetzt 218,96 Euro, sagen wir 300 Euro.

Das vergleiche ich jetzt einfach mit netcup. Mit mehr Hardware Leistung läge ich dabei 14,49 Euro pro Monat.“

Der identische Speicherplatz mit Support kostet bei SYSTEL also zwanzig Mal mehr als bei einem anderen Anbieter.

O-Ton

Felix Preuß, Geschäftsführer netcup GmbH:

„Als ich das Angebot gesehen habe, war ich schon überrascht, dass so viel noch manchen Kunden berechnet werden kann. Den Kunden hätte ich auch gerne.“

Wir fragen nach bei der Deutschen Bahn AG. Die Antwort überrascht:

Das Preis-Leistungs-Verhältnis von Systel sei „nachweislich marktüblich“.

Doch die angeblichen Nachweise dafür legt die Bahn - auch auf Nachfrage - nicht vor.

Sie scheint sich an den Preisen also nicht zu stören. Sie kauft trotzdem bei Systel ein. Oder gerade deshalb?

Denn: Systel gehört der Deutschen Bahn. Ist ebenfalls ein Tochterunternehmen.

Der IT-Dienstleister kann Apotheken-Preise verlangen, weil die Bahn bevorzugt bei eigenen Tochterunternehmen einkaufen *muss*.

So will es der sogenannte „Kontrahierungs-Zwang“.

Systel kommt so quasi eine Monopolstellung zu.

O-Ton

Prof. Christian Böttger, Wirtschaftswissenschaftler HTW Berlin:

„Der Kontrahierungs-Zwang hat natürlich den Vorteil, dass sie eigentlich gebündelt und im Idealfall günstiger einkaufen können. Sie haben eine Stelle, die das Know-how im Unternehmen hat.

Der Nachteil ist natürlich, dass immer die Gefahr besteht, dass so eine Organisation eben auch gemütlich wird. Sie steht nicht mehr im Wettbewerb auf dem Markt. Es ist ein Monopol, das dann eigentlich innerhalb des Unternehmens gemanagt werden soll und ob es funktioniert, hängt eben davon ab, ob man trotz des fehlenden Wettbewerbs, dann eben dafür sorgt, dass dieses Unternehmen eben effizient arbeitet.“

Christian Böttger ist Wirtschaftsprofessor an der Hochschule für Technik und Wirtschaft Berlin.

Er war mehrfach Gutachter im Verkehrsausschuss des Bundestages. Welchen Sinn ergibt es für ihn, wenn die Bahn viel zu hohe Preise an die eigene Tochter bezahlt.

O-Ton

Prof. Christian Böttger, Wirtschaftswissenschaftler HTW Berlin:

„Der Verdacht ist immer da, dass man solche Tochtergesellschaften auch nutzen kann, um eben Gewinne abzuschöpfen oder Gewinne zwischen anderen Konzern-Gesellschaften hin und her zu schieben.“

Das heißt, die Bahn kann im Prinzip steuern, welche Tochter hohe Gewinne haben soll und welche nicht. Nur die großen Tochtergesellschaften, wie die DB-Netz, müssen ihre Bilanzen offenlegen, weil sie hohe Subventionen vom Staat bekommen. Die DB-Systel hingegen nicht.

O-Ton

Prof. Christian Böttger, Wirtschaftswissenschaftler HTW Berlin:

„Also es gibt die Vorschrift im Handelsgesetzbuch, dass ein Unternehmen nicht für alle einzelnen Tochtergesellschaften Abschlüsse veröffentlichen muss, wenn die Muttergesellschaft einen entsprechend transparenten Abschluss veröffentlicht.“

Das würde etwa dies ermöglichen: Wenn die DB Netz an Systel hohe Summen für die IT überweist, könnte sie sich selbst künstlich ärmer rechnen und so mehr Geld vom Staat bekommen. Für Rechnungshof und Parlament nur schwer zu kontrollieren.

O-Ton

Prof. Christian Böttger, Wirtschaftswissenschaftler HTW Berlin:

„Ich bewerte das natürlich negativ. Also natürlich wäre es unter Transparenz-Gesichtspunkten sehr wichtig, dass man eben auch für diese großen Tochtergesellschaften die Zahlen öffentlich einsehen kann, also auch für Abgeordnete, aber eben auch für die interessierte Öffentlichkeit. Und letztlich ist es ein Versagen der Politik, die ja auch als Eigentümer im Aufsichtsrat sitzt, die es eben nicht fertigbringt, sozusagen eine entsprechende Anweisung bei der DB zu erlassen. Das könnte also schlicht die Politik vorgeben, dass man sagt: Ihr müsst veröffentlichen, und damit wäre die Transparenz natürlich hergestellt.“

Die Deutsche Bahn verweist darauf, dass sie nur zur Ausweisung von „Eckdaten“ verpflichtet sei. also keine öffentliche System-Bilanz. Sie betont: „Das entspricht den gesetzlichen Vorgaben“. Eigentümer der Bahn ist der Staat. Er könnte die Vorgaben ganz einfach ändern.

Autoren: Fabienne Hurst, Johannes Jolmes, Oliver Schröm

Mitarbeit: Stephan Dörner

Kamera: Andrzej Król, Philipp Hühnerfeld, Torsten Lapp

Schnitt: Olaf Hollander, Tim Woynar