



Bundesnetzagentur

Marktuntersuchung Eisenbahnen 2019



Marktuntersuchung Eisenbahnen 2019

Dezember 2019

**Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas,
Telekommunikation, Post und Eisenbahnen**

Referat 702 – Ökonomische Grundsätze der Eisenbahnregulierung, Marktbeobachtung, Statistik

Tulpenfeld 4

53113 Bonn

Tel.: +49 228 14-0

Fax: +49 228 14-8872

E-Mail: info@bnetza.de

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Eisenbahnmarkt in Zahlen im Jahr 2018	5
Einleitung.....	8
Aufgaben der Bundesnetzagentur im Eisenbahnsektor	8
Hintergrund der Marktuntersuchung	8
Marktabgrenzung.....	9
Betrachtung des Eisenbahnmarktes.....	12
Marktumfeld.....	12
Entwicklung des Modal Split	12
Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt	13
Eisenbahnverkehrsmarkt	18
Marktentwicklung.....	18
Transport- und Reiseweiten im Schienenverkehr	21
Qualität des Eisenbahnverkehrs.....	22
Allgemeine Wettbewerbsentwicklung	24
Eigentumsverhältnisse von Eisenbahnverkehrsunternehmen	25
Entwicklung der Erlössituation im Eisenbahnverkehrsmarkt	26
Entwicklung der Endkundenpreise	29
Kommentare der Eisenbahnverkehrsunternehmen	33
Elektrische Traktion im Eisenbahnmarkt	34
Fahrzeugbestand	34
Aufgabenträger und SPNV-Markt.....	38
Entwicklung der Erlössituation im SPNV.....	38
Entwicklung der bestellten Betriebsleistung.....	38
Abschluss von Verkehrsverträgen.....	39
Modelle der Fahrzeugfinanzierung.....	41
Einflussfaktoren auf die Gestaltung des Regionalverkehrsmarktes	42
Kommentare der Aufgabenträger	45
Infrastrukturentgelte für Verkehre des SPNV	46
Eisenbahninfrastrukturmarkt.....	52
Eisenbahninfrastrukturunternehmen	52
Entwicklung und Elektrifizierungsgrad des Streckennetzes.....	52
Umsatzentwicklung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen	53
Entwicklung der Betriebsleistung	53
Nutzungsbedingungen für Eisenbahninfrastruktur	54
Entgeltlisten	55
Bewertung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur	55

Wartungseinrichtungen.....	61
Güterterminals.....	63
Infrastrukturnutzungsentgelte.....	66
Höhe und Entwicklung der Trassenentgelte	66
Höhe und Entwicklung der Stationspreise.....	68
Bewertung und Entwicklung der Entgeltsysteme	69
Wirtschaftliche Situation der Unternehmen im Eisenbahnmarkt.....	74
Ergebnissituation der Eisenbahnverkehrsunternehmen	74
Umsatzrentabilität der EVU.....	77
Anteil der Infrastrukturkosten am Umsatz	78
Ergebnissituation der nicht-bundeseigenen Betreiber der Schienenwege	80
Ergebnissituation der nicht-bundeseigenen Betreiber von Serviceeinrichtungen	81
Finanzierung von Investitionen.....	81
Internationale Marktbeobachtung	84
IRG-Rail Market Monitoring	84
Rail Market Monitoring Scheme der Europäischen Kommission	89
Anhang.....	94
Methode zur Bewertung der Einflussfaktoren	94
Abbildungsverzeichnis	95
Abkürzungsverzeichnis.....	99
Impressum.....	101

Umsatzentwicklung Eisenbahnverkehrsunternehmen

D17/18

2018	Gesamt	21,3 Mrd. Euro	↑
	SGV	5,7 Mrd. Euro	↑
	SPFV	4,5 Mrd. Euro	↑
	SPNV	11,1 Mrd. Euro	↑

Umsatzentwicklung Eisenbahninfrastrukturunternehmen

D17/18

2018	Gesamt	6,6 Mrd. Euro	↑
	Trassenentgelte	5,3 Mrd. Euro	↑
	Stationsentgelte	0,9 Mrd. Euro	→
	Sonstige Entgelte	0,4 Mrd. Euro	→

Verkehrsleistung

D17/18

2018	SGV	132 Mrd. tkm	↑
	SPFV	43 Mrd. Pkm	↑
	SPNV	57 Mrd. Pkm	→

Marktanteile der Wettbewerber an der Verkehrsleistung

D17/18

2018	SGV	51 Prozent	↑
	SPFV	1 Prozent	↑
	SPNV	26 Prozent	↓

Beschäftigungsentwicklung

D17/18

2018	Gesamt	163.000 Beschäftigte	↑
	EIU	76.000 Beschäftigte	↑
	EVU, restliche Mitarbeiter	57.000 Beschäftigte	↑
	EVU, nur Triebfahrzeugführer	30.000 Beschäftigte	↑

Hintergrund der Marktuntersuchung

Ziel der Bundesnetzagentur ist es, einen funktionierenden Wettbewerb auf der Schiene sicherzustellen. Hierzu benötigt sie aktuelle und verlässliche Informationen über den Eisenbahnmarkt und die Eisenbahnunternehmen. Die Bundesnetzagentur erhebt dafür jährlich Daten. Sie veröffentlicht daraus gewonnene Erkenntnisse in ihrer Marktuntersuchung.

Inhalt

Aufgaben der Bundesnetzagentur im Eisenbahnsektor	8
Hintergrund der Marktuntersuchung	8
Marktabgrenzung	9



Einleitung

Die Bundesnetzagentur trägt mit der Markterhebung und Berichterstattung im Rahmen der Marktuntersuchung dazu bei, Diskriminierungspotenziale zu erkennen und stärkt somit den Wettbewerb.

Aufgaben der Bundesnetzagentur im Eisenbahnsektor

Mit dem Ziel, einen funktionierenden Wettbewerb auf der Schiene sicherzustellen, überwacht die Bundesnetzagentur die Einhaltung der Rechtsvorschriften über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur (Schienenwege und Serviceeinrichtungen) sowie die Einhaltung der Rechtsvorschriften zur Erhebung angemessener, transparenter und diskriminierungsfreier Entgelte.

Die Aufgaben und Befugnisse der Regulierungsbehörde ergeben sich aus dem Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich (Eisenbahnregulierungsgesetz, ERegG) und dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG).

Hintergrund der Marktuntersuchung

Der Zugriff auf aktuelle und valide Informationen über den Eisenbahnmarkt im Allgemeinen und die Eisenbahnunternehmen im Speziellen ist Voraussetzung für die Erfüllung der Aufgaben der Bundesnetzagentur.

Aus diesem Grund erhebt die Bundesnetzagentur seit Beginn ihrer Tätigkeit im Jahr 2006 mittels schriftlicher Befragung jährlich Marktdaten. Die Fragebogen werden im März

bzw. April eines Jahres an Eisenbahnunternehmen und sonstige Zugangsberechtigte, wie z. B. Aufgabenträger, versandt. Für das Berichtsjahr 2018 hat die Bundesnetzagentur etwa 1.000 Marktteilnehmer angeschrieben.

Der Umfang der Marktüberwachung durch die Bundesnetzagentur ergibt sich aus § 17 ERegG.

Das ERegG enthält eine Auskunftspflicht der Marktteilnehmer gegenüber der Bundesnetzagentur. Dies schließt neben Informationen, die für statistische Zwecke und zum Zweck der Marktüberwachung erforderlich sind, unter anderem auch Auskünfte über die wirtschaftlichen Verhältnisse der Unternehmen mit ein.

Die Auskunftspflicht gegenüber der Bundesnetzagentur gilt für alle Marktteilnehmer. Hierzu gehören auch Werksbahnen, Museumsbahnen und nicht regelspurige Eisenbahnen. Das ERegG sieht keine Befreiungsmöglichkeiten von der Teilnahme an der Markterhebung vor. Für den Fall der Nichterteilung der Auskünfte kann die Bundesnetzagentur gemäß § 67 Absatz 4 in Verbindung mit § 67 Absatz 1 ERegG ein Zwangsgeld in Höhe von bis zu 500.000 Euro festsetzen.

Neben der Publikation „Marktuntersuchung Eisenbahnen“ werden die Ergebnisse der Erhebung im „Jahresbericht“ nach § 122 Telekommunikationsgesetz und im „Tätigkeitsbericht Eisenbahnen“ (§ 71 ERegG) der Bundesnetzagentur veröffentlicht. Bei diesen Publikationen liegt der Schwerpunkt auf der regulatorischen Perspektive der Marktbeschreibung. In der „Marktuntersuchung Eisenbahnen“ hingegen werden statistische Daten und deren Analysen veröffentlicht, anhand derer sich die interessierten Kreise über

die Entwicklung und die Struktur des Eisenbahnsektors informieren können.

Darüber hinaus überprüft die Bundesnetzagentur nach § 65 ff. ERegG gegenwärtig den Grad der Marktöffnung und dem Umfang des Wettbewerbs zum Markt für Wartungseinrichtungen. Die Marktteilnehmer konnten bis zum 30. November 2019 zu dem Berichtsentwurf Stellungnahmen abgeben. Die Bundesnetzagentur wird voraussichtlich im Jahr 2020 diesen Bericht veröffentlichen.

Im Jahr 2019 hat die Bundesnetzagentur erstmalig einen Kostendeckungsbericht nach § 37 ERegG über die Ausgestaltung der Entgelte für Schienenwege und Personenbahnhöfe für Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erstellt. Der Bericht wurde im Oktober 2019 auf der Internetseite der Bundesnetzagentur veröffentlicht.

Die Bundesnetzagentur ist bestrebt, bei der Datenerhebung und Datenauswertung eine gewisse Kontinuität sicherzustellen. Dies gibt den befragten Unternehmen und Zugangsberechtigten Planungssicherheit. Zudem können nur so aussagekräftige Zeitreihen erstellt werden.

Im Juli 2015 hat die Europäische Kommission die Durchführungsverordnung 2015/1100/EU erlassen. Diese regelt, dass die Mitgliedstaaten bestimmte Informationen über die Entwicklung der Eisenbahnmärkte an die Europäische Kommission im Rahmen des Rail Market Monitoring Scheme (RMMS) zu übermitteln haben.

Neue Fragestellungen für das Berichtsjahr 2018 an die Marktteilnehmer betrafen unter anderem die Betriebsleistung und den Umsatz, unterteilt nach Produktionskonzept und Marktsegment.

Weitere Fragen betrafen Angaben zu Rückerstattungen von Trassenentgelten im Schienengüterverkehr auf Grund der von der Bundesregierung im Jahr 2018 beschlossenen Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr.

Marktabgrenzung

Die „Marktuntersuchung Eisenbahnen 2019“ umfasst den Bereich des Verkehrs auf den Eisenbahninfrastrukturen. Daneben stehen die Eisenbahninfrastrukturen selbst im Mittelpunkt der Untersuchung.

Je nach Art der betriebenen Infrastruktur werden die Unternehmen als Betreiber der Schienenwege (BdS) oder Betreiber von Serviceeinrichtungen (BvSE) bezeichnet. Unterschieden werden im Rahmen der Markterhebung Serviceeinrichtungen für Brennstoffaufnahme, Personenbahnhöfe, Güterbahnhöfe und Güterterminals, Rangierbahnhöfe, Zugbildungseinrichtungen, Abstellgleise, Wartungseinrichtungen und Häfen.

Soweit im Text oder den Grafiken nicht anders dargestellt, beziehen sich die Daten auf das Berichtsjahr 2018.

Die Bewertung der Leistungen und der Entgelte von Eisenbahninfrastrukturunternehmen erfolgte im Rahmen der Markterhebung im Jahr 2019.

Darüber hinaus werden für die Publikation „Marktuntersuchung Eisenbahnen 2019“ auch Daten aus anderen Quellen (unter anderem des Statistischen Bundesamtes, des Bundesamtes für Güterverkehr, des Eisenbahn-Bundesamtes und der Deutschen Bahn AG) herangezogen.

Einen Überblick über die Marktabgrenzung der Marktbeobachtung im Eisenbahnsektor zeigt

Abbildung 1. Es sei darauf hingewiesen, dass z. B. Hersteller von Fahrzeugen oder Eisenbahnverkehrsunternehmen in einer Teilfunktion auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen sein können.

Insgesamt sind die Daten von 330 am Markt aktiven EVU in die Auswertungen eingeflossen. 125 dieser EVU haben Leistungen im SPNV ausgeführt, 35 im SPFV sowie 176 im SGV. Weiterhin wurden die Daten von 136 Betreibern der Schienenwege und 575 Betreibern von Serviceeinrichtungen für die Marktuntersuchung berücksichtigt. Darüber hinaus haben 30 Aufgabenträger der Bundesnetzagentur für das Berichtsjahr 2018 Daten zugesandt.

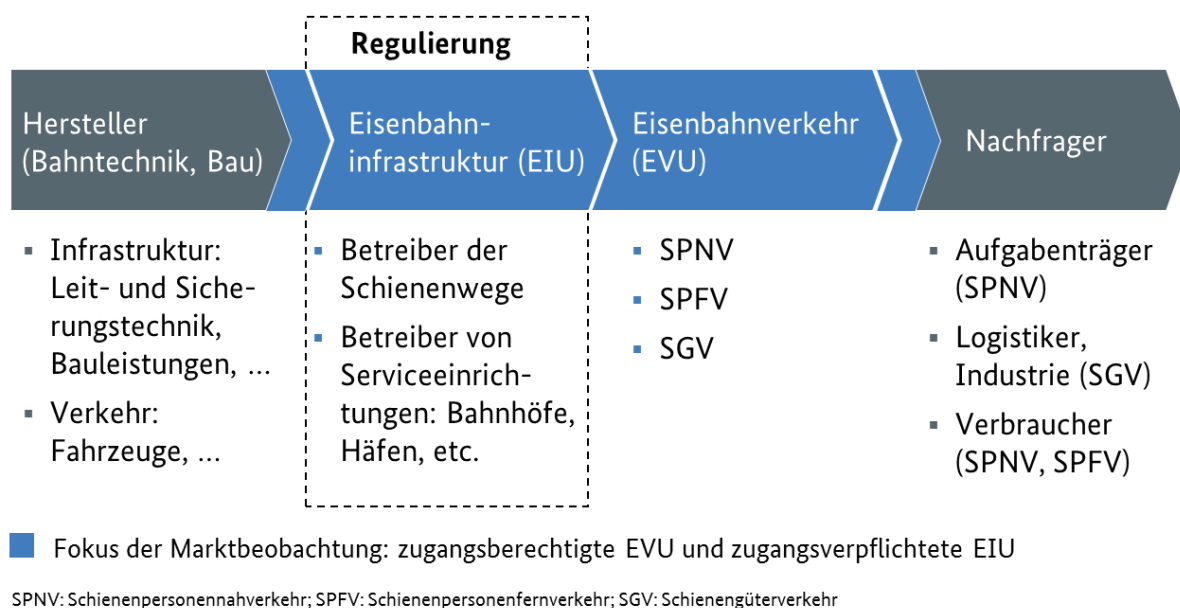


Abbildung 1: Marktabgrenzung der Marktbeobachtung im Eisenbahnsektor

Wirtschaftliches Umfeld

Neben den Unternehmen des Eisenbahnmarktes selbst, betrachtet die Bundesnetzagentur die Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds. Auf dieser Basis können unternehmens- und eisenbahnspezifische Entwicklungen in einen weiter gefassten Kontext gestellt und bewertet werden.

Inhalt

Marktumfeld	12
Entwicklung des Modal Split	12
Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt	13

Betrachtung des Eisenbahnmarktes

Die Anteile des Eisenbahnverkehrs an der deutschen Gesamtverkehrsleistung unterliegen leichten Schwankungen und sind in den letzten Jahren geringfügig gestiegen.

Marktumfeld

Im Jahr 2018 setzte sich die positive Entwicklung der deutschen Wirtschaft, seit der Krise in 2009, fort. Das reale Bruttoinlandsprodukt Deutschlands ist im Vergleich zu 2017 um 1,5 Prozent gewachsen. Nachdem der Zuwachs seit 2016 stetig anstieg, sinkt dieser im Jahr 2018 um 1,0 Prozent.

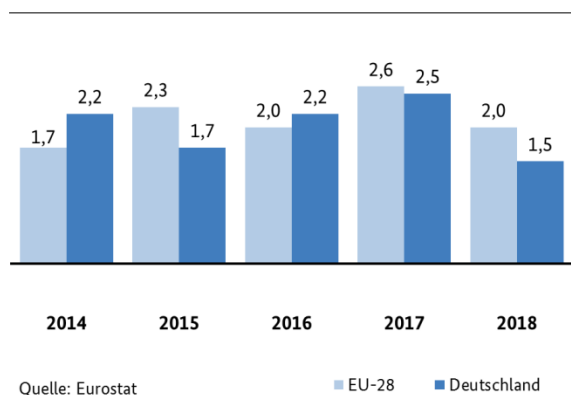


Abbildung 2: Entwicklung des realen BIP (2014-2018; Steigerung gegenüber dem Vorjahr in Prozent)

In den 28 Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU28) zeigte sich in der Vergangenheit eine etwas andere Entwicklung. Seit dem Jahr 2015 erhöhte sich das Wirtschaftswachstum deutlich und erreichte im Jahr 2017 ein Wachstum von 2,6 Prozent. Im Jahr 2018 sinkt der Zuwachs jedoch wieder um 0,6 Prozentpunkte auf 2,0 Prozent.

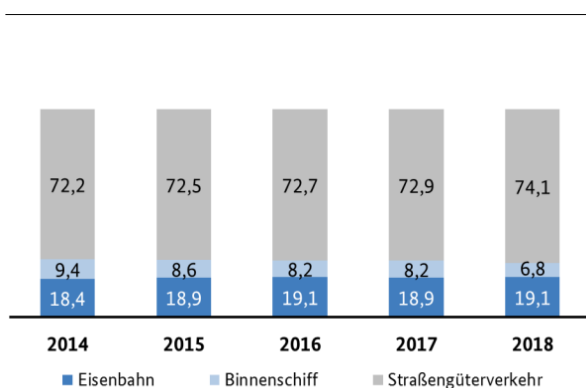
Entwicklung des Modal Split

Während der Anteil des Binnenschiffgüterverkehrs mit 6,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr um 1,4 Prozentpunkte sank, stieg der Anteil des Straßengüterverkehrs um 1,2 Prozentpunkte an. Seit 2014 verringerte sich der Anteil des Binnenschiffgüterverkehrs kontinuierlich, und liegt seit 2018 auf dem bisher niedrigsten Niveau seit 2014.

Der Anteil des Schienengüterverkehrs am Modal Split ist unter Verwendung der Eisenbahnverkehrsleistungen aus den Markterhebungen der Bundesnetzagentur bis einschließlich 2016 kontinuierlich angestiegen. Vom Jahr 2016 bis 2017 konnte ein geringfügiger Rückgang um 0,2 Prozentpunkte verzeichnet werden. Von 2017 bis 2018 war wieder ein leichter Anstieg um 0,2 Prozentpunkte zu verzeichnen.

Ein Teil der Zugewinne bis 2016 ist einer verbesserten Marktdurchdringung der Erhebungen geschuldet, insbesondere bei EVU mit Sitz im europäischen Ausland.

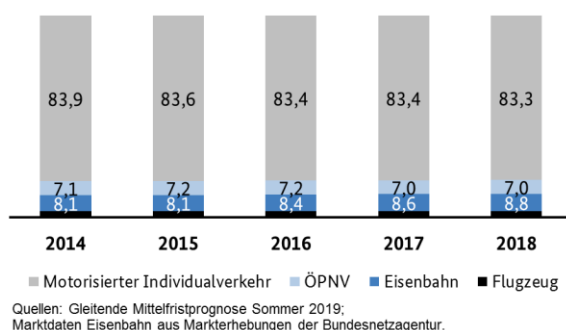
Dies verdeutlicht die Notwendigkeit des Vorliegens einer belastbaren Rechtsgrundlage für valide statistische Ergebnisse.



Quellen: Destatis; Gleitende Mittelfristprognose Sommer 2019;
Marktdaten Eisenbahn aus Markterhebungen der Bundesnetzagentur

Abbildung 3: Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr (2014-2018; Anteile in Prozent)

Im Vergleich zum Vorjahr sind die Marktanteile der einzelnen Verkehrsträger im Personenverkehr an der gesamten Beförderungsleistung weitgehend stabil geblieben. Der Anteil des Schienenpersonenverkehrs liegt mit 8,8 Prozent leicht über seinem Anteil in den letzten Jahren.



Quellen: Gleitende Mittelfristprognose Sommer 2019;
Marktdaten Eisenbahn aus Markterhebungen der Bundesnetzagentur.

Abbildung 4: Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr (2014-2018; Anteile in Prozent)

Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt

Die Anzahl der im Eisenbahnsektor beschäftigten Mitarbeiter steigt seit 2014

(gemessen nach Vollzeitäquivalenten¹) an, nachdem sie bis zum Jahr 2010 kontinuierlich rückläufig war. Im Jahr 2018 ist eine deutliche Zunahme der Beschäftigung, insbesondere bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie den restlichen Mitarbeitern der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu verzeichnen. Insgesamt waren im Eisenbahnmarkt 163.000 Vollzeitstellen besetzt.

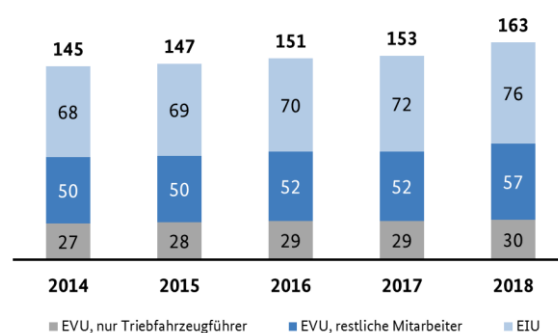


Abbildung 5: Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt (2014-2018; Vollzeitäquivalente in Tausend)

Verfügbarkeit von Personal

Im Rahmen der Markterhebung haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Möglichkeit, eine Einschätzung zur Verfügbarkeit von Personal von der Note 1 („entspannt“) bis Note 5 („existenzbedrohend“) für die Themenbereiche Triebfahrzeugführer, Betriebsfachpersonal und sonstiges Personal abzugeben.

Die befragten Eisenbahnverkehrs- sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen bewerten die Verfügbarkeit von Fachpersonal geringfügig schlechter als im Vorjahr.

¹ Teilzeitstellen werden entsprechend der geleisteten Arbeitsstunden als Anteil einer Vollzeitstelle erfasst.

Weniger als ein Drittel der Eisenbahnverkehrsunternehmen bewerten die Verfügbarkeit von Betriebsfachpersonal als gut. Besonders schwierig ist die Situation bei den Triebfahrzeugführern. Hier müssen 59 Prozent der Unternehmen mit einer schlechten Situation umgehen. Gleichzeitig bewerten rund 42 Prozent der Unternehmen die Verfügbarkeit des sonstigen Personals als gut. Die Bewertungen für sonstiges Personal sowie Betriebsfachpersonal haben sich seit 2016 um jeweils 0,1 verschlechtert, während die Situation bei den Triebfahrzeugführern noch schlechter eingeschätzt wird.

Die befragten Eisenbahninfrastrukturunternehmen sehen die Verfügbarkeit des Betriebspersonals mit einer Durchschnittsnote von 3,1 kritischer als im Vorjahr und um 0,2 schlechter als im Jahr 2016. Grundsätzlich wird die Verfügbarkeit des sonstigen Personals besser bewertet. Die Hälfte der Befragten vergibt in diesem Zusammenhang gute Noten, während sich die Durchschnittsnote seit 2016 um 0,2 verschlechtert hat.

Die Eisenbahnunternehmen befinden sich in einer Phase des Personalaufbaus. Hinzu kommen verstärkte Abgänge aufgrund der Altersstruktur. Beides führt unverkennbar zu einem Mangel an Fachkräften, welchem die Eisenbahnunternehmen durch eigene Ausbildungsmaßnahmen entgegenwirken müssen.

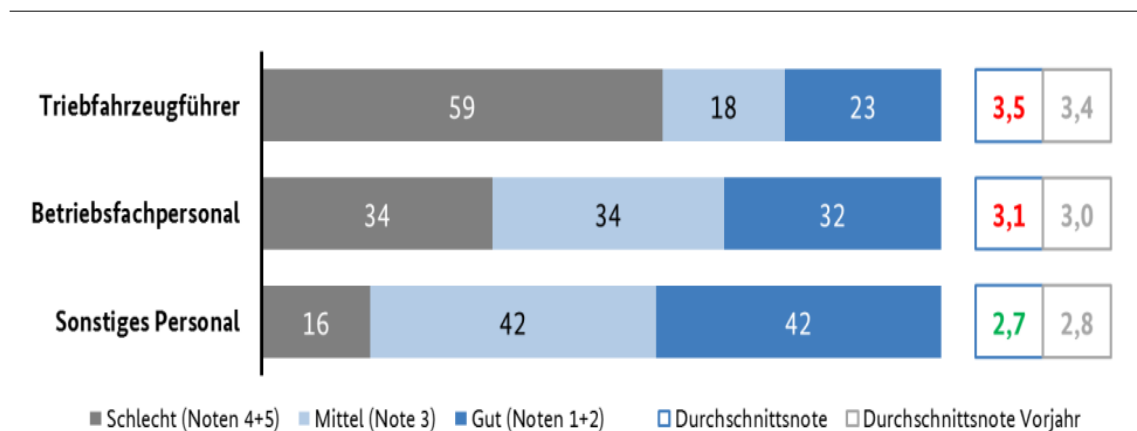


Abbildung 6: Personalverfügbarkeit für EVU (2019; Bewertungsanteile in Prozent und Durchschnittsnoten)

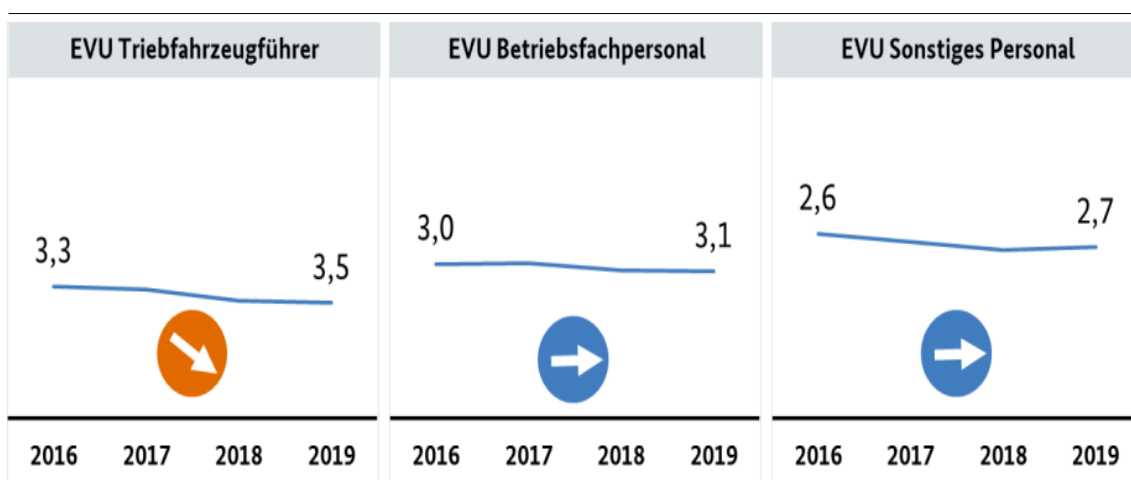


Abbildung 7: Entwicklung der Bewertungen des Themenfeldes der Personalverfügbarkeit für EVU (2016-2019)

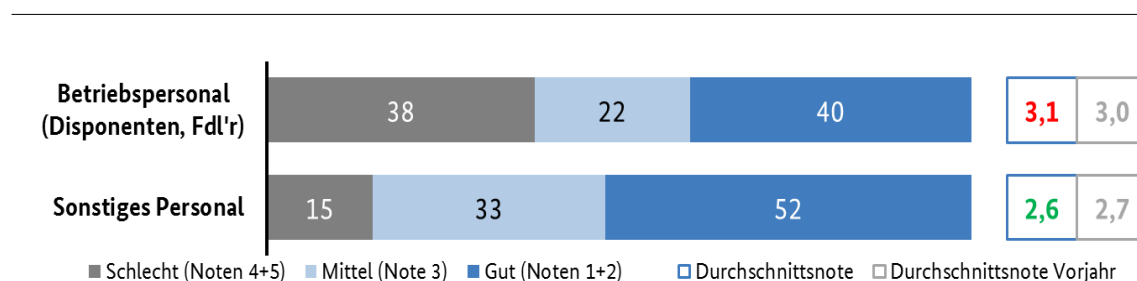


Abbildung 8: Personalverfügbarkeit Betreiber der Schienenwege (2019; Bewertungsanteile in Prozent und Durchschnittsnoten)

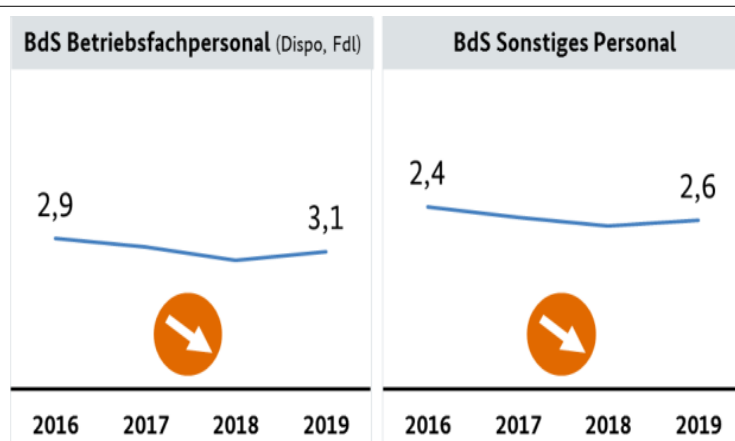


Abbildung 9: Entwicklungen der Bewertungen des Themenfeldes der Personalverfügbarkeit Betreiber der Schienenwege (2016-2019)

Der Verkehr auf der Schiene

Der Eisenbahnmarkt untergliedert sich in den Verkehrs- und Infrastrukturmarkt. Die Unternehmen des Eisenbahnverkehrsmarktes erbringen die Beförderungsleistung auf der Schiene. Die Bundesnetzagentur beobachtet die Eisenbahnverkehrsunternehmen und leitet hieraus die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Eisenbahnmarktes ab.

Inhalt

Marktentwicklung	18
Transport- und Reiseweiten im Schienenverkehr	21
Qualität des Eisenbahnverkehrs	22
Allgemeine Wettbewerbsentwicklung	24
Eigentumsverhältnisse von Eisenbahnverkehrsunternehmen	25
Entwicklung der Erlössituation im Eisenbahnverkehrsmarkt	26
Entwicklung der Endkundenpreise	29
Planmäßige Baumaßnahmen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen	31
Kommentare der Eisenbahnverkehrsunternehmen	33
Elektrische Traktion im Eisenbahnmarkt	34
Fahrzeugbestand	34

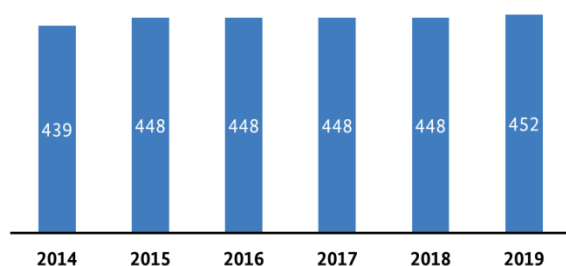


Eisenbahnverkehrsmarkt

Die Anzahl der aktiven Unternehmen auf dem Eisenbahnverkehrsmarkt ist konstant. Der erzielte Umsatz steigt moderat von Jahr zu Jahr. Die erbrachten Verkehrsleistungen sind im Jahr 2018 angestiegen.

Marktentwicklung

Öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen sind gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche gewerbs- oder geschäftsmäßig betrieben werden und die jedermann zur Personen- oder Güterbeförderung nutzen kann. Wie aus dem vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) geführten Verzeichnis über die öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen hervorgeht, blieb deren Anzahl in den Jahren 2015 bis 2018 stabil, nachdem sie zuvor angestiegen war. Im Oktober 2019 verfügten 452 Eisenbahnverkehrsunternehmen über eine Genehmigung zur Erbringung von öffentlichen Eisenbahnverkehrsleistungen.



Quelle: EBA; Stand 10/2019

Abbildung 10: Zugelassene öffentliche EVU (2014-2019; Anzahl EVU in Deutschland)

Aus der jährlichen Markterhebung der Bundesnetzagentur geht hervor, dass insgesamt über 300 Eisenbahnverkehrsunternehmen aktiv am Eisenbahnverkehr in Deutschland teilgenommen haben. Im internationalen Vergleich zählt der deutsche Eisenbahnmarkt damit zu den nationalen Eisenbahnmärkten mit der höchsten Anzahl von Wettbewerbern.

176 Eisenbahnverkehrsunternehmen waren im kommerziellen Schienengüterverkehr aktiv. 125 Eisenbahnverkehrsunternehmen erbrachten Leistungen im Schienenpersonennahverkehr.

Vergleichsweise gering blieb die Anzahl der im Schienenpersonenfernverkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Hier erbringen rund 35 - zumeist kleinere - Eisenbahnverkehrsunternehmen Verkehrsleistungen. Der überwiegende Teil dieser Eisenbahnverkehrsunternehmen konzentriert sich dabei ausschließlich auf Sonderleistungen im Gelegenheitsverkehr. Diese stehen somit nicht mit regelmäßigen (Takt-)Verkehren im Wettbewerb.

Einige der Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringen Verkehrsleistungen sowohl im Schienenpersonen- als auch im Schienengüterverkehr.

Der Wachstumstrend des kumulierten Umsatzes im Eisenbahnmarkt setzt sich wie in den Vorjahren fort. Der Umsatzzuwachs von 2017 auf 2018 betrug über drei Prozent. Insgesamt wurde von den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2018 ein Umsatz von 21,3 Mrd. Euro erzielt. Im Schienengüterverkehr stieg der Umsatz von 5,6 Mrd. auf 5,7 Mrd. Euro. Im Schienenpersonennahverkehr nahm der Umsatz von 10,8 auf 11,1 Mrd. Euro zu. Im Schienenpersonenfernverkehr stieg der Umsatz von 4,2 auf 4,5 Mrd. Euro an, das heißt, etwas stärker als im Vorjahr.

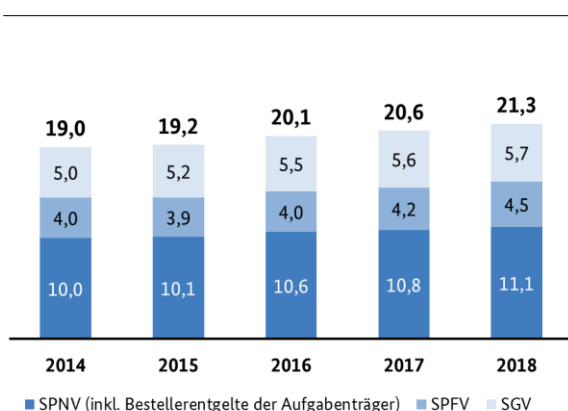


Abbildung 11: Umsatzentwicklung im Eisenbahnmarkt (2014-2018; in Mrd. Euro)

Das Verkehrsaufkommen stieg im Jahr 2018 im Schienenpersonenverkehr an und erreichte neue Höchstwerte.

Im Schienenpersonennahverkehr wurden mit über 2,76 Mrd. Fahrgästen erneut mehr Fahrgäste befördert als in 2017, wobei das Verkehrsaufkommen hier nur minimal anstieg.

Im Schienenpersonenfernverkehr wurden im Jahr 2018 etwa 148 Mio. Fahrgäste befördert. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum bedeutet dies eine Steigerung um etwa drei Prozent.

Im Schienengüterverkehr wurde eine transportierte Menge von 413 Mio. Tonnen ermittelt. Gegenüber dem Vorjahr ist dieser Wert leicht angestiegen.

Gegenüber dem Verkehrsaufkommen (Frachtmenge bzw. Fahrgastzahl) berücksichtigt die Verkehrsleistung zusätzlich deren mittlere Transport- bzw. Reiseweite.

Im Schienenpersonennahverkehr blieb die Verkehrsleistung konstant bei 57 Mrd. Personenkilometer.

Im Schienenpersonenfernverkehr stieg die Verkehrsleistung in den Jahren 2017 bis 2018

von 41 Mrd. auf 43 Mrd. Personenkilometer an. Dies bedeutet eine Zunahme von knapp fünf Prozent.

Im Schienengüterverkehr ergibt sich aus den Daten der Bundesnetzagentur eine Verkehrsleistung von 132 Mrd. Tonnenkilometern. Im Vorjahr hatte die Verkehrsleistung noch 128 Mrd. Tonnenkilometer betragen. Dies bedeutet eine Steigerung um etwa drei Prozent.

Die Daten aus der Marktbeobachtung der Bundesnetzagentur zur Verkehrsleistung und zum Verkehrsaufkommen im Schienengüterverkehr lagen in den letzten Jahren teilweise signifikant höher als die vom Statistischen Bundesamt ausgewiesenen Kennzahlen.

