



Bundesnetzagentur

Marktuntersuchung

Eisenbahnen 2013

Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas,
Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

Bonn, Dezember 2013

Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas,
Telekommunikation, Post und Eisenbahnen
Tulpenfeld 4
53113 Bonn
Tel.: +49 228 14-0
Fax.: +49 228 14-8872
info@bnetza.de

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	VI
1. Einleitung	1
1.1 Aufgaben der Bundesnetzagentur im Eisenbahnsektor	1
1.2 Hintergrund der Marktuntersuchung.....	1
1.3 Marktabgrenzung	2
1.4 Methode zur Bewertung der Einflussfaktoren	3
2. Marktstrukturdaten	4
2.1 Marktumfeld	4
2.2 Entwicklung des Modal Split	4
2.3 Umsatzentwicklung	6
2.4 Mitarbeiterentwicklung	9
3. Eisenbahnverkehrsmarkt	10
3.1 Anzahl öffentlicher Eisenbahnverkehrsunternehmen.....	10
3.2 Entwicklung des Verkehrsaufkommens	11
3.3 Entwicklung der Verkehrsleistung	12
3.4 Entwicklung der Erlössituation im SPNV.....	13
3.5 Transport- und Reiseweiten im Schienenverkehr	16
3.6 Allgemeine Wettbewerbsentwicklung.....	17
3.7 Bauerschwerniskosten	18
4. Eisenbahninfrastrukturmarkt	19
4.1 Anzahl Eisenbahninfrastrukturunternehmen	19
4.2 Entwicklung der Betriebsleistung	20
4.3 Nutzungsbedingungen für Eisenbahninfrastruktur	20
4.4 Bewertung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur	22
4.5 Verpachtung, Verkauf und Stilllegung von Strecken	29
5. Infrastrukturnutzungsentgelte und sonstige Preise	30
5.1 Höhe und Entwicklung der Trassenentgelte.....	30
5.2 Höhe und Entwicklung der Stationspreise.....	34
5.3 Bewertung und Entwicklung der Entgeltsysteme	35
5.4 Endkundenpreise	40
5.5 Entwicklung der Bahnstrompreise.....	42
5.6 EEG-Umlage im Eisenbahnverkehrsmarkt.....	45
6. Wirtschaftliche Situation der Unternehmen im Eisenbahnmarkt	48
6.1 Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz der Eisenbahnverkehrsunternehmen	48
6.2 Ergebnissituation der Eisenbahnverkehrsunternehmen.....	52

6.3	Ergebnissituation der Betreiber der Schienenwege	58
6.4	Ergebnissituation der Betreiber von Serviceeinrichtungen.....	59
7.	Internationale Marktbeobachtung.....	62
8.	Anhang.....	63
8.1	Trassenpreissystem der DB Netz AG, 2002 bis 2013.....	63

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Marktabgrenzung der Marktbeobachtung im Eisenbahnsektor.....	2
Abbildung 2: Entwicklung des realen BIP	4
Abbildung 3: Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr	5
Abbildung 4: Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr	6
Abbildung 5: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt.....	7
Abbildung 6: Umsatzentwicklung im Eisenbahninfrastrukturmarkt	8
Abbildung 7: Anteil der Verkehrsarten am Gesamtumsatz aus Trassenentgelten.....	8
Abbildung 8: Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt.....	9
Abbildung 9: Genehmigte öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen	10
Abbildung 10: Entwicklung des Verkehrsaufkommens	11
Abbildung 11: Entwicklung der Verkehrsleistung.....	12
Abbildung 12: Anteil der Zuschüsse der Aufgabenträger am Umsatz des SPNV	13
Abbildung 13: Entwicklung der spezifischen Umsatzerlöse und der mittleren Zugbesetzung im SPNV	14
Abbildung 14: Entwicklung der spezifischen Umsatzerlöse und der mittleren Zugbesetzung im SPNV.....	15
Abbildung 15: Entwicklung der Transport- und Reiseweiten	16
Abbildung 16: Entwicklung des Wettbewerbs in den Segmenten	17
Abbildung 17: Entwicklung der Betriebsleistung.....	20
Abbildung 18: Anteil der Infrastrukturunternehmen mit Nutzungsbedingungen	21
Abbildung 19: Einflussfaktoren auf dem Schienenverkehrsmarkt.....	22
Abbildung 20: Zugang zu Schienenwegen	23
Abbildung 21: Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustandes der Schienenwege durch Aufgabenträger.....	24
Abbildung 22: Entwicklung der Bewertungen der Themenfelder Schienenwege.....	24
Abbildung 23: Zugang zu Serviceeinrichtungen	25
Abbildung 24: Entwicklung der Bewertungen der Themenfelder Serviceeinrichtungen	26
Abbildung 25: Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustands von Personenbahnhöfen und Haltepunkten durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen	27
Abbildung 26: Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustands von Personenbahnhöfen und Haltepunkten durch Aufgabenträger.....	28
Abbildung 27: Bandbreite der Trassennutzungsentgelte	31
Abbildung 28: Entwicklung von Eisenbahninfrastrukturentgelten bei der DB AG	32
Abbildung 29: Entwicklung spezifischer Trassenpreise der DB Netz AG	33
Abbildung 30: Bandbreite der Stationsnutzungsentgelte	34

Abbildung 31: Entwicklung von Stationsnutzungsentgelten bei der DB AG.....	35
Abbildung 32: Diskriminierungsfreiheit von Preissystemen	36
Abbildung 33: Entwicklung der Bewertungen der Diskriminierungsfreiheit der Entgeltsysteme	37
Abbildung 34: Preis-Leistungs-Verhältnis der EIU.....	38
Abbildung 35: Entwicklung der Bewertungen des Preis-Leistungs-Verhältnisses der EIU	39
Abbildung 36: Bewertung der Entgeltsysteme der EIU durch Aufgabenträger	40
Abbildung 37: Entwicklung der Endkundenpreise.....	41
Abbildung 38: Entwicklung der Bahnstrompreise seit 2005	42
Abbildung 39: Entwicklung der Netzentgelte der Stromnetzbetreiber.....	43
Abbildung 40: EEG-Umlage und EEG-Zuschlag bei DB Energie	46
Abbildung 41: Entwicklung der Kosten aufgrund des EEG je Zugkm	47
Abbildung 42: Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz der EVU im jeweiligen Verkehrssegment.....	49
Abbildung 43: Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz aller EVU im SPNV.....	50
Abbildung 44: Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz aller EVU im SPFV	51
Abbildung 45: Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz aller EVU im SGV	52
Abbildung 46: EVU: Marktüberblick Betriebsergebnis	53
Abbildung 47: EVU: Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.....	54
Abbildung 48: Marktüberblick Umsatzmargen	55
Abbildung 49: Umsatzmargen bei positiven Betriebsergebnis bzw. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	56
Abbildung 50: Spezifisches Ergebnis nach Verkehrsarten	57
Abbildung 51: Umsatz, Aufwand und Ergebnis der Betreiber der Schienenwege (nur NE-EIU)	58
Abbildung 52: Eigenkapitalquoten der Betreiber der Schienenwege	59
Abbildung 53: Umsatz, Aufwand und Ergebnis der Betreiber von Serviceeinrichtungen der NE-EIU.....	60
Abbildung 54: Umsatz, Aufwand und Ergebnis der Betreiber von Serviceeinrichtungen der NE-EIU nach Art der Serviceeinrichtung	61

Eisenbahnmarkt in Zahlen

Umsatzentwicklung EVU			Δ11/12
2012	Gesamt	18,6 Mrd. €	↗
	SGV	4,7 Mrd. €	→
	SPFV	4,1 Mrd. €	↑
	SPNV	9,8 Mrd. €	↗
Umsatzentwicklung EIU			Δ11/12
2012	Gesamt	5,5 Mrd. €	↗
	Trassenentgelte	4,4 Mrd. €	↗
	Stationsentgelte	0,7 Mrd. €	↗
	Sonstige Entgelte	0,4 Mrd. €	→
Verkehrsleistung			Δ11/12
2012	SGV	110 Mrd. tkm	↘
	SPFV	37 Mrd. Pkm	↑
	SPNV	51 Mrd. Pkm	↗
Marktanteil Wettbewerber			Δ11/12
2012	SGV	29 Prozent	↑
	SPFV	<1 Prozent	↗
	SPNV	15 Prozent	↗

Sofern endgültige Angaben zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der „Marktuntersuchung Eisenbahnen 2013“ noch nicht vorlagen, wurden entsprechende Aussagen mit einem „e“ für den erwarteten Wert gekennzeichnet.

Zusammenfassung

Der positive Wachstumstrend der deutschen Wirtschaftsleistung konnte im Jahr 2012 fortgesetzt werden. Gegenüber den Vorjahren 2010 und 2011 fiel dieser jedoch deutlich gemäßiger aus. So stieg das Bruttoinlandsprodukt in 2012 preisbereinigt gegenüber dem Vorjahr um nur noch 0,7 % an. Für das laufende Jahr 2013 wird von einer abermaligen Verringerung der Wachstumsrate auf lediglich noch 0,4 % ausgegangen.

Mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung stieg der Umsatz im Eisenbahnverkehrsmarkt erneut an (+4 %), blieb jedoch hinter dem Wachstum des Vorjahres zurück. Getragen wurde diese Entwicklung dabei allein vom Schienenpersonenverkehr, wobei insbesondere der Schienenpersonenfernverkehr ein erhebliches Umsatzplus von rund 8 % verzeichnen konnte. Mit einem etwas geringeren Zuwachs von rund 2 % konnten die Eisenbahninfrastrukturunternehmen ihren Umsatz ebenfalls erhöhen.

Die positive Entwicklung des Verkehrsaufkommens der Vorjahre über alle Verkehrsegmente konnte 2012 nur im Schienenpersonennah- und -fernverkehr fortgeführt werden. Den stärksten Zuwachs verzeichnete mit rund 4 % dabei der Schienenpersonennahverkehr. Das Verkehrsaufkommen im Schienengüterverkehr entwickelte sich dagegen leicht rückläufig.

Als erfreulich erweist sich, dass der Anteil der Wettbewerber im Schienengüterverkehr in 2012 deutlich angestiegen ist. So konnten die Wettbewerber entgegen des generellen Trends im Schienengüterverkehr ihre Betriebsleistung sogar erhöhen. Ein leichter Zuwachs zeigte sich ebenfalls im Schienenpersonennahverkehr, wobei trotz des Einstiegs des Hamburg-Köln-Express der Wettbewerberanteil im Schienenpersonenfernverkehr weiterhin unter 1 % liegt.

Insgesamt nahm die Betriebsleistung auf öffentlichen Schienenwegen leicht ab und befindet sich mit 1,06 Mrd. Trassenkilometern auf dem Niveau von 2010. Erneut positiv entwickelte sich der Anteil von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die über von der Bundesnetzagentur geprüfte Nutzungsbedingungen verfügen.

Der Trend steigender für die Infrastrukturnutzung anfallender Trassen- und Stationspreise setzte sich in 2012 fort. So müssen Unternehmen im Schienengüterverkehr rund 19 %, Unternehmen im Schienenpersonenfernverkehr rund 23 % und Unternehmen im Schienenpersonennahverkehr rund 36 % – davon allein 29 % für Trassen – ihres Umsatzes für Infrastrukturnutzungsentgelte aufbringen.

Erstmalig wurde mit der Betrachtung der wirtschaftlichen Situation im deutschen Eisenbahnverkehrsmarkt im Rahmen dieser Marktuntersuchung ein neuer Schwerpunkt gesetzt und grundlegende betriebswirtschaftliche Daten von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei den Marktteilnehmern erhoben und ausgewertet. Ziel ist es, die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und die finanzielle Stabilität der Unternehmen im deutschen Eisenbahnmarkt besser einzuschätzen. Die Ergebnisse zeigen diesbezüglich ein differenziertes und ein teilweise uneinheitliches Bild hinsichtlich der einzelnen Verkehrssegmente, Infrastrukturarten und bundes- bzw. nicht-bundeseigenen Unternehmen (siehe Kapitel 6).

1. Einleitung

1.1 Aufgaben der Bundesnetzagentur im Eisenbahnsektor

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

Die Aufgaben und Befugnisse der Regulierungsbehörde ergeben sich aus den §§ 14 ff Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), die durch Regelungen der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) ergänzt werden.

1.2 Hintergrund der Marktuntersuchung

Der Bundesnetzagentur obliegt die Aufgabe, die Einhaltung der Vorschriften des Eisenbahnrechts über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu überwachen. Hierzu zählen z. B. die Sicherung des diskriminierungsfreien Zugangs, die Prüfung von Nutzungsbedingungen für Schienennetze und Serviceeinrichtungen sowie von Regelungen über die Struktur und Höhe der Entgelte. Dies setzt jederzeit den Zugriff auf aktuelle und valide Informationen über den Eisenbahnmarkt im Allgemeinen und die Eisenbahnunternehmen im Speziellen voraus.

Aus diesem Grund erhebt die Bundesnetzagentur seit Beginn ihrer Tätigkeit im Jahr 2006 mittels schriftlicher Befragung Marktdaten. Die Fragebogen werden jährlich im März bzw. April eines Jahres an Eisenbahnunternehmen und sonstige Zugangsberechtigte, wie z. B. Aufgabenträger versandt. Für das Berichtsjahr 2012 hat die Bundesnetzagentur über 800 Marktteilnehmer angeschrieben.

Neben der Publikation „Marktuntersuchung Eisenbahnen“ werden die Ergebnisse der Erhebung im Jahresbericht und im „Tätigkeitsbericht Eisenbahnen“ der Bundesnetzagentur veröffentlicht.¹ Bei diesen Publikationen liegt der Schwerpunkt auf der regulatorischen Perspektive der Marktbeschreibung. In der „Marktuntersuchung Eisenbahnen“ hingegen werden statistische Daten zeitnah veröffentlicht, anhand derer sich Interessierte über die Entwicklung und Struktur des Eisenbahnsektors informieren können.

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

¹ Sowohl der Jahresbericht der Bundesnetzagentur als auch der Tätigkeitsbericht Eisenbahnen stehen auf der Internetseite (<http://www.bundesnetzagentur.de>) zum Download zur Verfügung.

Darüber hinaus werden in jedem Jahr aus aktuellen Gründen spezielle Daten erhoben. Für das Berichtsjahr 2012 wurden so u. a. die Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Bauerschwerpunkten, dem Drittbezug von Bahnstrom und die Betreiber von Serviceeinrichtungen nach ihren Leistungen in den Werkstätten befragt.

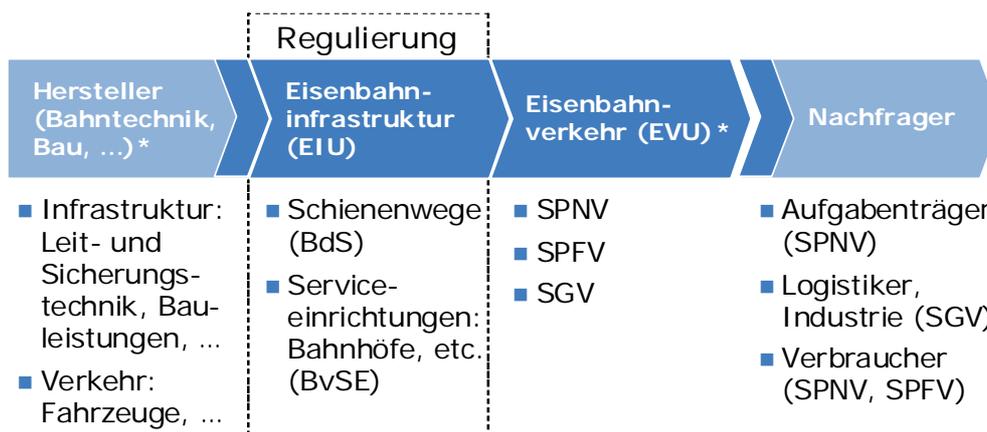
1.3 Marktabgrenzung

In der „Marktuntersuchung Eisenbahnen 2013“ wird der Bereich des Verkehrs auf Eisenbahninfrastrukturen, für die Zugang gewährt werden muss, betrachtet. Daneben stehen die Eisenbahninfrastrukturen selbst im Mittelpunkt der Untersuchung. Je nach Art der betriebenen Infrastruktur werden die Unternehmen als öffentliche Betreiber der Schienenwege oder öffentliche Betreiber von Serviceeinrichtungen bezeichnet. Unterschieden werden Serviceeinrichtungen für Brennstoffaufnahme, Personenbahnhöfe, Güterbahnhöfe und Güterterminals, Rangierbahnhöfe, Zugbildungseinrichtungen, Abstellgleise, Wartungseinrichtungen und Häfen.

Einen Überblick über die Marktabgrenzung der Marktbeobachtung im Eisenbahnsektor gibt die nachfolgende Abbildung. Dazu muss berücksichtigt werden, dass z. B. Hersteller von Fahrzeugen oder Eisenbahnverkehrsunternehmen in einer Teilfunktion auch Eisenbahninfrastrukturbetreiber sein können.

Marktabgrenzung der Marktbeobachtung im Eisenbahnsektor

■ Fokus der Marktbeobachtung: zugangsberechtigte EVU und zugangsverpflichtete EIU



* können in Teilfunktionen auch regulierte EIU sein

SPNV: Schienenpersonennahverkehr, SPFV: Schienenpersonenfernverkehr, SGV: Schienengüterverkehr

© Bundesnetzagentur

Abbildung 1: Marktabgrenzung der Marktbeobachtung im Eisenbahnsektor

1.4 Methode zur Bewertung der Einflussfaktoren

Die Kapitel vier (Eisenbahninfrastrukturmarkt) und fünf (Infrastrukturnutzungsentgelte und Preise) widmen sich u. a. der Fragestellung, wie Eisenbahnverkehrsunternehmen bestehende Einflussfaktoren auf den Schienenverkehrsmarkt bewerten. Grundlage dieser Auswertungen bildet der Abschnitt „Einflussfaktoren auf dem Schienenverkehrsmarkt“ aus dem Fragebogen für Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Fragebogen für Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs.²

In diesem Teil der Erhebung können die Eisenbahnverkehrsunternehmen z. B. den erreichten Stand beim Zugang zu Schienenwegen und Serviceeinrichtungen oder der Diskriminierungsfreiheit aus ihrer subjektiven Sicht einschätzen. Die einzelnen Themen können mit „1 - sehr gut, kein Handlungsbedarf“ bis „5 - ungenügend, hoher Handlungsbedarf“ bewertet werden.

Die Beantwortung dieses Fragebogenteils ist den Unternehmen freigestellt. Dennoch gibt eine Vielzahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Einschätzung zur Marktsituation ab, so dass die Ergebnisse die Marktsicht – nicht nur aus streng regulatorischer Sicht – repräsentativ widerspiegeln. Insbesondere die Rangfolge gleichartiger Indikatoren in der Bewertung durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen zeigt, in welchen Bereichen Probleme hauptsächlich gesehen werden.

Da die Unternehmen die Marktwahrnehmung meist aus aktueller Sicht bewerten, beziehen sich diese Ergebnisse – abweichend von den übrigen Auswertungen – auf das Jahr, in dem die Bundesnetzagentur die Daten erhoben hat (2013).

² Die Fragebogen können von der Internetseite der Bundesnetzagentur (<http://www.bundesnetzagentur.de>) heruntergeladen werden.

2. Marktstrukturdaten

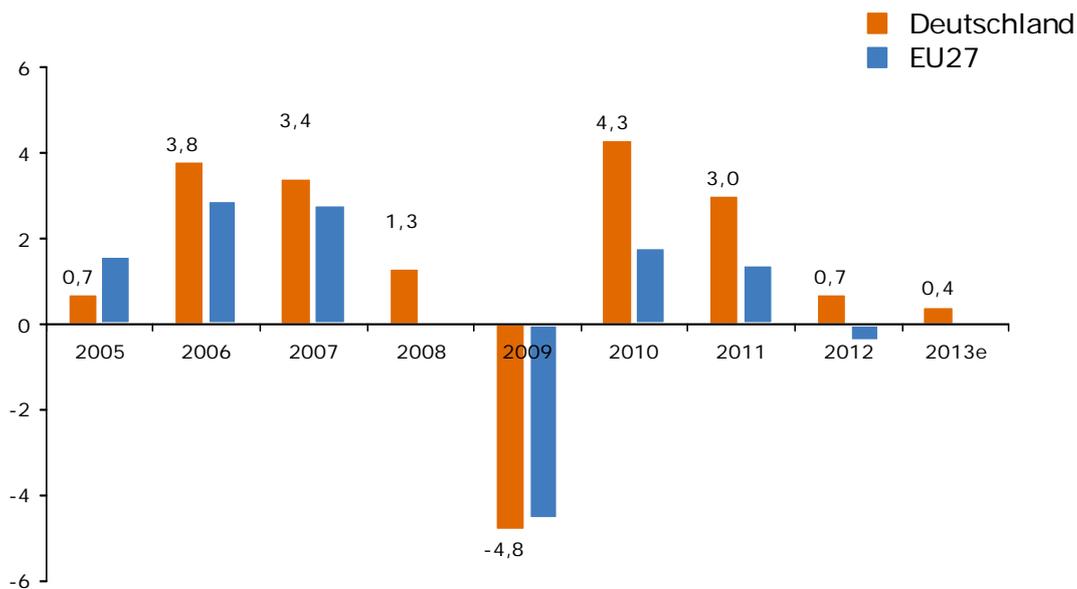
2.1 Marktumfeld

Seit dem Einbruch im Jahre 2009 verzeichnet die deutsche Wirtschaft eine positive Entwicklung. Für das Jahr 2013 wird eine Steigerung um 0,4 Prozentpunkte im Vergleich zum Vorjahr erwartet. Sie liegt damit etwas unter dem Wert des Jahres 2012. Die Jahre 2013 und 2012 sind insgesamt von einem geringen Wachstum geprägt.

Anders sieht es in Gesamteuropa (EU27) aus. Nachdem sich die Wirtschaft im Euroraum in den ersten Jahren nach 2009 erholte, schwächt sie sich im Jahr 2012 erneut ab. Die wirtschaftliche Schwäche des Euroraums wirkt sich weiterhin dämpfend auf die Konjunktur in Deutschland aus.

Entwicklung des realen BIP

Veränderung gegenüber dem Vorjahr in Prozent



Quelle: Eurostat

© Bundesnetzagentur

Abbildung 2: Entwicklung des realen BIP

2.2 Entwicklung des Modal Split

Im Jahr 2012 hat sich der gesamte Güterverkehrsmarkt (Straßen-, Binnenschiff- und Eisenbahngüterverkehr) seit 2009 nach zunächst positiven Entwicklungen der letzten Jahre leicht verschlechtert. Für 2013 wird den neuesten Prognosen zufolge jedoch zumindest ein Zuwachs von 4 Mrd. tkm erwartet. Damit liegen die Verkehrsleistungen im Schienengüterverkehr der Jahre 2011 bis 2013 zwar deutlich über der im

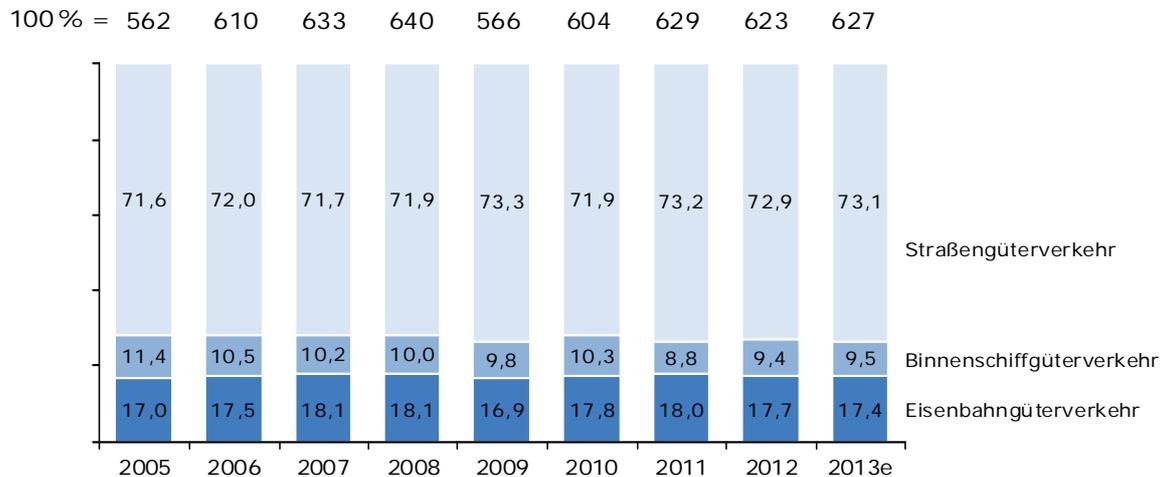
Jahr der Wirtschaftskrise 2009, haben damit aber noch nicht wieder die Höhe der Verkehrsleistungen des Jahres 2007 erreicht.

