



Bundesnetzagentur



Marktuntersuchung Eisenbahnen 2007

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

Bonn, November 2008

Herausgeber

Bundesnetzagentur für Elektrizität,
Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

Tulpenfeld 4
531113 Bonn
Tel.: +49 228 14-0
Fax: +49 228 14-8872
poststelle@bnetza.de
www.bundesnetzagentur.de

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	4
1.1. Aufgaben der Bundesnetzagentur im Eisenbahnsektor	4
1.2. Hintergrund der Marktuntersuchung.....	4
1.3. Abgrenzung der Marktuntersuchung	5
1.4. Ausblick zur Marktuntersuchung	6
2. Marktstrukturdaten des Eisenbahnsektors	7
2.1. Umsätze im Eisenbahnsektor.....	7
2.2. Mitarbeiter im Eisenbahnsektor.....	9
2.3. Eigentumsverhältnisse im Eisenbahnsektor.....	10
3. Eisenbahnverkehrsmarkt	11
3.1. Entwicklung der Verkehrsleistung	11
3.2. Transport und Reiseweiten von Eisenbahnverkehrsunternehmen	12
3.3. Entwicklung des Wettbewerbs	14
3.4. Vergleich spezifischer Erlöse von Eisenbahnverkehrsunternehmen	16
3.5. Korrelation von Wettbewerb, Wachstum und Preisentwicklung	17
4. Eisenbahninfrastrukturmarkt	18
4.1. Anzahl der zugangsverpflichteten Eisenbahninfrastrukturunternehmen.....	18
4.2. Nutzungsbedingungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen	20
4.3. Schienenwege.....	21
4.4. Serviceeinrichtungen.....	26
5. Infrastrukturnutzungsentgelte und Preise	29
5.1. Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte an den Gesamtkosten der EVU ..	30
5.2. Trassenentgelte.....	31
5.3. Stationsentgelte.....	34

1. Einleitung

1.1. Aufgaben der Bundesnetzagentur im Eisenbahnsektor

Mit dem Ziel, mehr Wettbewerb auf der Schiene zu ermöglichen, überwacht die Bundesnetzagentur seit dem 01.01.2006 die Einhaltung der Rechtsvorschriften über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur (Schienenwege und Serviceeinrichtungen). Darüber hinaus kontrolliert die Bundesnetzagentur die Einhaltung der Entgeltmaßstäbe und Entgeltgrundsätze, die sich aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) ergeben.

1.2. Hintergrund der Marktuntersuchung

Im Jahr 2006 hat die Bundesnetzagentur mit einer eigenen Beobachtung des Eisenbahnmarktes begonnen. Sie verfügt damit über ein geeignetes Instrument, aktuelle und umfassende Informationen über den Schienenverkehrsmarkt zu erlangen.

Die markt beteiligten Unternehmen erhalten durch die Marktbeobachtung der Bundesnetzagentur die Möglichkeit, umfangreiche Informationen durch unabhängig erfasste Marktdaten sowie deren Entwicklung zu erfahren. Insoweit trägt eine regelmäßige Marktuntersuchung zum Abbau von Informationsasymmetrien bei. Gleichzeitig versetzt die Marktbeobachtung die Regulierungsbehörde in die Lage, Diskriminierungspotential frühzeitig zu erkennen. Somit kann die Bundesnetzagentur Arbeitsschwerpunkte zeitnah erkennen und Prüfungen durchführen. Nicht zuletzt trägt die Marktbeobachtung einen Teil zum Berichtswesen der Bundesnetzagentur bei und kann die interessierte Öffentlichkeit sowie die Politik umfassend anhand der tatsächlichen Geschehnisse informieren. Darüber hinaus kann die Bundesnetzagentur die Auswirkungen ihrer Entscheidungen belastbar beurteilen.

Im Zuge der Marktbeobachtung 2007 wurden Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie Aufgabenträger und sonstige Zugangsberechtigte angeschrieben.

Vor allem dank der hohen Teilnahmebereitschaft der Unternehmen ist es erstmalig möglich, eine „Marktuntersuchung Eisenbahnen“ zu veröffentlichen. Hiermit können die durch die Marktbeobachtung gewonnenen Erkenntnisse an interessierte Unternehmen im Eisenbahnmarkt weitergegeben werden. Die folgenden Kapitel enthalten Auswertungen über die Marktstruktur, Entwicklungen im Verkehrs- und Infrastrukturmärkte sowie über die Entwicklung der Infrastrukturnutzungsentgelte.

1.3. Abgrenzung der Marktuntersuchung

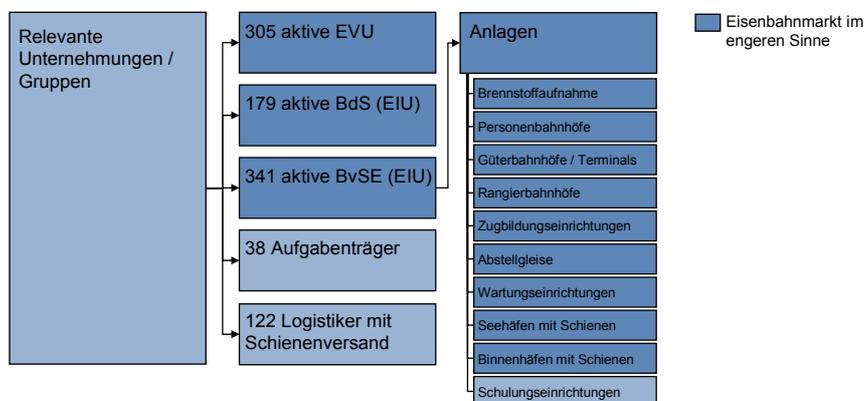
Die meisten Informationen wurden erstmalig im Eisenbahnmarkt erhoben. Dies betrifft vor allem Daten von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und deren Entgelte. Erheblichen Aufwand hat die Bundesnetzagentur in die Sicherung der Datenqualität investiert. Sofern Vergleiche mit Datenerhebungen anderer Quellen (z. B. Erhebungen des Statistischen Bundesamtes) durchgeführt werden konnten, stimmten diese in der Regel überein.

Ungeachtet dieser Tatsache ist aber auch immer wieder auf die Besonderheiten des Eisenbahnmarktes bei Datenverfügbarkeit und -qualität hinzuweisen, die bei der Interpretation der Daten zu beachten sind. Viele Unternehmen erfassen Daten nicht in einer Abgrenzung und Genauigkeit, in dem diese von der Bundesnetzagentur erbeten werden. Das ist vor allem dort der Fall, wo der Eisenbahnbetrieb nicht zum Kerngeschäft zählt. Unplausible Daten und Schätzungen versucht die Bundesnetzagentur in Zusammenarbeit mit den betroffenen Unternehmen direkt aufzuklären.

Bei der Frage, ob sie Zugang zu ihrer Eisenbahninfrastruktur gewähren müssen, gibt es bei den Unternehmen erhebliche Unsicherheiten. Zudem verfügt die Bundesnetzagentur noch nicht über eine vollständige Liste aller Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Hier wird die Bundesnetzagentur noch weitere Nachforschungen anstellen.

Die derzeitigen Mengengerüste sind dem nachfolgenden Schaubild zu entnehmen.

Die Primärdatenerhebung Schiene der BNetzA



EVU: Eisenbahnverkehrsunternehmen; EIU: Eisenbahninfrastrukturunternehmen; BdS: Betreiber der Schienenwege; BvSE: Betreiber von Serviceeinrichtungen
 Quelle: Bundesnetzagentur Referat 702

Zum Zeitpunkt der Auswertungen waren bei der Bundesnetzagentur 305 Eisenbahnverkehrsunternehmen, 179 Betreiber der Schienenwege, 341 Betreiber von Serviceeinrichtungen sowie 38 Aufgabenträger und 122 Logistiker registriert. Berücksichtigt wurden dabei nur diejenigen Unternehmen, die tatsächlich im Eisenbahnmarkt unternehmerisch tätig waren.

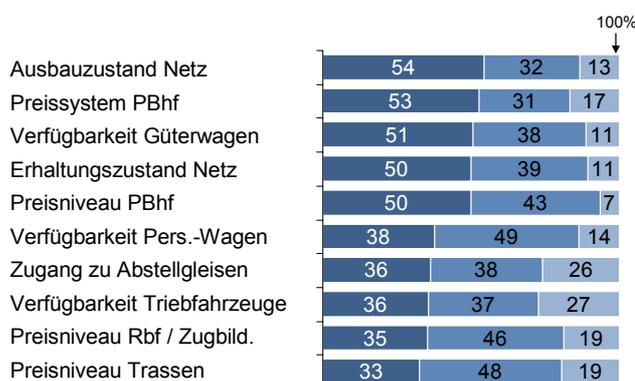
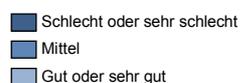
1.4. Ausblick zur Marktuntersuchung

Bei ausreichender Beteiligung - insbesondere der Eisenbahnverkehrsunternehmen - ist ein jährliches Erscheinen der „Marktuntersuchung Eisenbahnen“ vorgesehen. Die Veröffentlichung der zweiten „Marktuntersuchung Eisenbahnen“ zum Berichtsjahr 2007 ist für das erste Halbjahr 2009 geplant.