Dies beruhte in erster Linie darauf, dass die Bundesnetzagentur ihre Marktdaten grundsätzlich auf Basis einer Vollerhebung ermittelt. Das Statistische Bundesamt hatte dagegen in vielen Veröffentlichungen insbesondere auf Basis der Monatsstatistik nur einen eingeschränkten Berichtskreis berücksichtigt. Zwischenzeitlich hat das Statistische Bundesamt aktualisierte Statistiken veröffentlicht, denen ein erweiterter Berichtskreis zugrunde liegt. Die darin veröffentlichten Marktdaten zeigen eine Annäherung an die Daten der Bundesnetzagentur, obwohl ein Unterschied weiterhin vorhanden ist.

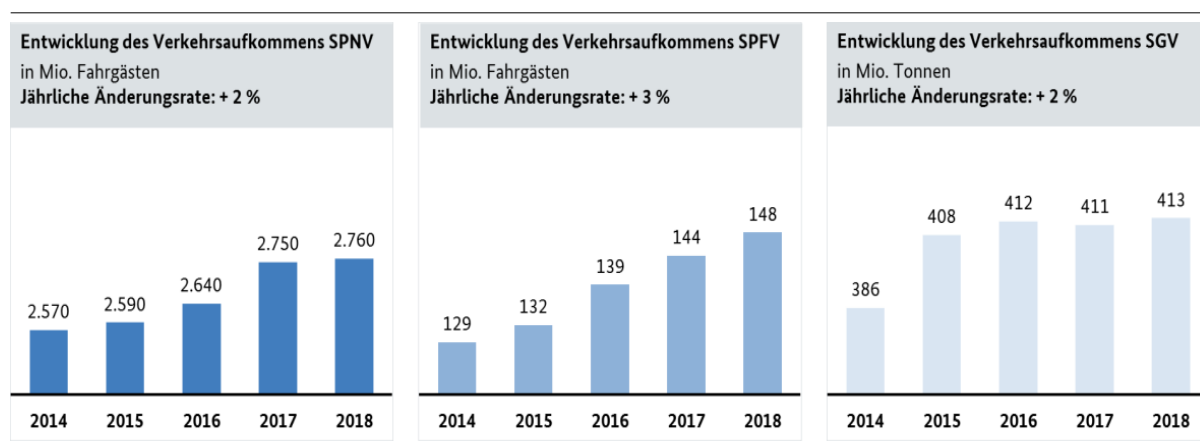


Abbildung 12: Entwicklung des Verkehrsaufkommens nach Art des Verkehrsdienstes (2014-2018; in Mio. Fahrgästen/in Mio. Tonnen Fracht)

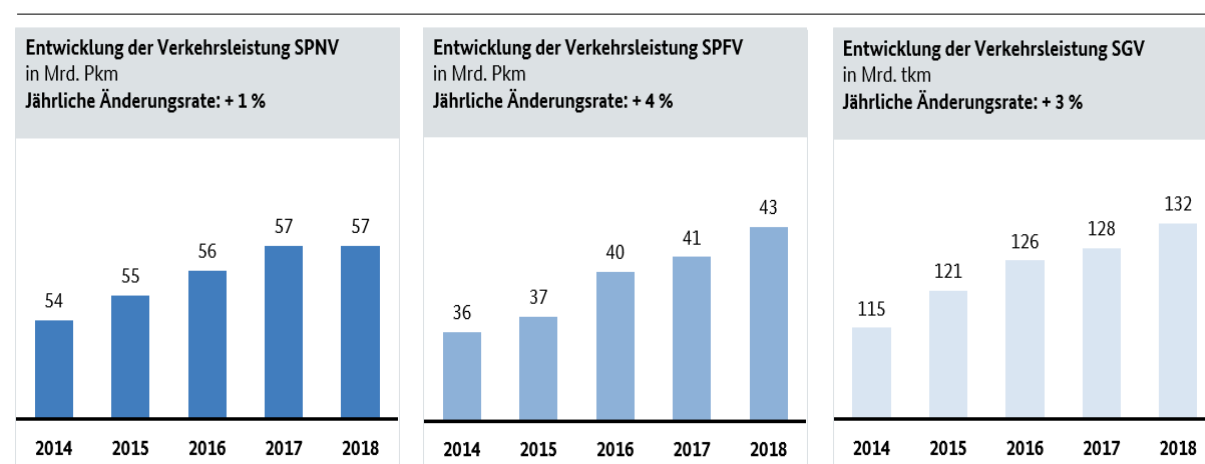


Abbildung 13: Entwicklung der Verkehrsleistung nach Art des Verkehrsdienstes (2014-2018; in Mrd. Pkm/tkm)

Transport- und Reiseweiten im Schienenverkehr

Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklung der mittleren Transport- und Reiseweiten, die sich aus dem Quotienten von Verkehrsleistung und Verkehrsaufkommen bestimmen.

Im Schienenpersonennahverkehr wurde im Jahr 2018, wie in den vorherigen Jahren, eine mittlere Reiseweite von durchschnittlich 21 km ermittelt.

Im Schienenpersonenfernverkehr stieg die mittlere Reiseweite von 283 auf 290 km, das heißt um etwas mehr als zwei Prozent, nachdem sie von 2014 bis 2015 zunächst konstant blieb und von 2015 auf 2016 leicht angestiegen war.

Die mittlere Transportweite im Schienengüterverkehr steigerte sich von 313 auf 319 km.

Allgemein ist hinsichtlich der mittleren Reise- und Transportweiten zu berücksichtigen, dass im Rahmen der Marktbeobachtung der Bundesnetzagentur nur die Transportleistungen in Deutschland erfasst werden. Dies hat zur Folge, dass grenzüberschreitende Verkehre ausschließlich mit ihren in Deutschland erbrachten Verkehrsleistungen und gefahrenen Trassenkilometern in die Erhebung einfließen.

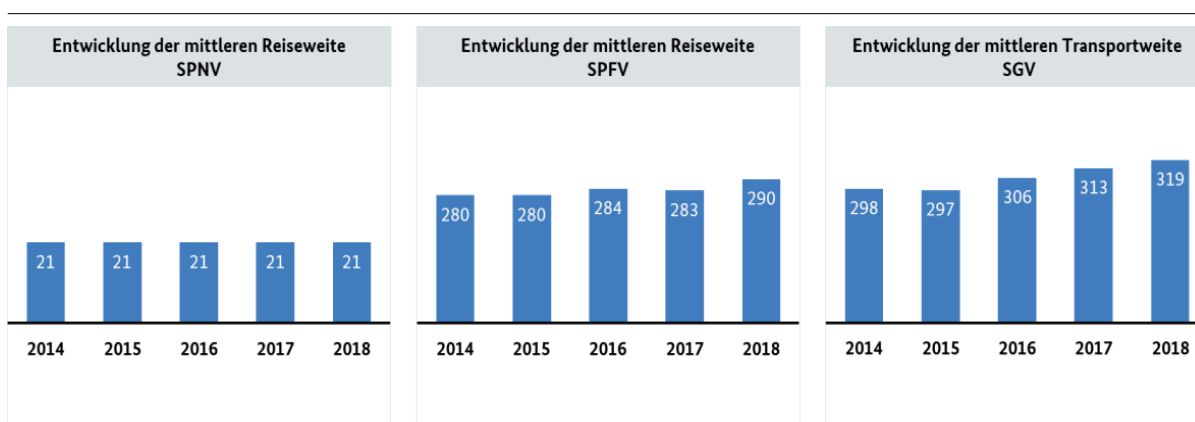


Abbildung 14: Entwicklung der mittleren Transport- und Reiseweiten (2014-2018; in km)

Qualität des Eisenbahnverkehrs

Pünktlichkeitsentwicklung

Ein Reisezug gilt als verspätet, wenn er mindestens fünf Minuten nach Plan verkehrt.

Ein Güterzug gilt als verspätet, wenn er mindestens fünfzehn Minuten nach Plan verkehrt.²

Im Rahmen der Markterhebung der Bundesnetzagentur haben die Betreiber der Schienenwege die Möglichkeit, statistische Werte zur Pünktlichkeit von Zügen anzugeben. Die Bundesnetzagentur erfragt hierzu Daten zur Anzahl der gefahrenen Züge, verspäteten Züge, auf Teilstrecken ausgefallenen Züge und vollständig ausgefallenen Züge.

Auf dem Streckennetz der DB Netz AG betrug der Anteil der verspäteten Züge, auf Teilstrecken ausgefallenen Züge und vollständig ausgefallenen Züge im Schienenpersonen-nahverkehr im Berichtsjahr 2018 etwa 12 Prozent.

Im Schienenpersonenfernverkehr waren im Berichtsjahr 2018 im Schienenpersonenfernverkehr etwa 71 Prozent der Züge pünktlich gewesen.

Im Schienengüterverkehr betrug der Anteil der verspäteten Züge, auf Teilstrecken ausgefallenen und vollständig ausgefallenen Züge in Relation zu den gesamt gefahrenen Zügen etwa 38 Prozent.

Die geringere Pünktlichkeit wirkt sich auf die Höhe der von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu entrichtenden Pönale an die Aufgabenträger und Rückzahlungen an die Fahrgäste aus.

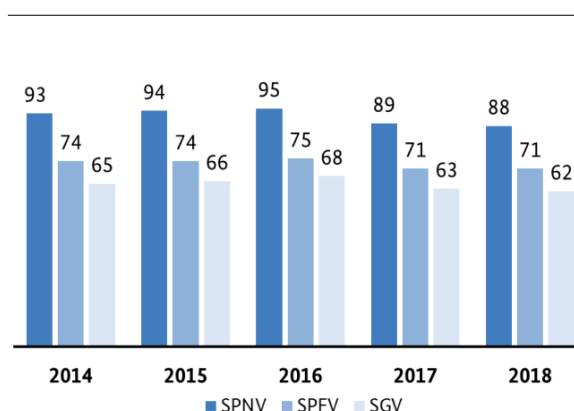


Abbildung 15: Entwicklung der Pünktlichkeit der DB Netz AG (2014-2018; Anteile in Prozent)

² Diese Pünktlichkeitsgrenzen sind in der Europäischen Durchführungsverordnung 2015/1100 normiert. Die Betreiber der Schienenwege nehmen in Deutschland jedoch noch abweichende Auswertungen vor. So liegt die Grenze bei der DB Netz AG bei rd. 6 Min. bzw. 16 Min. Ab dem Berichtsjahr 2017 werden die Pünktlichkeiten gemäß der Durchführungsverordnung 2015/1100 der Europäischen Kommission mit Verspätungsgrenzen von 5 min. bzw. 15 min. ausgewiesen.

Pönalen/Strafzahlungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen an die Aufgabenträger

Nach Angaben der Aufgabenträger haben im Berichtsjahr 2018 die Eisenbahnverkehrsunternehmen an die Aufgabenträger etwa 203 Mio. Euro an Pönalen/Strafzahlungen geleistet. Im Vorjahreszeitraum betrug dieser Wert etwa 163 Mio. Euro. Hier gab es eine Steigerung von etwas mehr als 24 Prozent.

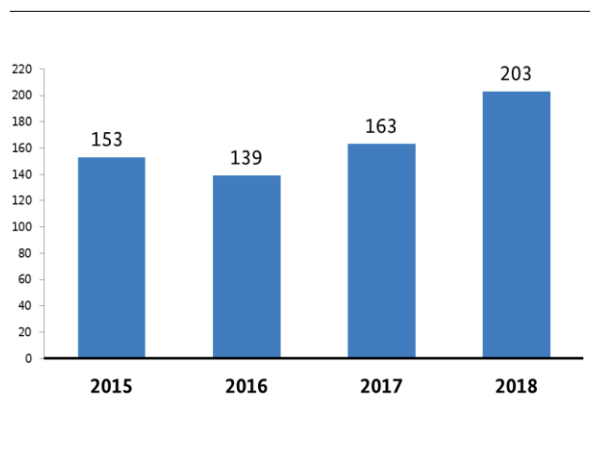


Abbildung 16: Entwicklung der Pönalen/Strafzahlungen der EVU an die Aufgabenträger (2015-2018; in Mio. Euro)

Rückerstattungen an Fahrgäste

Im Berichtsjahr 2018 wurden von den Eisenbahnverkehrsunternehmen an die Fahrgäste auf Grund der Bestimmungen der Fahrgastrechte oder aus Kulanzgründen etwas mehr als 48 Mio. Euro zurückgezahlt. Dies entspricht einer Steigerung um mehr als 26 Prozent gegenüber dem Jahr 2017.

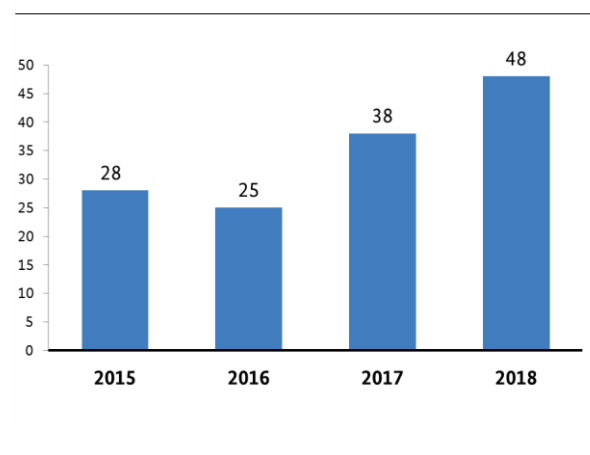


Abbildung 17: Entwicklung der Rückerstattungen der EVU an die Fahrgäste (2015-2018; in Mio. Euro)

Allgemeine Wettbewerbsentwicklung

Der Wettbewerb im Schienengüterverkehr nahm im Jahr 2018 weiter zu. Die Wettbewerber steigerten ihren Marktanteil auf 51 Prozent der Verkehrsleistungen im Schienengüterverkehrsmarkt.

Im Schienenpersonenverkehr gab es in den verschiedenen Märkten ein unterschiedliches Bild der Marktanteile der Wettbewerber im Jahr 2018.

Im Schienenpersonennahverkehr beträgt der Marktanteil der Wettbewerber an der Verkehrsleistung 26 Prozent und ging damit im Vergleich zum Jahr 2017 leicht zurück. In den nächsten Jahren ist dennoch ein weiterer Anstieg des Wettbewerberanteils zu erwarten, da einige aufkommensstarke Netze an Wettbewerber vergeben wurden.

Der Wettbewerberanteil im Schienenpersonenfernverkehr liegt nach dem Markteintritt von Flixbus und der ÖBB mittlerweile bei knapp über einem Prozent. In 2018 bedienten Flixbus und die ÖBB neun Strecken, ein weiterer Ausbau ist geplant. Die nach dem Marktaustritt der DB nunmehr durch die ÖBB angebotenen Nachtzugverkehre verbinden Deutschland mit Italien, Polen, Österreich und der Schweiz.

Ein Grund für den bislang nur rudimentär ausgeprägten Wettbewerb in diesem Sektor sind die hohen erforderlichen Investitionen in geeignete Fahrzeuge in Verbindung mit Sicherheit beim Infrastrukturzugang.

Damit wirtschaftlich tragfähiger Schienenpersonenfernverkehr durchgeführt werden kann, sind für den Betreiber mittel- und langfristig nutzbare freie Streckenkapazitäten auf attraktiven Relationen in geeigneter Zeitlage von großer Bedeutung.

Schließlich trägt der Schienenpersonenfernverkehr im Vergleich zu den anderen Verkehrsarten im Mittel die höchsten Trassenpreise. Dies trägt dazu bei, dass der Schienenpersonenfernverkehr auf bestimmten Streckenabschnitten defizitär ist, bzw. aus wirtschaftlicher Sicht häufig gar kein Schienenpersonenfernverkehr angeboten werden kann.

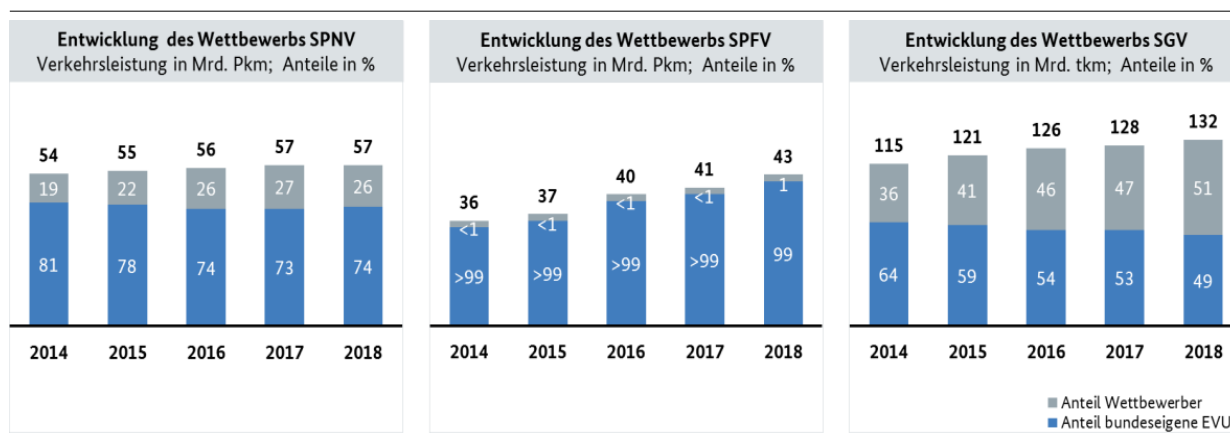


Abbildung 18: Entwicklung des Wettbewerbs nach Art des Verkehrsdienstes (2014-2018; Verkehrsleistung in Mrd. Pkm/tkm und Anteile nach Pkm/tkm in Prozent)

Eigentumsverhältnisse von Eisenbahnverkehrsunternehmen

Mit der Öffnung des deutschen Eisenbahnmarktes für den Wettbewerb im Zuge der Bahnreform im Jahr 1994 entstand den Eisenbahnverkehrsunternehmen der Deutschen Bahn AG (DB AG) in den darauffolgenden Jahren eine sich zunehmend dynamisierende Konkurrenz anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen.

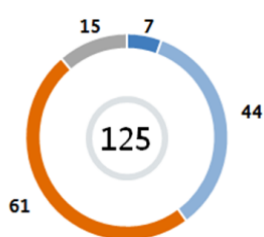
Dabei ist der deutsche Eisenbahnmarkt auch für ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen attraktiv. Neben privat geführten und öffentlich-rechtlich kontrollierten Eisenbahnverkehrsunternehmen sind Staatsbahnen anderer europäischer Staaten in Deutschland aktiv.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen der Deutschen Bahn AG dominieren nach wie vor bei der Verkehrsleistung.

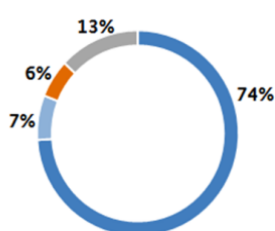
Ohne die bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen ist der Wettbewerberanteil im Schienenpersonennahverkehr auf die drei Eigentümergruppen Länder und Kommunen (28 Prozent), privat kontrollierte Unternehmen (23 Prozent) sowie Tochterunternehmen ausländischer Staatsbahnen (49 Prozent) aufgeteilt. Diese Werte haben sich im Vergleich zum Berichtsjahr 2017 nur wenig verändert.

Im Schienengüterverkehr spielen die von Ländern und Kommunen kontrollierten Eisenbahnverkehrsunternehmen mit neun Prozent der erbrachten Verkehrsleistung der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen eine geringere Rolle. Ausländische Staatsbahnen erreichen 37 Prozent, privat geführte Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Deutschland liegen bei 45 Prozent. Neun Prozent entfallen auf private ausländische EVU.

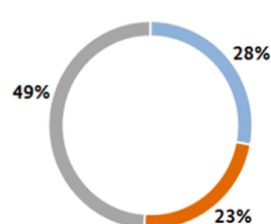
Anzahl EVU im SPNV



Anteil an Verkehrsleistung

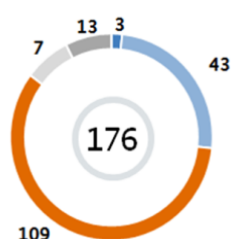


Anteil an Verkehrsleistung (ohne DB AG)

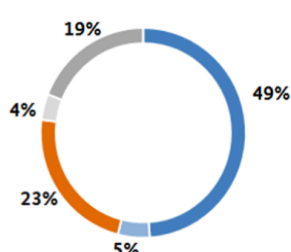


■ Bund ■ Länder und Kommunen ■ Privat ■ Ausländische Staatsbahn

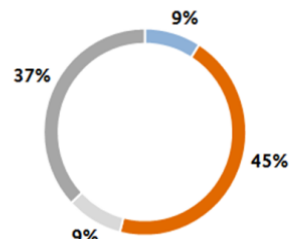
Anzahl EVU im SGV



Anteil an Verkehrsleistung



Anteil an Verkehrsleistung (ohne DB AG)



■ Bund ■ Länder und Kommunen ■ Privat ■ Ausländisches EVU ■ Ausländische Staatsbahn

Abbildung 19: Eigentumsverhältnisse von EVU (2018; Anzahl/Anteil an Verkehrsleistung in Prozent)

Entwicklung der Erlössituation im Eisenbahnverkehrsmarkt

Der Umsatz im Schienenpersonennahverkehr ist im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 von 15,5 Euro auf 16,0 Euro je Trassenkilometer gestiegen.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr erzielten im Berichtsjahr 2018 einen Umsatz von 19,6 Cent pro Personenkilometer. Dies bedeutete eine weitere Zunahme im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Die mittlere Fahrgastzahl je Zug im Schienenpersonennahverkehr blieb im Jahr 2018 bei konstant 82 Fahrgästen pro Zug.

Bei den nicht-bundeseigenen Eisenbahnen lag der Umsatz bei 13,9 Euro pro Trassenkilometer sowie die mittlere Fahrgastzahl bei 64 Fahrgästen pro Zug.

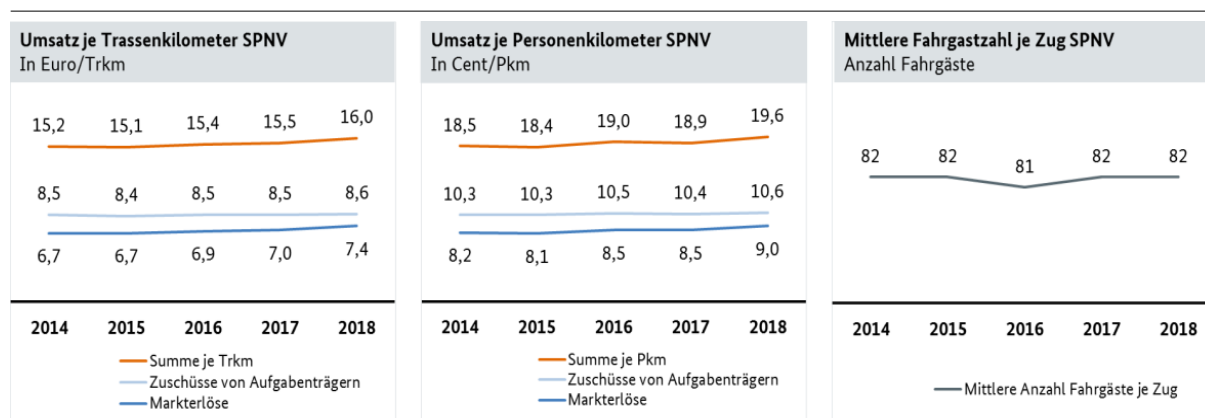


Abbildung 20: Entwicklung der Umsatzerlöse und der mittleren Zugbesetzung im SPNV (2014-2018)

Im Vergleich zum Schienenpersonennahverkehr gibt es im Schienenpersonenfernverkehr eine deutlich höhere Zugauslastung. Diese führt zu einem fast doppelt so hohen Umsatz je gefahrenem Trassenkilometer. Da jedoch im Schienenpersonenfernverkehr im Regelfall keine Zuschüsse gezahlt werden, liegt dort der Umsatz mit etwa 10,6 Cent je Personenkilometer deutlich niedriger als im Schienenpersonennahverkehr. Der Umsatz im Schienenpersonenfernverkehr ist im Vergleich zum Vorjahr 2017 weiter gestiegen, nachdem er bis in das Jahr 2016 gesunken war.

Die mittlere Fahrgastzahl je Zug hat sich im Schienenpersonenfernverkehr von 289 auf 296 Fahrgäste erhöht. In den letzten Jahren ist dieser Wert signifikant gestiegen.

Der Umsatz je gefahrenem Trassenkilometer im Schienenpersonenfernverkehr hat im Vergleich zum Vorjahr von 30,0 Euro auf 31,3 Euro je Trassenkilometer zugenommen.

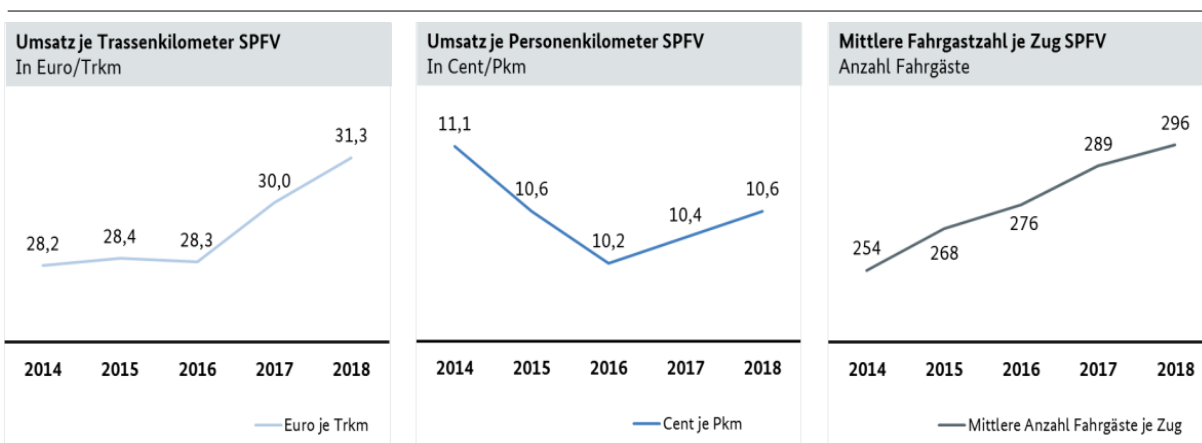


Abbildung 21: Entwicklung der Umsatzerlöse und der mittleren Zugbesetzung im SPFV (2014-2018)

Im Schienengüterverkehr sank der Umsatz je Tonnenkilometer im Jahr 2018 auf 4,2 Cent, nachdem er in den Vorjahren konstant geblieben war.

Die Transportmenge je Zug stieg wieder an und lag im Berichtsjahr 2018 bei 503 Tonnen je Zug.

Der Umsatz je Trassenkilometer lag im Jahr 2018 bei 21 Euro. Hier gab es einen leichten Rückgang gegenüber dem Vorjahr.

In der unteren Abbildung sind die vorstehenden Angaben für die nicht-bundeseigenen Eisenbahnen ausgewiesen. Hier nahm der Umsatz je Trassenkilometer ab und liegt bei 15,7 Euro.

Der Umsatz je Tonnenkilometer nahm im Vergleich zum Vorjahr leicht ab und betrug im Jahr 2018 ca. 3,0 Cent.

Die mittlere Frachtlast je Zug lag bei den nicht-bundeseigenen Eisenbahnen im Jahr 2018 bei 516 Tonnen je Zug. Seit dem Jahr 2014 ist ein Anstieg zu verzeichnen.

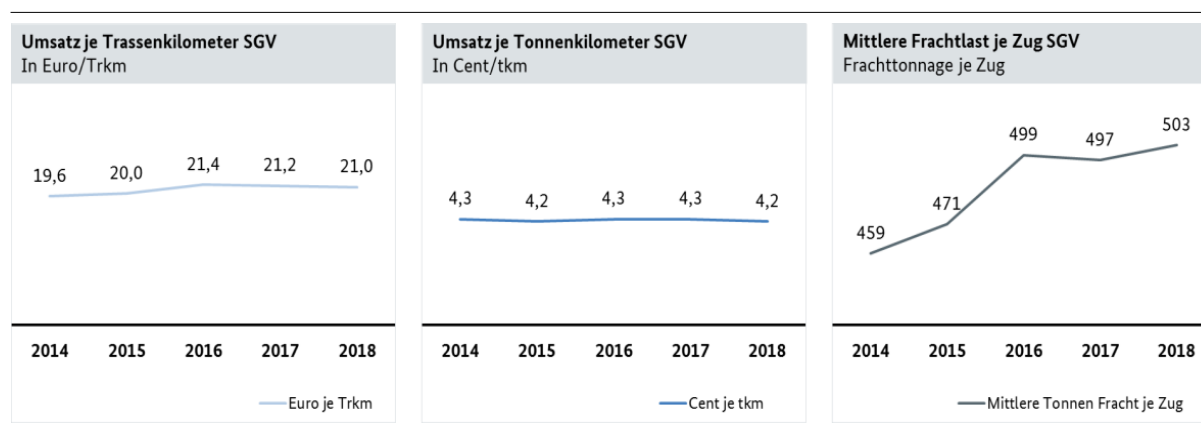


Abbildung 22: Entwicklung der Umsatzerlöse und der mittleren Frachtlast im SGV (2014-2018)

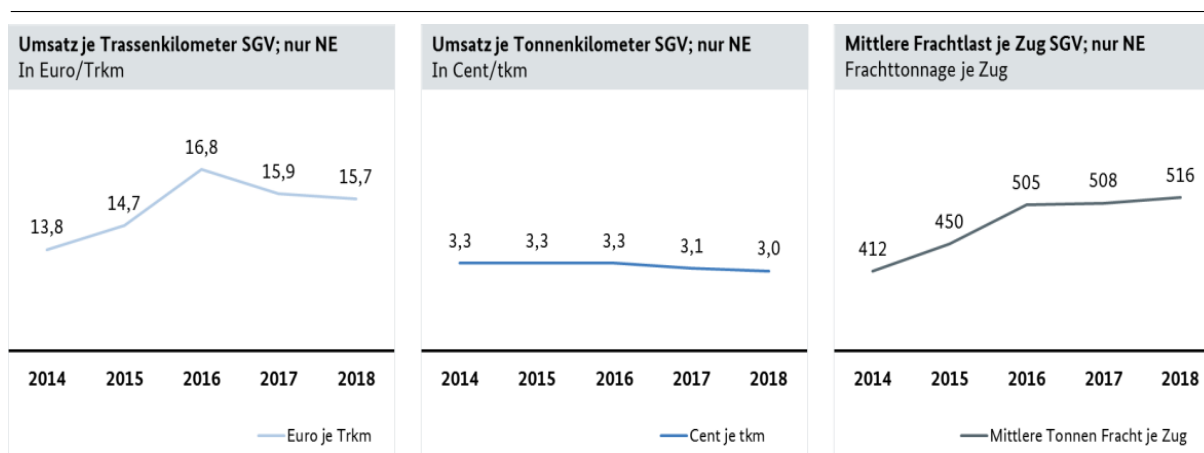


Abbildung 23: Entwicklung der Umsatzerlöse und der mittleren Frachtlast im SGV der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen (2014-2018)

Entwicklung der Endkundenpreise

Die Regulierungstätigkeit der Bundesnetzagentur beeinflusst die Preise für die Kunden der Eisenbahnverkehrsunternehmen nur mittelbar, da die regulierten Infrastrukturnutzungsentgelte nur einen Teil des zu zahlenden Beförderungs- oder Transportpreises repräsentieren. Die Fahrkartenpreise sind jedoch, neben Reisekomfort und Umfang des Verkehrsangebotes, ein sehr bedeutendes Kriterium für die Attraktivität und intermodale Konkurrenzfähigkeit des Schienenpersonenverkehrs. Auch für Frachtkunden im Schienengüterverkehr sind die Transportpreise ein wesentliches Kriterium pro oder kontra Eisenbahntransport.

Zur Einschätzung der Preisentwicklung für Endkunden nutzt die Bundesnetzagentur sowohl eigene Daten als auch öffentlich verfügbare Indizes des Statistischen Bundesamtes. Diese repräsentieren die Preisentwicklung fest definierter Leistungen bei einem konstantem Mengengerüst, während der von der Bundesnetzagentur ermittelte Durchschnittserlös je Tonnenkilometer bzw. Personenkilometer Verschiebungen im Mengengerüst der nachgefragten Produkte und Leistungen mit abbildet.

Die Entwicklung dieser spezifischen Markterlöse kann beispielsweise durch Veränderungen in der Nachfrageintensität von Zeitkarten und Rabattangeboten, wie Sparpreisen oder Bahncards, beeinflusst werden.

Die Preisindizes des Statistischen Bundesamtes spiegeln somit eher die Sicht eines Endkunden

wider, der die Entwicklung des Preises für eine bestimmte Leistung verfolgt. Die Betrachtung der spezifischen Entgelte ermöglicht dagegen eine präzisere Beurteilung der Einnahmentwicklung aus Sicht eines Eisenbahnverkehrsunternehmens.

Legt man das Jahr 2014 als Basisjahr zu Grunde, betrug der Zuwachs des Index für die Fahrpreise im Schienenpersonennahverkehr zwischen 2014 und 2018 knapp 14 Prozent. Auf Seiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen erhöhten sich die Fahrgeldeinnahmen je Fahrgastkilometer (Pkm) um zehn Prozent; die Gesamteinnahmen je Fahrgastkilometer, einschließlich öffentlicher Zuschüsse, wuchsen um beinahe sechs Prozent.

Auch im Schienenpersonenfernverkehr sind die Indizes für die Fahrpreise stärker angestiegen als die Einnahmen je Fahrgastkilometer. So gab es im Zeitraum von 2014 bis 2018 eine Steigerung der Fahrpreisindizes von insgesamt 3,6 Prozent. Die Einnahmen je Fahrgastkilometer sind im selben Zeitraum um 3,5 Prozent gesunken. Dies ist primär auf eine in den vergangenen Jahren stark gewachsene Konkurrenz, die eine Ausweitung des Angebots an preisreduzierten Tickets (unter anderem Sparpreise) im Bahnsektor hervorgerufen hat, zurückzuführen.

Im Schienengüterverkehrsmarkt gab es bei den mittleren Einnahmen der Eisenbahnverkehrsunternehmen je Leistungseinheit (tkm) von 2016 auf 2018 einen leichten Rückgang. Die dem statistischen Bundesamt gemeldeten Transportpreise haben sich dagegen erhöht.

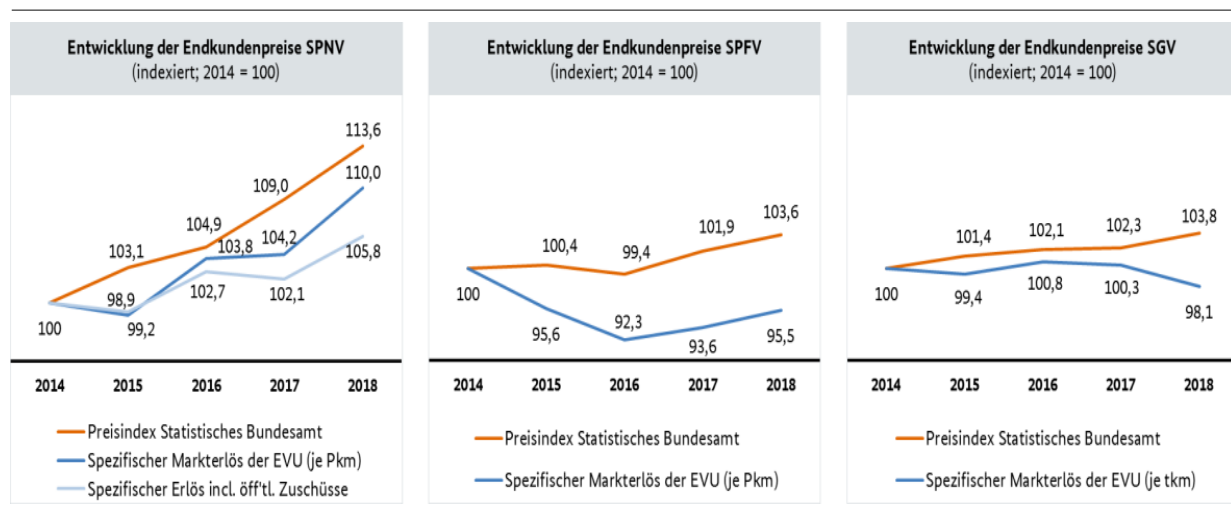


Abbildung 24: Entwicklung der Endkundenpreise (2014-2018; indexiert 2014 = 100)

Planmäßige Baumaßnahmen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Beim Thema planmäßige Baumaßnahmen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Möglichkeit, eine Einschätzung mit Gewichtung „trifft voll zu/sehr häufig“ über „mittel“ bis „trifft nicht zu/sehr selten“ abzugeben. Die Auswertungen zu diesem Themenkomplex sind in den folgenden beiden Abbildungen ersichtlich. Vor allem die Punkte bezüglich der Informationsmöglichkeit und der Einflussnahme bei Baumaßnahmen haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen besser als im Vorjahr bewertet.

76 Prozent der Eisenbahnverkehrsunternehmen gaben an, häufig rechtzeitig über Baumaßnahmen im Netzfahrplan informiert worden zu sein. In diesem Themenfeld gab es im Vergleich zum Vorjahr keine Veränderung.

Über die Hälfte der Eisenbahnverkehrsunternehmen (58 Prozent) gaben an, dass eine rechtzeitige Information über unterjährige Baumaßnahmen erfolgt sei. Der gesamte Durchschnittswert verbesserte sich leicht von 2,5 auf 2,4.

