

# **Marktuntersuchung Eisenbahnen 2022**

**- Sonderausgabe -**

## **Marktentwicklungen 2021 unter den Bedingungen der Covid-19-Pandemie**

Juni 2022

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

Referat 702 - Technische Grundsätze der Eisenbahnregulierung, Digitalisierung im Eisenbahnbereich;  
Marktbeobachtung, Statistik

Referat 704 - Ökonomische Grundsätze der Eisenbahnregulierung und der Verkehrswirtschaft

Tulpenfeld 4

53113 Bonn

Tel.: +49 228 14-0

Fax: +49 228 14-8872

E-Mail: [info@bnetza.de](mailto:info@bnetza.de)

## Inhaltsverzeichnis

<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>5</b>
<b>Einleitung und Methodik</b> .....	<b>9</b>
<b>1. Markt- und Leistungskennzahlen</b> .....	<b>11</b>
1.1 Modal Split .....	12
1.2 Betriebsleistung .....	12
1.3 Verkehrsleistung .....	15
1.4 Durchschnittliche Zugbesetzung und Frachtmenge .....	19
1.5 Wettbewerbsentwicklung .....	19
1.6 Pünktlichkeit .....	21
<b>2. Wirtschaftliche Kennzahlen</b> .....	<b>25</b>
2.1 Umsatz und Aufwendungen im Eisenbahnverkehrsmarkt .....	26
2.2 Trassenentgelte .....	28
2.3 Wirtschaftliche Kennzahlen im Detail .....	30
2.4 Ergebnissituation .....	33
<b>3. Besondere Einflüsse der Covid-19-Pandemie und staatliche Unterstützungsmaßnahmen</b> .....	<b>35</b>
3.1 Pandemiesonderkosten .....	36
3.2 Staatliche Unterstützungsleistungen für Eisenbahnunternehmen .....	36
3.3 Trassenpreisförderung im SGV/SPFV .....	37
3.4 Finanzielle Auswirkungen der Pandemie auf den Eisenbahnmarkt .....	40
<b>Abbildungsverzeichnis</b> .....	<b>42</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b> .....	<b>44</b>
<b>Impressum</b> .....	<b>45</b>



# Zusammenfassung

Die Auswirkungen der Pandemie prägten den Eisenbahnmarkt im Jahr 2021 das zweite Jahr in Folge. In diesem 3. Sonderbericht analysiert die Bundesnetzagentur die Marktentwicklung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und die Betreiber der Schienenwege (BdS) im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr und gegenüber 2019. Aus Konsistenzgründen wurden dieselben knapp 100 Eisenbahnunternehmen befragt, die bereits in den Vorperioden Daten bereitgestellt hatten.

Die Entwicklung in den Verkehrsdiensten verlief unterschiedlich (Abb. 1). Die Verkehrsleistung hat sich im Schienengüterverkehr (SGV) deutlich um rund 8 Prozent gegenüber dem Vorjahr erholt und übertraf den Wert aus 2019 um rund 3 Prozent. Besonders Wettbewerbsgüterbahnen gewannen neue Routen und konnten Transporte von der Straße auf die Schiene verlagern.

Die Verkehrsleistung im Schienenpersonen-nahverkehr (SPNV) verlor hingegen weitere 9 Prozent gegenüber 2020 und endete bei 44 Prozent unterhalb des Vor-Corona-Niveaus.

Eine geringfügige Verbesserung war im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) zu verzeichnen. Trotz der Steigerung der Personenkilometer um 7 Prozent gegenüber dem Vorjahr verharrte der SPFV in 2021 rund 43 Prozent unterhalb des Niveaus von 2019.

Die Betriebsleistung stieg in 2021 insgesamt deutlich an und lag knapp 2 Prozent über dem Vor-Corona-Niveau. In allen drei Verkehrsdiensten wurden bei den Zugkilometern neue Höchstwerte erreicht.

Dies hatte Folgen für die Pünktlichkeit. Diese verschlechterte sich in 2021 deutlich. Der Anteil der verspäteten Züge übertraf in allen drei Verkehrsdiensten das Niveau aus 2019. Fast

### EVU Verkehrsleistung und Betriebsleistung

in Mrd. Pkm/tkm/Mio. Zug-km

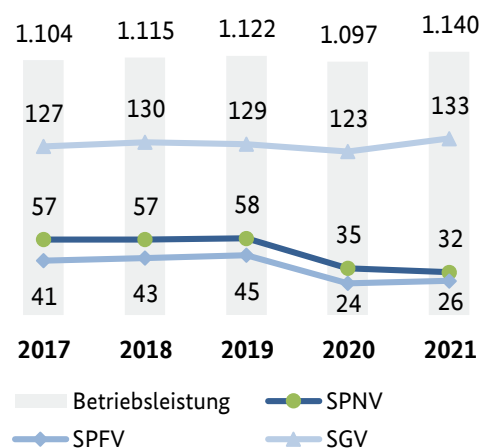


Abbildung 1: Entwicklung der Verkehrsleistung und der Betriebsleistung 2017 bis 2021 (absolut, in Mrd. Pkm/tkm; Mio. Zug-km)

40 Prozent der Güterzüge waren verspätet. Im Fernverkehr war mehr als jeder vierte Zug verspätet; im SPNV jeder zehnte.

Der Anteil der ausgefallenen Züge stieg im Personenverkehr in 2021 über das Vor-Corona-Niveau auf rund 3 Prozent. Im SGV verbesserte sich die Ausfallquote gegenüber 2020 und erreichte mit 0,6 Prozent den Wert aus 2019.

In der Detailsicht über die gesamten zwei Pandemiejahre (Abb. 2) sind die Phasen des Rückgangs und der Erholung erkennbar. Im Personenverkehr zeigt sich, dass nach dem lockdownbedingten Einbruch im April 2020 und der sich anschließenden Erholung im Sommer 2020 die pandemiebedingten Einschränkungen wiederum zu deutlichen Nachfragerückgängen Ende 2020 führten. Zu Jahresbeginn 2021 verblieb die Nachfrage trotz Lockerungen bis zum Sommer 2021 auf niedrigem Niveau. Erst im Herbst 2021 stieg die Nutzung der Züge wieder an, um zum Jahresende mit der nächsten Pandemiewelle wieder zu sinken.

### EVU-Verkehrsleistung und Betriebsleistung

Personen- / Tonnen- / Zug-Kilometer prozentual

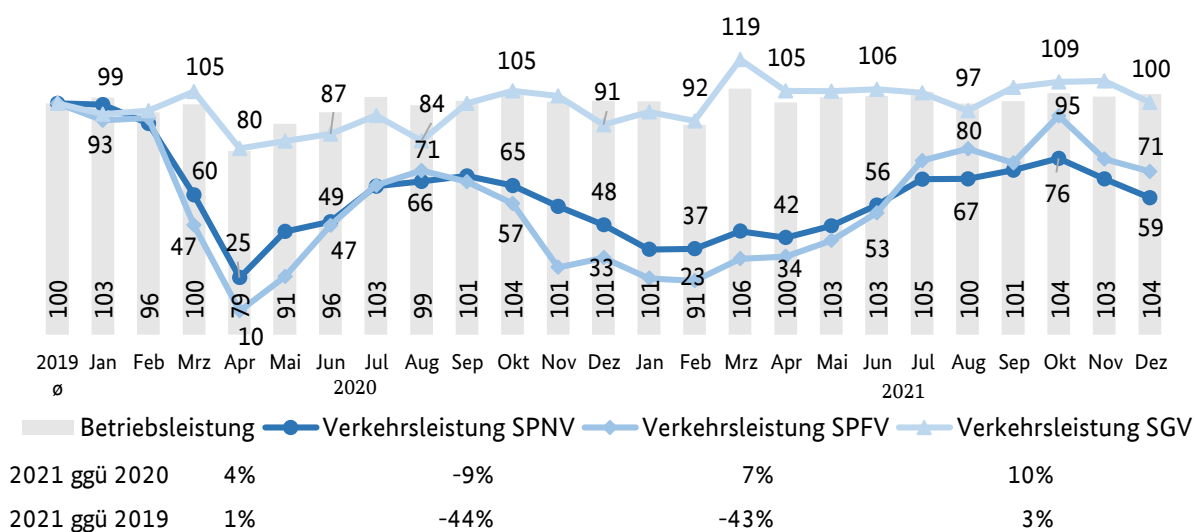


Abbildung 2: Entwicklung der Verkehrsleistung und der Betriebsleistung 2021 gegenüber 2019 gesamt und auf Ebene der Verkehrsdienste (Veränderungen in Prozent; indiziert 2019 = 100)

Die saisonale Entwicklung des Schienengüterverkehrs war im Jahr 2021 nicht mehr durch Corona geprägt.

Diese Entwicklung trug dazu bei, dass die Eisenbahn beim Modal Split im Güterverkehr ihre im Vorjahr verlorenen Anteile zurückgewinnen konnte. Mit 19,2 Prozent lag der Anteil der Eisenbahn sogar leicht über dem Vor-Corona-Niveau. Im Personenverkehr führte die geringe Nachfrage zu einem weiteren Verlust an den Verkehrsträger Straße. Der Anteil der Eisenbahn betrug nur 6,2 Prozent gegenüber 9,3 Prozent in 2019.

In allen drei Verkehrsdiensten gewannen die nichtbundeseigenen Unternehmen Marktanteile hinzu. Im SPNV stieg der Wettbewerberanteil um 1 Prozentpunkt auf 34 Prozent, im SGV stabilisierte er sich im Nachkommabereich bei 55 Prozent. Im SPFV gelang durch die Wiederaufnahme der Verkehre von Wettbewerbsbahnen die Rückkehr auf die 4 Prozent Marktanteil aus 2019.

Den Eisenbahnunternehmen entstanden im Jahr 2021 aufgrund des Andauerns der Pandemie weiterhin Sonderkosten für Schutzausrüstung, Reinigungsaktivitäten, Sicherheitspersonal, Coronatests und prozessuale Anpassungen. Insgesamt mussten die Eisenbahnen Pandemiesonderkosten in Höhe von rund 100 Millionen Euro für das Jahr 2021 stemmen, ähnlich viel wie bereits in 2020.

Die staatlichen Unterstützungsmaßnahmen wurden fortgeführt und erweitert. Die SPNV-Unternehmen meldeten für 2021 über 600 Millionen Euro aus dem ÖPNV-Rettungsschirm. Von Beginn der Pandemie an wurden über 1,5 Milliarden Euro aus dieser Maßnahme gewährt.

Unterstützung für den Schienenpersonenfernverkehr und den Schienengüterverkehr bewirkte die Trassenpreisförderung, die in 2021 rückwirkend zum März 2020 eingeführt bzw. aufgestockt wurde. Mit über 600 Millionen zusätzlich für den SGV und knapp 2 Milliarden Euro für den SPFV stützte sie den Markt massiv.

Die Bundesnetzagentur schätzt den durch die Pandemie verursachten wirtschaftlichen Schaden für den deutschen Eisenbahnmarkt nach Verrechnung staatlicher Finanzhilfen für das Jahr 2021 auf rund 1 Milliarde Euro.



# Einleitung und Methodik

Der 3. Sonderbericht zu den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf den Eisenbahnmarkt in Deutschland betrachtet das Gesamtjahr 2021. Die vorangegangenen Sonderberichte für das Jahr 2020 und das erste Halbjahr 2021 sind unter folgendem Link abrufbar:

<https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/Eisenbahnen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/start.html>

Befragt wurden knapp 100 Marktteilnehmer, welche nach Einschätzung der Bundesnetzagentur für den Eisenbahnmarkt grundsätzlich repräsentative Eisenbahnunternehmen darstellen und eine hohe Marktdeckung ermöglichen. Die Abfrage umfasst bundeseigene und nicht-bundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen und Betreiber der Schienenwege.

Die Unternehmen wurden nach den Indikatoren Verkehrsleistung, Betriebsleistung sowie Umsatz und Aufwand für die Monate Januar bis Dezember 2021 gefragt. Ein zusätzlicher Fragenblock befasste sich mit Angaben zu Pandemiesonderkosten und staatlichen Unterstützungsleistungen. Neu aufgenommen wurden Fragen zur Trassenpreisförderung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen des Schienengüterverkehrs und des Schienenpersonenfernverkehrs.

Mit einer Rücklaufquote von 100 Prozent stellten alle Marktteilnehmer ihre Daten zur Verfügung und lieferten zudem wertvolle Hinweise zu spezifischen Auswirkungen der Pandemie im jeweiligen Unternehmen.

**Die Bundesnetzagentur bedankt sich ausdrücklich bei den Befragten für die sehr gute Kooperation und die aufgewendete Zeit!**

Der Auftrag und Umfang der Marktüberwachung durch die Bundesnetzagentur ist mit dem § 17 ERegG abgedeckt.

Folgende methodische Rahmenbedingungen liegen der Untersuchung zugrunde:

Die Analyse bezieht sich auf den Eisenbahnmarkt in Deutschland. Die abgefragten Kennzahlen beziehen sich auf Leistungen, die auf dem Schienennetz innerhalb Deutschlands erbracht wurden. International tätige Unternehmen wurden gebeten, das Deutschlandgeschäft vom Auslandsgeschäft abzugrenzen.

Nicht betrachtet wurden Betreiber von Serviceeinrichtungen, Betreiber von Werkbahnen und Aufgabenträger.

Die im Bericht aufgezeigten Werte stellen eine Hochrechnung auf den Gesamtmarkt der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Betreiber der Schienenwege in Deutschland dar. Sofern nicht anders beschrieben, dient das Vor-Corona-Jahr 2019 als Vergleichsbasis für die indexiert dargestellten Ergebnisse.

Für einzelne übergeordnete Marktkennzahlen (z. B. Modal Split) griff die Bundesnetzagentur auf Daten des Statistischen Bundesamtes zurück.

Zu den Pünktlichkeitswerten lagen nur Daten der DB Netz AG und DB RNI vor.

Die Darstellung der Umsatz- und Ergebnissituation basiert auf den gelieferten Umsatz- und Aufwandsdaten der Unternehmen. Einige dieser Daten stehen unter Änderungsvorbehalt, falls die Jahresabschlüsse noch nicht fertig gestellt waren.

Die Bundesnetzagentur hat eine Abschätzung vorgenommen, welche finanziellen Auswirkungen speziell die Covid-19-Pandemie auf die Unternehmen des Eisenbahnmarktes in 2021 hatte. Finanzielle Ergebniseffekte, die nicht ursächlich auf die Pandemie zurückzuführen waren, wurden (sofern bekannt) herausgerechnet.