Eine neue Abfrage, deren Ergebnisse vollständig im nächsten Bericht dokumentiert sein werden, beschreibt die Marktwahrnehmung von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Aufgabenträgern (AT). Im Rahmen der Markterhebung für das Berichtsjahr 2007 konnten die Unternehmen ausgewählte Bereiche nach einem Schulnotensystem bewerten.

Marktwahrnehmung EVU & AT* – Top 10 der Problembereiche, 2008

Prozent der Antworten



Top 10 Probleme aus etwa 40 ausgewerteten Bereichen

* Aufgabenträger, soweit relevant
 Quelle: Bundesnetzagentur Referat 702

Die vorläufige Auswertung zeigt, dass insbesondere der Ausbauzustand des Netzes, das Preissystem bei Personenbahnhöfen sowie die Verfügbarkeit der Güterwagen schlecht bewertet werden.

2. Marktstrukturdaten des Eisenbahnsektors

In den nachfolgenden Abschnitten wird auf wesentliche Marktstrukturdaten eingegangen. Hierzu zählen die Umsätze im Eisenbahnsektor (dazu unter 2.1.), die Anzahl der Beschäftigten (dazu unter 2.2.) sowie die Eigentumsverhältnisse (dazu unter 2.3.).

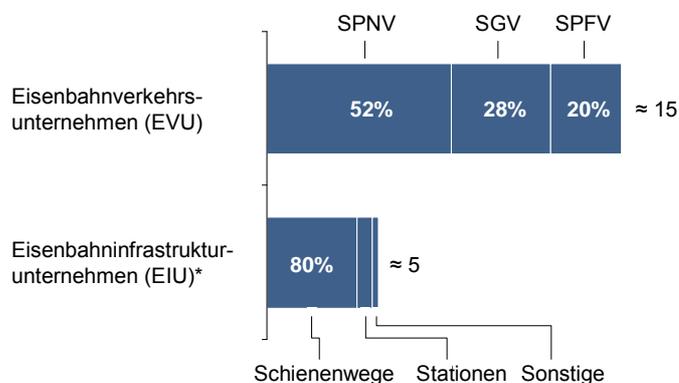
Mithilfe der Marktstrukturdaten soll zunächst ein Überblick über Rahmenbedingungen im Eisenbahnsektor gegeben werden, bevor ab Punkt 3 auf die Entwicklungen des Eisenbahnverkehrsmarktes, des Eisenbahninfrastrukturmarktes sowie auf die Entgelte und Preise eingegangen wird.

2.1. Umsätze im Eisenbahnsektor

In der nachfolgend dargestellten Trennung zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen liegen die Marktumsatzzahlen erstmals mit der Erhebung der Bundesnetzagentur vor.

Umsätze Eisenbahnmarkt, 2006

Summe in Mrd. EUR, Anteil in %



SPNV: Schienenpersonennahverkehr; SGV: Schienengüterverkehr; SPFV: Schienenpersonenfernverkehr

* Lediglich Umsätze aus Infrastrukturnutzungsentgelten (also z.B., keine Umsätze für Fahrzeuginstandhaltung oder (Diesel-) Brennstoffe)

Quelle: Bundesnetzagentur Referat 702

Dort wo Unternehmen Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen kann der Gesamtmarkt in Schienenpersonennah- (SPNV), Schienenpersonenfern- (SPFV) und Schienengüterverkehr (SGV) unterteilt werden. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen haben 2006 einen Umsatz von rund 15 Mrd. Euro erzielt. Dabei entfällt der Großteil, rund 52 Prozent, auf den Personennahverkehr. 28 Prozent entfallen auf den Schienengüterverkehr, weitere 20 Prozent auf den Personenfernverkehr.

Der Eisenbahninfrastrukturmarkt ist in Übereinstimmung mit den eisenbahnrechtlichen Vorschriften in Schienenwege und Serviceeinrichtungen zu unterteilen (vgl. § 2 AEG). Umsätze aus Serviceeinrichtungen können neben den Personenbahnhöfen (Stationen) auch mit Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme, Güterbahnhöfen oder -terminals, Rangierbahnhöfen, Zugbildungseinrichtungen, Abstellgleisen sowie Wartungseinrichtungen und Häfen erzielt werden.

Die in der Marktuntersuchung der Bundesnetzagentur enthaltenen Umsätze der Serviceeinrichtungen beziehen sich ausschließlich auf die Benutzung der jeweiligen Eisenbahninfrastruktur. Nicht enthalten sind z. B. die Umsatzzahlen für Dieseltreibstoff, Fahrzeuginstandhaltung oder Gebühren für den Hafenumschlag.

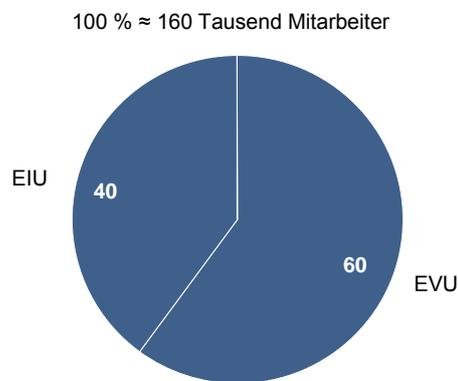
Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) haben 2006 einen Umsatz von rund 5 Mrd. Euro erzielt. Hier entfallen ca. 80 Prozent der Umsätze auf die Schienenwege (z. B. aus dem Verkauf von Trassen) und ca. 20 Prozent der Umsätze auf Nutzungsgebühren von Serviceeinrichtungen, wobei der überwiegende Teil wiederum aus Stationsentgelten erzielt wird.

2.2. Mitarbeiter im Eisenbahnsektor

Bei der Erfassung der Beschäftigten im Eisenbahnsektor wird auf die Mitarbeiter abgestellt, die organisatorisch dem Unternehmensbereich „Eisenbahn“ zuzuordnen sind bzw. bei Unternehmen ohne selbständigen Unternehmenszweig „Eisenbahn“ ihre Arbeitsleistung hierfür erbringen. Die Auswertung beinhaltet sowohl Arbeitsplätze in Vollzeit- oder Teilzeitbeschäftigung, als auch Ausbildungsverhältnisse oder ehrenamtlich tätige Personen.

Mitarbeiter im Eisenbahnmarkt nach Segment, 2006

Prozent



Quelle: Bundesnetzagentur Referat 702

Die Befragung der Bundesnetzagentur hat ergeben, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Betrachtungszeitraum 2006 insgesamt rund 160.000 Mitarbeiter beschäftigt hatten. Hierbei entfielen ca. 40 Prozent der Arbeitsplätze auf die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und 60 Prozent der Arbeitsplätze auf Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), wobei es sich bei der überwiegenden Mehrheit um Vollzeitarbeitsplätze handelte.

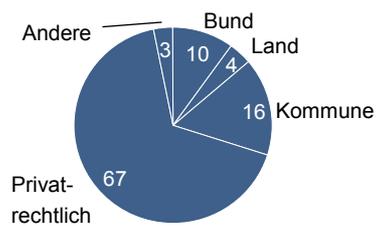
2.3. Eigentumsverhältnisse im Eisenbahnsektor

Eigentumsverhältnisse der EVU und EIU, 2007

Prozent

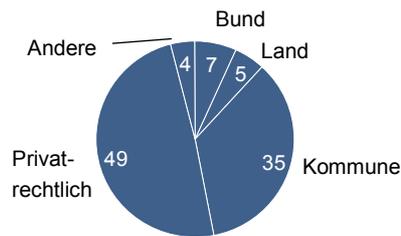
Eigentumsverhältnisse EVU

Prozent der Unternehmen



Eigentumsverhältnisse der EIU

Prozent der Unternehmen



Quelle: Bundesnetzagentur Referat 702

Im Jahr 2007 befanden sich der größte Anteil sowohl der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) als auch der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) mehrheitlich im privaten Eigentum. Bei Eisenbahnverkehrsunternehmen ist der Anteil der privaten Unternehmen deutlich höher (67 Prozent) als bei den Infrastrukturunternehmen (49 Prozent). Dort nehmen kommunale Unternehmen einen vergleichsweise hohen Anteil ein (35 Prozent bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen gegenüber 16 Prozent bei Eisenbahnverkehrsunternehmen). Bei den „anderen Eigentumsverhältnissen“ handelt es sich z. B. um Beteiligungen öffentlicher ausländischer Unternehmen.