Während sowohl der Straßengüterverkehr als auch der Eisenbahngüterverkehr im Jahr 2012 Verluste hinnehmen musste, befindet sich der Binnenschiffgüterverkehr weiterhin auf steigendem Niveau. Allerdings trägt der positive Trend des Binnenschiffverkehrs über die tatsächliche Lage hinweg, da der Binnenschiffverkehr im Jahre 2011 starke Verluste aufgrund von witterungsbedingten Ausfällen und der zeitweisen Sperrung des Rheins hinnehmen musste. Es ist daher vielmehr von einer Erholung des Marktes auszugehen.

Für das Jahr 2013 wird eine Steigerung der gesamten Güterverkehrsleistung von 623 Mrd. tkm (2012) auf 627 Mrd. tkm erwartet. Während für den Marktanteil des Eisenbahngüterverkehrs ein Rückgang von 0,3 % prognostiziert wird, können der Straßengüterverkehr und der Binnenschiffgüterverkehr etwas zulegen.

Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr

Summen in Mrd. tkm, Anteile in Prozent



Quelle: Verkehr in Zahlen, Destatis, BAG

© Bundesnetzagentur

Abbildung 3: Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr

Die gesamte Verkehrsleistung im Personenverkehr stieg im Jahr 2012 auf 1.082 Mrd. Pkm. Damit setzte sich der Wachstumstrend weiter fort.

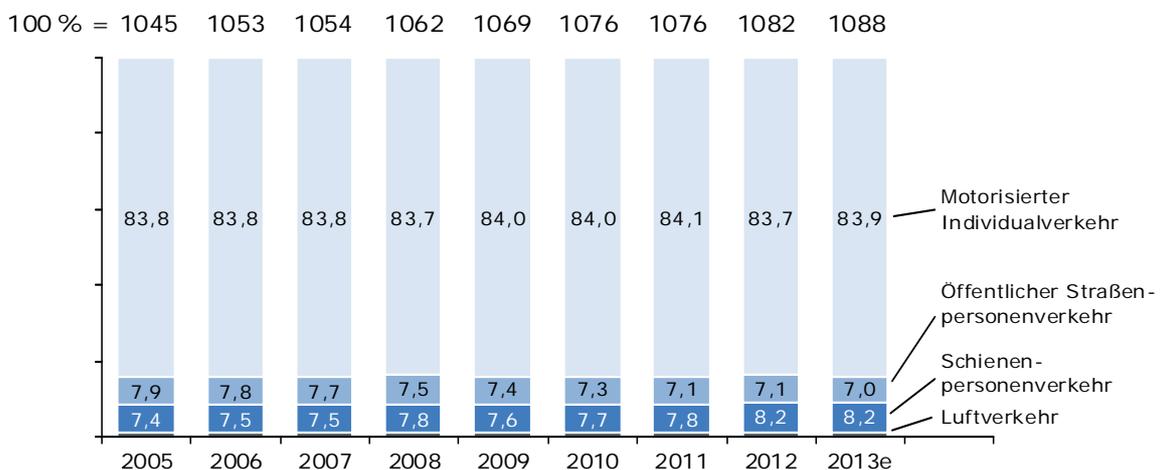
Während der motorisierte Individualverkehr in 2012 einen leichten Verlust erfährt und der Marktanteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs bei 7,1 % stagniert, konn-

te der Schienenpersonenverkehr seinen Marktanteil um 0,4 Prozentpunkte auf 8,2 % steigern.

Für das Jahr 2013 wird ein Anstieg der Verkehrsleistung im gesamten Personenverkehr auf 1.088 Mrd. Pkm prognostiziert. Es wird erwartet, dass der motorisierte Individualverkehr im Vergleich zum Vorjahr leicht zunimmt während der öffentliche Straßenpersonenverkehr Marktanteile verliert. Der Schienenpersonenverkehr dagegen stagniert auf dem Niveau des Vorjahres.

Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr

Summen in Mrd. Pkm, Anteile in Prozent



Quelle: Verkehr in Zahlen, Destatis, BAG

© Bundesnetzagentur

Abbildung 4: Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr

2.3 Umsatzentwicklung

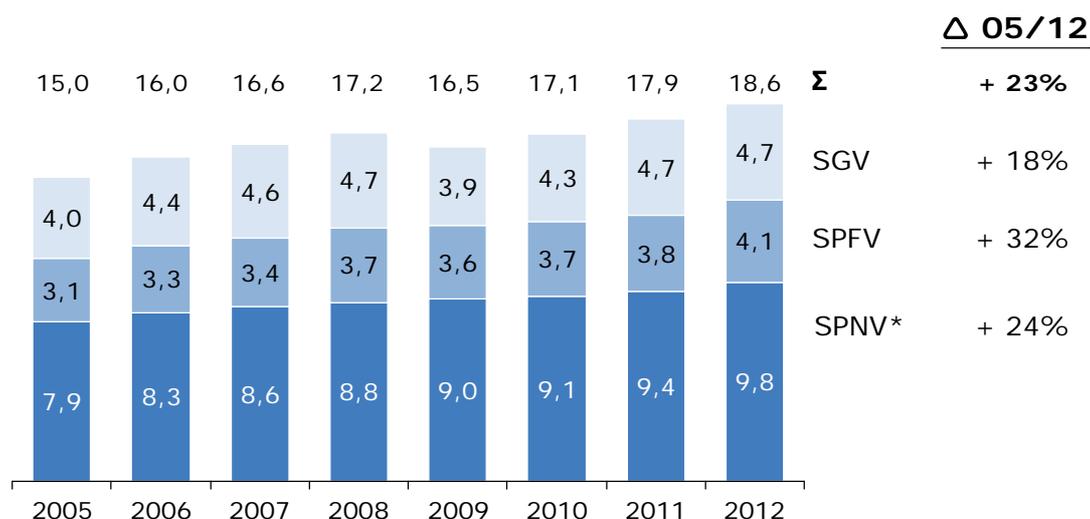
Der Umsatz im Eisenbahnmarkt nahm im Jahr 2012 zu. Sowohl bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen konnte der Umsatz gesteigert werden. Insgesamt wird sich der Umsatz in 2012 bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Vergleich zum Vorjahr voraussichtlich um knapp 2 % erhöhen. Bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen wird eine knapp dreiprozentige Steigerung erwartet.

2.3.1 Eisenbahnverkehrsunternehmen

Im Jahr 2012 stieg der Umsatz im Eisenbahnverkehrsmarkt um mehr als 3 % gegenüber dem Vorjahr auf insgesamt 18,6 Mrd. Euro. Getragen wurde diese Entwicklung dabei allein vom Schienenpersonenverkehr. Der Umsatz im Schienengüterverkehr stagnierte dagegen auf dem Niveau des Vorjahres.

Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt

in Mrd. Euro



* Inklusive Bestellerentgelte der Aufgabenträger

© Bundesnetzagentur

Abbildung 5: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt

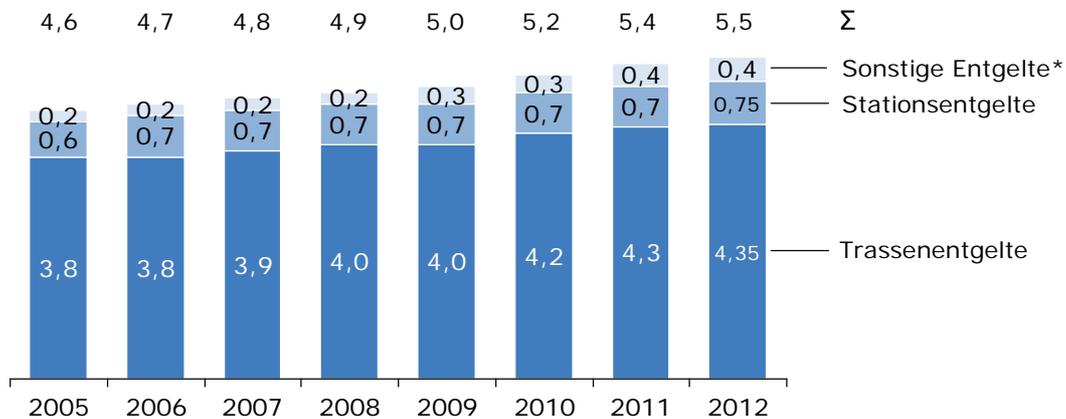
2.3.2 Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen erwirtschaftete Umsatz setzt sich zum Großteil aus den für die Bereitstellung von Trassen und Serviceeinrichtungen eingekommenen Nutzungsentgelten zusammen. Die Haupteinnahmen, 79 % der gesamten Umsatzerlöse in 2012, werden im Bereich der Trassenentgelte erzielt. Im Jahr 2012 konnten hier 4,35 Mrd. Euro eingenommen werden.

Insgesamt kann für das Jahr 2012 eine Umsatzsteigerung im Eisenbahninfrastrukturmarkt festgestellt und der steigende Trend der Vorjahre bestätigt werden.

Umsatzentwicklung im Eisenbahninfrastrukturmarkt

in Mrd. Euro

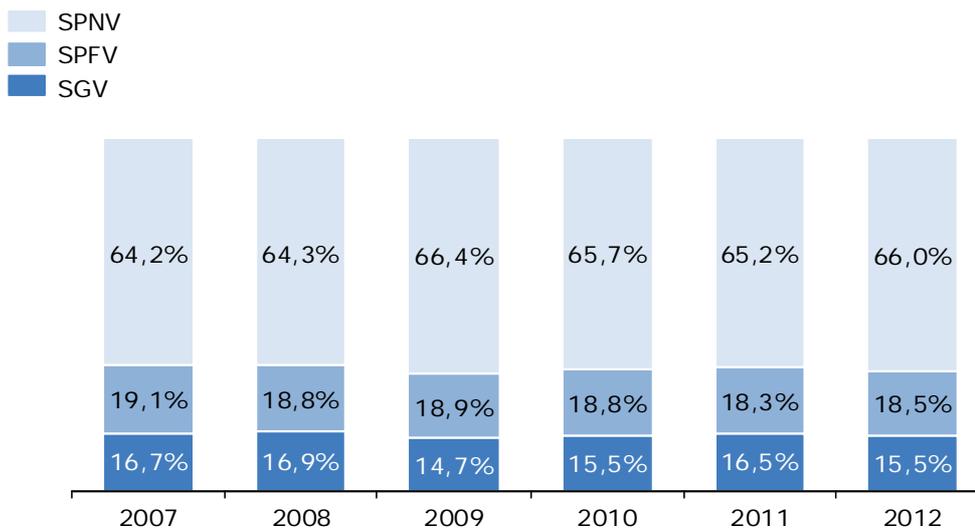


* Umfasst die Nutzungsentgelte für andere Serviceeinrichtungen ohne Wartungseinrichtungen und Einrichtungen zur Brennstoffaufnahme

© Bundesnetzagentur

Abbildung 6: Umsatzentwicklung im Eisenbahninfrastrukturmarkt

Anteil der Verkehrsarten am Gesamtumsatz aus Trassenentgelten*



* Betreiber der Schienenwege; ohne sonstige Verkehre

© Bundesnetzagentur

Abbildung 7: Anteil der Verkehrsarten am Gesamtumsatz aus Trassenentgelten

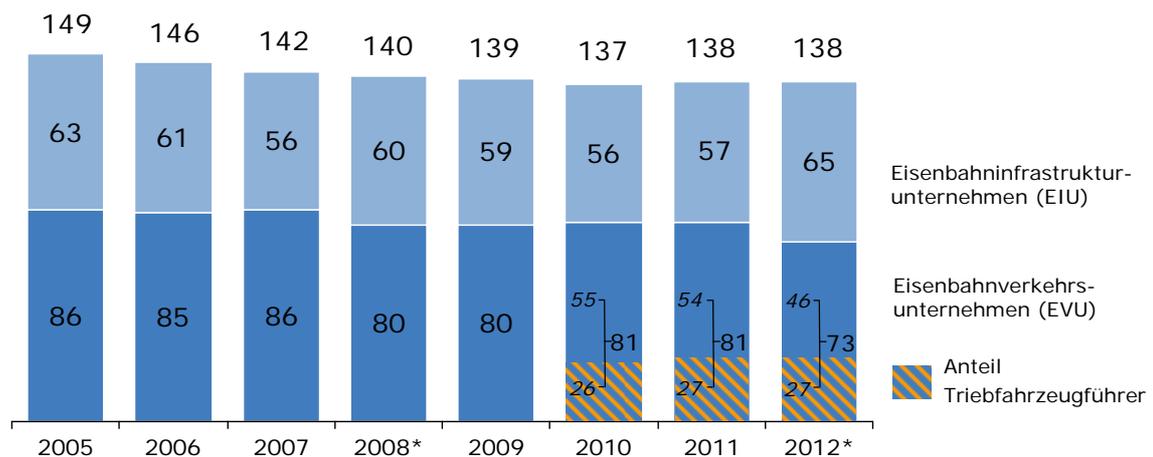
Zwei Drittel des Gesamtumsatzes aus Trassenentgelten wird vom Schienenpersonennahverkehr erwirtschaftet. Das übrige Drittel ergibt sich zu fast gleichen Teilen aus den Entgeltzahlungen des Schienenpersonenfernverkehrs und den Entgeltzahlungen des Schienengüterverkehrs.

2.4 Mitarbeiterentwicklung

Gegenüber dem Jahr 2011 hat sich mit 138.000 Vollzeitbeschäftigten im Jahr 2012 die Beschäftigung im Eisenbahnmarkt nicht verändert. Auffällig ist jedoch der Anstieg der Beschäftigtenzahlen bei den EIU bei gleichzeitiger Abnahme der Beschäftigtenzahlen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dies ist auf eine stringendere Zuordnung der Mitarbeiter bei integrierten Unternehmen zurückzuführen. Die Zahl der Triebfahrzeugführer blieb im Vergleich zum Vorjahr konstant.

Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt

Anzahl der Mitarbeiter in Tausend



* ab 2008 teils wechselnde Zuordnung von Mitarbeitern integrierter Unternehmen zwischen Verkehrs- und Infrastrukturbereich

© Bundesnetzagentur

Abbildung 8: Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt

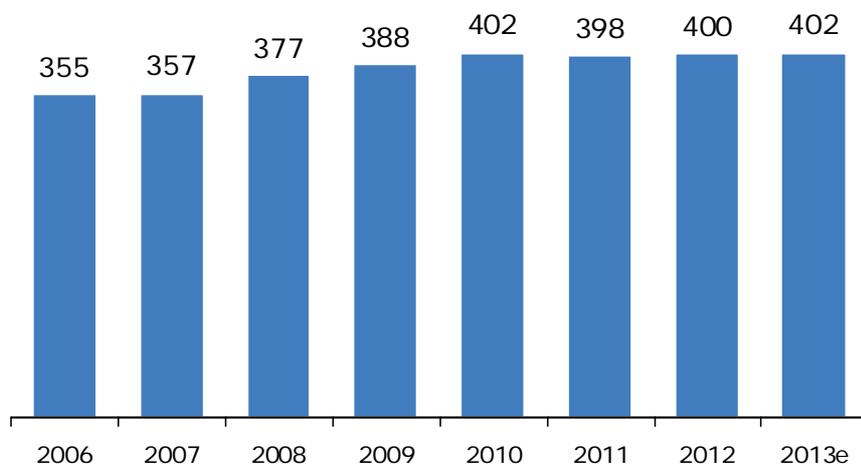
3. Eisenbahnverkehrsmarkt

3.1 Anzahl öffentlicher Eisenbahnverkehrsunternehmen

Öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen sind gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 AEG Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), welche gewerbs- oder geschäftsmäßig betrieben werden und die jedermann zur Personen- oder Güterbeförderung nutzen kann. Wie aus dem vom Eisenbahn-Bundesamt geführten Verzeichnis über die öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen hervorgeht, ist deren Anzahl in den letzten Jahren nahezu konstant geblieben. Im November 2013 verfügten rund 400 Eisenbahnverkehrsunternehmen über eine Genehmigung zur Erbringung von öffentlichen Eisenbahnverkehrsleistungen. Im internationalen Vergleich zählt der deutsche Eisenbahnmarkt damit zu den nationalen Eisenbahnmärkten mit der höchsten Anzahl von Wettbewerbern.

Genehmigte öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen

Anzahl EVU in Deutschland*



* Stichtag Ende des Jahres

Quelle: Eisenbahn-Bundesamt

© Bundesnetzagentur

Abbildung 9: Genehmigte öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen

Aus der jährlichen Markterhebung der Bundesnetzagentur geht hervor, dass insgesamt über 300 Eisenbahnverkehrsunternehmen aktiv am Eisenbahnverkehr in Deutschland teilgenommen haben. Davon waren rund 200 Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr (SGV) bzw. im sonstigen Verkehr (sV) aktiv.

Mehr als 110 Eisenbahnverkehrsunternehmen erbrachten Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Gering blieb die Anzahl der im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Hier erbringen weniger als 20 – zumeist kleinere – Eisenbahnverkehrsunternehmen Verkehrsleistungen. Über zehn dieser Eisenbahnverkehrsunternehmen konzentrieren sich dabei ausschließlich auf Sonderleistungen im Gelegenheitsverkehr und stehen somit nicht mit regelmäßigen (Takt-)Verkehren im Wettbewerb.

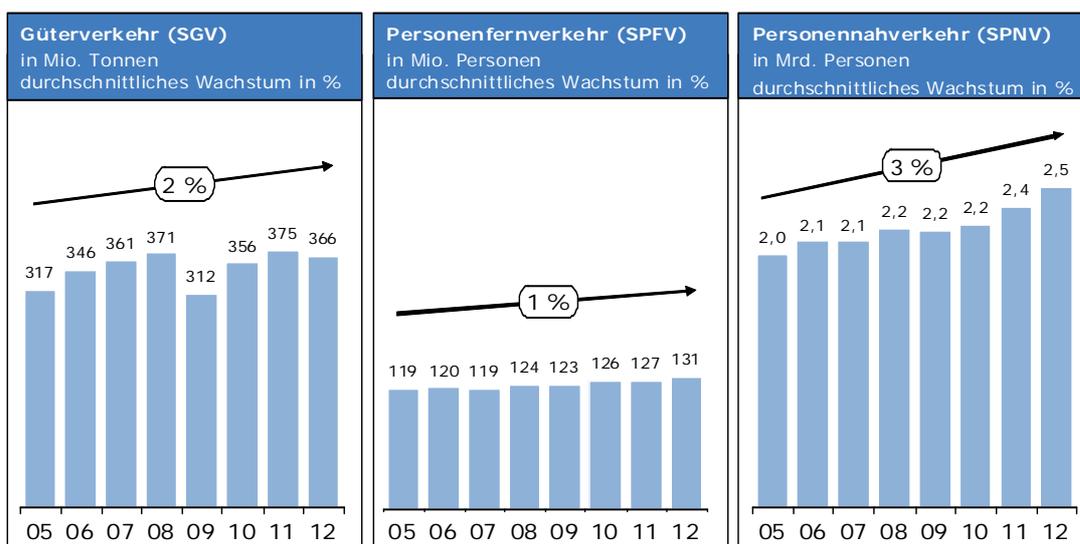
Einige Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringen Verkehrsleistungen in mehreren Marktsegmenten.

3.2 Entwicklung des Verkehrsaufkommens

Im Jahr 2012 stieg das Verkehrsaufkommen nur im Schienenpersonennahverkehr weiter an. Allein im Schienenpersonennahverkehr wurden mit 2,541 Mrd. Fahrgästen insgesamt 155 Mio. Fahrgäste mehr befördert als 2011, welches einem Anstieg von über 6 % entspricht. Im Schienenpersonenfernverkehr wurden 4 Mio. Fahrgäste mehr befördert als 2011; dies entspricht bei einer Gesamtzahl von 131 Mio. Fahrgästen einem Zuwachs von 3 %.

Die im Schienengüterverkehr transportierte Menge sank um 2 % von 375 Mio. t auf 366 Mio. t. Damit setzte sich der positive Trend nach der Krise 2009 nicht weiter fort.

Entwicklung des Verkehrsaufkommens



Quelle: Statistisches Bundesamt

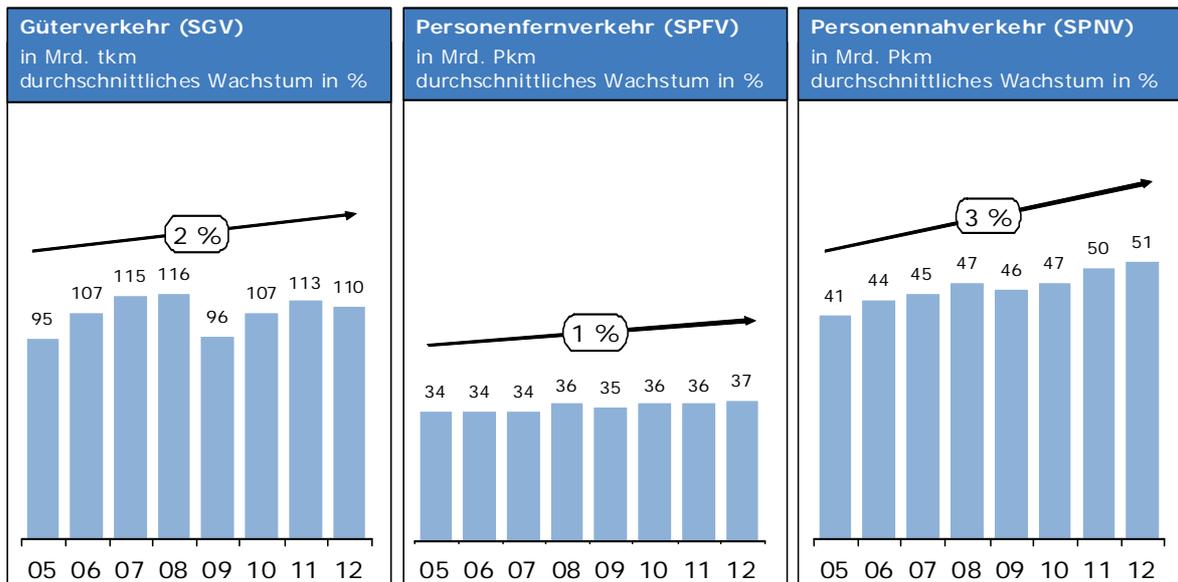
© Bundesnetzagentur

Abbildung 10: Entwicklung des Verkehrsaufkommens

3.3 Entwicklung der Verkehrsleistung

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

Entwicklung der Verkehrsleistung



tkm: Tonnenkilometer, Pkm: Personenkilometer

Quelle: Statistisches Bundesamt, DB AG, Bundesnetzagentur

© Bundesnetzagentur

Abbildung 11: Entwicklung der Verkehrsleistung

Das gestiegene Fahrgastaufkommen im Schienenpersonenverkehr spiegelt sich auch in den erbrachten Verkehrsleistungen wider. Im Schienenpersonennahverkehr erhöhten sich diese auf nunmehr 51 Mrd. Personenkilometer; im Schienenpersonenfernverkehr auf 37 Mrd. Pkm. Somit beträgt der Zuwachs rund 2 % im Schienenpersonennahverkehr und rund 3 % im Schienenpersonenfernverkehr.

