



Bundesnetzagentur



Marktuntersuchung

Eisenbahnen 2014



Marktuntersuchung Eisenbahnen 2014

Stand: Dezember 2014

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

Tulpenfeld 4

53113 Bonn

Tel.: +49 228 14-0

Fax: +49 228 14-8872

E-Mail: info@bnetza.de

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
Abbildungsverzeichnis	5
Tabellenverzeichnis	7
Abkürzungsverzeichnis	9
Eisenbahnmarkt in Zahlen	11
Zusammenfassung.....	12
1 Einleitung	13
1.1 Aufgaben der Bundesnetzagentur im Eisenbahnsektor	13
1.2 Hintergrund der Marktuntersuchung	13
1.3 Marktabgrenzung.....	13
2 Betrachtung des Eisenbahnmarktes.....	15
2.1 Marktumfeld.....	15
2.2 Entwicklung des Modal Split.....	16
2.3 Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt.....	18
3 Eisenbahnverkehrsmarkt.....	19
3.1 Anzahl öffentlicher Eisenbahnverkehrsunternehmen	19
3.2 Umsatzentwicklung Eisenbahnverkehrsunternehmen	20
3.3 Entwicklung des Verkehrsaufkommens	21
3.4 Entwicklung der Verkehrsleistung	22
3.5 Allgemeine Wettbewerbsentwicklung	23
3.6 Entwicklung der Erlössituation im Schienenpersonenverkehr	23
3.7 Transport- und Reiseweiten im Schienenverkehr.....	26
3.8 Bauerschwerniskosten.....	26
3.9 Bahnstrom und elektrischer Verkehr	27
3.10 Fahrzeugbestand	30
4 Eisenbahninfrastrukturmarkt.....	32
4.1 Eisenbahninfrastrukturunternehmen.....	32
4.2 Umsatzentwicklung Eisenbahninfrastrukturunternehmen.....	32
4.3 Entwicklung der Betriebsleistung.....	34
4.4 Nutzungsbedingungen für Eisenbahninfrastruktur.....	35
4.5 Bewertung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur	37
5 Infrastrukturnutzungsentgelte und sonstige Preise.....	42
5.1 Höhe und Entwicklung der Trassenentgelte.....	42
5.2 Höhe und Entwicklung der Stationspreise	45
5.3 Bewertung und Entwicklung der Entgeltsysteme	46
5.4 Endkundenpreise	50

6	Wirtschaftliche Situation der Unternehmen im Eisenbahnmarkt	52
6.1	Kostenentwicklung und Ergebnissituation der Eisenbahnverkehrsunternehmen	52
6.2	Kostenentwicklung und Ergebnissituation der Betreiber der Schienenwege	58
6.3	Kostenentwicklung und Ergebnissituation der Betreiber von Serviceeinrichtungen	59
7	Internationale Marktbeobachtung	61
8	Anhang	62
8.1	Methode zur Bewertung der Einflussfaktoren	62
8.2	Trassenpreissystem der DB Netz AG, 2002 bis 2015	63
	Impressum	65

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Marktabgrenzung der Marktbeobachtung im Eisenbahnsektor	14
Abbildung 2: Entwicklung des nominalen BIP	15
Abbildung 3: Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr in Prozent.....	16
Abbildung 4: Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr in Prozent.....	17
Abbildung 5: Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt in Tausend.....	18
Abbildung 6: Genehmigte öffentliche EVU	19
Abbildung 7: Umsatzentwicklung im Eisenbahnmarkt in Mrd. Euro	20
Abbildung 8: Entwicklung des Verkehrsaufkommens.....	21
Abbildung 9: Entwicklung der Verkehrsleistung.....	22
Abbildung 10: Entwicklung des Wettbewerbs in den Segmenten.....	23
Abbildung 11: Anteil der Zuschüsse der Aufgabenträger am Umsatz des SPNV	24
Abbildung 12: Entwicklung der spezifischen Umsatzerlöse und der mittleren Zugbesetzung im SPNV.....	25
Abbildung 13: Entwicklung der spezifischen Umsatzerlöse und der mittleren Zugbesetzung im SPFV.....	25
Abbildung 14: Entwicklung der Transport- und Reiseweiten.....	26
Abbildung 15: Höhe der Netzentgelte in Abhängigkeit von den Benutzungsstunden (Cent je kWh).....	28
Abbildung 16: Entwicklung der Netzentgelte der Stromnetzbetreiber (Cent je kWh).....	29
Abbildung 17: Anteil von Drehstromfahrzeugen 2011 und 2013	30
Abbildung 18: Umsatzentwicklung im Eisenbahninfrastrukturmarkt in Mrd. Euro	33
Abbildung 19: Anteil der Verkehrsarten am Gesamtumsatz der deutschen BdS in Prozent.....	33
Abbildung 20: Entwicklung der Betriebsleistung	34
Abbildung 21: Anteil der Infrastrukturunternehmen mit Nutzungsbedingungen	35
Abbildung 22: Anteil der Infrastrukturunternehmen mit Entgeltlisten	36
Abbildung 23: Einflussfaktoren auf dem Schienenverkehrsmarkt.....	37
Abbildung 24: Bewertung des Zugangs zu Schienenwegen	38
Abbildung 25: Entwicklung der Bewertungen der Themenfelder Schienenwege	39
Abbildung 26: Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustandes der Schienenwege durch Aufgabenträger	39
Abbildung 27: Bewertung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen	40
Abbildung 28: Entwicklung der Bewertungen der Themenfelder Serviceeinrichtungen	41

Abbildung 29: Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustands von Personenbahnhöfen und Haltepunkten durch Aufgabenträger	41
Abbildung 30: Bandbreite der mittleren Trassennutzungsentgelte in Euro	42
Abbildung 31: Entwicklung von Eisenbahninfrastrukturentgelten bei den Betreibern der Schienenwege.....	43
Abbildung 32: Bandbreite der Stationsnutzungsentgelte in Euro.....	45
Abbildung 33: Entwicklung von Stationsnutzungsentgelten bei den Betreibern von Personenbahnhöfen	46
Abbildung 34: Bewertung der Diskriminierungsfreiheit von Preissystemen	47
Abbildung 35: Entwicklung der Bewertungen der Diskriminierungsfreiheit der Entgeltsysteme.....	47
Abbildung 36: Bewertung der Diskriminierungsfreiheit von Preissystemen durch Aufgabenträger	48
Abbildung 37: Bewertung des Preis-Leistungs-Verhältnisses der EIU	49
Abbildung 38: Entwicklung der Bewertungen des Preis-Leistungs-Verhältnisses der EIU	49
Abbildung 39: Bewertung der Entgeltsysteme der EIU durch Aufgabenträger.....	50
Abbildung 40: Entwicklung der Endkundenpreise	51
Abbildung 41: Marktüberblick Betriebsergebnis der EVU.....	53
Abbildung 42: Bandbreite Betriebsergebnisse in Mio. Euro.....	53
Abbildung 43: Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz der EVU im jeweiligen Verkehrssegment	54
Abbildung 44: Treiber der Infrastrukturkosten in Prozent	55
Abbildung 45: Umsatzmargen der EVU	56
Abbildung 46: Spezifisches Ergebnis nach Verkehrsarten	57
Abbildung 47: Eigenkapitalquoten der Betreiber der Schienenwege	58
Abbildung 48: Umsatz, Aufwand und Ergebnis der Betreiber von Serviceeinrichtungen der NE-EIU	59
Abbildung 49: Umsatz, Aufwand und Ergebnis der Betreiber von Serviceeinrichtungen der NE-EIU nach Art der Serviceeinrichtung.....	60

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Entwicklung spezifischer Trassenpreise der DB Netz AG	44
Tabelle 2: Umsatz, Aufwand und Ergebnis der Betreiber der Schienenwege (nur NE-EIU)	58

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Aktiengesellschaft
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BdS	Betreiber der Schienenwege
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BvSE	Betreiber von Serviceeinrichtungen
DB	Deutsche Bahn
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EnWG	Energiewirtschaftsgesetz
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Gbf	Güterbahnhof
GWh	Gigawattstunden
Hz	Hertz
IRG-Rail	Independent Regulators' Group – Rail
km	Kilometer
kV	Kilovolt
kW	Kilowatt
kWh	Kilowattstunde
Mio.	Millionen

Mrd.	Milliarden
MWh	Megawattstunde
NBS	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
NE	nicht-bundeseigen
NE-EIU	nicht-bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen
NE-EVU	nicht-bundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkm	Personenkilometer
PLV	Preis-Leistungs-Verhältnis
Pbf	Personenbahnhof
Rbf	Rangierbahnhof
SGV	Schienengüterverkehr
SNB	Schienennetz-Benutzungsbedingungen
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
sV	sonstiger Verkehr
t	Tonnen
tkm	Tonnenkilometer
Trkm	Trassenkilometer
TSI	Technische Spezifikation für die Interoperabilität
TWh	Terawattstunden
V	Volt
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VPI	Verbraucherpreisindex

Eisenbahnmarkt in Zahlen

Umsatzentwicklung EVU

Δ 12/13

2013	Gesamt	18,7	Mrd. €	↑
	SGV	4,8	Mrd. €	↑
	SPFV	4,0	Mrd. €	↓
	SPNV	9,9	Mrd. €	↑

Umsatzentwicklung EIU

Δ 12/13

2013	Gesamt	5,6	Mrd. €	↑
	Trassenentgelte	4,4	Mrd. €	→
	Stationsentgelte	0,8	Mrd. €	↑
	Sonstige Entgelte	0,4	Mrd. €	→

Verkehrsleistung

Δ 12/13

2013	SGV	113	Mrd. tkm	↑
	SPFV	37	Mrd. Pkm	→
	SPNV	54	Mrd. Pkm	↑

Marktanteil Wettbewerber

Δ 12/13

2013	SGV	33	%	↑
	SPFV	< 1	%	→
	SPNV	19	%	↑

Sofern endgültige Angaben zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der "Marktuntersuchung Eisenbahnen 2014" noch nicht vorlagen, wurden entsprechende Aussagen mit "e" für den erwarteten Wert gekennzeichnet.

Zusammenfassung

Mit der positiven gesamtwirtschaftlichen Entwicklung stieg der Umsatz im Eisenbahnverkehrsmarkt im Jahr 2013 erneut leicht an (+0,5 Prozent). Dabei waren in den Segmenten Schienengüterverkehr und Schienenpersonennahverkehr leichte Umsatzanstiege zu verzeichnen, während der Umsatz im Schienenpersonenfernverkehr leicht gefallen ist, nachdem er im Vorjahr deutlich um rund acht Prozent gestiegen war.

Das Verkehrsaufkommen von Fahrgästen und Gütern entwickelte sich weiterhin positiv, vor allem in den Segmenten Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr, nachdem bei letzterem das Verkehrsaufkommen im Vorjahr gesunken war. Im Schienenpersonenfernverkehr blieb das Verkehrsaufkommen nach einem Anstieg im Jahr zuvor konstant.

Die Verkehrsleistung in Personenkilometern (Pkm) bzw. Tonnenkilometern (tkm) entwickelte sich im Jahr 2013 im Schienenpersonennahverkehr und im Schienengüterverkehr positiv, nachdem die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr im Jahr 2012 gesunken war. Im Schienenpersonenfernverkehr blieb sie hingegen konstant. Als erfreulich erweist sich, dass der Anteil der Wettbewerber an der Verkehrsleistung sowohl im Schienengüterverkehr als auch im Schienenpersonennahverkehr im Jahr 2013 weiter angestiegen ist. Im Schienenpersonenfernverkehr lag der Wettbewerberanteil weiterhin unter einem Prozent.

Insgesamt nahm im Jahr 2013 die Betriebsleistung auf öffentlichen Schienenwegen wie bereits im Vorjahr leicht ab und befindet sich mit 1,05 Mrd. Trassenkilometern noch unterhalb des Niveaus 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 2013 fort. So müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr rund 18 Prozent, im Schienenpersonenfernverkehr rund 23 Prozent und im Schienenpersonennahverkehr rund 37 Prozent ihres Umsatzes für Infrastrukturnutzungsentgelte aufbringen.

Die Betrachtung der wirtschaftlichen Situation im deutschen Eisenbahnverkehrsmarkt wurde zum zweiten Mal einbezogen, grundlegende betriebswirtschaftliche Daten von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei den Marktteilnehmern erhoben und ausgewertet (siehe Kapitel 6). Dabei zeigen sich hinsichtlich des Betriebsergebnisses in den Sektoren unterschiedliche Ergebnisse. So weisen 100 Prozent der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonenfernverkehr, 81 Prozent im Schienengüterverkehr und 73 Prozent im Schienenpersonennahverkehr ein positives Betriebsergebnis auf. Auch bei den Umsatzmargen sind die Ergebnisse unterschiedlich. Während der Anteil des Betriebsergebnisses am Umsatz im Personennahverkehr 8,1 Prozent beträgt, weist er im Personenfernverkehr 6,4 Prozent und im Güterverkehr null Prozent auf.

Bei den nicht-bundeseigenen Betreibern der Schienenwege hat sich das Verhältnis von Umsatz zu Aufwand im Jahr 2013 weiterhin verschlechtert, der Saldo beträgt nun -48 Prozent. Die Eigenkapitalquote beträgt im Gesamtmarkt und bei den DB-Unternehmen jeweils 35 Prozent, bei den nicht-bundeseigenen Unternehmen liegt diese bei 31 Prozent. Das Verhältnis von Umsatz zu Aufwand fällt bei den nichtbundeseigenen Betreibern von Serviceeinrichtungen negativ aus; die Saldi haben sich im Jahr 2013 im Vergleich zu den Vorjahren noch etwas weiter verschlechtert.

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 Zugriff auf aktuelle und valide Informationen über den Eisenbahnmarkt im Allgemeinen und die Eisenbahnunternehmen im Speziellen ist Voraussetzung für die Erfüllung der Aufgaben der Bundesnetzagentur (Kapitel 1.1). 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 2013 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. Bei diesen Publikationen liegt der Schwerpunkt auf der regulatorischen Perspektive der Marktbeschreibung. In der „Marktuntersuchung Eisenbahnen“ hingegen werden statistische Daten veröffentlicht, anhand derer sich Interessierte über die Entwicklung und die 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 aussagekräftige Zeitreihen erstellt werden.

Darüber hinaus werden in jedem Jahr aus aktuellen Gründen spezielle Daten erhoben. Für das Berichtsjahr 2013 wurden u. a. die Betriebs- und Verkehrsleistungen nicht nur nach Infrastrukturbetreibern sondern auch nach Verkehrsrelationen (national, grenzüberschreitend) und Finanzierung (eigenwirtschaftlich, öffentlich) unterschieden. Neu erhoben wurden u. a. die Ausgaben für den Bezug von Traktionsenergie und Brennstoffen. Im Fragebogen für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen wurden Fragen zu den Trassenanmeldungen und zur Pünktlichkeitsstatistik aufgenommen, die der Information der EU-Kommission dienen.

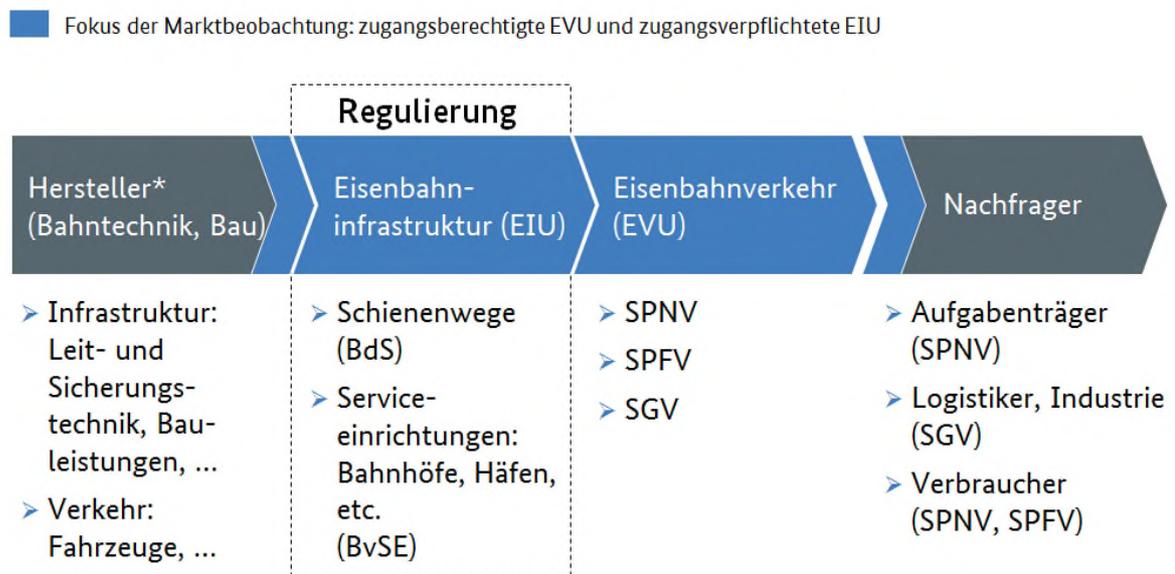
1.3 Marktabgrenzung

Die „Marktuntersuchung Eisenbahnen 2014“ umfasst den Bereich des Verkehrs auf Eisenbahninfrastrukturen, für die Zugang gewährt werden muss. Daneben stehen die Eisenbahninfrastrukturen selbst im Mittelpunkt der Untersuchung. Je nach Art der betriebenen Infrastruktur werden die Unternehmen als öffentliche Betrei-

ber der Schienenwege (BdS) oder öffentliche Betreiber von Serviceeinrichtungen (BvSE) bezeichnet. Unterschieden werden Serviceeinrichtungen für Brennstoffaufnahme, Personenbahnhöfe, Güterbahnhöfe und Güterterminals, Rangierbahnhöfe, Zugbildungseinrichtungen, Abstellgleise, Wartungseinrichtungen und Häfen.

Soweit im Text oder den Grafiken nicht anders dargestellt, beziehen sich die Daten auf das Berichtsjahr 2013. Die Bewertung der Leistungen und Entgelte der Eisenbahninfrastrukturunternehmen erfolgte im Rahmen der Markterhebung im Jahr 2014.

Einen Überblick über die Marktabgrenzung der Marktbeobachtung im Eisenbahnsektor gibt die nachfolgende Abbildung. Es sei darauf hingewiesen, dass z. B. Hersteller von Fahrzeugen oder Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in einer Teilfunktion auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen sein können.



SPNV: Schienenpersonennahverkehr; SPFV: Schienenpersonenfernverkehr; SGV: Schienengüterverkehr

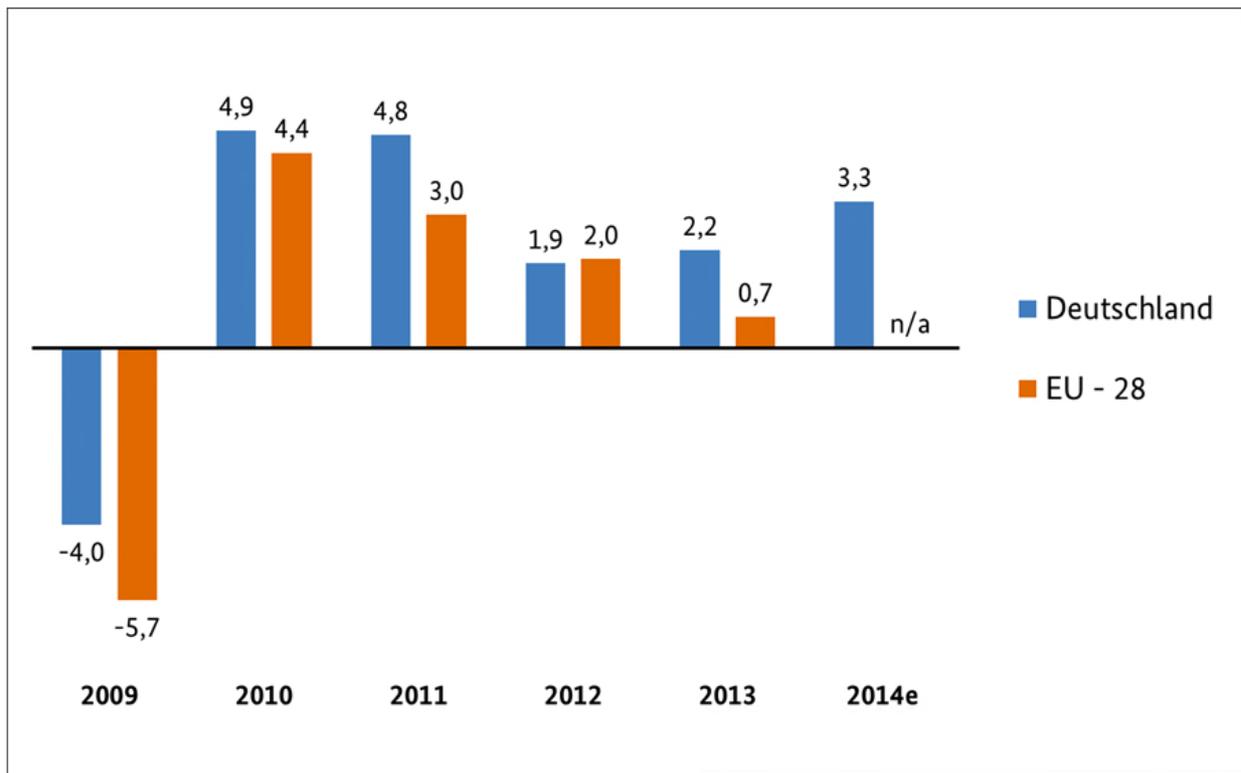
Abbildung 1: Marktabgrenzung der Marktbeobachtung im Eisenbahnsektor

2 Betrachtung des Eisenbahnmarktes

2.1 Marktumfeld

Seit dem Einbruch im Jahr 2009 verzeichnet die deutsche Wirtschaft eine positive Entwicklung. Für 2014 wird eine Steigerung des nominalen Bruttoinlandsproduktes um 3,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr erwartet. Sie liegt damit über dem Wert des Jahres 2013 (2,2 Prozent). Die Jahre 2013 und 2014 sind insgesamt von einem geringen Wachstum geprägt.

Anders sieht es in den 28 Mitgliedsstaaten der Europäischen Union (EU28) aus. Nachdem sich dort die Wirtschaft in den ersten Jahren nach 2009 erholte, schwächte sie sich in den Jahren 2012 und 2013 erneut ab. Das Wirtschaftswachstum fiel geringer aus als in den Jahren zuvor. Für das Jahr 2014 liegen derzeit bei EUROSTAT noch keine Werte vor. Die wirtschaftliche Schwäche in der Europäischen Union wirkt sich jedoch weiterhin dämpfend auf die Konjunktur in Deutschland aus.