Etwa die Hälfte der Eisenbahnverkehrsunternehmen (48 Prozent) geben an, dass sie in die Planung der Baumaßnahmen häufig mit eingebunden wurden. Jedoch ist auch etwa ein Viertel der Eisenbahnverkehrsunternehmen (24 Prozent) der Auffassung, nur selten in die Planung der Baumaßnahmen mit eingebunden worden zu sein. Der Durchschnittswert blieb unverändert bei 2,8.

44 Prozent der Eisenbahnverkehrsunternehmen geben an, dass von ihrer Seite nur in den seltenen Fällen auf die Baumaßnahmenplanung Einfluss genommen werden konnte. Etwa ein Drittel (29 Prozent) der Eisenbahnverkehrsunternehmen konnte auf die Planung der Baumaßnahmen häufig Einfluss nehmen. Der Durchschnittswert verbesserte sich auf 3,3.

Insbesondere der letzte Wert zeigt deutlich, wo die Eisenbahnverkehrsunternehmen Defizite bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen sehen. Anforderungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und das Handeln der Eisenbahninfrastrukturunternehmen stimmen nicht überein.

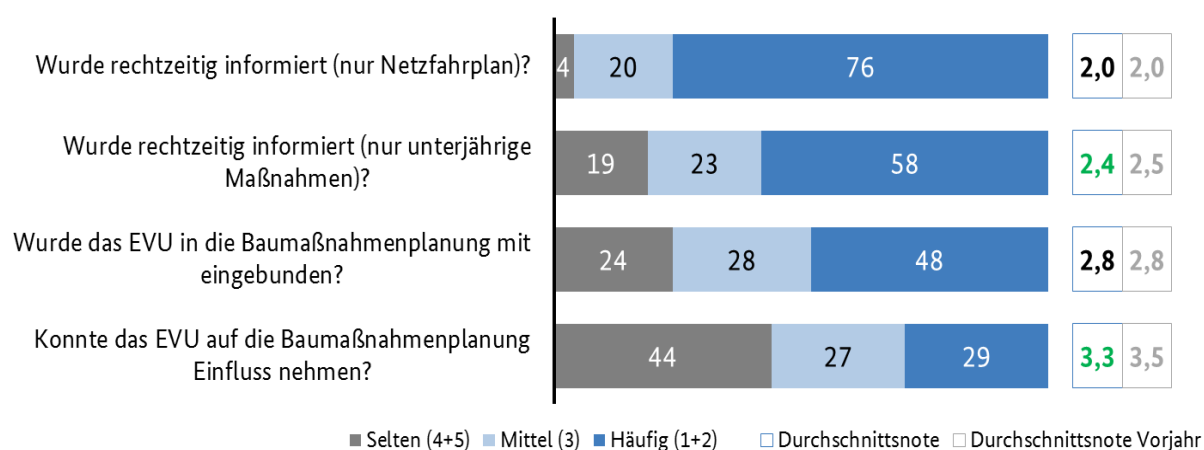


Abbildung 25: Bewertung der planmäßigen Baumaßnahmen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (2019; Bewertungsanteile in Prozent und Durchschnittswerte)

61 Prozent der Eisenbahnverkehrsunternehmen gaben an, dass das Fahren von Umleitungen im Rahmen von Baumaßnahmen häufig notwendig geworden sei. Ein Viertel (25 Prozent) gibt an, dass selten Umleitungsverkehre gefahren werden mussten. Im Vergleich zum Vorjahr gab es eine Verschlechterung des Durchschnitts von 3,4 auf 3,5.

52 Prozent der Eisenbahnverkehrsunternehmen gab an, dass Schienenersatzverkehr eher selten notwendig wurde. Allerdings geben auch 39 Prozent an, dass dies häufig der Fall gewesen sei. Der Gesamtdurchschnitt zu diesem Themenfeld verschlechterte sich auf 2,6.

Verspätete Mitteilungen von Änderungen bezüglich der Planung und Abweichungen von den ursprünglichen Planungen der Baumaßnahmen betrafen mehr als ein Drittel aller Eisenbahnverkehrsunternehmen relativ häufig (35 Prozent). Gegenüber dem Vorjahr hat sich dieser Wert im Gesamtdurchschnitt von 2,8 auf 2,9 verschlechtert.

Mehr als ein Drittel der Eisenbahnverkehrsunternehmen (37 Prozent) gibt an, dass es bei der Durchführung der Baumaßnahmen häufig Abweichungen von der Planung gegeben habe. 30 Prozent gaben an, dass dies eher selten der Fall gewesen sei. Der Durchschnitt verschlechterte sich von 2,8 auf 3,0.

Weiterhin beklagen Eisenbahnverkehrsunternehmen die Verbindlichkeit der angesetzten Zeitrahmen von Baumaßnahmen. Häufig sind diese Zeitfenster zu eng bemessen und können daher nicht eingehalten werden. Die Ungewissheit über die Vollendung der Baumaßnahmen führt zu einer erschwerten Planung betrieblicher Prozesse der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

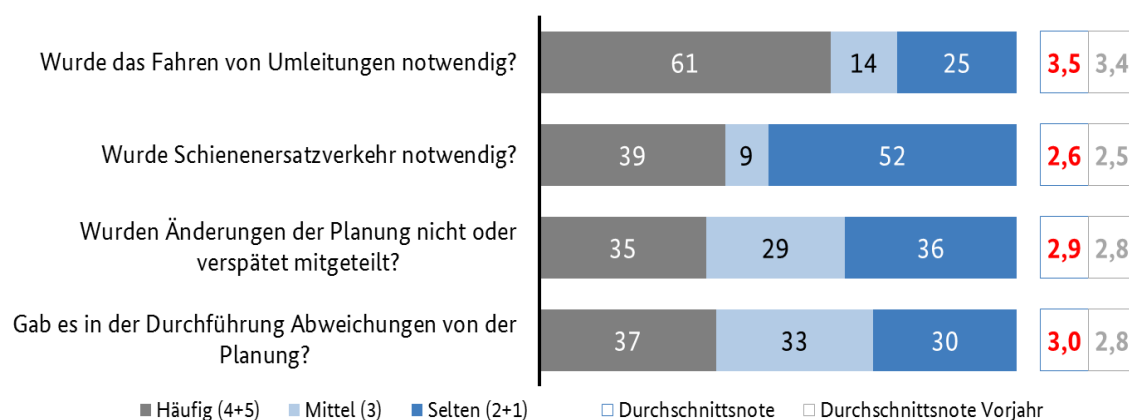


Abbildung 26: Bewertung der planmäßigen Baumaßnahmen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (2019; Bewertungsanteile in Prozent und Durchschnittswerte)

Kommentare der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Die Unternehmen haben im Rahmen der Markterhebung die Möglichkeit, auf für sie wichtige Themen und Probleme hinzuweisen. Neben der Bewertung von allgemeinen Einflussfaktoren (siehe dazu Kapitel „Bewertung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur“), können die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu konkreten Themen Stellung nehmen. Für die Erhebung im Jahr 2019 bezogen sich die Anmerkungen vor allem auf die Punkte planmäßige Baumaßnahmen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Fahrplan, Disposition und Kommunikation.

Die abgegebenen Kommentare zu Fahrplanqualität und Disposition lassen sich auf unterschiedliche Kritikblöcke zusammenfassen. Einige EVU beklagen die Kommunikation mit den entsprechenden Mitarbeitern in der Betriebszentrale der DB. So sei die Kommunikation zwar besser geworden, jedoch könnten vor allem kleinere Unternehmen ihrer Stimme nicht ausreichend Gewicht geben und auf eine andere Vergabe bestehen.

Weiterhin wird die Qualifikation und Kommunikationsfähigkeit von Mitarbeitern aus der Betriebszentrale erwähnt. So werden gewisse Informationen zu Fahrplänen nicht eindeutig kommuniziert oder erfolgen sehr kurzfristig. Qualifikationsmangel des eingesetzten Personals wird besonders bei Baustellen oder jeglichen Störungen auffällig, da nicht nachvollziehbare Fahrpläne erstellt werden und eine Überforderung des Personals ersichtlich sei.

Ein weiterer wichtiger Kritikpunkt betrifft die verfügbaren Trassenkapazitäten. Der Auslastungsgrad der Infrastruktur ist so hoch, dass es im Fahrbetrieb zu Verspätungen und Ausfällen komme. Es wird erwähnt, dass die bereitgestellten Puffer zu jeder Zeit vollständig

ausgenutzt würden und es daher zwangsläufig zu Verspätungen käme.

Verantwortlich dafür ist jedoch nicht nur die insgesamt ausgelastete Infrastruktur, sondern auch die große Menge an Baustellen. Umleitungen, die für die Umfahrung der Baustellen notwendig sind, führen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu teilweise enormen Wegeverlängerungen. Der Betrieb wird hierdurch in einigen Fällen wenig rentabel.

Darüber hinaus wird über begrenzten Zugang zu Zugbildungseinrichtungen und Rangierbahnhöfen geschrieben. Durch die Verknappung der gegebenen Infrastruktur würde ebenfalls eine höhere Gebühr für die Nutzung veranschlagt. Diese Entwicklung wird kritisch aufgefasst.

Bei dem Thema Baumaßnahmen berichten einige Eisenbahnverkehrsunternehmen von mangelnder oder auch sehr kurzfristiger Informationsweitergabe. Häufig wurde hier unter anderem kritisiert, dass zahlreiche Abstellgleise für das Abstellen von Baufahrzeugen verwendet werden und somit für reguläre Verkehre nicht mehr zugänglich sind.

Elektrische Traktion im Eisenbahnmarkt

Seit einigen Jahren rücken der Klimawandel und dessen Folgen stärker ins zunehmend kritische Bewusstsein unserer Gesellschaft. Ebenso werden die Ursachen und deren Beseitigung offen debattiert. Ein wesentlicher Verursacher für die Beeinträchtigung des Klimas ist der steigende Verkehr in allen Bereichen.

Die Eisenbahn leistet als umweltfreundlicher Verkehrsträger einen wesentlichen Beitrag zur umweltfreundlichen Mobilität. Im gesamten deutschen Eisenbahnnetz wird überwiegend mit elektrischer Traktion gefahren. Durch moderne Fahrzeuge mit Drehstromantrieb ist der Verkehrsträger Bahn als einziger in der Lage, wesentliche Teile der eingesetzten Energie durch Rückspeisung wiederzugewinnen.

Der Anteil der elektrifizierten Strecken beträgt derzeit knapp 53 Prozent. Von insgesamt rund 39.200 Kilometern Streckenlänge waren im Jahr 2018 gut 20.630 Kilometer elektrifiziert. Es wurden auf dem deutschen Eisenbahnnetz rund 72 Prozent der Betriebsleistung mittels elektrischer Traktion erbracht. Das entspricht über 800.000.000 gefahrenen Trassenkilometern. Die einzelnen Verkehrssegmente im Eisenbahnmarkt trugen mit unterschiedlichen Anteilen zur elektrischen Traktion bei. Weit über die Hälfte der gesamten elektrischen Betriebsleistung wurde vom SPNV gefahren. Der SGV trägt knapp 27 Prozent zum elektrischen Verkehr bei. Der SPFV ist mit fast 18 Prozent am elektrischen Verkehr beteiligt. Die sonstigen Verkehre lagen bei unter einem Prozent.

Die Anteile der elektrischen Betriebsleistung fallen in den einzelnen Verkehrsdiensten unterschiedlich aus. Während der SPFV knapp 98 Prozent seiner Betriebsleistung elektrisch erbrachte, waren es im SPNV über 63 Prozent. Im SGV wurden fast 86 Prozent der Betriebsleistung elektrisch gefahren. Beim sonstigen Verkehr betrug der Anteil rund

30 Prozent. Von der jeweiligen Verkehrsleistung wurden im SPFV über 99 Prozent und im SPNV fast 79 Prozent mittels elektrischer Traktion erbracht. Im Güterverkehr betrug der Anteil der elektrischen Transportleistung mehr als 87 Prozent.

Fahrzeugbestand

Die Bundesnetzagentur wertet seit dem Jahr 2011 den Fahrzeugbestand der in Deutschland zugelassenen Eisenbahnfahrzeuge aus. Dafür werden die als aktiv registrierten Fahrzeuge im deutschen Fahrzeugeinstellregister (NVR) zum Ende eines jeden Kalenderjahres herangezogen. Ergänzend werden jeweils aktuelle Fahrzeughalterlisten (VKM-List)³ von der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA)⁴ für die Analyse genutzt.

³ VKM - Vehicle Keeper Marking

⁴ ERA - European Railway Agency

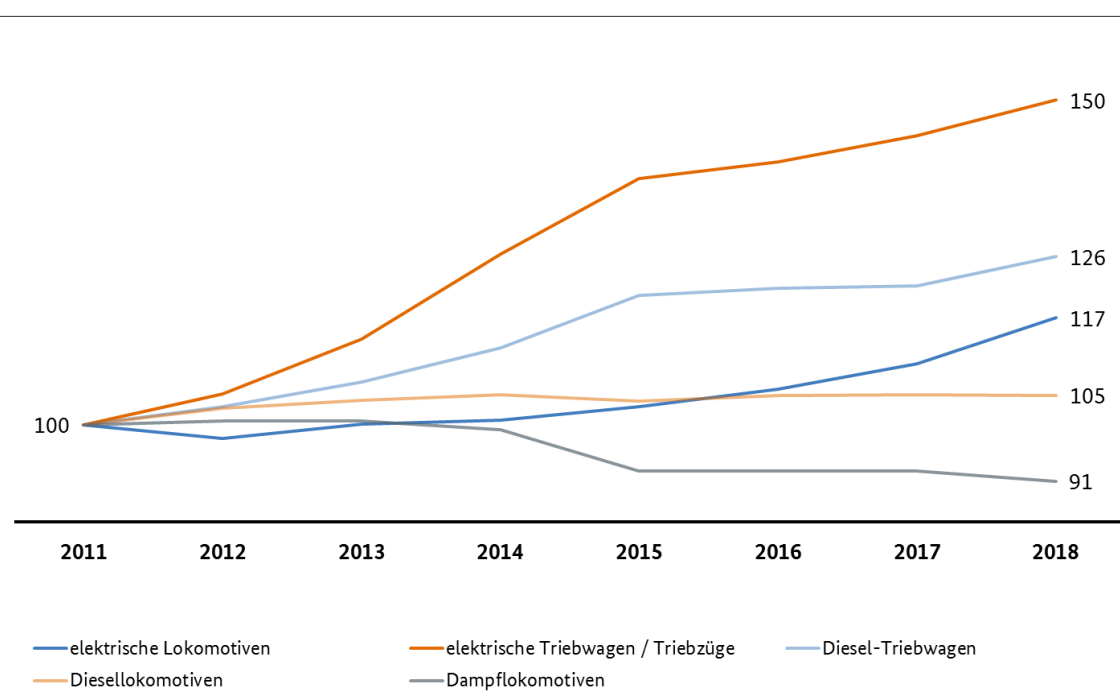


Abbildung 27: Entwicklung des Fahrzeugbestands angetriebener Fahrzeuge (2011-2018; Veränderungen in Prozent; indexiert 2011 = 100)

Seit dem Jahr 2011 ist der Fahrzeugbestand bei den angetriebenen Fahrzeugen um 20 Prozent gestiegen. Zum Ende des Jahres 2018 waren in Deutschland rund 13.600 angetriebene Fahrzeuge⁵ registriert. Dazu zählen Lokomotiven, Triebköpfe, Triebwagen und Triebzüge, soweit sie als kleinste Einheit verkehren können. Den größten Zuwachs in den letzten acht Jahren erreichten die Triebwagen und Triebzüge mit knapp 37 Prozent, gefolgt von neun Prozent mehr Elektrolokomotiven. Von den Diesellokomotiven sind von 2011 bis 2018 insgesamt fast sechs Prozent mehr im Bestand.

Während die Streckenlokomotiven mit zwölf Prozent deutlich zulegten, blieb der Bestand der kleineren Diesellokomotiven unter 100 km/h Höchstgeschwindigkeit hingegen nahezu konstant. Bei diesen Fahrzeugen, die hauptsächlich im Rangierdienst und den Nahbereich eingesetzt werden, kommen vermehrt Fahrzeuge mit Hybridtechnik zum Einsatz.⁶ Der Anteil dieser Antriebsart stieg bei den kleineren Diesellokomotiven im Jahr 2018 mit einer Stückzahl im mittleren zweistelligen Bereich auf etwa zwei Prozent.

⁵ ohne die S-Bahnen Hamburg und Berlin

⁶ Hybrid-Antrieb: Unterstützung des Dieselantriebs durch Akku-gepeisten Elektromotor

Bestandsverringerungen gab es in dem Zeitraum ab 2011 vor allem bei museal genutzten Fahrzeugen wie Dampflokomotiven und Elektrolokomotiven bis zu 100 km/h Höchstgeschwindigkeit. Insgesamt sank dieser Bestand um etwa neun Prozent. Ebenfalls zurückgegangen ist der Bestand an diversen älteren Elektrolokomotiven mit herkömmlichem Antrieb (Kommutator). Durch die Inbetriebnahme von modernen Elektrolokomotiven mit Drehstromantrieb wurde der Rückgang jedoch mehr als kompensiert.⁷ Bezogen auf den gesamten Fahrzeugpark mit elektrischem Antrieb im deutschen Fahrzeugregister (E-Lok, Triebwagen/ Triebzüge), sind zum Ende des Jahres 2018 knapp 75 Prozent der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge mit moderner Drehstromtechnik ausgerüstet. Um rund 70 Prozent stieg seit 2011 der Anteil der Fahrzeuge mit Drehstromantrieb.

Weiter rückläufig ist die Anzahl der klassischen Reisezugwagen. Seit 2011 nahm der Bestand um rund 14 Prozent auf knapp 7.900 Fahrzeuge ab. Kompensiert wird der Rücklauf durch die vermehrte Anschaffung von Triebwagen und Triebzügen für den Personenverkehr. Werden von den größtenteils mehrgliedrigen Triebwagen/Triebzügen alle Mittel- und Endwagen zusammengefasst, stieg deren gesamter Anteil in den letzten acht Jahren um über 50 Prozent auf mehr als 17.000 einzelne Einheiten, die zur Personenbeförderung zur Verfügung stehen. Damit sind seit 2011 über 5.600 einzelne Einheiten mehr auf dem Netz im Einsatz.

Bei den Güterwagen verringerte sich seit 2011 der Bestand um knapp elf Prozent. In den letzten drei Jahren stagnierte der Bestand jedoch bei etwa 166.000 Wagen.

Die Anzahl der ausländischen Halter mit registrierten Fahrzeugen im deutschen Fahrzeugeinstellregister hat sich von 2011 bis zum Jahr 2018 nahezu verdoppelt. Damit stieg auch deren Anzahl von in Deutschland registrierten Fahrzeugen deutlich. Allein bei den Triebfahrzeugen sind mehr als 550 Fahrzeuge hinzugekommen. Die Anzahl hat sich damit seit 2011 mehr als verfünffacht. Den größten Zuwachs bilden moderne E-Lokomotiven sowie neuere Rangierlokomotiven. Daneben wechselten viele ältere Fahrzeuge aus dem Fahrzeugregisterbestand den Besitzer. Der Anteil der Güterwagen von ausländischen Fahrzeughaltern stieg um über 26 Prozent gegenüber dem Jahr 2011 auf fast 36.000 Wagen.

⁷ Drehstromantrieb ermöglicht die Rückspeisung der beim elektrischen Bremsen gewonnenen Energie

Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs

Zur Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs stehen den Ländern aus dem Steueraufkommen des Bundes Regionalisierungsmittel zu. Mit den Regionalisierungsmitteln finanzieren die Länder den Schienenpersonennahverkehr.

Inhalt

Entwicklung der Erlössituation im SPNV	38
Entwicklung der bestellten Betriebsleistung	38
Abschluss von Verkehrsverträgen	39
Modelle der Fahrzeugfinanzierung	41
Einflussfaktoren auf die Gestaltung des Regionalverkehrsmarktes	42
Kommentare der Aufgabenträger	45
Infrastrukturentgelte für Verkehre des SPNV	46



Aufgabenträger und SPNV-Markt

Der Anteil der wettbewerblich vergebenden Betriebsleistung steigt weiter an. Die Anzahl der abgeschlossenen Verkehrsverträge durch die Aufgabenträger geht leicht zurück.

Entwicklung der Erlössituation im SPNV

Die wesentlichen Einnahmequellen der im Schienenpersonennahverkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen sind – neben den Markterlösen – die öffentlichen Zuschüsse, welche über die Aufgabenträger an die mit der Verkehrsdurchführung beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen gezahlt werden. Diese stammen weitgehend aus der Zuweisung der Regionalisierungsmittel des Bundes an die Länder. Grundlage hierfür ist das Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993. Im Jahr 2018 betrugen die zugewiesenen Regionalisierungsmittel knapp 8,5 Mrd. Euro.

Die folgende Abbildung zeigt anhand der Aufteilung der Umsatzbestandteile die Bedeutung der öffentlichen Zuschüsse für den Schienenpersonennahverkehr. Der Anteil lag in den Jahren 2017 und 2018 unverändert bei 55 Prozent.

Die Markterlöse (hauptsächlich aus dem Verkauf von Fahrkarten) tragen zu 45 Prozent zu den Umsätzen des Schienenpersonennahverkehrs bei.

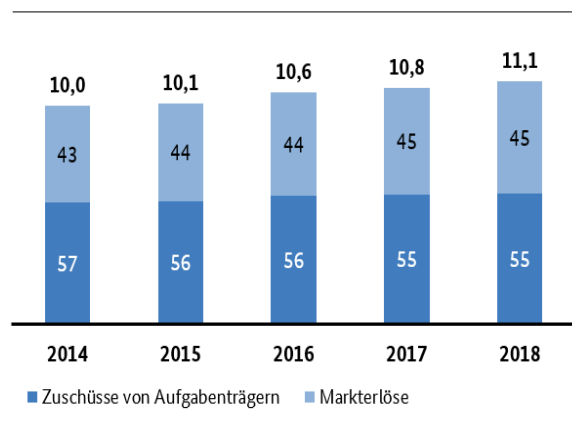


Abbildung 28: Anteil der Zuschüsse der Aufgabenträger am Umsatz des SPNV (2014-2018; Umsatz in Mrd. Euro; Anteile in Prozent)

Entwicklung der bestellten Betriebsleistung

Im Jahr 2018 stieg die Betriebsleistung im Schienenpersonennahverkehr auf mehr als 691 Millionen Trassenkilometer an.⁸ Der Marktanteil der nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen nahm von 33 auf 35 Prozent zu. Somit werden etwas mehr als ein Drittel der Zugkilometer im Schienenpersonennahverkehr von nicht-bundeseigenen EVUs erbracht.

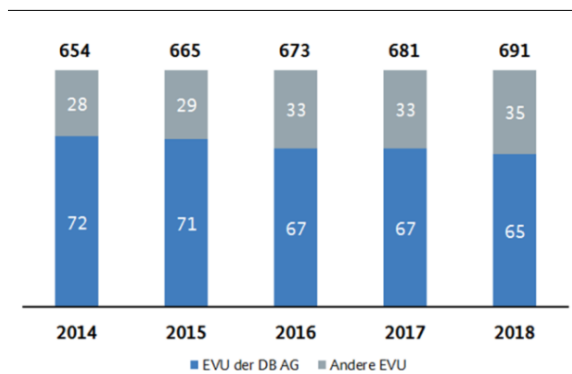


Abbildung 29: Entwicklung der Marktanteile bei der bestellten Betriebsleistung im SPNV (2014-2018; Betriebsleistung in Mio. Zugkilometern und Anteile in Prozent)

⁸ Hierbei handelt es sich nur um bestellte Verkehre im SPNV.

Abschluss von Verkehrsverträgen

Die Leistungen für den Schienenpersonennahverkehr werden von den Aufgabenträgern bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellt. Die Verkehrsverträge werden zum größten Teil wettbewerblich vergeben. Unter bestimmten Bedingungen, vor allem im Rahmen von Übergangsverträgen oder Verträgen mit einer kurzen Laufzeit, erfolgt eine nicht wettbewerbliche Vergabe. Von 2014 auf 2015 war ein starker Anstieg der Abschlüsse von Verkehrsverträgen festzustellen. Ab dem Jahr 2015 bis zum Jahr 2018 war ein deutlicher Rückgang der Vertragsabschlüsse zu beobachten. Für das Jahr 2019 erwarten die Aufgabenträger einen Abschluss von 31 Verkehrsverträgen.

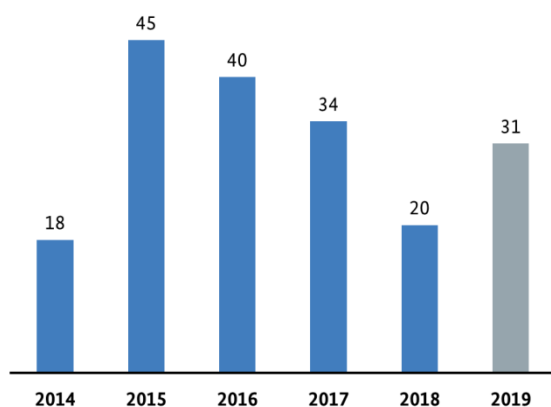


Abbildung 30: Abgeschlossene Verkehrsverträge und voraussichtlicher Abschluss von Verkehrsverträgen (2014-2019; Anzahl)

Ausgehend von den 20 Verkehrsverträgen, die die Aufgabenträger im Jahr 2018 abgeschlossen haben, wurden 13 Verträge wettbewerblich und sieben Verträge nicht wettbewerblich vergeben. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ist ein Rückgang bei wettbewerblich und nicht wettbewerblich vergebenen Verträgen zu verzeichnen.

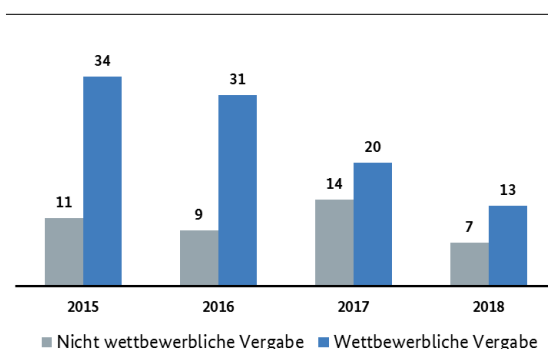


Abbildung 31: Nicht wettbewerbliche und wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsverträgen der Aufgabenträger (2015-2018; Anzahl)

Werden nur die wettbewerblichen Vergabeverfahren betrachtet, wurden in den dreizehn abgeschlossenen Verkehrsverträgen im Jahr 2018 insgesamt 32 Angebote von Bietern eingereicht. Dies bedeutet, dass etwas mehr als 2,4 Bieter an einem Vergabeverfahren teilgenommen haben. Im Vergleich zum Berichtsjahr 2017 hat sich dieser Wert leicht erhöht.

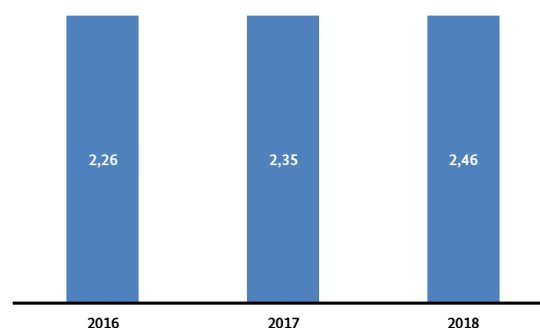


Abbildung 32: Durchschnittliche Bieteranzahl bei wettbewerblich vergebenen Verkehrsverträgen durch die Aufgabenträger (2016-2018; Anzahl)

Von den im Jahr 2018 erbrachten Trassenkilometern waren rund 77 Prozent in wettbewerblichen und etwas mehr als 23 Prozent in nicht wettbewerblichen Verfahren vergeben worden. Seit 2014 ist der Anteil wettbewerblicher Vergaben stark gestiegen.

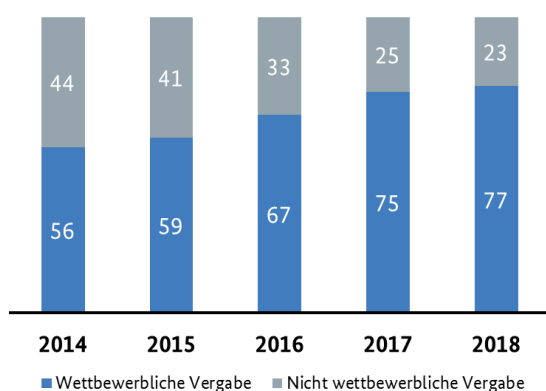


Abbildung 33: Anteil der Vergabeverfahren im SPNV (2014-2018; Anteile Trassenkilometer in Prozent)

Von sieben Verkehrsverträgen, die im Jahr 2018 nicht wettbewerblich vergeben wurden, wurden fünf Verträge an die Eisenbahnverkehrsunternehmen der Deutschen Bahn AG und zwei Verträge an nicht-bundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr vergeben.

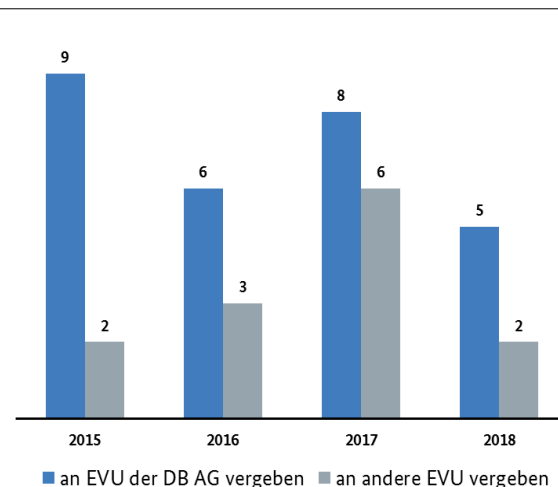


Abbildung 34: Nicht wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsverträgen der Aufgabenträger an die EVU (2015-2018; Anzahl)

Von dreizehn Verkehrsverträgen, die im Berichtsjahr 2018 wettbewerblich vergeben wurden, wurden drei Verträge an die Eisenbahnverkehrsunternehmen der Deutschen Bahn AG und zehn Verträge an die nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr vergeben.

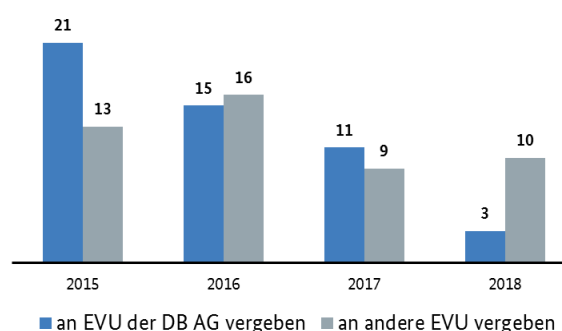


Abbildung 35: Wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsverträgen der Aufgabenträger an die EVU (2015-2018; Anzahl)

Im Berichtsjahr 2018 wurden mehr als 65 Prozent der vergebenen Zugkilometer aus den abgeschlossenen Verkehrsverträgen an die nicht-bundeseigenen EVU vergeben. Etwa 35 Prozent der Zugkilometer aus den abgeschlossenen Verkehrsverträgen wurden an

die EVU der Deutschen Bahn AG vergeben. Bei Verkehrsverträgen, welche die Aufgabenträger im Berichtszeitraum 2017 abgeschlossen haben, wurden etwa 75 Prozent der Zugkilometer an die bundeseigenen EVU vergeben.

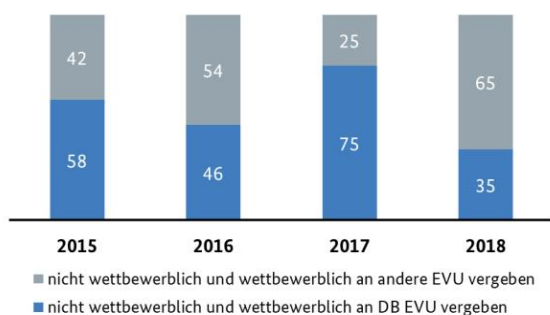


Abbildung 36: Anteil der vergebenen Zugkilometer aus den abgeschlossenen Verkehrsverträgen pro Jahr (2015-2018; Anteile in Prozent)

Modelle der Fahrzeugfinanzierung

Im Jahr 2018 war von insgesamt 20 abgeschlossenen Verkehrsverträgen in fünf Verkehrsverträgen von den Aufgabenträgern ein Angebot zur Unterstützung der Fahrzeugfinanzierung enthalten.

Zu den angebotenen Varianten der Fahrzeugfinanzierung gehörten die Wiedereinsatzgarantie der Fahrzeuge, die Wiedereinsatzgarantie mit Einredeverzicht sowie ein Kombinationsmodell, bestehend aus der Wiedereinsatzgarantie der Fahrzeuge, einer Kapitaldienstgarantie sowie der Sicherungsabtretung.

In den fünf Verkehrsverträgen mit dem Angebot der Fahrzeugfinanzierung hat das EVU in allen Fällen das von den Aufgabenträgern angebotene Modell auch angenommen.

Einflussfaktoren auf die Gestaltung des Regionalverkehrsmarktes

Die Aufgabenträger haben im Rahmen der jährlichen Marktuntersuchung die Möglichkeit, marktrelevante Gesichtspunkte einzuschätzen und zwischen den Noten 1 (sehr gut) und 5 (ungenügend) zu bewerten. Bei den Bewertungen der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs im Jahr 2019 sind, im Vergleich zum vorherigen Berichtszeitraum, einige Verschlechterungen zu verzeichnen. Mehr als die Hälfte der Aufgabenträger (55 Prozent) vergibt eine schlechte Bewertung für den Ausbauzustand des Netzes. Nur etwa ein Drittel der Aufgabenträger (30 Prozent) bewertet dieses Themenfeld mit einer mittleren Note. Der Mittelwert hat sich im Vergleich zum vorherigen Berichtszeitraum leicht von 3,0 auf 3,5 deutlich verschlechtert.

Der Erhaltungszustand des Netzes wird von den Aufgabenträgern im Mittel mit der Note 3,3 bewertet. Im Vergleich zum Vorjahr gab es hier keine Verbesserung der Bewertung. 41 Prozent der Aufgabenträger bewertet diesen Einflussfaktor mit den Noten 4 und 5 („schlecht“).

Im Jahr 2019 beurteilten die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs den Erhaltungszustand der Personenbahnhöfe mit der Note 3,0. Im Vergleich zum vorherigen Berichtszeitraum blieb dieser Wert unverändert. Für den Ausbauzustand der Personenbahnhöfe vergeben die Aufgabenträger im Mittel die 2,9. Für dieses Kriterium gab mehr als die Hälfte der Aufgabenträger (41 Prozent) eine mittlere Bewertung mit der Note 3.