# 1. Markt- und Leistungskennzahlen

### 1.1 Modal Split

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) konnten im zweiten Pandemiejahr 2021 ihren in 2020 verlorenen Anteil am Modal Split des Güterverkehrs wieder zurückgewinnen (Abb. 3). Der Eisenbahnanteil aus dem Vor-Corona-Jahr 2019 wurde sogar übertroffen und lag damit gleichauf mit 2018 auf dem höchsten Stand seit der Jahrtausendwende. Im Gegenzug verloren die Binnenschifffahrt und der Straßengüterverkehr 0,1 bzw. 0,4 Prozentpunkte. Damit näherte sich der Anteil der Eisenbahn der 20-Prozent-Schwelle wieder an.

#### Modal Split Güterverkehr in Prozent

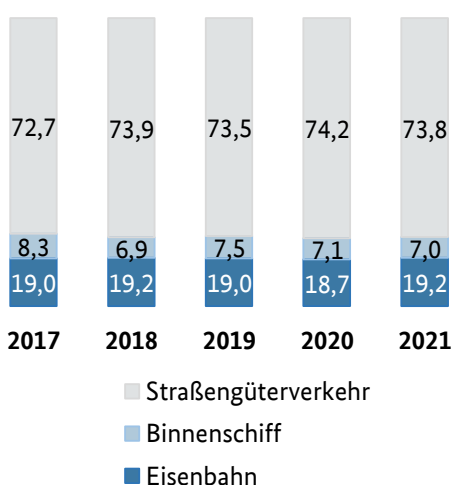


Abbildung 3: Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr 2017 bis 2021 (Anteile in Prozent)

Im Schienenpersonenverkehr verloren, wie bereits in 2020, pandemiebedingt alle Verkehrsträger weitere Anteile an den Motorisierten Individualverkehr (Abb. 4), der mit 88,6 Prozent den langjährigen Höchstwert aus 2020 nochmals übertreffen konnte. Aufgrund der bis zur Jahresmitte fortdauernden Einstellung von eigenwirtschaftlichen Eisenbahnverkehren und anhaltend niedriger Nachfrage in 2021 zeigen sich deutliche Abschläge gegenüber dem Vor-Corona-Niveau. Der Anteil der Eisenbahn markierte mit 6,2 Prozent einen Tiefstand.

#### Modal Split Personenverkehr in Prozent

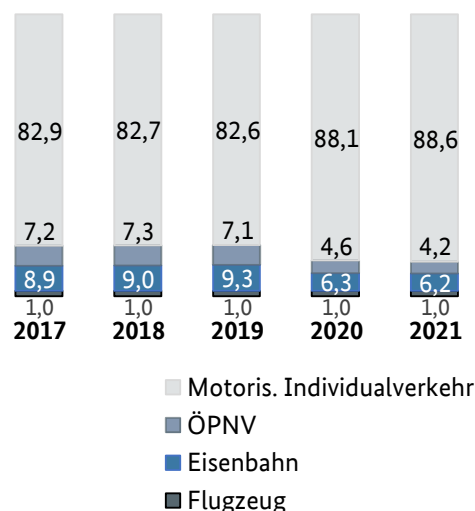


Abbildung 4: Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr 2017 bis 2021 (Anteile in Prozent)

### 1.2 Betriebsleistung

Die Betreiber der Schienenwege verzeichneten in 2021 einen Anstieg der gefahrenen Betriebsleistung in allen drei Verkehrsdiensten (Abb. 5). Die Gesamtsteigerung betrug 4 Prozent gegenüber dem Vorjahr und 2 Prozent gegenüber 2019.

#### BdS Betriebsleistung in Mio. Trassenkilometern

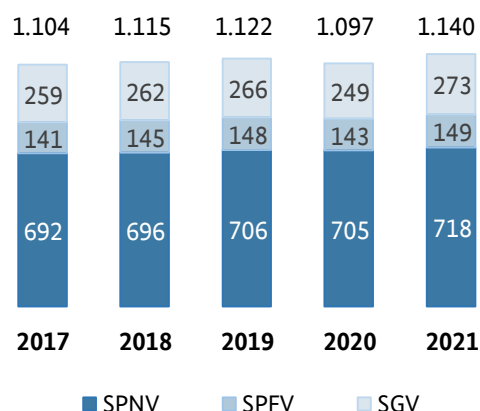


Abbildung 5: Entwicklung der Betriebsleistung 2017 bis 2021 (in Mio. Trassenkilometern)

Am stärksten wuchs der Schienengüterverkehr mit 9 Prozent gegenüber 2020 (Abb. 6). Neue Relationen, insbesondere der nichtbundes-eigenen EVU, und teilweise Verlagerungen von der Straße auf die Schiene sorgten für diesen Anstieg.

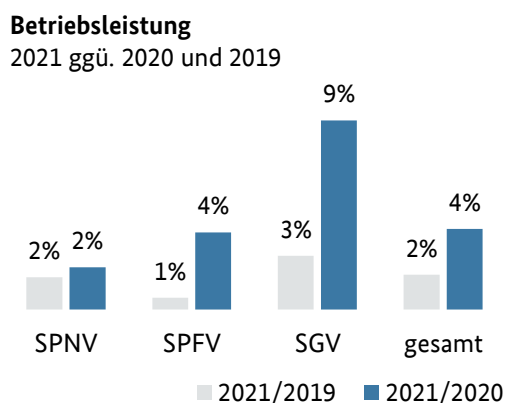


Abbildung 7: Veränderungsrate der Betriebsleistung 2021 gegenüber den Vorjahren 2020 und 2019 (in Prozent)

Im Schienenpersonenfernverkehr führte eine Ausweitung und Verdichtung der Zugfahrten durch die DB Fernverkehr AG (z.B. zwischen Berlin und Hamburg) sowie die Wiederaufnahme von Verbindungen durch die Wettbewerbsbahnen (z.B. Flixbahn) in der

zweiten Hälfte des Jahres 2021 dazu, dass gegenüber 2020 eine Steigerung der Betriebsleistung um 4 Prozent erreicht wurde. Gegenüber 2019 bedeutet dies ein Plus von 1 Prozent.

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) profitierte von geplanten Neuvergaben, die pandemieunabhängig ab Dezember 2020 zu Mehrverkehren führten. Zudem konnten krankheits- und organisationsbedingte Personalausfälle reduziert werden, die im Pandemiejahr 2020 noch zu erhöhten Ausfallquoten im SPNV geführt hatten.

Mittelfristig betrachtet lag die auf dem deutschen Eisenbahnnetz erbrachte Betriebsleistung in den letzten fünf Jahren stabil bei rund 1,1 Milliarden Trassenkilometern; mit leicht steigender Tendenz. An der Verteilung der Trassenkilometer auf die drei Verkehrsdienste gab es keine grundlegenden Verschiebungen. In der Konsequenz wurden im Jahr 2021 in allen drei Verkehrsdiensten neue Allzeit-Rekordwerte bei den Zugkilometern erreicht.

Bei einem Vergleich der beiden Pandemiejahre im Monatsverlauf (Abb. 7) ist die deutlich

**Betriebsleistung über alle Verkehrsdienste**  
Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

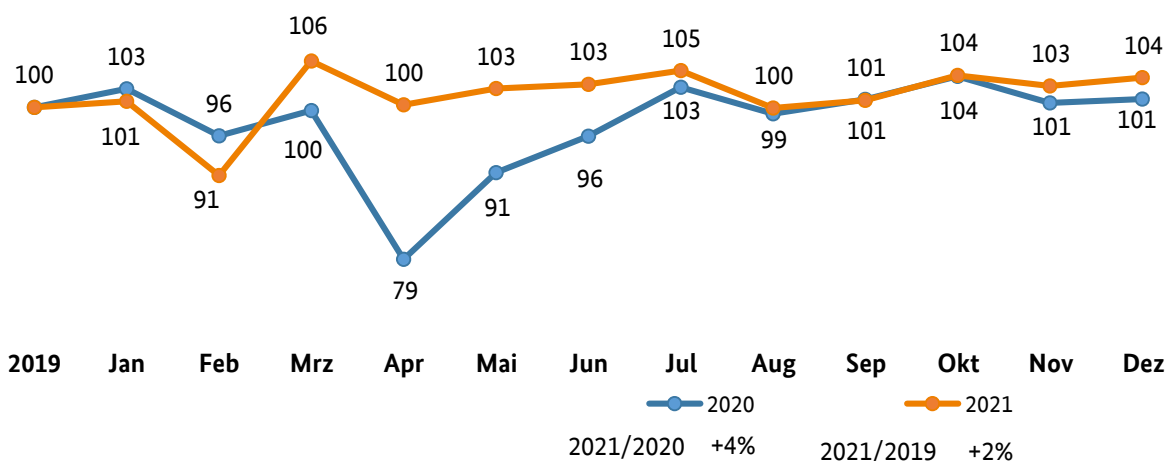


Abbildung 6: Vergleich der Betriebsleistung über alle Verkehrsdienste zwischen 2020 und 2021 (indiziert, 2019 = 100)



### 1.3 Verkehrsleistung

Die Verkehrsleistung (Abb. 9, 10, 11) entwickelte sich im Jahr 2021 in den einzelnen Verkehrsdiensten unterschiedlich.

#### EVU Verkehrsleistung in Mrd. Personen-/Tonnen-km

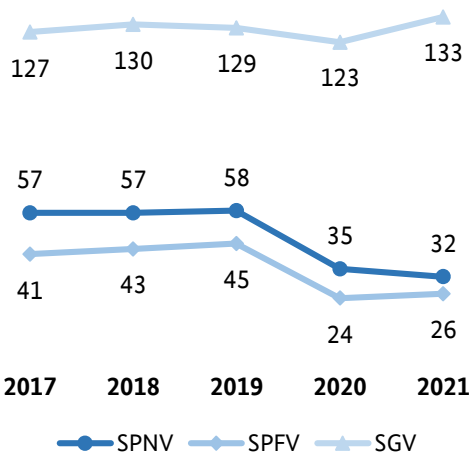


Abbildung 9: Entwicklung der Verkehrsleistung 2017 bis 2021 (in Mrd. Personen- bzw. Tonnenkilometern)

Während sie im Schienenpersonennah- und -fernverkehr weiterhin auf niedrigem Niveau verblieb, erreichte sie im Schienengüterverkehr einen neuen Höchststand.

#### Verkehrsleistung 2021 ggü. 2020 und 2019

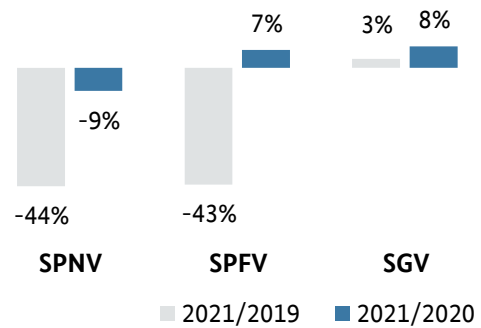


Abbildung 11: Veränderungsrate der Verkehrsleistung 2021 gegenüber den Vorjahren 2020 und 2019 (in Prozent)

Im Personenverkehr bleibt der bis 2019 andauernde langjährige Wachstumstrend im zweiten Jahr deutlich gebrochen. Vielmehr musste der SPNV-Markt in 2021 sogar einen weiteren signifikanten Rückgang um 9 Prozent verkraften. Das Niveau der Verkehrsleistung lag im SPNV damit in 2021 um 44 Prozent niedriger als im Jahr 2019. Der Markt sieht zwar leichte Erholungseffekte, erwartet jedoch keine schnelle Wiedererreichung des Vor-Corona-Niveaus,

#### EVU-Verkehrsleistung und Betriebsleistung Personen- / Tonnen- / Zug-Kilometer prozentual

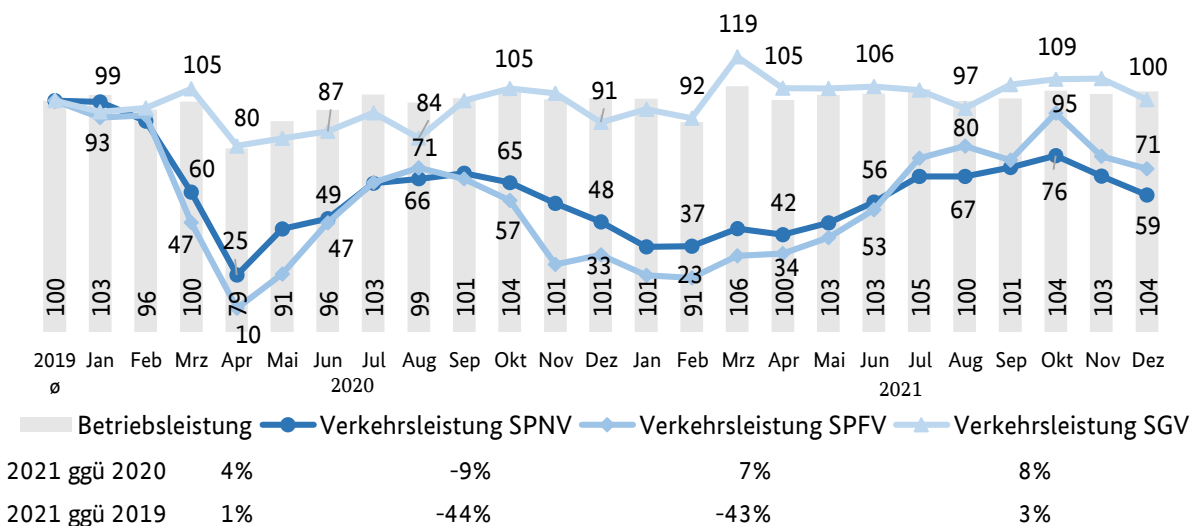


Abbildung 10: Entwicklung der Verkehrsleistung der drei Verkehrsdienste in den Jahren 2020 und 2021 im Vergleich zu 2019 (indexiert, 2019 = 100)

eventuell sogar eine dauerhafte Absenkung des Pendlerstroms aufgrund des Bestehenbleibens von Homeoffice-Möglichkeiten und digitalen Arbeitsformen.

Der Schienenpersonenfernverkehr beendete das Jahr 2021 zwar mit 43 Prozent niedrigerer Verkehrsleistung als 2019, verbesserte sich jedoch gegenüber 2020 um 7 Prozent. Anders als der Nahverkehr war hier ein stärkerer Aufholeffekt erkennbar. Dieser wurde einerseits getragen durch zurückkommende Fernreisende in den DB-Zügen, andererseits von zunehmend gut ausgelastete Wettbewerberzügen, die mit neuen attraktiven Relationen und günstigen Preisen Nachfrage generierten. Als Beispiele sind die wiederaufgenommenen Flixtain-Verbindungen oder das kontinuierlich erweiterte Nachtzugnetz der ÖBB zu nennen. Auch Touristikverkehre nahmen ihre Angebote zumindest temporär wieder auf. Bei den Charterverkehren ist erst ab 2022, nach Auslaufen der Einschränkungen bei Großveranstaltungen, wie Fußballspielen oder Festivals, mit einem Wiederbelebungsseffekt zu rechnen; in 2021 blieben diese Verkehre noch weitgehend eingestellt.