Der Schienengüterverkehr verlor rund 3 %. Insgesamt betrug die erbrachte Verkehrsleistung 110 Mrd. Tonnenkilometer.

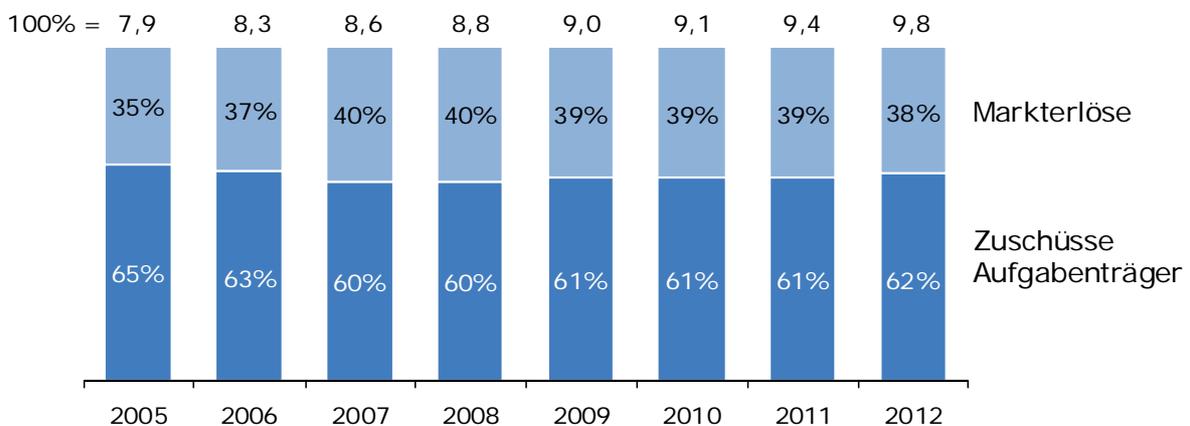
3.4 Entwicklung der Erlössituation im SPNV

Die wesentlichen Einnahmequellen der im Schienenpersonennahverkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen sind - neben den Markterlösen - öffentliche Zuschüsse, welche über SPNV-Bestellerorganisationen (Aufgabenträger) an die mit der Verkehrsdurchführung beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen gezahlt werden. Diese stammen weitgehend aus den Regionalisierungsmittelzuweisungen des Bundes an die Länder.

Die Abbildung 12 zeigt anhand der Aufteilung der Umsatzbestandteile die Bedeutung öffentlicher Zuschüsse für den Schienenpersonennahverkehr. Während der Anteil der Markterlöse bis 2007 deutlich anstieg, nahm dieser nach längerer Konstanz im Jahr 2012 leicht ab. In der folgenden Grafik ist dargestellt, dass die Kosten des Schienenpersonennahverkehrs im Jahr 2012 allein aus Markterlösen (hauptsächlich aus dem Verkauf von Fahrkarten) im Mittel nur zu 38 % gedeckt werden konnten.

Anteil der Zuschüsse der Aufgabenträger am Umsatz des SPNV

Summe der Umsätze in Mrd. Euro



Quelle: VDV, Bundesnetzagentur

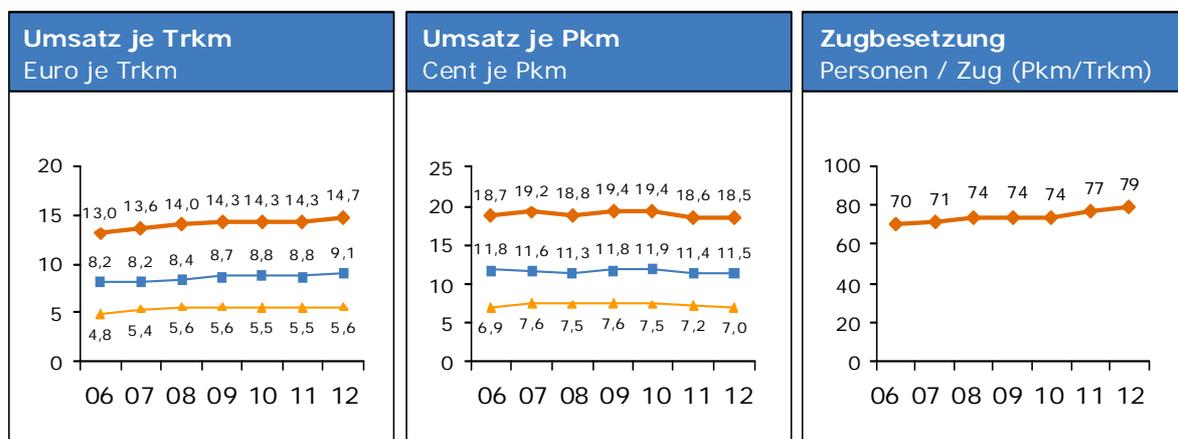
© Bundesnetzagentur

Abbildung 12: Anteil der Zuschüsse der Aufgabenträger am Umsatz des SPNV

Der in Abbildung 13 gezeigte erneute Anstieg des je gefahrenen Trassenkilometer erzielten Umsatzes ist hauptsächlich auf höhere Zuwendungen zurückzuführen. Die von 77 auf nunmehr 79 Fahrgästen angestiegene mittlere Zugauslastung hat die Einnahmensituation der Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht maßgeblich beeinflusst. Der Zuwachs beim Umsatz und bei den Fahrgastzahlen bedingt einen nur minimal veränderten Umsatz je erbrachten Personenkilometer. Entsprechend ist hier auch der Anteil der Markterlöse etwas gesunken.

Entwicklung der spezifischer Umsatzerlöse und der mittleren Zugbesetzung im SPNV

- ◆— Summe
- Zuschüsse Aufgabenträger
- ▲— Markterlöse

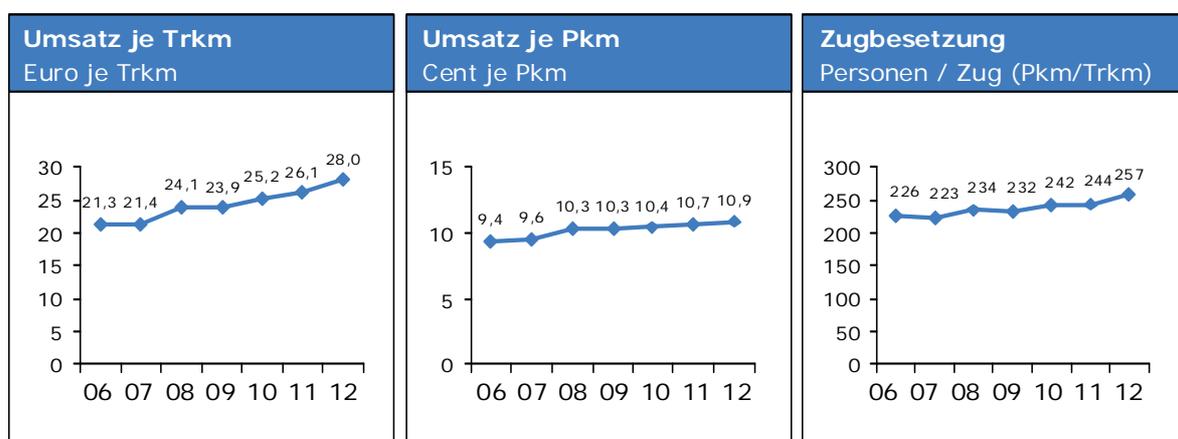


© Bundesnetzagentur

Abbildung 13: Entwicklung der spezifischen Umsatzerlöse und der mittleren Zugbesetzung im SPNV

Die im Vergleich zum SPNV deutlich höhere mittlere Zugbesetzung im Schienenpersonenfernverkehr führt zu einem etwa doppelt so hohen Umsatz je gefahrenen Trassenkilometer. Da jedoch im Schienenpersonenfernverkehr im Regelfall keine Zuschüsse gezahlt werden, liegt der Umsatz je Personenkilometer mit knapp 0,11 Euro deutlich niedriger als im Schienenpersonennahverkehr.

Entwicklung der spezifischen Umsatzerlöse und der mittleren Zugbesetzung im SPFV



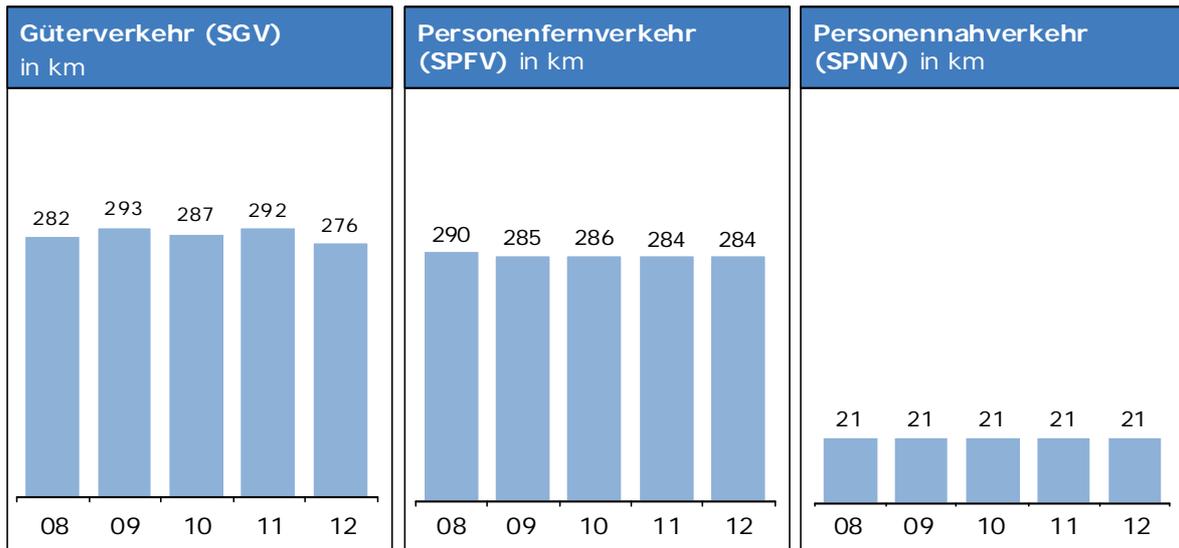
© Bundesnetzagentur

Abbildung 14: Entwicklung der spezifischen Umsatzerlöse und der mittleren Zugbesetzung im SPFV

3.5 Transport- und Reiseweiten im Schienenverkehr

Abbildung 15 zeigt die Entwicklung der mittleren Transport- und Reiseweiten, die sich aus dem Quotienten von Verkehrsleistung und Verkehrsaufkommen bestimmt.

Entwicklung der Transport- und Reiseweiten



Quelle: Statistisches Bundesamt, Bundesnetzagentur

© Bundesnetzagentur

Abbildung 15: Entwicklung der Transport- und Reiseweiten

Im Schienenpersonennahverkehr wurde 2012 eine nahezu unveränderte mittlere Reiseweite von durchschnittlich 21 km ermittelt und auch im Schienenpersonenfernverkehr war mit 284 km keine Veränderung zum Vorjahr festzustellen. Die mittlere Transportweite im Schienengüterverkehr verringerte sich hingegen von 292 auf 276 km.

Allgemein bleibt hinsichtlich der mittleren Reise- und Transportweiten zu berücksichtigen, dass im Rahmen der Marktbeobachtung der Bundesnetzagentur nur die Transportleistungen in Deutschland erfasst werden. Dies hat zur Folge, dass grenzüberschreitende Verkehre ausschließlich mit ihren in Deutschland erbrachten Verkehrsleistungen/Trassenkilometern in die Erhebungsdaten einfließen. Die in anderen Staaten erbrachten Leistungen sind entsprechend in den Statistiken dieser Staaten mitefassen. Insbesondere im Schienengüterverkehr, in dem rund die Hälfte aller Güter grenzüberschreitend transportiert wird, dürfte die mittlere Transportentfernung des gesamten Transportes daher deutlich größer ausfallen.

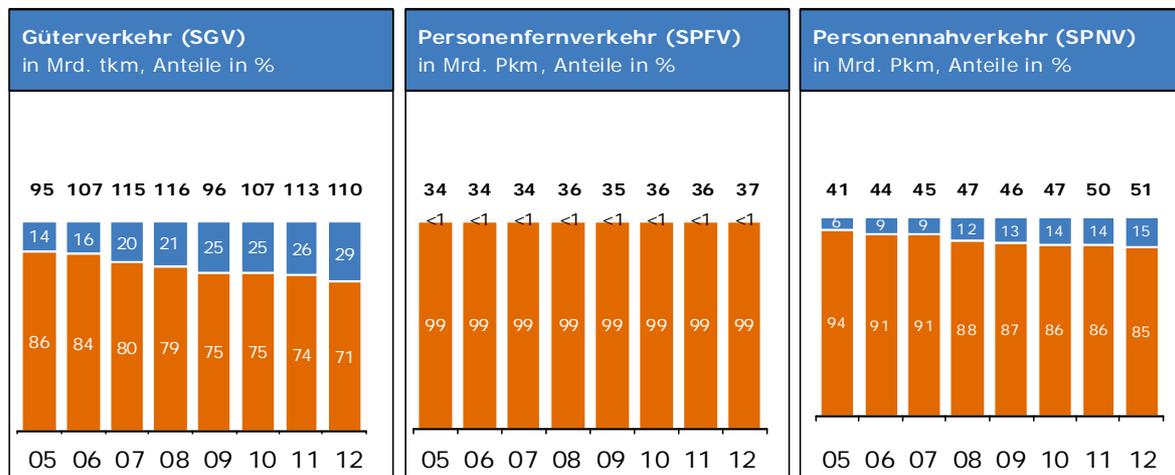
3.6 Allgemeine Wettbewerbsentwicklung

Im Jahr 2012 konnten zunehmende Wettbewerberanteile in den einzelnen Marktsegmenten beobachtet werden. Damit setzt sich die positive Entwicklung der Vorjahre fort. Im Schienengüterverkehr gewannen die Wettbewerber zudem nicht nur weitere Marktanteile hinzu, sondern konnten bei einem insgesamt rückläufigen Gesamtmarkt sogar einen Zuwachs bei den erbrachten Verkehrsleistungen verbuchen.

Entwicklung des Wettbewerbs in den Segmenten

Marktanteile in Prozent

■ Wettbewerber
■ Deutsche Bahn AG



Quelle: Wettbewerbsbericht DB AG, Statistisches Bundesamt, Bundesnetzagentur

© Bundesnetzagentur

Abbildung 16: Entwicklung des Wettbewerbs in den Segmenten

Das Marktgeschehen unter den Wettbewerbern konzentriert sich inzwischen auf eine Reihe größerer Marktteilnehmer, die jedoch jeder für sich nur einen geringen Prozentsatz der Verkehrsleistung des Marktführers erreichen. So beträgt der Marktanteil des größten Wettbewerbers im SGV in Deutschland rund 7 %; im SPNV sind es rund 5 %. Im Vergleich konnte der DB Konzern hingegen mit seiner Tochtergesellschaft Euro Cargo Rail (ECR) seit der Öffnung des französischen Schienengüterverkehrsmarktes bereits einen Marktanteil von 16 % (2011) erzielen.³

Im Schienenpersonenverkehr dominieren die Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG weiterhin klar die Märkte. Der Trend der kontinuierlich zunehmenden Wettbewerberanteile setzte sich jedoch auch hier fort. Im Schienenpersonennahverkehr konnten die Wettbewerber über Ausschreibungsgewinne und der insgesamt gestie-

³ Quelle: http://www.deutschebahn.com/de/konzern/im_blickpunkt/2448312/gefco_20120425.html

genen Fahrgastnachfrage ihren Marktanteil um 1 % steigern. Anhand der Vielzahl bereits erfolgter und noch ausstehender Vergaben von Verkehrsverträgen ist zu erwarten, dass sich dieser Trend in den nächsten Jahren fortsetzen wird.

Trotz des Markteintritts des Hamburg–Köln–Express (HKX) im Sommer 2012 liegt der Wettbewerberanteil im Schienenpersonenfernverkehr weiterhin signifikant unter 1 %. Mit Ausnahme einiger weniger Verbindungen, die von den Wettbewerbern derzeit mit maximal drei Zugpaaren pro Tag bedient werden, herrscht im Schienenpersonenfernverkehr damit nach wie vor eine Dominanz des Marktführers.

3.7 Bauerschwerniskosten

Wirtschaftliche Nachteile der Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgrund von Baumaßnahmen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind nach Hinweisen aus dem Markt nicht unerheblich. Die Bundesnetzagentur hat auch für das Jahr 2012 die Eisenbahnverkehrsunternehmen nach diesen Bauerschwerniskosten befragt. Dabei sollte differenziert werden zwischen erhöhten Infrastrukturkosten (z. B. höhere Trassenentgelte durch Umleitungen), erhöhten Betriebsausgaben (z. B. durch Schienenersatzverkehr, zusätzlichem Fahrzeugeinsatz, Personal- und Energiekosten) und Einnahmeverlusten (z. B. durch Rückgänge bei den Fahrgeldeinnahmen).

Knapp 40 % der NE-EVU gaben an, von Baumaßnahmen der Infrastrukturbetreiber betroffen gewesen zu sein. Damit liegt die Quote etwa auf Vorjahresniveau. Die Höhe der finanziellen Nachteile der Eisenbahnverkehrsunternehmen blieb mit weniger als 1 % ihres jährlichen Gesamtumsatzes leicht unter dem Niveau des Vorjahres.

Insgesamt entstanden durch die Baumaßnahmen der Infrastrukturbetreiber im Eisenbahnverkehrsmarkt zusätzliche Kosten von rund 17 Mio. Euro. Die Bauerschwerniskosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen entfielen zu 18 % auf erhöhte Infrastrukturentgelte, zu 52 % auf erhöhte Betriebsausgaben sowie zu 30 % auf Einnahmeverluste. Damit entfiel auch im Jahr 2012 mehr als die Hälfte der entstandenen Kosten auf erhöhte Betriebsausgaben.

Im Schienenpersonennahverkehr wurden vereinzelt den Eisenbahnverkehrsunternehmen die entstandenen Kosten vom Aufgabenträger ausgeglichen. Die übernommenen Kosten beinhalten dabei mit 96 % fast ausschließlich Ausgaben für den Betrieb.

4. Eisenbahninfrastrukturmarkt

4.1 Anzahl Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Aktuell erhalten rund 170 Betreiber der Schienenwege (BdS) und mehr als 500 Betreiber von Serviceeinrichtungen (BvSE) den Fragebogen zur jährlichen Markterhebung der Bundesnetzagentur. Ein Teil dieser Unternehmen sind dabei sowohl Betreiber von Schienenwegen als auch Betreiber von Serviceeinrichtungen, so dass wegen der Überschneidungen gesellschaftsrechtlich gut 550 Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Rahmen der Markterhebung Eisenbahn angeschrieben werden.

Die Anzahl der angeschriebenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist stark von der Marktdurchdringung der Bundesnetzagentur geprägt. Nach wie vor existiert kein zentrales Register für Eisenbahninfrastruktur, welches sämtliche Infrastrukturbetreiber erfasst. Zudem unterliegt der Betrieb der meisten Serviceeinrichtungen keiner Genehmigungspflicht. Unter diesen Gesichtspunkten ist davon auszugehen, dass die Bundesnetzagentur im Infrastrukturbereich vereinzelt keinen vollumfänglichen Marktüberblick besitzt.

Entsprechend der bei der Bundesnetzagentur vorliegenden Daten betreiben die deutschen Eisenbahninfrastrukturunternehmen insgesamt eine Streckenlänge von rund 37.300 km mit einer Gleislänge von ca. 58.800 km (ohne Gleise in Serviceeinrichtungen). Auf nicht-bundeseigene Betreiber von Schienenwegen entfallen hiervon etwa 5.400 km Strecke und ca. 6.000 km Gleise (ohne Gleise in Serviceeinrichtungen).

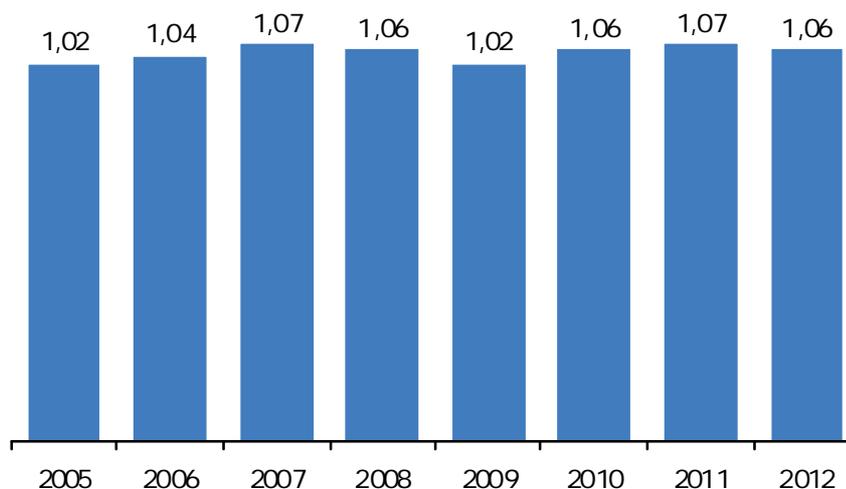
In Serviceeinrichtungen werden, nach den der Bundesnetzagentur vorliegenden Daten, Gleise mit nahezu 11.100 km Länge betrieben.

4.2 Entwicklung der Betriebsleistung

Bedingt durch den leicht rückläufigen Schienengüterverkehr sank die auf dem öffentlichen deutschen Schienennetz gefahrene Betriebsleistung um rund 1 % auf 1,06 Mrd. Trassenkilometer im Jahr 2012.

Entwicklung der Betriebsleistung

Mrd. Trassenkilometer auf Schienenwegen öffentlicher EIU



Quelle: VDV, Geschäftsbericht DB ML AG, Bundesnetzagentur

© Bundesnetzagentur

Abbildung 17: Entwicklung der Betriebsleistung

Der Anteil der auf Eisenbahninfrastrukturen der DB AG erbrachten Betriebsleistung lag konstant bei knapp 98 %. Der Anteil der erbrachten Betriebsleistung auf öffentlicher nicht-bundeseigener Infrastruktur beträgt damit nach wie vor etwa 2 %.

4.3 Nutzungsbedingungen für Eisenbahninfrastruktur

Eine Eisenbahninfrastruktur muss nach den gesetzlichen Vorgaben allen Zugangsberechtigten zu diskriminierungsfreien Bedingungen und Konditionen zur Nutzung offenstehen. Davon ausgenommen sind Eisenbahnen im Schienenpersonenverkehr, die nicht mit anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen verknüpft sind sowie Eisenbahnen, die ausschließlich für den eigenen Güterverkehr genutzt werden.

Die Infrastrukturnutzungsbedingungen sind in Form von Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) für Betreiber der Schienenwege sowie, in Form von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS), für Betreiber von Serviceeinrichtungen zu erstellen. Vor Inkrafttreten der erstellten oder geänderten Nutzungsbedingungen sind sie der Bundesnetzagentur zur Prüfung vorzulegen.

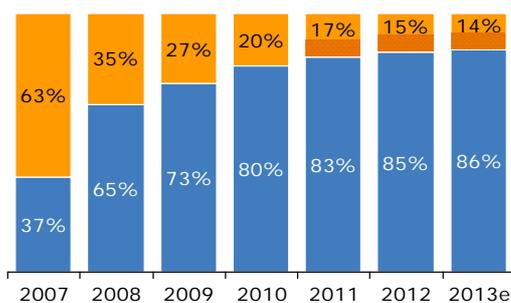
Nach wie vor gibt es einige Unternehmen, die keine Nutzungsbedingungen aufgestellt haben. Die Bundesnetzagentur hat diese Unternehmen in den letzten Jahren verstärkt darauf hingewiesen, Schienennetz-Benutzungsbedingungen und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen zu erstellen und unterstützt sie bei deren rechtskonformer Erarbeitung. Die Aktivitäten der Bundesnetzagentur haben in den vergangenen Jahren zu einer erheblichen Steigerung der Anzahl von Eisenbahninfrastrukturunternehmen geführt, die über rechtsgültige Nutzungsbedingungen verfügen.