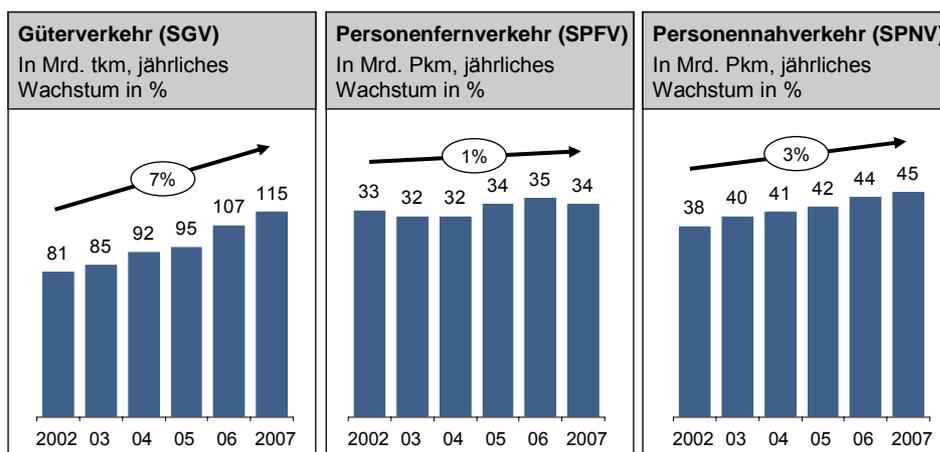
3. Eisenbahnverkehrsmarkt

Im Abschnitt 3.1. wird zunächst die Entwicklung der Verkehrsleistung dargestellt. Unter 3.2. werden Transport- und Reiseweiten sowie die Zugauslastung dargestellt. Abschnitt 3.3. geht auf die Entwicklung des Wettbewerbs im Schienenverkehr ein.

3.1. Entwicklung der Verkehrsleistung

Mithilfe von Daten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie des Statistischen Bundesamtes wurde die Entwicklung der Verkehrsleistung für den Güter-, Personenfern- und Personennahverkehr analysiert. Neben der Transport- bzw. Verkehrsleistung in absoluten Zahlen ist zudem das durchschnittliche jährliche Wachstum des Sektors in Prozent für den Zeitraum von 2002 bis 2007 dargestellt. Es lassen sich unterschiedliche Ergebnisse feststellen:

Entwicklung der Verkehrsleistung im Schienenverkehr



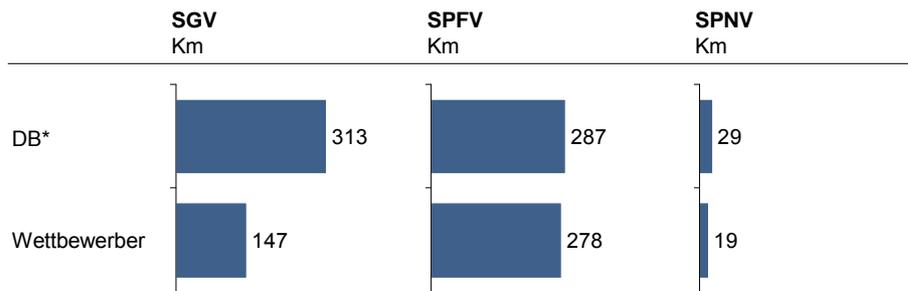
tkm – Tonnenkilometer; Pkm – Personenkilometer
Quelle: BMVBS, Statistisches Bundesamt

Im Schienengüterverkehr (SGV) stieg die Transportleistung jährlich um rd. 7 Prozent auf 115 Mrd. Tonnenkilometer. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verzeichnete einen mäßigen Anstieg um jährlich 3 Prozent auf 45 Mrd. Personenkilometer. Die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ist über den Zeitraum von 6 Jahren kaum gestiegen, von 33 Mrd. auf 34 Mrd. Personenkilometern.

3.2. Transport und Reiseweiten von Eisenbahnverkehrsunternehmen

Der Vergleich von Transport- und Reiseweiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen von Wettbewerbern führt - je nach Marktsegment - zu unterschiedlichen Ergebnissen.

Vergleich Transport- und Reiseweiten von EVU, 2006

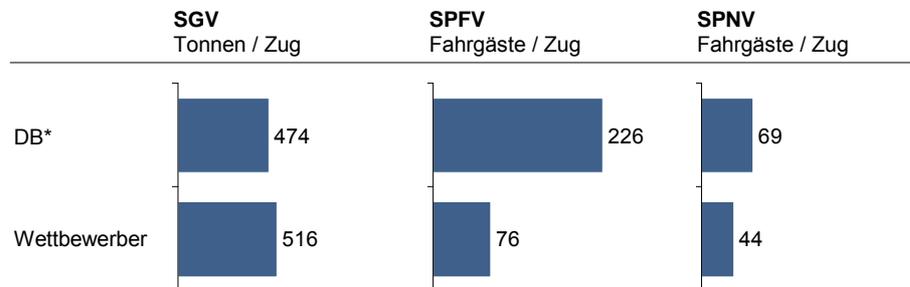


* Angaben aus DB Daten und Fakten
Quelle: Bundesnetzagentur, DB AG

Im Schienengüterverkehr erreichen die Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG eine mittlere Transportweite von 313 km. Die Wettbewerber erzielen nur eine mittlere Transportweite von 147 km (Differenz: 166 km). Im Schienenpersonenfernverkehr sind die mittleren Reiseweiten fast identisch. So können die Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG einen Wert von 287 km vorweisen, die Wettbewerber erreichen 278 km (Differenz: 9 km). Im Schienenpersonennahverkehr liegt die mittlere Reiseweite bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG bei 29 km gegenüber 19 km bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen der Wettbewerber.

Bei Zugauslastung und -besetzung fallen große Unterschiede vor allem im Schienenpersonenverkehr auf.

Vergleich Zugauslastungen und mittlere Zugbesetzung von EVU, 2006



* Angaben aus DB Daten und Fakten
Quelle: Bundesnetzagentur, DB AG

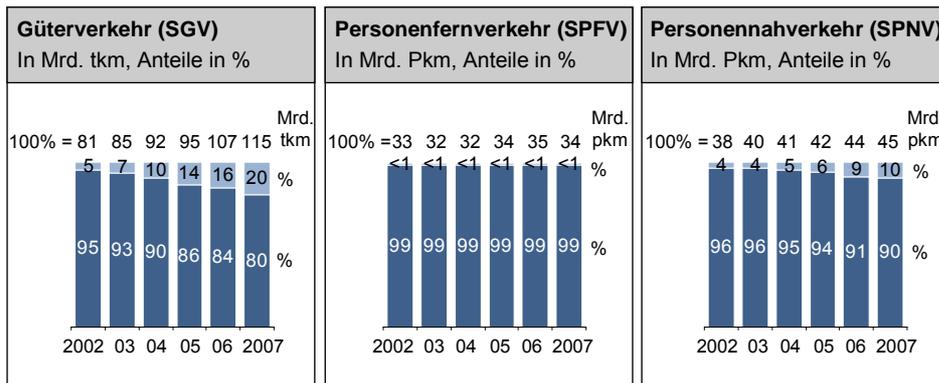
Im Schienengüterverkehr (SGV) transportierten die Eisenbahnverkehrsunternehmen der Wettbewerber im Durchschnitt 516 Tonnen/Zug, mithin im Mittel 42 Tonnen mehr je Zug als die Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG (474 Tonnen/Zug). Im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) liegt eine Differenz von 150 Fahrgästen/Zug zugunsten der Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG vor, die im Jahr 2006 im Mittel 226 Fahrgäste/Zug transportierten. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen der Wettbewerber konnten demgegenüber eine Auslastung von nur 76 Fahrgästen/Zug erreichen. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erreichten die Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG eine mittlere Zugbesetzung von 69 Fahrgästen/Zug. Die Wettbewerber kamen auf 44 Fahrgäste/Zug (Differenz: 25 Fahrgäste).

3.3. Entwicklung des Wettbewerbs

Der Wettbewerb hat sich in den letzten Jahren unterschiedlich entwickelt, wobei auch hier Tendenzen bei den einzelnen Sektoren zu erkennen sind.

Entwicklung des Wettbewerbs im Schienenverkehr

■ Anteil Wettbewerber
■ Anteil DB AG



tkm – Tonnenkilometer; Pkm – Personenkilometer
Quelle: Bundesnetzagentur Referat 702, DB AG, Statistisches Bundesamt

Im Güterverkehr (SGV) hat sich der Anteil der Wettbewerber an der Verkehrsleistung am Deutlichsten erhöht. Er lag im Jahr 2007 bei 20 Prozent gegenüber 5 Prozent im Jahr 2002. Bei stark gestiegener Nachfrage im Vergleichszeitraum ist festzustellen, dass die Wettbewerber einen hohen Beitrag zu dieser positiven Entwicklung beigetragen haben.

