



Bundesnetzagentur

Marktuntersuchung

Eisenbahnen 2011

Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas,
Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

Bonn, Dezember 2011

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

Inhaltsverzeichnis

Eisenbahnmarkt in Zahlen	V
Zusammenfassung	VI
1. Einleitung	1
1.1 Aufgaben der Bundesnetzagentur im Eisenbahnsektor	1
1.2 Hintergrund der Marktuntersuchung.....	1
1.3 Marktabgrenzung	2
1.4 Methode zur Bewertung der Einflussfaktoren	3
2. Marktstrukturdaten.....	4
2.1 Marktumfeld	4
2.2 Entwicklung des Modal Split	5
2.3 Umsatzentwicklung	7
2.3.1 Eisenbahnverkehrsunternehmen	7
2.3.2 Eisenbahninfrastrukturunternehmen	8
2.4 Mitarbeiterentwicklung	10
2.5 Fahrzeugbestand	11
3. Eisenbahnverkehrsmarkt.....	12
3.1 Anzahl öffentlicher Eisenbahnverkehrsunternehmen.....	12
3.2 Entwicklung des Verkehrsaufkommens	13
3.3 Entwicklung der Verkehrsleistung	14
3.4 Entwicklung der Erlössituation im SPNV.....	16
3.5 Transport- und Reiseweiten im Schienenverkehr	18
3.6 Allgemeine Wettbewerbsentwicklung.....	19
4. Eisenbahninfrastrukturmarkt	21
4.1 Anzahl Eisenbahninfrastrukturunternehmen	21
4.2 Entwicklung der Betriebsleistung	22
4.3 Nutzungsbedingungen für Eisenbahninfrastruktur	23
4.4 Vorkonstruierte Trassen.....	24
4.5 Bewertung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur	26
4.6 Finanzierung nicht-bundeseigener Eisenbahnen	32
5. Infrastrukturnutzungsentgelte und sonstige Preise.....	34
5.1 Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz der Eisenbahnverkehrsunternehmen	34
5.2 Höhe und Entwicklung der Trassenentgelte.....	36
5.3 Höhe und Entwicklung der Stationspreise.....	39
5.4 Entwicklung der Bahnstrompreise.....	41
5.5 Bewertung und Entwicklung der Entgeltsysteme	43
5.6 Endkundenpreise	46

5.7	Entwicklung der Renditen	48
6.	Anhang	50
6.1	Trassenpreissystem der DB Netz AG, 2002 bis 2012	50

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Marktabgrenzung der Marktbeobachtung im Eisenbahnsektor	2
Abbildung 2: Entwicklung des realen BIP	4
Abbildung 3: Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr	5
Abbildung 4: Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr	6
Abbildung 5: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt	7
Abbildung 6: Umsatzentwicklung im Eisenbahninfrastrukturmarkt	8
Abbildung 7: Anteil der Verkehrsarten am Gesamtumsatz aus Trassenentgelten der deutschen Schienenwegsbetreiber	9
Abbildung 8: Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt	10
Abbildung 9: Fahrzeugbestand – elektrische Fahrzeuge	11
Abbildung 10: Genehmigte öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen	12
Abbildung 11: Entwicklung des Verkehrsaufkommens	13
Abbildung 12: Entwicklung der Verkehrsleistung	14
Abbildung 13: Entwicklung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr	15
Abbildung 14: Anteil der Zuschüsse der Aufgabenträger am Umsatz des SPNV	16
Abbildung 15: Entwicklung spezifischer Umsätze und mittlerer Zugbesetzung im SPNV	17
Abbildung 16: Entwicklung der Transport- und Reiseweiten	18
Abbildung 17: Entwicklung des Wettbewerbs in den Segmenten	19
Abbildung 18: Entwicklung der Betriebsleistung	22
Abbildung 19: Anteil der Infrastrukturunternehmen mit Nutzungsbedingungen	23
Abbildung 20: Notwendigkeit individueller Trassen nach Verkehrsart	25
Abbildung 21: Antworten nach den Verkehrsarten SGV und sV	25
Abbildung 22: Einflussfaktoren auf den Schienenverkehrsmarkt	26
Abbildung 23: Bewertung des Zugangs zu Schienenwegen	27
Abbildung 24: Entwicklung der Bewertung der Themenfelder Schienenwege	28
Abbildung 25: Bewertung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen	29
Abbildung 26: Entwicklung der Bewertung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen ..	30
Abbildung 27: Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustands von Personenbahnhöfen und Haltepunkten	31
Abbildung 28: Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz der EVU in den jeweiligen Verkehrssegmenten	34
Abbildung 29: Bandbreite bei Durchschnittserlösen von Trassen	36
Abbildung 30: Entwicklung von Eisenbahninfrastrukturentgelten bei der DB AG	37
Abbildung 31: Entwicklung spezifischer Trassenpreise der DB Netz AG	38
Abbildung 32: Bandbreite bei Stationsnutzungsentgelten	39
Abbildung 33: Entwicklung von Stationsnutzungsentgelten bei der DB AG	40

Abbildung 34: Entwicklung der Strompreise.....	41
Abbildung 35: Entwicklung der Durchleitungsentgelte der Stromnetzbetreiber	42
Abbildung 36: Bewertung der Diskriminierungsfreiheit der von den EIU aufgestellten Preissystemen.....	43
Abbildung 37: Bewertung des Preis-Leistungs-Verhältnisses der von den EIU aufgestellten Preissystemen.....	44
Abbildung 38: Entwicklung der Bewertungen der Entgelthöhe und Preissysteme ...	45
Abbildung 39: Entwicklung der Endkundenpreise	46
Abbildung 40: Entwicklung der Eigenkapitalrenditen ausgewählter Gesellschaften der Deutschen Bahn AG	49

Eisenbahnmarkt in Zahlen

Umsatzentwicklung EVU			Δ09/10
2010	Gesamt	17,1 Mrd. €	↗
	SGV	4,3 Mrd. €	↗
	SPFV	3,7 Mrd. €	↗
	SPNV	9,1 Mrd. €	↗

Umsatzentwicklung EIU			Δ09/10
2010	Gesamt	5,2 Mrd. €	↗
	Trassenentgelte	4,2 Mrd. €	↗
	Stationsentgelte	0,7 Mrd. €	→
	Sonstige Entgelte	0,3 Mrd. €	→

Verkehrsleistung			Δ09/10
2010	SGV	107 Mrd. tkm	↗
	SPFV	36 Mrd. Pkm	↗
	SPNV	47 Mrd. Pkm	↗

Wettbewerbsanteil			Δ09/10
2010	SGV	25 Prozent	→
	SPFV	<1 Prozent	→
	SPNV	12 Prozent	↗

Sofern endgültige Angaben zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der „Marktuntersuchung Eisenbahnen 2011“ noch nicht vorlagen, wurden entsprechende Aussagen mit einem „e“ für den erwarteten Wert gekennzeichnet.

Zusammenfassung

Nach deutlichen Verlusten im Jahr 2009 verzeichnete die deutsche Wirtschaft 2010 wieder ein Plus bei der Entwicklung der Wirtschaftsleistung. Im Vergleich zum Vorjahr stieg das Bruttoinlandsprodukt preisbereinigt um 3,7 Prozent an. Für das laufende Jahr 2011 wird in Deutschland ein Wirtschaftswachstum von rund 2,8 Prozent erwartet.

Von der positiven Wirtschaftslage beflügelt, stiegen die Umsätze im Eisenbahnverkehrsmarkt im Jahr 2010 wieder an (+4%). Der Schienengüterverkehr erzielte das größte Umsatzplus (+10%). Auch der Schienenpersonenverkehr konnte leichte Anstiege verzeichnen. Das Wachstum im Eisenbahninfrastruktursektor ist ebenfalls positiv. Der Umsatz aus Nutzungsentgelten für die Eisenbahninfrastruktur betrug 2010 insgesamt 5,2 Mrd. EUR.

Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung sind im Jahr 2010 in allen Verkehrssegmenten angestiegen. Auch hier erzielte der Schienengüterverkehr die höchsten Zuwächse.

Im Schienengüterverkehr konnten die Wettbewerber ihren Marktanteil an der erbrachten Transportleistung von 25 Prozent beibehalten. Positiv zu werten ist, dass die Wettbewerber im Schienengüterverkehr trotz einer überproportional gestiegenen Transportleistung keine Marktanteile an die DB Schenker Rail Deutschland AG verloren haben. Im Schienenpersonennahverkehr stieg der Anteil auf zwölf Prozent (+1%). Im Schienenpersonenfernverkehr liegt der Wettbewerberanteil weiterhin bei unter einem Prozent.

Die Betriebsleistung auf öffentlichen Schienenwegen wies im Jahr 2010 eine steigende Tendenz auf. Sie stieg von 1,02 Mrd. Trassenkilometer in 2009 auf knapp 1,06 Mrd. Trassenkilometer in 2010. Dies entspricht einem Zuwachs von knapp vier Prozent. Wesentlicher Wachstumstreiber war der Schienengüterverkehr mit einem Plus von rund 25 Mio. Trassenkilometer gegenüber 2009.

Die für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur anfallenden Entgelte, die einen wesentlichen Kostenfaktor für Eisenbahnverkehrsunternehmen darstellen sind 2010 gestiegen. Insgesamt mussten die Güterverkehrsunternehmen knapp 18 Prozent des Umsatzes, die Schienenpersonenfernverkehrsunternehmen rund 25 Prozent des Umsatzes und die Schienenpersonennahverkehrsunternehmen sogar ca. 37 Prozent ihres Umsatzes für Infrastrukturentgelte aufbringen.

1. Einleitung

1.1 Aufgaben der Bundesnetzagentur im Eisenbahnsektor

Mit dem Ziel einen funktionierenden Wettbewerb auf der Schiene sicherzustellen, überwacht die Bundesnetzagentur seit Januar 2006 die Einhaltung der Rechtsvorschriften über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur (Schienenwegen und Serviceeinrichtungen) sowie über die Erhebung diskriminierungsfreier Entgelte.

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

1.2 Hintergrund der Marktuntersuchung

Die vielfältigen Aufgaben der Bundesnetzagentur im Eisenbahnsektor, hierzu zählen z. B. die Prüfung von Nutzungsbedingungen für Schienennetze und Serviceeinrichtungen sowie der Regelungen über die Höhe und Struktur der Entgelte, setzen jederzeit Zugriff auf aktuelle und valide Informationen über den Eisenbahnmarkt im Allgemeinen und die Eisenbahnunternehmen im Speziellen voraus.

Aus diesem Grund erhebt die Bundesnetzagentur seit Beginn ihrer Tätigkeit im Jahr 2006 mittels schriftlicher Befragung Marktdaten. Die Fragebogen werden jährlich zwischen April und Juli eines Jahres an Eisenbahnunternehmen und sonstige Zugangsberechtigte, wie z. B. Aufgabenträger, versandt. Für das Berichtsjahr 2010 hat die Bundesnetzagentur über 700 Marktteilnehmer angeschrieben.

Neben der Publikation „Marktuntersuchung Eisenbahnen“ werden die Ergebnisse der Erhebung auch im Jahresbericht und im „Tätigkeitsbericht Eisenbahnen“ der Bundesnetzagentur veröffentlicht¹. Bei diesen Publikationen liegt der Schwerpunkt auf der regulatorischen Perspektive der Marktbeschreibung. In der „Marktuntersuchung Eisenbahnen“ hingegen werden statistische Kerndaten zeitnah veröffentlicht, anhand derer sich Interessierte über die Entwicklung und Struktur des Eisenbahnsektors informieren können.

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

1.3 Marktabgrenzung

In der „Marktuntersuchung Eisenbahnen 2011“ wird der Bereich des Verkehrs auf öffentlicher Eisenbahninfrastruktur betrachtet.

Dieser umfasst Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Zugang gewähren müssen und je nach der Art der von ihnen betriebenen Infrastruktur als öffentliche Betreiber der Schienenwege und/oder öffentliche Betreiber von Serviceeinrichtungen bezeichnet werden. In § 2 Abs. 3c AEG nimmt der Gesetzgeber eine weitere Unterteilung bei Serviceeinrichtungen vor. Unterschieden werden Einrichtungen für Brennstoffaufnahme, Personenbahnhöfe, Güterbahnhöfe und Güterterminals, Rangierbahnhöfe, Zugbildungseinrichtungen, Abstellgleise, Wartungseinrichtungen und Häfen.

Dem Eisenbahninfrastrukturmarkt nachgelagert ist der Eisenbahnverkehrsmarkt, in dem gewerbs- oder geschäftsmäßiger Personen- und Güterverkehr betrieben wird. Einen Überblick über die Marktabgrenzung der Marktbeobachtung im Eisenbahnsektor gibt die nachfolgende Abbildung.

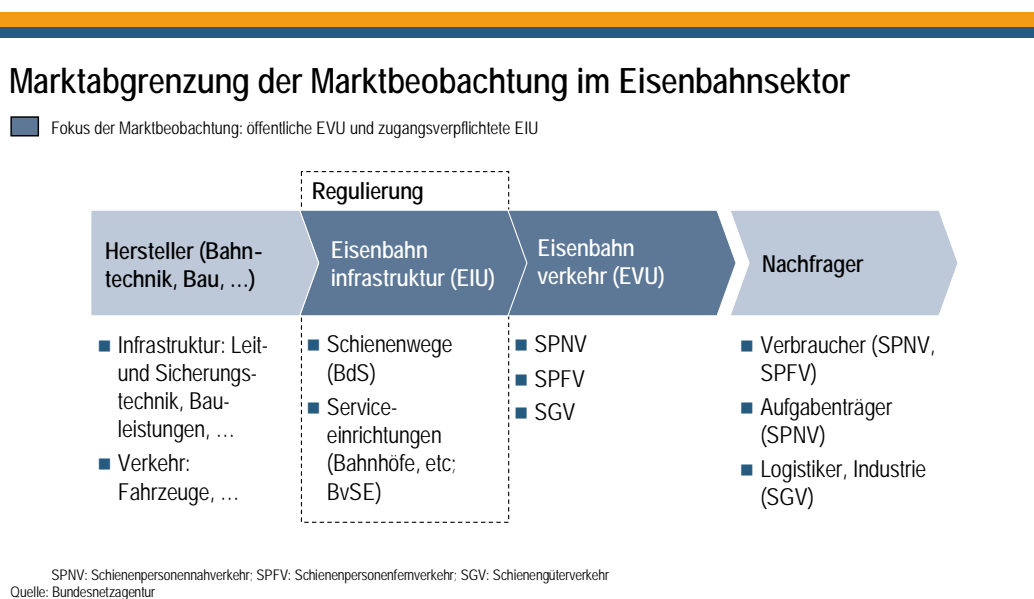


Abbildung 1: Marktabgrenzung der Marktbeobachtung im Eisenbahnsektor

1.4 Methode zur Bewertung der Einflussfaktoren

Kapitel 4 (Eisenbahninfrastrukturmarkt) und Kapitel 5 (Infrastrukturnutzungsentgelte und Preise) widmen sich der Fragestellung, wie Eisenbahnverkehrsunternehmen Einflussfaktoren auf den Schienenverkehrsmarkt bewerten. Grundlage dieser Auswertungen bildet der Abschnitt „Einflussfaktoren auf den Schienenverkehrsmarkt“ aus dem Fragebogen für Eisenbahnverkehrsunternehmen².

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

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

Da die Unternehmen die Marktwahrnehmung meist aus aktueller Sicht bewerten, beziehen sich diese Ergebnisse – abweichend von den übrigen Auswertungen der „Marktuntersuchung Eisenbahnen 2010“ – nicht auf das Berichtsjahr 2010, sondern auf das Jahr, in dem die Bundesnetzagentur, die Daten erhoben hat (2011).

² Der Fragebogen für Eisenbahnverkehrsunternehmen kann von der Internetseite der Bundesnetzagentur (<http://www.bundesnetzagentur.de>) heruntergeladen werden.

2. Marktstrukturdaten

2.1 Marktumfeld

Nach dem Rekordminus des Jahres 2009 verzeichnete die deutsche Wirtschaft in 2010 ein sattes Plus bei der Entwicklung der Wirtschaftsleistung. Im Vergleich zum Vorjahr stieg das Bruttoinlandsprodukt preisbereinigt um 3,7 Prozent an. In Gesamteuropa (EU27) wurde 2010 ebenfalls ein positives, jedoch etwas weniger ausgeprägtes Wachstum als in Deutschland ausgewiesen (+1,9%).

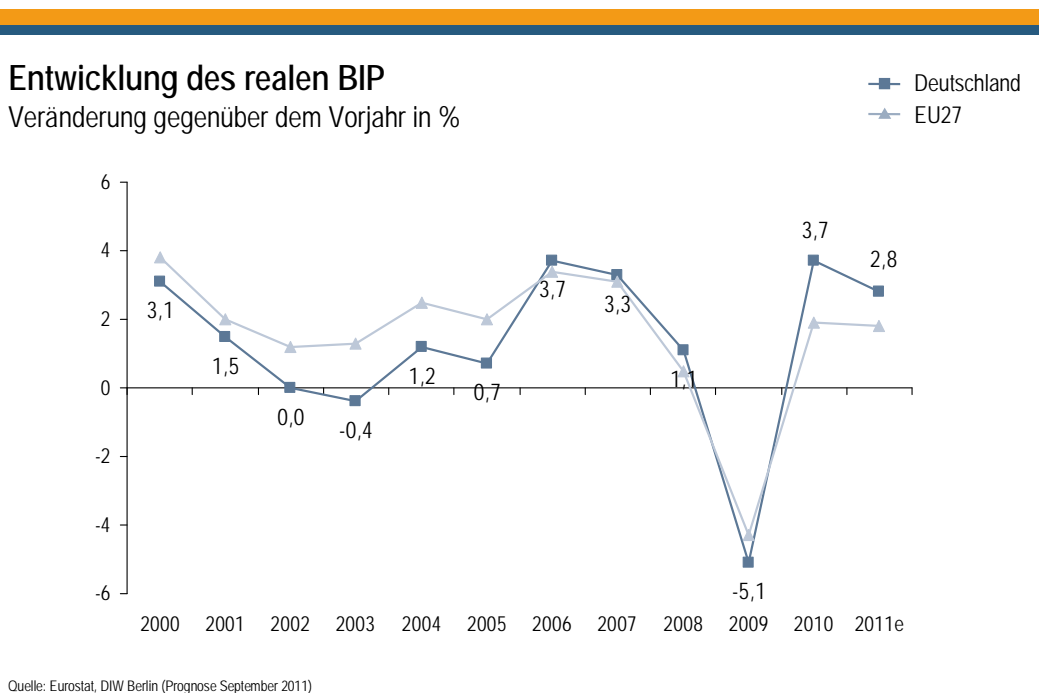


Abbildung 2: Entwicklung des realen BIP

Für das laufende Jahr 2011 wird in Deutschland ein Wirtschaftswachstum von rund 2,8 Prozent erwartet. Das Wachstum ist dabei insbesondere auf die dynamische Entwicklung der Konjunktur im ersten Halbjahr zurückzuführen.

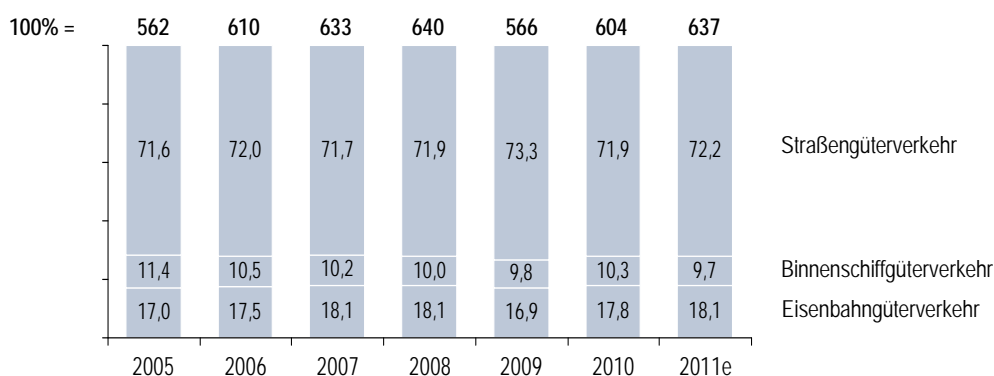
2.2 Entwicklung des Modal Split

Nach Einbußen von knapp elf Prozent im Jahr 2009 ist der gesamte Güterverkehrsmarkt (Straßen-, Binnenschiff- und Eisenbahngüterverkehr) in Deutschland im Jahr 2010 um 6,7 Prozent gestiegen und hat sich damit wieder erholt. Die Gesamtleistung betrug 2010 insgesamt 604 Mrd. Tonnenkilometer. Verluste musste der Straßengüterverkehr hinnehmen, dessen Anteil am Modal Split von 73,3 Prozent im Jahr 2009 auf 71,9 Prozent im Jahr 2010 gefallen ist. Der Binnenschiffgüterverkehr baute 2010 seinen Anteil auf 10,3 Prozent aus. Und auch der Eisenbahngüterverkehr, der im Jahr 2010 einen Anteil am Modal Split von 17,8 Prozent verbuchen konnte, hat sich positiv entwickelt.

Für das Jahr 2011 wird erwartet, dass sich diese Tendenz fortsetzt, wobei Schienen- und Straßengüterverkehr Anteile am Modal Split auf Kosten des Binnenschiffsverkehrs zurückgewinnen könnten. Ursache sind witterungsbedingte Ausfälle und die Sperrung des Rheins zu Beginn des Jahres 2011 sowie lang anhaltendes Niedrigwasser im vierten Quartal 2011. Das hat zur Folge, dass der Anteil des Binnenschiffgüterverkehrs im Jahr 2011 vermutlich wieder unter zehn Prozent fallen wird. Im Übrigen wird erwartet, dass – bei einer Gesamtleistung von 637 Mrd. Tonnenkilometer – der Anteil des Straßengüterverkehrs am Modal Split auf 72,2 Prozent und der Anteil des Eisenbahngüterverkehrs auf 18,1 Prozent ansteigen wird.

Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr

Summen in Mrd. tkm, Anteile in %



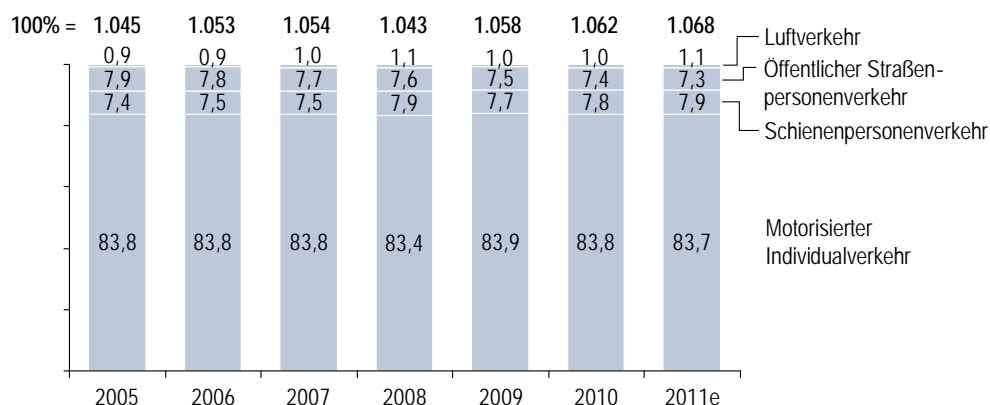
Quelle: Statistisches Bundesamt

Abbildung 3: Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr

Im Jahr 2010 stiegen die Verkehrsleistungen im Personenverkehr um 0,4 Prozent auf 1.062 Mrd. Personenkilometer. Der Schienenpersonenverkehr konnte seinen Marktanteil von 7,7 Prozent auf 7,8 Prozent leicht ausbauen. Der motorisierte Individualverkehr hingegen musste geringfügige Einbußen in Kauf nehmen. Der öffentliche Straßenpersonenverkehr verzeichnete 2010 nur noch einen Anteil von 7,4 Prozent gegenüber 7,5 Prozent im Vorjahr. Damit ist der Anteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs am Modal Split seit 2005 ständig gesunken. Der Luftverkehr (Inlandsverkehr) konnte seinen Anteil leicht erhöhen.

Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr

Summen in Mrd. Pkm, Anteile in %



Quelle: BMVBS, Verkehr in Zahlen 2009/2010

Abbildung 4: Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr

Für 2011 wird ein weiterer Anstieg des gesamten Verkehrsaufkommens erwartet. Voraussichtlich werden der motorisierte Individualverkehr und der öffentliche Straßenpersonenverkehr Anteile verlieren. Davon könnten der Schienenpersonenverkehr und der Luftverkehr profitieren.

2.3 Umsatzentwicklung

Im Eisenbahnverkehrsmarkt ist der Umsatz im Jahr 2010 wieder gestiegen (+4%). Der Schienengüterverkehr erzielte das größte Umsatzplus (+10%) und erholte sich von den Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise. Auch der Schienenpersonenverkehr konnte leichte Anstiege verzeichnen. Das Wachstum im Eisenbahninfrastruktursektor ist ebenfalls positiv. Der Umsatz aus Nutzungsentgelten für die Eisenbahninfrastruktur betrug 2010 insgesamt 5,2 Mrd. EUR.

2.3.1 Eisenbahnverkehrsunternehmen

2010 stieg der Umsatz im deutschen Eisenbahnverkehrsmarkt auf 17,1 Mrd. EUR und verzeichnete damit ein kräftiges Umsatzplus von vier Prozent.

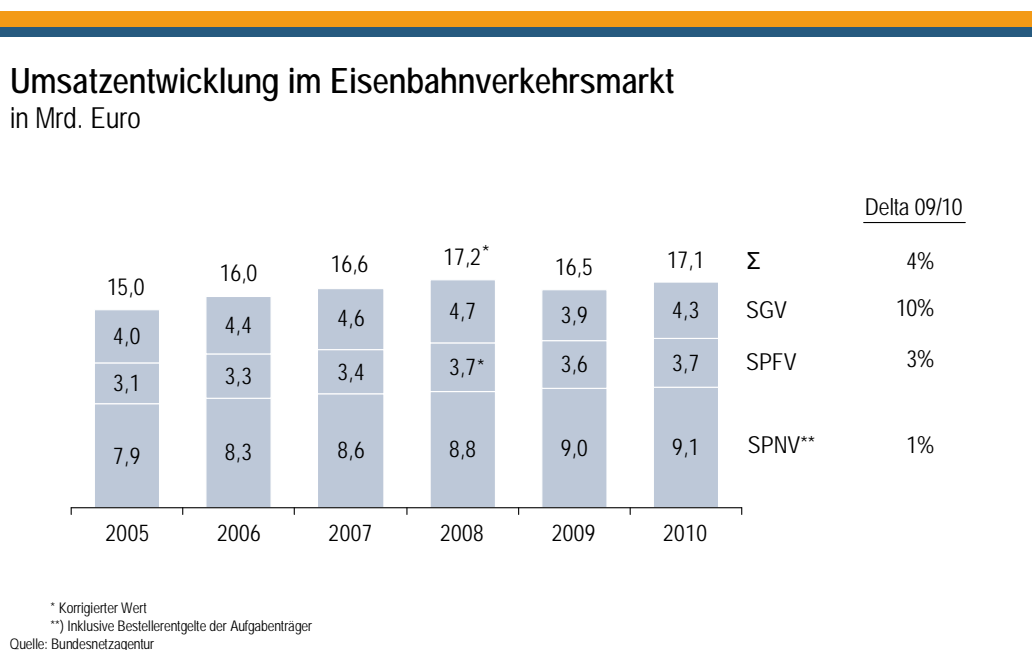


Abbildung 5: Umsatzentwicklung im Eisenbahnverkehrsmarkt

Wie die obige Abbildung zeigt, haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen aller Verkehrsleistungen hinzugewonnen. Eine besonders positive Entwicklung ist im Schienengüterverkehr (SGV) zu verzeichnen. Dort lag der Umsatz nach dem Einbruch im Jahre 2009 im Jahr 2010 bei 4,3 Mrd. EUR (+10%). Die Segmente des Personenverkehrs erwiesen sich im Gegensatz zum Schienengüterverkehr als sehr beständig. Im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) stieg der Umsatz um drei Prozent auf 3,7 Mrd. EUR. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erwirtschafteten die Eisenbahnverkehrsunternehmen einen Umsatz von 9,1 Mrd. EUR (+1%).

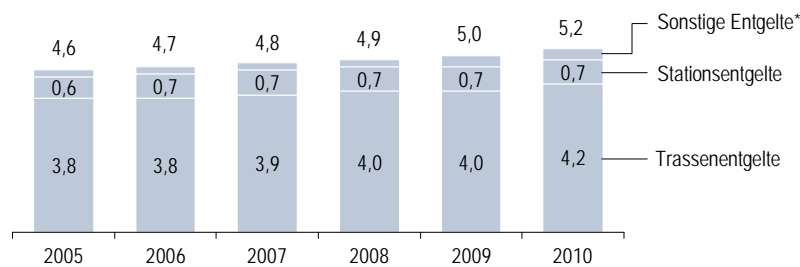
2.3.2 Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Eisenbahninfrastrukturunternehmen erwirtschaften ihren Umsatz durch Entgelte, die sie von den Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur, wie z. B. Trassen und Serviceeinrichtungen, erhalten.

Wie die nachfolgende Abbildung zeigt, entfiel der Großteil der im Jahr 2010 erzielten Umsatzerlöse in Höhe von 5,2 Mrd. EUR auf Trassenerlöse, deren Anteil bei ca. 81 Prozent lag. Während Stationsentgelte insgesamt 700 Mio. EUR betragen, fielen sonstige Nutzungsentgelte, die bei der Inanspruchnahme weiterer Serviceeinrichtungen, wie Rangierbahnhöhe, Wartungseinrichtungen oder Häfen entstehen, in Höhe von etwa 300 Mio. EUR an.

Umsatzentwicklung im Eisenbahninfrastrukturmarkt

in Mrd. Euro



*) Umfasst die Nutzungsentgelte für andere Serviceeinrichtungen ohne Wartungseinrichtungen und Einrichtungen zur Brennstoffaufnahme
Quelle: Bundesnetzagentur

Abbildung 6: Umsatzentwicklung im Eisenbahninfrastrukturmarkt

Seit 2005 sind die Umsätze jährlich um rund 2 Prozent gestiegen. Auch während der Krisenzeiten entwickelte sich der Eisenbahninfrastrukturmarkt somit beständig weiter. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass der nur wenig konjunkturabhängige Schienenpersonennahverkehr den deutlich größten Anteil am Gesamtumsatz der Betreiber der Schienenwege ausmacht. Im Zuge der wirtschaftlichen Erholung konnte der Schienengüterverkehr seinen Anteil an den erzielten Umsätzen nach 2009 wieder erhöhen (vgl. Abbildung 7).

Anteil der Verkehrsarten am Gesamtumsatz aus Trassenentgelten der deutschen Schienenwegsbetreiber*

Anteile in Prozent

■ Anteil SPNV
■ Anteil SGV
■ Anteil SPFV



*) ohne Sonstige Verkehre
Quelle: Bundesnetzagentur

Abbildung 7: Anteil der Verkehrsarten am Gesamtumsatz aus Trassenentgelten der deutschen Schienenwegsbetreiber

2.4 Mitarbeiterentwicklung

Im Eisenbahnmarkt waren im Jahr 2010 insgesamt rd. 137 Tsd. Personen, davon ca. 82 Tsd. bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen und knapp 55 Tsd. bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, beschäftigt. Wie die nachfolgende Abbildung zeigt, nimmt die Beschäftigtenzahl im Eisenbahninfrastrukturbereich stetig ab. Diese Entwicklung konnte bislang zum Teil durch neue Arbeitsplätze bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen kompensiert werden.

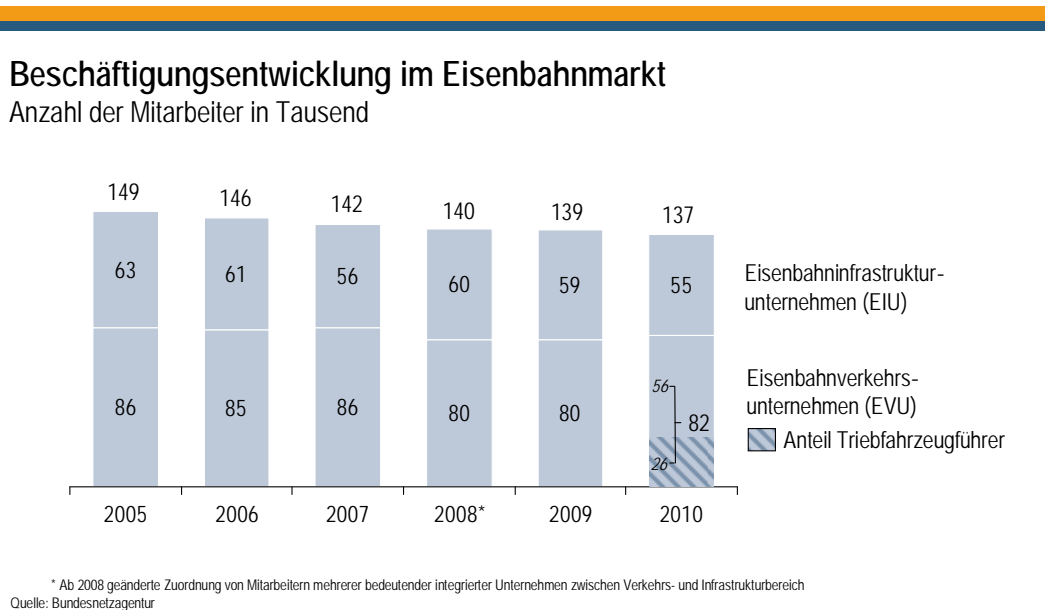


Abbildung 8: Beschäftigungsentwicklung im Eisenbahnmarkt

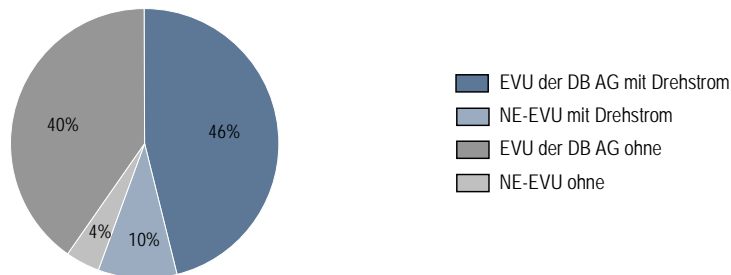
Bei der Erhebung für das Berichtsjahr 2010 hat die Bundesnetzagentur bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen erstmalig auch die Anzahl der beschäftigten Triebfahrzeugführer ermittelt. Abbildung 8 zeigt, dass es sich bei 26 Tsd. der insgesamt 82 Tsd. Beschäftigten der Eisenbahnverkehrsunternehmen um Triebfahrzeugführer handelt.

2.5 Fahrzeugbestand

Zum Fahrzeugbestand der Unternehmen in Deutschland gehören zurzeit insgesamt rd. 11.000 angetriebene Fahrzeuge³. Dazu zählen Lokomotiven, Triebköpfe, Triebwagen und Triebzüge, soweit sie als kleinste Einheit verkehren können. Hinzu kommen über 9.200 Personenwagen sowie knapp 150.000 Güterwagen⁴.

Der Anteil der Fahrzeuge bzw. Fahrzeugeinheiten mit elektrischem Antrieb liegt bei rd. 45 Prozent. Davon überwiegen inzwischen die Fahrzeuge mit Drehstromantrieb, also mit der Rückspeisefähigkeit der elektrischen Bremsenergie (56%).

Fahrzeugbestand – elektrische Fahrzeuge
Anteile rückspeisefähiger Fahrzeuge (Drehstromantrieb)



Quelle: Eisenbahnbundesamt, National Vehicle Register

Abbildung 9: Fahrzeugbestand – elektrische Fahrzeuge

Etwa zwei Drittel der Güterwagen gehören zur DB AG, ca. ein Drittel den nicht-bundeseigenen Eisenbahnen bzw. Fahrzeughaltern (hier vor allem private Vermieter). Von den Personenwagen befindet sich knapp ein Viertel in Privatbesitz.

³ ohne die S-Bahnen Hamburg und Berlin

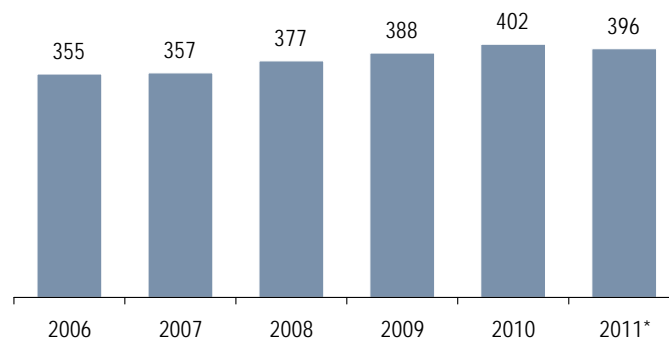
⁴ Quelle: Eisenbahnbundesamt

3. Eisenbahnverkehrsmarkt

3.1 Anzahl öffentlicher Eisenbahnverkehrsunternehmen

Nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 AEG ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen öffentlich, wenn es gewerbs- oder geschäftsmäßig betrieben wird und durch jedermann zur Personen- oder Güterbeförderung benutzt werden kann (vgl. hierzu auch Abschnitt 1.3). Ein Verzeichnis über die öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen wird beim Eisenbahn-Bundesamt in Bonn geführt. Wie die nachfolgende Abbildung zeigt, verfügen derzeit ca. 400 Eisenbahnverkehrsunternehmen über eine Genehmigung zur Erbringung von öffentlichen Eisenbahnverkehrsleistungen.

Genehmigte öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen
Anzahl EVU in Deutschland am Jahresende



*) Stand: September 2011
Quelle: Eisenbahnbundesamt

Abbildung 10: Genehmigte öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen

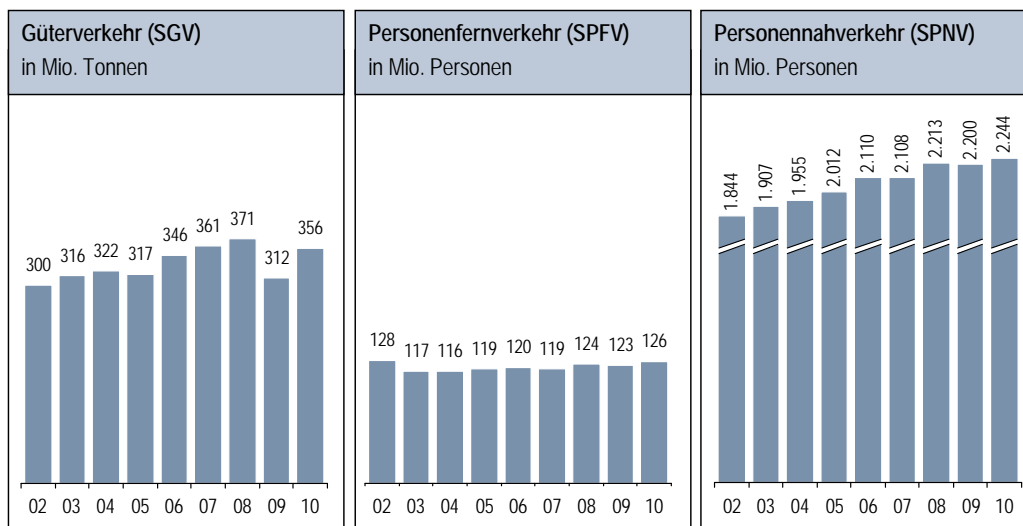
Nach den vorliegenden Daten der Bundesnetzagentur haben im Jahr 2010 knapp 250 Eisenbahnverkehrsunternehmen aktiv am Eisenbahnverkehr teilgenommen. Davon erbringen fast 100 Eisenbahnverkehrsunternehmen Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr und über 10 Unternehmen Verkehrsleistungen im Schienenpersonenfernverkehr. Verkehrsleistungen im Schienengüterverkehr bzw. sonstigem Verkehr erbringen etwa 140 Eisenbahnverkehrsunternehmen.⁵

⁵ Vereinzelt werden Verkehrsleistungen in mehreren Marktsegmenten erbracht.

3.2 Entwicklung des Verkehrsaufkommens

Das Verkehrsaufkommen ist im Jahr 2010 in allen Verkehrssegmenten angestiegen. Wie Abbildung 11 darstellt, beförderten die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr im Jahr 2010 356 Mio. Tonnen an Gütern. Damit legten sie gegenüber dem Vorjahr rund 14 Prozent zu. Moderates Wachstum gab es auch in den anderen Verkehrsegmenten. Nach den Angaben des Statistischen Bundesamtes betrug das Verkehrsaufkommen im Jahr 2010 im Schienenpersonenfernverkehr 126 Mio. Personen (+3,0 Mio. beförderte Personen, ca. +2%). Im Schienenpersonennahverkehr betrug das Verkehrsaufkommen 2.244 Mio. Personen (+44 Mio. beförderte Personen, ca. +2%).

Entwicklung des Verkehrsaufkommens



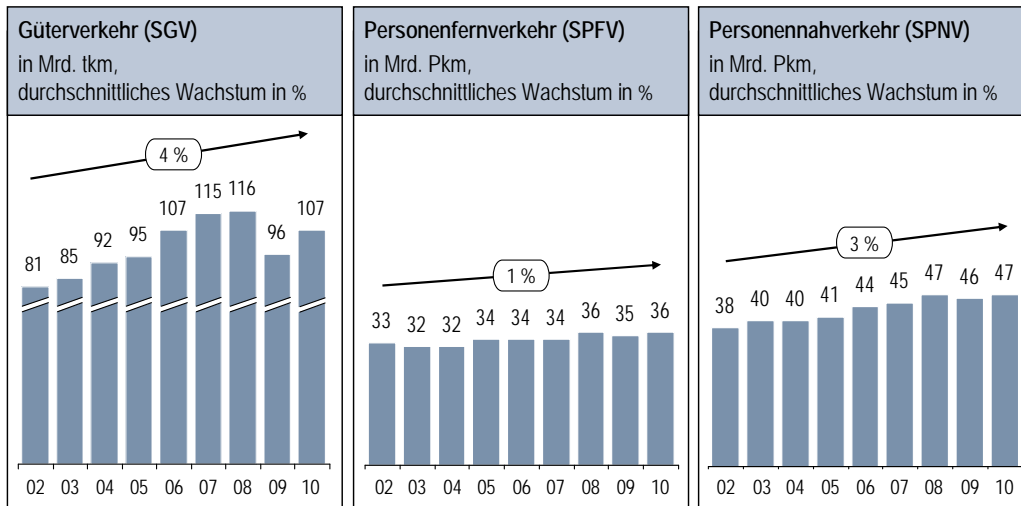
Quelle: Statistisches Bundesamt

Abbildung 11: Entwicklung des Verkehrsaufkommens

3.3 Entwicklung der Verkehrsleistung

Wie die folgende Abbildung verdeutlicht, konnte der negative Trend der Vorjahre gestoppt werden. Bei allen Verkehrsleistungen, aber insbesondere im Schienengüterverkehr, wurde der insgesamt kontinuierliche Anstieg weiter fortgesetzt.

Entwicklung der Verkehrsleistung



tkm: Tonnenkilometer, Pkm: Personenkilometer
Quelle: Bundesnetzagentur, DB AG, Statistisches Bundesamt

Abbildung 12: Entwicklung der Verkehrsleistung

Die Entwicklung des Schienengüterverkehrs ist sehr stark vom gesamtwirtschaftlichen Umfeld abhängig. Dies hatte einerseits zu erheblichen Rückgängen des Frachtaufkommens während der Wirtschafts- und Finanzkrise im Jahr 2009 geführt. Auf der anderen Seite wird die Entwicklung im Schienengüterverkehr derzeit vom positiven Marktumfeld (vgl. hierzu Abschnitt 2.1) begünstigt.

Entwicklung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr

Monatliche Verkehrsleistung in Mio. tkm

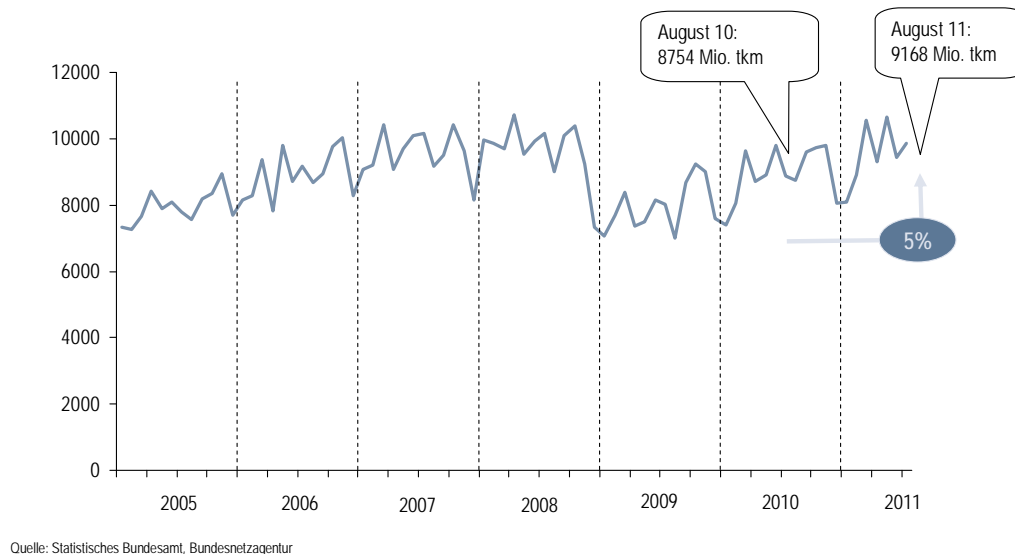


Abbildung 13: Entwicklung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr

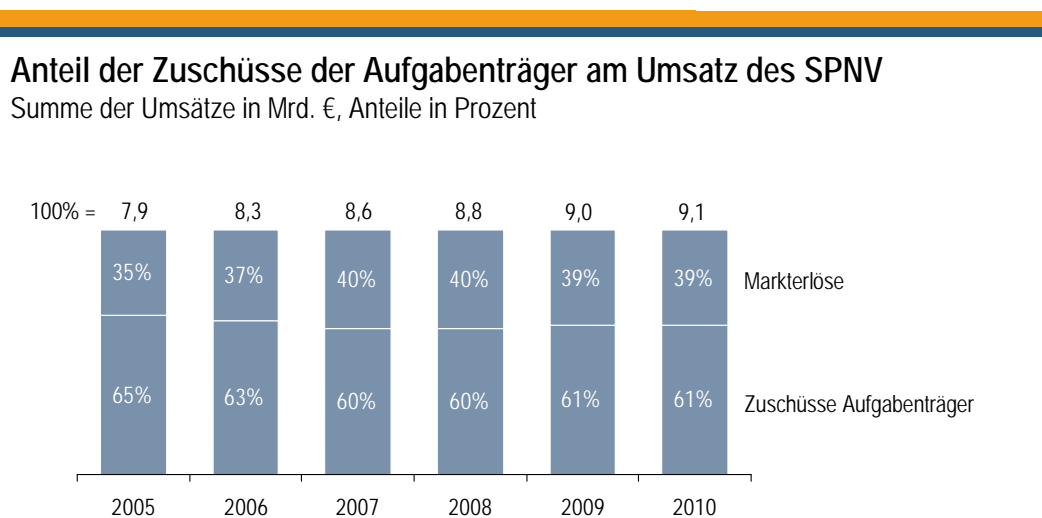
Wie die obige Abbildung zeigt, knüpfen die Schienengüterverkehrsunternehmen bei der Verkehrsleistung langsam wieder an die Werte der Rekordjahre 2007 und 2008 an. So war die Verkehrsleistung im August 2011 fünf Prozent höher als ein Jahr zuvor. Da sich der Schienengüterverkehr weiter sehr positiv entwickelt, könnte die Verkehrsleistung im Jahr 2011 erstmalig wieder den Höchstwert von 2008 von 116 Mrd. Tonnenkilometern erreichen bzw. leicht übersteigen.

Im Schienenpersonennahverkehr sind die Verkehrsleistungen seit 2002 im Schnitt um zwei Prozent gestiegen. Der Rückgang von einem Prozentpunkt in 2009 wurde in 2010 durch einen Anstieg von einem Prozentpunkt auf 47 Mrd. Personenkilometer kompensiert. Auch in 2011 dürften die Verkehrsleistungen weiter steigen.

3.4 Entwicklung der Erlössituation im SPNV

Der Umsatz der Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche im bestellten Schienenpersonennahverkehr fahren, setzt sich aus Fahrkartenerlösen und öffentlichen Zuschüssen der Aufgabenträger zusammen. Diese stammen weitgehend aus vom Bund an die Länder gezahlten Regionalisierungsmittel.

Abbildung 14 zeigt die Bedeutung der beiden Umsatzquellen. Ist der Anteil der Markterlöse am Umsatz zwischen 2005 und 2007 gestiegen, liegt er nun relativ konstant bei rund 40 Prozent.

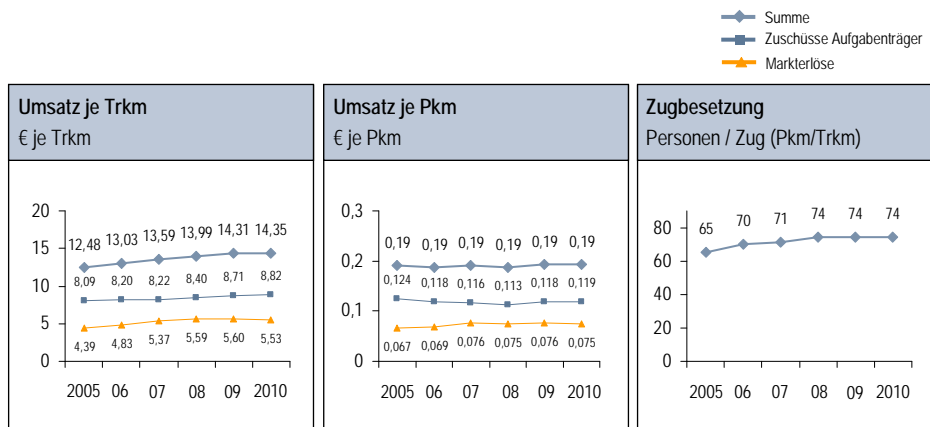


Quelle: Bundesnetzagentur, VDV

Abbildung 14: Anteil der Zuschüsse der Aufgabenträger am Umsatz des SPNV

Insgesamt ist der Umsatz je Trassenkilometer seit 2005 leicht angestiegen, während der Umsatz je Personenkilometer in etwa konstant geblieben ist. Die gezahlten Zuschüsse je Trassenkilometer sind seit 2005 leicht gestiegen (von 8,09 EUR in 2005 auf 8,82 EUR in 2010). In Bezug auf die Verkehrsleistung in Personenkilometer sind die Zuschüsse von rund 12,4 Cent in 2005 auf 11,9 Cent in 2010 gesunken.

Entwicklung spezifischer Umsätze und mittlerer Zugbesetzung im SPNV



Quelle: Bundesnetzagentur, VDV, Wettbewerbsbericht

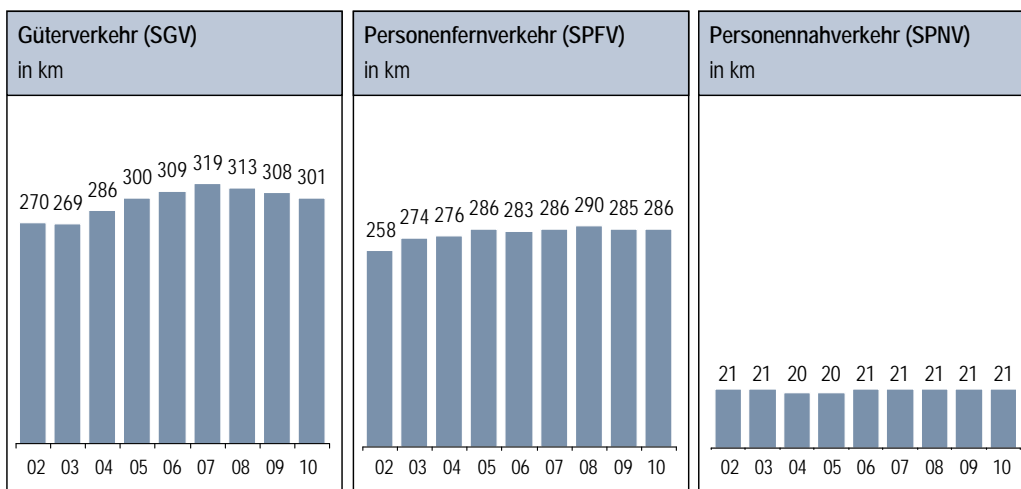
Abbildung 15: Entwicklung spezifischer Umsätze und mittlerer Zugbesetzung im SPNV

Diese gegenläufige Entwicklung erklärt sich durch eine steigende Zugauslastung. So lag die mittlere Zugbesetzung 2010 bei 74 Personen pro Zug, wohingegen 2005 lediglich durchschnittlich 65 Personen pro Zug zu verzeichnen waren.

3.5 Transport- und Reiseweiten im Schienenverkehr

Die durchschnittlichen Transport- und Reiseweiten errechnen sich aus dem Quotienten von Verkehrsleistung und Verkehrsaufkommen der jeweiligen Segmente. Abbildung 14 stellt die Höhe der durchschnittlichen Entfernung beim Transport von Reisenden und Gütern innerhalb Deutschlands dar und zeigt, wie sich der Indikator entwickelt hat.

Entwicklung der Transport- und Reiseweiten



Quelle: Statistisches Bundesamt, Bundesnetzagentur

Abbildung 16: Entwicklung der Transport- und Reiseweiten

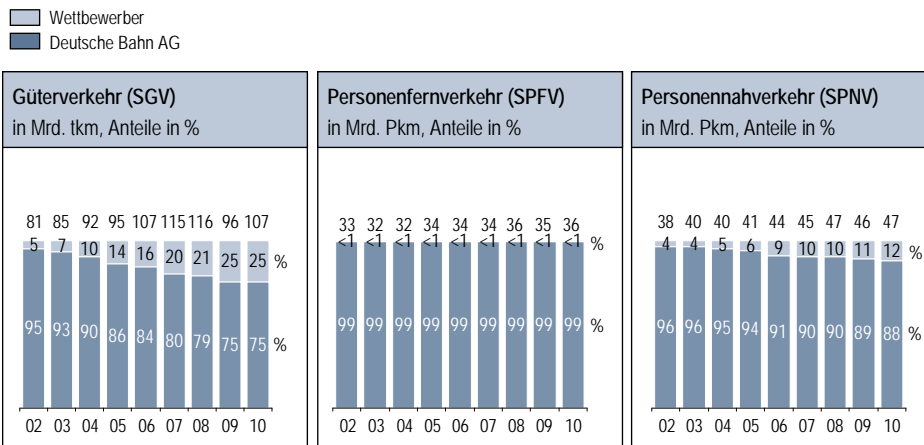
Im Schienenpersonenfernverkehr stieg die durchschnittliche Reiseweite wieder um einen Kilometer auf 286 Kilometer an. Die Reiseweiten im Schienenpersonennahverkehr blieben konstant. Im Schienengüterverkehr fiel die durchschnittliche Transportweite erneut leicht und betrug 2010 rd. 301 Kilometer. Gegenüber 2009 (308 km) ist somit ein Rückgang zu verzeichnen.

Bei durchschnittlicher Reise- und Transportweite ist zu berücksichtigen, dass im Rahmen der Marktbeobachtung der Bundesnetzagentur nur die Transportleistungen in Deutschland erhoben werden. Das heißt, dass bei grenzüberschreitenden Verkehren ausschließlich der Anteil bis bzw. ab Grenze erfasst wird. Da im Schienengüterverkehr rd. 50 Prozent aller Güter grenzüberschreitend transportiert werden, liegt insbesondere die mittlere Transportentfernung bezogen auf die Güter deutlich darüber.

3.6 Allgemeine Wettbewerbsentwicklung

Sowohl im Schienengüter- als auch im Schienenpersonennahverkehr hat sich der Wettbewerberanteil im Jahr 2010 weiterhin positiv entwickelt.

Entwicklung des Wettbewerbs in den Segmenten



Quelle: Bundesnetzagentur, DB AG, Statistisches Bundesamt

Abbildung 17: Entwicklung des Wettbewerbs in den Segmenten

Im Schienengüterverkehr haben die Wettbewerber ihren Marktanteil an der erbrachten Transportleistung von 25 Prozent beibehalten. Im Schienenpersonennahverkehr ist ihr Anteil auf zwölf Prozent (+1%) gestiegen. Im Schienenpersonenfernverkehr liegt der Wettbewerberanteil weiterhin bei unter einem Prozent.

Positiv zu werten ist, dass die Wettbewerber im Schienengüterverkehr mit der stark gestiegenen Nachfrage im Jahr 2010 mithalten konnten und Zugewinne nicht nur bei den marktdominierenden Unternehmen zu verzeichnen waren. Dennoch erbrachte DB Schenker Rail Deutschland AG immerhin noch 75 Prozent der gesamten Verkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehrsmarkt.

Auch im Jahr 2011 liegt der Wettbewerberanteil im SPFV wieder unverändert bei unter einem Prozent. Damit bleibt ein nennenswerter Wettbewerb am Markt weiter aus. Angekündigte Markteintritte, z. B. von MSM und HKX, verzögern sich und werden – wenn überhaupt – erst im Jahr 2012 realisiert werden.

Im SPNV erbrachten die Wettbewerber im Jahr 2010 zwölf Prozent der gesamten Verkehrsleistung und damit fast jeden achten Personenkilometer. Aufgrund des Beschlusses des Bundesgerichtshofs zur Vergabe von Verkehrsleistungen durch Aus-

schreibungen im Regelfall, ist auch zukünftig eine positive Wettbewerbsentwicklung im Schienenpersonennahverkehr zu erwarten. Da rd. zwei Drittel der Verkehrsleistungen in Deutschland in den kommenden fünf Jahren neu vergeben werden sollen, stellt dies sowohl für Aufgabenträger wie auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen eine große Herausforderung dar.

4. Eisenbahninfrastrukturmarkt

4.1 Anzahl Eisenbahninfrastrukturunternehmen

Derzeit sind bei der Bundesnetzagentur knapp 180 Betreiber der Schienenwege und rund 450 Betreiber von Serviceeinrichtungen, die Zugang gewähren, erfasst. Ein Teil der Unternehmen ist dabei sowohl Betreiber der Schienenwege als auch Betreiber von Serviceeinrichtungen, so dass wegen der Überschneidungen gesellschaftsrechtlich knapp 500 Unternehmen unter die Regulierung fallen.

Die Anzahl der Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist stark von der Erfassungsdurchdringung der Unternehmen bei der Bundesnetzagentur geprägt. Es existiert derzeit keine zentrale Stelle, die über eine vollständige Liste sämtlicher Eisenbahninfrastrukturunternehmen verfügt. Zwar gibt es für einen Teil der Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Verpflichtung, eine Genehmigung einzuholen. Diese Aufgabe ist jedoch auf die Vielzahl von Genehmigungsbehörden verteilt. Zudem unterliegt der Betrieb der meisten Serviceeinrichtungen keiner Genehmigungspflicht.

Entsprechend der bei der Bundesnetzagentur vorliegenden Daten betreiben rund 120 Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Streckenlänge von ca. 37.700 km und eine Gleislänge von ca. 62.600 km (ohne Gleise in Serviceeinrichtungen). Auf öffentliche nicht-bundeseigene Betreiber von Schienenwegen entfallen hiervon ca. 4.300 km Strecke und ca. 4.700 km Gleise (ohne Gleise in Serviceeinrichtungen).

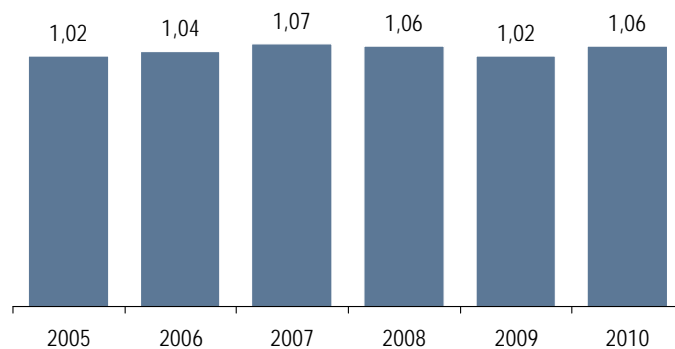
4.2 Entwicklung der Betriebsleistung

In 2010 wies die Betriebsleistung auf öffentlichen Schienenwegen eine steigende Tendenz auf. Die Betriebsleistung stieg von 1,02 Mrd. Trassenkilometer in 2009 auf knapp 1,06 Mrd. Trassenkilometer in 2010. Dies entspricht einem Zuwachs von knapp vier Prozent.

Wesentlicher Wachstumstreiber war der Schienengüterverkehr mit einem Plus von rund 25 Mio. Trassenkilometer gegenüber dem Jahr 2009. Ebenfalls zulegen konnte der Schienenpersonennahverkehr, während im Schienenpersonenfernverkehr kein Wachstum verzeichnet werden konnte.

Entwicklung der Betriebsleistung

Mrd. Trassenkilometer auf Schienenwegen öffentlicher EIU



Quelle: Bundesnetzagentur

Abbildung 18: Entwicklung der Betriebsleistung

Der Anteil der auf Eisenbahninfrastrukturen der DB AG erbrachten Betriebsleistung lag unverändert bei rund 98 Prozent, der Anteil der erbrachten Betriebsleistung auf nicht-bundeseigener (öffentlicher) Infrastruktur entsprechend bei zwei Prozent.

4.3 Nutzungsbedingungen für Eisenbahninfrastruktur

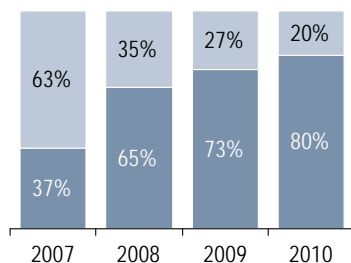
Der gesetzlich festgeschriebene diskriminierungsfreie Zugang zur Eisenbahninfrastruktur bedingt, dass alle Zugangsberechtigten die Infrastruktur zu gleichen Bedingungen und Konditionen nutzen können. Die Infrastrukturnutzungsbedingungen sind in Form von Schienennetz-Benutzungsbedingungen für die Betreiber der Schienenwege sowie in Form von Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen für Betreiber von Serviceeinrichtungen zu erstellen.

In den vergangenen Jahren hat sich die Quote derjenigen Unternehmen, welche die genannten gesetzlichen Vorschriften erfüllen, stetig gesteigert. Betreiber von Serviceeinrichtungen liegen tendenziell stärker hinter den gesetzlichen Anforderungen zurück. Einer Quote von 70 Prozent an Unternehmen, die in 2007 keine Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen erstellt hatten, standen 48 Prozent in 2010 gegenüber.

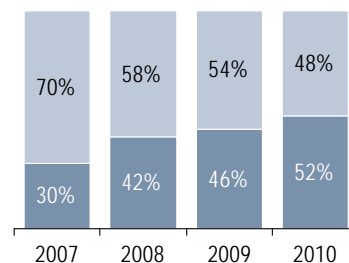
Anteil der Infrastrukturunternehmen mit Nutzungsbedingungen

Ohne NBS/SNB
Mit NBS/SNB

Anteil EIU (Schiene) mit SNB
Prozent der BdS



Anteil EIU (Service) mit NBS
Prozent der BvSE



SNB: Schienennetz-Benutzungsbedingungen; NBS: Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
BdS: Betreiber der Schienenwege; BvSE: Betreiber von Serviceeinrichtungen
Angaben basieren auf Teilauswertung
Quelle: Bundesnetzagentur

Abbildung 19: Anteil der Infrastrukturunternehmen mit Nutzungsbedingungen

Die Bundesnetzagentur weist die Infrastrukturunternehmen aktiv darauf hin, Schienennetz-Benutzungsbedingungen und Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen zu erstellen. Insbesondere bei den Betreibern von Serviceeinrichtungen sollte die Anzahl der erstellten Nutzungsbedingungen in den nächsten Jahren daher deutlich steigen.

4.4 Vorkonstruierte Trassen

Im Rahmen der „Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr“ sind nach der EU-Verordnung 913/2010 ab 2013 auf den Güterverkehrskorridoren 1, 3 und 8 Kapazitäten für den internationalen Güterverkehr vorzuhalten. Zur Sicherstellung dieser Kapazitäten müssen von den Eisenbahninfrastrukturbetreibern, im Gegensatz zur individuellen Trassenkonstruktion nach Wunsch des Kunden, Trassen nach bestimmten Parametern vorkonstruiert werden.

Bei der Markterhebung 2011 wurden die Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Thema „vorkonstruierte Trassen“ befragt. Die Erhebung sollte hier ein Meinungsbild ermöglichen. Knapp 30 Prozent der Eisenbahnverkehrsunternehmen nutzen dabei die durch die EU definierten Güterverkehrskorridore oder zumindest Abschnitte davon.

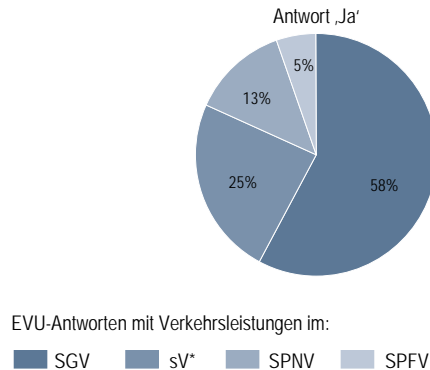
Die Vorkonstruktion ausschließlich internationaler Güterverkehrstrassen befürworten insgesamt 30 Prozent der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Trassen für den Schienenpersonennahverkehr sollten 21 Prozent der Unternehmen zufolge zusätzlich vorkonstruiert werden, 17 Prozent sprachen sich dafür aus, Trassen im Schienenpersonenfernverkehr vorzukonstruieren. Für zusätzliche vorkonstruierte Trassen im (nationalen) Güterverkehr sprachen sich 15 Prozent der Eisenbahnverkehrsunternehmen aus. 29 Prozent der Befragten sehen vorkonstruierte Trassen bei überlasteten Schienenwegen als geeignetes Instrument, 25 Prozent bzw. 27 Prozent finden, dass eine Vorkonstruktion auf sonstigen stark befahrenen Hauptstrecken bzw. bei Baumaßnahmen geeignet sei.

Insgesamt schätzen über die Hälfte der antwortenden Unternehmen vorkonstruierte Trassen auf den Güterverkehrskorridoren als nachteilig ein. Ein Grund liegt darin, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre spezifischen Zugkonfigurationen in der Palette der vorkonstruierten Trassen nicht wiederfinden und daher in höherem Maße auf individuell konstruierte Trassen angewiesen sind. Wie die nachfolgende Abbildung zeigt, überwiegen dabei deutlich die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr (58%) sowie sonstige Verkehrsleistungen (25%)⁶.

⁶ Bei sonstigen Verkehrsleistungen handelt es sich z. B. um Überführungsfahrten, Bauzugverkehr, Arbeitszugverkehr, Messfahrten, Probefahrten oder Streckenbesichtigungs- und Signalschaufahrten.

Marktumfrage vorkonstruierte Trassen

„Da ich für meine Verkehre sehr atypische Zugkonfigurationen einsetze, werde ich voraussichtlich weiterhin auf individuell konstruierte Trassen angewiesen sein.“



*) sonstiger Verkehr z. B. Überführungsfahrten, Bauzugverkehr, Messfahrten, Probefahrten, u. ä.
Quelle: Markterhebungen der Bundesnetzagentur

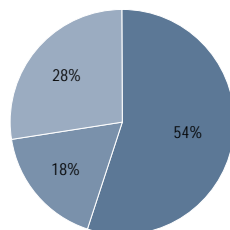
Abbildung 20: Notwendigkeit individueller Trassen nach Verkehrsart

Abbildung 21 verdeutlicht, dass 54 Prozent der Unternehmen im Schienengüterverkehr Bedarf an individuell vorkonstruierten Trassen sehen. Von diesen werden rund 10 Prozent der gesamten Betriebsleistung in der Verkehrsart erbracht. Beim sonstigen Verkehr bejahen 43 Prozent der Unternehmen die Notwendigkeit individuell konstruierbarer Trassen.

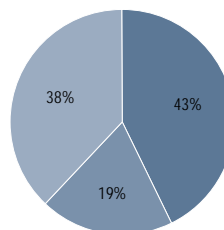
Marktumfrage vorkonstruierte Trassen

„Da ich für meine Verkehre sehr atypische Zugkonfigurationen einsetze, werde ich voraussichtlich weiterhin auf individuell konstruierte Trassen angewiesen sein.“

EVU-Antworten im SGV (= 100%)



EVU-Antworten im sV* (= 100%)



■ ‚Ja‘ ■ ‚Nein‘ ■ keine Angabe

*) sonstiger Verkehr z. B. Überführungsfahrten, Bauzugverkehr, Messfahrten, Probefahrten, u. ä.
Quelle: Markterhebungen der Bundesnetzagentur

Abbildung 21: Antworten nach den Verkehrsarten SGV und sV

4.5 Bewertung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur

Im Rahmen der jährlichen Markterhebung gibt die Bundesnetzagentur Eisenbahnverkehrsunternehmen die Möglichkeit, marktrelevante Gesichtspunkte aus ihrer Sicht zu bewerten (vgl. Abschnitt 1.4).

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen sehen nach wie vor viele Problemfelder. Besonders kritisch wurden die Bereiche Tarif und Vertrieb im Personenverkehr (Bewertung: 3,5), der Zugang zur internationalen Schieneninfrastruktur (Bewertung: 3,4) sowie Qualität und Ausbauzustand des Netzes (Bewertung: 3,2) eingeschätzt.

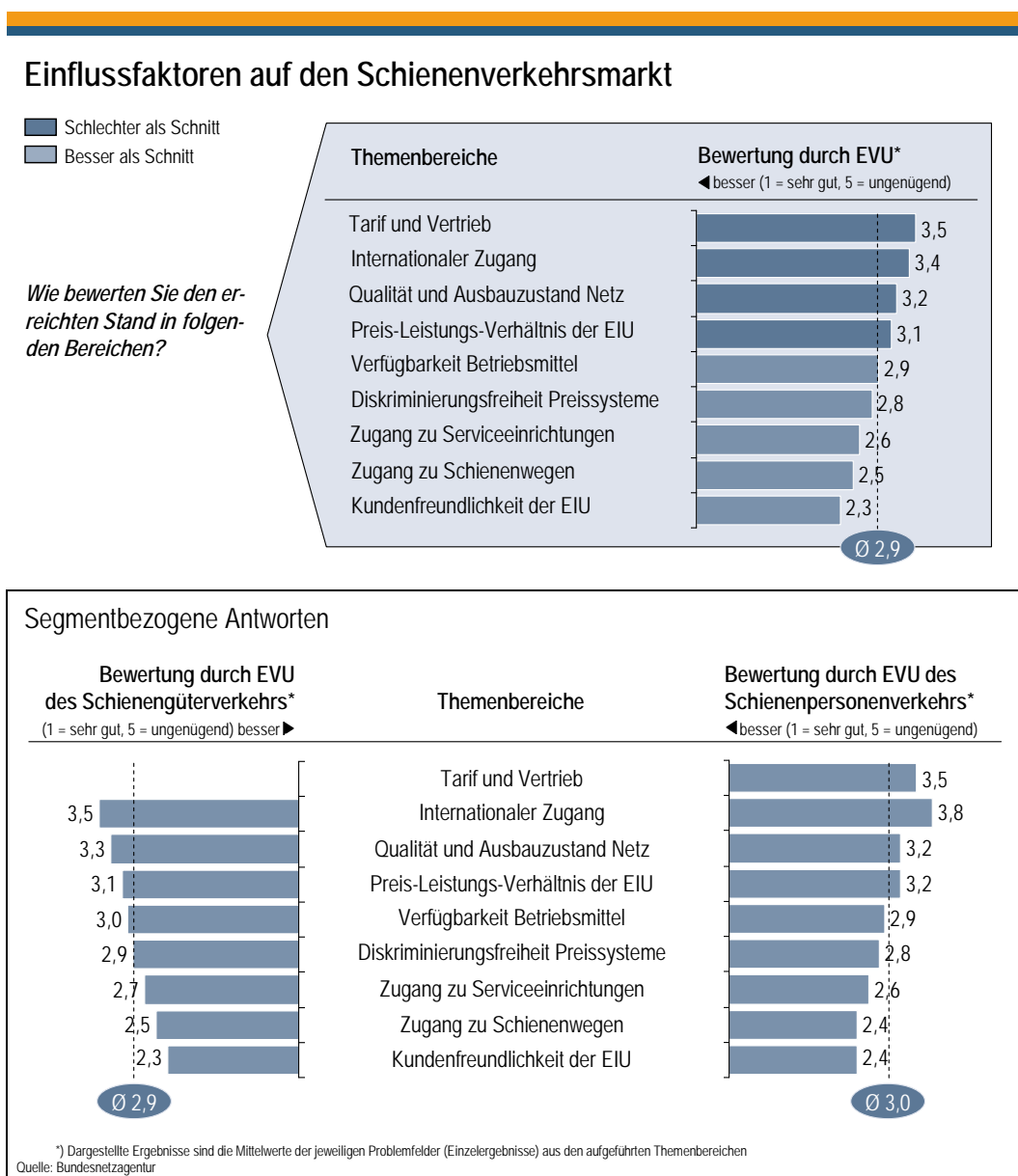


Abbildung 22: Einflussfaktoren auf den Schienenverkehrsmarkt

Auf Fragestellungen, die sich direkt mit dem Zugang zu Schienenwegen, der Trassenvergabe und der Fahrplanqualität auseinandersetzen, vergaben die Eisenbahnverkehrsunternehmen gute bis befriedigende Bewertungen.

Bewertung des Zugangs zu Schienenwegen

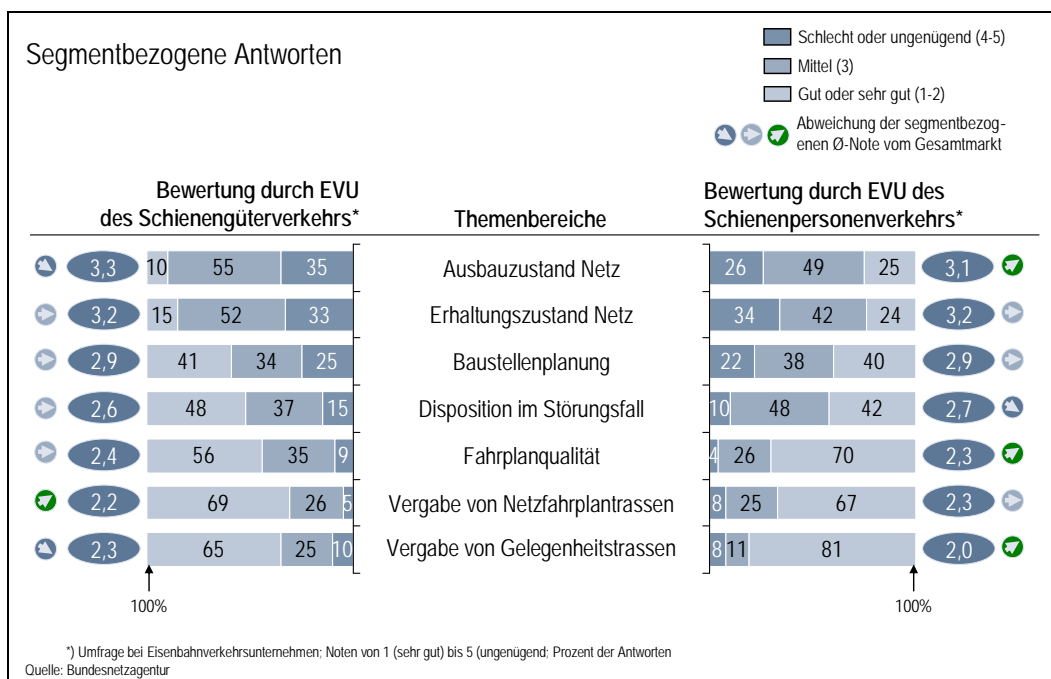
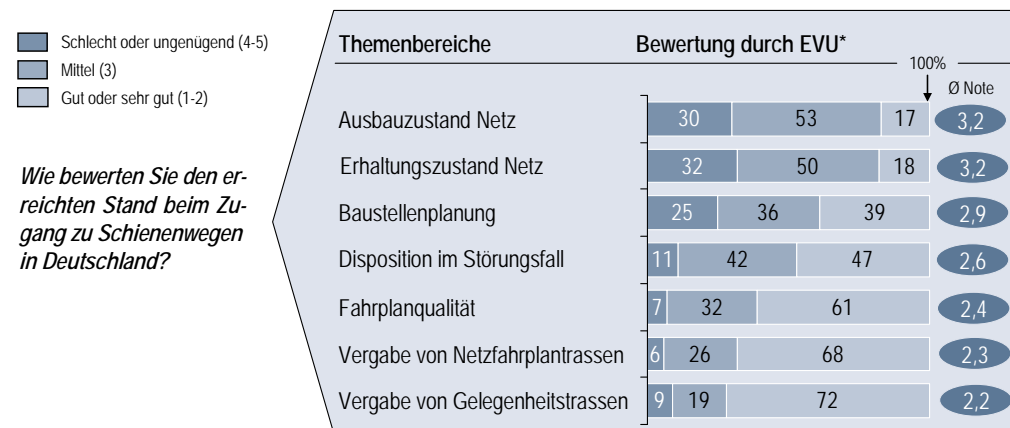


Abbildung 23: Bewertung des Zugangs zu Schienenwegen

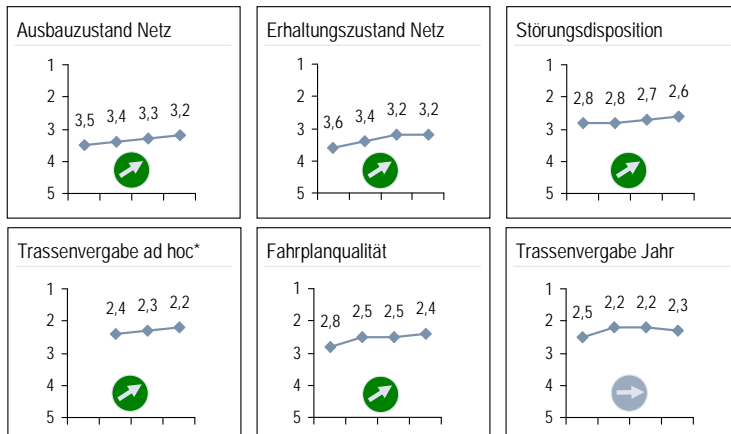
Innerhalb der Themenbereiche wurde der Ausbau- und Erhaltungszustand des Netzes am kritischsten gesehen (Bewertung: jeweils 3,2). Die Baustellenplanung sowie die Disposition im Störfall wurde von den Eisenbahnverkehrsunternehmen als befriedigend bewertet (Bewertung 2,9 und 2,6), gefolgt von der Fahrplanqualität

(Bewertung: 2,4). Der Prozess der Vergabe von Netz- und Gelegenheitsfahrplantras- sen erhielt gute Bewertungen. Für die meisten Themenfelder lässt sich eine leicht positive Entwicklung der Bewertungen konstatieren.

Entwicklung der Bewertungen der Themenfelder Schienenwege, 2008-2011

Bewertung (1 = sehr gut, 5 = ungenügend)

 Tendenz

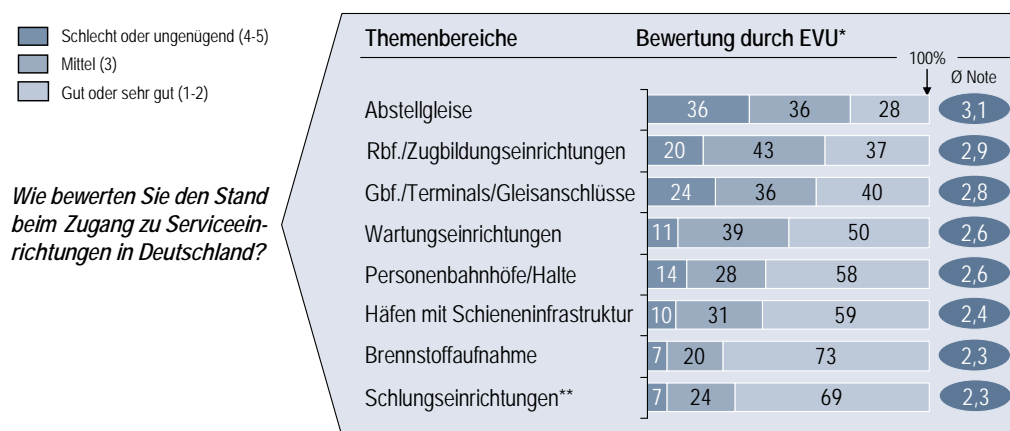


*) In 2008 keine Unterscheidung nach Vergabe für ad-hoc und Jahresfahrplan
Quelle: Bundesnetzagentur

Abbildung 24: Entwicklung der Bewertung der Themenfelder Schienenwege

Die folgende Abbildung zeigt die Bewertungen beim Zugang zu Serviceeinrichtungen: Der Zugang zu Abstellgleisen (Bewertung: 3,1) sowie zu Rangierbahnhöfen, Zugbildungseinrichtungen, Güterbahnhöfen, Terminals und Gleisanschlüssen (Bewertung: jeweils 2,9 und 2,8) wurde als deutlich unterdurchschnittlich bewertet. Relativ kritisch schätzten die Eisenbahnverkehrsunternehmen zudem den Zugang zu Wartungseinrichtungen (5) sowie zu Personenbahnhöfen und Haltepunkten (Bewertung: jeweils 2,6) ein.

Bewertung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen



*) Umfrage bei Eisenbahnverkehrsunternehmen; Noten von 1 (sehr gut) bis 5 (ungenügend); Prozent der Antworten
 **) Keine Serviceeinrichtung im Sinne des § 2 Abs. 3c AEG
 Quelle: Bundesnetzagentur

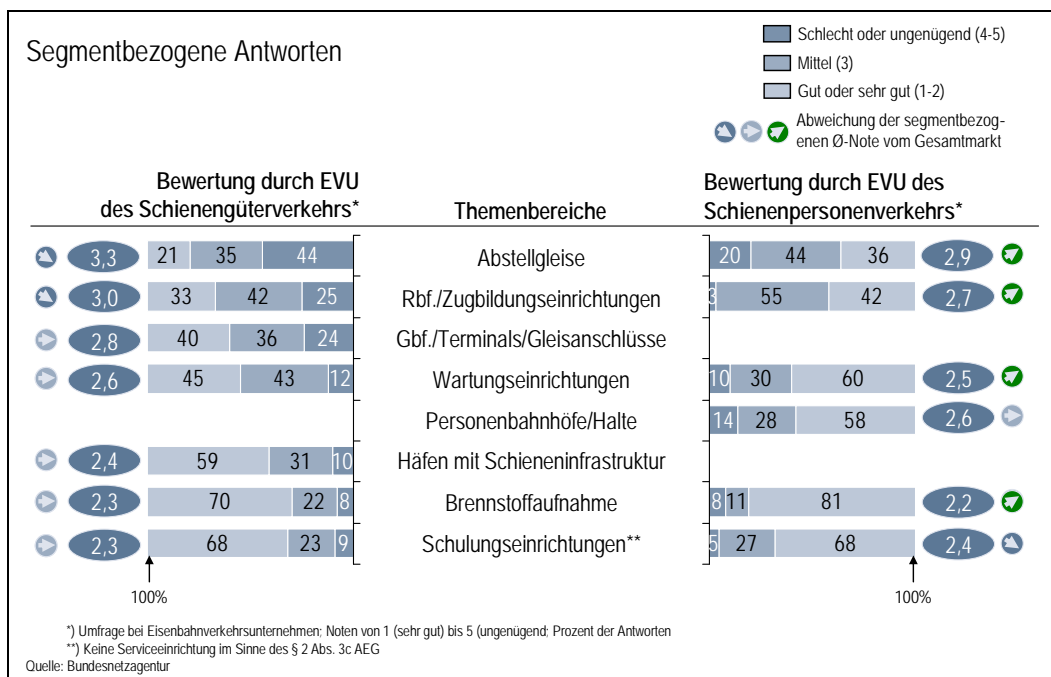
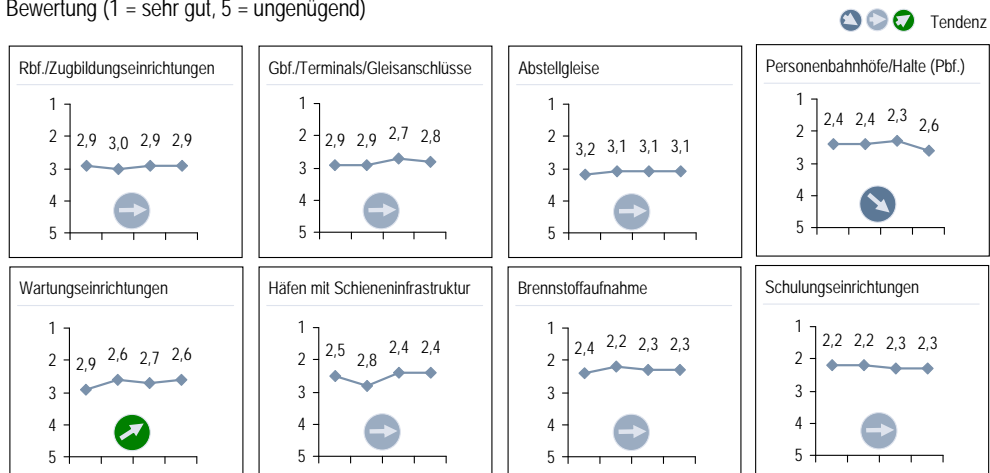


Abbildung 25: Bewertung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen

Auch wenn sich die Entwicklung bei den Serviceeinrichtungen nicht so deutlich wie bei den Schienenwegen zeigt, so weisen die Bewertungsfaktoren seit 2008 dennoch leicht positive Tendenzen auf.

Entwicklung der Bewertungen des Zugangs zu Serviceeinrichtungen, 2008-2011

Bewertung (1 = sehr gut, 5 = ungenügend)

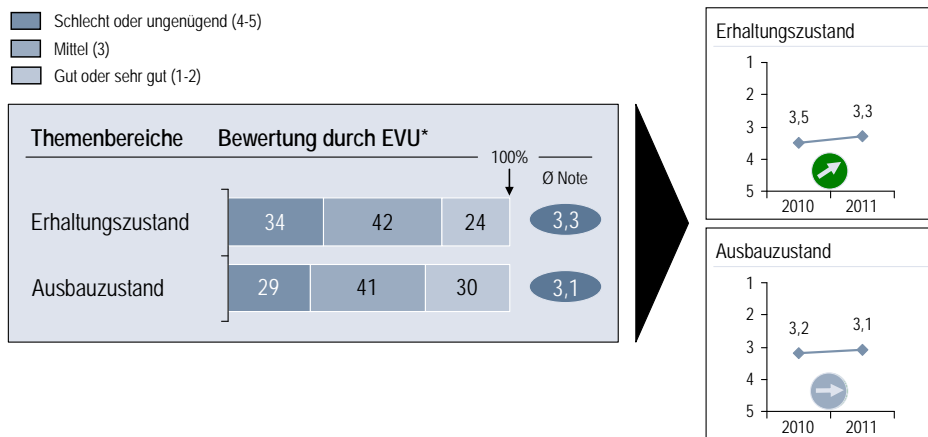


Quelle: Bundesnetzagentur

Abbildung 26: Entwicklung der Bewertung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen

Für das Verkehrsangebot im Schienenpersonenverkehr spielt die Qualität eine große Rolle. Aus diesem Grund werden die Eisenbahnverkehrsunternehmen seit der Erhebung im Jahr 2010 auch danach gefragt, wie sie den Ausbau- und Erhaltungszustand bei Personenbahnhöfen und Haltepunkten bewerten.

Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustands von Personenbahnhöfen und Haltepunkten



*) Umfrage bei Eisenbahnverkehrsunternehmen; Noten von 1 (sehr gut) bis 5 (ungenügend); Prozent der Antworten
Quelle: Bundesnetzagentur

Abbildung 27: Bewertung des Ausbau- und Erhaltungszustands von Personenbahnhöfen und Haltepunkten

4.6 Finanzierung nicht-bundeseigener Eisenbahnen

Neben den bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturbetreibern (Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Deutsche Bahn AG) existiert eine Vielzahl von nicht-bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturbetreibern (vgl. hierzu Abschnitt 4.1). Die finanziellen Verhältnisse und Strukturen bei diesen nicht-bundeseigenen Eisenbahninfrastrukturbetreibern sind zum einen sehr heterogen, zum anderen auch kaum gesamthaft dokumentiert.

Insbesondere zum Bereich der öffentlichen (zugangspflichtigen) Schienenwege erfragt die Bundesnetzagentur in ihrer Markterhebung auch Daten zu Höhe von Kosten und Erlösen, zur Höhe, Herkunft und dem Ausweis von Fördermitteln sowie zur Höhe und zum Einsatz von Investitionen⁷. Die so bei der Bundesnetzagentur erfassten Daten nicht-bundeseigener Betreiber der Schienenwege umfassen etwa zwei Prozent der in Deutschland erbrachten Betriebsleistung und gut zwei Prozent der gezahlten Trassenentgelte. In Bezug auf die Länge der betriebenen Schienenwege liegt der Anteil der nicht-bundeseigenen Betreiber der Schienenwege bei leicht über zehn Prozent.

Zu monetären Größen liegen seitens der nicht-bundeseigenen Betreiber der Schienenwege nur vereinzelt Daten vor, zudem ist die Qualität und Vergleichbarkeit der Angaben – zum Teil auch wegen lokaler Besonderheiten – nur eingeschränkt. Insgesamt wiesen die nicht-bundeseigenen Schienenwegsbetreiber Trassenentgelte von etwas unter 100 Mio. EUR aus. Rund 20 Prozent der Trassenentgelte wurden von Eisenbahnverkehrsunternehmen gezahlt, die nicht mit dem jeweiligen Infrastrukturunternehmen verbunden sind. Entsprechend stammten 80 Prozent der Trassenentgelte von „eigenen“ Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Bei den Investitionstätigkeiten gaben die nicht-bundeseigenen Betreiber der Schienenwege für das Jahr 2010 Investitionen in Höhe von insgesamt 100 Mio. EUR an. Von diesen Investitionen wurden rund 20 Prozent aus Eigenmitteln und 80 Prozent aus Fördermitteln finanziert. Der überwiegende Teil – rund 60 Prozent – der Investitionen betraf (Ersatz-) Investitionen in das Bestandsnetz. Rund 40 Prozent der Investitionen betrafen den Aus- oder Neubau von Infrastruktur. Die erhaltenen Fördermittel für die investiven Maßnahmen – für 2010 laut Angaben der Unternehmen rund 80 Mio. EUR – stammten weit überwiegend aus Mitteln der Länder und Kommunen.

⁷ Markterhebung Eisenbahn der Bundesnetzagentur, Fragebogen Nr. 2: Fragebogen für EIU – Betreiber der Schienenwege

Nicht-investive Fördermittel wurden nur in geringen Maße (rund 10 Mio. EUR) gewährt.

5. Infrastrukturnutzungsentgelte und sonstige Preise

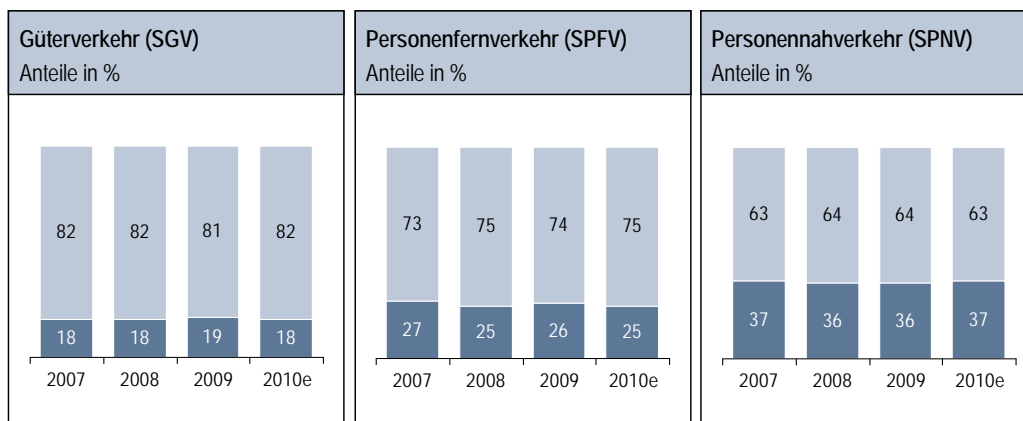
Die für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur anfallenden Entgelte stellen einen wesentlichen Kostenfaktor für Eisenbahnverkehrsunternehmen dar, der maßgeblichen Einfluss auf ihr Unternehmensergebnis nimmt. Im Mittel wenden die Verkehrsunternehmen rund 30 Prozent ihrer erzielten Umsätze für Infrastrukturnutzungsentgelte auf. Sowohl die aktuelle Höhe dieser Entgelte als auch deren Entwicklung sind daher für diese Unternehmen von großer Bedeutung.

5.1 Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz der Eisenbahnverkehrsunternehmen

Je nach Art der durchgeführten Verkehre unterscheidet sich der Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am erzielten Unternehmensumsatz deutlich. Am geringsten fällt er mit weniger als 20 Prozent im Schienengüterverkehr aus. Im Schienenpersonenfernverkehr beträgt der Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Unternehmensumsatz bereits mehr als ein Viertel; im Schienenpersonennahverkehr fällt der Anteil mit über einem Drittel am höchsten aus. Nach wie vor liegt dieser Anteil bei einzelnen, nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen sogar bei über 50 Prozent.

Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz der EVU in den jeweiligen Verkehrssegmenten

Sonstige Kosten + Rendite
 Infrastrukturkosten



Quelle: Bundesnetzagentur

Abbildung 28: Anteil der Infrastrukturnutzungsentgelte am Umsatz der EVU in den jeweiligen Verkehrssegmenten

Obwohl die Nutzungsentgelte der DB Netz AG in den letzten Jahren kontinuierlich erhöht wurden, blieb der Anteil der Infrastrukturnutzungskosten an den Umsätzen der Verkehrsunternehmen verkehrsartenübergreifend in etwa konstant. Wird jedoch nur der Markt der nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen betrachtet, sind sowohl für den Schienengüterverkehr als auch für den Schienenpersonennahverkehr Steigerungen im Bereich von über einem Prozent Umsatzanteil festzustellen.

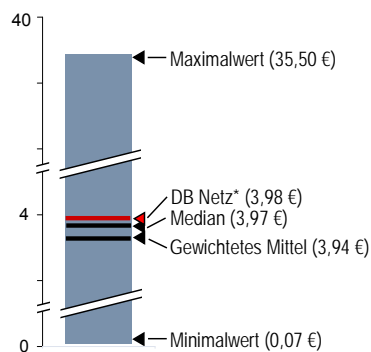
5.2 Höhe und Entwicklung der Trassenentgelte

Je nach Betreiber der Infrastruktur können die erhobenen Trassenentgelte stark voneinander abweichen. Sowohl Alter und Komplexität (Tunnel, Brücken, Weichendichte, Elektrifizierung etc.) der Infrastruktur als auch topographische Aspekte und Infrastrukturauslastung stellen bei der Entgeltbildung wesentliche Kostentreiber dar. Ebenso spielt die Höhe der für Infrastrukturmaßnahmen gewährten Fördermittel eine maßgebliche Rolle für das betreiberspezifische Entgeltniveau. Schwach ausgelastete Infrastrukturen müssen ihre Kosten auf nur wenige Nachfrager umlegen und weisen in der Folge ein entsprechend hohes Trassenpreisniveau auf. Gleiches gilt für Infrastrukturbetreiber, die ihre Kosten ohne öffentliche Zuschüsse decken müssen.

Sowohl das gewichtete arithmetische Mittel als auch der Median (50% der ungewichteten Einzelwerte liegen darunter, 50% darüber) bewegten sich in 2010 bei knapp 4,00 EUR je Trassenkilometer.

Bandbreite bei Durchschnittserlösen von Trassen

Bandbreite Trassenpreise, 2010
EUR je Trassenkilometer (EIK)



*) errechnet aus dem Geschäftsbericht der jeweiligen Gesellschaft
Quelle: Bundesnetzagentur; DB Netz Geschäftsberichte der jeweiligen Gesellschaften

Abbildung 29: Bandbreite bei Durchschnittserlösen von Trassen

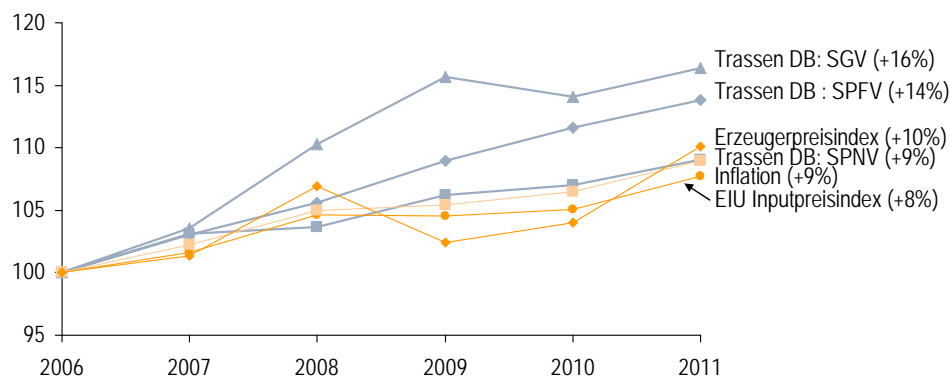
Wie in den vergangenen Jahren hat sich die Trassenutzung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen erneut verteuert. Die von der DB Netz AG erhobenen mittleren Trassenentgelte – errechnet als Quotient aus Trassenentgelten und Betriebsleistung in Trassenkilometern der Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG – stiegen seit 2006 deutlich an. Unter Berücksichtigung der von 2010 auf 2011 erfolgten Preisanpassung ist der Preis im Vergleich zum Jahr 2006 um neun Prozent im Schienenper-

sonennahverkehr und um 16 Prozent im Schienengüterverkehr angestiegen, während sich der mittlere Trassenpreis im Schienenpersonenfernverkehr um 14 Prozent verteuert hat.

Im Vergleich dazu wird die allgemeine Inflation zwischen 2006 und 2011 voraussichtlich nur rund neun Prozent betragen. Der Anstieg der bei Infrastrukturbetreibern maßgeblich anfallenden Kostenarten wie Personal- oder Instandhaltungskosten (vgl. EIU- Inputpreisindex in der Abbildung 30) liegt mit acht Prozent sogar noch niedriger. Andere spezifische Indizes, z. B. für die Erzeugerpreise, liegen ebenfalls unter der Preissteigerungsrate der meisten Trassenpreise.

Entwicklung von Eisenbahninfrastrukturentgelten bei der DB AG

Index, 2006* = 100



*) Berechnet als Quotient aus Trassenentgelten und Betriebsleistung (Trkm) der DB EVU laut Konzernleistungsverrechnung; für Stationsentgelte als Quotient aus Stationsentgelten und Stationshalten der DB Station&Service AG
Quelle: Bundesnetzagentur; DB AG

Abbildung 30: Entwicklung von Eisenbahninfrastrukturentgelten bei der DB AG

Diese Entwicklung der Trassenpreise der DB Netz AG spiegelt sich ebenso in der produktbezogenen Darstellung wider. Seit 2002 haben sich die dargestellten Trassenprodukte zwischen 26 Prozent und 38 Prozent verteuert. Dies entspricht einer jährlichen Preissteigerungsrate zwischen 2,4 Prozent und 3,3 Prozent.

Entwicklung spezifischer Trassenpreise der DB Netz AG

Euro je Trkm für ausgewählte Trassenprodukte

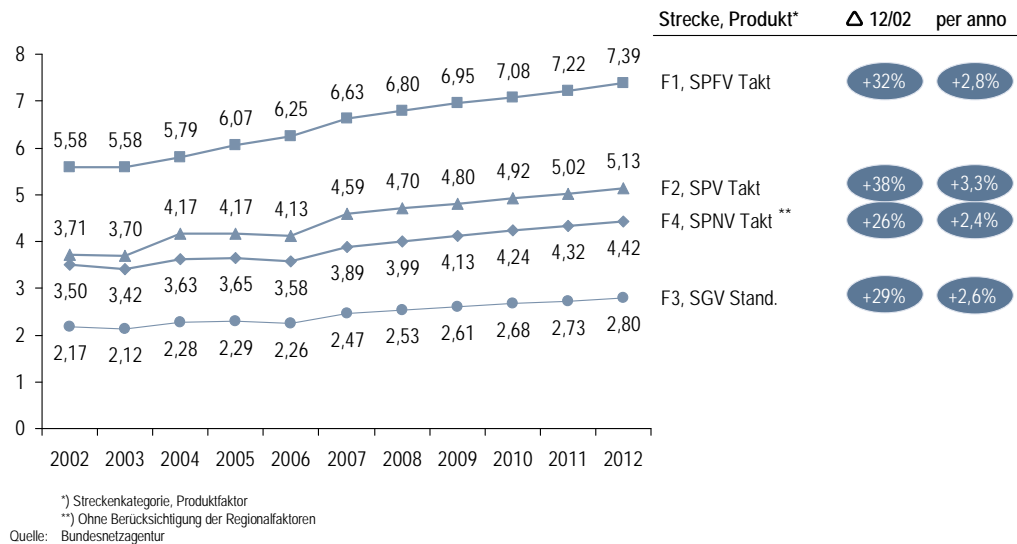


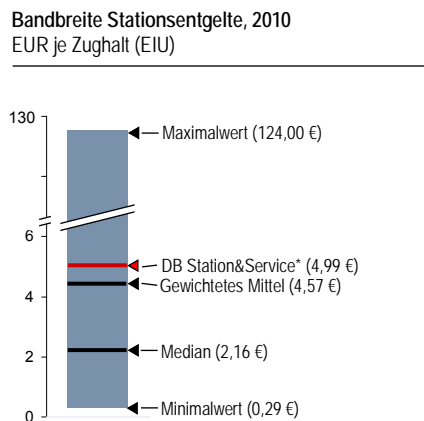
Abbildung 31: Entwicklung spezifischer Trassenpreise der DB Netz AG

Auch einige nicht-bundeseigene Betreiber von Streckeninfrastruktur erhöhten für das vergangene Fahrplanjahr ihre Nutzungsentgelte. Gewichtet nach gefahrener Betriebsleistung verteuerte sich das mittlere Trassenkilometerentgelt um rund zwei Prozent.

5.3 Höhe und Entwicklung der Stationspreise

Auch Stationsentgelte weichen je nach Betreiber stark voneinander ab. Der durchschnittliche Erlös je Halt lag im Jahr 2010 bei 4,57 EUR (Abbildung 29). Die DB Station&Service AG erzielt je Halt im Schnitt einen Erlös von 4,99 EUR und liegt damit etwas über dem Durchschnitt. Am Median lässt sich ablesen, dass die Hälfte aller Stationsbetreiber in Deutschland im Mittel weniger als 2,16 EUR je Zughalt verlangt.

Bandbreite bei Stationsnutzungsentgelten



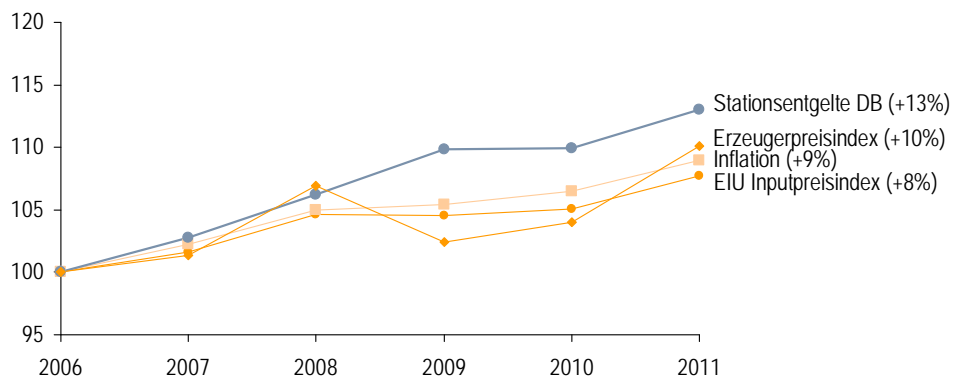
*) errechnet aus dem Geschäftsbericht der jeweiligen Gesellschaft
Quelle: Bundesnetzagentur; DB Netz Geschäftsberichte der jeweiligen Gesellschaften

Abbildung 32: Bandbreite bei Stationsnutzungsentgelten

Analog zur Entwicklung der Trassenpreise der DB Netz AG haben sich auch die Entgelte für Verkehrshalte an Personenbahnhöfen der DB Station&Service AG weiter erhöht. Im Vergleich zum Jahr 2006 sind diese Stationspreise signifikant stärker gestiegen als die allgemeine Inflation sowie der EIU-Inputpreisindex, der die Entwicklung für Eisenbahninfrastrukturbetreiber relevanter Preisindizes in aggregierter Form nachzeichnet (vgl. Abbildungen 30 und 33). Bereits zwischen 2006 und 2010 hatte sich das mittlere Stationsentgelt der DB Station&Service AG um zehn Prozent erhöht. Für 2011 erwartet die Bundesnetzagentur ein Plus von nunmehr 13 Prozent.

Entwicklung von Stationsnutzungsentgelten bei der DB AG

Index, 2006* = 100



*) Berechnet als Quotient aus Trassenentgelten und Betriebsleistung (Trkm) der DB EVU laut Konzernleistungsrechnung; für Stationsentgelte als Quotient aus Stationsentgelten und Stationshalten der DB Station&Service AG
Quelle: Bundesnetzagentur, DB AG

Abbildung 33: Entwicklung von Stationsnutzungsentgelten bei der DB AG

Neben der DB Station & Service AG haben auch einige nicht-bundeseigene Betreiber von Personenbahnhöfen ihre Entgelte erhöht. Im Mittel beträgt die Steigerung von 2009 auf 2010 hier rund zwei Prozent.

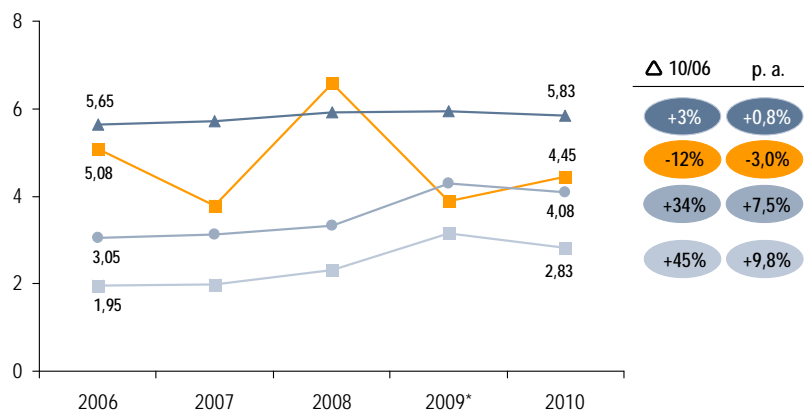
5.4 Entwicklung der Bahnstrompreise

Die Entwicklung der Bahnstrompreise zeigt einen kontinuierlich ansteigenden Verlauf. Wie die nachfolgende Abbildung zeigt, sind die Preise für den Bezug von Bahnstrom von DB Energie, der sich nach Abzug der Durchleitungsentgelte vom Gesamtpreis der DB Energie GmbH ergibt, seit 2006 um rund 20 Prozent erhöht worden.

Entwicklung der Strompreise*

Strompreise in Cent je kWh nach Abzug der Durchleitungsentgelte der DB Energie AG

▲ Hochtarif (05:30-09:00 + 16:00-19:00) ● Mitteltarif (09:00-16:00 + 19:00-22:00) ■ Niedertarif 00:00-05:30 + 22:00-24:00
 ■ Zum Vergleich: Strombezugspreis nach EEX KWK-Index



* Preise nach Absenkung Ende März 2009 (vorher: 12,11 ct (HT), 10,46 ct (MT), 10,01 ct (NT))
 Quelle: Bundesnetzagentur, DB AG, EEX (<http://www.eex.com/de/Downloads>)

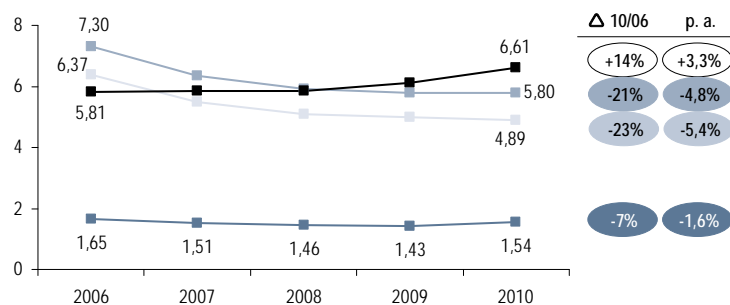
Abbildung 34: Entwicklung der Strompreise

Im sonstigen Strommarkt ist eine gegenläufige Entwicklung festzustellen. Dort liegt der Preis im Jahr 2010 mit gut 12 Prozent unter dem Wert des Jahres 2006. Die unterschiedliche Preisentwicklung ist darauf zurückzuführen, dass bei den Bahnstrompreisen kein Wettbewerb stattfindet. Diese Feststellung ist auch auf den Bereich der Durchleitungsentgelte übertragbar.

Wird die Preisentwicklung für die Netznutzung bei allen Energienetzbetreibern in Deutschland herangezogen, ist für Energienetzbetreiber, die bereits in der Vergangenheit einer Regulierung unterlagen, eine fallende Tendenz zu beobachten. Im Gegensatz dazu ist das Entgelt der DB Energie GmbH für die Netznutzung kontinuierlich gestiegen.

Entwicklung der Durchleitungsentgelte der Stromnetzbetreiber Durchleitungspreise in Cent je kWh*

- Durchleitungsentgelt DB Energie AG
- Durchleitungsentgelte der Netzbetreiber für Privatkunden (Angabe für jährliche Stromabnahme von 3.500kWh bei 400V Spannung)
- Durchleitungsentgelte der Netzbetreiber für Gewerbekunden (Angabe für jährliche Stromabnahme von 50MWh bei maximaler Spitzenlast von 50kW und einer Jahresnutzungsdauer von 1.000 Stunden bei 400V Spannung)
- Durchleitungsentgelte der Netzbetreiber für Industriekunden (Angabe für jährliche Stromabnahme von 24GWh bei maximaler Spitzenlast von 4.000kW und einer Jahresnutzungsdauer von 6.000 Stunden bei 10 bzw. 20kV Spannung)



* Preise jeweils zum 01.04. des betreffenden Jahres
Quelle: Bundesnetzagentur (Monitoringbericht Energie 2010), DB AG

Abbildung 35: Entwicklung der Durchleitungsentgelte der Stromnetzbetreiber

Die Durchleitungsentgelte der DB Energie GmbH für die Netznutzung werden von der Bundesnetzagentur derzeit geprüft.

5.5 Bewertung und Entwicklung der Entgeltsysteme

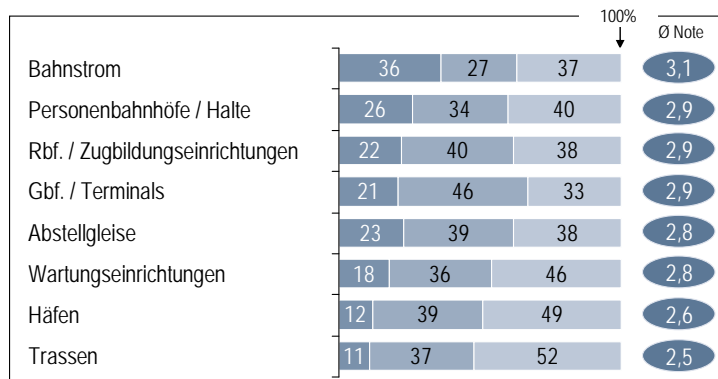
Bei Befragungen differenziert die Bundesnetzagentur nach Diskriminierungsfreiheit und Preis-Leistungsverhältnis von Preissystemen. Das Preis-Leistungsverhältnis wird von den Eisenbahnverkehrsunternehmen tendenziell ungünstiger bewertet als das Thema Diskriminierung. Generell ist festzustellen, dass Entgeltthemen im Markt deutlich kritischer beurteilt werden als Zugangsthemen.

Von den Eisenbahnverkehrsunternehmen eher kritisch bewertet wurden vor allem die Diskriminierungsfreiheit der Preissysteme für Bahnstrom (Bewertung: 3,1), Personenbahnhöfe und Haltepunkte, Rangierbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen sowie für Güterbahnhöfe und Terminals (Bewertung: jeweils 2,9).

Bewertung der Diskriminierungsfreiheit der von den EIU aufgestellten Preissystemen

Prozent der Antworten*

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



*) Umfrage bei Eisenbahnverkehrsunternehmen
Quelle: Bundesnetzagentur

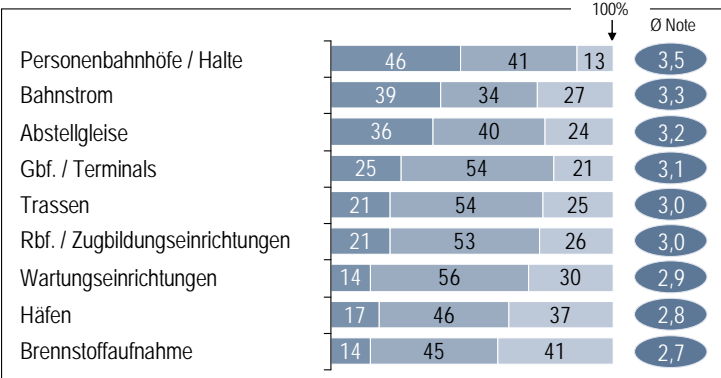
Abbildung 36: Bewertung der Diskriminierungsfreiheit der von den EIU aufgestellten Preissystemen

Deutlich schlechter als die Diskriminierungsfreiheit wird von den Eisenbahnverkehrsunternehmen gleichwohl das Preis-Leistungsverhältnis für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur bewertet. Kennzeichnend für die weiterhin große Unzufriedenheit über die im Markt überproportional steigenden Preise bei den Infrastrukturnutzungsentgelten, fällt das Preis-Leistungs-Verhältnis bei Personenbahnhöfen und Haltepunkten (Bewertung: 3,5), Bahnstrom (Bewertung: 3,3) sowie Abstellgleisen (Bewertung: 3,2) besonders negativ aus.

Bewertung des Preis-Leistungs-Verhältnisses für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur

Prozent der Antworten*

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



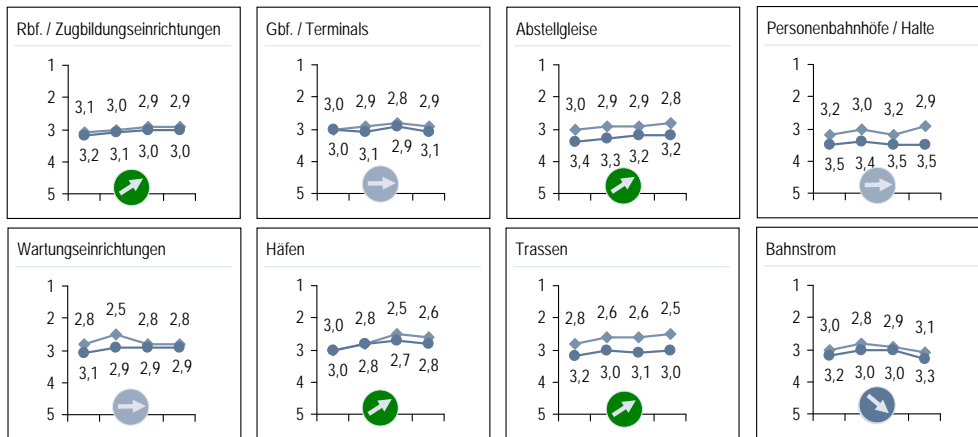
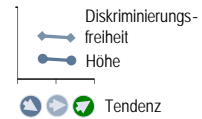
*) Umfrage bei Eisenbahnverkehrsunternehmen
Quelle: Bundesnetzagentur

Abbildung 37: Bewertung des Preis-Leistungs-Verhältnisses der von den EIU aufgestellten Preissystemen

Die Entwicklung der Bewertungen im Entgeltbereich zeigt, dass die Entgeltsysteme seit 2008 in vier der acht Bereiche leichte Verbesserungen verzeichnen konnten.

Entwicklung der Bewertungen der Entgelthöhe und Preissysteme, 2008-2011

Bewertung (1 = sehr gut, 5 = ungenügend)*



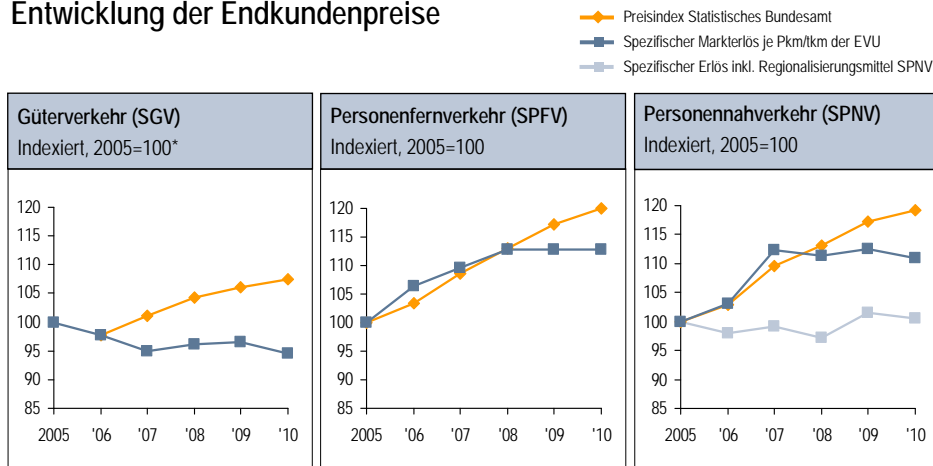
Quelle: Bundesnetzagentur

Abbildung 38: Entwicklung der Bewertungen der Entgelthöhe und Preissysteme

5.6 Endkundenpreise

Die Preisbildung für Verkehrsleistungen im Schienengüter- und Personenverkehr ist nicht Teil der Regulierung der Bundesnetzagentur. Die Preisentwicklung auf den Verkehrsmärkten ist dennoch ein wichtiger Indikator für die Gesamtentwicklung des Eisenbahnsektors.

Entwicklung der Endkundenpreise



*) Index ab 2006
Quelle: Bundesnetzagentur, Statistisches Bundesamt, VDV

Abbildung 39: Entwicklung der Endkundenpreise

Im Schienengüterverkehr liegt der durchschnittliche Erlös je Tonnenkilometer im Jahr 2010 unter dem durchschnittlichen Erlös im Jahre 2005. Im Jahr 2010 ist auch erstmals seit 2007 wieder ein fallender durchschnittlicher Erlös festzustellen. Der spezifische Preisindex des Statistischen Bundesamtes zeigt dagegen eine steigende Preisentwicklung in den letzten Jahren.

Etwa gleich hohe Teuerungsraten weist das Statistische Bundesamt für Fahrscheine im Schienenpersonennah- und Schienenpersonenfernverkehr auf. Die Preissteigerungen zwischen 2005 und 2010 lagen bei 20 Prozent im Fernverkehr und rund 19 Prozent im Nahverkehr. Im Schienenpersonennahverkehr ist dabei jedoch zu beachten, dass sich der Erlös der Eisenbahnverkehrsunternehmen zum einen aus Fahrgeldeinnahmen (rund 40%) und zum anderen aus Zuschüssen der Aufgabenträger (rund 60 %) zusammensetzt. Während der Preis der Fahrscheine deutlich gestiegen ist, ist die Summe der beiden Erlösarten relativ zu der erbrachten Verkehrsleistung kaum gestiegen. Dies liegt darin begründet, dass die Personenkilometer im gleichen Zeitraum stärker als die Zuschüsse der Aufgabenträger gestiegen sind.

Die unterschiedliche Entwicklung der Indizes des Statistischen Bundesamtes und der spezifischen Markterlöse liegt darin begründet, dass die Indizes des Statistischen Bundesamtes die Preisentwicklung für fest definierte Leistungen bei einem konstanten Mengengerüst darstellen, während der Durchschnittserlös je Tonnenkilometer bzw. Personenkilometer auch von Verschiebungen im Mengengerüst beeinflusst wird.

5.7 Entwicklung der Renditen

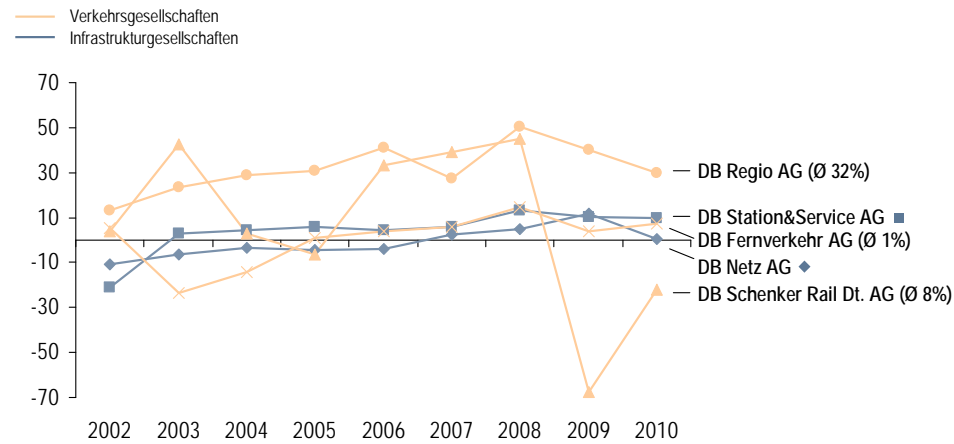
Neben der Entwicklung der Endkundenpreise sind auch die erzielten Renditen ein Kernindikator für die Bewertung der Marktentwicklung. Hierbei können sowohl Renditen auf der Wertschöpfungsstufe der Eisenbahninfrastruktur als auch auf der Stufe des Eisenbahnverkehrs betrachtet werden. Die Eigenkapitalrenditen – berechnet als Quotient aus Vorsteuergewinn⁸ und Eigenkapital – weisen dabei je nach Wertschöpfungsstufe und Segment unterschiedliche Trends und Merkmale auf.

Im Schienengüterverkehr schlägt sich die konjunkturelle Entwicklung überproportional in der erzielten Rendite nieder. Die Eigenkapitalrendite der DB Schenker Rail Deutschland AG lag im Boomjahr 2008 bei rund 45 Prozent, brach in 2009 auf minus 67 Prozent ein und lag in 2010 bei minus 22 Prozent. Im Schienenpersonennahverkehr lag die Eigenkapitalrendite der DB Regio AG in 2010 bei rund 29 Prozent. Die DB Regio AG weist im Zeitraum 2002 bis 2010 eine mittlere Eigenkapitalrendite von rund 32 Prozent aus. Krise und Aufschwung bilden sich in der Renditeentwicklung weniger deutlich ab. Grund sind insbesondere die im Schienenpersonennahverkehr üblichen lang laufenden Verkehrsverträge mit den öffentlichen Aufgabenträgern. Zudem besteht der überwiegende Teil der Erlöse der Eisenbahnverkehrsunternehmen aus relativ konjunkturunabhängigen Einnahmen aus den Regionalisierungsmitteln der Bestellerorganisationen.

⁸ Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (EGT)

Entwicklung der Eigenkapitalrenditen ausgewählter Gesellschaften der Deutschen Bahn AG

Eigenkapitalrendite (vor Steuer) in Prozent



Quelle: Geschäftsberichte

Abbildung 40: Entwicklung der Eigenkapitalrenditen ausgewählter Gesellschaften der Deutschen Bahn AG

Bei der DB Netz AG war in 2009 ein durch Sondereffekte beeinflusster hoher Vorsteuergewinn ausgewiesen worden. In 2010 wurde eine Eigenkapitalrendite von 0,5 Prozent erzielt (2009: 11,6%). Die DB Station&Service AG erzielte eine Eigenkapitalrendite von 9,8 Prozent (2009: 10,5%). Die Rendite bezieht sich dabei auf die gesamten Aktivitäten der DB Station&Service AG, also sowohl den verkehrlichen Bereich (insb. Stationsentgelte, etwa zwei Drittel des Gesamtumsatzes), als auch den Bereich Vermarktung (etwa ein Drittel des Gesamtumsatzes).

6. Anhang

6.1 Trassenpreissystem der DB Netz AG, 2002 bis 2012

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

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

Quelle: Trassenpreissysteme DB Netz AG

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 (2396) (1994,2439)), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 26.05.2009 (BGBl. I S. 1146)
BdS	Betreiber der Schienenwege
BIP	Bruttoinlandsprodukt
bspw.	Beispielsweise
BvSE	Betreiber von Serviceeinrichtungen
EIBV	Verordnung über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur (Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung) vom 03. Juni 2005 (BGBl. I S. 1566)
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Mio.	Millionen
Mrd.	Milliarden
NBS	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
NE	nicht-bundeseigen
NE-EVU	nicht-bundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen
Pkm	Personenkilometer
rd.	Rund
SGV	Schienengüterverkehr
SNB	Schienennetz-Benutzungsbedingungen
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr
t.	Tonnen
tkm	Tonnenkilometer
Tsd.	Tausend
vgl.	vergleiche
z. T.	zum Teil
zzgl.	zuzüglich