



Bundesnetzagentur

Marktuntersuchung Eisenbahnen 2020



Marktuntersuchung Eisenbahnen 2020

Januar 2021

Auftrag der Bundesnetzagentur

Die Bundesnetzagentur analysiert regelmäßig die Entwicklungen auf dem Eisenbahnmarkt. Dies trägt dazu bei, Diskriminierungspotenziale rechtzeitig zu erkennen und den Wettbewerb zu stärken.

In der „Marktuntersuchung Eisenbahnen“ werden statistische Daten und deren Analysen veröffentlicht, welche über die Struktur und die Entwicklung des Eisenbahnsektors informieren. Für das Berichtsjahr 2019 hat die Bundesnetzagentur etwa 1.000 Marktteilnehmer angeschrieben. Neue Fragestellungen betrafen unter anderem Angaben zur Beauftragung von Betriebs- und Verkehrsleistung. Betreiber von Häfen wurden gebeten, nähere Angaben (u. a. Umsatz) zu ihren Hafenstandorten zu geben. Zur Abschätzung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie wurden rund 100 Marktteilnehmer um Informationen zu verkehrlichen und wirtschaftlichen Kennziffern im ersten Halbjahr 2020 gebeten.

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

**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

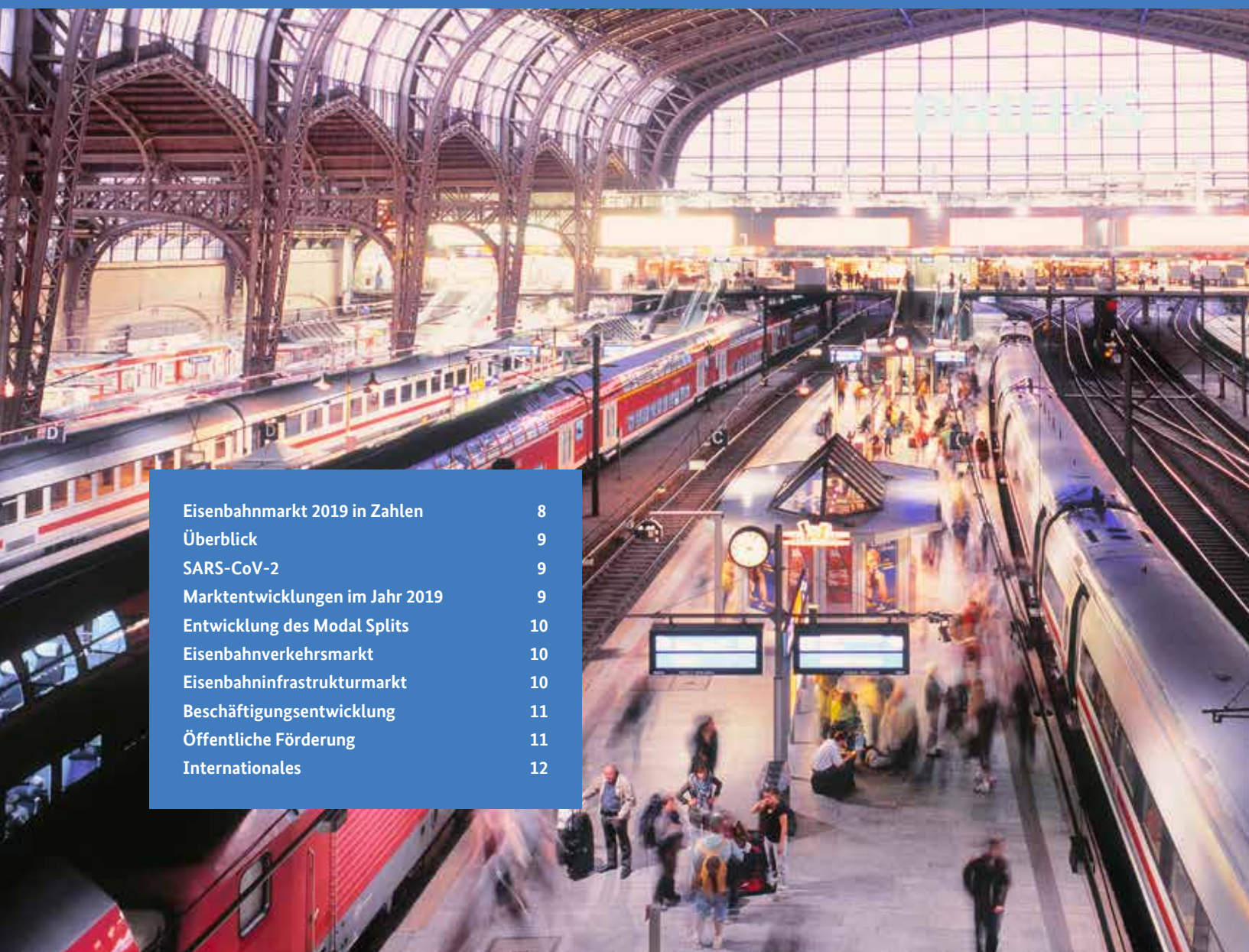
Überblick.....	7
Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Eisenbahnmarkt 2020.....	13
1. Eisenbahnverkehrsmarkt	23
1.1 Eisenbahnverkehrsunternehmen.....	24
1.1.1 Marktentwicklung.....	24
1.1.2 Verkehrsleistung.....	24
1.1.3 Allgemeine Wettbewerbsentwicklung	26
1.1.4 Eigentumsverhältnisse von Eisenbahnverkehrsunternehmen.....	27
1.1.5 Transport- und Reiseweiten im Schienenverkehr.....	29
1.1.6 Verkehrsaufkommen	30
1.1.7 Pünktlichkeit im Eisenbahnverkehr.....	31
1.2 Ressourcen von Eisenbahnverkehrsunternehmen.....	31
1.2.1 Personal im Eisenbahnverkehrsmarkt	31
1.2.2 Fahrzeugbestand.....	36
1.3 Wirtschaftliche Situation der Eisenbahnverkehrsunternehmen	38
1.3.1 Umsatz im Eisenbahnverkehrsmarkt.....	38
1.3.2 Spezifischer Umsatz und Auslastung	38
1.3.3 Endkundenpreise	41
1.3.4 Ergebnissituation der Eisenbahnverkehrsunternehmen	43
1.3.5 Spezifisches Betriebsergebnis.....	44
1.3.6 Umsatzrentabilität der EVU	46
1.3.7 Anteil der Infrastrukturkosten am Umsatz.....	47
1.3.8 Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr.....	49
1.3.9 Pönalen/Strafzahlungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen an die Aufgabenträger.....	49
1.3.10 Rückerstattungen an die Fahrgäste.....	50
1.4 Bestellter Schienenpersonennahverkehr.....	50
1.4.1 Entwicklung der Erlössituation im SPNV	50
1.4.2 Entwicklung der bestellten Betriebsleistung.....	51
1.4.3 Abschluss von Verkehrsverträgen (2019 vergebene Verkehre)	51
1.4.4 Fahrzeugfinanzierung im SPNV	53
1.4.5 Personal der Aufgabenträger	53
1.4.6 Infrastrukturentgelte des SPNV	53
1.4.7 Einflussfaktoren auf die Gestaltung des Regionalverkehrsmarktes	59
1.4.8 Kommentare der Aufgabenträger.....	61
1.5 Endkundenbefragung im Personenverkehr	62
2. Eisenbahninfrastruktur: Schienenwege.....	65
2.1 Betreiber der Schienenwege	66
2.1.1 Anzahl Betreiber der Schienenwege	66
2.1.2 Betriebsleistung.....	66
2.2 Ressourcen der Betreiber der Schienenwege	66
2.2.1 Streckennetz	66

2.2.2	Personal bei Betreibern der Schienenwege	68
2.3	Zugang zu Schienenwegen.....	71
2.3.1	Nutzungsbedingungen für Schienenwege.....	71
2.3.2	Einschätzung des Zugangs durch Zugangsberechtigte.....	72
2.4	Entgelte für Schienenwege	76
2.4.1	Höhe und Entwicklung der Trassenentgelte	76
2.4.2	Entgeltlisten	78
2.4.3	Einschätzung der Entgelte durch Zugangsberechtigte	78
2.5	Wirtschaftliche Situation der Betreiber der Schienenwege	79
2.5.1	Umsatz der Betreiber der Schienenwege	79
2.5.2	Förderung der Betreiber der Schienenwege.....	80
2.5.3	Finanzierung von Investitionen.....	80
2.5.4	Ergebnissituation der bundeseigenen und nicht-bundeseigenen Betreiber der Schienenwege.....	81
3.	Eisenbahninfrastruktur: Serviceeinrichtungen	83
3.1	Betreiber von Serviceeinrichtungen	84
3.1.1	Anzahl Betreiber von Serviceeinrichtungen.....	84
3.1.2	Arten und Anzahl von Serviceeinrichtungen.....	84
3.2	Ressourcen der Betreiber von Serviceeinrichtungen.....	84
3.2.1	Personalentwicklung bei Betreibern von Serviceeinrichtungen.....	84
3.3	Wirtschaftliche Situation der Betreiber von Serviceeinrichtungen	84
3.3.1	Umsatz bei Betreibern von Serviceeinrichtungen	84
3.3.2	Fördermöglichkeiten für Betreiber von Serviceeinrichtungen.....	85
3.3.3	Ergebnissituation der bundeseigenen und nicht-bundeseigenen Betreiber von Serviceeinrichtungen	86
3.4	Betrachtung ausgewählter Serviceeinrichtungen.....	86
3.4.1	Wartungseinrichtungen.....	86
3.4.2	Umschlagseinrichtungen (Güter- und KV-Terminals)	89
3.4.3	Häfen mit Schieneninfrastruktur.....	91
3.5	Zugang zu Serviceeinrichtungen	93
3.5.1	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen.....	93
3.5.2	Einschätzung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen.....	93
3.6	Entgelte für Serviceeinrichtungen	96
3.6.1	Höhe und Entwicklung der Stationsentgelte	96
3.6.2	Entgeltlisten für Serviceeinrichtungen	98
3.6.3	Einschätzung der Entgelte durch Zugangsberechtigte	98
3.6.4	Einschätzung der Entgeltsysteme für Bahnstrom durch Zugangsberechtigte	100
4.	Internationale Marktbeobachtung	101
4.1	IRG-Rail Market Monitoring.....	102
4.2	Rail Market Monitoring Scheme der Europäischen Kommission	107

Hintergrund der Marktuntersuchung.....	109
Anhang	114
Abbildungsverzeichnis.....	117
Abkürzungsverzeichnis	122
Impressum.....	125

Überblick

Das Jahr 2019 war ein weiteres erfolgreiches Jahr für die Eisenbahn; Betriebs- und Verkehrsleistung stiegen weiter an und der Markt konnte einen neuen Umsatzrekord verzeichnen. Im Jahr 2020 beendete die COVID-19-Pandemie diesen Trend.



Eisenbahnmarkt 2019 in Zahlen	8
Überblick	9
SARS-CoV-2	9
Marktentwicklungen im Jahr 2019	9
Entwicklung des Modal Splits	10
Eisenbahnverkehrsmarkt	10
Eisenbahninfrastrukturmarkt	10
Beschäftigungsentwicklung	11
Öffentliche Förderung	11
Internationales	12

Eisenbahnmarkt 2019 in Zahlen

Umsatz der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Veränderung 2018/2019

Gesamt	22,0 Mrd. Euro
SGV	5,7 Mrd. Euro
SPFV	5,0 Mrd. Euro
SPNV	11,3 Mrd. Euro

↑
→
↑
↑

Umsatz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Veränderung 2018/2019

Gesamt	6,8 Mrd. Euro
Trassenentgelte	5,4 Mrd. Euro
Stationsentgelte	0,9 Mrd. Euro
Sonstige Entgelte	0,5 Mrd. Euro

↑
↑
→
↑

Betriebsleistung der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Veränderung 2018/2019

Gesamt	1.122 Mrd. Trkm
SGV	253 Mrd. Trkm
SPFV	148 Mrd. Trkm
SPNV	708 Mrd. Trkm
Sonstiger Verkehr	13 Mrd. Trkm

↑
↓
↑
↑
↑

Verkehrsleistung der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Veränderung 2018/2019

SGV	129 Mrd. tkm
SPFV	45 Mrd. Pkm
SPNV	58 Mrd. Pkm

↓
↑
↑

Marktanteile der Wettbewerber an der Verkehrsleistung

Veränderung 2018/2019

SGV	54 Prozent
SPFV	4 Prozent
SPNV	28 Prozent

↑
↑
↑

Beschäftigung

Veränderung 2018/2019

Gesamt	167.000 Beschäftigte
EIU	80.000 Beschäftigte
EVU, nur Triebfahrzeugführer/-innen	31.000 Beschäftigte
EVU, restliche Mitarbeiter/-innen	56.000 Beschäftigte

↑
↑
↑
↑

Überblick

SARS-CoV-2

Die Bundesnetzagentur hat im Jahr 2020 bei rund 100 Eisenbahnunternehmen eine Sonderhebung zur Verkehrsentwicklung und den wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den deutschen Eisenbahnmarkt durchgeführt. Hierbei zeigte sich ein starker Einbruch insbesondere im Personenverkehr. Eine Szenarioanalyse ergab, dass die wirtschaftlichen Verluste aufgrund der Pandemie für die Eisenbahnunternehmen im Jahr 2020 insgesamt mehr als 2,5 Mrd. Euro betragen dürften.

Dieser Thematik ist ein gesonderter Abschnitt (Seite 14 ff.) gewidmet.

Marktentwicklungen im Jahr 2019

Makroökonomisches Umfeld

Im Jahr 2019 setzte die deutsche Wirtschaft ihren positiven Wachstumstrend fort. Das reale Bruttoinlandsprodukt Deutschlands hat im Vergleich zu 2018 um 0,6 Prozent zugenommen. Nachdem der Zuwachs seit 2016 stetig anstieg, ist allerdings eine Abnahme der Wachstumsrate seit 2018 deutlich erkennbar.

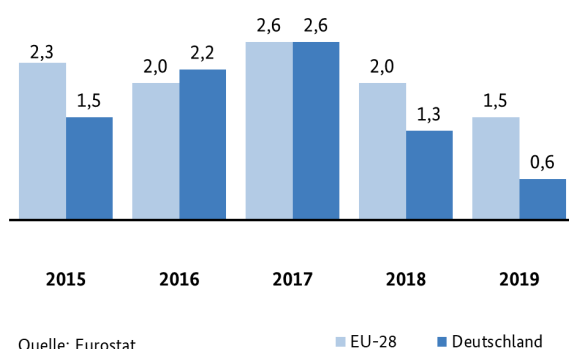


Abbildung 1: Entwicklung des realen Bruttoinlandsprodukts (2015-2019; Steigerung gegenüber dem Vorjahr in Prozent)

In den 28 Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU28) zeigte sich in der Vergangenheit eine ähnliche Entwicklung. Seit dem Jahr 2015 erhöhte sich das Wirtschaftswachstum deutlich und erreichte im Jahr 2017 ein Wachstum von 2,6 Prozent. Im Jahr 2019 sinkt der Zuwachs jedoch wieder auf 1,5 Prozent.

Entwicklung des Modal Splits

Die Entwicklung des Modal-Split-Anteils des Binnenschiffgüterverkehrs zeigte im Jahr 2019 eine Trendumkehr. Er wuchs erstmals seit vielen Jahren im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 Prozentpunkte auf 7,4 Prozent an. Der Anteil des Straßengüterverkehrs sank demgegenüber um 0,3 Prozentpunkte erstmalig im Vergleichszeitraum. Der Schienengüterverkehr verlor im Vergleich zum Vorjahr rund 0,2 Prozentpunkte. Sein Modal-Split-Anteil von 18,8 Prozent liegt in der Nähe um das mehrjährige Mittel von ca. 19 Prozent.

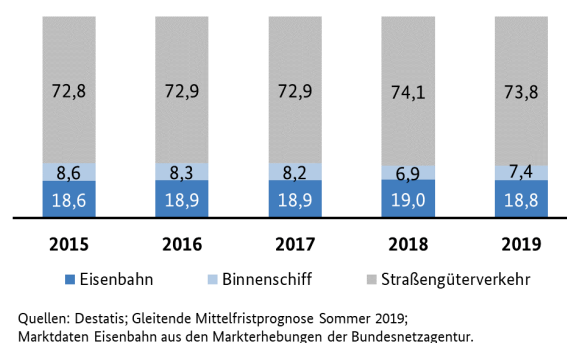


Abbildung 2: Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr (2015-2019; Anteile in Prozent)

Im Vergleich zum Vorjahr sind die Marktanteile der einzelnen Verkehrsträger im Personenverkehr an der gesamten Beförderungsleistung weitgehend stabil geblieben. Lediglich der ÖPNV gab 0,2 Prozentpunkte an den Schienenpersonenverkehr ab.

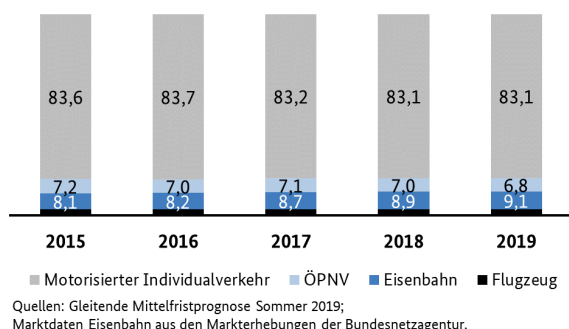


Abbildung 3: Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr (2015-2019; Anteile in Prozent)

Eisenbahnverkehrsmarkt

Im Jahr 2019 waren insgesamt 332 Eisenbahnverkehrsunternehmen aktiv am Markt tätig. Während sich der Großteil der Marktteilnehmer auf die Märkte des Güterverkehrs sowie Personennahverkehrs konzentriert, ist die Anzahl der Wettbewerber im Personenfernverkehr nach wie vor gering.

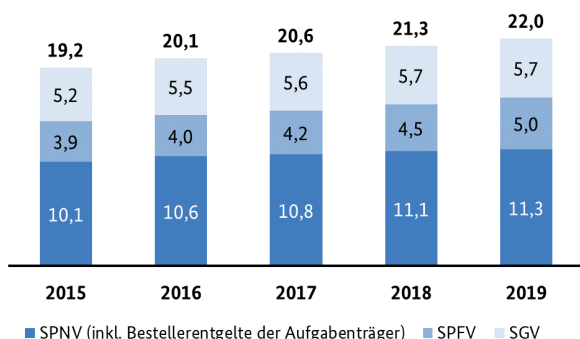


Abbildung 4: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt (2015-2019; in Mrd. Euro)

Bei den Umsatzzahlen zeigt sich im Jahr 2019 ein weiterhin ungebrochener positiver Wachstumstrend im Eisenbahnverkehrsmarkt. So stieg der Gesamtumsatz in 2019 im Vergleich zum Vorjahr um etwa 0,7 Mrd. Euro. Als Wachstumstreiber erwiesen sich insbesondere der Personennah- und der Personenfernverkehr.

Die Reise- und Transportreichweiten wuchsen über fast alle Verkehrsdienste kontinuierlich an. Die Pünktlichkeit als Qualitätsmerkmal ist hingegen dienstübergreifend von einem leicht abfallenden Trend gekennzeichnet.

Die Wettbewerbssituation im deutschen Eisenverkehrsbahnmarkt hat sich im Vergleich zum Vorjahr nicht wesentlich verändert. Insgesamt ist eine leichte Zunahme des Wettbewerbs zu beobachten.

Eisenbahninfrastrukturmarkt

An der Markterhebung nahmen insgesamt 138 Betreiber der Schienenwege und 615 Betreiber von Serviceeinrichtungen teil.

Der Umsatz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen wuchs im Jahr 2019 erneut an. Mit insgesamt 1,122 Mrd. Trassenkilometern wurde bei den Betreibern der Schienenwege in 2019 wiederholt eine neue Höchstmarke erreicht. Die Anteile der Nutzer der Schieneninfrastruktur bleiben dabei weiterhin relativ konstant. Mehr als die Hälfte der Trassenkilometer wurden von SPNV-Unternehmen gefahren, während der Anteil des SGV weniger als ein Viertel und der SPFV weniger als zehn Prozent betrug.

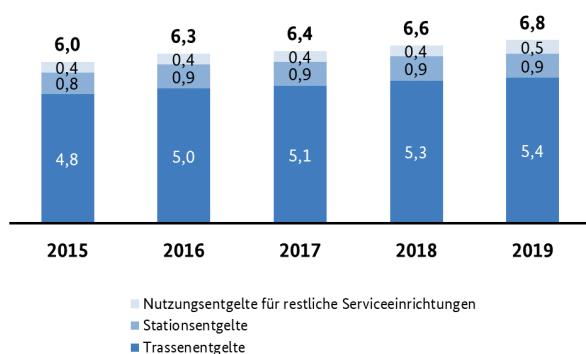


Abbildung 5: Umsatzentwicklung aus Nutzungsentgelten im Eisenbahninfrastrukturmarkt (2015-2019; in Mrd. Euro)

Beschäftigungsentwicklung

Die Anzahl der im Eisenbahnsektor beschäftigten Mitarbeiter steigt seit 2014 (gemessen nach Vollzeitäquivalenten¹) an. Im Jahr 2019 ist eine deutliche Zunahme der Beschäftigung, insbesondere bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu verzeichnen. Insgesamt waren in 2019 im Eisenbahnmarkt ca. 167.000 Vollzeitstellen besetzt. Dies entspricht einem Zuwachs von mehr als vier Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

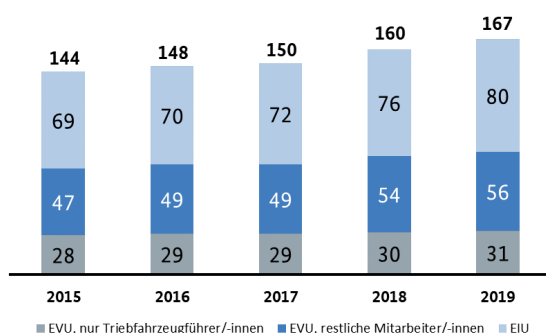


Abbildung 6: Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt (2015-2019; Vollzeitäquivalente in Tausend)

Die befragten Eisenbahnunternehmen beurteilten die Personalsituation in vielen Bereichen weiterhin als kritisch. Hier sind bisher keine Verbesserungen gegenüber den Vorjahren feststellbar.

Öffentliche Förderung

Die Förderung von Trassenpreisen im Eisenbahnverkehr konzentriert sich auf den Güterverkehr. Mit der entsprechenden Förderung sollen maßgeblich Anreize zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des SGV gegenüber der intermodalen Konkurrenz geschaffen werden. Im Berichtsjahr 2019 wurde erstmalig eine Förderung für das gesamte Kalenderjahr ausgezahlt. Dennoch hat es im Jahr 2019 einen Rückgang der Betriebsleistung im Schienengüterverkehr um etwa acht Prozent gegenüber 2018 gegeben.

Zur Förderung von Betreibern der Schienenwege sind im Berichtsjahr 2019 verschiedene Instrumente in teilweise unterschiedlicher Ausprägung zur Anwendung gekommen: die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II für bundeseigene Unternehmen und das Klimapakett der Bundesregierung für bundeseigene und nicht-bundeseigene Unternehmen. Insgesamt haben die befragten Betreiber der Schienenwege im Berichtsjahr 2019 über 3,9 Mrd. Euro öffentliche Fördermittel für Investitionen in das Bestandsnetz erhalten.

Für Betreiber von Serviceeinrichtungen besteht unter anderem die Möglichkeit der Förderung nach der KV-Förderrichtlinie. Zudem können ab Dezember 2020 Fördermittel über eine anteilige Finanzierung der Entgelte in Serviceeinrichtungen des Schienengüterverkehrs mit dem

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

Schwerpunkt Einzelwagenverkehr in Anspruch genommen werden.

Internationales

Für das europaweite Monitoring des Eisenbahnmarktes im Rahmen von IRG-Rail haben 30 Länder ihre Marktdaten für 2019 bereitgestellt. Das Streckennetz dieser Länder umfasst 230 Tausend Kilometer und ist durchschnittlich zu 55 Prozent elektrifiziert. In 18 Ländern liegt das Eisenbahnnetz im Monopoleigentum nur eines Unternehmens, meist der ehemaligen Staatsbahn. Die Betriebsleistung auf dem europäischen Eisenbahnnetz stieg von 2018 auf 2019 leicht an und lag bei 4,6 Milliarden Trassenkilometern. Die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr erreichte 2019 mit knapp 500 Milliarden Personenkilometern einen neuen Höchststand, während im Schienengüterverkehr nach mehreren Wachstumsjahren ein Rückgang auf 455 Milliarden Nettotonnenkilometern zu verzeichnen war.

Die Entwicklung der Trassenentgelte zeigt für den Schienengüterverkehr einen deutlichen Rückgang auf durchschnittlich 2,31 Euro pro Trassenkilometer, welcher maßgeblich durch die Trassenpreisförderung in Deutschland, aber auch durch Absenkungen in anderen Ländern getrieben wird. Im Schienenpersonenverkehr stieg hingegen das durchschnittliche Trassenentgelt, wie schon in den Vorjahren, weiter an und liegt für 2019 bei 4,36 Euro pro Trassenkilometer. Die Marktanteile im Schienenpersonenverkehr blieben in 2019 stabil mit 23 Prozent Wettbewerberanteil. Im Schienengüterverkehr konnten die Wettbewerber ihren Marktanteil auf 48 Prozent ausbauen.

Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Eisenbahnmarkt 2020

Die Pandemie hat den Eisenbahnmarkt fest im Griff – vor allem der Personenverkehr ist stark betroffen.

Einführung	14
Sondererhebung	14
Szenario-Analyse	20



Einführung

Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie strahlen auf den Eisenbahnmarkt in Deutschland aus. Von der Bundesnetzagentur wurde daher für das erste Halbjahr 2020 eine Sondererhebung durchgeführt, um zeitnah eine Abschätzung der verkehrlichen Entwicklungen und wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Betreiber der Schienenwege infolge der COVID-19-Pandemie für das Jahr 2020 vornehmen zu können. Basis waren bei der Bundesnetzagentur aus Markterhebungen vorliegende Daten und Presseveröffentlichungen. Für die Entwicklungen im zweiten Halbjahr wurden drei Szenarien gebildet.

Sondererhebung

Ende August 2020 hat die Bundesnetzagentur eine Sondererhebung zum Thema „Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Eisenbahnmarkt“ initiiert. In einem COVID-19-Sonderfragebogen wurden etwa 100 ausgewählte, nach Einschätzung der Bundesnetzagentur für den Eisenbahnmarkt grundsätzlich repräsentative Eisenbahnunternehmen nach den Auswirkungen von COVID-19 befragt. Für den Zeitraum Januar bis Juni 2020 wurden die Kennzahlen Verkehrsleistung, Betriebsleistung sowie Umsatz und Aufwand abgefragt. Vergleichsbasis für die nachfolgend dargestellten Ergebnisse sind jeweils die Durchschnittswerte des Jahres 2019.

Ereignisse im Überblick

	Ereignis
Jan 20	Meldung erster COVID-19-Fall
Feb 20	RKI-Risikobewertung von COVID-19 als "mäßig"
Mrz 20	RKI-Risikobewertung von COVID-19 als "sehr hoch"
Mrz 20	Weltweite Reisewarnung des Auswärtigen Amtes
Mrz 20	Maßnahmen zur Eindämmung auf nationaler Ebene (Beschränkung sozialer Kontakte usw.)
Mai 20	Teilweise Aufhebung der Kontaktbeschränkungen
Jun 20	Teilweise Aufhebung der Reisebeschränkungen

Eigene Darstellung nach VDAB e. V., Auswärtiges Amt

Abbildung 7: Ereignisse der COVID-19-Pandemie im Jahr 2020 (Quellen: VDAB e. V. und Auswärtiges Amt)

Nach vergleichsweise stabilen Sommermonaten erfolgten ab Oktober/November 2020 erneut Reise- und Kontaktbeschränkungen.

Betreiber der Schienenwege

Laut der befragten Unternehmen war COVID-19 bedingt ein starker Rückgang der Betriebsleistung im April 2020 zu verzeichnen. Hierauf folgte in den Monaten Mai und Juni eine Erholung der Betriebsleistung. Mit einer durchschnittlichen Reduktion der Betriebsleistung von etwa sieben Prozent verzeichnete der Fernverkehr die größten Einschnitte. Demgegenüber reduzierte sich die Betriebsleistung im Güterverkehr um fünf Prozent.

Insgesamt lagen damit Leistungs- und Umsatzrückgang bei den Betreibern der Schienenwege im ersten Halbjahr bei rund fünf Prozent. Aufgrund dieses, gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen, vergleichsweise geringen Rückganges konnte keine signifikante Reduzierung des Aufwandes festgestellt werden. Im Gegenteil, es war ein Anstieg der Aufwendungen von etwa zehn Prozent zu verzeichnen. Einige Betreiber der Schienenwege haben die geringere Nachfrage somit genutzt, um verstärkt Baumaßnahmen durchzuführen.

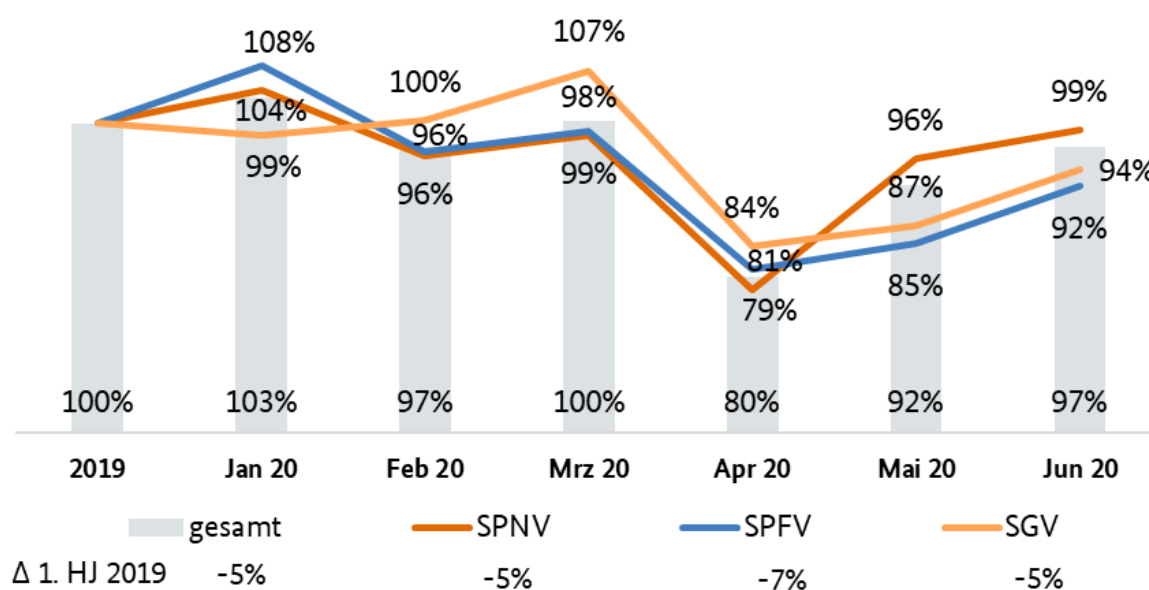


Abbildung 8: Entwicklung der Betriebsleistung im Rahmen der COVID-19-Pandemie (Zeitraum Januar bis Juni 2020; Veränderungen in Prozent; indexiert 2019 = 100)

Schienenpersonennahverkehr

Die Verkehrsleistung reduzierte sich nach Angaben der befragten Unternehmen des Schienenpersonennahverkehrs im ersten Halbjahr um ca. 36 Prozent. Den Tiefpunkt stellte der Monat April mit im Vergleich zum Vorjahresdurchschnitt geringen 27 Prozent der Personenkilometer des Vorjahres dar. Die Zugkilometer verringerten sich dabei lediglich auf ca. 80 Prozent. In den Monaten Mai und Juni trat eine Verbesserung der angesprochenen Kennzahlen ein. Diese Entwicklung gilt für nahezu alle EVU im SPNV, es ist hier kein Unterschied zwischen bundeseigenen und nichtbundeseigenen Unternehmen zu erkennen.

Die Kurven der Umsätze und Aufwendungen entwickelten sich weitgehend angelehnt an die Verkehrsleistung - diese sanken jedoch in deutlich geringerem Ausmaß. Grund hierfür sind einerseits die weiterhin fließenden Zahlungen der Aufgabenträger. Zum zweiten stabilisieren die Einnahmen aus Zeit- und Dauerkarten das Umsatzniveau. Aufgrund der verringerten Betriebsleistungen gelang den Unternehmen, in den Monaten März bis Mai auch eine leichte Aufwandsreduktion. Der erhöhte Aufwand im Juni lässt sich auf die Bildung von Drohverlustrückstellungen bei einem bedeutendem EVU zurückführen.

Aus den Angaben der Befragten lässt sich für das erste Halbjahr 2020 eine Unterdeckung aufgrund der Pandemie in Höhe von etwas über 300 Mio. Euro bei den EVU im SPNV in Deutschland abschätzen.

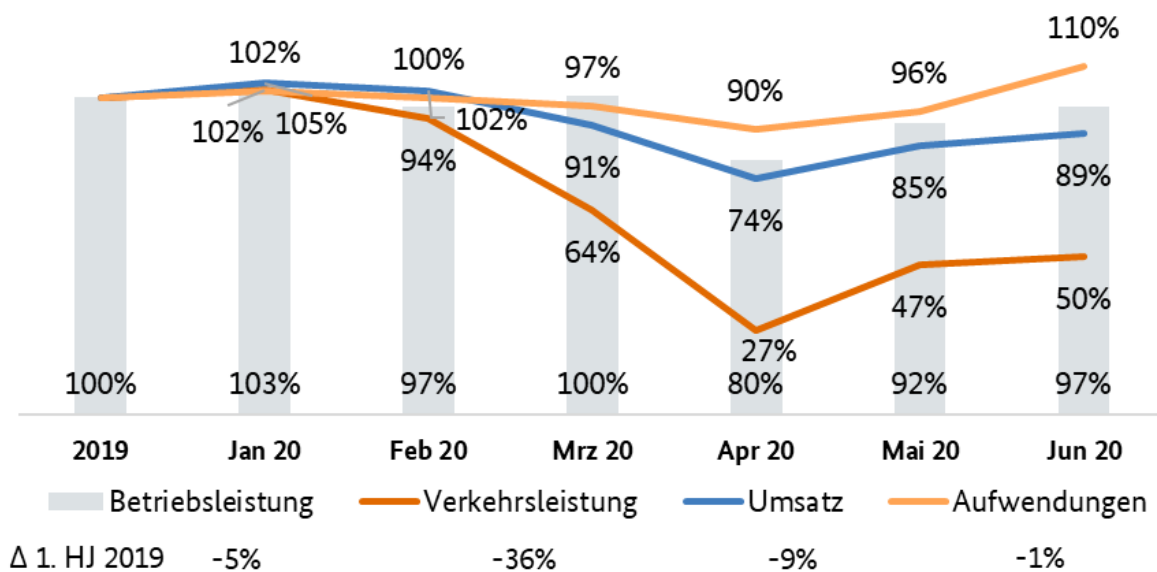


Abbildung 9: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen im Schienenpersonennahverkehr im Rahmen der COVID-19-Pandemie (Zeitraum Januar bis Juni 2020; Veränderungen in Prozent; indexiert 2019 = 100)

Schienenpersonenfernverkehr

Im Schienenpersonenfernverkehr gingen die Verkehrsleistungen und verbundenen Umsätze am drastischsten zurück. Im ersten Halbjahr betrug der Rückgang der Verkehrsleistung rund 47 Prozent, der SPFV halbierte sich fast damit. Die Umsätze reduzierten sich um 39 Prozent.

Die Aufwendungen der befragten Unternehmen sanken dabei nur wenig. Der Grund hierfür ist, dass speziell DB Fernverkehr sein Angebot an Zugkilometern weitgehend aufrecht erhielt. Dies führt für das erste Halbjahr 2020 zu hohen Verlusten infolge der Pandemie. Aus den Angaben der Befragten lässt sich eine Höhe von über 800 Mio. Euro abschätzen.

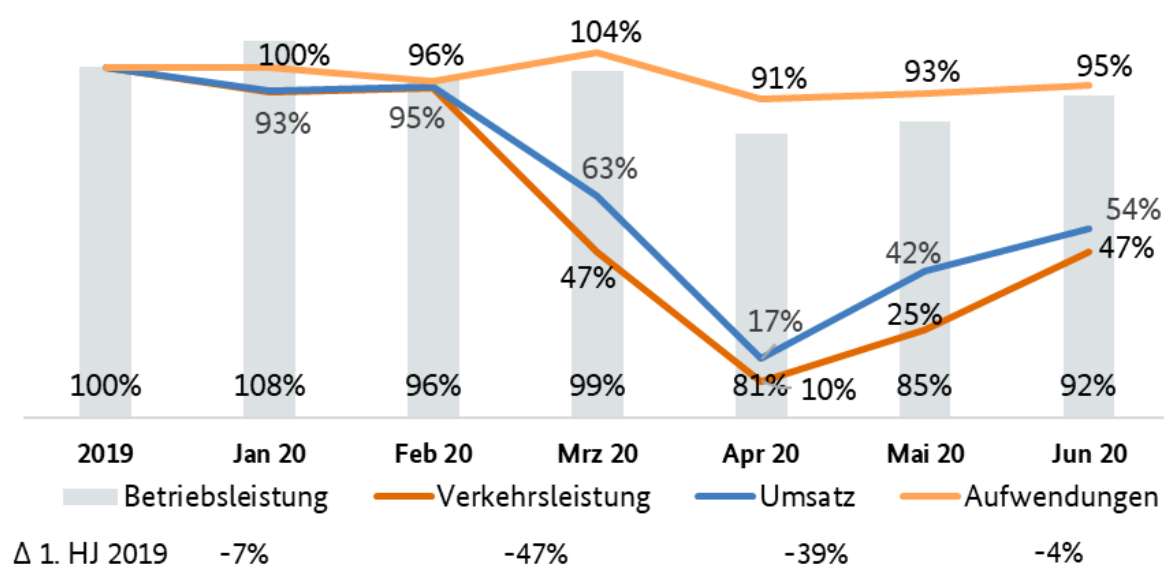


Abbildung 10: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen im Schienenpersonenfernverkehr im Rahmen der COVID-19-Pandemie (Zeitraum Januar bis Juni 2020; Veränderungen in Prozent; indexiert 2019 = 100)

Im Gegensatz zu DB Fernverkehr haben die nicht-bundeseigenen Schienenfernverkehrsunternehmen (u. a. Flixtrain, Thalys) ihren Betrieb ab Mitte März fast komplett eingestellt und bis Juni nur wenige Angebote wieder aufgenommen. Entsprechend sanken bei ihnen Verkehrsleistung und Umsätze im April auf nahezu Null.

Gleichzeitig gelang es den Unternehmen, die Aufwendungen in einem deutlichen, wenn auch etwas geringeren, Ausmaß zu senken. Der durch Corona bedingte Verlust dürfte für das erste Halbjahr 2020 bei den nichtbundeseigenen SPfV-Unternehmen dennoch bei über 10 Mio. Euro liegen.

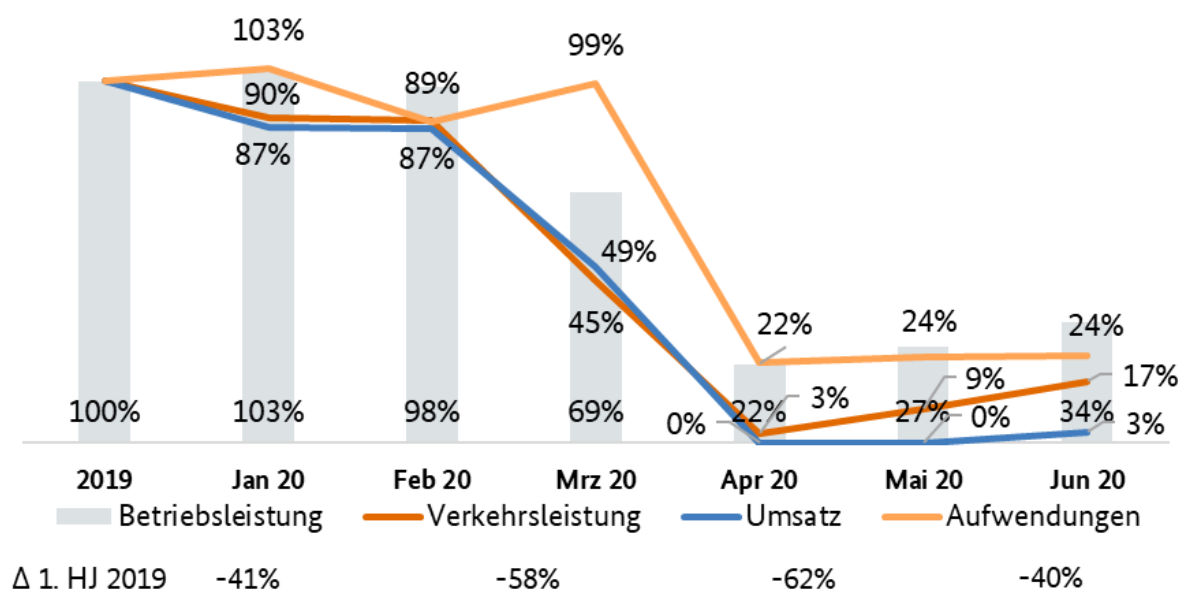


Abbildung 11: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen der nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonenfernverkehr im Rahmen der COVID-19-Pandemie (Zeitraum Januar bis Juni 2020, Veränderungen in Prozent; indexiert 2019 = 100)

Schienengüterverkehr

Im Vergleich der Verkehrsdienste kam der Schienengüterverkehr bislang am besten durch die Pandemie. Sowohl Verkehrsleistung als auch Umsatz und Aufwendungen zeigten im ersten Halbjahr 2020 einen vergleichsweise geringen Rückgang von jeweils neun bzw. zehn Prozent. Der Rückgang in den Monaten April bis Juni war vor allem auf Produktionseinschränkungen in bestimmten Industriezweigen (z. B. Automobilindustrie) zurückzuführen.

Für den Rückgang beim Umsatz in den Wintermonaten Januar und Februar spielen saisonale Effekte eine Rolle, z. B. weniger Verkehre von Baustoffzügen.

Feststellen lässt sich, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen im SGV, ihre Aufwendungen bei reduzierten Verkehren ebenfalls deutlich verringern konnten. Die verbleibende Differenz kann als pandemiebedingter Verlust eingeordnet werden. Dieser liegt für das erste Halbjahr 2020 für die Eisenbahnverkehrsunternehmen im SGV in Deutschland in einer Größenordnung von rund 130 Mio. Euro, wobei sowohl die bundeseigenen als auch die nichtbundeseigenen EVU hiervon betroffen waren.