Der Schienengüterverkehr hat die Pandemie überstanden, sieht sich aber vor anderweitige Herausforderungen gestellt. Sowohl gegenüber 2019 als auch 2020 konnte die Zahl der Tonnenkilometer gesteigert werden. Sie lag in 2021 rund 3 Prozent über dem Vor-Corona-Niveau. Mit 133 Milliarden Tonnenkilometern wurde zudem der höchste bisher dokumentierte Wert erreicht.

Insbesondere die nichtbundeseigenen EVU des SGV erzielten in fast allen Monaten des Jahres 2021 deutlich höhere Leistungsniveaus als der Gesamtmarkt. Die erbrachte Verkehrsleistung der nichtbundeseigenen EVU lag das gesamte Jahr hinweg deutlich über den Zahlen von 2019

**Verkehrsleistung NE-SGV**  
Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

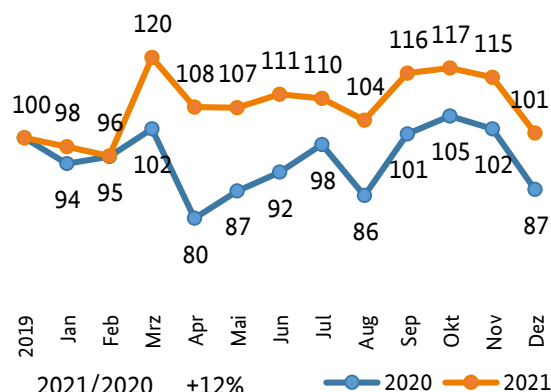


Abbildung 12: Entwicklung der Verkehrsleistung der nichtbundeseigenen EVU des SGV in den Jahren 2020 und 2021 gegenüber 2019 (indexiert, 2019 = 100)

und auch oberhalb der 2020er Werte. Die Wettbewerber-EVU trugen damit maßgeblich zum Gesamtwachstum des SGV-Marktes bei (Abb. 12).

Für den SGV-Markt herausfordernd bleibt die Situation aus diversen anderen Aspekten heraus:

- Die geringen Margen führen zu einem sich weiter zuspitzenden Kostendruck und Preiswettbewerb (siehe Kapitel „Wirtschaftliche Kennzahlen“)
- Das Spannungsverhältnis zum Straßengüterverkehr bleibt bestehen. Gewonnene Verkehre könnten durch Kostensenkung/Förderung des Straßengüterverkehrs oder weitere Kostensteigerung im Schienengüterverkehr (Energie, Personal) wieder zur Straße zurückwandern.
- Die Auswirkungen der globalen Lieferkettenprobleme beeinflussten die Prozesse und Kosten des SGV (Beispiele: Einschränkungen der Güteranlieferung in den Häfen, Unterbrechung von Lieferketten, Wegfall von Zielmärkten).



- Der Krieg und die territorialen Veränderungen in Osteuropa führen zu neuen Anforderungen an den Umfang von bestimmtem Wagenmaterial sowie zu steigenden Zugzahlen auf Strecken, wo dies nicht in diesem Umfang erwartet wurde.

### Exkurs Hochgeschwindigkeitsverkehr

Auf Basis der Daten der DB Fernverkehr AG zu den Verkehren mit ICE-Zügen (als „HGV“ bezeichnet) wird die signifikante Auswirkung der Pandemie auf die Nachfrage sichtbar (Abb. 13).

Dem drastischen Einbruch infolge des ersten Lockdowns im April 2020 folgte ein starker Erholungseffekt bis zum Sommer 2020. Nach der zweiten Pandemiewelle und dem Teillockdown zum Ende des Jahres 2020 blieb die Verkehrsleistung über die gesamte erste Jahreshälfte 2021 nachhaltig gedämpft. Erst im Sommer 2021 und mit der Verdichtung der Fahrten im letzten Quartal konnte die Nachfrage in Richtung des Niveaus vor der Pandemie gesteigert werden. Mit der dritten Welle über Weihnachten 2021 war ein erneuter Rückgang zu verzeichnen.

Die durchschnittliche Zugbesetzung (Abb. 14) spiegelt die hohe Volatilität infolge des Pandemiegeschehens wider.

### HGV (ICE) durchschn. Zugbesetzung

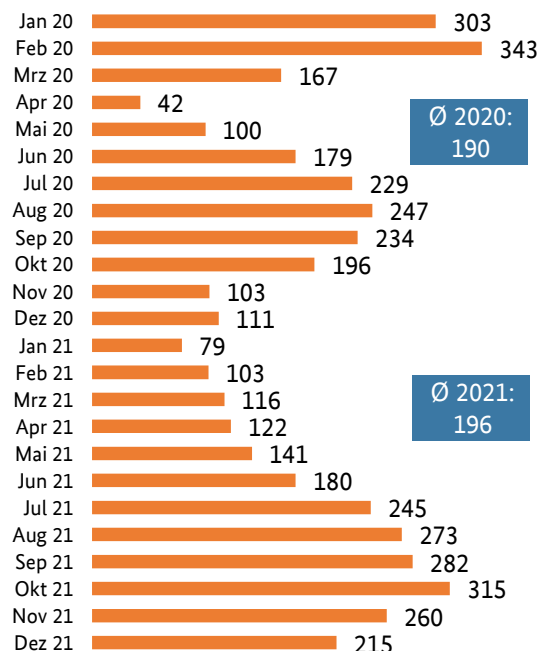


Abbildung 14: Durchschnittliche Besetzung der HGV-Züge auf Monatsbasis (absolut, in Passagieren)

Der Oktober 2021 zeigte, dass eine Erholung auf Vor-Corona-Niveau durchaus erreichbar ist.

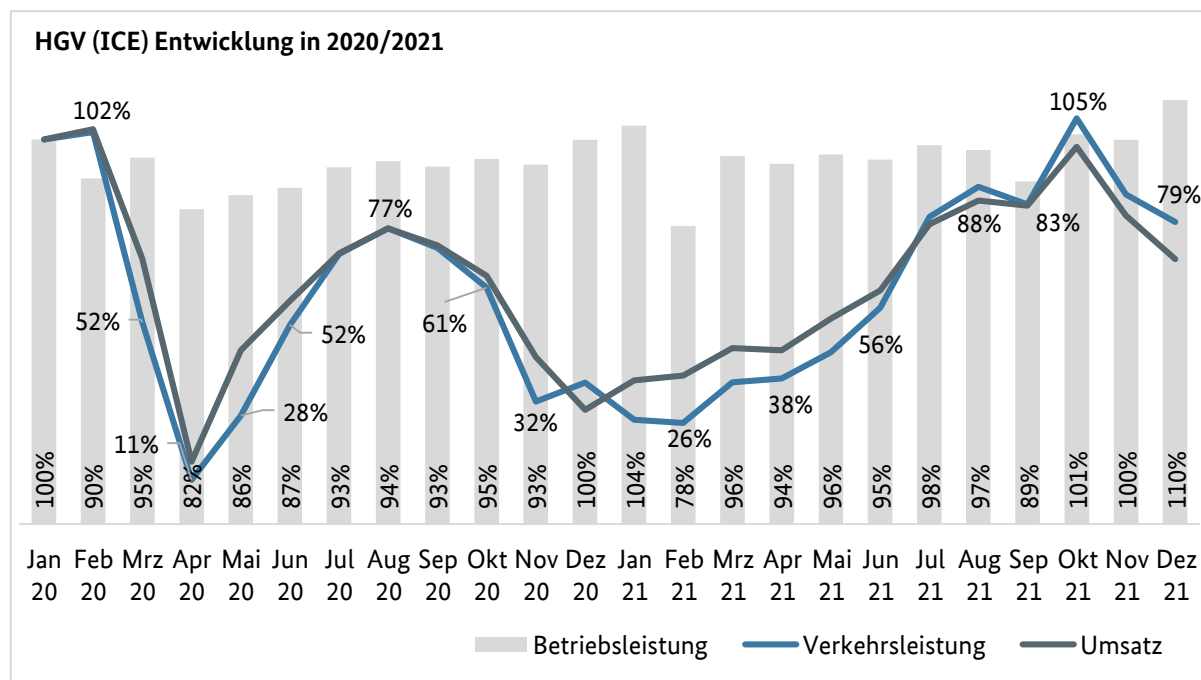


Abbildung 13: Entwicklung der Hochgeschwindigkeitsverkehre in 2020 und 2021 (indexiert: Januar 2020 = 100%)

## 2.4 Durchschnittliche Zugbesetzung und Frachtmenge

Der anhaltende pandemiebedingte Einbruch der Fahrgastzahlen spiegelt sich in der Besetzung der Züge wider (Abb. 15). Im Schienenpersonennahverkehr ging die mittlere Zugbesetzung in 2021 nochmals zurück und lag bei nur noch durchschnittlich 45 Personen pro SPNV-Zug, also nur knapp über der Hälfte des Vor-Corona-Niveaus.

Auch im Schienenpersonenfernverkehr ist der mehrjährige Wachstumstrend weiterhin gebrochen. Zwar erhöhte sich die durchschnittliche Zugbesetzung leicht gegenüber 2020. Sie lag jedoch auch in 2021 nur knapp über der Hälfte des Vor-Corona-Niveaus.

Die durchschnittliche Frachtmenge im Güterverkehr verringerte sich gegenüber dem Vorjahr nur marginal. Es wirkten zwar diverse Effekte auf die Kennzahl, wie ein veränderter Güterartenmix bei vielen Unternehmen oder ein deutlicher Ausbau der Transporte bei nichtbundeseigenen Güterbahnen, die sich jedoch in Summe ausnivellierten.

## 2.5 Wettbewerbsentwicklung

Bei den Gründen für die Entwicklung der Wettbewerbsanteile auf dem deutschen Eisenbahnmarkt in 2021 (Abb. 16) spielte die Pandemie nur noch eine untergeordnete Rolle.

Im Schienenpersonennahverkehr gewannen die nichtbundeseigenen EVU in 2021 ein weiteres Prozent im Marktanteil hinzu. Ausschlaggebend hierfür sind die durchgeführten Ausschreibungen der Aufgabenträger für regionale Netze, deren Verkehre im Dezember 2020 starteten und sich damit vollständig auf das Jahr 2021 auswirkten. Aufgrund der Vergabe von SPNV-Leistungen an nichtbundeseigene EVU fand eine weitere Verschiebung von Verkehren von den bundeseigenen zu den nichtbundeseigenen EVU statt.

Wenngleich die Auslastung aller SPNV-Verkehre nach 2020 auch in 2021 deutlich geringer als vor der Pandemie war, betraf dieser Effekt alle Betreiber gleichermaßen. Jedoch verzeichneten die nichtbundeseigenen EVU im SPNV einen etwas geringeren Rückgang der Verkehrsleistung von 2020 auf 2021 von rund 6 Prozent, während die bundeseigenen EVU einen Rückgang von über 10 Prozent hinnehmen mussten.

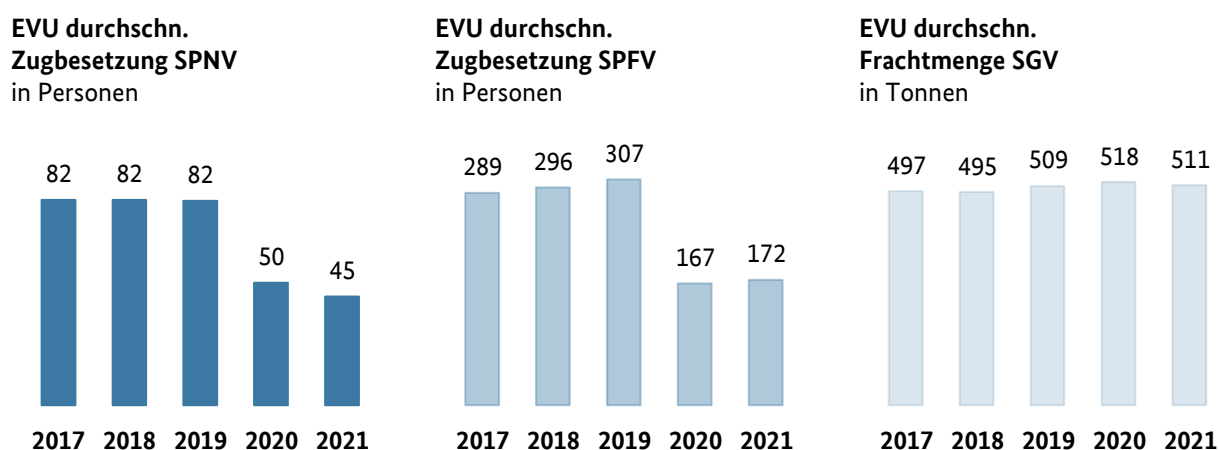


Abbildung 15: Entwicklung der durchschnittlichen Zugbesetzung/Frachtmenge 2017 bis 2021 (in Personen bzw. Tonnen)

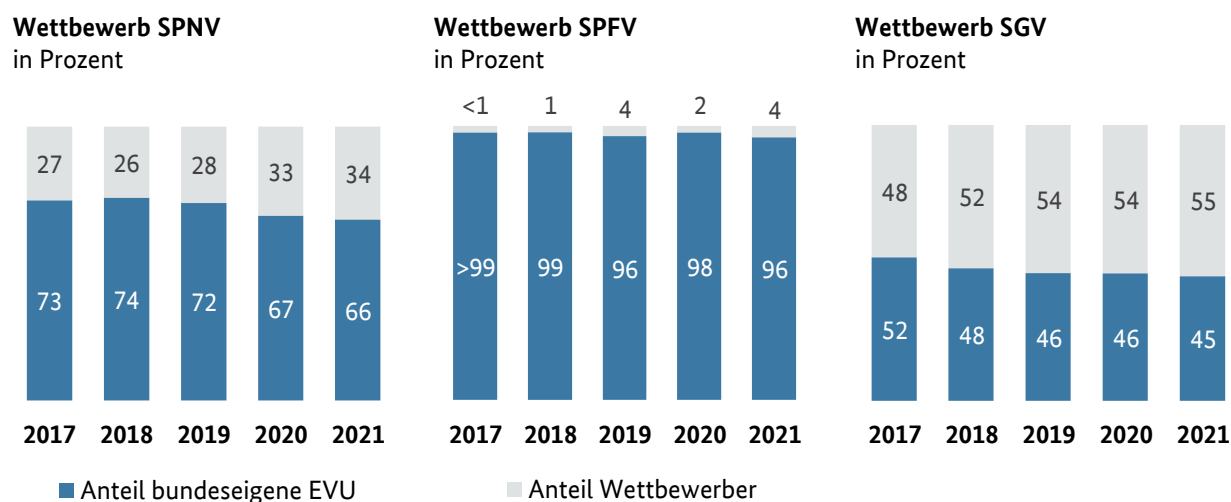


Abbildung 16: Entwicklung des Wettbewerbs in den Verkehrsdiensten 2017 bis 2021 (Summe Verkehrsleistung in Milliarden Personenkilometern bzw. Tonnenkilometern und Anteile in Prozent)

Damit lag zum Jahresende die Verkehrsleistung der bundeseigenen SPNV-EVU bei ziemlich genau der Hälfte wie vor der Pandemie. Bei den Wettbewerber-EVU beträgt der Abschlag gegenüber 2019 nur ein Drittel.