Im Jahr 2012 verfügten 73 % der Betreiber von Serviceeinrichtungen und 86 % der Betreiber von Schienenwegen über von der Bundesnetzagentur geprüfte Nutzungsbedingungen. Bei den verbleibenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen handelt es sich zum Teil um Unternehmen, die nicht zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen verpflichtet sind. Bei einigen Unternehmen ist die Aufstellung der Nutzungsbedingungen noch nicht abgeschlossen.

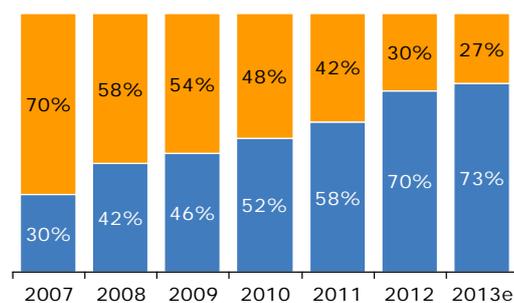
Anteil der Infrastrukturunternehmen mit Nutzungsbedingungen

■ ohne SNB / NBS ■ befreit von der Pflicht zur Erstellung von SNB
■ mit SNB / NBS

Anteil EIU (Schiene) mit SNB
Prozent der BdS



Anteil EIU (Service) mit NBS
Prozent der BvSE



SNB: Schienennetz-Benutzungsbedingungen
 NBS: Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
 BdS: Betreiber der Schienenwege
 BvSE: Betreiber von Serviceeinrichtungen

© Bundesnetzagentur

Abbildung 18: Anteil der Infrastrukturunternehmen mit Nutzungsbedingungen

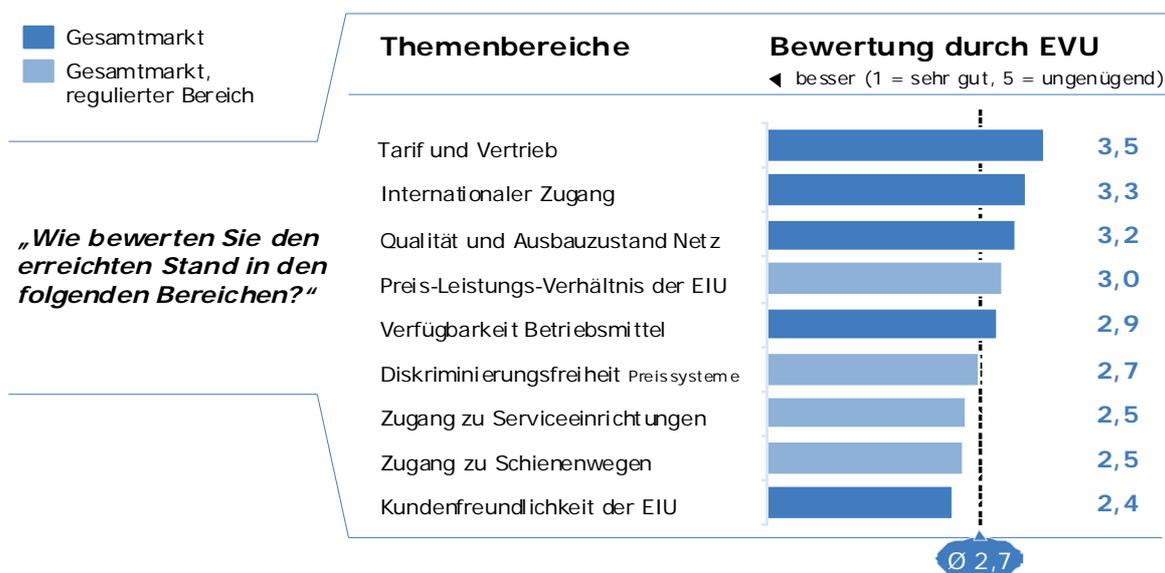
4.4 Bewertung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur

Im Rahmen der jährlichen Markterhebung führt die Bundesnetzagentur die bewährte Praxis fort, Eisenbahnverkehrsunternehmen marktrelevante Gesichtspunkte aus ihrer Sicht einschätzen zu lassen.

In der Gesamtschau fielen die Bewertungen im Jahr 2013 ähnlich aus wie im Vorjahr. Auch wenn die Bewertungen über die Jahre überwiegend einen positiven Trend erkennen lassen, existieren aus Sicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen nach wie vor eine Reihe von Problemfeldern. Besonders kritisch wurden wiederholt die Bereiche Tarif und Vertrieb im Personenverkehr (Bewertung: 3,5), der Zugang zur internationalen Schieneninfrastruktur (Bewertung: 3,3) sowie Qualität und Ausbauzustand des Netzes (Bewertung: 3,2) eingeschätzt. Das Preis-Leistungs-Verhältnis der Infrastrukturbetreiber erhält nur die Note 3,0. Auffällig bleibt, dass insbesondere Bereiche, welche nicht der Regulierung unterliegen, schlechtere Bewertungen erhalten.

Zu ihrer Einschätzung der relevanten Marktfaktoren befragt die Bundesnetzagentur neben den Eisenbahnverkehrsunternehmen auch die Aufgabenträger, welche die Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Durchführung von Verkehren im Schienenpersonennahverkehr beauftragen.

Einflussfaktoren auf dem Schienenverkehrsmarkt *



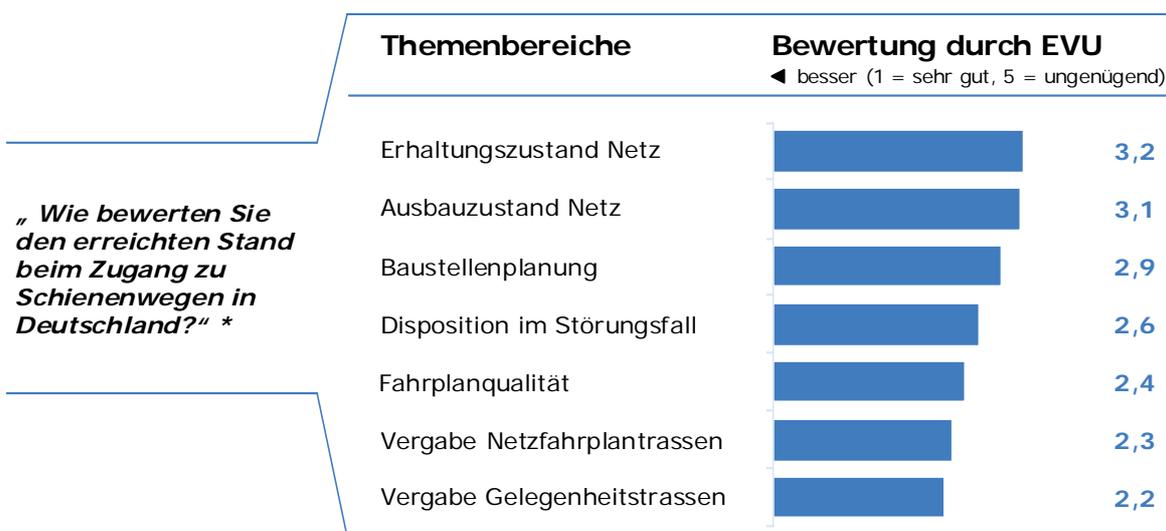
* Dargestellte Ergebnisse sind die Mittelwerte der jeweiligen Einzelergebnisse zu den aufgeführten Themenbereichen

Abbildung 19: Einflussfaktoren auf dem Schienenverkehrsmarkt

Auf Fragestellungen, die sich direkt mit dem Zugang zu Schienenwegen, der Trassenvergabe und der Fahrplanqualität auseinandersetzen, vergaben die Eisenbahnverkehrsunternehmen durchweg gute bis befriedigende Bewertungen. Verbesserungsbedarf sehen die befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen – ebenso wie Aufgabenträger – hauptsächlich beim Zustand der Schienennetzinfrastruktur (Noten 3,2 und 3,1). Auch die Baustellenplanung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Note 2,9) birgt aus Sicht der EVU Verbesserungspotential. Hier hat sich die Einschätzung der EVU im letzten Jahr gegenüber dem Vorjahr wieder leicht verschlechtert.

Demgegenüber stellen die Eisenbahnverkehrsunternehmen den Betreibern der Schienenwege für deren Trassenvergabeprozesse ein überwiegend gutes Zeugnis aus (Noten 2,2 und 2,3). Über die Jahre ist in fast allen Bereichen eine leichte bis spürbare Verbesserung der Einschätzung der Eisenbahnverkehrsunternehmen festzustellen.

Zugang zu Schienenwegen



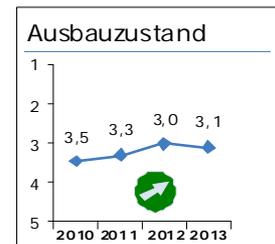
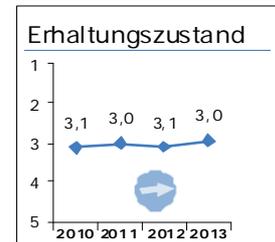
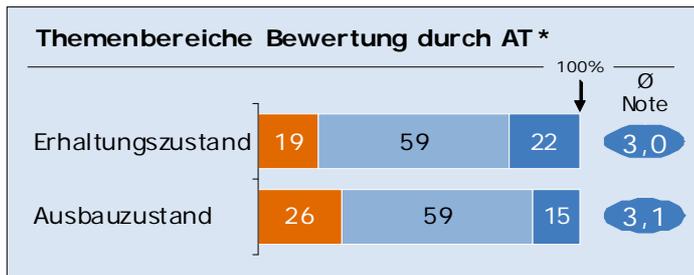
* Dargestellte Ergebnisse sind die Mittelwerte der jeweiligen Einzelergebnisse zu den aufgeführten Themenbereichen

© Bundesnetzagentur

Abbildung 20: Zugang zu Schienenwegen

Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustands der Schienenwege durch Aufgabenträger

- Schlecht oder ungenügend (4-5)
- Mittel (3)
- Gut oder sehr gut (1-2)



* Umfrage bei Aufgabenträgern (Angaben in Prozent)

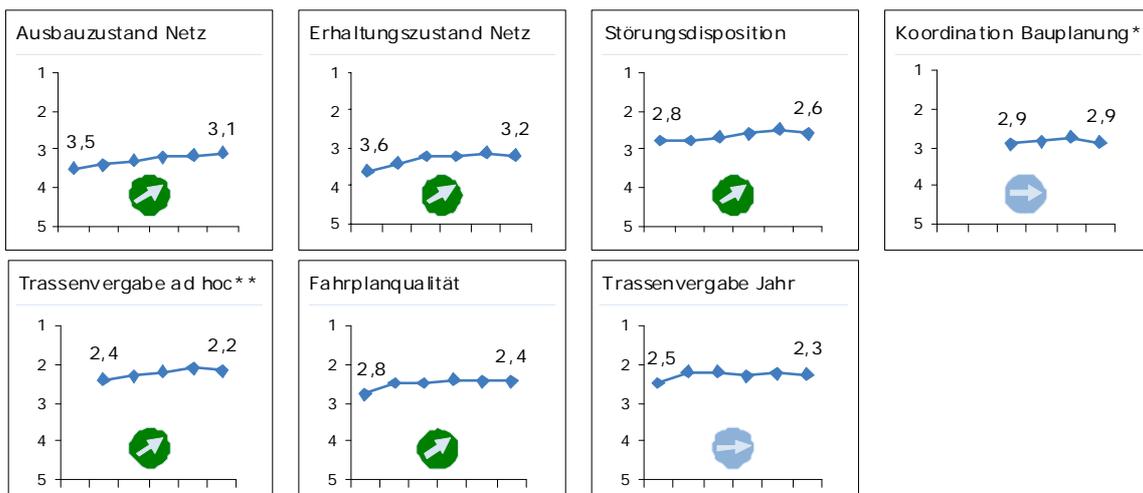
© Bundesnetzagentur

Abbildung 21: Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustandes der Schienenwege durch Aufgabenträger

Entwicklung der Bewertungen der Themenfelder Schienenwege 2008-2013

Bewertung (1 = sehr gut, 5 = ungenügend)

➡ ➡ ➡ Tendenz



* Erhoben seit 2010

** In 2008 keine Unterscheidung nach Vergabe für ad-hoc und Netzfahrplan

© Bundesnetzagentur

Abbildung 22: Entwicklung der Bewertungen der Themenfelder Schienenwege

In den Einschätzungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen zum „Zugang zu Serviceeinrichtungen“ lassen sich in den vergangenen Jahren leicht positive Tendenzen in der Entwicklung der Bewertungsnoten erkennen. Eher kritisch (Note 2,9) wird jedoch weiterhin der Zugang zu Abstellgleisen, vor allem durch die Schienengüterverkehrsunternehmen, eingeschätzt. Hier dürfte sich jedoch auch die regionale Verfügbarkeit von Abstellmöglichkeiten in der Einschätzung der Eisenbahnverkehrsunternehmen widerspiegeln.

Zugang zu Serviceeinrichtungen



* Dargestellte Ergebnisse sind die Mittelwerte der jeweiligen Einzelergebnisse zu den aufgeführten Themenbereichen

** Personenbahnhöfe

*** keine Serviceeinrichtung im Sinne des § 2 Abs. 3c des AEG

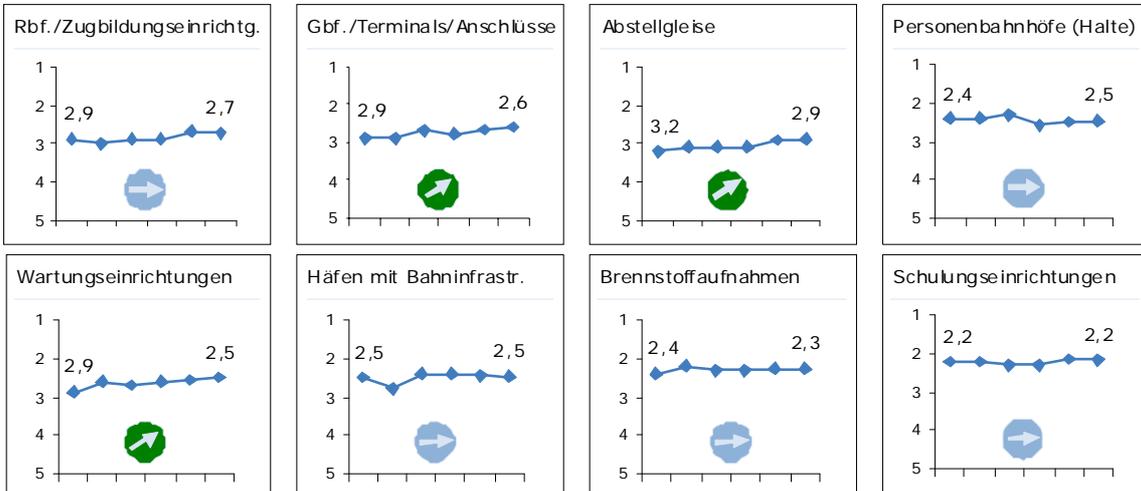
© Bundesnetzagentur

Abbildung 23: Zugang zu Serviceeinrichtungen

Entwicklung der Bewertungen der Themenfelder Serviceeinrichtungen 2008-2013

Bewertung (1 = sehr gut, 5 = ungenügend)

 Tendenz



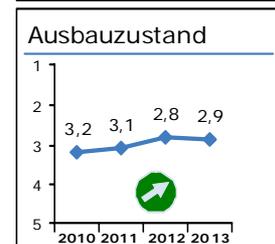
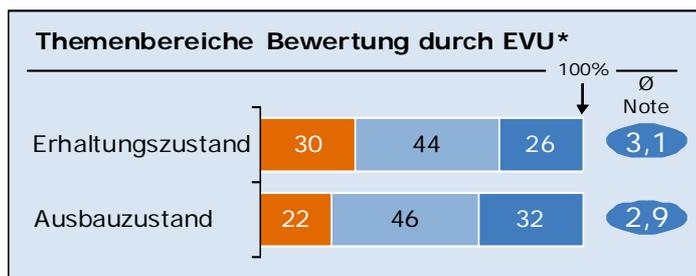
© Bundesnetzagentur

Abbildung 24: Entwicklung der Bewertungen der Themenfelder Serviceeinrichtungen

Für die Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs sind eine fahrgastgerechte und attraktive Bahnhöfe von vitaler Bedeutung. Aus diesem Grund werden die Eisenbahnverkehrsunternehmen seit 2010 dazu befragt, wie sie den Ausbau- und Erhaltungszustand bei Personenbahnhöfen und Haltepunkten bewerten. Im Jahr 2013 wurden Noten von 3,1 bzw. 2,9 erzielt, wobei etwa jede vierte Bewertung „schlecht“ oder gar „ungenügend“ ausfällt. Leider konnte damit der positive Trend der letzten Jahre nicht fortgesetzt werden.

Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustands von Personenbahnhöfen durch EVU*

- Schlecht oder ungenügend (4-5)
- Mittel (3)
- Gut oder sehr gut (1-2)



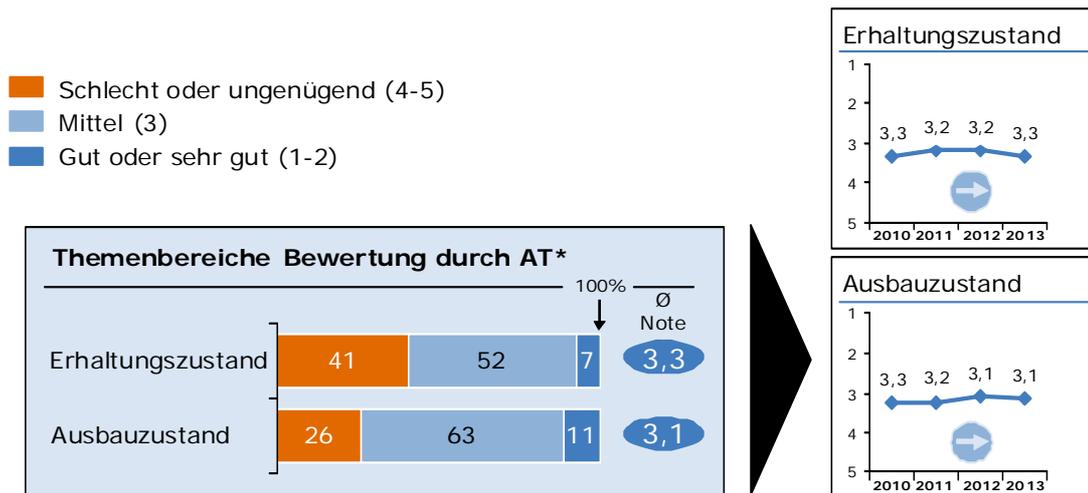
* Umfrage bei Eisenbahnverkehrsunternehmen (Angaben in Prozent)

© Bundesnetzagentur

Abbildung 25: Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustands von Personenbahnhöfen und Haltepunkten durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen

Die Aufgabenträger werten mit den Noten 3,3 und 3,1 noch etwas kritischer als die befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen. Für die Betreiber der Personenbahnhöfe besteht somit noch spürbares Verbesserungspotential.

Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustands von Personenbahnhöfen durch Aufgabenträger*



* Umfrage bei Aufgabenträgern (Angaben in Prozent)

© Bundesnetzagentur

Abbildung 26: Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustands von Personenbahnhöfen und Haltepunkten durch Aufgabenträger

4.5 Verpachtung, Verkauf und Stilllegung von Strecken

Seit der Gründung der Deutschen Bahn AG im Jahr 1994 wurde bis heute der Betrieb von über 600 Strecken mit rund 9.000 km Streckenlänge von der DB Netz AG aufgegeben. Davon waren über 5.200 km von Stilllegungen betroffen. Mit etwa 7 % der stillgelegten Streckenlänge wurden jedoch einige Strecken oder zumindest Teilabschnitte als Serviceeinrichtungen weiter genutzt.⁴ Dabei wurde in den meisten Fällen der Gleisanschluss von Industrieunternehmen an das Eisenbahnnetz sichergestellt.

Rund 140 Strecken mit einer Gesamtlänge von etwa 2.600 km sind an NE-Bahnen bzw. Städte oder Kommunen abgegeben worden. Etwa 1.200 km davon wurden verkauft. Die Anzahl der abgegebenen Strecken ist in den letzten Jahren gesunken. Nach anfänglich fast ausschließlichen Verkäufen wurden zunehmend die Strecken verpachtet.

Zum Ende des Jahres 2012 wurden über 70 Pachtstrecken mit mehr als 1.400 km Länge betrieblich genutzt. Die Strecken wurden von rund 30 verschiedenen NE-Bahnen gepachtet.⁵ Der durchschnittliche Pachtzins liegt gegenwärtig bei rund 900 Euro pro Kilometer Streckenlänge. Im Mittel ist eine gepachtete Strecke 20 km lang.

⁴ Quelle: Eisenbahnbundesamt

⁵ Weitere Strecken wurden von der DB Regio-Netz-Infrastruktur GmbH (RNI) gepachtet.

5. Infrastrukturnutzungsentgelte und sonstige Preise

Einen wesentlichen Kostenfaktor der Eisenbahnverkehrsunternehmen stellen die Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte dar. Im Durchschnitt wird etwa ein Drittel des von den Eisenbahnverkehrsunternehmen erzielten Umsatzes an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen weiter gegeben. Die Höhe und die Entwicklung der Nutzungsentgelte sind dabei im Besonderen für die kleineren Eisenbahnverkehrsunternehmen von existentieller Bedeutung.

5.1 Höhe und Entwicklung der Trassenentgelte

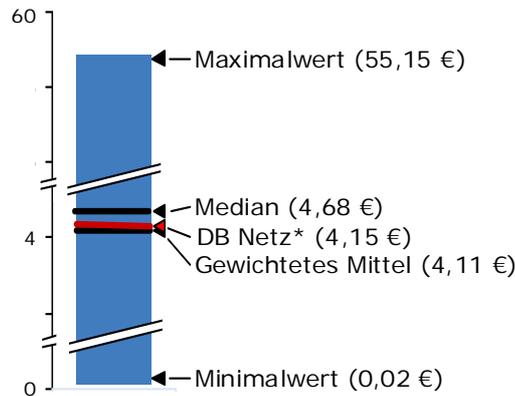
Wesentliche Faktoren der Infrastruktur und damit der Entgeltbildung stellen neben dem Alter und der Komplexität (Tunnel, Brücken, Weichen, Elektrifizierung usw.) topographische Aspekte sowie die Auslastung der Strecke dar.

Eine ebenfalls nicht unwesentliche Rolle spielt die Höhe der für Infrastrukturmaßnahmen gewährten Fördermittel. Insbesondere bei kleineren Infrastrukturbetreibern kann die Höhe der Fördermittel oftmals über den Fortbestand der Eisenbahninfrastruktur entscheiden. Da bei diesen die Kosten für schwach ausgelastete Infrastrukturen auf wenige Nachfrager umgelegt werden (müssen), weisen sie ein entsprechend hohes Trassenpreisniveau auf. Gleiches gilt für Infrastrukturbetreiber, die ihre Kosten ohne öffentliche Zuschüsse decken müssen.

Das gewichtete arithmetische Mittel der in 2013 von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhobenen Trassennutzungsentgelte liegt bei 4,11 Euro je Zugkilometer. Der Median ist mit 4,68 Euro etwas höher. Das bedeutet, dass die Unternehmen, welche ein Entgelt oberhalb des arithmetischen Mittels erheben, gegenüber denjenigen, die die Infrastrukturnutzung günstiger anbieten, überwiegen.