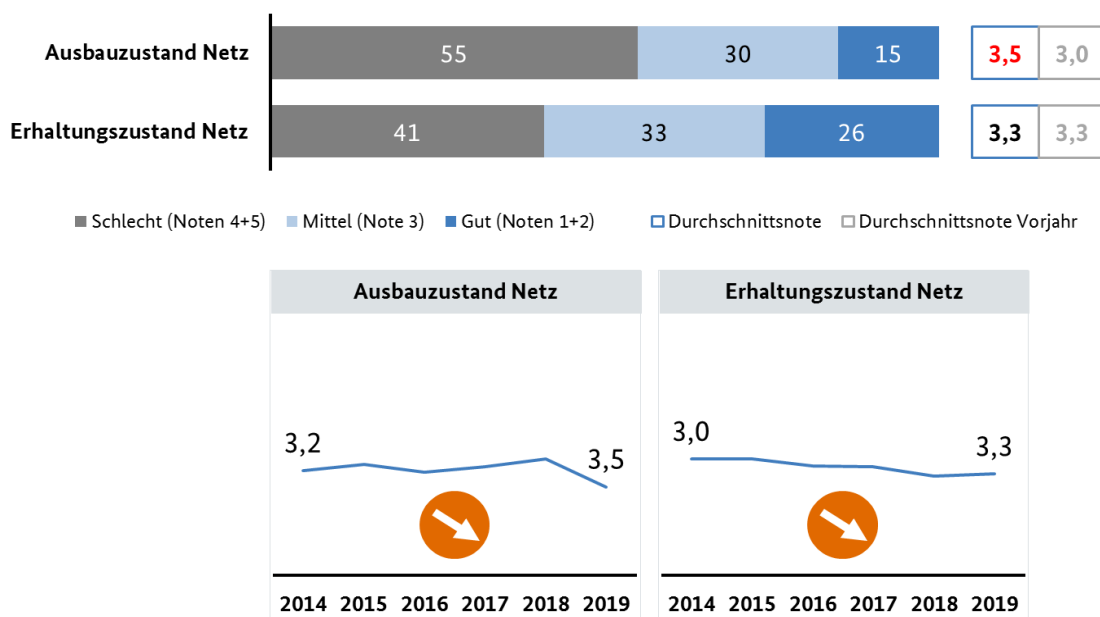


Abbildung 37: Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustandes der Schienenwege durch die Aufgabenträger des SPNV (2014-2019)

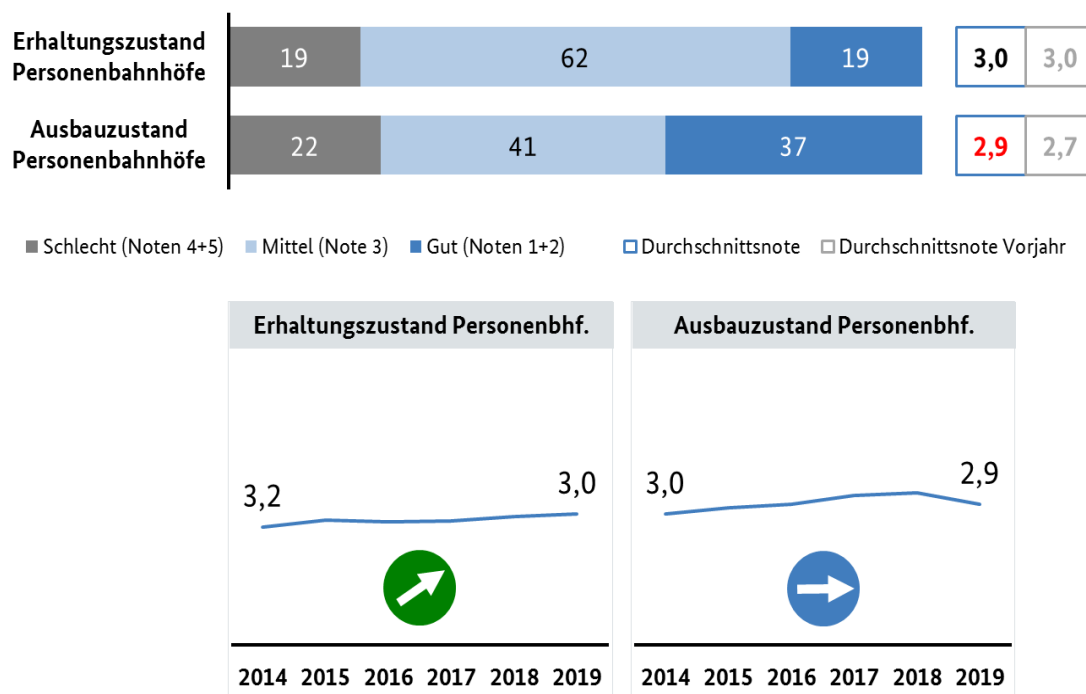


Abbildung 38: Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustandes von Personenbahnhöfen und Haltepunkten durch die Aufgabenträger des SPNV (2014-2019)

Die Diskriminierungsfreiheit der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen aufgestellten Stationspreissysteme wurde von den Aufgabenträgern mit 2,6 bewertet. Hier erfolgte eine Verbesserung gegenüber dem vorherigen Berichtszeitraum, wo die Gesamtnote 2,9 betragen hatte. Zur Beurteilung der Diskriminierungsfreiheit der Trassenpreissysteme vergeben die Aufgabenträger im Mittel den Wert 2,5. Gegenüber dem Vorjahr ist dieser Wert unverändert geblieben.

Zur Beurteilung des Preis-Leistungs-Verhältnisses der Eisenbahninfrastrukturunternehmen bezüglich der Stationen vergeben die Aufgabenträger die 3,4. Im Vorjahr wurde hier noch ein Wert von 3,6 vergeben. Beim Preis-Leistungs-Verhältnis der Eisenbahninfrastrukturunternehmen bezüglich der Trassen vergeben die Aufgabenträger die Note 3,4. Hier gab es gegenüber dem Vorjahr keine Änderung.

Langfristig gesehen hat sich Bewertung der Diskriminierungsfreiheit der Entgelte und des Preis-/Leistungsverhältnisses jedoch positiv entwickelt. Im Jahr 2014 wurde für die Stationspreissysteme noch ein Wert von 4,1 und für die Trassenpreissysteme ein Wert von 3,7 vergeben.

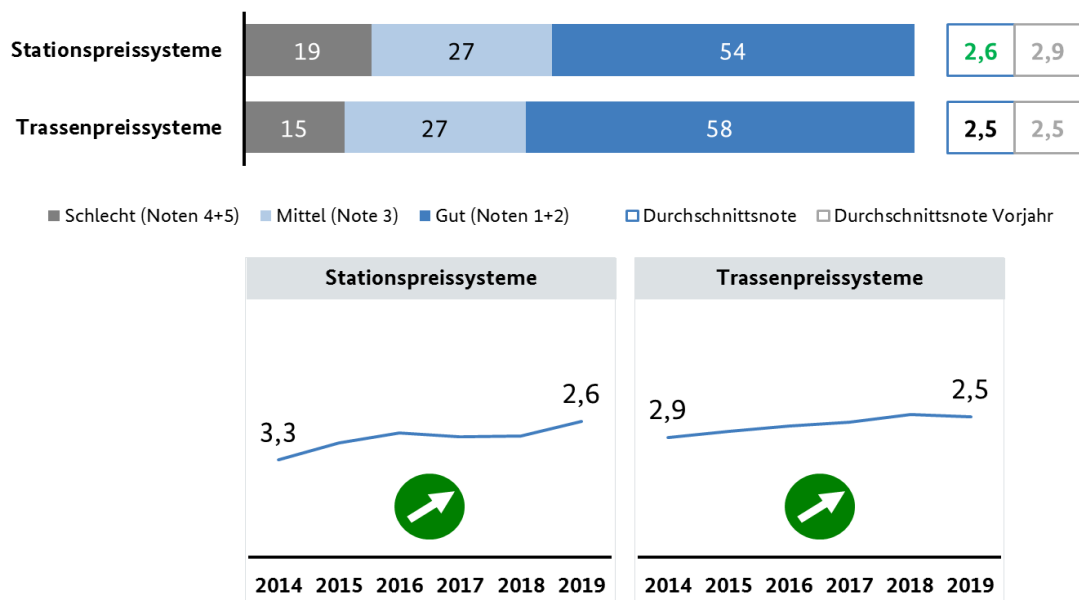


Abbildung 39: Bewertung der Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen der EIU durch die Aufgabenträger (2014-2019)

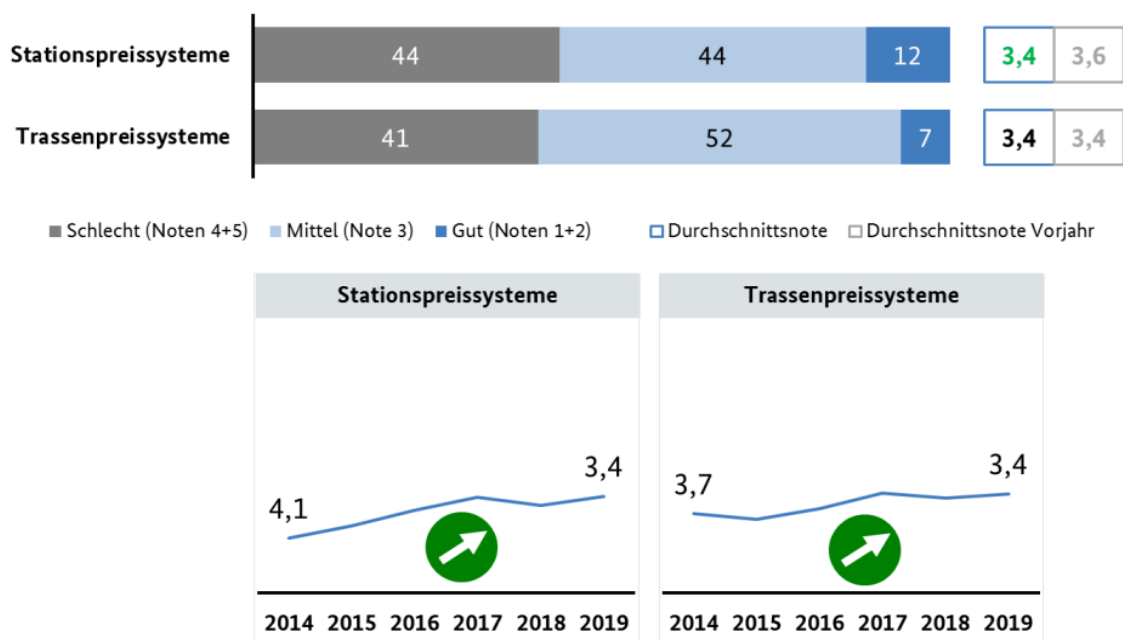


Abbildung 40: Bewertung der Entgeltsysteme der EIU durch die Aufgabenträger (2014-2019)

Kommentare der Aufgabenträger

Die Aufgabenträger haben im Rahmen der jährlichen Markterhebung die Möglichkeit, Empfehlungen, Hinweise oder Wünsche für die weitere Regulierungstätigkeit an die Bundesnetzagentur mitzuteilen. Darüber hinaus können Anmerkungen, Hinweise oder Erfahrungswerte zum Zugang zum Eisenbahninfrastrukturmarkt kommuniziert werden.

Baumaßnahmen

Hier sei vor allem die Koordination von Baumaßnahmen seitens der DB Netz AG ungenügend. Darüber hinaus gäbe es eine fehlende Leistungsfähigkeit von bei Baumaßnahmen genutzten Umleitungsstrecken mit entsprechenden materiellen Folgen für die Auftraggeber und die EVU wie Erlösausfälle und Schienenersatzverkehre. Wünschenswert sei auch eine bessere Kostenkontrolle bei Baumaßnahmen und günstigeres Bauen. Zudem bedarf es einer Überprüfung von ungerechtfertigt langen oder kurzfristigen Streckensperrungen.

Trassen

Hier müssten die Trassenwünsche besser reguliert werden. Darüber hinaus müsse es eine Stärkung von Takt- und Systemtrassen gegenüber individuellen Einzellagen geben. Das Netz müsse mit mehr Überleitstellen, Überholgleisen und Kreuzungsbahnhöfen robuster gestaltet werden. Die Dispositionsregeln müssten dahingehend überarbeitet werden, dass pünktlichere Züge des SPNV nicht durch stark verspätete Züge ebenfalls verspätet werden. Kritisiert wird aber auch eine Zerstörung von Anschlüssen und Taktverkehren durch die Anmeldungen einer Vielzahl von Trassen des Fern- und Güterverkehrs, von denen ein Großteil nicht angenommen bzw. storniert wird.

Stationen

Hier wünschen sich die Aufgabenträger eine transparentere Darstellung der Preisbildung und der Kostensteigerungen für EVU und Aufgabenträger. Zudem müssten alle Potentiale hinsichtlich der dynamischen Fahrgastinformation (zum Teil veraltete und teure Anlagen) genutzt werden. Auch der Erhaltungszustand der Stationen wird kritisiert, da seit Jahren erhebliche Mängel bestünden.

Vertrieb

Es sollte sichergestellt werden, dass marktbeherrschende Vertriebsdienstleister allen EVU einen personenbedienten Vertrieb zu gleichen Konditionen anbieten.

Werkstätten

Die Aufgabenträger wünschen sich einen Abbau von Diskriminierungspotentialen seitens der EVU bei der Nutzung von Werkstätten durch andere EVU. Dies müsse durch eine effektive Überprüfung der Jahresentgelte für die Nutzung im Rahmen eines SPNV-Verkehrsvertrages sichergestellt werden.

Bereitstellung von Daten

Daten, die im Rahmen der Marktbeobachtung erhoben werden, müssten mehr veröffentlicht werden. Erhobene Daten bzw. veröffentlichte Übersichten seien im regional geprägten SPNV im Jahr 2019 immer noch Mangelware.

Regulierung

Es bräuchte ein stärker wirkendes Anreizsystem zur Qualitätssicherung.

Kosten

Kosten bei der Infrastrukturnutzung müssten gesenkt werden und Effizienz müsse als Maßstab der Kostenregulierung dienen. Die DB Netz AG müsse Folgekosten übernehmen, die z. B. durch

Baumaßnahmen und Schienenersatzverkehr entstünden.

Infrastruktur

Es sollte eine Erhöhung der Zuverlässigkeit der Infrastruktur (vor allem Bahnübergänge, Weichen und Schienenwege) durch bessere Instandhaltung und häufigere Inspektionen angestrebt werden.

Infrastrukturentgelte für Verkehre des SPNV

Die bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen erzielten im Jahr 2018 Umsätze aus Trassen- bzw. Stationsentgelten für Verkehre des SPNV in Höhe von insgesamt 4,15 Mrd. Euro. Dies entspricht etwa 49 Prozent der den Ländern zugewiesenen Regionalisierungsmittel in Höhe von etwa 8,5 Mrd. Euro.

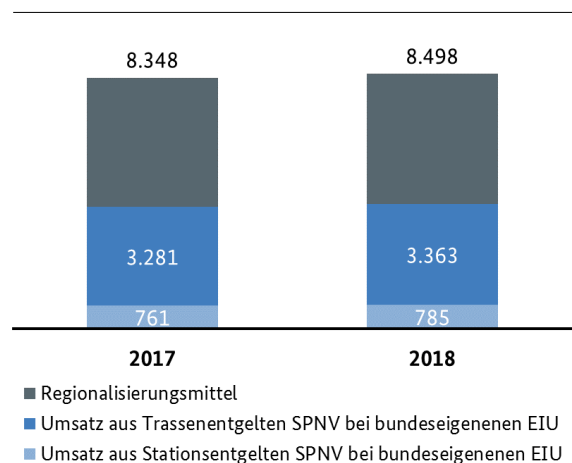


Abbildung 41: Regionalisierungsmittel und SPNV-Umsätze bundeseigener Eisenbahninfrastrukturunternehmen (2017-2018; in Mio. Euro)

Entgeltbestimmung und Untersuchungsauftrag

Die Höhe des Entgelts für Fahrten des SPNV bestimmt sich bei bundeseigenen EIU gemäß § 37 ERegG im Wesentlichen durch das Entgelt der Netzfahrplanperiode 2016/2017, gesteigert um die Erhöhungsraten der Rationalisierungsmittel. Die Bundesnetzagentur erhielt den Auftrag, regelmäßig zu überprüfen,

ob aufgrund dieser Regelung eine Kostenunterdeckung der bundeseigenen EIU im SPNV-Bereich entsteht. Die Untersuchungsergebnisse werden als Bericht veröffentlicht und der Bundesregierung zugeleitet. Der erste Bericht wurde 2019 fertiggestellt und fokussiert die Situation im Ausgangsjahr 2017. Er ist unter folgender Internetadresse aufzurufen: www.bundesnetzagentur.de/Kostendeckungsbericht-SPNV

Kostendeckung bei der DB Netz AG

Die DB Netz AG erzielte 2017 rund 4,9 Mrd. Euro Umsätze aus Trassenentgelten, wozu der SPNV mit rund 3,2 Mrd. Euro einen wesentlichen Beitrag leistete. Für die Leistungen des Mindestzugangspakets entstanden der DB Netz AG Kosten in Höhe von rund 5,45 Mrd. Euro (einschl. kalkulatorischer Kosten). Welcher Anteil daran auf Verkehre des SPNV zurückzuführen ist, kann aufgrund des hohen Gemeinkostenanteils in der Infrastruktur nur schätzungsweise bestimmt werden. Dazu wurden die Kosten des Mindestzugangspakets über den Mechanismus der Markttragfähigkeit gemäß § 36 ERegG auf die Verkehrsdienste verteilt. Es ergibt sich eine Bandbreite der Kostenzuscheidung auf den SPNV von rund 2,9 Mrd. Euro bis rund 3,9 Mrd. Euro. Damit waren für Verkehre des SPNV weder eine Kostenunter- noch eine Kostenüberdeckung im Jahr 2017 feststellbar.

Kostendeckung bei der DB Station&Service AG

Die DB Station&Service AG erzielte 2017 rund 850 Mio. Euro Umsätze aus Stationsentgelten. Der SPNV trug mit rund 750 Mio. Euro wesentlich dazu bei. Im Bereich der Verkehrsstationen sind nach Abzug der sonstigen Erlöse und Erträge Kosten in Höhe von rund 910 Mio. Euro (einschl. kalkulatorischer Kosten) entstanden. Zur Aufteilung der Kosten auf die Verkehrsdienste wurde eine modellhafte Berechnung vor-

genommen. Je nach gewählter Schlüsselungsmethode sind dem SPNV Kosten in Höhe von rund 700 Mio. Euro bis rund 860 Mio. Euro zuzurechnen. Damit war für die DB Station&Service AG für das Jahr 2017 ebenfalls keine Kostenunter- oder Kostenüberdeckung für Verkehre des SPNV festzustellen.

Mengen- und Erlösentwicklung

Eine andere Untersuchungsmethode stellt die Betrachtung des Mengen- und Erlösgerüsts dar. So kann die zeitliche Entwicklung der Betriebsleistung sowie der Umsätze aus Trassen- und Stationsentgelten der Infrastrukturbetreiber analysiert und mit der Kostenentwicklung der Infrastrukturbetreiber und der Entwicklung der Regionalisierungsmittel verglichen werden. Die folgende Abbildung zeigt zunächst die Entwicklung der Betriebsleistung der Verkehrsdienste und der Umsätze aus Trassenentgelten (nominal), jeweils bezogen auf die bundeseigenen Betreiber der Schienenwege und ausgehend von 2017, dem Basisjahr der Regelungen des § 37 ERegG.

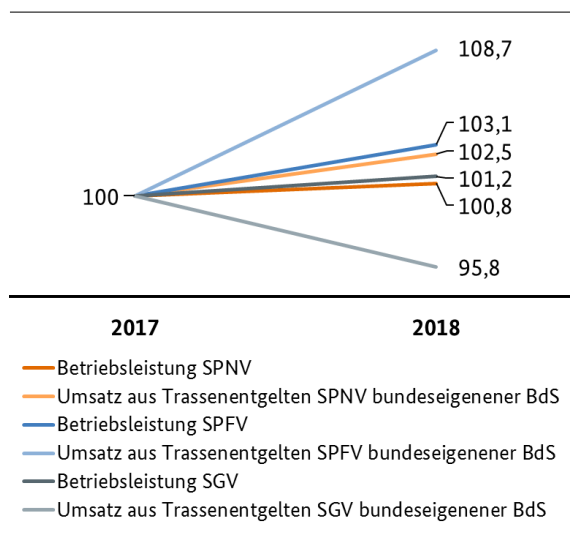


Abbildung 42: Entwicklung der Betriebsleistung und der Umsätze aus Trassenentgelten bei bundeseigenen Betreibern der Schienenwege (2017-2018; indexiert 2017 = 100)

Auf den Schienenwegen bundeseigener EIU ist die Betriebsleistung des SPNV von 2017 bis 2018 um 0,8 Prozent gestiegen, während ihre Umsätze aus SPNV-Trassenentgelten nominal um 2,5 Prozent zunahmen (inflationsbereinigt um 0,7 Prozent). Die zeitgleiche Methodikumstellung der Preisbildung bei der DB Netz AG von strecken- zu nachfragebezogenen Eingangsparametern führte unterdessen dazu, dass die Umsätze aus SPfV-Trassenentgelten stark anstiegen, während die Umsätze aus SGV-Trassenentgelten sanken.

In einer weiteren Betrachtung wird die zeitliche Entwicklung der Aufwendungen der bundeseigenen EIU für ihre Schienenwege, der Betriebsleistung sowie des Umsatzes aus Trassenentgelten fokussiert.⁹

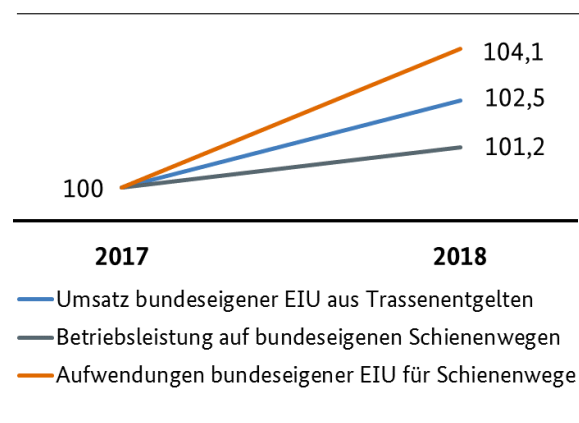


Abbildung 43: Entwicklung der Aufwendungen, der Betriebsleistung sowie des Umsatzes aus Trassenentgelten bei bundeseigenen Betreibern der Schienenwege (2017-2018; indexiert 2017 = 100)

⁹ Aufgrund einer Veränderung innerhalb der Bilanzierung der DB Netz AG wurden für Zwecke einer vergleichenden Darstellung die Aufwendungen für das Jahr 2018 auf Basis der durchschnittlichen Nutzungsdauer des Anlagevermögens des Jahres 2017 geschätzt.

Der Umsatz der bundeseigenen EIU aus Trassenentgelten aller Verkehrsdienste hat sich von 2017 auf 2018 um 2,5 Prozent erhöht. Die gesamte Betriebsleistung ist um 1,2 Prozent gestiegen, während die Aufwendungen der bundeseigenen EIU für ihre Schienenwege sich um geschätzt 4,1 Prozent erhöhten.

Die folgende Abbildung zeigt die entsprechende Auswertung für bundeseigene Betreiber von Personenbahnhöfen.

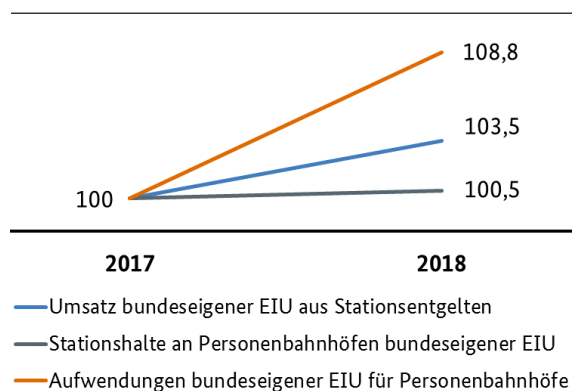


Abbildung 44: Entwicklung der Aufwendungen, der Stationshalte sowie des Umsatzes aus Stationsentgelten bei bundeseigenen Betreibern von Personenbahnhöfen (2017-2018; indexiert 2017 = 100)

Die folgenden Abbildungen stellen die Werte dar, die dem Verkehrsdienst SPNV zugeordnet werden können. Die Aufwendungen werden dabei mittels des im Rahmen der Kosten-deckungsprüfung entwickelten Vorgehens den Verkehrsdiensten zugeteilt.

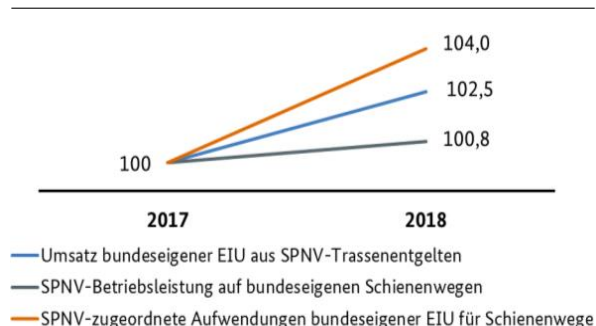


Abbildung 45: Entwicklung der Aufwendungen, der Betriebsleistung sowie des Umsatzes aus Trassenentgelten bei bundeseigenen Betreibern von SPNV-Verkehren (2017-2018; indexiert 2017 = 100)

Trassenentgelten bei bundeseigenen Betreibern der Schienenwege in Bezug auf SPNV-Verkehre (2017-2018; indexiert 2017 = 100)

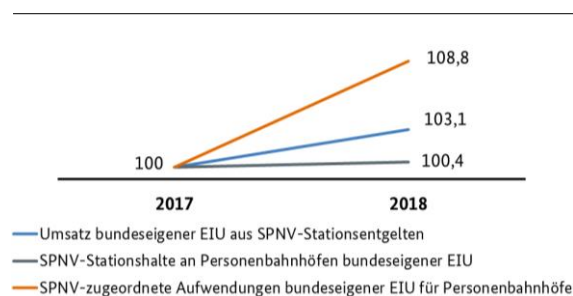


Abbildung 46: Entwicklung der Aufwendungen, der Stationshalte sowie des Umsatzes aus Stationsentgelten bei bundeseigenen Betreibern von Personenbahnhöfen in Bezug auf SPNV-Verkehre (2017-2018; indexiert 2017 = 100)

In einem langfristigen Vergleich (seit 2010) der Entwicklung der Regionalisierungsmittel, der Betriebsleistung des SPNV sowie des Umsatzes aus SPNV-Trassenentgelten bei bundeseigenen EIU zeigt sich, dass die Steigerung der Regionalisierungsmittel leicht unterhalb der Steigerungsrate der Ausgaben für Trassenentgelte lag.

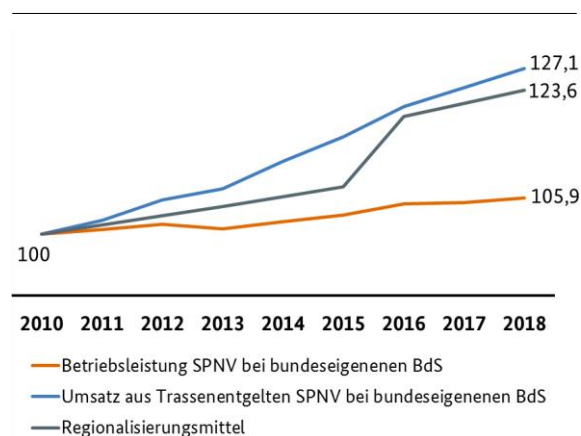


Abbildung 47: Entwicklung von SPNV-Trassen-Parametern (2010-2018; indexiert 2010 = 100)

Gegenüber dem Basisjahr 2010 stieg die Betriebsleistung von SPNV-Verkehren bis 2018 um rund 6 Prozent. Die Umsatzerlöse aus

Trassenentgelten stiegen im selben Zeitraum um nominal rund 27 Prozent. Inflationsbereinigt beträgt die Steigerungsrate rund 14 Prozent. Die Regionalisierungsmittel wurden um knapp 24 Prozent erhöht, inflationsbereinigt um knapp 10 Prozent. Insbesondere zwischen 2013 und 2015 stiegen die Umsatzerlöse aus Trassenentgelten deutlich schneller als die Regionalisierungsmittel. 2016 erfolgte eine starke Einzelerhöhung der Regionalisierungsmittel, die diese Entwicklung wieder aufholte. Ob sich der Trend der stärkeren Steigerung der Umsätze gegenüber den Regionalisierungsmitteln fortsetzt, wird sich in den kommenden Jahren zeigen.

Die folgende Abbildung stellt die Entwicklung mit einem Fokus auf die bundeseigenen Betreiber von Personenbahnhöfen (BvPB) seit 2012 dar. Es zeigt sich, dass in diesem Zeitraum die Regionalisierungsmittel und die Umsätze aus Stationsentgelten aus Verkehren des SPNV in Summe ähnlich stark anstiegen. Die Anzahl der SPNV-Stationshalte nahm über den genannten Zeitraum um knapp zwei Prozent ab.

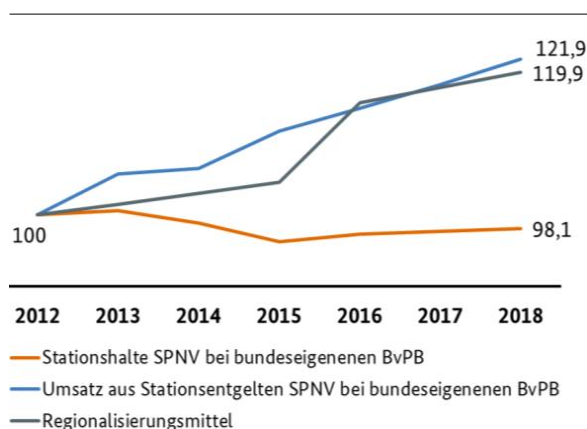


Abbildung 48: Entwicklung von SPNV-Stationen-Parametern (2012-2018; indexiert 2012 = 100)

Folgen einer Erhöhung der Regionalisierungsmittel auf Infrastrukturpreise und auf SPNV-Umsätze bundeseigener EIU

Die Regelungen des § 37 ERegG binden die Entwicklung von Trassen- und Stationspreisen bundeseigener EIU für Verkehre des SPNV im Wesentlichen an die Entwicklung der Regionalisierungsmittel. Dies hat zur Folge, dass bei einer Erhöhung der Regionalisierungsmittel die Trassenpreise unmittelbar und die Stationspreise größtenteils (unter Ausnahme der Vereinbarungen gemäß § 37 Abs. 3 ERegG) simultan ansteigen. Gegenwärtig werden die Regionalisierungsmittel gemäß § 5 Abs. 3, 6 RegG um 1,8 Prozent jährlich erhöht, sodass die Trassenpreise des SPNV bei den betroffenen EIU um 1,8 Prozent jährlich steigen (die Stationspreise annähernd). Würden die Regionalisierungsmittel eine andere Änderungsrate aufweisen, würde sich die Preisbildung unmittelbar darauf anpassen.

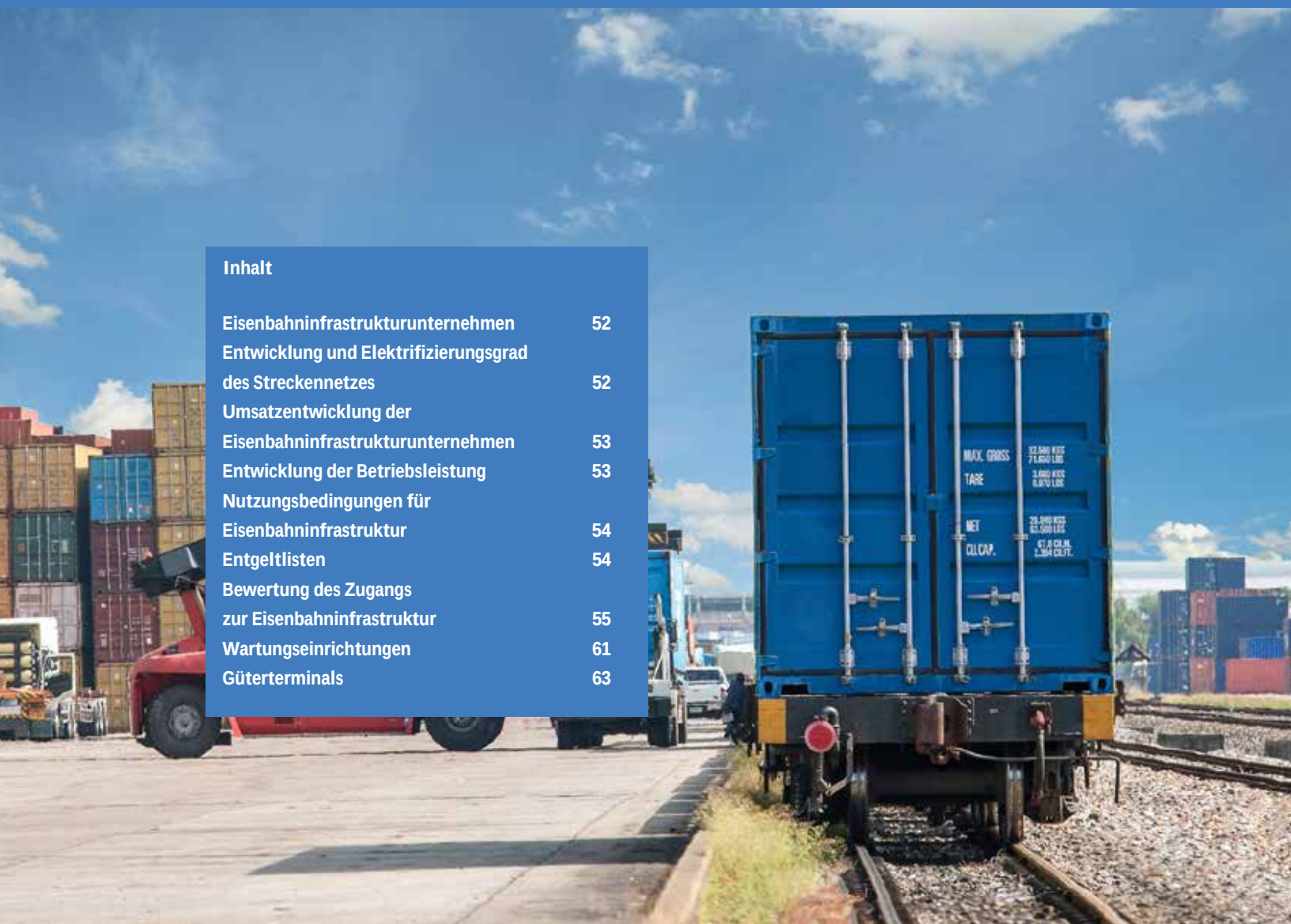
Dieser Mechanismus hat zur Folge, dass etwa bei einer außerplanmäßigen Erhöhung der Regionalisierungsmittel die Umsätze bundeseigener EIU aus Trassen- und Stationsentgelten von SPNV-Verkehren selbst bei gleichbleibendem Verkehrsaufkommen zunehmen würden. Abbildung 41 zeigt den Umfang: Trassen- und Stationsentgelte für bundeseigene EIU machen gegenwärtig knapp 50 Prozent der Regionalisierungsmittel aus. Diese Quote lässt sich auf jede Erhöhung der Regionalisierungsmittel bei gleichbleibender SPNV-Betriebsleistung übertragen: Würden die Regionalisierungsmittel bspw. um 100 Mio. Euro erhöht, würden den bundeseigenen EIU unmittelbar etwa 50 Mio. Euro als zusätzlicher Umsatz für SPNV-Bestandsverkehre zufließen. Für die Bestellung von Mehrverkehren und anderen Maßnahmen würden den Ländern ca. 50 Mio. Euro verbleiben.

Bereitstellung der Infrastruktur

Der Fokus der gesetzlichen Regulierung im Eisenbahnsektor liegt auf den Unternehmen des Eisenbahninfrastrukturmarktes. Die Regulierung sichert für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen einen diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in Deutschland.

Inhalt

Eisenbahninfrastrukturunternehmen	52
Entwicklung und Elektrifizierungsgrad des Streckennetzes	52
Umsatzentwicklung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen	53
Entwicklung der Betriebsleistung	53
Nutzungsbedingungen für Eisenbahninfrastruktur	54
Entgeltlisten	54
Bewertung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur	55
Wartungseinrichtungen	61
Güterterminals	63



Eisenbahninfrastrukturmarkt

Der Umsatz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen wuchs im Jahr 2018 weiter an. Die gefahrene Betriebsleistung konnte im Vergleich zum Vorjahr erneut gesteigert werden.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Im Rahmen der Markterhebung Eisenbahnen 2019 erhob die Bundesnetzagentur Daten von mehr als 130 Betreibern der Schienenwege und über 550 Betreibern von Serviceeinrichtungen. Nahezu jeder Betreiber der Schienenwege betreibt auch Serviceeinrichtungen.

Weiterhin existiert kein zentrales Register für Eisenbahninfrastrukturen, das sämtliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen und deren Serviceeinrichtungen erfasst. Hinzu kommt, dass der Betrieb der meisten Serviceeinrichtungen keiner Genehmigungspflicht unterliegt. Unter Berücksichtigung dieser Gegebenheiten muss davon ausgegangen werden, dass die Regulierungsbehörde in Teilbereichen des Eisenbahninfrastrukturmarktes über keinen vollumfänglichen Marktüberblick verfügt.

Entwicklung und Elektrifizierungsgrad des Streckennetzes

Im Jahr 2018 umfasste das Streckennetz der Eisenbahnen in Deutschland insgesamt 39.369 Kilometer mit einer Gleislänge von rund 60.000 km (ohne Gleise in Serviceeinrichtungen). In den Serviceeinrichtungen werden Gleise mit weiteren rund 11.100 km Länge betrieben.

Insgesamt ist etwas mehr als die Hälfte des deutschen Eisenbahnnetzes elektrifiziert. Die Elektrifizierungsquote ist seit 1994 kontinuierlich angestiegen, jedoch schrumpfte im selben Zeitraum durch Stilllegungen auch das Streckennetz. Die elektrifizierte Netzlänge hat seit 1994 absolut um rund 100 Kilometer pro Jahr zugenommen.

Während die bundeseigenen Betreiber der Schienenwege einen Elektrifizierungsgrad von sechzig Prozent vorweisen können, liegt dieser Anteil bei den nichtbundeseigenen Betreibern der Schienenwege unter zehn Prozent. Ein Großteil dieser Schienenwege ist Bahnen zuzurechnen, die Straßenbahn- und Eisenbahninfrastrukturen - betreiben und damit abschnittsweise dem Eisenbahnrecht unterliegen.