Im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) findet kaum Wettbewerb statt. Der Anteil der Wettbewerber gegenüber der DB AG liegt bei unter 1 Prozent. Gleichzeitig ist festzustellen, dass ein sehr geringes Wachstum zu verzeichnen ist.

Im Nahverkehr ist die Verkehrsleistung mäßig gestiegen (von 38 auf 45 Mrd. Personenkilometer). Gleichzeitig ist ein leichtes Wachstum auch beim Anteil der Wettbewerber an der Verkehrsleistung festzustellen. Dieser liegt im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) unter dem Marktanteil der Wettbewerber im Güterverkehr, mit 10 Prozent (ggü. 4 Prozent in 2002) jedoch deutlich über dem Marktanteil der Wettbewerber im Schienenpersonenfernverkehr.

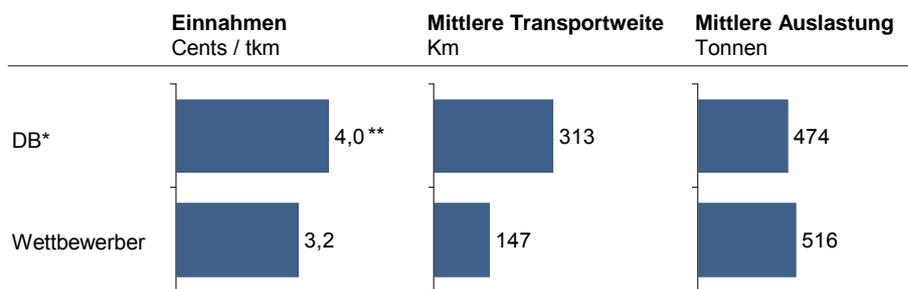
Diese Entwicklung legt einen Zusammenhang zwischen Wettbewerb und Wachstum der Verkehrsleistungen nahe. Durch zunehmenden Wettbewerb sind die Unterneh-

men aufgefordert, attraktive und günstigere Verkehrsangebote anzubieten. Dies führt zu einem Anstieg der Verkehrsnachfrage und der Verkehrsleistungen. Im Schienenpersonenfernverkehr greift der Wettbewerb noch nicht, hier stagniert die Verkehrsleistung.

3.4. Vergleich spezifischer Erlöse von Eisenbahnverkehrsunternehmen

Gegenübergestellt werden die durchschnittlichen Erlöse der Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG und der übrigen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Beim Schienenpersonennahverkehr stammen diese sowohl von den Fahrgästen als auch von den Aufgabenträgern.

Spezifische Einnahmen, Zugauslastungen und Transportweite im SGV, 2006



* Angaben aus DB Daten und Fakten

** Angabe aus Geschäftsbericht Railion Deutschland AG; inklusive interner Leistungen und Umsätze

Quelle: Bundesnetzagentur, DB AG

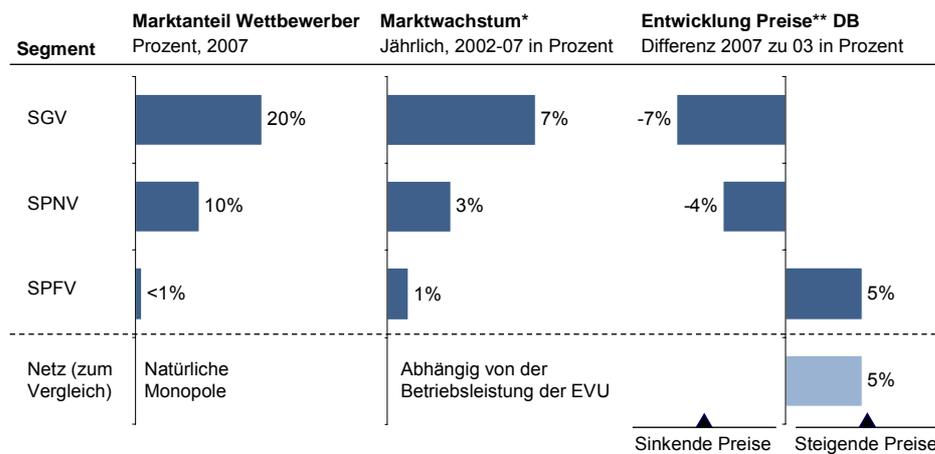
Die Railion Deutschland AG erzielte Umsatz im Jahr 2006 einen durchschnittlichen Umsatz von 4,0 Cent/Tonnenkilometer, in dem jedoch ein nicht unerheblicher Anteil an Leistungen für konzerninterne Kunden enthalten ist. Die übrigen Schienengüterverkehrsunternehmen lag der Umsatz bei 3,2 Cent/Tonnenkilometer.

Im Schienenpersonenfernverkehr übertreffen die Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG den durchschnittlichen Umsatz der übrigen Eisenbahnverkehrsunternehmen, im Schienenpersonennahverkehr ist das Verhältnis umgekehrt.

3.5. Korrelation von Wettbewerb, Wachstum und Preisentwicklung

Die Zunahme des Wettbewerbs im Schienengüter- und Schienenpersonennahverkehr fand in den letzten Jahren bei nominal sinkenden Preisen statt. Günstige Preisentwicklung und zunehmender Wettbewerb wiederum schlugen sich positiv im Marktwachstum nieder, das im Schienengüterverkehr bei 7 Prozent und im Schienenpersonennahverkehr bei 3 Prozent lag.

Korrelation von Wettbewerb, Wachstum, Preisentwicklung



* Basis: tkm bei SGV, Pkm bei SPNV und SPFV

** Preisniveau errechnet als Umsatz je tkm, bzw. Umsatz je Pkm, bzw. Umsatz je trkm in den jeweiligen Segmenten der DB AG

Quelle: Bundesnetzagentur Referat 702

Im Schienenpersonenfernverkehr ist kaum Wettbewerb vorhanden, hier sind die Preise bei gleichbleibendem Marktwachstum gestiegen. Die Preise für die Netznutzungsentgelte sind in den letzten Jahren ebenfalls gestiegen. Diese gegenläufige Entwicklung von sinkenden Preisen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen und steigenden Preisen bei der Schieneninfrastruktur könnte die Eisenbahnverkehrsunternehmen in den nächsten Jahren vor Probleme stellen.

4. Eisenbahninfrastrukturmarkt

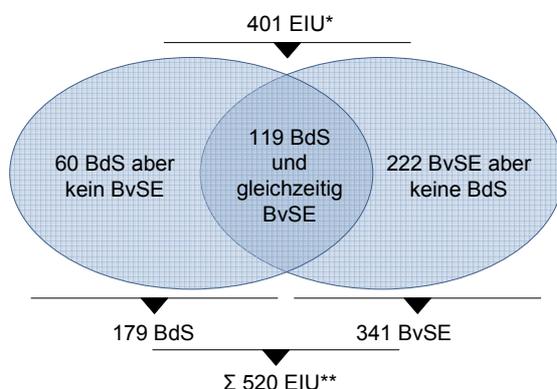
Mit Abstand größte Betreiber von Eisenbahninfrastruktur sind die Infrastrukturunternehmen der DB AG. Trotz dieser hohen Marktkonzentration gibt es mehrere Hundert weitere Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die einen diskriminierungsfreien Zugang zu gewähren haben, der von der Bundesnetzagentur zu überwachen ist.

4.1. Anzahl der zugangsverpflichteten Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Von 401 Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) sind 60 Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Betreiber von Schienenwegen (BdS) und 222 Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Betreiber von Serviceeinrichtungen (BvSE) tätig. 119 Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind sowohl Betreiber von Schienenwegen als auch als Betreiber von Serviceeinrichtungen.

Anzahl und Verflechtung von BdS und BvSE, 2007

Anzahl aktiver Unternehmen



BdS: Betreiber der Schienenwege; BvSE: Betreiber von Serviceeinrichtungen

* Gesellschaftsrechtlich ** Regulatorisch

Quelle: Bundesnetzagentur Referat 702

Nicht betrachtet sind Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die keinen Zugang gewähren müssen. So gibt es zusätzlich zu den öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen allein am Netz der DB AG etwa 4.000 Privatgleisanschließer, die in der Regel keinen Zugang zu ihrer Infrastruktur gewähren müssen.

Bei der Frage, ob sie Zugang zu ihrer Eisenbahninfrastruktur gewähren müssen, gibt es bei den Unternehmen allerdings noch erhebliche Unsicherheiten. Zudem sind der Bundesnetzagentur zwar die wesentlichen Unternehmen bekannt, sie verfügt jedoch

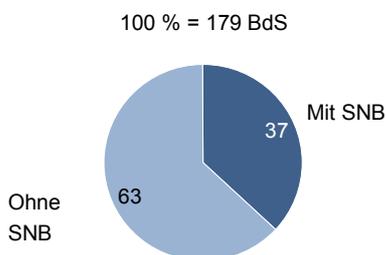
bisher nicht über eine vollständige Liste aller Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Hier wird die Bundesnetzagentur weitere Nachforschungen anstellen, so dass die Anzahl der registrierten öffentlichen Eisenbahninfrastrukturunternehmen in den nächsten Jahren steigen wird.