Der Wettbewerberanteil im Schienenpersonenfernverkehr stieg wieder auf 4 Prozent und damit auf das Niveau vor Corona an. Mit der Wiederaufnahme der Verkehre von Flixtrain ab Mai 2021, der Ausweitung der ÖBB-Verkehre sowie der Aufnahme erster Charterverkehre seit Pandemiebeginn stieg der Wettbewerberanteil sogar leicht über den Marktanteil von 2019. Zu beachten ist jedoch, dass das Marktvolumen in 2021 nur rund halb so groß war wie noch 2019.

Im Schienengüterverkehr verstärkte sich im Jahr 2021 die schon im zweiten Halbjahr 2020 sichtbare Entwicklung, dass viele nicht-bundeseigene EVUs Transportaufträge gewinnen und ihre Verkehre und Transportmengen zum Teil deutlich steigern konnten, vor allem bei grenzüberschreitenden und Transitverkehren. Insbesondere ausländische SGV-EVU lagen in 2021 bei der Verkehrsleistung bereits wieder deutlich über

2019. Jedoch erbrachten noch rund ein Drittel der befragten Wettbewerbsbahnen weniger Verkehrsleistung als vor Corona; fast alles langjährig aktive deutsche EVU.

Die DB Cargo AG lag zwar in 2021 noch im einstelligen Prozentbereich unterhalb der 2019er Verkehrsleistung, konnte jedoch gegenüber 2020 deutlich aufholen. Da der Zuwachs bei den nichtbundeseigenen EVU insgesamt größer war, gewannen die Wettbewerber im Gesamtjahr 2021 ein weiteres Prozent Marktanteil auf 55 Prozent hinzu.

### Anteil verspäteter Züge in Prozent

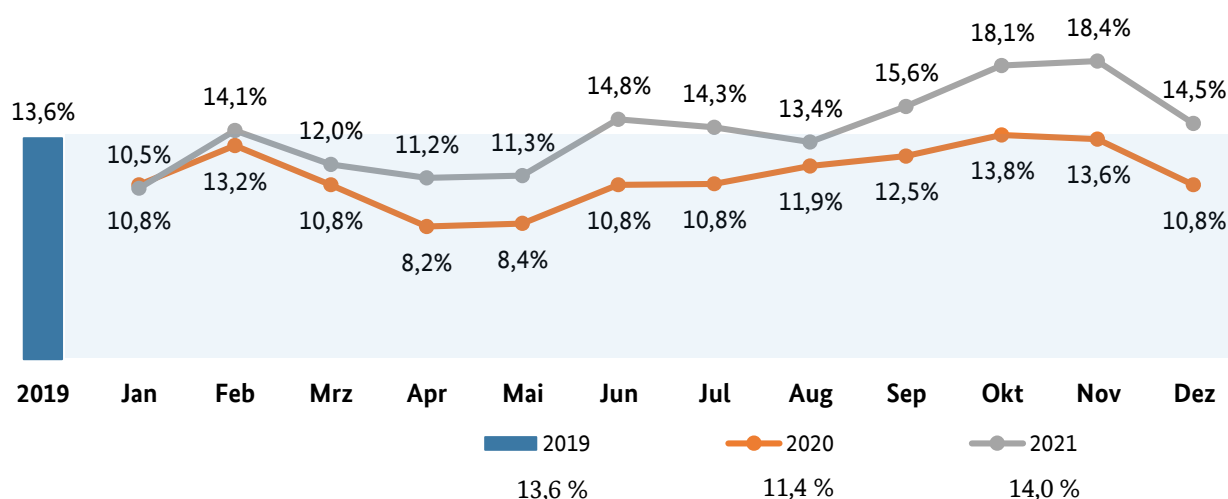


Abbildung 17: Entwicklung des Anteils verspäteter Züge auf Monatsbasis in 2020 und 2021 sowie im Durchschnitt für 2019 (in Prozent)

## 2.6 Pünktlichkeit

Mit zunehmender Verkehrsdichte und weniger freien Trassenkapazitäten verschlechterte sich in 2021 die Pünktlichkeit im Netz wieder. Insbesondere im vierten Quartal 2021 lag der Anteil der verspäteten Züge über dem Niveau von 2019 (Abb. 17).

Wesentliche Gründe hierfür sind die bundesweit erhöhte Bautätigkeit im Schienennetz verbunden mit sehr hoher Auslastung, eine durch Sanierungsmaßnahmen reduzierte Kapazität, Rückstaueffekte, oder konfliktbehaftete Umleitungsfahrpläne.

### Anteil verspäteter Züge der Verkehrsdienste

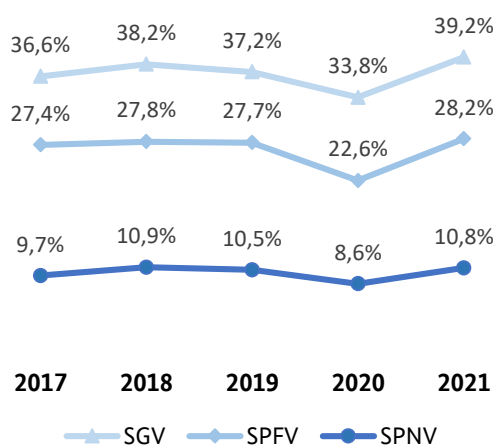


Abbildung 18: Entwicklung des Anteils verspäteter Züge in den drei Verkehrsdiensten von 2017 bis 2020 (in Prozent)

Auf Ebene der Verkehrsdienste (Abb. 18) überstieg der Anteil verspäteter Züge im Jahr 2021 in allen drei Segmenten das Vor-Corona-Niveau und erreichte neue Höchstwerte. Gegenüber 2020 stieg der Anteil der verspäteten Züge um 22 Prozent. Besonders im Oktober und November 2021 war fast jeder fünfte Zug verspätet; im SGV gar jeder zweite.

Auf Monatsbasis (Abb. 19) zeigen sich neben witterungsbedingten Problemen im Februar (Sturm) und Juli (Hochwasser) besonders schlechte Werte in den Herbstmonaten. Hier war die Bautätigkeit besonders hoch, was wegen der sehr hohen Auslastung (siehe Abb. 8) und verbesserungswürdigem Baustellen- und Umleitungsmanagement zu Verspätungen, Folgeverspätungen und schließlich Zugausfällen führte. So beeinträchtigten Baustellen auf beiden Rheinseiten die Verbindungen zwischen

den Nordseehäfen von/nach Süden, teilweise verfielen Slots an den Terminals und Häfen, was zu weiteren Streichungen von Abfahrten führte.

**Anteil verspäteter Züge der Verkehrsdienste auf Monatsbasis**

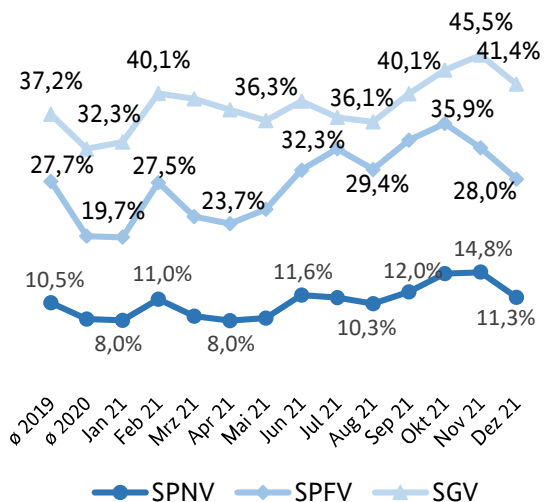


Abbildung 19: Entwicklung des Anteils verspäteter Züge in den drei Verkehrsdiensten auf Monatsbasis (in Prozent)

Im Anteil der ausgefallenen Züge zeigt sich ebenfalls eine deutliche Steigerung (Abb. 20).

Er lag in 2021 in allen Monaten (außer Januar) oberhalb des Niveaus aus 2019 und in der

**Anteil ausgefallener Züge in Prozent**

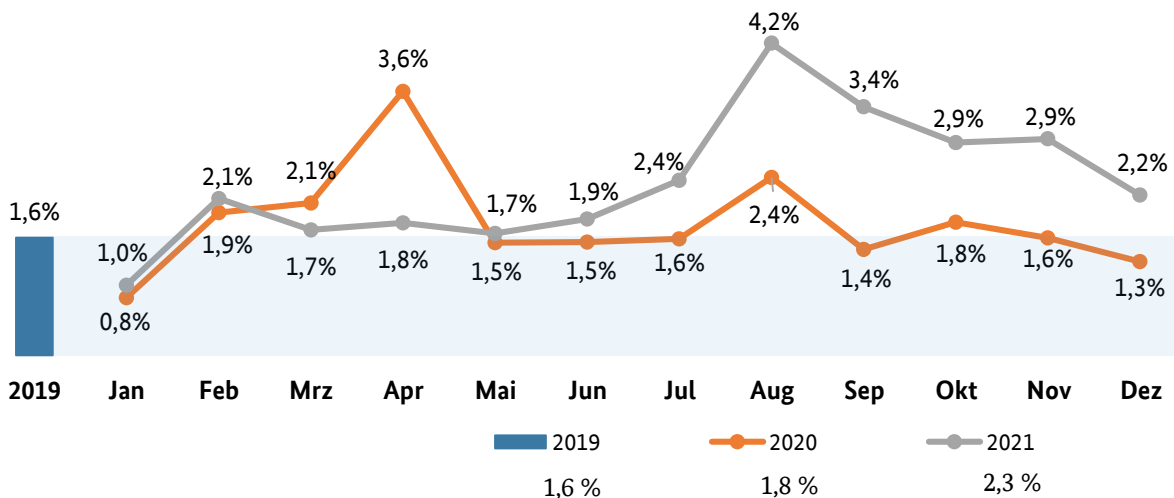


Abbildung 20: Entwicklung des Anteils ausgefallener Züge auf Monatsbasis in 2020 und 2021 sowie im Durchschnitt für 2019 (in Prozent)

**Anteil ausgefallener Züge der Verkehrsdienste**

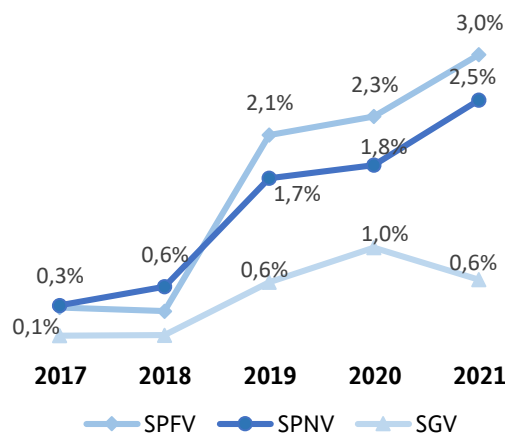


Abbildung 21: Entwicklung des Anteils ausgefallener Züge über alle Verkehrsdienste (in Prozent)

zweiten Jahreshälfte auch oberhalb der vergleichbaren Vorjahresmonate. Auf das Gesamtjahr bezogen stieg die Ausfallquote von 1,6 Prozent vor Corona über 1,8 Prozent im Jahr 2020 deutlich auf 2,3 Prozent im Jahr 2021 an.

Diese Steigerung der Ausfallquote wird getrieben durch den Personenverkehr (Abb. 21). Im Schienenpersonen- und Fernverkehr wurden in 2021 neue Höchstwerte erreicht. Die

Ausfallquote stieg auf 2,5 (SPNV) bzw. 3 Prozent (SPFV).

Im SPFV war die Ausfallrate im 1. Halbjahr höher. Neben den witterungsbedingten Problemen im Februar fielen hier pandemiebedingt noch viele Züge der Wettbewerber zur DB AG aus.

Im SPNV gab es viele Zugausfälle ab der zweiten Julihälfte. Aufgrund des Hochwassers in Bayern, Sachsen und Nordrhein-Westfalen konnten viele Nebenstrecken nicht mehr befahren werden. Deren Reparatur konnte bis zum Jahresende 2021 nur teilweise abgeschlossen werden.

Im Schienengüterverkehr konnte, nach einem zwischenzeitlichen Anstieg in 2020, das Vor-Corona-Niveau wieder erreicht und gehalten werden. Der Schienengüterverkehr läuft in einem engen Kanal mit Ausfallquoten zwischen 0,4 und 0,9 Prozent durch das Jahr.

**Anteil ausgefallener Züge der Verkehrsdienste auf Monatsbasis**

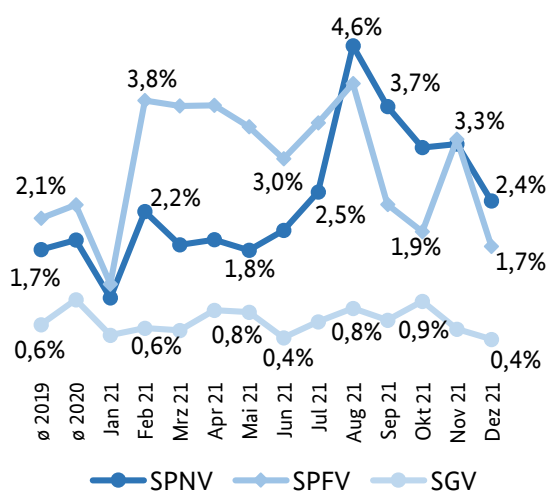


Abbildung 22: Entwicklung des Anteils ausgefallener Züge in den drei Verkehrsdiensten auf Monatsbasis (in Prozent)





### 3. Wirtschaftliche Kennzahlen

### 3.1 Umsatz und Aufwendungen im Eisenbahnverkehrsmarkt

Der Gesamtumsatz der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2021 erholte sich nur teilweise im Vergleich zum Vorjahr und lag deutlich unter 2019 (Abb. 23).

**EVU Umsatz**  
in Mrd. Euro

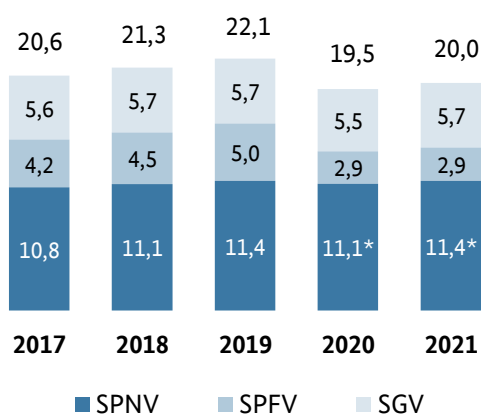


Abbildung 23: Umsatz der Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Verkehrsdiensten sowie in Summe von 2017 bis 2021 (in Mrd. Euro)

Zwar konnte der Schienengüterverkehr eine geringe Umsatzsteigerung verbuchen, doch liegt der Anstieg unterhalb des prozentualen Zuwachses der Verkehrsleistung. Dies spiegelt den mehrfach von den EVU genannten harten Preiswettbewerb im Güterverkehrsmarkt wider, der sich sowohl zwischen den EVU, aber insbesondere zwischen Straße und Schiene abspielt. Zudem sanken die Preise durch die teilweise Weitergabe der Trassenpreisförderung an die Endkunden.

