



Bundesnetzagentur

Marktuntersuchung Eisenbahnen 2008

Bundesnetzagentur für Elektrizität,
Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

Bonn, Juni 2009

Herausgeber

Bundesnetzagentur für Elektrizität,
Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

Tulpenfeld 4
53113 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. Marktabgrenzung	5
2. Marktstrukturdaten des Eisenbahnsektors	7
2.1. Umsatzentwicklung	7
2.2. Mitarbeiterentwicklung	8
3. Eisenbahnverkehrsmarkt	9
3.1. Anzahl Eisenbahnverkehrsunternehmen	9
3.2. Entwicklung der Verkehrsleistung	9
3.3. Entwicklung des Wettbewerbs	10
4. Eisenbahninfrastruktur	12
4.1. Anzahl der Eisenbahninfrastrukturunternehmen	12
4.2. Entwicklung der Betriebsleistung	13
4.3. Marktkonzentration	14
4.4. Zugang zu Eisenbahninfrastruktur	14
5. Infrastrukturnutzungsentgelte und Preise	16
5.1. Infrastrukturnutzungsentgelte in Relation zu Umsätzen der EVU	16
5.2. Entwicklung der Trassenpreise	16
5.3. Entwicklung der Stationspreise	18
5.4. Entgeltsysteme	19

1. Einleitung

1.1. Aufgaben der Bundesnetzagentur im Eisenbahnsektor

Seit 1. Januar 2006 überwacht die Bundesnetzagentur die Einhaltung der Rechtsvorschriften über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur (Schienenwege und Serviceeinrichtungen). Darüber hinaus kontrolliert die Bundesnetzagentur die Einhaltung der Vorschriften zu Höhe und Grundsätzen von Nutzungsentgelten (etwa Trassen- und Stationsentgelte), die sich aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) ergeben.

Die Abteilung Eisenbahnregulierung bei der Bundesnetzagentur besteht aus fünf Referaten mit 43 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

1.2. Hintergrund der Marktuntersuchung

Die gesetzlich geforderten Aufgaben (Sicherstellung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Eisenbahninfrastruktur, Berichtswesen, Überwachungsaufgaben) setzen notwendigerweise den Zugriff auf eine aktuelle und valide Datenbasis voraus. Hier hatte sich bereits mit Aufnahme der Tätigkeit im Eisenbahnbereich in 2006 gezeigt, dass insbesondere zu Themen des Eisenbahninfrastrukturmarkts, Nutzungsentgelten und des Zugangs zu Eisenbahninfrastruktur bisher keine geeigneten Datenquellen existierten. Die Bundesnetzagentur erhebt deshalb seit 2006 Daten mittels Fragebogen, die sie jährlich an die Marktteilnehmer versendet. Die Fragebogen der vergangenen Markterhebung wurden zwischen April und Juli 2008 versandt, Berichtsjahr für die Unternehmensangaben war das Jahr 2007.

Die Ergebnisse der Marktbeobachtung sind unter anderem im Jahresbericht der Bundesnetzagentur¹, im Tätigkeitsbericht Eisenbahnen der Bundesnetzagentur und in der vorliegenden „Marktuntersuchung Eisenbahnen“ veröffentlicht.

Während im Tätigkeits- und Jahresbericht der Schwerpunkt auf der regulatorischen Perspektive der Marktbeschreibung liegt, veröffentlicht die Bundesnetzagentur in der Marktuntersuchung Eisenbahnen ausschließlich statistische Kerndaten zur Entwicklung und Struktur des Eisenbahnsektors.

¹ Vgl. Jahresbericht 2008 der Bundesnetzagentur, S. 182 ff.

Bei ausreichender Beteiligung der Fragebogenadressaten ist weiterhin ein jährliches Erscheinen vorgesehen.

1.3. Marktabgrenzung

Der in der Marktuntersuchung betrachtete Markt (folgend „Eisenbahnsektor“) beinhaltet im Wesentlichen den Bereich der Eisenbahninfrastruktur und des Eisenbahnverkehrs.

Den Bereich der Eisenbahninfrastruktur bilden die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), die je nach der Art der betriebenen Infrastruktur als Betreiber der Schienenwege (BdS²) und/oder als Betreiber von Serviceeinrichtungen (BvSE³) bezeichnet werden. Als Serviceeinrichtungen gelten dabei Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme, Personenbahnhöfe, Güterbahnhöfe und -Terminals, Rangierbahnhöfe, Zugbildungseinrichtungen, Abstellgleise, Wartungseinrichtungen und Häfen. Betrachtet wurden, falls nicht anders angegeben, ausschließlich EIU, die diskriminierungsfreien Zugang zu ihrer Infrastruktur gewähren müssen (öffentliche EIU⁴). Eine Ausnahme von dieser Zugangsverpflichtung kann allenfalls für (private) Gleisanschlüsse gelten, die ausschließlich für den eigenen Güterverkehr genutzt werden. Hierunter fallen nach Schätzung der Bundesnetzagentur, zusätzlich zu den mehr als 500 öffentlichen EIU, mehrere Tausend Anschließer, die insoweit nicht der Regulierung durch die Bundesnetzagentur unterliegen.