Bandbreite der Trassennutzungsentgelte

Bandbreite Trassenentgelte 2012 Euro je Trassenkilometer (EIU)



* errechnet aus dem Geschäftsbericht der jeweiligen Gesellschaft
Quelle: DB Netz Geschäftsberichte, Bundesnetzagentur

© Bundesnetzagentur

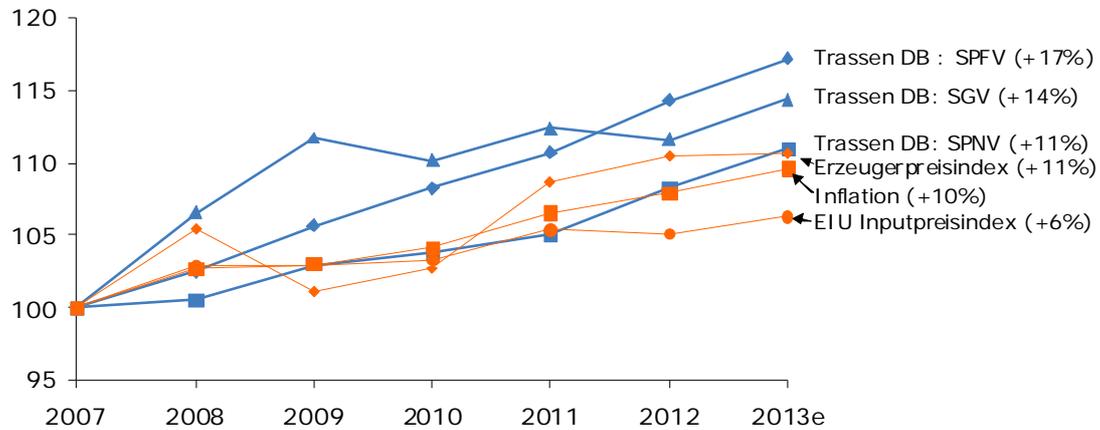
Abbildung 27: Bandbreite der Trassennutzungsentgelte

Die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu entrichtenden Trassennutzungsentgelte stiegen, wie bereits in den Vorjahren, weiter an. Unter Berücksichtigung der von 2012 auf 2013 erfolgten Preisanpassung erhöhte sich der mittlere Trassenpreis im Vergleich zum Jahr 2007 im Schienenpersonennahverkehr um 11 %, im Schienenpersonenfernverkehr um 17 % und im Schienengüterverkehr um 14 %.

In demselben Betrachtungszeitraum wird die Inflation voraussichtlich nur um rund 10 % steigen, die für Infrastrukturbetreiber maßgeblich anfallenden Kostenarten wie beispielsweise Personal- oder Instandhaltungskosten sogar nur um 6 %. Andere spezifische Indizes, z. B. die Erzeugerpreise, bewegen sich ebenfalls unterhalb der Preissteigerungsrate der in Abbildung 27 dargestellten Trassennutzungsentgelte.

Entwicklung von Eisenbahninfrastruktur-entgelten bei der DB AG

Index 2007* = 100



* Berechnet als Quotient aus Trassenentgelten und Betriebsleistung (Trkm) der DB EVU laut Konzernleistungsverrechnung

Quelle: DB AG, Bundesnetzagentur

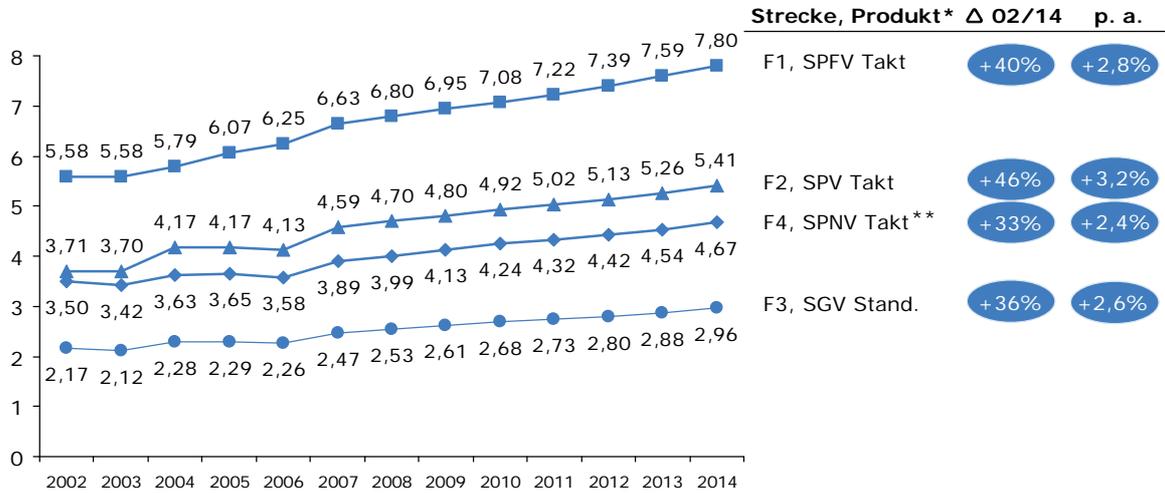
© Bundesnetzagentur

Abbildung 28: Entwicklung von Eisenbahninfrastrukturentgelten bei der DB AG

Die Trassenpreisentwicklung der DB Netz AG spiegelt sich ebenso in der produktbezogenen Darstellung wider. In den letzten zwölf Jahren verteuerten sich die in Abbildung 29 aufgeführten Trassenprodukte in einer Bandbreite von 33 % bis 46 %. Dies entspricht einer jährlichen Preissteigerungsrate zwischen 2,6 % und 3,2 %.

Entwicklung spezifischer Trassenpreise der DB Netz AG

Euro je Trkm für ausgewählte Trassenprodukte



* Streckenkategorie, Produktfaktor

** Ohne Berücksichtigung der Regionalfaktoren

Quelle: DB Netz, Bundesnetzagentur

© Bundesnetzagentur

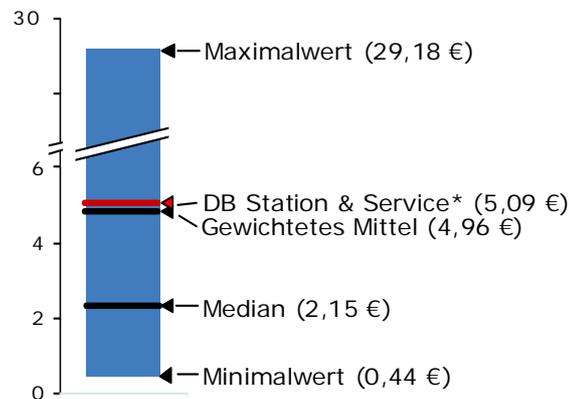
Abbildung 29: Entwicklung spezifischer Trassenpreise der DB Netz AG

5.2 Höhe und Entwicklung der Stationspreise

Im Jahr 2012 lag der Erlös pro Halt bei durchschnittlich 4,96 Euro (Abbildung 30). Die DB Station & Service AG als größter Anbieter erzielt hierbei je Halt im Schnitt einen Erlös von 5,09 Euro und liegt damit etwas oberhalb des Durchschnitts. Am Median lässt sich ablesen, dass die Hälfte aller Stationsbetreiber in Deutschland im Mittel weniger als 2,15 Euro je Zughalt verlangt.

Bandbreite der Stationsnutzungsentgelte

Bandbreite Stationsentgelte 2012
Euro je Zughalt (EIU)



* errechnet aus dem Geschäftsbericht der jeweiligen Gesellschaft
Quelle: DB Netz Geschäftsberichte, Bundesnetzagentur

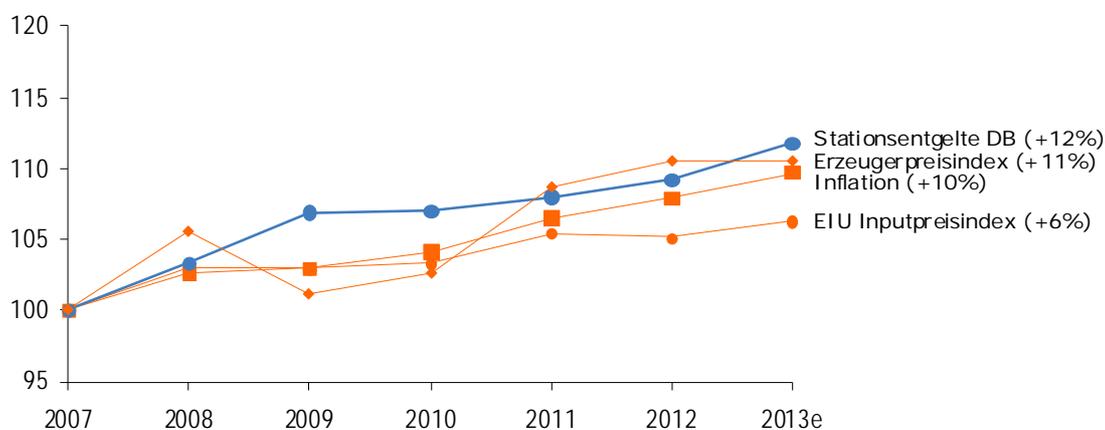
© Bundesnetzagentur

Abbildung 30: Bandbreite der Stationsnutzungsentgelte

Parallel zur Entwicklung der Trassenpreise der DB Netz AG haben sich die Entgelte für Verkehrshalte an Personenbahnhöfen der DB Station & Service AG kontinuierlich erhöht. Im Jahr 2012 mussten für einen Verkehrshalt durchschnittlich 12 % mehr bezahlt werden als 2007. Demnach sind die Stationsentgelte seit 2007 deutlich stärker gestiegen als die allgemeine Inflation mit 10 % oder der EIU-Inputpreisindex (Entwicklung der für Eisenbahninfrastrukturbetreiber relevanten Preisindizes) mit 6 %.

Entwicklung von Stationsnutzungsentgelten bei der DB AG

Index 2007* = 100



* Berechnet als Quotient aus Stationsentgelten und Stationshalten der DB Station&Service AG

Quelle: DB AG, Bundesnetzagentur

© Bundesnetzagentur

Abbildung 31: Entwicklung von Stationsnutzungsentgelten bei der DB AG

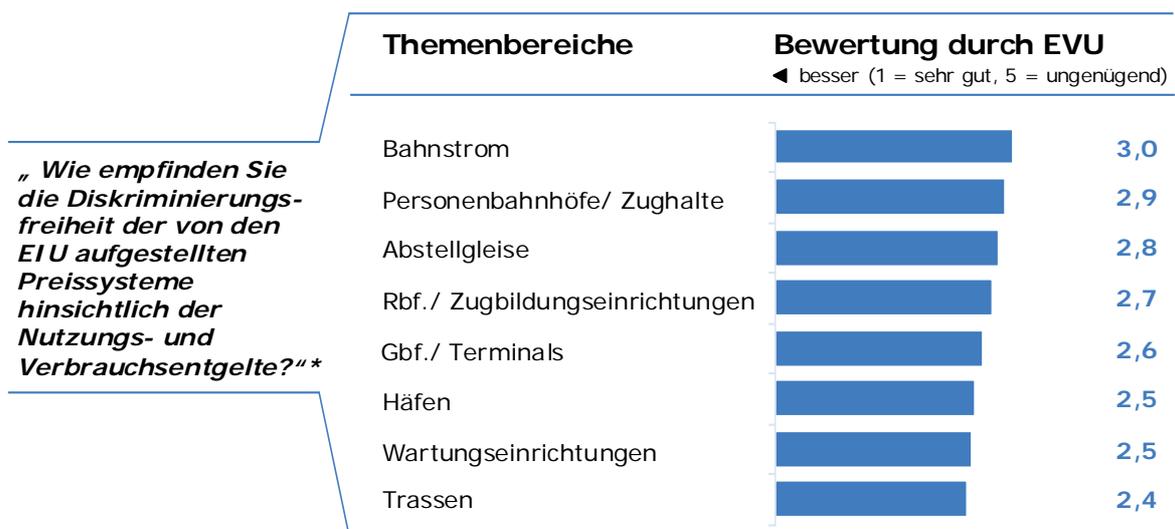
5.3 Bewertung und Entwicklung der Entgeltsysteme

In ihrer jährlichen Befragung der Marktteilnehmer zu deren Einschätzung der Einflussfaktoren auf den Schienenverkehrsmarkt differenziert die Bundesnetzagentur in Bezug auf die Entgeltsysteme der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowohl nach der Diskriminierungsfreiheit als auch nach dem Preis-Leistungs-Verhältnis. Tendenziell wird das Preis-Leistungs-Verhältnis von den Eisenbahnverkehrsunternehmen dabei ungünstiger bewertet als das Thema Diskriminierung. Allgemein kann festgestellt werden, dass Themen die die Entgelthöhe betreffen, vom Markt nach wie vor kritischer beurteilt werden als die Zugangsthemen.

Einen besonders hohen Verbesserungsbedarf sehen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich der Diskriminierungsfreiheit der Preissysteme für den Bahnstrom (Note 3,0) und der Personenbahnhöfe/Halte (Note 2,9).

Am positivsten werden die Preissysteme für Trassen und Wartungseinrichtungen bewertet (Note 2,4/2,5).

Diskriminierungsfreiheit von Preissystemen



* Dargestellte Ergebnisse sind die Mittelwerte der jeweiligen Einzelergebnisse zu den aufgeführten Themenbereichen

** Keine Serviceeinrichtung im Sinne des § 2 Abs. 3c AEG

© Bundesnetzagentur

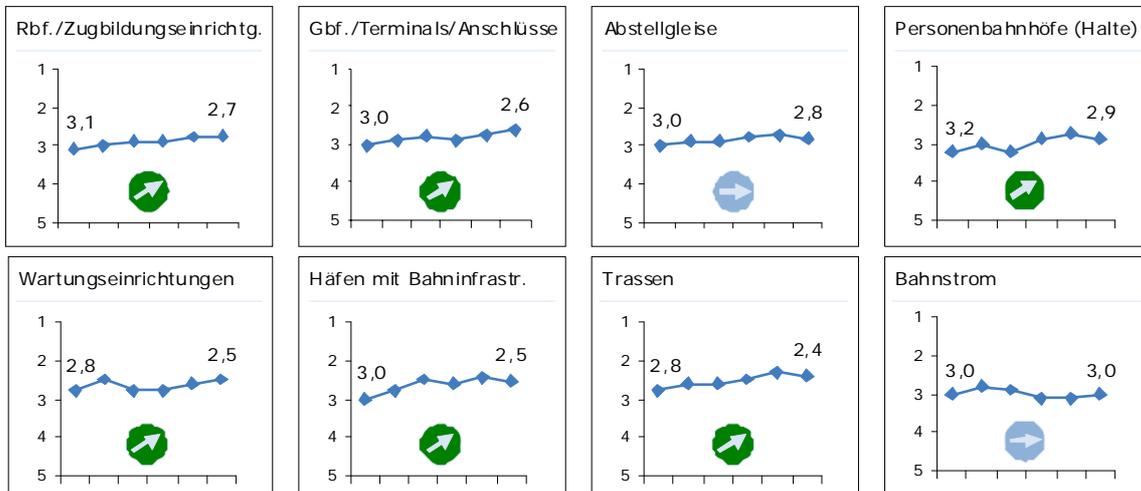
Abbildung 32: Diskriminierungsfreiheit von Preissystemen

Die Entwicklung der Bewertungen im Entgeltbereich zeigt, dass sich sowohl die Einschätzung der strukturellen Diskriminierungsfreiheit der Entgeltsysteme als auch die Wahrnehmung am Markt im Vergleich zu den Anfangsjahren der Eisenbahnregulierung (mit Ausnahme des Bahnstroms) verbessert hat. Es ist davon auszugehen, dass die Entscheidungen der Bundesnetzagentur im Bereich der Entgeltregulierung hierzu beigetragen haben.

Entwicklung der Bewertungen der Diskriminierungsfreiheit der Entgeltsysteme 2008-2013

Bewertung (1 = sehr gut, 5 = ungenügend)

 Tendenz

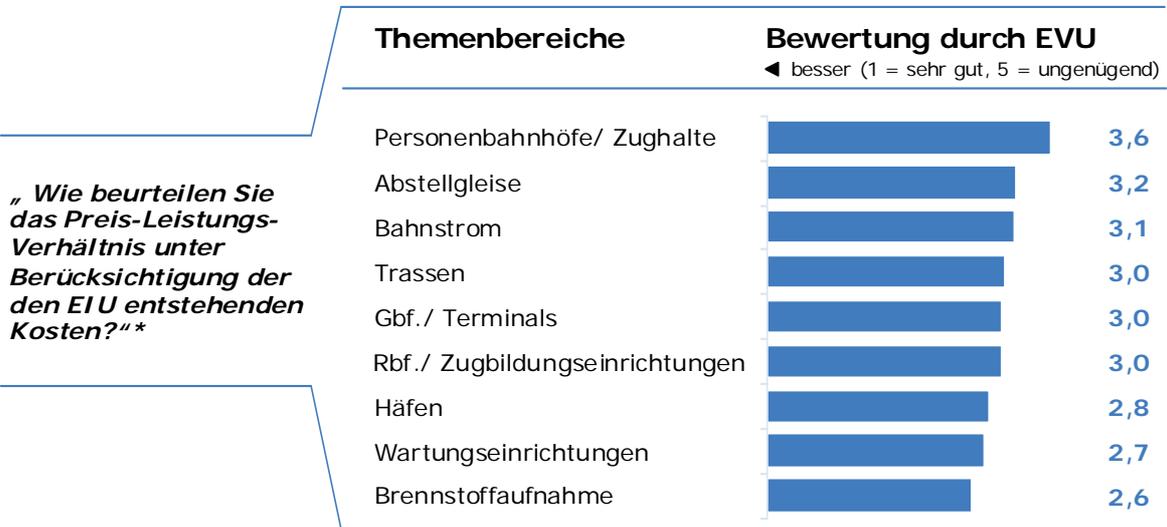


© Bundesnetzagentur

Abbildung 33: Entwicklung der Bewertungen der Diskriminierungsfreiheit der Entgeltsysteme

Wie in den Vorjahren wird das Preis-Leistungs-Verhältnis für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur von den Eisenbahnverkehrsunternehmen schlechter bewertet als die Diskriminierungsfreiheit. Die anhaltende Unzufriedenheit über die am Markt überproportional steigenden Infrastrukturnutzungsentgelte hat sich im Vergleich zum Vorjahr kaum verändert. Die größte Kritik äußern die Marktteilnehmer weiterhin bei den Personenbahnhöfen (Note 3,6), den Abstellgleisen (Bewertung 3,2) sowie beim Bahnstrom (Bewertung 3,1).

Preis-Leistungs-Verhältnis der EIU



* Dargestellte Ergebnisse sind die Mittelwerte der jeweiligen Einzelergebnisse zu den aufgeführten Themenbereichen

© Bundesnetzagentur

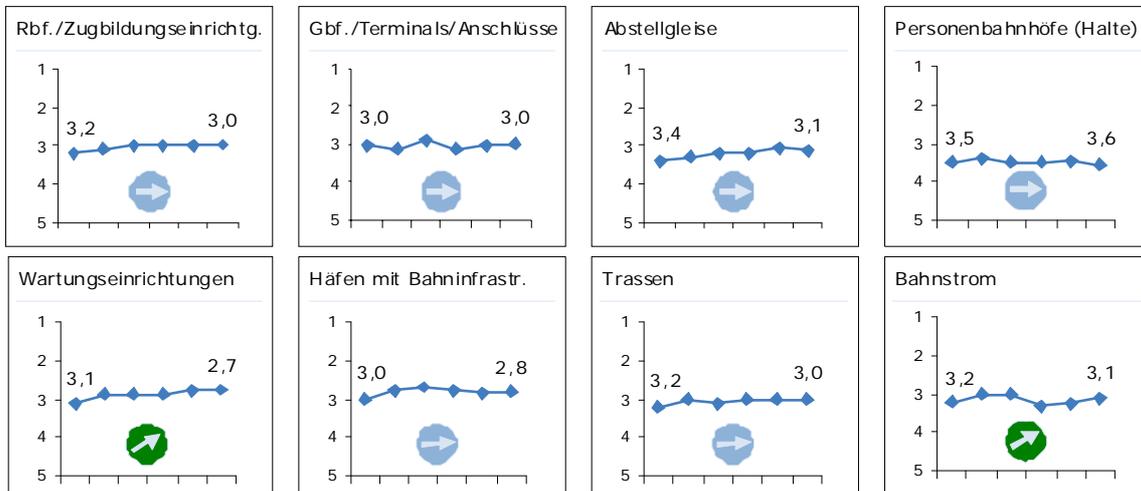
Abbildung 34: Preis-Leistungs-Verhältnis der EIU

Während sich die Bewertung des Bahnstroms gegenüber 2012 leicht verbessern konnte, hat sich die Wahrnehmung in Bezug auf die Personenbahnhöfe und die Abstellgleise eher wieder verschlechtert. Für keine Art von Serviceeinrichtungen vergeben die Eisenbahnverkehrsunternehmen in ihrer Gesamtheit eine gute Note. Bis auf die Wartungseinrichtungen verbleibt die Wahrnehmung des Preis-Leistungs-Verhältnisses im Markt bei der Betrachtung eines längeren Zeitraums auf einem eher konstanten Niveau.

Entwicklung der Bewertungen des Preis-Leistungs-Verhältnisses der EIU 2008-2013

Bewertung (1 = sehr gut, 5 = ungenügend)

 Tendenz



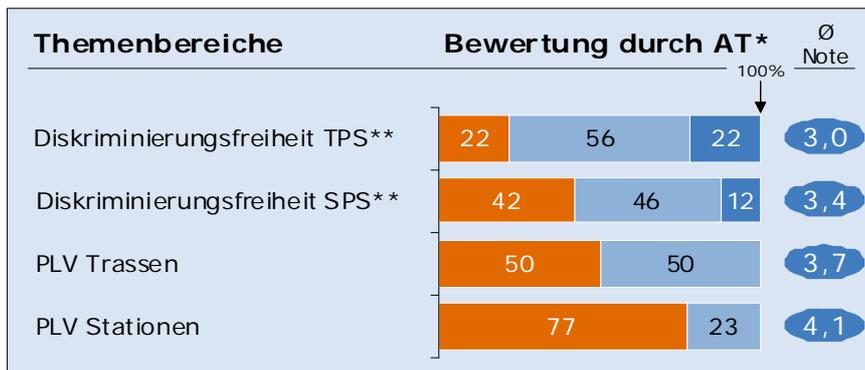
© Bundesnetzagentur

Abbildung 35: Entwicklung der Bewertungen des Preis-Leistungs-Verhältnisses der EIU

Die Bewertungen der Aufgabenträger zum Preis-Leistungs-Verhältnis fallen deutlich schlechter aus als die Bewertungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Nur 23 % der Aufgabenträger bewerten die Angemessenheit der Stationsentgelte mit mindestens befriedigend. Insgesamt wird das Preis-Leistungs-Verhältnis der Betreiber der Personenbahnhöfe sehr schlecht bewertet. Die erhobenen Trassenentgelte werden mit der Note 3,7 kaum besser bewertet.

Bewertung der Entgeltsysteme der EIU durch Aufgabenträger

- Schlecht oder ungenügend (4-5)
- Mittel (3)
- Gut oder sehr gut (1-2)



* Umfrage bei Aufgabenträgern (Antworten in Prozent)

** TPS – Trassenpreissysteme / SPS – Stationspreissysteme; PLV – Preis-Leistungs-Verhältnis

© Bundesnetzagentur

Abbildung 36: Bewertung der Entgeltsysteme der EIU durch Aufgabenträger

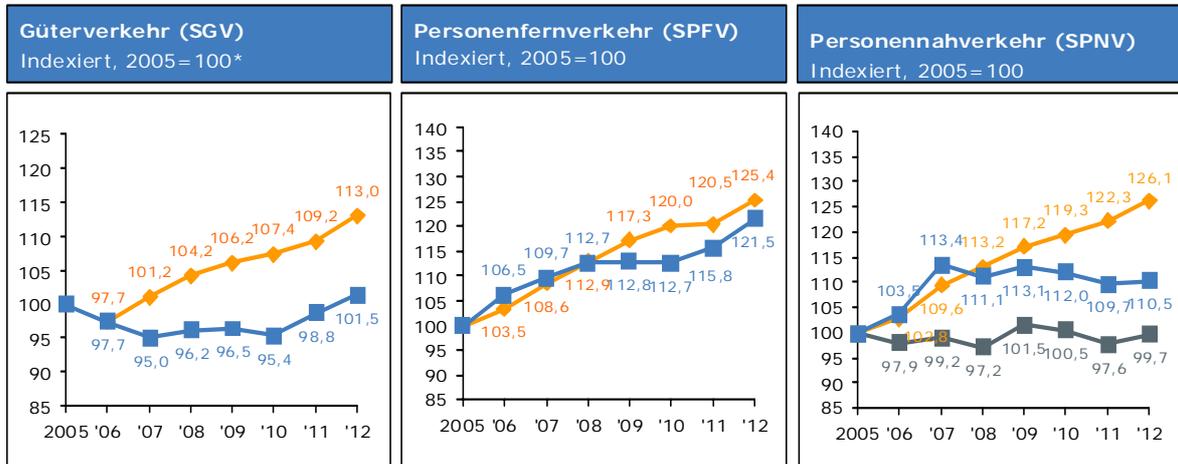
5.4 Endkundenpreise

Die Regulierungstätigkeit der Bundesnetzagentur wirkt sich lediglich indirekt auf die Entwicklung der Fahrkartenpreise aus, da die regulierten Nutzungsentgelte nur einen Teil des Endkundenpreises umfassen. Die Fahrkartenpreise haben jedoch beim Endverbraucher einen erheblichen Einfluss auf die Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs.