Im Schienenpersonenfernverkehr sind erste Tendenzen einer Erholung sichtbar. Der Umsatz der nichtbundeseigenen EVU des SPFV nahm um rund 40 Mio. Euro zu. In ähnlicher Größenordnung konnte die DB Fernverkehr AG einen Umsatzzuwachs erwirtschaften. Der Gesamt-SPFV-Markt stieg dadurch von 2020 auf

2021 im Umsatz leicht von 2,85 auf 2,92 Mrd. Euro; ein kleines Plus von 2 Prozent.

Die Fortführung des ÖPNV-Rettungsschirms garantierte den EVU des Schienenpersonenverkehrs den größten Teil ihres Umsatzes. Während die Fahrgeldeinnahmen aufgrund der unverändert geringen Nachfrage zum Teil sogar weiter fielen, stieg der Gesamtumsatz durch die Zahlungen der Aufgabenträger bzw. der Länder für die gestiegene Betriebsleistung an. Auch nachträgliche Zahlungen für 2020 sind enthalten. Einige Unternehmen wiederum hatten zum Abfragezeitpunkt die Rettungsschirmzahlungen für 2021 noch nicht erhalten, zum Teil noch nicht einmal beantragt. Diese dürften buchhalterisch erst im Jahr 2022 erfasst werden. Gemeldet wurden der Bundesnetzagentur rund 0,6 Mrd. Euro aus Rettungsschirmzahlungen für 2021, gegenüber 0,9 Mrd. Euro im Jahr 2020.

Tendenziell gehen die Marktteilnehmer davon aus, dass in der Nach-Corona-Zeit nur mit Verzögerung wieder an die alte Umsatzlinie bei Fahrgasteinnahmen angeknüpft werden kann. Zum Teil wird sogar ein dauerhaft niedrigeres Einnahmenniveau prognostiziert, wofür dann Ausgleichsregelungen gefunden werden müssten.

Der spezifische Umsatz je erbrachtem Trassenkilometer (Abb. 24) zeigt einen Rückgang für zwei der drei Verkehrsdienste.

Besonders im Güterverkehr wird dieser Effekt deutlich. Einer Steigerung der Trassenkilometer um über 9 Prozent von 2020 auf 2021 stand ein Umsatzzuwachs von weniger als 4 Prozent gegenüber. Entsprechend fiel der Umsatz je Trassenkilometer um über 5 Prozent. Inhaltlich dürfte der bereits erwähnte Preisdruck im SGV-Markt in Verbindung mit der Weitergabe der Trassenpreisförderung hierfür ausschlaggebend

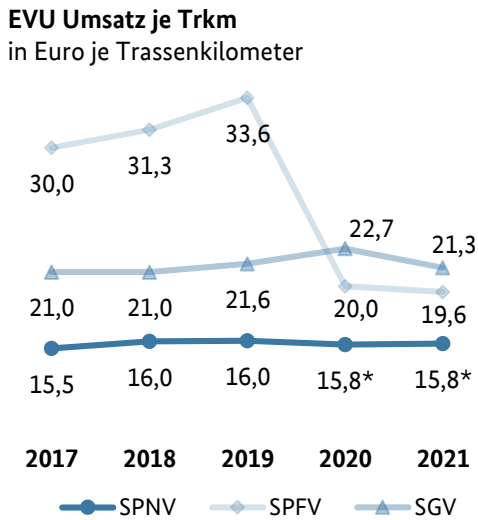


Abbildung 24: Entwicklung des Umsatzes je Trassenkilometer 2017 bis 2021 (in Euro je Trkm)

gewesen sein (siehe auch Kapitel 3.2 und 4.3). Es ist dabei zu berücksichtigen, dass den SGV-EVU durch die Trassenpreisförderung auch auf der Kostenseite ein Vorteil von rund 1-2 Euro je Trassenkilometer (je nach Anteil der Durchreichung an den Markt) entstanden ist.

Im Schienenpersonennahverkehr stieg die erbrachte Betriebsleistung um 2 Prozent, der Umsatz erhöhte sich um knapp 3 Prozent. Entsprechend erhöhte sich der spezifische Umsatz je Trassenkilometer um ein halbes Prozent von 15,77 auf 15,84 Euro<sup>1</sup>. Wie beschrieben könnten verspätet ausgezahlte Beträge aus dem Rettungsschirm zu weiteren Einnahmen führen.

Im Schienenpersonenfernverkehr stand einem Zuwachs der Trassenkilometer um 4 Prozent ein Umsatzzuwachs von 2 Prozent gegenüber. Folglich fiel der spezifische Umsatz leicht von 20,0 auf 19,6 Euro je Trassenkilometer. Gegenüber 2019 lag der Umsatz je Zugkilometer rund 14 Euro geringer. Dem standen durch die

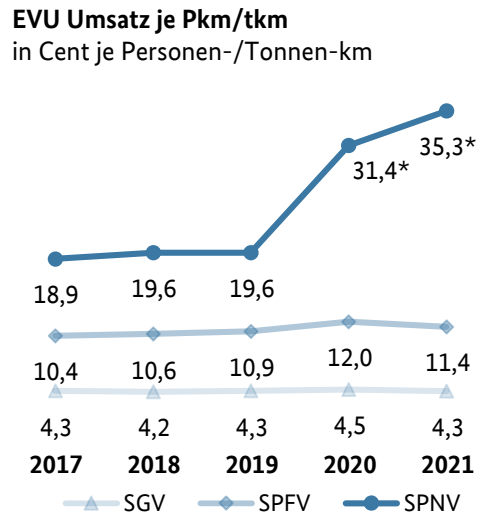


Abbildung 25: Entwicklung des Umsatzes je Personen-/Tonnenkilometer 2017 bis 2021 (in Cent je Pkm/tkm)

Trassenpreisförderung für den Fernverkehr Kosteneinsparungen von im Mittel über 6 Euro je Trassenkilometer gegenüber.

Bezogen auf die Verkehrsleistung wirkt sich beim Umsatz je Personenkilometer (Abb. 25) die kontinuierliche Aufrechterhaltung der Nahverkehre sowie die Zahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm bei gleichzeitigem Einbruch der Fahrgastzahlen aus. Dadurch stieg der SPNV-Umsatz je Personenkilometer, ausgehend vom bereits sehr hohen Vorjahresniveau, nochmals um deutliche 12 Prozent an.

Im Fernverkehr ist aufgrund der im Vergleich zum Umsatz stärker steigenden Verkehrsleistung ein Rückgang des Umsatzes je Personenkilometer um 5 Prozent zu verzeichnen. Der spezifische Umsatz je Personenkilometer war im Jahr 2020 gestiegen, vor allem da BahnCards und Zeitkarten

<sup>1</sup> \* SPNV-Umsatz enthält Zahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm (2020: 0,9 Mrd. Euro, 2021: 0,6 Mrd. Euro)

während der Pandemie von den Fahrgästen seltener genutzt wurden.

Durch den deutlichen Anstieg der Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs um 8 Prozent und das nur geringe Umsatzwachstum sank der Umsatz je Tonnenkilometer im Schienengüterverkehr um 2 Prozent auf 4,3 Cent.

### 3.2 Trassenentgelte

Der kontinuierliche Anstieg der Umsätze aus Trassenentgelten setzte sich in 2021 ungeachtet der Pandemie fort. Vielmehr war ein überdurchschnittlicher Anstieg um rund 6 Prozent auf 5,7 Mrd. Euro zu verzeichnen; ein neuer Höchstwert.

**BdS Umsatz aus Trassenentgelten**  
in Mrd. Euro

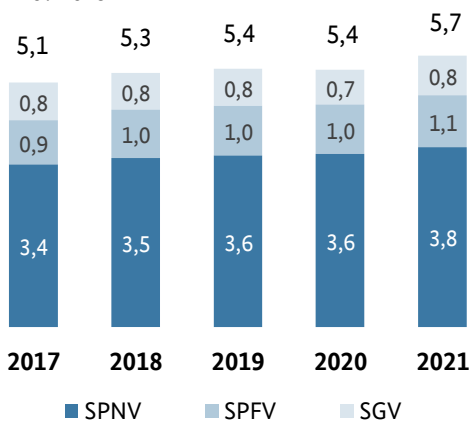


Abbildung 26: Entwicklung des Umsatzes aus Trassenentgelten der Betreiber der Schienenwege 2017 bis 2021 (in Mrd. Euro)

Der Zuwachs ergibt sich gemäß klassischer Ökonomie aus einem Mengen- und einem Preiszuwachs. Letzterer basiert auf der jährlichen Anhebung der Trassenentgelte, die trotz der Pandemie nach unveränderten Maßstäben angesetzt wurde. Die Entgelte ab Dezember 2020 stiegen im Fernverkehr um 2,4 Prozent, im Güterverkehr um 2,3 Prozent

#### Trassenentgelte

durchschn. in Euro je Trassen-km

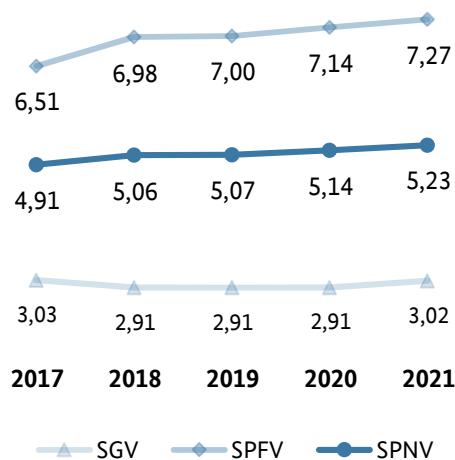


Abbildung 27: Entwicklung der genehmigten Trassenentgelte je Trassenkilometer 2017 bis 2021 (in Euro je Trassenkilometer)

und im Nahverkehr entsprechend des Regionalisierungsmittelgesetzes um 1,8 Prozent.

Der Mengenzuwachs ergibt sich aus der Steigerung der erbrachten Trassenkilometer um 2 Prozent im SPNV, 4 Prozent im SPFV und 9 Prozent im SGV. Die Trassenpreisförderung im SGV und im SPFV sowie der Verlustausgleich im

#### Trassenentgelte rechnerisch inkl. Trassenentgeltförderung

durchschn. in Euro je Trassen-km

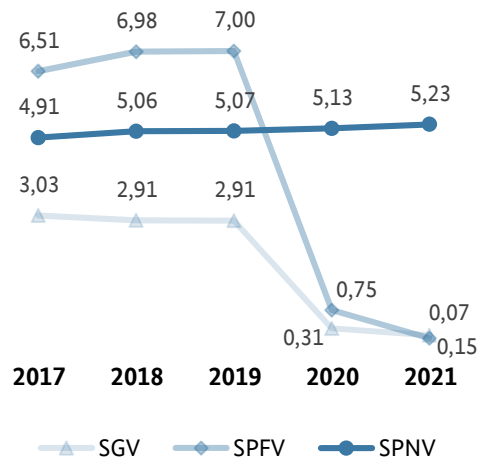


Abbildung 28: Entwicklung der Trassenentgelte je Trassenkilometer 2017 bis 2021 inkl. Förderung (in Euro je Trassenkilometer)

SPNV wirkten sich zusätzlich förderlich auf die erbrachten Mengen und damit den Umsatz aus.

Die durchschnittlichen regulären Trassenentgelte je Leistungseinheit vor Trassenpreisförderung stiegen entsprechend der jährlichen Preisanpassung und erreichten zum Teil neue Höchstwerte (Abb. 27).

Unter Einrechnung der Trassenentgeltförderung für den SPFV und den SGV lagen die Trassenentgelte in 2021 im Bereich weniger Cent je Zugkilometer..

### 3.3 Wirtschaftliche Kennzahlen im Detail

Im Folgenden werden die Entwicklungen von gemeldetem Umsatz und Aufwendungen der EVU und BdS über den gesamten Zweijahreszeitraum der Pandemie ausgewertet.

#### Schienerpersonennahverkehr

Im Schienerpersonennahverkehr orientieren sich sowohl die Umsatzlinie als auch die Aufwandsentwicklung grundsätzlich an der Betriebsleistung. Durch deren stabilen Verlauf zwischen 95 und 105 Prozent im Vergleich zu 2019 (bis auf den Lockdown-Einbruch im April 2020) zeigen auch die wirtschaftlichen Kennzahlen Kontinuität (Abb. 29).

Die Spitzen, besonders bei den Aufwendungen, entstehen durch quartalsweise oder jährliche Korrekturbuchungen bzw. Spitzabrechnungen. Der Ausschlag im September 2021 zeigt den Effekt der Zusatzkosten im Zusammenhang mit den Insolvenzverfahren der Abellio-Töchter in NRW und Baden-Württemberg, welche

hauptsächlich Wertberichtigungen aus Forderungen beinhalten.

Die Anstiege der Aufwendungen jeweils zum Jahresende beruhen auf einmaligen Jahresendbuchungen.

#### Schienerpersonenfernverkehr

Die Gesamtentwicklung des Jahres 2021 im Schienerpersonenfernverkehr (Abb. 30) wurde geprägt durch die DB Fernverkehr AG. Die Aufrechterhaltung der Verkehre spiegelt sich in den kontinuierlich hohen Aufwendungen wider. Auffällig ist, dass die Indizes der Aufwendungen gegenüber 2019 in fast allen Monaten der Jahre 2020 und 2021 über den entsprechenden Indizes der Betriebsleistung lagen. Die Umsatzlinie korreliert mit der Entwicklung der Verkehrsleistung. Entsprechend hoch fielen die monatlichen Deltas zwischen Umsatz und Aufwendungen in den Monaten mit besonders niedrigem Fahrgastaufkommen aus.

