



Bundesnetzagentur

Marktuntersuchung Eisenbahnen 2015



Marktuntersuchung Eisenbahnen 2015

Dezember 2015

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

Referat 702 – Ökonomische Grundsätze der Eisenbahnregulierung, Marktbeobachtung, Statistik

Tulpenfeld 4

53113 Bonn

Tel.: +49 228 14-0

Fax: +49 228 14-8872

E-Mail: info@bnetza.de

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Eisenbahnmarkt in Zahlen.....	5
Einleitung	8
Aufgaben der Bundesnetzagentur im Eisenbahnsektor	8
Hintergrund der Marktuntersuchung	8
Marktabgrenzung.....	8
Betrachtung des Eisenbahnmarktes	12
Marktumfeld.....	12
Entwicklung des Modal Split.....	12
Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt	13
Eisenbahnverkehrsmarkt.....	16
Marktentwicklung.....	16
Allgemeine Wettbewerbsentwicklung.....	18
Eigentumsverhältnisse von Eisenbahnverkehrsunternehmen	19
Entwicklung der Erlössituation im Eisenbahnverkehrsmarkt	20
Transport- und Reiseweiten im Schienenverkehr	22
Marktsituation im Schienenpersonennahverkehr	22
Probleme aus Sicht der Zugangsberechtigten	23
Rangierdienstleistungen	24
Lärmabhängiges Trassenpreissystem (LaTPS).....	24
Bahnstrom	25
Eisenbahninfrastrukturmarkt	30
Eisenbahninfrastrukturunternehmen	30
Umsatzentwicklung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen	30
Entwicklung der Betriebsleistung.....	31
Nutzungsbedingungen für Eisenbahninfrastruktur	31
Bewertung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur	33
Infrastrukturnutzungsentgelte und Endkundenpreise.....	38
Höhe und Entwicklung der Trassenentgelte.....	38
Höhe und Entwicklung der Stationspreise.....	40
Bewertung und Entwicklung der Entgeltsysteme	40
Endkundenpreise	44
Wirtschaftliche Situation der Unternehmen im Eisenbahnmarkt	46
Kostenentwicklung und Ergebnissituation der Eisenbahnverkehrsunternehmen	46
Ergebnissituation der Betreiber der Schienenwege	50
Kostenentwicklung und Ergebnissituation der Betreiber von Serviceeinrichtungen	51
Finanzierungsquellen/-kreislauf.....	52

Internationale Marktbeobachtung.....	56
IRG-Rail Market Monitoring	56
Rail Market Monitoring Scheme (RMMS) der Europäischen Kommission.....	56
Anhang.....	58
Methode zur Bewertung der Einflussfaktoren	58
Trassenpreissystem der DB Netz AG, 2002 bis 2016.....	59
Abbildungsverzeichnis.....	61
Abkürzungsverzeichnis	64
Impressum	67

EISENBAHNMARKT IN ZAHLEN

Umsatzentwicklung Eisenbahnverkehrsunternehmen

Δ 13/14

2014	Gesamt	19,0 Mrd. Euro	↑
	SGV	5,0 Mrd. Euro	↑
	SPFV	4,0 Mrd. Euro	→
	SPNV	10,0 Mrd. Euro	↑

Umsatzentwicklung Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Δ 13/14

2014	Gesamt	5,8 Mrd. Euro	↑
	Trassenentgelte	4,6 Mrd. Euro	↑
	Stationsentgelte	0,8 Mrd. Euro	→
	Sonstige Entgelte	0,4 Mrd. Euro	→

Verkehrsleistung

Δ 13/14

2014	SGV	115 Mrd. tkm	↑
	SPFV	36 Mrd. Pkm	↓
	SPNV	54 Mrd. Pkm	→

Marktanteile Wettbewerb

Δ 13/14

2014	SGV	36 Prozent	↑
	SPFV	<1 Prozent	→
	SPNV	19 Prozent	→

Hintergrund der Marktuntersuchung

Ziel der Bundesnetzagentur ist es, einen funktionierenden Wettbewerb auf der Schiene sicherzustellen. Hierzu benötigt sie aktuelle und verlässliche Informationen über den Eisenbahnmarkt und die Eisenbahnunternehmen. Daher erhebt die Bundesnetzagentur jährlich Daten und veröffentlicht die daraus gewonnen Erkenntnisse in ihrer Marktuntersuchung.

Inhalt

Aufgaben der Bundesnetzagentur im Eisenbahnsektor	8
Hintergrund der Marktuntersuchung	8
Marktabgrenzung	8

Einleitung

Die Bundesnetzagentur trägt mit der Markterhebung und Berichterstattung im Rahmen der Marktuntersuchung dazu bei, Diskriminierungspotenziale zu erkennen, und stärkt somit den Wettbewerb.

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.

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. 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 2014 hat die Bundesnetzagentur über 850 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 2014 wurden u. a. die Fragestellungen zu Ausgaben und Bezug von Energie oder zu planmäßigen Baumaßnahmen der Betreiber der Schienenwege erweitert.

Marktabgrenzung

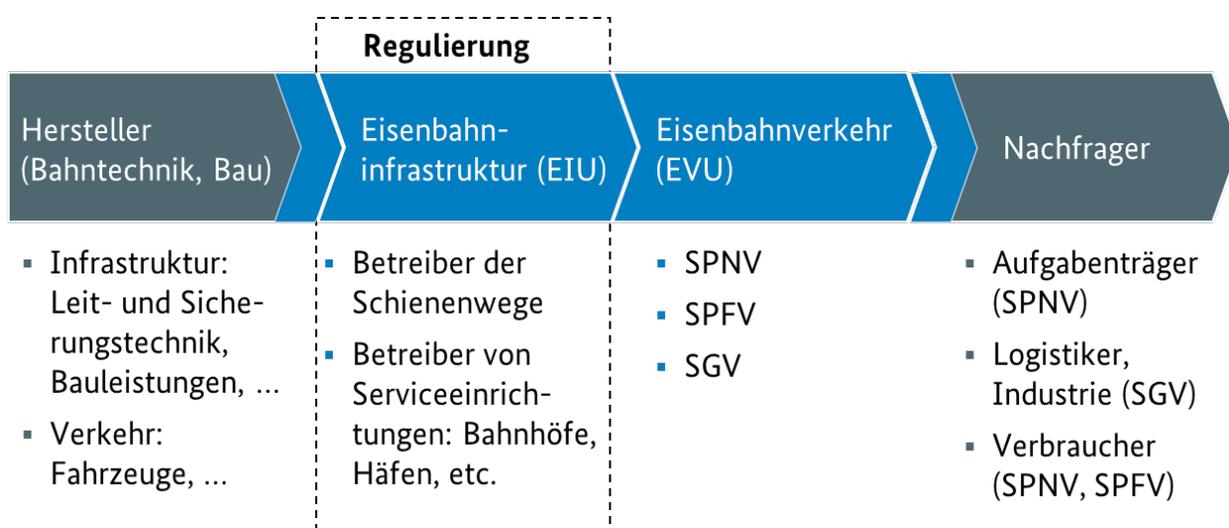
Die „Marktuntersuchung Eisenbahnen 2015“ umfasst den Bereich des Verkehrs auf Eisenbahninfrastrukturen, für die Zugang gewährt werden muss. Daneben stehen die Eisenbahninfrastrukturen selbst im Mittelpunkt der Untersuchung.

Je nach Art der betriebenen Infrastruktur werden die Unternehmen als öffentliche Betreiber 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 2014.

Die Bewertung der Leistungen und Entgelte der Eisenbahninfrastrukturunternehmen erfolgte im Rahmen der Markterhebung im Jahr 2015.

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 in einer Teilfunktion auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen sein können.



■ Fokus der Marktbeobachtung: zugangsberechtigte EVU und zugangsverpflichtete EIU

SPNV: Schienenpersonennahverkehr; SPFV: Schienenpersonenfernverkehr; SGV: Schienengüterverkehr

Abbildung 1: Marktabgrenzung der Marktbeobachtung im Eisenbahnsektor

Wirtschaftliches Umfeld

Neben Informationen aus den Unternehmen des Eisenbahnmarktes selbst betrachtet die Bundesnetzagentur die Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds. Somit können unternehmensspezifische Entwicklungen mit Blick auf makroökonomischen Tendenzen besser bewertet werden.

Inhalt

Marktumfeld	12
Entwicklung des Modal Split	12
Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt	13

Betrachtung des Eisenbahnmarktes

In einem stetig wachsenden wirtschaftlichen Umfeld bleiben die Anteile des Eisenbahnverkehrs an der deutschen Gesamtverkehrsleistung weitgehend stabil.

Marktumfeld

Seit dem Einbruch in 2009 entwickelte sich die deutsche Wirtschaft positiv. Für 2015 wird eine Steigerung des realen Bruttoinlandsproduktes um 1,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr erwartet. Sie liegt damit zwar leicht unter dem Wert des Jahres 2014 (1,6 Prozent), jedoch weit über dem Wert des Jahres 2013 (0,3 Prozent). Die Jahre 2013 bis 2015 sind insgesamt von einem geringen Wachstum geprägt.

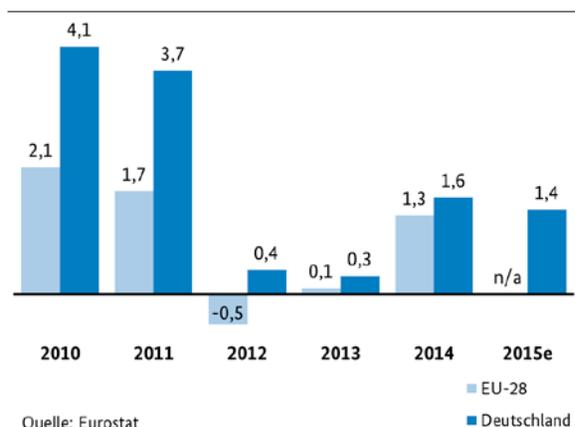


Abbildung 2: Entwicklung des realen BIP, (2010-2015e; Steigerung gegenüber dem Vorjahr in Prozent; „e“ = erwartete Werte).

Anders sieht es in den 28 Mitgliedsstaaten der Europäischen Union (EU28) aus. Nachdem sich dort die Wirtschaft in den ersten Jahren ab 2010 erholte, schwächte sie sich in 2012 und 2013 erneut ab. Das Wirtschaftswachstum fiel geringer aus als in den Jahren zuvor. In 2014 erhöhte sich das Wirtschaftswachstum wiederum leicht. Für 2015 liegen derzeit bei EUROSTAT noch keine Werte für die Europäische Union (EU28) vor.

Entwicklung des Modal Split

In 2013 sank der Anteil des Straßengüterverkehrs am Modal Split zugunsten eines Anstiegs der Anteile des Eisenbahn- und Binnenschiffgüterverkehrs. In 2014 allerdings konnte der Straßengüterverkehr wieder Anteile zurückgewinnen und stieg auf 73,2 Prozent, während die Anteile des Binnenschiff- und des Eisenbahngüterverkehrs entsprechend sanken. Der Anteil des Eisenbahngüterverkehrs fiel dadurch auf das bisher niedrigste Niveau seit 2010.

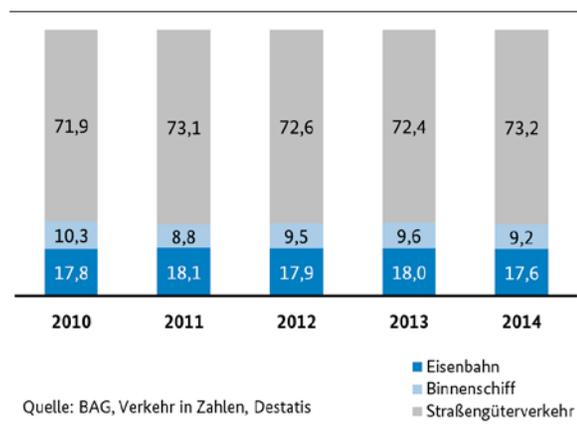


Abbildung 3: Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr (2010-2014; Anteile in Prozent)

Im Personenverkehr stieg in 2013 der Anteil des motorisierten Individualverkehrs nach einem leichten Verlust im Vorjahr wieder an. Der Marktanteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs fiel leicht von 7,1 auf 7,0 Prozent, während der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs bei 8,2 Prozent stagniert. Für das Jahr 2014 liegen derzeit lediglich die Werte der Gleitenden Mittelfristprognose der Transport Consulting Röhling International für den Personen- und Güterverkehr¹ vor. Demnach sind die Marktanteile am Modal Split in allen Verkehrsbereichen weitgehend konstant geblieben bzw. haben sich nur geringfügig geändert.

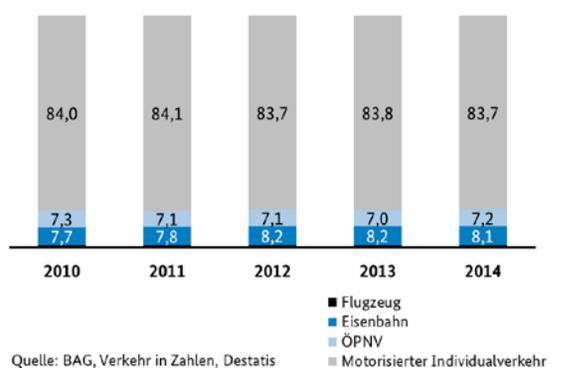


Abbildung 4: Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr (2010-2014; Anteile in Prozent)

¹ Quelle:
<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/mittelfristprognose-sommer-2015.html>

Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt

Die Anzahl der Vollzeitäquivalente im Eisenbahnmarkt hat sich im Berichtsjahr sowohl bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen leicht erhöht. Nach dem Erreichen einer Talsohle um das Jahr 2010 stellen die Eisenbahnunternehmen inzwischen im deutlichen Umfang Personal ein. Am Ende des Jahres 2014 waren im Eisenbahnmarkt rund 145.000 Vollzeitstellen² besetzt.

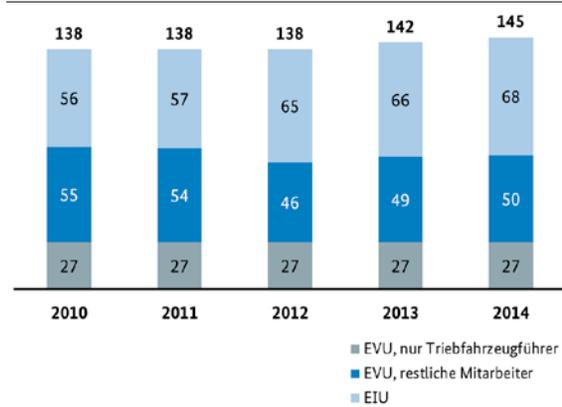


Abbildung 5: Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt (2010-2014; Vollzeitäquivalente in Tausend)

² Teilzeitstellen werden äquivalent als Vollzeitstellen berücksichtigt.

Der Verkehr auf der Schiene

Der Eisenbahnmarkt untergliedert sich in den Verkehrs- und Infrastrukturmarkt. Die Unternehmen des Eisenbahnverkehrsmarktes erbringen die Beförderungsleistung auf der Schiene. Die Bundesnetzagentur beobachtet die Eisenbahnverkehrsunternehmen und leitet hieraus die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Eisenbahnmarktes ab.

Inhalt

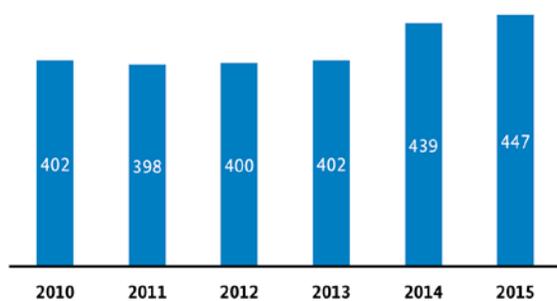
Marktentwicklung	16
Allgemeine Wettbewerbsentwicklung	18
Eigentumsverhältnisse von Eisenbahnverkehrsunternehmen	19
Entwicklung der Erlössituation im Eisenbahnverkehrsmarkt	20
Transport- und Reiseweiten im Schienenverkehr	22
Marktsituation im SPNV	22
Probleme aus Sicht der Zugangsberechtigten	23
Rangierdienstleistungen	24
Lärmabhängiges Trassenpreissystem	24
Bahnstrom	25

Eisenbahnverkehrsmarkt

Immer mehr Unternehmen sind auf dem Eisenbahnverkehrsmarkt aktiv. Der erzielte Umsatz steigt moderat von Jahr zu Jahr. Die erbrachten Verkehrsleistungen sind überwiegend stabil.

Marktentwicklung

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 in den Jahren 2014 und 2015 angestiegen, nachdem sie in den Jahren zuvor nahezu konstant geblieben war. Im September 2015 verfügten 447 Eisenbahnverkehrsunternehmen über eine Genehmigung zur Erbringung von öffentlichen Eisenbahnverkehrsleistungen.



Quelle: EBA; Stand 09/2015

Abbildung 6: Zugelassene öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen (2010-2015; Anzahl EVU in Deutschland)

Aus der jährlichen Markterhebung der Bundesnetzagentur geht hervor, dass insgesamt über 320 Eisenbahnverkehrsunternehmen aktiv am Eisenbahnverkehr in Deutschland teilgenommen haben, was eine Steigerung im Vergleich zu den Vorjahren darstellt und einen Höchststand erreicht. Im internationalen Vergleich zählt der deutsche Eisenbahnmarkt damit zu den nationalen Eisenbahnmärkten mit der höchsten Anzahl von Wettbewerbern.

163 Eisenbahnverkehrsunternehmen waren im kommerziellen Schienengüterverkehr aktiv. 124 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 konzentriert sich dabei ausschließlich auf Sonderleistungen im Gelegenheitsverkehr. Diese stehen somit nicht mit regelmäßigen (Takt-)Verkehren im Wettbewerb. Einige der Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringen Verkehrsleistungen sowohl im Schienenpersonen- als auch im Schienengüterverkehr.

Der Wachstumstrend des kumulierten Umsatzes im Eisenbahnmarkt konnte in 2014 fortgesetzt werden. Allerdings ist der Umsatzzuwachs von 2013 auf 2014 wie bereits im Vorjahr sehr gering. Insgesamt wurde von den Eisenbahnverkehrsunternehmen in 2014 ein Umsatz von 19 Mrd. Euro erzielt. Dabei stieg er im Schienengüterverkehr von 4,8 auf 5,0 Mrd. Euro, während er im Schienenpersonenverkehr nahezu konstant blieb.

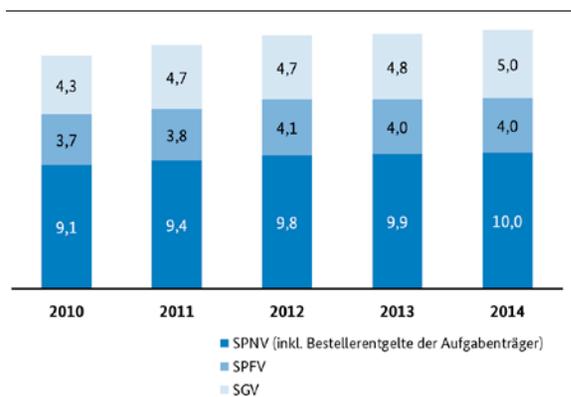


Abbildung 7: Umsatzentwicklung im Eisenbahnmarkt (2010-2014, in Mrd. Euro)

Das Verkehrsaufkommen in 2014 stieg im Schienengüterverkehr an und fiel im Schienenpersonenverkehr.

So wurden im Schienenpersonennahverkehr mit 2,52 Mrd. Fahrgästen insgesamt zehn Mio. Fahrgäste weniger befördert als 2013, womit das Verkehrsaufkommen hier leicht um 0,4 Prozent sank.

Nachdem im Vorjahr das Verkehrsaufkommen im Schienenpersonenfernverkehr konstant geblieben war, sank es 2014 um 1,5 Prozent von 131 Mio. Fahrgäste auf 129 Mio. Fahrgäste.

Die im Schienengüterverkehr transportierte Menge stieg um 2,4 Prozent von 380 Mio. auf 389 Mio. Tonnen. Damit ist nach dem Rückgang in den Jahren 2012 und 2013 in diesem Sektor wieder eine positive Entwicklung zu verzeichnen.

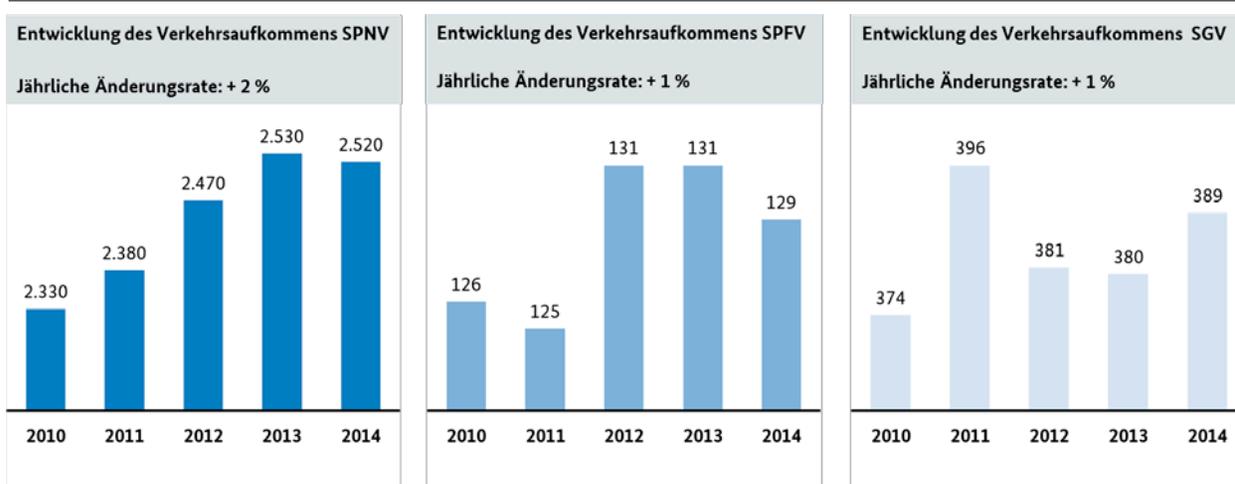


Abbildung 8: Entwicklung des Verkehrsaufkommens nach Art des Verkehrsdienstes (2010-2014; in Mio Fahrgästen/in Mio. Tonnen Fracht)

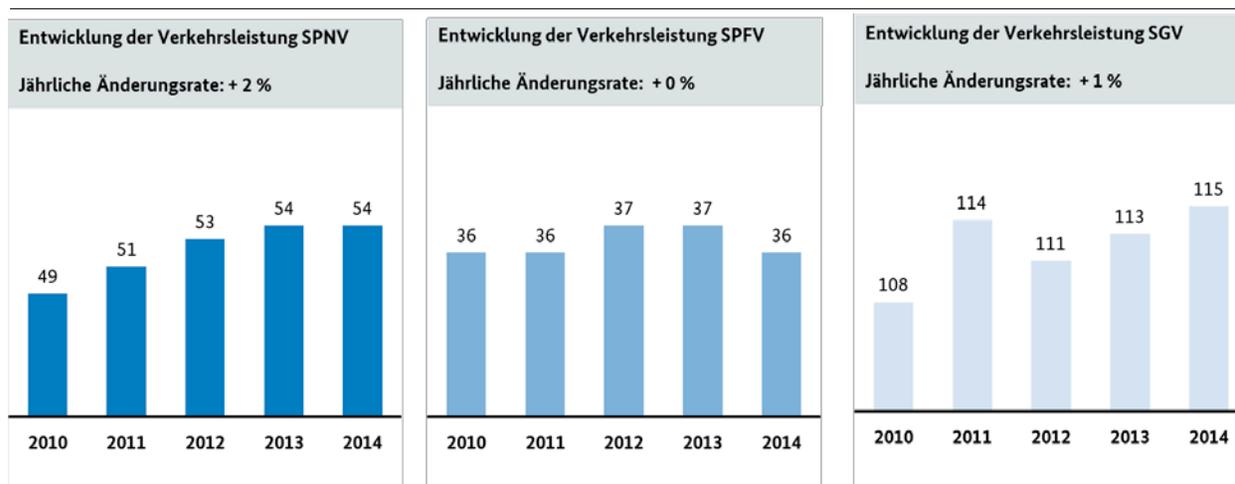


Abbildung 9: Entwicklung der Verkehrsleistung nach Art des Verkehrsdienstes (2010-2014; in Mrd. Pkm/tkm)

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

Im Schienenpersonenfernverkehr sank die Verkehrsleistung im Vergleich zum Vorjahr leicht von 37 auf 36 Mrd. Personenkilometer, während sie im Schienenpersonennahverkehr konstant bei 54 Mrd. Personenkilometer blieb. Im Schienengüterverkehr hingegen stieg sie von 113 auf 115 Mrd. Tonnenkilometer, womit der positive Trend der letzten Jahre im Schienengüterverkehr anhielt.

Allgemeine Wettbewerbsentwicklung

Im Jahr 2014 konnten zunehmende Wettbewerberanteile im Schienengüterverkehr beobachtet werden. Damit setzt sich hier die für den Wettbewerb positive Entwicklung der Vorjahre fort. Die Wettbewerber gewannen weitere Marktanteile hinzu und halten

jetzt 36 Prozent des Schienengüterverkehrsmarktes.

Im Schienenpersonenverkehr konnten Wettbewerber im Jahr 2014 keine Marktanteile hinzugewinnen. Hier dominierten die Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG weiterhin klar die Märkte.

Im Schienenpersonennahverkehr blieb der Marktanteil der Wettbewerber konstant bei 19 Prozent. Für das Jahr 2015 rechnet die Bundesnetzagentur mit einer deutlichen Steigerung, da zum Fahrplanwechsel 2014/2015 einige bedeutende Verkehrsverträge von DB Regio an Wettbewerber übergegangen sind.

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.

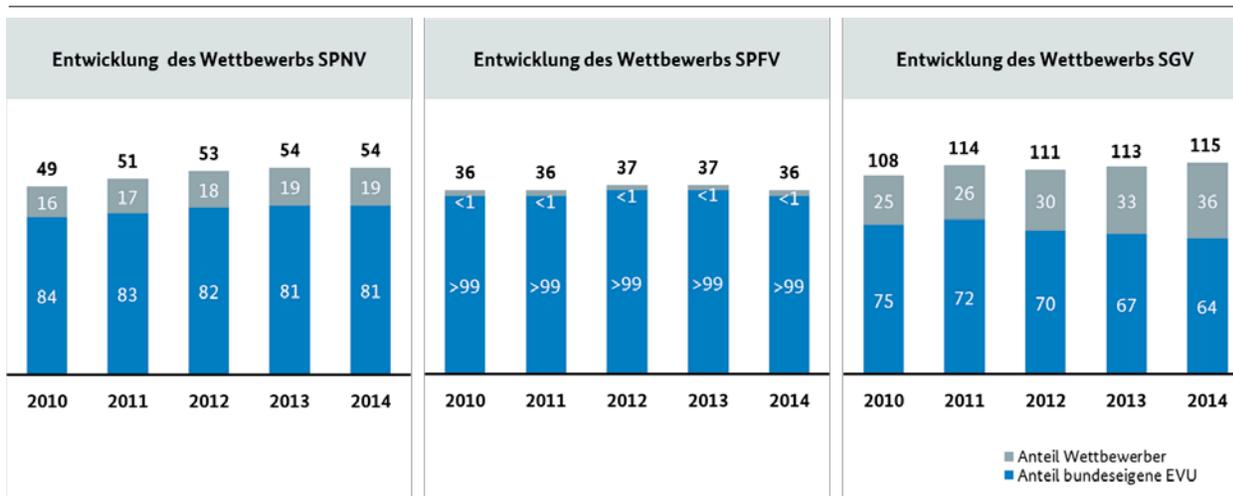


Abbildung 10: Entwicklung des Wettbewerbs nach Art des Verkehrsdienstes (2010-2014, Verkehrsleistung in Mrd. Pkm/tkm und Anteile nach Pkm/tkm in Prozent)

Eigentumsverhältnisse von Eisenbahnverkehrsunternehmen

Mit der Öffnung des deutschen Eisenbahnmarktes für den Wettbewerb im Zuge der Bahnreform 1994 entstand den Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG in den darauffolgenden Jahren eine sich zunehmend dynamisierende Konkurrenz anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Dabei ist der deutsche Eisenbahnmarkt auch für ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen attraktiv. Neben privat geführten Eisenbahnverkehrsunternehmen sind Staatsbahnen anderer europäischer Staaten in Deutschland aktiv, die mit öffentlich-rechtlich kontrollierten und privat geführten Unternehmen in Wettbewerb getreten sind.

Nach wie vor dominieren die Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG. Wird der Markt jedoch ohne die bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen betrachtet, zeigt sich, dass der Wettbewerberanteil im Schienenpersonennahverkehr fast paritätisch auf die drei Eigentümergruppen Länder und Kommunen, privat kontrollierte Unternehmen sowie Tochterunternehmen ausländischer Staatsbahnen aufgeteilt ist.

Im Schienengüterverkehr spielen von Ländern und Kommunen kontrollierte Eisenbahnverkehrsunternehmen dagegen mit rund einem Siebtel der erbrachten Verkehrsleistung der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen eine geringere Rolle. Ausländische Staatsbahnen und privat geführte Eisenbahnverkehrsunternehmen liegen auch hier fast gleichauf.

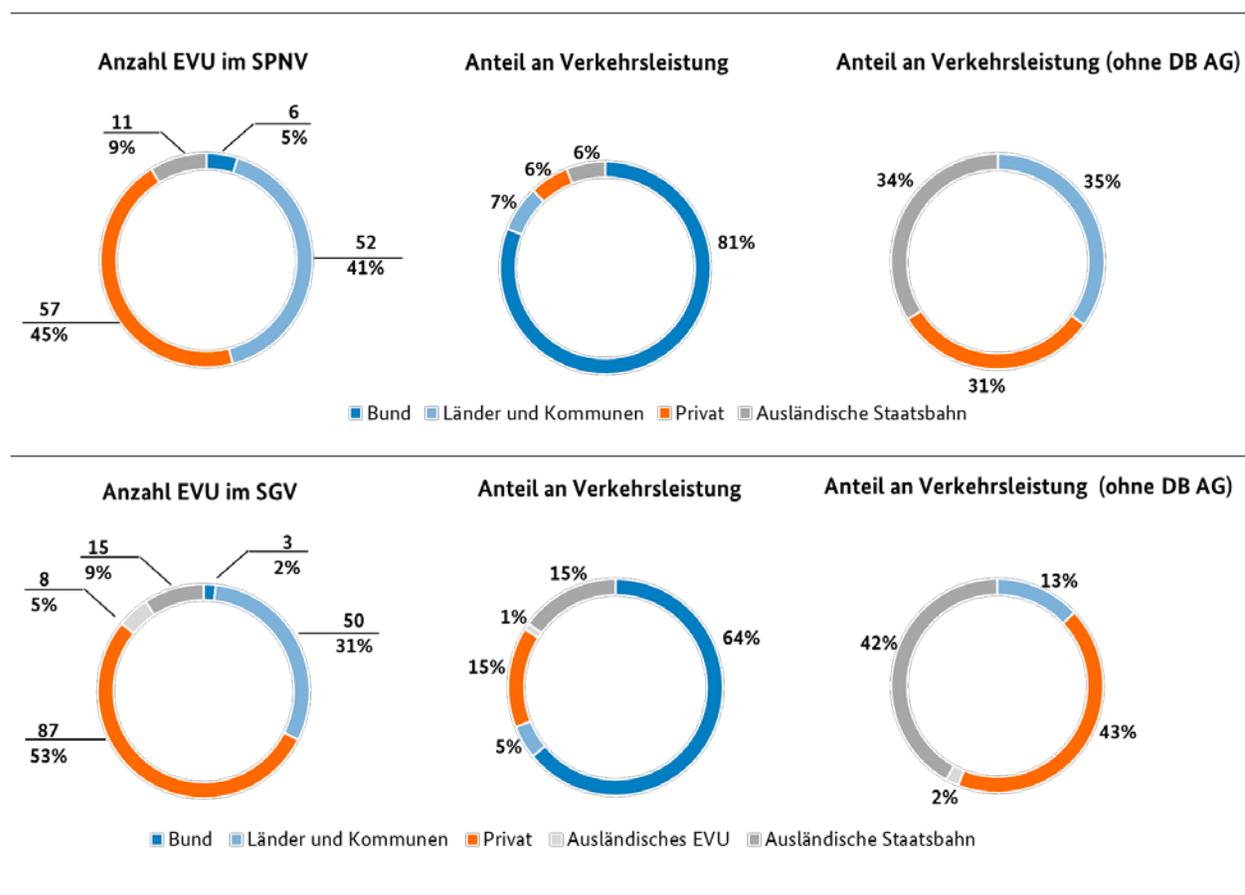


Abbildung 11: Eigentumsverhältnisse von EVU (2014, Anzahl/Anteil an Verkehrsleistung in Prozent)

Entwicklung der Erlössituation im Eisenbahnverkehrsmarkt

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.

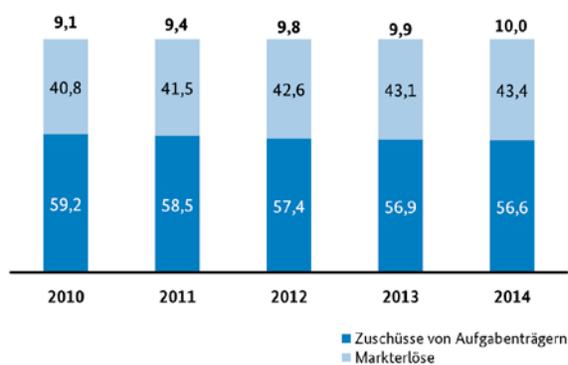


Abbildung 12: Anteil der Zuschüsse der Aufgabenträger am Umsatz des SPNV (2010-2014; Umsatz in Mrd. Euro, Anteile in Prozent)

Die Abbildung 12 zeigt anhand der Aufteilung der Umsatzbestandteile die Bedeutung öffentlicher Zuschüsse für den Schienenpersonennahverkehr. Der Anteil der öffentlichen Zuschüsse sank bis 2007 deutlich und hielt sich dann bis 2010 auf einem konstanten Niveau von fast 60 Prozent. Ab 2011 stieg der Anteil der Markterlöse leicht an und der Anteil der öffentlichen Zuschüsse ging somit zurück. Dieser Trend setzt sich auch im Berichtsjahr 2014 fort. Die Markterlöse (hauptsächlich aus dem Verkauf von Fahrkarten) decken die Kosten des Schienenpersonennahverkehrs in 2014 im Mittel nur zu rund 43 Prozent.

Der in Abbildung 13 gezeigte Umsatz je gefahrenen Trassenkilometer hat sich im Vergleich zum Vorjahr mit insgesamt 15,1 Euro je Trassenkilometer kaum verändert. Der Umsatz pro Personenkilometer bewegt sich seit 2010 auf einem konstanten Niveau. Im Berichtsjahr 2014 erzielten die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienenpersonennahverkehr einen Umsatz von 18,6 Cent pro Personenkilometer. Die im Schienenpersonennahverkehr in den vergangenen Jahren deutlich angestiegene mittlere Zugauslastung ist im Jahr 2014 entgegen dem Trend der letzten Jahre leicht gesunken.

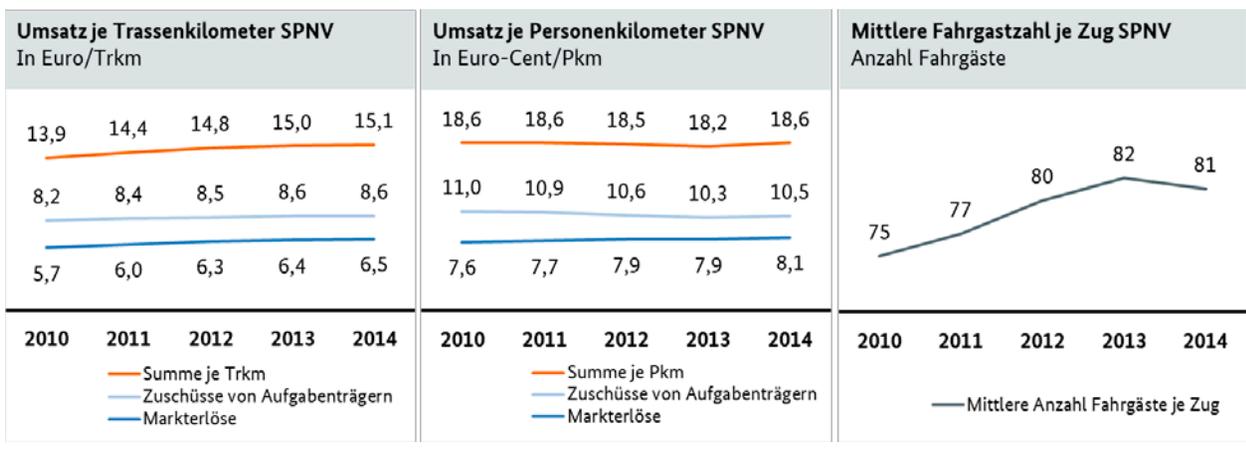


Abbildung 13: Entwicklung der Umsatzerlöse und der mittleren Zugbesetzung im SPNV (2010-2014)

Die im Vergleich zum Schienenpersonennahverkehr deutlich höhere mittlere Zugbesetzung im Schienenpersonenfernverkehr führt zu einem fast doppelt so hohen Umsatz je gefahrenen Trassenkilometer. Da jedoch im Schienenpersonenfernverkehr im Regelfall keine Zuschüsse gezahlt werden, liegt dort der Umsatz je Personenkilometer mit rund 0,11 Euro deutlich niedriger als im Schienenpersonennahverkehr. Die mittlere Fahrgastzahl je Zug ist im Schienenpersonenfernverkehr von 258 auf 254 gesunken.

Im Schienengüterverkehr ist sowohl der Umsatz je Trassenkilometer als auch die mittlere Frachttonnage je Zug im Jahr 2014 angestiegen. So ist die Frachttonnage je Zug von 448 in 2013 auf 459 Tonnen Fracht je Zug gestiegen, was einen Zuwachs von fast 2,5 Prozent bedeutet. Dementsprechend ist der Umsatz der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr je Zugkilometer stärker gestiegen als der Umsatz je Tonnenkilometer.

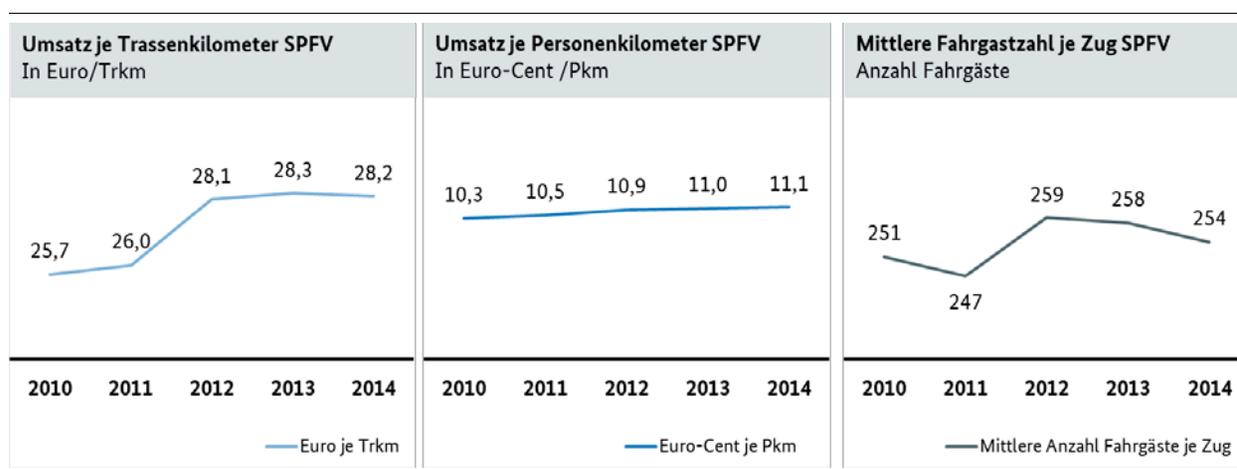


Abbildung 14: Entwicklung der Umsatzerlöse und der mittleren Zugbesetzung im SPFV (2010-2014)

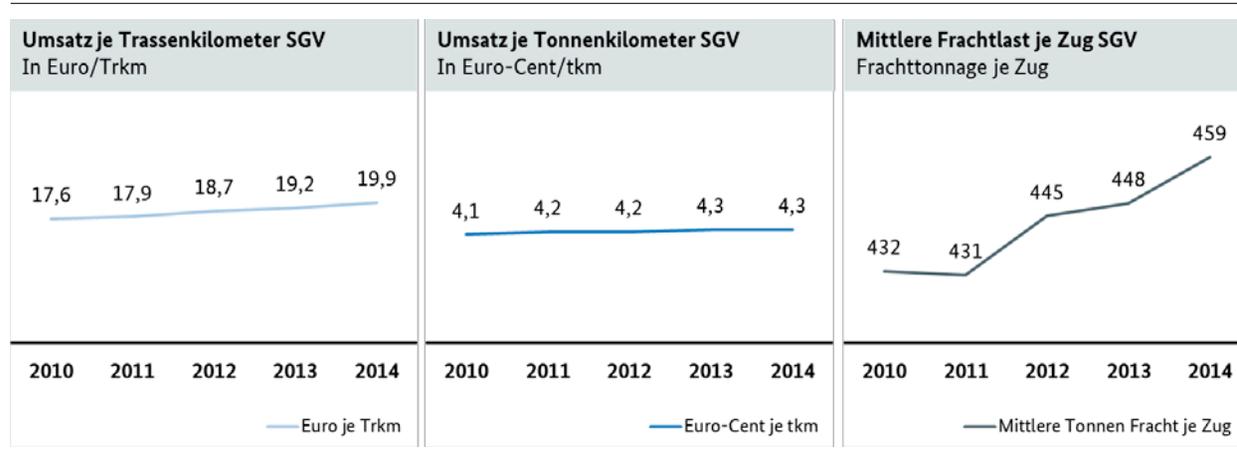


Abbildung 15: Entwicklung der Umsatzerlöse und der mittleren Frachttonnage im SGV (2010-2014)

Transport- und Reiseweiten im Schienenverkehr

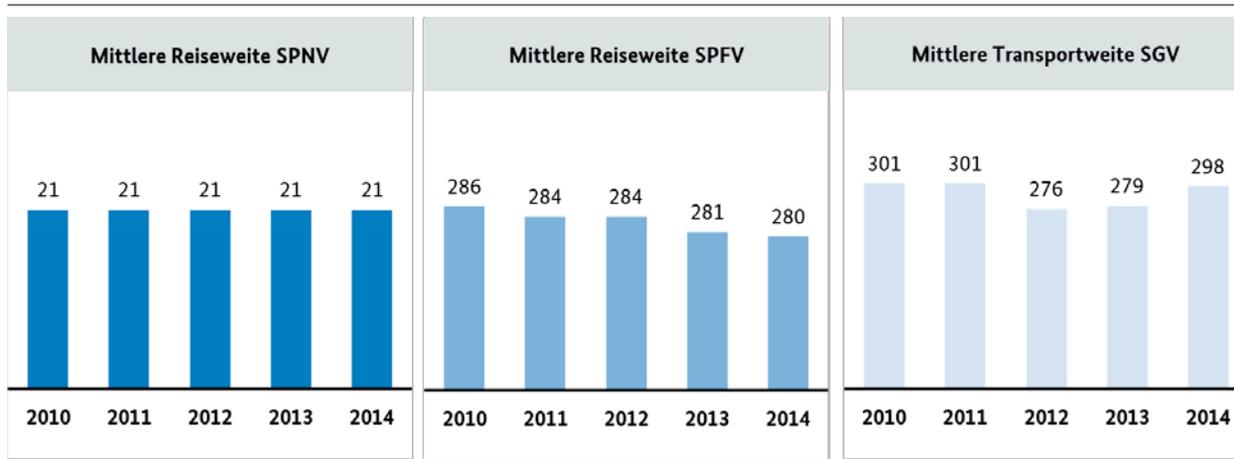


Abbildung 16: Entwicklung der Transport- und Reiseweiten (2010-2014, in km)

Abbildung 16 zeigt die Entwicklung der mittleren Transport- und Reiseweiten, die sich aus dem Quotienten von Verkehrsleistung und Verkehrsaufkommen bestimmen.

Im Schienenpersonennahverkehr wurde 2014 eine unveränderte mittlere Reiseweite von durchschnittlich 21 km ermittelt, während im Schienenpersonenfernverkehr mit 280 km ein leichter Rückgang im Vergleich zum Vorjahr festzustellen ist. Die mittlere Transportweite im Schienengüterverkehr stieg hingegen von 279 auf 298 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.

Marktsituation im Schienenpersonennahverkehr

Die Leistungen für den Schienenpersonennahverkehr werden von den Bundesländern bei den Eisenverkehrsunternehmen bestellt. Über diese Leistungen werden Verkehrsverträge ausgeschrieben oder direkt vergeben, die über längere Zeiträume laufen. Für die Vergabe und operative Abwicklung der Verkehrsverträge sind die Aufgabenträger zuständig.

Die Aufgabenträger wurden gebeten, ihre bestellten Betriebsleistungen in Zugkilometern und die erbrachten Verkehrsleistungen in Personenkilometern bei ihren direkt und wettbewerblich vergebenen Verträgen anzugeben. Die Erhebung ergab, dass im Berichtsjahr 42 Prozent der Zugkilometer direkt und 58 Prozent in wettbewerblichen Verfahren vergeben wurden. Bei der Zuordnung der Verkehrsleistungen war die Quote der Antworten leider zu gering, so dass kein repräsentatives Ergebnis ausgewiesen werden kann.

Probleme aus Sicht der Zugangsberechtigten

Im Rahmen der Markterhebung haben die Unternehmen die Möglichkeit, auf für sie wichtige Themen und Probleme hinzuweisen. Neben der Bewertung von allgemeinen Einflussfaktoren (siehe dazu Kapitel „Bewertung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur“), können die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu konkreten Themen Stellung nehmen. Für die Erhebung im Jahr 2015 bezogen sich die Anmerkungen vor allem auf die Punkte Fahrplan, Disposition und Kommunikation. Obwohl bei den Einflussfaktoren die Punkte „Fahrplanqualität“ und „Disposition im Störfall“ eher mit positiven Noten bewertet wurden, gaben gleichwohl weit über 30 Eisenbahnverkehrsunternehmen hier weiterführende Erläuterungen.

Fahrplan, Disposition, Kommunikation

Beim Thema Fahrplan wurden vor allem Schwierigkeiten bei der Bereitstellung von Fahrplänen im Gelegenheitsverkehr angeführt. Kritisiert wurde dabei anhaltend die späte bzw. zu späte Bereitstellung der Fahrpläne durch die DB Netz AG. Teilweise erfolgte die Übermittlung sogar erst nach der im Fahrplan angegebenen Abfahrtszeit. Die Probleme entstehen vor allem bei Fahrplänen über längere Distanzen, also über mehrere Regionalbereiche der DB Netz AG hinweg. Vereinzelt wurden Personalengpässe bei der Fahrplanerstellung angeführt.

Deutliche Anmerkungen wurden zum Thema Fahrplanqualität gemacht. Gelegentlich bleiben besondere Kundenwünsche, die bestellt wurden, unberücksichtigt. Die Fahrpläne für den Gelegenheitsverkehr enthalten mitunter nicht nachvollziehbare Standzeiten und Laufwege. Dadurch verlängern sich die Gesamtfahrzeiten, die zu höheren Kosten und höherem Planungsaufwand bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen führen. Vereinzelt wurden fehlende Infrastruktur oder unzureichende Kapazitäten auf der Infrastruktur als Grund für die langen Fahrzeiten genannt.

Beim Eintreten einer Störung wird die Disposition beim Betreiber der Schienenwege von den Eisenbahnverkehrsunternehmen mitunter kritisch gesehen. Nach den Hinweisen mehrerer Eisenbahnverkehrsunternehmen variiert die Dispositionsqualität sehr in Abhängigkeit vom gerade zuständigen Disponenten. Vorhandene Alternativen werden nach Eintritt einer Störung nicht oder nicht effizient genutzt. Einige Eisenbahnverkehrsunternehmen wünschen sich ferner auf bestimmten Abschnitten eine Streckendisposition. Gerade auf Strecken mit hoher Auslastung oder auf eingleisigen Strecken wird eine Koordination durch einen Zugdisponenten für notwendig gehalten.

Diverse Anmerkungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen bezogen sich auf die Kommunikation mit dem Betreiber der Schienenwege und dem Informationsfluss zwischen den am Eisenbahnbetrieb beteiligten Unternehmen. Einige Eisenbahnverkehrsunternehmen wünschen sich eine mehr proaktive Kommunikation, andere Eisenbahnverkehrsunternehmen beklagen die schlechte Erreichbarkeit der zuständigen Stelle. Mitunter sind die Prognosen über die Dauer einer eingetretenen Störung zu unbestimmt. Ebenfalls werden bisweilen die Reaktionszeiten bis zur Entscheidungsfindung als zu lang angesehen.

Eisenbahnbetrieb

Der Eisenbahnbetrieb ist ein außerordentlich komplexes System. Eingriffe in dieses System, sei es durch eintretende Störungen oder durch dispositive Maßnahmen, haben weitreichende Folgen für den Verkehr. Umso wichtiger ist es für den Betreiber der Schienenwege, dieses System möglichst gut zu beherrschen. Moderne elektronische Systeme können bei der Beherrschung dieses Systems unterstützen, jedoch den menschlichen Faktor nicht ersetzen. Umso wichtiger ist der Einsatz von gut geschultem und qualifiziertem Personal, das die richtigen Entscheidungen treffen und kommunizieren kann. Neben genügender Erfahrung gehört dazu

u. a., dass in Störungsfällen die Möglichkeiten der eigenen Regelwerke konsequent genutzt werden. Andere Formen der Selbstbeschränkung finden sich z. B. bei pauschal getroffenen Festlegungen für die Durchführung besonderer Züge. So wird beispielsweise die „gesicherte Durchfahrt“ für Züge mit überschreitender Grenzlast über mehrere Abschnitte generell nicht mehr zugelassen. Die gleichzeitig vorgenommene Neuberechnung aller Grenzlasten sorgt damit für geringere Transportkapazitäten und ruft weitere Einschränkungen hervor. Mit einer hohen Qualität bei der Disposition und der nötigen Flexibilität kann, aus Sicht des Marktes, die Fahrbarkeit solcher Züge durchaus weiterhin gewährleistet werden.

Rangierdienstleistungen

Obwohl die wesentlichen Verkehrs- und Transportleistungen auf dem Schienennetz erbracht werden, sind für diese Verkehre teils umfangreiche Tätigkeiten im Vor- und Nachlauf notwendig. Hierzu sind typischerweise Rangierleistungen in den Serviceeinrichtungen erforderlich. Für das Jahr 2014 wurden die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu der Art und dem Umfang ihrer Rangiertätigkeiten in Serviceeinrichtungen befragt. Maßgebend waren dabei regelmäßige Rangiertätigkeiten mit selbst betriebenen Lokomotiven.

Von den im Markt aktiven Eisenbahnverkehrsunternehmen geben über ein Drittel an, regelmäßig in Serviceeinrichtungen zu rangieren. Im Wesentlichen werden diese Rangiertätigkeiten durch Eisenbahnverkehrsunternehmen, die im Schienengüterverkehr tätig sind, erbracht. Diese Unternehmen rangieren zumindest monatlich regelmäßig. Etwa 80 Prozent von diesen Eisenbahnverkehrsunternehmen rangieren sogar täglich.

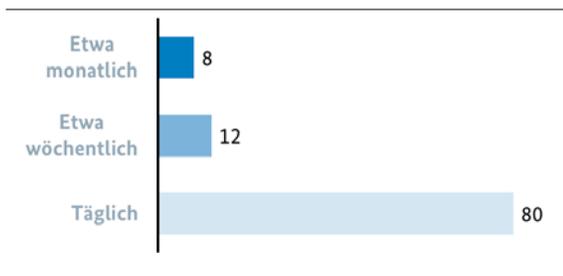


Abbildung 17: Häufigkeit der von den Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführten Rangierleistungen (2014; Anteile in Prozent)

Von den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die regelmäßig Rangierleistungen in Serviceeinrichtungen erbringen, bieten rund 70 Prozent ihre Leistungen auch Dritten an.

Lärmabhängiges Trassenpreissystem (LaTPS)

Im Rahmen der jährlichen Markterhebung befragt die Bundesnetzagentur die Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Einsatz „leiser Güterzüge“.

Hintergrund dieses Fragenkomplexes ist die Einführung des lärmabhängigen Trassenpreissystems (LaTPS) der DB Netz AG zum Fahrplanwechsel 2013/2014. Mit dem Einsatz des LaTPS sollen „leisere Güterwagen“ bzw. „leisere Güterzüge“ gefördert werden. Sofern mindestens 80 Prozent der Wagen eines Güterzuges auf lärm-mindernde Bremsen umgerüstet sind, erhalten die Eisenbahnverkehrsunternehmen Rückvergütungen auf das Trassenentgelt dieses Güterzuges.

Im Jahr 2014 haben insgesamt 23 Eisenbahnverkehrsunternehmen „leise Züge“ gefahren. Gemessen an der Anzahl von 163 im Schienengüterverkehr kommerziell aktiven Eisenbahnverkehrsunternehmen entspricht dies einem Anteil von knapp 15 Prozent nach Anzahl der Unternehmen. Die von „leisen Zügen“ gefahrene Betriebsleistung von 12,5 Mio. Trassenkilometern entspricht ca. fünf Prozent der Gesamtbetriebsleistung im Schienengüterverkehr.

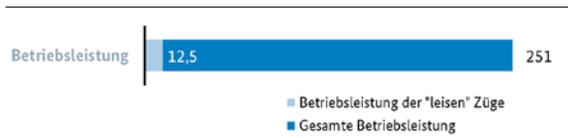


Abbildung 18: Gesamte Betriebsleistung und Betriebsleistung der „leisen Züge“ im SGV (2014; in Mio. Trkm)

Die Abbildung 19 zeigt, auf welchen Güterverkehrskorridoren der Europäischen Union die „leisen Wagen“ nach Angaben der Eisenbahnverkehrsunternehmen eingesetzt wurden.

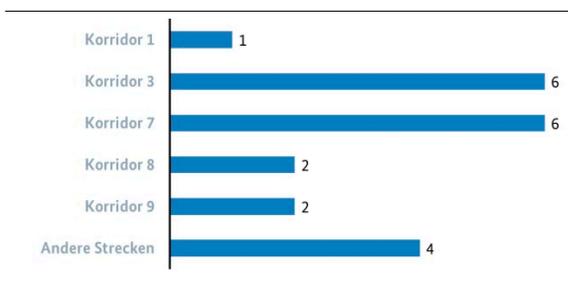


Abbildung 19: Einsatz der „leisen Wagen“ auf den Güterverkehrskorridoren der Europäischen Union (2014; Anzahl der Nennungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen)

Güterverkehrskorridor 1 (Rhein – Alpen)

- Antwerpen – Duisburg
- Rotterdam – Duisburg – Basel

Güterverkehrskorridor 3 (Skandinavien – Mittelmeer)

- Kopenhagen – Hamburg – Innsbruck

Güterverkehrskorridor 7 (Orient – Östliches Mittelmeer)

- Rostock/Hamburg/Wilhelmshaven/Bremerhaven – Dresden
- Dresden – Prag

Güterverkehrskorridor 8 (Nordsee – Baltikum)

- Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpen – Aachen
- Aachen – Duisburg – Magdeburg
- Magdeburg – Berlin – Warschau
- Magdeburg – Horka – Terespol

Güterverkehrskorridor 9 (Rhein – Nordsee)

- Strasbourg – Mannheim – Nürnberg – Wels
- Strasbourg – München – Salzburg

Neben den Güterverkehrskorridoren wurden die „leisen Wagen“ auch auf anderen Strecken eingesetzt. Insgesamt entfielen die meisten Nennungen auf die Korridore 3 und 7; wohingegen der Korridor 1 nur von einem Unternehmen genannt wurde.

Bahnstrom

In 2014 gab es mit der Einführung des neuen Preissystems zum 1. Juli durch die DB Energie einen deutlichen Wandel im Bahnstrommarkt. Die Versorgung der Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Traktionsenergie durch andere Energielieferanten als die DB Energie selbst konnte erstmalig über das Netzzugangsmodell uneingeschränkt umgesetzt werden. Einige Eisenbahnverkehrsunternehmen nutzten die Gelegenheit für einen sofortigen Anbieterwechsel. Zu Beginn des Jahres 2015 wechselten weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen zu neuen Energielieferanten. Bezogen auf den gesamten zu erwartenden Strombedarf aller nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen werden im Jahr 2015 etwa 63 Prozent und damit rund 1,2 Terawattstunden außerhalb der DB Energie geordert. Der Anteil anderer Energielieferanten liegt dabei etwa bei 11 Prozent.

Für die Netzentgelte des Bahnstrom-Fernleitungsnetzes der DB Energie ist eine Steigerung um 5,5 bis fast 10 Prozent in 2015

festzustellen. Abbildung 20 zeigt die Entwicklung der Netzentgelte im Vergleich zu den Netzentgelten der Netzbetreiber im 50 Hz-Bereich. Inwieweit sich die Erhöhung für jedes einzelne Eisenbahnverkehrsunternehmen auswirkt, hängt von den Netznutzungsstunden, die das individuelle Nutzungsverhalten der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen ausdrücken, ab. Damit wirkt sich die Entgelterhöhung unterschiedlich bei den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen aus. Für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit weniger als 2.500 Netznutzungsstunden erhöht sich das Entgelt pro Kilowattstunde um 9,6 Prozent.

Bei Eisenbahnverkehrsunternehmen mit mehr als 2.500 Benutzungsstunden ist die Höhe des

gesamten Netzentgeltes pro Kilowattstunde abhängig vom Anteil des Leistungspreises für die Jahreshöchstlast. Je nach Ausgestaltung des Leistungspreises in Verbindung mit der Höhe Arbeitspreises pro Kilowattstunde werden die Eisenbahnverkehrsunternehmen unterschiedlich belastet. Die folgende Grafik zeigt die prozentuale Steigerung der Netzentgelte, die sich für das Jahr 2014, 2015 und 2016, bezogen jeweils auf das Vorjahr, ergeben. Der Anstieg der Netzentgelte in 2014 fiel für die Unternehmen mit mehr als 2.500 Netznutzungsstunden prozentual höher aus. Für die Jahre 2015 und 2016 zeigt sich eine gegenläufige Tendenz. Die höchsten Steigerungsraten müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen hinnehmen, die ohnehin schon hohe Netzentgelte pro Kilowattstunde entrichten müssen.

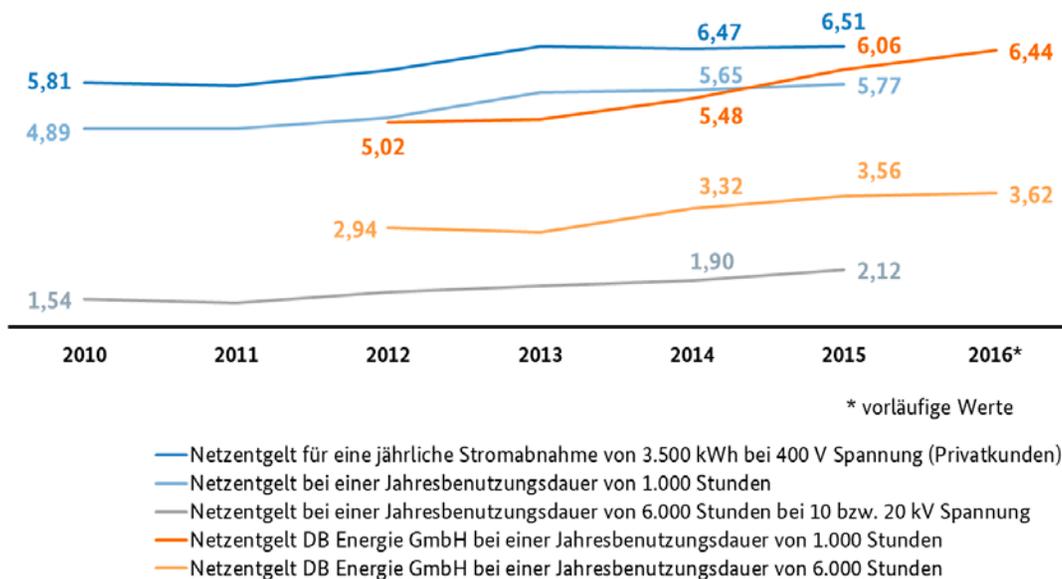


Abbildung 20: Entwicklung der Netzentgelte der Stromnetzbetreiber (2010-2016; in Cent je kWh – Entgelte jeweils zum 01.04. des Jahres)

Durch die differenzierten Netzentgelte wirkt sich auch die Vergütung für rückgespeisten Bahnstrom unterschiedlich aus. Die Vergütung für die vermiedene Netznutzung betrug in 2014 einheitlich 2,83 Cent je Kilowattstunde. Damit schwankt der vergütete Anteil für die Rückspeisung bei den Netzentgelten zwischen 52 und etwa 85 Prozent. Eine hundertprozentige Vergütung wird nur bei den maximal möglichen 8.760 Netznutzungsstunden erreicht. Für 2015 sinkt der Anteil für die Vergütung des vermiedenen Netzentgeltes.

Die Vergütung beträgt nur noch zwischen 49 und 84 Prozent des gezahlten Netzentgeltes. Für die vermiedene Netznutzung wird in 2015 drei Cent pro Kilowattstunde vergütet. Nach dem vorläufigen Preisblatt der DB Energie für 2016 wird der Anteil der Vergütung weiter auf 46 bis 82 Prozent fallen. Dabei sinkt die absolute Höhe der Vergütung sogar leicht um etwa 0,2 Prozent. Beim Bezug des Traktionsstroms wird seit der Einführung des neuen Preissystems dagegen üblicherweise der rückgespeiste Anteil zu 100 Prozent vergütet.

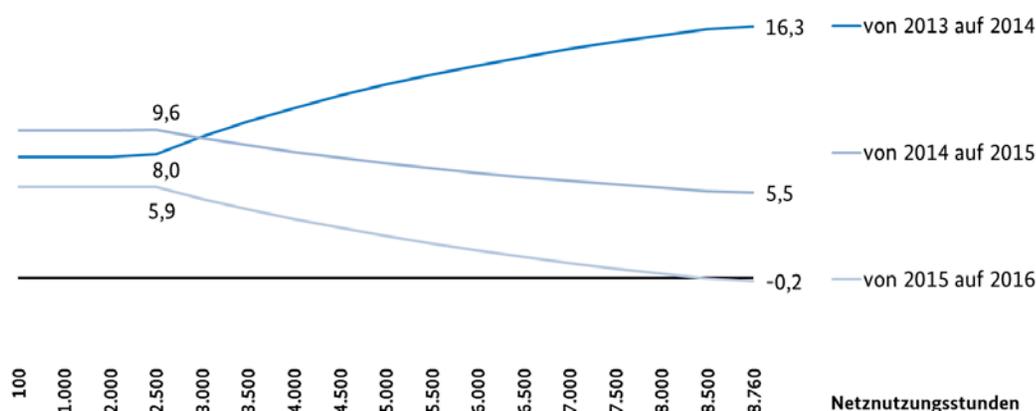


Abbildung 21: Prozentualer Anstieg der Netzentgelte in Abhängigkeit der Benutzungsstunden (2014-2016; in Prozent)

Bereitstellung der Infrastruktur

Die Unternehmen des Eisenbahninfrastrukturmarktes stehen im Fokus der Regulierung. Zugunsten einer sachgerechten und maßvollen Regulierung setzt die Bundesnetzagentur hier nicht nur auf Zahlenmaterial, sondern stützt ihre Analyse darüber hinaus auf qualitative Bewertungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Inhalt

Eisenbahninfrastrukturunternehmen	30
Umsatzentwicklung der EIU	30
Entwicklung der Betriebsleistung	31
Nutzungsbedingungen für Eisenbahninfrastruktur	31
Bewertung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur	33

Eisenbahninfrastrukturmarkt

Der Umsatz der Eisenbahninfrastrukturunternehmen steigt kontinuierlich. Ebenso erhöhte sich die Betriebsleistung leicht im Vergleich zum Vorjahr. Die Bewertung der regulierungsrelevanten Themenfelder hat sich im letzten Jahr erneut verbessert.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Zur jährlichen Markterhebung der Bundesnetzagentur erhalten gegenwärtig rund 160 Betreiber der Schienenwege und rund 600 Betreiber von Serviceeinrichtungen den Fragebogen zum Eisenbahnmarkt. Ein großer Teil der Betreiber der Schienenwege ist zugleich Betreiber von Serviceeinrichtungen, so dass wegen der Überschneidungen über 600 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 die 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.

Nach den Daten, die der Bundesnetzagentur vorliegen, betreiben die deutschen Eisenbahninfrastrukturunternehmen insgesamt eine Streckenlänge von knapp 38.900 km mit einer Gleislänge von ca. 60.700 km (ohne Gleise in

Serviceeinrichtungen). In den Serviceeinrichtungen werden Gleise mit über 10.600 km Länge betrieben.

Umsatzentwicklung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen erwirtschaftete Umsatz setzt sich zum überwiegenden Teil aus den eingenommenen Nutzungsentgelten für die Nutzung von Trassen und Serviceeinrichtungen zusammen. Die Haupteinnahmen werden im Bereich der Trassenentgelte erzielt. Mit rund 4,6 Mrd. Euro betrug deren Anteil etwas mehr als 79 Prozent der gesamten Umsatzerlöse aus Infrastrukturnutzungsentgelten in 2014.

Insgesamt kann für das Jahr 2014 eine stärkere Umsatzsteigerung im Eisenbahninfrastrukturmarkt als zum Vorjahr festgestellt werden. Der stetig steigende Trend der Umsatzentwicklung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Vorjahre setzt sich damit fort.

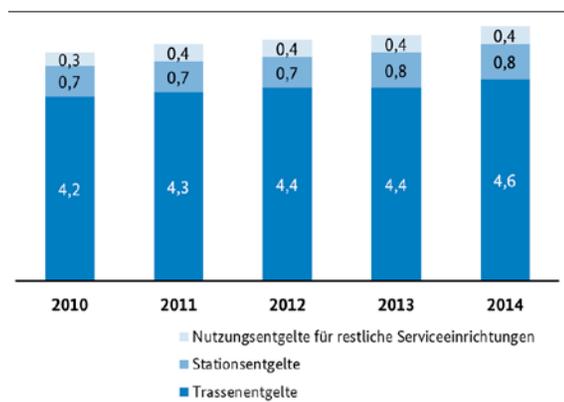


Abbildung 22: Umsatzentwicklung aus Nutzungsentgelten im Eisenbahninfrastrukturmarkt (2010-2014; in Mrd. Euro)

Der Schienenpersonennahverkehr trug etwas mehr als zwei Drittel zum Gesamtumsatz Trassenentgelten bei. Das übrige Drittel ergibt sich aus den Entgeltzahlungen des Schienenpersonenfernverkehrs und den Entgeltzahlungen des Schienengüterverkehrs. Im Vergleich zum Vorjahr war im Schienenpersonenfernverkehr und im

Schienengüterverkehr ein leichter Rückgang des Anteils der Trassenentgelte am Umsatz aller Trassenentgelte um 0,2 Prozent zu verzeichnen.

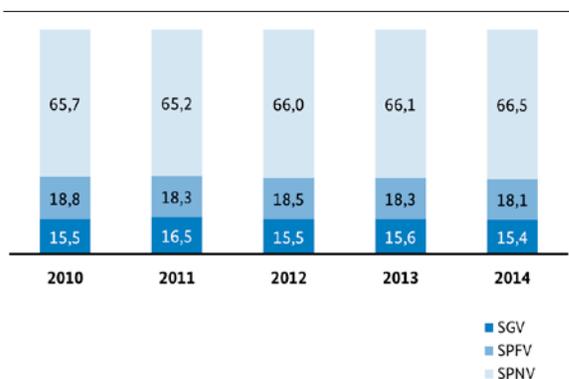


Abbildung 23: Umsatz aus Trassenentgelten der deutschen Betreiber der Schienenwege nach Art des Verkehrsdienstes (2010-2014; in Prozent)

Entwicklung der Betriebsleistung

Die auf dem öffentlichen Schienennetz gefahrene Betriebsleistung erhöhte sich leicht gegenüber dem Vorjahr und lag in 2014 bei rund 1,064 Mrd. Trassenkilometer, nachdem in den Jahren 2012 und 2013 ein leichter Rückgang zu verzeichnen war. Seit dem Jahr 2004 werden jährlich über eine Mrd. Trassenkilometer auf dem öffentlichen Eisenbahnnetz erbracht.

Die Betriebsleistung im Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr stieg von 2013 bis 2014 leicht an, während im Schienenpersonenfernverkehr im selben Zeitraum ein leichter Rückgang zu verzeichnen war.

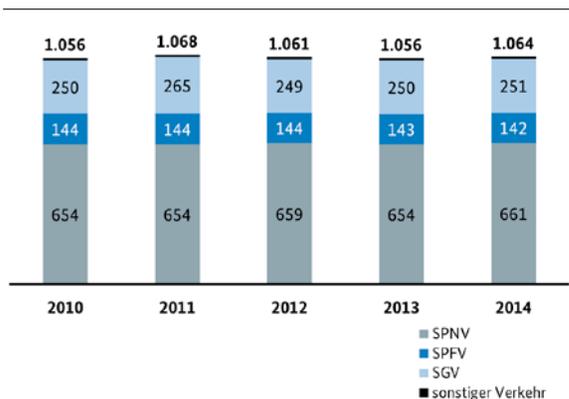


Abbildung 24: Entwicklung der Betriebsleistung nach Verkehrsdiensten (2010-2014; in Mio. Trkm)

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 etwas mehr als zwei Prozent.

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 der bereitgestellten Eisenbahninfrastruktur sind Nutzungsbedingungen in Form von Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) für die Schienenwege sowie Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) 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, entsprechende Nutzungsbedingungen zu erstellen und unterstützt sie bei deren rechtskonformer Erarbeitung. Diese Aktivitäten haben in den vergangenen Jahren zu einer erheblichen Steigerung der Anzahl von Eisenbahninfrastrukturunternehmen geführt, die über rechtsgültige Nutzungsbedingungen verfügen.

In 2015 haben 94 Prozent der Betreiber der Schienenwege und 80 Prozent der Betreiber von Serviceeinrichtungen Nutzungsbedingungen erstellt. Über die vergangenen Jahre sind bei der Bereitstellung von Nutzungsbedingungen kontinuierliche Anstiege zu verzeichnen.

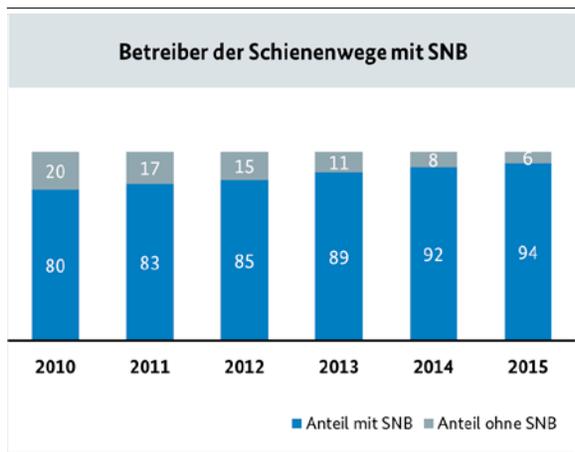


Abbildung 25: Anteil der Betreiber der Schienenwege mit Nutzungsbedingungen (2010-2015; in Prozent)

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 noch nicht abgeschlossen.

Die Betreiber der Schienenwege sind verpflichtet, Entgeltlisten für die angebotenen Leistungen aufzustellen und zu veröffentlichen. Für Betreiber von Serviceeinrichtungen ist die Aufstellung einer Entgeltliste ebenfalls verpflichtend. Von deren Veröffentlichung kann hier abgesehen werden,

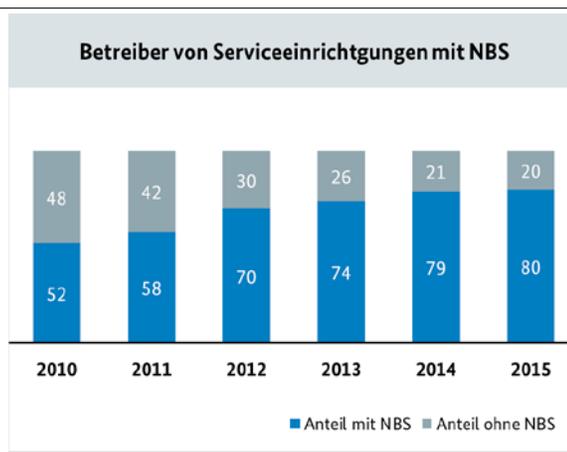


Abbildung 27: Anteil der Betreiber von Serviceeinrichtungen mit Nutzungsbedingungen (2010-2015; in Prozent)

jedoch fördert Transparenz die Akzeptanz durch potentielle Kunden.

Bei den Betreibern der Schienenwege, die entsprechende Entgeltlisten erstellt und veröffentlicht haben, ist für das Jahr 2015 ein Anstieg von einem Prozentpunkt auf 88 Prozent festzuhalten. Bei den Betreibern von Serviceeinrichtungen, die entsprechende Entgeltlisten erstellt haben, sank der Anteil im Jahr 2015 konstant auf 68 Prozent. Dieser Rückgang ist allerdings darauf zurück zu führen, dass im Berichtsjahr insgesamt mehr Unternehmen angeschrieben wurden.

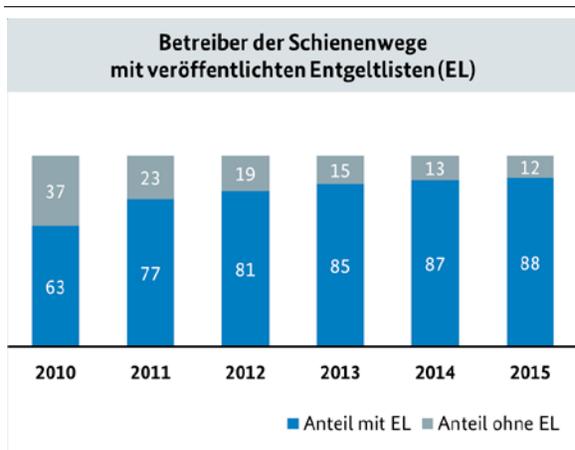


Abbildung 26: Anteil der Betreiber der Schienenwege mit veröffentlichten Entgeltlisten (2010-2015; in Prozent)

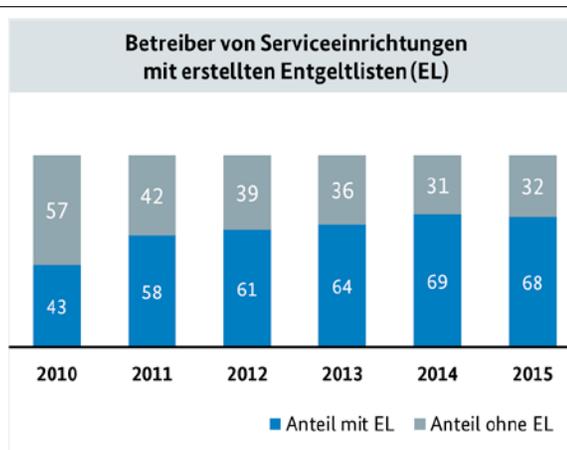


Abbildung 28: Anteil der Betreiber von Serviceeinrichtungen mit erstellten Entgeltlisten (2010-2015; in Prozent)

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 eins (sehr gut) und fünf (ungenügend) zu bewerten. Hierfür befragt die Bundesnetzagentur neben den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Aufgabenträger, welche Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Durchführung von Verkehren im Schienenpersonennahverkehr beauftragen.

In der Gesamtschau wurden die meisten Themenfelder von den Zugangsberechtigten besser beurteilt als im vergangenen Berichtszeitraum. Hierunter fallen die von der Bundesnetzagentur regulierten Bereiche „Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen“, „Zugang zu Serviceeinrichtungen“ sowie „Zugang zu Schienenwegen“. Einzig die Bereiche „Preis-Leistungs-Verhältnis der Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ sowie „Internationaler Zugang“ erhielten von den Zugangsberechtigten dieselbe Bewertung wie im vergangenen Jahr (Noten 3,0 und 3,3). Die Kundenfreundlichkeit der Infrastrukturbetreiber erhält wie im Berichtszeitraum des

Vorjahres eine gute Gesamtbewertung (Note 2,2).

Im Folgenden werden die in Abbildung 29 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 im Mittel durchweg gute bis befriedigende Bewertungen. Einen vordringlichen Verbesserungsbedarf sehen die Befragten nach wie vor beim Erhaltungszustand des Netzes (Note 3,1). Der Ausbauzustand des Netzes wurde von den Zugangsberechtigten im Vergleich zum Vorjahr um 0,1 Punkte besser bewertet (Note: 3,0).

Eine deutlich bessere Bewertung als im Vorjahr vergaben die Zugangsberechtigten für die Planung und Koordination von Baumaßnahmen der Betreiber der Schienenwege. Hier wurde im Mittel die Note 2,7 vergeben, nachdem dieser Punkt in den Vorjahren schlechter bewertet wurde.

Die Betreiber der Schienenwege erhalten von den Zugangsberechtigten, wie schon im Vorjahr, überwiegend gute Bewertungen für die Fahrplanqualität (Note 2,3) sowie für die Trassenvergabe-prozesse (Noten 2,2 bzw. 2,1).

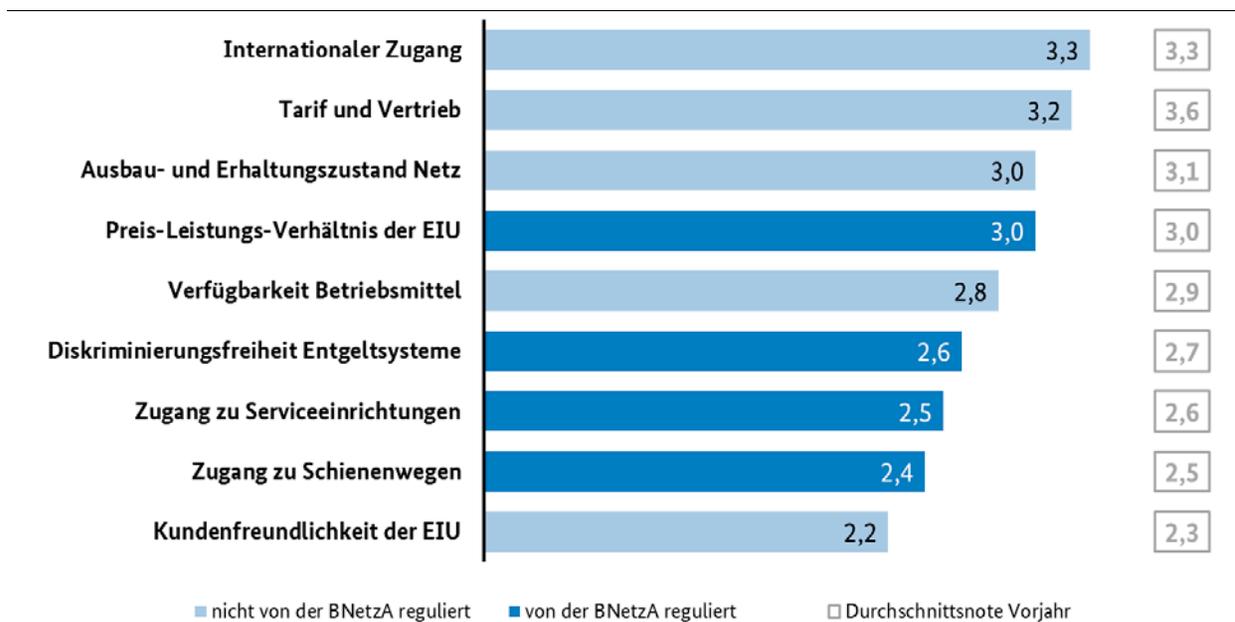


Abbildung 29: Einflussfaktoren im Eisenbahnmarkt (2015; Durchschnittsnoten)

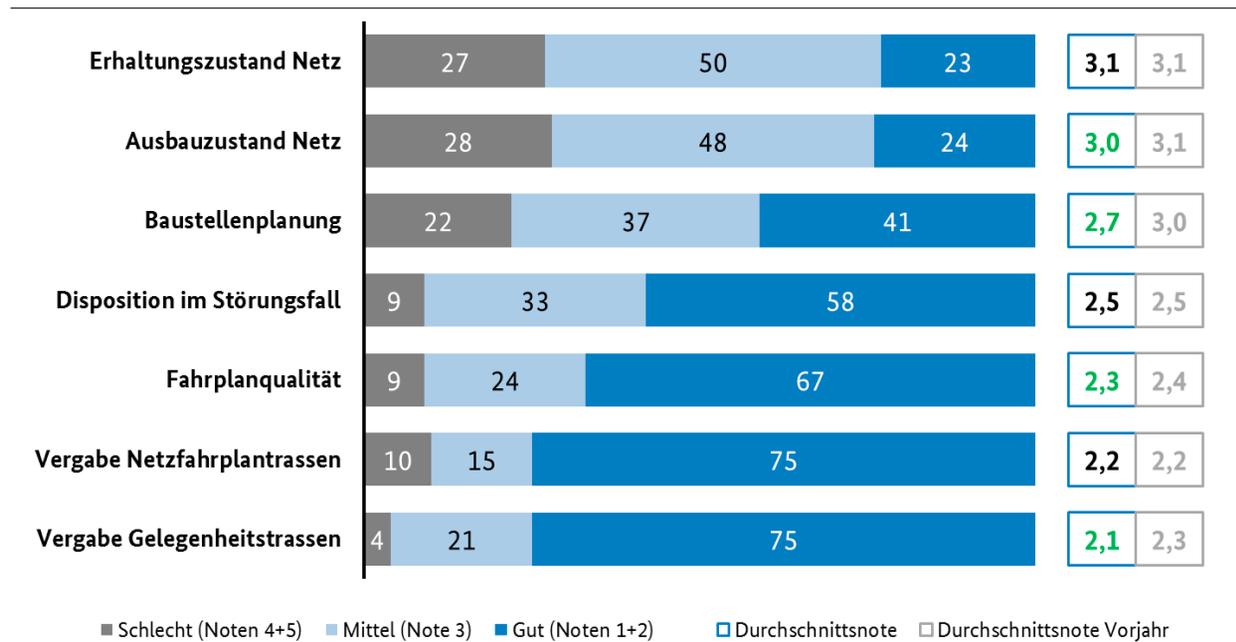


Abbildung 30: Bewertung des Zugangs zu Schienenwegen (2015; Bewertungsanteile in Prozent und Durchschnittsnoten)

Die Disposition im Störfall wird von mehr als der Hälfte der teilnehmenden Eisenbahnverkehrsunternehmen ebenfalls mit „gut“ oder „sehr gut“ beurteilt. Von den Unternehmen wurden dennoch zahlreiche Kommentare abgegeben, die auf Schwierigkeiten bei der Disposition des Verkehrs hinweisen (Kapitel „Probleme aus Sicht der Zugangsberechtigten“).

Bei den Bewertungen der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs sind im Vergleich zum vorherigen Berichtszeitraum nur kleine Änderungen zu verzeichnen. Rund zwei Drittel der Aufgabenträger vergeben eine mittlere Note für den Ausbauzustand des Netzes. Im Mittel vergeben die Aufgabenträger die Noten 3,0 für den Erhaltungszustand sowie 3,1 für den Ausbauzustand der Schienenwege (Abbildung 32).

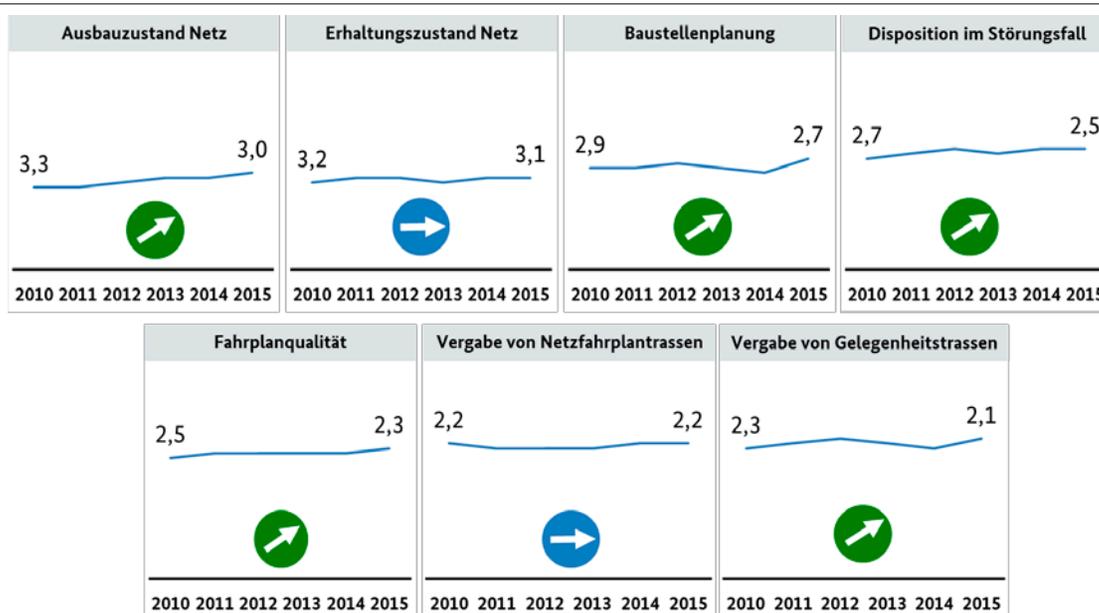


Abbildung 31: Entwicklung der Bewertungen der Themenfelder Schienenwege (2010-2015)

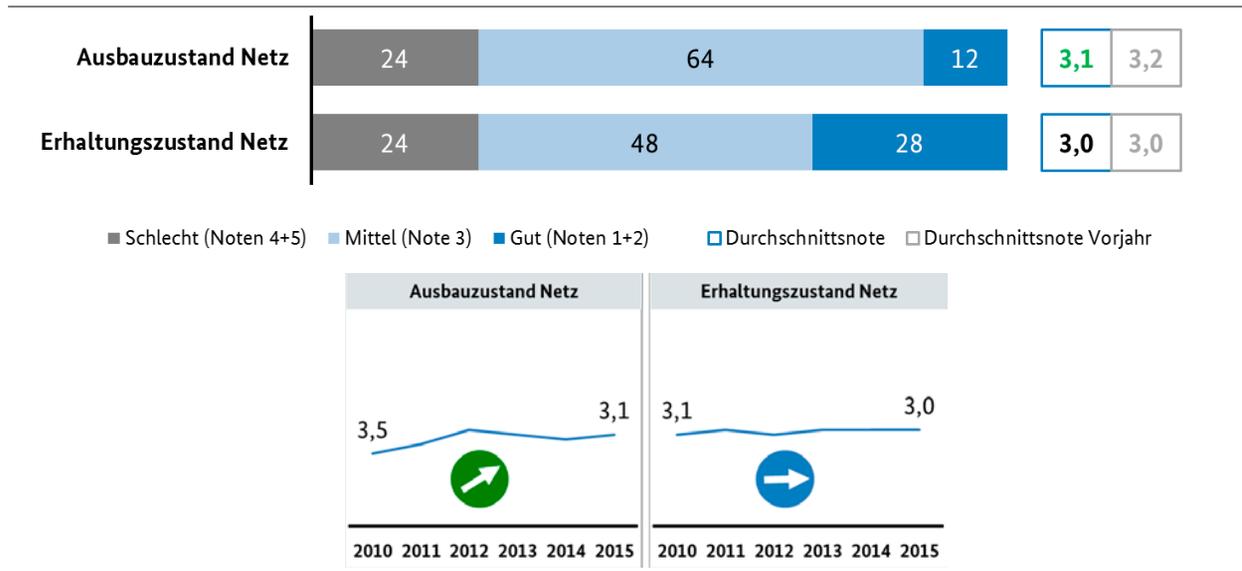


Abbildung 32: Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustandes der Schienenwege durch die Aufgabenträger des SPNV (2010-2015)

Nachdem der Zugang zu Serviceeinrichtungen im vergangenen Berichtszeitraum schlechter beurteilt wurde, sind in 2015 wieder Verbesserungen in den meisten Bereichen erkennbar. Nach wie vor erfährt der insbesondere im Fahrgastkontakt wichtige Ausbau- und Erhaltungszustand der Personenbahnhöfe im Bereich Serviceeinrichtungen die meiste Kritik der Zugangsberechtigten. Der Ausbauzustand der Personenbahnhöfe erhält im Mittel die Noten 2,8 (Eisenbahnverkehrs-

unternehmen) sowie 2,9 (Aufgabenträger). Der Zugang zu Abstellgleisen wurde um 0,2 Punkte besser bewertet als im Vorjahr (Note 2,7).

Der Zugang zu Rangierbahnhöfen erhielt von den Zugangsberechtigten eine um 0,3 Punkte bessere Bewertung als im Vorjahr (Note 2,6). Die Vergabe von Verträgen für die Gleisnutzung bei der DB Netz AG nur noch für einen Zeitraum von maximal einem Jahr könnte zu dieser besseren Bewertung beigetragen haben.

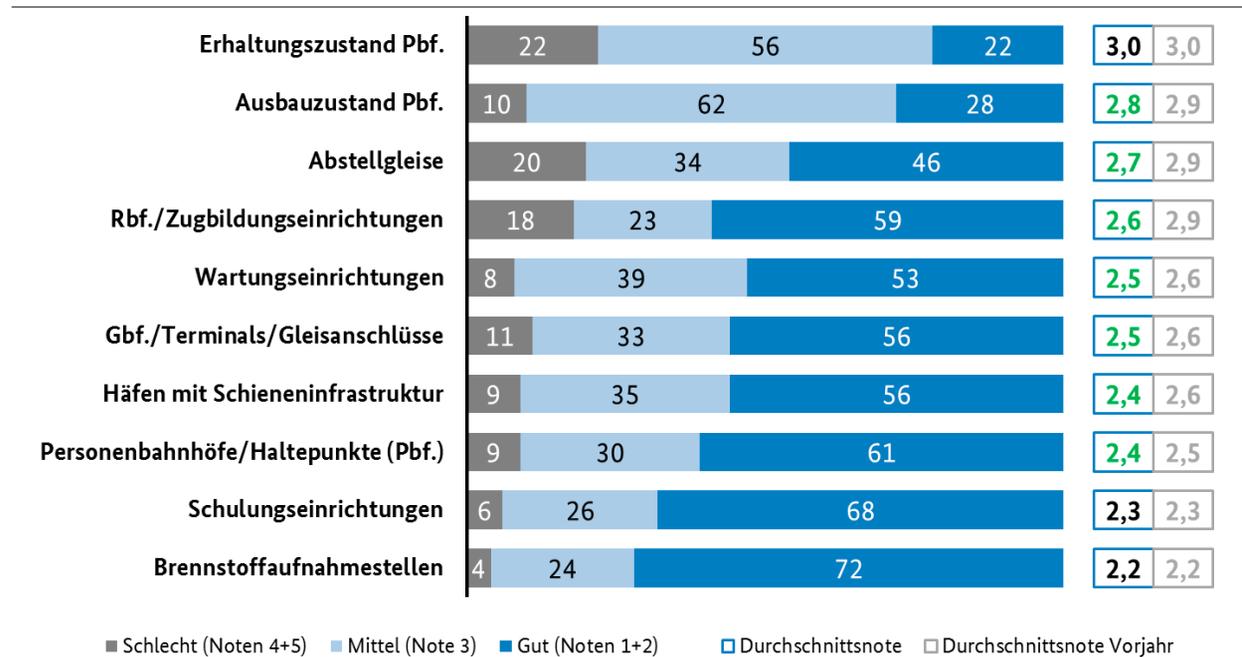


Abbildung 33: Bewertung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen (2015; Bewertungsanteile in Prozent und Durchschnittsnoten)

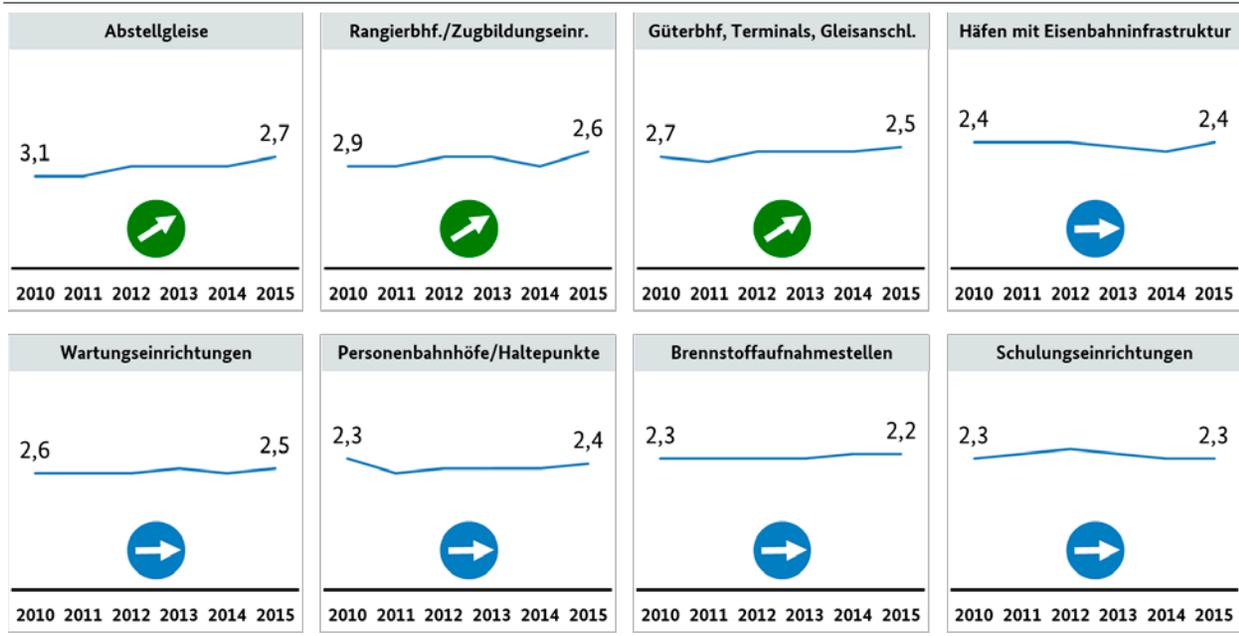


Abbildung 34: Entwicklung der Bewertungen der Themenfelder Serviceeinrichtungen (2010-2015)

Die besten Bewertungen mit den Noten 2,3 und 2,2 erhalten wie in den vergangenen Jahren der Zugang zu Schulungseinrichtungen und der Zugang zu Einrichtungen zur Brennstoffaufnahme (Tankstellen). Hier wird der Zugang von etwas mehr als zwei Dritteln der teilnehmenden Eisenbahnverkehrsunternehmen mit gut oder sehr gut bewertet. Der Zugang zu den anderen Serviceeinrichtungen wird mit Noten zwischen 2,4 und 2,5 beurteilt. Etwa jedes zweite Eisenbahnverkehrsunternehmen vergibt hier eine positive

Bewertung. Rund jedes zehnte Eisenbahnverkehrsunternehmen ist so unzufrieden, dass es mit „schlecht“ oder „ungenügend“ urteilt.

Die Aufgabenträger des Schienenpersonenverkehrs beurteilen den Erhaltungszustand der Personenbahnhöfe mit der Note 3,1 im Mittel etwas schlechter als die Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche wie im Vorjahr die Note 3,0 vergeben.

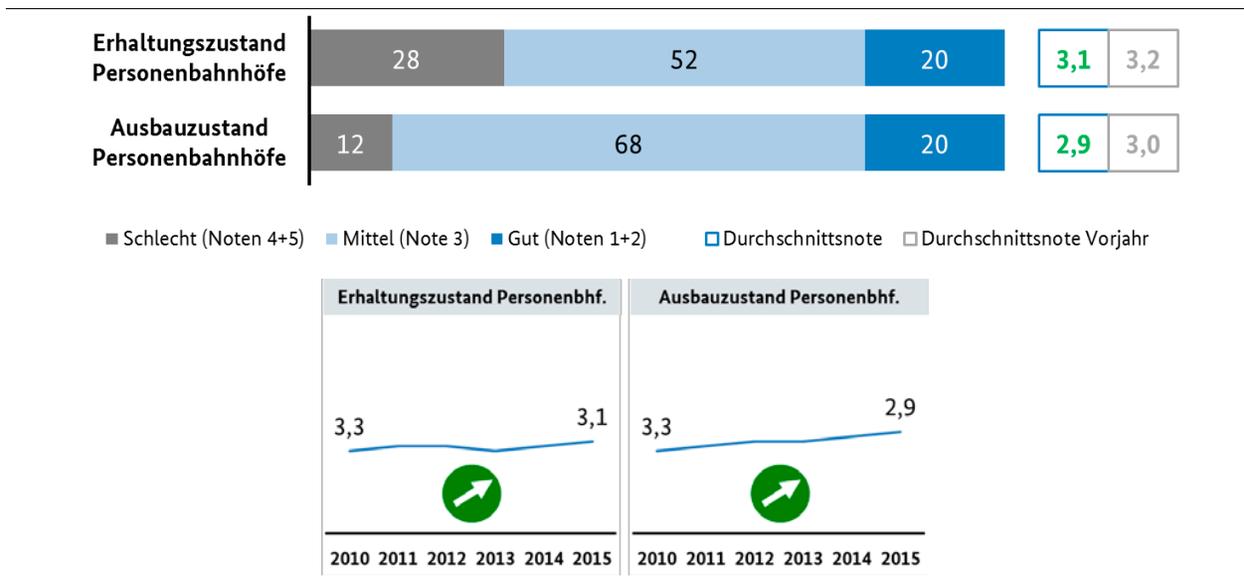


Abbildung 35: Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustands von Personenbahnhöfen und Haltepunkten durch die Aufgabenträger des SPNV (2010-2015)

Preisentwicklungen

Die Bundesnetzagentur prüft im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten die Preise, welche die Eisenbahnverkehrsunternehmen an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Bereitstellung der Schieneninfrastruktur zahlen. Im folgenden Kapitel werden diese Preise aus Sicht des Marktes untersucht.

Inhalt

Höhe und Entwicklung der Trassenentgelte	38
Höhe und Entwicklung der Stationspreise	40
Bewertung und Entwicklung der Entgeltsysteme	40
Endkundenpreise	44

Infrastrukturnutzungsentgelte und Endkundenpreise

Die kontinuierlich steigenden Trassen- und Stationsnutzungsentgelte stellen die Eisenbahnverkehrsunternehmen vor eine große Herausforderung.

Zur Deckung der durch Betrieb und Erhalt der Eisenbahninfrastruktur entstehenden Kosten erheben Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Infrastrukturnutzung Entgelte von den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Da Eisenbahnverkehrsunternehmen insgesamt rund ein Drittel ihres Umsatzes für Nutzungsentgelte aufwenden müssen, stellen diese einen bedeutenden Kostenfaktor für sie dar.

Im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten prüfte die Bundesnetzagentur die Entgeltsysteme von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und konnte in vielen Fällen Verbesserungen zugunsten der Zugangsberechtigten erreichen. Gleichbehandlung aller Zugangsberechtigten und marktfähige Nutzungsentgelte sind essentielle Faktoren für den Verkehrsträger Eisenbahn, um die aktuelle Marktposition im intermodalen Wettbewerb behaupten zu können.

Höhe und Entwicklung der Trassenentgelte

Die von den Betreibern der Schienenwege erhobenen Trassenentgelte sind grundsätzlich nach den für Betrieb und Erhaltung entstehenden Kosten zu bemessen. Diese können, je nach Auslegung der Schieneninfrastruktur, sehr unterschiedlich ausfallen. Eine nur für den Schienengüterverkehr vorgehaltene Eisenbahnstrecke mit geringer Verkehrsdichte verursacht oft nur geringe operative Betriebskosten. Erhaltungsmaßnahmen wie beispielsweise die Sanierung von Brücken können jedoch die Höhe der

Nutzungsentgelte langfristig stark beeinflussen. Neben Nutzungsprofil, Alter, Erhaltungs- und Ausbauzustand einer Schieneninfrastruktur sind topographische Aspekte (Brücken/Tunnel) wesentliche Kostenfaktoren.

Bei den nicht-bundeseigenen Infrastrukturunternehmen haben Fördermittel der öffentlichen Hand einen bedeutenden Anteil an der Finanzierung der Schieneninfrastruktur. So kann in einigen Fällen der Fortbestand der Infrastruktur bei notwendigen Sanierungsmaßnahmen gesichert werden.

Das gewichtete arithmetische Mittel der von den Betreibern der Schienenwege erhobenen Trassenentgelte lag im Jahr 2014 bei 4,36 Euro je Zugkilometer. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einem Plus von mehr als drei Prozent. Die Betreiber der Schienenwege, welche ein mittleres Trassenentgelt oberhalb dieses Betrags verlangten, befinden sich dabei knapp in der Mehrheit – der Median lag bei 4,67 Euro je Zugkilometer.

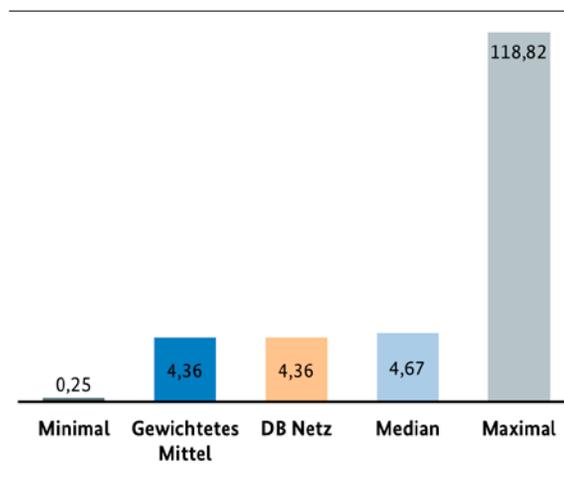


Abbildung 36: Bandbreite der mittleren Trassenentgelte (2014; Euro je Trkm)

Bei der Betrachtung der Entwicklung der mittleren Trassenentgelte über die letzten fünf Jahre ist ein kontinuierlicher Anstieg festzustellen. Seit 2010 verteuerte sich durchschnittlich die

Nutzung von Zugtrassen im Schienenpersonenfernverkehr um mehr als 14 Prozent, im Schienenpersonennahverkehr und im Schienengüterverkehr um jeweils 13 Prozent. Damit erhöhten sich die Trassenentgelte im Mittel stärker als wesentliche Vergleichsindikatoren wie der Verbraucherpreisindex und der Erzeugerpreisindex für gewerbliche Produkte. Bei diesen betrug der Anstieg nur sieben bzw. fünf Prozent.

Die typische Kostenstruktur eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens kann anhand einer Kombination öffentlich verfügbarer Einzelindizes des Statistischen Bundesamtes nachgebildet werden.³

Dieser „Eisenbahninfrastrukturunternehmen-Inputpreisindex“ weist im Vergleichszeitraum eine Steigerung um sechs Prozent auf und liegt damit zwischen den beiden vorgenannten Vergleichsindikatoren.

Das mittlere Trassenentgelt betrug im Jahr 2014 im Schienenpersonennahverkehr 4,62 Euro je Trassenkilometer. Deutlich höhere Entgelte wurden für Leistungen im Schienenpersonenfernverkehr verlangt. Hier waren im Mittel 5,89 Euro je Trassenkilometer zu entrichten. Im Schienengüterverkehr bezahlten die Eisenbahnverkehrsunternehmen je Trassenkilometer durchschnittlich 2,83 Euro.

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
2016	8,20	5,68	4,92	3,10
Steigerung 2002 - 2016	47%	53%	41%	43%
CAGR**	2,8%	3,1%	2,5%	2,6%

* ohne Berücksichtigung der Regionalfaktoren ** mittlere jährliche Steigerungsrate

Quellen: DB Netz AG, Bundesnetzagentur

Abbildung 37: Entwicklung Trassenpreise der DB Netz AG (2002-2016)

³ Diskussionsbeitrag Nr. 327/November 2009 zu erwerben unter: <http://www.wik.org/>

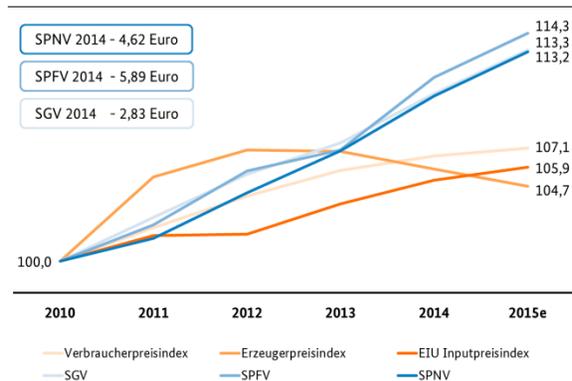


Abbildung 38: Entwicklung des mittleren Trassenentgelts der EIU (2010-2015e; „e“ – erwartete Werte; indiziert 2010 = 100)

Die Preisentwicklung für einige häufig nachgefragte Trassenprodukte der DB Netz AG ist in Abbildung 37 dargestellt. Seit 2002 haben sich die einzelnen Trassenprodukte zwischen 41 und 53 Prozent verteuert. Dies entspricht einer jährlichen Preissteigerungsrate zwischen 2,5 und 3,1 Prozent.

Höhe und Entwicklung der Stationspreise

Die Betreiber von Personenbahnhöfen verlangten in 2014 je Stationshalt im Mittel 5,13 Euro. Deutlich niedriger liegt mit 2,53 Euro je Stationshalt der Median. Das bedeutet, dass jeder zweite Betreiber von Personenbahnhöfen im Mittel weniger als 2,53 Euro je Stationshalt berechnet. Die DB Station & Service AG liegt mit einem mittleren Stationsentgelt von 5,37 Euro etwas oberhalb des Durchschnitts.

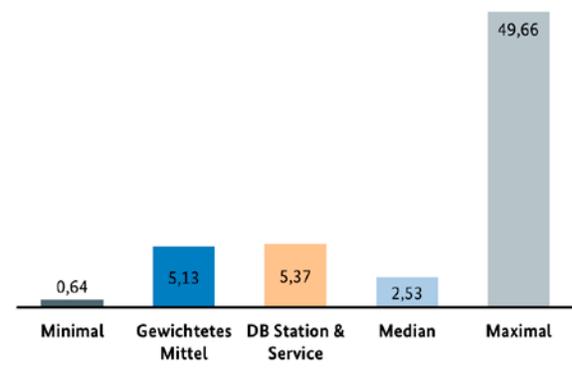


Abbildung 39: Bandbreite der mittleren Stationsnutzungsentgelte (2014; Euro je Stationshalt)

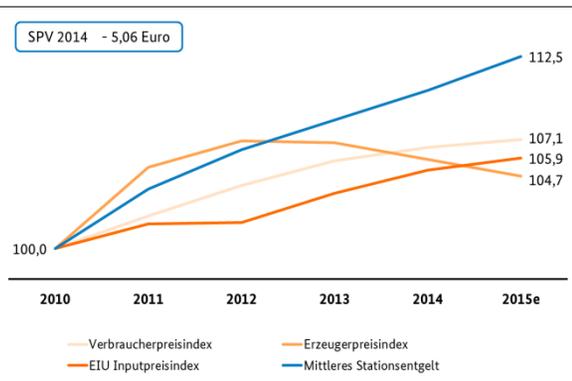


Abbildung 40: Entwicklung des mittleren Stationsnutzungsentgelts der EIU (2010-2015e; „e“ – erwartete Werte; indiziert 2010 = 100)

Parallel zur Entwicklung der Trassenentgelte haben sich die Entgelte für Zughalte an Personenbahnhöfen kontinuierlich erhöht. Für den Zeitraum zwischen 2010 und 2015 erwartet die Bundesnetzagentur eine Steigerung des mittleren Stationsentgelts um mehr als 12 Prozent. Wesentliche Vergleichsindizes verzeichnen im selben Zeitraum Steigerungsraten von fünf bis sieben Prozent.

Bewertung und Entwicklung der Entgeltsysteme

Neben der Beurteilung des aktuellen Stands zum Zugang zur Eisenbahninfrastruktur haben die Zugangsberechtigten im Rahmen der jährlichen Markterhebung der Bundesnetzagentur ebenso die Möglichkeit, die Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie deren Preis-Leistungs-Verhältnis zu bewerten.

Wie in den letzten Jahren bewerten die Eisenbahnverkehrsunternehmen reine Zugangsthemen signifikant besser als Themen, die primär den Entgeltbereich adressieren. Während sich die Bewertungen von gezahltem Entgelt und erhaltener Leistung im Vergleich zum Vorjahr kaum änderten, wurde die Diskriminierungsfreiheit der Entgeltsysteme der Eisenbahninfrastrukturunternehmen in 2015 besser beurteilt – in allen Bereichen waren Verbesserungen zu verzeichnen.

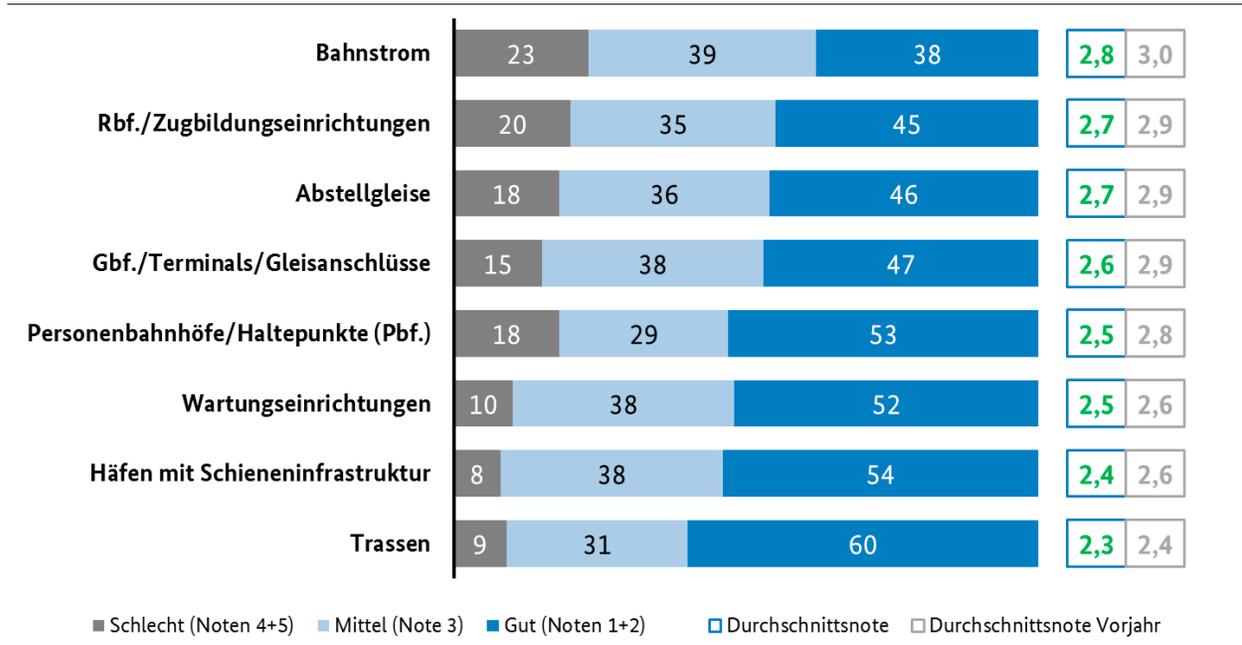


Abbildung 41: Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen der EIU (2015; Bewertungsanteile in Prozent und Durchschnittsnoten)

Erstmals erhalten die Eisenbahninfrastrukturunternehmen hier nicht nur im Bereich Trassen, sondern auch in den Bereichen Häfen sowie Wartungseinrichtungen eine knapp gute Gesamtbewertung. Nach wie vor sehen die Eisenbahnverkehrsunternehmen Verbesserungsbedarf beim Entgeltsystem für den Bahnstrom, für welches die Gesamtnote 2,8 vergeben wurde. Offensichtlich

hält sich hier bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Begeisterung auch für das neue – den gesetzlichen Vorgaben entsprechende – System für die Bahnstrom-Durchleitungsentgelte in engen Grenzen. Insgesamt vergab rund jedes zweite Eisenbahnverkehrsunternehmen eine gute oder sehr gute Note für den erreichten Stand der Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen.

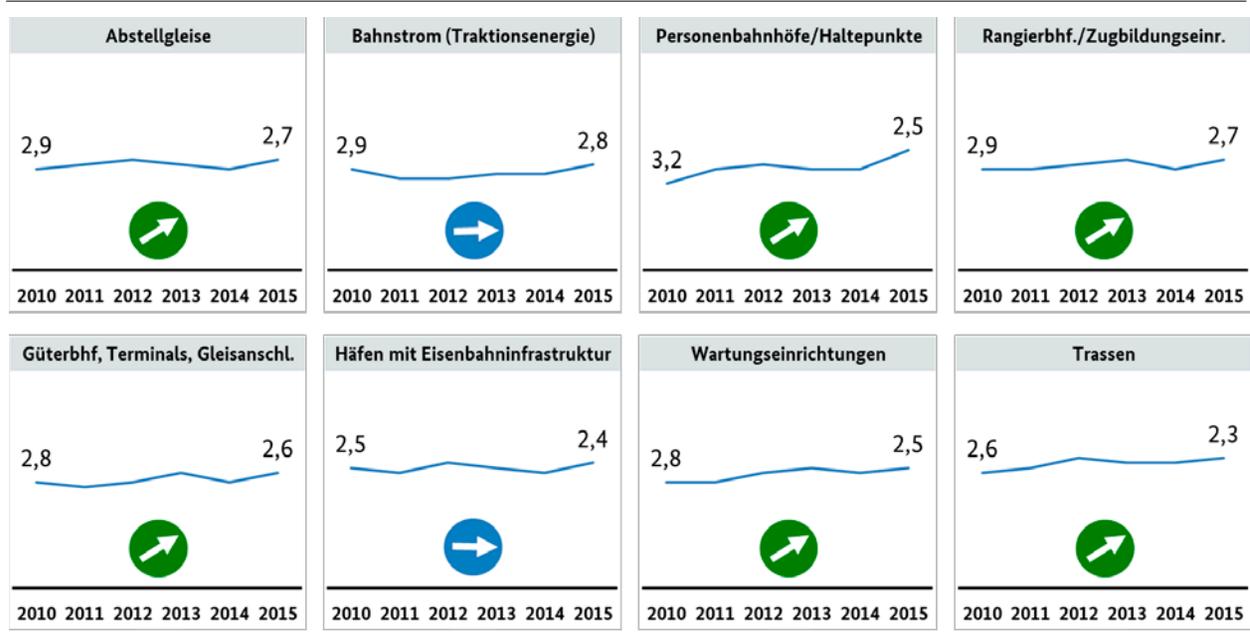


Abbildung 42: Entwicklung der Bewertungen der Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen der EIU (2010-2015)

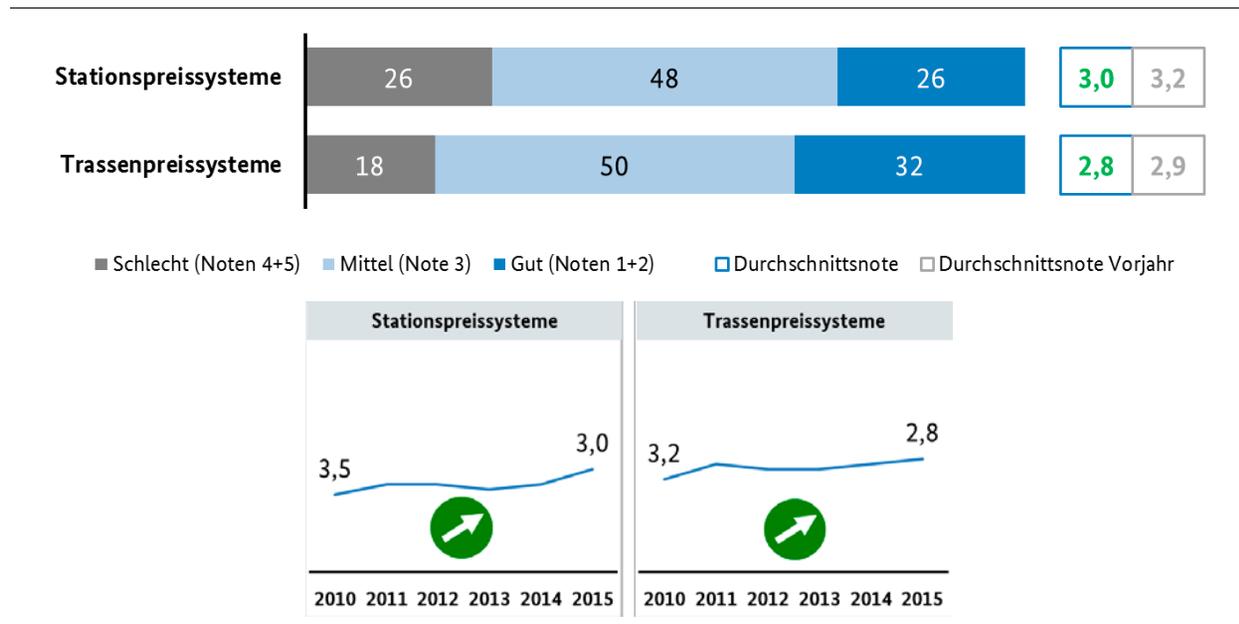


Abbildung 43: Bewertung der Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen der EIU durch Aufgabenträger (2010-2015)

Die Aufgabenträger vergaben für die Diskriminierungsfreiheit der Entgeltsysteme von Schienenwegen (Note 2,8) und Personenbahnhöfen (Note 3,0) befriedigende Bewertungen. Dabei setzt sich der positive Trend der vergangenen Jahre weiter fort.

Für das Preis-Leistungs-Verhältnis der Eisenbahninfrastrukturbetreiber vergaben die Eisenbahnverkehrsunternehmen befriedigende Bewertungen. Diese fallen damit erneut schlechter aus als in den anderen der Regulierung unterliegenden Themenbereichen.

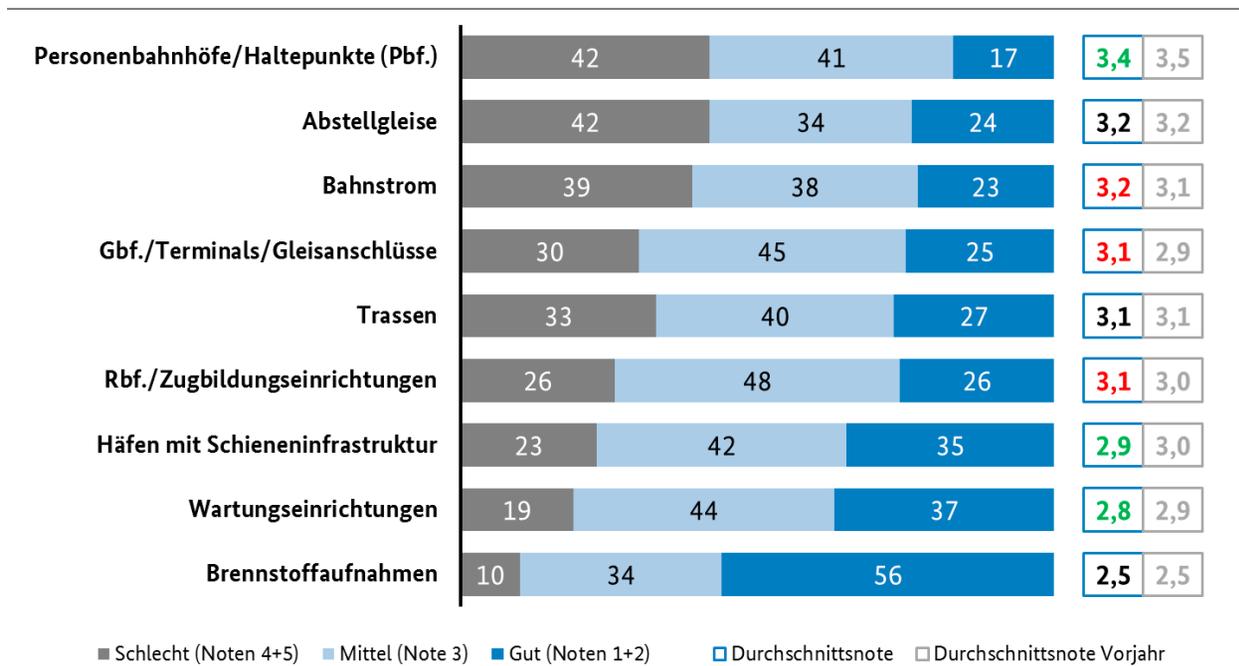


Abbildung 44: Preis-Leistungs-Verhältnis der EIU (2015; Bewertungsanteile in Prozent und Durchschnittsnoten)

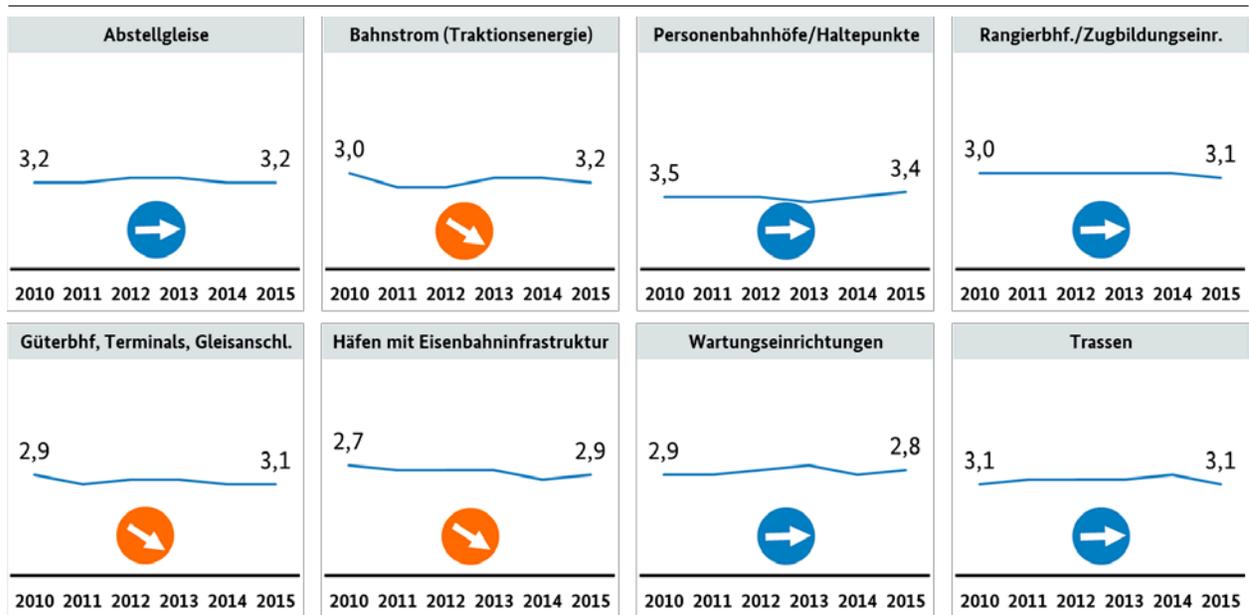


Abbildung 45: Entwicklung der Bewertungen des Preis-Leistungs-Verhältnisses der EIU (2010-2015)

Die größten Defizite im Verhältnis von Preis und erbrachter Leistung sehen die Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Bereichen Personenbahnhöfe (Note 3,4), Abstellgleise (Note 3,2) und Bahnstrom (Note 3,2). Mit Ausnahme der Brennstoffaufnahmestellen (Note 2,5) bewerten die Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Serviceeinrichtungsort mit einer besseren Note als 2,8.

Im Vergleich über mehrere Jahre hat sich die Einschätzung des Preis-Leistungs-Verhältnisses der Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht verbessert. Aus Sicht der Eisenbahnverkehrs-

unternehmen hat die Regulierung damit in den vergangenen Jahren hier keine signifikanten Verbesserungen bewirken können. Noch kritischer als die Eisenbahnverkehrsunternehmen bewerten die Aufgabenträger das Preis-Leistungs-Verhältnis der Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Sowohl das Preis-Leistungs-Verhältnis für Trassen als auch jenes für Personenbahnhöfe/Haltepunkte erhalten eine insgesamt mangelhafte Bewertung. Rund zwei Drittel der Aufgabenträger vergeben eine schlechte oder sehr schlechte Note für die Angemessenheit der Entgelte.

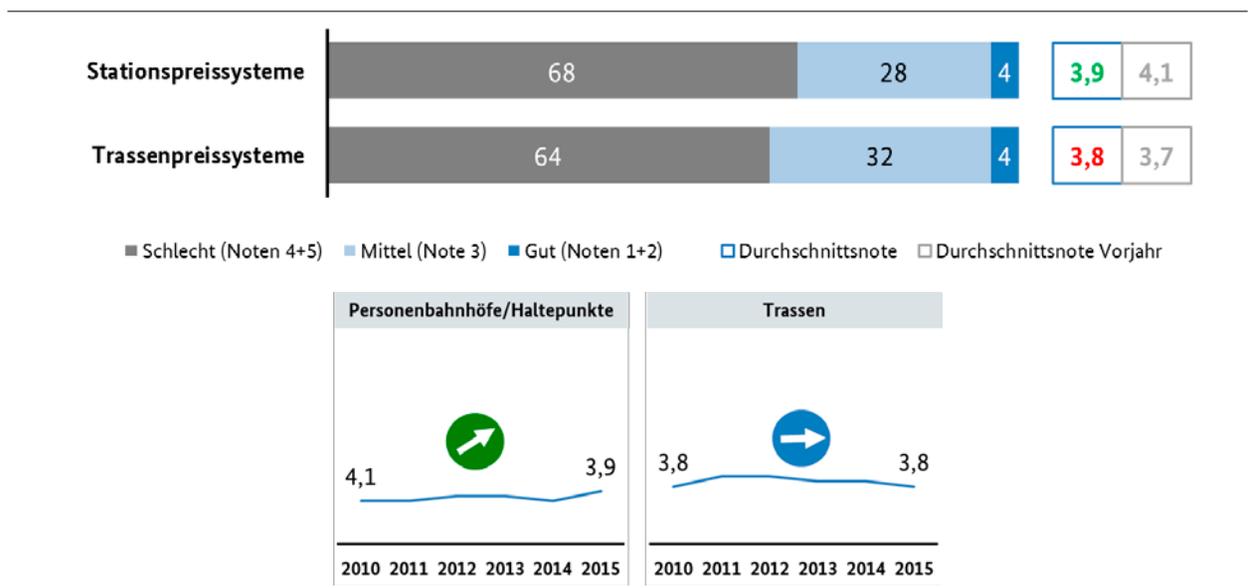


Abbildung 46: Bewertung der Entgeltsysteme der EIU durch Aufgabenträger (2010-2015)

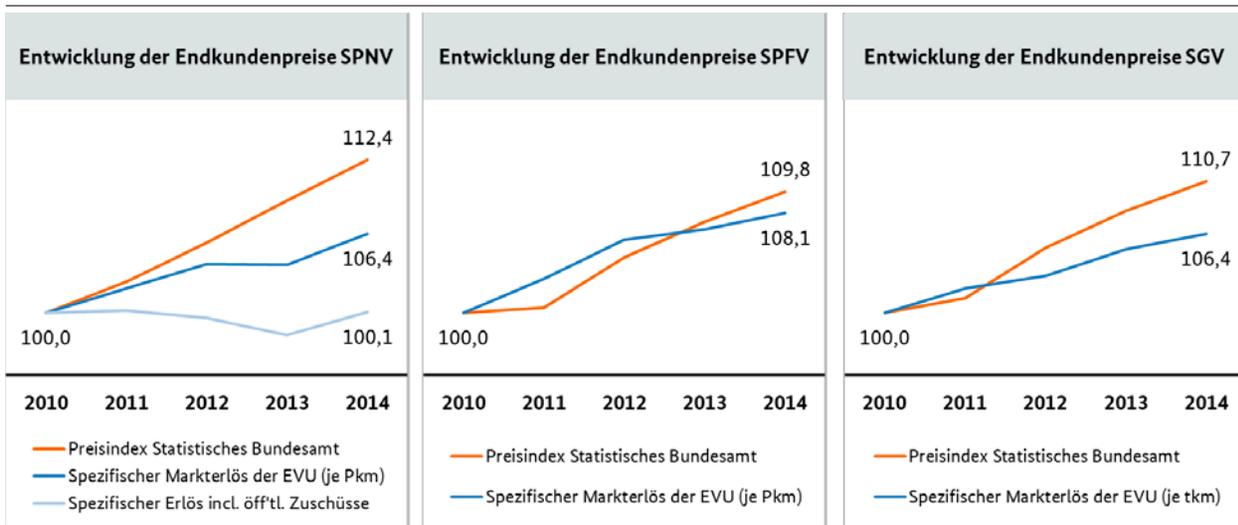


Abbildung 47: Entwicklung der Endkundenpreise (2010-2014; indexiert 2010 = 100)

Endkundenpreise

Die Regulierungstätigkeit der Bundesnetzagentur entwickelt im Bereich der Eisenbahnen keinen unmittelbaren Einfluss auf die Preise für die Kunden der Eisenbahnverkehrsunternehmen, da die regulierten Nutzungsentgelte nur einen Teil des Endkundenpreises umfassen. Die Fahrkartenpreise stellen jedoch für den Endkunden neben Reisekomfort und Umfang des Verkehrsangebotes einen sehr bedeutenden Faktor für die Beurteilung der Attraktivität des Schienenpersonenverkehrs dar. Gleiches gilt für die Transportpreise im Schienengüterverkehr. Deren Entwicklung hängt nicht zuletzt von der inter- und intramodalen Wettbewerbsintensität ab, die nicht unabhängig vom Erfolg einer Eisenbahnregulierung ist.

Zur Betrachtung der Preisentwicklung für Endkunden nutzt die Bundesnetzagentur sowohl eigene Datenanalysen als auch öffentlich verfügbar Indizes des Statistischen Bundesamtes. Die unterschiedliche Entwicklung der Indizes des Statistischen Bundesamtes und der von der Bundesnetzagentur ermittelten spezifischen Markterlöse begründet sich darauf, dass die Indizes des Statistischen Bundesamtes die Preisentwicklung fest definierter Leistungen bei konstantem Mengengerüst nachzeichnen, während der von der Bundesnetzagentur ermittelte Durchschnittserlös je Tonnenkilometer bzw. Personen-

kilometer auch von Verschiebungen im Mengengerüst beeinflusst wird. Die Entwicklung der spezifischen Markterlöse kann beispielsweise durch Veränderungen in der Nutzung von Zeitkarten oder Rabattangeboten wie Sparpreisen oder Bahncards beeinflusst werden.

Die Preisindizes des Statistischen Bundesamtes spiegeln somit eher die Sicht des Endkunden wider, der die Entwicklung des Preises für eine bestimmte Leistung verfolgt. Die Betrachtung der spezifischen Entgelte ermöglicht dagegen eine präzisere Beurteilung der Einnahmeentwicklung aus Sicht eines Eisenbahnverkehrsunternehmens.

Im Schienenpersonennahverkehr setzt sich die Abschwächung des Aufwärtstrends der Jahre 2012 und 2013 im Berichtsjahr 2014 nicht fort. Gleichermaßen stiegen die spezifischen Markterlöse im Schienenpersonenfernverkehr und im Schienengüterverkehr weiter. Damit ist es den Eisenbahnverkehrsunternehmen gelungen, Preiserhöhungen am Markt durchzusetzen.

Unter Berücksichtigung der Zuschüsse der Aufgabenträger weist der spezifische Erlös im Schienenpersonennahverkehr seit 2010 eine überwiegend rückläufige Tendenz auf. Dies ist u.a. auf die bis 2013 kontinuierlich steigenden mittleren Fahrgastzahlen je Zug zurückzuführen.

Kostenentwicklung und Ergebnissituation der Unternehmen

Die Bundesnetzagentur beobachtet die wirtschaftliche Situation der Unternehmen im Eisenbahnmarkt. Dabei werden sowohl unternehmensspezifische als auch zeitraumbezogene Entwicklungen betrachtet.

Inhalt

Kostenentwicklung und Ergebnissituation der EVU	46
Kostenentwicklung und Ergebnissituation der BdS	50
Kostenentwicklung und Ergebnissituation der BvSE	51
Finanzierungsquellen/-kreislauf	52

Wirtschaftliche Situation der Unternehmen im Eisenbahnmarkt

Im Betrachtungsjahr verschlechterte sich die wirtschaftliche Situation der Unternehmen im Eisenbahnmarkt im Vergleich zum Vorjahr leicht.

Insgesamt kann dennoch von einer stabilen finanziellen und wirtschaftlichen Situation des Eisenbahnmarktes gesprochen werden.

Die Bundesnetzagentur hat nun zum dritten Mal in Folge detaillierte betriebswirtschaftliche Informationen von Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen erfragt. Nachdem in den vorherigen zwei Berichten erste Rückschlüsse über die ökonomische Struktur und die finanzielle Stabilität des deutschen Eisenbahnmarktes dargelegt wurden, werden in der diesjährigen Marktuntersuchung erstmalig Entwicklungen über mehrere Jahre dargestellt. Die Bundesnetzagentur greift bei der Analyse ausschließlich auf die bei ihr eingegangenen Rückmeldungen zurück.

Die Antworten der Marktteilnehmer werden einer einfachen Plausibilitätsüberprüfung unterzogen. Die Güte der Auswertungen steht dennoch in einem engen Zusammenhang mit den Antworten der Marktteilnehmer. Dabei gilt zu beachten, dass zum Zeitpunkt der Markterhebung nicht alle Eisenbahnverkehrsunternehmen ihren Jahresabschluss fertig gestellt haben. Gemessen an den in 2014 zurückgelegten Trassenkilometern werden mit den Antworten 85 Prozent des gesamten Eisenbahnmarktes abgedeckt. Für Auswertungen, die sich auf einen bestimmten Verkehrsdienst beziehen, wurden im Rahmen der betriebswirtschaftlichen Auswertungen nur die Unternehmen in die Berechnungen miteinbezogen, die ausschließlich dort tätig sind.

Kostenentwicklung und Ergebnissituation der Eisenbahnverkehrsunternehmen

In 2014 erwirtschafteten 71 Prozent der befragten Unternehmen ein positives Betriebsergebnis. Dies ist für den Gesamtmarkt ein schwächeres Ergebnis im Vergleich zum Vorjahreswert von 73 Prozent. Die detaillierte Analyse der einzelnen Verkehrsdienste zeigt, dass jeweils mehr Unternehmen positive als negative Betriebsergebnisse erwirtschaftet haben.

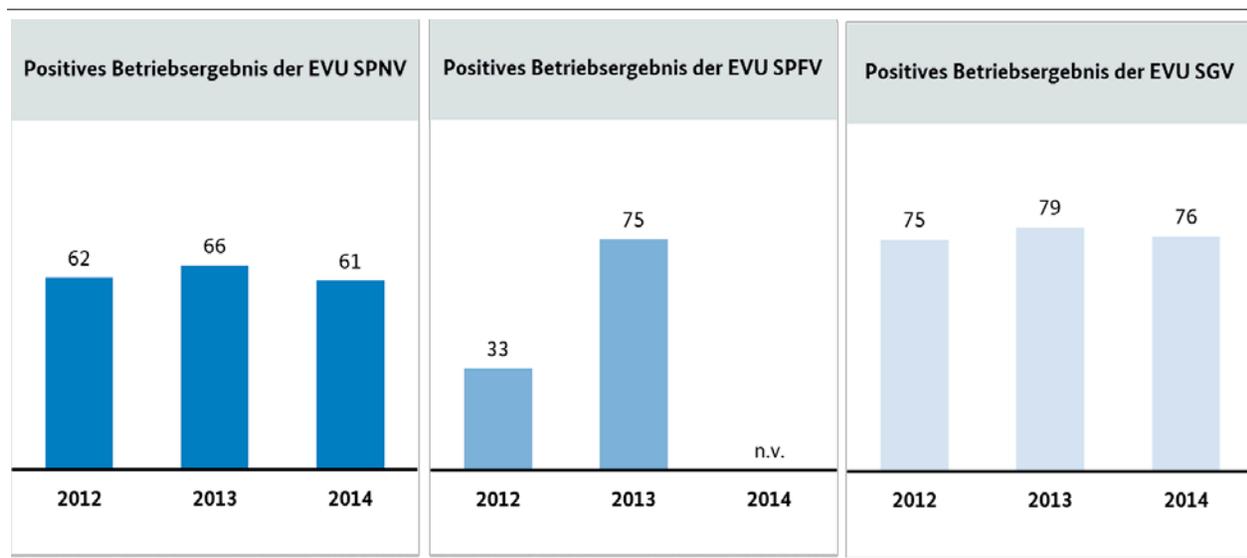


Abbildung 48: Marktüberblick Betriebsergebnis der EVU (2012-2014; Anteile in Prozent)

In den vergangenen drei Berichtsjahren hatten es die Unternehmen im Schienenpersonennahverkehr am schwierigsten, ein positives Betriebsergebnis zu erwirtschaften (s. Abbildung 48). So stieg der Anteil der Unternehmen mit einem positiven Betriebsergebnis zunächst von 62 auf 66 Prozent an und fiel dann im vergangenen Geschäftsjahr 2014 auf 61 Prozent ab. 75 Prozent der im Schienenpersonenfernverkehr tätigen Unternehmen konnten im vergangenen Jahr ein positives Betriebsergebnis erwirtschaften. Für das Jahr 2014 liegen nicht genügend Daten vor, um eine Aussage über den Gesamtmarkt treffen zu können, ohne dass dabei Rückschlüsse auf einzelne Unternehmen gezogen werden können. Von den Unternehmen des Schienengüterverkehrs konnten 76 Prozent ein positives Ergebnis erwirtschaften. Der Anteil fiel gegenüber dem Vorjahr leicht ab.

In Bezug auf die gewöhnliche Geschäftstätigkeit, d. h. ohne die Berücksichtigung von Zins- und Beteiligungsergebnis, erwirtschafteten 72 Prozent aller Eisenbahnverkehrsunternehmen ein positives Ergebnis. Die Betrachtung des Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit im Vergleich zu den in Abbildung 48 dargestellten Ergebnissen ergibt keine nennenswerten Abweichungen.

Die leichte Verschlechterung der Gesamtsituation spiegelt sich in der Bandbreite der Gewinne und Verluste wider (Abbildung 49). Das höchste positive Betriebsergebnis lag in 2012 noch bei ca. 611 Mio. Euro. Bis 2014 ist es auf 503 Mio. Euro gesunken. Dennoch konnten die Unternehmen im Durchschnitt kontinuierlich höhere Gewinne erzielen. Gleichzeitig erhöhte sich der maximale Verlust auf 86 Mio. Euro. Im vorherigen Geschäftsjahr lag dieser noch bei 43 Mio. Euro. Der durchschnittliche Verlust schwankt zwischen fünf und zwei Mio. Euro.

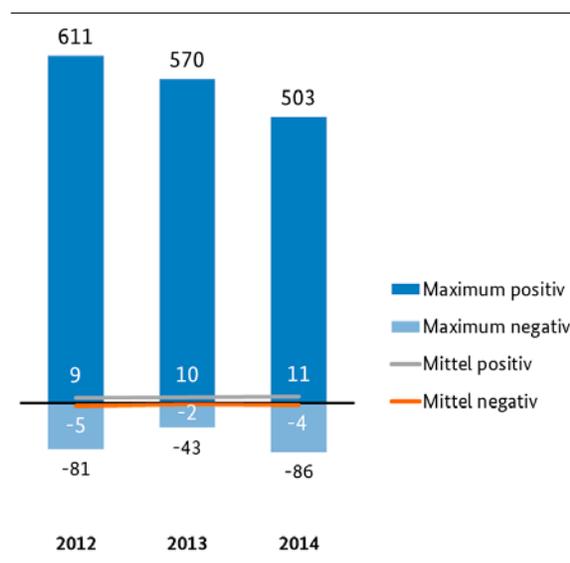


Abbildung 49: Bandbreite der Betriebsergebnisse der EVU (2012-2014; in Mio. Euro)

Abschließend kann noch immer von einer soliden wirtschaftlichen Situation der Unternehmen gesprochen werden, da ca. drei Viertel der Unternehmen ein positives Betriebsergebnis erwirtschaften konnten und die Summe der Gewinne die der Verluste weiterhin um ein Vielfaches übersteigt.

Zur weiteren Analyse der Kostenstruktur werden die Infrastrukturnutzungsentgelte in Bezug zum Umsatz gesetzt. Der Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am erwirtschafteten Umsatz unterscheidet sich deutlich nach Art der durchgeführten Verkehrsdienste, ist jedoch innerhalb dieser weiterhin stabil. Im Schienenpersonennahverkehr stieg der Anteil sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr um jeweils einen Prozentpunkt. Im Schienenpersonennahverkehr beträgt der Anteil nunmehr 38 Prozent und im Schienenpersonenfernverkehr 24 Prozent. Im Schienengüterverkehr ist der Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz deutlich geringer. Der Anteil sank in 2014 um einen weiteren Prozentpunkt auf nun 17 Prozent.

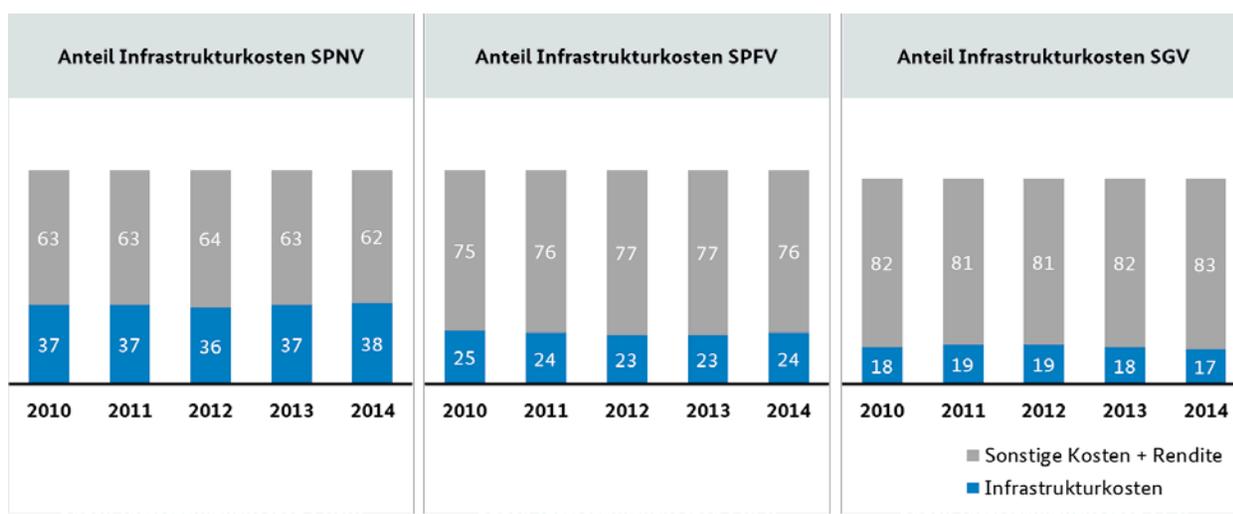


Abbildung 50: Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz der EVU nach Art des Verkehrsdienstes (2010-2014; Anteile in Prozent)

Die Infrastrukturnutzungsentgelte tragen wesentlich zu den Gesamtkosten der Unternehmen bei. Die Gesamtbelastung der Verkehrsdienste ist allerdings unterschiedlich ausgeprägt. Auch die Zusammensetzung der Infrastrukturnutzungsentgelte unterscheidet sich deutlich, wie Abbildung 51 zeigt:

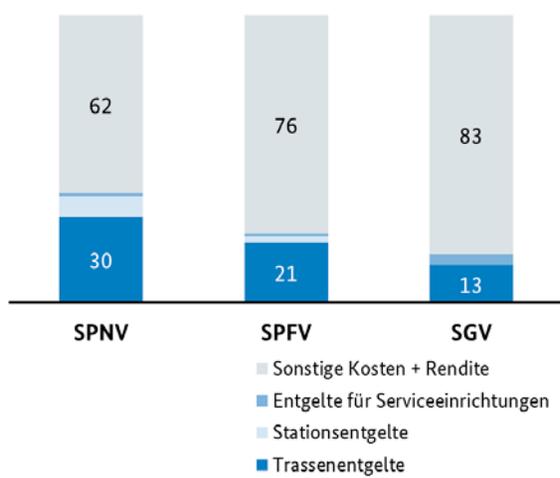


Abbildung 51: Zusammensetzung der Infrastrukturkosten (2014; Anteile in Prozent)

Im Schienenpersonennahverkehr betragen die Trassenentgelte 30 Prozent vom Umsatz. Würden ausschließlich nicht-bundeseigene Unternehmen berücksichtigt, läge dieser Anteil sogar bei 40 Prozent. Die Stationsentgelte liegen in 2014 sowohl bei den DB-Unternehmen als auch bei den nicht-bundeseigenen Unternehmen bei

sieben Prozent, die Entgelte für sonstige Serviceeinrichtungen jeweils bei knapp einem Prozent.

Im Schienenpersonenfernverkehr erreichen die Trassenentgelte 21 Prozent des Umsatzes. Bei ausschließlicher Betrachtung nicht-bundeseigener Unternehmen liegt ihr Anteil bei 23 Prozent. Die Stationsentgelte belaufen sich auf zwei Prozent des Umsatzes. Bei den nicht-bundeseigenen Unternehmen beträgt ihr Anteil fünf Prozent. Insgesamt fällt dieser Wert im Vergleich zum Schienenpersonennahverkehr geringer aus, da die Anzahl der Halte im Schienenpersonenfernverkehr deutlich unter der Anzahl der Halte im Schienenpersonennahverkehr liegt. Auf die Entgelte für sonstige Serviceeinrichtungen entfällt ein Anteil von knapp einem Prozent.

Die Infrastrukturnutzungsentgelte bewegen sich im Schienengüterverkehr insgesamt auf einem niedrigeren Niveau. Die Trassenentgelte fallen mit 13 Prozent am Umsatz deutlich geringer aus als im Schienenpersonenverkehr.

Für die nicht-bundeseigenen Unternehmen beträgt dieser Anteil knapp 17 Prozent. Dafür fällt der Anteil der Entgelte für sonstige Serviceeinrichtungen mit knapp zwei Prozent bei den nicht-bundeseigenen Unternehmen geringer aus als im Gesamtmarkt. Hier liegt der Anteil bei

vier Prozent. Dies kann u. a. auf die häufigere Nutzung von Rangierbahnhöfen durch die bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen zurückgeführt werden.

Im aktuellen Berichtsjahr hat die Bundesnetzagentur erneut die Umsatzrenditen der Eisenbahnverkehrsunternehmen verglichen. Die Kapitalbasis der Unternehmen wurde im vergangenen Befragungszyklus nicht abgefragt, weshalb als Rentabilitätskennzahl weiterhin die Umsatzrendite herangezogen wird.

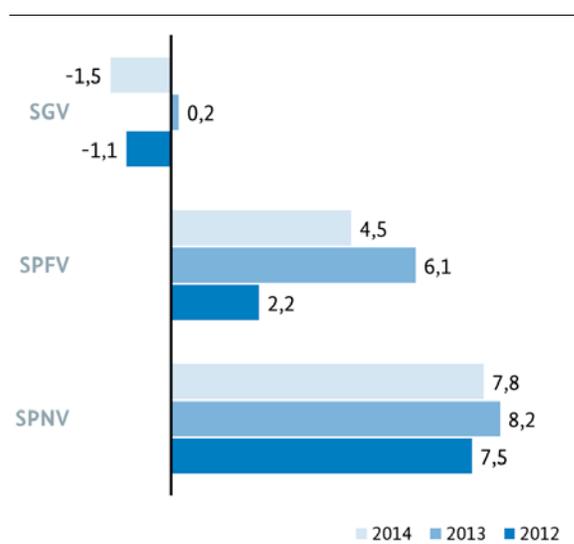


Abbildung 52: Umsatzrenditen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (2012-2014; in Prozent)

Die Höhe der Umsatzrendite fällt zwischen den einzelnen Verkehrsdiensten sehr unterschiedlich aus. So ist es den Unternehmen im Schienengüterverkehr in Summe nur in 2013 gelungen, eine geringe positive Umsatzrendite zu erwirtschaften.

In den vergangenen Berichtsjahren konnten die nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr in Summe im Gegensatz zur Gesamtmarkt Betrachtung eine positive Umsatzrendite von 2,8 Prozent in 2013 und 2,5 Prozent in 2014 erzielen.

Im Schienenpersonenverkehr fielen die Umsatzrenditen bisher positiv aus. Insbesondere die Unternehmen im Schienenpersonennahverkehr erreichten eine vergleichbare hohe Umsatzrendite. Dies ist vor allem auf die Rendite von DB Regio zurückzuführen. Die nicht-bundeseigenen Unternehmen erwirtschafteten nur eine durchschnittliche Umsatzrendite von gut einem Prozent.

Zur besseren Vergleichbarkeit der Ergebnissituation der einzelnen Verkehrsdienste wird das Betriebsergebnis in Bezug zu einer Leistungsgröße gesetzt (Abbildung 53). Als Leistungsgrößen werden jeweils die Trassenkilometer und die Personen- bzw. Tonnenkilometer gewählt.

Es wird deutlich, dass der Schienenpersonennahverkehr pro Personenkilometer das höchste Betriebsergebnis erzielen konnte. Allerdings liegen die nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit 0,50 Cent pro Personenkilometer deutlich unter dem Ergebnis. Pro gefahrenem Trassenkilometer erzielt der Schienenpersonenfernverkehr mit 1,27 Euro allerdings ein leicht höheres Ergebnis als der Schienenpersonennahverkehr mit 1,23 Euro pro Trassenkilometer.

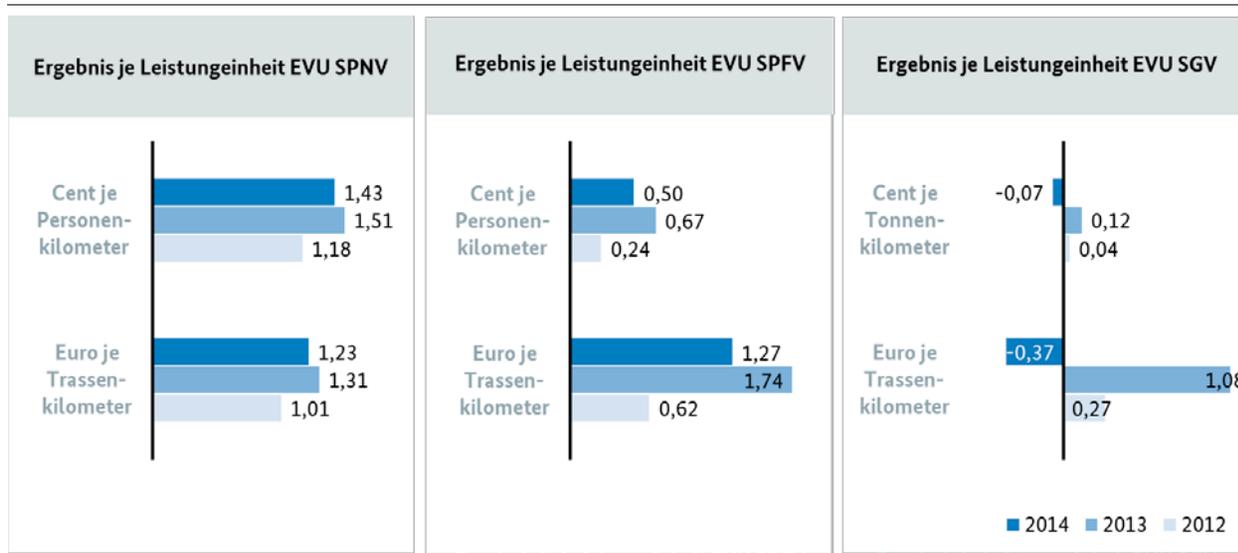


Abbildung 53: Ergebnis je Leistungseinheit nach Art des Verkehrsdienstes (2012-2014; in Cent/Euro)

Im Schienengüterverkehr verbuchen die Unternehmen je Trassenkilometer einen durchschnittlichen Verlust von 37 Cent. Werden die nicht-bundeseigenen Unternehmen alleine betrachtet, so können diese durchschnittlich ein positives Ergebnis von 41 Cent einfahren. Je Tonnenkilometer entstand im Gesamtmarkt ein Verlust von 0,07 Cent. Bei isolierter Betrachtung der nicht-bundeseigenen Schienengüterverkehrsunternehmen ergibt sich ein durchschnittlicher Gewinn von 0,07 Cent je Tonnenkilometer.

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass die Darstellung lediglich einen Überblick über den Gesamtmarkt zeigt. Sondereffekte bei einzelnen Unternehmen in den jeweiligen Geschäftsjahren wurden nicht berücksichtigt.

Ergebnissituation der Betreiber der Schienenwege

Die Ergebnissituation der nicht-bundeseigenen Betreiber der Schienenwege hat sich im

vergangenen Geschäftsjahr verbessert. Zwar konnten die Unternehmen bislang durch die Bereitstellung von Trassen in Summe keine Gewinne erwirtschaften, die Summe der Verluste reduzierte sich aber deutlich.

Dennoch zeigt die Gegenüberstellung des kumulierten Umsatzes aus Trassenentgelten und den kumulierten Aufwendungen, dass die Betreiber der Schienenwege weiterhin auf öffentliche Zuschüsse angewiesen sind. Im bisherigen Betrachtungszeitraum ist es den nicht-bundeseigenen Betreibern der Schienenwege in Summe nicht gelungen, ihre Kosten durch den Umsatz aus Trassenentgelten zu decken.

Auf der Finanzierungseite konnte festgestellt werden, dass die durchschnittliche Eigenkapitalquote der nicht-bundeseigenen Betreiber der Schienenwege mit 28 Prozent unter dem Durchschnitt des Gesamtmarktes liegt. Für diesen beträgt die Eigenkapitalquote ca. 35 Prozent.

in Mio Euro	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Umsatz aus Trassenentgelten	71,3	73,5	71,3	68,8	59,0	67,9
Aufwand	108,9	106,4	93,3	93,6	78,6	75,7
Ergebnis	-37,6	-32,9	-22,0	-24,8	-19,6	-7,8

Abbildung 54: Umsatz, Aufwand und Ergebnis der Betreiber der Schienenwege, nur nicht-bundeseigene EIU (2009-2014)

Kostenentwicklung und Ergebnissituation der Betreiber von Serviceeinrichtungen

Die Ergebnissituation der nicht-bundeseigenen Betreiber von Serviceeinrichtungen hat sich im vergangenen Geschäftsjahr leicht verbessert. Allerdings übersteigen die Aufwendungen für Instandhaltung, Abschreibungen und den Betrieb der Serviceeinrichtungen den Umsatz aus Infrastrukturnutzungsentgelten nach wie vor. Die Deckungslücke erreichte in 2014 mit 77 Prozent den zweithöchsten Wert seit Beginn der Abfrage im Rahmen der Marktuntersuchung.

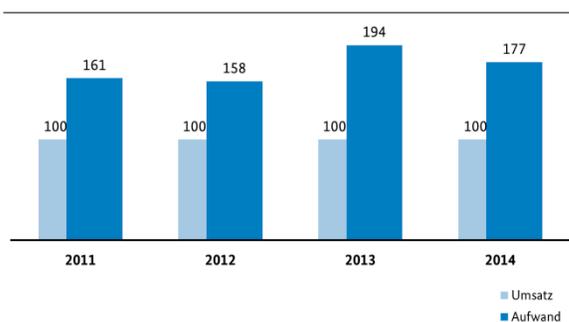


Abbildung 55: Entwicklung Umsatz und Aufwand der Betreiber von Serviceeinrichtungen (2011-2014; in Prozent)

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass viele nicht-bundeseigene Serviceeinrichtungen, ähnlich den nicht-bundeseigenen Betreibern der

Schienenwege, eine unterstützende Funktion für den originären Geschäftszweck des Unternehmens haben. Daher ist eine Gewinnerzielungsabsicht nicht bei jedem Unternehmen gegeben. Der Eisenbahnbetrieb stellt oftmals keine Kernaufgabe des Unternehmens dar und realisierte Fehlbeträge werden durch andere Geschäftsbereiche ausgeglichen. Dennoch soll die weitere Analyse nach Art der Serviceeinrichtung Aufschluss über die Herkunft der negativen Ergebnisse geben (Abbildung 56).

Einen positiven Beitrag erwirtschafteten die nicht-bundeseigenen Betreiber von Rangierbahnhöfen und von Güterbahnhöfen/Terminals. Bei letzterem ergeben sich keine signifikanten Änderungen gegenüber dem Vorjahr. Bei den Betreibern von Rangierbahnhöfen lassen sich die Abweichungen zum Vorjahr vor allem aus einer geänderten Datengrundlage erklären.

Den Umsatz der Betreiber von Personenbahnhöfen und Abstellgleise deckte im Berichtsjahr in etwa die entstandenen Aufwendungen. Für die Betreiber von Abstellgleisen ergeben sich nur geringe Abweichungen gegenüber dem Vorjahr. Den Betreibern von Personenbahnhöfen ist es hingegen im vorherigen Berichtsjahr noch gelungen, ein positives Ergebnis zu erwirtschaften.

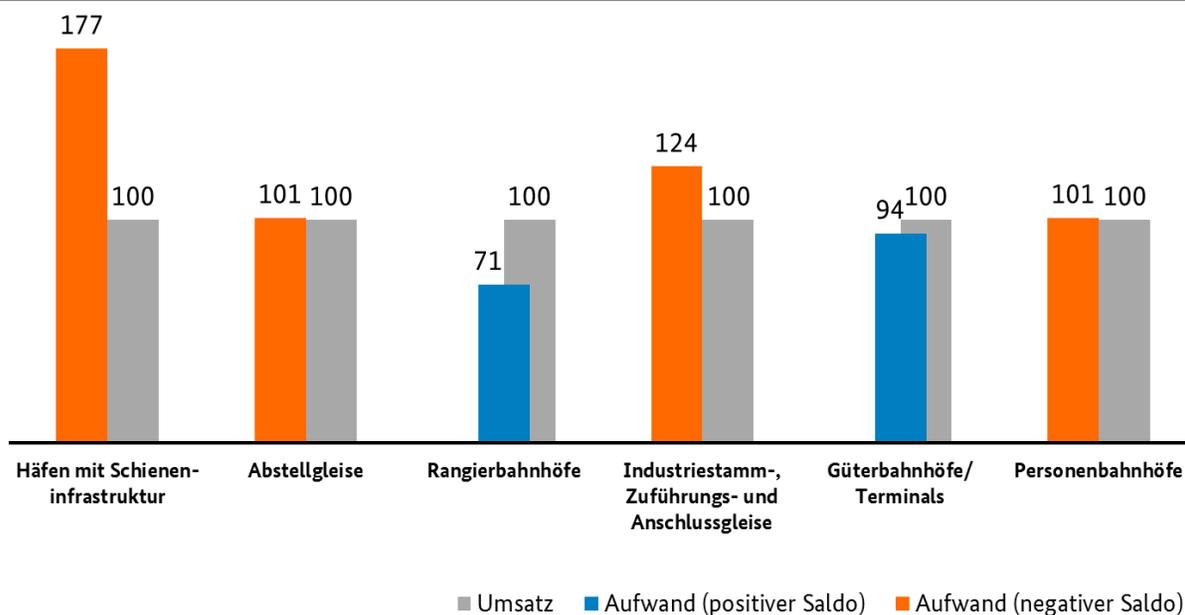


Abbildung 56: Ergebnis nach Art der Serviceeinrichtung der nicht-bundeseigenen EIU (2014; in Prozent)

Somit verschlechtert sich ihre Ergebnissituation deutlich gegenüber dem Vorjahr. Die größte Deckungslücke entsteht, wie bereits im Vorjahr, bei den Serviceeinrichtungen in Häfen mit Schieneninfrastruktur und den Industriestamm-, Zuführungs- und Anschlussgleisen.

Finanzierungsquellen/-kreislauf

Nachdem im vorherigen Kapitel die Mittelverwendung und Ergebnissituation der Unternehmen des Eisenbahnmarktes analysiert wurden, soll im Folgenden erstmalig über die Mittelherkunft berichtet werden. Hierzu hat die Bundesnetzagentur die abgefragten Förderquellen strukturiert betrachtet.

Abbildung 57 zeigt schematisch, aus welchen Quellen sich die Unternehmen des Eisenbahnmarktes finanzieren bzw. wie sich der Finanzierungskreislauf Schiene schließt. Dabei wird die Systematik der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II) unterstellt.

Die blauen Linien stellen öffentliche Fördermittel dar. Hierzu zählen vor allem die

Regionalisierungsmittel zur Bestellung der Nahverkehrsleistungen und die Mittel aus den Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV I und II) zur Erhaltung der Schienenwege. Darüber hinaus erhielten die bundeseigenen und nicht-bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen Mittel auf Basis folgender Grundlagen:

- Bundesschienenwegeausbaugesetz,
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz,
- Eisenbahnkreuzungsgesetz,
- AEG,
- Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz ,
- Projektförderungen nach Landeshaushaltsordnung und
- Zuschüssen von Kommunen und Ländern.

Die orangenen Linien stellen Mittelrückflüsse an den Bund dar. Hierunter fallen die durch die LuFV II geregelten Dividendenzahlungen der DB AG an den Bund. Der Bund hat sich verpflichtet, einen Teil der Dividende in den Erhalt der Schienenwege zu investieren.

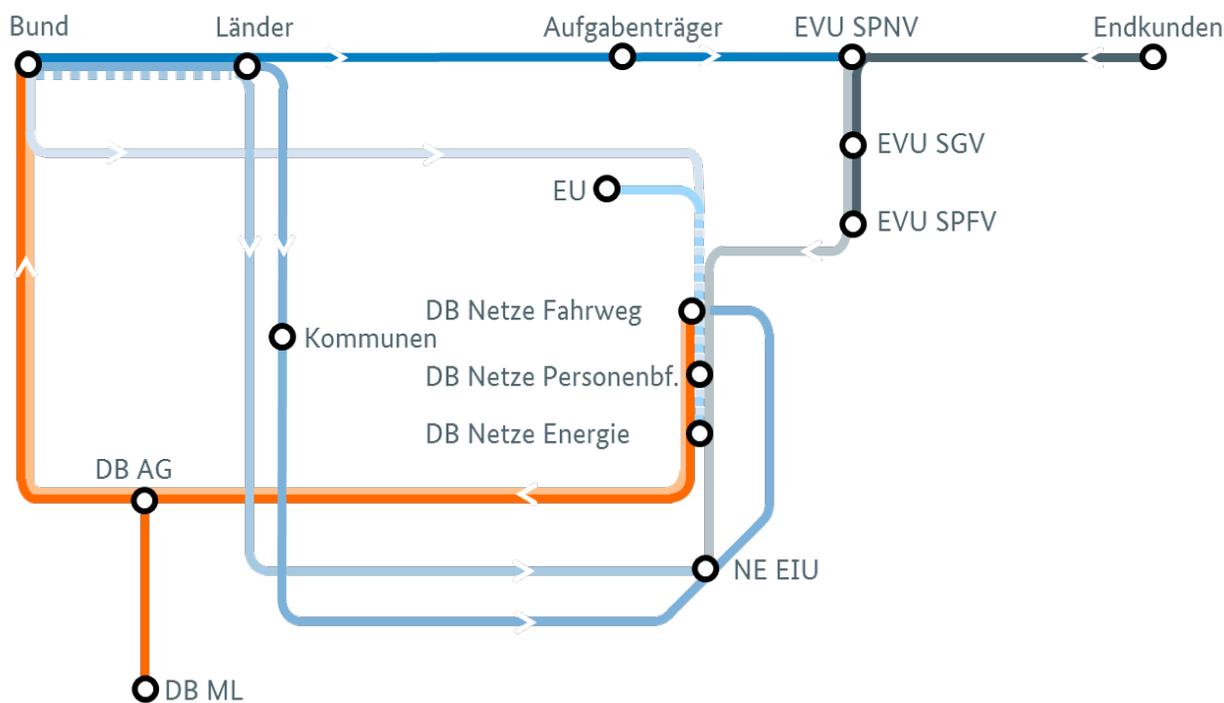


Abbildung 57: Schematischer Finanzierungskreislauf des Eisenbahnmarktes

Eine weitere, nicht unerhebliche Finanzierungsquelle stellen die an die Eisenbahnverkehrsunternehmen gezahlten Entgelte der Endkunden dar. Die Infrastrukturnutzungsentgelte, welche an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen gezahlt werden, betragen etwa die Hälfte der Erlöse der Eisenbahnverkehrsunternehmen von den Endkunden.

In 2014 haben die befragten Betreiber der Schienenwege angegeben, knapp 2,5 Mrd. Euro an Fördermitteln für Investitionen in das Bestandsnetz ausgegeben zu haben. Hinzu kommen Eigenmittel in Höhe von knapp 0,5 Mrd. Euro. Die bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind durch die LuFV verpflichtet, eigene Mittel für Investitionen ins das Bestandsnetz beizusteuern. In den Neu- und Ausbau der

Infrastruktur flossen 1,8 Mrd. Euro Fördermittel und knapp 0,7 Mrd. Euro Eigenmittel.

Die Förderquote in Höhe von 73 Prozent liegt im Neu- und Ausbaubereich unter der Förderquote von 84 Prozent für die Investitionen in das Bestandsnetz.

Die Fördermittel für investive Maßnahmen setzen sich zu 82 Prozent aus Mitteln des Bundes, zu 16 Prozent aus Mitteln der Länder und Kommunen und zu zwei Prozent aus EU-Mitteln zusammen.

Im Bereich der nicht-investiven Maßnahmen kommen 45 Prozent der Fördermittel vom Bund, 36 Prozent von den Ländern und Kommunen und 19 Prozent von der EU.

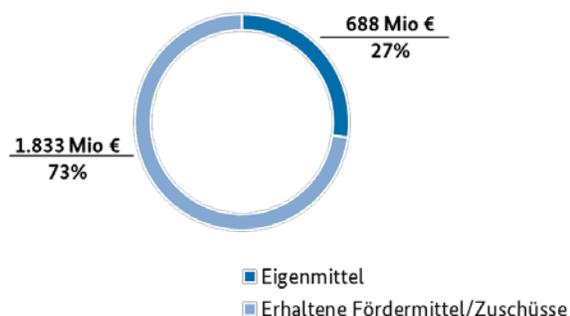
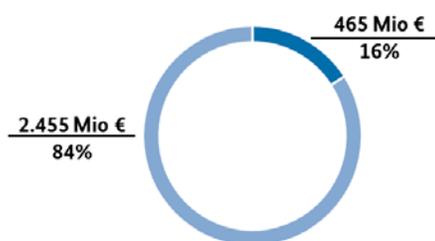


Abbildung 58: Investitionen in das Bestandsnetz nach Eigen- und Fördermitteln (2014; in Mio. Euro/Anteile in Prozent)

Abbildung 60: Neu- und Ausbau von Infrastruktur nach Eigen- und Fördermitteln (2014; in Mio. Euro/Anteile in Prozent)

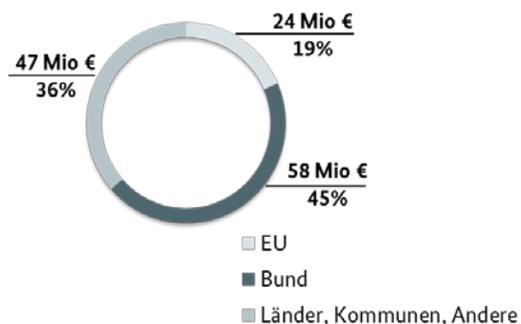
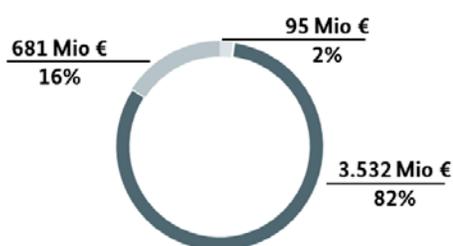
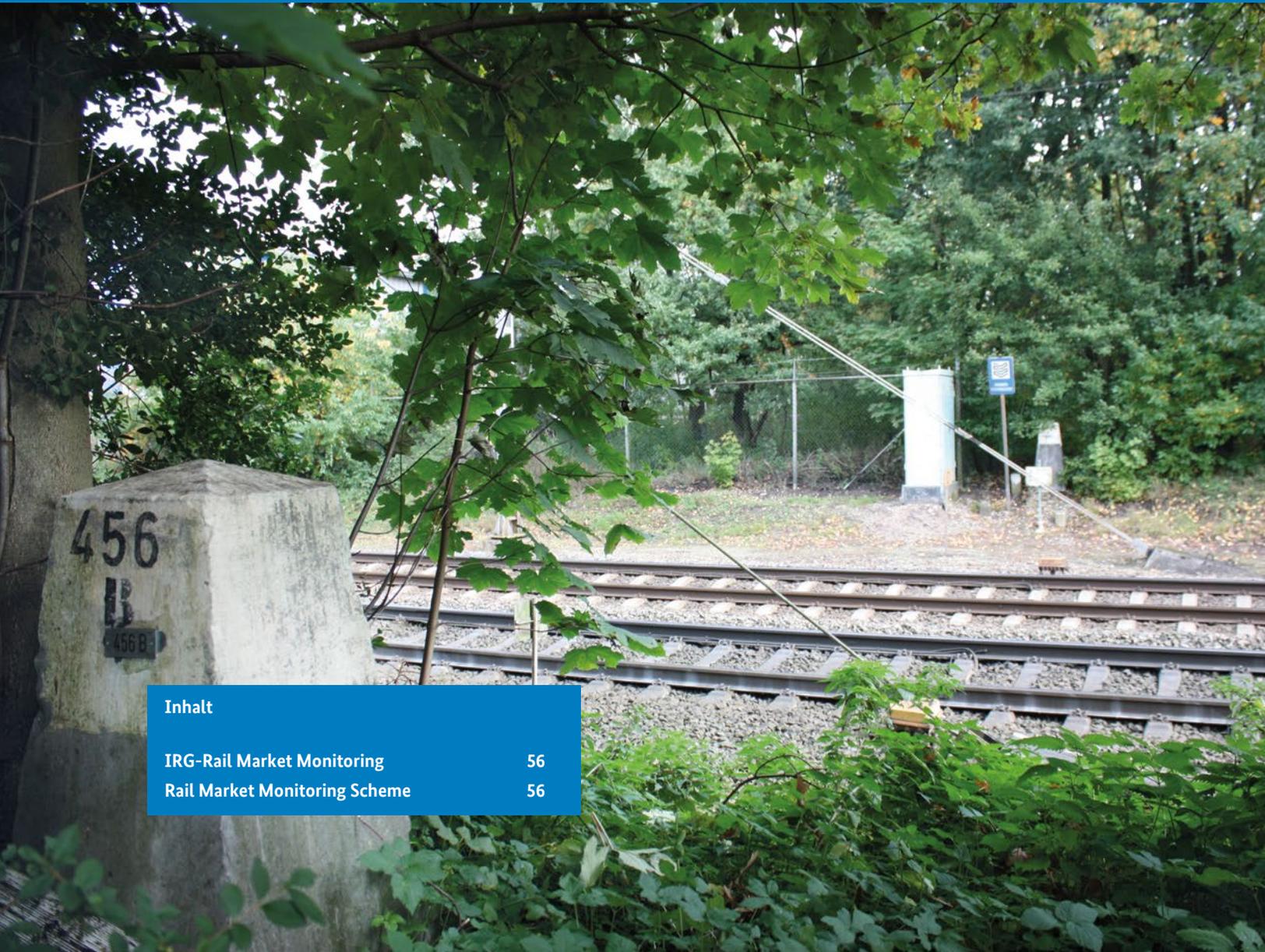


Abbildung 59: Fördermittelquellen investiver Maßnahmen (2014; in Mio. Euro/Anteile in Prozent)

Abbildung 61: Fördermittelquellen nicht-investiver Maßnahmen (2014; in Mio. Euro/Anteile in Prozent)

IRG-Rail und Rail Market Monitoring Scheme

Die Teilnahmen an der internationalen Marktbeobachtung und die Erstellung eines internationalen Marktberichts hat sich im Bereich Eisenbahnen fest etabliert. Seit 2015 ist die Teilnahme an der Marktbeobachtung der EU-Kommission (Rail Market Monitoring Scheme) für die Mitgliedsstaaten verpflichtend.



Inhalt

IRG-Rail Market Monitoring	56
Rail Market Monitoring Scheme	56

Internationale Marktbeobachtung

Der Wettbewerb im europäischen Eisenbahnmarkt hat sich im vergangenen Berichtsjahr erneut positiv entwickelt. Sowohl im Schienenpersonen- als auch im Schienengüterverkehr konnten die Wettbewerber zu den etablierten Eisenbahnverkehrsunternehmen weitere Marktanteile gewinnen.

IRG-Rail Market Monitoring

Die IRG-Rail (Independent Regulators' Group Rail) hat sich seit ihrer Gründung in 2011 zu einem wichtigen Gremium auf europäischer Ebene entwickelt und sich zum Ziel gesetzt, die Harmonisierung im europäischen Eisenbahnmarkt weiter voranzutreiben. Aus diesem Grund hat sich die Bundesnetzagentur in diesem Jahr u.a. wieder aktiv in die internationale Arbeitsgruppe zum Thema „Market Monitoring“ eingebracht und an einer europäischen Marktbeobachtung mitgewirkt.

Ein gemeinsamer Bericht der IRG Rail wird auf der Homepage der IRG-Rail veröffentlicht und kostenfrei zum Download unter folgender Adresse angeboten:

<http://www.irg-rail.eu/public-documents/2015/>

Der gemeinsame Bericht umfasst dabei sowohl Angaben und Auswertungen über die Schieneninfrastruktur, den Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr als auch Serviceeinrichtungen der Mitgliedsländer/der teilnehmenden Länder.

Darüber hinaus werden Informationen über Marktentwicklungen und besondere Maßnahmen bereitgestellt.

Informationen zum Berichtsjahr 2014 werden voraussichtlich im ersten Quartal des Jahres 2016 veröffentlicht werden.

Rail Market Monitoring Scheme (RMMS) der Europäischen Kommission

Die Europäische Kommission ist gemäß der Richtlinie 2012/34/EU Artikel 15 (4) dazu verpflichtet, alle zwei Jahre einen Bericht über den Eisenbahnverkehrsmarkt in Europa zu erstellen und diesen dem Europäischen Parlament vorzulegen.

Inhaltlich befasst sich der Bericht gemäß der oben genannten Richtlinie unter anderem mit der Entwicklung des Schienenverkehrsmarktes, den allgemeinen Rahmenbedingungen, der Nutzung der Zugangsrechte, den Hindernissen auf dem Weg zu effizienteren Schienenverkehrsdiensten und dem Rechtsetzungsbedarf. Darüber hinaus werden die Entwicklung des Binnenmarktes für Serviceeinrichtungen und die Rahmenbedingungen wie etwa Investitionen in die Infrastruktur, die Preisentwicklung, die Dienstleistungsqualität, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und die Entwicklung der Beschäftigung und der sozialen Bedingungen abgebildet.

Der Bericht der Europäischen Kommission ist unter folgendem Link kostenfrei einsehbar:

http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en.htm

Der nächste Bericht wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2016 veröffentlicht werden.

ANHANG



Anhang

Methode zur Bewertung der Einflussfaktoren

Die Kapitel „Bewertung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur“ und Kapitel „Bewertung und Entwicklung der Entgeltsysteme“ stellen die Sichtweise von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern über entscheidende Einflussfaktoren des Schienenverkehrsmarktes dar.

Die in den Kapiteln dargestellten Ergebnisse beruhen auf Angaben der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs, die im Rahmen der alljährlichen Marktbefragung erhoben werden. In dieser Befragung werden die Marktteilnehmer dazu aufgefordert, Fragestellungen zum Zugang und zur Diskriminierungsfreiheit subjektiv zu bewerten. Die Bewertungsskala erstreckt sich hierbei von „1=sehr gut, kein Handlungsbedarf“ bis „5= ungenügend, hoher Handlungsbedarf“. Obwohl die Beantwortung dieses speziellen Fragebogenteils den Unternehmen freigestellt ist, gibt eine Vielzahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Einschätzung zur aktuellen Marktsituation ab. Die veröffentlichten Ergebnisse spiegeln daher das Marktgeschehen wider und können demnach als repräsentativ angesehen werden. Insbesondere die Rangfolge gleichartiger Indikatoren in der Bewertung 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 (2015).

Trassenpreissystem der DB Netz AG, 2002 bis 2016

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Grundpreise (€)															
FPlus	n.v.	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	9,74
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	4,97
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	3,44
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	3,10
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	2,98
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	2,20
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	2,94
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	3,03
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	3,13
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	1,97
S2	n.v.	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	2,63
S3	n.v.	n.v.	n.v.	2,51	2,51	2,51	2,57	2,64	2,70	2,75	2,82	2,89	2,97	3,05	3,13
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	1,80
Fernverkehr 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	1,65
Nahverkehr 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	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	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	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	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	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	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	1,50
Lastkomponente 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	1,00
Zuschlag nach LaTPS**												1,00%	1,50%	2,00%	2,50%

Quelle: DB Netz AG

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

** Nur für Güterzüge, deren Waggons nicht zu mindestens 80 Prozent den Anforderungen der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) Noise genügen; bis 31. Mai 2014 beträgt der Zuschlag ein Prozent.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Marktabgrenzung der Marktbeobachtung im Eisenbahnsektor.....	9
Abbildung 2: Entwicklung des realen BIP.....	12
Abbildung 3: Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr.....	12
Abbildung 4: Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr.....	13
Abbildung 5: Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt.....	13
Abbildung 6: Zugelassene öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen.....	16
Abbildung 7: Umsatzentwicklung im Eisenbahnmarkt.....	17
Abbildung 8: Entwicklung des Verkehrsaufkommens nach Art des Verkehrsdienstes.....	17
Abbildung 9: Entwicklung der Verkehrsleistung nach Art des Verkehrsdienstes.....	17
Abbildung 10: Entwicklung des Wettbewerbs nach Art des Verkehrsdienstes.....	18
Abbildung 11: Eigentumsverhältnisse von EVU.....	19
Abbildung 12: Anteil der Zuschüsse der Aufgabenträger am Umsatz des SPNV.....	20
Abbildung 13: Entwicklung der Umsatzerlöse und der mittleren Zugbesetzung im SPNV.....	20
Abbildung 14: Entwicklung der Umsatzerlöse und der mittleren Zugbesetzung im SPFV.....	21
Abbildung 15: Entwicklung der Umsatzerlöse und der mittleren Frachttonnage im SGV.....	21
Abbildung 16: Entwicklung der Transport- und Reiseweiten.....	22
Abbildung 17: Häufigkeit der von den Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführten Rangierleistungen..	24
Abbildung 18: Gesamte Betriebsleistung und Betriebsleistung der „leisen Züge“ im SGV.....	25
Abbildung 19: Einsatz der „leisen Wagen“ auf den Güterverkehrskorridoren der Europäischen Union.....	25
Abbildung 20: Entwicklung der Netzentgelte der Stromnetzbetreiber.....	26
Abbildung 21: Prozentualer Anstieg der Netzentgelte in Abhängigkeit der Benutzungsstunden.....	27
Abbildung 22: Umsatzentwicklung aus Nutzungsentgelten im Eisenbahninfrastrukturmarkt.....	30
Abbildung 23: Umsatz aus Trassenentgelten der deutschen Betreiber der Schienenwege nach Art des Verkehrsdienstes.....	31
Abbildung 24: Entwicklung der Betriebsleistung nach Verkehrsdiensten.....	31
Abbildung 25: Anteil der Betreiber der Schienenwege mit Nutzungsbedingungen.....	32
Abbildung 26: Anteil der Betreiber der Schienenwege mit veröffentlichten Entgeltlisten.....	32
Abbildung 27: Anteil der Betreiber von Serviceeinrichtungen mit Nutzungsbedingungen.....	32
Abbildung 28: Anteil der Betreiber von Serviceeinrichtungen mit erstellten Entgeltlisten.....	32
Abbildung 29: Einflussfaktoren im Eisenbahnmarkt.....	33

Abbildung 30: Bewertung des Zugangs zu Schienenwegen	34
Abbildung 31: Entwicklung der Bewertungen der Themenfelder Schienenwege	34
Abbildung 32: Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustandes der Schienenwege durch die Aufgabenträger des SPNV	35
Abbildung 33: Bewertung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen	35
Abbildung 34: Entwicklung der Bewertungen der Themenfelder Serviceeinrichtungen	36
Abbildung 35: Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustands von Personenbahnhöfen und Haltepunkten durch die Aufgabenträger des SPNV	36
Abbildung 36: Bandbreite der mittleren Trassennutzungsentgelte	38
Abbildung 37: Entwicklung Trassenpreise der DB Netz AG	39
Abbildung 38: Entwicklung des mittleren Trassenentgelts der EIU	40
Abbildung 39: Bandbreite der mittleren Stationsnutzungsentgelte	40
Abbildung 40: Entwicklung des mittleren Stationsnutzungsentgelts der EIU	40
Abbildung 41: Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen der EIU	41
Abbildung 42: Entwicklung der Bewertungen der Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen der EIU.....	41
Abbildung 43: Bewertung der Diskriminierungsfreiheit von Entgeltsystemen der EIU durch Aufgabenträger	42
Abbildung 44: Preis-Leistungs-Verhältnis der EIU	42
Abbildung 45: Entwicklung der Bewertungen des Preis-Leistungs-Verhältnisses der EIU	43
Abbildung 46: Bewertung der Entgeltsysteme der EIU durch Aufgabenträger	43
Abbildung 47: Entwicklung der Endkundenpreise	44
Abbildung 48: Marktüberblick Betriebsergebnis der EVU.....	46
Abbildung 49: Bandbreite der Betriebsergebnisse der EVU	47
Abbildung 50: Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz der EVU nach Art des Verkehrsdienstes.	48
Abbildung 51: Zusammensetzung der Infrastrukturkosten	48
Abbildung 52: Umsatzrenditen der Eisenbahnverkehrsunternehmen.....	49
Abbildung 53: Ergebnis je Leistungseinheit nach Art des Verkehrsdienstes	50
Abbildung 54: Umsatz, Aufwand und Ergebnis der Betreiber der Schienenwege, nur nicht-bundeseigene EIU	50
Abbildung 55: Entwicklung Umsatz und Aufwand der Betreiber der Serviceeinrichtungen	51
Abbildung 56: Ergebnis nach Art der Serviceeinrichtung der nicht-bundeseigenen EIU	51
Abbildung 57: Schematischer Finanzierungskreislauf des Eisenbahnmarktes	52
Abbildung 58: Investitionen in das Bestandsnetz nach Eigen- und Fördermitteln	53
Abbildung 59: Fördermittelquellen investiver Maßnahmen	53

Abbildung 60: Neu- und Ausbau von Infrastruktur nach Eigen- und Fördermitteln.....53

Abbildung 61: Fördermittelquellen nicht-investiver Maßnahmen.....53

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Aktiengesellschaft
BdS	Betreiber der Schienenwege
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BvSE	Betreiber von Serviceeinrichtungen
DB	Deutsche Bahn
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ENRRB	Europäisches Netzwerk der Eisenbahnregulierungsbehörden
EnWG	Energiewirtschaftsgesetz
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Gbf	Güterbahnhof
GWh	Gigawattstunden
Hz	Hertz
IRG-Rail	Independent Regulator's Group-Rail
km	Kilometer
kV	Kilovolt
kW	Kilowatt
kWh	Kilowattstunde
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
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
RMMS	Rail Market Monitoring Scheme
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

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

November 2015

Druck

Siebengebirgs-Druck GmbH & Co. KG

Bildnachweis

Bundesnetzagentur

Text

Referat 702, Ökonomische Grundsätze der Eisenbahnregulierung, Marktbeobachtung, Statistik