4.2. Nutzungsbedingungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen

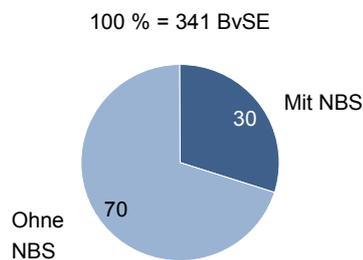
Die Erstellung und Veröffentlichung von Nutzungsbedingungen für Schienenwege und Serviceeinrichtungen ist eine wichtige Voraussetzung für die Gewährung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur. Aus diesem Grund sind die Unternehmen zur Anfertigung und Bekanntmachung gesetzlich verpflichtet.

Anteil der EIU mit SNB bzw. NBS, 2007

Anteil der EIU (Schiene) mit SNB
Prozent der BdS *



Anteil der EIU (Service) mit NBS
Prozent der BvSE *



* Angaben basieren auf Stichprobenauswertungen

BdS: Betreiber der Schienenwege; BvSE: Betreiber von Serviceeinrichtungen

Quelle: Bundesnetzagentur Referat 702

Der Anteil der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die bisher keine Schienennetzbenutzungsbedingungen (SNB) sowie der Anteil der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die keine Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) angefertigt haben, ist mit 63 bzw. 70% vergleichsweise hoch. Nur 37 Prozent der Schienenwegbetreiber (BdS) und 30 Prozent der Betreiber der Serviceeinrichtungen (BvSE) haben Nutzungsbedingungen aufgestellt. Hier gibt es demnach noch viel Nachholbedarf. Aus diesem Grund hat die Bundesnetzagentur im zweiten Halbjahr 2008 alle Marktteilnehmer schriftlich darüber informiert, dass sie zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen gesetzlich verpflichtet sind.

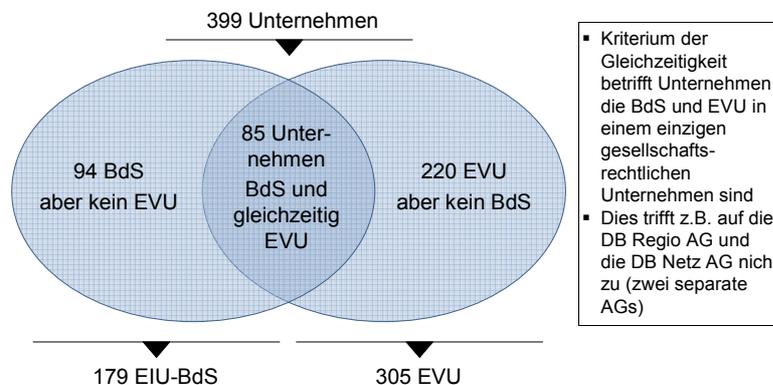
4.3. Schienenwege

4.3.1. Anzahl der Betreiber der Schienenwege, Verflechtung mit Eisenbahnverkehrsunternehmen

Dass die Erstellung und Veröffentlichung von Nutzungsbedingungen mit eindeutigen Regeln wichtig für den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sind, wird bei einer Betrachtung der Verflechtung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen deutlich.

Verflechtungen von EIU-BdS und EVU, 2007

Anzahl aktiver Unternehmen



BdS: Betreiber der Schienenwege
Quelle: Bundesnetzagentur Referat 702

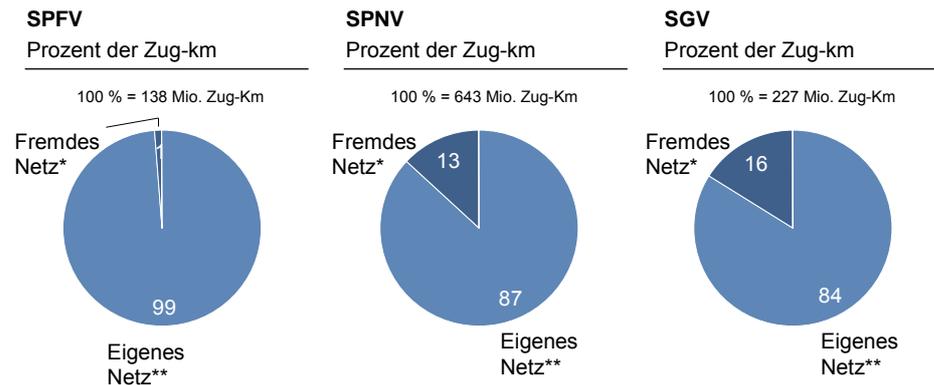
85 von 399 Befragten nehmen gleichzeitig die Funktion eines Schienenwegbetreibers (EIU-BdS) und die eines Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) unmittelbar unter dem Dach eines gemeinsamen Unternehmens war. Die übrigen 220 Eisenbahnverkehrsunternehmen betreiben zwar selbst keine Schienenwege, sie können über Verflechtungen aber dennoch mit Betreibern von Schienenwegen gesellschaftsrechtlich verbunden sein. Dies trifft z.B. auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG zu.

4.3.2. Nutzung von Trassen nach Segment und Netzeigentümer

Von Eisenbahnverkehrsunternehmen werden sowohl eigene als auch fremde Netze genutzt. Als „eigene Netze“ gelten dabei Schienenwege der Unternehmen, mit denen die Eisenbahnverkehrsunternehmen gesellschaftsrechtlich verbunden sind.

Nutzung von Trassen nach Segment und Netzeigentümer, 2006

INKL. DB EVU



* z.B. Wettbewerber EVU auf dem Netz eines anderen Wettbewerbers oder Wettbewerber auf dem Netz der DB Netz

** z.B. DB EVU auf DB Netz oder Wettbewerber EVU auf dem Netz des eigenen EIU

Quelle: Bundesnetzagentur Referat 702

Verkehrsleistungen im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) werden zu 99 Prozent auf eigenem Netz erbracht. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr im Wesentlichen von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen, der DB Fernverkehr AG, auf dem Netz der DB Netz AG durchgeführt wird.

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienengüterverkehr (SGV) haben Wettbewerber zu den Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG in den letzten Jahren ihren Marktanteil ausgebaut. Diese Wettbewerber erbringen ihre Verkehrsleistungen zum großen Teil auf dem Netz der DB Netz AG („fremdes Netz“). Im Nahverkehr liegt der Anteil der Nutzung fremder Netze bei 13 Prozent, im Schienengüterverkehr bei 16 Prozent.

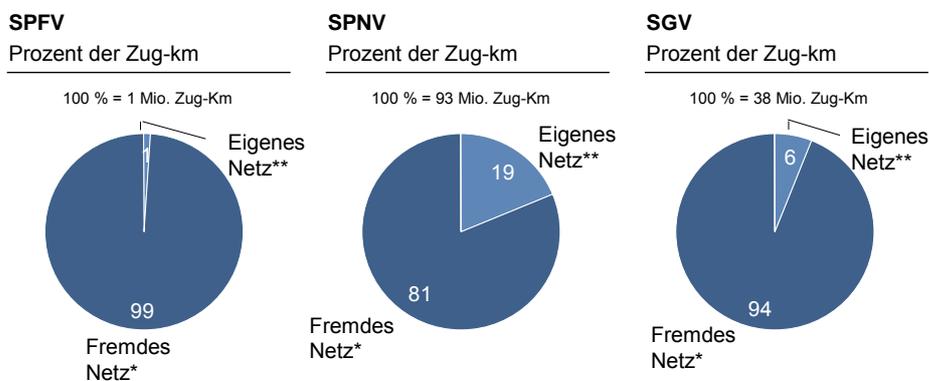
Sowohl im Schienenpersonennahverkehr als auch im Schienengüterverkehr werden jedoch weiterhin über drei Viertel der Verkehrsleistung von Unternehmen erbracht, die mit dem Schienenwegbetreiber gesellschaftsrechtlich verbunden sind.

4.3.3. Nutzung von Trassen nach Segment und Netzeigentümer, Wettbewerber EVU

Werden die Konzerngesellschaften der DB AG ausgenommen, dominiert die Nutzung fremder Netze. Im Schienenpersonenfernverkehr werden 99 Prozent, im Schienenpersonennahverkehr 81 Prozent und im Schienengüterverkehr 94 Prozent der Verkehrsleistungen von Wettbewerbern auf fremden Netzen erbracht, meist auf dem Netz der DB AG. Lediglich im SPNV fahren Eisenbahnverkehrsunternehmen der Wettbewerber zu einem nennenswerten Anteil auf eigenen Netzen.