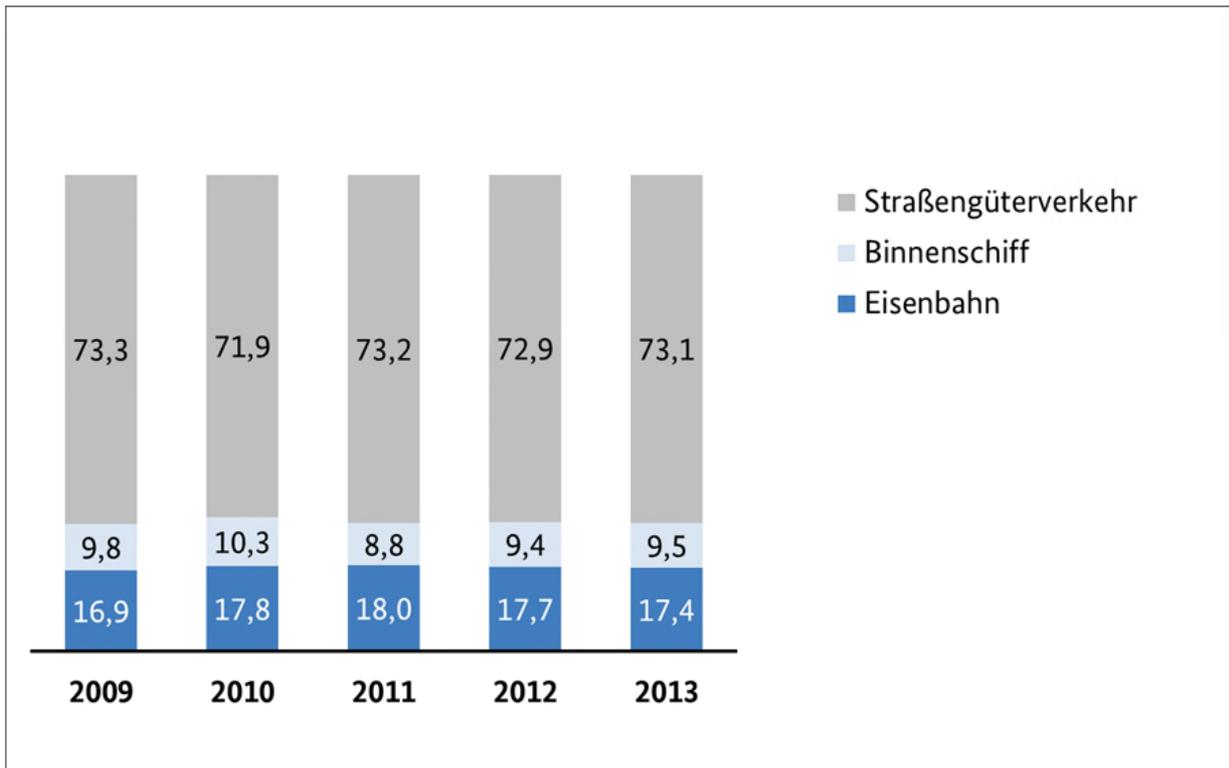


Quelle: Eurostat (Gross domestic product at current prices)

Abbildung 2: Entwicklung des nominalen BIP

2.2 Entwicklung des Modal Split

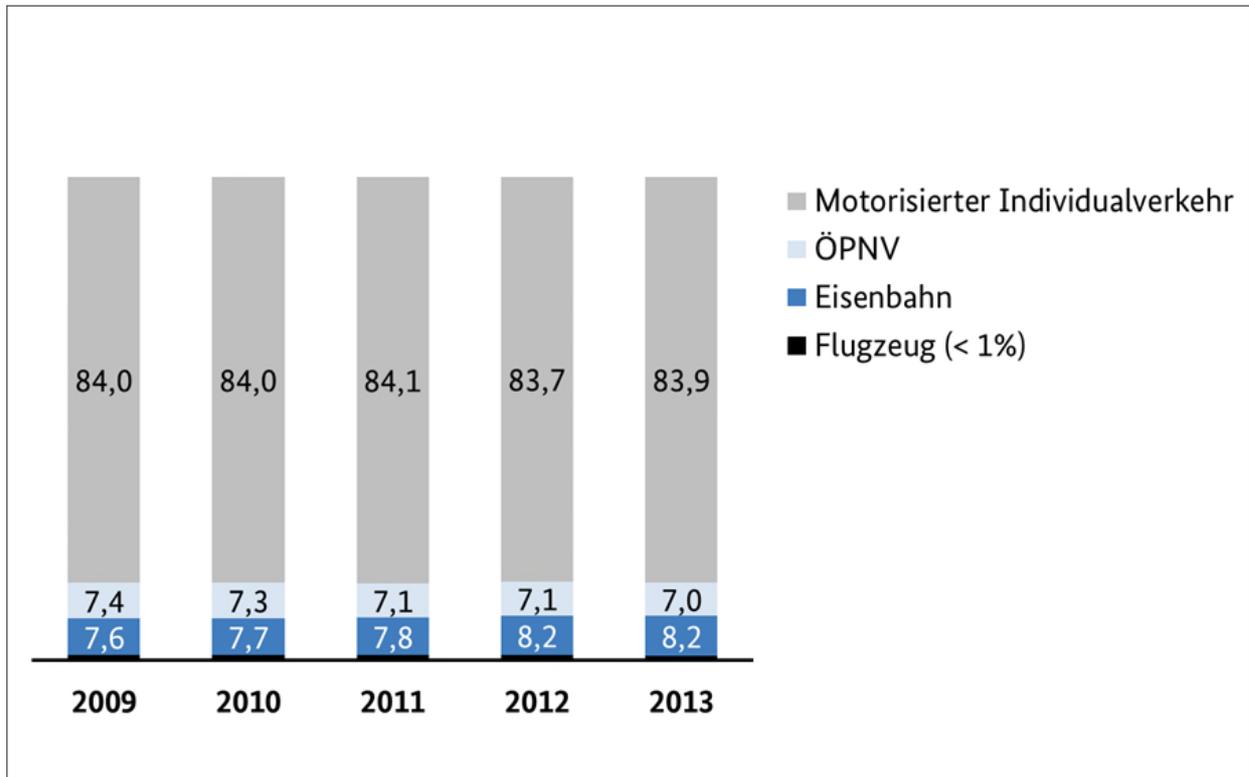
Während sich die Marktanteile des Straßengüterverkehrs und des Binnenschiffgüterverkehrs am Modal-Split des Güterverkehrs im Jahr 2013 leicht erhöhten, sank der Marktanteil des Eisenbahngüterverkehrs leicht.



Quelle: Verkehr in Zahlen, BAG, Destatis

Abbildung 3: Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr in Prozent

Im Personenverkehr stieg im Jahr 2013 der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split nach einem leichten Verlust im Vorjahr wieder an. Der Marktanteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs im Personenverkehr fiel leicht von 7,1 Prozent auf sieben Prozent, während der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs bei 8,2 Prozent stagniert.

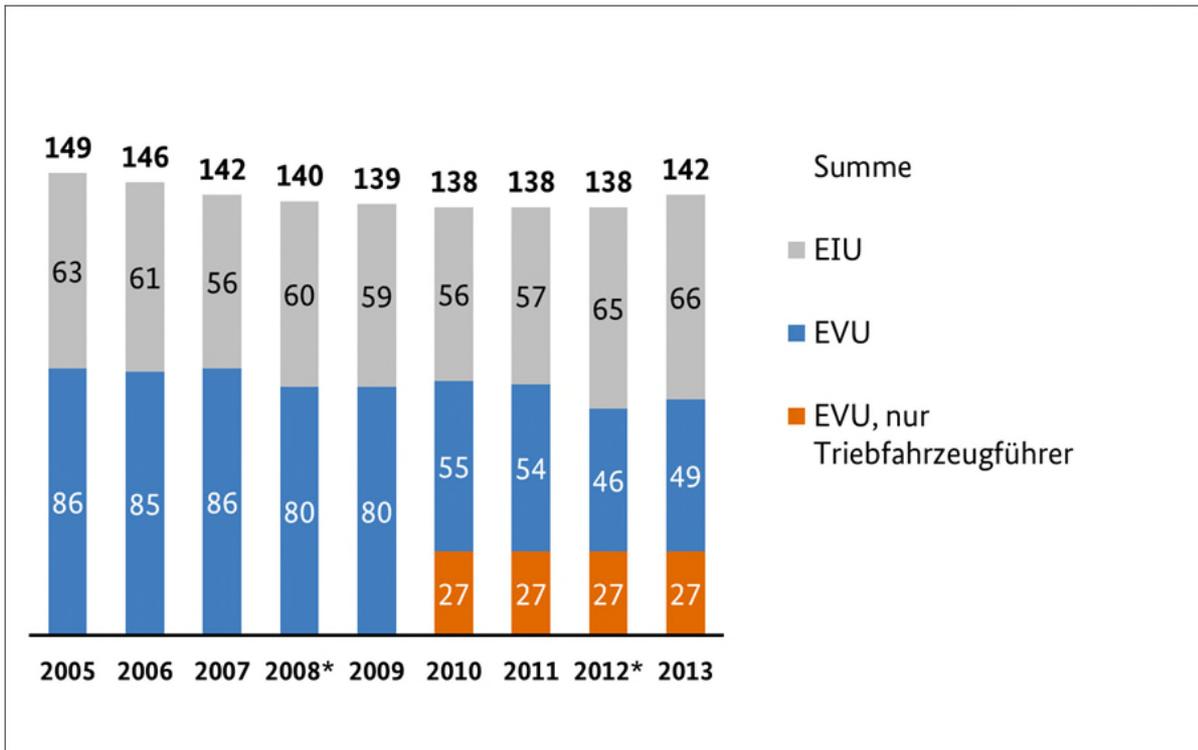


Quelle: Verkehr in Zahlen, BAG, Destatis

Abbildung 4: Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr in Prozent

2.3 Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt

Die Anzahl der Vollzeitäquivalente im Eisenbahnmarkt hat sich im Berichtsjahr erstmals erhöht. Deren Zahl stieg sowohl bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Am Ende des Jahres 2013 waren im Eisenbahnmarkt rund 142.000 Vollzeitstellen¹ besetzt. Die Anzahl der von den EVU beschäftigten Triebfahrzeugführer kann erst ab 2010 separat ausgewiesen werden.



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

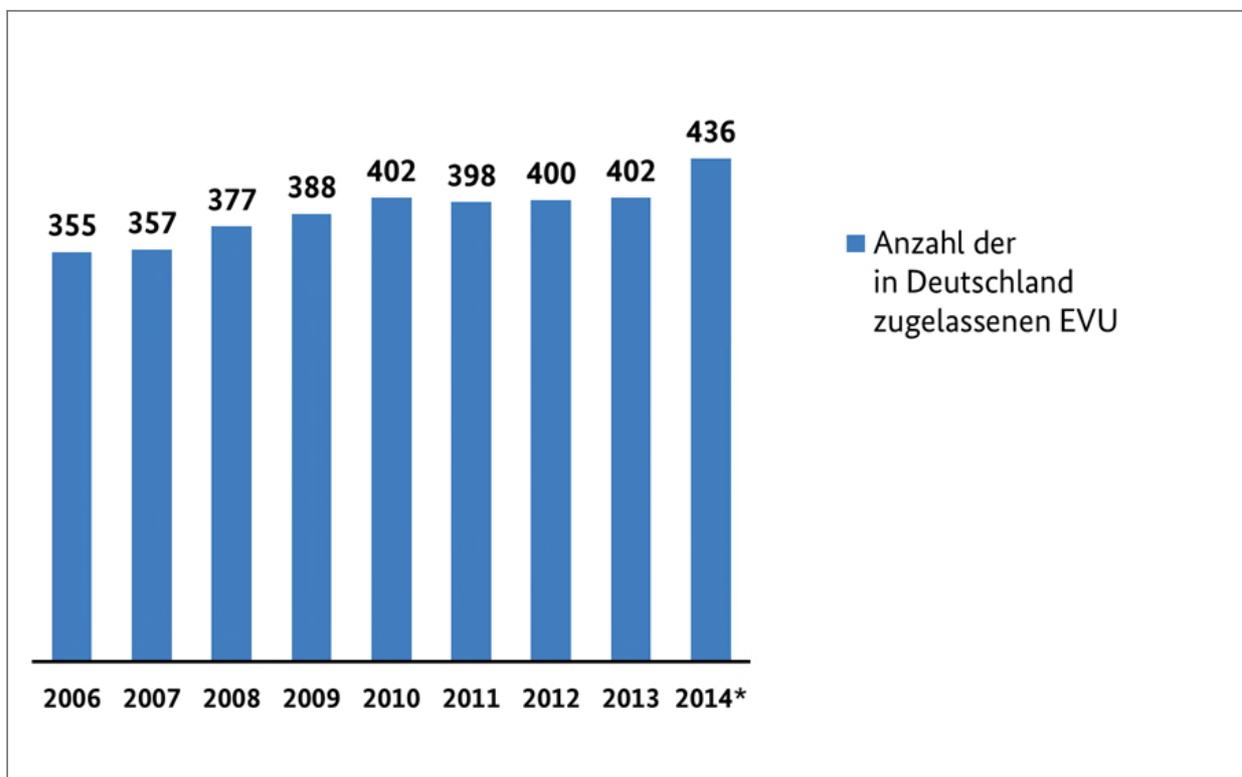
Abbildung 5: Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt in Tausend

¹ Teilzeitstellen werden äquivalent als Vollzeitstellen berücksichtigt.

3 Eisenbahnverkehrsmarkt

3.1 Anzahl öffentlicher Eisenbahnverkehrsunternehmen

Öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen sind gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 1 AEG Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche gewerbs- oder geschäftsmäßig betrieben werden und die jedermann zur Personen- oder Güterbeförderung nutzen kann. Wie aus dem vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) geführten Verzeichnis über die öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen hervorgeht, ist deren Anzahl im Jahr 2014 angestiegen, nachdem sie in den letzten Jahren zuvor nahezu konstant geblieben war. Im November 2014 verfügten 436 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.



* Stand Oktober 2014
Quelle: EBA

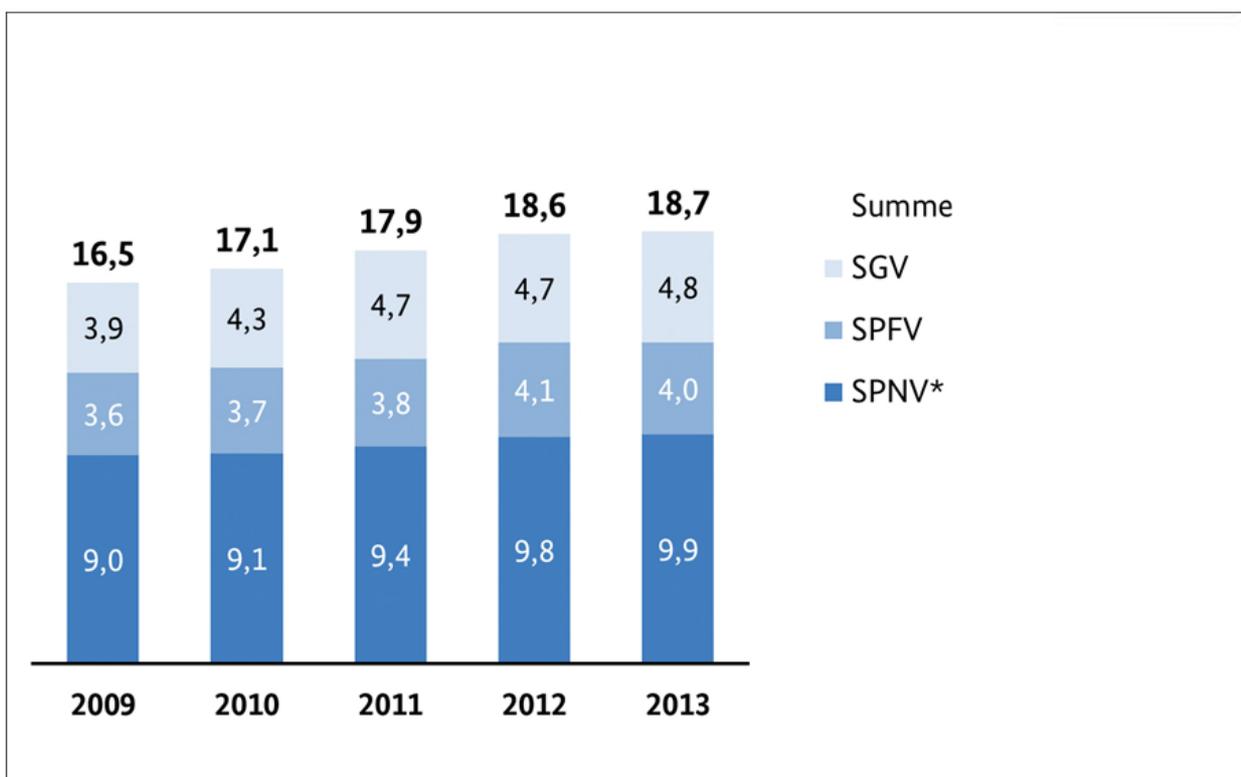
Abbildung 6: Genehmigte öffentliche EVU

Aus der jährlichen Markterhebung der Bundesnetzagentur geht hervor, dass insgesamt über 310 Eisenbahnverkehrsunternehmen aktiv am Eisenbahnverkehr in Deutschland teilgenommen haben. Davon waren 225 Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr (SGV) bzw. im sonstigen Verkehr (sV) aktiv.

Mehr als 120 Eisenbahnverkehrsunternehmen erbrachten Leistungen im Schienenpersonennahverkehr. Gering blieb die Anzahl der im Schienenpersonenfernverkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Hier erbringen rund 20 – zumeist kleinere – Eisenbahnverkehrsunternehmen Verkehrsleistungen. Der überwiegende Teil dieser Eisenbahnverkehrsunternehmen konzentrieren sich dabei ausschließlich auf Sonderleistungen im Gelegenheitsverkehr und stehen somit nicht mit regelmäßigen (Takt-)Verkehren im Wettbewerb. Einige der Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringen Verkehrsleistungen in mehreren Marktsegmenten.

3.2 Umsatzentwicklung Eisenbahnverkehrsunternehmen

Der Wachstumstrend der kumulierten Umsätze im Eisenbahnmarkt konnte in 2013 fortgesetzt werden. Allerdings ist der Umsatzzuwachs von 2012 auf 2013 der Geringste seit Beginn der Marktuntersuchung. In Summe wurde von den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2013 ein Umsatz von 18,7 Mrd. Euro erzielt. Dabei stieg er im Schienengüterverkehr von 4,7 auf 4,8 Mrd. Euro, während er im Schienenpersonenfernverkehr leicht von 4,1 auf vier Mrd. Euro zurückging. Im Schienenpersonennahverkehr stieg er leicht von 9,8 auf 9,9 Mrd. Euro.



* einschließlich der Bestellerentgelte der Aufgabenträger

Abbildung 7: Umsatzentwicklung im Eisenbahnmarkt in Mrd. Euro

3.3 Entwicklung des Verkehrsaufkommens

Das Verkehrsaufkommen im Schienenpersonennahverkehr und im Schienengüterverkehr stieg im Jahr 2013 an. So wurden im Schienenpersonennahverkehr mit 2,53 Mrd. Fahrgästen insgesamt 60 Mio. Fahrgäste mehr befördert als 2012, welches einem Anstieg von über zwei Prozent entspricht. Im Schienenpersonenfernverkehr wurden wie im Vorjahr 131 Mio. Fahrgäste transportiert, das Verkehrsaufkommen blieb damit konstant. Die im Schienengüterverkehr transportierte Menge stieg um knapp fünf Prozent von 381 Mio. auf 400 Mio. Tonnen. Damit ist nach dem Rückgang im Jahr 2012 wieder eine positive Entwicklung zu verzeichnen.

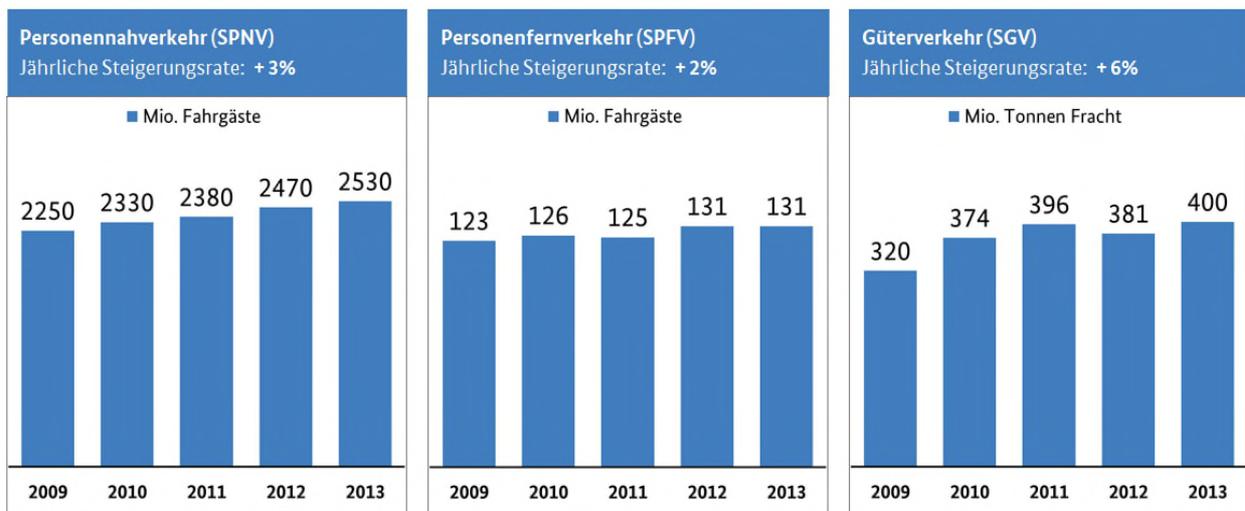
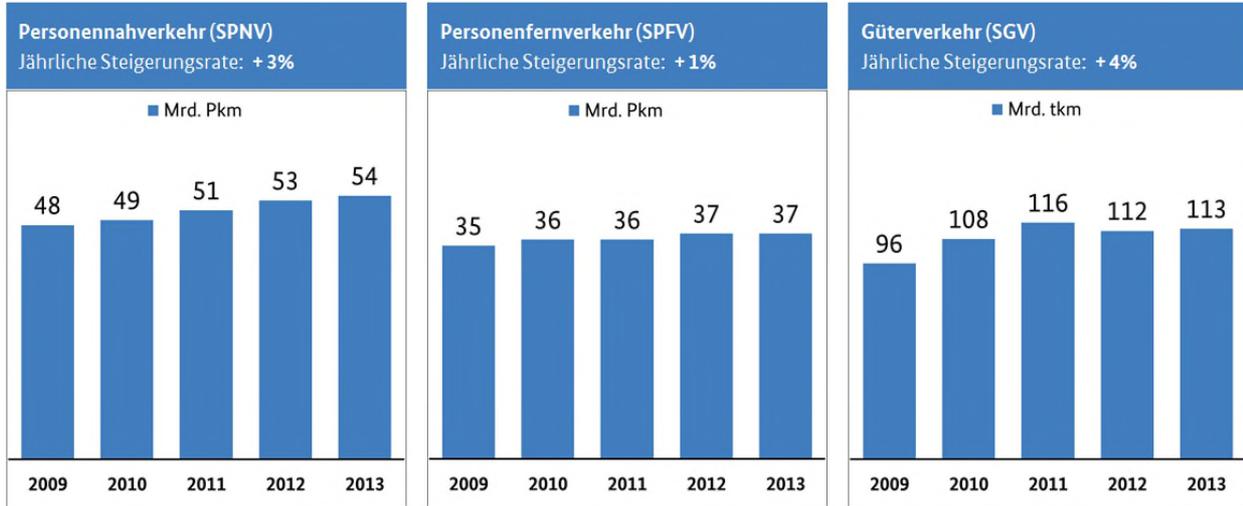


Abbildung 8: Entwicklung des Verkehrsaufkommens

3.4 Entwicklung der Verkehrsleistung

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



* Pkm: Personenkilometer; tkm: Frachttonnenkilometer

Abbildung 9: Entwicklung der Verkehrsleistung

Im Schienenpersonennahverkehr erhöhte sich diese im Vergleich zum Vorjahr leicht auf nunmehr 54 Mrd. Personenkilometer; im Schienengüterverkehr stieg sie auf 113 Mrd. Tonnenkilometer. Im Schienenpersonenfernverkehr blieb sie hingegen annähernd konstant.

3.5 Allgemeine Wettbewerbsentwicklung

Im Jahr 2013 konnten zunehmende Wettbewerberanteile im Schienenpersonennahverkehr und im Schienengüterverkehr beobachtet werden. Damit setzt sich die für den Wettbewerb positive Entwicklung der Vorjahre fort. Im Schienengüterverkehr gewannen die Wettbewerber weitere Marktanteile hinzu und halten jetzt 33 Prozent des Schienengüterverkehrsmarktes.

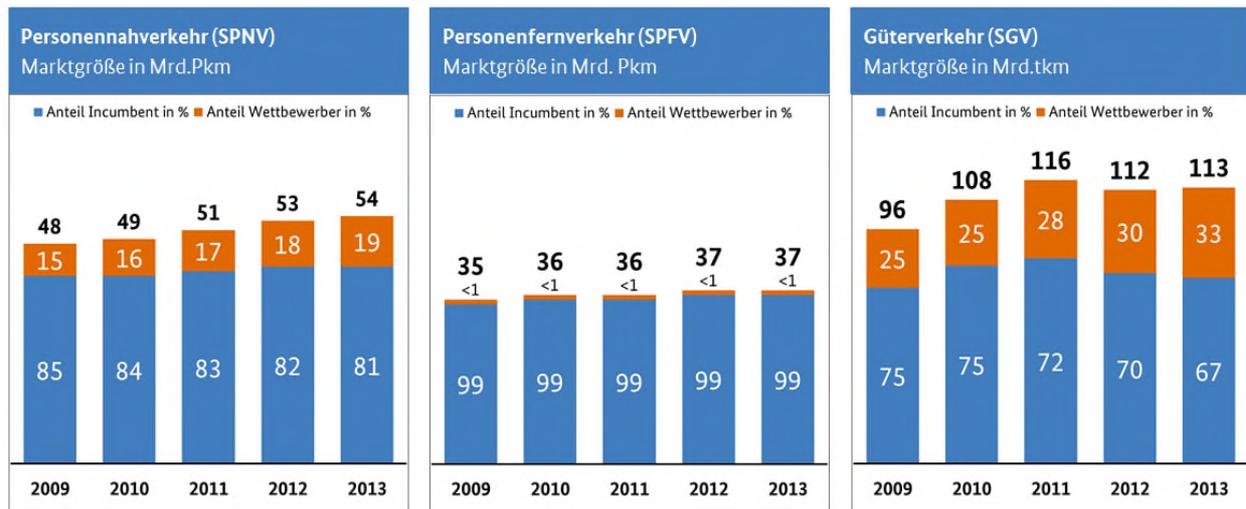


Abbildung 10: Entwicklung des Wettbewerbs in den Segmenten

Im Schienenpersonenverkehr dominieren die Eisenbahnverkehrsunternehmen der Deutschen Bahn 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 gestiegener Fahrgastnachfrage ihren Marktanteil von 18 auf 19 Prozent steigern.