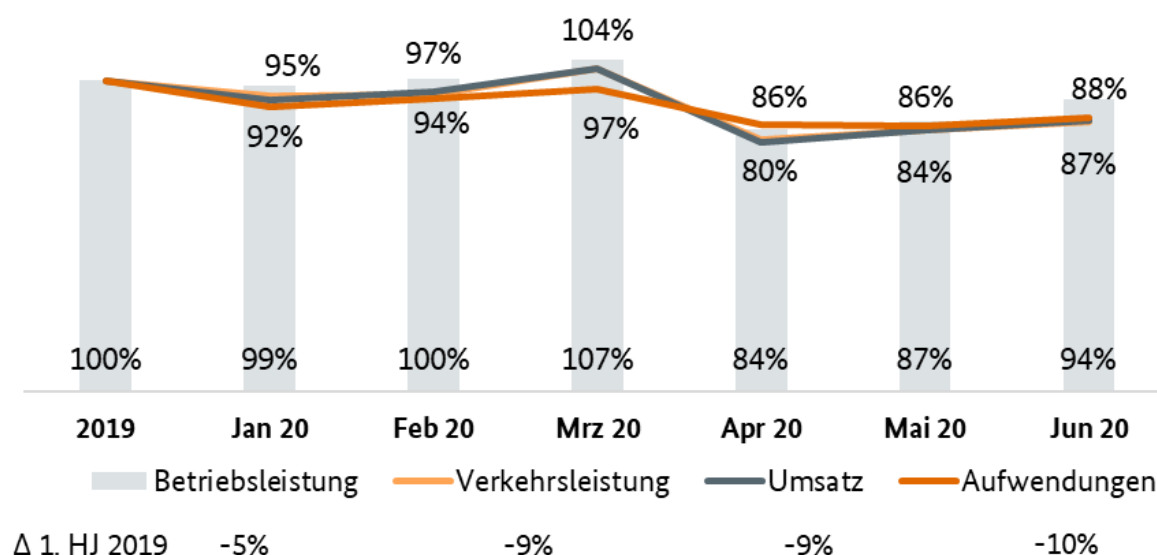


Abbildung 12: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen im Schienengüterverkehr im Rahmen der COVID-19-Pandemie (Zeitraum Januar bis Juni 2020; Veränderungen in Prozent; indexiert 2019 = 100)

Szenario-Analyse

Für eine Abschätzung der verkehrlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen im Gesamtjahr 2020 wurden Szenarien gebildet, die vor allem mögliche verschiedene Entwicklungen im zweiten Halbjahr abbilden sollen.

Als Datengrundlage dienen Informationen aus der aktuellen Markterhebung sowie der COVID-19-Sondererhebung der Bundesnetzagentur und derzeit öffentlich verfügbarer Daten aus der Presse, Geschäftsberichten und der Genesis-Datenbank des Statistischen Bundesamtes.

Die Analyse betrachtet drei mögliche Szenarien mit unterschiedlichen Wachstumsraten im zweiten Halbjahr:

- **Base Case:** Basis-Szenario mit moderatem Wachstum
- **Best Case:** Günstigste Entwicklung mit hohem Wachstum
- **Worst Case:** Ungünstigste Entwicklung mit sehr geringem Wachstum

Der durch die Pandemie verursachte wirtschaftliche Schaden für den deutschen Eisenbahnmarkt wird in Summe auf mehr als 2,5 Mrd. Euro für das Jahr 2020 geschätzt. Hiervon entfallen auf Unternehmen des Schienenpersonenfernverkehrs etwa 58 Prozent, auf Unternehmen des Schienenpersonennahverkehrs rund 27 Prozent, auf Unternehmen des Schienengüterverkehrs rund zehn Prozent und etwa fünf Prozent auf Betreiber von Schienenwegen.

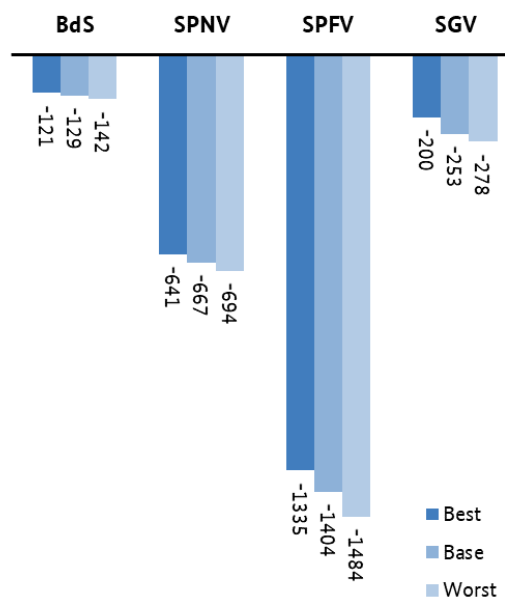


Abbildung 13: Ergebnisentwicklung für das Jahr 2020 (in Millionen Euro)

Betreiber der Schienenwege

Die wirtschaftlichen Auswirkungen für die Betreiber der Schienenwege (BdS) resultieren hauptsächlich aus den Rückgängen der Betriebsleistung der Eisenbahnverkehrsunternehmen und den damit verbundenen Einnahmen aus Trassenentgelten. Im ersten Halbjahr gingen die Einnahmen aus Trassenentgelten um ca. fünf Prozent gegenüber 2019 zurück.

Im zweiten Halbjahr ist in jedem Fall mit einem geringeren Rückgang zu rechnen, da nur noch sehr wenige Zugkilometer nicht gefahren wurden. Dies gilt selbst für die Monate November und Dezember, da sowohl die Aufgabenträger ihre Bestellungen, noch DB Fernverkehr die Betriebsleistungen, in nennenswertem Umfang reduzierten. Insgesamt wird daher die pandemiebedingte wirtschaftliche Belastung für die Betreiber der Schienenwege im Jahr 2020 auf ca. 120 bis 145 Mio. Euro geschätzt.

Schienenpersonennahverkehr

Im zweiten Halbjahr 2020 hat sich die Verkehrsleistung im SPNV stabilisiert, es waren keine so starken Einbrüche wie im April zu verzeichnen. Geschätzt wird die Verkehrsleistung in 2020 gesamt bei etwa einem Drittel des Vorjahres liegen.

Für die zweite Hälfte des Jahres liegen keine Informationen über größere Abbestellungen im SPNV vor, so dass davon ausgegangen werden kann, dass die Betriebsleistung nahe 100 Prozent liegt. Dennoch entstehen für die EVU weiterhin Umsatzverluste, insbesondere in Netto- oder Brutto-Anreizverträgen. Für den SPNV-Gesamtmarkt schätzt die Bundesnetzagentur für das Kalenderjahr 2020 die wirtschaftlichen Einbußen der EVU auf eine Größenordnung von 640 bis 700 Mio. Euro.

Schienenpersonenfernverkehr

Der Schienenpersonenfernverkehr ist der von der Pandemie am stärksten getroffene Verkehrsdienst. Trotz einer Erholung der Fahrgastzahlen im Sommer dürfte der Rückgang der Verkehrsleistung im SPFV bei mehr als 40 Prozent liegen. Die nichtbundeseigenen EVU im SPFV haben ihr Angebot ab November erneut reduziert bzw. eingestellt, DB Fernverkehr jedoch hat seine Betriebsleistung sogar ausgeweitet. Die geringere Auslastung der Züge führt entsprechend zu einem Ergebnisrückgang. Für das Gesamtjahr 2020 wird daher ein wirtschaftlicher Schaden in Höhe von 1,3 bis 1,5 Mrd. Euro für die EVU des SPFV erwartet.

Schienengüterverkehr

Verantwortlich für den Großteil der erwarteten Verluste infolge der Pandemie ist der Rückgang der Verkehrsleistung in den Monaten April und Mai. Im zweiten Halbjahr 2020 hat sich der Schienengüterverkehr weitgehend stabilisiert, so dass hier die Verkehrsleistungen nur noch geringfügig unter denen des Vorjahres lagen. Die pandemiebedingten Verluste der EVU dürften zwischen ca. 200 bis 280 Mio. Euro im Gesamtjahr 2020 des Schienengüterverkehrs betragen. Zu beachten ist allerdings, dass die EVU des Schienengüterverkehrs bereits in den Vorjahren in Summe Verluste erwirtschafteten, welche nun durch die pandemiebedingten Verluste noch verstärkt werden.

1. Eisenbahnverkehrsmarkt

Die Anzahl der aktiven Unternehmen auf dem Eisenbahnverkehrsmarkt ist konstant. Der erzielte Umsatz steigt moderat von Jahr zu Jahr. Die erbrachten Verkehrsleistungen im Personenverkehr sind im Jahr 2019 angestiegen. Die wirtschaftliche Situation der Unternehmen verschlechterte sich.



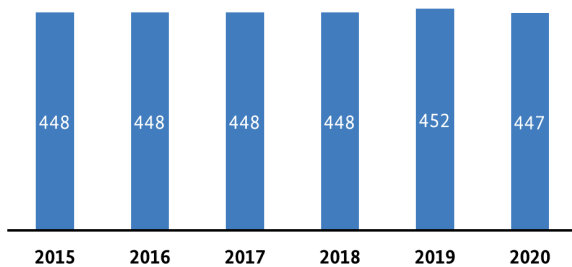
Eisenbahnverkehrsunternehmen	24
Ressourcen der Eisenbahnverkehrsunternehmen	30
Wirtschaftliche Situation der Eisenbahnverkehrsunternehmen	38
Bestellter Schienenpersonennahverkehr	51
Endkundenbefragung im Personenverkehr	62

1. Eisenbahnverkehrsmarkt

1.1 Eisenbahnverkehrsunternehmen

1.1.1 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 die Anzahl in den Jahren 2015 bis 2018 stabil. Von 2018 bis 2019 war ein leichter Anstieg zu verzeichnen und von 2019 bis 2020 gab es einen leichten Rückgang der zugelassenen öffentlichen EVU in Deutschland. Im Oktober 2020 verfügten 447 Eisenbahnverkehrsunternehmen über eine Genehmigung zur Erbringung von öffentlichen Eisenbahnverkehrsleistungen.



Quelle: Eisenbahn-Bundesamt (EBA); Stand 10/2020

Abbildung 14: Zugelassene öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen (2015-2020; Anzahl Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland)

Aus der jährlichen Markterhebung der Bundesnetzagentur geht hervor, dass insgesamt über 332 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.

173 Eisenbahnverkehrsunternehmen waren im kommerziellen Schienengüterverkehr aktiv. 126 Eisenbahnverkehrsunternehmen erbrachten Leistungen im Schienenpersonennahverkehr.

Vergleichsweise gering blieb die Anzahl der im Schienenpersonenfernverkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Hier erbringen rund 30 Eisenbahnverkehrsunternehmen einen geringen Anteil der Verkehrsleistung. Der Großteil der Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr wird durch die Deutsche Bahn, Flixtrain, die ÖBB und Thalys erbracht.

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

1.1.2 Verkehrsleistung

Im Schienenpersonennahverkehr gab es eine Zunahme der Verkehrsleistung von 57 Mrd. auf 58 Mrd. Personenkilometer.

Im Schienenpersonenfernverkehr nahm die Verkehrsleistung, wie bereits in den Vorjahren zu und stieg von 43 Mrd. auf 45 Mrd. Personenkilometer an.

Im Schienengüterverkehr gab es einen leichten Rückgang der Verkehrsleistung von 130 auf 129 Mrd. Tonnenkilometer.

Die Daten aus der Marktbeobachtung der Bundesnetzagentur zur Verkehrsleistung und zum Verkehrsaufkommen im Schienengüterverkehr wichen in den letzten Jahren teilweise signifikant von den vom Statistischen Bundesamt ausgewiesenen Kennzahlen ab.

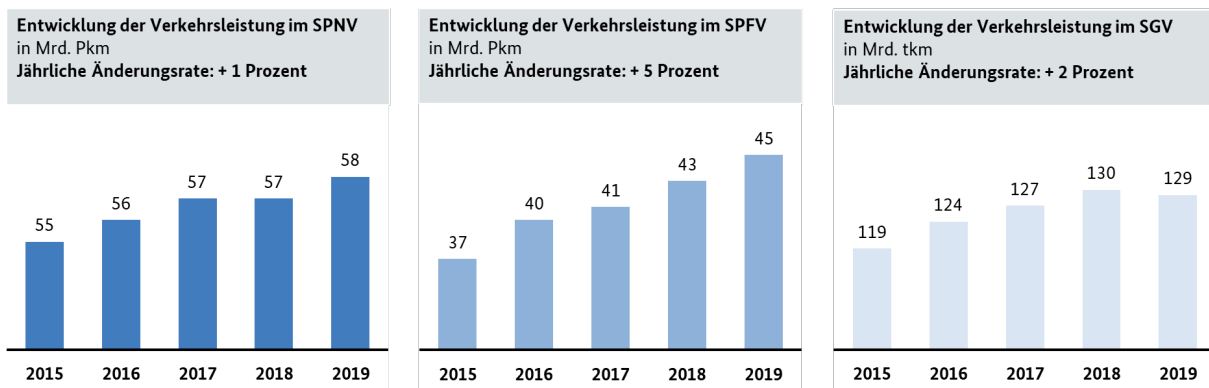


Abbildung 15: Entwicklung der Verkehrsleistung nach Art des Verkehrsdienstes (2015-2019; in Mrd. Pkm/tkm)

Das Statistische Bundesamt hat im Mai und im Oktober 2020 eine Datenkorrektur der Verkehrsleistung der Jahre 2016, 2017 und 2018 vorgenommen. Auch die Bundesnetzagentur veröffentlicht in dieser Marktuntersuchung für die Jahre vor 2019 korrigierte Werte.

Hintergrund der Korrekturen waren fehlerhafte Meldungen eines großen Eisenbahnverkehrsunternehmens. Nach den Korrekturen weisen beide Behörden für die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr im Jahr 2018 in Deutschland jeweils 130 Mrd. Tonnenkilometer aus.

1.1.3 Allgemeine Wettbewerbsentwicklung

Die nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen haben im Jahr 2019 ihren Marktanteil im Schienengüterverkehr weiter gesteigert. Sie erbrachten 54 Prozent der Verkehrsleistungen. Von 2015 bis 2019 nahm der Anteil um zwölf Prozentpunkte zu.

Auch im Schienenpersonenverkehr konnten die nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Marktanteile steigern.

Im Schienenpersonennahverkehr beträgt der Marktanteil der Wettbewerber an der Verkehrsleistung 28 Prozent und nahm wieder zu, nachdem er von 2017 auf 2018 leicht zurückgegangen war. Angesichts anstehender Übergaben von SPNV-Netzen wird sich dieser Trend voraussichtlich in den kommenden Jahren fortsetzen.

Im Schienenpersonenfernverkehr ist ein Wettbewerb erstmals spürbar. Insbesondere Flixtrain und die ÖBB haben weitere Verkehre aufgenommen. Somit lag der Marktanteil der nicht-bundeseigenen EVU im SPFV im Jahr 2019 bei rund vier Prozent. Es bleibt zu hoffen, dass dieser beginnende Wettbewerb aufgrund der COVID-19-Pandemie nicht dauerhaft geschwächt wird, insbesondere vor dem Hintergrund der weitgehenden Einstellung von Nachtzügen, Charterverkehren und des Flixtrain-Angebots.

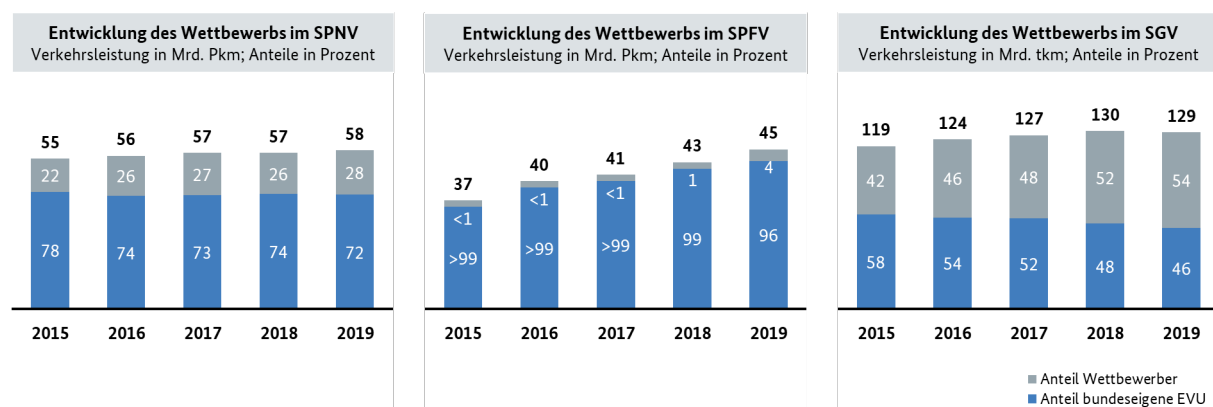


Abbildung 16: Entwicklung des Wettbewerbs nach Art des Verkehrsdienstes (2015-2019; Verkehrsleistung in Mrd. Pkm/tkm und Anteile nach Pkm/tkm in Prozent)

1.1.4 Eigentumsverhältnisse von Eisenbahnverkehrsunternehmen

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

Schienenpersonennahverkehr

Ohne die bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen ist der Wettbewerberanteil im Schienenpersonennahverkehr auf die drei Eigentümergruppen Länder und Kommunen (23 Prozent), privat kontrollierte Unternehmen (33 Prozent) sowie Tochterunternehmen ausländischer Staatsbahnen (44 Prozent) aufgeteilt. Diese Werte haben sich im Vergleich zum Berichtsjahr 2018 nur um wenige Prozentpunkte verändert.

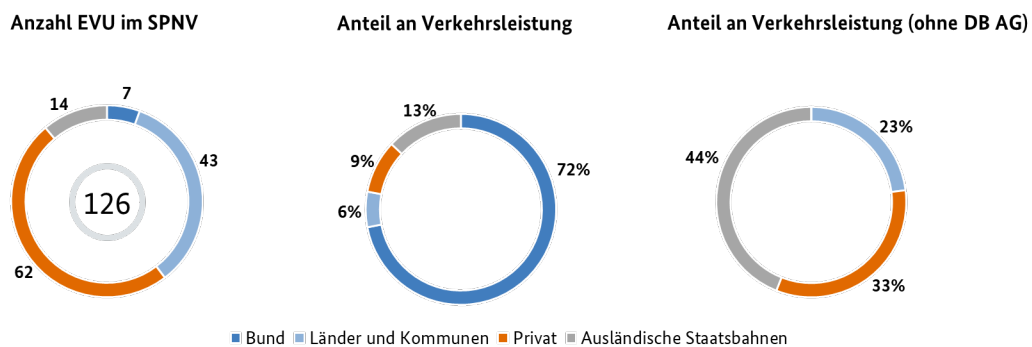


Abbildung 17: Eigentumsverhältnisse von EVU im SPNV (2019; Anzahl/Anteil an Verkehrsleistung in Prozent)

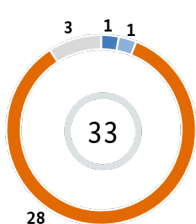
Schienenpersonenfernverkehr

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen der Deutschen Bahn AG dominieren nach wie vor bei der Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr. Bei den Wettbewerbern erbringen die Bahnen im Staatseigentum (v. a. ÖBB, Thalys) knapp 2/3 der Verkehrsleistungen, rund 1/3 erbringen private Bahnen.

Schienengüterverkehr

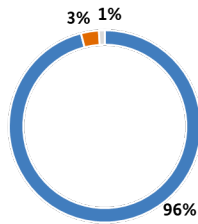
Im Schienengüterverkehr spielen die von Ländern und Kommunen kontrollierten Eisenbahnverkehrsunternehmen mit neun Prozent der erbrachten Verkehrsleistung der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen eine geringere Rolle als im SPNV. Ausländische Staatsbahnen erreichen 35 Prozent, privat geführte Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Deutschland liegen bei 43 Prozent. 13 Prozent entfallen auf private ausländische EVU.

Anzahl EVU im SPFV



■ Bund ■ Länder und Kommunen ■ Privat ■ Ausländische Staatsbahnen

Anteil an Verkehrsleistung



Anteil an Verkehrsleistung (ohne DB AG)

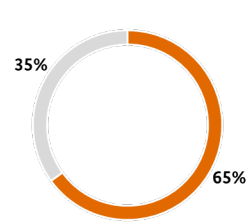
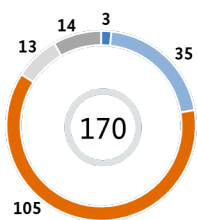


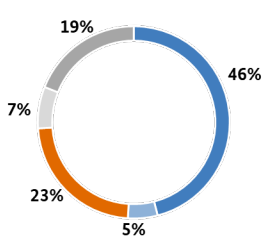
Abbildung 18: Eigentumsverhältnisse von EVU im SPFV (2019; Anzahl/Anteil an Verkehrsleistung in Prozent)

Anzahl EVU im SGV



■ Bund ■ Länder und Kommunen ■ Privat ■ Ausländische EVU ■ Ausländische Staatsbahnen

Anteil an Verkehrsleistung



Anteil an Verkehrsleistung (ohne DB AG)

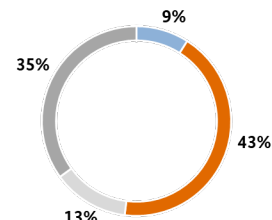


Abbildung 19: Eigentumsverhältnisse von EVU im SGV (2019; Anzahl/Anteil an Verkehrsleistung in Prozent)

1.1.5 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 betrug die mittlere Reiseweite 20 km, nachdem sie in den Vorjahren konstant bei 21 km gelegen hatte.

Im Schienenpersonenfernverkehr stieg die mittlere Reiseweite erneut an. Sie erhöhte sich von 290 auf 301 km. Der Anstieg bestätigt den Trend der Vorjahre.

Im Schienengüterverkehr ging die mittlere Transportweite leicht von 314 auf 313 km zurück.

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.

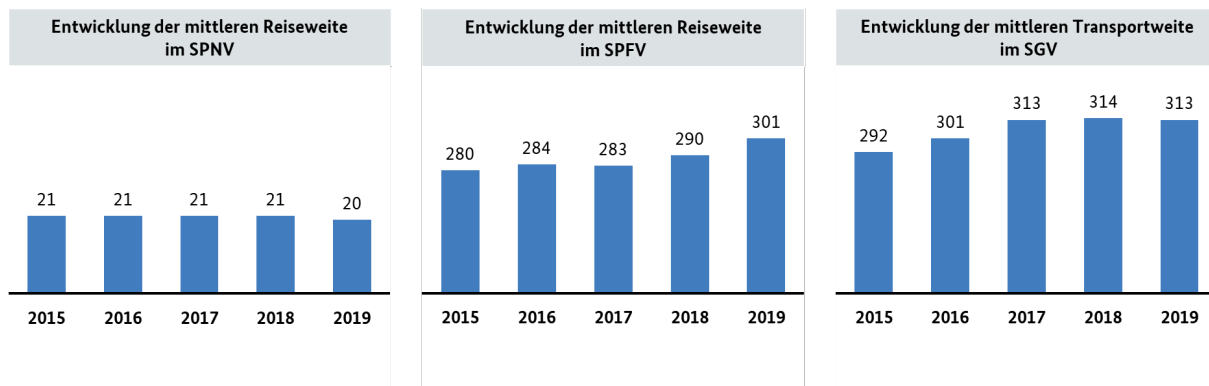


Abbildung 20: Entwicklung der mittleren Transport- und Reiseweiten (2015-2019; in km)

1.1.6 Verkehrsaufkommen

Im Jahr 2019 stieg das Verkehrsaufkommen im Schienenpersonenverkehr auf neue Höchstwerte an, während im Schienengüterverkehr ein Rückgang zu verzeichnen war.

Im Schienenpersonennahverkehr wurden mit über 2,86 Mrd. Fahrgästen mehr Fahrgäste befördert als im Jahr 2018.

Im Schienenpersonenfernverkehr wurden etwa 151 Mio. Fahrgäste befördert, was einen weiteren Anstieg gegenüber dem Jahr 2018 bedeutete.

Im Schienengüterverkehr sank das Verkehrsaufkommen von 413 Mio. auf 411 Mio. Tonnen. Dies bedeutet zum Vorjahr 2018 einen Rückgang um etwa 1,5 Prozent.

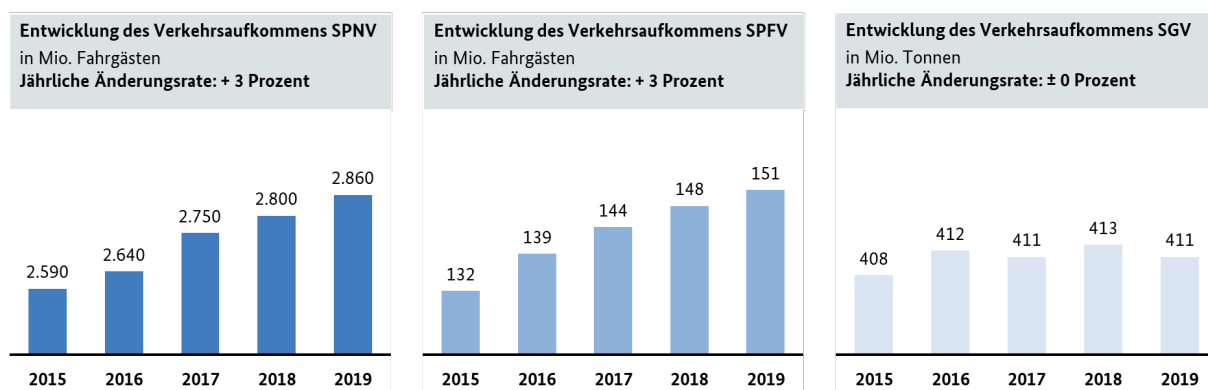


Abbildung 21: Entwicklung des Verkehrsaufkommens nach Art des Verkehrsdienstes (2015-2019; in Mio. Fahrgästen/in Mio. Tonnen Fracht)

1.1.7 Pünktlichkeit im Eisenbahnverkehr

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 Schienenpersonennahverkehr im Berichtsjahr 2019 etwa 17 Prozent. Somit waren etwa 83 Prozent der Züge pünktlich. Seit dem Jahr 2016 ist eine Verschlechterung der Pünktlichkeit festzustellen.

Im Schienenpersonenfernverkehr waren im Berichtsjahr 2019 etwa 66 Prozent der Züge pünktlich gewesen. Seit dem Jahr 2017 ist dieser Wert rückläufig.

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.

Über alle Verkehrsdienste war das Pünktlichkeitsniveau im Jahr 2019 somit das schlechteste seit Beginn der Erhebungen der Bundesnetzagentur, wie die Abbildung zeigt. Dieses zeigt sich u. a. an einer Verdreifachung der totalen

Zugausfälle und einer Verfünffachung von Teilausfällen im SPNV. Im SPFV gab es im Jahr 2019 siebenmal häufiger Totalausfälle und dreimal häufiger Teilausfälle bei Zügen als im Jahr 2018.

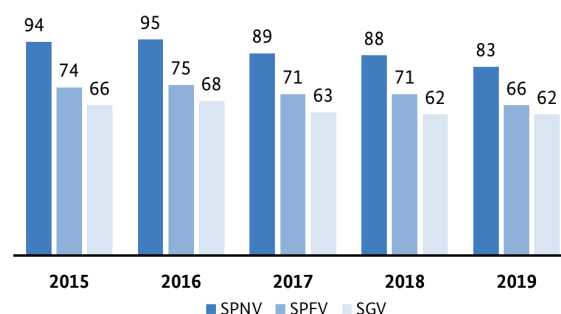


Abbildung 22: Entwicklung der Pünktlichkeit der DB Netz AG (2015-2019; Anteile in Prozent)

1.2 Ressourcen von Eisenbahnverkehrsunternehmen

1.2.1 Personal im Eisenbahnverkehrsmarkt

Personalentwicklung

Die Anzahl der im Eisenbahnsektor beschäftigten Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen steigt seit 2014 an, nachdem sie bis zum Jahr 2010 kontinuierlich rückläufig war. Im Jahr 2019 ist eine deutliche Zunahme der Beschäftigung zu verzeichnen.

Bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen waren im Jahr 2019 etwa 87.000 Personen (gemessen in Vollzeitäquivalenten³), davon etwa 31.000 Triebfahrzeugführer/Triebfahrzeugführerinnen beschäftigt.

Etwa 18 Prozent der in 2019 bei den EVU beschäftigten Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen waren

² Diese Pünktlichkeitsgrenzen sind in der Europäischen Durchführungsverordnung 2015/1100 normiert. Die Betreiber der Schienenwege nehmen in Deutschland in ihren Veröffentlichungen jedoch abweichende Auswertungen vor.

So liegt die Grenze bei der DB Netz AG bei rund 6 Min. bzw. 16 Min.

³ Teilzeitstellen werden entsprechend der geleisteten Arbeitsstunden als Anteil einer Vollzeitstelle erfasst.

weiblich. Unter den Triebfahrzeugführern/Triebfahrzeugführerinnen liegt die Quote der Mitarbeiterinnen jedoch bei lediglich vier Prozent.

Knapp die Hälfte der 87.000 Stellen ist beim Schienenpersonennahverkehr zu verorten. Von den dort zugordneten 40.000 Stellen entfallen 20.000 etwa die Hälfte auf Triebfahrzeugführer/Triebfahrzeugführerinnen und ebenfalls 20.000 auf die weiteren Tätigkeitsfelder.

Deutlich weniger Stellen – etwa 19.000 (davon knapp 3.000 Triebfahrzeugführer/Triebfahrzeugführerinnen) – sind beim Schienenpersonenfernverkehr anzusiedeln. Im Verhältnis zum Schienenpersonennahverkehr liegt der Anteil der Triebfahrzeugführer/Triebfahrzeugführerinnen am gesamten Personalbestand im SPFV mit circa einem Sechstel deutlich niedriger als im SPNV. Dies leitet sich primär von der etwa um den Faktor 5 geringeren gefahrenen jährlichen Betriebsleistung ab.

Der Schienengüterverkehr deckt die verbleibenden 28.000 Stellen (davon 8.000 Triebfahrzeugführer/Triebfahrzeugführerinnen) ab.

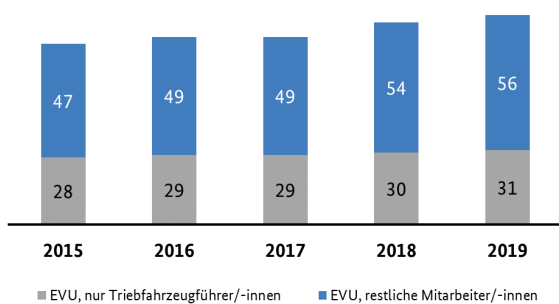


Abbildung 23: Personalentwicklung im Eisenbahnmarkt bei Eisenbahnverkehrsunternehmen (2015-2019; Vollzeitäquivalente in Tausend)

Im Jahr 2019 arbeiteten insgesamt 12 Prozent der EVU-Mitarbeiter/EVU-Mitarbeiterinnen in Teilzeit. Gegenüber 2015, als deren Quote noch bei acht

Prozent lag, entspricht dies einem relativen Zuwachs von 50 Prozent.

Die Ausbildungsquote (Anteil der Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen in Ausbildung) hat sich zwischen 2015 und 2019 nicht wesentlich geändert und liegt weiterhin bei ca. fünf Prozent.

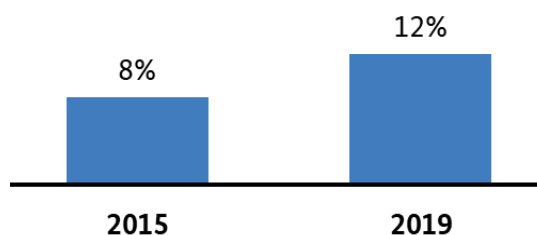


Abbildung 24: Anzahl der Teilzeitstellen bei Eisenbahnverkehrsunternehmen (2015 und 2019; Anteile in Prozent)

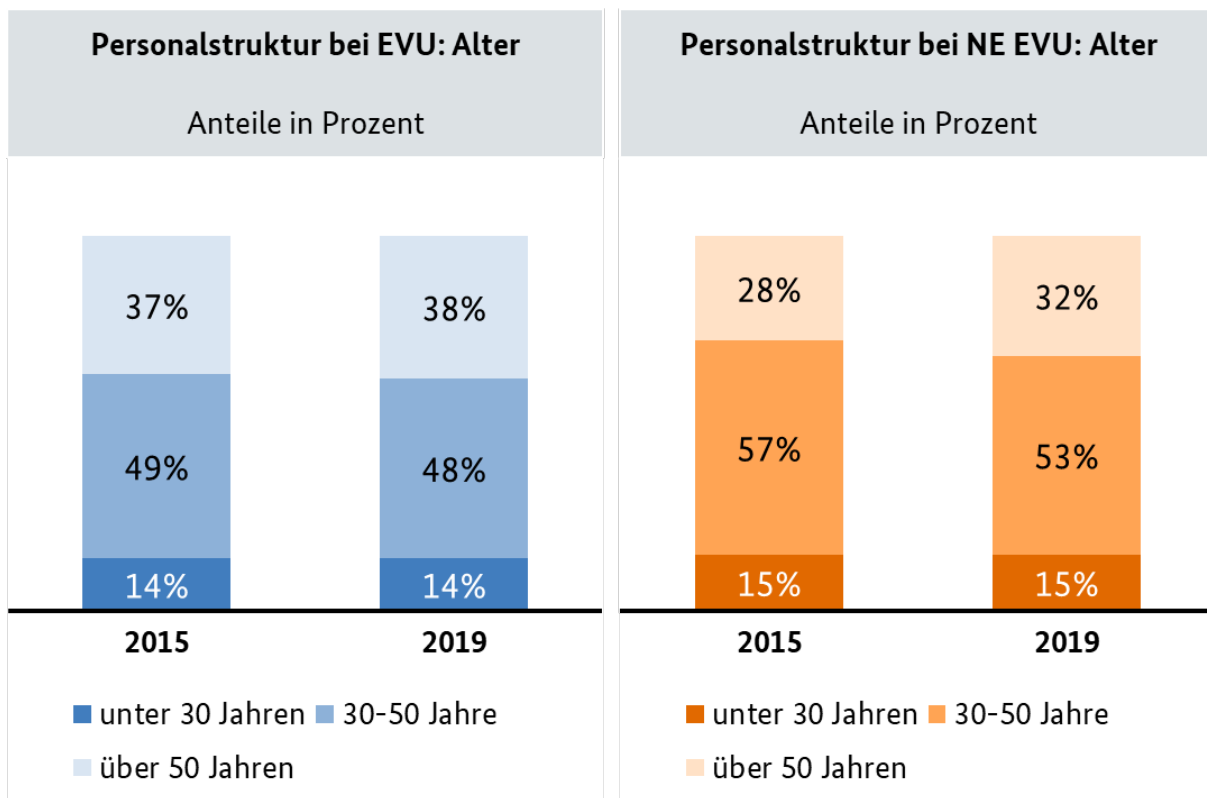


Abbildung 25: Personalstruktur bei Eisenbahnverkehrsunternehmen, unterteilt nach Alter (2015 und 2019; Anteile in Prozent)

Generell hat der Anteil der älteren Beschäftigten in den letzten Jahren zugenommen, besonders stark bei den Triebfahrzeugführern/Triebfahrzeugführerinnen. Hier ist der Anteil der über 50-jährigen Mitarbeitern/Mitarbeiterinnen zwischen 2015 und 2019 von 34 auf 44 Prozent angestiegen, und der Anteil der unter 30-jährigen von 11 auf 10 Prozent gesunken. Diese Entwicklung zeigt sich auch, wenn nur die nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen betrachtet werden. Allerdings liegt der Anteil der über 50-jährigen Triebfahrzeugführern/Triebfahrzeugführerinnen mit knapp einem Drittel deutlich niedriger.

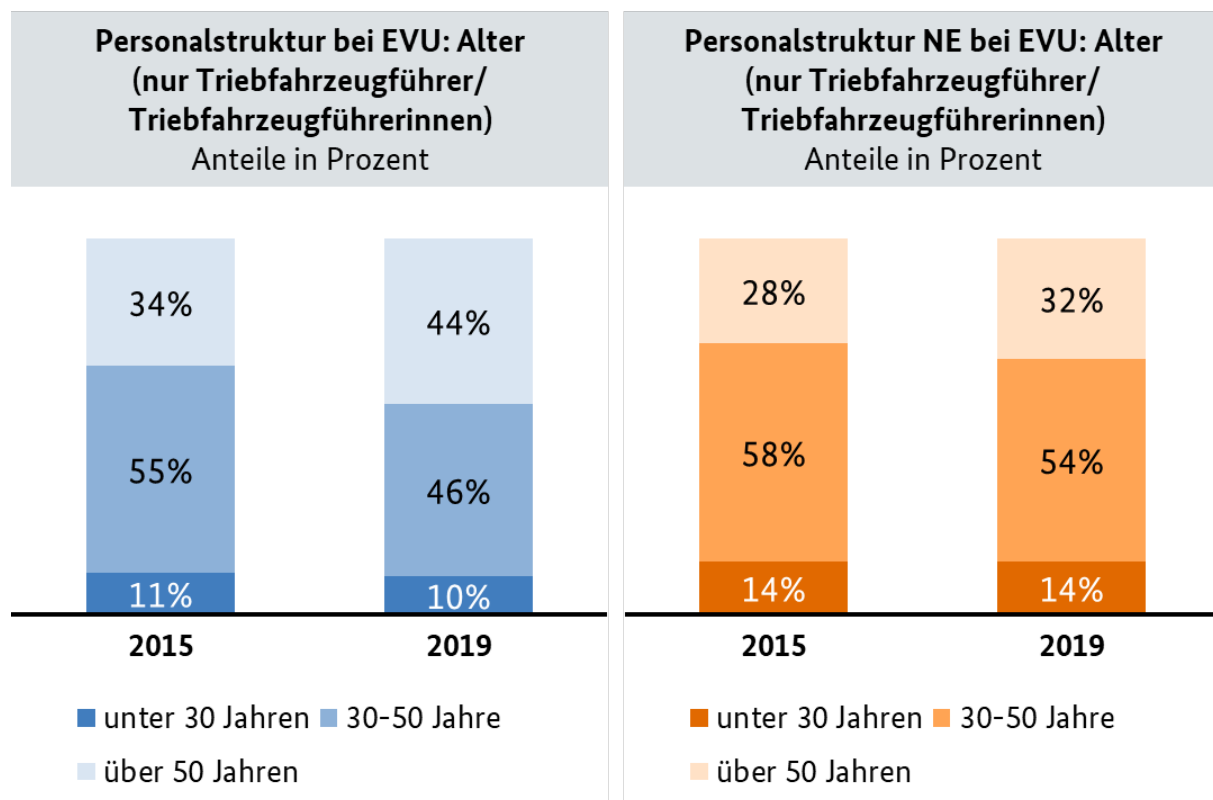


Abbildung 26: Personalstruktur von Triebfahrzeugführer/Triebfahrzeugführerinnen bei Eisenbahnverkehrsunternehmen, unterteilt nach Alter (2015 und 2019; Anteile in Prozent)

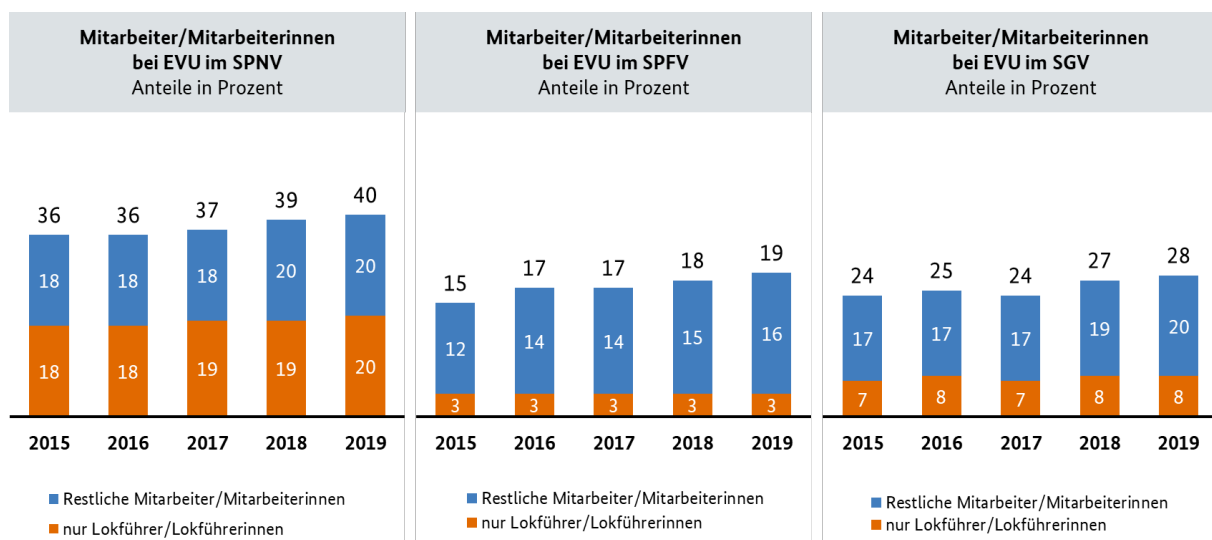


Abbildung 27: Personalstruktur bei Eisenbahnverkehrsunternehmen, unterteilt nach Verkehrsdiensten (2015-2019; Anteile in Prozent)

Personalverfügbarkeit

Auf Grund der Altersstruktur im Eisenbahnverkehrsmarkt durch Abgänge der Beschäftigten müssen die Unternehmen fortlaufend neues Personal akquirieren.

Im Rahmen der Markterhebung haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen die Möglichkeit, eine Einschätzung zur Verfügbarkeit von Triebfahrzeugführern/Triebfahrzeugführerinnen, Betriebsfachpersonal und sonstigem Personal mit den Noten 1 („entspannt“) bis 5 („existenzbedrohend“) abzugeben.

Im Vergleich zum Vorjahr verbesserte sich die Situation bei Triebfahrzeugführern/Triebfahrzeugführerinnen leicht. Mit einer Durchschnittsnote von 3,4 ist die Situation jedoch weiterhin angespannt. Weniger als ein Viertel der Eisenbahnverkehrsunternehmen bewerten die Verfügbarkeit von Triebfahrzeugführern/Triebfahrzeugführerinnen als gut oder besser. Stattdessen vergibt über die Hälfte der Unternehmen die Note 4 oder schlechter. Jedes zehnte Eisenbahnverkehrsunternehmen vergibt die Note 5.

Beim Betriebsfachpersonal und beim sonstigen Personal wird die Situation positiver eingeschätzt. Die Note 5 wird kaum vergeben, während die Verfügbarkeit von Betriebsfachpersonal von fast einem Drittel und die Verfügbarkeit von sonstigem Personal von 40 Prozent der Eisenbahnverkehrsunternehmen als gut oder besser eingeschätzt wird. Nach Aussagen von Unternehmen sind kritische Berufsfelder insbesondere Rangierer/Rangiererin, Wagenmeister/Wagenmeisterin sowie technische Berufe.

Viele Eisenbahnverkehrsunternehmen melden verstärkt Abgänge aufgrund der Altersstruktur bei gleichzeitig schwacher Bewerberlage. Die gute Wirtschaftslage in vielen Regionen und berufliche Bedingungen im Eisenbahnmarkt, etwa Schichtdienst, behindern viele Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Rekrutierung neuer Personale. Daher wird vermehrt in Ausbildungsmaßnahmen sowie Quereinsteigerprogramme investiert, aber auch Personal von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeworben.