Nutzung von Trassen nach Segment und Netzeigentümer, nur Wettbewerber EVU, 2006

EXKL. DB EVU



* z.B. Wettbewerber EVU auf dem Netz eines anderen Wettbewerbers oder Wettbewerber auf dem Netz der DB Netz

** z.B. Wettbewerber EVU auf dem Netz des eigenen EIU

Quelle: Bundesnetzagentur Referat 702

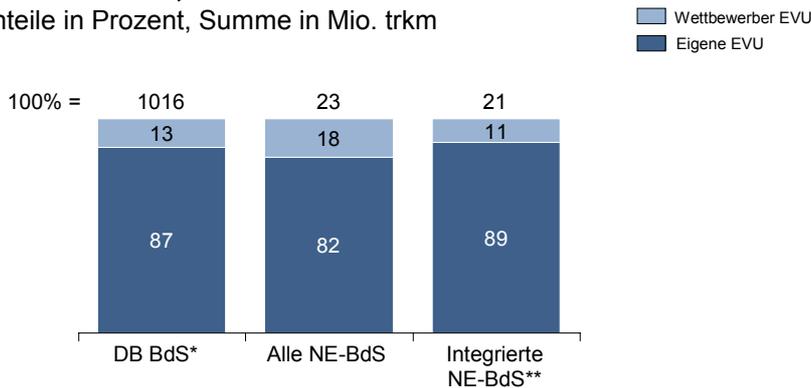
Die Wettbewerber sind daher unverändert stark auf das Netz der DB AG angewiesen.

4.3.4. Nutzung der Schienennetze durch Dritte

Aus der Erhebung der Bundesnetzagentur lässt sich ableiten, wie stark die Schienennetze durch dritte Eisenbahnverkehrsunternehmen genutzt werden. Dieser Anteil betrug auf den Netzen der DB AG rund 13 Prozent bezogen auf die Betriebsleistung. Auf den nichtbundeseigenen Eisenbahnen fahren Dritte bereits einen noch höheren Anteil an Trassenkilometern (19 Prozent). Werden nur nichtbundeseigene Eisenbahnen betrachtet, die auch mit einem eigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen verbunden sind, liegt dieser Anteil bei 11 Prozent.

Vergleich Wettbewerberanteil im Verkehr nach Kategorie der Netzbetreiber, 2006

Marktanteile in Prozent, Summe in Mio. trkm



* Angaben aus DB Daten und Fakten, exkl. UBB

** NE-BdS mit einem Anteil eigener EVU von größer 0; d.h. exklusive NE-BdS mit ausschließlich fremden Verkehr

Quelle: Bundesnetzagentur

Drittnutzung und Wettbewerb sind demnach nicht nur ein Thema für die bundeseigenen Eisenbahnen sondern finden auch auf anderen Schienennetzen in Deutschland statt.

4.3.5. Zugang zu Schienenwegen durch Aufgabenträger oder Logistiker

Gem. § 14 Abs. 2 AEG gehören auch Aufgabenträger und Unternehmen der Logistikbranche zu den Zugangsberechtigten zur Eisenbahninfrastruktur. Von der Möglichkeit, selbst Zugang zu gewähren, wurde in 2007 jedoch kaum Gebrauch gemacht.

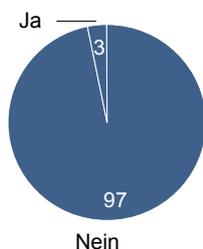
Zugang zu Schienenwegen durch Aufgabenträger oder Logistiker, 2007

„Haben Sie die Möglichkeit des §14 Nr. 2 AEG genutzt und selbst Zugang zur Eisenbahninfrastruktur (Schienenwege) beantragt?“

Aufgabenträger

Prozent der Antworten

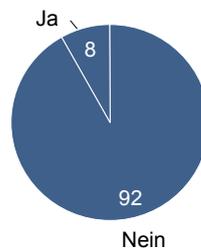
100 % = 35 Aufgabenträger



Logistiker

Prozent der Antworten

100 % = 118 Logistiker



Quelle: Bundesnetzagentur Referat 702

Bei den Aufgabenträgern haben nur 3 Prozent der 35 Befragten direkt bestätigt, Zugang zu Schienenwegen beantragt zu haben. Die Aufgabenträger überlassen dies in

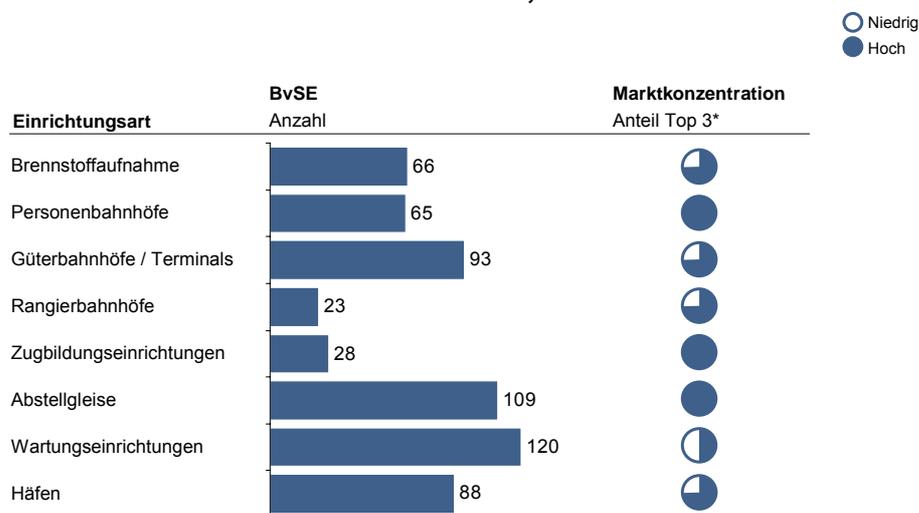
der Regel den mit der Verkehrsleistung beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen. So wird offensichtlich auch bei den Logistikunternehmen verfahren. Nur 8 Prozent von 118 Befragten (10 Unternehmen) haben die Möglichkeit genutzt, selbst Zugang zu Schienenwegen zu beantragen.

4.4. Serviceeinrichtungen

4.4.1. Anzahl der Betreiber von Serviceeinrichtungen, Marktkonzentration in den Teilmärkten

Die Anzahl der Betreiber der Serviceeinrichtungen (BvSE) wurde nach den im Allgemeinen Eisenbahngesetz aufgezählten Serviceeinrichtungen erhoben. Nachteil dieser Kategorisierung ist die nicht immer eindeutige Möglichkeit der Zuordnung einer bestimmten Anlage zu einer Kategorie. Die Zuordnung erfolgte von den Unternehmen selbst.

Basisdaten Märkte BvSE nach AEG, 2006



* Anteil an der Anzahl der Einrichtungen der Top 3 BvSE an der Gesamtzahl der Einrichtungen; Häfen auf Basis des Umschlagvolumens
Quelle: Bundesnetzagentur Referat 702

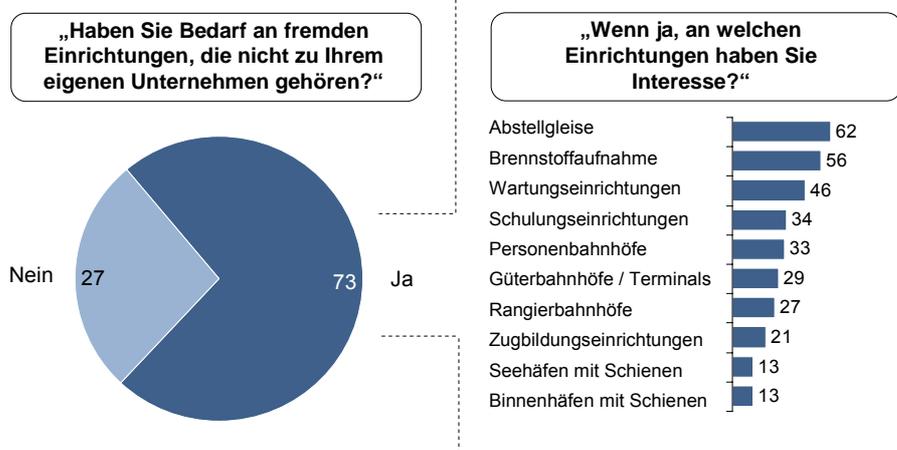
Bei Personenbahnhöfen, Zugbildungseinrichtungen sowie Abstellgleisen ist eine sehr hohe Marktkonzentration vorhanden. Die TOP 3 der jeweiligen Serviceeinrichtungsbetreiber vereinen hier beinahe alle existierenden Serviceeinrichtungen auf sich. Die, auf hohem Niveau, geringste Marktkonzentration ist bei Wartungs- und Instandhaltungseinrichtungen zu verzeichnen. Hier vereinen die drei größten Anbieter etwa die Hälfte aller Einrichtung auf sich.