**Wirtschaftliche Kennzahlen Schienerpersonennahverkehr**  
in Prozent

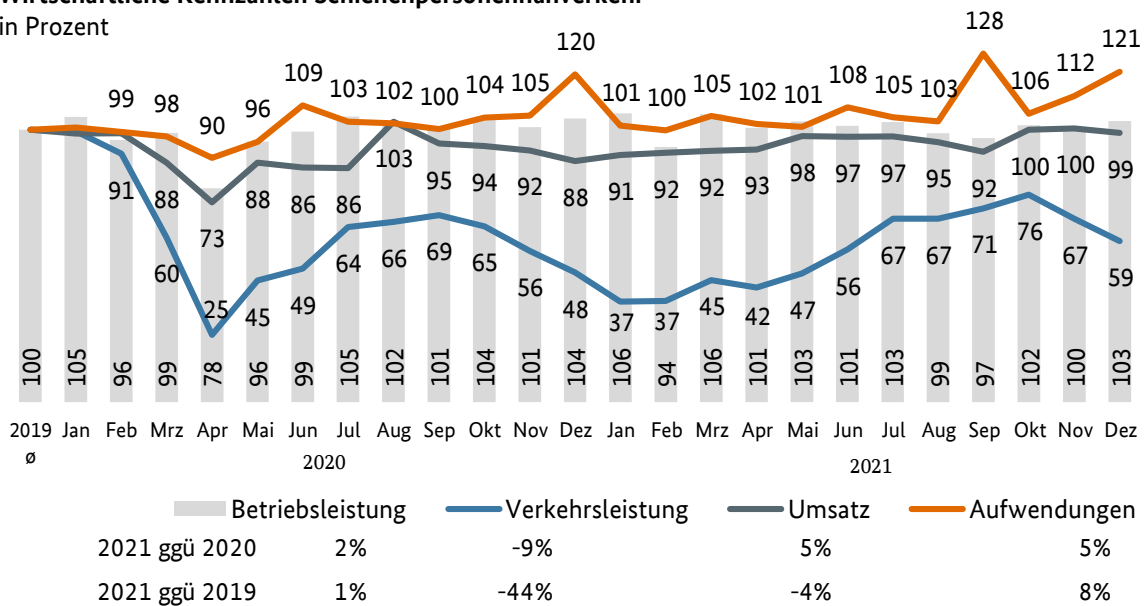


Abbildung 29: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen des SPNV in 2020 und 2021 im Vergleich zu 2019 (indexiert, 2019 = 100)

**Wirtschaftliche Kennzahlen des Schienenpersonenfernverkehrs**  
in Prozent

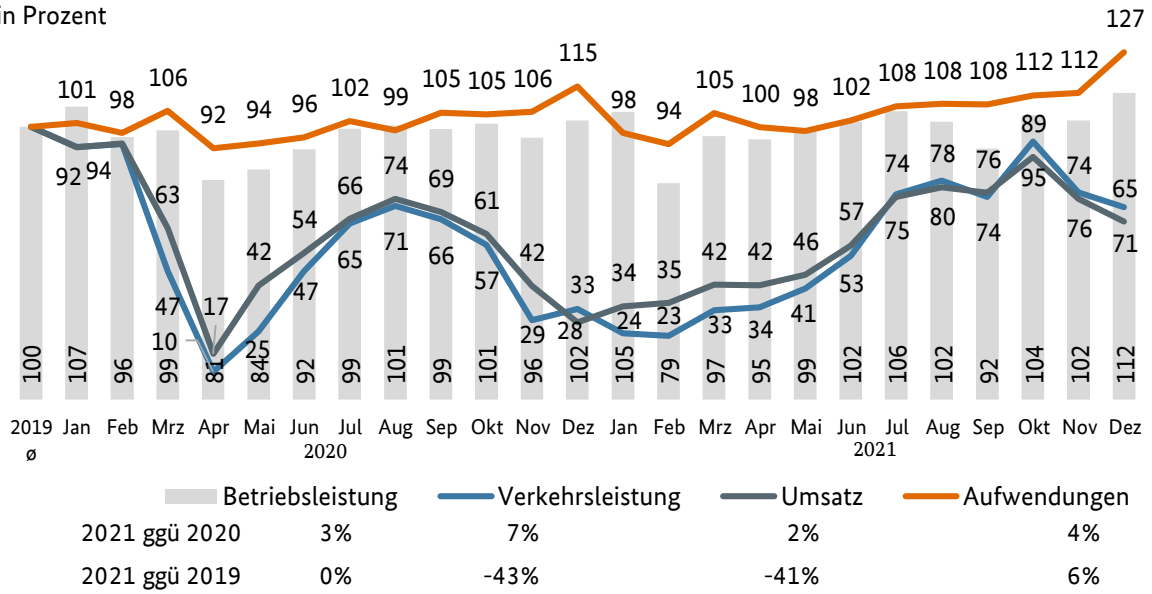


Abbildung 30: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen des SPFV in 2020 und 2021 im Vergleich zu 2019 (indexiert, 2019 = 100)

Die nichtbundeseigenen Unternehmen des SPFV stellten zahlreiche Verkehre ein und passten dadurch ihre Aufwendungen über den gesamten Pandemiezeitraum hinweg den geringen oder eingestellten Verkehren entsprechend an (Abb. 31).

Daher verlaufen alle vier Indikatoren annähernd korrelierend. Der Anstieg im Dezember 2020 ist auf eine Sonderkostenbuchung von Flixtrain zurückzuführen. Im August 2021 wurde ein deutliches Umsatzplus erwirtschaftet.

**Wirtschaftliche Kennzahlen nichtbundeseigener Schienenpersonenfernverkehr**  
in Prozent

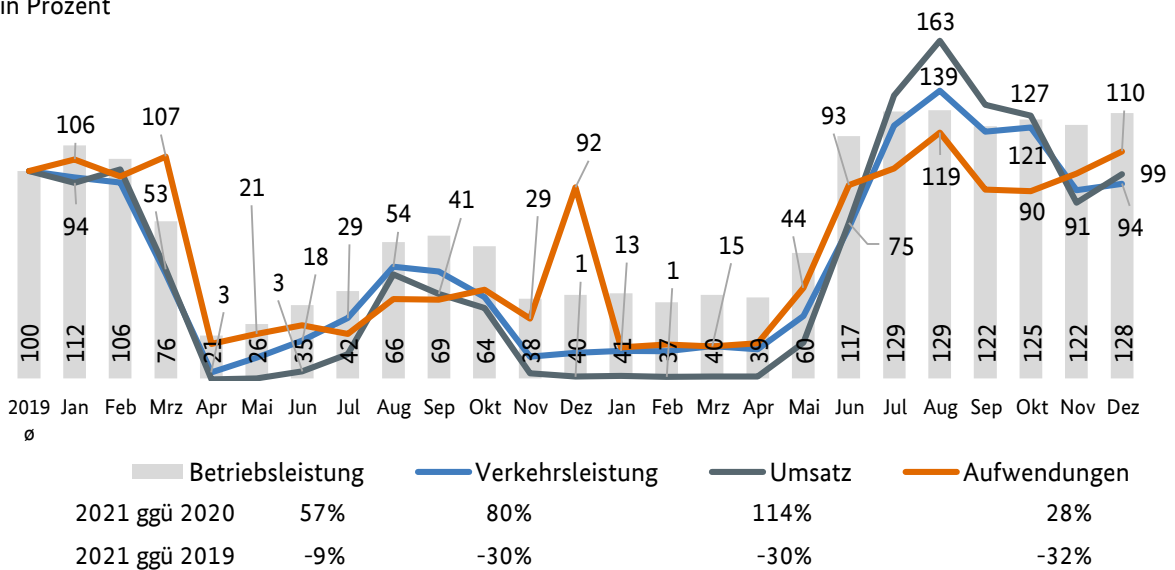


Abbildung 31: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen des nichtbundeseigenen SPFV in 2020 und 2021 im Vergleich zu 2019 (indexiert, 2019 = 100)

**Wirtschaftliche Kennzahlen des Schienengüterverkehrs**  
in Prozent

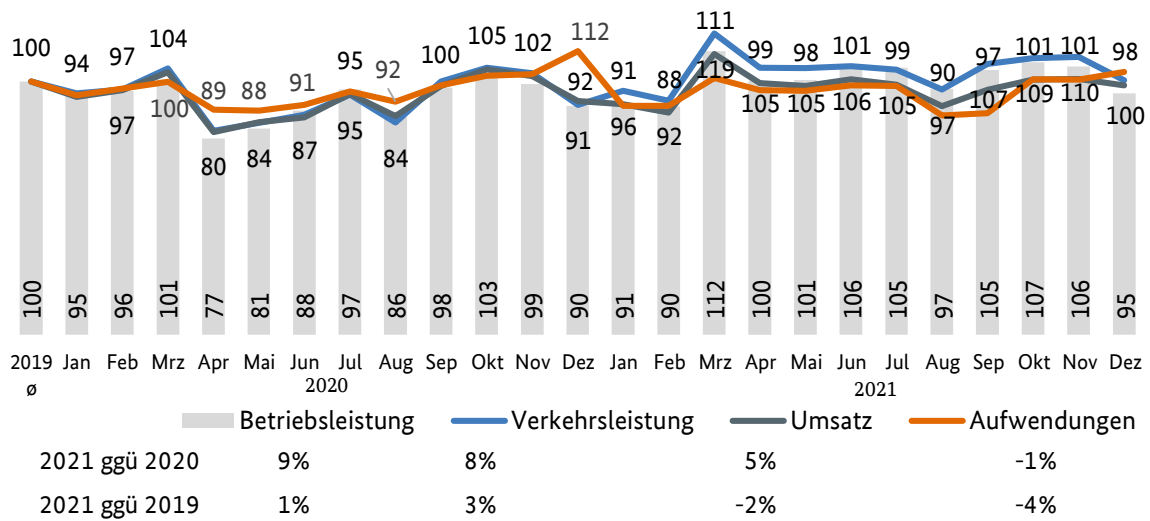


Abbildung 32: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen des SGV in 2020 und 2021 im Vergleich zu 2019 (indexiert, 2019 = 100)

**Schienengüterverkehr**

Im Schienengüterverkehr ist eine stabile Entwicklung zu verzeichnen (Abb. 32). Sowohl der Verlauf aller Kennzahlen in einem engen Korridor zwischen 80 und 110 Prozent als auch die hohe Korrelation der Indikatoren

untereinander spiegeln den Geschäftsverlauf im SGV wider.

**Betreiber der Schienenwege**

Die wirtschaftlichen Kennzahlen der Betreiber der Schienenwege orientieren sich an der erbrachten Betriebsleistung (Abb. 33).

**Wirtschaftliche Kennzahlen der Betreiber der Schienenwege**  
in Prozent

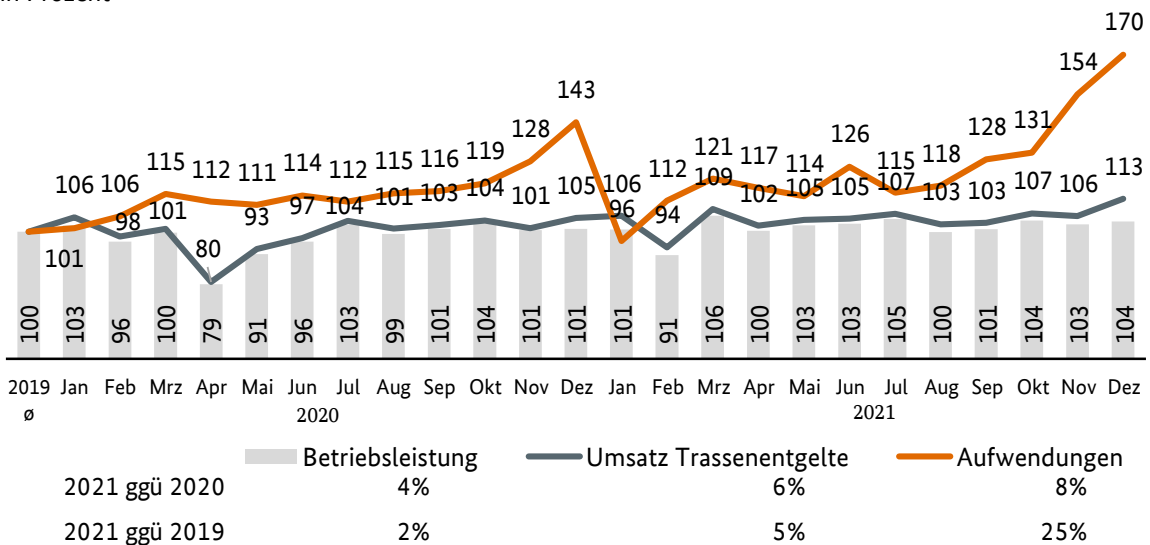


Abbildung 33: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen der Betreiber der Schienenwege in 2020 und 2021 im Vergleich zu 2019 (indexiert, 2019 = 100)



Abweichungen, insbesondere jeweils zum Jahresende, werden durch Korrekturbuchungen hervorgerufen. Bei der DB Netz AG waren das zum Beispiel Spitzabrechnungen der Energie, Abrechnungen von Projekten oder bilanzielle Maßnahmen des Projekts Tunnel Rastatt. Grundsätzlich spiegelt das steigende Niveau der Aufwendungen den Personalaufbau bei DB Netz, höhere Instandhaltungsaufwendungen sowie die allgemeine Preisentwicklung wider.

### 3.4 Ergebnissituation

Als Grobschätzung<sup>2</sup> ermittelte die Bundesnetzagentur die Betriebsergebnisse für die Verkehrsdienste bezogen auf einen Trassenkilometer (Abb. 34).

Die Rettungsschirmzahlungen sind im Umsatz bereits eingerechnet und haben daher keinen zusätzlichen Ergebniseffekt.

Die Trassenpreisförderung hingegen wird direkt an die EVU des SGV und des SPFV ausgezahlt und hat damit prinzipiell eine ergebnisverbessernde Wirkung. Da jedoch fast alle EVU des SGV einen Teil der Förderung an den Markt weitergeben (siehe Kapitel Trassenpreisförderung), verbleibt nur ein Teil bei den EVU. Durchgeführte Kostensenkungsmaßnahmen oder (sofern angegeben) Verlustausgleiche durch Muttergesellschaften wirkten ergebnisverbessernd.

Im Schienenpersonennahverkehr ist eine weitere Verschlechterung des Ergebnisses zu verzeichnen. Der Rückgang ist neben der weiter gesunkenen Fahrgastnachfrage auf Sonderbuchungen der DB Regio AG im

Dezember 2021 zurückzuführen. Etwa drei Viertel aller befragten SPNV-EVU meldeten für 2021 ein negatives Ergebnis aus Umsatz minus Aufwendungen, ungefähr genauso viele wie in 2019 und 2020.