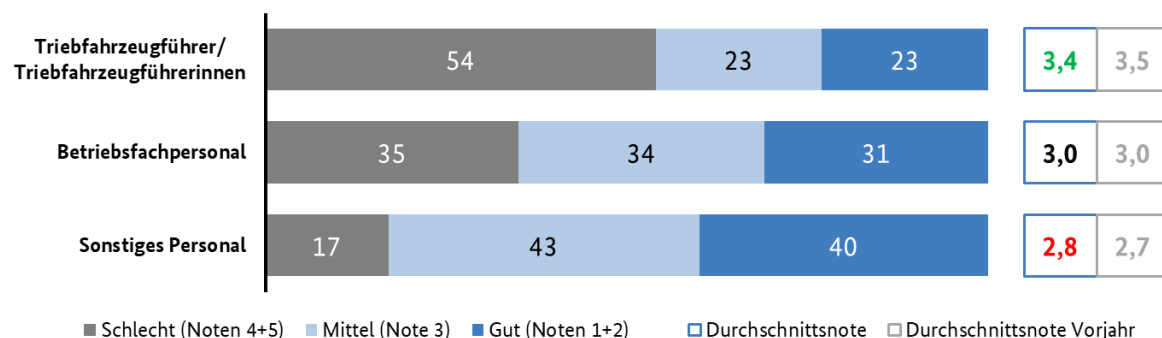


Abbildung 28: Bewertung der Personalverfügbarkeit für Eisenbahnverkehrsunternehmen (2020; Bewertungsanteile in Prozent und Durchschnittswerte)

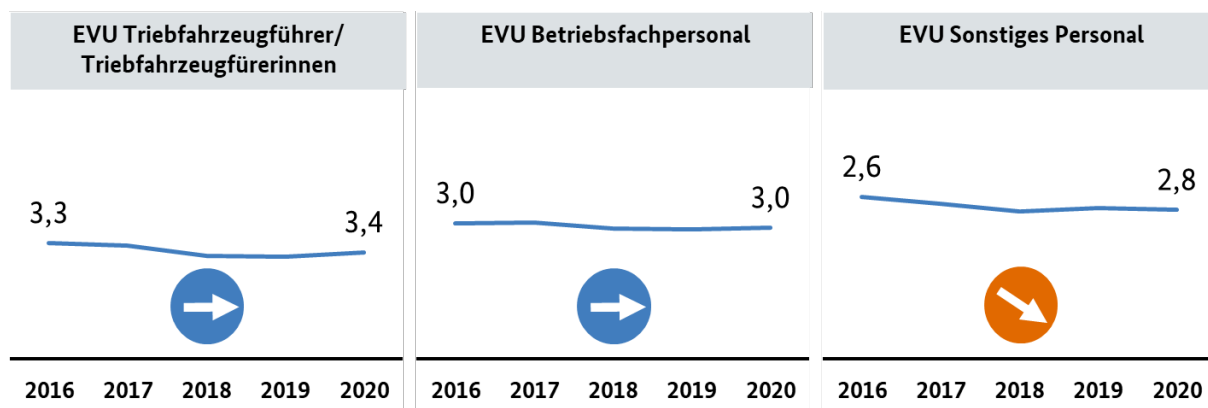


Abbildung 29: Entwicklung der Bewertung der Personalverfügbarkeit für Eisenbahnverkehrsunternehmen (2016-2020)

1.2.2 Fahrzeugbestand

Seit dem Jahr 2011 wertet die Bundesnetzagentur 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 greift die Bundesnetzagentur auf den bei der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA)⁴ registrierten Fahrzeughalterbestand (VKM-List)⁵ zurück.

Vom Jahr 2011 an ist der Fahrzeugbestand bei den angetriebenen Fahrzeugen um fast 23 Prozent gestiegen. Am Ende des Jahres 2019 waren in Deutschland fast 14.000 angetriebene Fahrzeuge registriert. Dazu zählen Lokomotiven, Triebköpfe, Triebwagen und Triebzüge, soweit sie als kleinste Einheit verkehren können.⁶ Gegenüber dem Jahr 2018 erhöhte sich der Anteil nochmals um über zwei Prozent. Der Zuwachs im Jahr 2019 war, wie schon in den Vorjahren, vom Anstieg der elektrisch angetriebenen Triebwagen geprägt.

Für den Hochgeschwindigkeitsverkehr wuchs in den letzten Jahren wieder verstärkt die ICE-Flotte. Neben einem leichten Anstieg bei den elektrischen Triebfahrzeugen um ein Prozent blieb gegenüber dem Vorjahr die Anzahl aller Fahrzeuge mit Dieselantrieb nahezu konstant. Die Anzahl der Dieseltriebfahrzeuge mit Hybridantrieb, die hauptsächlich im Rangierdienst und im Nahbereich eingesetzt werden, stagniert dabei seit zwei Jahren.

Der Bestand an diversen älteren Elektrolokomotiven mit herkömmlichem Antrieb (Kommutator) ist bis Ende 2019 nochmals um knapp sieben Prozent zurückgegangen. Im gesamten elektrisch angetriebenen Fahrzeugpark (E-Lok, Triebwagen/Triebzüge) sind nach dem deutschen Fahrzeugregister zum Ende des Jahres 2019 über 77 Prozent der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge mit moderner Drehstromtechnik ausgerüstet.⁷ Seit dem Jahr 2011 stieg deren Anteil um 83 Prozent.

⁴ ERA - European Railway Agency

⁵ VKM - Vehicle Keeper Marking

⁶ ohne die S-Bahnen Hamburg und Berlin

⁷ Drehstromantrieb ermöglicht die Rückspeisung der beim elektrischen Bremsen gewonnenen Energie

Bei den klassischen Reisezugwagen ist zum Ende des Jahres 2019 ein deutlicher Rückgang zu registrieren. Der Bestand mit etwas mehr als 7.100 Reisezugwagen sank um über neun Prozent. Damit hat sie die Anzahl der klassischen Reisezugwagen seit dem Jahr 2011 um gut 22 Prozent verringert. Dagegen hat sich die Kapazität für den Personenverkehr durch neue Triebwagen und Triebzüge insgesamt weiter erhöht. Werden alle Mittel- und Endwagen der größtenteils mehrgliedrigen Triebwagen/Triebzüge zusammengefasst, erhöht sich die Anzahl der einzelnen Einheiten seit 2011 um über 65 Prozent. Dieser Anteil stieg allein in 2019, analog zur Gesamtanzahl der Triebwagen/Triebzüge, um über sieben Prozent. Zur Personenbeförderung stehen damit (neben den Reisezugwagen) zusammengefasst über 18.500 einzelne Einheiten zur Verfügung.

Die Anzahl der Güterwagen stieg bis zum Ende des Jahres 2019 um fast zwei Prozent gegenüber 2018, nachdem über mehrere Jahre der Bestand stagnierte. Im Fahrzeugregister sind Ende 2019 fast 170.000 Güterwagen registriert.

Im Fahrzeugeinstellregister stieg die Anzahl der registrierten Fahrzeuge von ausländischen Fahrzeughaltern weiter an. Das betrifft sowohl die angetriebenen Fahrzeuge als auch die Anzahl der Reisezugwagen und Güterwagen. Weiterhin erhöhte sich für das Jahr 2019 die Anzahl der Fahrzeughalter, die Fahrzeuge im deutschen Fahrzeugeinstellregister registriert haben. Die Anzahl stieg im Jahr 2019 um rund zwei Prozent auf insgesamt etwa 1.000 Halter.

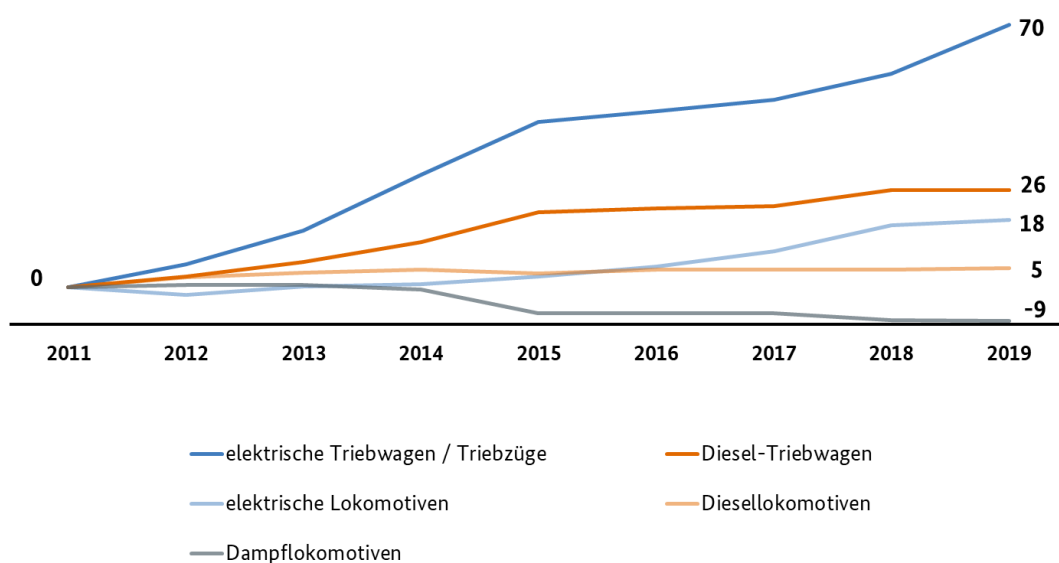


Abbildung 30: Entwicklung des Fahrzeugbestandes angetriebener Fahrzeuge (2011-2019; Veränderungen in Prozent; indexiert)

1.3 Wirtschaftliche Situation der Eisenbahnverkehrsunternehmen

1.3.1 Umsatz im Eisenbahnverkehrsmarkt

In den letzten Jahren war im Eisenbahnmarkt ein Umsatzwachstum zu verzeichnen. Dieses setzt sich im Jahr 2019 – getrieben vom Schienenpersonenverkehr - unverändert fort. Von 2018 bis 2019 beträgt die Umsatzsteigerung etwas mehr als drei Prozent. Von den Eisenbahnverkehrsunternehmen wurde insgesamt ein Umsatz in Höhe von 22,0 Mrd. Euro erzielt.

Im Schienenpersonenfernverkehr gab es eine Umsatzsteigerung um mehr als elf Prozent von 4,5 Mrd. auf 5,0 Mrd. Euro.

Im Schienenpersonennahverkehr stieg der Umsatz von 11,1 Mrd. auf 11,3 Mrd. Euro an. Dies entspricht einer Steigerung um 1,8 Prozent.

Im Schienengüterverkehr stagnierte der Umsatz, nachdem er in den Vorjahren gestiegen war, und lag bei 5,7 Mrd. Euro.

1.3.2 Spezifischer Umsatz und Auslastung

Der spezifische Umsatz verdeutlicht zum einen die Ertragskraft der Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Verkehrsmarkt. Zum anderen drückt sich hierin ein mittlerer Preis aus, welche die Kunden für ihre Reise bzw. den Transport gezahlt haben.

Schienenpersonennahverkehr

Im Jahr 2019 wurde von den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr ein Umsatz von 16,0 Euro je Trassenkilometer und von 19,6 Cent pro Personenkilometer erzielt. Gegenüber dem Jahr 2018 stagnierte der spezifische Umsatz.

Die mittlere Fahrgastzahl je Zug im Schienenpersonennahverkehr lag in den letzten Jahren bei konstant 82 Fahrgästen pro Zug.

Bei den nicht-bundeseigenen Eisenbahnen lag der Umsatz bei 13,7 Euro pro Trassenkilometer sowie die mittlere Fahrgastzahl bei 64 Fahrgästen pro Zug.

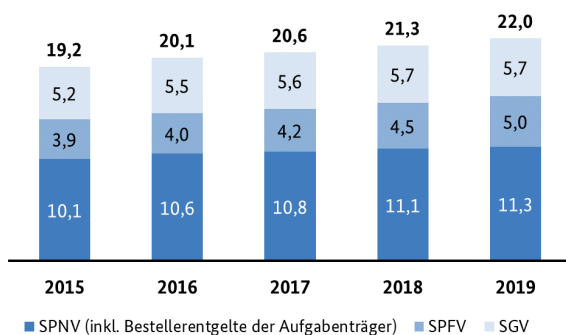


Abbildung 31: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt (2015-2019; in Mrd. Euro)

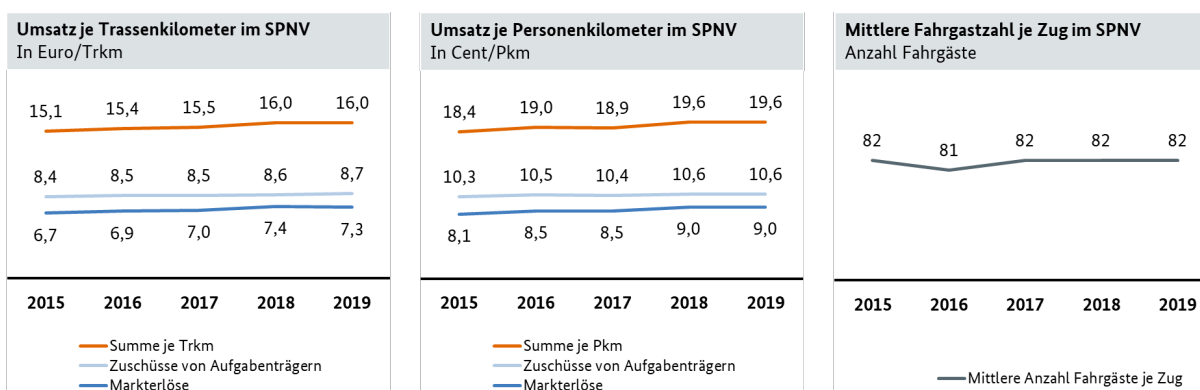


Abbildung 32: Entwicklung der Umsatzerlöse und der mittleren Fahrgastzahl im SPNV (2015-2019)

Schienenpersonenfernverkehr

Der Umsatz je gefahrenem Trassenkilometer im Schienenpersonenfernverkehr stieg weiter an. Im Jahr 2019 betrug er 33,2 Euro je Trassenkilometer.

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 je Personenkilometer mit rund 10,9 Cent deutlich niedriger als im Schienenpersonennahverkehr. Der spezifische Umsatz im Schienenpersonenfernverkehr stieg seit dem Jahr 2016 kontinuierlich an.

Die mittlere Fahrgastzahl je Zug hat sich im Schienenpersonenfernverkehr von 296 auf 307 Fahrgäste erhöht. In den letzten Jahren ist dieser Wert signifikant gestiegen.

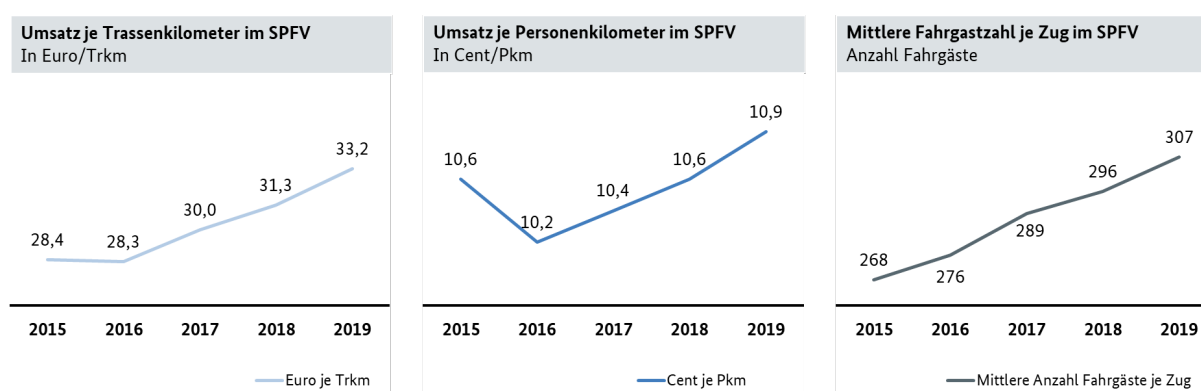


Abbildung 33: Entwicklung der Umsatzerlöse und der mittleren Fahrgastzahl im SPNV (2015-2019)

Schienen Güterverkehr

Der Umsatz je Tonnenkilometer im Schienen Güterverkehr stieg minimal auf 4,3 Cent.

Die Transportmenge je Zug stieg, nach einem leichten Rückgang, wieder an und lag im Berichtsjahr 2019 bei 509 Tonnen je Zug.

Der Umsatz je Trassenkilometer stieg im Jahr 2019 auf 21,6 Euro.

In der unteren Abbildung sind die Angaben für die nicht-bundeseigenen Eisenbahnen ausgewiesen. Der Umsatz stieg leicht und lag 2019 bei 15,8 Euro pro Trassenkilometer.

Der Umsatz je Tonnenkilometer nahm im Vergleich zum Vorjahr leicht ab und betrug im Jahr 2019 ca. 3,0 Cent.

Die mittlere Frachtlast je Zug lag bei den nicht-bundeseigenen Eisenbahnen im Jahr 2019 bei 530 Tonnen je Zug. In den letzten Jahren stieg dieser Wert.

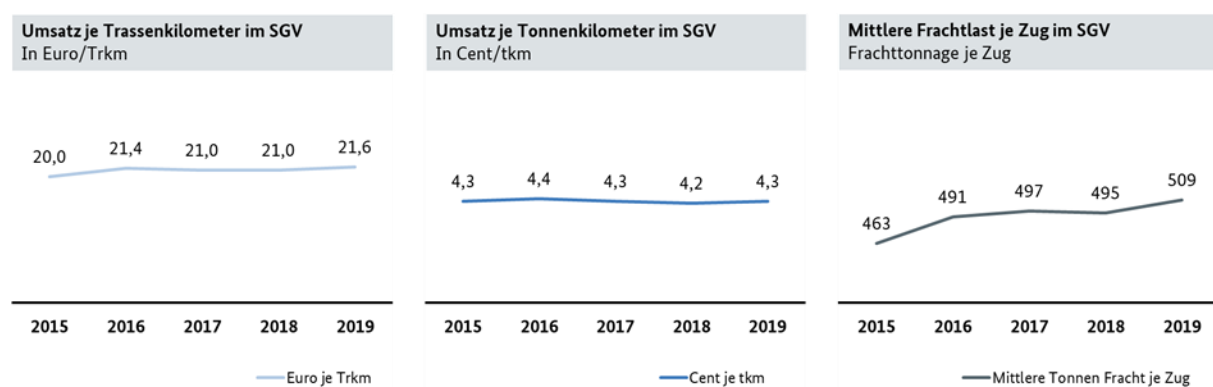


Abbildung 34: Entwicklung der Umsatzerlöse und der mittleren Frachtlast im SGV (2015-2019)

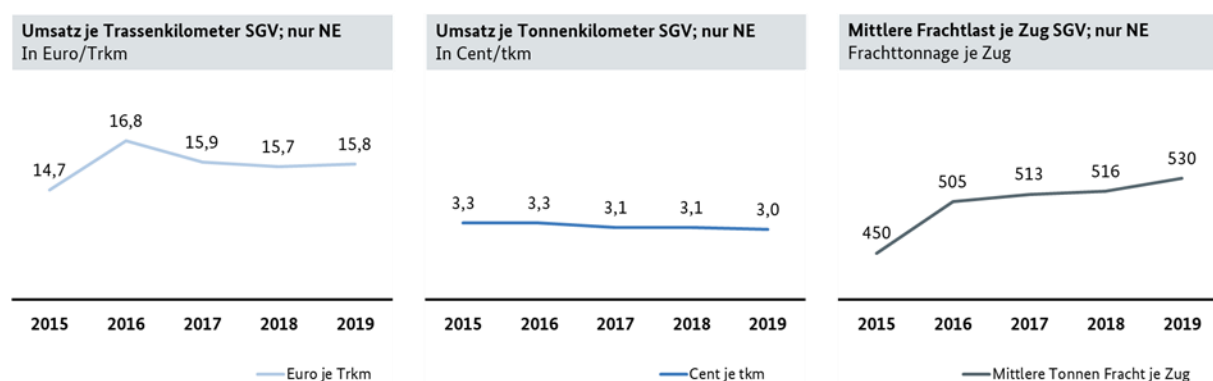


Abbildung 35: Entwicklung der Umsatzerlöse und der mittleren Frachtlast im SGV der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen (2015-2019)

1.3.3 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 contra 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 konstanten 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 Einnahmeentwicklung aus Sicht eines Eisenbahnverkehrsunternehmens.

Schienenpersonennahverkehr

Wird als Basisjahr das Jahr 2015 genommen, stieg der Preisindex des Statistischen Bundesamtes für die Fahrpreise im Schienenpersonennahverkehr zwischen 2015 und 2019 um rund 14 Prozent an. Die Fahrgeldeinnahmen der Eisenbahnverkehrsunternehmen je Fahrgastkilometer (Personenkilometer, Pkm) erhöhten sich im selben Zeitraum um rund zehn Prozent.

Die Gesamteinnahmen je Personenkilometer, einschließlich der öffentlichen Zuschüsse, stiegen währenddessen um rund sieben Prozent.

Schienenpersonenfernverkehr

Im Schienenpersonenfernverkehr liegen die Indizes für die Fahrpreise und die Einnahmen je Personenkilometer fast gleichauf. Im Zeitraum von 2015 bis 2019 gab es eine Steigerung der Fahrpreise um 3,5 Prozent. Die Einnahmen der Eisenbahnverkehrsunternehmen je Personenkilometer sind im selben Zeitraum um etwas mehr als drei Prozent gestiegen.

Schienengüterverkehr

Im Schienengüterverkehr stiegen die mittleren Einnahmen der Eisenbahnverkehrsunternehmen je Leistungseinheit (Tonnenkilometer, tkm) vom Jahr 2018 auf das Jahr 2019 leicht an, sie befinden sich gleichwohl noch unter dem Niveau von 2015. Die dem statistischen Bundesamt gemeldeten Transportpreise haben sich dagegen seit dem Jahr 2015 um rund vier Prozent erhöht.

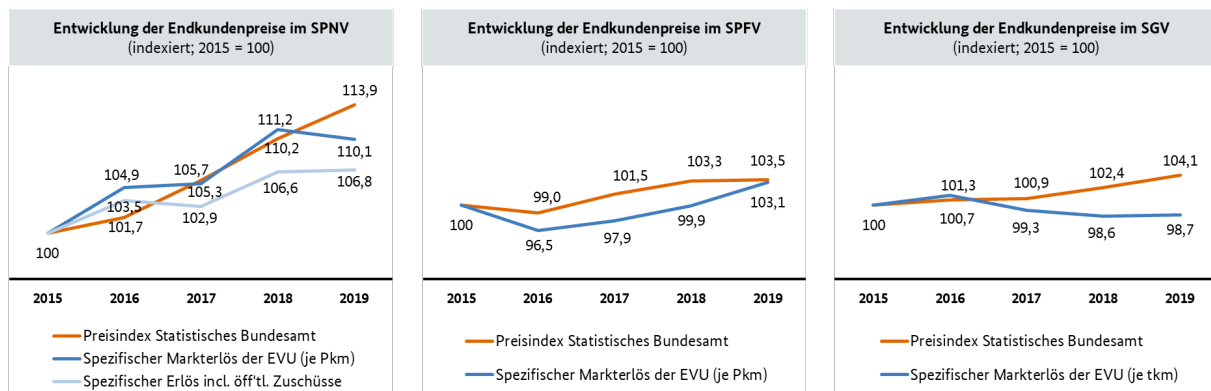


Abbildung 36: Entwicklung der Endkundenpreise (2015-2019; indexiert 2015 = 100)

1.3.4 Ergebnissituation der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Marktüberblick

Rund 70 Prozent der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen erwirtschafteten im Jahr 2019 ein positives Betriebsergebnis. Im Vergleich zum Vorjahreswert 2018 von 76 Prozent ist dies eine deutliche Verschlechterung. Somit konnte fast ein Drittel der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Kerngeschäft seine Aufwendungen im Berichtsjahr nicht durch seine Erträge decken.

In der Detailbetrachtung der Verkehrsdienste zeigen sich jedoch deutliche Unterschiede. Im Schienenpersonennahverkehr konnten wie im Vorjahr etwa 62 Prozent der Unternehmen mit einem positiven Betriebsergebnis aufwarten. Dieser Anteil ist höher als im Jahr 2015, jedoch geringer als 2017.

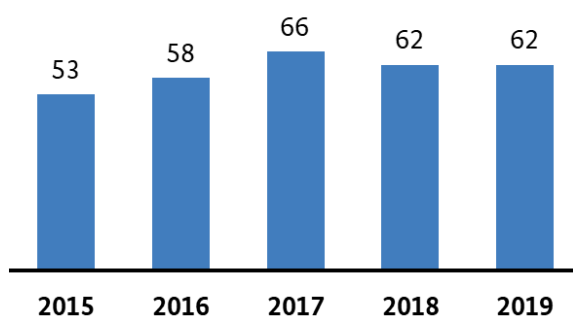


Abbildung 37: Positives Betriebsergebnis der EVU im SPNV (2015-2019; Anteile in Prozent)

Im Schienenpersonennahverkehr bilden diese 62 Prozent der Unternehmen bezogen auf die gefahrenen Trassenkilometer 78 Prozent des Marktes ab. Darin enthalten sind alle bundeseigenen Unternehmen. Allerdings gelang nicht allen größeren Unternehmen des SPNV, im Kerngeschäft ein positives Ergebnis zu erwirtschaften.

Im Schienengüterverkehr stellte sich die Situation anders dar. 78 Prozent aller Unternehmen konnten ein positives Ergebnis erwirtschaften. Dies bedeutet einen Rückgang um sechs Prozentpunkte.

Allerdings wurden lediglich 32 Prozent der Trassenkilometer von Unternehmen geleistet, die ein positives Ergebnis erreichten. Der Schienengüterverkehr zeigte daher in Summe über alle Eisenbahnverkehrsunternehmen ein negatives Gesamtbetriebsergebnis.

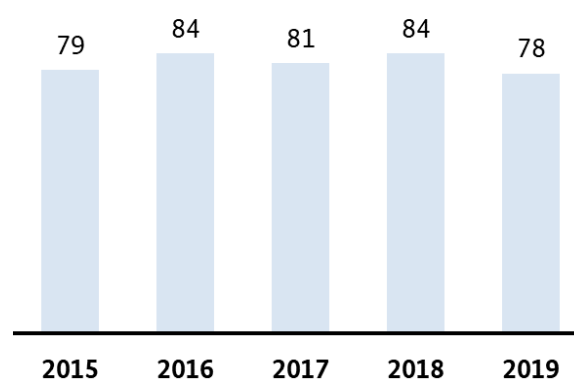


Abbildung 38: Positives Betriebsergebnis der EVU im SGV (2015-2019; Anteile in Prozent)

Die stagnierende Gesamtmarktsituation spiegelt sich in der Bandbreite der einzelnen Betriebsergebnisse wider. Nachdem das höchste Betriebsergebnis im Jahr 2018 auf 393 Mio. Euro anstieg, erreichte es mit 426 Mio. Euro im Berichtsjahr 2019 seinen Höchststand. Der höchste Verlust betrug 488 Mio. Euro. Im vorherigen Geschäftsjahr lag dieser bei 341 Mio. Euro. Der über alle Unternehmen mit Gewinn ermittelte durchschnittliche Gewinn hat sich mit sieben Mio. Euro im Vergleich zum Vorjahr nur geringfügig verändert, während der durchschnittliche Verlust aller Unternehmen mit Verlust mit elf Mio. Euro weiter zugenommen hat.

In Summe über alle betrachteten Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verkehrsdienste ergibt sich ein positives

Betriebsergebnis. Die nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen haben in Summe allerdings ein negatives Betriebsergebnis erwirtschaftet.

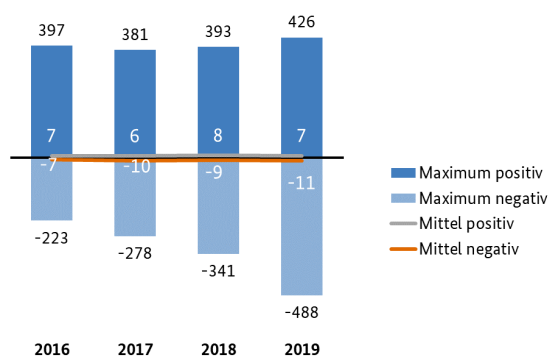


Abbildung 39: Bandbreite der Betriebsergebnisse der EVU (2016-2019; in Mio. Euro)

1.3.5 Spezifisches Betriebsergebnis

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.

Schienenpersonennahverkehr

Seit dem Jahr 2015 ist im Schienenpersonennahverkehr das Ergebnis der Eisenbahnverkehrsunternehmen je Personenkilometer gesunken. Nach einem geringfügigen Anstieg im Jahr 2018, erreichte das Ergebnis im Jahr 2019 seinen niedrigsten Stand. Es betrug 0,53 Euro je Trassenkilometer und 0,62 Cent pro Personenkilometer.

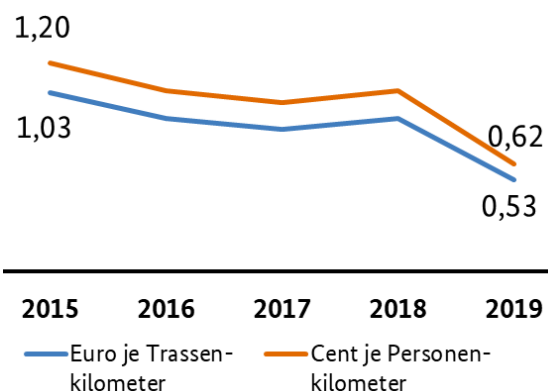


Abbildung 40: Betriebsergebnis je Leistungseinheit der EVU im SPNV (2015-2019; in Euro je Trassenkilometer und Cent je Personenkilometer)

Bei den nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr ergaben sich erstmals nach längerer Zeit positive Ergebnisse im Jahr 2018. Im Jahr 2019 verschlechterte sich die Situation deutlich. Das Ergebnis lag bei minus 49 Cent je Trassenkilometer und bei minus 0,72 Cent je Personenkilometer. Dieses Ergebnis liegt deutlich unter den Ergebnissen der letzten vier Jahre. Neben teils erheblichen Ergebnisrückgängen bei vielen im SPNV aktiven EVU wirken hier die Markteintritte neuer Wettbewerber hinein.

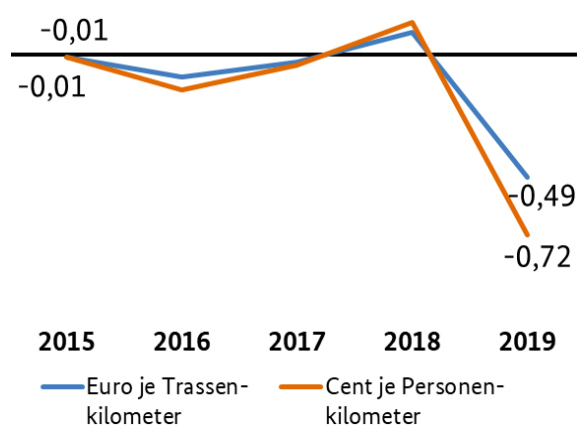


Abbildung 41: Betriebsergebnis je Leistungseinheit der nicht-bundeseigenen EVU im SPNV (2015-2019; in Euro je Trassenkilometer und Cent je Personenkilometer)

Schienenpersonenfernverkehr

Das Ergebnis des Schienenpersonenfernverkehrs lag mit 2,83 Euro je Trassenkilometer und 0,93 Cent je Personenkilometer im Jahr 2019 erneut deutlich über dem Ergebnis des Schienenpersonennahverkehrs. Seit 2015 verbesserte sich die Ergebnissituation im Schienenpersonenfernverkehr sichtbar.

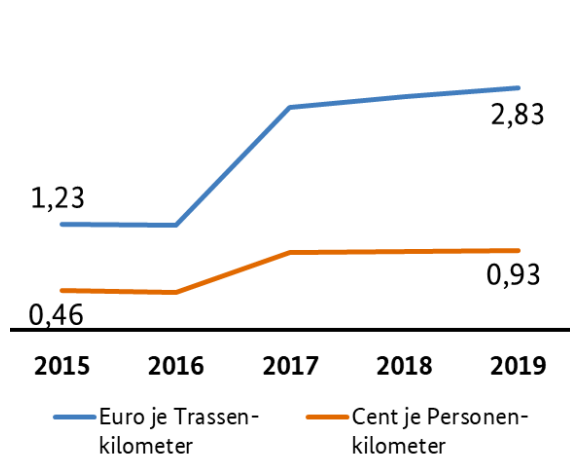


Abbildung 42: Betriebsergebnis je Leistungseinheit der EVU im SPFV (2015-2019; in Euro je Trassenkilometer und Cent je Personenkilometer)

Bei den nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen lag das Ergebnis bei minus 2,79 Euro pro Trassenkilometer und minus 0,74 Cent je Personenkilometer und damit deutlich unter dem Marktdurchschnitt.

Schienengüterverkehr

Im Schienengüterverkehr verschlechterte sich das negative Betriebsergebnis weiter und erreicht ein negatives Ergebnis von 2,13 Euro je Trassenkilometer und 0,40 Cent je Tonnenkilometer.

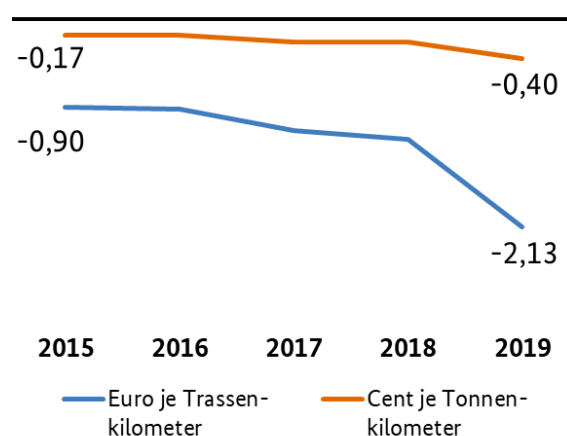


Abbildung 43: Betriebsergebnis je Leistungseinheit der EVU im SGV (2015-2019; in Euro je Trassenkilometer und Cent je Tonnenkilometer)

Die nicht-bundeseigenen Unternehmen im Schienengüterverkehr konnten in Summe ein positives Ergebnis von 39 Cent je Trassenkilometer und 0,06 Cent je Tonnenkilometer einfahren. Bezogen auf die Unterteilung in bundeseigene und nicht-bundeseigene Unternehmen zeigt der Schienengüterverkehr damit eine gegensätzliche Ergebnisverteilung im Vergleich zum Personenverkehr.

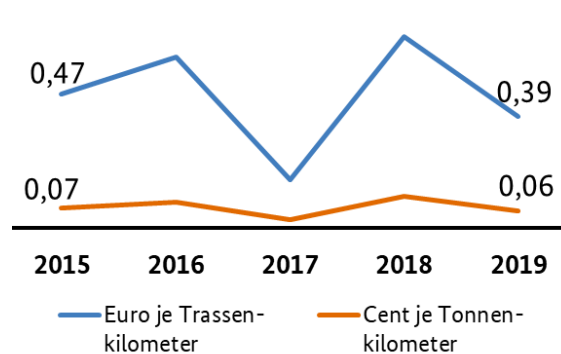


Abbildung 44: Betriebsergebnis je Leistungseinheit der nicht-bundeseigenen EVU im SGV (2015-2019; in Euro je Trassenkilometer und Cent je Tonnenkilometer)

1.3.6 Umsatzrentabilität der EVU

Die Umsatzrentabilität der Unternehmen wird aus dem Verhältnis von Ergebnis 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.

Schienenpersonennahverkehr

Im Schienenpersonennahverkehr ist, nach dem leichten Anstieg von 2017 bis 2018, ein starker Rückgang der Umsatzrentabilität zu verzeichnen. Die positive Rentabilität des Schienenpersonennahverkehrs ist hauptsächlich auf die bundeseigenen Unternehmen zurückzuführen.

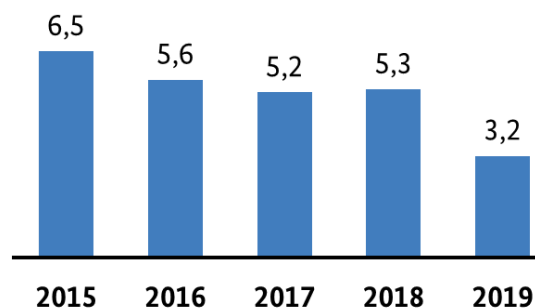


Abbildung 45: Umsatzrentabilität der EVU im SPNV (2015-2019; Anteile in Prozent)

Die Umsatzrentabilität bei den nicht-bundeseigenen Unternehmen im Schienenpersonennahverkehr sank nach dem positiven Ergebnis im Jahr 2018 auf minus 3,9 Prozent im Jahr 2019 stark ab.

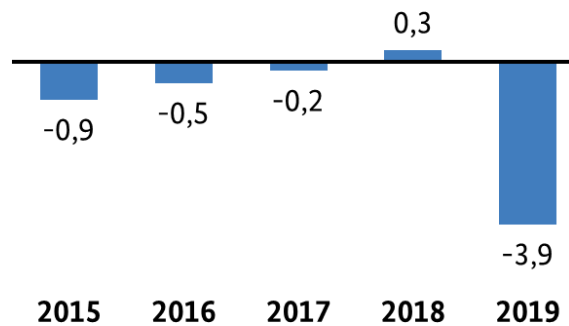


Abbildung 46: Umsatzrentabilität der nicht-bundeseigenen EVU im SPNV (2015-2019; Anteile in Prozent)

Schienenpersonenfernverkehr

Nachdem die Umsatzrentabilität im Schienenpersonenfernverkehr in den Jahren 2017 und 2018 konstant bei 8,6 Prozent lag, sank sie im Jahr 2019 leicht auf 8,5 Prozent.

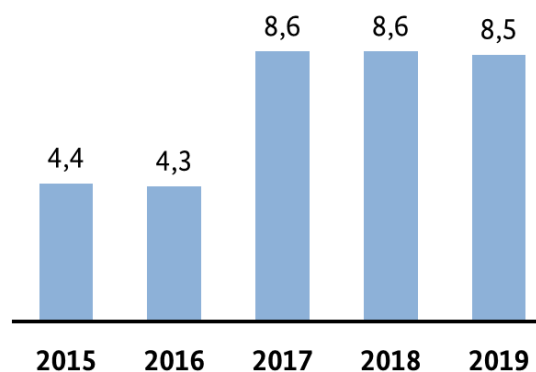


Abbildung 47: Umsatzrentabilität der EVU im SPFV (2015-2019; Anteile in Prozent)

Die Umsatzrentabilität der nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonenfernverkehr lag im Jahr 2019 bei minus 11,5 Prozent.

Schienengüterverkehr

Im Schienengüterverkehr geht der Abwärtstrend der Umsatzrentabilität weiter. Hier gab es von 2018

auf 2019 einen starken Rückgang auf minus 8,8 Prozent.

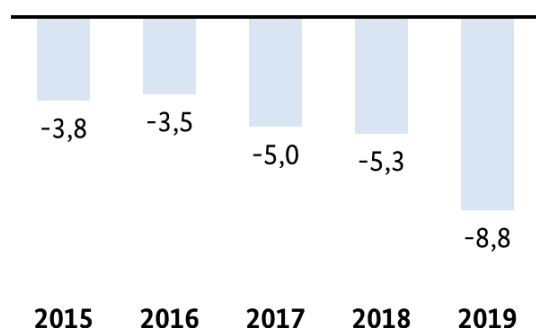


Abbildung 48: Umsatzrentabilität der EVU im SGV (2015-2019; Anteile in Prozent)

Im Schienengüterverkehr erzielen die nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen weitaus bessere Ergebnisse als der Gesamtmarkt. Aber auch bei ihnen gab es einen Rückgang. Von 2018 auf 2019 um 1,6 Prozentpunkte von 3,9 auf 2,3 Prozent.

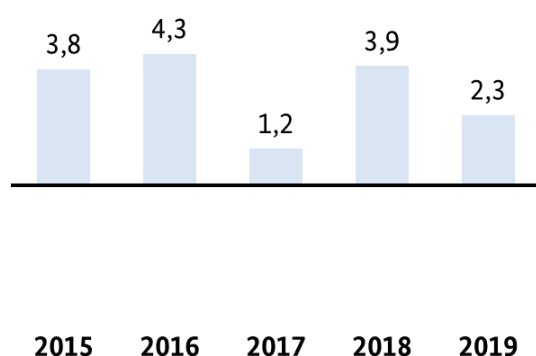


Abbildung 49: Umsatzrentabilität der nicht-bundeseigenen EVU im SGV (2015-2019; Anteile in Prozent)

1.3.7 Anteil der Infrastrukturkosten am Umsatz

Zwischen den einzelnen Verkehrsdiensten zeigen sich deutliche Unterschiede, wenn die gezahlten Infrastrukturnutzungsentgelte ins Verhältnis zum Gesamtumsatz gesetzt werden.

Den höchsten Anteil ihrer Umsätze müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr aufwenden. Der Anteil liegt im Betrachtungszeitraum konstant bei rund 40 Prozent.

Im Schienenpersonenfernverkehr waren in den letzten Jahren ebenfalls keine signifikanten Veränderungen beim Anteil der Infrastrukturkosten festzustellen. Im Jahr 2019 wurden 24 Prozent des Umsatzes für Infrastrukturkosten aufgewendet.

Im Schienengüterverkehr schwankte der Anteil der Infrastrukturkosten an den Umsätzen 2015 bis 2017 zwischen 17 und 18 Prozent. Aufgrund der von der Bundesregierung beschlossenen Trassenpreisförderung (vgl. Kapitel 1.3.8) konnte die Belastung der Eisenbahnverkehrsunternehmen durch Infrastrukturkosten im Anschluss verringert werden. Im Jahr 2019 wurden im Schienengüterverkehr rund 340 Millionen Euro Trassenentgelte an die Eisenbahnverkehrsunternehmen rückerstattet. Der Anteil der Ausgaben für Infrastrukturkosten im Schienengüterverkehr ist daher von 18 Prozent 2017 auf 10 Prozent 2019 gesunken.

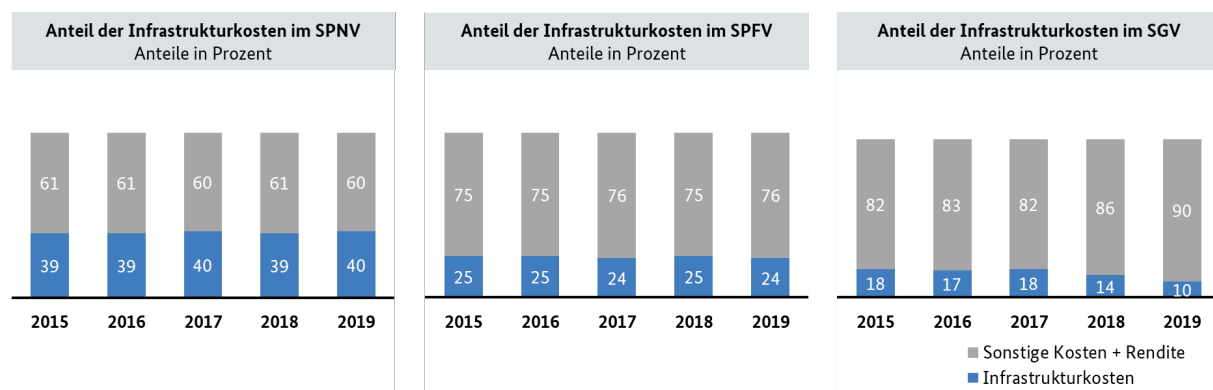


Abbildung 50: Anteil der Infrastrukturkosten am Umsatz der EVU nach Art des Verkehrsdienstes (2015-2019; Anteile in Prozent)

In der weiteren Differenzierung der Infrastrukturnutzungsentgelte zeigt sich, dass bei allen Verkehrsdiensten die Trassenentgelte den größten Teil der Infrastrukturkosten bilden. Während im Schienenpersonennahverkehr die Stationsentgelte aufgrund der häufigen Zughalte insgesamt etwa ein Sechstel der Infrastrukturentgelte ausmachen, sind es im Schienenpersonenfernverkehr unter zehn Prozent.

Im Schienengüterverkehr werden über 40 Prozent 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 dagegen nur von untergeordneter Bedeutung.

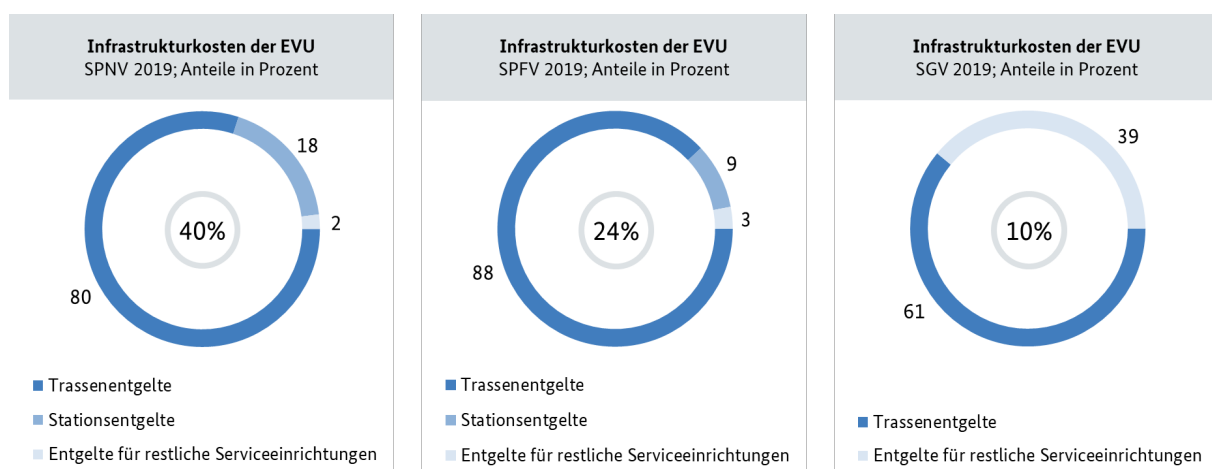


Abbildung 51: Zusammensetzung der Infrastrukturkosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen (2019; Anteile in Prozent)

1.3.8 Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr

Die Trassenpreise stellen ein wichtiges Handlungsfeld zur Stärkung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit dar. Mit der anteiligen Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr in Höhe von 350 Mio. Euro pro Jahr möchte die Bundesregierung einen wesentlichen Anreiz zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Gütertransport auf der Straße geben. Gefördert werden alle Schienenverkehre auf den Schienenwegen der DB Netz AG, die der nationalen oder grenzüberschreitenden Güterbeförderung dienen. Das Ziel der Förderung ist den Modal Split des Schienengüterverkehrs zu halten und zu verbessern.

Die Förderung macht – je nach Marktsegment – etwa die Hälfte des Trassenpreises aus. Sie entspricht rechnerisch einer Entlastung in Höhe von ca. sechs Prozent des Umsatzes.

In der Anlaufphase im Berichtsjahr 2018 wurde die Förderung rückwirkend und lediglich für das zweite Halbjahr ausbezahlt. Im Berichtsjahr 2019 wurde erstmalig eine Förderung für das gesamte Kalenderjahr an den Schienengüterverkehr ausbezahlt.

Die Entlastungswirkung der Förderung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen lässt sich u. a. anhand der Zeitreihe des Verhältnisses Infrastrukturkosten zu Umsatz quantifizieren. Die aktiven EVU des SGV haben im Berichtsjahr 2017 noch 18 Prozent ihrer Umsätze für Infrastrukturnutzungsentgelte (Trassen- und Anlagenpreise) aufgewendet. Dieser Wert ist für das Berichtsjahr 2019 durch die Trassenpreisförderung auf 10 Prozent gesunken (vgl. Abbildung 51).

Von 2018 auf 2019 ist obgleich der Förderung ein Rückgang der Betriebsleistung im Schienengüterverkehr auf den Schienenwegen der DB Netz AG um ca. acht Prozent zu erkennen. Die

Entwicklung auf nicht-bundeseigenen Infrastrukturen ohne Trassenpreisförderung zeigt jedoch einen noch deutlicheren Rückgang der Betriebsleistung von ca. 13 Prozent. So liegt es nahe zu schlussfolgern, dass ohne die Unterstützung durch das aktuelle Förderregime der Trassenpreisförderung ein höherer Rückgang der Betriebsleistung für 2019 im SGV zu erwarten gewesen wäre.

Für eine genaue Analyse der Förderwirkung sollte auf eine ganzheitliche Betrachtung der Marktsituation abgestellt werden. Folgende Aspekte sollten dabei einfließen:

- Spezifische Kostensituation des Verkehrsdienstes,
- Umsatzentwicklung und Weitergabe der Förderung an die Kunden („Durchreichquote“),
- Renditeentwicklung bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen,
- intermodaler Margendruck,
- makroökonomische Rahmenbedingungen wie z. B. Konjunkturentwicklung und Güterstrukturveränderungen,
- Verfügbarkeit von qualifiziertem Personal und Kapazität von Eisenbahninfrastruktur,
- andere Förderprogramme mit Wirkung auf den Verkehrsdienst.

1.3.9 Pönnen/Strafzahlungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen an die Aufgabenträger

Im Rahmen der Marktbeobachtung der Bundesnetzagentur werden die Aufgabenträger unter anderem nach den Daten zu Pönnen/Strafzahlungen der Eisenbahn-

verkehrsunternehmen an die Aufgabenträger gefragt.

Im Jahr 2019 wurden von den Eisenbahnverkehrsunternehmen rund 193 Mio. Euro an Pönalen/Strafzahlungen geleistet. Nachdem dieser Wert seit dem Jahr 2016 gestiegen war, war 2019 ein Rückgang zu verzeichnen. Der Rückgang vom Jahr 2018 auf das Jahr 2019 betrug etwa fünf Prozent.

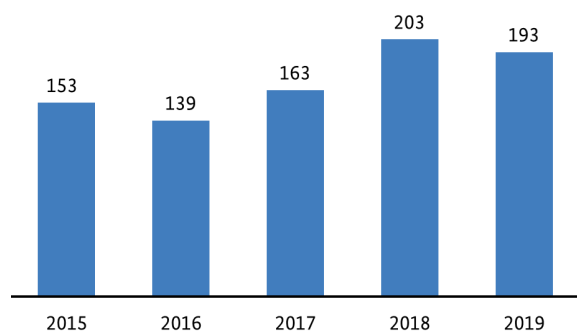


Abbildung 52: Entwicklung der Pönalen/Strafzahlungen der EVU an die Aufgabenträger (2015-2019; in Mio. Euro)

1.3.10 Rückerstattungen an die Fahrgäste

Im Jahr 2019 erstatteten die Eisenbahnverkehrsunternehmen des Schienenpersonenverkehrs etwa 45 Mio. Euro aufgrund der Bestimmungen der Fahrgastrechte oder aus Kulanzgründen an die Fahrgäste zurück. Nach den Steigerungen der Vorjahre ist hier von 2018 auf das Jahr 2019 erstmals ein Rückgang zu verzeichnen. Der Rückgang betrug etwas mehr als sechs Prozent.

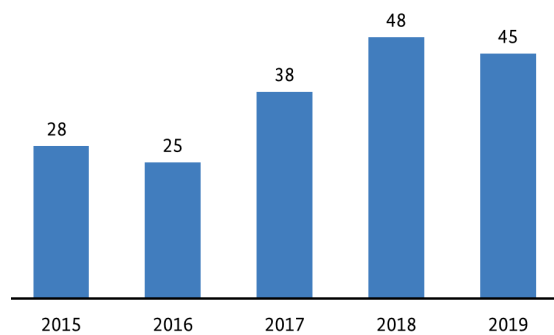


Abbildung 53: Entwicklung der Rückerstattungen der EVU an die Fahrgäste (2015-2019; in Mio. Euro)

1.4 Besteller Schienenpersonennahverkehr

1.4.1 Entwicklung der Erlössituation im SPNV

Die wesentlichen Einnahmequellen der im Schienenpersonennahverkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen sind – neben den Markterlösen⁸ – die öffentlichen Zuschüsse, welche über die Aufgabenträger an die mit der Verkehrsdurchführung beauftragen 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 2019 betrugen die den Ländern zugewiesenen Regionalisierungsmittel über 8,6 Mrd. Euro.

Der Anteil der Zuschüsse von den Aufgabenträgern am Umsatz der Eisenbahnverkehrsunternehmen hat sich im Vergleich zum Vorjahr nicht verändert. Der Anteil lag unverändert bei 54 Prozent bzw. 6,2 Mrd. Euro.

Die Markterlöse tragen zu etwa 46 Prozent zu den Umsätzen des Schienenpersonennahverkehrs bei.

⁸ Unter dem Begriff Markterlöse sind alle Einnahmen aus Verkäufen gegenüber Kunden, d. h. vor allem die

Fahrgeldeinnahmen subsumiert. Nicht gemeint sind öffentliche Zuschüsse

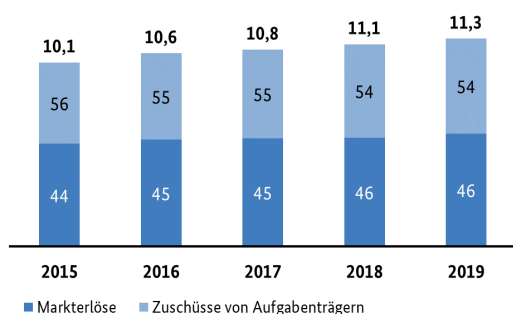


Abbildung 54: Anteil der Zuschüsse der Aufgabenträger am Umsatz des SPNV (2015-2019; Umsatz in Mrd. Euro; Anteile in Prozent)

1.4.2 Entwicklung der bestellten Betriebsleistung

Die bestellte Betriebsleistung im Schienenpersonennahverkehr stieg im Jahr 2019 auf mehr als 702 Millionen Trassenkilometer an. Hiervon waren rund 78 Prozent in wettbewerblichen Vergabeverfahren (u. a. durch Ausschreibungen) vergeben worden.

Beim Verhältnis der Marktanteile zwischen den bundeseigenen und den nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen gab es zum Vorjahr 2018 nur leichte Veränderungen. Demnach wurden etwas mehr als ein Drittel der Zugkilometer im Schienenpersonennahverkehr von nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht.

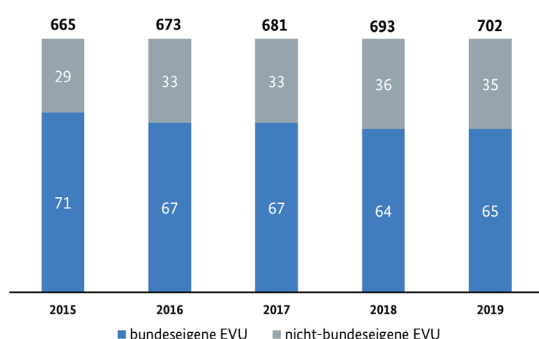


Abbildung 55: Entwicklung der Marktanteile bei der bestellten Betriebsleistung im SPNV (2015-2019; Betriebsleistung in Mio. Zugkilometern und Anteile in Prozent)

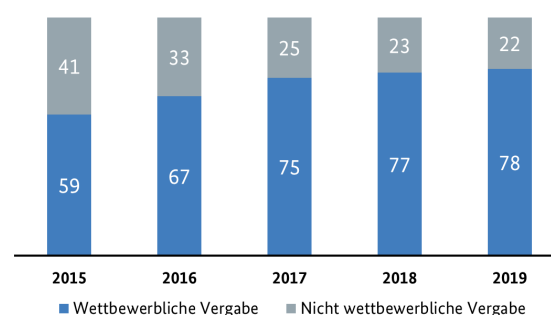


Abbildung 56: Anteil der Vergabeverfahren im SPNV (2015-2019; Anteile der Trassenkilometer in Prozent)

1.4.3 Abschluss von Verkehrsverträgen (2019 vergebene Verkehre)

Die Aufgabenträger bestellen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Leistungen für den Schienenpersonennahverkehr.

Seit dem starken Anstieg der abgeschlossenen Verkehrsverträge von 2014 auf 2015, war bis zum Jahr 2018 ein Rückgang der Vertragsabschlüsse zu verzeichnen. Seitdem nehmen die Vertragsabschlüsse wieder zu. Im Jahr 2019 haben die Aufgabenträger 27 Verkehrsverträge vergeben, für das Jahr 2020 rechnen die Aufgabenträger mit dem Abschluss von 26 Verkehrsverträgen.

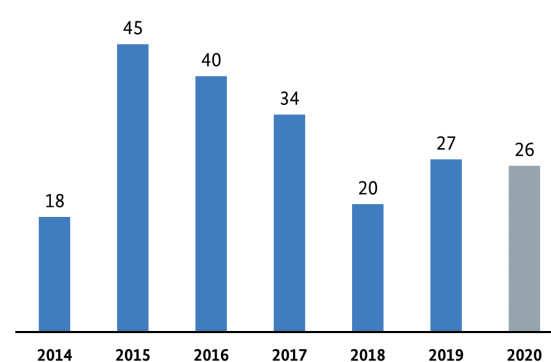


Abbildung 57: Abgeschlossene Verkehrsverträge und voraussichtlicher Abschluss von Verkehrsverträgen (2014-2019; Anzahl abgeschlossene Verkehrsverträge; 2020; voraussichtlicher Abschluss von Verkehrsverträgen)

Von den 27 vergebenen Verkehrsverträgen 2019 wurden 17 Verkehrsverträge wettbewerblich und zehn Verkehrsverträge nicht wettbewerblich abgeschlossen. Nach dem Rückgang der Vergabe von wettbewerblichen Verträgen im Jahr 2018, war im Jahr 2019 ein Anstieg zu verzeichnen.

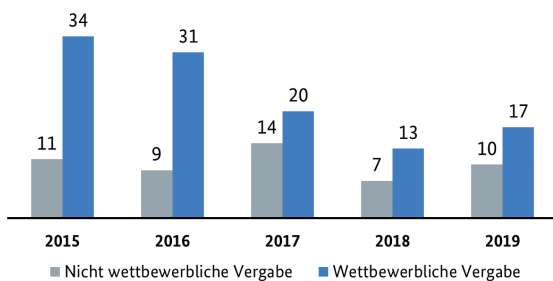


Abbildung 58: Nicht wettbewerbliche und wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsverträgen der Aufgabenträger (2015-2019; Anzahl)

Im Berichtsjahr 2019 wurden mehr als 83 Prozent der vergebenen Zugkilometer in wettbewerblichen Vergabeverfahren und rund 17 Prozent in nicht wettbewerblichen Vergabeverfahren vergeben. Damit bestätigt sich der Trend, dass die Verkehrsverträge zum größten Teil wettbewerblich (u. a. durch Ausschreibungen) vergeben werden. Eine nicht-wettbewerbliche Vergabe erfolgt in den meisten Fällen bei Übergangsverträgen oder kurzen Laufzeiten der Verkehrsverträge.

Bei den 17 wettbewerblichen Vergabeverfahren im Jahr 2019 wurden insgesamt 34 Angebote von Bieter eingereicht. Dies bedeutet, dass im Mittel zwei Bieter an einem Vergabeverfahren teilgenommen haben. Dieser Wert ist gegenüber den Vorjahren spürbar gesunken.

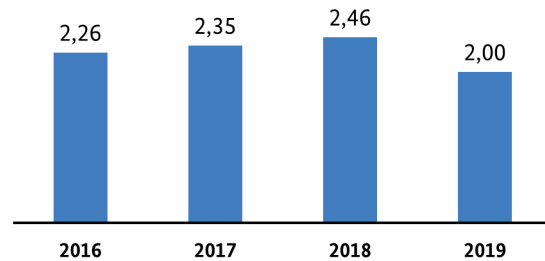


Abbildung 59: Durchschnittliche Bieteranzahl bei wettbewerblich vergebenen Verkehrsverträgen durch die Aufgabenträger (2016-2019; Anzahl)

Von 17 Verkehrsverträgen, die im Berichtsjahr 2019 wettbewerblich vergeben wurden, wurden neun Verträge an die bundeseigenen und acht Verkehrsverträge an die nicht-bundeseigenen EVU vergeben.

Zehn Verkehrsverträge wurden im Berichtsjahr 2019 nicht wettbewerblich von den Aufgabenträgern an die EVU vergeben. Hiervon wurden sechs an bundeseigene und vier Verträge an nicht-bundeseigene EVU im Schienenpersonen-nahverkehr vergeben.

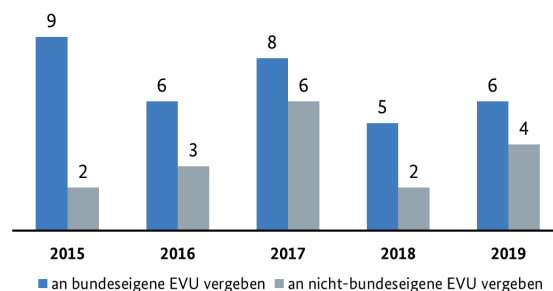


Abbildung 60: Nicht wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsverträgen der Aufgabenträger an die EVU (2015-2019; Anzahl)

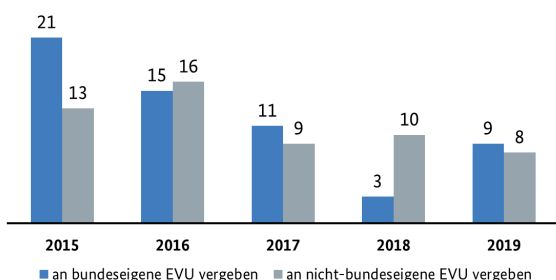


Abbildung 61: Wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsverträgen der Aufgabenträger an die EVU (2015-2019; Anzahl)

1.4.4 Fahrzeugfinanzierung im SPNV

Im Jahr 2019 war in neun Vergabeverfahren von den Aufgabenträgern ein Angebot zur Unterstützung der Fahrzeugfinanzierung enthalten.

Die gebräuchlichen Modelle der Fahrzeugfinanzierung waren im Berichtszeitraum 2019 unter anderem die Wiedertzulassungsgarantie von Fahrzeugen, das NRW-RRX-Modell, das Baden-Württemberg-Modell sowie die Bereitstellung der Fahrzeuge mittels Fahrzeugpool. In einem Verkehrsvertrag wurde ein Kombinationsmodell zwischen mehreren Modellen der Fahrzeugfinanzierung (Wiedereinsatzgarantie der Fahrzeuge und Kapitaldienstgarantie) angeboten.

In den neun Verkehrsverträgen mit dem Angebot der Fahrzeugfinanzierung hat das EVU in fünf Fällen das von den Aufgabenträgern angebotene Modell angenommen. Bei drei Verkehrsverträgen wurde vom Aufgabenträger ein Modell angeboten, das EVU hat aber ein anderes Modell der Fahrzeugfinanzierung ausgewählt. In einem Fall hat das EVU mehrere Modelle angenommen, die vom Aufgabenträger angeboten wurden.

1.4.5 Personal der Aufgabenträger

Die Anzahl der bei den Aufgabenträgern beschäftigten Mitarbeitern (gemessen in Vollzeitstellen) ist in den vergangenen Jahren

kontinuierlich angestiegen und lag in 2019 um circa 17 Prozent bzw. 112 Stellen höher als in 2015.

Wesentliche Treiber für diese Entwicklung sind die noch anhaltende Zunahme der wettbewerblich vergebenen Leistungen am gesamten Vergabebestand und der primär durch die Weiterentwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen wachsende Umfang an vertraglich zu regelnden Bestimmungen.

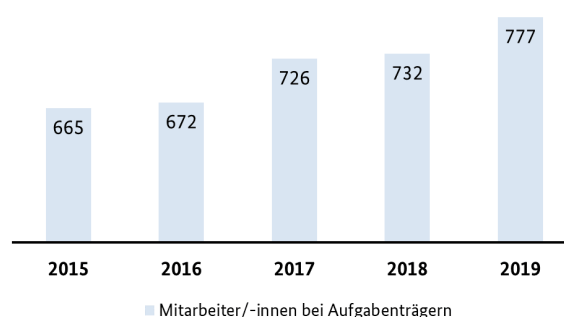


Abbildung 62: Personalentwicklung bei den Aufgabenträgern (2015-2019; Vollzeitäquivalente)

1.4.6 Infrastrukturentgelte des SPNV

Entgeltbildung und Untersuchungsauftrag der Bundesnetzagentur

Die Höhe der Entgelte für die Nutzung der Schienenwege und von Personenbahnhöfen bestimmen sich bei bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Verkehre des SPNV gemäß § 37 ERegG. Im Wesentlichen werden die durchschnittlichen Entgelte der Netzfahrplanperiode 2016/2017 jährlich um 1,8 Prozent, der Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel gemäß § 5 Abs. 3 Regionalisierungsgesetz, gesteigert und aufgabenträgerspezifisch ausgewiesen. Damit sind sie, im Gegensatz zu den Entgelten für Verkehre des SPNV und SGV, insoweit von der Entwicklung der Kosten bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen unabhängig.

Die Bundesnetzagentur erhielt den Auftrag, regelmäßig zu überprüfen, ob aufgrund dieser Regelung eine Kostenunterdeckung der bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen im SPNV-Bereich entsteht. Die Untersuchungsergebnisse werden im 5-Jahres-Rhythmus veröffentlicht und der Bundesregierung zugeleitet. Der erste Kostendeckungsbericht wurde 2019 fertiggestellt und fokussiert die Situation im Ausgangsjahr 2017. Er ist unter folgender Internetadresse aufzurufen:
www.bundesnetzagentur.de/Kostendeckungsbericht-SPNV

Umsätze aus Entgelten

Im Jahr 2019 erzielten die bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen Umsätze aus Trassen- bzw. Stationsentgelten für Verkehre des SPNV in Höhe von insgesamt 4,28 Mrd. Euro. Davon entfielen 80 Prozent auf Trassenentgelte des SPNV sowie 18 auf Stationsentgelte des SPNV.

Die Höhe der Trassen- und Stationsentgelte im SPNV entspricht rechnerisch knapp 50 Prozent der Regionalisierungsmittel von 8,65 Mrd. Euro. Diese Quote war in den Jahren 2017 bis 2019 etwa konstant, wie Abbildung 63 zeigt.

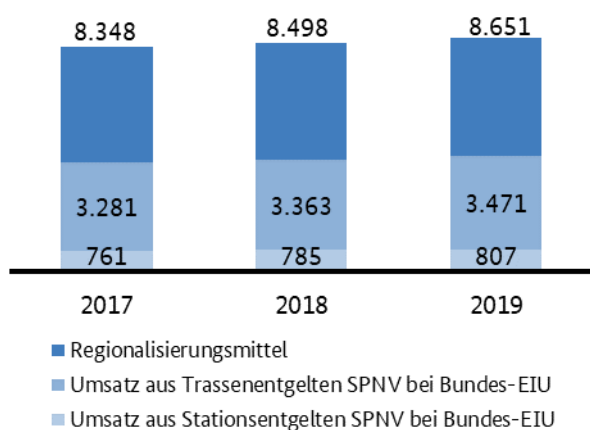


Abbildung 63: Regionalisierungsmittel und SPNV-Umsätze bundeseigener Eisenbahninfrastrukturunternehmen (2017-2019; in Mio. Euro)

Kostendeckung SPNV bei der DB Netz AG

Die DB Netz AG erzielte 2019 rund 5,2 Mrd. Euro Umsätze aus Trassenentgelten, wozu der SPNV mit rund 3,4 Mrd. Euro einen wesentlichen Beitrag leistete. Für die Leistungen des Mindestzugangspakets entstanden der DB Netz AG Aufwendungen in Höhe von rund 6,2 Mrd. Euro. Welcher Anteil daran auf Verkehre des SPNV zurückzuführen ist, kann aufgrund des hohen Gemeinkostenanteils nur schätzungsweise bestimmt werden. Dazu wurden im Rahmen der Untersuchungen zum Kostendeckungsbericht die Kosten des Mindestzugangspakets des Jahres 2017 über den Mechanismus der Markttragfähigkeit auf die Verkehrsdienste verteilt. Angewendet auf das Jahr 2019 ergibt sich – je nach Modellparameter – eine Bandbreite der dem SPNV zuzuordnenden Aufwendungen von rund 3,3 Mrd. Euro bis rund 4,5 Mrd. Euro. Beim Vergleich der Erlöse aus Trassenentgelten und der Bandbreite der Aufwandszuscheidung ist eine Kostenunter- oder -überdeckung des SPNV-Segmentes somit nicht eindeutig festzustellen.

Kostendeckung SPNV bei der DB Station&Service AG

Die DB Station&Service AG erzielte 2019 rund 900 Mio. Euro Umsätze aus Stationsentgelten. Der SPNV trug mit rund 800 Mio. Euro wesentlich dazu bei. Im Bereich der Verkehrsstationen sind Aufwendungen in Höhe von rund 1,09 Mrd. Euro entstanden. Diese können zunächst um sonstige Erlöse und Erträge im Bereich der Verkehrsstationen gemindert werden, um dann mittels der modellhaften Berechnung des Kostendeckungsberichtes auf die Verkehrsdienste aufgeteilt zu werden. Es ergibt sich – je nach Modellparameter – eine Bandbreite der dem SPNV zuzuordnenden Aufwendungen von rund 760 Mio. Euro bis rund 940 Mio. Euro. Somit ist eine Kostenunter- oder -überdeckung des SPNV nicht eindeutig festzustellen.

Mengen- und Erlösentwicklung bei bundeseigenen Betreibern der Schienenwege

Neben der Methode der Kostenzuscheidung kann das Mengen- und Erlösgestüt analysiert werden. Hierbei wird die zeitliche Entwicklung der Betriebsleistung sowie der Umsätze aus Trassen- und Stationsentgelten mit der Kostenentwicklung der Infrastrukturbetreiber und der Entwicklung der Regionalisierungsmittel verglichen.

Abbildung 64 zeigt die Entwicklung der Betriebsleistung, des Umsatzes aus Trassenentgelten und der Aufwendungen, jeweils bezogen auf die bundeseigenen Schienenwege und alle Verkehrsdienste sowie ausgehend von 2017, dem Basisjahr der Regelungen des § 37 ERegG. Auf den Schienenwegen bundeseigener Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist die Betriebsleistung von 2017 bis 2019 um 1,6 Prozent angestiegen, während die Umsätze aus Trassenentgelten nominal um 5,5 Prozent zunahm. Inflationsbereinigt stiegen sie um 2,2 Prozent an. Im selben Zeitraum stiegen die Aufwendungen um 10,3 Prozent bzw. inflationsbereinigt um 6,9 Prozent an.⁹

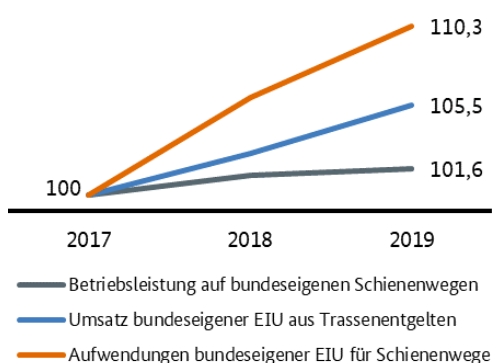


Abbildung 64: Entwicklung der Betriebsleistung, des Umsatzes aus Trassenentgelten aller Verkehrsdienste und der Aufwendungen bei bundeseigenen Betreibern der Schienenwege (2017-2019; indexiert 2017 = 100)

Die Betriebsleistung und der Umsatz aus Trassenentgelten können trennscharf für den SPNV ausgewiesen werden, wie in Abbildung 65 dargestellt. Zusätzlich wird die Entwicklung der Regionalisierungsmittel abgetragen. Es zeigt sich, dass sowohl die Betriebsleistung des SPNV mit 2,3 Prozent als auch die Umsätze aus Trassenentgelten des SPNV mit 5,8 Prozent (inflationsbereinigt: 2,5 Prozent) nicht so stark anstiegen wie die Aufwendungen mit 10,3 Prozent (inflationsbereinigt: 6,9 Prozent). Die Regionalisierungsmittel stiegen mit 3,6 Prozent (inflationsbereinigt: 0,4 Prozent) weniger stark an als die Umsätze aus Trassenentgelten des SPNV. Damit ist zu erkennen, dass es gelang, Mehrverkehre des SPNV zu generieren, was sich in steigenden Umsätzen aus Trassenentgelten niederschlug.

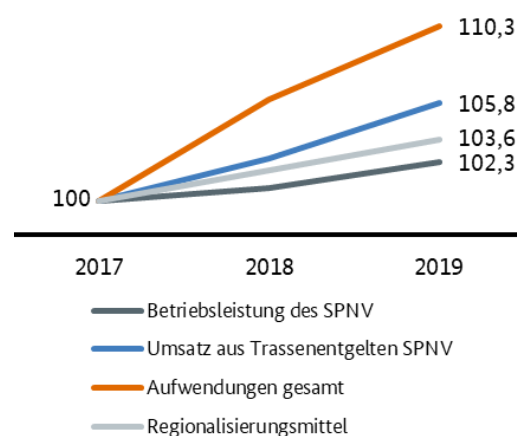


Abbildung 65: Entwicklung der Betriebsleistung und des Umsatzes aus Trassenentgelten des SPNV, der Aufwendungen bei bundeseigenen Betreibern der Schienenwege und der Regionalisierungsmittel (2017-2019; indexiert 2017 = 100)

In Abbildung 66 wird in einem langfristigen Vergleich die Entwicklung der Betriebsleistung des SPNV und der Umsatz aus Trassenentgelten des SPNV bei bundeseigenen

⁹ Aufgrund einer Veränderung innerhalb der Bilanzierung der DB Netz AG wurden für Zwecke einer vergleichenden

Darstellung die Abschreibungen für das Jahr 2017 auf Basis des Jahres 2018 geschätzt.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie der Regionalisierungsmittel über das letzte Jahrzehnt dargestellt. Gegenüber dem Jahr 2010 stieg die Betriebsleistung des SPNV bis 2019 um ca. 0,74 Prozent pro Jahr an. Die Umsatzerlöse aus Trassenentgelten des SPNV stiegen im selben Zeitraum nominal um rund 2,75 Prozent pro Jahr; inflationsbereinigt beträgt die Steigerung rund 1,5 Prozent pro Jahr. Die Regionalisierungsmittel wurden um knapp 2,3 Prozent pro Jahr, inflationsbereinigt um etwa 1,1 Prozent pro Jahr, erhöht. Die seit 2016 gesetzlich festgelegte Dynamisierung von 1,8 Prozent pro Jahr wurde insbesondere aufgrund der besonderen Erhöhung zum Jahr 2016 übertroffen; trotzdem lag die Steigerung des Umsatzes aus Trassenentgelten des SPNV leicht oberhalb der Steigerung der Regionalisierungsmittel. Angesichts der zu erwartenden zusätzlichen Steigerungen der Regionalisierungsmittel in den nächsten Jahren (vgl. unten) wird sich zeigen, ob sich dieser Trend – jedenfalls über einen begrenzten Zeitraum – nun umkehrt.

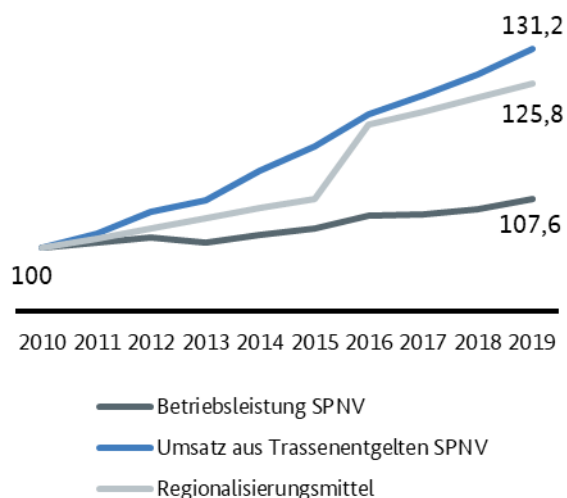


Abbildung 66: Langfristige Entwicklung der Betriebsleistung und des Umsatzes aus Trassenentgelten in Bezug auf SPNV-Verkehre bei bundeseigenen Betreibern der Schienenwege sowie der Regionalisierungsmittel (2010-2019; indexiert 2010 = 100)

Mengen- und Erlösentwicklung bei bundeseigenen Betreibern von Personenbahnhöfen

Abbildung 67 stellt die Entwicklung der Anzahl der Stationshalte, des Umsatzes aus Stationsentgelten und der Aufwendungen mit einem Fokus auf die bundeseigenen Betreiber von Personenbahnhöfen seit 2017 dar. Es zeigt sich, dass sich die Anzahl der Stationshalte zwischen 2017 und 2019 um 2,1 Prozent erhöhte, während der Umsatz aus Stationsentgelten nominal um 6,4 Prozent und inflationsbereinigt um 3,0 Prozent zulegte. Im selben Zeitraum stiegen die Aufwendungen um 13,3 Prozent bzw. inflationsbereinigt um 9,8 Prozent an.

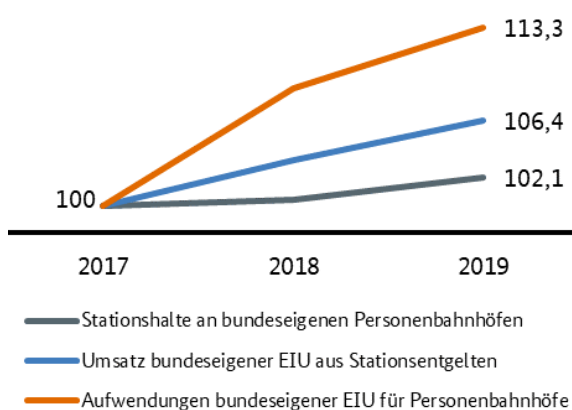


Abbildung 67: Entwicklung der Stationshalte, des Umsatzes aus Stationsentgelten aller Verkehrsdienste und der Aufwendungen bei bundeseigenen Betreibern von Personenbahnhöfen (2017-2019; indexiert 2017 = 100)

Die Anzahl von Stationshalten und der Umsatz aus Stationsentgelten können für den SPNV separiert werden, wie in Abbildung 68 dargestellt. Zusätzlich wird die Entwicklung der Regionalisierungsmittel dargestellt. Die Aufwendungen (über SPNV und SPFV hinweg) stiegen weit stärker als alle anderen Parameter. Die Regionalisierungsmittel stiegen mit 3,6 Prozent (inflationsbereinigt: 0,4 Prozent) weniger stark als die Umsätze aus Stationsentgelten des SPNV mit 6,0 Prozent (inflationsbereinigt: 2,7 Prozent).

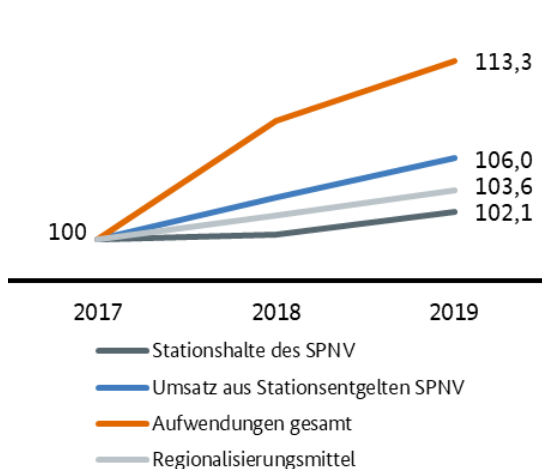


Abbildung 68: Entwicklung der Stationshalte und des Umsatzes aus Stationsentgelten des SPNV, der Aufwendungen bei bundeseigenen Betreibern von Personenbahnhöfen und der Regionalisierungsmittel (2017-2019; indexiert 2017 = 100)

Abbildung 69 zeigt die längerfristige Entwicklung der Stationshalte und des Umsatzes aus Stationsentgelten des SPNV bei bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie der Regionalisierungsmittel. Verglichen mit dem Jahr 2010 erhöhte sich die Anzahl der Stationshalte des SPNV um rund 0,9 Prozent pro Jahr. Die Umsatzerlöse aus Stationsentgelten des SPNV stiegen im selben Zeitraum nominal um rund 2,9 Prozent pro Jahr; inflationsbereinigt beträgt die Steigerung noch rund 1,7 Prozent pro Jahr. Die Regionalisierungsmittel wurden in diesem Zeitraum um rund 2,3 Prozent pro Jahr, inflationsbereinigt um knapp 1,1 Prozent pro Jahr, erhöht. Somit sind sowohl die Umsatzerlöse aus Stationsentgelten des SPNV als auch die Regionalisierungsmittel real stärker als die Anzahl der Stationshalte des SPNV gestiegen.

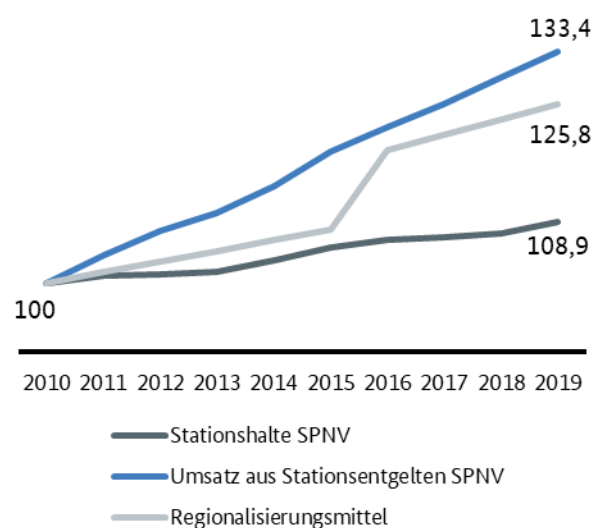


Abbildung 69: Entwicklung von SPNV-Stations-Parametern (2010-2019; indexiert 2010 = 100)

Fixierung der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel auf 1,8 Prozent pro Jahr

Im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 werden ab dem Jahr 2020 die Regionalisierungsmittel dauerhaft zusätzlich erhöht. Die Regelungen des § 37 ERegG banden bislang die Entwicklung von Trassen- und Stationspreisen bundeseigener Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Verkehre des SPNV im Wesentlichen an die Entwicklung der Regionalisierungsmittel. Dies hätte zur Folge gehabt, dass die Trassenentgelte und Stationsentgelte gleichlaufend zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel zu steigern gewesen wären.

Dieser Mechanismus hätte bewirkt, dass die Umsätze bundeseigener Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus Trassen- und Stationsentgelten des SPNV bereits für den Bestandsverkehr zugenommen hätten. Damit wären ca. 50 Prozent der Steigerung der Regionalisierungsmittel durchgereicht worden, nur die verbleibenden 50 Prozent hätten den Ländern zur Bestellung von Mehrverkehren und anderen Maßnahmen zur Verfügung gestanden.

In Anbetracht dieser Folge entschied sich der Gesetzgeber, § 37 ERegG zu ändern. Die Neufassung sieht vor, dass die Trassen- und Stationsentgelte des SPNV mit der in § 5 Abs. 3 Regionalisierungsgesetz festgelegten Rate (1,8 Prozent pro Jahr) steigen – unabhängig von der Veränderung des Gesamtbetrages der Regionalisierungsmittel. Mit der Änderung wurde es ermöglicht, zusätzliche Mittel an die Länder auszuschütten, ohne den Ketteneffekt der Anpassung der Trassen- und Stationsentgelte des SPNV auszulösen. Der Kanal der Erhöhung der Regionalisierungsmittel wurde daraufhin auch im Rahmen der Abfederung der Auswirkungen von COVID-19 im ÖPNV genutzt, indem den Ländern im Jahr 2020 einmalig 2 Mrd. Euro mehr zur Verfügung gestellt wurden.

1.4.7 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 der qualitativen Markteinschätzung der Aufgabenträger der Jahre 2015 bis 2020, fällt auf, dass die Themenfelder Diskriminierungsfreiheit von Stations- und Trassenpreissystemen sowie das Preis-Leistungs-Verhältnis der Stations- und Trassenpreissysteme zunehmend besser bewertet wurden. Dies kann ein Ergebnis der Kopplung der Entgelte an die Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel gemäß § 37 ERegG sein, die den Aufgabenträgern einen planbaren Trassen- und Stationspreisverlauf mit konstanter Steigerungsrate garantiert.

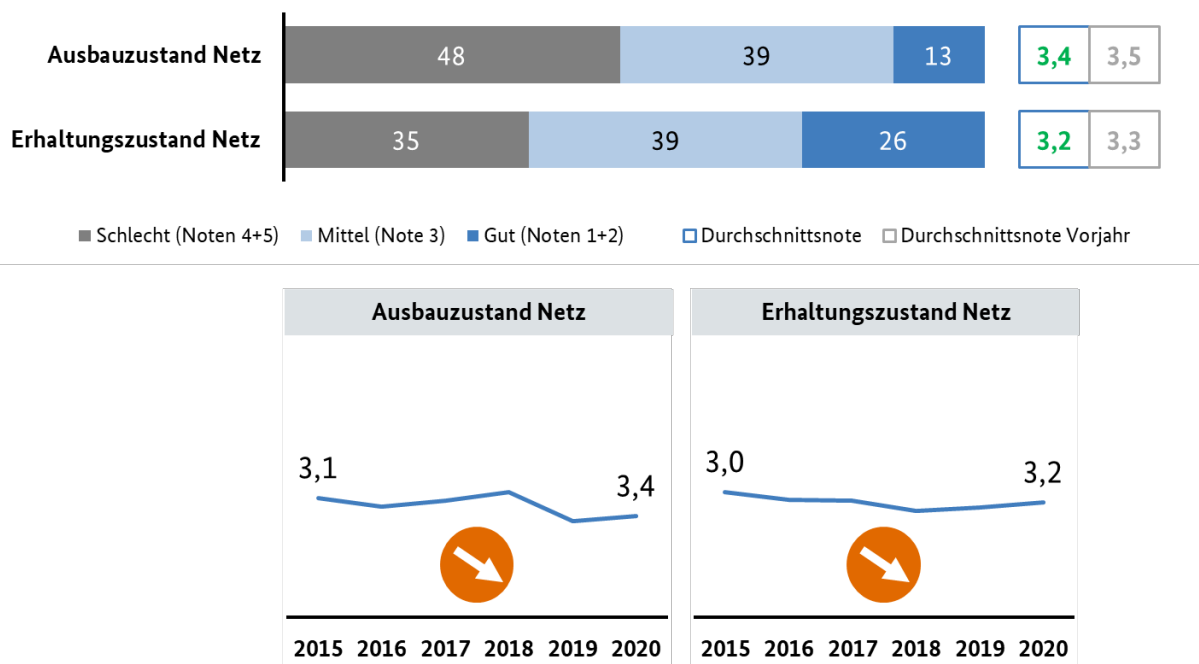


Abbildung 70: Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustandes der Schienenwege durch die Aufgabenträger (2015-2020; Durchschnittswerte)

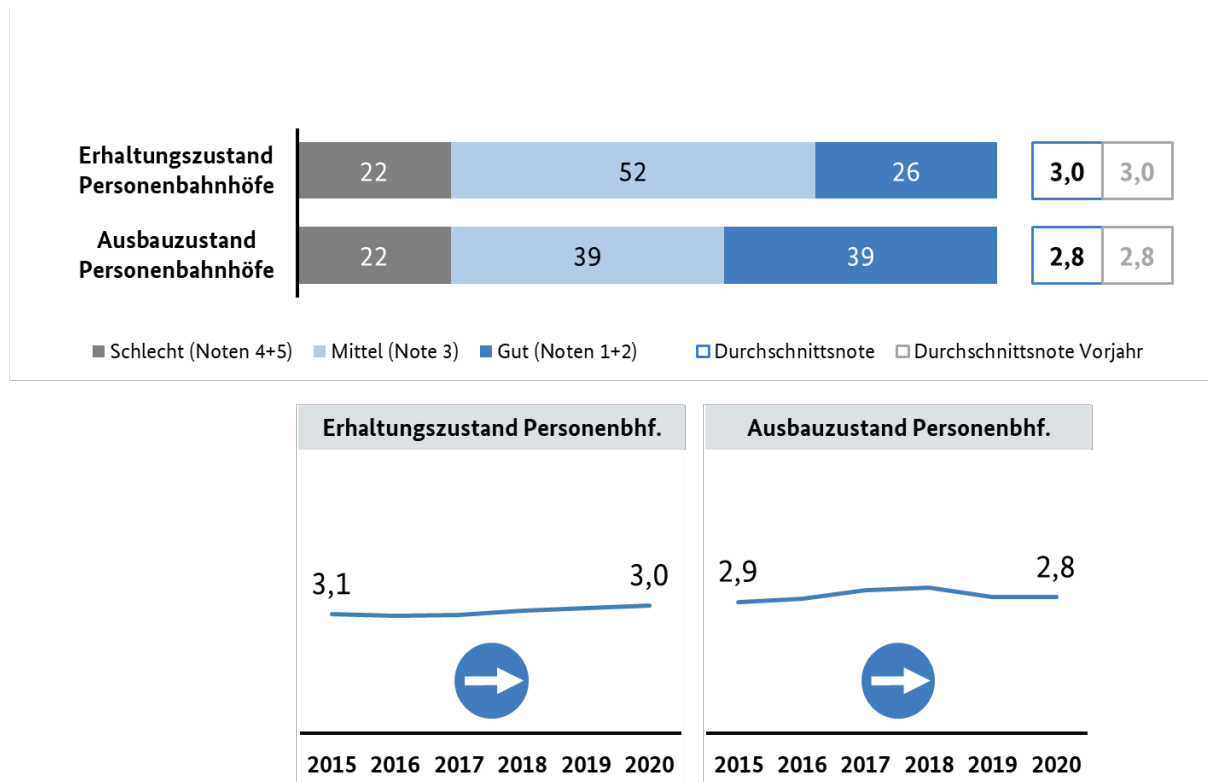


Abbildung 71: Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustandes von Personenbahnhöfen durch die Aufgabenträger (2015-2020; Durchschnittswerte)

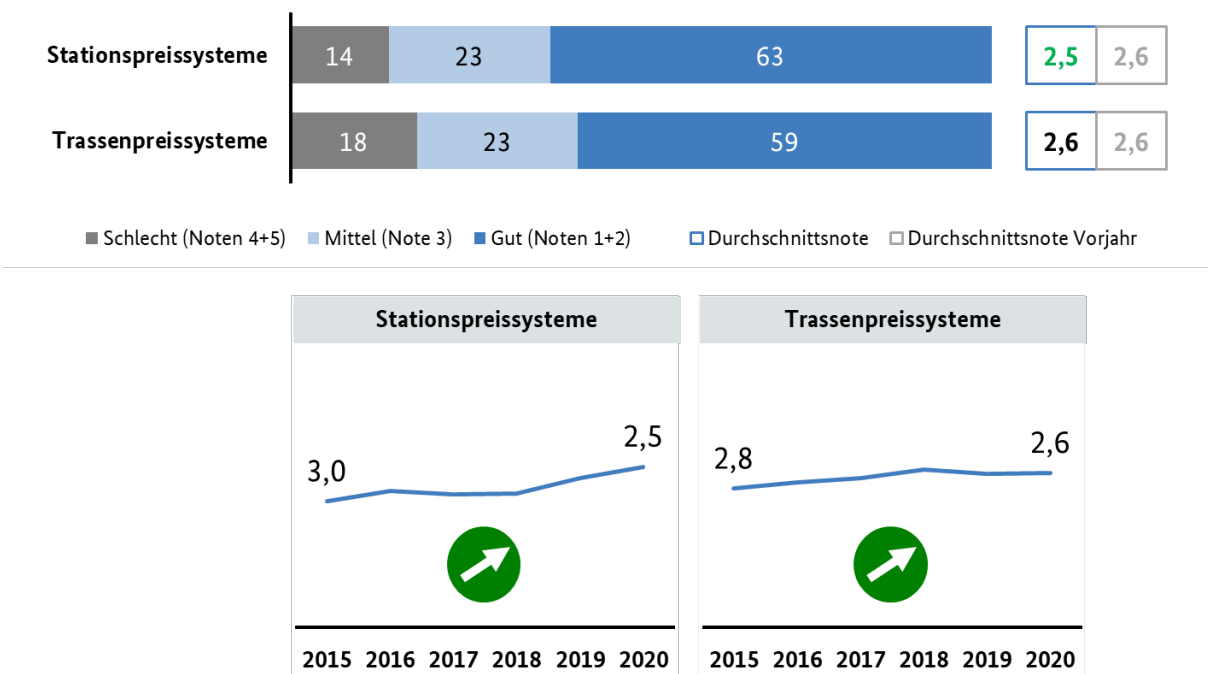


Abbildung 72: Bewertung der Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch die Aufgabenträger (2015-2020; Durchschnittswerte)

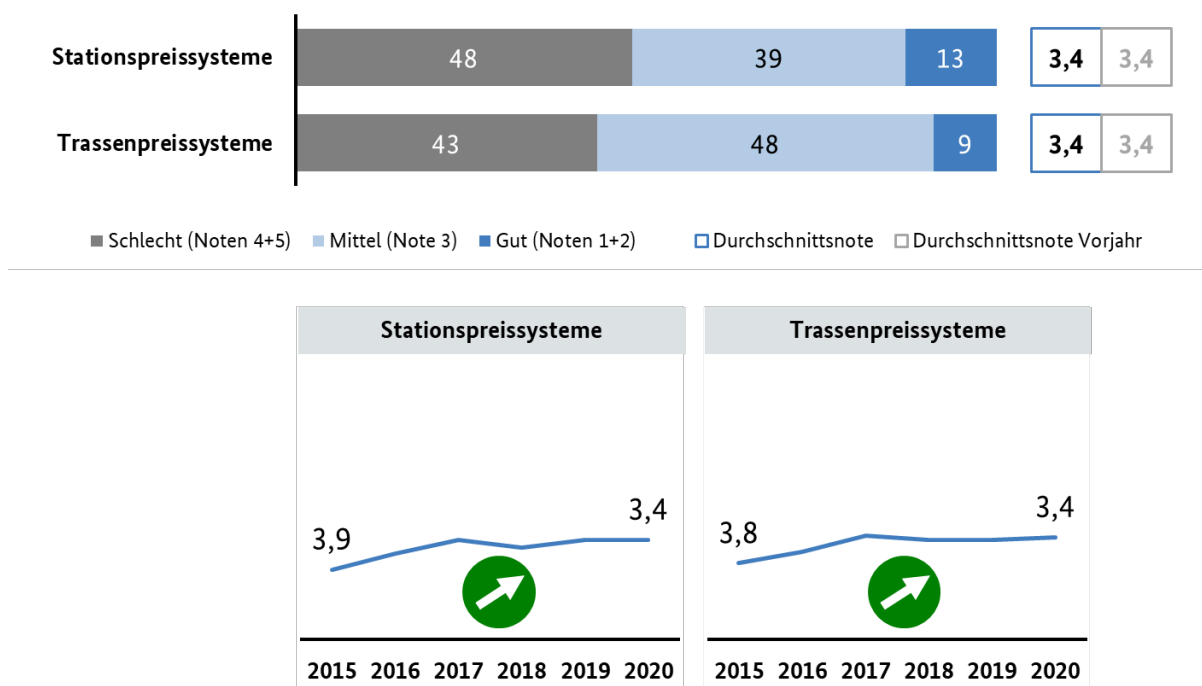


Abbildung 73: Bewertung der Entgeltsysteme der Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch die Aufgabenträger (2015-2020; Durchschnittswerte)

1.4.8 Kommentare der Aufgabenträger

Im Rahmen der Marktbeobachtung der Bundesnetzagentur im Eisenbahnsektor haben die Aufgabenträger die Möglichkeit, Empfehlungen, Hinweise oder Wünsche für die weitere Regulierungstätigkeit an die Bundesnetzagentur mitzuteilen. Darüber hinaus können sie der Bundesnetzagentur Anmerkungen, Hinweise oder Erfahrungswerte zum Zugang des Eisenbahninfrastrukturmarktes geben.

Baumaßnahmen

Es wird die fehlende Leistungsfähigkeit bei Baumaßnahmen bemängelt und dass es viele Einzelmaßnahmen als Baumaßnahmen gibt. So werde auf Teilstrecken der SPNV benachteiligt und es erfolge eine spätere und kurzfristige Information an die Fahrgäste über Baumaßnahmen.

Die DB Netz AG sei nicht in der Lage, ihr Baugeschehen so zu koordinieren, dass verlässliche, widerspruchsfreie und rechtzeitige Baustelleninformationen an die EVU ergehen.

Trassen

Hier wurde bemängelt, dass der Wegfall von Rahmenverträgen für die Trassen in Regionen mit viel Schienenpersonenfernverkehr zu kaum

kalkulierbaren Risiken bezüglich der Aufrechterhaltung von Taktverkehren im SPNV führe.

Zudem sollten Trassenwünsche stärker berücksichtigt werden.

Ein Aufgabenträger hält eine „unbedingte Vorrangregelung“ für den Fernverkehr bei der Trassendisposition im Störungs- und Verspätungsfall für falsch. Stark verspätete Fernverkehrszüge, die keine Chance mehr hätten, ihre Verspätung noch aufzuholen, würden dadurch dafür sorgen, dass bisher pünktliche Regionalzüge deutliche Verspätungen erhielten und Zug- und Busanschlüsse verpasst würden. Bei eingleisiger Betriebsführung im Störungsfall käme es zum Teil zu Situationen, dass über mehrere Stunden hinweg Haltestellen des SPNV gar nicht bedient würden. In diesem Zusammenhang solle auch der Rückbau von Überholgleisen in Bahnhöfen und von Überleitstellen dringend stärker regulatorisch überwacht werden.

Stationen

Hier wird eine bessere Kostenkontrolle bei Baumaßnahmen und günstigeres Bauen, insbesondere bei kleinen Bauvorhaben, verlangt.

Zudem solle es von Seiten der bundeseigenen Infrastrukturunternehmen mehr Serviceorientierung bei kommunalen Maßnahmen im Bahnhofsumfeld, insbesondere beim Flächenerwerb der DB geben.

Die Aufgabenträger bemängeln auch die Qualität der Reinigung an den Stationen, da diese sehr unbefriedigend sei.

Vertrieb

Es sollte sichergestellt werden, dass marktbeherrschende Vertriebsdienstleister allen

EVU einen personenbedienten Vertrieb zu gleichen Konditionen anbieten.

Im Bereich des Fahrscheinvertriebs, der Fahrplantrassen und der Fahrgastinformation sei weiterhin eine verstärkte Regulierungstätigkeit notwendig, was Zugang zu Informationen, Marktmissbrauch und Bevorzugung betrifft.

Infrastruktur

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

Die Kosten bei der Infrastrukturnutzung müssten gesenkt werden und Effizienz müsse als Maßstab der Kostenregulierung dienen.

Man nehme den Ausfall von elektronischen Stellwerken ohne wirkliche Rückfallkonzepte (sowohl bei den EVU als auch bei den EIU) wahr.

Es bräuchte stärker wirkende Anreizsysteme zur Qualitätssicherung.

1.5 Endkundenbefragung im Personenverkehr

Das Eisenbahnregulierungsgesetz sieht nach § 67 Abs. 3 vor, dass die Bundesnetzagentur mindestens alle zwei Jahre Vertreter der Nutzer von Dienstleistungen im Bereich des Schienengütertransports und des Schienenpersonenverkehrs konsultiert. Im Jahr 2020 führte die Bundesnetzagentur in den Monaten Juni und Juli eine Umfrage zu Themen des Schienenpersonenverkehrs durch. Dabei wurden sämtliche Verbände, die repräsentativ die Meinungen der Fahrgäste abbilden, auf die onlinebasierte Umfrage aufmerksam gemacht. Die Tiefenbefragung umfasste die Themen Deutschland-Takt und Deutschland-Tarif, sowie Themen der Sicherheit insbesondere vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie.

Deutschland-Takt

Bereits gegenwärtig ist der Großteil der Befragten mit der Frequenz und den Anschlussmöglichkeiten verschiedener Verkehrsträger, mit Ausnahme im ländlichen ÖPNV, überwiegend zufrieden.

Gleichwohl empfinden die Befragten die Einführung eines integralen Taktsystems als positiv. Dieses sollte mindestens den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den ländlichen öffentlichen Personennahverkehr umfassen. Dabei ist den Befragten eine hohe Taktdichte mit vielen Anschlussmöglichkeiten und optimierten Umsteigezeiten besonders wichtig. Als Taktfrequenz sollte mindestens ein Stunden-Takt eingerichtet werden, mit Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit. An den Bahnhöfen wünschen sich die Befragten eine mittleren Umsteigezeit von ca. 10 Minuten zwischen den Verkehrsmitteln. Für eine Optimierung der Anschlüsse schätzen die Befragten ein, dass die Fahrgäste im Mittel eine Fahrzeitausdehnung von knapp 15 Prozent akzeptieren würden.

Bei der Einführung des Deutschland-Takts ist der Ausbau der vorhandenen Infrastruktur aus Sicht der Befragten das wichtigste Handlungsfeld. Damit Engpässe bei der Einführung des Deutschland-Takt möglichst wenig Auswirkung haben, sollte die Einführung stufenweise erfolgen. Abgelegene Regionen sollten den Deutschland-Takt einbezogen werden.

Deutschland-Tarif

Bezüglich der gegenwärtigen Tarifsysteme sind die Befragten geteilter Meinung. Im Schienenpersonenfernverkehr und im ländlichen ÖPNV sind fast zwei Drittel der Befragten mit den Tarifsystemen eher unzufrieden. Im SPNV und städtischen ÖPNV hingegen sind sie gleichermaßen zufrieden wie unzufrieden.

Bei den gegenwärtigen Tarifsystemen identifizierten die Befragten Probleme bei der Preisgestaltung, der Transparenz, der Kompatibilität und im Vertrieb. Aufgrund der verschiedenen Zonentarife gebe es Preissprünge, die häufig in teuren Übergangstarifen endeten. Des Weiteren seien Kurzstrecken überteuert. Um diese Probleme einzudämmen, schlugen die Befragten vor, den Fahrpreis entfernungsabhängig zu bestimmen und eine Bestabrechnung sicherzustellen. Hinzu kommt, dass die Tarifsysteme nicht kompatibel seien und es zunehmend zu Konflikten an Schnittstellen mit anderen Verkehrsdiensten und Verkehrsträgern komme. Die Unübersichtlichkeit der Tarife führe immer häufiger dazu, dass Fahrgäste an Verbundgrenzen ohne entsprechendes Ticket unterwegs seien. Daher müsse eine vollumfängliche Integration aller Verkehrsmittel im Nah- und Fernverkehr angestrebt werden. Zudem sollten ebenfalls neue Maßnahmen auf Vertriebsebene umgesetzt werden. Hierzu müsse beispielsweise ein einheitliches Automatensystem eingeführt werden. Schlussendlich müsse sichergestellt werden, dass die Fahrgäste Fahrscheine mit minimalen Zugangshemmnissen jederzeit erwerben können.

Etwa zwei Drittel der Befragten sehen einen Wettbewerb im Fahrkartenverkauf kritisch und aus Sicht jedes Fünften sei dieser auf jeden Fall zu vermeiden. Ferner befürworteten fast 40 Prozent einen zentralen Vertriebsanbieter für alle Verkehrsunternehmen. Die restlichen Befragten stimmen gleichermaßen für einen diskriminierungsfreien Vertrieb durch die Verkehrsunternehmen, wie auch einen freien Markt für Drittanbieter, wie zum Beispiel Reisebüros.

Sicherheit und COVID-19-Pandemie

An den Bahnhöfen und in deren Umfeld fühlen sich rund 90 Prozent der Befragten tagsüber sicher. Dies schlägt in den Abendstunden und der Nacht um, hier sind es lediglich ca. 40 Prozent. Eine gute

Ausleuchtung, mehr Personal und die Ansiedlung von Geschäften könnten nach Meinung der Befragten das Sicherheitsempfinden erhöhen. Mehr als 70 Prozent der Befragten schätzen ein, dass die Fahrgäste dafür bis zu fünf Prozent Fahrpreiserhöhung akzeptieren würden.

Mit Bezug zur aktuellen COVID-19-Pandemie halten mehr als zwei Drittel der Befragten die getroffene Maskenpflicht in den Verkehrsmitteln und Bahnhöfen für sinnvoll, wenngleich die Nutzung dadurch verringert wird. Um das Sicherheitsempfinden zusätzlich zu erhöhen, schlugen die Befragten darüber hinaus eine Überdimensionierung der Verkehrsmittel, verbunden mit automatisch öffnenden Türen an jeder Haltestellung zur Belüftung des Verkehrsmittels, vor. Zudem sollte grundsätzlich Klimatechnik auf- und nachgerüstet werden.

Die Ergebnisse der Tiefenbefragung werden auf der Homepage der Bundesnetzagentur unter folgender Adresse veröffentlicht:

<https://www.bundesnetzagentur.de/Endkundenbefragung>

2. Eisenbahninfrastruktur: Schienenwege

Im Berichtsjahr 2019 wurde eine neue Höchstmarke bei den Trassenkilometern erreicht.

Betreiber der Schienenwege	66
Ressourcen der Betreiber der Schienenwege	66
Zugang zu Schienenwegen	71
Entgelte für Schienenwege	76
Wirtschaftliche Situation der Betreiber der Schienenwege	79

2. Eisenbahninfrastruktur: Schienenwege

2.1 Betreiber der Schienenwege

2.1.1 Anzahl Betreiber der Schienenwege

Im Rahmen der Markterhebung Eisenbahnen 2020 erhob die Bundesnetzagentur Daten von knapp 140 Betreibern der Schienenwege für das Berichtsjahr 2019.

2.1.2 Betriebsleistung

Seit 2013 ist die auf dem öffentlichen Schienennetz erbrachte Betriebsleistung stetig angestiegen. Mit insgesamt 1,122 Mrd. Trassenkilometern wurde in 2019 erneut eine neue Höchstmarke erreicht.

Im Jahr 2019 konnten für den Schienenpersonenverkehr Zuwächse verzeichnet werden. Im Schienengüterverkehr erbrachten die Eisenbahnverkehrsunternehmen dagegen weniger Leistung als im Vorjahr.

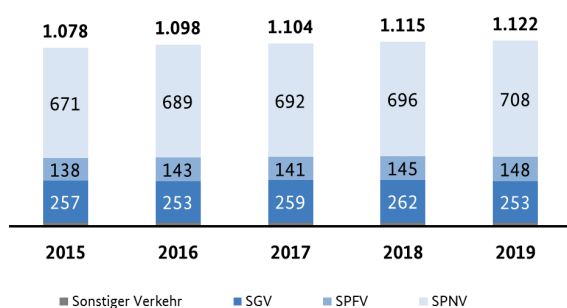


Abbildung 74: Entwicklung der Betriebsleistung nach Verkehrsdiensten (2015–2019; in Mio. Trassenkilometern)

Auf nicht-bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen werden weniger als drei Prozent der genannten Betriebsleistungen erbracht. Die verbleibenden 97 Prozent der Verkehre nutzen die Streckeninfrastruktur der Infrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG. Da diese nur rund 85 Prozent der in Deutschland für Eisenbahnverkehrsunternehmen zugänglichen

Streckenlänge betreiben (vgl. Kapitel 2.2.1), liegt die mittlere Verkehrsdichte auf den nicht-bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen somit signifikant niedriger als auf den bundeseigenen. Dies erschwert die Bildung kostendeckender und zugleich marktfähiger Trassenentgelte. Insbesondere auf ausschließlich für den Schienengüterverkehr genutzten Infrastrukturen werden in einigen Fällen mittlere Trassenentgelte von mehr als 20 Euro je Trassenkilometer erhoben (vgl. Kapitel 2.4.1).

2.2 Ressourcen der Betreiber der Schienenwege

2.2.1 Streckennetz

Im Jahr 2019 wurden in Deutschland insgesamt 39.089 Kilometer an Eisenbahnstrecken betrieben. Die zur Verfügung stehende Gleislänge betrug rund 61.300 km (ohne Gleise in Serviceeinrichtungen). In den Serviceeinrichtungen wurden Gleise mit weiteren rund 11.200 km Länge betrieben.

Die Elektrifizierungsquote des deutschen Streckennetzes lag 2019 bei 53,5 Prozent. Diese Quote ist seit 1994 kontinuierlich angestiegen, jedoch schrumpfte im selben Zeitraum durch Stilllegungen das Streckennetz. Die elektrifizierte Netzlänge hat seit 1994 im Mittel um rund 100 Kilometer pro Jahr zugenommen. Die Schienenwege der bundeseigenen Betreiber weisen einen Elektrifizierungsgrad von 61,0 Prozent auf.

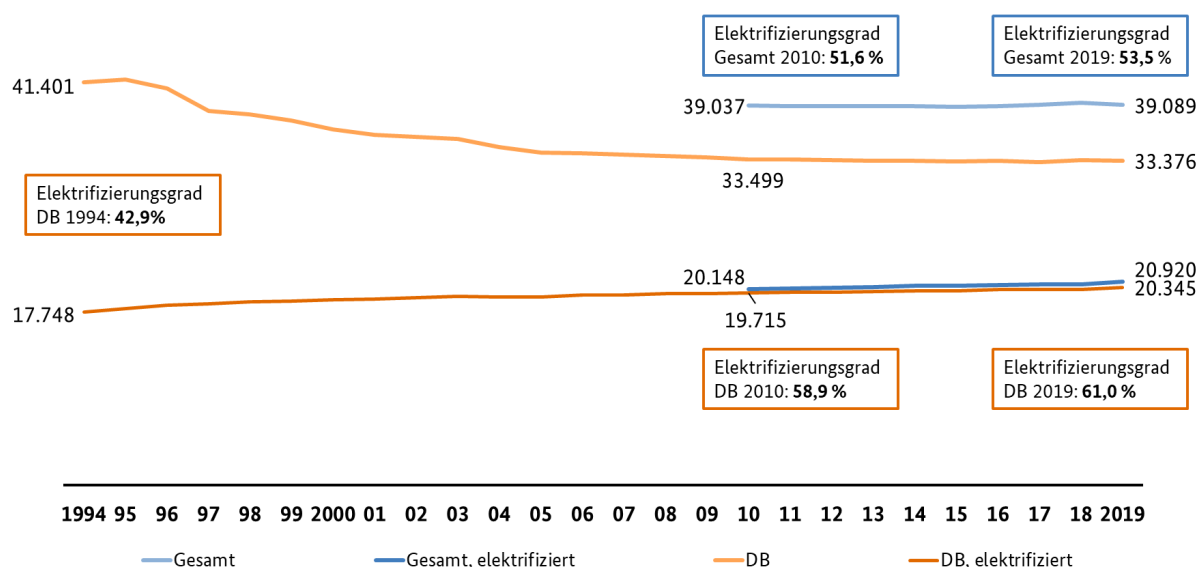


Abbildung 75: Entwicklungen des Streckennetzes und Elektrifizierungsgrad des Streckennetzes (1994-2019; Länge in Kilometer; Anteile in Prozent)

In Deutschland wurden 2019 rund 85 Prozent des Eisenbahnschienennetzes von den Infrastrukturtöchtern der Deutschen Bahn AG betrieben, während 15 Prozent oder rund 5.700 Kilometer auf über 130 nicht-bundeseigene Betreiber der Schienenwege verteilt sind.

Nur knapp 600 km der nicht-bundeseigenen Strecken sind elektrifiziert. Über die Hälfte der nicht-bundeseigenen Schienenwegebetreiber unterhalten Streckennetze mit einer Streckenlänge von unter 50 km, auf denen entweder spezialisierter Schienengüterverkehr oder bestellter Schienenpersonennahverkehr stattfindet. In vielen Fällen werden diese kurzen Strecken von Landkreisen, Kommunen oder Zweckverbänden betrieben. Darüber hinaus gibt es rund dreißig Betreiber von Schmalspur- oder Museumsbahnen, auf deren Strecken Sonderfahrten, aber auch bestellter Schienenpersonennahverkehr mit Schmalspurbahnen stattfindet.

Etwa 300 km des Streckennetzes waren bis Ende 2019 mit ETCS ausgestattet, vorrangig betrifft das die Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main und Teile der neuen Schnellfahrstrecke Berlin – München.

Hochgeschwindigkeitsstrecken, welche Geschwindigkeiten ab 250 km/h erlauben, summierten sich Ende 2019 auf eine Streckenlänge von 1.100 Kilometern. Sowohl die ETCS- als auch die Hochgeschwindigkeitsstrecken liegen ausnahmslos in bundeseigener Hand. Im Vergleich zum Vorjahr gab es hier keine Veränderung.

2.2.2 Personal bei Betreibern der Schienenwege

Personalentwicklung

Die Mitarbeiterzahl bei den Betreibern der Schienenwege ist seit 2015 kontinuierlich angestiegen. In 2019 waren rund 44.000 Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen in diesem Bereich beschäftigt. Der Zuwachs ist unter anderem der branchenweiten Einstellung neuer Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen zur Kompensation absehbarer altersbedingter Abgänge geschuldet.

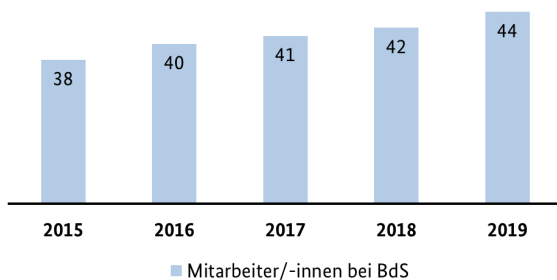


Abbildung 76: Beschäftigungsentwicklung bei den Betreibern der Schienenwege (2015-2019; Vollzeitäquivalente in Tausend)

Rund 20 Prozent der in 2019 bei den Betreibern der Schienenwege beschäftigten Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen waren weiblich.

Wie bei den Eisenbahnbahnverkehrsunternehmen, hat zwischen 2015 und 2019 der Anteil der in Teilzeit beschäftigten Mitarbeitern/Mitarbeiterinnen zugenommen, von fünf Prozent auf sieben Prozent. Dies entspricht einem relativen Zuwachs von rund 40 Prozent.

Die Ausbildungsquote (Anteil der Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen in Ausbildung) hat sich zwischen 2015 und 2019 nicht wesentlich geändert und liegt weiterhin bei ca. fünf Prozent.

Auch die Betreiber der Schienenwege stehen vor der Herausforderung, altersbedingte

Personalrückgänge adäquat zu kompensieren. Zwischen 2015 und 2019 ist es hier insgesamt gelungen, die Quote der über 50jährigen Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen von 45 auf 41 Prozent zu senken und parallel die Quote der unter 30jährigen Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen von 13 auf 16 Prozent zu steigern.

Für die nicht-bundeseigenen Betreiber der Schienenwege zeigen sich jedoch gegenläufige Entwicklungen: Hier war (nach 43 Prozent in 2015) jeder zweite Mitarbeiter/jede zweite Mitarbeiterin im Jahr 2019 mindestens 50 Jahre alt, parallel sank der Anteil der unter 30jährigen Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen von 10 auf 9 Prozent.

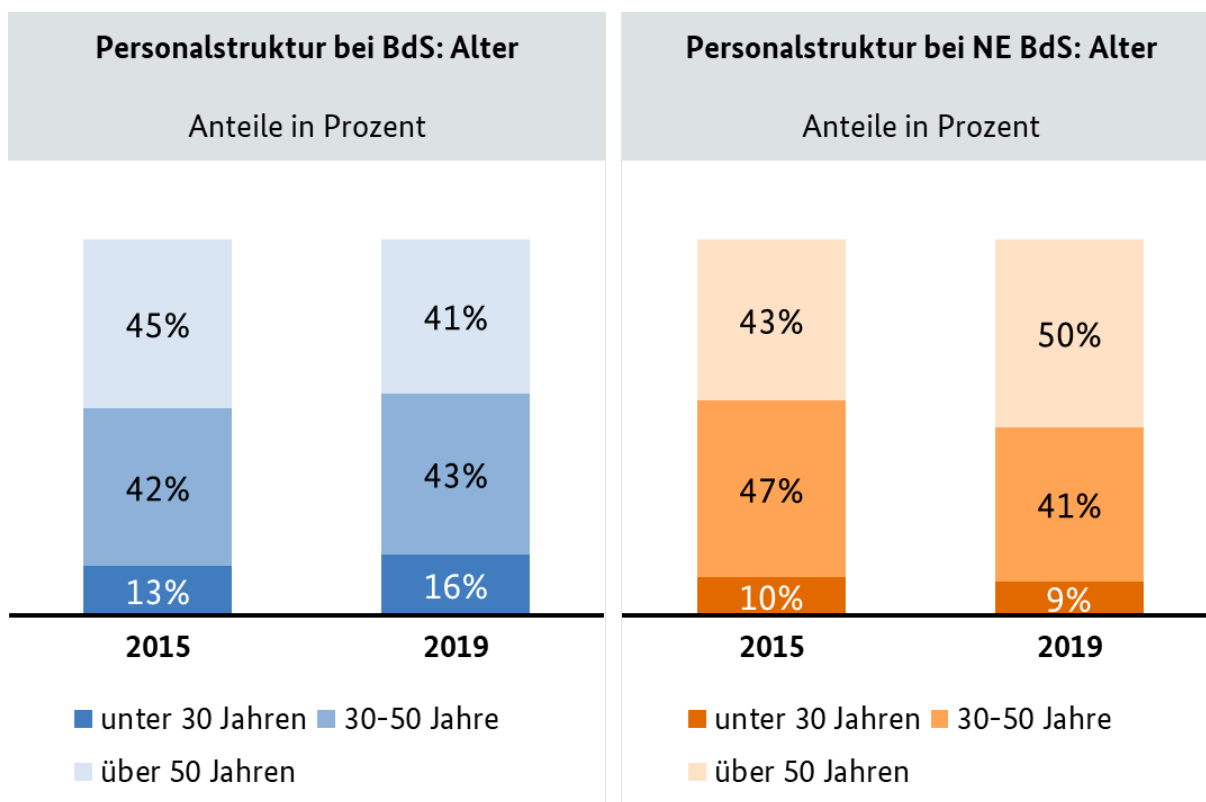


Abbildung 77: Personalstruktur bei den Betreibern der Schienenwege (2015 und 2019; Anteile in Prozent)

Personalverfügbarkeit

Im Rahmen der Markterhebung haben die Betreiber der Schienenwege die Möglichkeit, eine Einschätzung zur Verfügbarkeit von Betriebsfachpersonal (z. B. Disponenten/-innen, Fahrdienstleitern/-innen) und sonstigem Personal mit den Noten 1 („entspannt“) bis Note 5 („existenzbedrohend“) abzugeben. Die Ergebnisse werden in Abbildung 78 dargestellt.

Im Vergleich zum Vorjahr verschlechterte sich die Situation etwas. Insbesondere beim Betriebsfachpersonal erscheint die Situation mit einer Durchschnittsnote von 3,2 angespannt. Hier vergeben 40 Prozent der Betreiber der Schienenwege die Note 4. Weitere 30 Prozent vergeben hingegen die Note 1 oder 2. Beim sonstigen Personal vergeben hingegen jeweils ein Drittel der Betreiber die Noten 2 oder 3 und nur ein Viertel die Note 4 oder schlechter; die Durchschnittsnote liegt bei 2,8.

Viele Betreiber der Schienenwege weisen auf die gute Konjunkturlage und den generellen Fachkräftemangel, insbesondere in technischen Berufen wie dem Baubereich, hin. Dies betrifft ebenso eisenbahnspezifische Berufsfelder wie Fahrdienstleiter/-in und Zuglenker/-in. Die Situation äußert sich etwa in einer geringen Bewerberzahl oder in Abwerbesituationen durch andere Eisenbahnunternehmen. Viele kleine Betreiber der Schienenwege sind auf ehrenamtliche Mitglieder/-innen angewiesen.

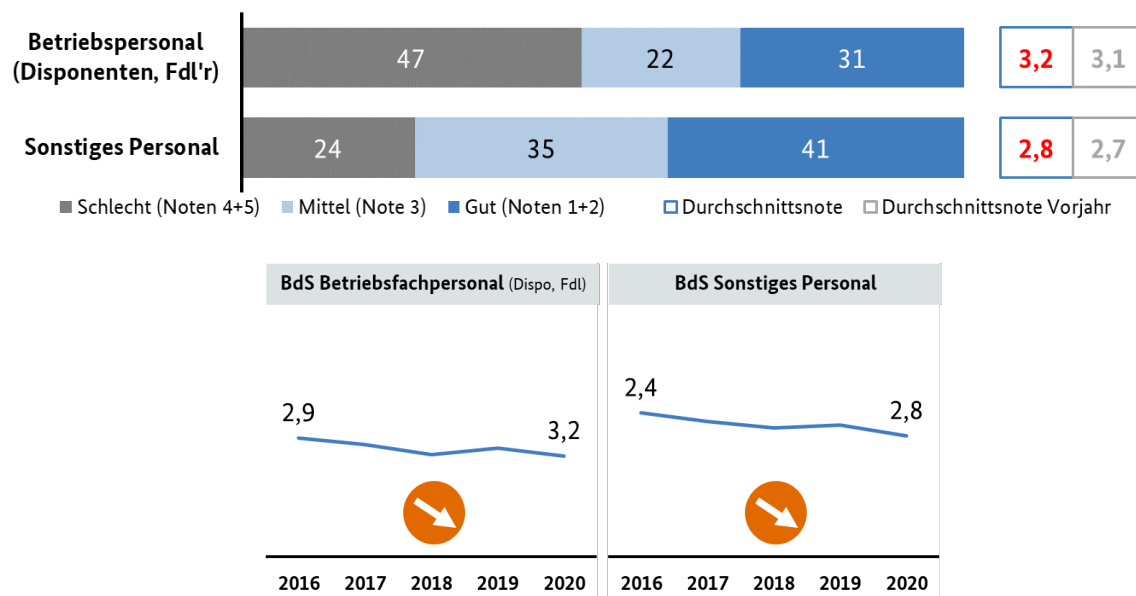


Abbildung 78: Bewertung der Personalverfügbarkeit der Betreiber der Schienenwege (2016-2020; Anteile in Prozent)

2.3 Zugang zu Schienenwegen

2.3.1 Nutzungsbedingungen für Schienenwege

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 Betreiber der Schienenwege sind grundsätzlich gesetzlich verpflichtet, Nutzungsbedingungen für die betriebenen Eisenbahninfrastrukturen aufzustellen. Diese Pflicht umfasst die Aufstellung Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) für die betriebenen Schienenwege. 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 36 Prozent aller Betreiber der Schienenwege sind von der Pflicht zur Aufstellung von SNB befreit, wobei davon rund 27 Prozent weiterhin Vereinbarungen zur Betriebssicherheit (VzBS) aufstellen werden müssen. Sofern Schienenwege ausschließlich zu dem Zweck musealer Nutzung betrieben werden, können die Betreiber der Schienenwege vollumfänglich von der Aufstellungspflicht befreit werden. Dies betrifft rund neun Prozent aller Betreiber der Schienenwege, wobei noch nicht abgeschlossene Verfahren unberücksichtigt sind.

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

Im Jahr 2020 haben 95 Prozent der Betreiber der Schienenwege Nutzungsbedingungen veröffentlicht. Von den fünf Prozent der Betreiber der Schienenwege, die keine Nutzungsbedingungen erstellt haben, müssten drei Prozent lediglich Vereinbarungen zur Betriebssicherheit erstellen.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen, welche von der Verpflichtung zur Erstellung von Nutzungsbedingungen komplett 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.

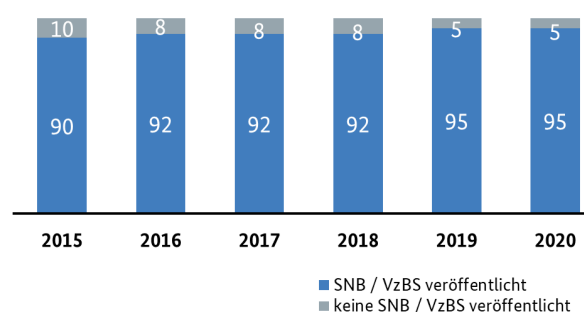


Abbildung 79: Anteil der Betreiber der Schienenwege mit veröffentlichten Nutzungsbedingungen und Vereinbarungen zur Betriebssicherheit (2015–2020; Anteile in Prozent)

2.3.2 Einschätzung des Zugangs durch Zugangsberechtigte

Bewertung des Zugangs

Im Rahmen der Markterhebung können die Zugangsberechtigten marktrelevante Aspekte einschätzen und mit Noten zwischen 1 („sehr gut, kein Handlungsbedarf“) und 5 („ungenügend, sehr hoher Handlungsbedarf“) bewerten.

In der Mehrzahl der betrachteten Bereiche ergab sich in den vergangenen Jahren ein leicht negativer Trend der Einschätzungen der Zugangsberechtigten.

Mit der Durchschnittsnote 2,3 erhielt der Prozess der Trassenvergabe (sowohl für Netzfahrplan- als auch für Gelegenheitstrassen) die beste Benotung. Ähnlich bewerteten die Zugangsberechtigten die Fahrplanqualität (2,5) und die Disposition im Störfall (2,6). Die Bewertung der Koordinierungsqualität im Rahmen der Baustellenplanung fällt mit 3,0 bereits etwas ab. Am wenigsten zufrieden sind die Zugangsberechtigten mit dem Erhaltungszustand (3,1) und dem Ausbauzustand der Schienenwege (3,1).

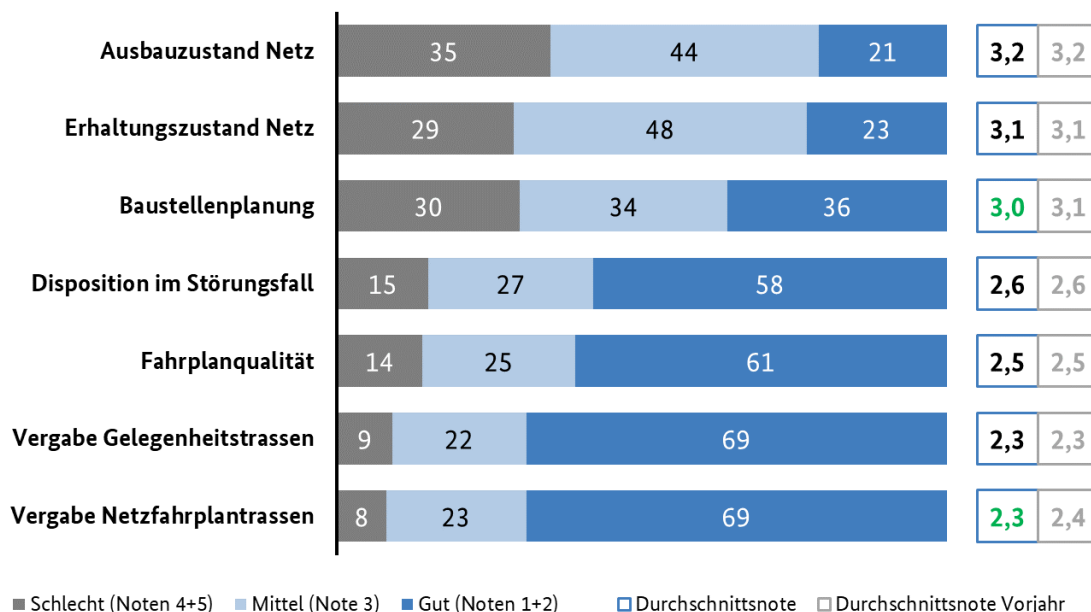


Abbildung 80: Bewertung des Zugangs zu Schienenwegen (2020; Bewertungsanteile in Prozent und Durchschnittswerte)

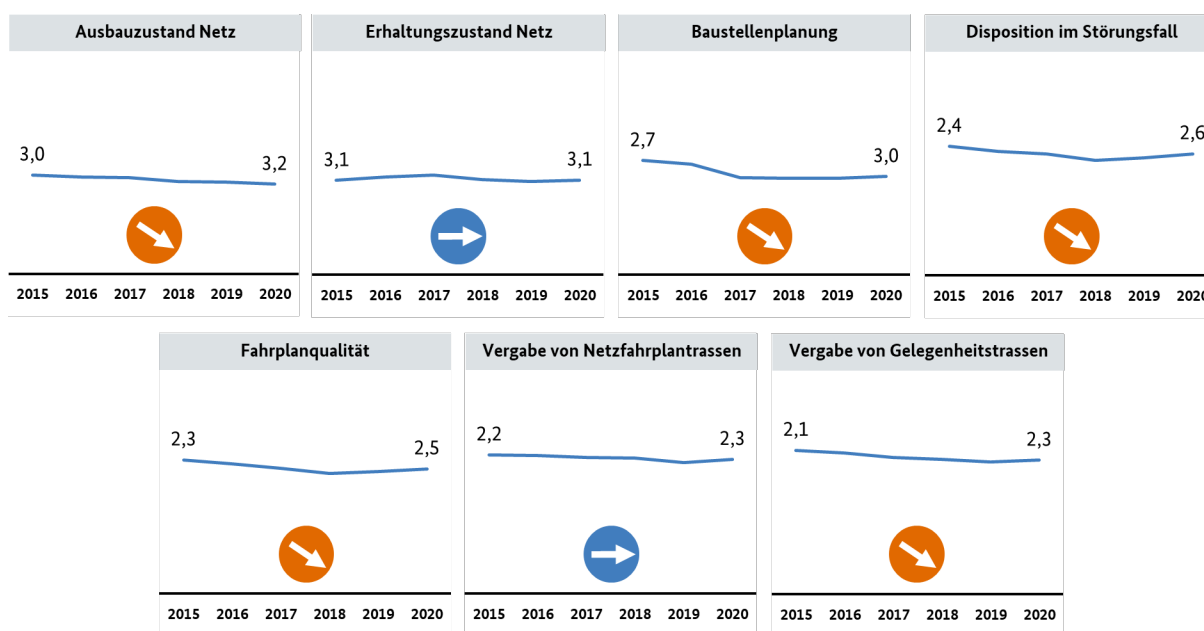


Abbildung 81: Entwicklung der Bewertungen der Themenfelder Schienenwege (2015-2020)

Baumaßnahmen

Ein Schwerpunktthema stellen Baumaßnahmen dar. Die Zugangsberechtigten konnten Fragen zu planmäßiger Baumaßnahmen mit Gewichtungen zwischen 1 („trifft voll zu/sehr häufig“) und 5 („trifft nicht zu/sehr selten“) beantworten. Abbildung 82 zeigt die Ergebnisse.

Über 80 Prozent der Eisenbahnverkehrsunternehmen gaben an, sehr häufig oder häufig rechtzeitig über Baumaßnahmen im Netzfahrplan informiert worden zu sein (Durchschnittswert: 2,0). Über 60 Prozent wurden sehr häufig oder häufig rechtzeitig über unterjährige Baumaßnahmen informiert (Durchschnittswert: 2,4). Noch etwa die Hälfte der Eisenbahnverkehrsunternehmen gab an, sie seien sehr häufig oder häufig in die Planung der Baumaßnahmen eingebunden worden, während knapp ein Viertel selten oder sehr selten eingebunden worden sei (Durchschnittswert: 2,7).

Eine Einflussnahme auf die Baumaßnahmenplanung sei jedoch nur gut einem Viertel der Eisenbahnverkehrsunternehmen sehr häufig oder häufig möglich gewesen, während dies für über 40 Prozent nur selten oder sehr selten möglich war (Durchschnittswert: 3,3). Im Vergleich zum Vorjahr änderten sich die Durchschnittswerte nur minimal.

Bei etwa 60 Prozent der Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden sehr häufig oder häufig Umleitungen bei Baumaßnahmen notwendig (Durchschnittswert: 2,5). Schienenersatzverkehr wurde bei etwa 40 Prozent sehr häufig oder häufig notwendig, bei über 50 selten oder sehr selten (Durchschnittswert: 3,5). Nicht oder verspätet mitgeteilte Änderungen im Rahmen des Planungsprozesses betrafen ein Drittel der Eisenbahnverkehrsunternehmen sehr häufig oder häufig; 40 Prozent hingegen selten oder sehr selten (Durchschnittswert: 3,2). Bei der tatsächlichen Durchführung wurde nach Meldung von einem Drittel der Eisenbahnverkehrsunternehmen sehr häufig oder häufig von der ursprünglichen Planung abgewichen, während etwa genauso viele selten

oder sehr selten angaben (Durchschnittswert: 3,1).
Im Vergleich zum Vorjahr konnte insbesondere in den drei letztgenannten Thematiken eine leichte Verbesserung festgestellt werden.