4.4.2. Bedarf der EVU an Serviceeinrichtungen

Bei 73 Prozent der Eisenbahnverkehrsunternehmen besteht ein *weitergehender* Bedarf an fremden Serviceeinrichtungen. Dabei entfallen die meisten Nennungen auf den Bedarf bei Abstellgleisen (62 Prozent), Einrichtungen für die Brennstoffaufnahmen (56 Prozent) und Wartungseinrichtungen (46 Prozent), gefolgt von Schulungseinrichtungen (34 Prozent), Personenbahnhöfen (33 Prozent), Güterbahnhöfen bzw. Terminals (29 Prozent), Rangierbahnhöfen (27 Prozent), Zugbildungseinrichtungen (21 Prozent) und Häfen (jeweils 13 Prozent).

Bedarf der EVU an Serviceeinrichtungen, 2007

Prozent der Antworten



Quelle: Bundesnetzagentur Referat 702

4.4.3. Zugang zu Serviceeinrichtungen durch Aufgabenträger oder Logistiker

Auch den Zugang zu Serviceeinrichtungen haben Aufgabenträger und Logistiker nur sehr selten Zugang beantragt.

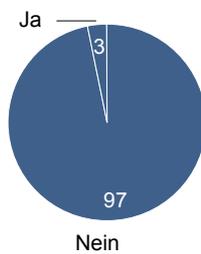
Zugang zu Serviceeinrichtungen durch Aufgabenträger oder Logistiker

„Haben Sie die Möglichkeit des §14 Nr. 2 AEG genutzt und selbst Zugang zur Eisenbahninfrastruktur (Serviceeinrichtungen) beantragt?“

Aufgabenträger

Prozent der Antworten

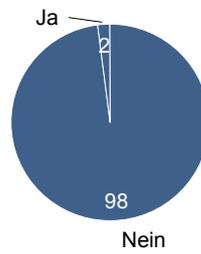
100 % = 35 Aufgabenträger



Logistiker

Prozent der Antworten

100 % = 118 Logistiker



Quelle: Bundesnetzagentur Referat 702

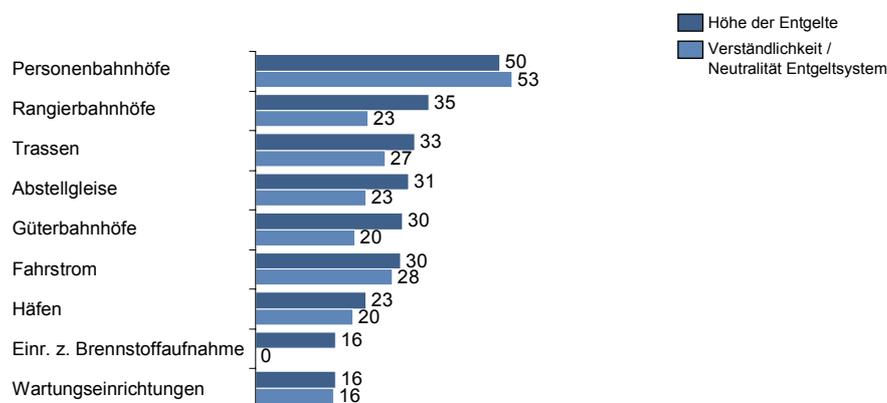
Von 35 befragten Aufgabenträgern haben 3 Prozent Zugang zu einer Serviceeinrichtung beantragt. Bei Logistikern wurden 118 Unternehmen befragt. Nur 2 Unternehmen haben Zugang beantragt.

5. Infrastrukturnutzungsentgelte und Preise

Im Rahmen der Marktbeobachtung konnten die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger Einflussfaktoren auf den Schienenmarkt mit Schulnoten bewerten¹. Eine vorläufige Auswertung der Ergebnisse zeigt, dass die Höhe der Entgelte für die Nutzung von Personenbahnhöfen als besonders kritisch gesehen wird (siehe folgende Abbildung).

Marktwahrnehmung EVU & AT– Höhe der Entgelte und Neutralität/Verständlichkeit der Entgeltsysteme, 2008

Prozent der Antworten mit Bewertung „schlecht“ oder „sehr schlecht“



Quelle: Bundesnetzagentur Referat 702

Die Verständlichkeit (Transparenz) und Neutralität (Diskriminierungsfreiheit) der Preissysteme für die Personenbahnhöfe wird von den Marktteilnehmern ebenfalls als besonders schlecht eingeschätzt. Preisstrukturen und -höhen für Rangierbahnhöfe sowie für Trassen, Abstellgleise und Güterbahnhöfe bewerten bis zu einem Drittel der Kunden als schlecht oder sehr schlecht. Besser bewertet werden dagegen die Entgelte der Häfen, Tankstellen und Instandhaltungseinrichtungen.

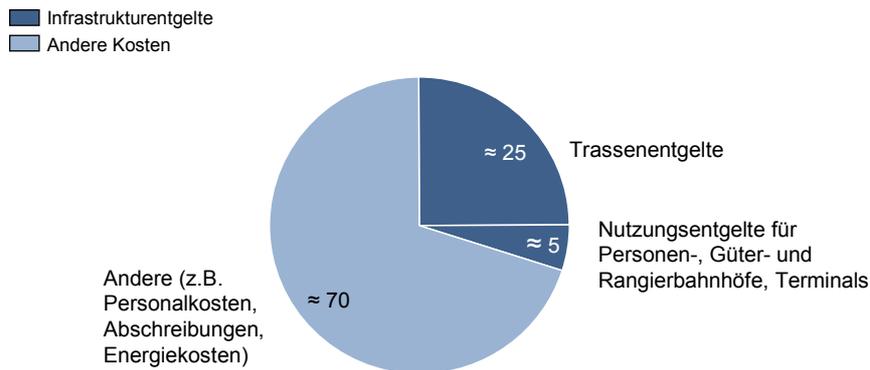
¹ Zu Struktur und Umfang der Fragen, siehe Fragebogen für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), 2007, Seite 13 ff. (www.bundesnetzagentur.de → Sachgebiete → Eisenbahn → Downloads)

5.1. Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte an den Gesamtkosten der EVU

Die Nutzungsentgelte stellen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen einen erheblichen Kostenbestandteil dar.

Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte an den Gesamtkosten der EVU, 2006

Prozent der Gesamtkosten



Quelle: Bundesnetzagentur Referat 702

Von den Gesamtkosten der EVU entfallen 25 Prozent auf die Trassenentgelte und 5 Prozent auf die Nutzungsentgelte für Bahnhöfe (Personen-, Güter, und Rangierbahnhöfe) sowie Terminals. Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen somit fast ein Drittel ihrer Ausgaben für Infrastrukturnutzungsentgelte aufbringen. Steigende Preise wirken sich dementsprechend stark auf die Gesamtkosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen aus.

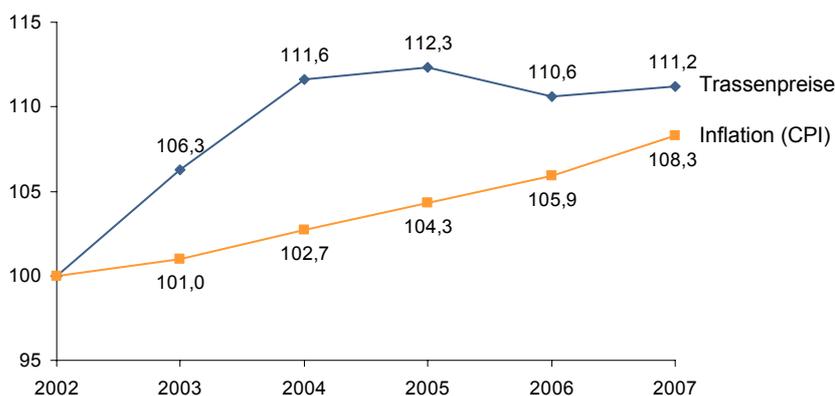
5.2. Trassenentgelte

5.2.1. Entwicklung des spezifischen Trassenentgeltes der DB Netz AG

Die durchschnittlichen Trassenpreise (berechnet als Quotient aus Trassenentgelten und Betriebsleistung) der DB Netz AG sind seit dem Jahr 2002 um rund 11 Prozent gestiegen. Ein den spezifischen Erlösanstieg dämpfender Effekt entsteht durch das stärkere Wachstum des Güterverkehrs, der im Vergleich zum Personenverkehr geringere spezifische Trassenentgelte entrichtet. Die Entwicklung der Trassenpreise insgesamt lag aber dennoch über der allgemeinen Inflationsrate (Verbraucherpreisindex des Statistischen Bundesamtes).