Im Schienengüterverkehr offenbaren sich die regulierten Nutzungsentgelte als Teil der Transportkosten beim Endkunden.

Entwicklung der Endkundenpreise

- Preisindex Statistisches Bundesamt
- Spezifischer Markterlös je Pkm/tkm der EVU
- Spezifischer Erlös inklusiv der Zuschüsse der Aufgabenträger



* Index ab 2006

Quelle: Statistisches Bundesamt, VDV, Bundesnetzagentur

© Bundesnetzagentur

Abbildung 37: Entwicklung der Endkundenpreise

Erstmals seit mehreren Jahren ist in allen drei Verkehrssegmenten eine Steigerung der spezifischen Markterlöse festzustellen. Am deutlichsten konnten die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonenfernverkehr ihre spezifischen Erlöse erhöhen. Auch im Schienengüterverkehr beträgt die Erlössteigerung seit zwei Jahren mehrere Prozent pro Jahr. Offenbar gelingt es den Eisenbahnverkehrsunternehmen zunehmend, im Markt Preiserhöhungen durchzusetzen.

Über einen längeren Zeitraum betrachtet, ist der Schienengüterverkehr für seine Nutzer inflationsbereinigt jedoch deutlich kostengünstiger geworden, während der spezifische Preisindex des Statistischen Bundesamtes zeitgleich eine steigende Preisentwicklung der letzten Jahre zeigt. Die Teuerungsraten des Statistischen Bundesamtes in Bezug auf Fahrscheine im Schienenpersonennah- und Schienenpersonenfernverkehr verhalten sich entsprechend. Die Preissteigerungen zwischen 2005 und 2013 lagen bei insgesamt 25 % im Schienenpersonenfernverkehr und bei 26 % im Schienenpersonennahverkehr. Im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs ist dabei jedoch zu beachten, dass sich die Erlöse der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu etwa 40 % aus Fahrgeldeinnahmen und rund 60 % aus Zuschüssen der Aufgabenträger zusammensetzen.

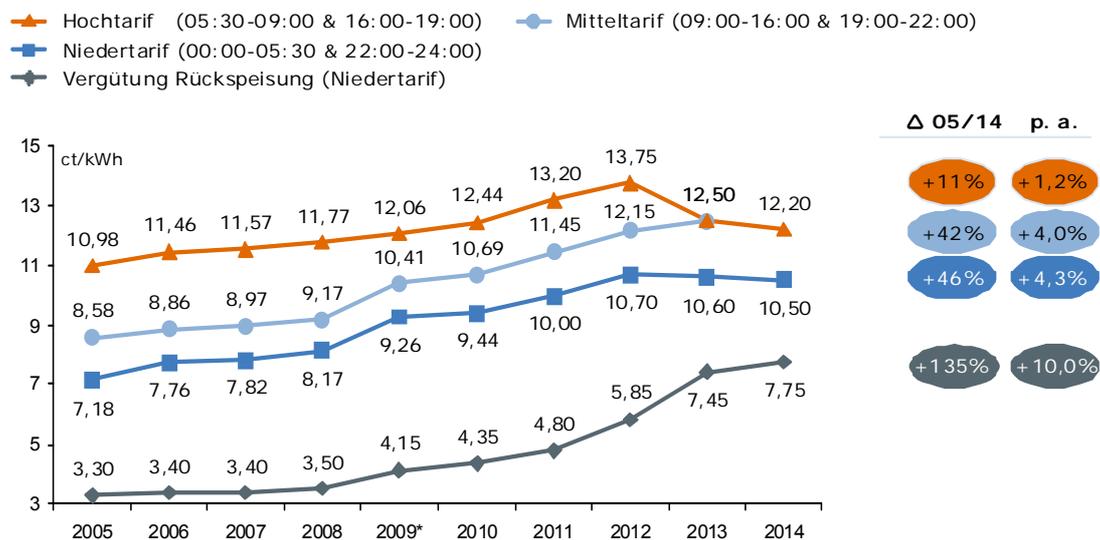
Die unterschiedliche Entwicklung der Indizes des Statistischen Bundesamtes und der spezifischen Markterlöse lässt sich darauf zurückführen, dass die Indizes des Statis-

tischen Bundesamtes die Preisentwicklung für fest definierte Leistungen bei einem konstanten Mengengerüst darstellen, während der Durchschnittserlös je Tonnenkilometer bzw. Personenkilometer auch von Verschiebungen im Mengengerüst beeinflusst wird.

5.5 Entwicklung der Bahnstrompreise

Die Bahnstrompreise für die Vollversorgung erhöhten sich bis 2012 durchschnittlich um fast 5 % pro Jahr. Im Jahr 2013 sank der Preis für den Hochtarif erstmalig nahezu auf das Preisniveau von 2010. Im Jahr 2014 vereinfacht die DB Energie GmbH die Tarifstruktur und fasst den Mittel- und Hochtarif zusammen. Damit werden die beiden Tarifzonen, wie schon 2013, gleich bepreist. Der Bahnstrompreis sinkt zugleich in diesem Bereich noch einmal und fällt um 2,5 % gegenüber dem Vorjahr. Gleichzeitig steigt die Vergütung für zurück gespeisten Bahnstrom auf 7,75 Cent pro Kilowattstunde im Niedertarif. Damit werden rund 74 % des Bezugspreises pro Kilowattstunde im Niedertarif (75 % im Hochtarif) bei der Rückspeisung durch elektrisches Bremsen wieder vergütet. Abbildung 38 zeigt die Entwicklung der drei Tarifbereiche für die Vollversorgung sowie die Entwicklung der Vergütung für zurück gespeisten Bahnstrom.

Entwicklung der Bahnstrompreise seit 2005 (Vollversorgung)



* Preise nach Absenkung im März 2009 (vorher: 12,11 ct (HT), 10,46 ct (MT), 10,01 ct (NT))
Quelle: DB AG

Abbildung 38: Entwicklung der Bahnstrompreise seit 2005

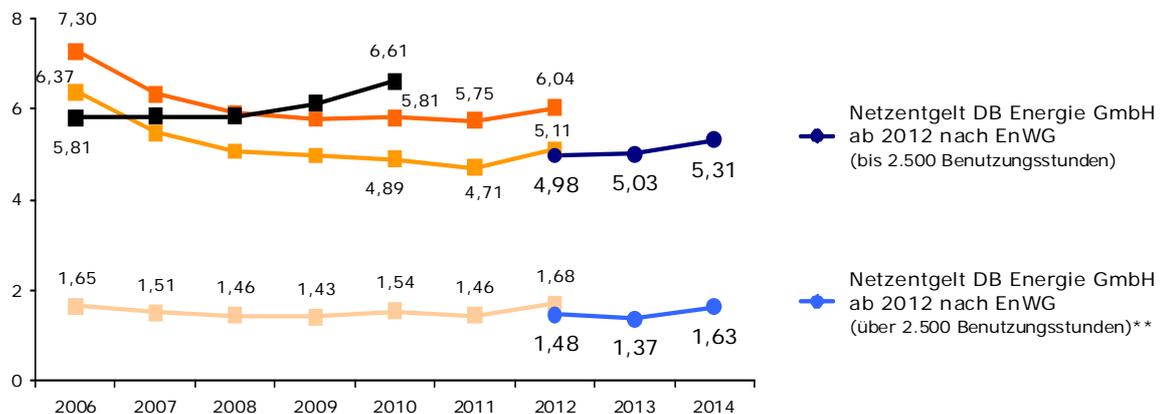
Kritisch wird weiterhin die Staffelung des Auslastungsrabattes im Markt gesehen. Die Grenze der Abnahmemenge von 2.000 GWh wird faktisch nur von DB Tochterunternehmen erreicht. Alle NE-Bahnen in Deutschland beziehen bei der DB Energie für ihre elektrischen Verkehre zusammen nur etwa 1.500 GWh Traktionsenergie.⁶ Der Anteil der Traktionsenergie der NE-Bahnen am Gesamtverbrauch im Eisenbahnmarkt in Deutschland liegt damit bei etwa 14 %.

Neben der Vollversorgung mit Bahnstrom durch die DB Energie besteht theoretisch seit 2004 für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen die Möglichkeit, von etwaigen Energieversorgern (Drittanbieter) Traktionsstrom zu beziehen und durch das Bahnstromnetz der DB Energie durchleiten zu lassen. Für die Durchleitung dieses Stroms, also für die Netznutzung, gilt ab dem Jahr 2012 ein neues Preismodell nach den Vorgaben des EnWG.⁷ Abbildung 39 zeigt neben der Entwicklung der ausgewiesenen Entgelte für die Netznutzung bei der DB Energie GmbH bis zum Jahr 2010 die Preise für die Netznutzung nach den Vorgaben des EnWG ab dem Jahr 2012.⁸

Entwicklung der Netzentgelte der Stromnetzbetreiber

Netzentgelte in Cent je kWh*

- Entgelt für Netznutzung DB Energie GmbH bis 2010
- Netzentgelt für Privatkunden (Angabe für jährliche Stromabnahme von 3.500kWh bei 400V Spannung)
- Netzentgelt für Gewerbekunden (Stromabnahme 50MWh p. a., maximale Spitzenlast 50kW, Jahresnutzungsdauer 1.000 Stunden bei 400V)
- Netzentgelt für Industriekunden (Stromabnahme 24GWh p. a., maximale Spitzenlast 4.000kW, Jahresnutzungsdauer 6.000 Stunden bei 10/20kV)



* Preise jeweils zum 01.04. des Jahres

** zuzüglich Leistungspreis entsprechend des individuellen Lastprofils

Quelle: EEX, DB AG, Bundesnetzagentur (Monitoringbericht Energie)

© Bundesnetzagentur

Abbildung 39: Entwicklung der Netzentgelte der Stromnetzbetreiber

⁶ Quelle: www.raileco.org, Bundesnetzagentur

⁷ Seit Ende 2010 steht fest, dass das Bahnstrom-Fernleitungsnetz der Entgeltgenehmigungspflicht des § 23a EnWG und damit einer am Effizienzmaßstab orientierten Kostenprüfung unterliegt.

⁸ Durch die Entscheidung, dass das Bahnstrom-Fernleitungsnetz der Entgeltgenehmigungspflicht nach § 23a EnWG unterliegt, wurden bisher ausgewiesene Entgelte für die Netznutzung der DB Energie GmbH ungültig.

Aufgrund der technischen Besonderheiten in der Bahnstromversorgung wurde zu dem neuen Preismodell ein an den allgemeinen Netzzugangsregeln orientiertes Zugangsmodell entwickelt, um die Lieferantenwechselprozesse zu gewährleisten. Zu diesem Netzzugangsmodell wurden bis zum Dezember 2012 die Marktteilnehmer konsultiert.⁹

Die Bundesnetzagentur hat in ihrer Erhebung die Marktteilnehmer zu der Möglichkeit befragt, ihren Traktionsstrom über das Bahnfernleitungsnetz der DB Energie von anderen Stromlieferanten zu beziehen (Drittbezug von Bahnstrom). Dabei sollten bestehende Hindernisse ermittelt werden, die einen Lieferantenwechsel weiterhin beeinträchtigen. Über 60 NE-EVU erbringen ganz oder teilweise ihre Leistungen mit elektrischer Traktion und beziehen dabei ausnahmslos ihre Traktionsenergie von der DB Energie im Rahmen der Vollversorgung. Rund zwei Drittel der Unternehmen ziehen jedoch den Drittbezug von Bahnstrom für die Zukunft in Erwägung.

Bei der Erhebung gaben 75 % der Unternehmen Gründe an, die aus ihrer Sicht derzeit gegen einen Lieferantenwechsel für den Bezug von Traktionsenergie sprechen. Von 22 % der Eisenbahnverkehrsunternehmen werden wirtschaftliche Gründe genannt. Die erzielbaren Kostenvorteile werden durch die hohen Konditionen für die Durchleitung und der Ausgleichsenergie¹⁰ wieder nivelliert. Gerade bei dem (gegenüber dem Personenverkehr) weniger zeitkritischen Schienengüterverkehr sind die Kosten für die Ausgleichsenergie ein essentieller Faktor und zudem durch die fehlende Flexibilität nicht kalkulierbar. Ebenfalls mit 22 % sind bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen organisatorische Gründe wesentlich, die dem Drittbezug von Bahnstrom widersprechen. Dabei spielen vor allem der administrative Aufwand, die Vertragsbedingungen der DB Energie oder das aktuelle Netzzugangsmodell eine Rolle. Weitere 31 % der Eisenbahnverkehrsunternehmen beziehen von Drittanbietern keinen Bahnstrom, weil keine entsprechenden Angebote auf dem Markt vorhanden oder zumindest nicht bekannt sind. Einige Unternehmen gehen davon aus, dass große Energieversorger kein Interesse daran haben, ihre Lieferverträge mit der DB Energie aufzugeben, nur um einzelne Eisenbahnverkehrsunternehmen direkt zu beliefern.

Als weiterer Grund wurde ferner der zu geringe Verbrauch einiger Eisenbahnverkehrsunternehmen genannt. Bei geringen Abnahmemengen ist der wirtschaftliche Effekt minimal. Bei gleichzeitig hohem administrativen Aufwand und dem fehlenden

⁹ Ergebnisse der Konsultation sind auf den Webseiten der DB Energie GmbH einsehbar.

¹⁰ Kosten für die Ausgleichsenergie in diesem Sinne fallen an, wenn der Zeitpunkt des tatsächlichen Bezugs von Traktionsenergie (z. B. durch Verspätung) von dem vorab zu definierenden Fahrplan für den Strombezug abweicht.

Angebot auf dem Markt, werden sich kleinere Eisenbahnverkehrsunternehmen auch zukünftig nicht näher mit der Option eines Lieferantenwechsels für die Traktionsenergie auseinandersetzen.

5.6 EEG-Umlage im Eisenbahnverkehrsmarkt

Seit der von der Bundesregierung propagierten Energiewende und der seit Jahren anhaltende starke Ausbau der erneuerbaren Energien hält sich die EEG-Umlage beharrlich in der öffentlichen Diskussion. Kritisiert wird dabei vor allem die sich stetig nach oben entwickelnde Höhe der EEG-Umlage sowie die Begrenzungsregelungen für energieintensive Unternehmen. Eisenbahnverkehrsunternehmen können Begrenzungsregelungen in Anspruch nehmen, sofern sie bestimmte Abnahmemengen erreichen.¹¹ Damit sind die Probleme und die öffentliche Kritik bezüglich des EEG im Eisenbahnmarkt angelangt.

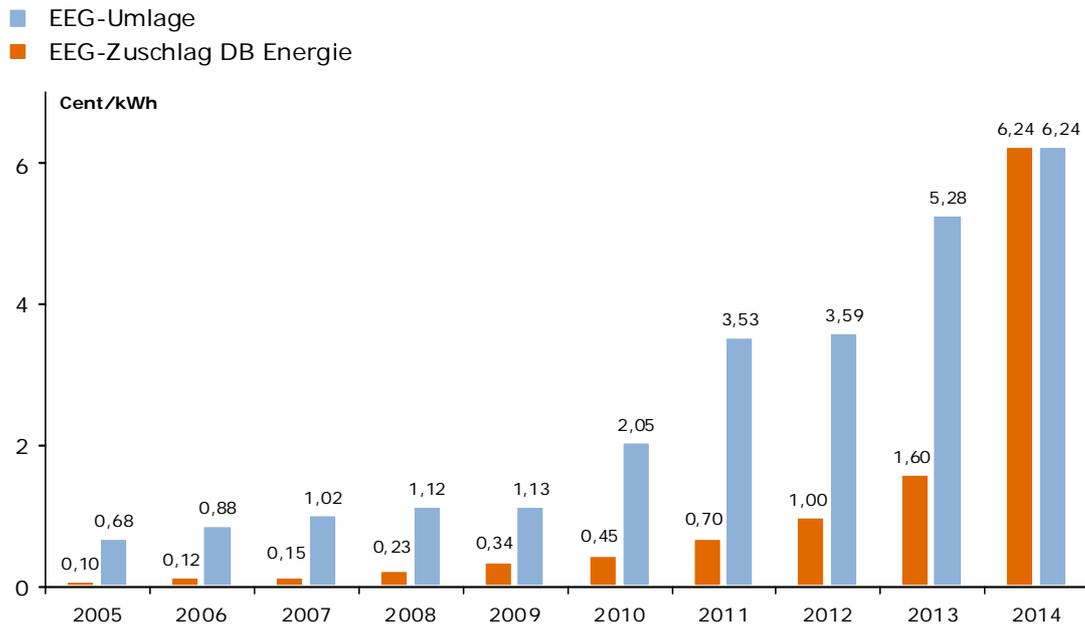
Das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) löste im Jahr 2000 das Stromeinspeisungsgesetz ab. Seitdem wurde das Gesetz mehrfach novelliert, um das EEG u. a. an neue Bedingungen, europäischen Bestimmungen oder aktuellen Rechtsprechungen anzupassen. Im Jahr 2009 wurde ergänzend die Verordnung zur Weiterentwicklung des bundesweiten Ausgleichsmechanismus (AusglMechV) beschlossen, die weitgehende Regelungen zum EEG beinhaltet. Die EEG-Umlage soll grundsätzlich die Differenz aus Ausgaben und Einnahmen bei der Förderung der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energiequellen durch das EEG auf alle Endverbraucher umwälzen. Damit ist die DB Energie verpflichtet, die EEG-Umlage nach den gesetzlichen Regelungen abzuführen.

Eisenbahnverkehrsunternehmen mit einem Jahresverbrauch von über zehn Gigawattstunden können mit einem entsprechenden Bescheid des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) die EEG-Umlage begrenzen. Von dieser Begrenzung können etwa ein Drittel der Unternehmen im Eisenbahnverkehrsmarkt profitieren. Abbildung 40 zeigt die Entwicklung des von der DB Energie erhobenen EEG-Zuschlags für nicht privilegierte EVU¹² sowie ferner die Entwicklung der EEG-Umlage seit 2005.

¹¹ Geregelt in § 40 ff EEG

¹² Jahresverbrauch unter 10 GWh

EEG-Umlage und EEG-Zuschlag bei DB Energie



Quelle: Preisblatt DB Energie nach Anlage 4 Rahmenstromliefervertrag für das jeweilige Jahr

© Bundesnetzagentur

Abbildung 40: EEG-Umlage und EEG-Zuschlag bei DB Energie

Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ihre Leistungen mittels elektrischer Traktion erbringen, wird die EEG-Umlage als zusätzlicher, finanzieller Faktor zunehmend problematisch. Dazu werden bei der derzeitigen Ausgestaltung der EEG-Umlage kleinere Eisenbahnverkehrsunternehmen gegenüber großen Eisenbahnverkehrsunternehmen benachteiligt und in ihrer Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt. Der typische Bedarf an Traktionsenergie¹³ bei den NE-EVU beträgt je Zugkilometer im SPNV bei einstöckigen Triebwagen rund 7 kWh, bei längeren Doppelstockzügen etwa 12 kWh. Lokbespannte Reisezüge im Schienenpersonenfernverkehr benötigen rund 13 kWh je Zugkilometer, ein Ferngüterzug im Durchschnitt rund 18 kWh je Zugkilometer.¹⁴

Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr mit einem durchschnittlichen Verbrauch von 7 kWh entrichten derzeit bei einer Jahresabnahmemenge von über 10 GWh eine EEG-Umlage von 1,2 Cent je Zugkilometer, bei einer geringeren Jahresabnahmemenge eine EEG-Umlage von rund elf Cent je Zugkilometer. Für das Jahr 2014 steigt die EEG-Umlage auf 4,7 Cent respektive 44 Cent pro Zugkilometer. Die folgende Abbildung zeigt den jeweiligen Anteil der fälligen EEG-

¹³ Drehstromantrieb, Rückspeisung angerechnet

¹⁴ Quelle: Erhebung Bundesnetzagentur

Umlage pro Zugkilometer für die oben genannten durchschnittlichen Verbrauchswerte.

Entwicklung der Kosten aufgrund des EEG je Zugkm

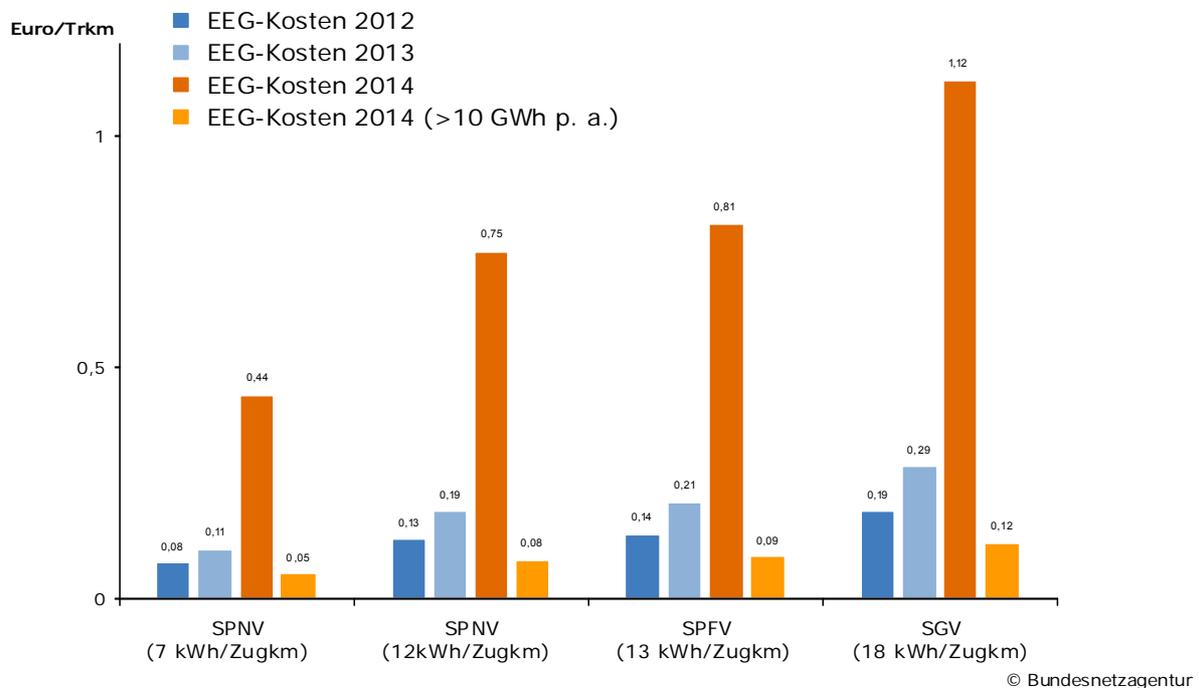


Abbildung 41: Entwicklung der Kosten aufgrund des EEG je Zugkm

Die in der Abbildung dargestellten Differenzen je Zugkilometer summieren sich über die Fahrstrecke eines Zuges zu erheblichen Beträgen. Für einen Zug, der beispielsweise über eine Strecke von 500 km Güter transportiert, fallen im Jahr 2014 somit 415 Euro an zusätzlichen Kosten an. Im Schienenpersonenfernverkehr erschwert bereits die gegenwärtige EEG-Umlage den Einstieg neuer Unternehmen. Wettbewerber im Schienenpersonenfernverkehr müssen etwa 770.000 Trkm im Jahr mit elektrischer Traktion zurücklegen, um über die Grenze von 10 GWh und somit in den Genuss der Begrenzung der EEG-Umlage zu kommen. Im Jahr 2012 wurden jedoch von allen NE-EVU zusammen nicht einmal eine Millionen Trassenkilometer im Fernverkehr erbracht. Bei steigender EEG-Umlage ab 2014 vergrößert sich der Nachteil der Wettbewerber noch weiter. Gerade für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die über günstige Preise Marktanteile gewinnen wollen, ist dies eine weitere hohe Hürde.