**Betriebsergebnis je Trkm**  
inkl. Trassenpreisförderung  
in Euro je Trassenkilometer

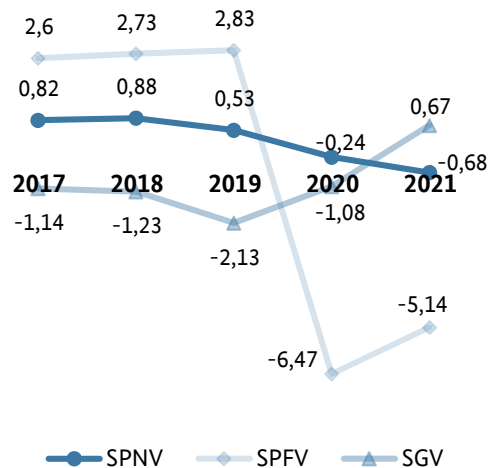


Abbildung 34: Betriebsergebnis je Trassenkilometer für die Verkehrsdienste (in Euro je Trassenkilometer)

Der Schienenpersonennahverkehr konnte sein spezifisches Betriebsergebnis ausgehend von dem deutlichen Einbruch in 2020 zum Jahresende 2021 etwas steigern, liegt aber weiterhin tief im negativen Bereich. Ausschlaggebend war die Trassenpreisförderung, welche hauptsächlich das Ergebnis der DB Fernverkehr AG stützte. Die Wiederaufnahme und Förderung der NE-Verkehre wirkte positiv, ist aber im Gesamtmarktmaßstab nicht sichtbar. Es ist aber davon auszugehen, dass diese Unternehmen erst aufgrund der Trassenpreisförderung in der Lage waren, ihre Verkehre wieder aufzunehmen. Im

<sup>2</sup> Ableitung aus den vorhandenen Unternehmensmeldungen und Hochrechnung auf den Gesamtmarkt; primär als Tendenzaussage auszulegen

Schienenpersonenfernverkehr erreichte, wie im Vorjahr, kein EVU ein positives Ergebnis in 2021.

Der Schienengüterverkehr setzte seine Erholung fort. Getragen von der positiven Entwicklung der Leistungskennzahlen sowie der Trassenpreis-förderung erreicht der Teilmarkt des SGV ein knapp positives spezifisches Betriebsergebnis. Gedeckelt wird dies durch die niedrigen Margen und den anhaltenden Preis- und Kostendruck. Im Gegensatz zu den anderen Verkehrsdiensten erhöhte sich im Schienengüterverkehr die Quote der EVU mit einem positiven Ergebnis in 2021 auf über zwei Drittel.

Fast alle BdS, einschließlich DB Netz, verzeichneten einen negativen Saldo aus Trassenentgeltumsatz und Aufwendungen, eine Verschlechterung gegenüber 2019 und 2020. Mehrere Betreiber der Schienenwege gaben an, die Pandemiephase für Bautätigkeiten und Instandsetzungsarbeiten genutzt zu haben, was zu höheren Ausgaben führte.

## **4. Besondere Einflüsse der Covid-19- Pandemie und staatliche Unterstützungsmaßnahmen**

### 4.1 Pandemiesonderkosten

Auch im zweiten Jahr der Pandemie sind den Eisenbahnunternehmen Sonderkosten angefallen, welche dem Schutz der Mitarbeitenden, der Vorbeugung von Infektionsübertragungen und pandemiebedingten organisatorischen Anpassungen (zum Beispiel zusätzliches Sicherheitspersonal, Homeoffice-Arbeitsplätze) dienen.

Außer wenigen, meist ausländischen, Unternehmen, die reinen Gütertransitverkehr durchführen, haben alle befragten Unternehmen Sonderkosten angeführt.

Insgesamt meldeten die Unternehmen 105 Millionen Euro Pandemiesonderkosten für das Jahr 2021 und damit gut 20 Prozent mehr als noch für 2020.

92 Prozent der Kosten wurden von Eisenbahnverkehrsunternehmen benannt, nur ein kleiner Teil von Betreibern der Schienenwege (Abb. 35).

#### Pandemiesonderkosten

Verteilung auf EVU und BdS

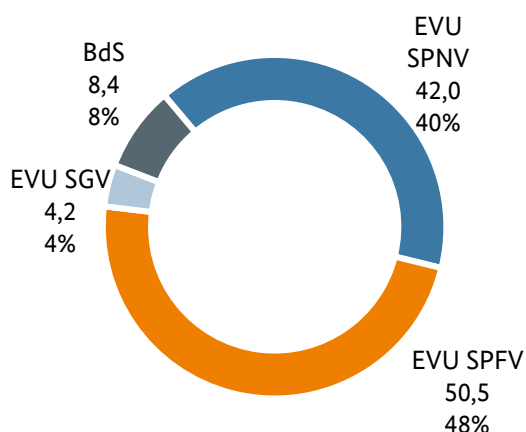


Abbildung 35: Verteilung der Pandemiesonderkosten auf EVU und BdS (in Mio. Euro und Prozent)

Bei den EVU fiel fast das gesamte Kostenvolumen im Personenverkehr an, jeweils hälftig für den SPNV und den SPFV. Bei ihnen liegen sowohl der Fahrzeugbetrieb als auch der Kundenkontakt, wofür in Bezug auf Reinigung und Schutzausrüstung die meisten Kosten angefallen sind.

Etwa 10 Prozent der Kosten entfielen auf nichtbundeseigene Verkehrsunternehmen, die übrigen 90 Prozent auf bundeseigene Unternehmen.

Die nichtbundeseigenen Unternehmen bestätigten die Aussage vom Vorjahr, dass die Pandemiesonderkosten nicht über staatliche Hilfszahlungen ausgeglichen werden konnten und die ohnehin geringen Margen zusätzlich belastet hätten.

Viele Unternehmen weisen darauf hin, dass es sich in vielen Fällen um Schätzungen handele, dass bestimmte Kostenbestandteile nicht evaluierbar seien und dass nicht alle Abrechnungen vorlägen. Daraus lässt sich schlussfolgern, dass die tatsächlichen Pandemiesonderkosten höher liegen als die angegebenen Werte.

Seit Beginn der Pandemie wurden der Bundesnetzagentur knapp 200 Millionen Euro für Sonderkosten gemeldet.

### 4.2 Staatliche Unterstützungsleistungen für Eisenbahnunternehmen

Die staatlichen Unterstützungsprogramme, welche für den Eisenbahnmarkt relevant sind, wurden in 2021 fortgeführt. Dazu gehörten Kurzarbeitergeld, Überbrückungshilfen, KfW-Kredite, und insbesondere der ÖPNV-Rettungsschirm sowie zusätzliche Aufgabenträgerzahlungen.

Wie schon in 2020 konzentrierte sich die Verteilung der von den Eisenbahnunternehmen in Anspruch genommenen staatlichen Leistungen auf den ÖPNV-Rettungsschirm und die Aufgabenträgerzahlungen. Auf die übrigen Maßnahmen entfiel weniger als 1 Prozent der gewährten Leistungen. Nur von einzelnen Unternehmen wurden Überbrückungshilfen oder Kurzarbeitergeld in Anspruch genommen.

Fast alle im Personennahverkehr tätigen EVU haben Zahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm erhalten. Nur EVU, die sogenannte „Bruttoverträge“ mit ihren Aufgabenträgern abgeschlossen haben, bei denen die bestellte Leistung vollumfänglich bezahlt wird, hatten keinen Anlass, die ÖPNV-Zahlungen selbst zu beantragen, da diese direkt an den Aufgabenträger erfolgten.

Das Volumen der benannten Leistungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm beläuft sich auf etwas über 600 Millionen Euro. Einzelne EVU konnten die Zahlung noch nicht benennen; deren Volumen liegt insgesamt schätzungsweise im Bereich weiterer 50 Millionen Euro.

Darüberhinausgehende Zahlungen von Aufgabenträgern oder den Ländern an EVU betragen rund 12 Millionen Euro.

Seit Pandemiebeginn wurden der Bundesnetzagentur insgesamt in Anspruch genommene staatliche Leistungen aus den o.g. Maßnahmen in Höhe von 1,5 Milliarden Euro benannt.

Knapp 60 Prozent der befragten Unternehmen, überwiegend Güterbahnen, haben überhaupt keine der genannten staatlichen Unterstützungsleistungen in Anspruch genommen.

Die erhöhte Trassenpreisförderung als zusätzliche staatliche Maßnahme wird im folgenden Kapitel betrachtet.

### 4.3 Trassenpreisförderung im SGV/SPFV

#### Schienengüterverkehr

Der Bund führte zur Stärkung des Schienengüterverkehrs die Förderrichtlinie über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte ein. Zum Ausgleich von pandemiebedingten Schäden wurde, in mehreren zeitlichen Schritten, eine erhöhte Förderung in Höhe von 97,8 Prozent für den Zeitraum März 2020 bis Dezember 2021 festgesetzt. Diese setzt auf die reguläre Trassenpreisförderung auf, welche seit Juli 2018 gilt und zwischen 47 und 57 Prozent lag.

Das Gesamtvolumen für die erhöhte Förderung im Schienengüterverkehr summiert sich auf 626 Millionen Euro, was dem Zielwert aus der Richtlinie entspricht. Davon entfallen rechnerisch 260 Millionen Euro auf die Monate März bis Dezember 2020

**Erhöhte SGV-Trassenentgeltförderung**  
theoretische periodische Fördersummen März 2020 bis Dez 2021  
in Millionen Euro

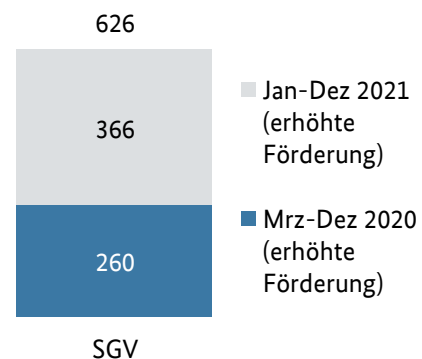


Abbildung 36: rechnerische Zuordnung der erhöhten Trassenpreisförderung auf 2020 und 2021 (in Millionen Euro)

und 366 Millionen Euro auf das Jahr 2021 (Abb. 36).

Die Auszahlung der erhöhten Förderungsbeträge über die DB Netz AG an die EVU erfolgte aufgrund der erst in 2021 beschlossenen Richtlinie nachträglich in Q3 2021 und von da an monatlich. Die Rückzahlung für die vorangegangenen Monate erfolgte in der Regel im August 2021 als Einmalbetrag, sodass sich die Auszahlung an die EVU auf die letzten sieben Monate des Jahres 2021 konzentrierte (Abb. 37).

**Erhöhte Trassenentgeltförderung**  
tatsächliche (inkl. nachträglicher)  
Auszahlungssummen Jun bis Dez 2021  
in Millionen Euro

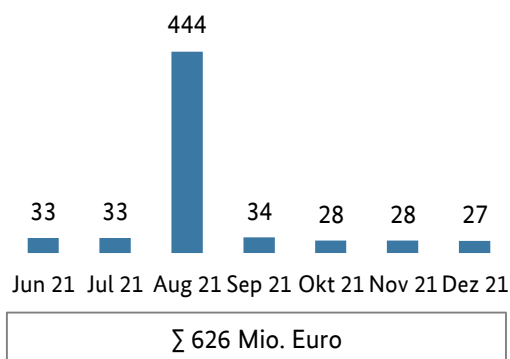


Abbildung 37: tatsächliche Auszahlungssummen der erhöhten Trassenpreisförderung (in Millionen Euro)

An Wettbewerbsbahnen wurden rund 350 Millionen Euro ausgezahlt; an DB-EVU rund 270 Millionen Euro, was in etwa die Marktanteile widerspiegelt (Abb. 38).

Die Bundesnetzagentur hat die EVU des SGV befragt, wie die Trassenpreisförderung im Unternehmen verbucht wird. Hier zeigt sich eine Zweiteilung im Markt. Etwa die Hälfte der EVU gab an, die Trassenpreisförderung direkt gegen den Aufwand zu rechnen und ihn damit zu mindern. Die andere Hälfte verbuchte die

**Erhöhte Trassenentgeltförderung im Schienengüterverkehr**

Verteilung der Auszahlungssummen in Millionen Euro und Prozent

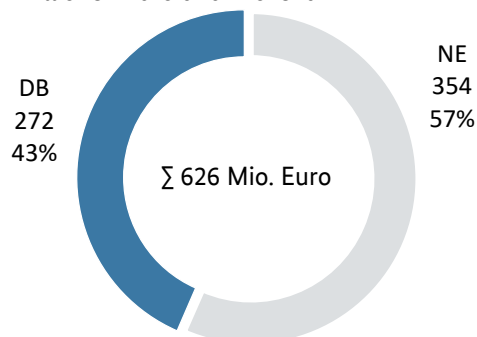


Abbildung 38: Verteilung der erhöhten Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr (in Millionen Euro und in Prozent)

erhöhte Förderung getrennt als sonstige betriebliche Erträge.

Im Speziellen wird die Rückzahlung für März 2020 bis Mai 2021, welche in Q3 2021 erfolgte, bei zwei Dritteln der Unternehmen als periodenfremder Ertrag verbucht, beim Rest ebenfalls aufwandsmindernd.

Mehrere Wettbewerbsgüterbahnen, die Töchter einer (meist ausländischen) Muttergesellschaft sind, gaben an, die Trassenpreisförderung vollständig an die Muttergesellschaft weiterzugeben.

Bei direkter Endkundenbeziehung zwischen dem EVU und den beauftragenden Unternehmen gaben die EVU im Durchschnitt 48 Prozent der Förderung an den Markt weiter. Die Spanne der gemeldeten Weitergabequoten (Abb. 39) reicht von 0 Prozent bis 100 Prozent; die meisten Meldungen konzentrieren sich im Bereich zwischen 25 und 65 Prozent.

**Gemeldete Weitergabequoten der SGV-EVU an den Markt, in Prozent**

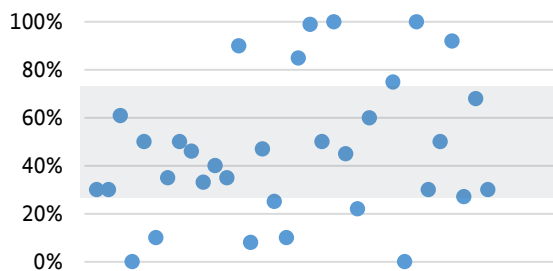


Abbildung 39: Von den EVU gemeldeter Weitergabeanteil der Trassenpreisförderung an die Auftraggeber (in Prozent)

Die EVU des Schienengüterverkehrs berichteten von hohem Druck der verladenden Wirtschaft bezüglich der vollständigen oder teilweisen Weitergabe der Förderung. EVU bemängeln die nicht eindeutige Formulierung der Richtlinie in Bezug auf die Weitergabe versus einer gewünschten Stärkung der EVU.

Andere EVU konnten durch die vollständige Weitergabe der Förderung bereits nachweislich Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagern. In fast allen Fällen erfolgt die Weitergabe über Preisnachlässe. Einzelne EVU haben sich zur Weitergabe eines bestimmten Anteils der Förderung sogar vertraglich verpflichtet. Grundsätzlich wird berichtet, dass die Ausgestaltung der Weitergabe stets kundenindividuell und branchenspezifisch gehandhabt wird.

**Schienenpersonenfernverkehr**

Für den Schienenpersonenfernverkehr existierten in 2020 ursprünglich keine Unterstützungsleistungen. Zur Abfederung der signifikanten Fahrgast- und damit Einnahmerrückgänge in diesem Segment führte der Bund nachträglich eine Förderung der Trassenpreise für den Fernverkehr ein. Die

Beihilferegelung wurde im zweiten Quartal 2021 entwickelt und von der EU-Kommission am 30.07.2021 genehmigt. Die Förderung erstreckte sich rückwirkend ab März 2020 bis Mai 2022. Als Fördervolumen wurden 2,1 Milliarden Euro bereitgestellt. Die Auszahlung der nachträglichen Förderung erfolgte im November 2021.

Auf Basis der erbrachten Trassenleistungen sind rechnerisch bis Dezember 2021 rund 1,9 Milliarden Euro aufgelaufen, davon 0,8 Milliarden Euro für 2020 und 1,1 Milliarden Euro für 2021 (Abb. 40). Laut DB-Netz sind tatsächlich bis zum Jahresende 2021 1,78 Milliarden Euro abgerufen worden.

**SPFV-Trassenentgeltförderung**  
theoretische periodische Förder-  
summen März 2020 bis Dez 2021  
in Millionen Euro

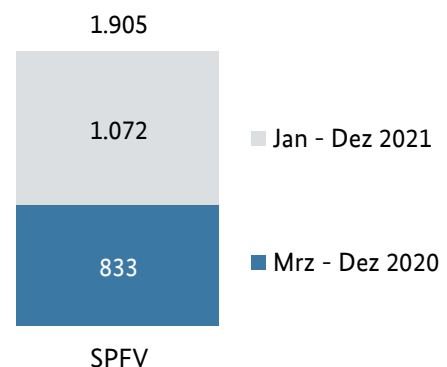


Abbildung 40: rechnerische Zuordnung der erhöhten Trassenpreisförderung im SPFV auf 2020 und 2021 (in Millionen Euro)

Da die nichtbundeseigenen EVU des Fernverkehrs ihre Verkehre aus wirtschaftlichen Gründen mit dem Lockdown im Frühjahr 2020 weitgehend einstellten und erst ab Mitte 2021 wieder aufnahmen, profitierten sie nur in geringem Maße von der rückwirkenden Förderung, welche damit fast ausschließlich der DB Fernverkehr AG zugutekam.

Dass auch die nichtbundeseigenen EVU des Fernverkehrs mit der Förderung in der Lage gewesen wären, ihre Verkehre fortzuführen, zeigt die mit der Verkündung der Trassenpreisförderung zeitgleiche Ankündigung von Flixtrain im Frühjahr 2021, seine Verkehre ab Mitte 2021 signifikant zu steigern, sogar über das Vor-Corona-Niveau hinaus.

#### **4.4 Finanzielle Auswirkungen der Pandemie auf den Eisenbahnmarkt**

Zur Abschätzung der durch die Covid-19-Pandemie verursachten Zusatzverluste im Jahr 2021 ermittelte die Bundesnetzagentur, analog zum Vorjahr, die Differenz zwischen Umsatz- und Aufwendungsveränderungen. Potenzielle Einsparungen bei den Aufwendungen aufgrund des geringeren Angebotes wurden mittels der Leistungskennzahlen und öffentlich verfügbaren Informationen geschätzt. Darüber hinaus wurden die Pandemiesonderkosten und die staatlichen Unterstützungsleistungen inklusive der Trassenpreisförderung berücksichtigt.

In Summe schätzt die Bundesnetzagentur für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Betreiber der Schienenwege im Eisenbahnmarkt einen coronabedingten wirtschaftlichen Zusatzverlust, nach staatlichen Hilfszahlungen, in Höhe von knapp 1 Milliarde Euro für das Gesamtjahr 2021.

Für das laufende Jahr 2022 ist die abgeschätzte Bandbreite für den pandemiebedingten Verlust stark abhängig vom weiteren Pandemieverlauf und einer möglichen Fortführung der Trassenentgeltförderung im Fernverkehr nach Mai 2022.

#### **Schienenpersonenfernverkehr**

Der Schienenpersonenfernverkehr ist unverändert der von der Pandemie am stärksten getroffene Verkehrsdienst.

Vor dem Hintergrund der noch geringen Nachfrage, erwies sich die im Frühjahr 2021 nachträglich eingeführte Trassenpreisförderung als Rückgrat für die EVU des SPFV. Sie glich den EVU einen bedeutenden Teil der signifikanten Verluste aus und ermöglichte es den nichtbundeseigenen EVU überhaupt erst wieder Verkehre anbieten zu können.

Trotz Förderung verbleibt den Fernverkehrsunternehmen im Jahr 2021 ein Verlust. Im Ergebnis schätzt die Bundesnetzagentur für die EVU des SPFV einen wirtschaftlichen Schaden aufgrund der Coronapandemie für das Jahr 2021 auf etwas mehr als 0,8 Milliarden Euro, ohne Trassenpreisförderung wären es etwa 1,8 Milliarden Euro gewesen.

#### **Schienenpersonennahverkehr**

Die Fahrgastnachfrage und die daraus generierten Fahrgeldeinnahmen lagen in 2021 nochmals niedriger als in 2020 und rund 44 Prozent unterhalb des Vor-Corona-Niveaus.

Die erbrachte Betriebsleistung und der durch die Ausgleichzahlungen der SPNV-Besteller gestützte Gesamtumsatz blieben gegenüber 2019 und 2020 annähernd stabil.



### Wirtschaftlicher Schaden der Coronapandemie für Eisenbahnunternehmen in Deutschland, in Mrd. Euro

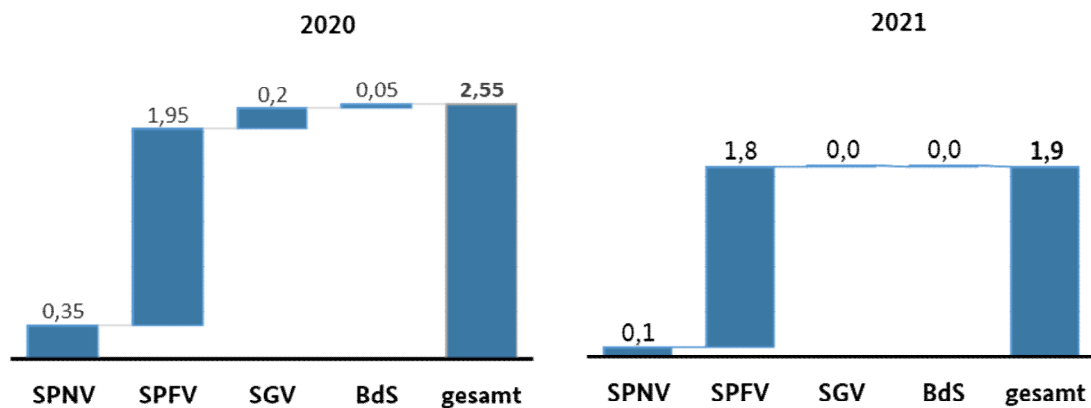


Abbildung 41: Höhe des wirtschaftlichen Schadens vor Trassenentgeltförderung durch die Coronapandemie für die Eisenbahnunternehmen in Deutschland in 2020 und 2021 (in Milliarden Euro)

Nicht gedeckte Kosten entstanden den EVU des SPNV hauptsächlich aus Aufwendungen für Sicherheitspersonal, Hygiene, Reinigung und Vorsorgemaßnahmen.

Bedingt durch die Unterstützungsmaßnahmen der Öffentlichen Hand hatte die Pandemie nur moderate Auswirkungen auf die allgemeine wirtschaftliche Situation der SPNV-EVU. In Summe schätzt die Bundesnetzagentur die coronabedingten Schäden im SPNV für das Jahr 2021 auf rund 0,1 Milliarden Euro.

#### Schienengüterverkehr

Im Schienengüterverkehr haben Betriebs- und Verkehrsleistung das Vor-Corona-Niveau bereits wieder überschritten. Aufgrund der sinkenden Margen und des hohen Preisdrucks liegt der Umsatz noch unterhalb des Niveaus aus 2019, konnte aber im Vergleich zum Vorjahr gesteigert werden. Die Wettbewerbsbahnen liegen im Umsatz bereits wieder leicht über dem Vor-Corona-Niveau.

Die Trassenpreisförderung stützte die Kostenbasis der SGV-EVU. Pandemiebedingte Verluste sind nicht mehr zu ermitteln.

Für den SGV kann die Pandemie daher als überwunden betrachtet werden, wenngleich zahlreiche andere Herausforderungen im SGV (internationale Lieferkettenunterbrechungen, Überlastung der Häfen, Änderungen der Laufwege wegen des Ukrainekriegs, Energiekostensteigerung) zu bewältigen sind.

#### Betreiber der Schienenwege

Aufgrund der jährlichen Trassenpreissteigerung und der stabilen Entwicklung der Betriebsleistung lag der Umsatz in 2021 bereits 5 Prozent über dem des Jahres 2019. Vor diesem Hintergrund lassen sich den Betreibern der Schienenwege keine pandemiebedingten Schäden zuordnen.

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung der Verkehrsleistung und der Betriebsleistung 2017 bis 2021.....	6
Abbildung 2: Entwicklung der Verkehrsleistung und der Betriebsleistung 2021 gegenüber 2019 gesamt und auf Ebene der Verkehrsdienste .....	7
Abbildung 3: Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr 2017 bis 2021 .....	12
Abbildung 4: Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr 2017 bis 2021.....	12
Abbildung 5: Entwicklung der Betriebsleistung 2017 bis 2021.....	12
Abbildung 6: Vergleich der Betriebsleistung über alle Verkehrsdienste zwischen 2020 und 2021.....	13
Abbildung 7: Veränderungsrate der Betriebsleistung 2021 gegenüber den Vorjahren 2020 und 2019 .....	13
Abbildung 8: Entwicklung der Betriebsleistung auf Monatsbasis für die drei Verkehrsdienste für die Jahre 2021 und 2020 im Vergleich zu 2019 .....	14
Abbildung 9: Entwicklung der Verkehrsleistung 2017 bis 2021.....	15
Abbildung 10: Entwicklung der Verkehrsleistung der drei Verkehrsdienste in den Jahren 2020 und 2021 im Vergleich zu 2019 .....	15
Abbildung 11: Veränderungsrate der Verkehrsleistung 2021 gegenüber den Vorjahren 2020 und 2019 .....	15
Abbildung 12: Entwicklung der Verkehrsleistung der nichtbundeseigenen EVU des SGV in den Jahren 2020 und 2021 gegenüber 2019 .....	16
Abbildung 13: Entwicklung der Hochgeschwindigkeitsverkehre in 2020 und 2021 .....	18
Abbildung 14: Durchschnittliche Besetzung der HGV-Züge auf Monatsbasis.....	18
Abbildung 15: Entwicklung der durchschnittlichen Zugbesetzung/Frachtmenge 2017 bis 2021 .....	19
Abbildung 16: Entwicklung des Wettbewerbs in den Verkehrsdiensten 2017 bis 2021 .....	20
Abbildung 17: Entwicklung des Anteils verspäteter Züge auf Monatsbasis in 2020 und 2021 sowie im Durchschnitt für 2019.....	21
Abbildung 18: Entwicklung des Anteils verspäteter Züge in den drei Verkehrsdiensten von 2017 bis 2020	21
Abbildung 19: Entwicklung des Anteils verspäteter Züge in den drei Verkehrsdiensten auf Monatsbasis ...	22
Abbildung 20: Entwicklung des Anteils ausgefallener Züge auf Monatsbasis in 2020 und 2021 sowie im Durchschnitt für 2019.....	22
Abbildung 21: Entwicklung des Anteils ausgefallener Züge über alle Verkehrsdienste.....	22
Abbildung 22: Entwicklung des Anteils ausgefallener Züge in den drei Verkehrsdiensten auf Monatsbasis .....	23
Abbildung 23: Umsatz der Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Verkehrsdiensten sowie in Summe von 2017 bis 2021.....	26

Abbildung 24: Entwicklung des Umsatzes je Trassenkilometer 2017 bis 2021.....	27
Abbildung 25: Entwicklung des Umsatzes je Personen-/Tonnenkilometer 2017 bis 2021.....	27
Abbildung 26: Entwicklung des Umsatzes aus Trassenentgelten der Betreiber der Schienenwege 2017 bis 2021 .....	28
Abbildung 27: Entwicklung der genehmigten Trassenentgelte je Trassenkilometer 2017 bis 2021 .....	28
Abbildung 28: Entwicklung der Trassenentgelte je Trassenkilometer 2017 bis 2021 inkl. Förderung .....	28
Abbildung 29: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen des SPNV in 2020 und 2021 im Vergleich zu 2019 .....	30
Abbildung 30: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen des SPFV in 2020 und 2021 im Vergleich zu 2019 .....	31
Abbildung 31: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen des nichtbundeseigenen SPFV in 2020 und 2021 im Vergleich zu 2019.....	31
Abbildung 32: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen des SGV in 2020 und 2021 im Vergleich zu 2019 .....	32
Abbildung 33: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen der Betreiber der Schienenwege in 2020 und 2021 im Vergleich zu 2019.....	32
Abbildung 34: Betriebsergebnis je Trassenkilometer für die Verkehrsdienste.....	33
Abbildung 35: Verteilung der Pandemiesonderkosten auf EVU und BdS.....	36
Abbildung 36: rechnerische Zuordnung der erhöhten Trassenpreisförderung auf 2020 und 2021.....	37
Abbildung 37: tatsächliche Auszahlungssummen der erhöhten Trassenpreisförderung.....	38
Abbildung 38: Verteilung der erhöhten Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr .....	38
Abbildung 39: Von den EVU gemeldeter Weitergabeanteil der Trassenpreisförderung an die Auftraggeber.....	39
Abbildung 40: rechnerische Zuordnung der erhöhten Trassenpreisförderung im SPFV auf 2020 und 2021 .....	39
Abbildung 41: Höhe des wirtschaftlichen Schadens vor Trassenentgeltförderung durch die Coronapandemie für die Eisenbahnunternehmen in Deutschland in 2020 und 2021.....	41

# Abkürzungsverzeichnis

BdS	Betreiber der Schienenwege
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
NE	nichtbundeseigen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkm	Personenkilometer
SGV	Schienengüterverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
tkm	Tonnenkilometer
Trkm	Trassenkilometer

# Impressum

## **Herausgeber**

Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

Tulpenfeld 4

53113 Bonn

[www.bundesnetzagentur.de](http://www.bundesnetzagentur.de)

## **Bezugsquelle | Ansprechpartner**

Dr.-Ing. Axel Müller

[axel.mueller@bnetza.de](mailto:axel.mueller@bnetza.de)

Tel. +49 228 14-7020

Frank Böttcher

[frank.boettcher@bnetza.de](mailto:frank.boettcher@bnetza.de)

Tel. +49 228 14-7073

## **Stand**

Juni 2022

## **Bildnachweis**

tbd

## **Text**

Referat 702 - Technische Grundsätze der Eisenbahnregulierung, Digitalisierung im Eisenbahnbereich;  
Marktbeobachtung, Statistik

Referat 704 - Ökonomische Grundsätze der Eisenbahnregulierung und der Verkehrswirtschaft