Entwicklung des durchschnittlichen Trassenpreises* der DB Netz AG

Indexiert, 2002 = 100

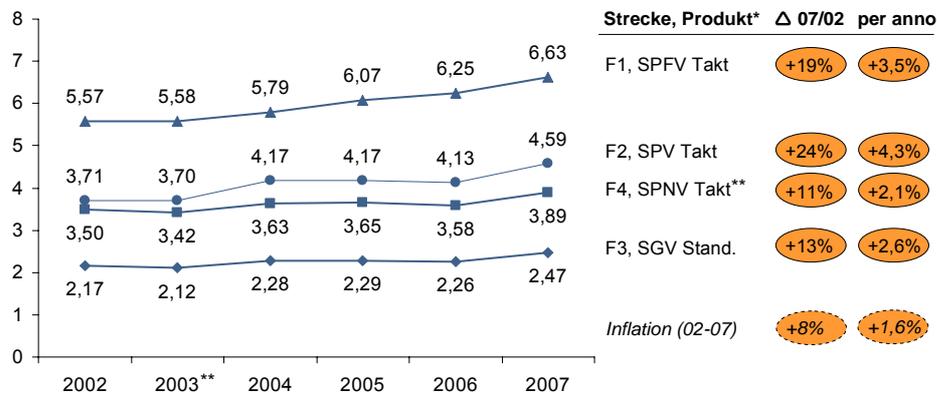


* Berechnet als Quotient aus Trassenentgelten und Betriebsleistung (trkm)
Quelle: Bundesnetzagentur, DB AG, Statistisches Bundesamt

Die Entwicklung der aus den Entgeltlisten der DB Netz AG entnommenen Preise war jedoch deutlich höher als der durchschnittliche Trassenpreis. Das ist darauf zurückzuführen, dass bei dieser Darstellung Verschiebungen im Mengengerüst der nachgefragten Produkte ohne Bedeutung sind. Wie in dem auf der nächsten Seite abgebildeten Schaubild dargestellt, verzeichneten die ausgewählten Trassenkategorien (Streckenategorie x Produktfaktor) Preissteigerungen von zum Teil über 20 Prozent. Bei jährlicher Betrachtung liegt die Spanne, je nach Trassenkategorie, bei +2,1 Prozent bis +4,3 Prozent.

Entwicklung ausgewählter Trassenpreise der DB Netz AG

Euro pro trkm



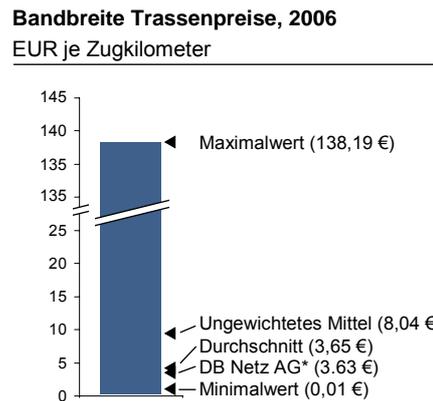
* Streckenkategorie, Produktfaktor ** Ohne Berücksichtigung des Regionalfaktors
 Quelle: Bundesnetzagentur Referat 702, DB AG

Die Aussage steigender Netznutzungsentgelte gewinnt vor allem vor dem Hintergrund sinkender Endkundenpreise der Eisenbahnverkehrsunternehmen an Relevanz (siehe auch Kapitel 3.5).

5.2.2. Bandbreite der Trassenpreise je BdS

Bei einem Vergleich verschiedener Betreiber der Schienenwege ist eine sehr hohe Bandbreite von 0,01 Euro (Minimalwert) bis 138,19 Euro (Maximalwert) an spezifischen Trassenpreisen festzustellen.

Bandbreite der Trassenpreise je BdS



Stichprobe aus 68 EIU (BdS)

* Wert aus dem Geschäftsbericht der DB Netz AG

Quelle: Bundesnetzagentur Referat 702

Infrastrukturunternehmen mit wenig befahrenem Gleisnetz verlangen in der Regel höhere Preise. Dies lässt sich mit dem hohen Fixkostenanteil beim Betrieb von Gleisinfrastruktur erklären: Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit wenig befahrenen Gleisnetzen müssen die hohen Fixkosten auf weniger Verkehr umlegen und verlangen entsprechend höhere Trassenentgelte je Zugkilometer. Der durchschnittliche Trassenpreis der DB Netz AG liegt mit 3,63 Euro knapp unter dem Gesamtdurchschnitt. Das ist darauf zurückzuführen, dass die DB Netz AG in großen Teilen über viel befahrene Ballungsnetze verfügt. So entstehen zwar einerseits höhere spezifische Kosten als bei wenig befahrenen Netzen. Andererseits ist das Mehr an Verkehrsleistung in diesen Ballungsnetzen gewichtiger als der Kostenanstieg für die entsprechend aufwändigere Infrastruktur. Hierdurch können die Kosten in der Regel mehr als kompensiert werden.

Die Extremwerte im oberen Bereich stammen in der Regel von Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit häufig nur einer Strecke, auf der kein regelmäßiger Verkehr stattfindet. Die seltenen Zugfahrten auf diesen Infrastrukturen verursachen um ein Vielfaches höhere Kosten, da die Infrastruktur zum Teil für nur einen einzigen Zug in

Betrieb genommen wird. Das ungewichtete Mittel (8,04 €) wird nicht zuletzt auch durch die Vielzahl dieser kleinen Eisenbahninfrastrukturbetreiber geprägt.

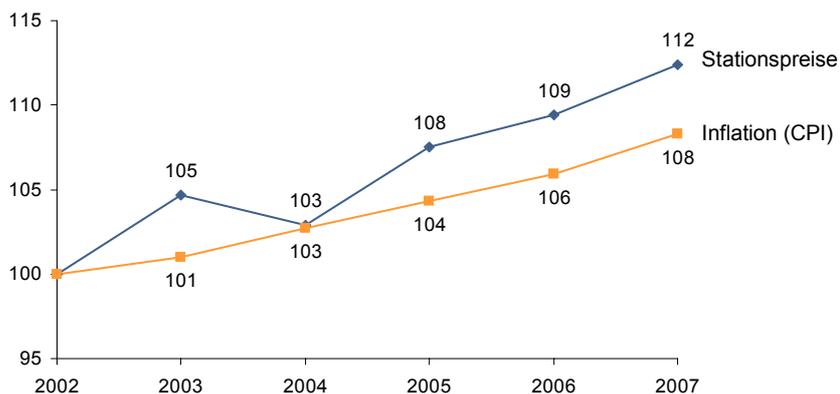
5.3. Stationsentgelte

5.3.1. Entwicklung des spezifischen Stationsentgeltes der DB Station & Service AG

Im Schienenpersonennahverkehr mit seinen vielen Stationshalten werden die Preissteigerungen der letzten Jahre von den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern deutlich wahrgenommen.

Entwicklung des durchschnittlichen Stationspreises der DB S&S AG

Indexiert*, 2002 = 100



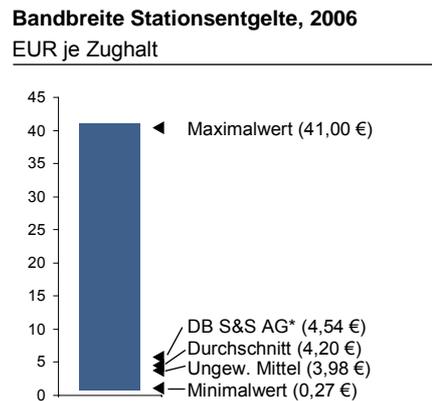
* Berechnet als Quotient aus Stationsentgelten und Stationshalten
Quelle: Bundesnetzagentur Referat 702, DB AG, Destatis

Nicht nur die Trassenentgelte der DB Netz AG sondern auch die Stationspreise der DB Station & Service AG sind während der Betrachtungszeit (2002 bis 2007) deutlich angestiegen und liegen über der allgemeinen Teuerungsrate. Seit 2002 sind die Stationspreise um 12 Prozent gestiegen.

5.3.2. Bandbreite der Stationspreise je Stationsbetreiber

Die Bandbreite bei den Stationspreisen ist ebenfalls erheblich, jedoch nicht ganz so groß wie bei den Trassenpreisen.

Bandbreite der durchschnittlichen Stationsentgelte je EIU



Stichprobe aus 23 EIU (Betreiber von Personenbahnhöfen)

* Wert aus dem Geschäftsbericht der DB Station & Service AG

Quelle: Bundesnetzagentur Referat 702

Der Minimalwert an geforderten Stationsentgelten liegt bei 0,27 Euro, der Maximalwert bei 41,00 Euro. Wie bei den Trassenpreisen ergibt sich die Bandbreite unter anderem durch unterschiedliche Kosten zur Bereitstellung der jeweiligen Bahnhöfe einerseits und der Anzahl der Zughalte zur Umlage dieser Kosten andererseits.