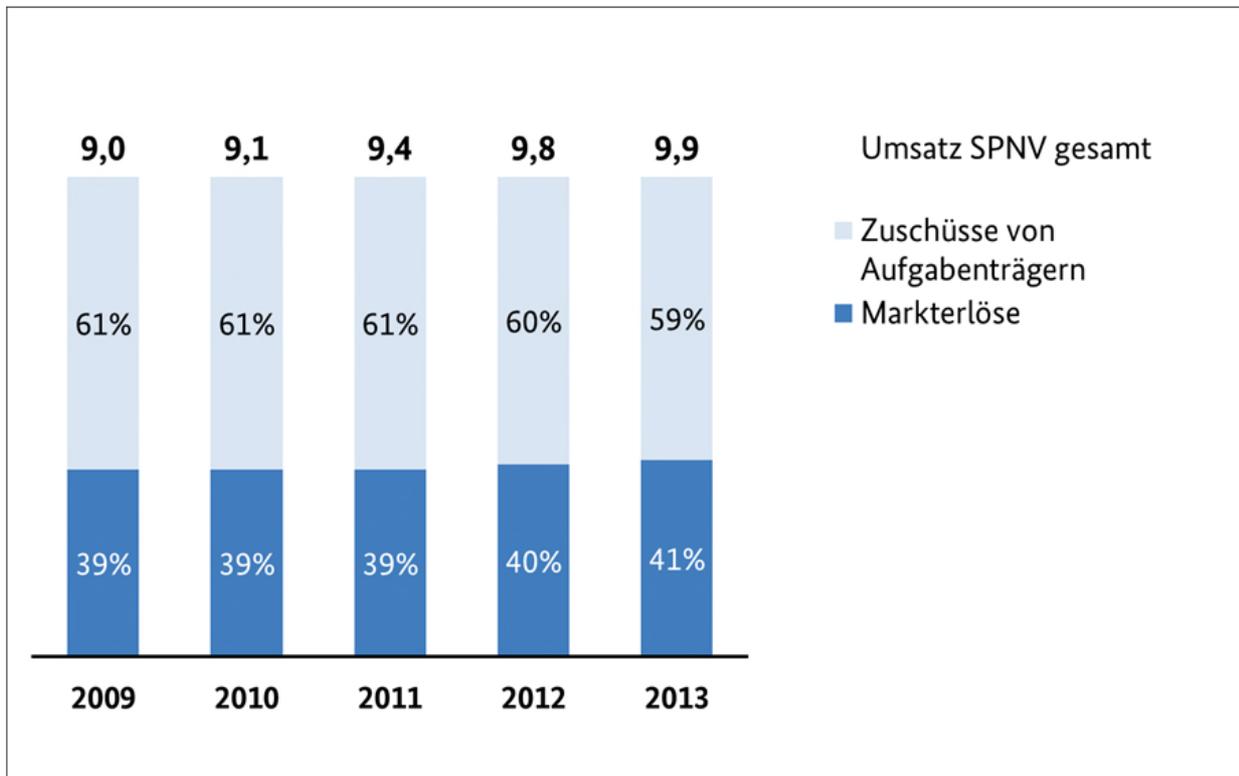
Der Wettbewerberanteil im Schienenpersonenfernverkehr liegt wie in den Vorjahren signifikant unter einem Prozent. Damit gibt es im Schienenpersonenfernverkehr nach wie vor eine Dominanz des Marktführers.

3.6 Entwicklung der Erlössituation im Schienenpersonenverkehr

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

Die Abbildung 11 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. Im Berichtsjahr 2013 ist wiederum ein leichter Zuwachs

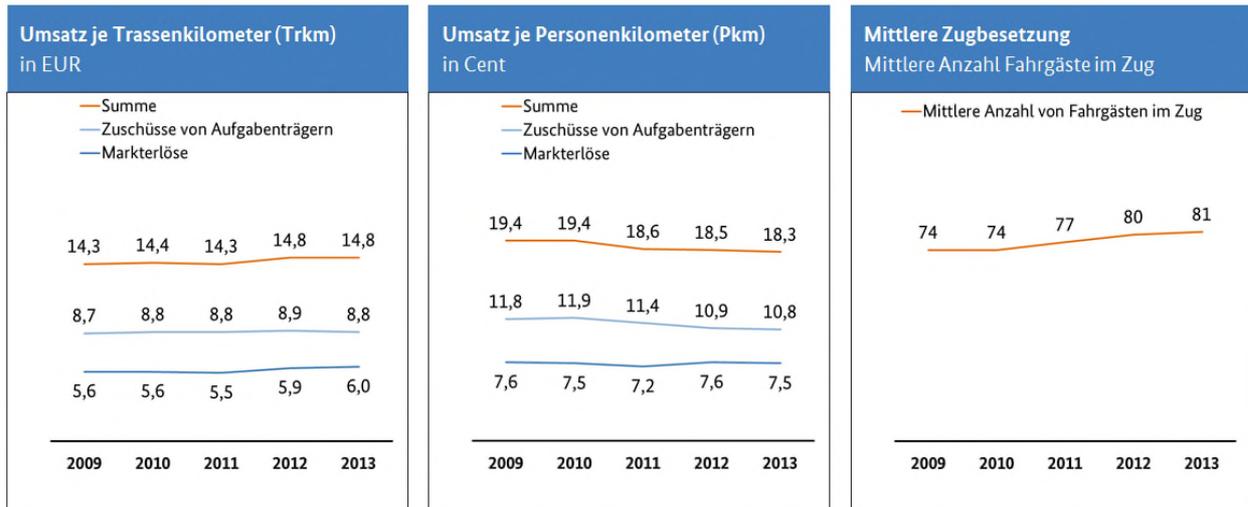
zu verzeichnen. In der folgenden Grafik ist dargestellt, dass die Kosten des Schienenpersonennahverkehrs (in Mrd. Euro) im Jahr 2013 allein aus Markterlösen (hauptsächlich aus dem Verkauf von Fahrkarten) im Mittel nur zu 41 Prozent gedeckt wurden.



Quelle: Bundesnetzagentur, VDV

Abbildung 11: Anteil der Zuschüsse der Aufgabenträger am Umsatz des SPNV

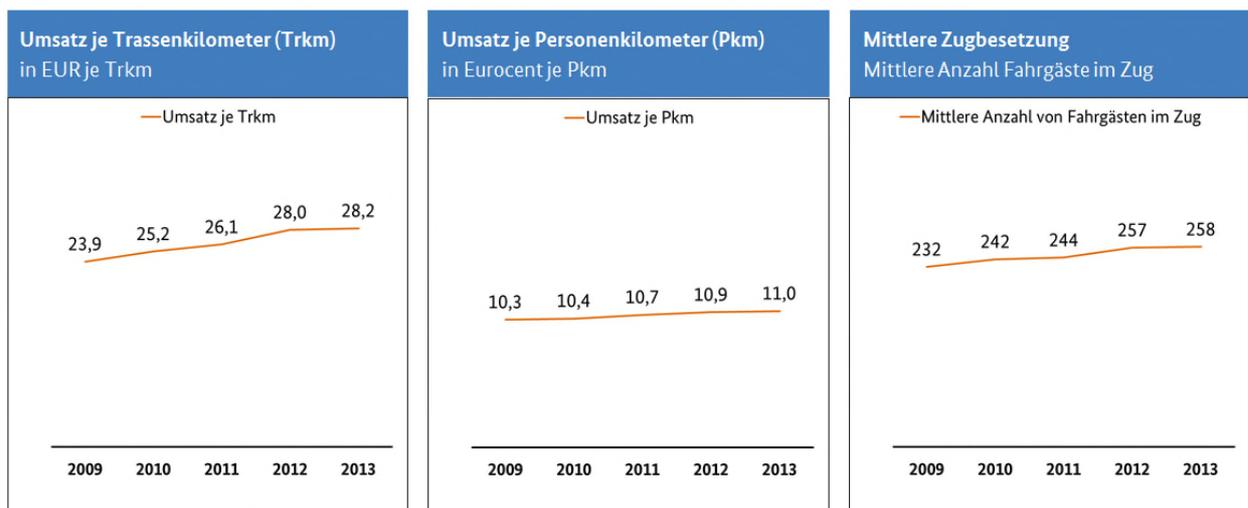
Der in Abbildung 12 gezeigte Umsatz je gefahrenen Trassenkilometer ist im Vergleich zum Vorjahr mit insgesamt 14,80 Euro je Trassenkilometer konstant geblieben. Allerdings ist der Anteil der Zuwendungen leicht gesunken, während der Anteil der Markterlöse einen leichten Anstieg verzeichnet. Die von 77 auf 80 Fahrgästen angestiegene mittlere Zugauslastung im Jahr 2012 hat sich im Jahr 2013 nochmals auf 81 Fahrgäste erhöht. Wird die mittlere Zugauslastung in Relation zum Anteil der Markterlöse gesetzt, zeigt sich kaum eine Veränderung im Umsatz je erbrachten Personenkilometer im Vergleich zum Vorjahr.



Quelle: Bundesnetzagentur, VDV

Abbildung 12: Entwicklung der spezifischen Umsatzerlöse und der mittleren Zugbesetzung im SPNV

Die im Vergleich zum Schienenpersonennahverkehr 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 dort der Umsatz je Personenkilometer mit 0,11 Euro deutlich niedriger als im Schienenpersonennahverkehr.

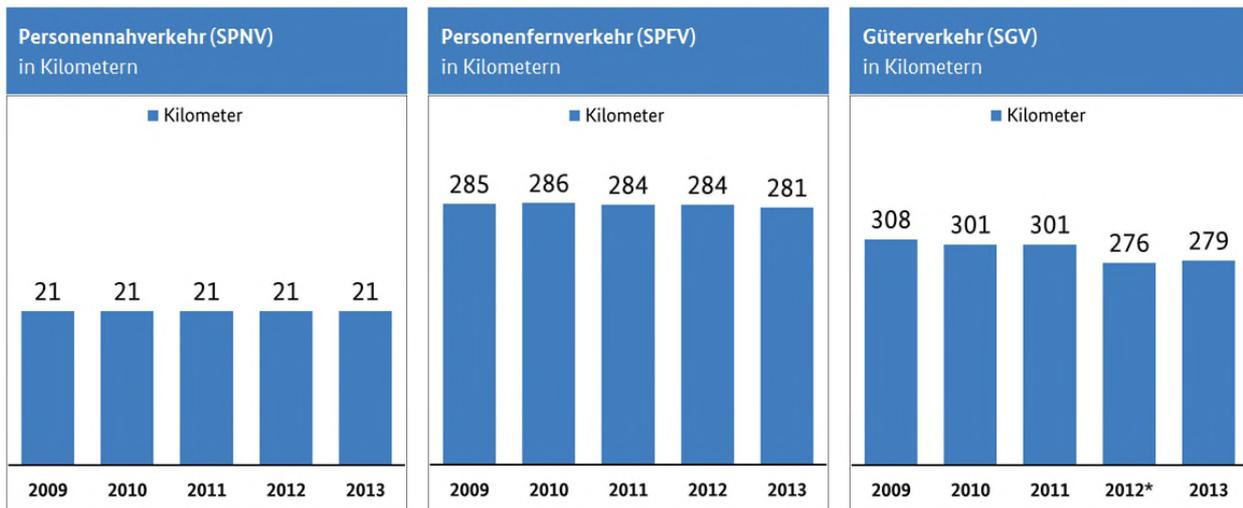


Quelle: Bundesnetzagentur, VDV

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

3.7 Transport- und Reiseweiten im Schienenverkehr

Abbildung 14 zeigt die Entwicklung der mittleren Transport- und Reiseweiten, die sich aus dem Quotienten von Verkehrsleistung und Verkehrsaufkommen bestimmen.



* Differenz zum Vorjahr begründet durch erstmalige Mitwirkung eines bedeutenden Marktteilnehmers

Abbildung 14: Entwicklung der Transport- und Reiseweiten

Im Schienenpersonennahverkehr wurde 2013 eine unveränderte mittlere Reiseweite von durchschnittlich 21 km ermittelt, während im Schienenpersonenfernverkehr mit 281 km ein leichter Rückgang im Vergleich zum Vorjahr festzustellen ist. Die mittlere Transportweite im Schienengüterverkehr stieg hingegen von 276 auf 279 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 und gefahrenen Trassenkilometern in die Erhebungsdaten einfließen. Die in anderen Staaten erbrachten Leistungen sind entsprechend in den Statistiken dieser Staaten miterfasst. Insbesondere im Schienengüterverkehr, in dem rund die Hälfte aller Güter grenzüberschreitend transportiert wird, dürfte die mittlere Transportentfernung der gesamten Transporte deutlich größer ausfallen.

3.8 Bauerschwerniskosten

Für viele Eisenbahnverkehrsunternehmen führen die Baumaßnahmen der Infrastrukturbetreiber nach wie vor zu Problemen. Von den nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen waren nach ihren Angaben über 42 Prozent von Baumaßnahmen betroffen. Der Anteil liegt somit gut sechs Prozent über dem Vorjahreswert. Insgesamt lagen im Eisenbahnverkehrsmarkt die durch Baumaßnahmen der Infrastrukturbetreib-

ber zusätzlich entstandenen Kosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei rund 17 Mio. Euro und bewegten sich damit auf Vorjahresniveau.

Wie schon in den beiden Vorjahren hat die Bundesnetzagentur die Marktteilnehmer nach der Aufteilung der Bauerschwerniskosten befragt. Die Differenzierung 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) ergab ein ähnliches Bild, wie in den Vorjahren. Über die Hälfte der Bauerschwerniskosten (rund 58 Prozent) sind im Jahr 2013 auf höhere Betriebsausgaben zurückzuführen. Zu etwa 28 Prozent tragen Einnahmeverluste zu den Bauerschwerniskosten bei. Am geringsten sind mit knapp 14 Prozent abermals erhöhte Infrastrukturkosten angefallen.

Die entstandenen Kosten wurden vereinzelt den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr vom Aufgabenträger ausgeglichen. Insgesamt lag dieser Anteil bei rund 36 Prozent an den gesamten Bauerschwerniskosten.

Die Bundesnetzagentur hat zum dritten Mal in Folge die Bauerschwerniskosten erfasst. Insgesamt zeigen die wirtschaftlichen Nachteile der Eisenbahnverkehrsunternehmen trotz einiger Schwankungen bei den Bauerschwerniskosten eine bestimmte Konstanz. Die erhöhten Ausgaben für den Betrieb liegen im Durchschnitt deutlich über 50 Prozent, die Einnahmeverluste bei rund 30 Prozent und die erhöhten Ausgaben für die Infrastrukturnutzung bei etwa 15 Prozent.

3.9 Bahnstrom und elektrischer Verkehr

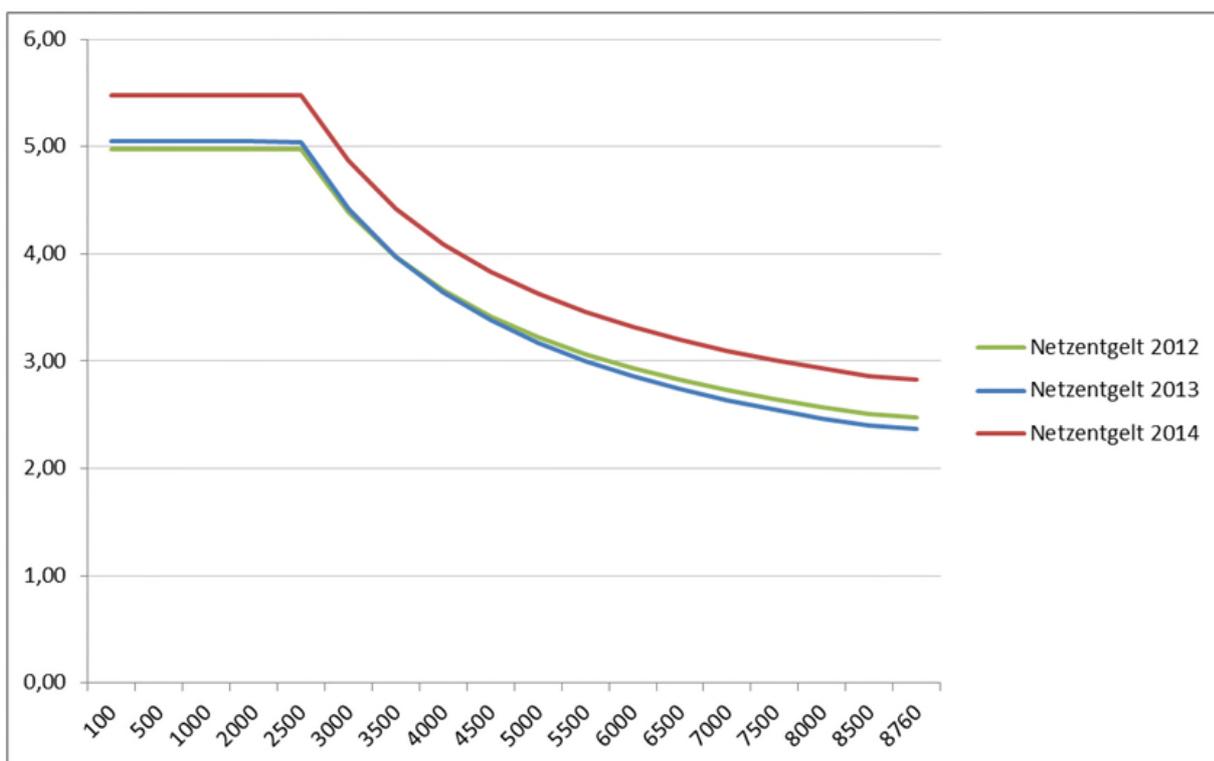
Die Eisenbahn ist eines der umweltfreundlichsten Verkehrsträger. Weit über die Hälfte der Verkehre im Eisenbahnmarkt Deutschlands werden mittels der elektrischen Traktion erbracht. Hierfür wurden im Jahr 2013 rund zwölf Terawattstunden (TWh) an Energie bezogen. Davon entfallen allein auf den Schienenpersonennahverkehr über fünf Terawattstunden, sowie über vier Terawattstunden auf den Schienengüterverkehr. Durch den inzwischen hohen Anteil von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen mit moderner Drehstromtechnik wurden insgesamt knapp 1,27 TWh Bremsenergie zurückgespeist. Das sind fast elf Prozent der gesamten bezogenen Strommenge der Eisenbahnen und damit mehr als in Deutschland beispielsweise durch Wind offshore als erneuerbare Energie eingespeist wurde (2013: 0,97 TWh).

Im Jahr 2013 sanken die Bahnstrompreise erstmals für die Vollversorgung bei der DB Energie. Gleichzeitig stieg die Vergütung für rückgespeisten Strom erheblich. Gegen das bestehende Preissystem beim Bahnstrom wurden dennoch von der EU-Kommission erhebliche kartellrechtliche Bedenken erhoben. Im Juli 2014 wurde daher von der DB Energie ein neues Preissystem eingeführt, was letztlich auf die Zusagen der DB Energie an die EU-Kommission zurückzuführen ist.² Das neue Preissystem sorgt neben der Abschaffung aller Rabatte auch für das Ende der Vollversorgungspreise. Zukünftig werden neben den schon veröffentlichten Netznutzungsentgelten die Bezugspreise für die Traktionsenergie einzeln ausgewiesen. Die damit geschaffene Transparenz sorgt für eine realistische Versorgung mit Bahnstrom von potentiellen Energieversorgern nach dem Netzzugangsmodell. Andererseits konfrontiert das neue Preissystem die Eisenbahnverkehrsunternehmen

² Commitment Deutsche Bahn - EU-Kommission: http://www.dbenergie.de/file/5447140/data/commitment_EU_db_energie.pdf

unmittelbar mit ihrem individuellen Nutzungsverhalten, da sich die Netznutzungsentgelte bei mehr als 2.500 Benutzungsstunden aus einem festen Leistungspreis für die entnommene Jahreshöchstleistung und einem mengenabhängigen Arbeitspreis zusammensetzen. Diese Differenzierung ist in der Verordnung über die Entgelte für den Zugang zu Elektrizitätsversorgungsnetzen (StromNEV) geregelt und muss entsprechend von DB Energie angewendet werden.

Die neue Preissystematik kann bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu Kalkulationsschwierigkeiten führen, da vor allem auftretende Lastspitzen, die die Jahreshöchstleistung bestimmen, nicht vorhersagbar sind. Lastspitzen treten vor allem beim Beschleunigen und an größeren Steigungen auf. Wann und wo welcher Zug zu einer bestimmten Zeit fährt, ist jedoch durch den Fahrplan und die Disposition des Betreibers der Schienenwege vorgegeben. Ein Lastgangmanagement zum Optimieren der Energiekosten ist für Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht möglich, da Lastspitzen weder vermieden noch verschoben werden können.



*Benutzungsstunden als Quotient von Jahresverbrauch und Jahreshöchstlast

Quelle: Bundesnetzagentur, DB AG

Abbildung 15: Höhe der Netzentgelte in Abhängigkeit von den Benutzungsstunden (Cent je kWh)

In der Abbildung 15 wird die Höhe der Netznutzungsentgelte für die jeweilige Anzahl von Benutzungsstunden dargestellt. Die Benutzungsstunden sind wiederum abhängig vom eigenen Jahresverbrauch und der individuellen Jahreshöchstlast. Dabei sinken die Netzentgelte je Kilowattstunde ab 2.500 Benutzungsstunden. Je höher der Quotient aus Jahresverbrauch und Jahreshöchstlast ist, umso niedrigere Entgelte fallen pro Kilowattstunde für die Netznutzung an. Allerdings erreicht nur knapp ein Viertel aller Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche die elektrische Traktion nutzen, mehr als 2.500 Benutzungsstunden.

Das im Dezember 2012 festgelegte Netzzugangsmodell, das einen leichteren Lieferantenwechsel ermöglichen soll, wird seit dem 1. Juli 2014 von einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen aktiv genutzt.

Ab dem Jahr 2012 gelten für die Netznutzung bei der DB Energie die durch die Bundesnetzagentur genehmigten Entgelte nach den Vorgaben des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG). Die Abbildung 16 zeigt die Entwicklung dieser genehmigten Netzentgelte im Vergleich zu den Netzentgelten der Übertragungsnetzbetreiber in Deutschland. Dabei zeigt sich, dass aufgrund der besonderen Charakteristik des Bahnstromsystems Bahnenergiekunden höhere Entgelte für die Durchleitung von Strom zu entrichten haben als Industriekunden mit einer vergleichbaren Jahreshöchstlast und Jahresbenutzungsdauer.

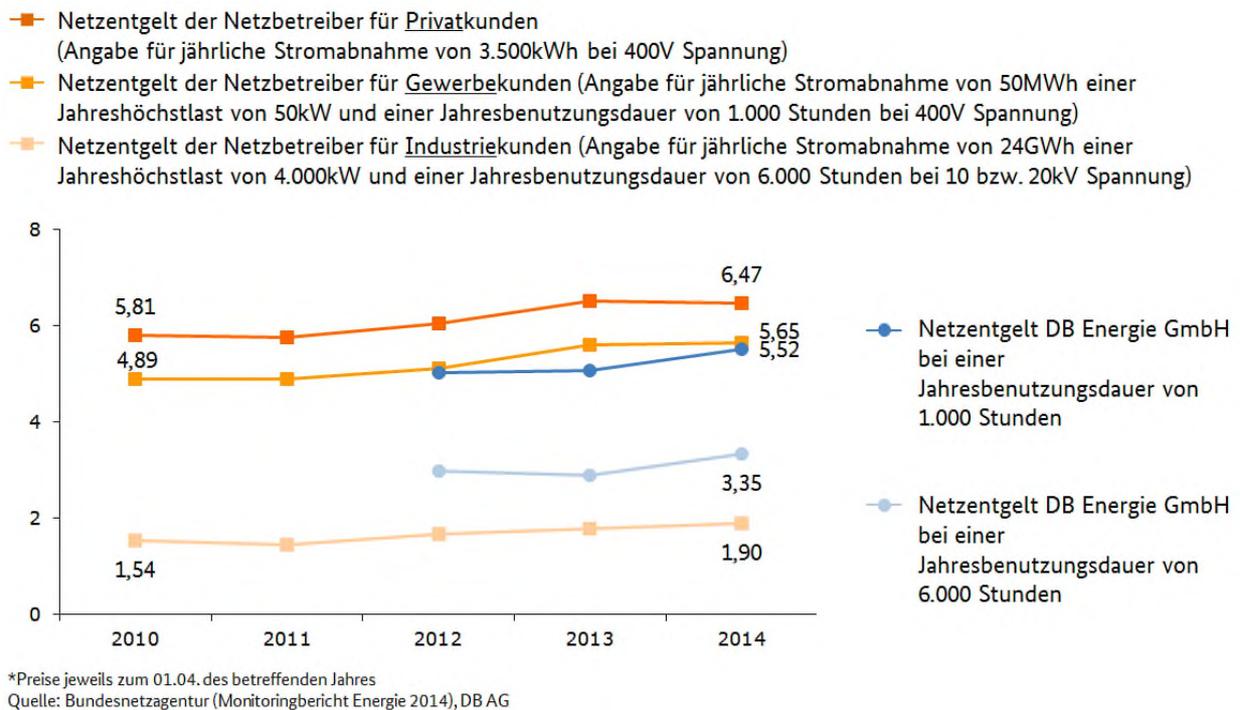


Abbildung 16: Entwicklung der Netzentgelte der Stromnetzbetreiber (Cent je kWh)

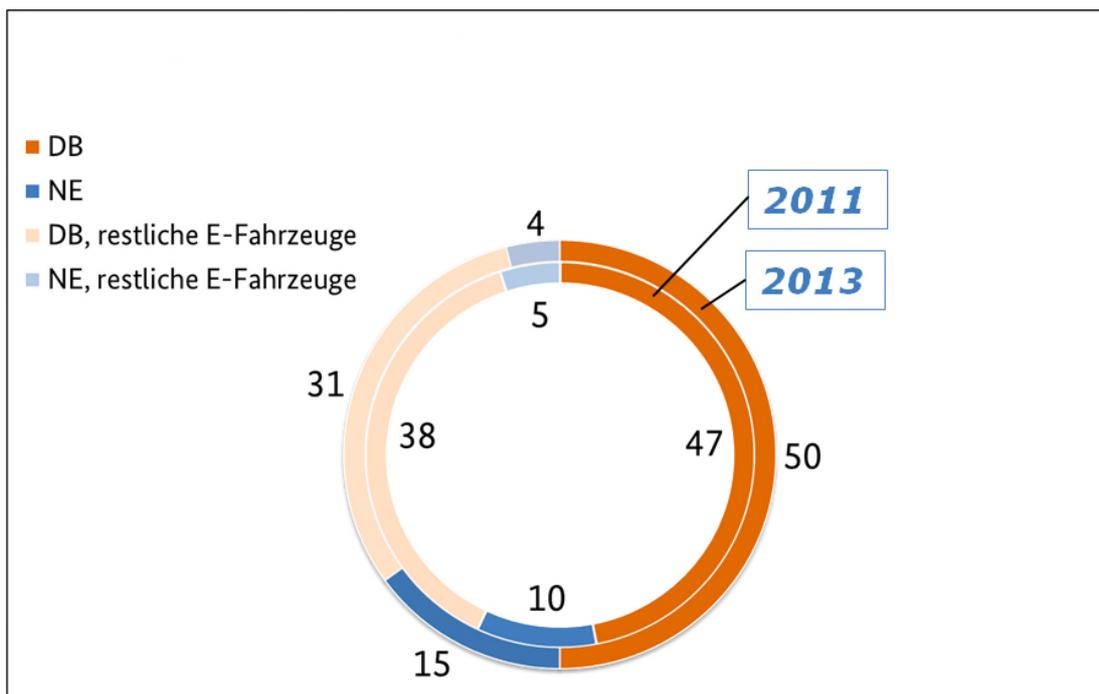
Seit 2011 weisen die Netzentgelte eine deutlich steigende Tendenz auf. Neben vielen anderen Faktoren ist der Anstieg nicht zuletzt auf die Investitionen in den Netzausbau zurückzuführen. Bei der DB Energie werden über 80 Prozent der Investitionen in dem 16,7 Hertz Bahnstrombereich getätigt. Dabei stieg der Nettoanteil der Investitionen im Jahr 2013 auf über 50 Prozent an.³ Investiert wurde überwiegend in die Erneuerung von Bahnstromleitungen, Bahnstromschaltanlagen und den Ersatz von Umformern durch moderne Umrichter. Die steigenden Ersatzinvestitionen führen infolgedessen mit zu einem Anstieg der Netzentgelte.

³ Gesamtinvestitionen abzüglich öffentlicher Zuschüsse aus LuFV usw.

3.10 Fahrzeugbestand

In Deutschland waren Ende 2013 knapp 11.900 angetriebene Fahrzeuge registriert. Dazu zählen Lokomotiven, Triebköpfe, Triebwagen und Triebzüge, soweit sie als kleinste Einheit verkehren können.⁴ Damit sind gegenüber dem Jahr 2011 gut fünf Prozent mehr Fahrzeuge mit eigenem Antrieb zugelassen. Den größten Zuwachs erhielten die Triebwagen und Triebzüge mit knapp zehn Prozent, gefolgt von knapp vier Prozent mehr Diesellokomotiven. Die Anzahl der elektrischen Lokomotiven blieb dagegen nahezu konstant.⁵

Wird der gesamte Fahrzeugpark mit elektrischem Antrieb (E-Lok, Triebwagen/ Triebzüge) betrachtet, stieg dessen Anteil am gesamten Schienenfahrzeugpark in Deutschland um über fünf Prozent. Insgesamt waren im Jahr 2013 etwa 65 Prozent der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge mit moderner Drehstromtechnik ausgerüstet. Diverse ältere elektrische Lokomotiven wurden durch moderne Lokomotiven mit Drehstromantrieb ersetzt. Zusammen mit dem gestiegenen Anteil an elektrischen Triebwagen und Triebzügen stieg der Anteil der Fahrzeuge mit Drehstromantrieb um fast 20 Prozent gegenüber dem Jahr 2011. Allein bei den nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen erhöhte sich der Drehstromanteil der elektrisch angetriebenen Fahrzeuge in den letzten zwei Jahren um über 50 Prozent.⁶



Quelle: EBA (National Vehicle Register)

Abbildung 17: Anteil von Drehstromfahrzeugen 2011 und 2013

⁴ ohne die S-Bahnen Hamburg und Berlin

⁵ Quelle: Eisenbahn-Bundesamt - NVR

⁶ Drehstromantrieb ermöglicht die Rückspeisung der beim elektrischen Bremsen gewonnenen Energie

Neben den über 6.200 Fahrzeugen mit Dieselantrieb und über 5.300 elektrisch angetriebenen Fahrzeugen werden unverändert noch rund 300 Dampflokomotiven betrieben. Hinzu kommen knapp 8.500 Reisezugwagen sowie fast 230.000 Güterwagen.

Die Anzahl der Reisezugwagen ist in den letzten zwei Jahren um sieben Prozent zurückgegangen. Dem gegenüber stehen knapp zehn Prozent mehr Triebwagen und Triebzüge. Werden von den größtenteils mehrgliedrigen Triebwagen / Triebzügen alle Mittel- und Endwagen mitbetrachtet, so stieg deren gesamte Anzahl um über zwölf Prozent auf mehr als 13.200 Einzeleinheiten, die zur Personenbeförderung zur Verfügung stehen.

Seit dem Jahr 2011 stieg die Zahl der in Deutschland registrierten Fahrzeuge von ausländischen Fahrzeughaltern um über 44 Prozent. Zum Ende des Jahres 2013 waren von diesen über 200 Triebfahrzeugen, etwa 150 Reisezugwagen und über 40.000 Güterwagen in Deutschland registriert.

4 Eisenbahninfrastrukturmarkt

4.1 Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Zur jährlichen Markterhebung der Bundesnetzagentur erhalten gegenwärtig rund 170 Betreiber der Schienenwege und mehr als 500 Betreiber von Serviceeinrichtungen den Fragebogen zum Eisenbahnmarkt. Ein Teil dieser Unternehmen sind dabei sowohl Betreiber der Schienenwege 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. Bis zum jetzigen Zeitpunkt 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.

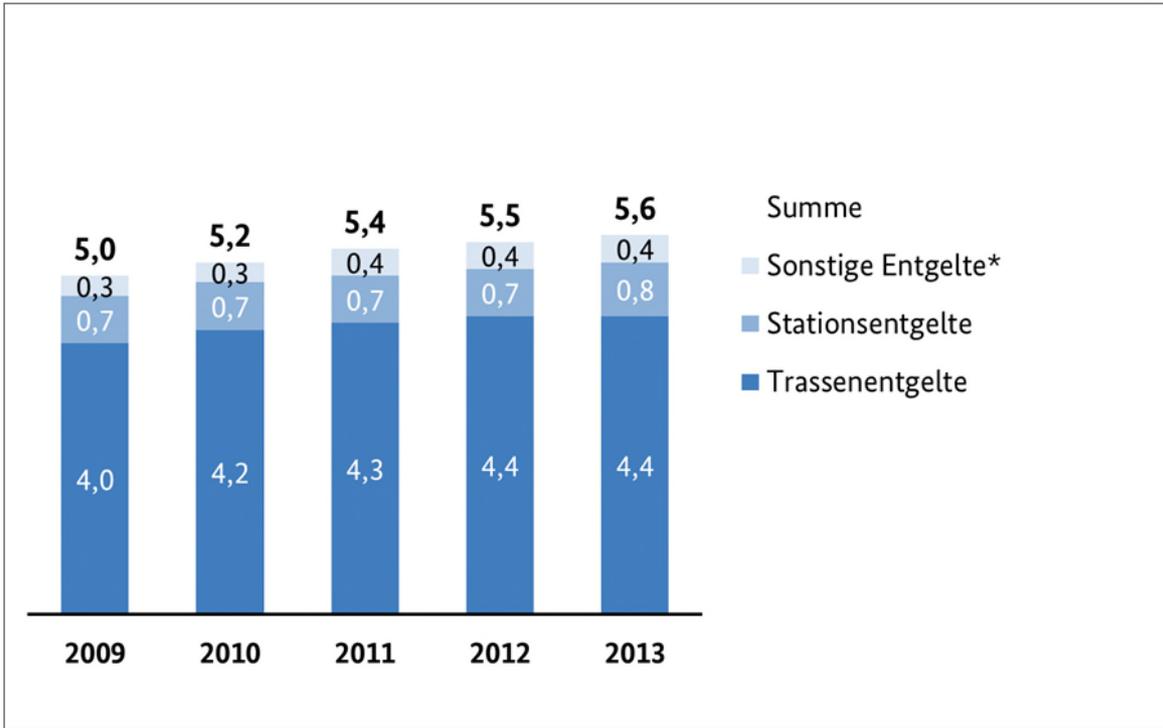
Entsprechend der Bundesnetzagentur vorliegenden Daten betreiben die deutschen Eisenbahninfrastrukturunternehmen insgesamt eine Streckenlänge von knapp 37.700 km mit einer Gleislänge von ca. 59.300 km (ohne Gleise in Serviceeinrichtungen). In den Serviceeinrichtungen werden Gleise mit über 10.600 km Länge betrieben.

4.2 Umsatzentwicklung Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen erwirtschaftete Umsatz setzt sich zum überwiegenden Teil aus den eingenommenen Nutzungsentgelten für die Bereitstellung von Trassen und Serviceeinrichtungen zusammen. Die Haupteinnahmen werden im Bereich der Trassenentgelte erzielt. Mit rund 4,4 Mrd. Euro betrug der Anteil knapp 79 Prozent der gesamten Umsatzerlöse in 2013.

Insgesamt kann für das Jahr 2013 eine Umsatzsteigerung im Eisenbahninfrastrukturmarkt festgestellt und der steigende Trend der Vorjahre bestätigt werden.

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



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

Abbildung 18: Umsatzentwicklung im Eisenbahninfrastrukturmarkt in Mrd. Euro

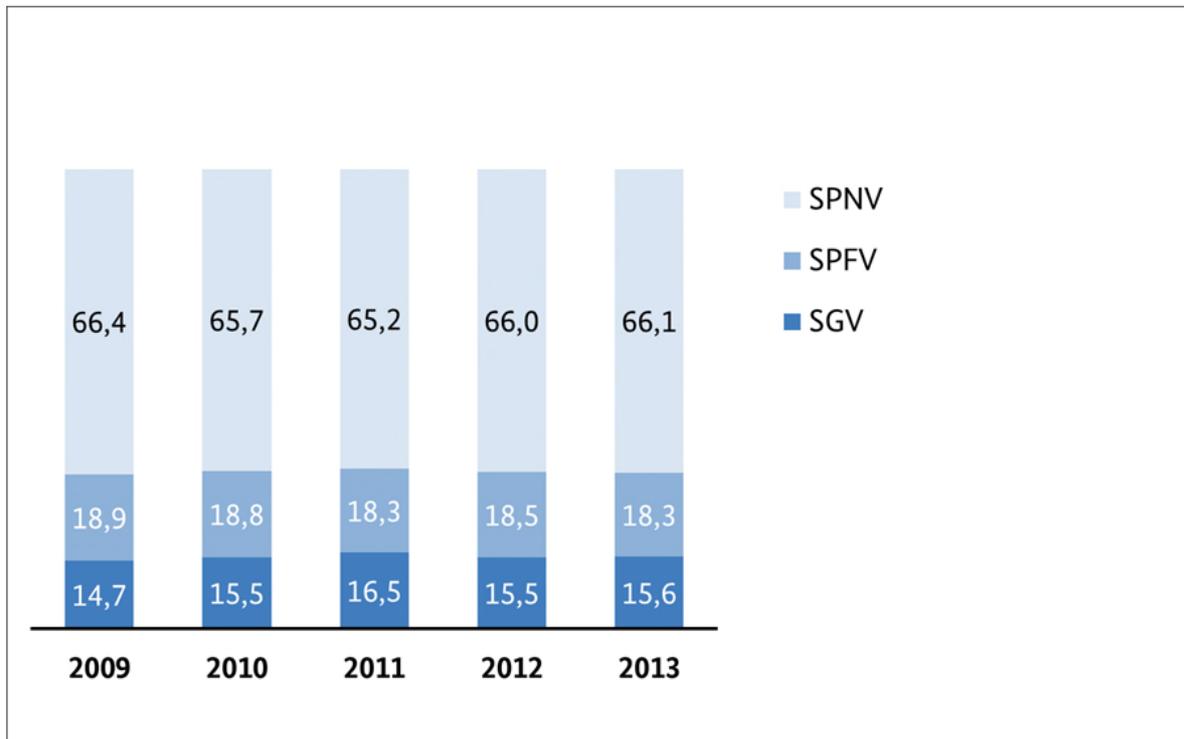


Abbildung 19: Anteil der Verkehrsarten am Gesamtumsatz der deutschen BdS in Prozent

4.3 Entwicklung der Betriebsleistung

Die auf dem öffentlichen Schienennetz gefahrene Betriebsleistung reduzierte sich leicht gegenüber dem Vorjahr und lag im Jahr 2013 bei rund 1,05 Mrd. Trassenkilometer. Seit dem Jahr 2004 werden jährlich über eine Milliarde Trassenkilometer auf dem deutschen Eisenbahnnetz gefahren.

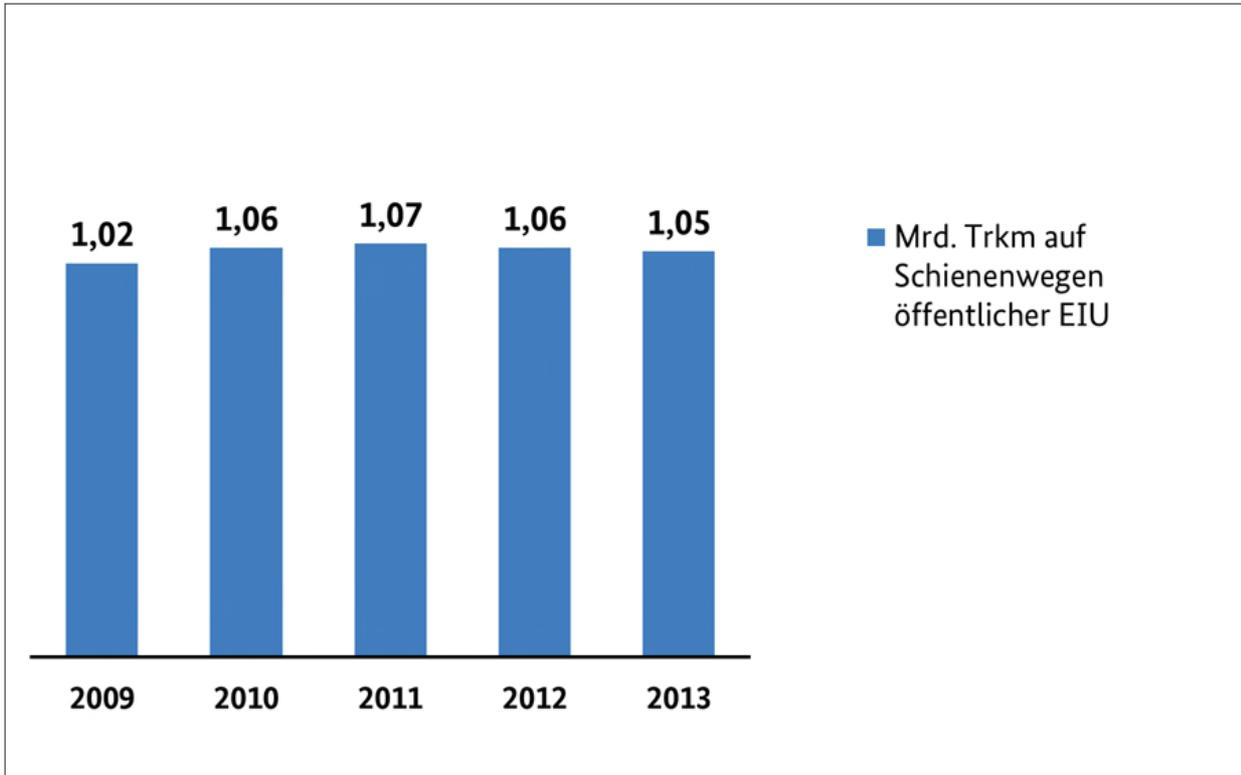


Abbildung 20: Entwicklung der Betriebsleistung

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

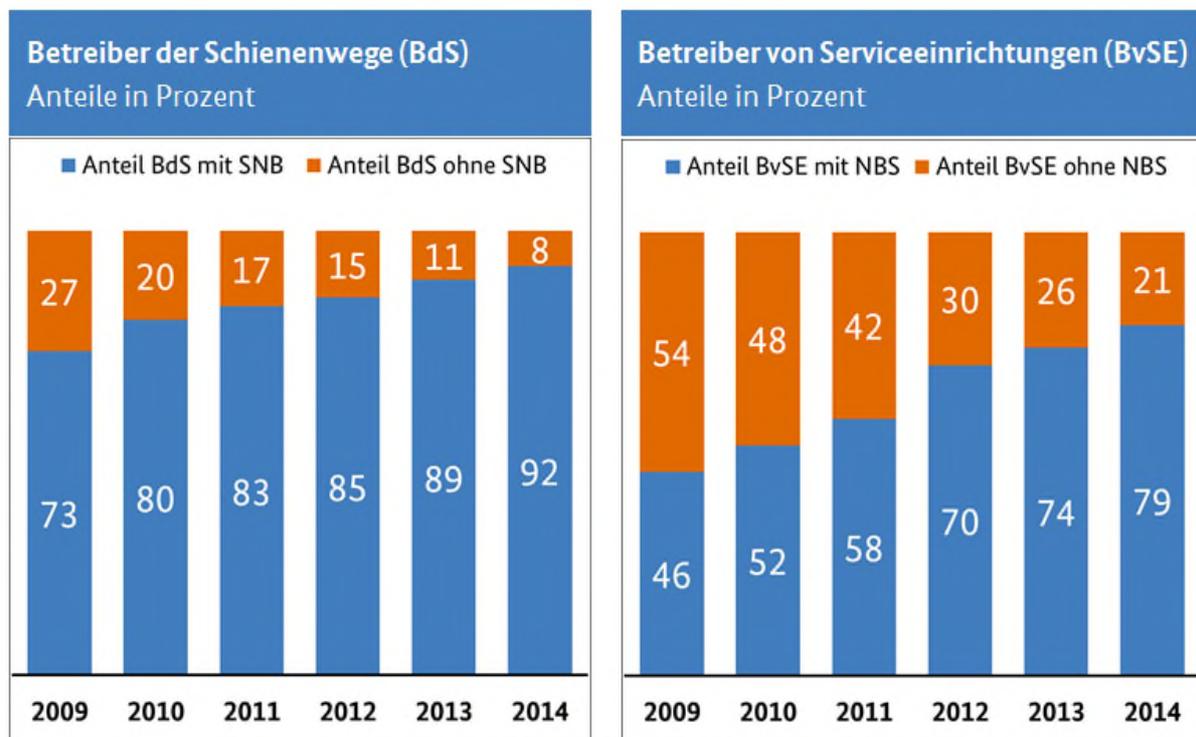
4.4 Nutzungsbedingungen für Eisenbahninfrastruktur

Eisenbahninfrastrukturen müssen nach den gesetzlichen Vorgaben allen Zugangsberechtigten zu gleichen Bedingungen und Konditionen diskriminierungsfrei zur Nutzung offenstehen. Davon ausgenommen werden kann Eisenbahninfrastruktur im Schienenpersonenverkehr, die nicht mit anderen Eisenbahninfrastrukturen verknüpft ist, sowie Eisenbahninfrastruktur, die ausschließlich für den eigenen Güterverkehr genutzt wird.

Für die zur Nutzung bereitgestellte Eisenbahninfrastruktur sind Nutzungsbedingungen in Form von Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) für die Schienenwege, sowie in Form von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) für Serviceeinrichtungen zu erstellen. Vor Inkrafttreten von erstellten oder geänderten Nutzungsbedingungen sind diese der Bundesnetzagentur zur Prüfung vorzulegen.

Die Bundesnetzagentur hat die 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 2014 verfügten 79 Prozent der Betreiber von Serviceeinrichtungen und 92 Prozent der Betreiber von Schienenwege über von der Bundesnetzagentur geprüfte Nutzungsbedingungen. Eisenbahninfrastrukturunternehmen, welche von der Verpflichtung zur Erstellung von Nutzungsbedingungen befreit wurden, sind in den genannten Anteilen nicht enthalten. Bei einigen der verbleibenden Unternehmen ist die Aufstellung der Nutzungsbedingungen dagegen noch nicht abgeschlossen.



*SNB: Schienennetz-Benutzungsbedingungen; NBS: Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen

Abbildung 21: Anteil der Infrastrukturunternehmen mit Nutzungsbedingungen

Betreiber der Schienenwege sind verpflichtet, Entgeltlisten für die angebotenen Leistungen aufzustellen und zu veröffentlichen. Auch für Betreiber von Serviceeinrichtungen ist die Aufstellung einer Entgeltliste verpflichtend. Von deren Veröffentlichung kann hier abgesehen werden, jedoch fördert Transparenz die Akzeptanz durch potentielle Kunden.

Von den Betreibern der Schienenwege hatten in 2013 insgesamt 87 Prozent der Unternehmen entsprechende Entgeltlisten erstellt und veröffentlicht. Bei den Betreibern von Serviceeinrichtungen haben inzwischen rund 69 Prozent der Unternehmen Entgeltlisten erstellt. Hier konnte die Quote von 64 Prozent im Vorjahr um fünf Prozentpunkte gesteigert werden.

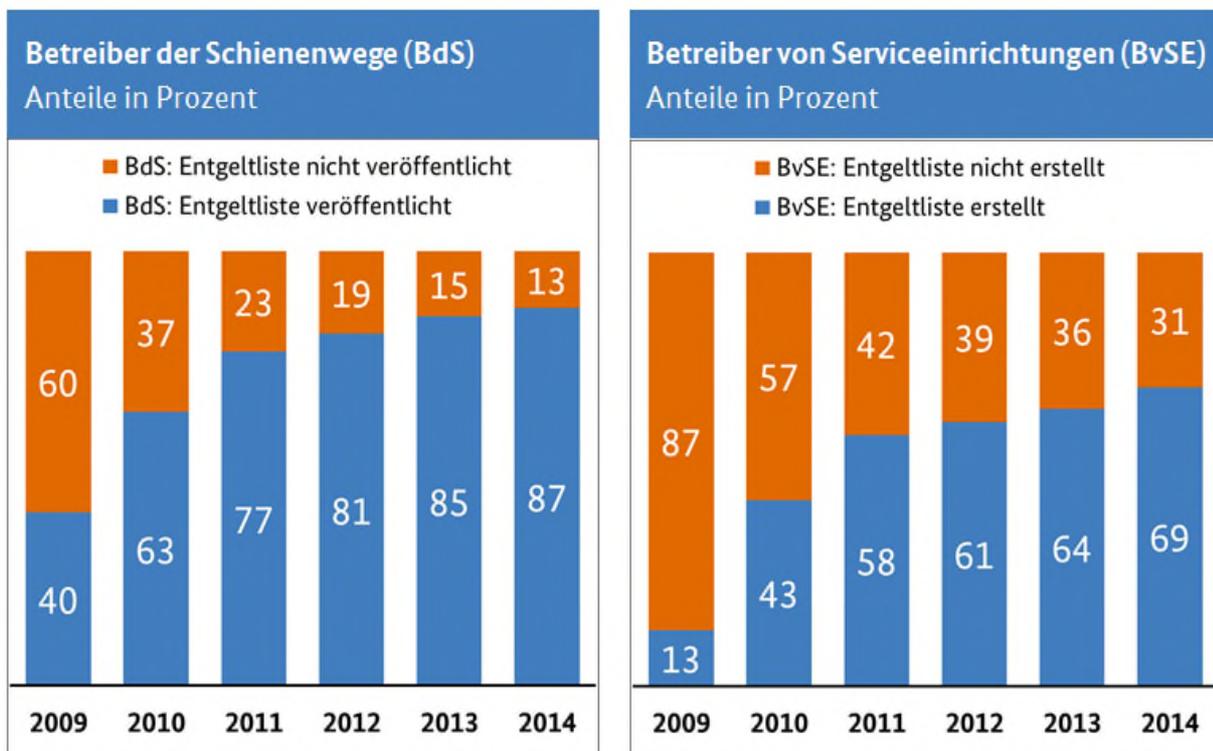


Abbildung 22: Anteil der Infrastrukturunternehmen mit Entgeltlisten

4.5 Bewertung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur

Wie in den vergangenen Jahren bot die Bundesnetzagentur im Rahmen ihrer jährlichen Markterhebung allen Zugangsberechtigten die Möglichkeit, marktrelevante Gesichtspunkte einzuschätzen und mit Noten zwischen 1 (sehr gut) und 5 (ungenügend) zu bewerten. Hierfür befragt die Bundesnetzagentur neben den Eisenbahnverkehrsunternehmen auch die Aufgabenträger, welche Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Durchführung von Verkehren im Schienenpersonennahverkehr beauftragen.

In der Gesamtschau sind im Vergleich zum Vorjahr relativ konstante Ergebnisse zu konstatieren. Jedoch gibt es auch einige Bereiche, die von den Zugangsberechtigten schlechter beurteilt wurden als noch in 2013. Hierunter fallen neben den nicht von der Bundesnetzagentur regulierten Bereichen Tarif und Vertrieb und Internationaler Zugang auch die Bereiche „Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen“ sowie „Zugang zu Serviceeinrichtungen“.

Dennoch lassen viele Themenfelder über die vergangenen Jahre einen positiven Trend erkennen. Hinzu kommt, dass durch die Regulierung der Eisenbahnmärkte Marktzugangshürden sukzessive abgebaut werden konnten und die Zugangsberechtigten zunehmend höhere Maßstäbe für die Bewertungen anlegen.

Die Kundenfreundlichkeit der Infrastrukturbetreiber erhält wie in den Vorjahren eine gute Gesamtbewertung (Note 2,3).

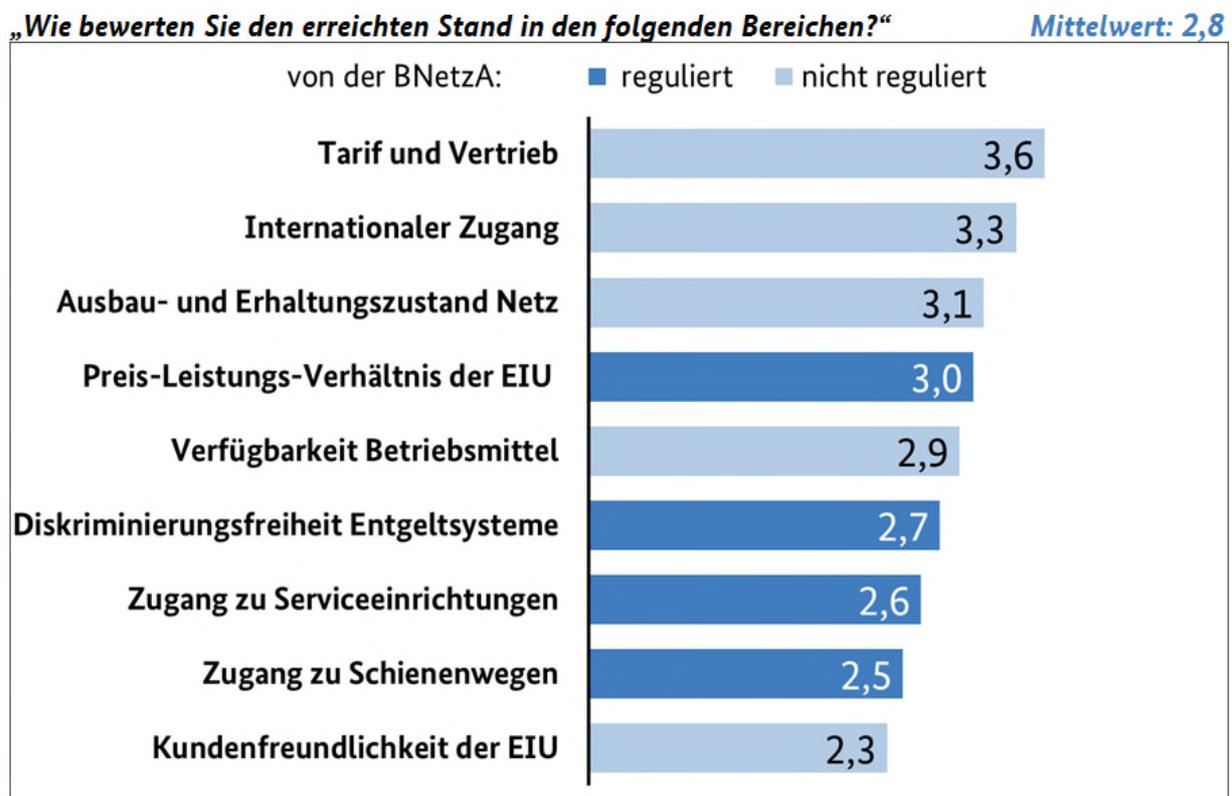


Abbildung 23: Einflussfaktoren auf dem Schienenverkehrsmarkt

Im Folgenden werden die in der vorstehenden Grafik dargestellten regulierungsrelevanten Teilbereiche noch einmal detaillierter betrachtet.

Fragestellungen, die sich mit dem Zugang zu Schienenwegen, der Trassenvergabe und der Fahrplanqualität auseinandersetzen, erhielten von den Zugangsberechtigten durchweg gute bis befriedigende Bewertungen. Vordringlichen Verbesserungsbedarf sehen die Befragten nach wie vor beim Zustand der Schienennetzinfrastruktur (jeweils Note 3,1). Die Aufgabenträger werten hier ähnlich und vergeben die Noten 3,0 für den Erhaltungszustand sowie 3,2 für den Ausbauzustand (Abbildung 26).

Verstärkt kritisiert wird von den Eisenbahnverkehrsunternehmen jedoch auch die Planung und Koordination von Baumaßnahmen der Betreiber der Schienenwege, welche nur die Note 3,0 erhält. Bereits im zweiten Jahr in Folge hat sich die Einschätzung der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu diesem Punkt leicht verschlechtert.

Demgegenüber erhalten die Betreiber der Schienenwege von den Zugangsberechtigten überwiegend gute Bewertungen für die Fahrplanqualität (Note 2,4) sowie für die Trassenvergabeprozesse (Noten 2,3 bzw. 2,2). Auch die Disposition im Störfall wird von mehr als der Hälfte der teilnehmenden Eisenbahnverkehrsunternehmen mit „gut“ oder „sehr gut“ beurteilt.

„Wie bewerten Sie den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in Deutschland?“

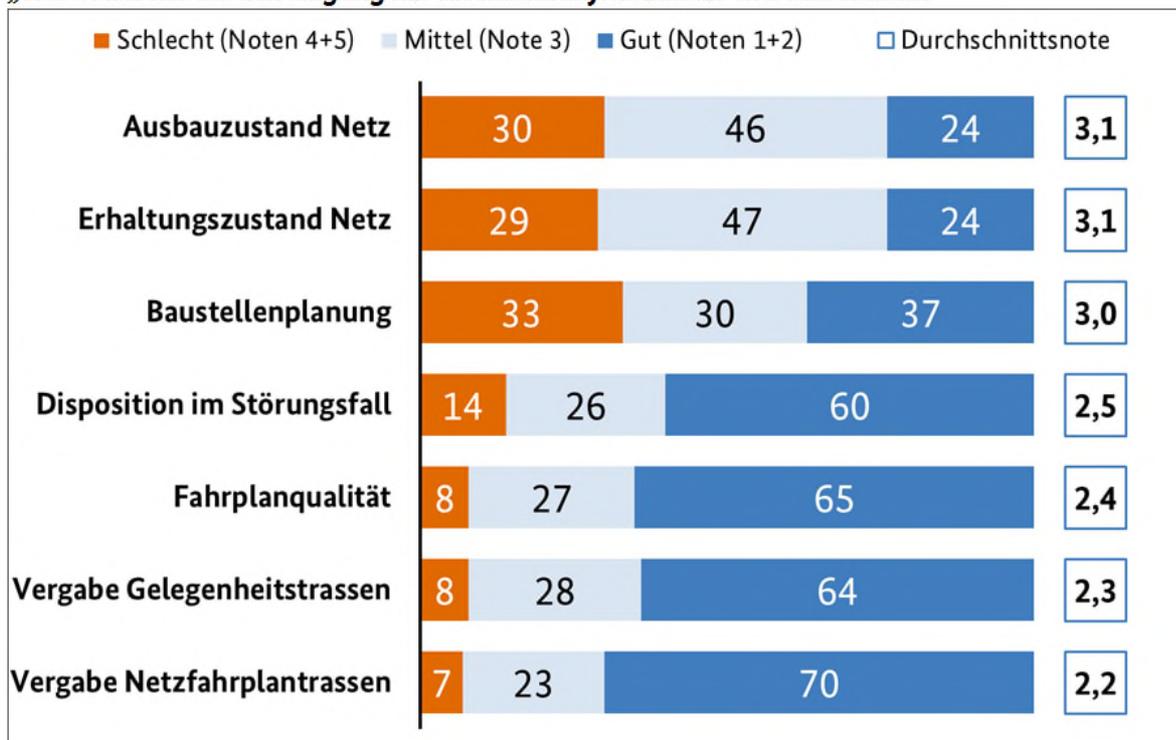


Abbildung 24: Bewertung des Zugangs zu Schienenwegen

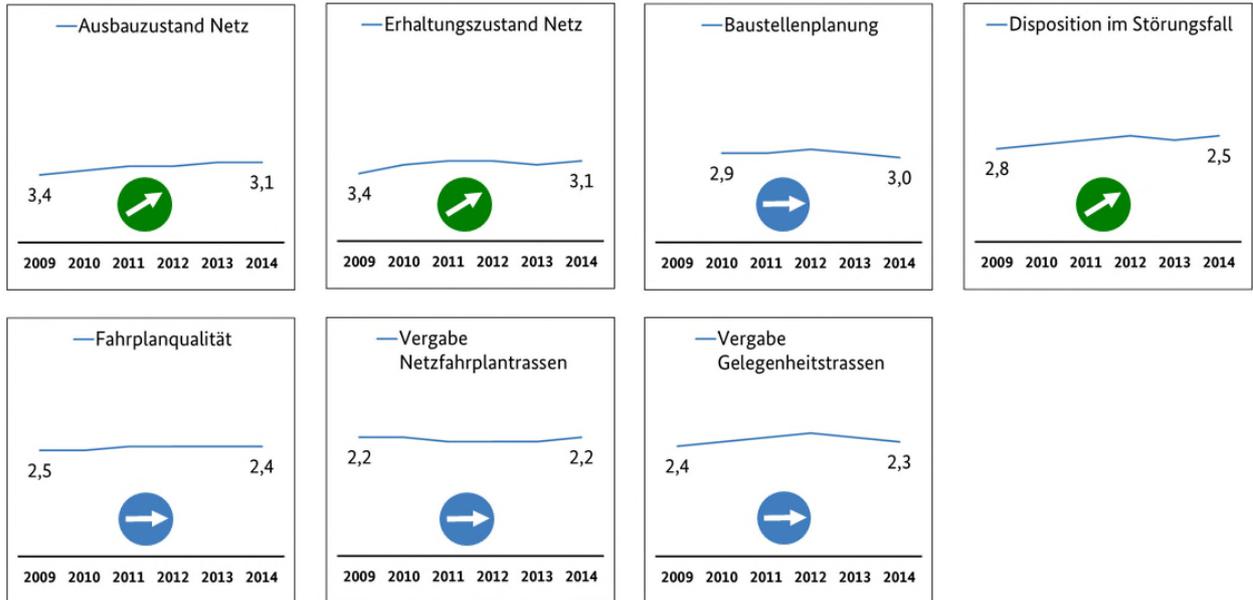


Abbildung 25: Entwicklung der Bewertungen der Themenfelder Schienenwege

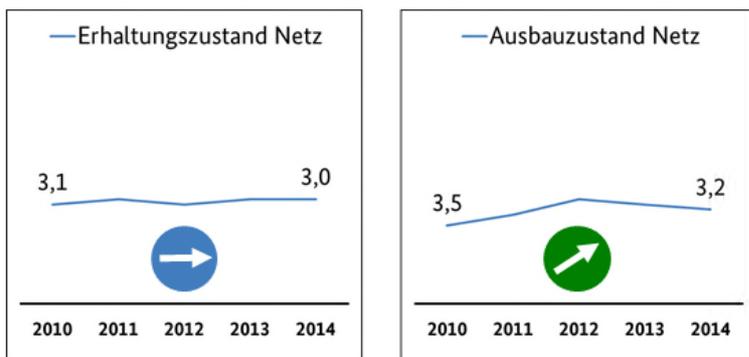
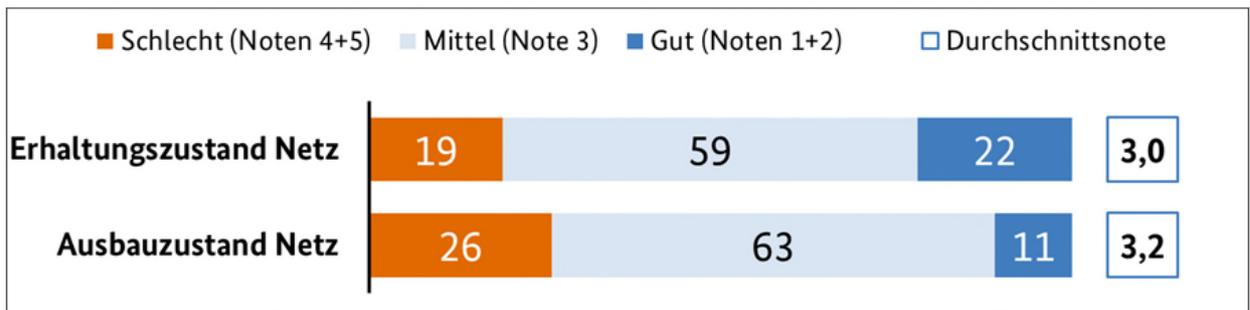


Abbildung 26: Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustandes der Schienenwege durch Aufgabenträger

Nachdem der Zugang zu Serviceeinrichtungen in den vergangenen Jahren zunehmend positiver beurteilt wurde, sind in 2014 wieder Verschlechterungen in einigen Bereichen erkennbar. Die Bundesnetzagentur wird deren weitere Entwicklung aufmerksam verfolgen.

Nach wie vor erfährt der insbesondere im Fahrgastkontakt wichtige Ausbau- und Erhaltungszustand der Personenbahnhöfe im Bereich Serviceeinrichtungen die meiste Kritik der Zugangsberechtigten. Die Aufgabenträger beurteilen den Erhaltungszustand der Personenbahnhöfe mit der Note 3,3 etwas schlechter als die Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche die Note 3,0 vergeben. Der Ausbauzustand erhält die Noten 2,9 (Eisenbahnverkehrsunternehmen) sowie 3,0 (Aufgabenträger).

Ebenfalls größerer Kritik ausgesetzt sehen sich der Zugang zu Abstellgleisen (Note 2,9) und der Zugang zu Rangierbahnhöfen (Note 2,9). Während in ersterem Fall auch die regionale Verfügbarkeit nutzbarer Abstellkapazitäten eine bedeutende Rolle spielen dürfte, kann im Falle der Rangierbahnhöfe neben einer allgemein wachsenden Nachfrage auch der wachsende Wettbewerb in diesem Marktsegment dazu beigetragen haben, den Status Quo kritischer zu hinterfragen.

Die besten Bewertungen erhalten wie in den vergangenen Jahren Schulinrichtungen und Einrichtungen zur Brennstoffaufnahme (Tankstellen), wo der Zugang von rund zwei Dritteln der teilnehmenden Eisenbahnverkehrsunternehmen eine gute oder sehr gute Bewertung erhält.

Der Zugang zu den anderen Serviceeinrichtungen wird mit Noten zwischen 2,5 und 2,6 beurteilt. Etwa jedes zweite Eisenbahnverkehrsunternehmen vergibt hier eine positive Bewertung, jedoch ist auch rund jedes achte Eisenbahnverkehrsunternehmen so unzufrieden, dass es mit „schlecht“ oder „ungenügend“ urteilt.

„Wie bewerten Sie den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in Deutschland?“

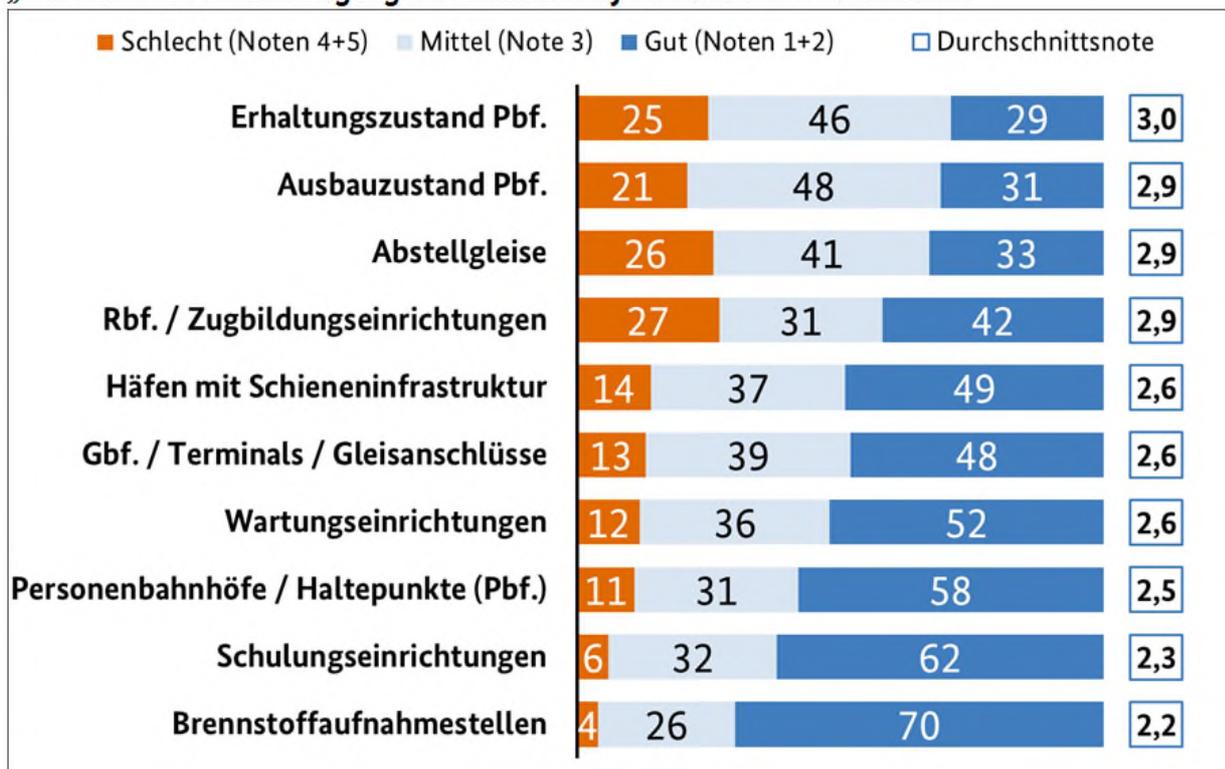


Abbildung 27: Bewertung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen

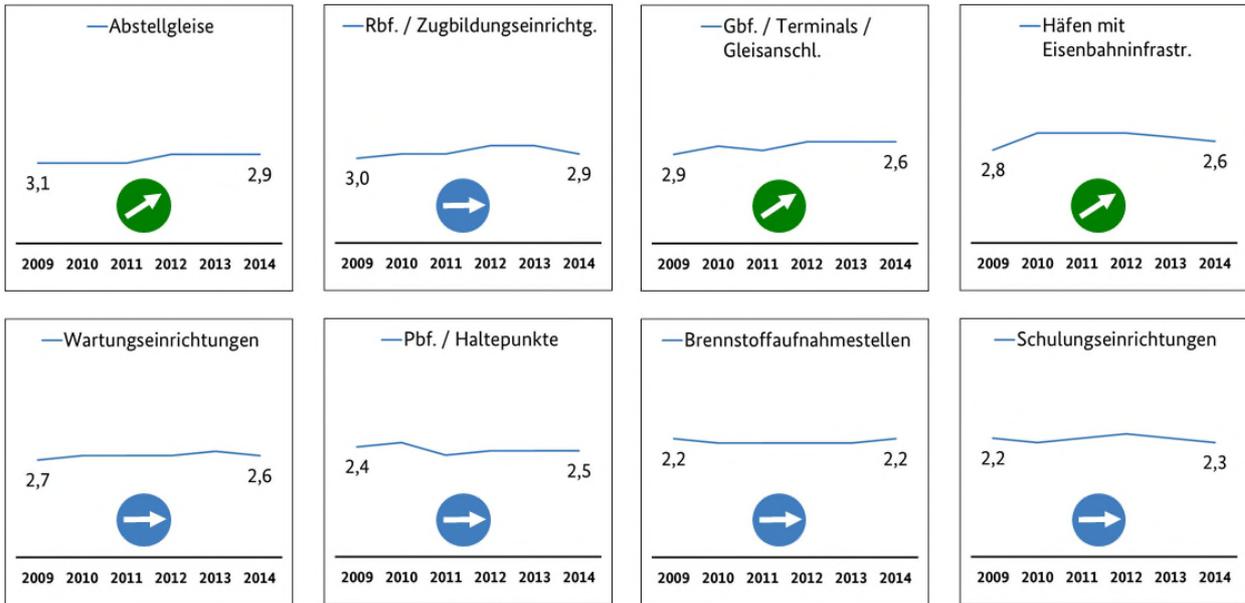


Abbildung 28: Entwicklung der Bewertungen der Themenfelder Serviceeinrichtungen

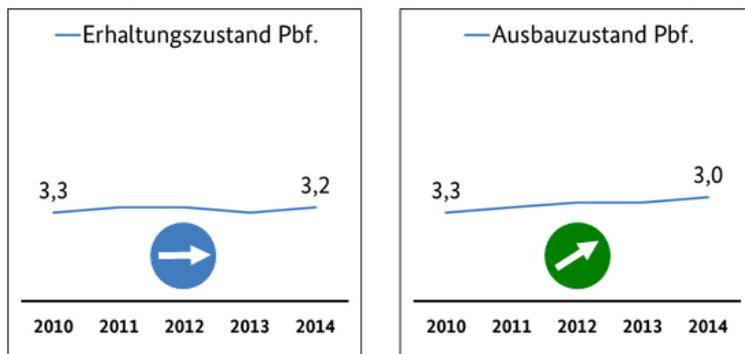
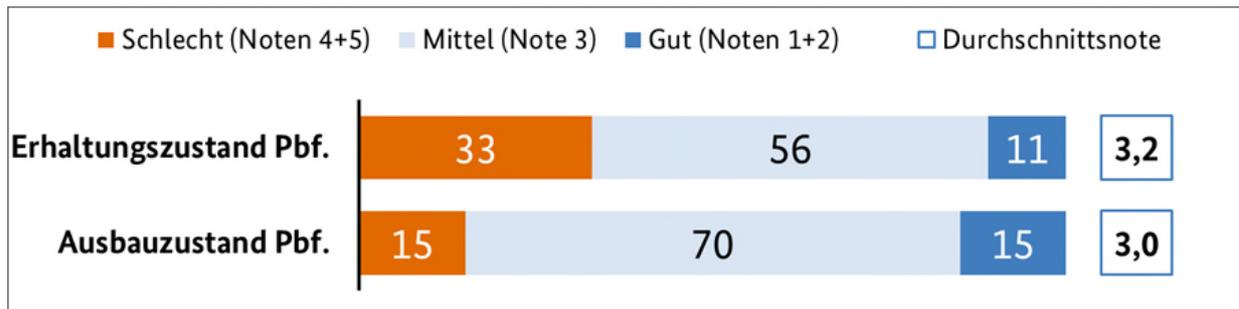


Abbildung 29: Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustands von Personenbahnhöfen und Haltepunkten durch Aufgabenträger

5 Infrastrukturnutzungsentgelte und sonstige Preise

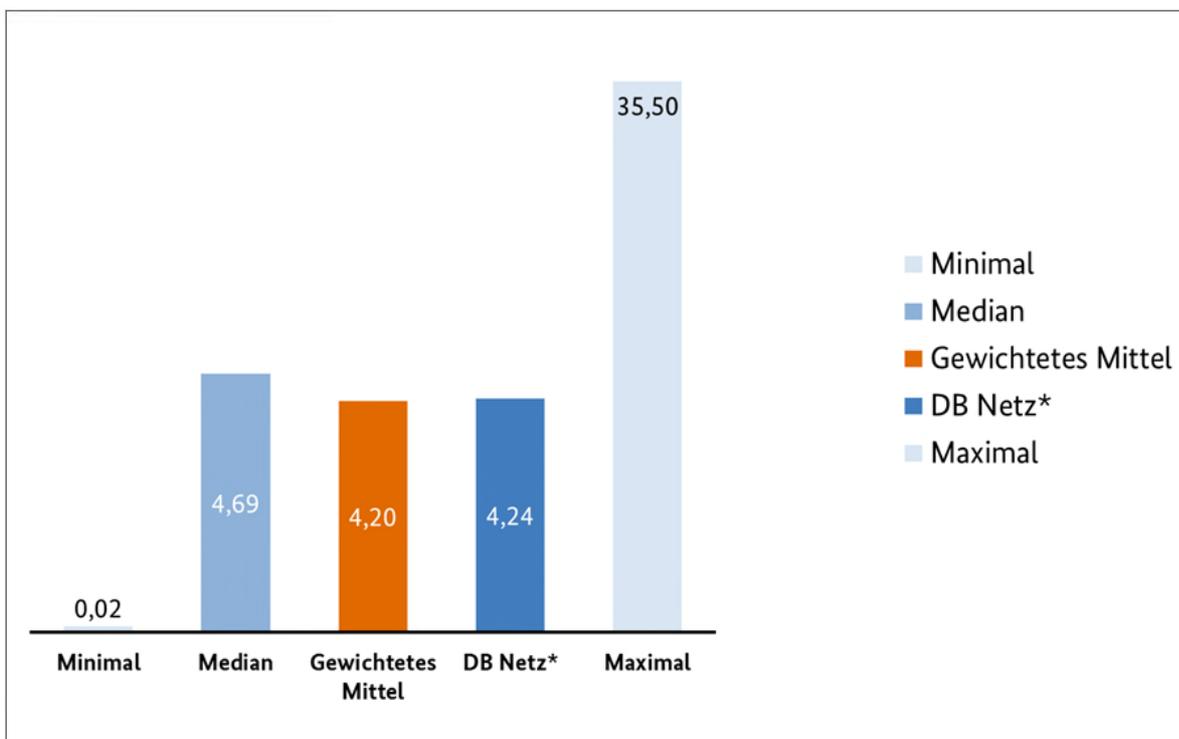
Die zur Mitfinanzierung der Eisenbahninfrastruktur benötigten Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte stellen für die Eisenbahnverkehrsunternehmen einen bedeutenden Kostenfaktor dar. Rund ein Drittel des erzielten Umsatzes eines Eisenbahnverkehrsunternehmens fließt an die Eisenbahninfrastrukturbetreiber. Aus diesem Grund ist zum einen die Höhe, zum anderen aber auch die weitere Entwicklung der Nutzungsentgelte von großer, insbesondere für die kleineren Eisenbahnverkehrsunternehmen teils sogar von existentieller Bedeutung.

5.1 Höhe und Entwicklung der Trassenentgelte

Die Höhe der von den Infrastrukturbetreibern erhobenen Trassenentgelte bemisst sich nach den entstehenden Kosten. Neben dem Alter der Schieneninfrastruktur und deren Komplexität (Tunnel, Brücken, Weichen, Elektrifizierung usw.) sind auch topographische Aspekte, die verkehrliche Auslastung der Strecke sowie deren Ausbauzustand (Mehrgleisigkeit, zulässige Höchstgeschwindigkeit) wesentliche Kostenfaktoren.

Bei nahezu allen Betreibern der Schienenwege haben Fördermittel der öffentlichen Hand einen bedeutenden Anteil an der Finanzierung. Mitunter entscheidet bei notwendigen Infrastrukturmaßnahmen deren Gewährung über den Fortbestand der Infrastruktur.

Das gewichtete arithmetische Mittel der in 2014 von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhobenen Trassennutzungsentgelte liegt bei 4,20 Euro je Zugkilometer. Der Median ist mit 4,69 Euro erneut etwas höher. Damit sind weiterhin die Betreiber der Schienenwege, welche einen Betrag oberhalb des mittleren Trassenentgeltes verlangen, in der Mehrheit.

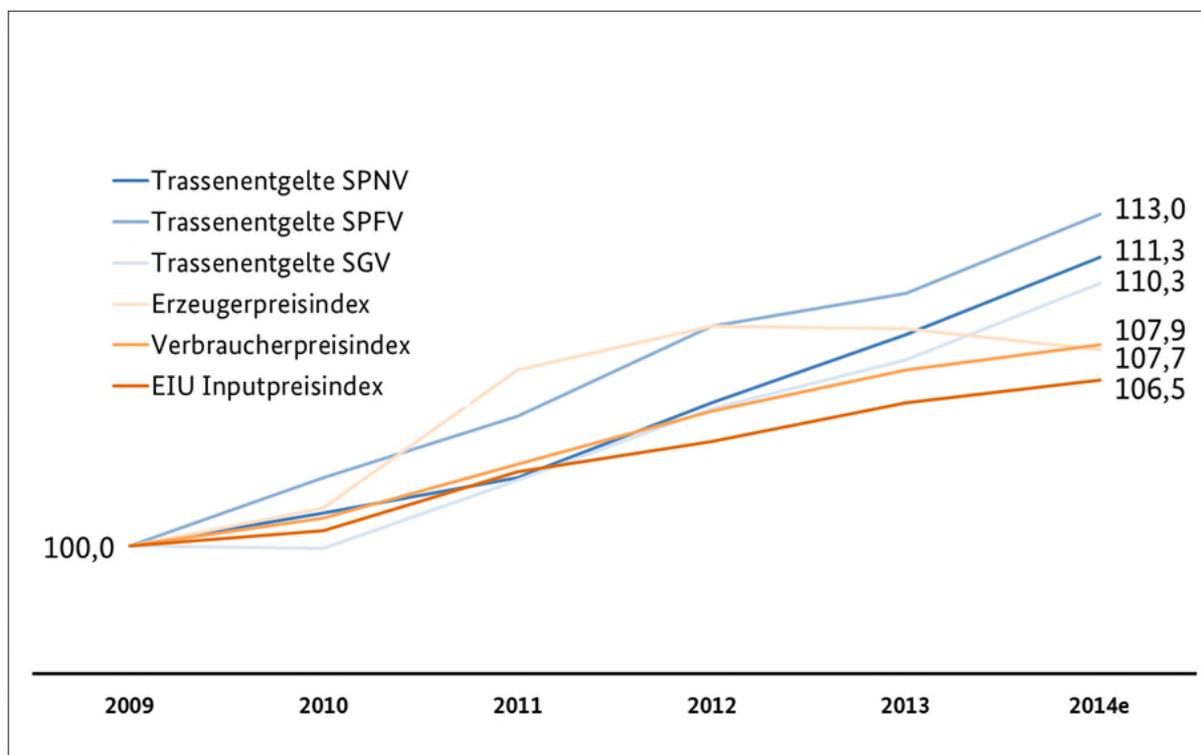


* errechnet aus den Angaben im jeweiligen Geschäftsbericht

Abbildung 30: Bandbreite der mittleren Trassennutzungsentgelte in Euro

Wird die Entwicklung der mittleren Trassenentgelte über die letzten fünf Jahre hinweg betrachtet, so ist ein kontinuierlicher Anstieg festzustellen. Die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu entrichtenden Trassenentgelte stiegen unter Berücksichtigung der von 2013 auf 2014 erfolgten Preisanpassungen seit 2009 um zehn Prozent im Schienengüterverkehr, elf Prozent im Schienenpersonennahverkehr und bis zu 13 Prozent im Schienenpersonenfernverkehr an.

Für denselben Zeitraum erwartet die Bundesnetzagentur einen Anstieg wesentlicher Vergleichsindikatoren wie dem Verbraucherpreisindex und dem Erzeugerpreisindex für gewerbliche Produkte um jeweils nur acht Prozent. Der Eisenbahninfrastruktur-Inputpreisindex, welcher die typische Kostenstruktur eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens anhand öffentlich verfügbarer Einzelindizes des Statistischen Bundesamtes nachbildet, weist im Vergleichszeitraum eine Steigerung um sieben Prozent auf.



* berechnet als Quotient aus Trassenentgelten und Betriebsleistung (Trkm) aller BdS (Betreiber der Schienenwege); indiziert auf 2009
Quelle: Bundesnetzagentur, Destatis

Abbildung 31: Entwicklung von Eisenbahninfrastrukturentgelten bei den Betreibern der Schienenwege

Die Preisentwicklung für einige häufig nachgefragte Trassenprodukte der DB Netz AG ist unten dargestellt. Seit 2002 haben sich die einzelnen Trassenprodukte zwischen 37 Prozent und 49 Prozent verteuert. Dies entspricht einer jährlichen Preissteigerungsrate zwischen 2,4 Prozent und 3,1 Prozent.

Entwicklung spezifischer Trassenpreise der DB Netz AG

Trassenprodukt	F1, SPFV Takt	F2, SPV Takt	F4, SPNV Takt*	F3, SGV Standard
2002	5,58	3,71	3,50	2,17
2003	5,58	3,70	3,42	2,12
2004	5,79	4,17	3,63	2,28
2005	6,07	4,17	3,65	2,29
2006	6,25	4,13	3,58	2,26
2007	6,63	4,59	3,89	2,47
2008	6,80	4,70	3,99	2,53
2009	6,95	4,80	4,13	2,61
2010	7,08	4,92	4,24	2,68
2011	7,22	5,02	4,32	2,73
2012	7,39	5,13	4,42	2,80
2013	7,59	5,26	4,54	2,88
2014	7,80	5,41	4,67	2,96
2015	8,00	5,54	4,79	3,03
Steigerung 2002 - 2015	43%	49%	37%	40%
CAGR**	2,8%	3,1%	2,4%	2,6%

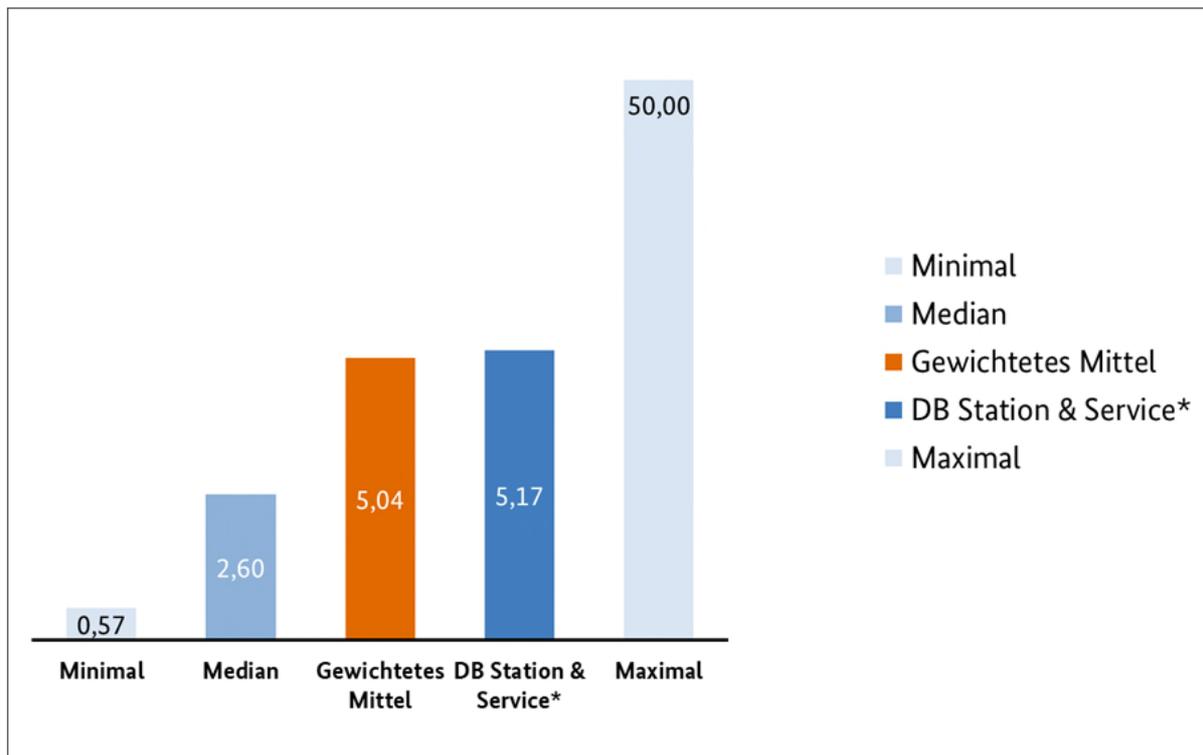
* ohne Berücksichtigung der Regionalfaktoren ** mittlere jährliche Steigerungsrate

Quellen: DB Netz AG, Bundesnetzagentur

Tabelle 1: Entwicklung spezifischer Trassenpreise der DB Netz AG

5.2 Höhe und Entwicklung der Stationspreise

Die Betreiber von Personenbahnhöfen erlösten im Jahr 2014 je Stationshalt im Mittel 5,04 Euro (Abbildung 32). Der Median liegt mit 2,60 Euro je Stationshalt signifikant niedriger. Damit verlangt jeder zweite Betreiber von Personenbahnhöfen im Mittel weniger als 2,60 Euro je Stationshalt. Die DB Station & Service AG liegt mit einem mittleren Stationsentgelt von 5,17 Euro etwas oberhalb des Durchschnitts.



* errechnet aus den Angaben im jeweiligen Geschäftsbericht

Abbildung 32: Bandbreite der Stationsnutzungsentgelte in Euro

Parallel zur Entwicklung der Trassenpreise der DB Netz AG haben sich die Entgelte für Zughalte an Personenbahnhöfen der DB Station & Service AG kontinuierlich erhöht. Für den Zeitraum zwischen 2009 und 2014 erwartet die Bundesnetzagentur eine Steigerung des mittleren Stationsentgelts um 14 Prozent. Der Index in der folgenden Grafik errechnet sich aus dem Verhältnis von Stationsentgelten zu Stationshalten aller Betreiber von Personenbahnhöfen. Wesentliche Vergleichsindizes verzeichnen im selben Zeitraum dagegen nur Steigerungsraten von sieben bzw. acht Prozent.

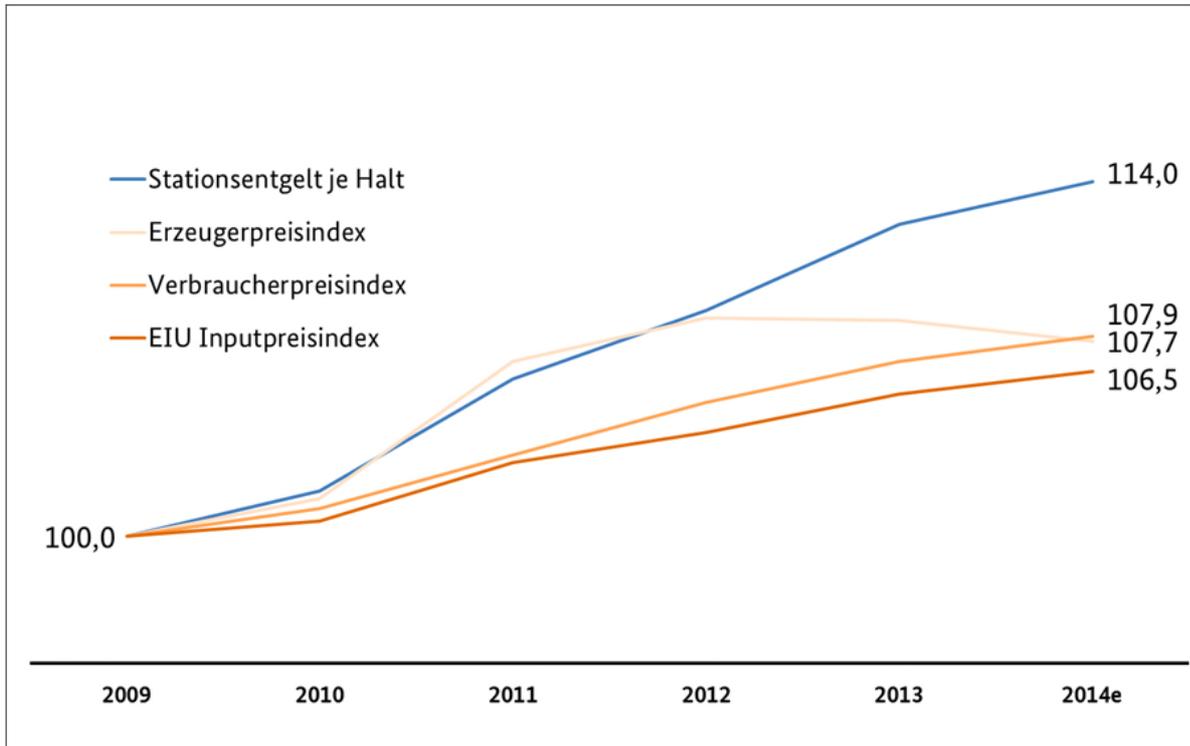


Abbildung 33: Entwicklung von Stationsnutzungsentgelten bei den Betreibern von Personenbahnhöfen

5.3 Bewertung und Entwicklung der Entgeltsysteme

Neben der Beurteilung des aktuellen Standes zum Zugang zur Eisenbahninfrastruktur können die Zugangsberechtigten im Rahmen der jährlichen Markterhebung auch die Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen sowie das Preis-Leistungs-Verhältnis der Eisenbahninfrastrukturbetreiber bewerten. Allgemein kann festgestellt werden, dass Themen, welche unmittelbar finanziellen Aspekte adressieren, vom Markt nach wie vor kritischer beurteilt werden als Zugangsthemen. Die Diskriminierungsfreiheit der Entgeltsysteme bewegt sich in puncto Bewertung zwischen Preis-Leistungs-Verhältnis und Zugangsaspekten.

Einen besonders hohen Verbesserungsbedarf sehen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich der Diskriminierungsfreiheit der Entgeltsysteme für den Bahnstrom (Note 3,0). Auch die Bewertungen für Personenbahnhöfe / Haltepunkte, Abstellgleise und Rangierbahnhöfe fallen mit der Note 2,9 unterdurchschnittlich aus.

Besser werden die Preissysteme für Trassen bewertet (Note 2,4). Auch die Entgeltsysteme von Wartungseinrichtungen und Häfen erhalten bezüglich ihrer Diskriminierungsfreiheit von knapp der Hälfte der teilnehmenden Eisenbahnverkehrsunternehmen eine „gute“ oder „sehr gute“ Bewertung.

„Wie empfinden Sie die Diskriminierungsfreiheit der von den EIU aufgestellten Entgeltsysteme?“

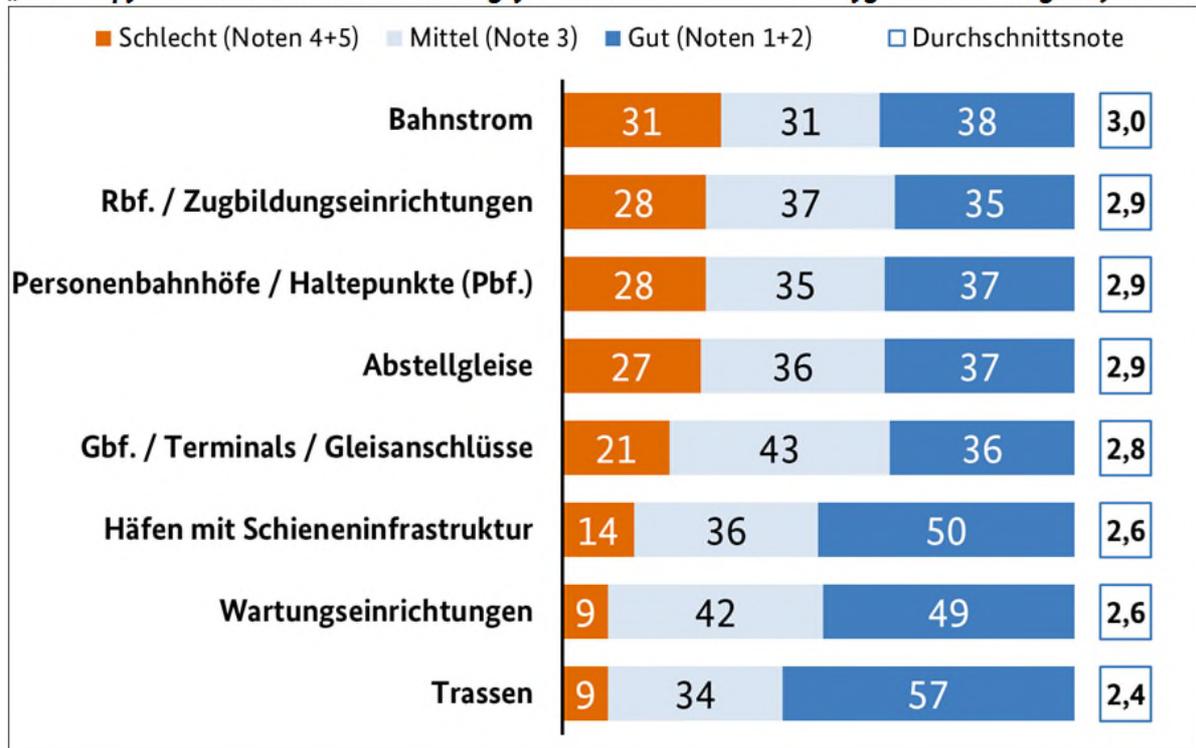


Abbildung 34: Bewertung der Diskriminierungsfreiheit von Preissystemen

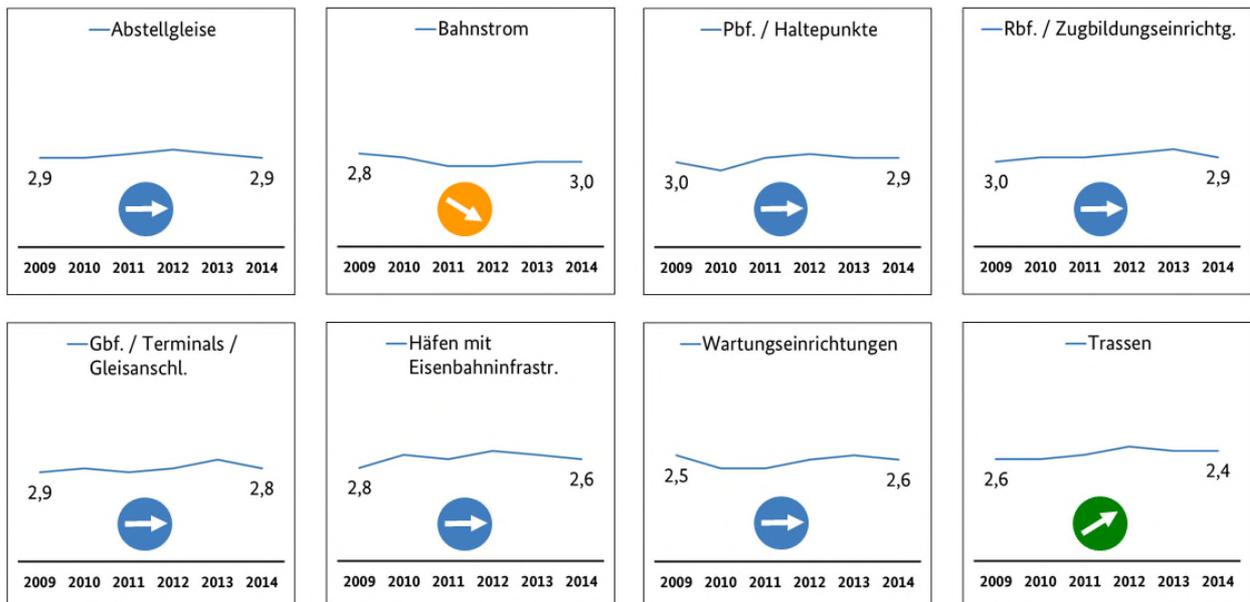


Abbildung 35: Entwicklung der Bewertungen der Diskriminierungsfreiheit der Entgeltsysteme

Die Aufgabenträger vergeben für die Diskriminierungsfreiheit der Entgeltsysteme von Schienenwegen (Note 2,9) und Personenbahnhöfen (Note 3,3) nur befriedigende Bewertungen. Über die vergangenen Jahre zeichnet sich jedoch eine leicht positive Tendenz ab.

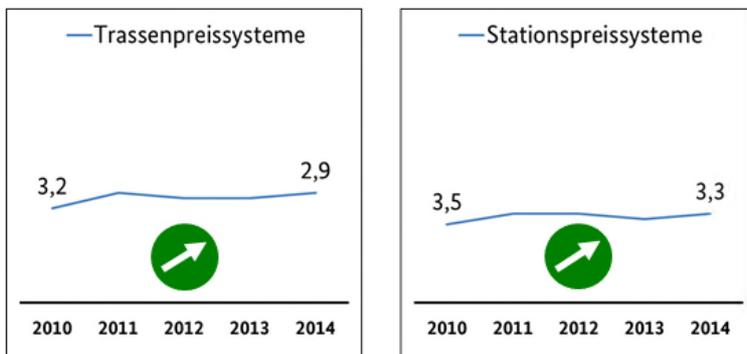
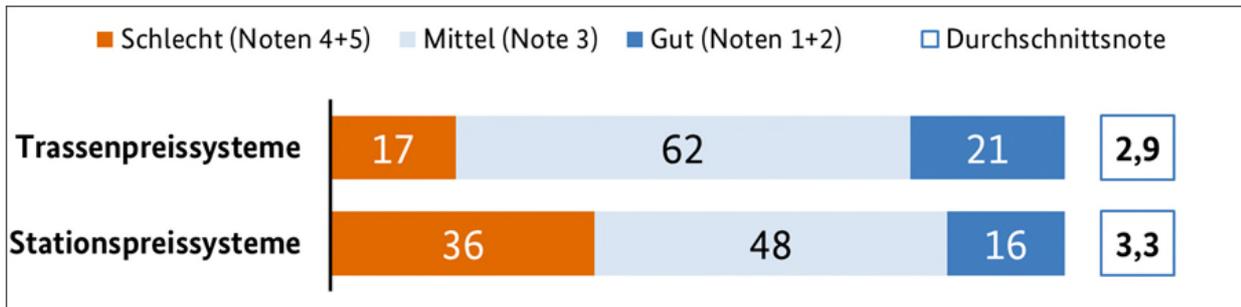


Abbildung 36: Bewertung der Diskriminierungsfreiheit von Preissystemen durch Aufgabenträger

Das Preis-Leistungs-Verhältnis für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur erhält von den Eisenbahnverkehrsunternehmen erneut schlechtere Bewertungen als die anderen der Regulierung unterliegenden Themenbereiche. Die anhaltende Unzufriedenheit über die kontinuierlichen Steigerungen der Infrastrukturentgelte bleibt damit bestehen.

Ein im Vergleich besonders schlechtes Preis-Leistungs-Verhältnis bemängeln die Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Personenbahnhöfen / Haltpunkten (Note 3,5), aber auch bei Abstellgleisen (Note 3,2) und bei den Bahnstromtarifen (Note 3,1).

Mit Ausnahme der Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme (Note 2,5) bewerten die Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Serviceeinrichtungsart mit einer besseren Note als 2,9. Mit dem Preis-Leistungs-Verhältnis von Wartungseinrichtungen sind rund ein Fünftel der Eisenbahnverkehrsunternehmen unzufrieden.

Auch im Vergleich über einen längeren Zeitraum zeigen sich im Wesentlichen konstante Entwicklungen. Verbesserungen werden in diesem Bereich von den Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht signalisiert.

„Wie beurteilen Sie das PLV der EIU unter Berücksichtigung der den EIU entstehenden Kosten?“

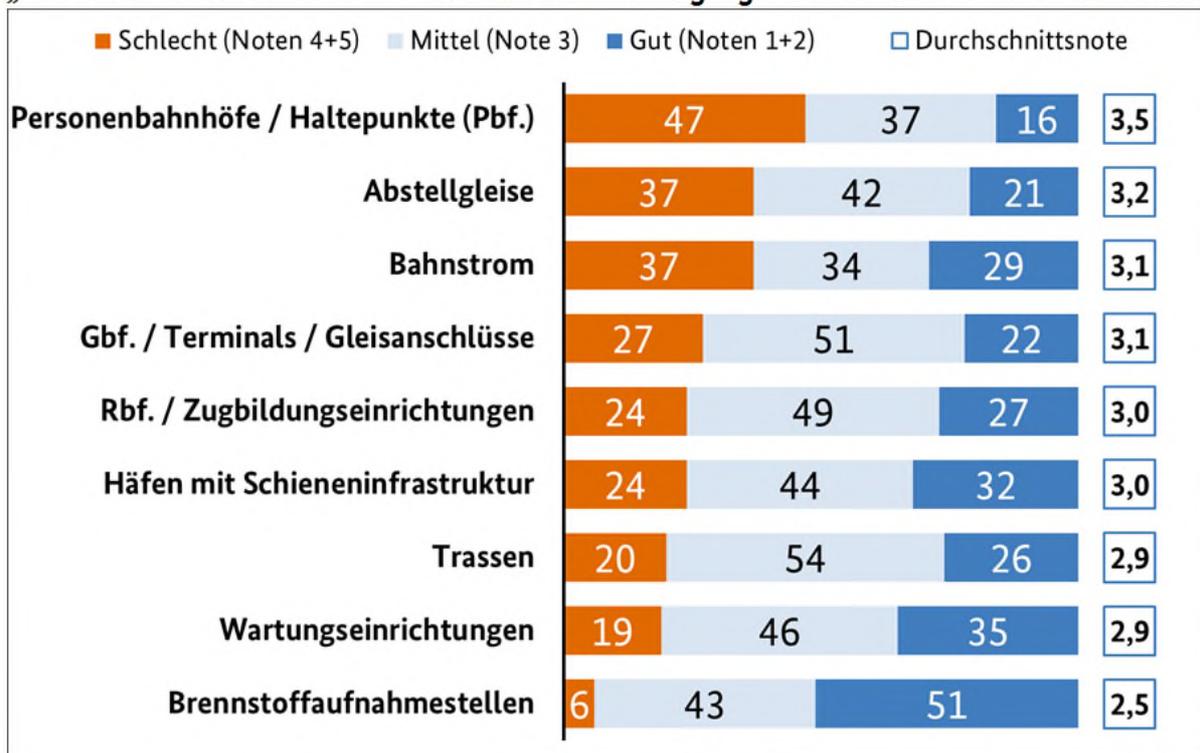


Abbildung 37: Bewertung des Preis-Leistungs-Verhältnisses der EIU

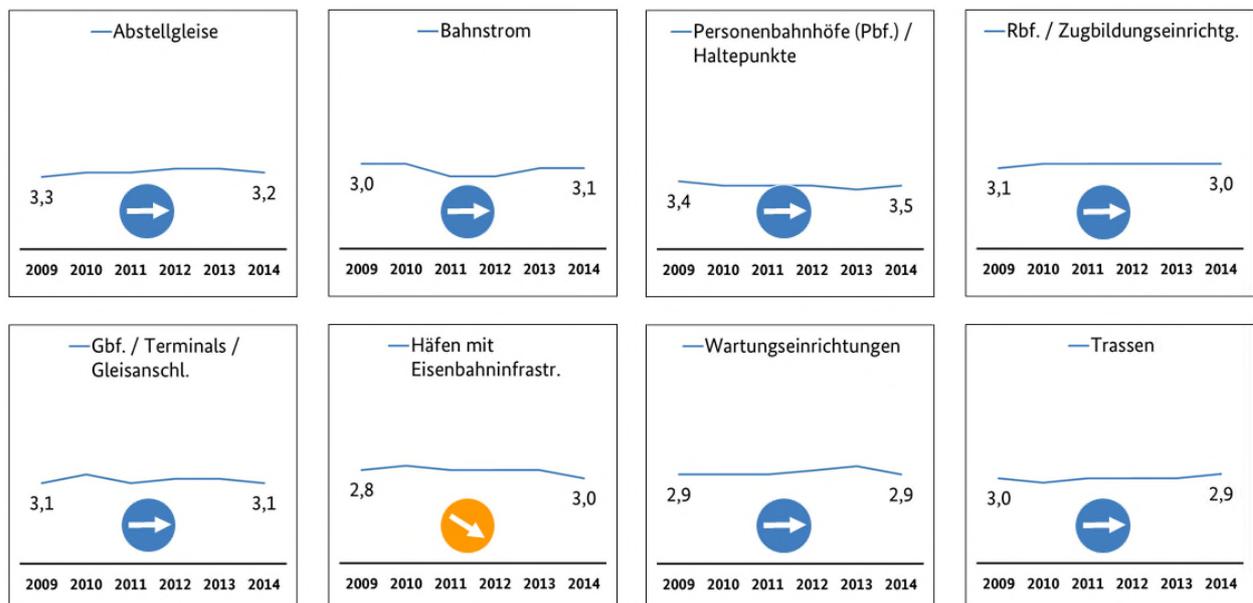


Abbildung 38: Entwicklung der Bewertungen des Preis-Leistungs-Verhältnisses der EIU

Noch kritischer bewerten die Aufgabenträger das Preis-Leistungs-Verhältnis der Eisenbahninfrastrukturbetreiber. Weder das Preis-Leistungs-Verhältnis für Trassen noch jenes für Personenbahnhöfe / Haltepunkte erhält eine insgesamt befriedigende Bewertung. Auch eine „gute“ oder „sehr gute“ Einzelbewertung wurde kaum vergeben. Nur knapp jeder fünfte Aufgabenträger bewertet dabei die Angemessenheit der Stationsentgelte mit „befriedigend“.

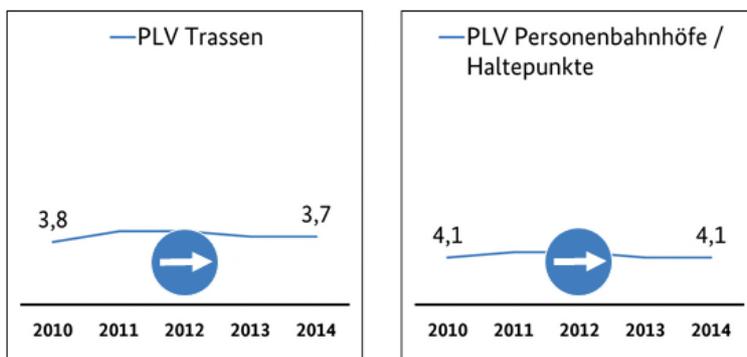
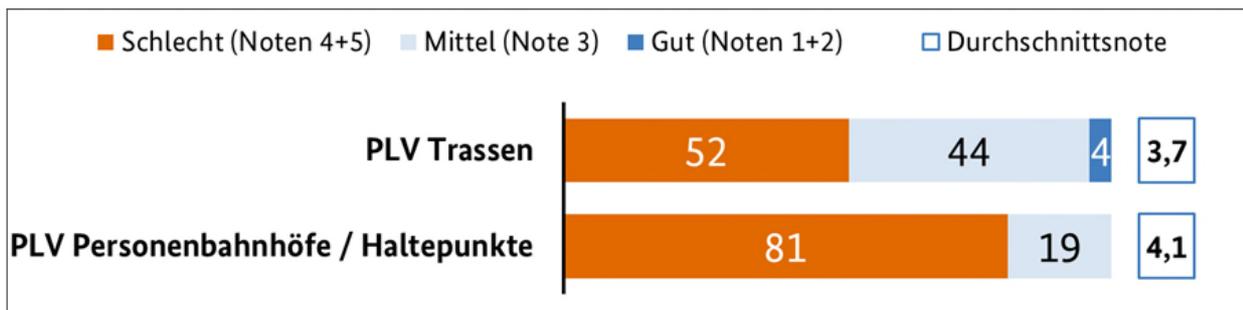
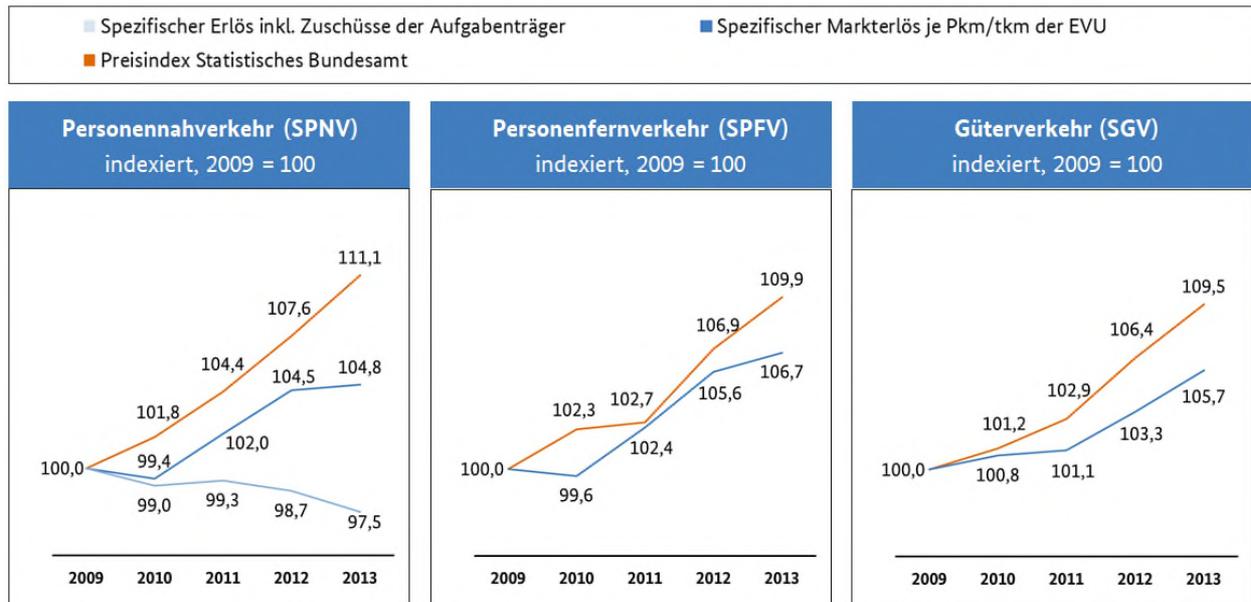


Abbildung 39: Bewertung der Entgeltsysteme der EIU durch Aufgabenträger

5.4 Endkundenpreise

Einen direkten Bezug zum Fahrgast oder Güterverkehrskunden entwickelt die Regulierungstätigkeit der Bundesnetzagentur im Bereich der Eisenbahnen nicht. Damit kann die Bundesnetzagentur auch keinen wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung der Fahrkarten- und Transportpreise nehmen, da die regulierten Nutzungsentgelte nur einen Teil des Endkundenpreises umfassen. Die Fahrkartenpreise sind jedoch neben Reisekomfort und Umfang des Verkehrsangebotes beim Endverbraucher bedeutend für die Beurteilung der Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs.



* Werte teils korrigiert. Werte von Destatis: VPI Personenbeförderung im Eisenbahnnah- bzw. -fernverkehr und Erzeugerpreisindex für Güterverkehrs- und -logistikdienstleistungen (nur Teilindex Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr)
Quelle: Bundesnetzagentur, Destatis

Abbildung 40: Entwicklung der Endkundenpreise

Für die Betrachtung der Preisentwicklung für Endkunden greift die Bundesnetzagentur sowohl auf Indizes des Statistischen Bundesamtes als auch auf eigene Datenanalysen zurück. Die unterschiedliche Entwicklung der Indizes des Statistischen Bundesamtes und der von der Bundesnetzagentur ermittelten spezifischen Markterlöse resultiert dabei daraus, dass die Indizes des Statistischen 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. Rückgänge der spezifischen Markterlöse können beispielsweise durch eine zunehmende Nutzung von Zeitkarten oder Rabattangeboten wie Sparpreisen oder Bahncards ausgelöst werden.

Abgesehen vom Schienenpersonennahverkehr setzt sich die Steigerung der spezifischen Markterlöse weiter fort. Am deutlichsten konnten die im Schienengüterverkehr aktiven Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre spezifischen Erlöse erhöhen. Auch im Schienenpersonenfernverkehr ist der mittlere Erlös erneut leicht angestiegen. Damit ist es den Eisenbahnverkehrsunternehmen abseits des Schienenpersonennahverkehrs gelungen, in einem insgesamt eher stagnierenden Marktumfeld Preiserhöhungen durchzusetzen.

Im Schienenpersonennahverkehr hat sich der Markterlös je Personenkilometer hingegen kaum verändert. Der einzelne Fahrgast hat damit trotz allgemein steigender Fahrpreise je Kilometer Fahrtstrecke nur geringfügig mehr Geld ausgeben müssen als im Vorjahr.

Unter Berücksichtigung der Zuschüsse der Aufgabenträger weist der spezifische Erlös im Schienenpersonennahverkehr allerdings seit 2009 eine überwiegend rückläufige Tendenz auf. Dies ist vor allem auf die kontinuierlich steigenden mittleren Fahrgastzahlen je Zug (siehe Abbildung 12) zurückzuführen.

6 Wirtschaftliche Situation der Unternehmen im Eisenbahnmarkt

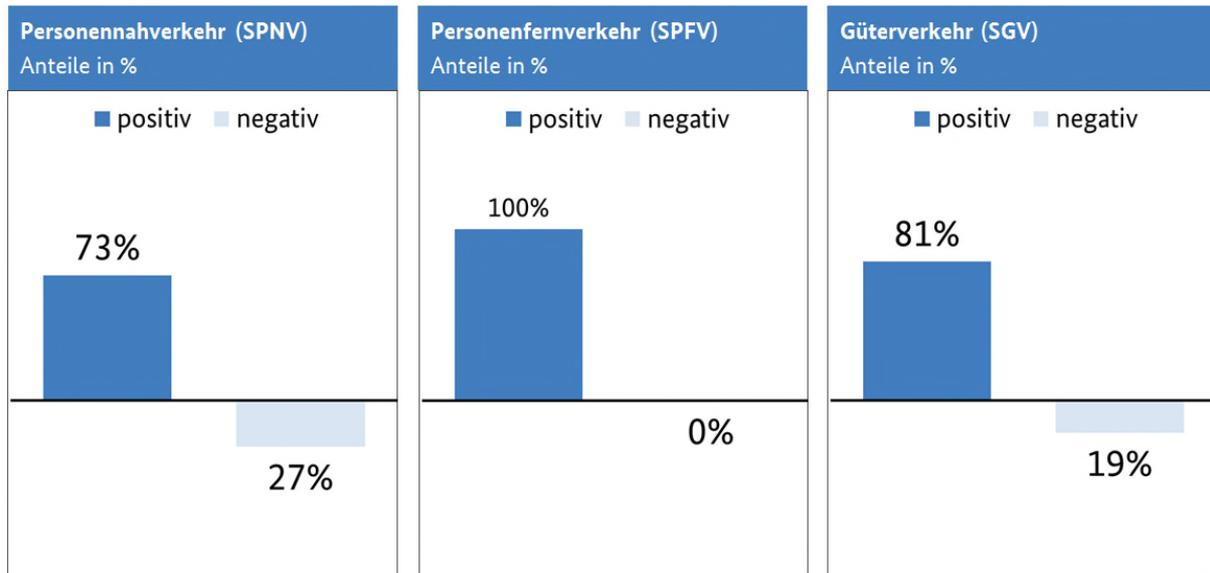
Im Rahmen der vorhergehenden Marktuntersuchung hat die Bundesnetzagentur erstmalig detaillierte betriebswirtschaftliche Informationen von Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen erfragt. Hieraus wurden erste Rückschlüsse über die ökonomische Struktur und die finanzielle Stabilität des deutschen Eisenbahnmarktes abgeleitet und in der Marktuntersuchung dargelegt. Um die Ergebnisse zu validieren und neue Erkenntnisse über die wirtschaftliche Situation der Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu gewinnen wurde die Befragung der Marktteilnehmer zu den betriebswirtschaftlichen Informationen fortgesetzt. Die folgenden Auswertungen basieren daher überwiegend auf den bei der Bundesnetzagentur eingegangenen Rückmeldungen. Die Qualität der Aussagen hängt damit deutlich von den Antworten der Marktteilnehmer ab.

Insgesamt wurden für den Bereich der Eisenbahnverkehrsunternehmen 137 Rückläufe zu den betriebswirtschaftlichen Fragestellungen gezählt. Bezogen auf die Anzahl aller am Markt teilnehmenden Eisenbahnverkehrsunternehmen entspricht dies einer Rücklaufquote von etwa 45 Prozent. Diese, auf den ersten Blick geringe Rücklaufquote, könnte den Eindruck erwecken, dass die folgenden Auswertungen keine bzw. nur eine sehr geringe Aussagekraft über das tatsächliche Marktgeschehen hätten. Daher sei darauf hingewiesen, dass diese 45 Prozent der Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Anteil von knapp 90 Prozent an den im Jahr 2013 zurückgelegten Trassenkilometern aufweisen. Für Auswertungen, die sich auf ein bestimmtes Verkehrssegment beziehen wurden im Rahmen der betriebswirtschaftlichen Auswertungen nur die Unternehmen in die Berechnungen miteinbezogen, die ausschließlich in diesem Segment tätig sind.

6.1 Kostenentwicklung und Ergebnissituation der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Die Befragung der Marktteilnehmer hat ergeben, dass insgesamt 76 Prozent aller Eisenbahnverkehrsunternehmen ein positives Betriebsergebnis für das Jahr 2013 ausweisen. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschließlich im Personenfernverkehr aktiv waren, erwirtschafteten ein positives Betriebsergebnis. Schwieriger stellt sich die Situation für die Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Segmenten Personennahverkehr und Güterverkehr dar. Das Betriebsergebnis der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personennahverkehr fiel in nur 73 Prozent der Fälle positiv aus. Der Anteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen mit einem positiven Betriebsergebnis liegt im Güterverkehr bei 81 Prozent.

Den Gesamtmarkt überblickend kann somit grundsätzlich von einer durchweg stabilen wirtschaftlichen Situation gesprochen werden, da in jedem Segment deutlich mehr Unternehmen positive als negative Betriebsergebnisse erwirtschaften konnten. Dieses positive Bild spiegelt die nachfolgende Grafik wider.



* Die für die Auswertung berücksichtigten EVU sind ausschließlich im jeweiligen Marktsegment tätig.

Abbildung 41: Marktüberblick Betriebsergebnis der EVU

Die Marktuntersuchung hat außerdem ergeben, dass der Einfluss von Zins- und Beteiligungsergebnissen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht besonders stark ausfällt. In Bezug auf die gewöhnliche Geschäftstätigkeit erwirtschaften 77 Prozent der Eisenbahnverkehrsunternehmen ein positives Ergebnis.

Nicht nur der Anteil der Unternehmen mit einem positiven Betriebsergebnis liegt deutlich über dem der Unternehmen mit einem negativen Betriebsergebnis sondern auch die Summe der positiven Betriebsergebnisse übersteigt die Verluste um ein Vielfaches. So fallen in Summe die negativen Betriebsergebnisse deutlich niedriger aus als die erzielten positiven Betriebsergebnisse. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Ergebnissituation in Bezug auf die Anteile der Unternehmen mit positivem Betriebsergebnis verbessert. Ebenso konnten in Summe die positiven Betriebsergebnisse gesteigert und negative Betriebsergebnisse vermindert werden.

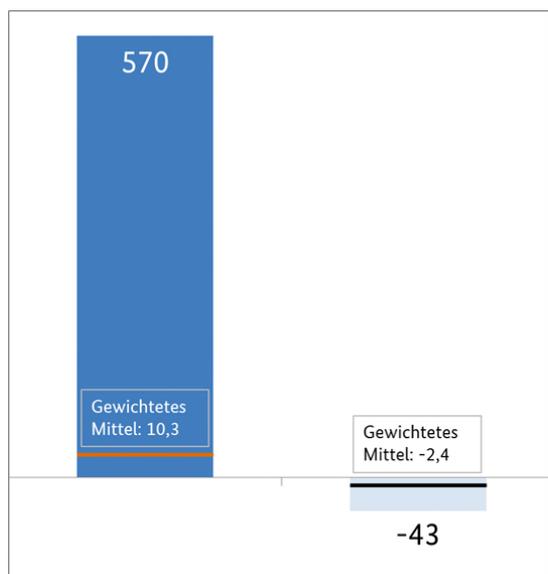


Abbildung 42: Bandbreite Betriebsergebnisse in Mio. Euro

Zur weiteren Analyse der Kostenstruktur der Eisenbahnverkehrsunternehmen werden die Infrastrukturentgelte in Bezug zum Umsatz gesetzt. Der Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am erwirtschafteten Umsatz der Eisenbahnverkehrsunternehmen unterscheidet sich deutlich nach Art der durchgeführten Verkehre, ist jedoch innerhalb dieser weiterhin stabil. Im Personenfernverkehr und im Güterverkehr liegt der Anteil der Infrastrukturentgelte an den Umsätzen erneut bei 23 Prozent bzw. 19 Prozent. Im Personennahverkehr ist ein Anstieg des Anteils der Infrastrukturnutzungsentgelte von 36 Prozent auf 37 Prozent im Jahr 2013 zu verzeichnen.

Im Fünfjahresvergleich zeigt im Besonderen der Personenfernverkehr mit einer Kostensenkung von drei Prozent einen positiven Verlauf. Auch im Güterverkehr konnte der Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz um ein Prozent von 19 auf 18 Prozent reduziert werden. Am ungünstigsten entwickelte sich der Anteil im bereits am stärksten belasteten Personennahverkehr mit einer Kostensteigerung von einem Prozent.

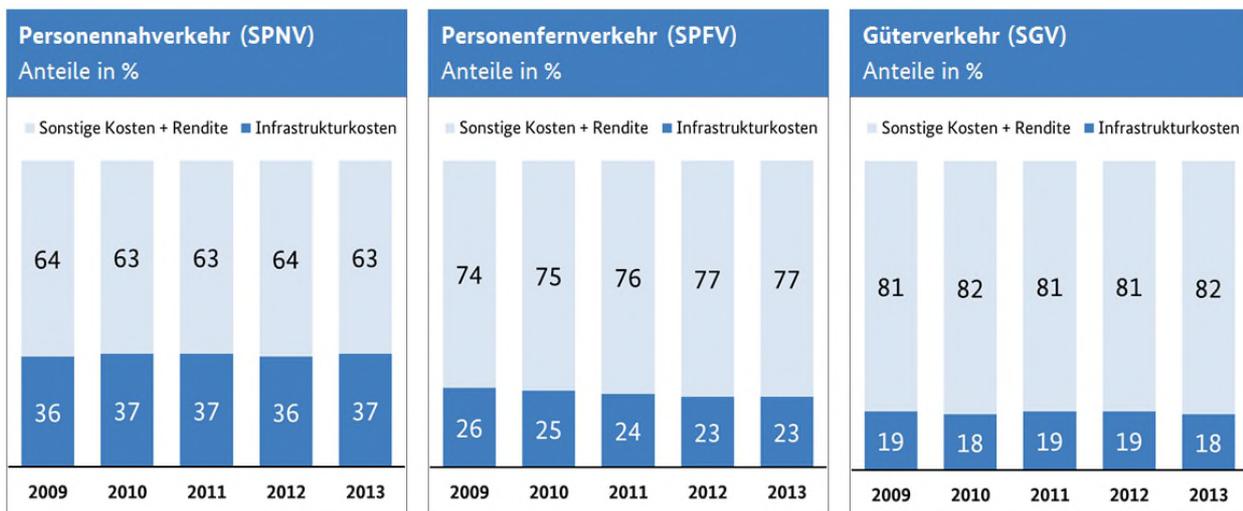


Abbildung 43: Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz der EVU im jeweiligen Verkehrssegment

Im Rahmen der Marktuntersuchung konnten unterschiedliche Treiber der Infrastrukturkosten je nach Verkehrsart identifiziert werden. Im Personennahverkehr tragen die Trassenentgelte mit einem Anteil von 29 Prozent am Umsatz zu den Gesamtkosten bei. Werden ausschließlich nicht-bundeseigene Unternehmen im Schienenpersonennahverkehr betrachtet, so liegen der Anteil der Trassenentgelte am Umsatz mit 37 Prozent sowie der Anteil der gesamten Infrastrukturkosten am Umsatz mit 44 Prozent deutlich über den Anteilen des Gesamtmarktes. Knapp sieben Prozent der Infrastrukturkosten entfallen auf Stationsentgelte und mit einem minimalen Anteil von unter einem Prozent tragen die Entgelte für sonstige Serviceeinrichtungen zu den Infrastrukturkosten bei.

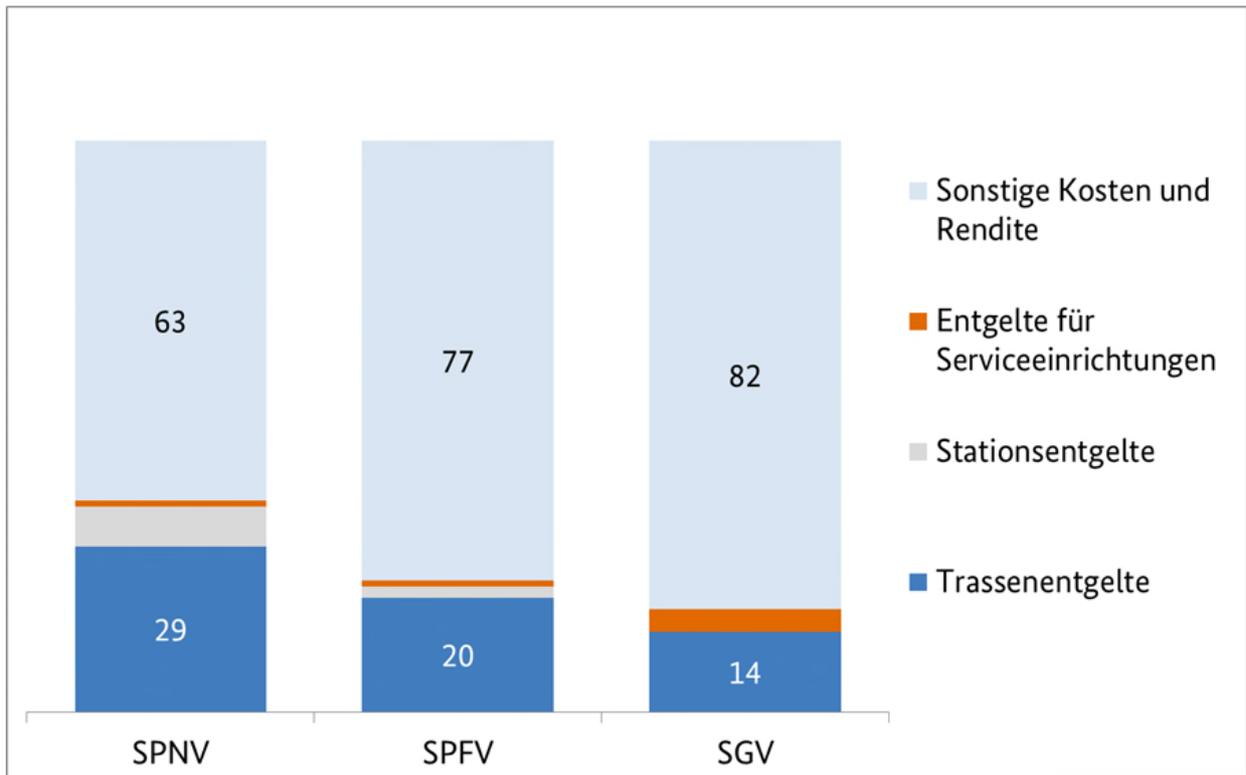


Abbildung 44: Treiber der Infrastrukturkosten in Prozent

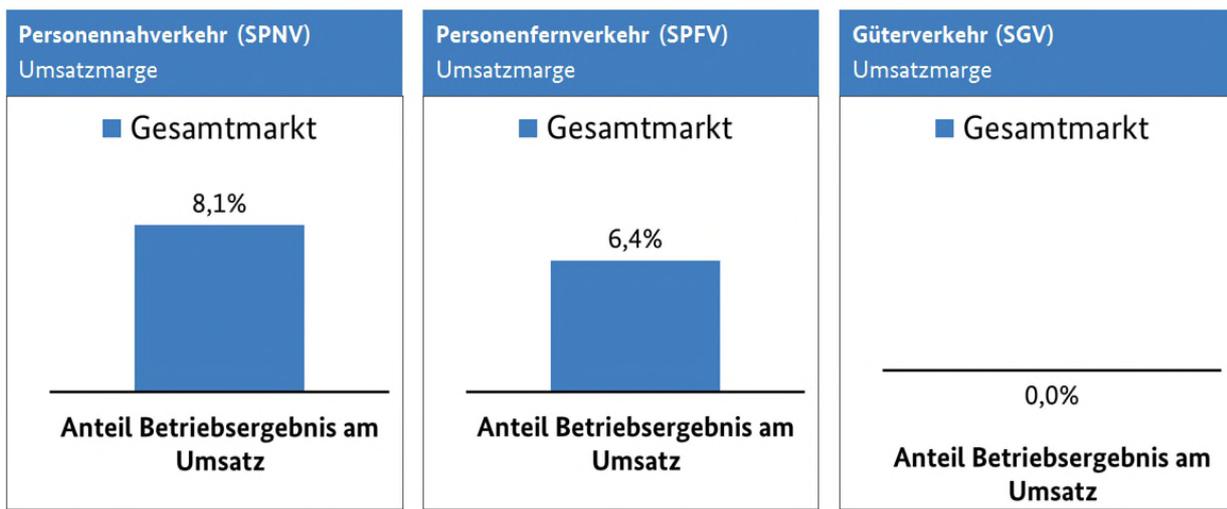
Im Personenfernverkehr machen die Trassenentgelte mit einem Anteil von 20 Prozent am Umsatz ebenfalls einen großen Teil der Infrastrukturkosten aus. Lediglich zwei Prozent entfallen auf die Stationsentgelte und knapp ein Prozent auf die Entgelte der Serviceeinrichtungen. Im Vergleich zum Personennahverkehr fallen die Anteile also um neun Prozentpunkte bei den Trassenentgelten und fünf Prozentpunkte bei den Stationsentgelten geringer aus. Die niedrigeren Stationsentgelte sind auf die verringerte Anzahl der Halte zurückzuführen.

Im Güterverkehr stellt der Anteil der Trassenentgelte mit 14 Prozent am Umsatz ebenfalls einen großen Kostenblock dar. Dieser Anteil fällt bei den nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit 21 Prozent deutlich höher aus. Die höheren Trassenentgelte können von den nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen jedoch teilweise durch einen geringeren Anteil an den Entgelten für Serviceeinrichtungen kompensiert werden. Mit vier Prozent liegt der Anteil ein Prozentpunkt unter den Entgelten der Serviceeinrichtungen der bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dies könnte auf die häufigere Nutzung von Rangierbahnhöfen durch die bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen zurückgeführt werden.

Die Marktuntersuchung hat ergeben, dass die Umsatzrenditen⁷ zwischen den einzelnen Verkehrssegmenten stark schwanken. Während im Personennahverkehr eine durchschnittliche Rendite in Höhe von 8,1 Prozent

⁷ Im Rahmen der Markterhebung erfolgt eine Erhebung des Umsatzes und des Betriebsergebnisses, jedoch keine Abfrage der Kapitalbasis. Demzufolge können im Rahmen der Marktuntersuchung nur Umsatzrenditen berechnet und betrachtet werden.

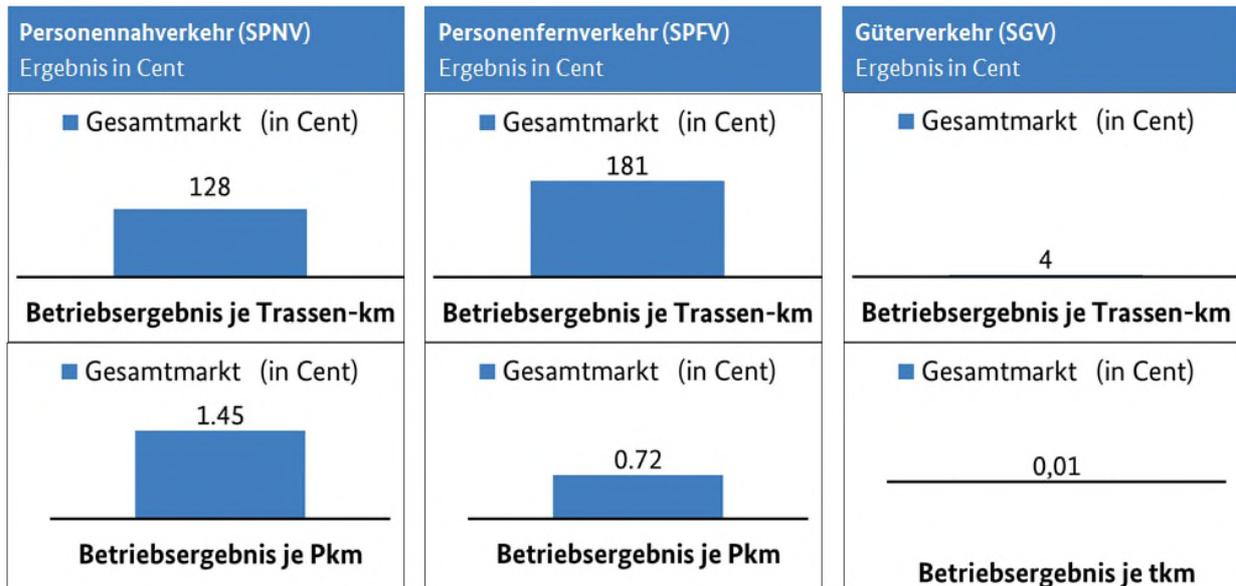
erwirtschaftet und auch im Schienenpersonenfernverkehr mit 6,4 Prozent noch ein gutes Ergebnis erzielt werden konnte, bleibt eine Renditeerwartung im Schienengüterverkehr aus. Erwähnenswert erscheint es an dieser Stelle, dass die nicht bundeseigenen Unternehmen im Personennahverkehr im Vergleich zum Gesamtmarkt lediglich eine durchschnittliche Rendite in Höhe von knapp zwei Prozent erwirtschaften. Im Schienengüterverkehr übersteigt die Rendite in Höhe von zwei Prozent jedoch die des Gesamtmarktes. Marktübergreifend kann festgehalten werden, dass die höchste Rendite im Personennahverkehr erwirtschaftet wird, die geringste im Güterverkehr.



* Die für die Auswertung berücksichtigten EVU sind ausschließlich im jeweiligen Marktsegment tätig.

Abbildung 45: Umsatzmargen der EVU

Um die Gewinnsituation der einzelnen Verkehrssegmente vergleichbarer zu gestalten, wird das Betriebsergebnis in Bezug zu einer Leistungsgröße (Personenkilometer und Trassenkilometer) gesetzt. Hierdurch wird deutlich, dass obwohl im Personennahverkehr ein wesentlich höheres Betriebsergebnis pro Personenkilometer erzielt werden konnte, der Personenfernverkehr ein höheres Ergebnis pro Trassenkilometer erwirtschaftete. Diese Ergebnisse werden im Folgenden grafisch aufbereitet. Es handelt sich lediglich um eine schematische Darstellung, die Sondereffekte einzelner Unternehmen für das Ergebnis des jeweiligen Geschäftsjahres nicht berücksichtigt.



* Die für die Auswertung berücksichtigten EVU sind ausschließlich im jeweiligen Marktsegment tätig.

Abbildung 46: Spezifisches Ergebnis nach Verkehrsarten

Im Schienengüterverkehr führt eine Betrachtung des Betriebsergebnisses je Trassenkilometer zu einem durchschnittlichen Ergebnis von vier Cent. Werden die nicht-bundeseigenen Unternehmen alleine betrachtet, so können diese durchschnittlich ein positives Ergebnis in Höhe von 50 Cent je Trassenkilometer einfahren. Ein Blick auf das Betriebsergebnis je Tonnenkilometer zeigt, dass die Unternehmen ein durchschnittlich leicht positives Ergebnis in Höhe von 0,01 Cent erwirtschaften, bei den nicht-bundeseigenen Unternehmen liegt das Ergebnis bei 0,09 Cent je Tonnenkilometer.

Im Schienenpersonennahverkehr ergibt sich für den Gesamtmarkt ein durchschnittliches Betriebsergebnis in Höhe von 128 Cent pro Trassenkilometer und 1,45 Cent je Personenkilometer. Nicht bundeseigene Unternehmen erzielten ein durchschnittliches Betriebsergebnis in Höhe von 37 Cent pro Trassenkilometer sowie 0,47 Cent je Personenkilometer.

6.2 Kostenentwicklung und Ergebnissituation der Betreiber der Schienenwege

Die Ergebnissituation der nicht bundeseigenen Betreiber der Schienenwege hat sich in 2013 nicht verbessert. Die Unternehmen konnten durch die Bereitstellung der Trassen in Summe erneut keine Gewinne erwirtschaften. Allerdings gilt es zu beachten, dass viele nicht-bundeseigene Unternehmen keine Gewinnerzielungsabsicht verfolgen und häufig Bestandteil eines Unternehmens bzw. Unternehmensverbundes sind, deren Kerngeschäft nicht im Eisenbahnbetrieb liegt.

Ergebnis der Betreiber der Schienenwege

in Mio EUR	2009	2010	2011	2012	2013
Umsatz	71,3	73,5	60,2	68,8	44,8
Aufwand	108,9	106,4	97,2	93,6	70,2
Ergebnis	-37,6	-32,9	-37,0	-24,8	-25,4

Tabelle 2: Umsatz, Aufwand und Ergebnis der Betreiber der Schienenwege (nur NE-EIU)

Die obige Tabelle verdeutlicht die Abhängigkeit der nicht-bundeseigenen Betreiber der Schienenwege von den öffentlichen Zuschüssen. Im bisherigen Beobachtungszeitraum ist es den nicht bundeseigenen Betreibern der Schienenwege nicht gelungen ihre Kosten zu decken. Bezogen auf den Ertrag lag die zwischen Aufwand und Ertrag klaffende Deckungslücke im Betrachtungszeitraum zwischen 41 und 61 Prozent.

Auf der Finanzierungsseite wurde festgestellt, dass die durchschnittliche Eigenkapitalquote der nicht-bundeseigenen Betreiber der Schienenwege mit 32 Prozent leicht unter der approximierten Eigenkapitalquote der DB Netz AG bzw. unter dem Durchschnitt des Gesamtmarktes von 35 Prozent liegt.

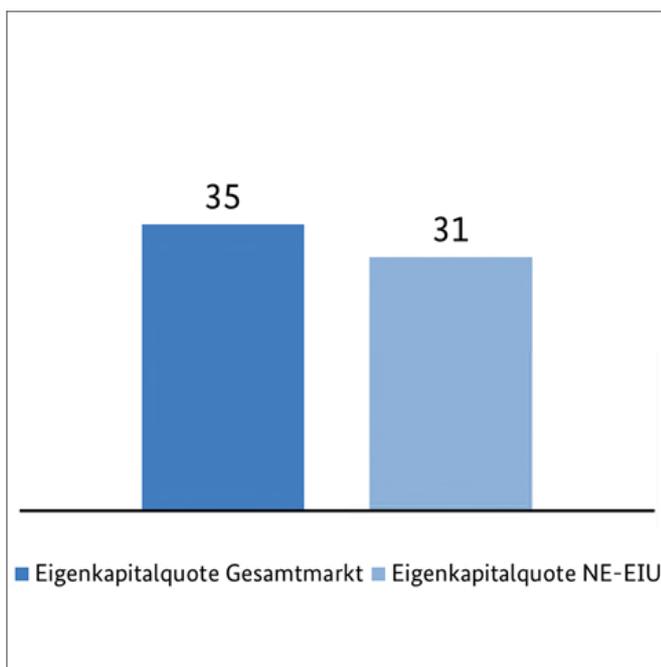


Abbildung 47: Eigenkapitalquoten der Betreiber der Schienenwege

6.3 Kostenentwicklung und Ergebnissituation der Betreiber von Serviceeinrichtungen

Die nicht-bundeseigenen Betreiber von Serviceeinrichtungen konnten in Summe für das Jahr 2013 erneut kein positives Ergebnis aus Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelten erzielen. Die erzielten Umsätze decken die Aufwendungen für Instandhaltung, Abschreibungen und Betrieb von Serviceeinrichtungen lediglich zu 52 Prozent (siehe Abbildung 48).

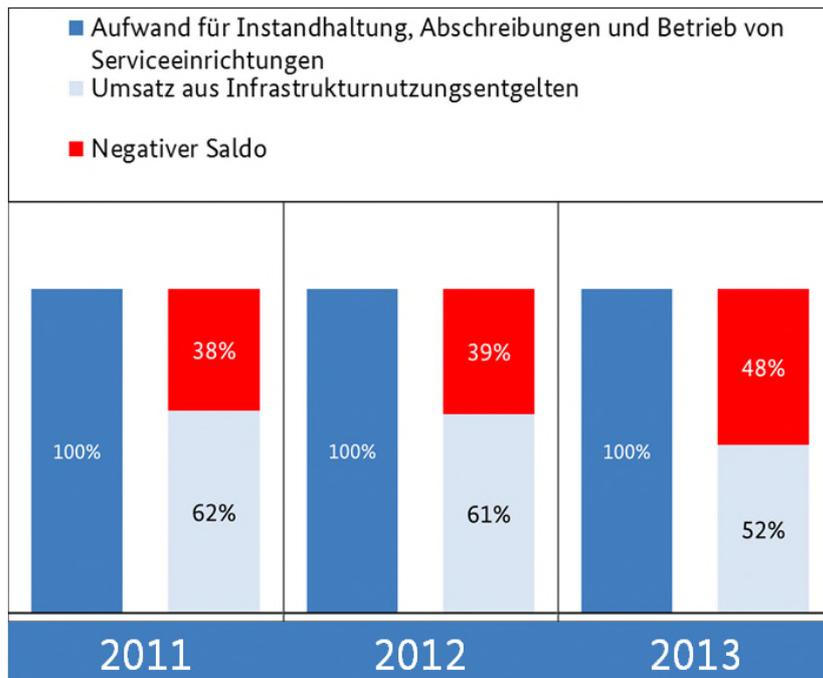
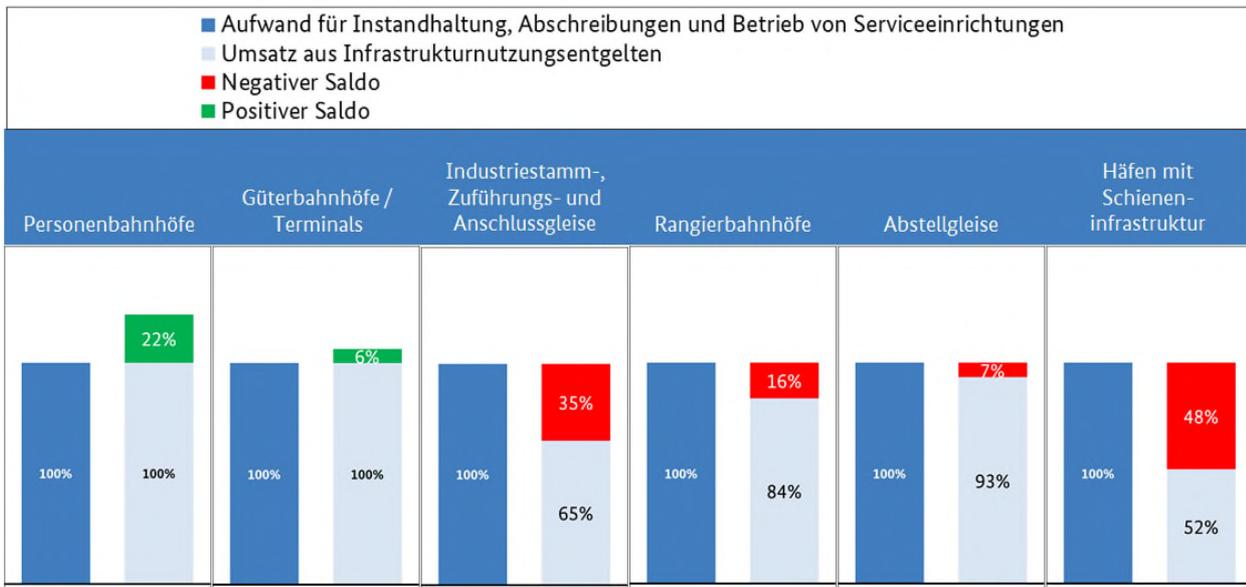


Abbildung 48: Umsatz, Aufwand und Ergebnis der Betreiber von Serviceeinrichtungen der NE-EIU

Eine Analyse der Daten nach Art der Serviceeinrichtungen zeigt, dass das negative Ergebnis zu großen Teilen auf die Häfen mit Schieneninfrastruktur und die Industriestamm-, Zuführungs- und Abschlussgleise zurück zu führen ist. Viele Serviceeinrichtungen haben ähnlich den Betreibern der Schienenwege nur unterstützende Funktion für den originären Geschäftszweck. Der Eisenbahnbetrieb stellt folglich keine Kernaufgabe der Unternehmen dar. Realisierte Fehlbeträge werden durch andere Geschäftsbereiche kompensiert.



* Saldo; errechnet aus Umsätzen aus Nutzungsentgelten und Aufwand für Instandhaltung, Abschreibungen und Betrieb von Serviceeinrichtungen

Abbildung 49: Umsatz, Aufwand und Ergebnis der Betreiber von Serviceeinrichtungen der NE-EIU nach Art der Serviceeinrichtung

Einen positiven Beitrag erwirtschaften die nicht-bundeseigenen Betreiber der Schienenwege mit den Personenbahnhöfen. Nach Abzug der Aufwendungen für Instandhaltung, Abschreibungen und den Betrieb der Serviceeinrichtung verbleiben den Unternehmen noch 17 Prozent der erwirtschafteten Umsätze.

7 Internationale Marktbeobachtung

Die Bundesnetzagentur hat im letzten Jahr erneut aktiv als Teil der Arbeitsgruppe für das Market Monitoring der Independent Regulators' Group Rail (IRG-Rail) an der europäischen Marktbeobachtung mitgewirkt. Die IRG-Rail ist ein Netzwerk unabhängiger Regulierungsbehörden, deren Ziel es ist, die Etablierung eines gemeinsamen, wettbewerbsfähigen, effizienten und nachhaltigen Marktes in Europa zu fördern.

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 im ersten Quartal eines Jahres auf der Internetseite der IRG Rail (<http://www.irg-rail.eu/public-documents/>) veröffentlicht.

8 Anhang

8.1 Methode zur Bewertung der Einflussfaktoren

Die Kapitel vier (Eisenbahninfrastrukturmarkt) und fünf (Infrastrukturnutzungsentgelte und Preise) widmen sich u. a. der Fragestellung, wie die 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.

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 (2014).

8.2 Trassenpreissystem der DB Netz AG, 2002 bis 2015

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Grundpreise (€)														
Fplus		8,30	8,30	8,30	8,30	7,90	8,09	8,30	8,38	8,55	8,76	9,00	9,26	9,50
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	4,73	4,85
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	3,28	3,36
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	2,96	3,03
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	2,83	2,90
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	2,10	2,15
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	2,79	2,86
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	2,89	2,96
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	2,97	3,05
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	1,87	1,92
S2		2,09	2,09	2,09	2,09	2,09	2,14	2,20	2,26	2,31	2,37	2,43	2,50	2,56
S3				2,51	2,51	2,51	2,57	2,64	2,70	2,75	2,82	2,89	2,97	3,05
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	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	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	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	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			
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	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	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	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	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			
Abweichung von Mindestgeschwindigkeit (Faktor)							1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
Lastenkomponente SGV + 3.000 t (in €)*	1,33	1,33	1,33	0,59	0,53	0,90	0,92	0,92	0,92	0,94	0,96	0,98	0,98	0,98

Zuschlag LaTPS**

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

(Quelle: Trassenpreissysteme DB Netz AG)

** Nur für Güterzüge, deren Waggonen nicht zu mindestens 80 Prozent den Anforderungen der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) Noise genügen; bis 31.05.2014 beträgt der Zuschlag ein Prozent.

Impressum

Herausgeber

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

Bezugsquelle | Ansprechpartner

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

Stand

Januar 2015

Druck

Bundesnetzagentur

Text

Referat 702, Ökonomische Grundätze, Marktbeobachtung, Statistik der Eisenbahnregulierung