² Vgl. § 2 (3a) AEG

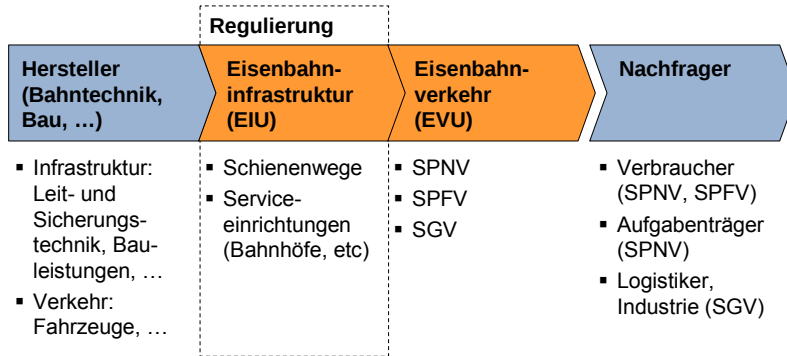
³ Vgl. § 2 (3c) AEG

⁴ Vgl. § 3 (1) Nr. 2 AEG, § 3 (1) Nr. 3 AEG, § 14 (1) AEG

Abgrenzung der Marktuntersuchung Eisenbahnen

Wertschöpfungskette Eisenbahnsektor

■ Betrachteter Markt: öffentliche EVU und zugangsverpflichtete EIU



EIU: Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU: Eisenbahnverkehrsunternehmen

SPNV: Schienenpersonennahverkehr
SPFV: Schienenpersonenfernverkehr
SGV: Schienengüterverkehr

Quelle: Bundesnetzagentur

Den Bereich des Eisenbahnverkehrs bilden die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit den Teilbereichen Schienenpersonennahverkehr (SPNV), Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und Schienengüterverkehr (SGV). Auch bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen beschränkt sich die Marktbetrachtung auf die öffentlichen EVU⁵.

⁵ Vgl. § 3 (1) Nr. 1 AEG

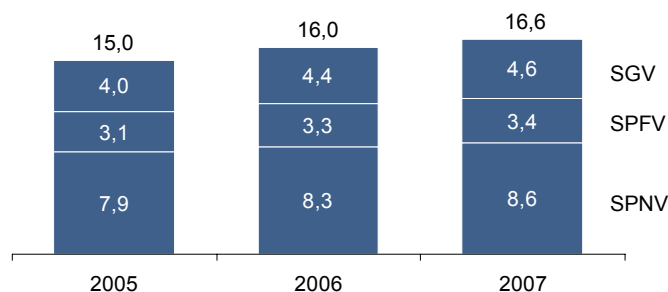
2. Marktstrukturdaten des Eisenbahnsektors

2.1. Umsatzentwicklung

Die Umsätze der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) haben sich in dem betrachteten Zeitraum insgesamt positiv entwickelt. Der Gesamtumsatz der EVU im deutschen Markt in 2007 betrug etwa 16,6 Mrd. Euro. Dies entspricht einer Steigerung von 3,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Von 2005 auf 2006 war der Umsatz der EVU um 6,7 Prozent gestiegen. Den größten Anteil am Umsatz generierte der Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Hier erwirtschafteten die EVU in 2007 insgesamt 8,6 Mrd. Euro. Die Umsätze im SPNV setzen sich dabei zum einen aus Fahrgelderlösen (etwa 35 Prozent) und zum anderen aus den Bestellerentgelten der regionalen Aufgabenträger (etwa 65 Prozent) zusammen. Im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) wurden in 2007 3,4 Mrd. Euro umgesetzt. Im Bereich des Schienengüterverkehrs (SGV) erzielten die EVU insgesamt 4,6 Mrd. Euro Umsatz.

Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt

Umsätze der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Mrd. Euro



SGV: Schienengüterverkehr; SPFV: Schienenpersonenfernverkehr; SPNV: Schienenpersonennahverkehr
Quelle: Bundesnetzagentur

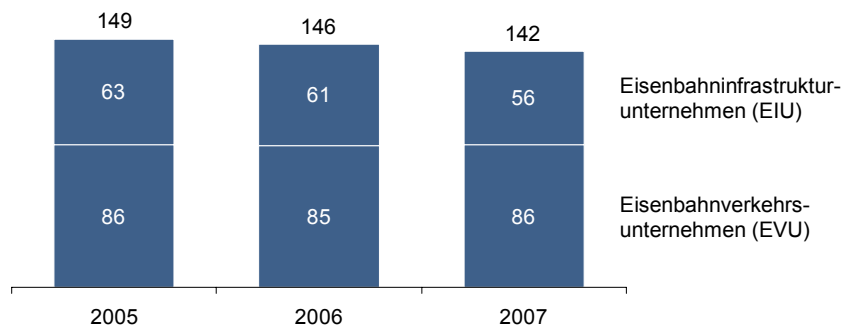
Den größten Teil der Umsätze erwirtschaften die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) durch die Vermarktung von Trassen und der Einnahme von Entgelten, die die EVU an die EIU für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur entrichten. Sie stellen einerseits Einnahmen für die EIU, andererseits Kosten für die EVU dar. Preisentwicklung und Anteil dieser Infrastrukturentgelte an den Umsätzen der EVU werden in Kapitel 5 dargestellt.

2.2. Mitarbeiterentwicklung

Die Mitarbeiterzahl bei den EVU ist seit 2005 annähernd konstant geblieben. Demgegenüber war der Personalbestand bei den EIU rückläufig. Waren im Jahr 2005 insgesamt 149 Tsd. Beschäftigte im Eisenbahnmarkt tätig, so ist diese Zahl im Jahr 2007 auf 142 Tsd. Beschäftigte zurückgegangen.

Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt

Anzahl der Mitarbeiter in Tausend



Quelle: Bundesnetzagentur

Da die EVU im Betrachtungszeitraum keine Bestandsveränderungen beim Personal zu verzeichnen haben, findet der Rückgang der Beschäftigtenzahlen allein bei den Mitarbeitern der EIU statt (2005 bis 2007: -7 Tsd. Beschäftigte, -4,7 Prozent). Der größte Rückgang ereignet sich bei den EIU der DB AG. Allein die DB Netz AG hat ihren Personalbestand⁶ in den letzten drei Jahren von 41.941 (2005) auf 37.888 Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (2007) um 4.053 Beschäftigte verringert⁷. Der Rückgang erklärt sich dabei durch Verschiebungen von Personal in andere Unternehmensbereiche einerseits und durch zunehmende Automatisierung und zunehmende Fremdvergabe von Leistungen andererseits.

⁶ Die Zahl der Mitarbeiter stellt auf Vollzeitpersonen ab.

⁷ Vgl. DB Netz AG, Geschäftsberichte 2005, 2006, 2007

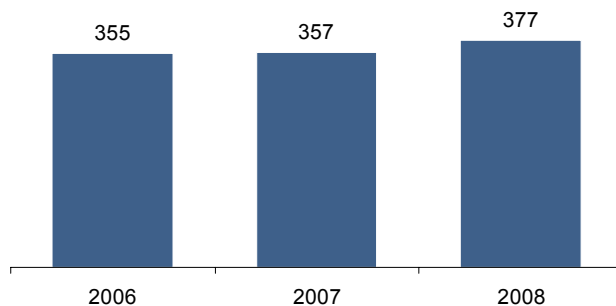
3. Eisenbahnverkehrsmarkt

3.1. Anzahl Eisenbahnverkehrsunternehmen

Ende 2008 waren beim Eisenbahn-Bundesamt 377 öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) registriert, dies entspricht einem Zuwachs von 20 EVU im Vergleich zum Vorjahr. Ende 2006 waren 355 öffentliche EVU registriert.

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

Anzahl öffentlicher genehmigter EVU



Quelle: Eisenbahn-Bundesamt

3.2. Entwicklung der Verkehrsleistung

Im Jahr 2008 wuchs die Verkehrsleistung in allen Segmenten weiter an und erreichte neue Höchstwerte. Die auf der Schiene erbrachten Verkehrsleistungen sind – mit Ausnahme des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) – seit 2002 stetig gestiegen.

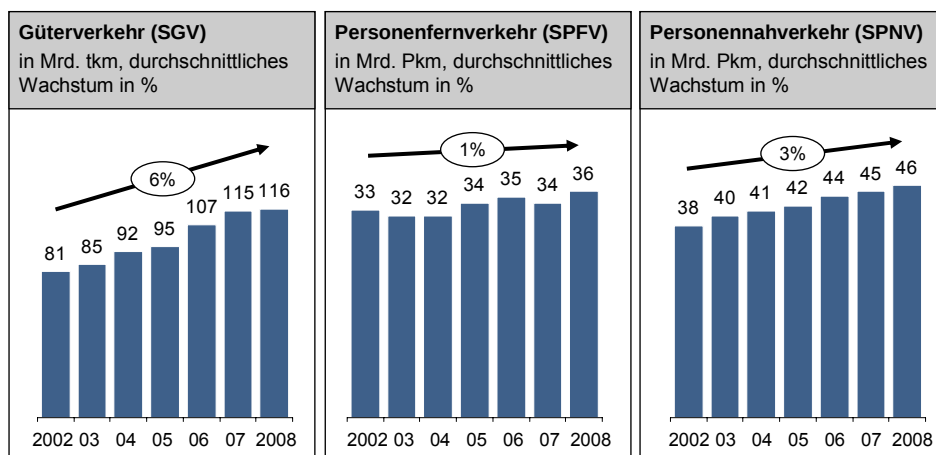
Die in 2008 im SPFV erbrachte Verkehrsleistung in Höhe von 36 Mrd. Personenkilometern stellt gegenüber dem Vorjahr einen Zuwachs von etwa sechs Prozent dar. Damit konnte der SPFV nach leichten Verlusten in 2007 wieder zulegen. Die vergleichsweise niedrige Verkehrsleistung in 2007 war wesentlich durch den Streik der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) bestimmt.

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) repräsentieren die für 2008 erbrachten 46 Mrd. Personenkilometer eine erneute Höchstmarke; der Vorjahreswert wurde um etwa zwei Prozent übertroffen.

Im Schienengüterverkehr (SGV) wurde eine Transportleistung von 116 Mrd. Tonnenkilometern erbracht, was im Vorjahresvergleich einer Steigerung von rund einem Prozent entspricht. Damit fiel das Wachstum deutlich geringer aus als in den Vorjahren. War in den ersten drei Quartalen 2008 noch ein Zuwachs zu verzeichnen, so fiel die Verkehrsleistung für das letzte Quartal des Jahres 2008 um etwa 1 Prozent geringer aus als im vergleichbaren Vorjahresquartal. Hier wird die güterverkehrsspezifische Abhängigkeit von der Entwicklung des gesamtwirtschaftlichen Umfelds deutlich. Es ist davon auszugehen, dass sich die weltweite Rezession auch zukünftig auf die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr auswirken wird. Denn insbesondere im SGV verschiebt sich die Nachfrage traditionell stark. Dieser Effekt ist damit zu erklären, dass sich vor allem bei Gütern, für die sich der Transport auf der Schiene besonders eignet (z. B. chemische Erzeugnisse, Kohle, Stahl, etc.), die Auswirkung der Konjunkturkrise in besonderem Maße bemerkbar machen.

Das durchschnittliche jährliche Wachstum seit 2002 liegt dennoch bei sechs Prozent.

Entwicklung der Verkehrsleistung in den jeweiligen Eisenbahnverkehrssegmenten



tkm – Tonnenkilometer; Pkm – Personenkilometer; e – erwartet (vorläufige Angaben)
Quelle: Statistisches Bundesamt

3.3. Entwicklung des Wettbewerbs

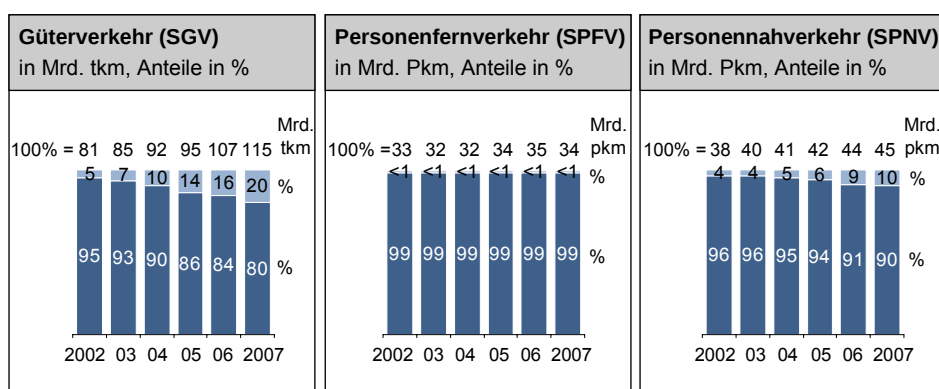
Wie bereits in den Jahren zuvor konnte auch in 2007 wieder ein Wachstum des Marktanteils der Wettbewerber auf der Schiene verzeichnet werden. Gemessen an der Verkehrsleistung nahm der Wettbewerberanteil im SGV in 2007 um vier Prozentpunkte auf 20 Prozent zu. Im SPNV konnten die Wettbewerber ihren Marktanteil gemessen an der Verkehrsleistung (Personenkilometer) um einen weiteren Prozentpunkt auf nunmehr zehn Prozent ausbauen. Da im SPNV in der Vergangenheit häu-

fig aufkommensschwächere Strecken an Wettbewerber der DB AG vergeben wurden, liegt der Wettbewerberanteil gemessen an der Betriebsleistung (Zugkilometer) mit rund 16 Prozent spürbar höher. Zunehmend werden mittlerweile aber auch aufkommensstärkere Strecken ausgeschrieben und damit für den Wettbewerb geöffnet.

Im SPFV stagniert der Wettbewerberanteil weiterhin bei unter einem Prozent; die DB AG bleibt der einzige wesentliche Anbieter.

Entwicklung des Wettbewerbs in den jeweiligen Eisenbahnverkehrssegmenten

■ Anteil Wettbewerber
■ Anteil DB AG



Quelle: Bundesnetzagentur, Wettbewerbsberichte DB AG, Statistisches Bundesamt

4. Eisenbahninfrastruktur

4.1. Anzahl der Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Derzeit sind bei der Bundesnetzagentur mehr als 500 Eisenbahninfrastrukturunternehmen⁸ (EIU) erfasst, die Zugang zu Einrichtungen und Anlagen gewähren müssen und somit öffentliche EIU im Sinne des § 3 (1) Nr. 2 und 3 AEG sind. Darunter fallen knapp 200 Betreiber der Schienenwege (BdS) und mehr als 350 Betreiber von Serviceeinrichtungen (BvSE).

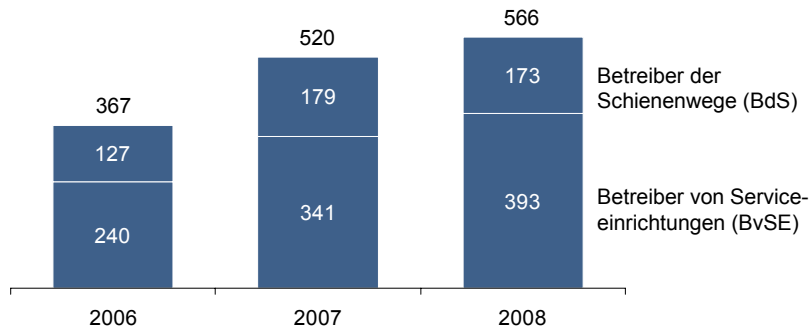
Bei der Frage, ob ein EIU Zugang zu seiner Eisenbahninfrastruktur gewähren muss, gibt es bei den Unternehmen allerdings immer noch erhebliche Unsicherheiten. Bei der Bewertung der Zugangsverpflichtung und mithin der Öffentlichkeit einer Eisenbahninfrastruktur hat der Gesetzgeber mit der Neufassung des Eisenbahnrechts einen Paradigmenwechsel vollzogen. Im Gegensatz zur früheren Rechtslage, nach der der Zugang zur Infrastruktur nur von der Zweckbestimmung des Betreibers selbst abhing, unterliegen heute alle Betreiber von Eisenbahninfrastrukturen grundsätzlich der Pflicht, Zugang zu ihrer Infrastruktur zu gewähren. Eine Ausnahme kommt allenfalls für die Eisenbahninfrastrukturen in Frage, die ausschließlich für den eigenen Güterverkehr betrieben werden, sofern sie nicht Zugang zu Terminals und Häfen bieten, die mehr als einen Endnutzer bedienen können. Dieser Paradigmenwechsel führt insbesondere bei Eisenbahninfrastrukturen von Werk- und Industriebahnen zu Abgrenzungsfragen.

Es gibt es zurzeit keine zentrale Stelle, die über eine vollständige Liste sämtlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen (unabhängig von der Zugangsverpflichtung) verfügen würde. Zwar gibt es für EIU Genehmigungsverfahren, diese sind jedoch auf eine Vielzahl von Genehmigungsbehörden verteilt.

⁸ Zur Abgrenzung der Anzahl der EIU aus gesellschaftsrechtlicher und regulatorischer Sicht, vergleiche Marktuntersuchung Eisenbahnen 2007, Seite 18.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)

Anzahl bei der Bundesnetzagentur erfasster öffentlicher* EIU



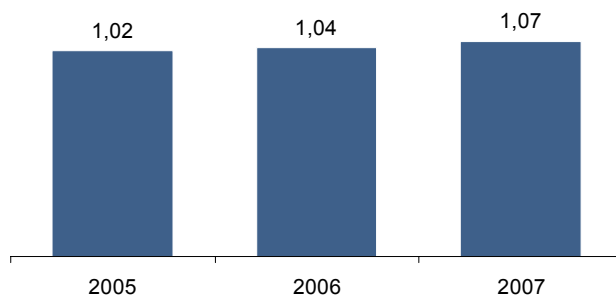
* EIU nach § 3 (1) AEG, d.h. solche EIU, die Zugang zu ihrer Eisenbahninfrastruktur gewähren müssen
Quelle: Bundesnetzagentur

4.2. Entwicklung der Betriebsleistung

Die Betriebsleistung auf den Schienenwegen öffentlicher EIU ist seit Beginn der Erfassung durch die Bundesnetzagentur in 2005 um etwa 5 Prozent gestiegen. Legten die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in 2005 etwa 1,02 Milliarden Trassenkilometer auf den Netzen der EIU zurück, waren es in 2006 1,04 und in 2007 1,07 Mrd. Trassenkilometer.

Entwicklung der Betriebsleistung

Mrd. Trassenkilometer auf Schienenwegen öffentlicher EIU

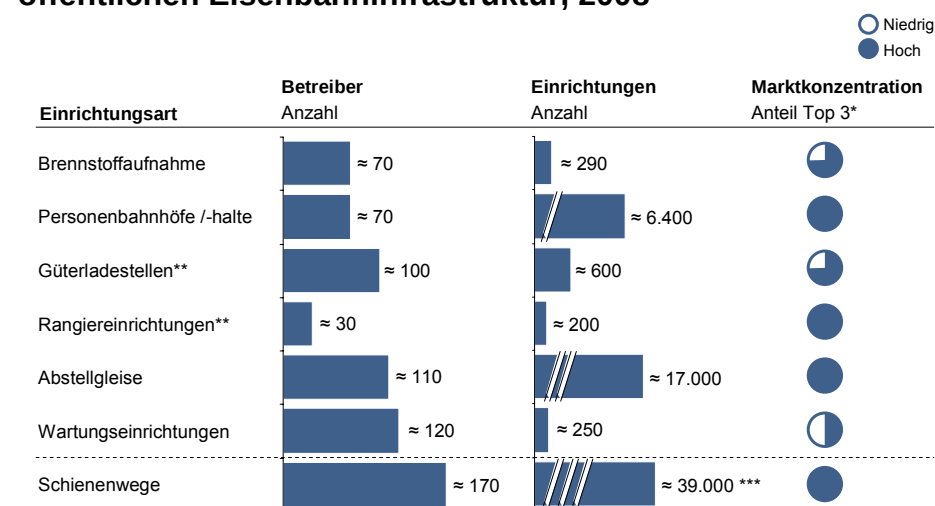


Quelle: Bundesnetzagentur

4.3. Marktkonzentration

In der folgenden Abbildung sind für die Eisenbahninfrastrukturen (Serviceeinrichtungen und Schienenwege jeweils die Anzahl der Betreiber sowie die Anzahl der Eisenbahninfrastruktureinrichtungen dargestellt. Die Angaben basieren zum Teil auf Schätzungen der Anbieter. In allen dargestellten Bereichen ist die DB AG mit deutlichem Abstand größter Betreiber, oft mit einem Anteil von über 90 Prozent an der Anzahl der Einrichtungen in Deutschland. Insgesamt ist die Eisenbahninfrastruktur in allen Teilbereichen hochkonzentriert. Die vergleichsweise geringste Marktkonzentration (bezogen auf die Anzahl Einrichtungen in Deutschland) weisen die Wartungseinrichtungen auf. Hier betreiben die drei größten EIU rund 50 Prozent der Einrichtungen. Anzumerken ist, dass die Top-Betreiber in der Regel auch die größten Einrichtungen betreiben. Würde die Marktkonzentration mit Blick auf den Umsatzanteil der drei größten Betreiber am Gesamtumsatz für Wartung in Deutschland betrachtet, wäre die Marktkonzentration deutlich höher.

Marktkonzentration in ausgewählten Teilmärkten der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur, 2008



* Anteil an der Anzahl der Einrichtungen der Top 3 EIU an der Gesamtzahl der Einrichtungen; BdS auf Basis des Streckennetzes

** Güterladestellen: Güterbahnhöfe, Terminals, öffentliche Ladestraßen; Rangiereinrichtungen: Rangierbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen

*** Streckenkilometer

Quelle: Bundesnetzagentur

4.4. Zugang zu Eisenbahninfrastruktur

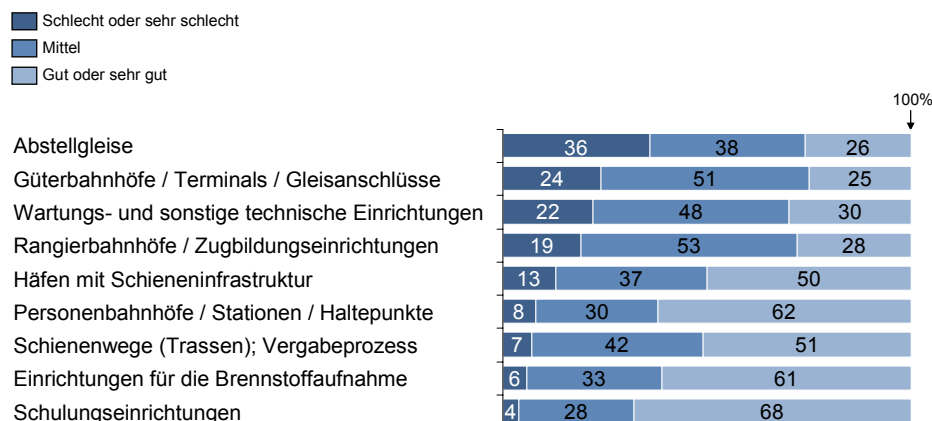
Im Rahmen der jährlichen Markterhebung gibt die Bundesnetzagentur den Unternehmen im Eisenbahnverkehrsmarkt die Möglichkeit, eine Reihe von marktrelevanten Aspekten zu bewerten.

Einer der wesentlichen Teilbereiche stellt hier der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur dar. Je nach Infrastrukturart fielen die Bewertungen der EVU deutlich unterschiedlich aus. Während der Zugang zu Schulungseinrichtungen und Einrichtungen zur Brenn-

stoffaufnahme überwiegend gute oder sehr gute Bewertungen erhielt, markierten Güterbahnhöfe / Terminals / Gleisanschlüsse, Wartungseinrichtungen und Rangierbahnhöfe / Zugbildungseinrichtungen mit nur wenigen guten Bewertungen eine gegensätzliche Position. Noch schlechter bewerteten die EVU den Zugang zu Abstellgleisen, bei denen 26 Prozent guten bzw. sehr guten Bewertungen 36 Prozent an sehr schlechten oder schlechten Beurteilungen gegenüberstehen. Hauptkritikpunkt aus Gesprächen mit betroffenen EVU war die oftmals langfristig fixierte Vermietung von Abstellmöglichkeiten an Einzelkunden. Hinzu kommt der weiterhin – oft auch im Rahmen der Errichtung elektronisch gesteuerter Stellwerke (ESTW) – vorangetriebene Rückbau von Gleisen, die als Kreuzungs- oder Abstellmöglichkeit genutzt werden könnten und deren Fehlen in der Folge mögliche Mehrverkehre verhindert. Als verbesserungswürdig betrachteten mehrere Marktteilnehmer ebenso den Zugang zu Rangierbahnhöfen. Schließlich wurde insgesamt ein Mangel an Information und Koordination insbesondere bei unterjährigen Baumaßnahmen im Netz der DB beklagt.

Bewertung des Zugangs zu Eisenbahninfrastruktur, 2008

Prozent der Antworten*



* Umfrage bei Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern; Noten von 1 (sehr gut) bis 5 (sehr schlecht)
Quelle: Bundesnetzagentur

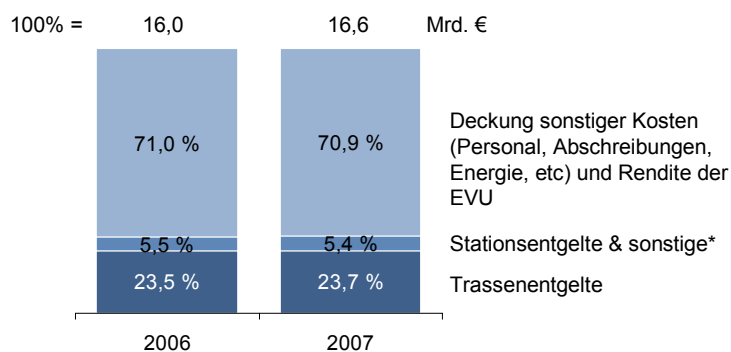
5. Infrastrukturnutzungsentgelte und Preise

5.1. Infrastrukturnutzungsentgelte in Relation zu Umsätzen der EVU

Mit ihren Erlösen müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) einerseits ihre Kosten decken und andererseits eine angemessene Rendite erwirtschaften können. Zu den größten Kostenblöcken gehören neben den Personalkosten, den Abschreibungen und den Energiekosten auch die Kosten für die Nutzung der Eisenbahninfrastrukturen. Knapp 30 Prozent vom Umsatz reichen die EVU in Form von Infrastrukturnutzungsentgelten an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) weiter. Den mit Abstand größten Teil der Infrastrukturnutzungsentgelte bilden dabei die Kosten für die Nutzung der Schienenwege (Trassenentgelte). Für Personenverkehrsunternehmen kommen in der Regel noch Kosten für die Nutzung von Bahnhöfen (Stationsentgelte) hinzu. Daneben zahlen Personen- und Güterverkehrsunternehmen auch Entgelte für die Nutzung weiterer Eisenbahninfrastruktur, etwa für die Nutzung von Rangierbahnhöfen, Zugbildungsanlagen oder Abstellgleisen.

Entwicklung der Infrastrukturnutzungsentgelte im Verhältnis zum Umsatz der EVU

Anteile in %, Gesamtumsatz in Mrd. Euro



* „Sonstige“ umfasst Entgelte für Nutzung von Abstellgleisen, Rangierbahnhöfen, Zugbildungseinrichtungen und Güterbahnhöfen (etwa 1.5%)
Quelle: Bundesnetzagentur

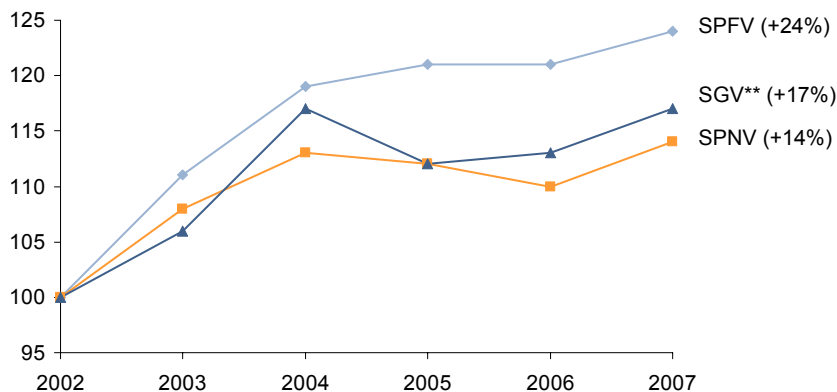
5.2. Entwicklung der Trassenpreise

Die Trassenentgelte stellen einen signifikanten Kostenfaktor für die EVU dar. Entsprechend hoch ist die Bedeutung der Trassenpreisentwicklung für die Unternehmen.

Die durchschnittlich gezahlten Trassenpreise (berechnet als Quotient aus Trassenentgelten in Euro und Betriebsleistung in Trassenkilometern auf Basis der Angaben zur konzerninternen Leistungsverrechnung im Konzerngeschäftsbericht der DB AG) sind in den letzten Jahren in allen Verkehrssegmenten deutlich angestiegen. Zwischen 2002 und 2007 sind Steigerungen des durchschnittlichen Trassenerlöses von 14 Prozent im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), 17 Prozent im Schienengüterverkehr (SGV) und 24 Prozent im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) zu verzeichnen.

Entwicklung der durchschnittlichen Trassenpreise der DB Netz AG

Indexiert*, 2002 = 100 (Basis: Euro je Trassenkilometer)



* Quotient aus gezahlten Entgelten und Betriebsleistung der EVU der DB AG laut Leistungsverrechnungsdaten des Konzernberichts

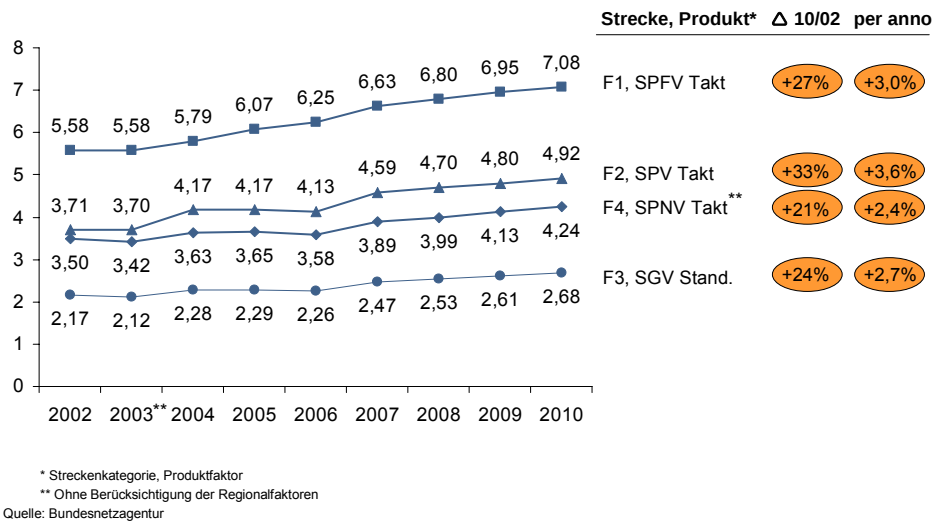
** Anpassung des Segments SGV im Jahr 2005 um Railion Intermodal Traction

Quelle: Bundesnetzagentur, DB AG

Die Preissteigerungen lassen sich auch anhand der Entwicklung von Trassenpreisen ausgewählter Produkte nachvollziehen. Betrachtet wurde die Preisentwicklung typischer Trassenprodukte aus den öffentlich verfügbaren Entgeltlisten der DB Netz AG. Entsprechend den üblichen Vorlaufzeiten für die Veröffentlichung sind hier bereits die Preise bis zum Fahrplanjahr 2010 verfügbar. Die durchschnittlichen jährlichen Preissteigerungen der einzelnen Produkte lagen dabei zwischen 2,4 und 3,6 Prozent, die Gesamtpreissteigerungen zwischen 2002 und 2010 betragen zwischen 21 und 33 Prozent.

Entwicklung ausgewählter Trassenpreise der DB Netz AG

Euro je Trassenkilometer



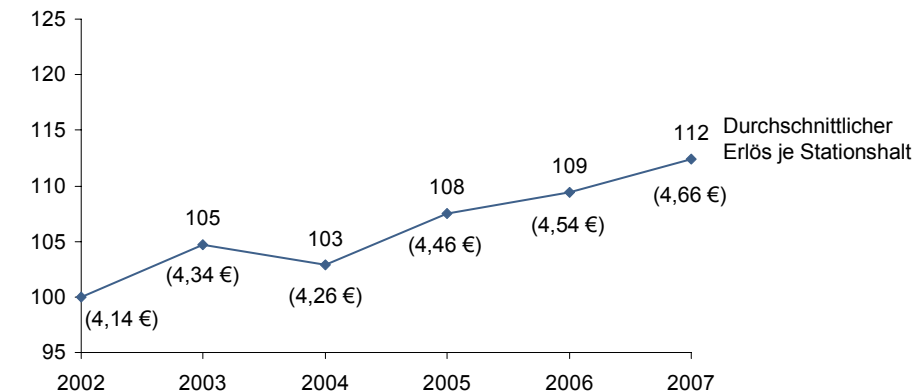
5.3. Entwicklung der Stationspreise

Neben den Trassenentgelten, sind die Stationsentgelte für die EVU der zweitgrößte Kostenblock im Bereich der Infrastrukturentgelte.

Insbesondere im Schienenpersonennahverkehr mit seinen vielen Stationshalten wurden die Preissteigerungen der letzten Jahre von den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern deutlich wahrgenommen. Der durchschnittlich gezahlte Stationspreis (berechnet als Quotient aus Stationsentgelten und Anzahl der Zughalte) ist zwischen 2002 und 2007 um insgesamt 12 Prozent gestiegen.

Entwicklung der durchschnittlichen Stationspreise der DB Station und Service AG

Indexiert*, 2002 = 100 (Basis: Euro je Zughalt)



* Berechnet als Quotient aus Stationsentgelten und Stationshalten; Werte in Klammern: durchschnittlicher Stationspreis der DB Station und Service AG

Quelle: Bundesnetzagentur, DB AG, DB Station und Service AG

5.4. Entgeltsysteme

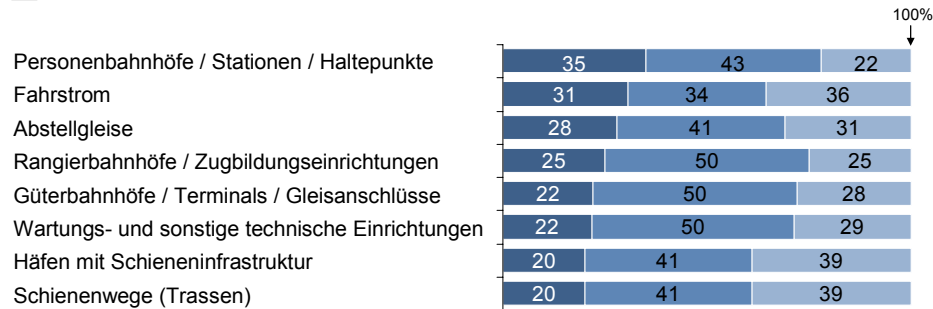
Analog zur Bewertung des Zugangs zu Eisenbahninfrastruktur (vergleiche Abschnitt 4.4), konnten die EVU in einem weiteren Themenkomplex des Fragebogens die Verständlichkeit und Wettbewerbsneutralität der Preissysteme für die entgeltspflichtige Nutzung von Eisenbahninfrastruktur bewerten.

In keinem der einzelnen Punkte vergaben die befragten EVU überwiegend gute oder sehr gute Bewertungen. Die insgesamt positivste Bewertungsverteilung ergab sich für den Bereich Schienenwege (Trassen). Mit nur 22 Prozent guten oder sehr guten Bewertungen schnitt der Bereich Personenbahnhöfe hier am schlechtesten ab. Als Hauptgrund für die Kritik wird mehrheitlich die teils nicht nachvollziehbare Einstufung von Stationen in bestimmte Kategorien und die daraus folgende Bepreisung angegeben.

Bewertung von Verständlichkeit und Neutralität der Preissysteme der Infrastrukturbetreiber, 2008

Prozent der Antworten*

Schlecht oder sehr schlecht
 Mittel
 Gut oder sehr gut



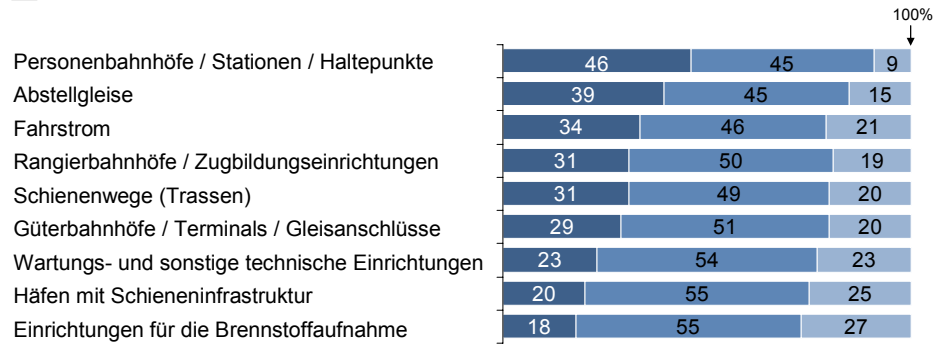
* Umfrage bei Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern; Noten von 1 (sehr gut) bis 5 (sehr schlecht)
 Quelle: Bundesnetzagentur

Ein weiterer bedeutender Themenkomplex umfasst die Bewertung der Preishöhe der durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhobenen Nutzungsentgelte. Hier vergaben die EVU nur für die Nutzungsentgelte der Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme sowie die der Häfen mit Schieneninfrastruktur mehr positive als negative Bewertungen. Deutlich unterdurchschnittlich wurde das Entgeltniveau für Abstellgleise mit 38 Prozent sehr schlechten oder schlechten Bewertungen sowie für Personenbahnhöfe mit 47 Prozent sehr schlechten oder schlechten Bewertungen beurteilt. Insbesondere für die Personenbahnhöfe wurde kritisiert, dass hauptsächlich bei kleineren Stationen Preis und Leistung in keiner Weise im Einklang stünden.

Bewertung der Entgelthöhen für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur, 2008

Prozent der Antworten*

Schlecht oder sehr schlecht
 Mittel
 Gut oder sehr gut



* Umfrage bei Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern; Noten von 1 (sehr gut) bis 5 (sehr schlecht)
 Quelle: Bundesnetzagentur

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 (2396), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 26.02.2008 (BGBl. I S. 215)
BdS	Betreiber der Schienenwege
BvSE	Betreiber von Serviceeinrichtungen
EIBV	Verordnung über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur (Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung) vom 03. Juni 2005 (BGBl. I S. 1566)
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ESTW	Elektronisches Stellwerk
Mio.	Millionen
Mrd.	Milliarden
SGV	Schienengüterverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Tsd.	Tausend