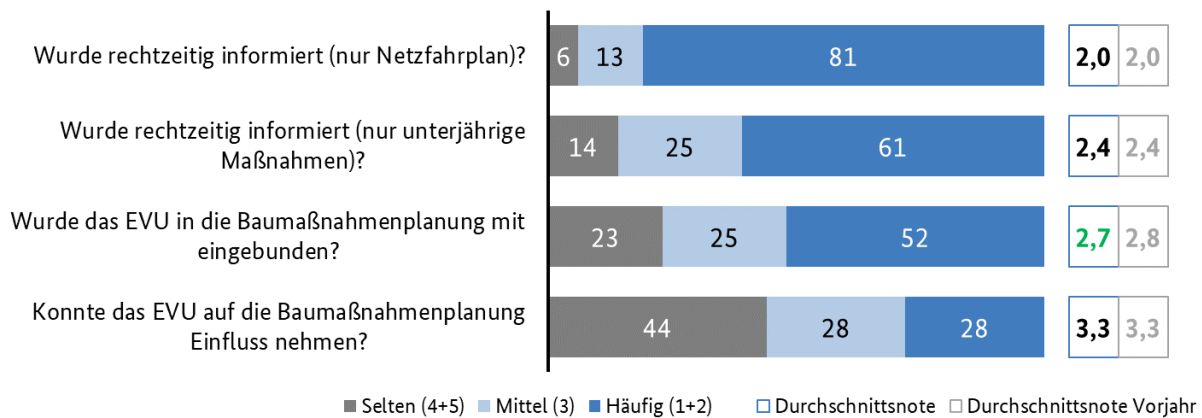


Abbildung 82: Bewertung der planmäßigen Baumaßnahmen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (2020; Bewertungsanteile in Prozent und Durchschnittswerte)

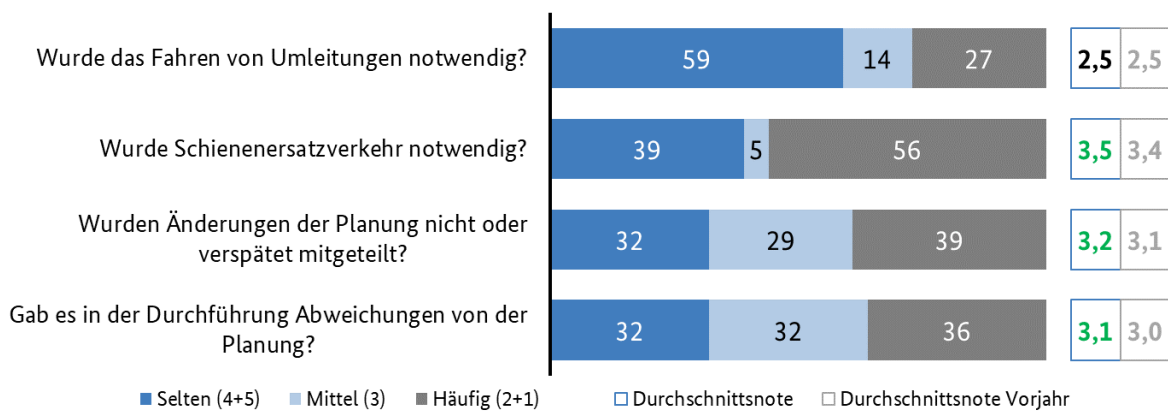


Abbildung 83: Bewertung der planmäßigen Baumaßnahmen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (2020; Bewertungsanteile in Prozent und Durchschnittswerte)

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen hatten die Möglichkeit, sich frei zu Baumaßnahmen zu äußern. Im Fokus der Kommentare steht die kurzfristige bzw. verspätete Ankündigung, Verlängerung, Umplanung und Verschiebung von Baumaßnahmen und die damit einhergehende Nichteinhaltung von Fristen. Dabei sind insbesondere kurzfristige Änderungen der Baustellenplanungen für EVU problematisch, da Schienenersatzverkehre eine längerfristige Vorausplanung bedürfen. Somit wird häufig gemeldet, dass die Baustellenplanung immer zeitaufwändiger würde und insbesondere bei unterjährigen Maßnahmen Bekanntmachungsfristen unterschritten würden. Teilweise würde die Dauer der Baumaßnahme zu kurz angesetzt werden oder es kommt zu unangekündigten Baustellen, während angesetzte Baustellen auch kurzfristig abgesagt bzw. verlegt werden.

Die fehlende Kommunikation und Information zu Baumaßnahmen wird häufiger kritisiert, indem sich Unternehmen diese selber beschaffen müssen. Insbesondere im Bereich des Gelegenheitsverkehrs wird bei der Baustellenplanung nicht ausreichend berücksichtigt und informiert. Bezüglich der Baustellenplanung wurde zudem kommentiert, dass speziell der Prozess der DB Netz aufgrund veralteter IT-Systeme und nicht orts- bzw. fachkundigen Planern nicht zufriedenstellend abläuft und dadurch Eisenbahnverkehrsunternehmen in weitere Baustellen gelenkt bzw. Umleitungen über mehrere hunderte Kilometer tragen müssten. Grundsätzlich entstehen den Unternehmen durch eine fehlerhafte Baustellenplanung erhöhte Kosten und wirtschaftliche Nachteile, unter anderem durch die Überplanung von Bauabschnitten. So berichten einige Unternehmen über Ausfälle des gesamten Laufwegs, obwohl eine Beschränkung auf Teilausfälle möglich gewesen wäre.

Fahrplanqualität und Disposition

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben die Möglichkeit, sich zu der Thematik „Fahrplanqualität und Disposition“ gesondert zu äußern. Im Jahr 2020 wurden über 80 Meldungen abgegeben, die sich im Wesentlichen in die folgenden Themenblöcke zusammenfassen lassen.

Mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen thematisieren die aus ihrer Sicht unzureichende Qualität der Fahrplanerstellung. Dies beträfe in besonderem Maße den Gelegenheitsverkehr im SGV und SPFV: Vor allem im SGV werden zu lange Fahrzeiten und Standzeiten beklagt und geschildert, dass der konstruierte Fahrplan sowohl von den gewünschten Fahrmöglichkeiten als auch von der tatsächlichen Fahrlage abweiche, was negative Folgen auf Ressourcenplanung und Kundenzufriedenheit habe. Ergeben sich bei der Fahrplanerstellung erhebliche Abweichungen von den Wünschen der Eisenbahnverkehrsunternehmen, solle früher Rücksprache gehalten werden. Zudem wird eine schnellere und einfachere Fahrplanerstellung mittels Digitalisierung und ein stärkeres Eingehen auf spezielle Fahrplananforderungen gewünscht. Im SPNV wird das Auslaufen von Rahmenverträgen bedauert.

Im Zusammenhang mit der Fahrplanqualität werden zudem von mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen Einschränkungen aufgrund überlasteter Streckenkapazitäten beklagt. So seien etwa der Linke Rhein oder die Ruhrgebietsquerung sehr verspätungsanfällig. Dem SPFV würde im Verspätungsfall Priorität eingeräumt, auch wenn dies zu Folgeproblemen und großen Verzögerungen bei SPNV und SGV führt. Dispositionsregeln würden im Regelbetrieb nicht immer eingehalten, Fahrdienstleiter seien teilweise überfordert. Besondere Verkehre, etwa Museumsverkehre, würden kaum noch freie Trassen erhalten.

Viele Meldungen befassen sich mit der Disposition im Störfall. Über zehn Meldungen betreffen eine schlechte Erreichbarkeit der Dispositionsstellen (Betriebszentralen), da diese situativ überlastet seien. In diesem Zusammenhang werden eine mangelhafte Abstimmung, eine gewisse Inflexibilität, fehlende Störungskonzepte und Ersatzkapazitäten sowie eine Überforderung von Personal genannt, was oft zu einer Benachteiligung des SPNV, besonders aber des SGV durch lange Standzeiten oder umständlichen Umleitungen führe. Die prognostizierte Störungsdauer würde häufig überschritten. Hinzu kämen Schnittstellenprobleme zwischen Regionalbereichen, was zu hohem Eigenaufwand der Eisenbahnverkehrsunternehmen führe. Gelobt wurden Telefonkonferenzen für die Disposition im Störfall.

2.4 Entgelte für Schienenwege

2.4.1 Höhe und Entwicklung der Trassenentgelte

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

Das gewichtete arithmetische Mittel der von den Betreibern der Schienenwege erhobenen Trassennutzungsentgelte lag im Jahr 2019 bei 4,81 Euro je Trassenkilometer¹⁰. Dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einem Zuwachs von ca. einem Prozent. Der Median lag mit 4,99 Euro je Trassenkilometer etwas höher.

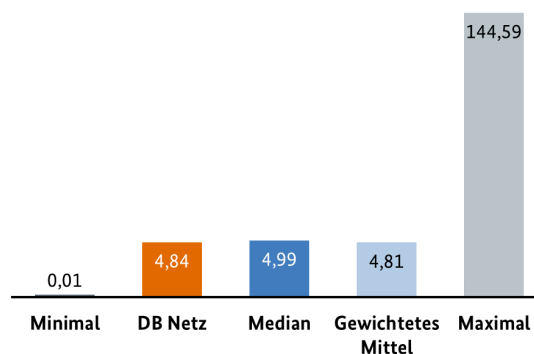


Abbildung 84: Bandbreite der mittleren Trassennutzungsentgelte (2019; Euro je Trassenkilometer)

Nicht-bundeseigene Betreiber der Schienenwege mit überwiegender oder ausschließlicher Nutzung im Schienengüterverkehr verlangen häufig Trassenpreise, welche erheblich über den Mittelwerten liegen. In einigen Fällen sind deutlich über 20 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.

¹⁰ ohne Berücksichtigung der in 2019 ausbezahlten Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr in Höhe von 340 Mio. Euro

Im Schienenpersonennahverkehr betrug das mittlere Trassenentgelt 5,11 Euro je Trassenkilometer im Jahr 2019. Deutlich höhere Entgelte wurden für Leistungen im Schienenpersonenfernverkehr verlangt. Hier waren im Mittel 7,00 Euro je Trassenkilometer zu entrichten. Im Schienengüterverkehr bezahlten die Eisenbahnverkehrsunternehmen je Trassenkilometer durchschnittlich 2,89 Euro (ohne Verrechnung der Trassenpreisförderung). Mit Berücksichtigung der Trassenpreisförderung lag das mittlere Trassenentgelt im Schienengüterverkehr bei 1,60 Euro je Trassenkilometer.

Von 2014 bis 2019 verteuerte sich durchschnittlich die Nutzung von Zugtrassen im Schienenpersonenfernverkehr um 15 Prozent und im Schienenpersonennahverkehr um acht Prozent. Diese Steigerungen bewegen sich regelmäßig oberhalb von denen wesentlicher Vergleichsindikatoren wie dem Verbraucherpreisindex und dem Erzeugerpreisindex für gewerbliche Produkte.

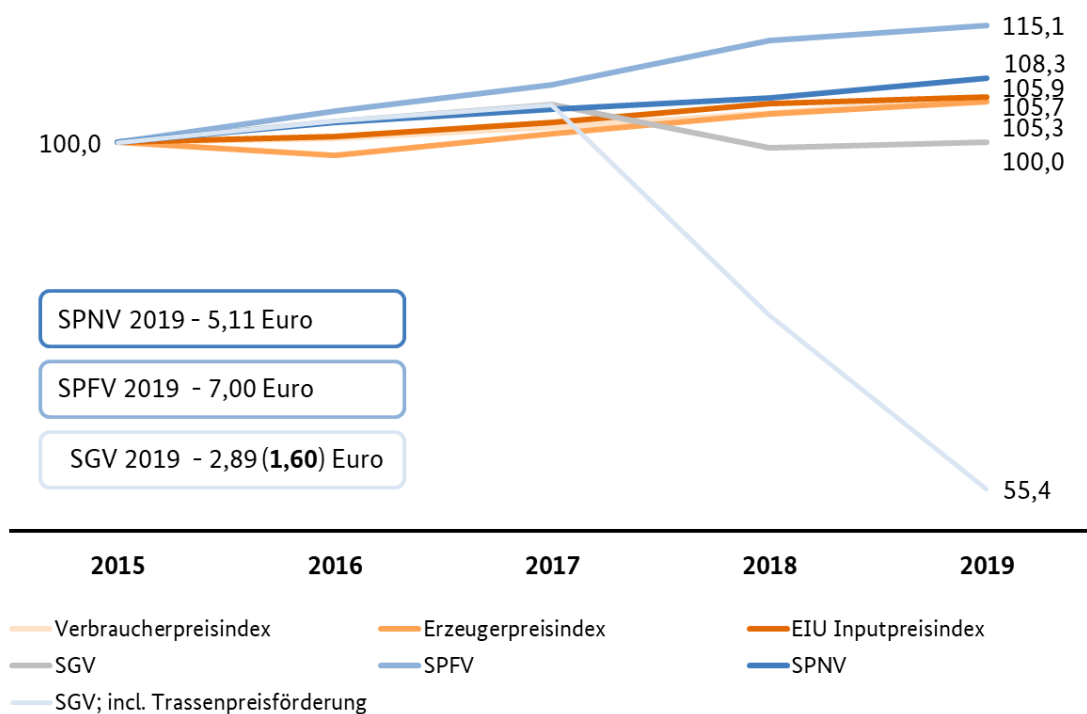


Abbildung 85: Entwicklung des mittleren Trassenentgeltes der EIU mit Trassenpreisförderung im SGV ab dem zweiten Halbjahr 2018 (2015-2019; indexiert 2015 = 100)

Im Schienengüterverkehr sind die Trassenentgelte in den letzten Jahren gesunken. Ursächlich hierfür waren Trassenpreisanpassungen im Rahmen von Genehmigungsverfahren bei der Bundesnetzagentur sowie die Förderung der Entgelte seitens des Bundes.

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 sechs Prozent auf und liegt damit erneut relativ dicht an der Entwicklung des Verbraucherpreisindexes.

2.4.2 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 verpflichtend. Auch hier gibt es gesetzlich geregelte Ausnahmen, die rund 26 Prozent aller Betreiber der Schienenwege betreffen.

Der Anteil der Betreiber der Schienenwege, welche im Rahmen ihrer Verpflichtung Entgeltlisten erstellt und veröffentlicht haben, liegt mit 95 Prozent genauso hoch im Vorjahr. Dazu beigetragen hat die systematische Prüfung der Bundesnetzagentur im Rahmen der Entgeltgenehmigungen.

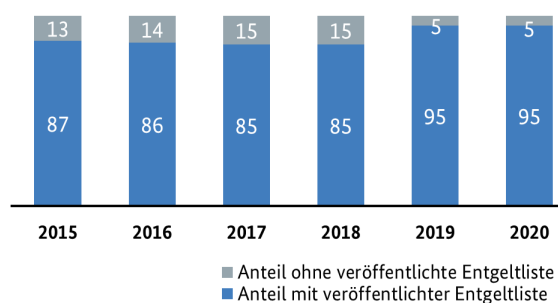


Abbildung 86: Anteil der Betreiber der Schienenwege mit veröffentlichten Entgeltlisten (2015-2020; Anteile in Prozent)

2.4.3 Einschätzung der Entgelte durch Zugangsberechtigte

Im Rahmen der Markterhebung erhalten die Zugangsberechtigten die Möglichkeit, das Preis-Leistungs-Verhältnis und die Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen der Betreiber der Schienenwege auf einer Skala von 1 („sehr gut“) bis 5 („ungenügend“) zu bewerten.

Das Preis-Leistungs-Verhältnis wird mit der Durchschnittsnote 2,8 bewertet – eine Verbesserung um 0,1 im Vergleich zum Vorjahr. Mit einer Durchschnittsnote von 3,4 bewerten die Aufgabenträger das Preis-Leistungs-Verhältnis wesentlich schlechter.

Die Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen der Betreiber der Schienenwege wird mit einer Durchschnittsnote 2,3 besser bewertet; auch hier trat eine leichte Verbesserung im Vergleich zum Vorjahr ein. Die Aufgabenträger bewerteten die Diskriminierungsfreiheit im Durchschnitt mit 2,6.

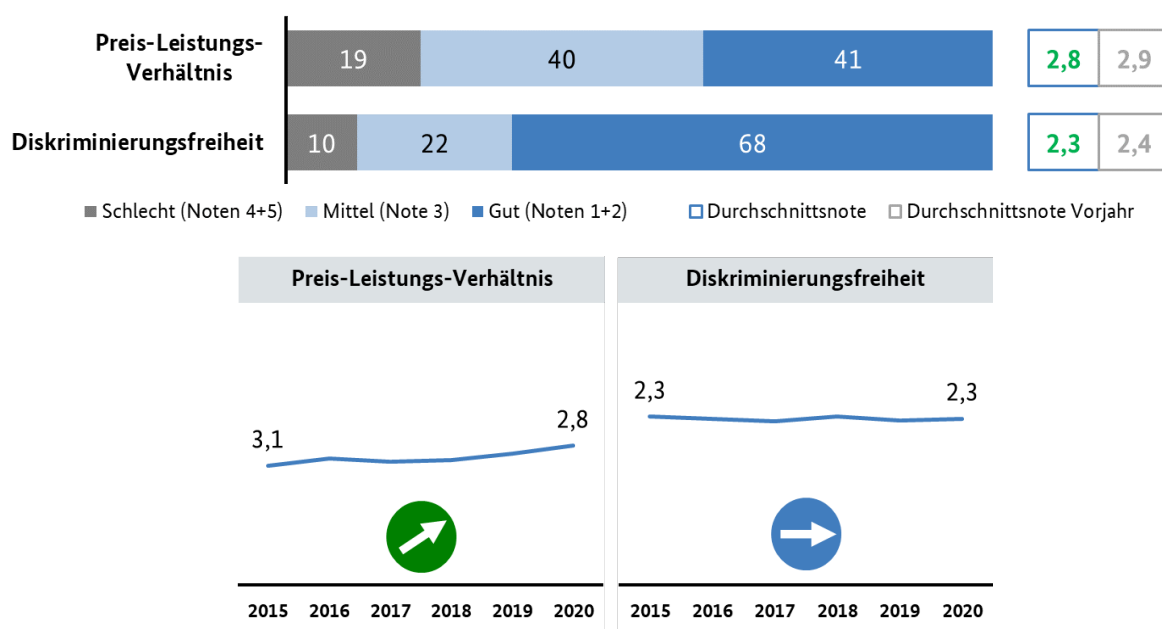


Abbildung 87: Bewertung des Preis-Leistungs-Verhältnisses und der Diskriminierungsfreiheit der Trassenentgelte durch die Zugangsberechtigten (2020; Bewertungsanteile in Prozent und Durchschnittswerte)

2.5 Wirtschaftliche Situation der Betreiber der Schienenwege

2.5.1 Umsatz der Betreiber der Schienenwege

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen generieren ihre Einnahmen zum überwiegenden Teil aus den Entgelten für die Nutzung von Trassen und Serviceeinrichtungen sowie aus Fördermitteln. Im Jahr 2019 belief sich die Summe der Einnahmen aus Trassenentgelten auf 5,4 Mrd. Euro, was rund achtzig Prozent der gesamten Umsatzerlöse aus Infrastrukturnutzungsentgelten entspricht.

Seit dem Jahr 2015 setzt sich damit die kontinuierliche Steigerung der Umsätze aus Nutzungsentgelten weiter fort. Im Vergleich zu 2015 mussten die Zugangsberechtigten rund 800 Millionen Euro mehr für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur aufwenden. Die mittlere jährliche Steigerungsrate liegt damit bei etwa drei Prozent.

Über den gesamten Markt hinweg betrachtet entfallen seit dem Jahr 2015 konstant rund zwei Drittel der Trassenentgelte auf den Schienenpersonennahverkehr. 19,3 Prozent der Trassenentgelteinnahmen werden im Schienenpersonenfernverkehr bezahlt. Der Anteil des Schienengüterverkehrs ist um 0,5 Prozentpunkte auf knapp 14 Prozent gesunken.

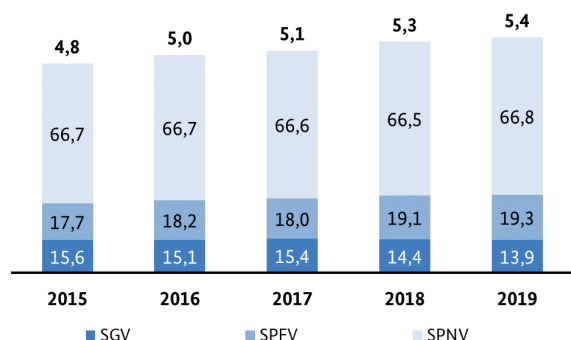


Abbildung 88: Umsatz aus Trassenentgelten der deutschen Betreiber der Schienenwege nach Art des Verkehrsdienstes (2015-2019; Umsatz in Mrd. Euro; Anteile in Prozent)

2.5.2 Förderung der Betreiber der Schienenwege

Das Förderregime im Berichtsjahr 2019 für bundeseigene Betreiber der Schienenwege umfasst letztmalig die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II). Mit der zum 1. Januar 2020 in Kraft getretenen LuFV III ergibt sich eine deutliche Erhöhung der Mittel für das Bestandsnetz.

Zudem sind im Berichtsjahr 2019 zahlreiche Maßnahmen für den Eisenbahnsektor und insbesondere für die bundeseigenen Betreiber der Schienenwege durch das Klimapakett der Bundesregierung auf den Weg gebracht worden.

Diese Maßnahmen gelten für bundeseigene und nicht-bundeseigene Betreiber in unterschiedlicher Ausprägung.

2.5.3 Finanzierung von Investitionen

Im Berichtsjahr 2019 haben die befragten Betreiber der Schienenwege über 3,7 Mrd. Euro Fördermittel für Investitionen in das Bestandsnetz erhalten. Hinzu kommen Eigenmittel in Höhe von 124 Mio. Euro. In Summe wurden etwas mehr als 3,9 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.

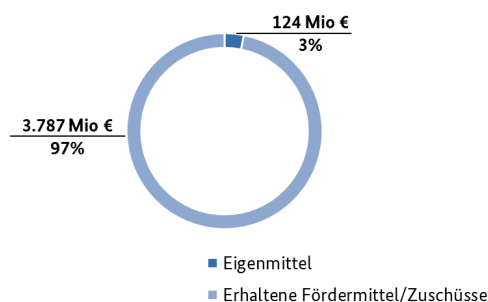


Abbildung 89: Bestandsnetz-Investitionen in Infrastruktur nach Eigen- und Fördermitteln (2019; in Mio. Euro; Anteile in Prozent)

Über 2,7 Mrd. Euro Fördermittel flossen in den Neu- und Ausbau der Infrastruktur und mehr als 0,9 Mrd. Euro Eigenmittel wurden für den Neu- und Ausbau der Infrastruktur investiert.

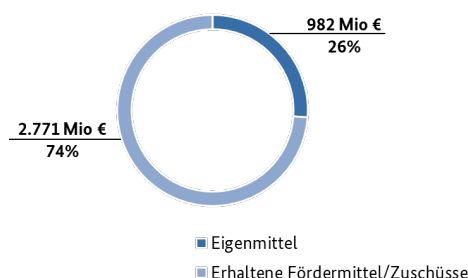


Abbildung 90: Neu- und Ausbau von Infrastruktur nach Eigen- und Fördermitteln (2019; in Mio. Euro; Anteile in Prozent)

74 Prozent beträgt die Förderquote für Neu- und Ausbau der Infrastruktur und 98 Prozent für Investitionen in das Bestandsnetz.

Investive Maßnahmen wurden in 2019 mit über 5,3 Mrd. Euro bzw. 82 Prozent durch den Bund gefördert. 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. 15 Mio. Euro flossen aus privaten Quellen.

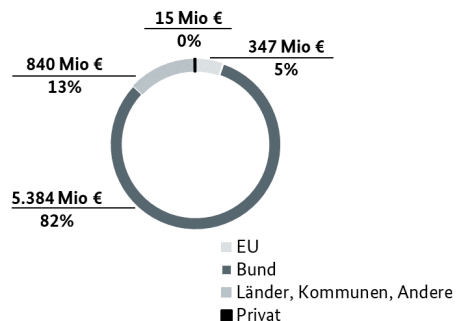


Abbildung 91: Fördermittelquellen investiver Maßnahmen (2019; in Mio. Euro; Anteile in Prozent)

2.5.4 Ergebnissituation der bundeseigenen und 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.

Der Schienenpersonennahverkehr generiert mit etwa 85 Prozent den Hauptumsatz aus den Trassenentgelten. 15 Prozent der Einnahmen kommen aus dem Schienengüterverkehr.

Den größten Aufwandsblock stellen die Aufwendungen für Material mit 44 Prozent dar, gefolgt von den Personalaufwendungen mit 30 Prozent. Auf die sonstigen Aufwendungen entfällt ein Anteil von rund 14 Prozent und den kleinsten Aufwandsblock erzielen die Abschreibungen mit 12 Prozent.

Auf der Finanzierungseite 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.

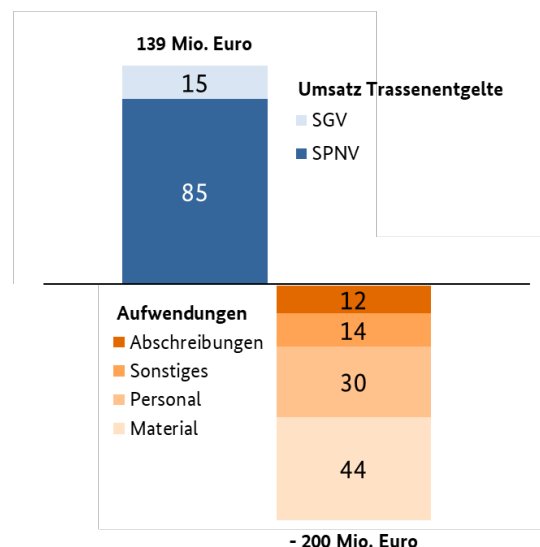


Abbildung 92: Umsatz und Aufwendungen der nicht-bundeseigenen Betreiber der Schienenwege (2019; Anteile in Prozent)

3. Eisenbahninfrastruktur: Serviceeinrichtungen

Mehr als 600 Betreiber der Serviceeinrichtungen
haben der Bundesnetzagentur Daten für das
Berichtsjahr 2019 zugesendet.

Betreiber von Serviceeinrichtungen	84
Ressourcen der Betreiber von Serviceeinrichtungen	84
Wirtschaftliche Situation der Betreiber von Serviceeinrichtungen	84
Betrachtung ausgewählter Serviceeinrichtungen	86
Zugang zu Serviceeinrichtungen	93
Entgelte für Serviceeinrichtungen	96

3. Eisenbahninfrastruktur: Serviceeinrichtungen

3.1 Betreiber von Serviceeinrichtungen

3.1.1 Anzahl Betreiber von Serviceeinrichtungen

Im Rahmen der Markterhebung Eisenbahnen 2020 erhob die Bundesnetzagentur Daten von mehr als 600 Betreibern von Serviceeinrichtungen. Nahezu jeder Betreiber der Schienenwege betreibt auch Serviceeinrichtungen. In den Serviceeinrichtungen werden Gleise mit rund 11.200 km Länge betrieben.

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.

3.1.2 Arten und Anzahl von Serviceeinrichtungen

Die deutsche Eisenbahninfrastruktur umfasst mehr als 33.000 verschiedene, öffentlich zugängliche Serviceeinrichtungen; davon allein knapp 19.000 Abstellgleise. Im Weiteren werden knapp 7.000 Personenbahnhöfe und Personenhaltepunkte, über 2.000 Rangierbahnhofs- und Zugbildungseinrichtungsgleise, rund 1.100 Güterumschlagseinrichtungen (davon mehr als 170 Terminals für den Kombinierten Verkehr), mehr als 400 Bahntankstellen/Brennstoffaufnahmestellen und fast 400 Wartungseinrichtungen. Mehr als 130 Hafenstandorte sind an das deutsche Eisenbahnnetz angebunden.

3.2 Ressourcen der Betreiber von Serviceeinrichtungen

3.2.1 Personalentwicklung bei Betreibern von Serviceeinrichtungen

Die Betreiber von Serviceeinrichtungen beschäftigten in 2019 insgesamt rund 36.000 Mitarbeiter/Mitarbeiterinnen (gemessen in Vollzeitstellen). Seit 2017 ist ein starker Anstieg zu verzeichnen. Ähnlich wie bei den Betreibern der Schienenwege stehen die Marktteilnehmer vor der Herausforderung, altersbedingt freiwerdende Stellen adäquat nachzubersetzen.

Davon waren mit 23.000 Stellen fast zwei Drittel bei den Wartungseinrichtungen angesiedelt. Seit 2017 ist allgemein ein starker Anstieg der Mitarbeiterzahlen bei den Betreibern der Serviceeinrichtungen zu verzeichnen.

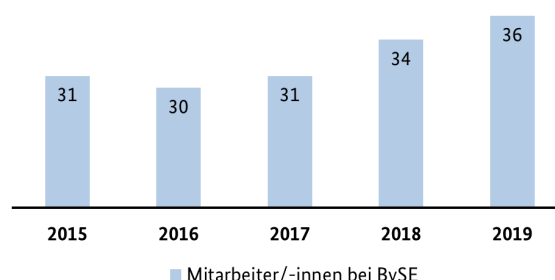


Abbildung 93: Beschäftigungsentwicklung bei Betreibern von Serviceeinrichtungen (2015–2019; Vollzeitäquivalente in Tausend)

3.3 Wirtschaftliche Situation der Betreiber von Serviceeinrichtungen

3.3.1 Umsatz bei Betreibern von Serviceeinrichtungen

Die Betreiber von Serviceeinrichtungen generieren ihre Einnahmen zum überwiegenden Teil aus den Entgelten für die Nutzung von Serviceeinrichtungen sowie aus Fördermitteln. Rund 64 Prozent tragen die Stationsentgelte zum Gesamtumsatz aus Nutzungsentgelten für Serviceeinrichtungen bei. Die restlichen 36 Prozent

entfallen auf Entgelte für die Nutzung anderer Serviceeinrichtungen.¹¹

Die kontinuierliche Steigerung der Umsätze aus Nutzungsentgelten setzt sich im Rückblick auf die vergangenen Jahre weiter fort. Die mittlere jährliche Steigerungsrate liegt bei etwa vier Prozent. Im Vergleich zu 2015 haben die Zugangsberechtigten rund 200 Millionen Euro mehr für die Nutzung von Serviceeinrichtungen aufgewendet.

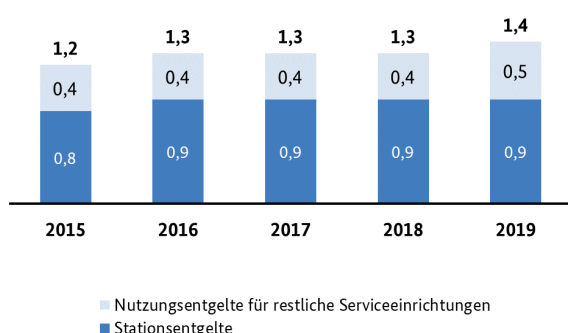


Abbildung 94: Umsatzentwicklung aus Nutzungsentgelten für Serviceeinrichtungen (2015–2019; in Mrd. Euro)

3.3.2 Fördermöglichkeiten für Betreiber von Serviceeinrichtungen

Die DB Station&Service AG als größter Betreiber von Personenbahnhöfen ist für Bau, Betrieb und Instandhaltung von ca. 5.400 Personenbahnhöfen zuständig.

Neben der Finanzierung durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung oder der Finanzierung von Neubauprojekten gibt es weitere Förderprogramme, zum Beispiel das Zukunftsinvestitionsprogramm Barrierefreiheit (ZIP) oder das Revitalisierungsprogramm für unterirdische Personenverkehrsanlagen. Es gibt zudem unterschiedliche Förderprogramme der

Bundesländer, zum Beispiel die Stationsoffensive Bayern, das Bahnstationsmodernisierungsprogramm Baden-Württemberg, das Programm "Niedersachsen ist am Zug" oder die Modernisierungsoffensive Nordrhein-Westfalen.¹²

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und die Deutsche Bahn starteten 2020 ein Sofortprogramm für attraktivere Bahnhöfe. In diesem Konjunkturprogramm, unter Förderung regionaler Handwerksbetriebe, stellt das BMVI der Deutschen Bahn 40 Millionen Euro für die Auffrischung der Bahnhöfe zur Verfügung. Im Rahmen dieser Initiative profitieren Gewerke wie zum Beispiel Maler, Maurer, Glaser, Gerüstbau, Elektro- und Heizungsinstallateure, Dachdecker und Fußbodenleger in ganz Deutschland und in allen Regionen des Programms. Bundesweit profitieren rund 170 Stationen von den Maßnahmen.

Betreiber von KV-Güterterminals haben die Möglichkeit der Förderung nach der KV-Förderrichtlinie. Die aktuelle Förderrichtlinie gilt seit Januar 2017 und tritt Ende Dezember 2021 außer Kraft. Im Jahr 2018 sind aus der KV-Förderrichtlinie über 35 Mio. Euro an nicht-bundeseigene Betreiber von Serviceeinrichtungen geflossen.¹³

Ab Dezember 2020 können Betreiber der Zugbildungseinrichtungen/Rangierbahnhöfen Fördermittel auf Grund der Richtlinie über eine anteilige Finanzierung der Entgelte in Serviceeinrichtungen des Schienengüterverkehrs mit dem Schwerpunkt Einzelwagenverkehr beantragen.

¹¹ Hierzu gehören Zugbildungseinrichtungen/Rangierbahnhöfe, Güterterminals, Abstellgleise, Industriestamm-, Zuführungs- und Anschlussgleise sowie Gleisanlagen in Häfen.

¹² https://www.deutschebahn.com/de/bahnwelt/bauen_bahn/Bahnhofsbauprogramme-5675586

¹³ <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/100/1910086.pdf>

3.3.3 Ergebnissituation der bundeseigenen und nicht-bundeseigenen Betreiber von Serviceeinrichtungen

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

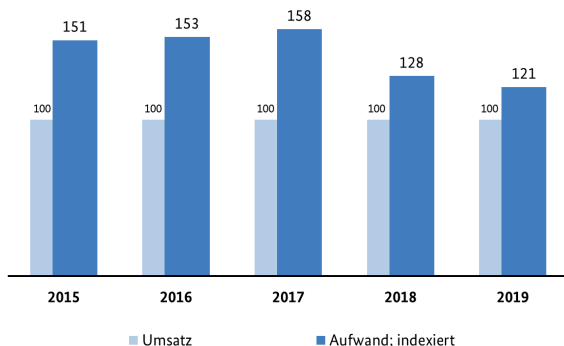


Abbildung 95: Entwicklung Umsatz und Aufwand der nicht-bundeseigenen Betreiber von Serviceeinrichtungen (2015-2019; in Prozent)

Die Aufwendungen für Instandhaltung, Abschreibungen und den Betrieb der Serviceeinrichtungen übersteigen den Umsatz aus Infrastrukturnutzungsentgelten nach wie vor. Die Deckungslücke erreichte in 2019 mit 22 Prozent einen niedrigeren Wert als im Vorjahreszeitraum mit 28 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.

3.4 Betrachtung ausgewählter Serviceeinrichtungen

3.4.1 Wartungseinrichtungen

Für den sicheren und zuverlässigen Einsatz von Eisenbahnfahrzeugen ist eine regelmäßige Instandhaltung unerlässlich. Dazu kommen umfangreiche Untersuchungen sowie Reparaturen, etwa nach Defekten oder Unfällen. Die Leistungen werden typischerweise in Wartungseinrichtungen oder, insbesondere einfache Arbeiten, mobil an der Strecke erbracht.

Der Bundesnetzagentur wurden über 350 Wartungseinrichtungen von ca. 200 Betreibern von Wartungseinrichtungen gemeldet, darunter ca. 110 Wartungseinrichtungen von 10 bundeseigenen Betreibern. Die meisten Wartungseinrichtungen werden durch Unternehmen betrieben, die gleichzeitig Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Wagenvermieter sind oder mit diesen verbunden sind. Außerdem erbringen unabhängige Betreiber sowie Fahrzeughersteller Instandhaltungsleistungen für Kunden. Insgesamt wurde im Jahr 2019 ein Umsatz in Höhe von knapp 3 Mrd. Euro erzielt, wovon gut drei Viertel auf Leistungen an eigenen Fahrzeugen bzw. an Fahrzeugen der eigenen Unternehmensgruppe entfielen. Der Anteil bundeseigener Betreiber am Gesamtumsatz lag bei ca. 80 Prozent.

Aufgrund der Verschiedenartigkeit von Instandhaltungsleistungen, unterschiedlicher Bedürfnisse der Nachfrager und Unterschiede in Werkstattausstattung, Knowhow und Fahrzeugtechnik wurde eine Unterteilung in 15 Instandhaltungsmärkte vorgenommen. Der Bereich der betriebsnahen Instandhaltung von Fahrzeugen im SPNV ist, gemessen am Umsatz, der größte Bereich, gefolgt von der betriebsnahen Instandhaltung von SPFV-Triebzügen.

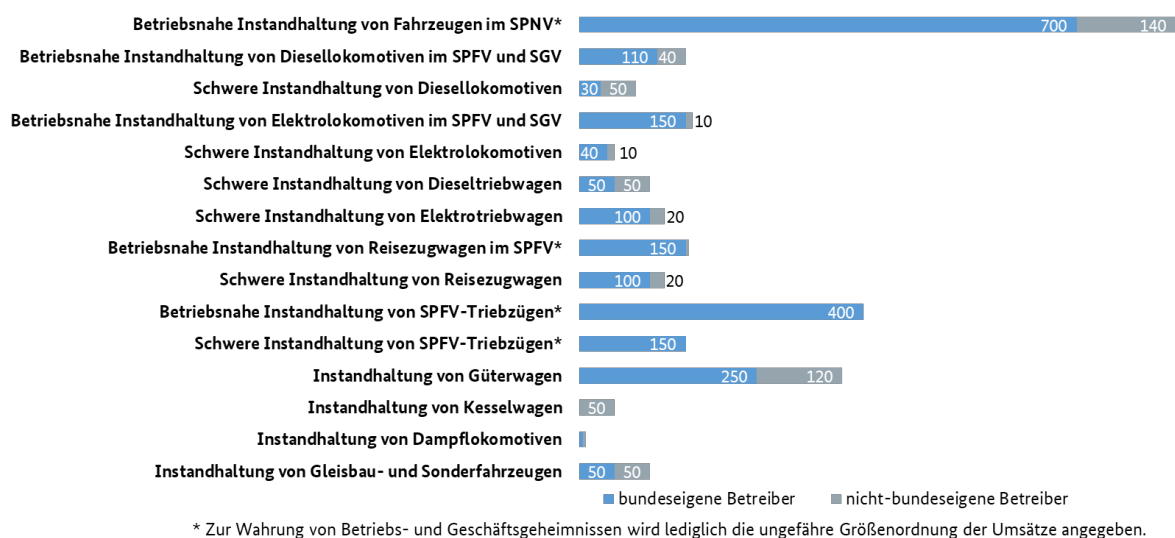


Abbildung 96: Umsätze von Wartungseinrichtungen bundeseigener und nicht-bundeseigener Betreiber (2019; in Mio. Euro)

Mit Ausnahme der schweren Instandhaltung von Diesellokomotiven sowie der Instandhaltung von Kesselwagen übersteigen die Umsätze bundeseigener Betreiber stets die Umsätze nicht-bundeseigener Betreiber.

Die Bundesnetzagentur führt eine Adressdatenbank über Wartungseinrichtungen in Deutschland sowie über Anbieter mobiler Instandhaltung. Die Standorte von Wartungseinrichtungen werden zudem in einer interaktiven Karte dargestellt. Das Angebot ist unter folgender Internetadresse zu erreichen:

www.bundesnetzagentur.de/werkstattkarte

Als Serviceeinrichtungen unterliegen Wartungseinrichtungen dem eisenbahnrechtlichen Zugangs- und seit dem 1. Januar 2021 auch dem Entgeltrecht. Anlässlich des Auftrags gemäß §§ 64, 65 ERegG zur Weiterentwicklung des Regulierungsrechts hat die Bundesnetzagentur den Bereich der Wartungseinrichtungen detailliert auf die wettbewerbliche Situation und das Regulierungsbedürfnis untersucht. Die endgültigen Ergebnisse wurden im Frühjahr 2020 veröffentlicht und der Bundesregierung zugeleitet. Der Bericht und weitere Informationen sind unter folgender Internetadresse zu erreichen:

www.bundesnetzagentur.de/werkstattstudie



Abbildung 97: Standorte von Wartungseinrichtungen in Deutschland (2020)

3.4.2 Umschlagseinrichtungen (Güter- und KV-Terminals)

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

Die Bundesnetzagentur besitzt derzeit Kenntnis von rund 1.100 Standorten, an denen Umschlagseinrichtungen mit Gleisanlagen vorhanden sind. An über 900 Standorten sind konventionelle Güterterminals (unter anderem Ladegleise, Laderampen, Ladestraßen) und an mehr als 170 Standorten sind Güterterminals für den Kombinierten Verkehr (KV-Terminals) vorhanden. Von den über 900 Standorten der konventionellen Güterterminals befinden sich etwas mehr als 100 Standorte in Häfen.

Von den rund 180 Standorten der Güterterminals für den Kombinierten Verkehr (KV-Terminals) befinden sich mehr als 90 Standorte in Häfen. Bezogen auf das Verhältnis des bahnseitigen Umschlagsvolumens zur bahnseitigen Maximalkapazität, betrug die Auslastung etwas mehr als 70 Prozent.

Die meisten Standorte der Umschlagseinrichtungen mit Gleisanlagen liegen in den Bundesländern Bayern (mehr als 190), Niedersachsen (mehr als 150) und Nordrhein-Westfalen mit mehr als 130 Standorten.

In mehr als 80 Prozent ist der Betreiber der Umschlagseinrichtung das Unternehmen, welches auch die Gleisanlage in der Umschlagseinrichtung betreibt.

Damit der Zugang zur öffentlichen Eisenbahninfrastruktur angemessen und diskriminierungsfrei erfolgt, haben die Betreiber

selbst oder durch Dritte an über 80 Prozent der Standorte Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) aufgestellt.

Etwas mehr als 180 Standorte der Umschlagseinrichtungen mit Gleisanlagen liegen an einem Güterverkehrskorridor der Europäischen Union. Diese teilen sich wie folgt auf:

- Güterverkehrskorridor 1 (Rhein – Alpen): 42,
- Güterverkehrskorridor 3 (Skandinavien – Mittelmeer): 54,
- Güterverkehrskorridor 4 (Atlantik): 12 und
- Güterverkehrskorridor 8 (Nordsee – Baltikum): 82.

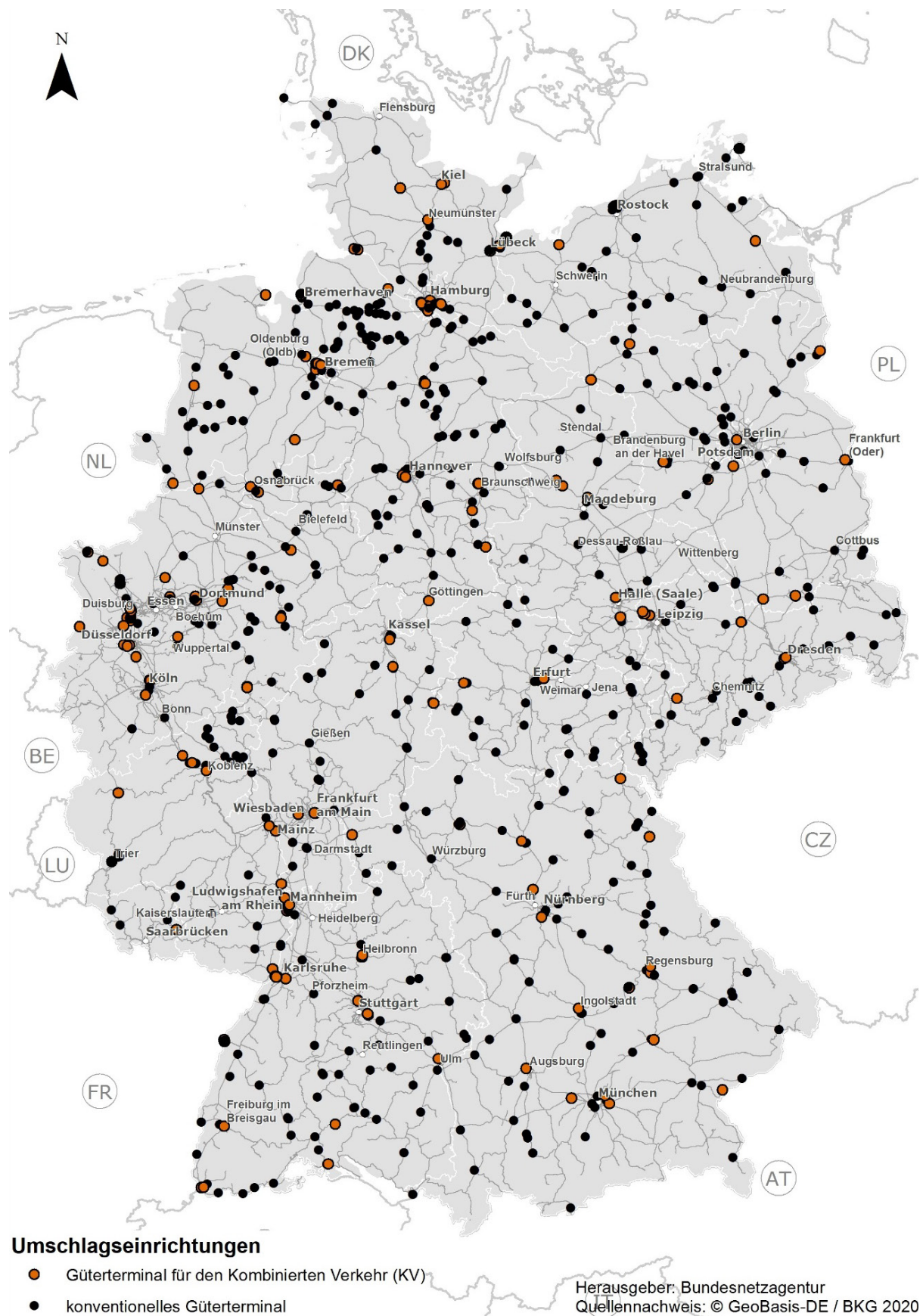


Abbildung 98: Standorte von Umschlagseinrichtungen in Deutschland (2020)

3.4.3 Häfen mit Schieneninfrastruktur

Im Rahmen der Markterhebung 2020 für das Berichtsjahr 2019 hat die Bundesnetzagentur erstmalig eine vertiefte Befragung bei Betreibern von Häfen mit Schieneninfrastruktur vorgenommen.

Die Bundesnetzagentur besitzt derzeit Kenntnis von über 130 Hafenstandorten mit Schieneninfrastruktur, in denen sich Serviceeinrichtungen befinden. Zu diesen Serviceeinrichtungen zählen unter anderem Umschlagseinrichtungen mit Gleisanlagen (konventionelle Güterterminals und Terminals für den Kombinierten Verkehr (KV-Terminals)), Abstellgleise, Zugbildungseinrichtungen/Rangierbahnhöfe, Wartungseinrichtungen sowie Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme (Tankstellen).

Die meisten Standorte der Häfen mit Eisenbahninfrastruktur befinden sich in den Bundesländern Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen (jeweils mehr als 20), sowie Schleswig-Holstein, Rheinland-Pfalz, Mecklenburg-Vorpommern und Bayern mit mehr als zehn Standorten.

In rund 98 Prozent der Fälle ist der Hafenbetreiber auch Betreiber der Gleisanlagen.

An mehr als 50 Standorten betreibt er zudem eine Umschlagseinrichtung (konventionelles Güterterminal oder Terminal für den Kombinierten Verkehr) mit einer Gleisanlage.

An über 40 Hafenstandorten sind der Hafenbetreiber und der Umschlagsbetreiber verschiedene Unternehmen.

Damit der Zugang zur öffentlichen Eisenbahninfrastruktur angemessen und diskriminierungsfrei erfolgt, haben die Betreiber an über 90 Prozent der

Standorte Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) aufgestellt.

An etwas mehr als der Hälfte der Hafenstandorte mit Eisenbahninfrastruktur befindet sich nur ein Unternehmen, was die Infrastruktur (Gleisanlagen und Umschlagseinrichtungen) alleine betreibt.

Mehr als 40 Hafenstandorte liegen an einem Güterverkehrskorridor der Europäischen Union, die sich wie folgt aufteilen:

- Güterverkehrskorridor 1 (Rhein – Alpen): 6,
- Güterverkehrskorridor 3 (Skandinavien – Mittelmeer): 16,
- Güterverkehrskorridor 4 (Atlantik): 2 und
- Güterverkehrskorridor 8 (Nordsee – Baltikum): 23.

Die Hafenbetreiber haben durch eigene und fremde Nutzer einen Umsatz von mehr als 63 Mio. Euro erzielt. Der Umsatz aus bahnseitiger Nutzung fremder Nutzer der Hafeninfrastruktur betrug etwas mehr als 55 Mio. Euro.

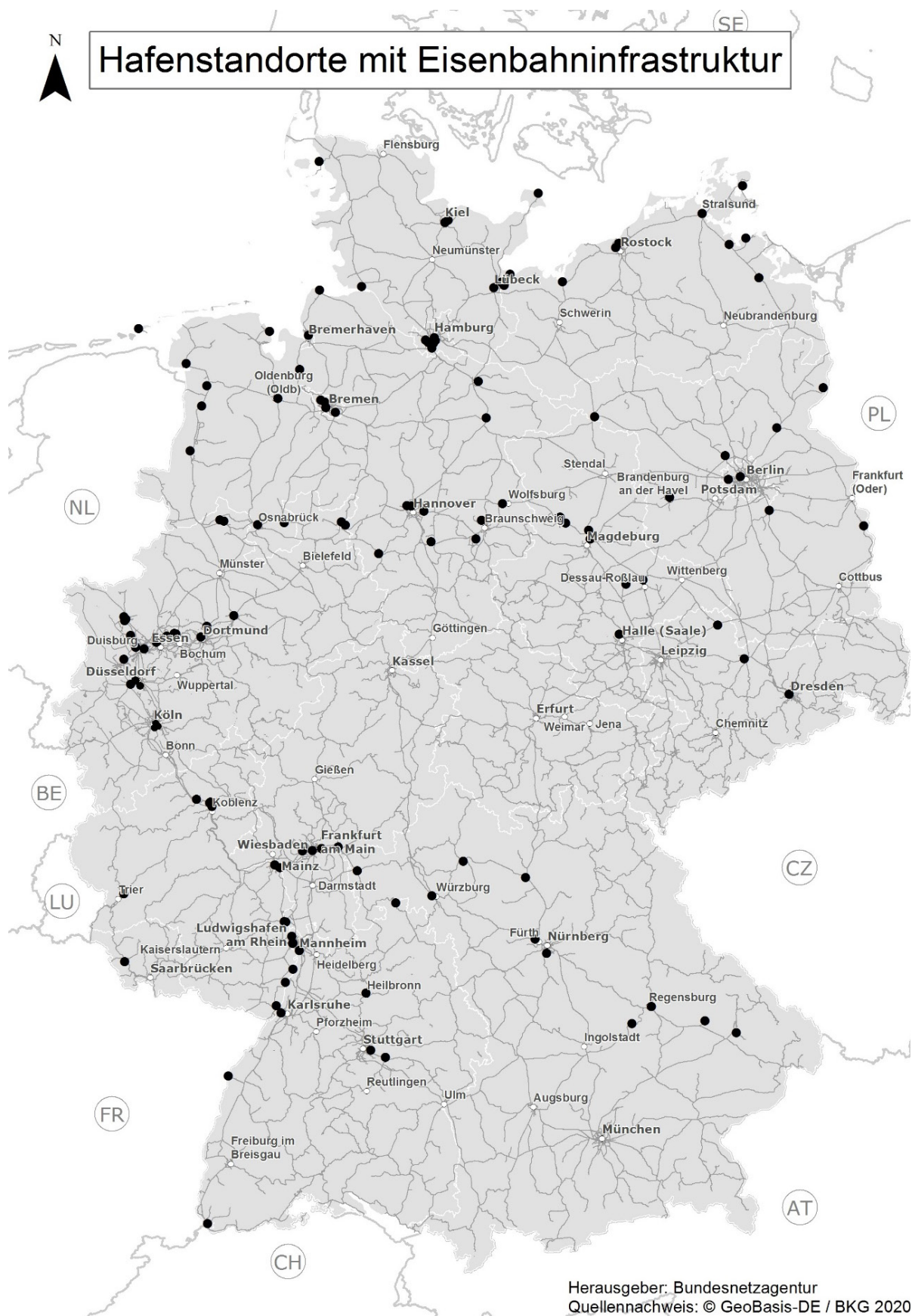


Abbildung 99: Standorte von Häfen mit Eisenbahninfrastruktur in Deutschland (2020)

3.5 Zugang zu Serviceeinrichtungen

3.5.1 Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen

Jeder Infrastrukturbetreiber unterliegt der gesetzlichen Verpflichtung, allen Zugangsberechtigten zu gleichen Bedingungen und Konditionen diskriminierungsfrei Zugang zu gewähren.

Eine Einschränkung dieses freien Zugangs ist nur bei Erfüllung bestimmter, im Rahmen der europäischen und deutschen Gesetzgebung festgelegten Voraussetzungen möglich, so etwa, 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 von ihnen 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. Jedoch sind auch dann Minimalpflichten, wie die Aufstellung einer Infrastrukturbeschreibung (Beschreibung der Serviceeinrichtung), zu erfüllen.

Ausgenommen sind hier lediglich Einrichtungen, die ausschließlich musealen Zwecken dienen. Dies betrifft rund 2 Prozent aller regelspurigen Betreiber von Serviceeinrichtungen. Berücksichtigt werden hierbei nur jene Betreiber, deren Serviceeinrichtungen gesamthaft befreit wurden.

Vor Inkrafttreten werden die Zugangsbedingungen von der Bundesnetzagentur auf Rechtskonformität

geprüft und erlangen erst nach erfolgreicher Prüfung Rechtskraft.

In 2020 haben etwa 60 Prozent der Betreiber von Serviceeinrichtungen Nutzungsbedingungen veröffentlicht. Aufgrund einer weiter steigenden Marktdurchdringung und Verschärfungen der gesetzlichen Vorschriften kann für 2020 erneut keine Verbesserung ausgewiesen werden.

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

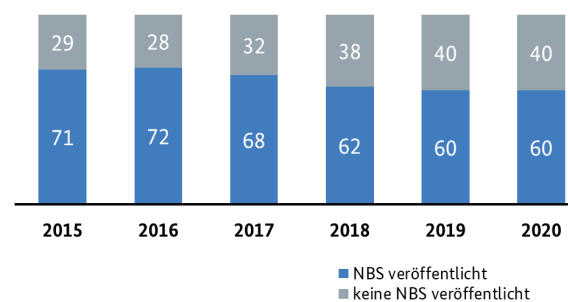


Abbildung 100: Anteil der Betreiber von Serviceeinrichtungen mit veröffentlichten Nutzungsbedingungen (2015-2020; Anteile in Prozent)

3.5.2 Einschätzung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen

Bewertung des Zugangs

Im Rahmen der Markterhebung können die Zugangsberechtigten den Zugang zu Serviceeinrichtungen einschätzen und mit Noten zwischen 1 („sehr gut, kein Handlungsbedarf“) und 5 („ungenügend, sehr hoher Handlungsbedarf“) bewerten.

Wie in den Vorjahren erhielt der Zugang zu Einrichtungen zur Brennstoffaufnahme mit der Durchschnittsnote 2,2 die beste Benotung. Knapp drei Viertel der Eisenbahnverkehrsunternehmen vergaben die Note 1 oder 2. Noch zufrieden waren

die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Zugang zu Schulungseinrichtungen (Durchschnittsnote: 2,3), zu Häfen mit Eisenbahninfrastruktur und zu Wartungseinrichtungen (Durchschnittsnote: jeweils 2,4) sowie zu Güterterminals, Industriestamm-, Zuführungs- und Anschlussgleisen (Durchschnittsnote 2,5). Der Zugang zu Rangierbahnhöfen bzw. Zugbildungseinrichtungen wurde mit der Durchschnittsnote 2,6 bewertet.

wurde insbesondere die geringe Anzahl und Kapazität von Abstellgleisen und Zugbildungseinrichtungen bemängelt. Häufig müssen die Unternehmen große Umleitungen fahren, um Alternativen zu nutzen, woraufhin zusätzliche Trassenentgelte aufgebracht wurden.

Deutlich unzufriedener waren die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Zugang zu Abstellgleisen (Durchschnittsnote: 2,9). Zwar beurteilten 40 Prozent der Eisenbahnverkehrsunternehmen den Zugang mit „sehr gut“ oder „gut“, 30 Prozent jedoch mit „schlecht“ oder „ungenügend“. Fehlende und belegte Abstellgleise waren somit ein Hauptkritikpunkt der Unternehmen.

Der Zugang zur Bahnhofsinfrastruktur von Personenbahnhöfen und Haltepunkten wurde im Mittel noch mit „gut“ beurteilt (Durchschnittsnote: 2,4). Der im Fahrgastkontakt wichtige Ausbau- und Erhaltungszustand erfährt dagegen von den Zugangsberechtigten mit 2,7 bzw. 2,8 eine schlechtere Bewertung.

Zugang zu Zugbildungseinrichtungen/Rangierbahnhöfen

Zum Zugang zu Zugbildungseinrichtungen bzw. Rangierbahnhöfen wurden die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit mittlerer oder schlechter Bewertung genauer befragt. 19 Eisenbahnverkehrsunternehmen gaben an, ihr Zugangsantrag sei abgelehnt worden, 30 meldeten unzureichende Infrastrukturparameter, 29 bemängelten, dass vor Ort keine Rangierleistungen selbst oder durch Dritte durchgeführt werden konnte.

Zudem meldeten 30 Eisenbahnverkehrsunternehmen weitere Gründe für eine schlechte Bewertung des Zugangs zu Zugbildungseinrichtungen/Rangierbahnhöfen. So

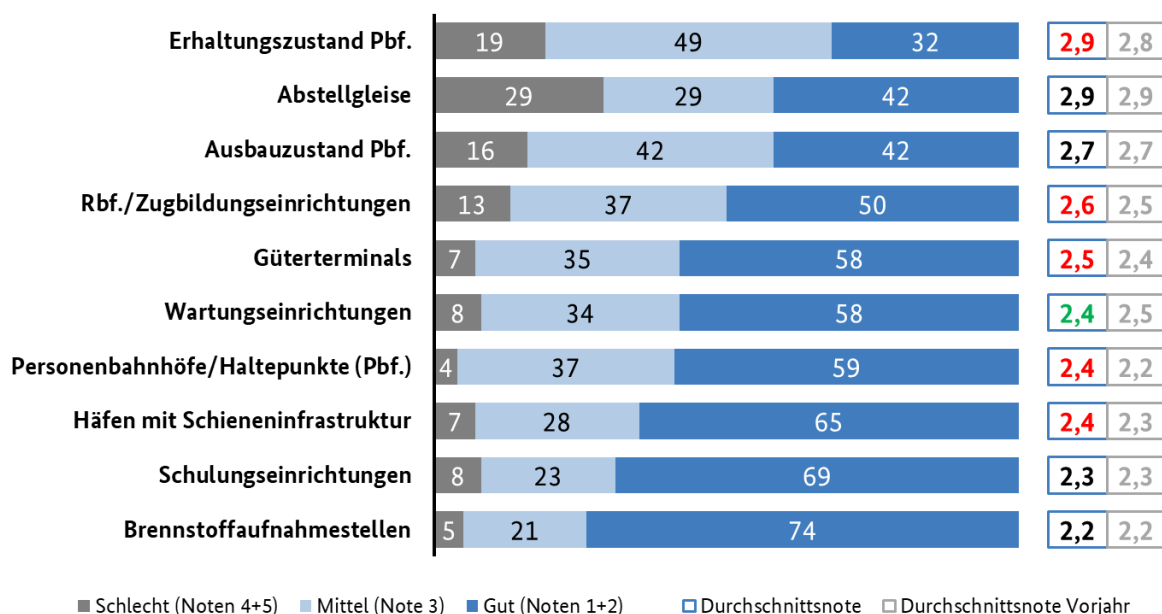


Abbildung 101: Bewertung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen (2020; Bewertungsanteile in Prozent und Durchschnittswerte)

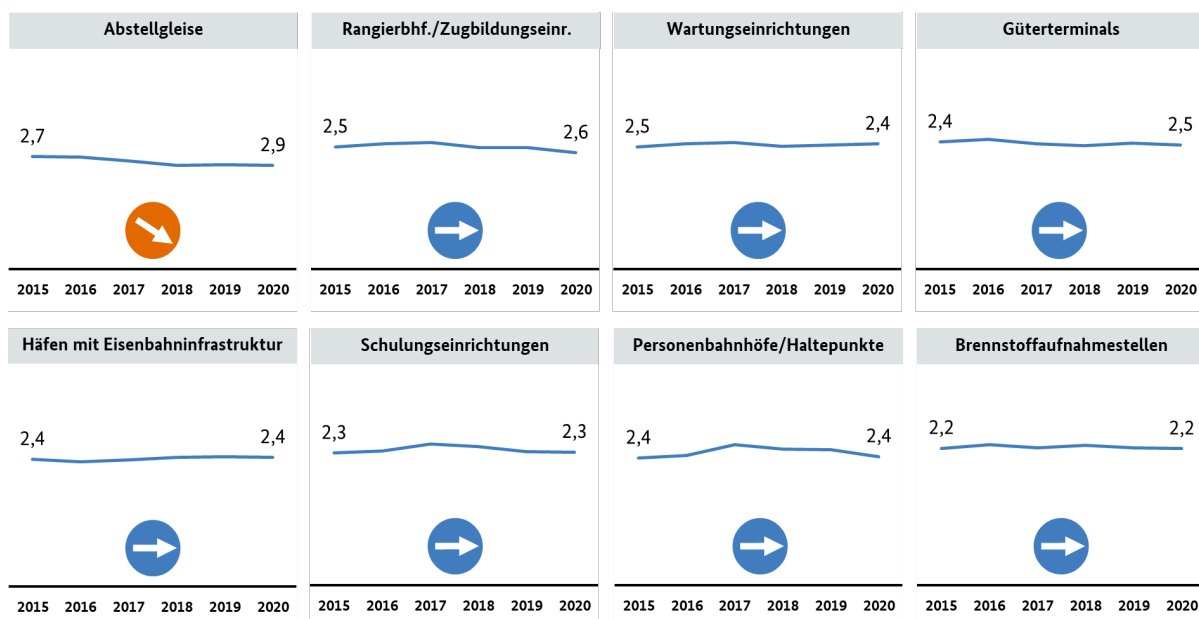


Abbildung 102: Entwicklung der Bewertungen der Themenfelder Serviceeinrichtungen (2015-2020)

Die Kapazitätsknappheit wird teilweise dadurch verursacht, indem einige Eisenbahnverkehrsunternehmen Einrichtungen für einen längeren Zeitraum in Gänze anmieten und andere Unternehmen hierdurch keine kurzfristigen Zeitfenster erhalten. Mehrere Unternehmen bemängelten die Ausstattung der Einrichtungen, die häufig defekt oder nicht verfügbar seien und dies vorher nicht kommuniziert wurde. Zudem lägen über das Buchungsportal der DB Netz AG vorgenommene Buchungen den zuständigen Betriebszentralen und Fahrdienstleitern mehrfach nicht vor.

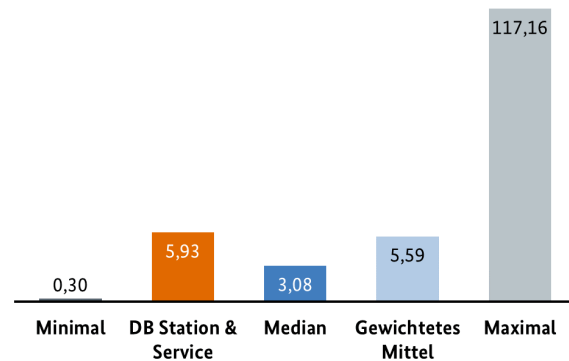


Abbildung 103: Bandbreite der mittleren Stationsnutzungsentgelte (2019; Euro je Stationshalt)

3.6 Entgelte für Serviceeinrichtungen

3.6.1 Höhe und Entwicklung der Stationsentgelte

Für einen Zughalt im Schienenpersonenverkehr mit Fahrgastwechsel verlangten die Betreiber von Personenbahnhöfen in 2019 im Mittel 5,59 Euro. Der Median fällt mit lediglich 3,08 Euro je Stationshalt deutlich niedriger aus, da viele der kleineren Betreiber von Personenbahnhöfen den Zugangsberechtigten geringere Entgelte je Stationshalt berechnen. Während viele nicht-bundeseigene 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 5,93 Euro oberhalb des Durchschnitts und deutlich über dem Median.

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.

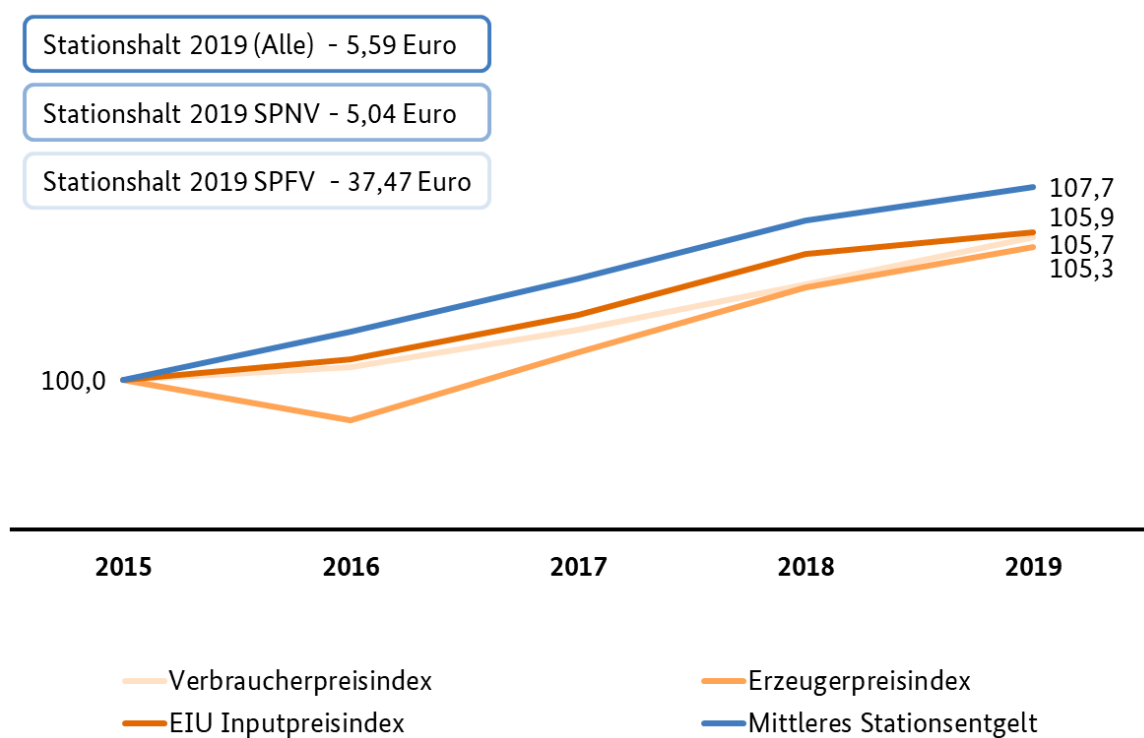


Abbildung 104: Entwicklung des mittleren Stationsnutzungsentgelts der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (2015-2019; indexiert 2015 = 100)

3.6.2 Entgeltlisten für Serviceeinrichtungen

Neben der Aufstellung von Nutzungsbedingungen sind die Betreiber von Serviceeinrichtungen gesetzlich verpflichtet, Entgelte für die Infrastrukturbenutzung festzulegen und in Entgeltlisten zu veröffentlichen. Gesetzliche Befreiungen von dieser Pflicht gibt es jedoch für Betreiber von Serviceeinrichtungen, deren Einrichtungen ausschließlich musealen Zwecken dienen. Dies betrifft rund 2 Prozent aller Betreiber von Serviceeinrichtungen. Die festgelegten Entgelte müssen diskriminierungsfrei von allen Nutzern der Eisenbahninfrastruktur erhoben werden. Dies gilt auch für gesellschaftsrechtlich verbundene Unternehmen.

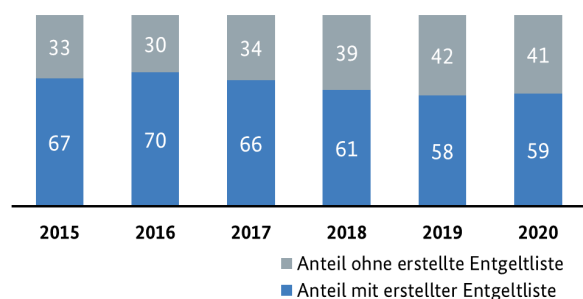


Abbildung 105: Anteil der Betreiber von Serviceeinrichtungen mit veröffentlichten Entgeltlisten (2015-2020; Anteile in Prozent)

Bei den Betreibern von Serviceeinrichtungen liegt der Anteil der Unternehmen, die entsprechende Entgeltlisten erstellt haben, im Jahr 2020 bei 59 Prozent. Hier kann im Wesentlichen auf die verbesserte Marktdurchdringung als Ursache der leichten Steigerung verwiesen werden.

3.6.3 Einschätzung der Entgelte durch Zugangsberechtigte

Im Rahmen der Markterhebung können die Zugangsberechtigten das Preis-Leistungs-Verhältnis sowie die Diskriminierungsfreiheit der Entgeltsysteme für Leistungen von Serviceeinrichtungen mit Noten zwischen 1 („sehr gut, kein Handlungsbedarf“) und 5 („ungenügend, sehr hoher Handlungsbedarf“) bewerten.

Abbildung 106 stellt die Ergebnisse für das Preis-Leistungs-Verhältnis dar. Die durchschnittliche Bewertung durch die Zugangsberechtigten bewegt sich, je nach Art der Serviceeinrichtung, im Bereich zwischen 2,6 (Wartungseinrichtungen und sonstige technische Einrichtungen) und 2,9 (Personenbahnhöfe/Haltepunkte und Abstellgleise). Bei letztgenannten bewerteten 25 Prozent der Zugangsberechtigten das Preis-Leistungs-Verhältnis mit „schlecht“ oder „ungenügend“. Insgesamt lässt sich sowohl im Vorjahresvergleich als auch über einen längeren Betrachtungszeitraum ein positiver Trend feststellen.

Abbildung 107 stellt die Ergebnisse der Bewertung über die Diskriminierungsfreiheit der Entgeltsysteme dar. Hier bewegt sich die durchschnittliche Bewertung im engen Bereich zwischen 2,4 und 2,6. Während durchweg die Mehrheit der Zugangsberechtigten eine Bewertung mit „sehr gut“ oder „gut“ vornahm, stimmten bei Zugbildungseinrichtungen/Rangierbahnhöfen sowie bei Abstellgleisen 15 Prozent mit „schlecht“ oder „ungenügend“. Im Vorjahresvergleich gab es kaum Änderungen, bei längerfristiger Betrachtung ist ein positiver Trend der Bewertungen auszumachen.

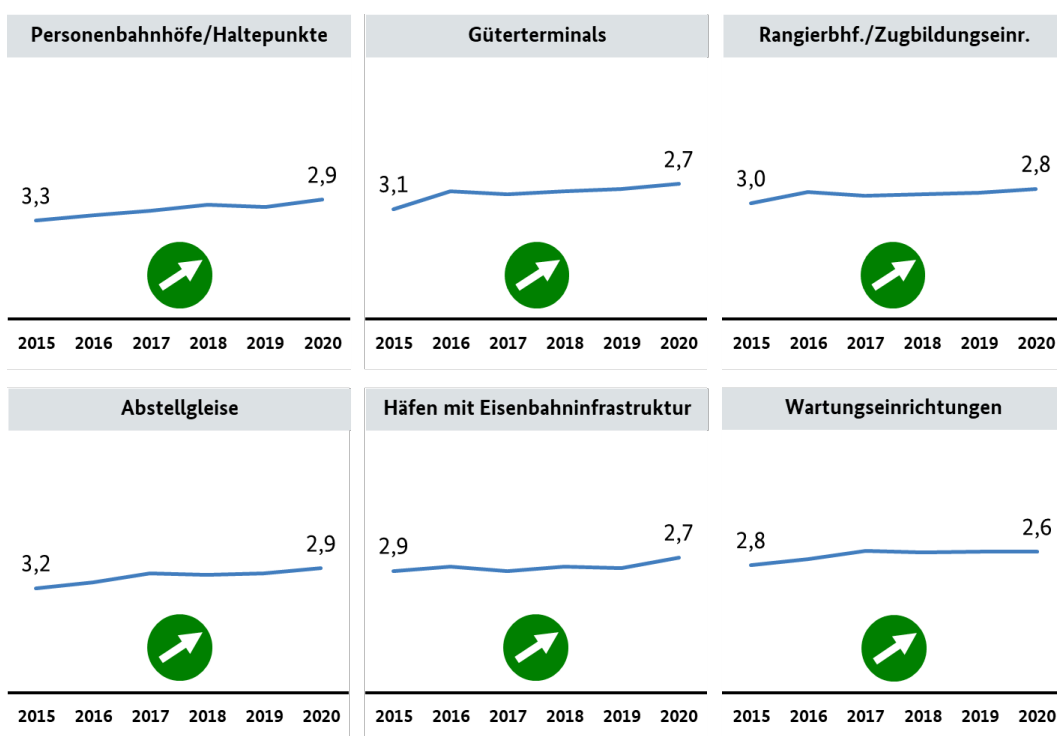


Abbildung 106: Entwicklung der Bewertungen des Preis-Leistungs-Verhältnisses der Entgeltsysteme für Serviceeinrichtungen (2015-2020)

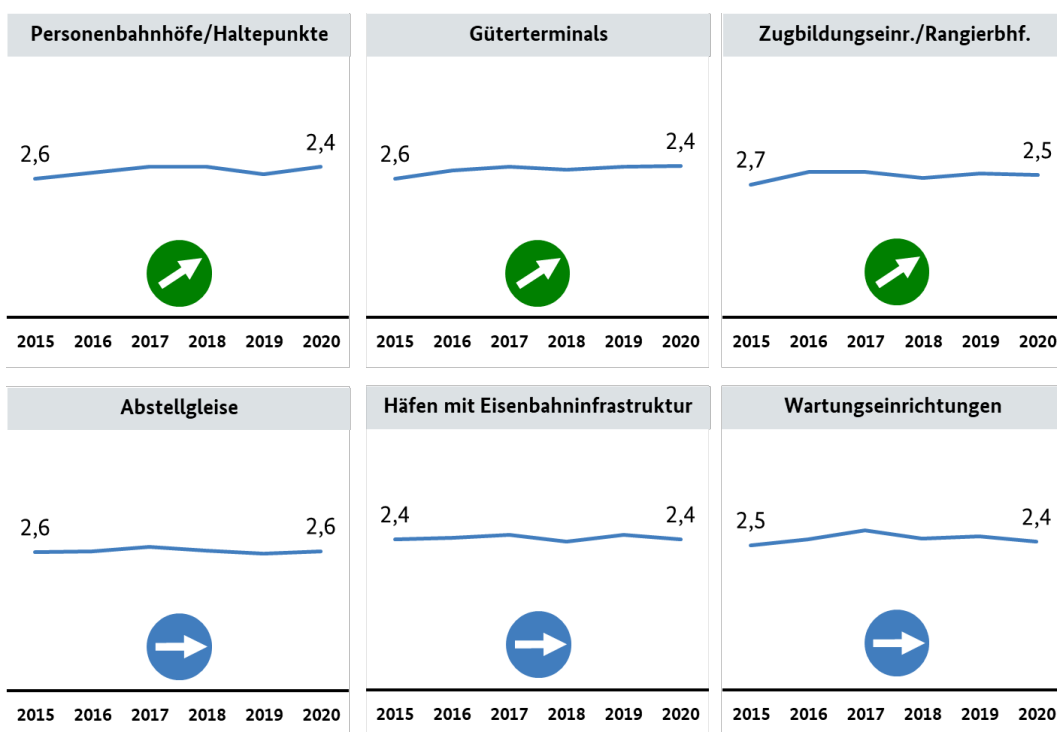


Abbildung 107: Entwicklung der Bewertungen der Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen für Serviceeinrichtungen (2015-2020)

3.6.4 Einschätzung der Entgeltsysteme für Bahnstrom durch Zugangsberechtigte

Im Rahmen der Markterhebung erhalten die Zugangsberechtigten die Möglichkeit, das Preis-Leistungs-Verhältnis und die Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen für Bahnstrom auf einer Skala von 1 („sehr gut“) bis 5 („ungenügend“) zu bewerten.

Das Preis-Leistungs-Verhältnis wird mit der Durchschnittsnote 2,7 bewertet – mit 0,2 Notenpunkten eine deutliche Verbesserung zu den Vorjahren und ein bislang nicht erreichter Wert. Nichtsdestoweniger empfindet knapp 20 Prozent der Eisenbahnverkehrsunternehmen das Preis-Leistungs-Verhältnis der Bahnstromentgelte als „schlecht“ oder „ungenügend“.

Die Diskriminierungsfreiheit wird mit der Durchschnittsnote 2,4 besser als das Preis-Leistungs-Verhältnis bewertet. Hier ist eine leichte Verschlechterung im Vorjahresvergleich zu beobachten. Gut 10 Prozent empfinden die Diskriminierungsfreiheit als „schlecht“ oder „ungenügend“.

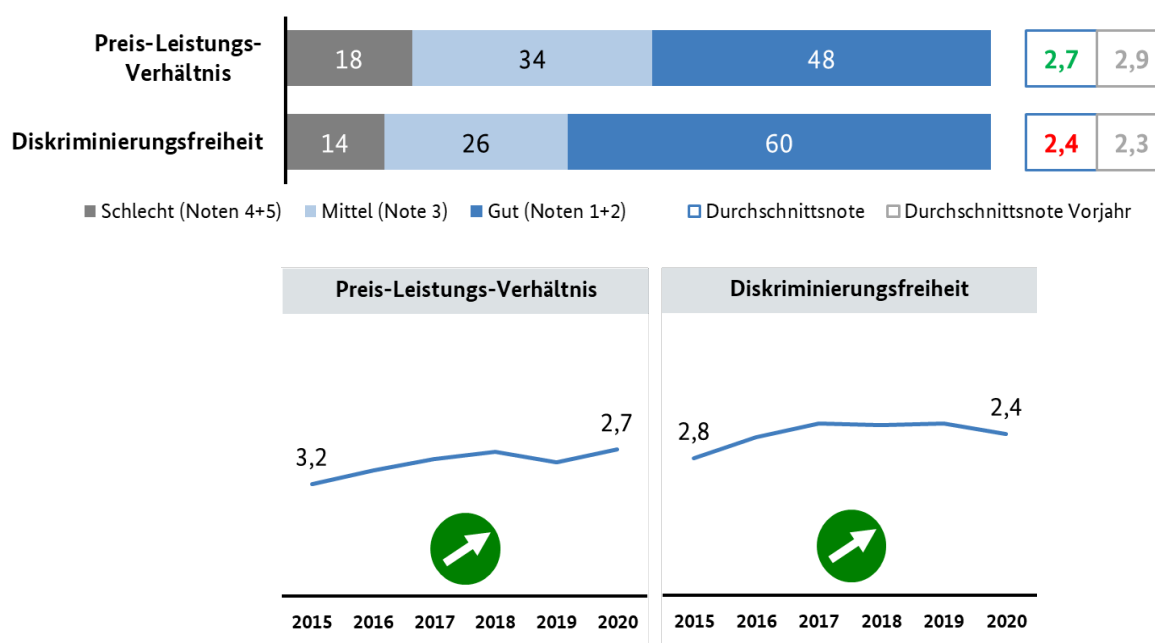


Abbildung 108: Bewertung des Preis-Leistungs-Verhältnisses und der Diskriminierungsfreiheit des Bahnstroms durch die Zugangsberechtigten (2020; Bewertungsanteile in Prozent und Durchschnittswerte)

4. Internationale Marktbeobachtung

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.



4. Internationale Marktbeobachtung

4.1 IRG-Rail Market Monitoring

Die „Independent Regulators‘ Group Rail“ (IRG-Rail) ist ein Zusammenschluss von unabhängigen europäischen Regulierungsbehörden, die es sich zum Ziel gesetzt hat, die Harmonisierung im europäischen Eisenbahnmarkt auf Basis gemeinsamer Regulierungsansätze weiter voranzutreiben.

In der „Working Group Market Monitoring“ sind die Regulierungsbehörden von 31 Ländern vertreten. Gemeinsam werden die Eisenbahn-Marktdaten der Länder zusammengeführt und in einem jährlichen „Market Monitoring Report“ präsentiert. Im Vordergrund der Analysen stehen die Entwicklung des Wettbewerbs und der Verkehrsleistung sowie Veränderungen in der Infrastruktur. Der Bundesnetzagentur obliegt in der Arbeitsgruppe die Schlüsselrolle der Datenkonsolidierung aller teilnehmenden Länder, deren Plausibilisierung und Aufbereitung. Für die Datenabfrage wird ein selbstentwickeltes Marktbeobachtungssystem genutzt, das den Ländern als einheitliches Tool zur Ermittlung ihrer Eisenbahn-Marktdaten zur Verfügung gestellt wird.

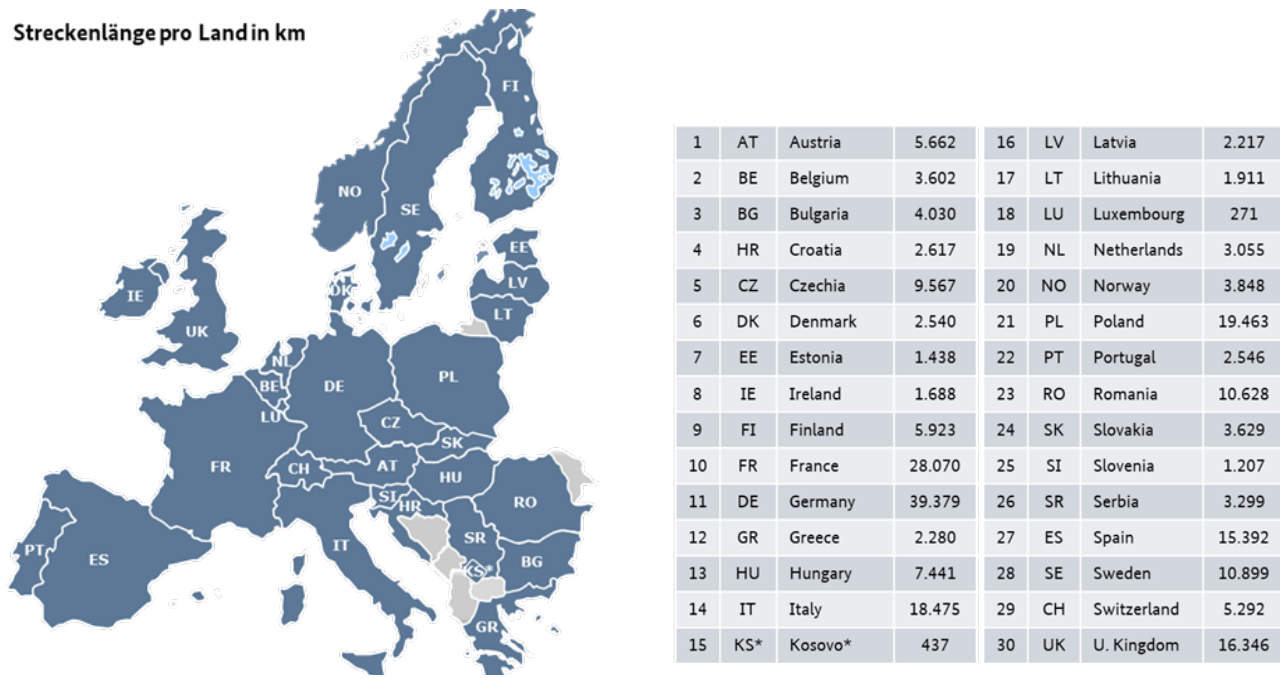


Abbildung 109: Übersicht der teilnehmenden Länder und Streckenlänge (2019; Streckenlänge in Kilometer)

Elektrifizierungsgrad des europäischen Eisenbahnnetzes

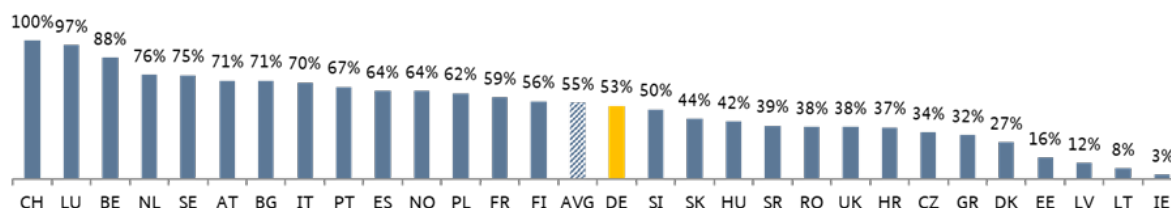


Abbildung 110: Elektrifizierungsgrad des europäischen Eisenbahnnetzes (2019; Anteile in Prozent)

Für 2019 haben 30 Länder ihre Marktdaten zur Verfügung gestellt, inklusive Irland und Serbien, die nun im zweiten Jahr dabei sind. Der europäische Eisenbahnraum ist damit bis auf die Balkanländer Albanien, Montenegro, Bosnien-Herzegowina und Nord-Mazedonien komplett abgedeckt. Die Streckenlänge der beteiligten 30 Länder umfasst rund 230 Tausend Streckenkilometer. Allein über ein Drittel dieses Netzes befindet sich in den drei Ländern Deutschland, Frankreich, und Polen. Gemeinsam mit den drei Ländern Italien, Großbritannien und Spanien werden rund 60 Prozent des europäischen Streckennetzes abgedeckt.

Der elektrifizierte Anteil des europäischen Netzes beträgt 55 Prozent. In Deutschland liegt er unter Berücksichtigung der bundeseigenen und nicht-bundeseigenen Eisenbahnen unverändert mit 53 Prozent unter dem europäischen Durchschnitt. Neben dem vollständig elektrifizierten Schweizer Netz weisen insbesondere die Benelux-Staaten Elektrifizierungsquoten von über 75 Prozent auf. Auch Italien, Österreich und Schweden haben ihre Netze zu über 70 Prozent elektrifiziert. Historisch bedingt sind hingegen in den baltischen Staaten über 80 Prozent des Eisenbahnnetzes nicht elektrifiziert.

Die Eigentumsverhältnisse des europäischen Eisenbahnnetzes zeigen weiterhin eine sehr hohe Konzentration. In 18 Ländern liegt das Eisenbahnnetz noch komplett und in weiteren 10 Ländern zu mindestens 80 Prozent in den Händen eines einzelnen Infrastruktur-unternehmens, meistens einer ehemaligen Staatsbahn. In Deutschland werden 85 Prozent des Eisenbahnschienennetzes von den Infrastrukturtöchtern der DB AG betrieben, während 15 Prozent oder rund 5.800 Kilometer auf über 100 nicht-bundeseigene Betreiber von Schienenwegen verteilt sind.

Die Betriebsleistung auf dem europäischen Streckennetz stieg im Jahr 2019 leicht auf bei 4,6 Milliarden Trassenkilometer. Deren Verteilung auf 18 Prozent Güterverkehr und 82 Prozent Personenverkehr blieb stabil. Die Entwicklung der Verkehrsleistung in Europa stellte sich unterschiedlich dar. Der Schienengüterverkehr sank auf 455 Milliarden Tonnenkilometer. Immerhin zehn Länder konnten ihren Güterverkehr jedoch gegenüber 2018 leicht steigern. Der Schienenpersonen-verkehr erreichte dagegen mit knapp 500 Milliarden Personenkilometern einen neuen Höchststand. Die Steigerung der Personenkilometer spiegelt sich in allen Ländern, bis auf fünf, wider.

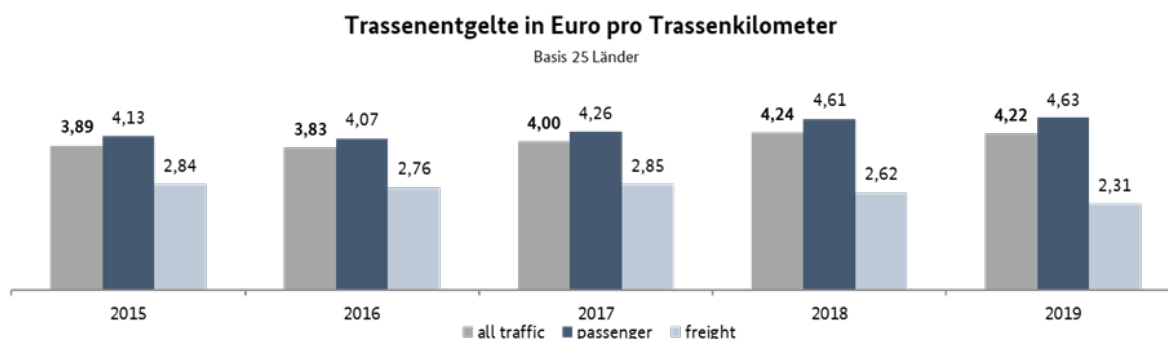


Abbildung 111: Entwicklung der Trassenentgelte im SPV und SGV (2015-2019; in Euro pro Trassenkilometer)

Die Trassenpreise je Trassenkilometer für das SPV lagen im Durchschnitt der betrachteten Länder und gemittelt über Personen- und Güterverkehr bei 4,22 Euro und damit nahezu unverändert zum Vorjahr. Während der Durchschnittspreis im Personenverkehr auf 4,63 Euro weiter anstieg, sank er im Güterverkehr auf 2,31 Euro deutlich, hauptsächlich aufgrund der Trassenpreisförderung in Deutschland, die in 2019 erstmalig ganzjährig wirkte.

Die Spanne der länderspezifischen Preise ist weiterhin sehr hoch. In 17 Ländern liegt der durchschnittliche Preis bei unter 2,50 Euro, oftmals sogar unter 1 Euro. Vier Länder liegen mit Preisen zwischen 7 und 13 Euro am oberen Ende der Spanne. Deutschland liegt mit 4,51 Euro, trotz der Trassenpreisförderung, oberhalb des europäischen Durchschnitts. Im Vergleich der letzten fünf Jahre ist für die Trassenentgelte im Personenverkehr der kontinuierliche Anstieg ungebrochen. Im gesamteuropäischen Güterverkehr könnte durch die Einführung von Trassenpreisförderungen auch in anderen Ländern eine Trendumkehr bei den Trassenentgelten stattfinden.

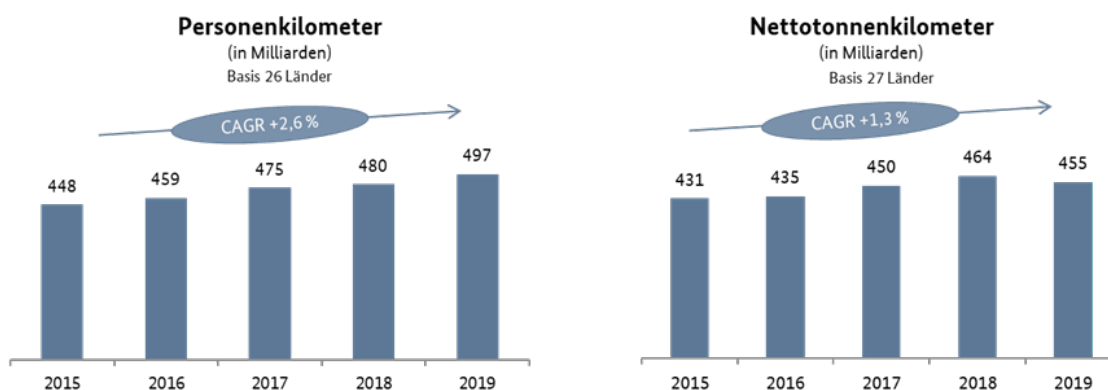


Abbildung 112: Entwicklung der Verkehrsleistung im SPV und SGV (2015-2019; in Milliarden Personen bzw. Nettotonnenkilometern)

Anteil Streckenlänge des beherrschenden Unternehmens

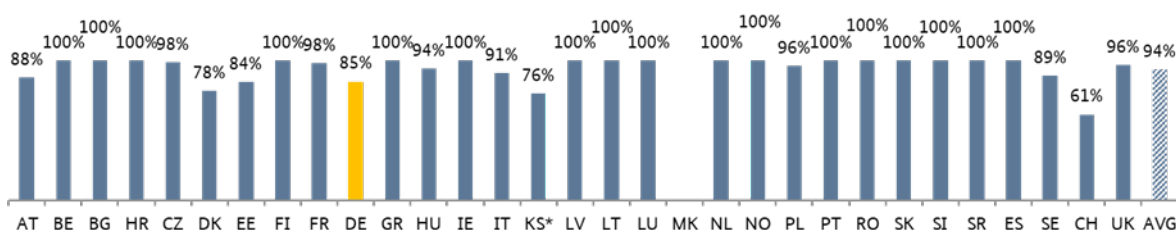


Abbildung 113: Anteil der Streckenlänge des beherrschenden Unternehmens (2019; Anteile in Prozent)

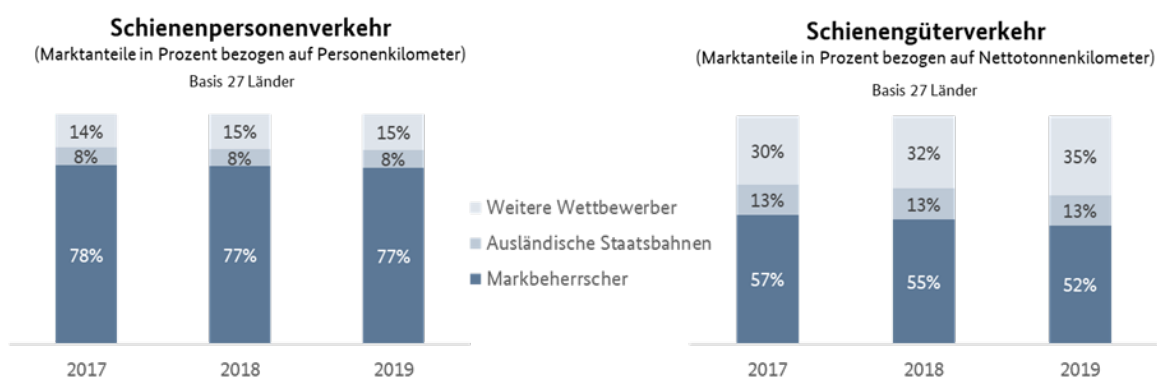


Abbildung 114: Entwicklung der Marktanteile im SPV und SGV (2017-2019; Anteile in Prozent)

Die Marktanteilsverhältnisse blieben im Schienenpersonenverkehr stabil, so dass der Gesamtmarktanteil der Wettbewerber bei 23 Prozent lag. Somit haben die ehemaligen Staatsbahnen mit 77 Prozent im Personenverkehr noch einen deutlich höheren Marktanteil als im Güterverkehr. Hier konnten die Wettbewerber in 2019 weiter zugewinnen und lagen europaweit bei 48 Prozent. Der Gewinn von drei Prozentpunkten ist auf private Unternehmen zurückzuführen, während der Anteil von Töchtern ausländischer Staatsbahnen stabil bei 13 Prozent blieb.

Bereits im letzten Bericht untersuchte die Market Monitoring Gruppe als Fokusthema den Konzentrationsgrad der nationalen Märkte im Schienenpersonen- und im Schienengüterverkehr. Mit Hilfe des Herfindahl-Hirschman-Index (HHI) wurden die einzelnen Eisenbahnmärkte der Länder verglichen. Im Segment für bestellten Personenverkehr zeigte sich für zehn von 25 teilnehmenden Ländern ein de-facto-Monopol. In den 15 weiteren Ländern sind zwar wettbewerbliche Strukturen erkennbar, jedoch nur in vier Ländern, darunter Deutschland, ist dieser Wettbewerb aufgrund von stringenten Ausschreibungsverfahren tatsächlich in hohem Maße ausgeprägt. Im Güterverkehrsmarkt konnte mit deutlich geringeren HHI-Werten ein höheres Wettbewerbsniveau aufgezeigt werden. Nur zwei Länder zeigen in diesem Markt noch

monopolistische Strukturen. Aufgrund der zeitlich früheren Marktöffnung haben sich in vielen Ländern private Wettbewerber im Güterverkehr etabliert und tragen zu einer abnehmenden Konzentration in den Ländermärkten bei.

Darüber hinaus wurden die Regulierungsbehörden zu den Markteintrittsbarrieren in ihren Ländern befragt, die den Markteintritt neuer Wettbewerber am meisten behindern. Als größtes Hindernis wurden die hohen Einstandskosten für den Erwerb von Fahrzeugen genannt, gefolgt von der schlechten Verfügbarkeit von qualifiziertem Personal. An dritter Stelle standen fehlende Interoperabilität bzw. technische Barrieren, die länderübergreifende Aktivitäten bzw. den Markteintritt in fremde Länder für neue Wettbewerber erschweren.

Der jährliche Bericht der IRG Rail wird im Internet veröffentlicht. Der „8. IRG-Rail Market Monitoring“-Bericht zum Berichtsjahr 2018 steht zum Download unter folgender Adresse bereit:

<https://www.irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring>

Der „9. IRG-Rail Market Monitoring“-Bericht mit den detaillierten Daten für das Jahr 2019 wird auf oben genannter Internetseite voraussichtlich im ersten Quartal des Jahres 2021 veröffentlicht werden.

4.2 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, Infrastrukturausgaben 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.

Seit dem Jahr 2016 besteht für die Mitgliedstaaten der Europäischen Kommission die Möglichkeit, die jährliche Dateneingabe mittels eines Datenportals vorzunehmen, welches ständig angepasst und auf die Bedürfnisse der einzelnen Mitgliedstaaten erweitert wird. Den Mitgliedstaaten bietet sich die Möglichkeit, die Daten anderer Mitgliedsstaaten anzusehen. Dies bildet die Möglichkeit einzelner Ländervergleiche.

Gegenwärtig ist bei der Europäischen Kommission damit zugange, die Durchführungsverordnung 2015/1000/EU zu überarbeiten. Hierzu waren die Mitgliedsstaaten aufgefordert worden, Ideen und Anregungen in einem Arbeitspapier zu sammeln.

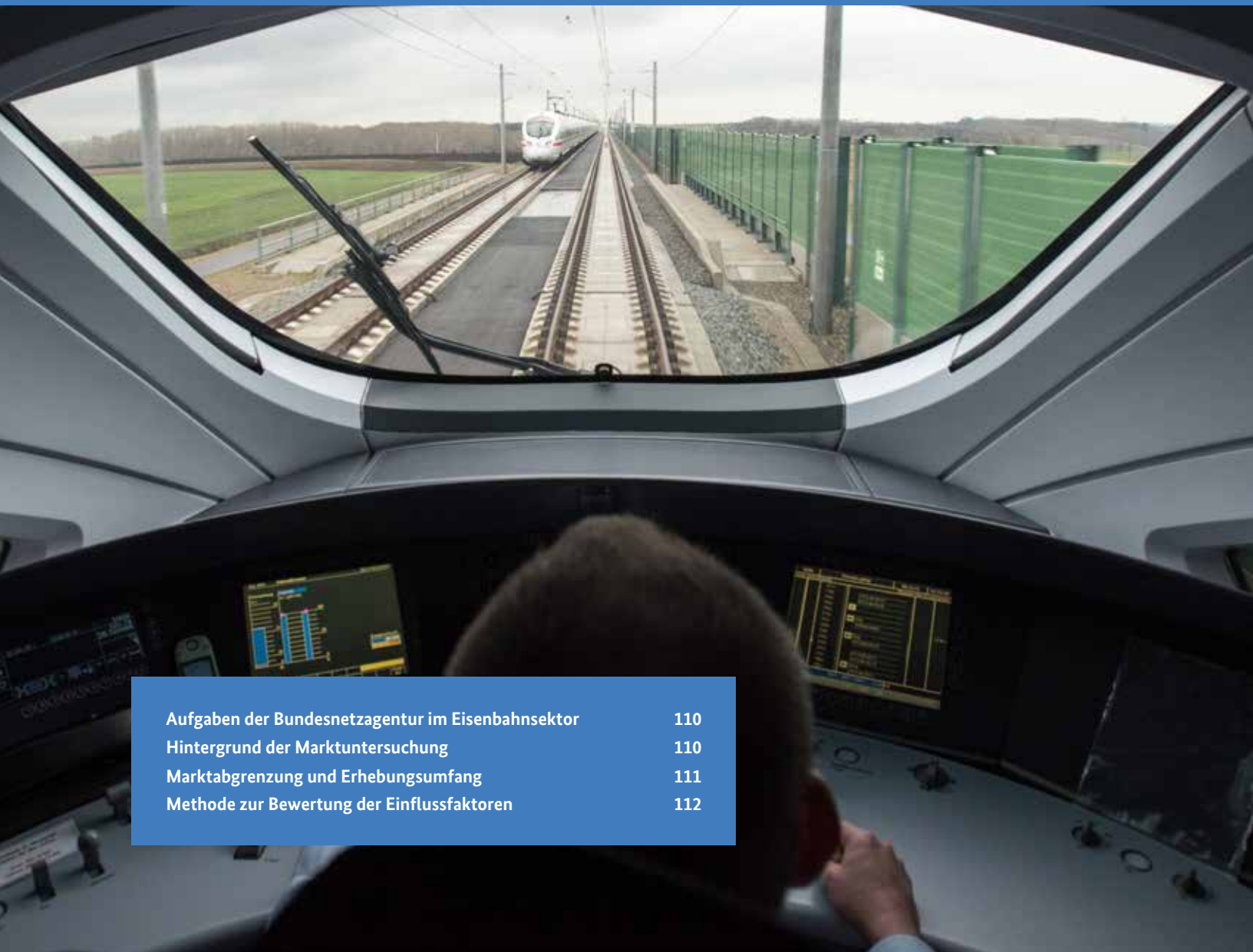
Gegenwärtig befindet sich dieser Entwurf noch in der Diskussionsphase.

Der 7. Bericht wurde im Januar 2021 veröffentlicht und ist unter folgendem Link kostenfrei einsehbar:

https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en

Hintergrund der Marktuntersuchung

Ziel der Bundesnetzagentur ist es, einen funktionierenden Wettbewerb auf der Schiene sicherzustellen.



Aufgaben der Bundesnetzagentur im Eisenbahnsektor	110
Hintergrund der Marktuntersuchung	110
Marktabgrenzung und Erhebungsumfang	111
Methode zur Bewertung der Einflussfaktoren	112

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 2019 hat die Bundesnetzagentur rund 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 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 überprüfte die Bundesnetzagentur nach § 65 ff. ERegG den Grad der Marktöffnung und den Umfang des Wettbewerbs zum Markt für Wartungseinrichtungen. Der Bericht wurde im April 2020 veröffentlicht und kann unter dem Link

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 2019 an die Marktteilnehmer betrafen unter anderem die Fragen an Eisenbahnverkehrsunternehmen, ob diese Verkehre durch andere EVU haben durchführen lassen. Darüber hinaus wurden die Marktteilnehmer im Fragebogen für Serviceeinrichtungen, sofern sie Hafenbetreiber sind, gebeten, nähere Angaben (u. a. Serviceeinrichtung und Umsätze) zu machen.

Marktabgrenzung und Erhebungsumfang

Die „Marktuntersuchung Eisenbahnen 2020“ 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.

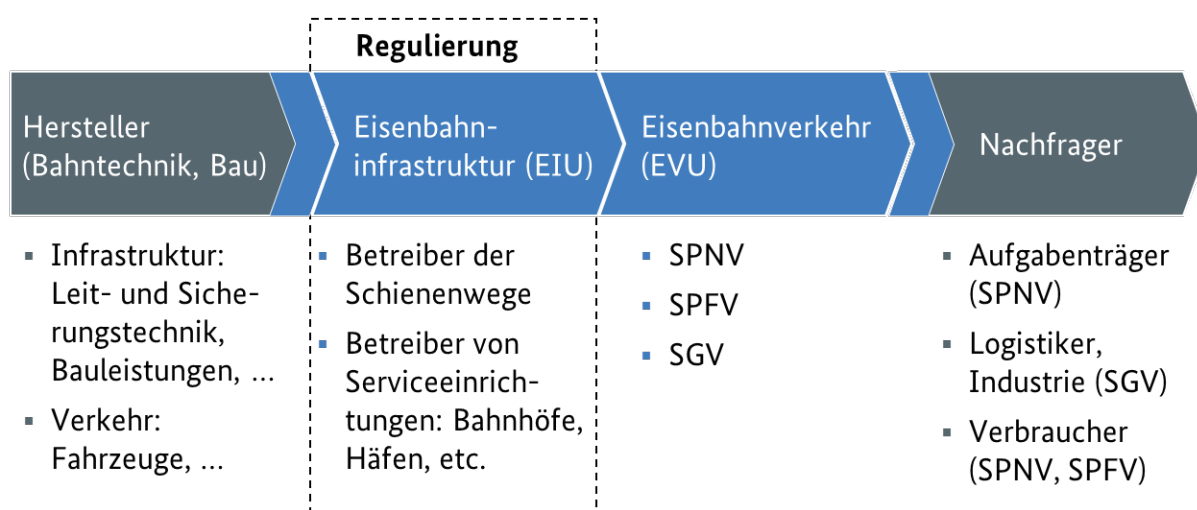
Soweit im Text oder den Grafiken nicht anders dargestellt, beziehen sich die Daten auf das Berichtsjahr 2019.

Die Bewertung der Leistungen und der Entgelte von Eisenbahninfrastrukturunternehmen erfolgte im Rahmen der Markterhebung im Jahr 2020.

Darüber hinaus werden für die Publikation „Marktuntersuchung Eisenbahnen 2020“ 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 die Abbildung auf der Seite 115. Es sei darauf hingewiesen, dass z. B. Hersteller von Fahrzeugen oder Eisenbahnverkehrsunternehmen in einer Teilfunktion auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen sein können.

Insgesamt sind die Daten von 325 am Markt aktiven EVU in die Auswertungen eingeflossen. 126 dieser EVU haben Leistungen im SPNV ausgeführt, 33 im SPFV sowie 173 im SGV. Weiterhin wurden die Daten von rund 140 Betreibern der Schienenwege und über 600 Betreibern von Serviceeinrichtungen für die Marktuntersuchung berücksichtigt. Darüber hinaus haben 30 Aufgabenträger der Bundesnetzagentur für das Berichtsjahr 2019 Daten zugesandt.



■ Fokus der Marktbeobachtung: zugangsberechtigte EVU und zugangsverpflichtete EIU

SPNV: Schienenpersonennahverkehr; SPFV: Schienenpersonenfernverkehr; SGV: Schienengüterverkehr

Abbildung 115: Marktabgrenzung der Marktbeobachtung im Eisenbahnsektor

Methode zur Bewertung der Einflussfaktoren

In den Kapiteln werden die Sichtweisen von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern über entscheidende Einflussfaktoren des Schienenverkehrsmarktes dargestellt.

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 (2020).

Im Anhang werden die von den Marktteilnehmern wichtigen Einflussfaktoren tabellarisch dargestellt.

ANHANG



Anhang

Eisenbahnverkehrsunternehmen

EVU Block Schienenwege	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Vergabe von Gelegenheitstrassen	2,4	2,4	2,3	2,2	2,1	2,2	2,3	2,1	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3
Vergabe von Netzfahrplantrassen	2,5	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3	2,2	2,2	2,2	2,3	2,3	2,4	2,3
Fahrplanqualität	2,8	2,5	2,5	2,4	2,4	2,4	2,4	2,3	2,4	2,5	2,6	2,5	2,5
Disposition im Störfall	2,8	2,8	2,7	2,6	2,5	2,6	2,5	2,4	2,5	2,6	2,7	2,6	2,6
Baustellenplanung	n/a	n/a	2,9	2,9	2,8	2,9	3,0	2,7	2,8	3,0	3,1	3,1	3,0
Ausbauzustand Netz	3,5	3,4	3,3	3,3	3,2	3,1	3,1	3,0	3,0	3,1	3,1	3,2	3,2
Erhaltungszustand Netz	3,6	3,4	3,2	3,1	3,1	3,2	3,1	3,1	3,0	3,0	3,1	3,1	3,1

Quelle: Markterhebungen der Bundesnetzagentur. Notenskala von 1 (sehr gut / kein Handlungsbedarf) bis 5 (ungenügend / hoher Handlungsbedarf).

EVU Block Serviceeinrichtungen	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Güterterminals	2,9	2,9	2,7	2,8	2,6	2,6	2,6	2,4	2,3	2,4	2,5	2,4	2,5
Rbf. / Zugbildungseinrichtungen	2,9	3,0	2,9	2,9	2,7	2,7	2,9	2,5	2,4	2,4	2,5	2,5	2,6
Abstellgleise	3,2	3,1	3,1	3,1	2,9	2,9	2,9	2,7	2,7	2,8	2,9	2,9	2,9
Häfen mit Eisenbahninfrastruktur	2,5	2,8	2,4	2,4	2,4	2,5	2,6	2,4	2,5	2,4	2,4	2,3	2,4
Wartungseinrichtungen	2,9	2,7	2,6	2,6	2,6	2,5	2,6	2,5	2,4	2,4	2,5	2,5	2,4
Einrichtungen zur Brennstoffaufnahme	2,4	2,2	2,3	2,3	2,3	2,3	2,2	2,2	2,1	2,2	2,1	2,2	2,2
Pbf. / Haltepunkte	2,4	2,4	2,3	2,6	2,5	2,5	2,5	2,4	2,4	2,1	2,2	2,2	2,4
Ausbauzustand Personenbahnhöfe	n/a	n/a	3,2	3,1	2,9	2,9	2,9	2,8	2,8	2,8	2,8	2,7	2,7
Erhaltungszustand Personenbahnhöfe	n/a	n/a	3,5	3,3	3,1	3,1	3,0	3,0	2,9	2,9	2,9	2,8	2,9
Schulungseinrichtungen	2,2	2,2	2,3	2,2	2,1	2,2	2,3	2,3	2,3	2,1	2,2	2,3	2,3

Quelle: Markterhebungen der Bundesnetzagentur. Notenskala von 1 (sehr gut / kein Handlungsbedarf) bis 5 (ungenügend / hoher Handlungsbedarf).

EVU Block Entgeltsysteme	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Trassen	2,8	2,6	2,6	2,5	2,3	2,4	2,4	2,3	2,3	2,4	2,3	2,4	2,3
Pbf. / Haltepunkte	3,2	3,0	3,2	2,9	2,8	2,9	2,9	2,6	2,5	2,4	2,4	2,5	2,4
Güterterminals	3,0	2,9	2,8	2,9	2,8	2,6	2,8	2,6	2,5	2,4	2,5	2,4	2,4
Rbf. / Zugbildungseinrichtungen	3,1	3,0	2,9	2,9	2,8	2,7	2,9	2,7	2,5	2,5	2,6	2,5	2,5
Abstellgleise	3,0	2,9	2,9	2,8	2,7	2,8	2,9	2,6	2,6	2,5	2,6	2,6	2,6
Häfen mit Eisenbahninfrastruktur	3,0	2,8	2,5	2,6	2,4	2,5	2,6	2,4	2,4	2,3	2,4	2,3	2,4
Wartungseinrichtungen	2,8	2,5	2,8	2,8	2,6	2,5	2,6	2,5	2,4	2,2	2,4	2,4	2,4
Bahnstrom (Traktionsenergie)	3,0	2,8	2,9	3,1	3,1	3,0	3,0	2,8	2,5	2,2	2,3	2,3	2,4

Quelle: Markterhebungen der Bundesnetzagentur. Notenskala von 1 (sehr gut / kein Handlungsbedarf) bis 5 (ungenügend / hoher Handlungsbedarf).

EVU Block Entgeltniveau	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Trassen	3,2	3,0	3,1	3,0	3,0	3,0	2,9	3,1	3,0	3,0	3,0	2,9	2,8
Pbf. / Haltepunkte	3,5	3,4	3,5	3,5	3,5	3,6	3,5	3,3	3,2	3,1	3,0	3,1	2,9
Güterterminals	3,0	3,1	2,9	3,1	3,0	3,0	3,1	3,1	2,8	2,8	2,8	2,8	2,7
Rbf. / Zugbildungseinrichtungen	3,2	3,1	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	2,8	2,9	2,9	2,8	2,8
Abstellgleise	3,4	3,3	3,2	3,2	3,1	3,1	3,2	3,2	3,1	3,0	3,0	3,0	2,9
Häfen mit Eisenbahninfrastruktur	3,0	2,8	2,7	2,8	2,8	2,8	3,0	2,9	2,8	2,9	2,8	2,9	2,7
Wartungseinrichtungen	3,1	2,9	2,9	2,9	2,8	2,7	2,9	2,8	2,7	2,6	2,6	2,6	2,6
Einrichtungen zur Brennstoffaufnahme	0,0	0,0	2,6	2,7	2,6	2,6	2,5	2,5	2,6	2,5	2,4	2,5	2,4
Bahnstrom (Traktionsenergie)	3,2	3,0	3,0	3,3	3,3	3,1	3,1	3,2	3,0	2,8	2,7	2,9	2,7

Quelle: Markterhebungen der Bundesnetzagentur. Notenskala von 1 (sehr gut / kein Handlungsbedarf) bis 5 (ungenügend / hoher Handlungsbedarf).

EVU Block Personalverfügbarkeit	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Triebfahrzeugführer									3,3	3,3	3,4	3,5	3,4
Betriebsfachpersonal									3,0	2,9	3,0	3,0	3,0
Sonstiges Personal									2,6	2,7	2,8	2,7	2,8

Quelle: Markterhebungen der Bundesnetzagentur. Notenskala von 1 (sehr gut / kein Handlungsbedarf) bis 5 (ungenügend / hoher Handlungsbedarf).

EVU Block Planmäßige Baumaßnahmen	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wurde rechtzeitig informiert (nur Netzfahrplan)?									2,0	1,9	2,0	2,0	2,0
Wurde rechtzeitig informiert (nur unterjährige Maßnahmen)?									2,2	2,4	2,5	2,4	2,4
Wurde das EVU in die Baumaßnahmenplanung mit eingebunden?									2,8	2,7	2,8	2,8	2,7
Konnte das EVU auf die Baumaßnahmenplanung Einfluss nehmen?									3,4	3,5	3,5	3,3	3,3
Wurde das Fahren von Umleitungen notwendig?									3,1	3,3	3,4	3,5	3,5
Wurde Schienenersatzverkehr notwendig?									2,3	2,5	2,5	2,6	2,5
Wurden Änderungen der Planung nicht oder verspätet mitgeteilt?									2,4	2,7	2,8	2,9	2,8
Gab es in der Durchführung Abweichungen von der Planung?									2,6	2,8	2,8	3,0	2,9

Quelle: Markterhebungen der Bundesnetzagentur. Notenskala von 1 (sehr gut / kein Handlungsbedarf) bis 5 (ungenügend / hoher Handlungsbedarf).

Betreiber der Schienenwege

BdS Block Personalverfügbarkeit	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Betriebspersonal (Disponenten, Fd'l'r)									2,9	3,0	3,2	3,1	3,2
Sonstiges Personal									2,4	2,6	2,7	2,7	2,8

Quelle: Markterhebungen der Bundesnetzagentur. Notenskala von 1 (sehr gut / kein Handlungsbedarf) bis 5 (ungenügend / hoher Handlungsbedarf).

Aufgabenträger

Aufgabenträger Block Infrastruktur	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ausbauzustand Netz			3,5	3,3	3,0	3,1	3,2	3,1	3,2	3,1	3,0	3,5	3,4
Erhaltungszustand Netz			3,1	3,0	3,1	3,0	3,0	3,0	3,1	3,1	3,3	3,3	3,2
Ausbauzustand Personenbahnhöfe			3,3	3,2	3,1	3,1	3,0	2,9	2,8	2,7	2,7	2,8	2,8
Erhaltungszustand Personenbahnhöfe			3,3	3,2	3,2	3,3	3,2	3,1	3,1	3,1	3,0	3,0	3,0
Trassenpreissysteme			3,2	2,9	3,0	3,0	2,9	2,8	2,7	2,6	2,5	2,6	2,6
Stationspreissysteme			3,5	3,3	3,3	3,4	3,3	3,0	2,8	2,9	2,9	2,6	2,5
Preis/Leistung Trassenentgelte			3,8	3,6	3,6	3,7	3,7	3,8	3,6	3,4	3,4	3,4	3,4
Preis/Leistung Stationsentgelte			4,1	4,1	4,0	4,0	4,1	3,9	3,7	3,4	3,6	3,4	3,4

Quelle: Markterhebungen der Bundesnetzagentur. Notenskala von 1 (sehr gut / kein Handlungsbedarf) bis 5 (ungenügend / hoher Handlungsbedarf).

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung des realen Bruttoinlandsprodukts	9
Abbildung 2: Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr	9
Abbildung 3: Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr	10
Abbildung 4: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt	10
Abbildung 5: Umsatzentwicklung aus Nutzungsentgelten im Eisenbahninfrastrukturmarkt	11
Abbildung 6: Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt	11
Abbildung 7: Ereignisse der COVID-19-Pandemie im Jahr 2020	14
Abbildung 8: Entwicklung der Betriebsleistung im Rahmen der COVID-19-Pandemie	15
Abbildung 9: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen im Schienenpersonennahverkehr im Rahmen der COVID-19-Pandemie	16
Abbildung 10: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen im Schienenpersonenfernverkehr im Rahmen der COVID-19-Pandemie	17
Abbildung 11: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen der nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonenfernverkehr im Rahmen der COVID-19-Pandemie	18
Abbildung 12: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen im Schienengüterverkehr im Rahmen der COVID-19-Pandemie	19
Abbildung 13: Ergebnisentwicklung für das Jahr 2020	20
Abbildung 14: Zugelassene öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen	24
Abbildung 15: Entwicklung der Verkehrsleistung nach Art des Verkehrsdienstes	25
Abbildung 16: Entwicklung des Wettbewerbs nach Art des Verkehrsdienstes	26
Abbildung 17: Eigentumsverhältnisse von EVU im SPNV	27
Abbildung 18: Eigentumsverhältnisse von EVU im SPFV	28
Abbildung 19: Eigentumsverhältnisse von EVU im SGV	28
Abbildung 20: Entwicklung der mittleren Transport- und Reiseweiten	29
Abbildung 21: Entwicklung des Verkehrsaufkommens nach Art des Verkehrsdienstes	30
Abbildung 22: Entwicklung der Pünktlichkeit der DB Netz AG	31
Abbildung 23: Personalentwicklung im Eisenbahnmarkt bei Eisenbahnverkehrsunternehmen	32
Abbildung 24: Anzahl der Teilzeitstellen bei Eisenbahnverkehrsunternehmen	32
Abbildung 25: Personalstruktur bei Eisenbahnverkehrsunternehmen, unterteilt nach Alter	33

Abbildung 26: Personalstruktur von Triebfahrzeugführer/Triebfahrzeugführerinnen bei Eisenbahnverkehrsunternehmen, unterteilt nach Alter	34
Abbildung 27: Personalstruktur bei Eisenbahnverkehrsunternehmen, unterteilt nach Verkehrsdiensten.	34
Abbildung 28: Bewertung der Personalverfügbarkeit für Eisenbahnverkehrsunternehmen.....	35
Abbildung 29: Entwicklung der Bewertung der Personalverfügbarkeit für Eisenbahnverkehrsunternehmen.....	36
Abbildung 30: Entwicklung des Fahrzeugbestandes angetriebener Fahrzeuge	37
Abbildung 31: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt.....	38
Abbildung 32: Entwicklung der Umsatzerlöse und der mittleren Fahrgastzahl im SPNV	39
Abbildung 33: Entwicklung der Umsatzerlöse und der mittleren Fahrgastzahl im SPFV	39
Abbildung 34: Entwicklung der Umsatzerlöse und der mittleren Frachtlast im SGV	40
Abbildung 35: Entwicklung der Umsatzerlöse und der mittleren Frachtlast im SGV der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen.....	40
Abbildung 36: Entwicklung der Endkundenpreise	42
Abbildung 37: Positives Betriebsergebnis der EVU im SPNV.....	43
Abbildung 38: Positives Betriebsergebnis der EVU im SGV	43
Abbildung 39: Bandbreite der Betriebsergebnisse der EVU	44
Abbildung 40: Betriebsergebnis je Leistungseinheit der EVU im SPNV.....	44
Abbildung 41: Betriebsergebnis je Leistungseinheit der nicht-bundeseigenen EVU im SPNV.....	44
Abbildung 42: Betriebsergebnis je Leistungseinheit der EVU im SPFV.....	45
Abbildung 43: Betriebsergebnis je Leistungseinheit der EVU im SGV.....	45
Abbildung 44: Betriebsergebnis je Leistungseinheit der nicht-bundeseigenen EVU im SGV	45
Abbildung 45: Umsatzrentabilität der EVU im SPNV	46
Abbildung 46: Umsatzrentabilität der nicht-bundeseigenen EVU im SPNV	46
Abbildung 47: Umsatzrentabilität der EVU im SPFV	46
Abbildung 48: Umsatzrentabilität der EVU im SGV	47
Abbildung 49: Umsatzrentabilität der nicht-bundeseigenen EVU im SGV.....	47
Abbildung 50: Anteil der Infrastrukturkosten am Umsatz der EVU nach Art des Verkehrsdienstes.....	48
Abbildung 51: Zusammensetzung der Infrastrukturkosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen.....	48
Abbildung 52: Entwicklung der Pönalen/Strafzahlungen der EVU an die Aufgabenträger	50
Abbildung 53: Entwicklung der Rückerstattungen der EVU an die Fahrgäste	50
Abbildung 54: Anteil der Zuschüsse der Aufgabenträger am Umsatz des SPNV.....	51

Abbildung 55: Entwicklung der Marktanteile bei der bestellten Betriebsleistung im SPNV.....	51
Abbildung 56: Anteil der Vergabeverfahren im SPNV.....	51
Abbildung 57: Abgeschlossene Verkehrsverträge und voraussichtlicher Abschluss von Verkehrsverträgen.....	51
Abbildung 58: Nicht wettbewerbliche und wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsverträgen der Aufgabenträger	52
Abbildung 59: Durchschnittliche Bieteranzahl bei wettbewerblich vergebenen Verkehrsverträgen durch die Aufgabenträger.....	52
Abbildung 60: Nicht wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsverträgen der Aufgabenträger an die EVU	52
Abbildung 61: Wettbewerbliche Vergabe von Verkehrsverträgen der Aufgabenträger an die EVU	53
Abbildung 62: Personalentwicklung bei den Aufgabenträgern	53
Abbildung 63: Regionalisierungsmittel und SPNV-Umsätze bundeseigener Eisenbahninfrastrukturunternehmen	54
Abbildung 64: Entwicklung der Betriebsleistung, des Umsatzes aus Trassenentgelten aller Verkehrsdienste und der Aufwendungen bei bundeseigenen Betreibern der Schienenwege	55
Abbildung 65: Entwicklung der Betriebsleistung und des Umsatzes aus Trassenentgelten des SPNV, der Aufwendungen bei bundeseigenen Betreibern der Schienenwege und der Regionalisierungsmittel.....	55
Abbildung 66: Langfristige Entwicklung der Betriebsleistung und des Umsatzes aus Trassenentgelten in Bezug auf SPNV-Verkehre bei bundeseigenen Betreibern der Schienenwege sowie der Regionalisierungsmittel.....	56
Abbildung 67: Entwicklung der Stationshalte, des Umsatzes aus Stationsentgelten aller Verkehrsdienste und der Aufwendungen bei bundeseigenen Betreibern von Personenbahnhöfen	56
Abbildung 68: Entwicklung der Stationshalte und des Umsatzes aus Stationsentgelten des SPNV, der Aufwendungen bei bundeseigenen Betreibern von Personenbahnhöfen und der Regionalisierungsmittel.....	57
Abbildung 69: Entwicklung von SPNV-Stations-Parametern.....	57
Abbildung 70: Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustandes der Schienenwege durch die Aufgabenträger	59
Abbildung 71: Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustandes von Personenbahnhöfen durch die Aufgabenträger	60
Abbildung 72: Bewertung der Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch die Aufgabenträger	60
Abbildung 73: Bewertung der Entgeltsystemen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen durch die Aufgabenträger	61
Abbildung 74: Entwicklung der Betriebsleistung nach Verkehrsdiensten	66

Abbildung 75: Entwicklungen des Streckennetzes und Elektrifizierungsgrad des Streckennetzes	67
Abbildung 76: Beschäftigungsentwicklung bei den Betreibern der Schienenwege	68
Abbildung 77: Personalstruktur bei den Betreibern der Schienenwege	69
Abbildung 78: Bewertung der Personalverfügbarkeit der Betreiber der Schienenwege	70
Abbildung 79: Anteil der Betreiber der Schienenwege mit veröffentlichten Nutzungsbedingungen und Vereinbarungen zur Betriebssicherheit	71
Abbildung 80: Bewertung des Zugangs zu Schienenwegen	72
Abbildung 81: Entwicklung der Bewertungen der Themenfelder Schienenwege	73
Abbildung 82: Bewertung der planmäßigen Baumaßnahmen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen..	74
Abbildung 83: Bewertung der planmäßigen Baumaßnahmen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen..	74
Abbildung 84: Bandbreite der mittleren Trassennutzungsentgelte	76
Abbildung 85: Entwicklung des mittleren Trassenentgeltes der EIU mit Trassenpreisförderung im SGV ab dem zweiten Halbjahr 2018.....	77
Abbildung 86: Anteil der Betreiber der Schienenwege mit veröffentlichten Entgeltlisten.....	78
Abbildung 87: Bewertung des Preis-Leistungs-Verhältnisses und der Diskriminierungsfreiheit der Trassenentgelte durch die Zugangsberechtigten	79
Abbildung 88: Umsatz aus Trassenentgelten der deutschen Betreiber der Schienenwege nach Art des Verkehrsdienstes	80
Abbildung 89: Bestandsnetz-Investitionen in Infrastruktur nach Eigen- und Fördermitteln	80
Abbildung 90: Neu- und Ausbau von Infrastruktur nach Eigen- und Fördermitteln.....	80
Abbildung 91: Fördermittelquellen investiver Maßnahmen	81
Abbildung 92: Umsatz und Aufwendungen der nicht-bundeseigenen Betreiber der Schienenwege.....	81
Abbildung 93: Beschäftigungsentwicklung bei Betreibern von Serviceeinrichtungen.....	84
Abbildung 94: Umsatzentwicklung aus Nutzungsentgelten für Serviceeinrichtungen.....	85
Abbildung 95: Entwicklung Umsatz und Aufwand der nicht-bundeseigenen Betreiber von Serviceeinrichtungen.....	86
Abbildung 96: Umsätze von Wartungseinrichtungen bundeseigener und nicht-bundeseigener Betreiber	87
Abbildung 97: Standorte von Wartungseinrichtungen in Deutschland	88
Abbildung 98: Standorte von Umschlagseinrichtungen in Deutschland.....	90
Abbildung 99: Standorte von Häfen mit Eisenbahninfrastruktur in Deutschland	92
Abbildung 100: Anteil der Betreiber von Serviceeinrichtungen mit veröffentlichten Nutzungsbedingungen.....	93

Abbildung 101: Bewertung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen	95
Abbildung 102: Entwicklung der Bewertungen der Themenfelder Serviceeinrichtungen.....	95
Abbildung 103: Bandbreite der mittleren Stationsnutzungsentgelte	96
Abbildung 104: Entwicklung des mittleren Stationsnutzungsentgelts der Eisenbahninfrastrukturunternehmen	97
Abbildung 105: Anteil der Betreiber von Serviceeinrichtungen mit veröffentlichten Entgeltlisten	98
Abbildung 106: Entwicklung der Bewertungen des Preis-Leistungs-Verhältnisses der Entgeltsysteme für Serviceeinrichtungen.....	99
Abbildung 107: Entwicklung der Bewertungen der Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen für Serviceeinrichtungen.....	99
Abbildung 108: Bewertung des Preis-Leistungs-Verhältnisses und der Diskriminierungsfreiheit des Bahnstroms durch die Zugangsberechtigten.....	100
Abbildung 109: Übersicht der teilnehmenden Länder und Streckenlänge.....	102
Abbildung 110: Elektrifizierungsgrad des europäischen Eisenbahnnetzes.....	103
Abbildung 111: Entwicklung der Trassenentgelte im SPV und SGV	104
Abbildung 112: Entwicklung der Verkehrsleistung im SPV und SGV	104
Abbildung 113: Anteil der Streckenlänge des beherrschenden Unternehmens.....	105
Abbildung 114: Entwicklung der Marktanteile im SPV und SGV	105
Abbildung 115: Marktabgrenzung der Marktbeobachtung im Eisenbahnsektor.....	112

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
ETCS	European Train Control System/Europäisches Zugbeeinflussungssystem
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
HHI	Herfindahl-Hirschmann-Index
IRG-Rail	Independent Regulator's Group-Rail/Zusammenschluss unabhängiger Eisenbahnregulierer in Europa
km	Kilometer
KV	Kombinierter Verkehr
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
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVR	National Vehicle Register/nationales Fahrzeugeinstellungsregister
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkm	Personenkilometer
Pbf	Personenbahnhof
PSO	Public Service Obligation
RMMS	Rail Market Monitoring Scheme/Marktbeobachtung der europäischen Ebene
RRX	Rhein-Ruhr-Express
SGV	Schienengüterverkehr
SNB	Schienennetz-Benutzungsbedingungen
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
sV	sonstiger Verkehr
t	Tonne/n
tkm	Tonnenkilometer
Trkm	Trassenkilometer
VDAB	Verband Deutscher Alten- und Behindertenhilfe
VKM	Vehicle Keeper Marking

VzBS

Vereinbarungen zur Betriebssicherheit

Impressum

Herausgeber

Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen
Tulpenfeld 4
53113 Bonn

Bezugsquelle | Ansprechpartner

Dr.-Ing. Axel Müller
Tulpenfeld 4
53113 Bonn
axel.mueller@bnetza.de
www.bundesnetzagentur.de
Tel. +49 228 14-7020
Fax +49 228 14-6700

Stand

Januar 2021

Druck

MKL Druck GmbH & Co. KG, Ostbevern

Bildnachweis

Getty Images: Nikada, EschCollection, Abstract Aerial Arts, EMS-FORSTER-PRODUCTIONS,
Morris MacMatzen, guenterguni, VCG, Construction Photography/Avalon, Pool, Bernd Schunack,
Holger Weitzel

Text

Referat 702 – Ökonomische Grundsätze der Eisenbahnregulierung, Marktbeobachtung, Statistik

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

Tulpenfeld 4

53113 Bonn

Telefon: +49 228 14-0

Telefax: +49 228 14-8872

E-Mail: info@bnetza.de

www.bundesnetzagentur.de