6. Wirtschaftliche Situation der Unternehmen im Eisenbahnmarkt

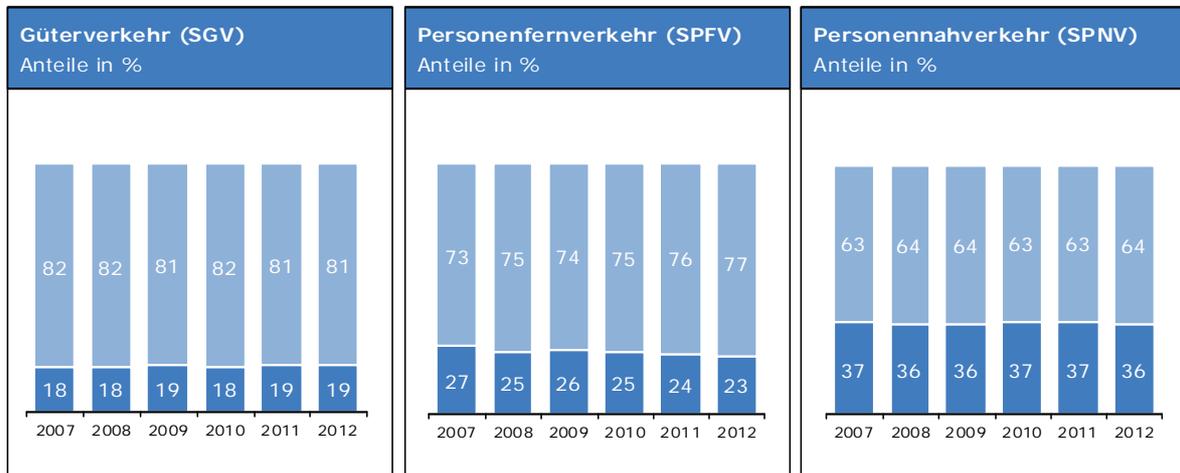
Im Rahmen der von der Bundesnetzagentur durchgeführten Marktbeobachtung wurden für das Jahr 2012 erstmalig detailliertere betriebswirtschaftliche Informationen von Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen erfragt. Die erhobenen Daten sollen dazu dienen, Erkenntnisse über die wirtschaftliche Situation und die Erlös- und Kostenstrukturen der Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie der Eisenbahninfrastrukturunternehmen im deutschen Markt zu gewinnen, um die ökonomische und finanzielle Stabilität des deutschen Eisenbahnmarktes besser einschätzen zu können. Die in den nachfolgenden Kapiteln dargestellten Auswertungen und Analysen beruhen dabei im Wesentlichen auf den bei der Bundesnetzagentur eingegangenen Rückmeldungen der Marktteilnehmer und spiegeln die Ergebnisse der Auswertung von diesen, hauptsächlich nicht-bundeseigenen Unternehmen wider. Die Qualität der Aussagen hängt damit deutlich von den Antworten der Marktteilnehmer ab. In Zukunft soll die Aussagefähigkeit weiter gesteigert werden.

6.1 Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Ein Teil des Umsatzes, der von Eisenbahnverkehrsunternehmen erzielt wird, wird zur Zahlung von Infrastrukturnutzungsentgelten verwendet. Der prozentuale Anteil dieser Infrastrukturnutzungsentgelte, gemessen am Umsatz der Eisenbahnverkehrsunternehmen, unterscheidet sich dabei sehr deutlich anhand der Art der durchgeführten Verkehre. Die höchsten Kosten entfallen hierbei mit einem Anteil von 36 % auf den Personennahverkehr. Am wenigsten belastet wird der Güterverkehr mit einem Anteil von 19 %.

Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz der EVU im jeweiligen Verkehrssegment

■ Sonstige Kosten + Rendite
■ Infrastrukturkosten

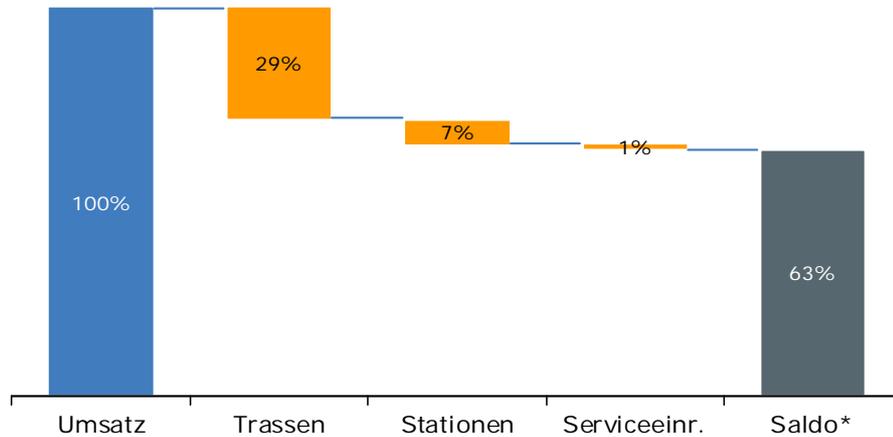


© Bundesnetzagentur

Abbildung 42: Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz der EVU im jeweiligen Verkehrssegment

Trotz der steigenden Nutzungsentgelte ist es den Eisenbahnverkehrsunternehmen gelungen, den Anteil der Infrastrukturnutzungskosten an ihrem Umsatz durch eine Steigerung der Einnahmen gegenüber 2011 mindestens stabil zu halten. Im Schienenpersonenfernverkehr konnte der Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am erzielten Umsatz seit 2007 sogar um vier Prozentpunkte reduziert werden. Die Umsatzentwicklung hat in diesem Verkehrssegment die Entwicklung der zu entrichtenden Infrastrukturnutzungsentgelte überkompensiert.

Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz aller EVU im SPNV



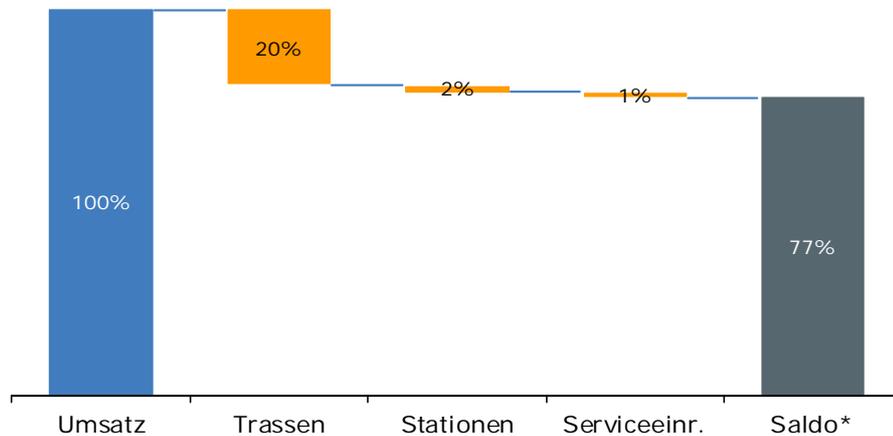
* Ergebnis nach Aufwand für Infrastrukturnutzungsentgelte

© Bundesnetzagentur

Abbildung 43: Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz aller EVU im SPNV

Im Schienenpersonennahverkehr sind die Trassenentgelte mit einem Anteil am Umsatz von 29 % der größte Infrastrukturkostentreiber. Werden ausschließlich nicht-bundeseigene Unternehmen im SPNV betrachtet, so liegen der Anteil der Trassenentgelte am Umsatz mit 35 % sowie der Anteil der gesamten Infrastrukturkosten am Umsatz mit 41 % deutlich über den Anteilen des Gesamtmarktes.

Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz aller EVU im SPFV



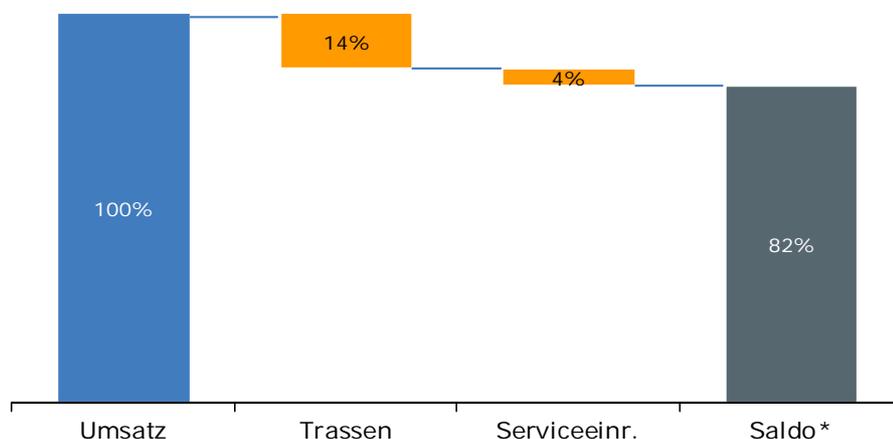
* Ergebnis nach Aufwand für Infrastrukturnutzungsentgelte

© Bundesnetzagentur

Abbildung 44: Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz aller EVU im SPFV

Die Summe der Infrastrukturkosten des Schienenpersonenfernverkehrs liegen anteilig zum erzielten Umsatz mit 23 % rund 14 Prozentpunkte unterhalb des anteiligen Infrastrukturaufwands im Schienenpersonennahverkehr. Der Anteil der Stationskosten am Umsatz fällt mit ca. 2 %, bedingt durch die verringerte Anzahl der Halte, um fünf Prozentpunkte niedriger als beim Schienenpersonennahverkehr aus. Als den größten Kostenblock lassen sich auch hier die Trassenentgelte mit einem Anteil von 20 % am Gesamterlös identifizieren. Der Anteil der Trassenkosten am Umsatz liegt somit ca. 9 % niedriger als im Schienenpersonennahverkehr.

Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz aller EVU im SGV



* Ergebnis nach Aufwand für Infrastrukturnutzungsentgelte

© Bundesnetzagentur

Abbildung 45: Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz aller EVU im SGV

Im Schienengüterverkehr liegt der Anteil der Trassenentgelte bei ca. 14 % des Umsatzes der EVU. Bei den nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen liegt dieser Anteil der Trassentgelte mit 19 % deutlich höher. Nicht-bundeseigene Bahnen geben dafür mit ca. 3 % einen etwas kleineren Anteil ihres Umsatzes für die Nutzung von Serviceeinrichtungen aus. Dies dürfte auf die geringere Nutzung von Rangierbahnhöfen durch nicht-bundeseigene Bahnen zurückzuführen sein.

6.2 Ergebnissituation der Eisenbahnverkehrsunternehmen

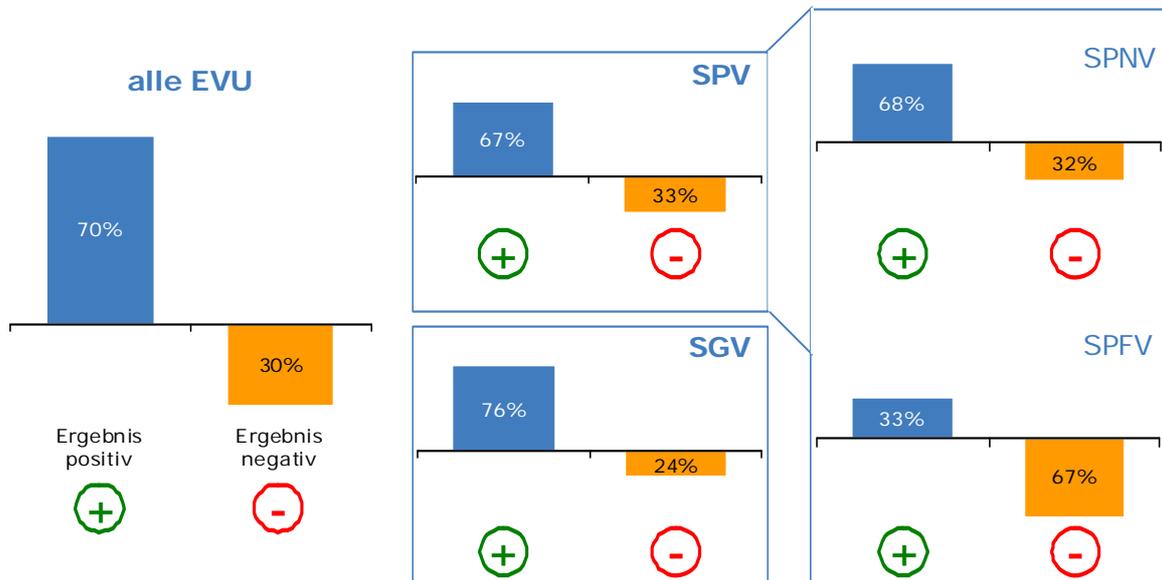
Von den Eisenbahnverkehrsunternehmen weisen 70 % für das Jahr 2012 ein positives Betriebsergebnis aus.¹⁵ Auch in Bezug auf das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (Ergebnis dgG)¹⁶ zeigt sich mit 66 % der Unternehmen, die ein positives Ergebnis in 2012 erwirtschafteten, ein ähnliches Bild. Der Einfluss von Zinserträgen und Zinsaufwendungen sowie etwaiger Beteiligungsergebnisse scheint bei den Unternehmen gering zu sein. Sowohl der Anteil der Unternehmen im Schienenpersonenverkehr als auch im Schienengüterverkehr, die ein positives Betriebsergebnis erzielt haben, liegt mit 67 % bzw. 76 % auf einem guten Niveau. Dies trifft auch für

¹⁵ Betriebsergebnis gem. § 275 HGB (Saldo der betrieblichen Leistungen und Kosten)

¹⁶ Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit gem. § 275 HGB (Saldo der betrieblichen Leistungen und Kosten sowie des Finanzergebnisses, d. h. des Zins- und Beteiligungsergebnisses)

die Ergebnisse der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit zu (Schienenpersonenverkehr 64 %, Schienengüterverkehr 71 %).

Marktüberblick Betriebsergebnis *



SPV: Schienenpersonenverkehr gesamt

* Die ausgewerteten Unternehmen sind – mit Ausnahme der Gesamtdarstellung – ausschließlich im jeweiligen Marktsegment tätig.

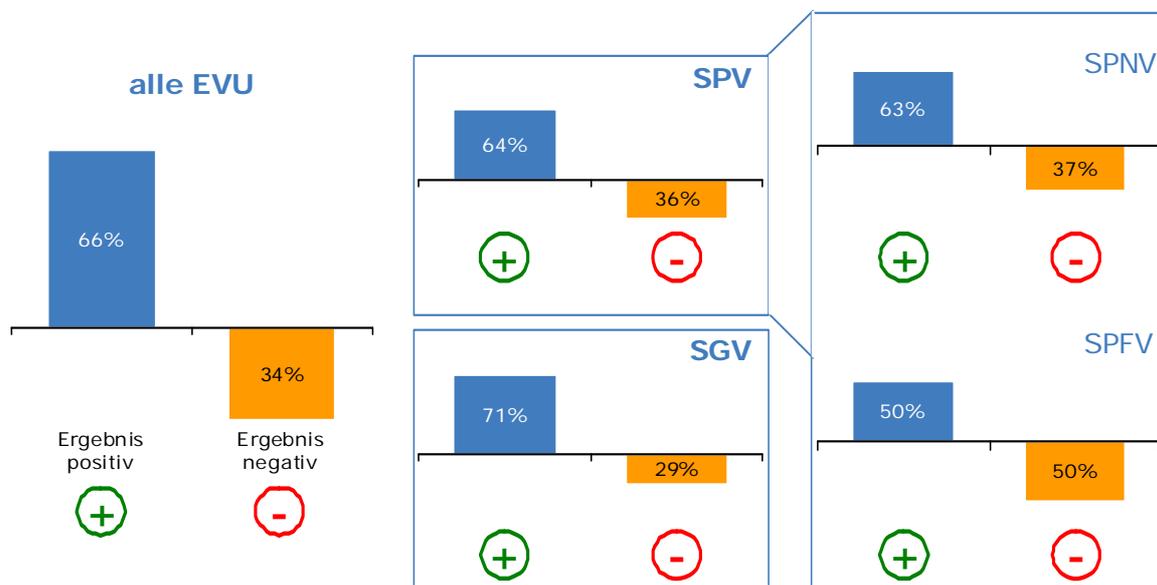
© Bundesnetzagentur

Abbildung 46: EVU: Marktüberblick Betriebsergebnis

Bei einer differenzierteren Betrachtung des Schienenpersonenverkehrs zeigt sich jedoch, dass die positiven Betriebsergebnisse bzw. Ergebnisse der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit überwiegend durch Unternehmen im Schienenpersonennahverkehr erzielt werden (68 % gegenüber 33 % bei den Unternehmen des Schienenpersonenfernverkehrs). Zu beachten ist allerdings, dass die Anzahl der Unternehmen im Schienenpersonennahverkehr weitaus größer als im Schienenpersonenfernverkehr ist. Im Schienenpersonenfernverkehr haben die Ergebnisse eines einzelnen Unternehmens somit eine größere Wirkung auf die Auswertung.

Von den nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen weisen 70 % ein positives Betriebsergebnis auf. In Bezug auf das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sind es immerhin noch 65 %.

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit*



SPV: Schienenpersonenverkehr gesamt

* Die ausgewerteten Unternehmen sind – mit Ausnahme der Gesamtdarstellung – ausschließlich im jeweiligen Marktsegment tätig.

© Bundesnetzagentur

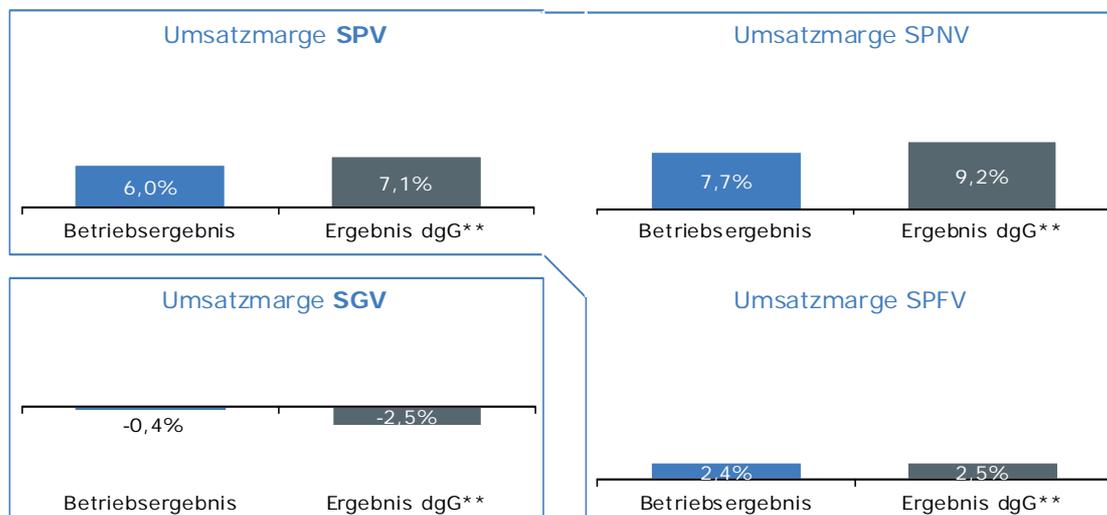
Abbildung 47: EVU: Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit

Im Schienenpersonenverkehrsmarkt konnten die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2012 durchschnittlich eine Umsatzmarge¹⁷ von 6,0 % in Bezug auf das Betriebsergebnis erzielen. Bezüglich des Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit lag die durchschnittliche Umsatzmarge hier sogar bei 7,1 %. Der wesentliche Unterschied zwischen beiden Umsatzmargen liegt in der Berücksichtigung des Finanzergebnisses (Zins- und Beteiligungsergebnis) bei dem Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit. Die diesbezüglich höhere Umsatzmarge bedeutet dann sogar, dass das Finanzergebnis¹⁸ in der Gesamtdarstellung des Schienenpersonenverkehrs positiv auf die Ergebnisentwicklung wirkt, d. h. die Finanzaufwendungen von den Finanzerträgen überkompensiert werden. Dieser Effekt ist umso bemerkenswerter, da die Berücksichtigung des Finanzergebnisses in der Betrachtung der Anzahl der Unternehmen mit positiven Ergebnissen im Schienenpersonenverkehr (siehe Abbildungen 46 und 47) dazu führt, dass der Anteil dieser Unternehmen um 1,1 Prozentpunkte zurückgeht.

¹⁷ Umsatzmarge als Verhältnis einer Ergebnisgröße zum Umsatz (hier Betriebsergebnis bzw. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit zum erzielten Umsatz).

¹⁸ Finanzergebnis (Zins- und Beteiligungsergebnis) als Unterschiedsbetrag zwischen Betriebsergebnis und Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.

Marktüberblick Umsatzmargen*



SPV: Schienenpersonenverkehr gesamt

* Die ausgewerteten Unternehmen sind ausschließlich im jeweiligen Marktsegment tätig.

** Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit

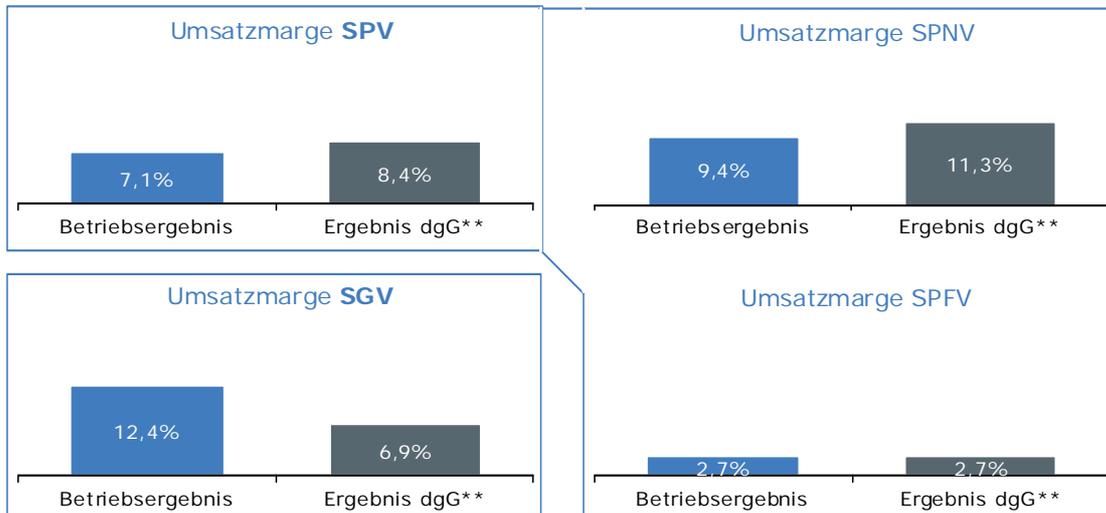
© Bundesnetzagentur

Abbildung 48: Marktüberblick Umsatzmargen

Die positiven Umsatzmargen des Schienenpersonenverkehrs beruhen dabei im Wesentlichen auf dem Schienenpersonennahverkehr. Hier liegt die Umsatzmarge bezogen auf das Betriebsergebnis bei 7,7 % und bezogen auf das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sogar bei 9,2 % gegenüber 2,4 % (Betriebsergebnis) bzw. 2,5 % (Ergebnis dgG) im Schienenpersonenfernverkehr.