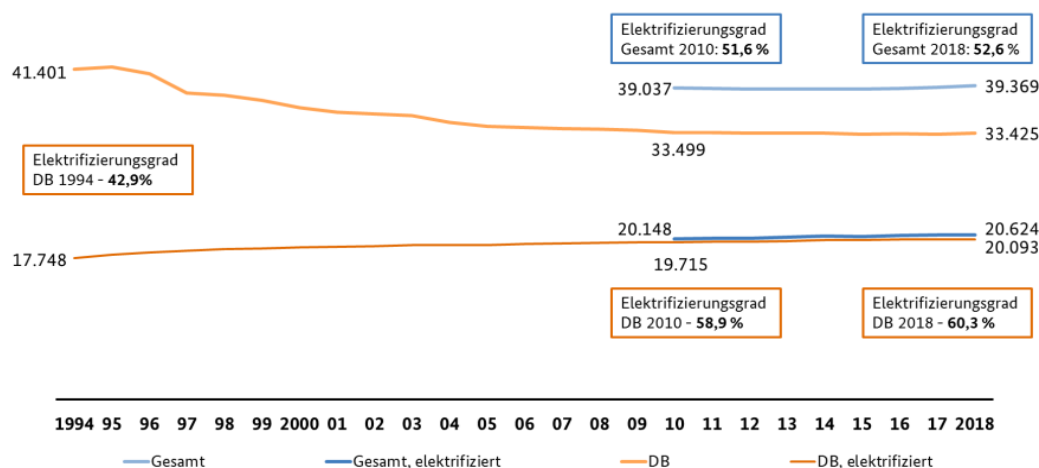


Abbildung 49: Entwicklungen des Streckennetzes und Elektrifizierungsgrad des Streckennetzes (1994-2018; Länge in km; Anteile in Prozent)

Umsatzentwicklung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen generieren ihre Einnahmen zum überwiegenden Teil aus den Entgelten für die Nutzung von Trassen und Serviceeinrichtungen sowie aus Fördermitteln. Die Summe der Einnahmen aus Trassenentgelten belief sich in 2018 auf 5,3 Mrd. Euro. Dies entspricht rund achtzig Prozent der gesamten Umsatzerlöse aus Infrastruktur-nutzungsentgelten im Jahr 2018. Rund 14 Prozent tragen die Stationsentgelte zum Gesamtumsatz bei, und die restlichen sechs Prozent entfallen auf Entgelte für die Nutzung anderer Serviceeinrichtungen.

Die kontinuierliche Steigerung der Umsätze aus Nutzungsentgelten setzt sich damit im Rückblick auf die vergangenen Jahre weiter fort. Im Vergleich zu 2014 mussten die Zugangsberechtigten rund 800 Millionen Euro mehr für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur aufwenden. Die mittlere jährliche Steigerungsrate liegt damit bei etwa drei Prozent.

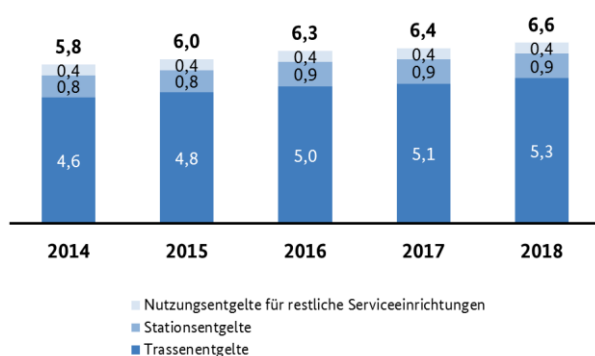


Abbildung 50: Umsatzentwicklung aus Nutzungsentgelten im Eisenbahninfrastrukturmarkt (2014-2018; in Mrd. Euro)

Über den gesamten Markt hinweg betrachtet entfallen rund zwei Drittel der Trassenentgelte auf den Schienenpersonennahverkehr. 19 Prozent der Trassenentgelteinnahmen werden für Leistungen im Schienenpersonenfernverkehr bezahlt und mehr als 14 Prozent für Leistungen im Schienengüterverkehr. Die Anteile der einzelnen Verkehrsdienste sind über den betrachteten Zeitraum annähernd konstant geblieben.

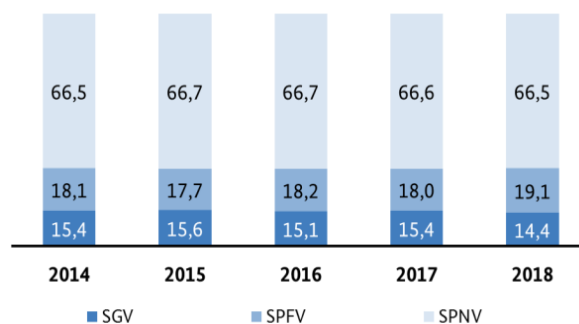


Abbildung 51: Umsatz aus Trassenentgelten der deutschen Betreiber der Schienenwege nach Art des Verkehrsdienstes (2014-2018; in Prozent)

Entwicklung der Betriebsleistung

Die auf dem öffentlichen Schienennetz erbrachte Betriebsleistung stieg weiter an. Mit insgesamt 1.115 Mio. Trassenkilometern wurde eine neue Höchstmarke erreicht.

Im Jahr 2018 konnten für alle drei Verkehrsdienste Zuwächse festgestellt werden. Sowohl im Schienengüterverkehr als auch im Schienenpersonennahverkehr und im Schienenpersonenfernverkehr erbrachten die Eisenbahnverkehrsunternehmen mehr Leistungen als im Vorjahr.

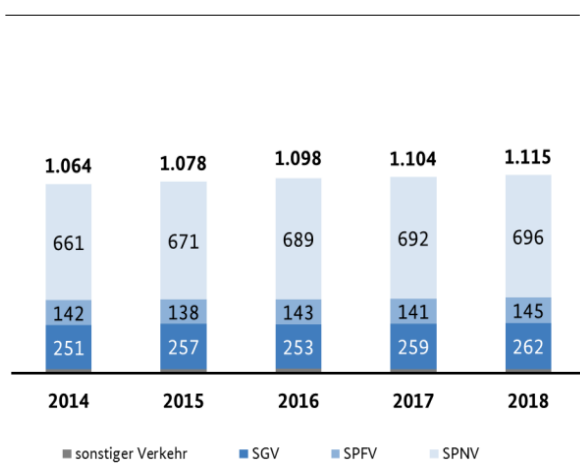


Abbildung 52: Entwicklung der Betriebsleistung nach Verkehrsdiensten (2014-2018; in Mio. Trkm)

Weniger als drei Prozent der genannten Betriebsleistungen werden auf nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen erbracht. Die verbleibenden 97 Prozent der Verkehre nutzen die Streckeninfrastruktur der Infrastrukturunternehmen des DB-Konzerns. Diese repräsentiert rund 85 Prozent der in Deutschland betriebenen Gesamtlänge der Eisenbahnstrecken. Die mittlere Verkehrsdichte liegt auf den nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen somit signifikant niedriger, was die Bildung kostendeckender und zugleich marktfähiger Trassenentgelte erschwert.

Nutzungsbedingungen für Eisenbahninfrastruktur

Jeder Infrastrukturbetreiber ist gesetzlich verpflichtet, allen Zugangsberechtigten zu gleichen Bedingungen und Konditionen diskriminierungsfrei Zugang zu gewähren.

Das im September 2016 in Kraft getretene Eisenbahnregulierungsgesetz ermöglicht jedoch unter bestimmten Voraussetzungen eine Einschränkung des freien Zugangs, wenn eine wettbewerbliche Relevanz der betreffenden Infrastruktur als nicht gegeben oder nur geringfügig eingeschätzt wird, beispielsweise im Bereich von Werksbahnen (§ 15 ERegG).

Die Eisenbahninfrastrukturbetreiber sind darüber hinaus verpflichtet, Nutzungsbedingungen für die betriebenen Eisenbahninfrastrukturen aufzustellen. Diese Pflicht umfasst je nach Art der betriebenen Infrastruktur Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) und / oder Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS). Ausnahmen von dieser Regelung bestehen zum Beispiel für Werksbahnen und nicht regelspurige Schienenwege. Weiterhin kann die Bundesnetzagentur bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen auf Antrag Befreiungen von diesen Pflichten gewähren. Rund ein Viertel aller Betreiber der Schienenwege ist von der Pflicht zur Aufstellung von SNB befreit. Hierzu zählen unter anderem Betreiber von nicht regelspurigen Eisenbahninfrastrukturen. Bei den Betreibern von Serviceeinrichtungen sind bislang 14 Prozent von der Pflicht zur Aufstellung von NBS befreit.

Vor Inkrafttreten werden die Zugangsbedingungen von der Bundesnetzagentur auf Rechtskonformität geprüft und erlangen erst nach erfolgreicher Prüfung Rechtskraft.

In 2019 haben 96 Prozent der Betreiber der Schienenwege und 60 Prozent der Betreiber von Serviceeinrichtungen Nutzungsbedingungen veröffentlicht. Die Gründe hierfür liegen darin, dass der Bundesnetzagentur inzwischen weitere Betreiber von Serviceeinrichtungen bekannt geworden sind.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen, welche von der Verpflichtung zur Erstellung von Nutzungsbedingungen befreit wurden, sind in den genannten Anteilen nicht enthalten. Bei den verbleibenden Unternehmen ist der Prozess zur Aufstellung der Nutzungsbedingungen oder ein entsprechendes Befreiungsverfahren noch nicht in jedem Fall abgeschlossen.

Weiterhin verfolgt die Bundesnetzagentur das Ziel, Eisenbahninfrastrukturunternehmen zeitnah zur rechtskonformen Erstellung von Nutzungsbedingungen anzuhalten.

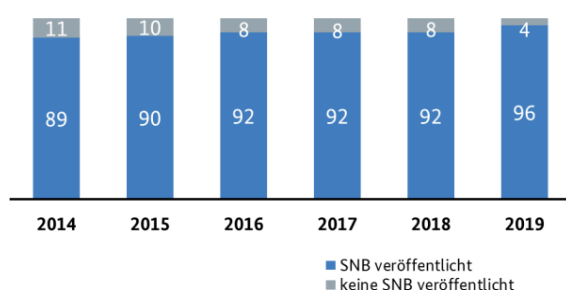


Abbildung 53: Anteil der Betreiber der Schienenwege mit veröffentlichten Nutzungsbedingungen (2014-2019; Anteile in Prozent)

Entgeltlisten

Die Betreiber der Schienenwege sind gesetzlich verpflichtet, Entgelte für die Infrastrukturbenutzung aufzustellen und in Entgeltlisten zu veröffentlichen. Für Betreiber von Serviceeinrichtungen ist die Aufstellung einer Entgeltliste ebenfalls verpflichtend. Auch hier gibt es jedoch gesetzlich geregelte Ausnahmen.

Der Anteil der Betreiber der Schienenwege, welche im Rahmen ihrer Verpflichtung Entgeltlisten erstellt und veröffentlicht haben, liegt mit 96 Prozent deutlich höher als noch im Vorjahr. Dazu beigetragen hat die systematische Prüfung der Bundesnetzagentur im Rahmen der Entgeltgenehmigungen.

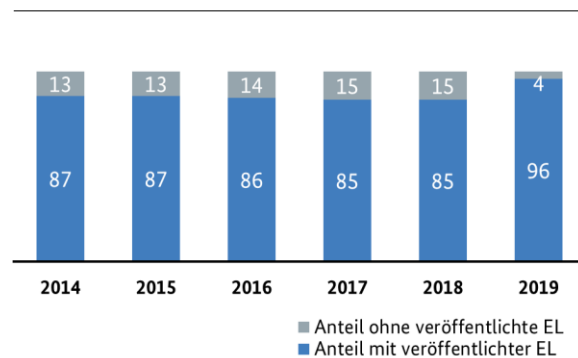


Abbildung 54: Anteil der Betreiber der Schienenwege mit veröffentlichten Entgeltlisten (2014-2019; Anteile in Prozent)

Bei den Betreibern von Serviceeinrichtungen liegt der Anteil der Unternehmen, die entsprechende Entgeltlisten erstellt haben, im Jahr 2019 jedoch erst bei 58 Prozent. Der Grund hierfür liegt darin, dass der Bundesnetzagentur in letzter Zeit weitere Betreiber von Serviceeinrichtungen bekannt geworden sind.

Bewertung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur

Im Rahmen ihrer regulären Markterhebung gewährt die Bundesnetzagentur allen Zugangsberechtigten die Möglichkeit, marktrelevante Gesichtspunkte aus ihrer Sicht einzuschätzen und mit Noten zwischen eins („sehr gut“) und fünf („ungenügend“) zu bewerten. Zusätzlich befragt die Bundesnetzagentur auch die Aufgabenträger, welche die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Durchführung von Verkehren im Schienenpersonennahverkehr beauftragen. Die Marktergebnisse für die Aufgabenträger sind im Kapitel „Aufgabenträger und SPNV-Markt“ zusammengefasst.

Aus den Einschätzungen der Zugangsberechtigten wird jeweils ein Mittelwert gebildet, welcher sowohl für Vergleiche zu anderen

Themen als auch für die Bildung von Zeitreihen genutzt wird.

Bereits seit einigen Jahren sind in den meisten Themenbereichen keine größeren Veränderungen zu verzeichnen.

In der Spitzengruppe rangieren damit neben der wahrgenommenen Kundenfreundlichkeit der Eisenbahninfrastrukturbetreiber erneut die von der Bundesnetzagentur regulierten Bereiche. Die besten Bewertungen vergaben die befragten Zugangsberechtigten für die Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen, den Zugang zu Serviceeinrichtungen sowie den Zugang zu Schienenwegen.

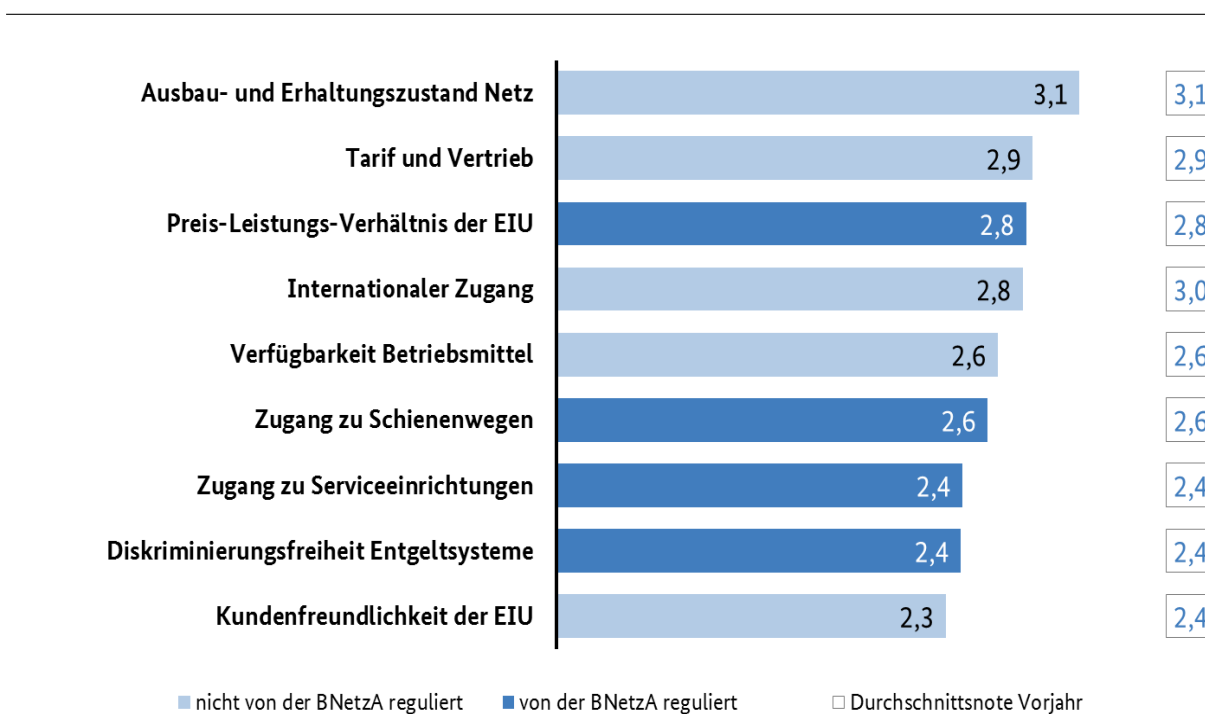


Abbildung 55: Einflussfaktoren im Eisenbahnmarkt (2019; Durchschnittswerte)

Wie bereits in den Vorjahren erhält das Preis-Leistungs-Verhältnis der Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit der Note 2,8 eine nur befriedigende Bewertung. Die meiste Kritik äußern die Eisenbahnverkehrsunternehmen in den nicht regulierten Bereichen Ausbau- und Erhaltungszustand Netz (3,1) sowie Tarif und Vertrieb (2,9). Die Bewertung des internationalen Zugangs zu Eisenbahninfrastruktur hat sich in den vergangenen Jahren deutlich verbessert. Wurde im Jahr 2015 noch die Note 3,3 vergeben, urteilen die Zugangsberechtigten heute mit 2,8.

Die Vergabe von Netzfahrplantrassen (2,4) und die Vergabe von Gelegenheitstrassen (2,3) erhielten von den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Mittel die besten Bewertungen im Themenfeld „Zugang zu Schienenwegen“.

Weniger zufrieden sind die befragten Marktteilnehmer mit der Baustellenplanung, dem Erhaltungszustand des Netzes (jeweils 3,1) sowie dem Ausbauzustand des Netzes (3,2).

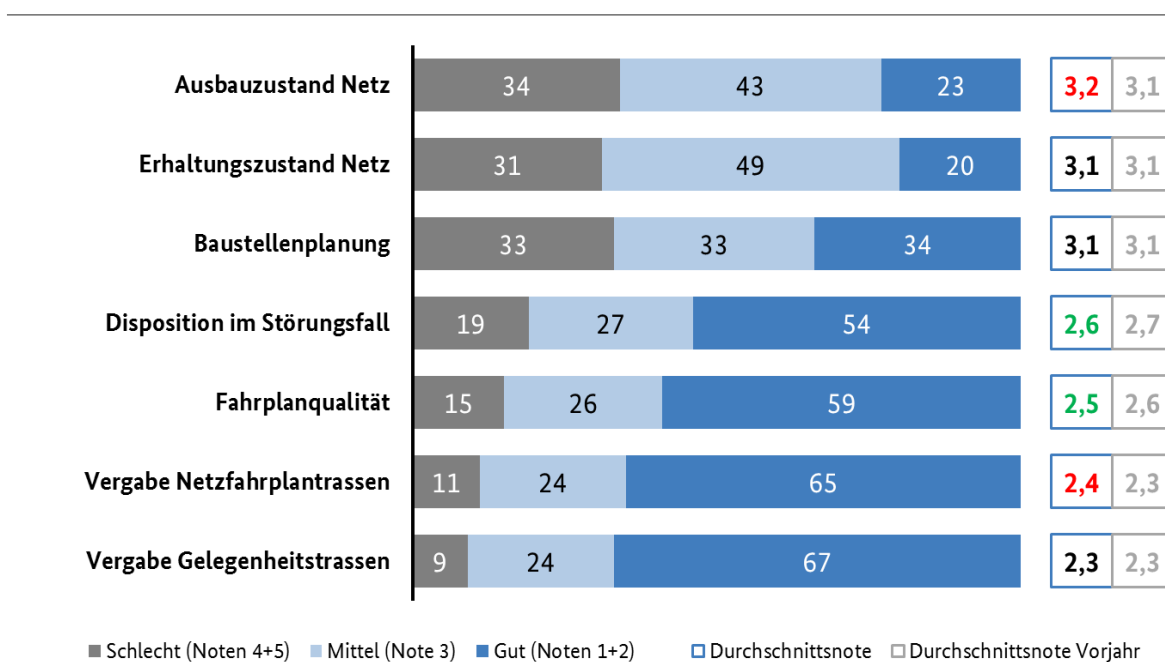


Abbildung 56: Bewertung des Zugangs zu Schienenwegen (2019; Bewertungsanteile in Prozent und Durchschnittswerte)

Die Disposition im Störfall wird dagegen von mehr als der Hälfte der teilnehmenden Eisenbahnverkehrsunternehmen mit „gut“ oder „sehr gut“ bewertet. Dennoch äußern zahlreiche Unternehmen in ihren Kommentaren und Hinweisen Kritik an der Disposition des Verkehrs im Einzelfall hinweisen (siehe Kapitel Eisenbahnverkehrsmarkt „Probleme aus Sicht der Zugangsberechtigten“).

Grundsätzlich ergaben sich im Bereich „Zugang zu Schienenwegen“ in den vergangenen Jahren jedoch keine signifikanten Veränderungen in der Einschätzung der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

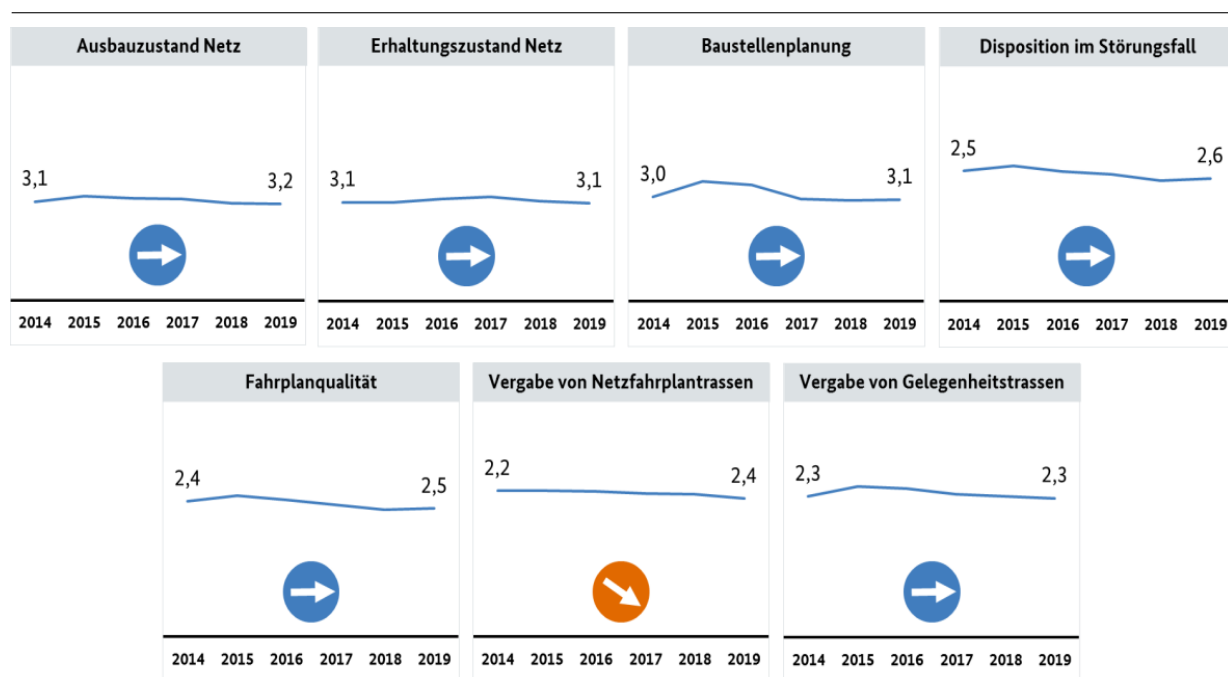


Abbildung 57: Entwicklung der Bewertungen der Themenfelder Schienenwege (2014-2019)

Der Zugang zu Serviceeinrichtungen erhielt im aktuellen Berichtszeitraum mit Ausnahme der Abstellgleise positive Bewertungen.

Lediglich der Zugang zu Abstellgleisen wurde mit der Note 2,9 nur zufriedenstellend bewertet. Etwa ein Drittel der Unternehmen (29 Prozent) beurteilt den Zugang zu Abstellgleisen sogar als „schlecht“ oder „mangelhaft“. Eine unzureichende Verfügbarkeit anmietbarer Kapazitäten wird besonders häufig bemängelt.

Die besten Bewertungen mit 2,2 erhält das Themenfeld Brennstoffaufnahmestellen und Personenbahnhöfe/Haltepunkte. Rund drei von vier der teilnehmenden Eisenbahnverkehrsunternehmen bewerten den Zugang zu diesen Einrichtungen als gut oder sehr gut.

Auch den Zugang zu den anderen Arten von Serviceeinrichtungen beurteilen mehr als 50 Prozent der Zugangsberechtigten als gut oder sehr gut.

Der im Fahrgastkontakt wichtige Ausbau- und Erhaltungszustand der Personenbahnhöfe erfährt dagegen von den Zugangsberechtigten überdurchschnittlich viel Kritik. Mit 2,8 (Erhaltungszustand der Personenbahnhöfe), bzw. 2,7 (Ausbauzustand der Personenbahnhöfe), fallen die Bewertungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen signifikant schlechter aus, als bei den von der Bundesnetzagentur regulierten Zugangsthemen.

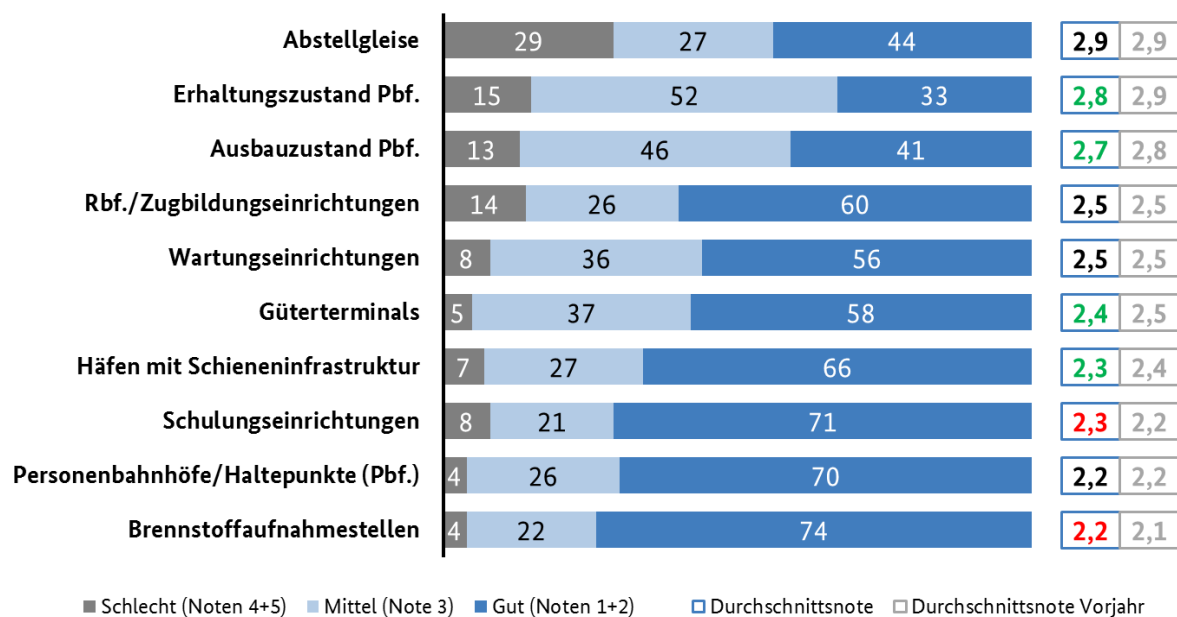


Abbildung 58: Bewertung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen (2019; Bewertungsanteile in Prozent und Durchschnittswerte)

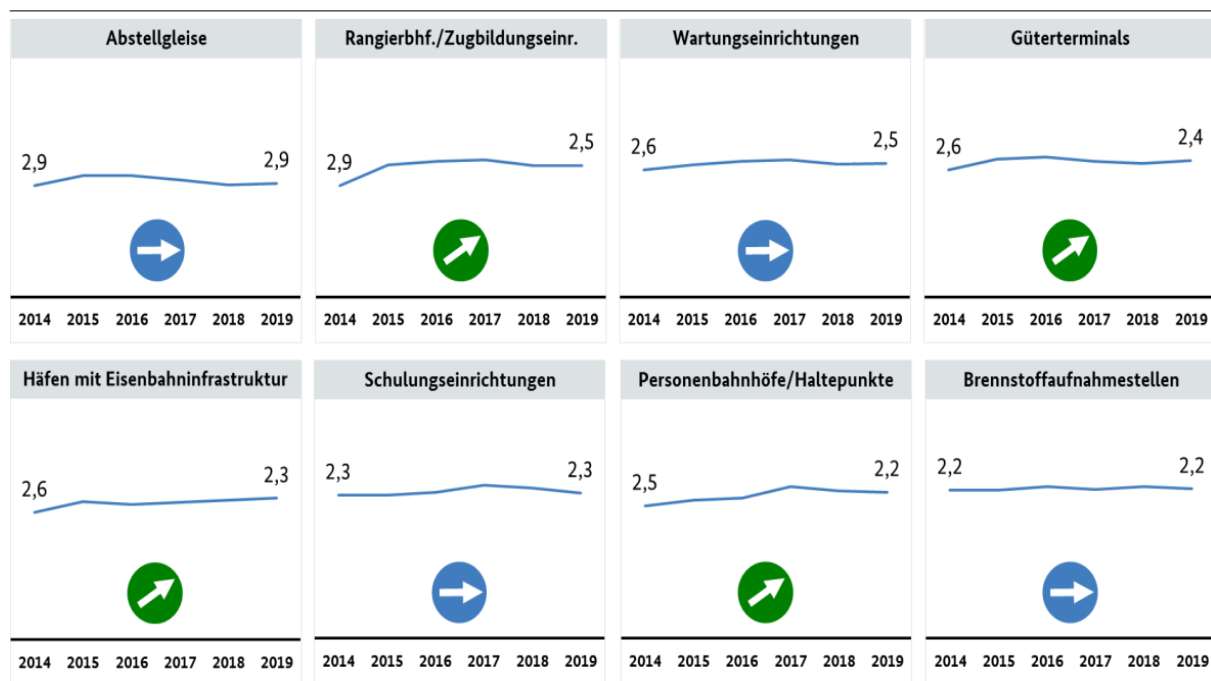


Abbildung 59: Entwicklungen der Bewertungen der Themenfelder Serviceeinrichtungen (2014-2019)

Wartungseinrichtungen

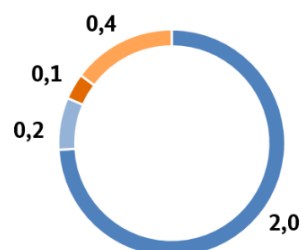
Für den sicheren und zuverlässigen Betrieb von Eisenbahnfahrzeugen ist ihre regelmäßige Instandhaltung von zentraler Bedeutung. Instandhaltungsleistungen werden in den zu Serviceeinrichtungen zählenden Wartungseinrichtungen oder – insbesondere wenn es sich um einfache Arbeiten handelt – mobil erbracht.

Anlässlich des Auftrags gemäß §§ 64, 65 ERegG hat die Bundesnetzagentur den Bereich der Wartungseinrichtungen detailliert untersucht. Die Ergebnisse wurden in Form eines Berichtsentwurfs veröffentlicht und konsultiert. Nähere Informationen sind unter folgender Internetadresse zu finden:

www.bundesnetzagentur.de/werkstattstudie

Im Rahmen der Untersuchung wurde eine umfangreiche Marktabfrage durchgeführt. Im Jahr 2017 verfügten 183 Eisenbahninfrastrukturunternehmen über 325 Wartungseinrichtungen in Deutschland. Das erfasste Volumen von Instandhaltungsleistungen betrug rund 2,75 Mrd. Euro. Davon wurden Leistungen von rund 2,25 Mrd. Euro als Eigenproduktion im Unternehmen bzw. im Unternehmensverbund erbracht, während rund 0,5 Mrd. Euro auf Instandhaltungsverträge mit Dritten entfielen (Fremdproduktion).

Bundeseigene Eisenbahnunternehmen verfügten über rund ein Drittel der Wartungseinrichtungen, ihnen waren mit rund 2,1 Mrd. Euro jedoch drei Viertel des Gesamtumsatzes zuzurechnen. Ein Großteil der Instandhaltungsleistungen wurde hier durch Eigenproduktion erledigt. Nicht-bundeseigene Eisenbahnunternehmen verfügten über rund zwei Drittel der Wartungseinrichtungen, mit rund 0,6 Mrd. Euro war ihnen jedoch nur ein Viertel des Gesamtumsatzes zuzurechnen. Bei ihnen war die Fremdproduktion höher als die Eigenproduktion.



- Eigenproduktion bundeseigene Eisenbahnen
- Eigenproduktion nicht-bundeseigene Eisenbahnen
- Fremdproduktion bundeseigene Eisenbahnen
- Fremdproduktion nicht-bundeseigene Eisenbahnen

Abbildung 60: Volumen von Instandhaltungsleistungen (2017; in Mrd. Euro)

Die meisten Wartungseinrichtungen werden durch Unternehmen betrieben, die gleichzeitig Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Wagenvermieter sind. Außerdem erbringen unabhängige Betreiber sowie Fahrzeughersteller Instandhaltungsleistungen für Kunden.

Die Bundesnetzagentur hat werkstattsscharf abgefragt, welche Leistungen im Jahr 2017 erbracht wurden (Mehrfachnennung möglich). Rund jede zweite Wartungseinrichtung erbrachte Leistungen im Rahmen der betriebsnahen Instandhaltung im SPNV. Dazu korrespondiert ein Umsatz in Höhe von rund 800 Mio. Euro. In etwa jeder dritten Wartungseinrichtung wurden Güterwagen instand gehalten (Umsatz: rund 350 Mio. Euro). Daneben bildeten Leistungen an Diesellokomotiven (betriebsnah: rund 40 Prozent der Wartungseinrichtungen mit einem Umsatz von rund 110 Mio. Euro, schwer: rund 25 Prozent mit rund 90 Mio. Euro Umsatz) einen Tätigkeitsschwerpunkt. Ein hoher Umsatz von mehreren Hundert Mio. Euro wurde der Bundesnetzagentur zudem für Instandhaltungsleistungen an Triebzügen des SPfV gemeldet, die lediglich in einer einstelligen Anzahl an Wartungseinrichtungen durchgeführt wurden.

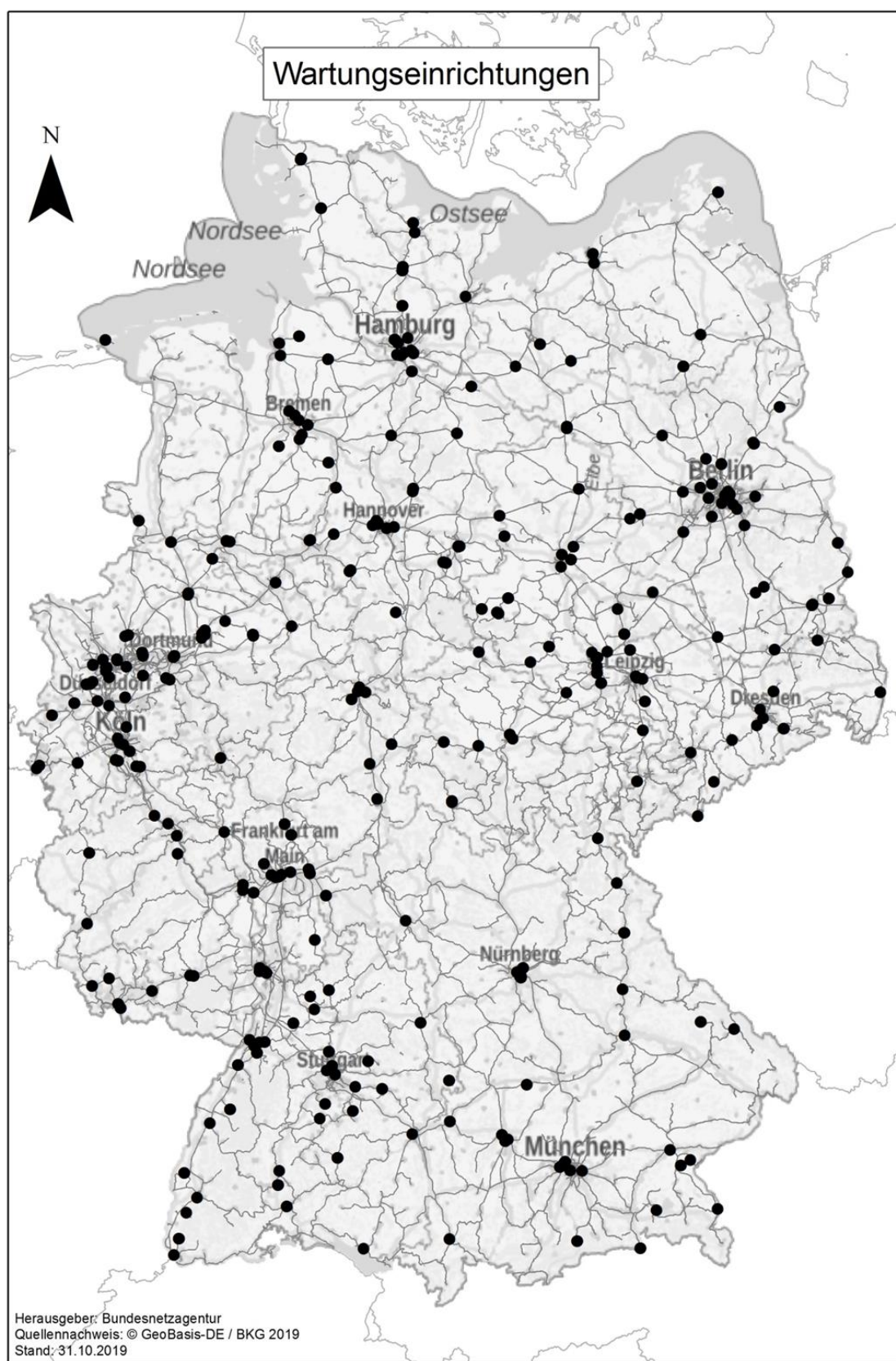


Abbildung 61: Wartungseinrichtungen in Deutschland

Güterterminals

Zugang soll zu Serviceeinrichtungen und den Leistungen, die in diesen Einrichtungen erbracht werden, gewährt werden. Hierzu zählen unter anderem Güterterminals, einschließlich der Laderampen sowie der Zugangswege für Güter, einschließlich der Zufahrtsstraßen.

ein vollständiges Bild im Eisenbahnmarkt. Daher wird die Behörde weitere Unternehmen in den nächsten Markterhebungen miteinbeziehen, um so noch einen vollständigeren Marktüberblick zu erhalten.

Nach derzeitiger Kenntnis der Bundesnetzagentur gibt es in Deutschland über 400 Ladestellen und Ladestraßen, etwa 200 konventionelle Güterterminals, über 110 Schiene/Straße-Güterterminals für den Kombinierten Verkehr (KV) sowie über 100 trimodale Terminals.

Die meisten Terminalstandorte befinden sich in den Bundesländern Niedersachsen (mehr als 130) gefolgt von Bayern mit mehr als 120 Standorten und Nordrhein-Westfalen mit etwa 100 Standorten.

In vielen Fällen sind der Betreiber und der Eigentümer der Güterterminals verschiedene Unternehmen. Zudem werden an zahlreichen Standorten die Gleisanlagen und die Umschlaganlagen von verschiedenen Unternehmen betrieben. Häufig werden dort auch zwei unterschiedliche Entgelte von den Kunden gezahlt, für die Benutzung der Gleisanlagen und für den Umschlag.

Nur wenige Unternehmen geben an, dass das Güterterminal an einem Güterverkehrskorridor der Europäischen Union liegt. Die meisten Terminals liegen am Güterverkehrskorridor 8 (Nordsee – Baltikum), gefolgt vom Güterverkehrskorridor 3 (Skandinavien – Mittelmeer).

Die Bundesnetzagentur verfügt bei den Betreibern bzw. Eigentümern der Güterterminals und Gleisanlagen noch nicht über

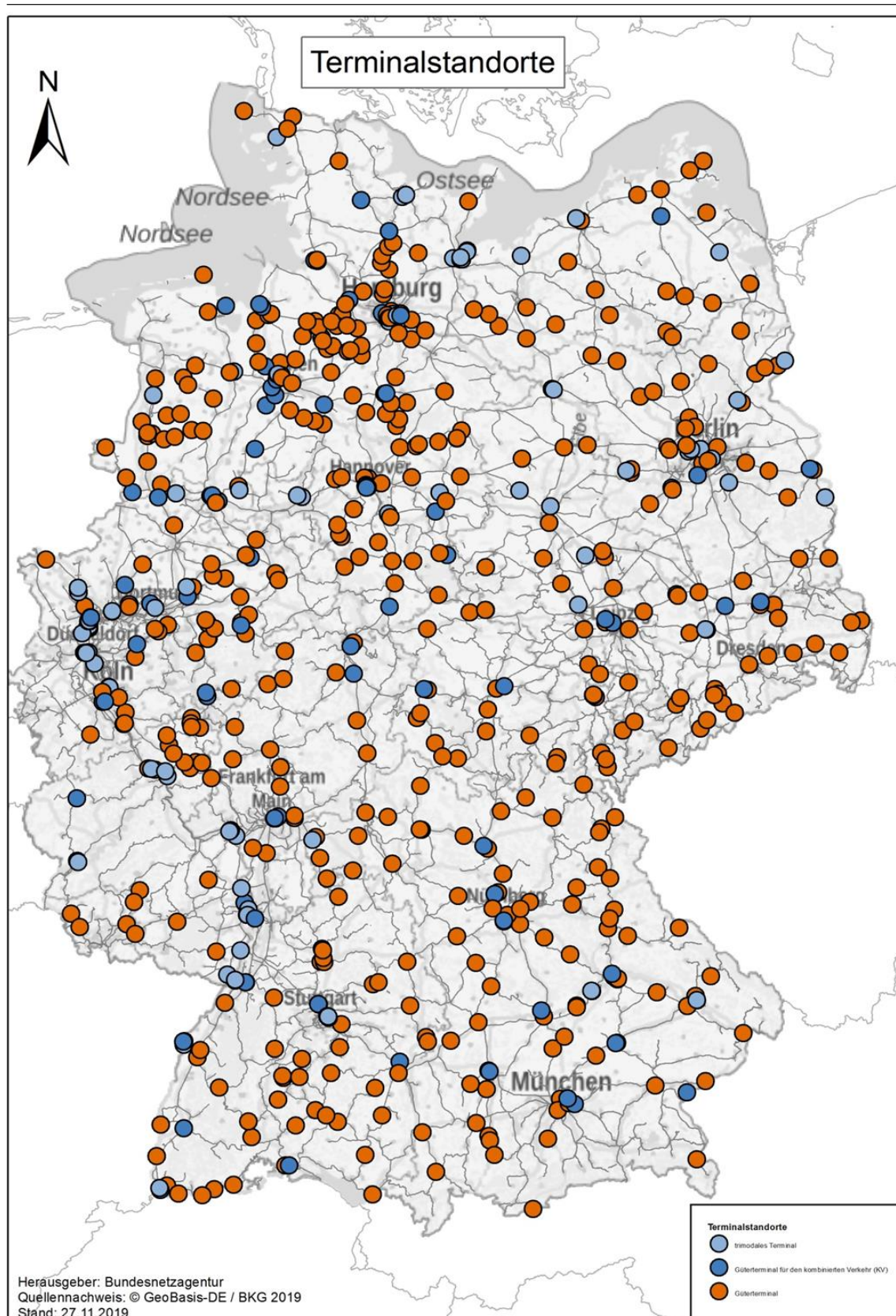


Abbildung 62: Terminalstandorte in Deutschland (2018)

Preisentwicklungen

Die Bundesnetzagentur prüft im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten die Entgelte, welche für die Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur von den Eisenbahnverkehrsunternehmen erhoben werden.

Im folgenden Kapitel werden diese Preise aus Sicht des Marktes untersucht.



Inhalt

Höhe und Entwicklung der Trassenentgelte	66
Höhe und Entwicklung der Stationspreise	68
Bewertung und Entwicklung der Entgeltsysteme	69

Infrastrukturnutzungsentgelte

Die kontinuierlich steigenden Trassen- und Stationsnutzungsentgelte haben einen bedeutenden Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit der Geschäftstätigkeiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Die den Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Betrieb und Erhalt ihrer Infrastruktur entstehenden Kosten geben sie in Form von Infrastrukturnutzungsentgelten an die Eisenbahnverkehrsunternehmen und weitere Zugangsberechtigte als Nutzer der Infrastruktur weiter. Eisenbahnverkehrsunternehmen wenden über den gesamten Markt hinweg rund ein Drittel ihrer Umsätze für Nutzungsentgelte auf. Damit stellen diese einen der größten Kostenfaktoren für sie dar.

Die Bundesnetzagentur wurde vom Gesetzgeber beauftragt, im Rahmen der geltenden gesetzlichen Bestimmungen die Entgeltsysteme von Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu prüfen und zu genehmigen. In der Gesamtschau konnten in vielen Fällen Verbesserungen zugunsten der Zugangsberechtigten erreicht werden. Im intensiven intermodalen Wettbewerb sind für den Verkehrsträger Schiene verlässliche und diskriminierungsfreie Zugangsregelungen sowie marktfähige Nutzungsentgelte essentielle Wettbewerbsfaktoren.

Höhe und Entwicklung der Trassenentgelte

Die von den Betreibern der Schienenwege erhobenen Trassenentgelte sind grundsätzlich nach den für Betrieb und Erhalt entstehenden Kosten zu bemessen. Je nach Betriebsdichte und Allgemeinzustand der

Schieneninfrastruktur können diese sehr unterschiedlich ausfallen. Darüber hinaus kann die Höhe der Nutzungsentgelte längerfristig stark von Erhaltungsmaßnahmen, wie beispielsweise der Sanierung von Brücken, beeinflusst werden. Neben Nutzungsprofil, Alter, Erhaltungs- und Ausbauzustand einer Schieneninfrastruktur, sind topographische Aspekte (Brücken/Tunnel, aufwendige Trassierung) wesentliche Kostenfaktoren.

Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland erfolgt zu einem bedeutenden Teil aus Fördermitteln der öffentlichen Hand. So kann z. B. in Fällen notwendiger Sanierungsmaßnahmen der Fortbestand der Schieneninfrastruktur gesichert werden.

Auch den Eisenbahnverkehrsunternehmen kommen finanzielle Unterstützungen zugute. So wurde mit Wirkung ab dem zweiten Halbjahr 2018 eine Trassenpreisförderung¹⁰ zugunsten des Schienengüterverkehrs beschlossen, welche die dort aktiven EVU um ca. 350 Millionen Euro pro Kalenderjahr entlastet.

Das gewichtete arithmetische Mittel der von den Betreibern der Schienenwege erhobenen Trassenentgelte lag im Jahr 2018 bei 4,70 Euro je Trassenkilometer¹¹. Dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einem Zuwachs von circa einem Prozent. Der Median lag mit 4,99 Euro je Trassenkilometer etwas höher.

¹⁰ Die Trassenpreisförderung bezieht sich ausschließlich auf Entgelte der DB Netz AG/DB RegioNetz Infrastruktur GmbH

¹¹ ohne Berücksichtigung der ausbezahlten Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr im zweiten Halbjahr 2018 in Höhe von 164 Mio. Euro

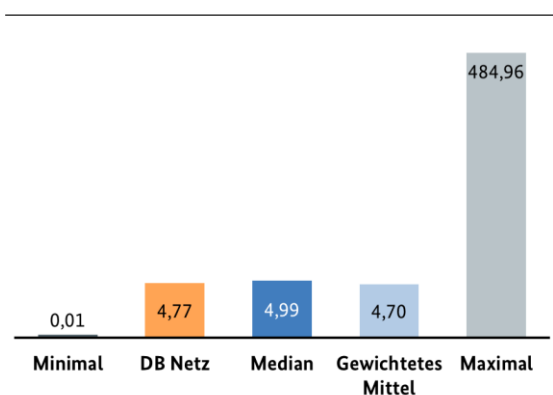


Abbildung 63: Bandbreite der mittleren Trassennutzungsentgelte (2018; Euro je Trkm)

Nichtbundeseigene Betreiber von Schienenwegen mit überwiegender oder ausschließlicher Nutzung im Schienengüterverkehr verlangen häufig Trassenpreise, welche erheblich über den Mittelwerten liegen. In einigen Fällen sind deutlich über 40 Euro je Trassenkilometer zu zahlen. Hauptgrund hierfür ist die tendenziell deutlich geringere Auslastung dieser Schienenwege, jedoch auch der höhere Verschleiß durch die zumeist schwereren Züge.

Die Höhe der verlangten mittleren Trassenentgelte ist im Verlauf der letzten fünf Jahre kontinuierlich angestiegen. Von 2014 bis 2018 verteuerte sich durchschnittlich die Nutzung von Zugtrassen im Schienenpersonenfernverkehr um 17 Prozent und im Schienenpersonennahverkehr um acht Prozent. Diese Steigerungen bewegen sich deutlich oberhalb von denen wesentlicher Vergleichsindikatoren wie dem Verbraucherpreisindex und dem Erzeugerpreisindex für gewerbliche Produkte.

Anhand einer Kombination öffentlich verfügbarer Einzelindizes des Statistischen Bundesamtes kann die typische Kostenstruktur eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens präziser nachgebildet werden als mit universell konzipierten Indizes.

Der „Eisenbahninfrastrukturunternehmen-Inputpreisindex“ weist im Vergleichszeitraum eine Steigerung um fünf Prozent auf und liegt damit erneut relativ dicht an der Entwicklung des Verbraucherpreisindexes.

Im Schienenpersonennahverkehr betrug das mittlere Trassenentgelt 4,99 Euro je Trassenkilometer im Jahr 2018. Deutlich höhere Entgelte wurden für Leistungen im Schienenpersonenfernverkehr verlangt. Hier waren im Mittel 6,88 Euro je Trassenkilometer zu entrichten. Im Schienengüterverkehr bezahlten die Eisenbahnverkehrsunternehmen je Trassenkilometer durchschnittlich 2,87 Euro (ohne Verrechnung der Trassenpreisförderung). Mit Berücksichtigung der Trassenpreisförderung lag das mittlere Trassenentgelt im Schienengüterverkehr bei 2,25 Euro je Trassenkilometer.

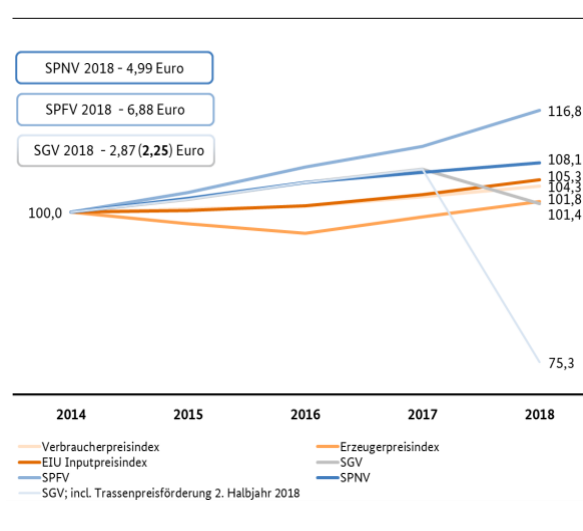


Abbildung 64: Entwicklung des mittleren Trassenentgelts der EIU mit Trassenpreisförderung im SGV ab zweitem Halbjahr 2018 (2014-2018; indexiert 2014 = 100)

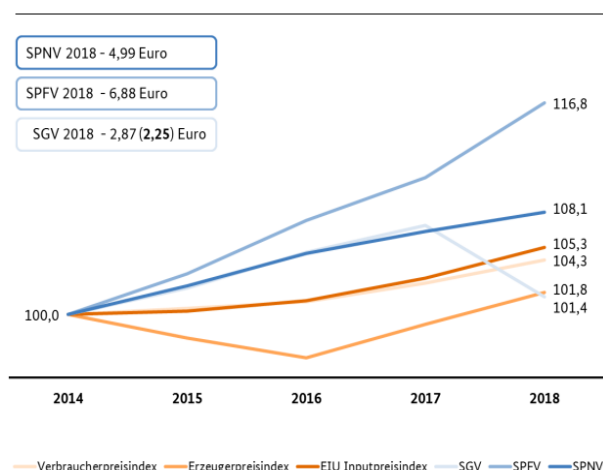


Abbildung 65: Entwicklung des mittleren Trassenentgelts der EIU (2014-2018; indexiert 2014 = 100)

Höhe und Entwicklung der Stationspreise

Für einen Zughalt im Schienenpersonenverkehr mit Fahrgastwechsel verlangten die Betreiber von Personenbahnhöfen in 2018 im Mittel 5,52 Euro. Der Median fällt mit lediglich 3,33 Euro je Stationshalt deutlich niedriger aus, da viele der kleineren Betreiber von Personenbahnhöfen den Zugangsberechtigten geringere Entgelte je Stationshalt berechnen. Während viele nichtbundeseigene Betreiber von Personenbahnhöfen eher einfach ausgestattete Stationen betreiben, verfügt die DB Station&Service AG auch über deutlich größere Bahnhöfe mit umfangreicherer Ausstattung. Entsprechend liegt sie mit einem mittleren Stationsentgelt von 5,95 Euro oberhalb des Durchschnitts und deutlich über dem Median.

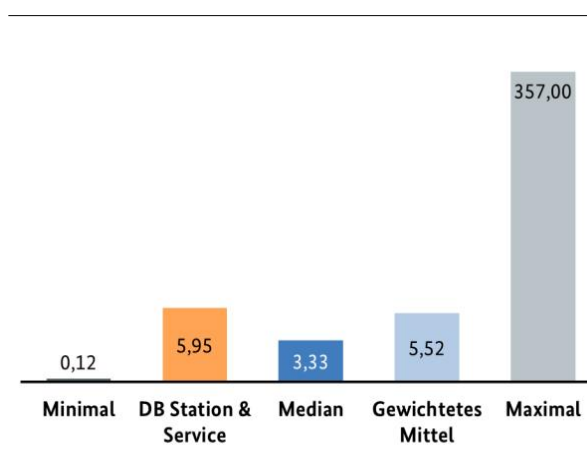


Abbildung 66: Bandbreite der mittleren Stationsnutzungsentgelte (2018; Euro je Stationshalt)

Die Entwicklung der Entgelte für Zughalte an Personenbahnhöfen liegt für den Zeitraum zwischen 2014 und 2018 leicht oberhalb der Veränderungen des Verbraucherpreisindex und des EIU-Inputpreisindex.

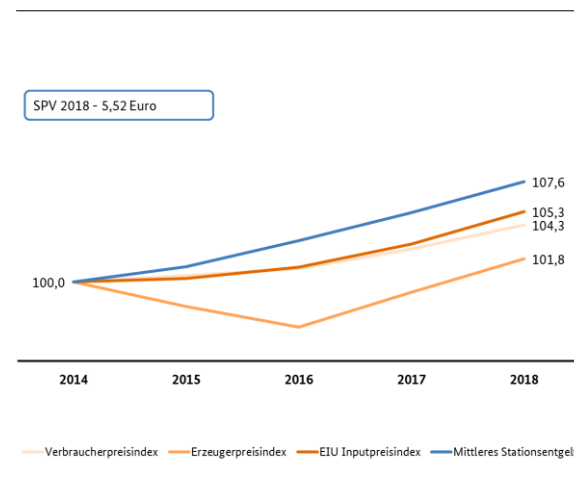


Abbildung 67: Entwicklung des mittleren Stationsnutzungsentgeltes der EIU (2014-2018; indexiert 2014 = 100)

Bewertung und Entwicklung der Entgeltsysteme

Im Rahmen der jährlichen Markterhebung der Bundesnetzagentur erhalten die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Möglichkeit, neben qualitativen Fragen zum Zugang zur Eisenbahninfrastruktur auch die Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen der Eisenbahninfrastrukturbetreiber sowie deren Preis-Leistungs-Verhältnis zu bewerten.

Die besten Bewertungen wurden für die Entgeltsysteme für Häfen mit Schieneninfrastruktur und Bahnstrom vergeben (jeweils Note 2,3).

Für das Preis-Leistungs-Verhältnis der Eisenbahninfrastrukturunternehmen vergaben die Eisenbahnverkehrsunternehmen ausschließlich befriedigende Bewertungen.

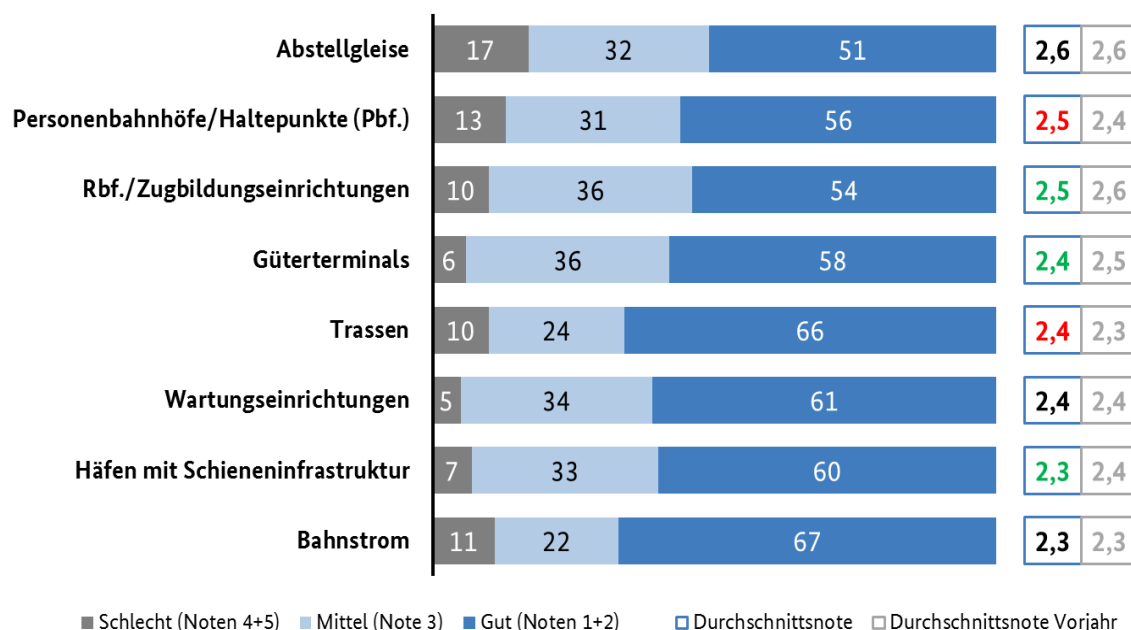


Abbildung 68: Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen der EIU (2019; Bewertungsanteile in Prozent und Durchschnittswerte)

Insgesamt erhält der Themenkomplex Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen seit Jahren durchweg überdurchschnittlich gute Bewertungen. Insbesondere in Bezug auf die Anfangsjahre der Regulierung haben sich die Rahmenbedingungen deutlich zugunsten der Zugangsberechtigten verändert.

Die größten Defizite im Verhältnis von Preis und erbrachter Leistung verorten die Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Bereichen Personenbahnhöfe/Haltepunkte, wo die Note 3,1 vergeben wird.

Im Vergleich über mehrere Jahre fällt die Einschätzung der Preis-Leistungs-Verhältnisse oft erst in der jüngeren Vergangenheit sukzessive besser aus. Nach wie vor sehen die Zugangsberechtigten in diesem Bereich jedoch das größte Verbesserungspotential bezogen auf die der Regulierung unterliegenden Themenfelder.

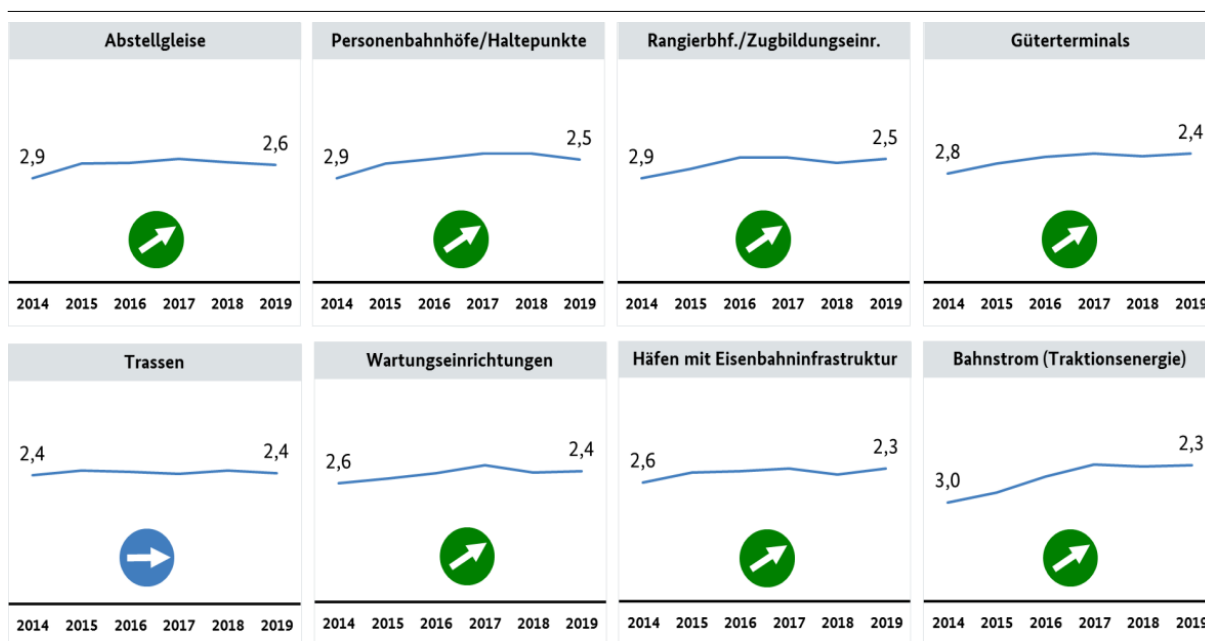


Abbildung 69: Entwicklung der Bewertungen der Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen der EIU (2014-2019)

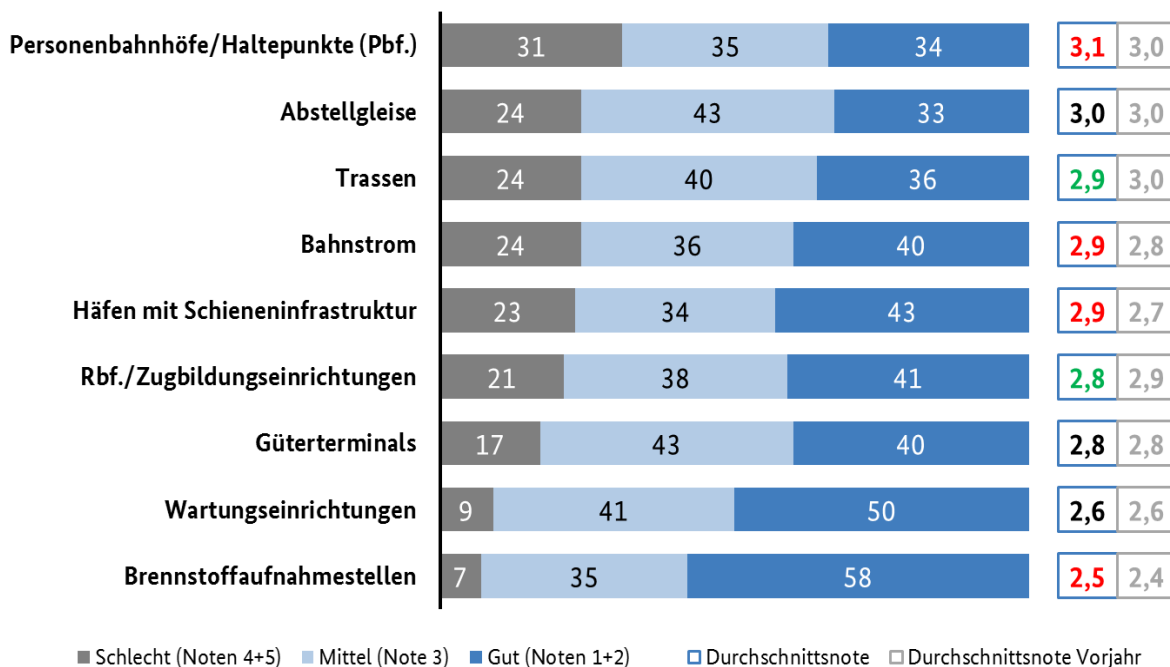


Abbildung 70: Preis-Leistungs-Verhältnis der EIU (2019; Bewertungsanteile in Prozent und Durchschnittswerte)

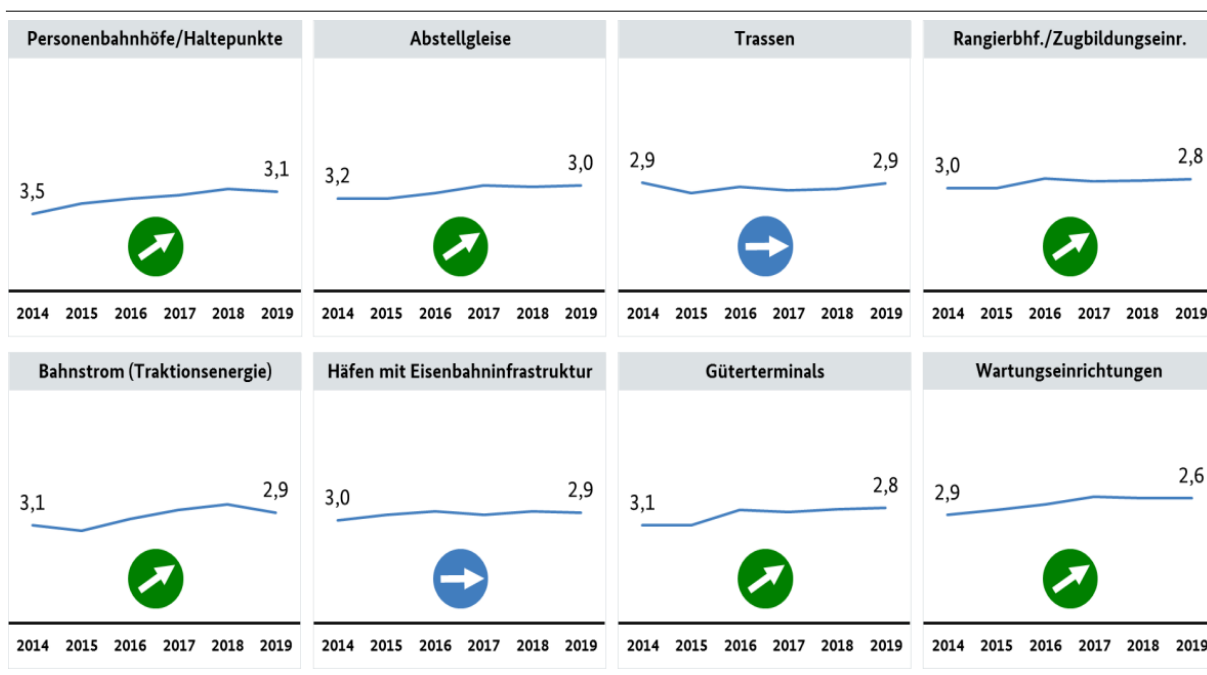


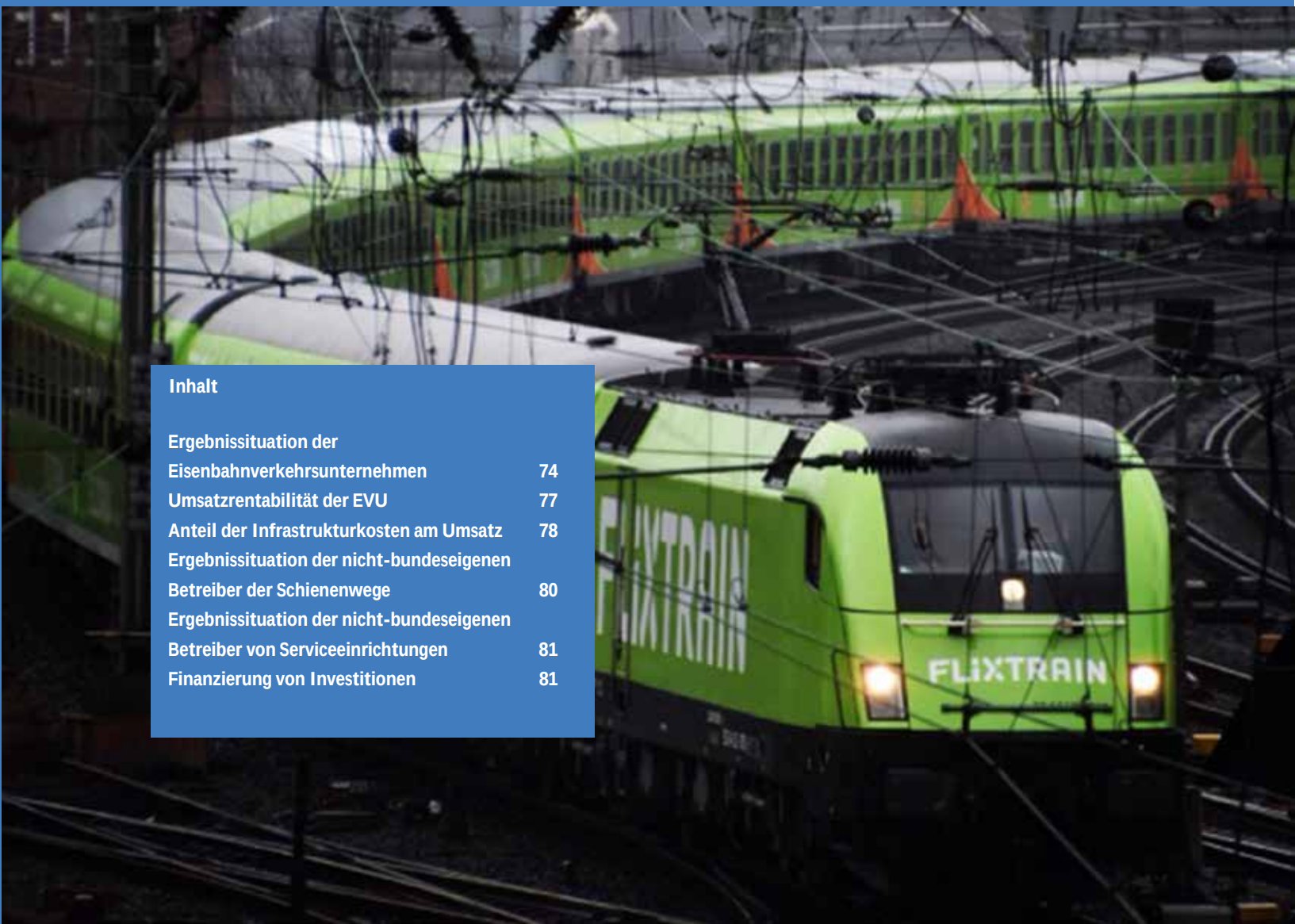
Abbildung 71: Entwicklung der Bewertungen des Preis-Leistungs-Verhältnisses der EIU (2014-2019)

Kostenentwicklung und Ergebnissituation der Unternehmen

Die Bundesnetzagentur beobachtet die wirtschaftliche Situation der Unternehmen im Eisenbahnmarkt. Dabei werden sowohl unternehmensspezifische als auch zeitraumbezogene Entwicklungen betrachtet.

Inhalt

Ergebnissituation der Eisenbahnverkehrsunternehmen	74
Umsatzrentabilität der EVU	77
Anteil der Infrastrukturkosten am Umsatz	78
Ergebnissituation der nicht-bundeseigenen Betreiber der Schienenwege	80
Ergebnissituation der nicht-bundeseigenen Betreiber von Serviceeinrichtungen	81
Finanzierung von Investitionen	81



Wirtschaftliche Situation der Unternehmen im Eisenbahnmarkt

Im Betrachtungsjahr 2018 verschlechterte sich die wirtschaftliche Situation der Unternehmen im Eisenbahnmarkt.

Die Bundesnetzagentur erfragt bereits seit 2012 betriebswirtschaftliche Informationen von Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen und stellt diese im Zeitverlauf für die jeweils letzten drei Jahre dar. Die Bundesnetzagentur greift bei der Analyse ausschließlich auf die bei ihr eingegangenen Rückmeldungen zurück und unterzieht diese einer Plausibilitätsprüfung. Zu beachten ist jedoch, dass zum Zeitpunkt der Markterhebung nicht alle Eisenbahnverkehrsunternehmen ihren Jahresabschluss fertiggestellt hatten. Für Auswertungen, die sich auf einen bestimmten Verkehrsdienst beziehen, wurden nur die Unternehmen in die Berechnungen miteinbezogen, die ausschließlich dort tätig sind.

Ergebnissituation der Eisenbahnverkehrsunternehmen

In 2018 erwirtschafteten 76 Prozent der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen ein positives Betriebsergebnis. Im Vergleich zum Vorjahreswert von 79 Prozent ist dies eine Verschlechterung. Somit konnte ein Viertel der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Kerngeschäft seine Kosten im Berichtsjahr nicht durch seine Erträge decken.

In der Detailbetrachtung der Verkehrsdienste in der unteren Abbildung zeigen sich jedoch deutliche Unterschiede. Besonders auffällig ist die Lage bei den Unternehmen im Schienenpersonennahverkehr. Etwa 63 Prozent der Unternehmen konnte mit einem positiven Betriebsergebnis aufwarten. Dieser Anteil nahm in den letzten Jahren zu und stieg vom Jahr 2016 auf das Jahr 2018 an.

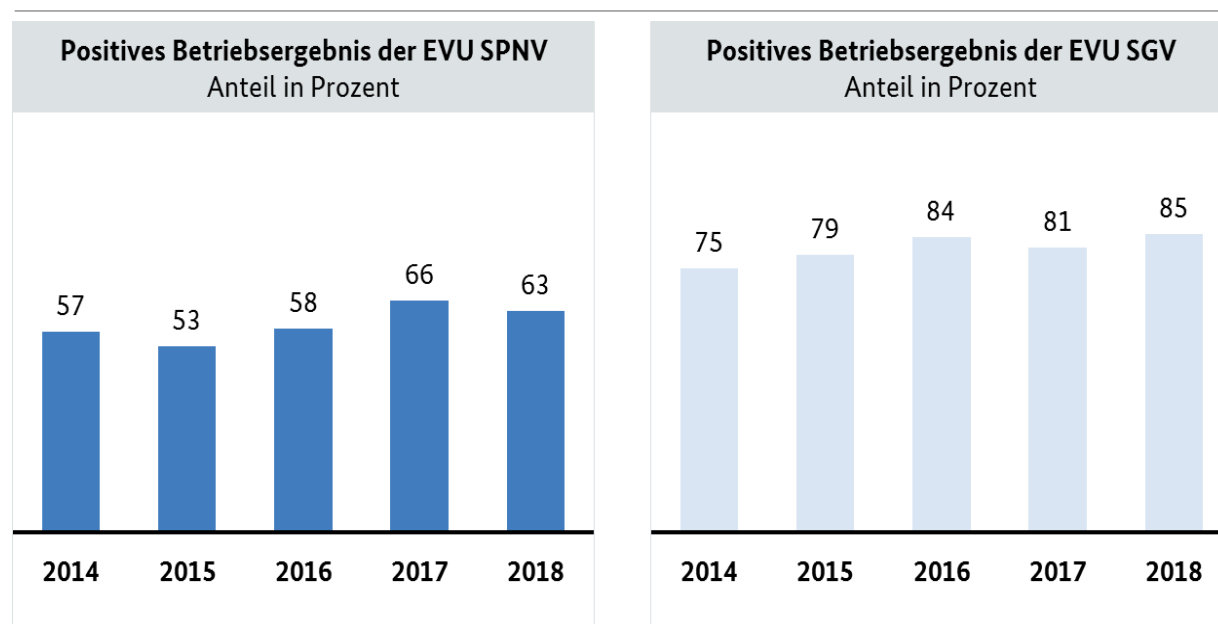


Abbildung 72: Marktüberblick Betriebsergebnis der EVU im SPNV und SGV (2014-2018; Anteile in Prozent)

Bezogen auf die gefahrenen Trassenkilometer bilden diese 63 Prozent der Unternehmen 87 Prozent des Marktes ab. Darin enthalten sind alle bundeseigenen Unternehmen. Leider gelang es einigen größeren Wettbewerbern nicht, im Kerngeschäft ein positives Ergebnis zu erwirtschaften.

Anders stellte sich die Situation im Schienengüterverkehr dar. 85 Prozent der Unternehmen konnten ein positives Ergebnis erwirtschaften, was einen erneuten Anstieg gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Allerdings wurden lediglich 41 Prozent der Trassenkilometer von Unternehmen geleistet, die ein positives Ergebnis erreichten. Der Schienengüterverkehr zeigte daher in Summe über alle Eisenbahnverkehrsunternehmen ein negatives Gesamtbetriebsergebnis.

Die stagnierende Gesamtmarktsituation spiegelt sich in der Bandbreite der einzelnen Betriebsergebnisse wider. Das höchste positive Betriebsergebnis lag im Jahr 2016 bei 397 Mio. Euro. Im Berichtsjahr 2017 sank das höchste positive Ergebnis wieder leicht auf 381 Mio. Euro und stieg im Jahr 2018 auf 393 Mio. Euro an. Der maximale Verlust betrug minus 341 Mio. Euro. Im vorherigen Geschäftsjahr lag dieser bei minus 278 Mio. Euro. Trotz der großen Spanne bei den Einzelergebnissen hat sich der über alle Unternehmen durchschnittliche Gewinn mit acht Mio. Euro und der durchschnittliche Verlust mit minus neun Mio. Euro im Vergleich zum vorherigen Jahr nur geringfügig verändert.

Zusammenfassend kann noch immer von einer akzeptablen wirtschaftlichen Situation der Unternehmen gesprochen werden. In Summe über alle betrachteten Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verkehrsdienste ergibt sich ein positives Betriebsergebnis. Dieses wurde allerdings zu 83 Prozent durch die bundeseigenen Unternehmen getragen.

Zur besseren Vergleichbarkeit der Ergebnissituation der einzelnen Verkehrsdienste wird das Betriebsergebnis in Bezug zu einer Leistungsgröße gesetzt. Als Leistungsgrößen werden jeweils die Trassenkilometer sowie die Personenkilometer (Schienenpersonennahverkehr, Schienenpersonenfernverkehr) bzw. die Tonnenkilometer (Schienengüterverkehr) gewählt.

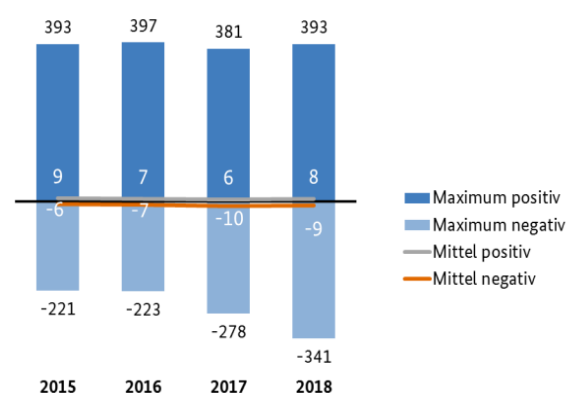


Abbildung 73: Bandbreite der Betriebsergebnisse der EVU (2015-2018; in Mio. Euro)

Das Ergebnis je Personenkilometer im Schienenpersonennahverkehr nahm im letzten Jahr zu und betrug 1,02 Cent pro Personenkilometer. Im Jahr 2017 hatte das Ergebnis noch 0,97 Cent je Personenkilometer betragen.

Bezogen auf die gefahrenen Trassenkilometer lag das Ergebnis des Schienenpersonenfernverkehrs mit 2,76 Euro in 2018 erneut über dem Ergebnis des Schienenpersonennahverkehrs mit einem Wert von 0,86 Euro pro Trassenkilometer.

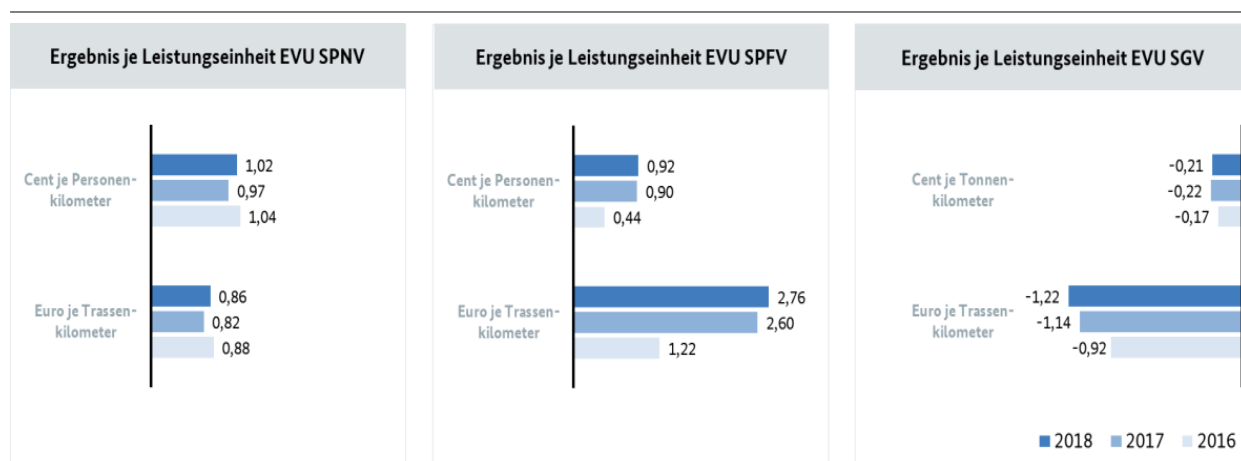


Abbildung 74: Betriebsergebnis je Leistungseinheit nach Art des Verkehrsdienstes (2016-2018; in Cent/Euro)

Im Schienengüterverkehr verbuchten die Unternehmen sowohl auf Basis der Trassenkilometer als auch der Tonnenkilometer ein negatives Betriebsergebnis mit sich ebenfalls verschlechternder Tendenz. Werden die nicht-bundeseigenen Unternehmen hingegen alleine betrachtet, so konnten diese ein positives Ergebnis von 90 Cent je Trassenkilometer und 0,12 Cent je Tonnenkilometer einfahren.

Bei den nicht-bundeseigenen Unternehmen im Schienenpersonennahverkehr gab es erstmals nach längerer Zeit positive Ergebnisse mit 0,02 Cent pro Personenkilometer und 0,01 Euro je Trassenkilometer. Im Vergleich zu den letzten beiden Jahren haben sich diese Ergebnisse deutlich verbessert.

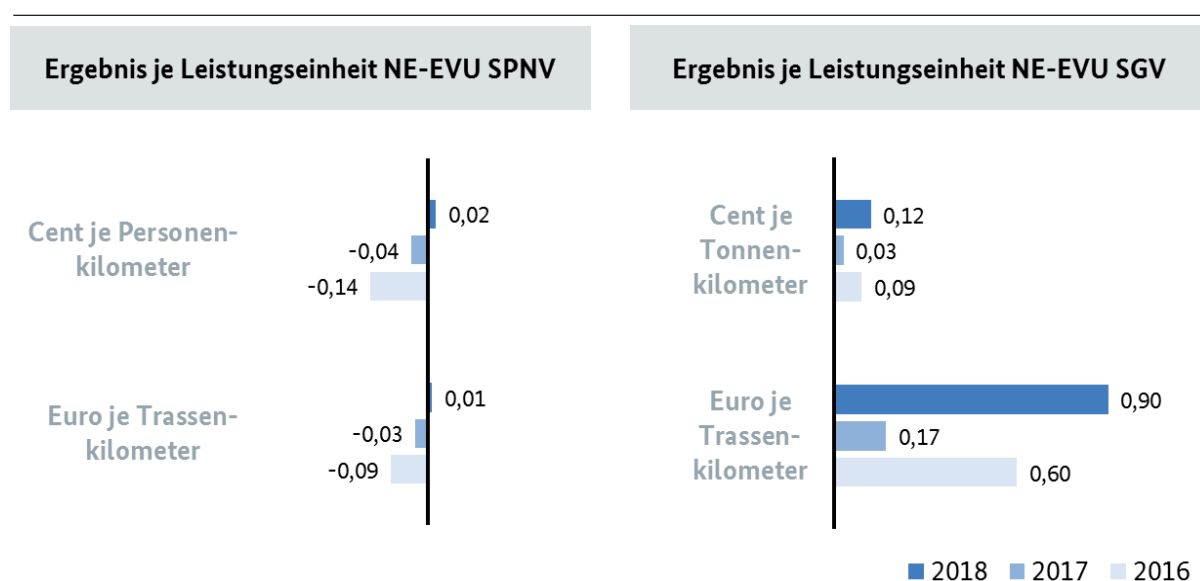


Abbildung 75: Betriebsergebnis je Leistungseinheit der nicht-bundeseigenen EVU im SPNV und SGV (2016-2018; in Cent/Euro)

Umsatzrentabilität der EVU

Für die Bewertung der wirtschaftlichen Effizienz der Eisenbahnverkehrsunternehmen legt die Bundesnetzagentur die Umsatzrentabilität der Unternehmen zugrunde. Sie wird aus dem Verhältnis von Gewinn zu Umsatz gebildet und zeigt auf, wie viel ein Unternehmen, bezogen auf seinen Umsatz, tatsächlich verdient.

Die Umsatzrentabilität der Eisenbahnverkehrsunternehmen fiel zwischen den einzelnen Verkehrsdiensten sehr unterschiedlich aus.

Im Schienenpersonennahverkehr ist, nach dem Rückgang von 2016 auf 2017, ein leichter Anstieg der Umsatzrentabilität zu verzeichnen. Im Schienenpersonenfernverkehr verdoppelte sich im Jahr 2017 die Umsatzrentabilität und stieg 2018 geringfügig an. Im Schienengüterverkehr liegt die Umsatzrentabilität noch immer deutlich im negativen Bereich. Die Unternehmen verzeichneten beim Verlust pro Euro Umsatz im Vergleich zum Vorjahr sogar noch eine Verschlechterung.

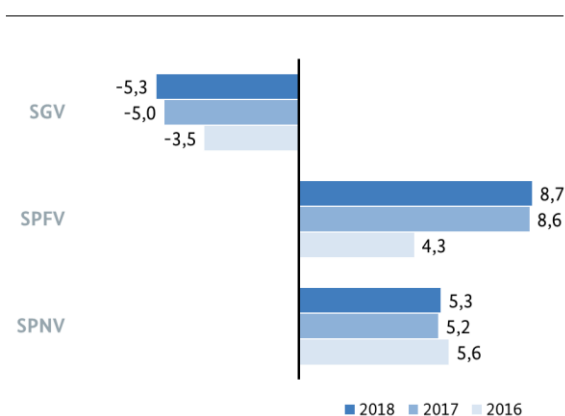


Abbildung 76: Umsatzrentabilität der EVU (2016-2018; in Prozent)

Der Rentabilitätsvorsprung des Schienenpersonennahverkehrs war hauptsächlich auf die bundeseigenen Unternehmen zurückzuführen. Die nicht-bundeseigenen Unternehmen erwirtschafteten durchschnittlich einen Gewinn von 0,1 Prozent je erlösten Euro.

Im Schienengüterverkehr zeigt die Detailanalyse ein gegensätzliches Bild zum Schienenpersonenverkehr. Während die nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr in Summe eine positive Umsatzrentabilität von 5,5 Prozent im Jahr 2018 erzielten, zieht die fehlende Rentabilität der DB Cargo das Gesamtergebnis in den negativen Bereich. Dieses lag bei rund minus fünf Prozent.

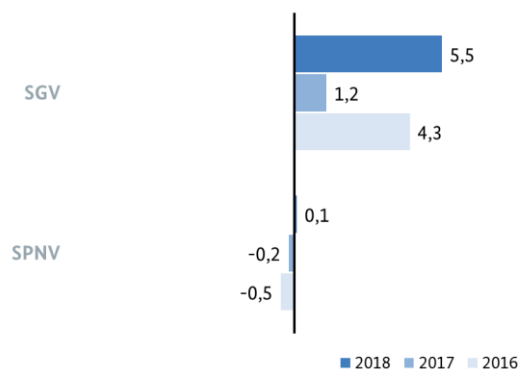


Abbildung 77: Umsatzrentabilität der nicht-bundeseigenen EVU im SPNV und SGV (2016-2018; in Prozent)

Anteil der Infrastrukturkosten am Umsatz

Werden die Infrastrukturnutzungsentgelte in ein Verhältnis zum Gesamtumsatz gesetzt, so zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen den Verkehrsdiensten.

Den höchsten Umsatzanteil hatten die Infrastrukturnutzungsentgelte mit 39 Prozent im Schienenpersonennahverkehr. Über die Jahre hinweg entwickelte sich hier ein moderates aber kontinuierliches Wachstum.

Im Schienenpersonenfernverkehr war in den letzten Jahren kaum eine Veränderung beim Anteil der Infrastrukturkosten festzustellen. Der Wert liegt, nach einem geringfügigen Rückgang in 2017, wie in den Vorjahren bei rund 25 Prozent.

Im Schienengüterverkehr schwankt seit 2014 der Anteil an den Infrastrukturkosten zwischen 17 und 18 Prozent. Aufgrund der von der Bundesregierung beschlossenen Trassenpreisförderung, konnte die Belastung der Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Infrastrukturkosten verringert werden. Der Anteil der Infrastrukturkosten im Schienengüterverkehr ist daher von 18 auf 14 Prozent gesunken.

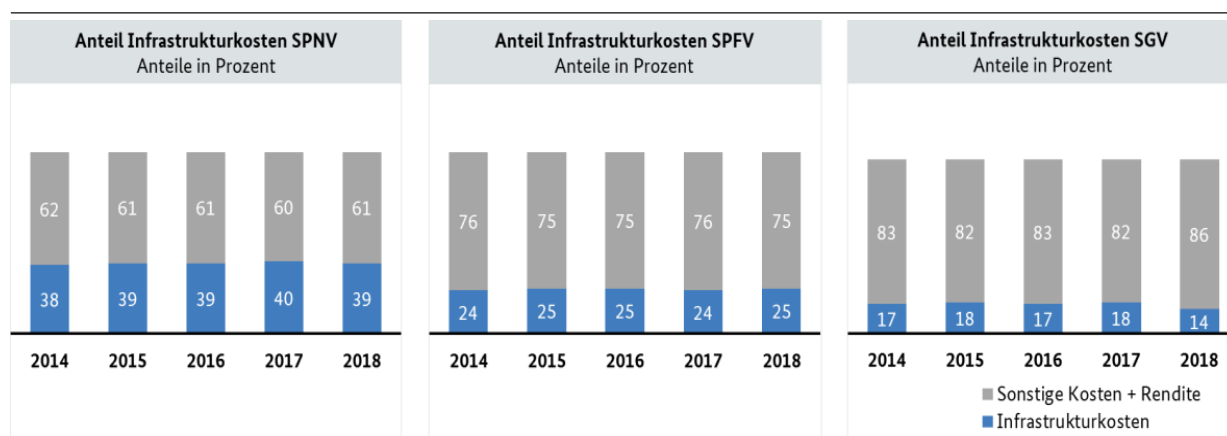


Abbildung 78: Anteil der Infrastrukturkosten am Umsatz der EVU nach Art des Verkehrsdienstes (2014-2018; Anteile in Prozent)

Werden die gezahlten Infrastrukturnutzungs-entgelte weiter differenziert, zeigt sich, dass die Trassenentgelte den größten Teil der Infrastrukturkosten bilden. Grundsätzlich fällt von den gesamten Infrastrukturkosten der Großteil mit 39 Prozent innerhalb des Schienenpersonennahverkehrs an. Während im Schienenpersonennahverkehr die Stationsentgelte aufgrund der höheren Nutzung der Stationen etwa ein Sechstel der Infrastrukturentgelte ausmachen, sind es im Schienenpersonenfernverkehr nur etwa ein Elftel.

Im Schienengüterverkehr werden über ein Viertel der Infrastrukturentgelte für Serviceeinrichtungen entrichtet. Dies ist vor allem auf die Nutzung von Rangierbahnhöfen, Abstellgleisen, usw. und die Trassenpreisförderung zurückzuführen. Im Schienenpersonenverkehr waren die Entgelte für weitere Serviceeinrichtungen nur von untergeordneter Bedeutung.

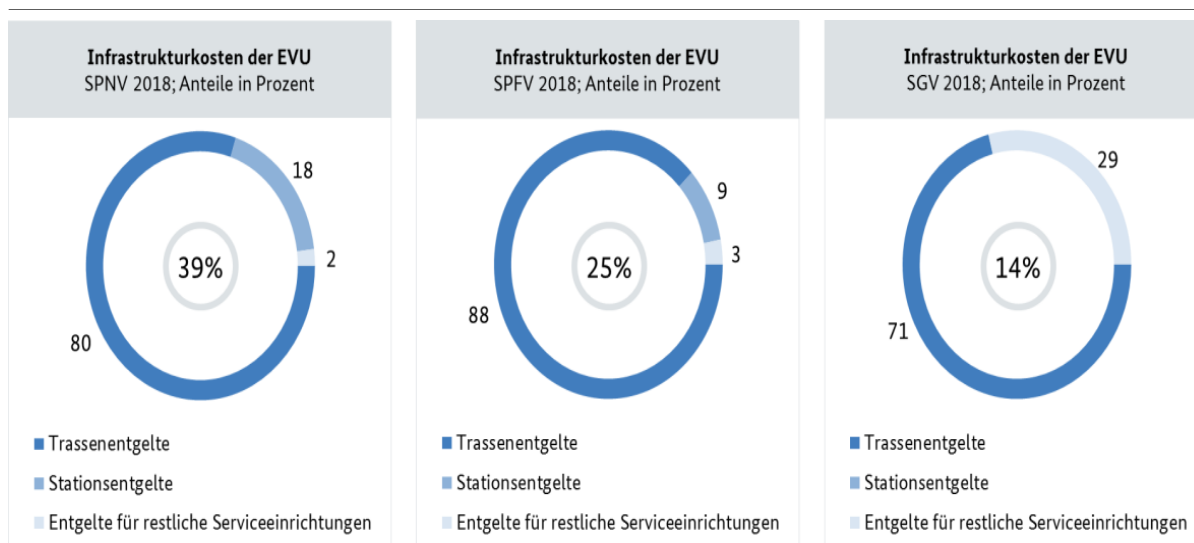


Abbildung 79: Zusammensetzung der Infrastrukturkosten der EVU (2018; Anteile in Prozent)

Ergebnissituation der nicht-bundeseigenen Betreiber der Schienenwege

Die Betreiber der nicht-bundeseigenen Schienenwege weisen in Summe weiterhin, wie schon im Vorjahr, eine Deckungslücke zwischen den Umsätzen aus Trassenentgelten und den Aufwendungen für Schienenwege aus.

Den Hauptumsatz aus Trassenentgelten steuert mit 82 Prozent der Schienenpersonennahverkehr bei. Ein Sechstel der Einnahmen kommt aus dem Schienengüterverkehr.

Die größten Aufwandsblöcke stellen die Materialaufwendungen mit 35 Prozent dar, gefolgt von den Personalaufwendungen mit 34 Prozent. Abschreibungen sind mit einem Anteil von 16 Prozent am Gesamtaufwand enthalten. Den kleinsten Anteil bilden die sonstigen Aufwendungen mit 15 Prozent.

Auf der Finanzierungsseite konnte festgestellt werden, dass die durchschnittliche Eigenkapitalquote der nicht-bundeseigenen Betreiber der Schienenwege mit 29 Prozent unter dem Durchschnitt des Gesamtmarktes liegt. Für diesen beträgt die Eigenkapitalquote ca. 37 Prozent.

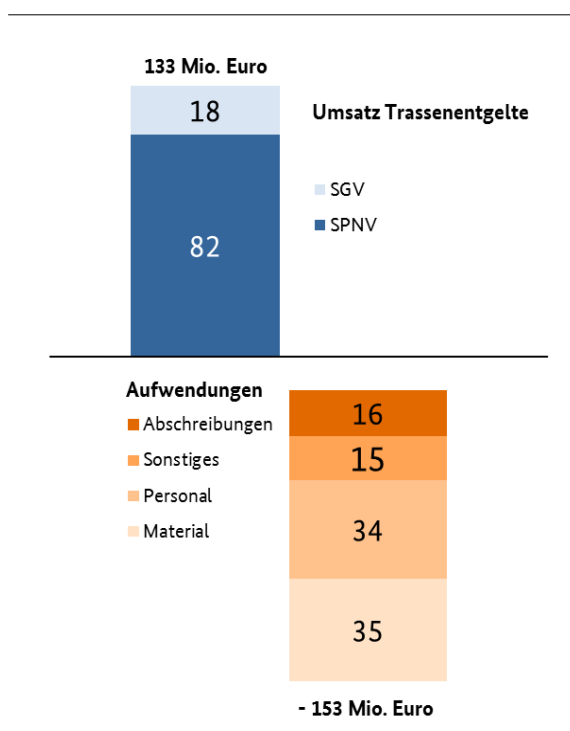


Abbildung 80: Umsatz und Aufwendungen der nicht-bundeseigenen Betreiber der Schienenwege (2018; Anteile in Prozent)

Ergebnissituation der nicht-bundeseigenen Betreiber von Serviceeinrichtungen

Die Ergebnissituation der nicht-bundeseigenen Betreiber von Serviceeinrichtungen hat sich im vergangenen Geschäftsjahr deutlich verbessert.

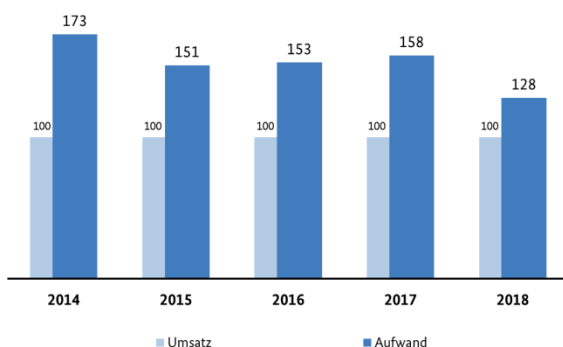


Abbildung 81: Entwicklung Umsatz und Aufwand der nicht-bundeseigenen Betreiber von Serviceeinrichtungen (2014-2018; in Prozent)

Die Aufwendungen für Instandhaltung, Abschreibungen und den Betrieb der Serviceeinrichtungen übersteigen den Umsatz aus Infrastrukturnutzungsentgelten nach wie vor. Die Deckungslücke erreichte in 2018 mit 28 Prozent einen niedrigeren Wert als im Vorjahreszeitraum mit 58 Prozent.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass viele nicht-bundeseigene Serviceeinrichtungen, ähnlich den nicht-bundeseigenen Betreibern der Schienenwege, eine unterstützende Funktion für den originären Geschäftszweck des Unternehmens haben. Eine Gewinnerzielungsabsicht ist daher nicht bei jedem Unternehmen gegeben. Der Eisenbahnbetrieb stellt oftmals keine Kernaufgabe des Unternehmens dar und es erfolgt ein Ausgleich realisierter Fehlbeträge durch andere Geschäftsbereiche.

Finanzierung von Investitionen

Im Berichtsjahr 2018 haben die befragten Betreiber der Schienenwege fast 3,6 Mrd. Euro Fördermittel für Investitionen in das Bestandsnetz erhalten. Hinzu kommen Eigenmittel in Höhe von 57 Mio. Euro. In Summe wurden etwas mehr als 3,6 Mrd. Euro in das Bestandsnetz investiert. Die bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) verpflichtet, eigene Mittel für Investitionen in das Bestandsnetz beizusteuern.

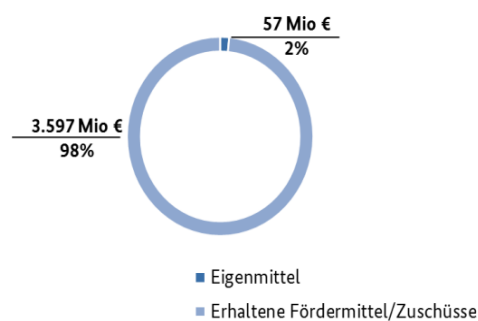


Abbildung 82: Bestandsnetz-Investitionen in Infrastruktur nach Eigen- und Fördermitteln (2018; in Mio. Euro; Anteile in Prozent)

In den Neu- und Ausbau der Infrastruktur flossen 2,9 Mrd. Euro Fördermittel und mehr als 0,6 Mrd. Euro Eigenmittel.

Neu- und Ausbau von Eisenbahninfrastruktur
(2018; in Mio. Euro)

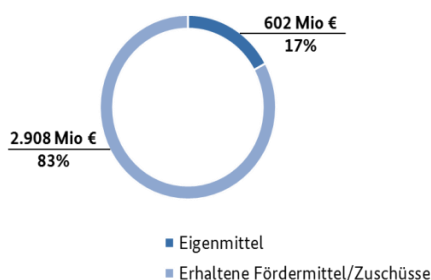


Abbildung 83: Neu- und Ausbau von Infrastruktur nach Eigen- und Fördermitteln (2018; in Mio. Euro; Anteile in Prozent)

Die Förderquote in Höhe von 83 Prozent lag im Neu- und Ausbaubereich unter der Förderquote von 98 Prozent für die Investitionen in das Bestandsnetz.

Die investiven Maßnahmen wurden in 2018 mit über fünf Mrd. Euro bzw. 82 Prozent durch den Bund gefördert. Weitere 13 Prozent bzw. etwas mehr als 0,8 Mrd. Euro wurden aus Mitteln der Länder und Kommunen beigesteuert und fünf Prozent bzw. rund 0,3 Mrd. Euro aus EU-Mitteln.

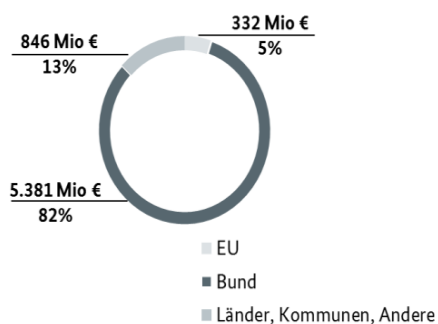


Abbildung 84: Fördermittelquellen investiver Maßnahmen (2018; in Mio. Euro; Anteile in Prozent)

IRG-Rail und Rail Market Monitoring Scheme

Die Teilnahme an der internationalen Marktbeobachtung und die Erstellung eines internationalen Marktberichts hat sich im Bereich Eisenbahnen fest etabliert. Seit 2015 ist die Lieferung von Daten für die Marktbeobachtung der EU-Kommission (Rail Market Monitoring Scheme) für die Mitgliedsstaaten verpflichtend.

Inhalt

IRG-Rail Market Monitoring	84
Rail Market Monitoring Scheme der Europäischen Kommission	89

Internationale Marktbeobachtung

Der europäische Eisenbahnmarkt war im Jahr 2017 durch eine weiter steigende Verkehrsleistung gekennzeichnet.

Marktanteilsgewinne konnten Wettbewerber insbesondere im Schienengüterverkehr verzeichnen.

IRG-Rail Market Monitoring

Als Zusammenschluss von unabhängigen Regulierungsbehörden hat es sich die „Independent Regulators‘ Group Rail“ (IRG-Rail) zum Ziel gesetzt, die Harmonisierung im europäischen Eisenbahnmarkt weiter voranzutreiben und Regulierungsansätze abzustimmen.

In einer eigenen Arbeitsgruppe „Market Monitoring“ werden die Eisenbahn-Marktdaten aller Länder zusammengeführt und in einem jährlichen „Market Monitoring Report“ aufbereitet. Im Vordergrund der Analysen stehen die Entwicklung des Wettbewerbs und der Verkehrsleistung sowie Veränderungen in der Infrastruktur.

Der rotierende Vorsitz lag für das Jahr 2018 bei der italienischen Regulierungsbehörde.

Die Bundesnetzagentur übernimmt in der Arbeitsgruppe die Schlüsselrolle der Datenkonsolidierung aller teilnehmenden Länder, deren Plausibilisierung und Aufbereitung. Basis hierfür ist ein selbstentwickeltes länderübergreifendes Marktbeobachtungssystem.

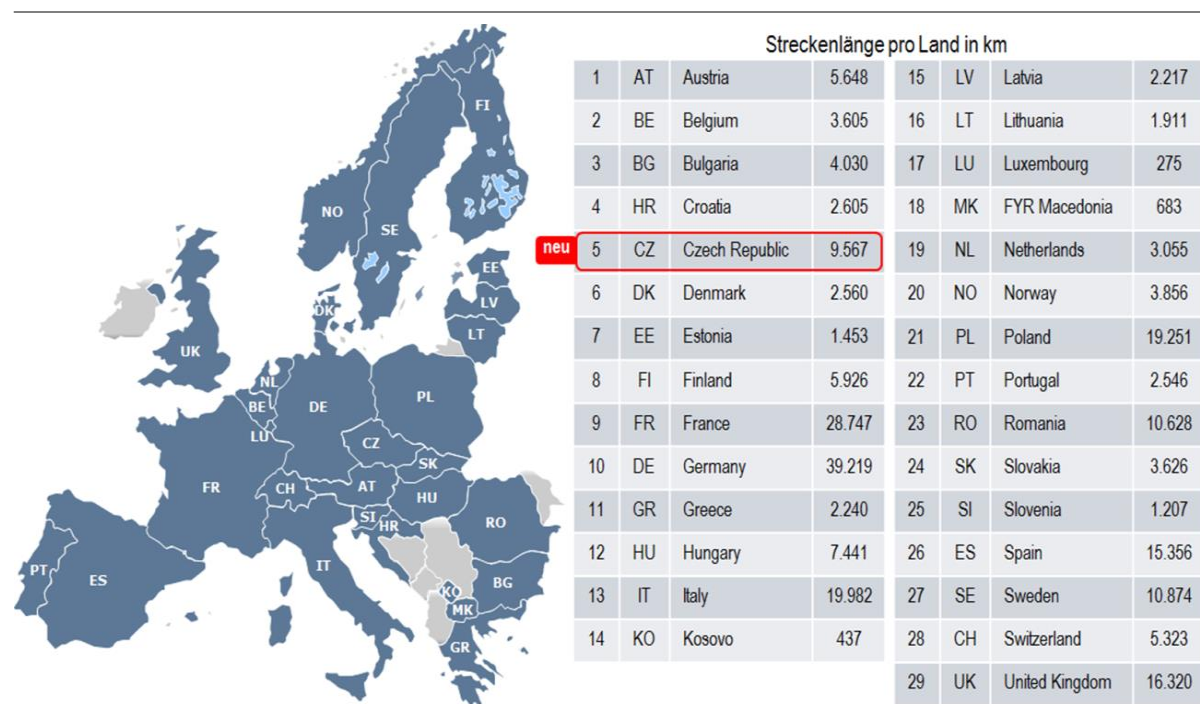


Abbildung 85: Übersicht der teilnehmenden Länder und Streckenlänge (2017; Streckenlänge in km)

Zu den 28 teilnehmenden Ländern vom Vorjahr konnte für 2017 die Tschechische Republik hinzugewonnen werden, sodass der zentraleuropäische Eisenbahnraum komplett abgedeckt werden kann. Die beteiligten Länder umfassen eine Streckenlänge von mehr als 230.000 Kilometern. Die längsten Eisenbahnnetze besitzen die Länder Deutschland, Frankreich, Italien, Polen, Großbritannien und Spanien mit jeweils über 15.000 Kilometern Streckenlänge und zusammen rund 60 Prozent des europäischen Streckennetzes.

Der elektrifizierte Anteil des Netzes liegt europaweit bei 55 Prozent. In Deutschland liegt er unter Berücksichtigung des Netzes der DB AG und der Netze der nichtbundeseigenen Eisenbahnen bei 53 Prozent. Die BeNeLux-Staaten sowie die Schweiz führen die Rangliste mit Elektrifizierungsgraden zwischen 75 Prozent und 100 Prozent an. In den drei baltischen Staaten hingegen sind zwischen 88 und 92 Prozent des Eisenbahnnetzes nicht elektrifiziert.

Betrachtet man die Eigentumsverhältnisse des europäischen Eisenbahnnetzes, so liegt dieses unverändert bei 93 Prozent in den Händen von ehemaligen Staatsbahnen. In 15 Ländern betreibt nur ein Infrastrukturunternehmen die gesamte Eisenbahninfrastruktur des Landes. In den übrigen 14 Ländern liegt der Anteil von Eisenbahnnetzen, die von weiteren Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben werden, zwischen einem und 42 Prozent. In Deutschland werden rund 85 Prozent des Eisenbahnschienennetzes von der DB AG betrieben, während 15 Prozent oder rund 5.600 Kilometer auf über 100 nichtbundeseigene Betreiber von Schienenwegen verteilt sind.

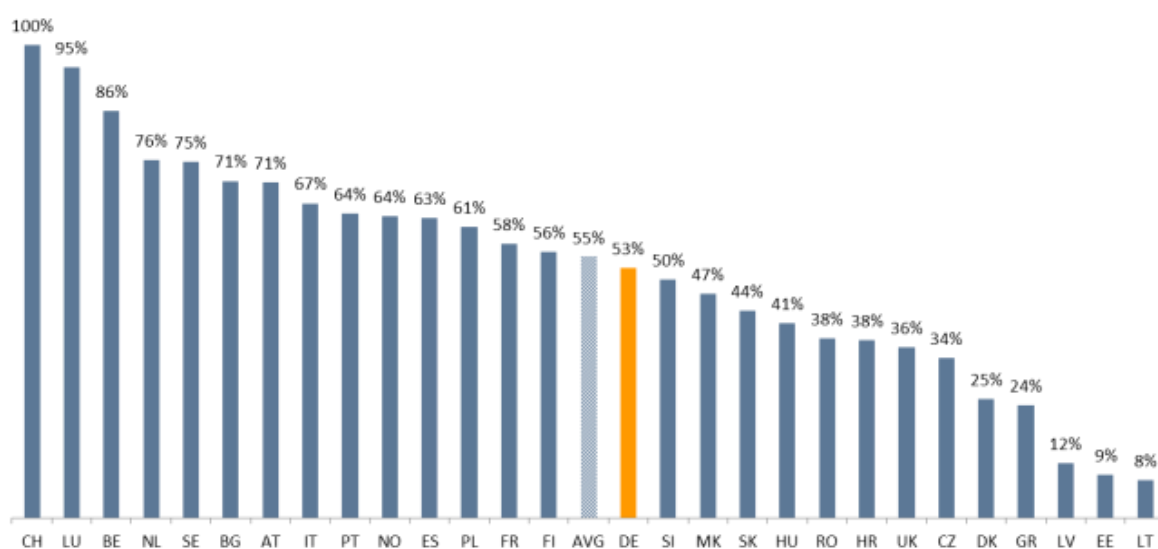


Abbildung 86: Elektrifizierte Streckenlänge (2017; Anteil in Prozent)

Die Betriebsleistung auf dem europäischen Streckennetz betrug im Jahr 2017 4,5 Milliarden Trassenkilometer, davon 19 Prozent im Güterverkehr und 81 Prozent im Personenverkehr. Der Güterverkehr erbrachte eine Verkehrsleistung von 448 Milliarden Tonnenkilometern, der Personenverkehr von 474 Milliarden Personenkilometern, was beides einer deutlichen Steigerung im Vergleich zum Vorjahr entspricht.

Die Trassenpreise je Trassenkilometer für das Mindestzugangspaket lagen im Durchschnitt der betrachteten Länder und gemittelt über Personen- und Güterverkehr bei 4,10 Euro; 4,36 Euro waren es für den Personenverkehr und 2,94 Euro für den Güterverkehr bei einer Verteilung von 87 Prozent zu 13 Prozent auf Personen- und Güterverkehr. Die Spanne der länderspezifischen Preise umfasst dabei einen Bereich von wenigen Cent und einen großen Block von mehr als zehn Ländern mit Preisen zwischen einem und drei Euro bis zu einem Dutzend Länder mit Preisen von über vier Euro bis rund 13 Euro pro Trassenkilometer. Im Vergleich der letzten fünf Jahre sind die Trassenentgelte im Personenverkehr kontinuierlich ansteigend. Im Güterverkehr war europaweit nach vierjährigem Rückgang wieder ein Anziehen des Preises zu verzeichnen.

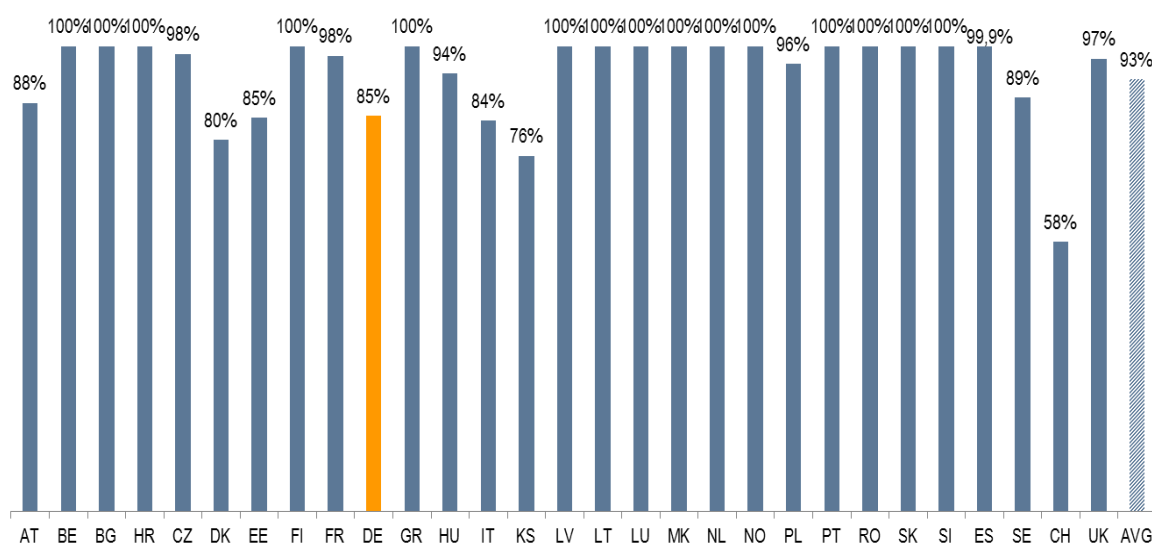


Abbildung 87: Anteil Streckenlänge des beherrschenden Unternehmens (2017; Anteile in Prozent)

Der Marktanteil der ehemaligen Staatsbahnen setzt seinen Rückgang im Schienengüterverkehr auch in 2017 fort. Sowohl private Unternehmen wie auch Töchter ausländischer Staatsbahnen gewinnen in gleichen Teilen Marktanteile hinzu. Der Anteil der Wettbewerber liegt für 2017 im Durchschnitt der teilnehmenden Länder für den Schienengüterverkehr bei 41 Prozent. Im Schienenpersonenverkehr ist der Gesamtmarktanteil der Wettbewerber mit 24 Prozent stabil. Hier können in 2017 insbesondere die Töchter ausländischer Staatsbahnen den anderen privaten Wettbewerber Marktanteile abnehmen.

Der jährliche Bericht der IRG Rail wird im Internet veröffentlicht.

Der „7. IRG-Rail Market Monitoring“-Bericht zum Berichtsjahr 2017 steht zum Download unter folgender Adresse bereit:

<https://www.irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring/220,2019.html>

Der „8. IRG-Rail Market Monitoring“-Bericht mit Daten für das Jahr 2018 wird auf oben genannter Internetseite voraussichtlich im ersten Quartal des Jahres 2020 veröffentlicht werden.

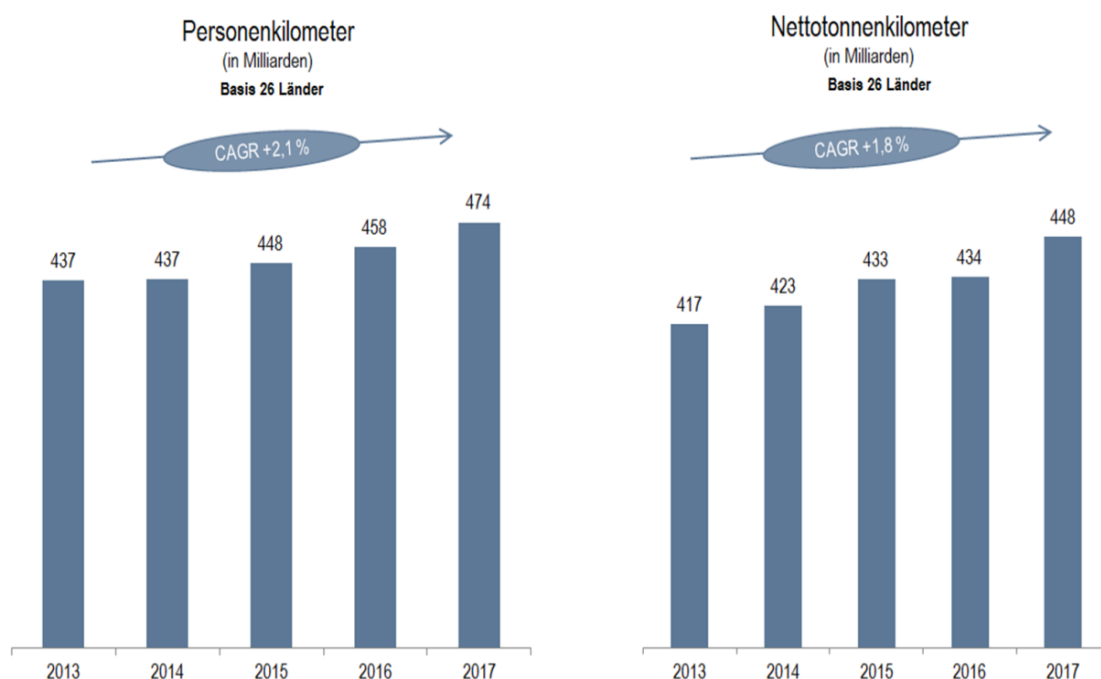


Abbildung 88: Verkehrsleistung (2013-2017; in Mrd. Personenkilometern bzw. Nettotonnenkilometern)

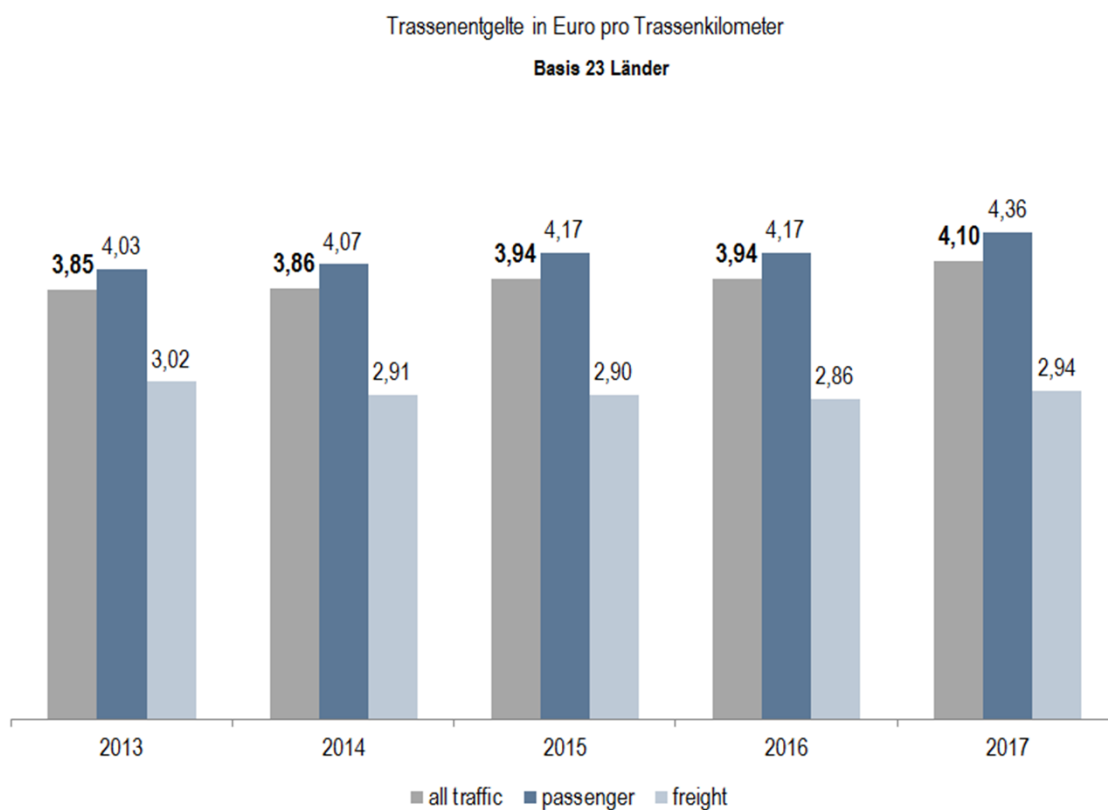


Abbildung 89: Trassenentgelte im SPV und SGV (2013-2017; in Euro pro Trassenkilometer)

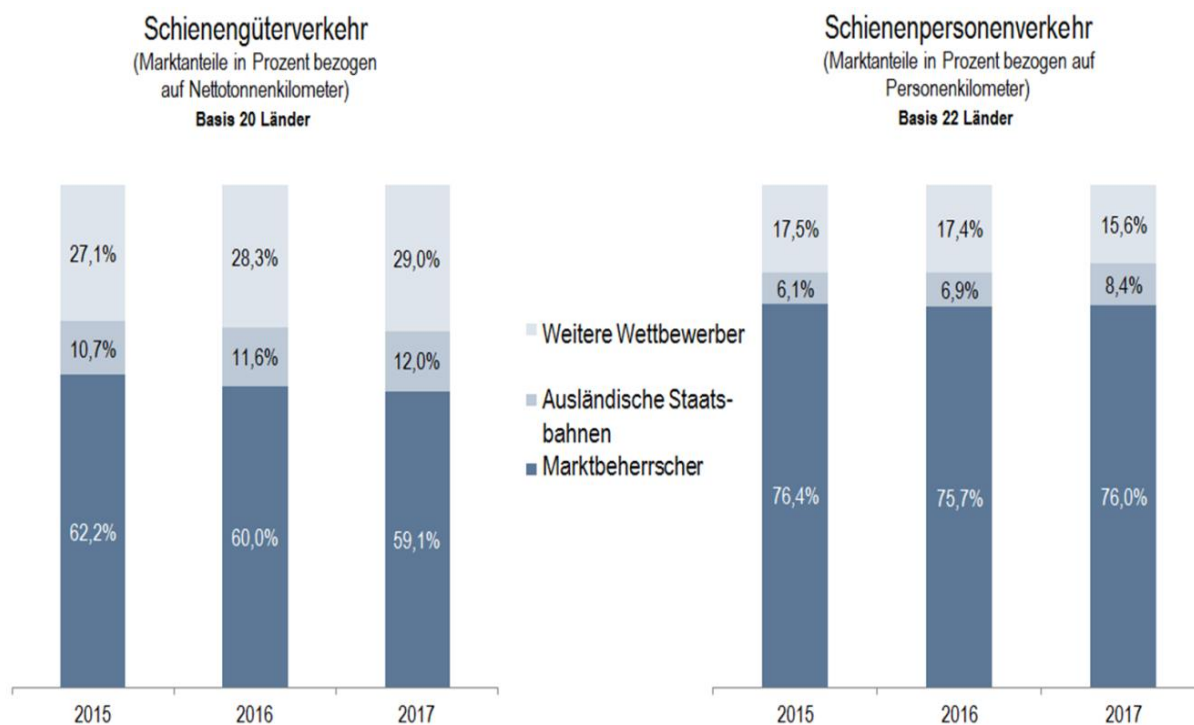


Abbildung 90: Marktanteile im SPV und SGV (2015-2017; Anteile in Prozent)

Rail Market Monitoring Scheme der Europäischen Kommission

Die Europäische Kommission ist gemäß Artikel 15 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU dazu verpflichtet, alle zwei Jahre einen Bericht über den Eisenbahnverkehrsmarkt in Europa zu erstellen und diesen dem Europäischen Parlament vorzulegen.

Inhaltlich befasst sich der Bericht gemäß der oben genannten Richtlinie unter anderem mit dem Zustand des Schienennetzes in der Europäischen Union, der Entwicklung des Schienenverkehrsbinnenmarktes und der Dienstleistungsqualität. Darüber hinaus werden die Entwicklungen der Rahmenbedingungen, wie etwa die Entwicklung der Infrastruktur-entgelte, Kapazitätszuweisung und Infrastrukturbeschränkungen, Infrastruktur-ausgaben und Finanzierung, sowie die Preisentwicklung und Dienstleistungsqualität der Personenverkehrsdienste und die Entwicklung der Beschäftigung und der sozialen Bedingungen abgebildet.

Im Juli 2015 hat die Europäische Kommission die Durchführungsverordnung 2015/1100/EU erlassen. Diese regelt, dass die Mitgliedstaaten bestimmte Informationen über die Entwicklung der Eisenbahnmärkte an die Europäische Kommission im Rahmen des Rail Market Monitoring Scheme (RMMS) verpflichtend zu übermitteln haben.

Die Mitgliedsstaaten haben seit dem Jahr 2016 die Möglichkeit, die Datenlieferung an die Europäische Kommission mittels eines Datenportals vorzunehmen. Das Datenportal wurde zwischenzeitlich optimiert. Somit können auch von einzelnen Daten Ländervergleiche vorgenommen werden.

Der sechste Bericht über die Überwachung der Entwicklung des Schienenverkehrsmarktes der Europäischen Kommission wurde im Februar 2019 veröffentlicht. Für den Bericht sind auch Daten verschiedener Quellen und Beiträge, wie das Statistische Taschenbuch „EU Transport in Figures“, sowie Berichte der Europäischen Eisenbahnagentur und Eurostat, genutzt worden.

Die Gesamtlänge des EU-Schienennetzes betrug im Jahr 2016 etwa 221.000 Kilometer. Dies entspricht einem Rückgang von etwas mehr als einem Prozent gegenüber dem Jahr 2011.

In den Jahren von 2009 bis 2016 verzeichnete der Schienenpersonenverkehr einen Anstieg von jährlich 1,7 Prozent. Der grenzüberschreitende Anteil im Schienenpersonenverkehr am Modal Split lag im Jahr 2016 bei sechs Prozent. Der Verkehrsträgeranteil des Schienenpersonenverkehrs nahm zwischen den Jahren 2007 und 2016 von sieben auf 7,6 Prozent zu. Der Verkehrsträgeranteil im Güterverkehr lag im Jahr 2016 bei 17 Prozent. Im Jahr 2011 hatte der Verkehrsträgeranteil noch 19 Prozent betragen.

Im Rahmen der Berichtserstattung der nationalen Mitgliedstaaten an die Europäische Kommission existierten für das Jahr 2016: 31.000 Passagierbahnhöfe, mehr als 2.300 Güterterminals, über 400 Rangierbahnhöfe, über 1.600 Betriebswerke, über 700 Seeverkehrseinrichtungen und Hafenanlagen sowie über 950 Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme.

Bei den Infrastrukturnutzungsentgelten machen die Trassenentgelte bei den meisten Ländern über achtzig Prozent der Einnahmen aus Entgelten der Infrastrukturbetreiber aus. Für den Hochgeschwindigkeitsverkehr liegen die

Entgelte mit 19 Euro pro Zugkilometer am höchsten.

Die Schienennetze werden in Nordwesteuropa am intensivsten genutzt. In den Niederlanden, dem Vereinigten Königreich, Österreich, Dänemark, Luxemburg, Deutschland und Belgien liegt der Auslastungsgrad des Streckennetzes um siebzig Prozent höher, als im Durchschnitt der Europäischen Union.

Die Gesamtlänge der Fahrwege, die als überlastet erklärt wurden, betrug im Jahr 2016 etwa 3.000 Kilometer, einschließlich 1.000 km der Schienengüterverkehrskorridore. In Deutschland, Italien und Rumänien sind mehr als 100 km der Schienenwege als überlastet erklärt worden. Verkehrsdienste, die im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erbracht werden, haben in elf Mitgliedsstaaten oberste Priorität.

Die Infrastrukturausgaben gingen von 50 Mrd. Euro im Jahr 2015 um 3,5 Mrd. Euro im Jahr 2016 zurück. Laut dem Bericht der Europäischen Kommission waren Ausgaben für die Wartung und Erneuerung in Höhe von 26 Mrd. Euro im Jahr 2016 zu verzeichnen. Die Finanzmittel für die Wartung und Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur erhalten die Infrastrukturbetreiber aus verschiedenen Quellen. Siebzig Prozent dieser Mittel stammen aus den nationalen Haushalten.

Neunzig Prozent der Züge im Personennahverkehr und Personenregionalverkehr waren im Durchschnitt pünktlich. Die meisten Mitgliedstaaten geben an, dass der inländische Schienengüterverkehr pünktlicher, als der internationale Schienengüterverkehr sei.

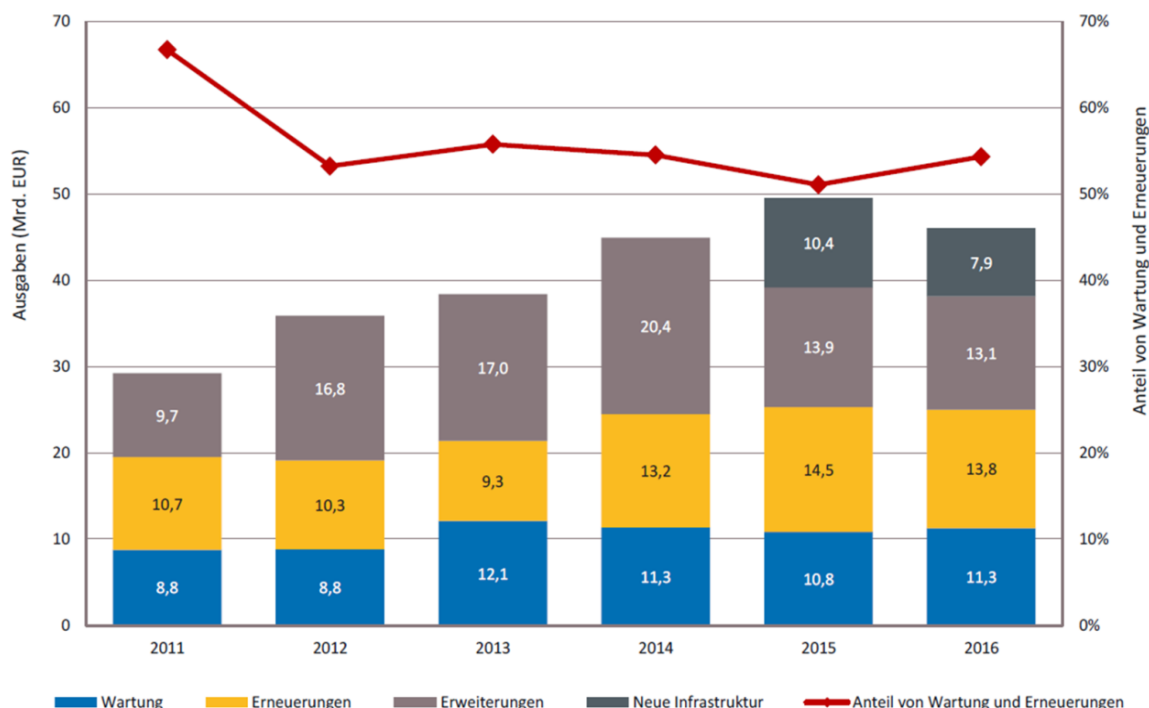


Abbildung 91: Infrastrukturausgaben und Anteil der Ausgaben für Wartung und Erneuerungen (2011-2016; Ausgaben in Mrd. Euro und Anteil in Prozent; Quelle: RMMS)

Die Eisenbahn ist nach wie vor ein sicherer Verkehrsträger. Im Jahr 2016 gab es in Europa 964 Todesopfer im Bahnverkehr. Bei der Mehrzahl der Unfälle im Eisenbahnverkehr handelte es sich um das Überqueren von schienengleichen Bahnübergängen. Von 2011 bis 2015 war das Reisen mit der Bahn 25mal sicherer als das Reisen mit einem Pkw.

Der Anteil des Reiseverkehrs mit Diensten, die im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erbracht wurden, betrug im Jahr 2016 mehr als sechzig Prozent an den gesamten Personenkilometern. In den meisten Mitgliedstaaten stellen die Ausgleichszahlungen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen eine bedeutende Einnahmequelle dar. Für 41 Prozent aller im Jahr 2016 bestehenden Dienste wurden Ausschreibungen durchgeführt.

Ausschreibungen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen wurden vor allem in den liberalisierten Märkten Vereinigtes Königreich, Deutschland und Schweden durchgeführt. Auf Grund der Verabschiedung des Vierten Eisenbahnpakets werden Ausschreibungen künftig vermehrt erfolgen und Verkehrsverträge mittels Direktvergaben nur noch in Ausnahmefällen vergeben. Im Jahr 2016 betrug der Umfang der neuen Ausschreibungen insgesamt mehr als 32 Mio. Zugkilometer.

Bei den Ausgleichszahlungen für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen pro Zugkilometer sowie den über die Tarife für die Fahrgäste erzielten Einnahmen ergibt sich in den Mitgliedsländern ein unterschiedliches Bild. Im Vereinigten Königreich weisen die durchschnittlichen Ausgleichszahlungen einen negativen Wert aus. Der Hintergrund besteht darin, dass Bieter auf Exklusivrechte im Rahmen von Verträgen über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen („Konzessionen“) ggf. „Aufschläge“ entrichten müssen, wenn nach deren Ansicht die Dienste auf Basis der aktuellen

(regulierten) Höhe der Zugangsentgelte und Tarife rentabel betrieben werden können.

Im Jahr 2016 reichte die Anzahl der aktiven Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen von 448 in Deutschland bis zu zwei Unternehmen in Luxemburg und Irland. Die durchschnittlichen Entgelte für die Erteilung einer Genehmigung lagen im Jahr 2016 zwischen 37.500 Euro in Portugal und zehn Euro in Kroatien.

In den Jahren 2011 bis 2016 stieg der Marktanteil der Wettbewerber bezogen auf die Summe aller Länder der Europäischen Kommission an. In Schweden und in Estland verloren Wettbewerber Marktanteile.

Nach Angaben der Mitgliedsstaaten der Europäischen Kommission waren Ende des Jahres 2016 etwa 600.000 Personen bei Eisenbahnunternehmen und 440.000 Personen bei Infrastrukturbetreibern beschäftigt. Im Eisenbahnsektor gibt es vorwiegend männliche Beschäftigte, der durchschnittliche Frauenanteil betrug lediglich 21 Prozent. In Spanien, Griechenland und Italien waren über 50 Prozent der Arbeitskräfte über 50 Jahre alt. Mindestens 90 Prozent der Beschäftigten befinden sich in einem unbefristeten Arbeitsverhältnis. 80 Prozent der Beschäftigten führen die Arbeit als Vollzeitkräfte aus.

Der Bericht ist in mehreren Sprachen unter folgendem Link kostenfrei einsehbar:

https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/news/2019-02-06-commission-adopts-report-development-rail-market_en

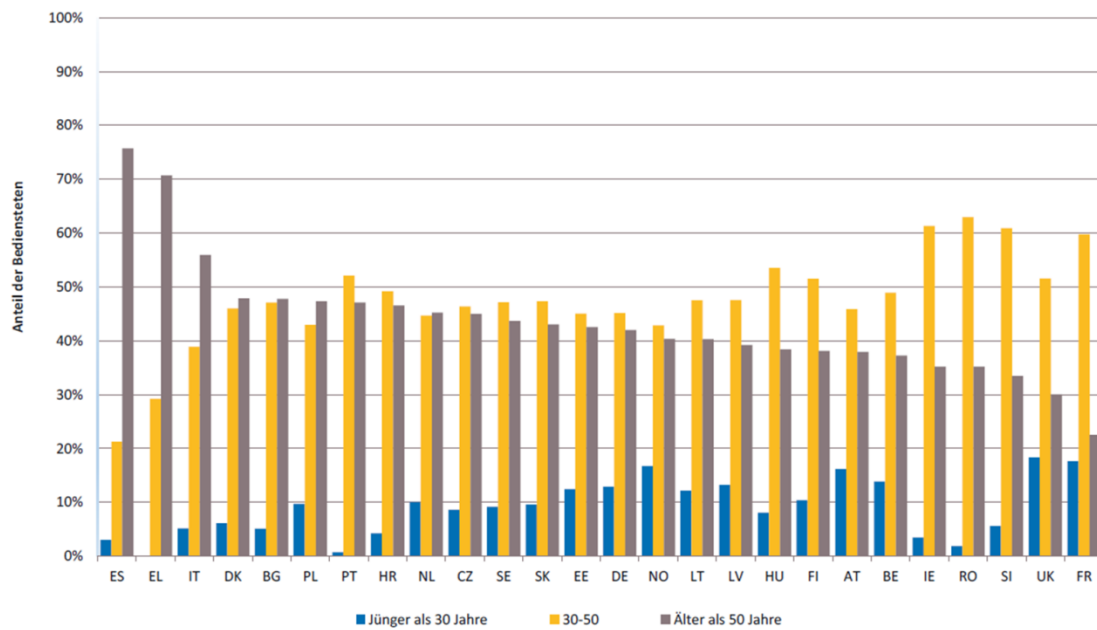


Abbildung 92: Beschäftigte nach Altersgruppen und Ländern (2016; Anteile in Prozent; Quelle: RMMS)



Anhang

Methode zur Bewertung der Einflussfaktoren

Die Kapitel „Bewertung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur“ und Kapitel „Bewertung und Entwicklung der Entgeltsysteme“ stellen die Sichtweise von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern über entscheidende Einflussfaktoren des Schienenverkehrsmarktes dar.

Die in den Kapiteln dargestellten Ergebnisse beruhen auf Angaben der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs, die im Rahmen der alljährlichen Marktbefragung erhoben werden. In dieser Befragung werden die Marktteilnehmer dazu aufgefordert, Fragestellungen zum Zugang und zur Diskriminierungsfreiheit subjektiv zu bewerten. Die Bewertungsskala erstreckt sich hierbei von „1 = sehr gut, kein Handlungsbedarf“ bis „5 = ungenügend, hoher Handlungsbedarf“. Obwohl die Beantwortung dieses speziellen Fragebogenteils den Unternehmen freigestellt ist, gibt eine Vielzahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Einschätzung zur aktuellen Marktsituation ab. Die veröffentlichten Ergebnisse spiegeln daher das Marktgeschehen wider und können demnach als repräsentativ angesehen werden. Insbesondere die Rangfolge gleichartiger Indikatoren in der Bewertung zeigt, in welchen Bereichen Probleme hauptsächlich gesehen werden.

Da die Unternehmen die Marktwahrnehmung meist aus aktueller Sicht bewerten, beziehen sich diese Ergebnisse zur Bewertung der Einflussfaktoren – abweichend von den übrigen Daten des Berichtsjahres – auf das Erhebungsjahr, in dem die Bundesnetzagentur die Daten von den Unternehmen erhalten hat (2019).

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Marktabgrenzung der Marktbeobachtung im Eisenbahnsektor.....	10
Abbildung 2: Entwicklung des realen BIP.....	12
Abbildung 3: Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr	13
Abbildung 4: Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr	13
Abbildung 5: Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt.....	13
Abbildung 6: Personalverfügbarkeit für EVU.....	14
Abbildung 7: Entwicklung der Bewertungen des Themenfeldes der Personalverfügbarkeit für EVU	15
Abbildung 8: Personalverfügbarkeit Betreiber der Schienenwege	15
Abbildung 9: Entwicklungen der Bewertungen des Themenfeldes der Personalverfügbarkeit Betreiber der Schienenwege	15
Abbildung 10: Zugelassene öffentliche EVU.....	18
Abbildung 11: Umsatzentwicklung im Eisenbahnmarkt.....	19
Abbildung 12: Entwicklung des Verkehrsaufkommens nach Art des Verkehrsdienstes	20
Abbildung 13: Entwicklung der Verkehrsleistung nach Art des Verkehrsdienstes	20
Abbildung 14: Entwicklung der mittleren Transport- und Reiseweiten.....	21
Abbildung 15: Entwicklung der Pünktlichkeit der DB Netz AG	22
Abbildung 16: Entwicklung der Pönalen/Strafzahlungen der EVU an die Aufgabenträger.....	23
Abbildung 17: Entwicklung der Rückerstattungen der EVU an die Fahrgäste	23
Abbildung 18: Entwicklung des Wettbewerbs nach Art des Verkehrsdienstes	24
Abbildung 19: Eigentumsverhältnisse von EVU	25
Abbildung 20: Entwicklung der Umsatzerlöse und der mittleren Zugbesetzung im SPNV	26
Abbildung 21: Entwicklung der Umsatzerlöse und der mittleren Zugbesetzung im SPFV	27
Abbildung 22: Entwicklung der Umsatzerlöse und der mittleren Frachtlast im SGV.....	28
Abbildung 23: Entwicklung der Umsatzerlöse und der mittleren Frachtlast im SGV der nicht- bundeseigenen Eisenbahnen.....	28
Abbildung 24: Entwicklung der Endkundenpreise.....	30
Abbildung 25: Bewertung der planmäßigen Baumaßnahmen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen	31
Abbildung 26: Bewertung der planmäßigen Baumaßnahmen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen	32
Abbildung 27: Entwicklung des Fahrzeugbestands angetriebener Fahrzeuge	35

Abbildung 28: Anteil der Zuschüsse der Aufgabenträger am Umsatz des SPNV	38
Abbildung 29: Entwicklung der Marktanteile bei der bestellten Betriebsleistung im SPNV	38
Abbildung 30: Abgeschlossene Verkehrsverträge und voraussichtlicher Abschluss von Verkehrsverträgen	39
Abbildung 31: Nicht wettbewerbliche und wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsverträgen der Aufgabenträger.....	39
Abbildung 32: Durchschnittliche Bieteranzahl bei wettbewerblich vergebenen Verkehrsverträgen durch die Aufgabenträger	39
Abbildung 33: Anteil der Vergabeverfahren im SPNV	40
Abbildung 34: Nicht wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsverträgen der Aufgabenträger an die EVU	40
Abbildung 35: Wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsverträgen der Aufgabenträger an die EVU.....	40
Abbildung 36: Anteil der vergebenen Zugkilometer aus den abgeschlossenen Verkehrsverträgen pro Jahr	41
Abbildung 37: Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustandes der Schienenwege durch die Aufgabenträger des SPNV	42
Abbildung 38: Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustandes von Personenbahnhöfen und Haltepunkten durch die Aufgabenträger des SPNV	43
Abbildung 39: Bewertung der Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen der EIU durch die Aufgabenträger.....	44
Abbildung 40: Bewertung der Entgeltsysteme der EIU durch die Aufgabenträger	44
Abbildung 41: Regionalisierungsmittel und SPNV-Umsätze bundeseigener Eisenbahninfrastrukturunternehmen	46
Abbildung 42: Entwicklung der Betriebsleistung und der Umsätze aus Trassenentgelten bei bundeseigenen Betreibern der Schienenwege	47
Abbildung 43: Entwicklung der Aufwendungen, der Betriebsleistung sowie des Umsatzes aus Trassenentgelten bei bundeseigenen Betreibern der Schienenwege	47
Abbildung 44: Entwicklung der Aufwendungen, der Stationshalte sowie des Umsatzes aus Stationsentgelten bei bundeseigenen Betreibern von Personenbahnhöfen.....	48
Abbildung 45: Entwicklung der Aufwendungen, der Betriebsleistung sowie des Umsatzes aus Trassenentgelten bei bundeseigenen Betreibern der Schienenwege in Bezug auf SPNV- Verkehre	48
Abbildung 46: Entwicklung der Aufwendungen, der Stationshalte sowie des Umsatzes aus Stationsentgelten bei bundeseigenen Betreibern von Personenbahnhöfen in Bezug auf SPNV-Verkehre	48
Abbildung 47: Entwicklung von SPNV-Trassen-Parametern.....	48
Abbildung 48: Entwicklung von SPNV-Stations-Parametern	49
Abbildung 49: Entwicklungen des Streckennetzes und Elektrifizierungsgrad des Streckennetzes	52

Abbildung 50: Umsatzentwicklung aus Nutzungsentgelten im Eisenbahninfrastrukturmarkt.....	53
Abbildung 51: Umsatz aus Trassenentgelten der deutschen Betreiber der Schienenwege nach Art des Verkehrsdienstes	53
Abbildung 52: Entwicklung der Betriebsleistung nach Verkehrsdiensten.....	54
Abbildung 53: Anteil der Betreiber der Schienenwege mit veröffentlichten Nutzungsbedingungen	55
Abbildung 54: Anteil der Betreiber der Schienenwege mit veröffentlichten Entgeltlisten	55
Abbildung 55: Einflussfaktoren im Eisenbahnmarkt	56
Abbildung 56: Bewertung des Zugangs zu Schienenwegen	57
Abbildung 57: Entwicklung der Bewertungen der Themenfelder Schienenwege	58
Abbildung 58: Bewertung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen	60
Abbildung 59: Entwicklungen der Bewertungen der Themenfelder Serviceeinrichtungen	60
Abbildung 60: Volumen von Instandhaltungsleistungen.....	61
Abbildung 61: Wartungseinrichtungen in Deutschland	62
Abbildung 62: Terminalstandorte in Deutschland	64
Abbildung 63: Bandbreite der mittleren Trassennutzungsentgelte	67
Abbildung 64: Entwicklung des mittleren Trassenentgelts der EIU mit Trassenpreisförderung im SGV ab zweitem Halbjahr 2018	67
Abbildung 65: Entwicklung des mittleren Trassenentgelts der EIU	68
Abbildung 66: Bandbreite der mittleren Stationsnutzungsentgelte	68
Abbildung 67: Entwicklung des mittleren Stationsnutzungsentgeltes der EIU.....	68
Abbildung 68: Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen der EIU	69
Abbildung 69: Entwicklung der Bewertungen der Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen der EIU	70
Abbildung 70: Preis-Leistungs-Verhältnis der EIU.....	70
Abbildung 71: Entwicklung der Bewertungen des Preis-Leistungs-Verhältnisses der EIU	71
Abbildung 72: Marktüberblick Betriebsergebnis der EVU im SPNV und SGV	74
Abbildung 73: Bandbreite der Betriebsergebnisse der EVU	75
Abbildung 74: Betriebsergebnis je Leistungseinheit nach Art des Verkehrsdienstes.....	76
Abbildung 75: Betriebsergebnis je Leistungseinheit der nicht-bundeseigenen EVU im SPNV und SGV	76
Abbildung 76: Umsatzrentabilität der EVU.....	77
Abbildung 77: Umsatzrentabilität der nicht-bundeseigenen EVU im SPNV und SGV	77
Abbildung 78: Anteil der Infrastrukturkosten am Umsatz der EVU nach Art des Verkehrsdienstes	78

Abbildung 79: Zusammensetzung der Infrastrukturkosten der EVU.....	79
Abbildung 80: Umsatz und Aufwendungen der nicht-bundeseigenen Betreiber der Schienenwege.....	80
Abbildung 81: Entwicklung Umsatz und Aufwand der nicht-bundeseigenen Betreiber von Serviceeinrichtungen	81
Abbildung 82: Bestandsnetz-Investitionen in Infrastruktur nach Eigen- und Fördermitteln.....	81
Abbildung 83: Neu- und Ausbau von Infrastruktur nach Eigen- und Fördermitteln.....	82
Abbildung 84: Fördermittelquellen investiver Maßnahmen	82
Abbildung 85: Übersicht der teilnehmenden Länder und Streckenlänge	84
Abbildung 86: Elektrifizierte Streckenlänge	85
Abbildung 87: Anteil Streckenlänge des beherrschenden Unternehmens	86
Abbildung 88: Verkehrsleistung.....	87
Abbildung 89: Trassenentgelte im SPV und SGV.....	88
Abbildung 90: Marktanteile im SPV und SGV.....	88
Abbildung 91: Infrastrukturausgaben und Anteil der Ausgaben für Wartung und Erneuerungen	90
Abbildung 92: Beschäftigte nach Altersgruppen und Ländern	92

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Aktiengesellschaft
BdS	Betreiber der Schienenwege
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BvSE	Betreiber von Serviceeinrichtungen
DB AG	Deutsche Bahn AG
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERA	European Union Agency for Railways/Europäische Eisenbahnagentur
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
IRG-Rail	Independent Regulator's Group-Rail/Zusammenschluss unabhängiger Eisenbahnregulierer in Europa
km	Kilometer
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
Mio.	Millionen
Mrd.	Milliarde/n
NBS	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
NE	nicht-bundeseigen
NE-EIU	nicht-bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen
NE-EVU	nicht-bundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen

NVR	National Vehicle Register/nationales Fahrzeugeinstellungsregister
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
Pkm	Personenkilometer
Pbf	Personenbahnhof
RegG	Regionalisierungsgesetz
RMMS	Rail Market Monitoring Scheme/Marktbeobachtung der europäischen Ebene
SGV	Schienengüterverkehr
SNB	Schienennetz-Benutzungsbedingungen
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
sV	sonstiger Verkehr
t	Tonnen
tkm	Tonnenkilometer
Trkm	Trassenkilometer
VKM	Vehicle Keeper Marking

Impressum

Herausgeber

Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

Tulpenfeld 4

53113 Bonn

Bezugsquelle | Ansprechpartner

Dr. Axel Müller

Tulpenfeld 4

53113 Bonn

axel.mueller@bnetza.de

www.bundesnetzagentur.de

Tel. +49 228 14-7020

Fax +49 228 14-6700

Stand

Dezember 2019

Druck

MKL Druck GmbH & Co. KG

Bildnachweis

123rf.com, Prasit Rodphan (Titelbild), Bundesnetzagentur (S. 37), flixtrain (S. 73), gettyimages.com (übrige)

Text

Referat 702 – Ökonomische Grundsätze der Eisenbahnregulierung, Marktbeobachtung, Statistik