Werden ausschließlich Unternehmen mit positivem Ergebnis betrachtet liegen die Umsatzmargen im Schienenpersonenverkehr bezogen auf das Betriebsergebnis und das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit um jeweils leicht über einem Prozentpunkt höher als bei Betrachtung aller Unternehmen (Abbildung 49). Auch hier werden die Ergebnisse maßgeblich durch den Schienenpersonennahverkehr getrieben.

Umsatzmargen bei positiven Betriebsergebnis bzw. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit*



SPV: Schienenpersonenverkehr gesamt

* Die ausgewerteten Unternehmen sind ausschließlich im jeweiligen Marktsegment tätig.

** Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit

© Bundesnetzagentur

Abbildung 49: Umsatzmargen bei positiven Betriebsergebnis bzw. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit

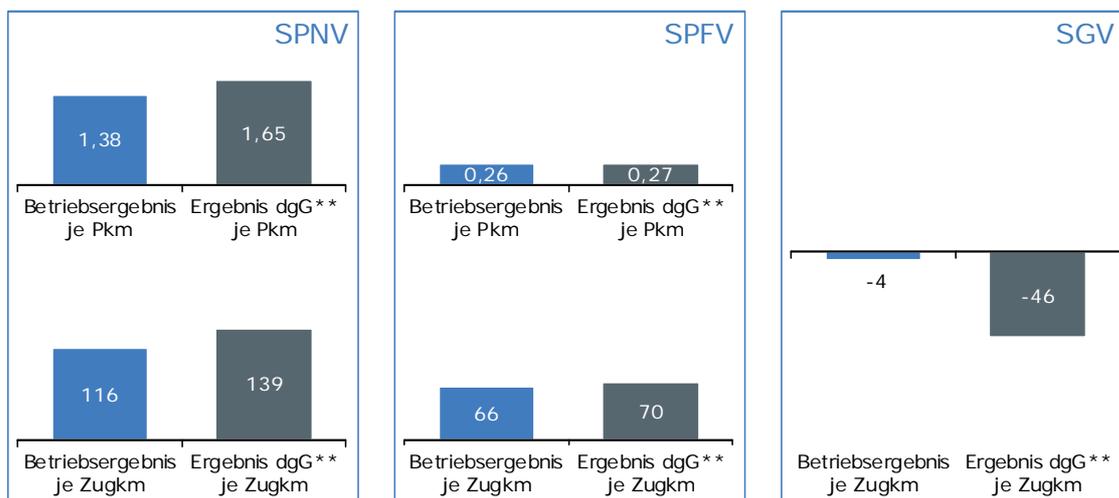
Im Schienengüterverkehrsmarkt konnten die Unternehmen im Jahr 2012 lediglich eine durchschnittliche Umsatzmarge in Höhe von -0,4 % bezogen auf das Betriebsergebnis erzielen (Abbildung 48). Das bedeutet, dass im für den Gesamtmarkt Schienengüterverkehr ein Verlust im Betriebsergebnis in 2012 erwirtschaftet wurde. Eventuell noch weitere, entstehende Aufwendungen aus Finanzierungs- oder Beteiligungstätigkeit sind dabei noch nicht gedeckt. Dies äußert sich darin, dass die Umsatzmarge bezogen auf das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit mit durchschnittlich -2,5 % noch niedriger liegt und der Verlust noch deutlicher ist. Anders als im Schienenpersonenverkehr wirken hier Finanz- und Beteiligungsergebnis somit nicht Ergebnis erhöhend. Werden nur die Unternehmen mit positiven Ergebnissen betrachtet, zeigt sich allerdings eine deutlich positive Umsatzmarge mit durchschnittlich 12,4 % bzw. 6,9 % bezogen auf das Betriebsergebnis bzw. auf das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit. Bezogen auf das Betriebsergebnis liegt diese Marge sogar oberhalb des Schienenpersonennahverkehrs.

Zur besseren Einschätzung der unterschiedlichen Gewinnsituationen der Eisenbahnverkehrsunternehmen in den einzelnen Verkehrsarten werden in der nachfolgenden Übersicht (Abbildung 50) die kumulierten Betriebsergebnisse und Ergebnisse der

gewöhnlichen Geschäftstätigkeit zu spezifischen Leistungsgrößen (Personenkilometer und Zugkilometer) ins Verhältnis gesetzt.

Spezifisches Ergebnis nach Verkehrsarten*

Angaben in Cent



SPV: Schienenpersonenverkehr gesamt

* Die ausgewerteten Unternehmen sind ausschließlich im jeweiligen Marktsegment tätig.

** Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit

© Bundesnetzagentur

Abbildung 50: Spezifisches Ergebnis nach Verkehrsarten

Insbesondere im Vergleich Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr zeigt sich, dass die Ergebnissituation im Schienenpersonennahverkehr deutlich stabiler ist. Ein wesentlicher Grund hierfür sind die Regionalisierungsmittel als stabile Erlösquelle der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr.

Deutlich geringer fallen allerdings die Umsatzmargen der nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonenverkehr aus. Hier können diese Unternehmen lediglich eine Umsatzmarge von 0,2 % in Bezug auf ihr Betriebsergebnis erzielen. Im Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit wird 2012 sogar eine negative Umsatzmarge von -0,4 % erzielt und somit ein Verlust erwirtschaftet.

Im Schienengüterverkehr liegt die Umsatzmarge der nicht-bundeseigenen Unternehmen bezogen auf das Betriebsergebnis mit 3,4 % über der durchschnittlichen Marge des Gesamtmarktes. Das bedeutet, dass die betriebliche Leistungserstellung der NE-EVU in 2012 offenbar profitabler erfolgt als die der bundeseigenen Unternehmen. Wird allerdings die Umsatzmarge bezogen auf das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (d. h. inklusive Finanzierungs- und Beteiligungsergebnis)

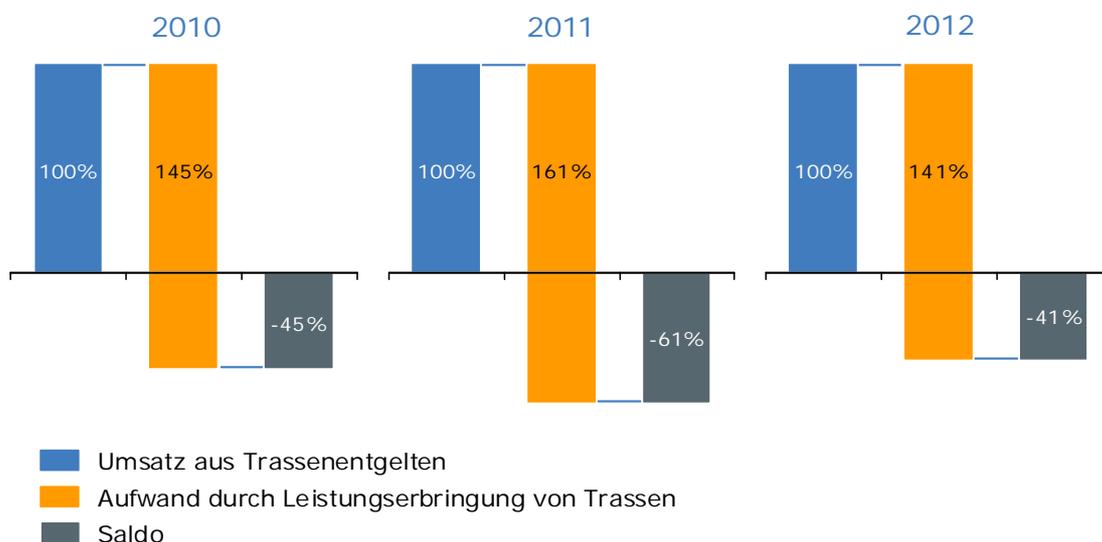
betrachtet, so liegt diese bei den nicht-bundeseigenen EVU mit -2,6 % nahezu auf dem Niveau des Gesamtmarktdurchschnitts. Mit Blick auf das Finanzierungsergebnis agieren die bundeseigenen Unternehmen hier somit wirtschaftlicher als die NE-Bahnen.

6.3 Ergebnissituation der Betreiber der Schienenwege

Aus Sicht des Gesamtmarktes konnten die nicht-bundeseigenen Betreiber der Schienenwege im Zeitrahmen von 2010 bis 2012 hinsichtlich der Bereitstellung von Trassen in Summe keine Gewinne erwirtschaften. Die Verluste aus dem operativen Geschäft sind hier deutlich. Zu beachten ist allerdings, dass eine Gewinnerzielungsabsicht bei zahlreichen nicht-bundeseigenen Unternehmen nicht vorausgesetzt werden kann. Teilweise handelt es sich um Betreiber der Schienenwege als Bestandteil eines Unternehmens bzw. Unternehmensverbundes, deren Kerngeschäft nicht im Eisenbahnbetrieb liegt. Die entstehenden Fehlbeträge im Bereich der Schienenwege müssen somit anderweitig, beispielsweise im Rahmen von Finanzierungstätigkeit bzw. durch originäre Geschäftstätigkeiten, kompensiert werden.

Umsatz, Aufwand und Ergebnis der Betreiber der Schienenwege (nur NE-EIU)

2010 bis 2012



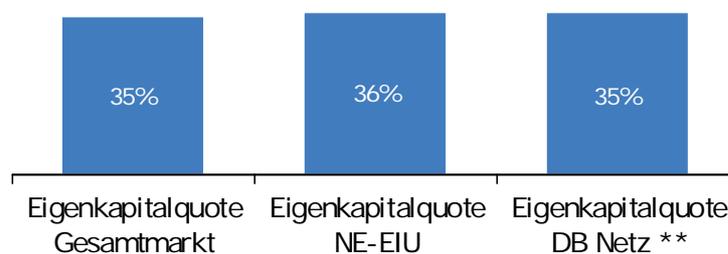
© Bundesnetzagentur

Abbildung 51: Umsatz, Aufwand und Ergebnis der Betreiber der Schienenwege (nur NE-EIU)

Im Hinblick auf die Finanzierung des Schienennetzes ergibt sich aus der durchgeführten Markterhebung, dass die Infrastruktur zu rund 35 % mit Eigenkapital der Un-

ternehmen finanziert wird.¹⁹ Die durchschnittliche Eigenkapitalquote der nicht-bundeseigenen Betreiber der Schienenwege liegt mit 36 % dabei auf einem vergleichbaren Niveau wie die aus dem Geschäftsbericht 2012 approximierte Eigenkapitalquote der DB Netz AG.

Eigenkapitalquoten der Betreiber der Schienenwege*



* approximiert als Verhältnis Eigenkapital zu Gesamtvermögen, Daten je nach Verfügbarkeit von 2011 bzw. 2012

** ermittelt als Verhältnis der Bilanzposition Eigenkapital zu bilanziertem Gesamtvermögen / Gesamtkapital

Quelle: Geschäftsbericht 2012 der DB Netz AG, Bundesnetzagentur

© Bundesnetzagentur

Abbildung 52: Eigenkapitalquoten der Betreiber der Schienenwege

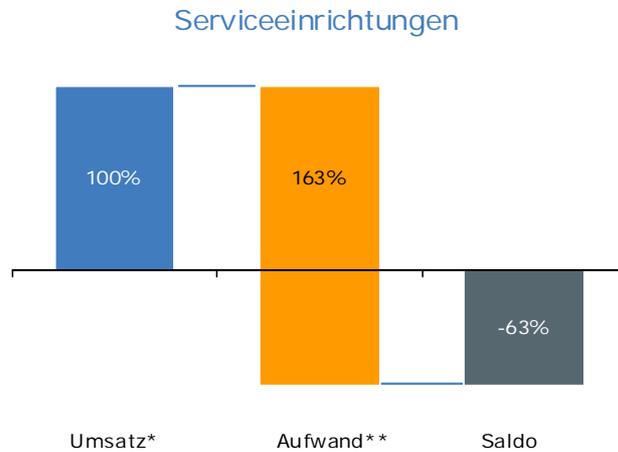
6.4 Ergebnissituation der Betreiber von Serviceeinrichtungen

Die nicht-bundeseigenen Betreiber von Serviceeinrichtungen²⁰ konnten in Summe für das Jahr 2012 kein positives Ergebnis aus Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelten erzielen. Die Aufwendungen für Instandhaltung, Abschreibungen und Betrieb von Serviceeinrichtungen überstiegen den erzielten Umsatz um rund 63 % (siehe Abbildung 53).

¹⁹ Eigenkapitalquote approximiert als Verhältnis zwischen Eigenkapital und Gesamtvermögen

²⁰ Ohne Werkstätten und Einrichtungen zur Brennstoffaufnahme

Umsatz, Aufwand und Ergebnis der Betreiber von Serviceeinrichtungen (nur NE-EIU)



* Umfasst die Summe des Umsatzes aus Nutzungsentgelten für Serviceeinrichtungen, außer Wartungseinrichtungen und Einrichtungen zur Brennstoffaufnahme.

** Aufwand für Instandhaltung, Abschreibungen und Betrieb von Serviceeinrichtungen

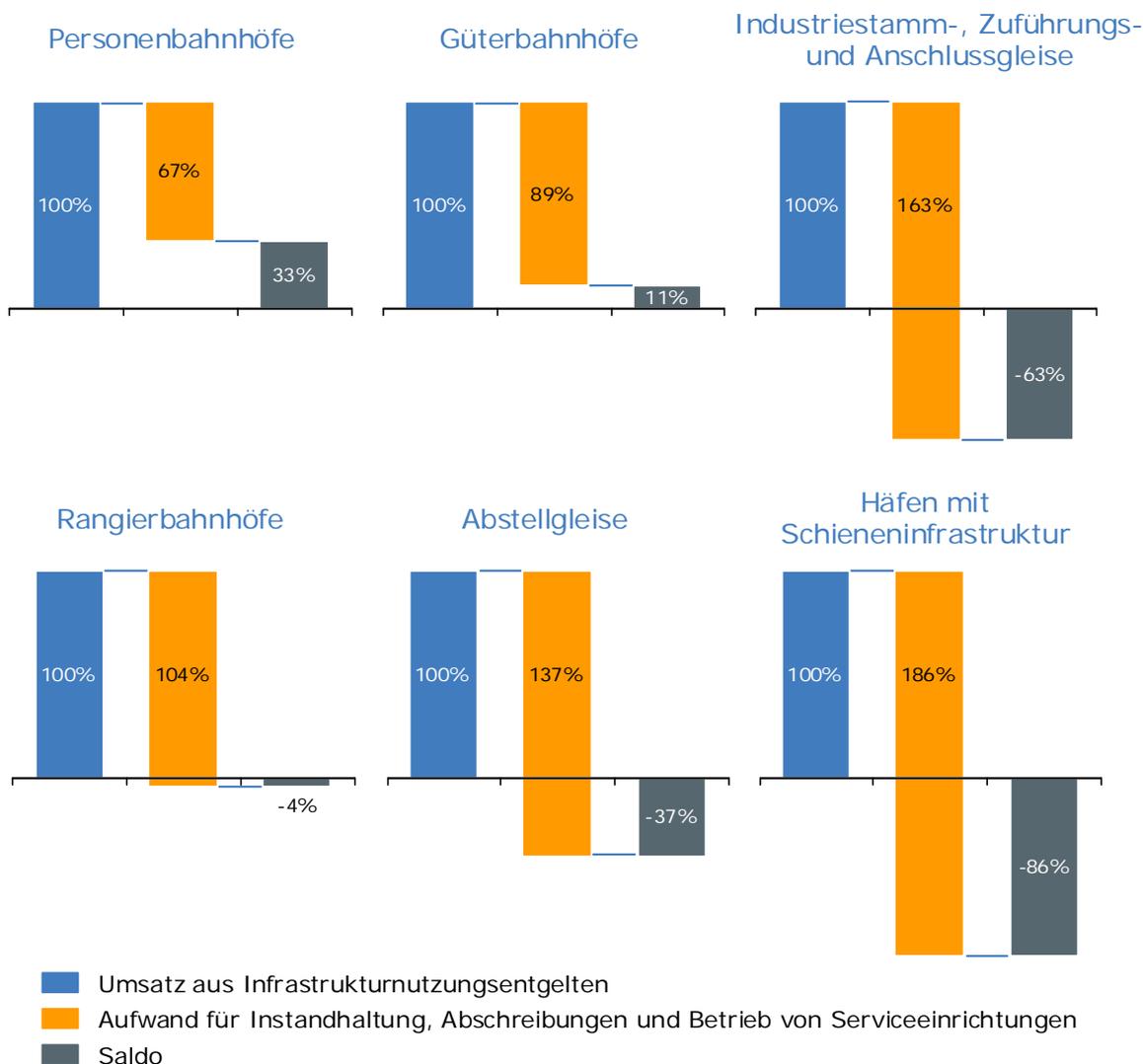
© Bundesnetzagentur

Abbildung 53: Umsatz, Aufwand und Ergebnis der Betreiber von Serviceeinrichtungen der NE-EIU

Die Auswertung der Unternehmensangaben im Rahmen der Markterhebung zeigen, dass die negativen Ergebnisse der nicht-bundeseigenen Betreiber von Serviceeinrichtungen im Wesentlichen in den Einrichtungsarten Industriestamm-, Zuführungs- und Anschlussgleisen, Abstellgleisen sowie der Schieneninfrastruktur in Häfen resultieren (siehe Abbildung 54). Zu beachten ist dabei, dass hier Serviceeinrichtungen von Unternehmen berücksichtigt werden, deren Kerngeschäft nicht im Eisenbahnbetrieb liegt. In diesen Fällen dienen die Serviceeinrichtungen eher der Unterstützung des originären Geschäftsbetriebs bzw. Geschäftszwecks. Etwaige Fehlbeträge müssen dann anderweitig, beispielsweise durch Finanzierungstätigkeit aus anderen Geschäftsbereichen, kompensiert werden.

Nennenswert positive Ergebnisbeiträge werden bei nicht-bundeseigenen Betreibern von Serviceeinrichtungen ausschließlich mit Personen- und Güterbahnhöfen erzielt. Dies sind genau die Arten von Serviceeinrichtungen, die im Wesentlichen einen originären eisenbahnbezogenen Geschäftszweck beinhalten bzw. vermuten lassen.

Umsatz, Aufwand und Ergebnis der Betreiber von Serviceeinrichtungen (nur NE-EIU)



© Bundesnetzagentur

Abbildung 54: Umsatz, Aufwand und Ergebnis der Betreiber von Serviceeinrichtungen der NE-EIU nach Art der Serviceeinrichtung

Auch bei der DB Station & Service AG ist im Jahr 2012 ein positives Ergebnis mit einer Umsatzmarge von rund 18 % bezogen auf das Betriebsergebnis erzielt worden.²¹

²¹ Ermittelt als Verhältnis der Positionen Umsatzerlöse und Betriebsergebnis in der Gewinn- und Verlustrechnung; Quelle: Geschäftsbericht DB Station & Service AG 2012

7. Internationale Marktbeobachtung

Die Bundesnetzagentur ist Mitglied der Independent Regulators' Group Rail (IRG-Rail), einem Netzwerk unabhängiger Regulierungsbehörden, deren Ziel es ist, die Etablierung eines gemeinsamen, wettbewerbsfähigen Marktes in Europa nachhaltig zu fördern. Die Gruppe dient den nationalen Regulierungsbehörden als Plattform, um Informationen und Best-Practice-Methoden miteinander auszutauschen, so dass regulatorische Herausforderungen in Europa mit einheitlichen und bewährten Lösungsansätzen adressiert werden können.

Als Teil der IRG-Rail wurde eine Arbeitsgruppe für das Market Monitoring etabliert, an der sich die Bundesnetzagentur aktiv beteiligt. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe haben gemeinschaftlich eine Marktabfrage entwickelt, um wesentliche Einflussfaktoren auf die Geschäftstätigkeit der Eisenbahnunternehmen identifizieren und bewerten zu können.

Die Ergebnisse der internationalen Marktbeobachtung der IRG-Rail werden in einem „Annual Market Monitoring Report“ jeweils zu Jahresbeginn auf der Internetseite der IRG Rail (<http://www.irg-rail.eu/public-documents/>) veröffentlicht.

8. Anhang

8.1 Trassenpreissystem der DB Netz AG, 2002 bis 2013

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Grundpreise (Euro)												
Fplus		8,30	8,30	8,30	8,30	7,90	8,09	8,30	8,38	8,55	8,76	9,00
F1	3,38	3,38	3,51	3,68	3,79	4,02	4,12	4,21	4,29	4,38	4,48	4,60
F2	2,25	2,24	2,53	2,53	2,50	2,78	2,85	2,91	2,98	3,04	3,11	3,19
F3	2,17	2,12	2,28	2,29	2,26	2,47	2,53	2,61	2,68	2,73	2,80	2,88
F4	2,12	2,07	2,20	2,21	2,17	2,36	2,42	2,50	2,57	2,62	2,68	2,75
F5	2,05	2,02	2,03	1,74	1,76	1,82	1,86	1,90	1,90	1,94	1,99	2,04
F6	1,93	1,92	2,00	2,05	2,06	2,13	2,18	2,25	2,31	2,36	2,64	2,71
Z1	2,12	2,11	2,13	2,13	2,14	2,21	2,26	2,34	2,40	2,45	2,74	2,81
Z2	2,20	2,19	2,20	2,20	2,21	2,29	2,34	2,42	2,48	2,53	2,82	2,89
S1	1,48	1,45	1,46	1,46	1,46	1,55	1,59	1,64	1,70	1,73	1,77	1,82
S2		2,09	2,09	2,09	2,09	2,09	2,14	2,20	2,26	2,31	2,37	2,43
S3				2,51	2,51	2,51	2,57	2,64	2,70	2,75	2,82	2,89
Produktfaktoren												
Personenverkehrs-Trassen												
Express-Trasse	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80	1,80
Fernverkehrs-Takt-Trasse	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65
Nahverkehrs-Takt-Trasse	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65
Economy-Trasse	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
LZ-Trasse PV			1,00	1,00	1,00	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65
Güterverkehrs-Trassen												
Express-Trasse	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65
Standard-Trasse	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Zubringer-Trasse	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
LZ-Trasse GV			0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65	0,65
Sonstige Zuschläge												
Auslastungsfaktor	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20
Abweichung von Mindestgeschwindigkeit (Faktor)							1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Lastenkomponente SGV + 3.000 t (in Euro)*	1,33	1,33	1,33	0,59	0,53	0,90	0,92	0,92	0,92	0,94	0,96	0,98

*vor 2007 Berechnung eines Zuschlages bereits ab 1.000 t, angegebener Zuschlag für 3.000 t

Quelle: Trassenpreissysteme DB Netz AG

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Aktiengesellschaft
AT	Aufgabenträger
AusglMechV	Ausgleichsmechanismusverordnung
BAFA	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BdS	Betreiber der Schienenwege
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BvSE	Betreiber von Serviceeinrichtungen
DB	Deutsche Bahn
dgG	(Ergebnis) der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit
ECR	Euro Cargo Rail
EEG	Erneuerbare-Energien-Gesetz
EEX	European Energy Exchange
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EnWG	Energiewirtschaftsgesetz
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GWh	Gigawattstunden
HGB	Handelsgesetzbuch
HKX	Hamburg–Köln–Express
IRG-Rail	Independent Regulators' Group – Rail
km	Kilometer
kWh	Kilowattstunde
Mio.	Millionen
Mrd.	Milliarden
NBS	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
NE	nicht-bundeseigen
NE-EIU	nicht-bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen
NE-EVU	nicht-bundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen
Pkm	Personenkilometer
PLV	Preis-Leistungs-Verhältnis
SGV	Schienengüterverkehr
SNB	Schiennetz-Benutzungsbedingungen

SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPS	Stationspreissystem
SPV	Schienenpersonenverkehr
sV	sonstiger Verkehr
t	Tonnen
tkm	Tonnenkilometer
TPS	Trassenpreissystem
Trkm	Trassenkilometer
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen