

Bericht

Marktuntersuchung
Eisenbahnen 2023

*5. Sonderausgabe
Marktentwicklungen 2022
unter den Bedingungen der
Covid-19-Pandemie*



Bundesnetzagentur

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

Referat 702 - Technische Grundsätze der Eisenbahnregulierung, Digitalisierung im Eisenbahnbereich;
Marktbeobachtung, Statistik

Tulpenfeld 4
53113 Bonn
Tel.: +49 228 14-0
Fax: +49 228 14-8872
E-Mail: info@bnetza.de

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	5
Einleitung und Methodik	9
1 Markt- und Leistungskennzahlen	11
1.1 Modal Split	12
1.2 Betriebsleistung	12
1.3 Verkehrsleistung	15
1.4 Durchschnittliche Zugbesetzung und Frachtmenge	19
1.5 Wettbewerbsentwicklung	20
1.6 Pünktlichkeit.....	21
2 Wirtschaftliche Kennzahlen	25
2.1 Umsatz im Eisenbahnverkehrsmarkt.....	26
2.2 Trassenentgelte	28
2.3 Wirtschaftliche Kennzahlen im Detail.....	29
2.4 Ergebnissituation	33
3 Besondere Einflüsse der Covid-19-Pandemie und staatliche Unterstützungsmaßnahmen	35
3.1 Pandemiesonderkosten.....	36
3.2 Staatliche Unterstützungsleistungen für Eisenbahnunternehmen.....	37
3.3 Trassenentgeltförderung im SGV und SPFV.....	38
3.4 Finanzielle Auswirkungen der Pandemie auf den Eisenbahnmarkt.....	41
Abbildungsverzeichnis	42
Abkürzungsverzeichnis	44
Impressum	45

Zusammenfassung

Im Jahr 2022 war der deutsche Eisenbahnmarkt trotz letzter Auswirkungen der Pandemie überwiegend von einer deutlichen Markterholung geprägt.

In diesem 5. Sonderbericht analysiert die Bundesnetzagentur die Marktentwicklung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und die Betreiber der Schienenwege (BdS) im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr und gegenüber 2019. Aus Konsistenzgründen wurden dieselben knapp 100 Eisenbahnunternehmen befragt, die bereits in den Vorperioden Daten bereitgestellt hatten.

Sowohl die Eisenbahnverkehrsunternehmen aller drei Verkehrsdienste als auch die Betreiber von Schienenwegen verzeichneten ein zum Teil signifikantes Wachstum gegenüber dem Vorjahr 2021.

Die Personenkilometer stiegen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) um knapp 60 Prozent und im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) um knapp 70 Prozent. Sie lagen damit im SPNV etwas über 10 Prozent bzw. im SPFV weniger als 5 Prozent unterhalb des Vor-Corona-Niveaus.

Im Schienengüterverkehr (SGV) betrug das Wachstum der Verkehrsleistung im Jahr 2022 nach dem kräftigen Zuwachs in 2021 nur rund 1 Prozent. Die erbrachten Tonnenkilometer bewegten sich damit rund 10 Prozent oberhalb des Vor-Corona-Niveaus. Besonders Wettbewerbsgüterbahnen konnten ihre Verkehre weiter ausbauen und damit den Rückgang der bundeseigenen EVU kompensieren.

Die Betriebsleistung stieg in 2022 um über 2 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Sie lag damit knapp 4 Prozent oberhalb des Vor-Corona-Niveaus von 2019. In allen drei Verkehrsdiensten

EVU Verkehrsleistung und Betriebsleistung in Mrd. Pkm/tkm/Mio. Zug-km

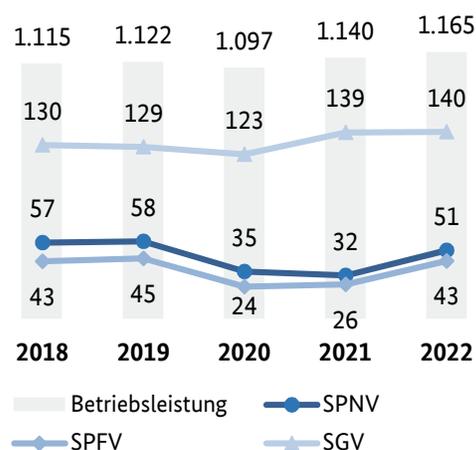


Abbildung 1: Entwicklung der Verkehrsleistung und der Betriebsleistung 2018 bis 2022 (absolut, in Mrd. Pkm/tkm; Mio. Zug-km)

wurden bei den Zugkilometern das zweite Jahr in Folge neue Höchstwerte erreicht.

Die Pünktlichkeit verschlechterte sich das zweite Jahr in Folge. Der Anteil der verspäteten Züge über alle Verkehrsdienste war in 2022 rund ein Drittel höher als in 2021. Er lag etwa 4 Prozentpunkte oberhalb des Vor-Corona-Niveaus. Den höchsten absoluten Anteil verspäteter Züge hatte der SGV mit über 40 Prozent zu verzeichnen. Der Anteil im SPNV lag zwar mit 15 Prozent absolut am niedrigsten, stieg aber im Vergleich zum Vorjahr am stärksten, um knapp 40 Prozent.

Der Anteil ausgefallener Züge stieg im Jahr 2022 auf 2,5 Prozent gegenüber 2,3 Prozent im Vorjahr und 1,6 Prozent in 2019. Die niedrigste Ausfallquote von 0,7 Prozent hatte der Schienengüterverkehr, die höchste der Fernverkehr mit 2,8 Prozent.

Die Detailsicht über die gesamten drei Pandemiejahre (Abb. 2) zeigt im Schienenpersonenverkehr nach den pandemiebedingten Einbrüchen in 2020, in den

EVU-Verkehrsleistung und Betriebsleistung

Personen- / Tonnen- / Zug-Kilometer prozentual

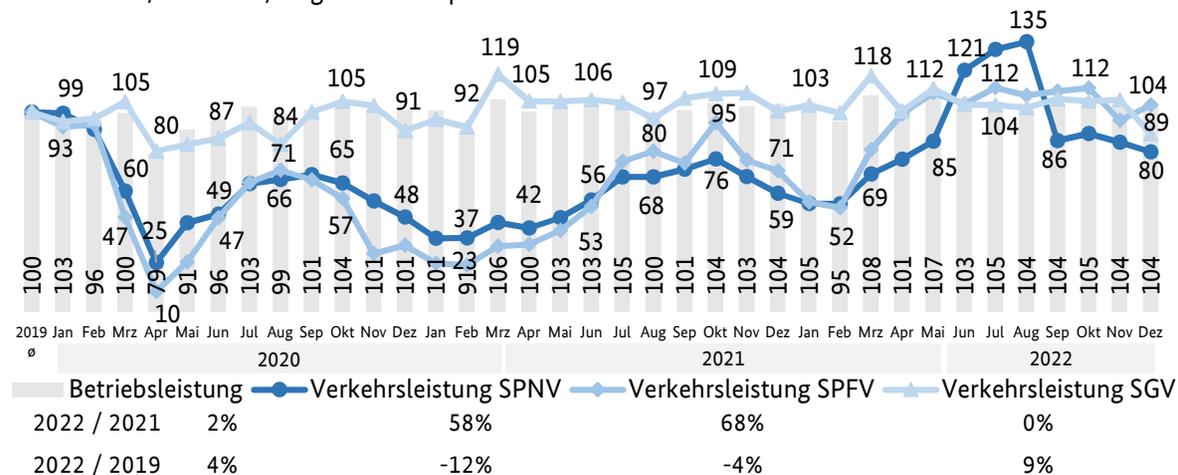


Abbildung 2: Entwicklung der Verkehrsleistung und der Betriebsleistung für 2020, 2021 und 2022 gegenüber 2019 auf Ebene der Verkehrsdienste (Veränderungen in Prozent; indexiert 2019 = 100)

Winterhalbjahren 2020/21 und 2021/22 eine stabile Erholungsphase ab März/April 2022. Auffällig ist der obere Ausbruch im SPNV im Sommer 2022, welcher auf das 9-Euro-Ticket zurückzuführen ist. Erkennbar ist aber auch, dass es sich hierbei um einen Einmaleffekt ohne deutliche Auswirkungen auf die nachfolgenden Monate handelte.

Im Modal Split konnte der Güterverkehr seinen Anteil in 2022 weiter leicht ausbauen. Mit 19,8 Prozent lag der Anteil der Eisenbahn knapp unterhalb der 20-Prozent-Marke. Im Personenverkehr führte die Nachfrageerholung in 2022 zu einem Wiederanstieg des Modal-Split der Eisenbahn auf das Vor-Corona-Niveau von 9,3 Prozent, welcher zu Lasten der Straße ging, die rund 4 Prozentpunkte an die Bahn verlor.

Der Anteil der Wettbewerber an der Verkehrsleistung im SGV stieg das zweite Jahr in Folge deutlich an. Er lag mit 59 Prozent fast an der 60-Prozent-Schwelle. Im SPFV konnten die Wettbewerberbahnen ihren Marktanteil bei 4 Prozent stabilisieren. Im SPNV hingegen mussten die NE-Bahnen einen Prozentpunkt an die DB abgeben. Sie erbrachten rund 33 Prozent der Verkehrsleistung.

Den Eisenbahnunternehmen entstanden auch im Jahr 2022 weiterhin pandemiebedingte Sonderkosten für Schutzausrüstung oder Reinigungsaktivitäten. Insgesamt nannten die Eisenbahnen Pandemiesonderkosten in Höhe von rund 100 Millionen Euro für das Jahr 2022. Dies entsprach in etwa dem Niveau des Vorjahres.

Die staatlichen Unterstützungsmaßnahmen wurden teilweise fortgeführt. Die SPNV-Unternehmen meldeten Rettungsschirmzahlungen in Höhe von rund 600 Millionen Euro für 2022. Seit Beginn der Pandemie wurden damit rund 2 Milliarden Euro gewährt.

Die Trassenentgeltförderung für den SPFV wurde bis Jahresende 2022 verlängert, jedoch ab Januar 2022 auf 42 Prozent reduziert. Ausgezahlt wurden rund 500 Millionen Euro an die EVU, der Großteil an die DB Fernverkehr AG.

Im Schienengüterverkehr endete die erhöhte Trassenentgeltförderung zum Jahresende 2021. Ab Januar 2022 griff wieder die Förderung gemäß TraFöG mit einer Förderquote von durchschnittlich 48 Prozent.

Die Höhe der staatlichen
Unterstützungsmaßnahmen war ausreichend,
um die im Vergleich zu 2019 immer noch
geringeren Fahrgasteinnahmen und die
pandemiebedingten Sonderausgaben bei den
Eisenbahnverkehrsunternehmen auszugleichen.
Die Bundesnetzagentur konnte für das
Gesamtjahr 2022 daher keinen
pandemiebedingten wirtschaftlichen Schaden
für den deutschen Eisenbahnmarkt mehr
feststellen.

Einleitung und Methodik

Der 5. Sonderbericht zu den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf den Eisenbahnmarkt in Deutschland betrachtet das Gesamtjahr 2022. Die vorangegangenen Sonderberichte sind unter folgendem Link abrufbar:

<https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/Eisenbahnen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/start.html>

Die Stichprobe der befragten knapp 100 Marktteilnehmer, welche nach Einschätzung der Bundesnetzagentur für den Eisenbahnmarkt grundsätzlich repräsentative Eisenbahnunternehmen darstellen und eine hohe Marktabdeckung ermöglichen, war auch für diesen Bericht identisch. Die Abfrage umfasste bundeseigene und nicht-bundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie Betreiber der Schienenwege.

Die Unternehmen wurden nach den Indikatoren Verkehrsleistung, Betriebsleistung sowie Umsatz und Aufwand für die Monate Januar bis Dezember 2022 gefragt. Zusätzliche Fragen befassten sich mit Angaben zu Pandemiesonderkosten und staatlichen Unterstützungsleistungen sowie zur Trassenpreisförderung. Neu aufgenommen wurden Fragen zu den Kosten von Traktionsenergie.

Die Bundesnetzagentur bedankt sich ausdrücklich bei den Befragten für die sehr gute Kooperation und die aufgewendete Zeit!

Auftrag und Umfang der Marktüberwachung durch die Bundesnetzagentur sind über den § 17 ERegG abgedeckt.

Unverändert zu den vorangegangenen Berichten lagen der Untersuchung folgende methodische Rahmenbedingungen zugrunde:

Die Analyse bezieht sich auf den Eisenbahnmarkt in Deutschland. Die abgefragten Kennzahlen beziehen sich auf Leistungen, die auf dem

Schienennetz innerhalb Deutschlands erbracht wurden. International tätige Unternehmen wurden gebeten, das Deutschlandgeschäft vom Auslandsgeschäft abzugrenzen.

Nicht betrachtet wurden Betreiber von Serviceeinrichtungen, Betreiber von Werksbahnen und Aufgabenträger.

Die im Bericht aufgezeigten Werte stellen eine Hochrechnung auf den Gesamtmarkt der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Betreiber der Schienenwege in Deutschland dar. Sofern nicht anders beschrieben, dient das Vor-Corona-Jahr 2019 als Vergleichsbasis für die indiziert dargestellten Ergebnisse.

Für einzelne übergeordnete Marktkennzahlen (z. B. Modal Split) griff die Bundesnetzagentur auf Daten des Statistischen Bundesamtes zurück. Der Modal Split des Güterverkehrs beinhaltet jetzt, im Vergleich zu bisherigen Veröffentlichungen, auch den Anteil der Rohrfernleitungen, um mit anderen relevanten Reports vergleichbar zu sein. Der Anteil der Eisenbahn wird dadurch geringer ausgewiesen als in vorangegangenen Berichten.

Zu den Pünktlichkeitswerten lagen nur Daten der DB Netz AG und DB RNI GmbH vor.

Die Darstellung der Umsatz- und Ergebnissituation basiert auf den gelieferten Umsatz- und Aufwandsdaten der Unternehmen. Einige dieser Daten stehen unter Änderungsvorbehalt, falls die Jahresabschlüsse noch nicht fertig gestellt waren.

Die Bundesnetzagentur hat eine Abschätzung vorgenommen, welche finanziellen Auswirkungen speziell die Covid-19-Pandemie auf die Unternehmen des Eisenbahnmarktes in 2022 hatte. Finanzielle Ergebniseffekte, die nicht ursächlich auf die Pandemie zurückzuführen waren, wurden (sofern bekannt) herausgerechnet.

1 Markt- und Leistungskennzahlen

1.1 Modal Split

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) konnten im dritten Pandemiejahr 2022 ihren Anteil am Modal Split des Güterverkehrs ausbauen (Abb. 3). Der Anteil der Eisenbahn lag mit 19,8 Prozent kurz vor dem Erreichen der 20-Prozent-Schwelle. Gleichzeitig markiert der Wert einen neuen Höchststand seit der Jahrtausendwende. Im Gegenzug verloren die Binnenschifffahrt und der Straßengüterverkehr 0,4 bzw. 0,1 Prozentpunkte.

Modal Split Güterverkehr
in Prozent

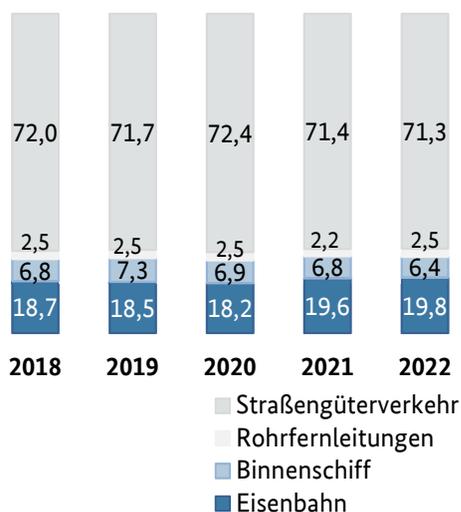


Abbildung 3: Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr 2018 bis 2022 (Anteile in Prozent)

Im Schienenpersonenverkehr konnte die Eisenbahn nach den pandemiebedingten Verlusten in 2020 und 2021 wieder zum Vor- Corona-Niveau aufschließen (Abb. 4). Der Modal-Split-Anteil lag in 2022 bei vsl. 9,3 Prozent und entsprach damit dem Wert aus 2019. Auch der ÖPNV erholte sich in 2022, lag mit rd. 6 Prozent jedoch weiterhin unterhalb des Niveaus von 2019. Im Gegenzug verringerte sich der Modal-Split-Anteil des Motorisierten Individualverkehrs um knapp 4 Prozentpunkte auf 83,7 Prozent.

Modal Split Personenverkehr
in Prozent

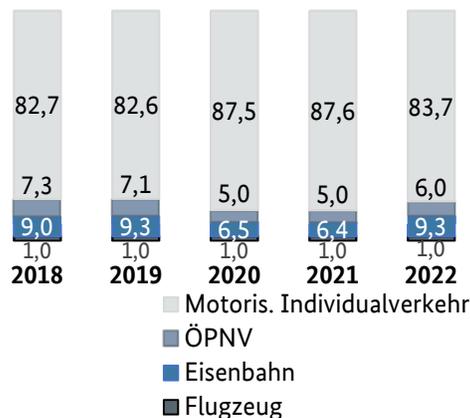


Abbildung 4: Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr 2018 bis 2022 (Anteile in Prozent)

1.2 Betriebsleistung

Nach dem neuen Höchststand in 2021 wuchs die von den Betreibern der Schienenwege in 2022 gefahrene Betriebsleistung erneut um gut 2 Prozent auf 1.165 Millionen Trassenkilometer. Wie bereits im Vorjahr war bei allen drei Verkehrsdiensten eine positive Entwicklung zu verzeichnen (Abb. 5).

BdS Betriebsleistung
in Mio. Trassenkilometern

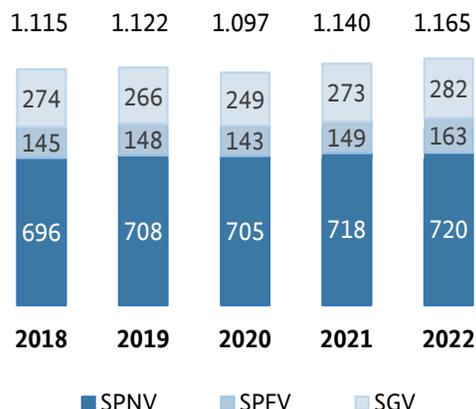


Abbildung 5: Entwicklung der Betriebsleistung 2018 bis 2022 (in Mio. Trassenkilometern)

Prozentual stieg die Betriebsleistung des SPFV am deutlichsten, um knapp 10 Prozent (Abb. 6). Damit lag sie in 2022 mehr als 10 Prozent oberhalb des Vor-Corona-Niveaus. Sowohl die Wettbewerberbahnen als auch DB Fernverkehr verzeichneten eine deutliche Steigerung der gefahrenen Trassenkilometer. Die Ausweitung des Zugangebots wurde insbesondere durch die Inbetriebnahme neuer bzw. modernisierter Züge im Fernverkehr ermöglicht.

Betriebsleistung
2022 ggü. 2021 und 2019



Abbildung 6: Veränderungsrate der Betriebsleistung 2022 gegenüber den Vorjahren 2021 und 2019 (in Prozent)

Im SPNV stieg die Betriebsleistung in 2022 um 0,2 Prozent. Sie stabilisierte sich damit knapp 2 Prozent oberhalb des Vor-Corona-Niveaus in 2019.

Die Betriebsleistung im Schienengüterverkehr wuchs in 2022 um rund 3 Prozent. Sie lag damit rund 6 Prozent oberhalb des Niveaus aus 2019.

Bei einem Vergleich der drei Pandemiejahre im Monatsverlauf (Abb. 7) ist die stabile Entwicklung in 2022 zu erkennen. Die Werte für 2022 liegen in allen Monaten oberhalb der Werte der beiden Vorjahre und auch über dem Vor-Corona-Niveau aus 2019. Eine Ausnahme ist der Februar, welcher aufgrund der geringeren Zahl an Verkehrstagen traditionell niedriger liegt.

Der Verlauf der Betriebsleistung des SPNV entspricht weitgehend der Gesamtentwicklung. In den anderen beiden Verkehrsdiensten sind Unterschiede sichtbar (Abb. 8).

Im SPFV liegen die Trassenkilometer in 2022, bis auf den Einbruch im Februar, deutlich über den Vorjahren und in allen Monaten mindestens 10 Prozent oberhalb des 2019er Niveaus.

Im SGV liegt die Entwicklung in 2022 sehr nah am Vorjahr und, bis auf die traditionell schwächeren Wintermonate, stabil am oberen Ende der Dreijahresbetrachtung.

Betriebsleistung über alle Verkehrsdienste
Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

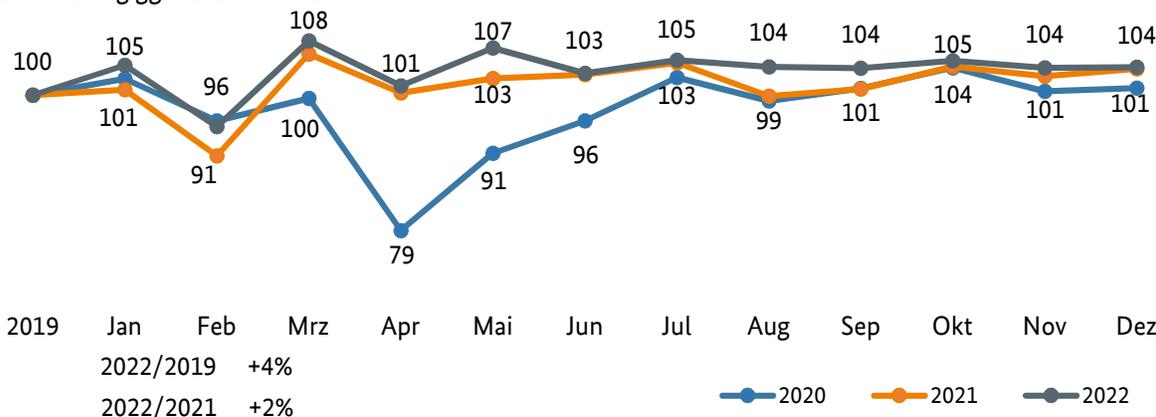
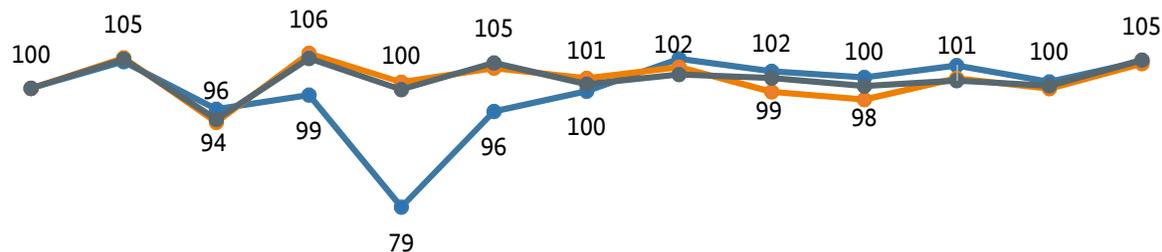


Abbildung 7: Vergleich der Betriebsleistung über alle Verkehrsdienste 2020, 2021 und 2022 (indexiert, 2019 = 100)

Betriebsleistung SPNV

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

SPNV-Anteil an Gesamt-Betriebsleistung

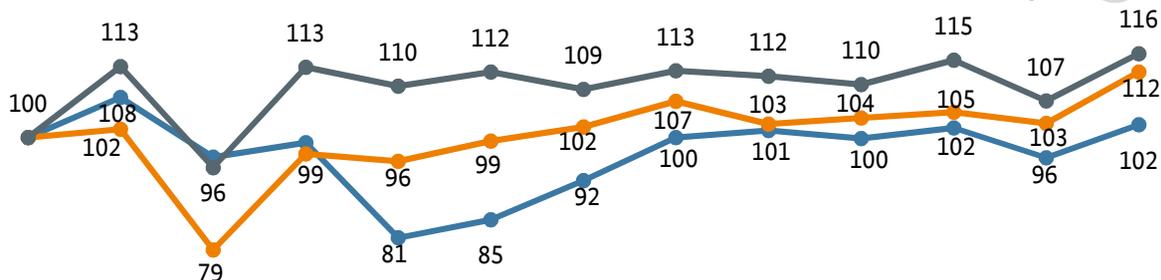


2019 Jan Feb Mrz Apr Mai Jun Jul Aug Sep Okt Nov Dez
 2022/2021 +0,2%
 2022/2019 +2%

Betriebsleistung SPFV

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

SPFV-Anteil an Gesamt-Betriebsleistung

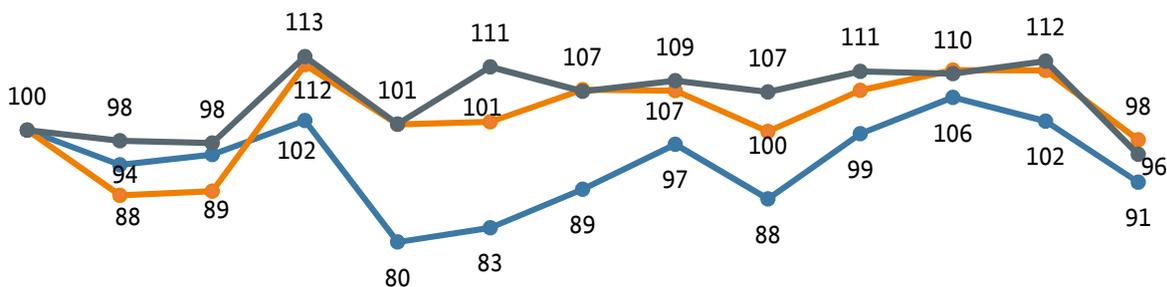


2019 Jan Feb Mrz Apr Mai Jun Jul Aug Sep Okt Nov Dez
 2022/2021 +10%
 2022/2019 +10%

Betriebsleistung SGV

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

SGV-Anteil an Gesamt-Betriebsleistung



2019 Jan Feb Mrz Apr Mai Jun Jul Aug Sep Okt Nov Dez
 2022/2021 +3%
 2022/2019 +6%

Abbildung 8: Entwicklung der Betriebsleistung auf Monatsbasis für die drei Verkehrsdienste für die Jahre 2020, 2021 und 2022 im Vergleich zu 2019 (indexiert, 2019 = 100)

1.3 Verkehrsleistung

Die Verkehrsleistung (Abb. 9, 10, 11) entwickelte sich im Jahr 2022 in allen Verkehrsdiensten positiv.

EVU Verkehrsleistung

in Mrd. Personen-/Tonnen-km

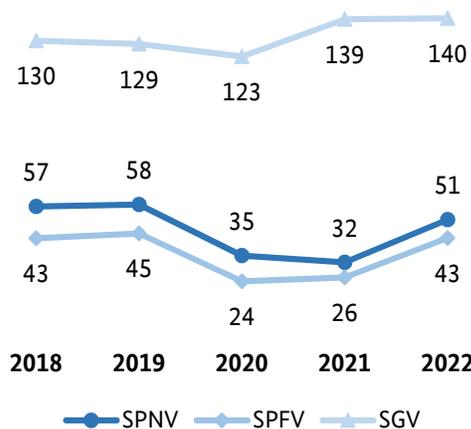


Abbildung 9: Entwicklung der Verkehrsleistung 2018 bis 2022 (in Mrd. Personen- bzw. Tonnenkilometern)

Im Schienenpersonenverkehr konnte die Lücke zum Vor-Corona-Niveau in 2022 mit Wachstumsraten von rund 60 bis 70 Prozent stark verringert werden. Während im SPFV davon ausgegangen werden kann, dass die Werte aus 2019 im Jahr 2023 übertroffen werden, ist dies im SPNV noch nicht sicher.

EVU-Verkehrsleistung nach Verkehrsdiensten

Personen- / Tonnenkilometer prozentual

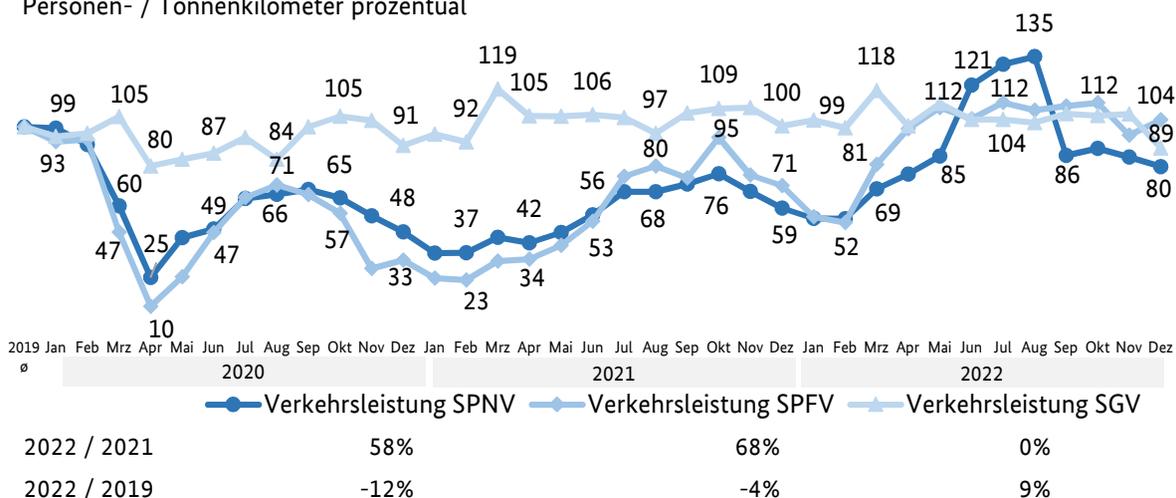


Abbildung 11: Entwicklung der Verkehrsleistung der drei Verkehrsdienste in den Jahren 2020, 2021 und 2022 im Vergleich zu 2019 (indexiert, 2019 = 100)

Verkehrsleistung

2022 ggü. 2021 und 2019

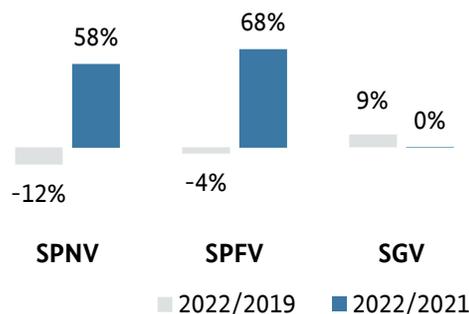


Abbildung 10: Veränderungsrate der Verkehrsleistung 2022 gegenüber den Vorjahren 2021 und 2019 (in Prozent)

Denn trotz des starken Anstiegs der Fahrgastnachfrage während der Gültigkeit des 9-Euro-Tickets im Sommer 2022 betrug die Differenz zu 2019 noch über 10 Prozent.

Im SGV stabilisierte sich nach dem Erreichen eines neuen Höchststandes im Jahr 2021 der Markt auf hohem Niveau. Mit einem kleinen Anstieg in 2022 von 0,4 Prozent wurde die Marke von 140 Mrd. Nettotonnenkilometern erreicht.

Verkehrsleistung im SPNV

Die Personenkilometer im Nahverkehr lagen in allen Monaten des Jahres 2022 oberhalb des Vorjahresniveaus aus 2021. Die Verkehrsleistung stieg mit der Einführung des 9-Euro-Tickets in der Spitze um über 50 Prozent, sprang jedoch nach Ablauf der drei Monate unmittelbar wieder auf das Ursprungsniveau zurück.

Ein zukünftiger Anstieg über das Vor-Corona-Niveau wird u. a. abhängig vom Erfolg der Einführung des Deutschlandtickets ab Mai 2023 sein. Die Wettbewerbsbahnen im Nahverkehr haben das Niveau von 2019 bereits wieder überschritten.

Verkehrsleistung Schienenpersonennahverkehr

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

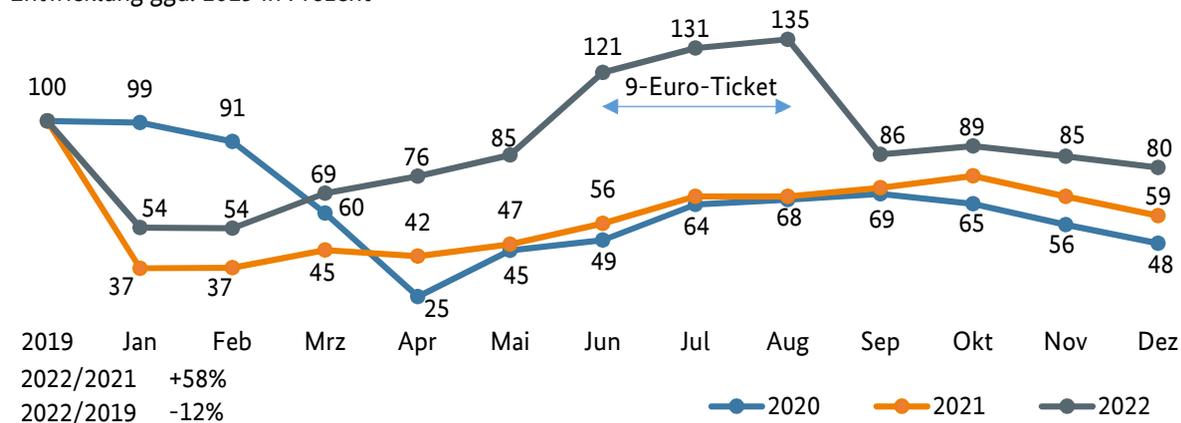


Abbildung 12: Entwicklung der Verkehrsleistung aller EVU des SPNV in den Jahren 2020, 2021 und 2022 gegenüber 2019 (indiziert, 2019 = 100)

Verkehrsleistung NE-SPNV

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

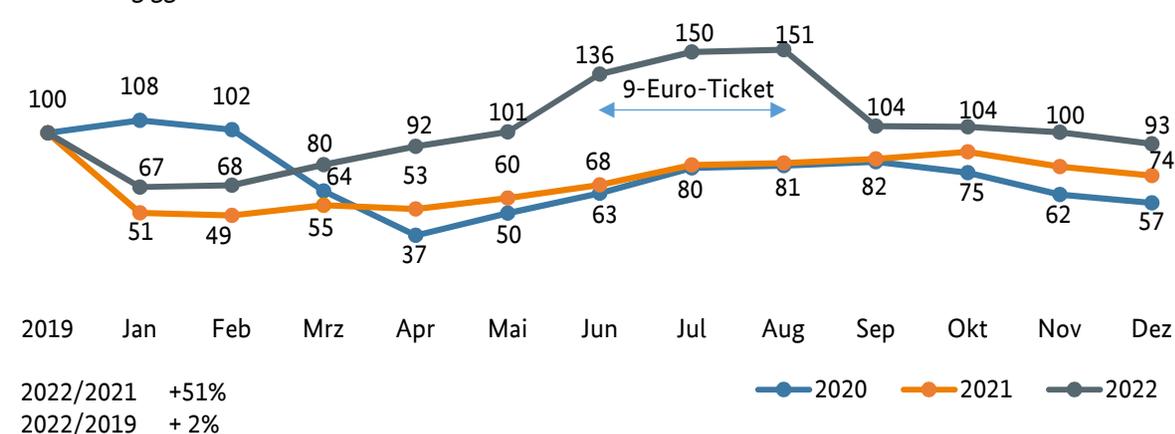


Abbildung 13: Entwicklung der Verkehrsleistung der nichtbundeseigenen EVU des SPNV in den Jahren 2020, 2021 und 2022 gegenüber 2019 (indiziert, 2019 = 100)

Verkehrsleistung im SPFV

Die Verkehrsleistung im SPFV, insbesondere bei den größeren Wettbewerbsbahnen, zeigt nach den letzten Pandemieauswirkungen ab

März/April des Jahres 2022 einen starken Erholungseffekt. Im Jahr 2022 konnte das Vor-Corona-Niveau vom Gesamtmarkt fast wieder erreicht werden. Die Wettbewerber lagen bereits mehr als 30 Prozent darüber.

Verkehrsleistung Schienenpersonenfernverkehr

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

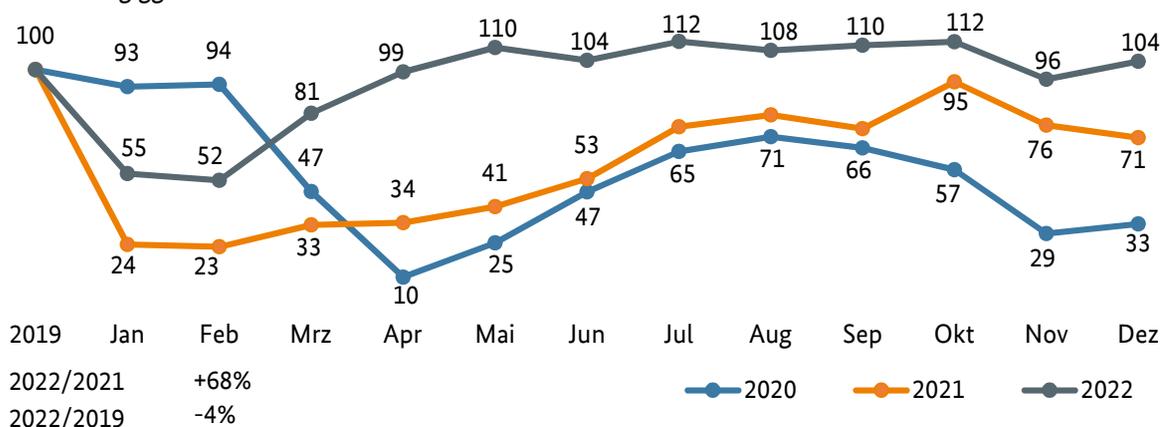


Abbildung 14: Entwicklung der Verkehrsleistung aller EVU des SPFV in den Jahren 2020, 2021 und 2022 gegenüber 2019 (indexiert, 2019 = 100)

Verkehrsleistung NE-SPFV

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

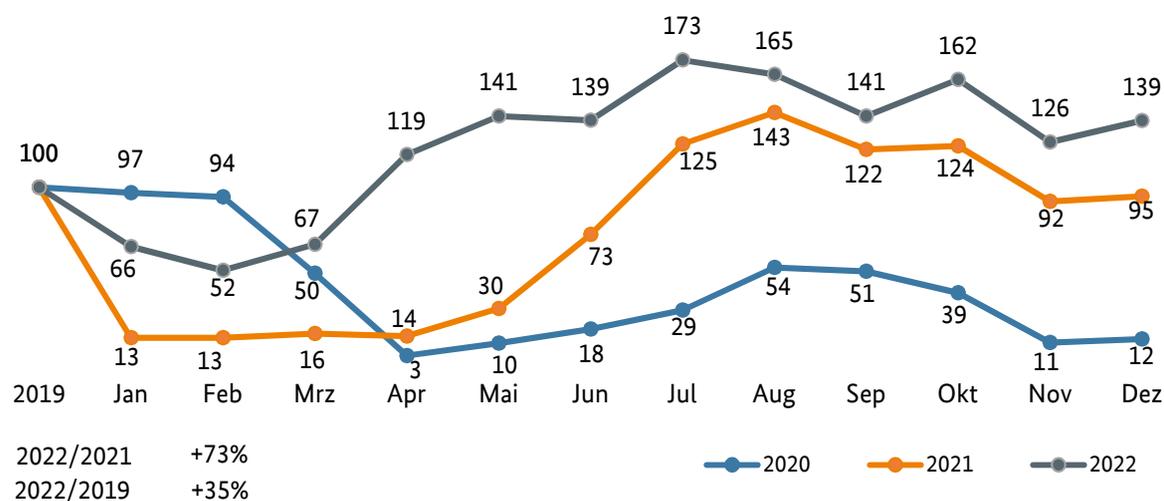


Abbildung 15: Entwicklung der Verkehrsleistung der nichtbundeseigenen EVU des SPFV in den Jahren 2020, 2021 und 2022 gegenüber 2019 (indexiert, 2019 = 100)

Verkehrsleistung im SGV

Die Wettbewerberbahnen konnten im SGV den etwa 4-prozentigen Rückgang bei der Verkehrsleistung der bundeseigenen EVU vollständig ausgleichen und sogar überkompensieren. Gegen Ende des Jahres 2022 zeigten sich erste Rückgänge aufgrund

konjunktureller Entwicklungen. Trotz des erneuten Höchstwertes blieben die Herausforderungen bestehen: hoher Kostendruck und Preiswettbewerb, eingeschränkte Netzverfügbarkeit durch Baustellentätigkeit, lokale Netzstörungen sowie fortwährende Lieferkettenstörungen im internationalen Verkehr.

Verkehrsleistung Schienengüterverkehr

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

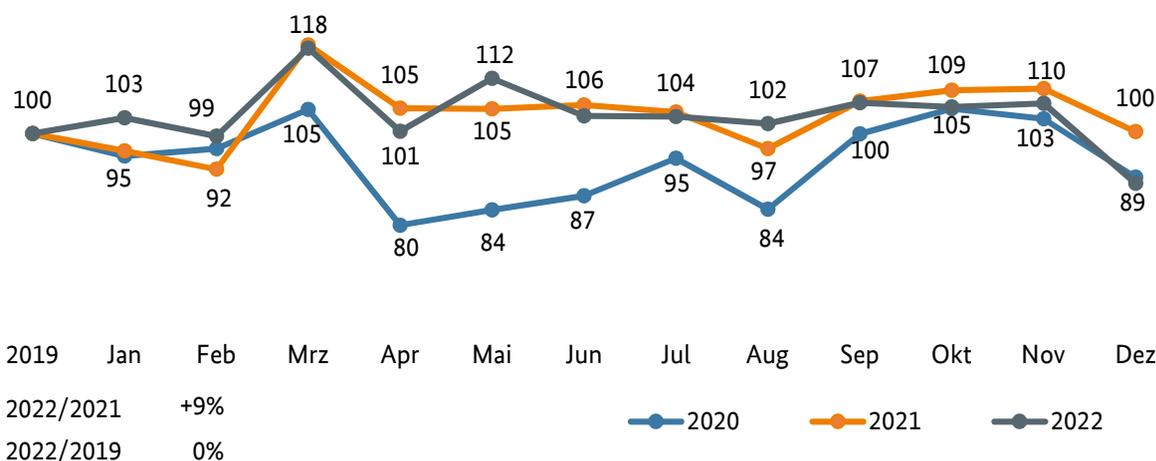


Abbildung 16: Entwicklung der Verkehrsleistung aller EVU des SGV in den Jahren 2020, 2021 und 2022 gegenüber 2019 (indexiert, 2019 = 100)

Verkehrsleistung NE-SGV

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

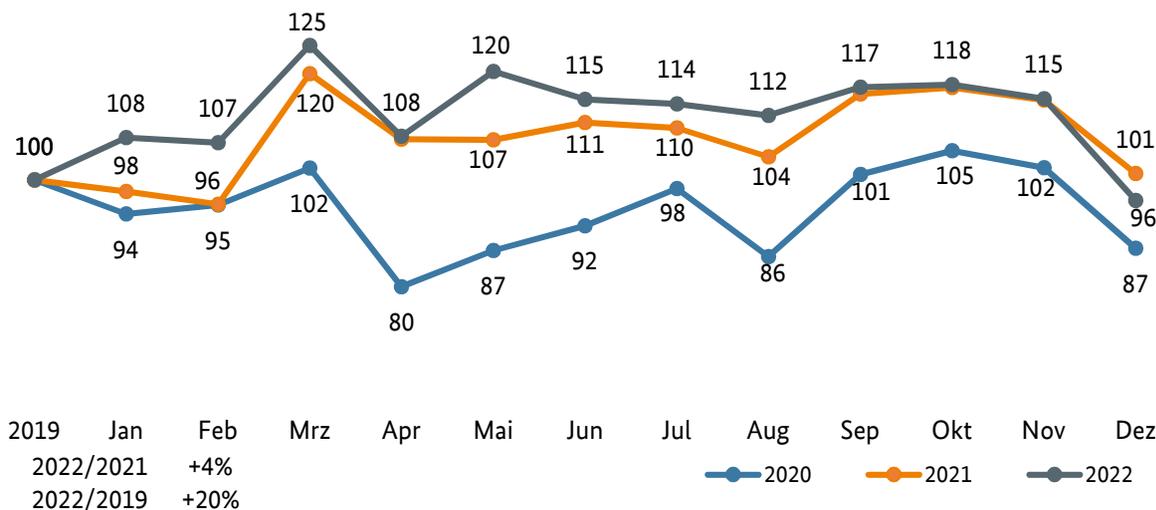


Abbildung 17: Entwicklung der Verkehrsleistung der nichtbundeseigenen EVU des SGV in den Jahren 2020, 2021 und 2022 gegenüber 2019 (indexiert, 2019 = 100)

1.4 Durchschnittliche Zugbesetzung und Frachtmenge

Der Quotient aus Verkehrs- und Betriebsleistung spiegelt als durchschnittliche Besetzung bzw. Frachtmenge der Züge Entwicklungen im Markt wider (Abb. 18).

Sowohl im SPNV als auch im SPFV stieg die Kundennachfrage und damit die durchschnittliche Zugbesetzung in 2022 deutlich an. Der Zuwachs betrug in beiden Verkehrsdiensten zwischen 50 und 60 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Die daraus resultierende mittlere Zugbesetzung lag zum Ende des Jahres 2022 noch etwa 13 Prozent unterhalb des Vor-Corona-Niveaus.

Die durchschnittliche Frachtmenge im Güterverkehr verringerte sich gegenüber dem Vorjahr leicht. Die Kennzahl stabilisierte sich auf hohem Niveau oberhalb des Vor-Corona-Wertes. Den deutlichen Rückgang der durchschnittlichen Frachtmenge bei DB Cargo um knapp 7 Prozent konnten die Wettbewerberbahnen durch ihren Zugewinn von knapp 4 Prozent zu einem großen Teil ausgleichen.

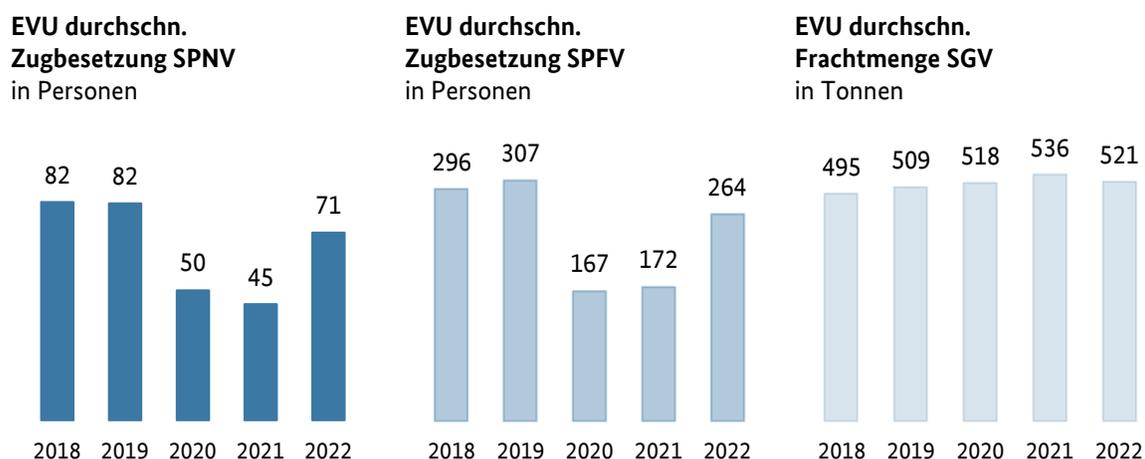


Abbildung 18: Entwicklung der durchschnittlichen Zugbesetzung/Frachtmenge 2018 bis 2022 (in Personen bzw. Tonnen)

1.5 Wettbewerbsentwicklung

Nicht mehr pandemiebedingt waren die Gründe für die Entwicklung der Wettbewerbsanteile auf dem deutschen Eisenbahnmarkt in 2022 (Abb. 19). Die Marktanteile basieren auf Personen- bzw. Nettotonnenkilometern.

Im SPNV lag der Anteil der nichtbundeseigenen EVU in 2022 weiterhin bei rund einem Drittel. Sie verloren jedoch einen Prozentpunkt an die DB-Töchter, da die Erholung bei den Personenkilometern bei den DB-EVU etwas stärker verlief als bei den NE-Bahnen. Das 9-Euro-Ticket hatte keinen relevanten Einfluss auf die Marktanteile.

Im SPFV blieb der Wettbewerberanteil in 2022 gegenüber dem Vorjahr unverändert bei rund 4 Prozent. Die Wettbewerber stabilisierten ihre wiederaufgenommenen Verkehre. Gleichzeitig konnte die DB Fernverkehr durch neue Züge

mehr Verkehrsleistung generieren. Das Marktvolumen in 2022 war dabei fast so groß wie in 2019.

Der Marktanteilszuwachs der Wettbewerbsgüterbahnen im SGV setzte sich im Jahr 2022 fort. Sie bewegten sich konsequent auf die Schwelle von 60 Prozent Marktanteil zu. Während die bundeseigenen EVU nominell rund 4 Prozent weniger Verkehrsleistung erbrachten, konnten die NE-Bahnen dies mit ihrem Wachstum überkompensieren.

Wie auch schon in den Vorperioden verzeichneten die Wettbewerber Erfolge insbesondere bei internationalen Verkehren sowie im intermodalen Bereich. Rund die Hälfte des Wettbewerbermarktanteils entfiel auf ausländische SGV-EVU bzw. deutsche Töchter ausländischer Unternehmen.

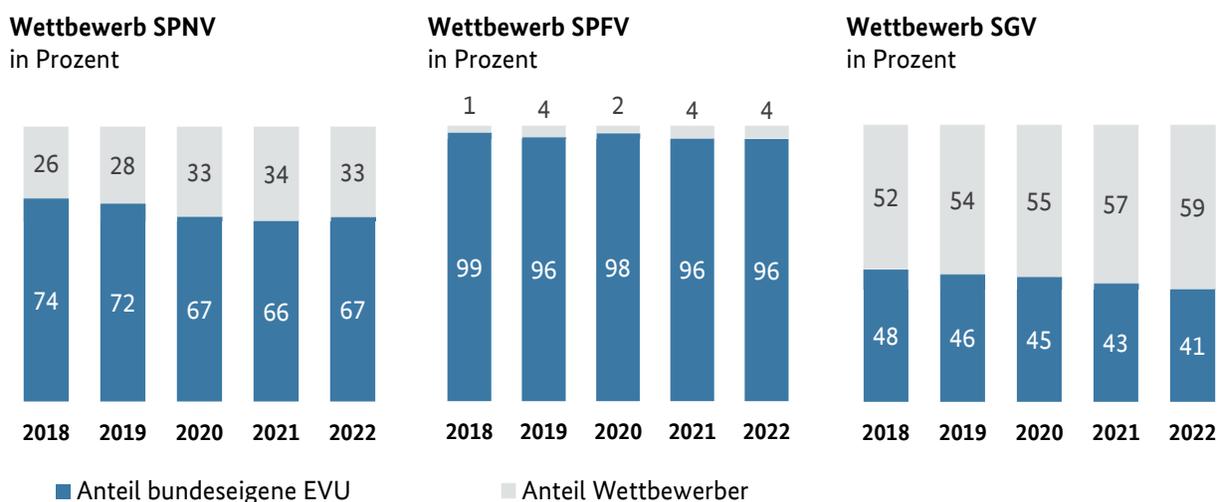


Abbildung 19: Entwicklung des Wettbewerbs in den Verkehrsdiensten 2018 bis 2022 (Summe Verkehrsleistung in Milliarden Personenkilometern bzw. Tonnenkilometern und Anteile in Prozent)

1.6 Pünktlichkeit

Nach dem pandemiebedingten Einbruch nahm die Verkehrsdichte auf dem deutschen Schienennetz im zweiten Jahr in Folge zu. Die Bautätigkeit im Netz war unvermindert hoch. Hinzu kamen erhöhte Krankenstände beim Personal, konfliktbehaftete Umleiterstrecken und Probleme mit dem Wagenmaterial. In der Folge verschlechterte sich die Pünktlichkeit in 2022 weiter und erreichte langjährige Tiefststände.

Diese Entwicklung spiegelte sich in den Verspätungskennzahlen und Ausfallquoten wider und zeigte sich bei allen Verkehrsdiensten.

Verspätete Züge

Die Anzahl der verspäteten Züge für alle drei Verkehrsdienste in Summe lag im Jahr 2022 in allen Monaten oberhalb des Vorjahres und ab Februar 2022 oberhalb des Vor-Corona-Niveaus (Abb. 20 und 21). Auf Jahresebene war in 2022 mit 18,5 Prozent fast jeder fünfte Zug verspätet. Dies stellt eine Verschlechterung um 35 Prozent gegenüber dem Vor-Corona-Niveau aus 2019 dar, als die Quote noch bei 13,6 Prozent lag.

Anteil verspäteter Züge der Verkehrsdienste

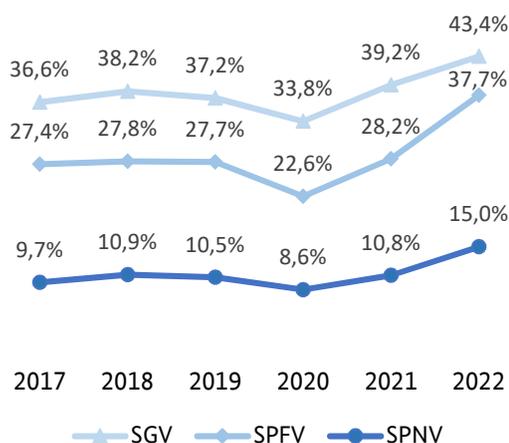


Abbildung 21: Anteil verspäteter Züge in den drei Verkehrsdiensten von 2017 bis 2022 (in Prozent)

Im SPNV nahm der Anteil der verspäteten Züge gegenüber dem Vorjahr und dem Vor-Corona-Niveau um rund 40 Prozent zu. Er lag im Jahr 2022 bei rund 15 Prozent.

In der Monatsbetrachtung (Abb. 22) ist sichtbar, dass die dreimonatige Phase des 9-Euro-Tickets zwar stark zu diesem Anstieg beigetragen hat, aber auch in den Monaten danach ein deutlich höherer Verspätungsanteil zu verzeichnen war.

Anteil verspäteter Züge (alle Verkehrsdienste) in Prozent

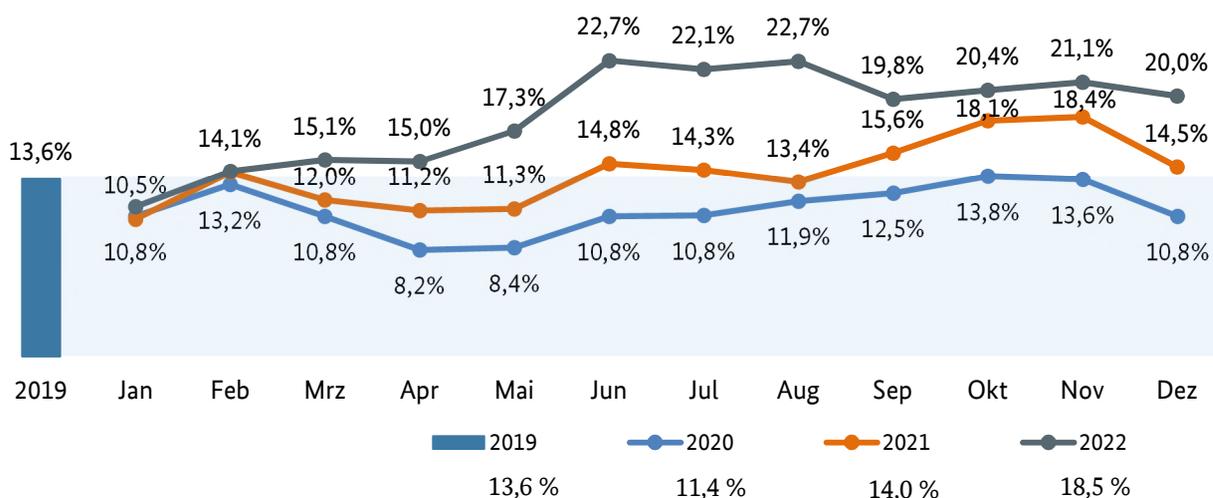


Abbildung 20: Anteil verspäteter Züge auf Monatsbasis in 2020, 2021 und 2022 sowie im Durchschnitt für 2019 (in Prozent)

Im gesamten letzten Quartal 2022 lag die Quote zwischen 16 und 17 Prozent und damit nochmals deutlich über dem Jahresdurchschnitt.

Im SPFV wuchs der Anteil der verspäteten Züge in 2022 um rund 35 Prozent gegenüber dem Vorjahr und gegenüber dem Vor-Corona-Niveau. Auch hier scheint der Anstieg der Verspätungen noch keine Deckelung zu finden.

Anteil verspäteter Züge der Verkehrsdienste auf Monatsbasis

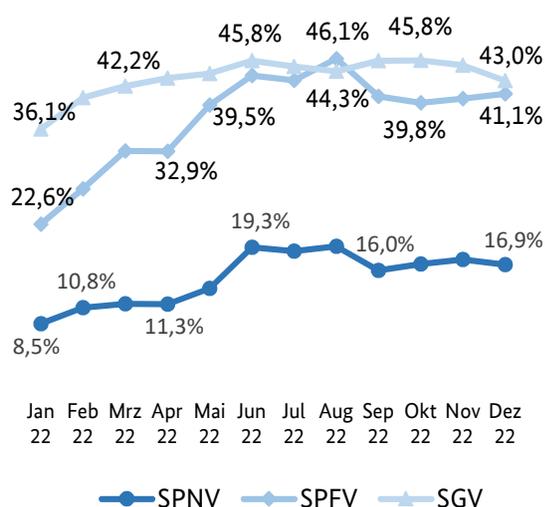


Abbildung 22: Anteil verspäteter Züge in den drei Verkehrsdiensten auf Monatsbasis für 2022 (in Prozent)

In der Monatssicht ist zu erkennen, dass der Fernverkehr ebenfalls unter der erhöhten Nachfrage und den Auswirkungen des 9-Euro-Tickets litt. Auch im SPFV trat im vierten Quartal keine Verbesserung ein. Mehr als jeder dritte Fernzug war in 2022 verspätet.

Der Anstieg des Anteils verspäteter Züge war im SGV mit rund 15 Prozent gegenüber dem Vorjahr und dem Vor-Corona-Niveau etwas niedriger als in den anderen beiden Verkehrsdiensten. Jedoch war der absolute Verspätungsanteil im SGV weiterhin am höchsten und lag in 2022 bei 43 Prozent. Die Veränderungen im Jahresverlauf waren gering, jedoch mit leicht steigender Tendenz. Nahezu jeder zweite Güterzug war verspätet.

Ausgefallene Züge

Im Anteil der ausgefallenen Züge zeigte sich im Jahr 2022 uneinheitlich (Abb. 23). Während er im SPNV um weitere 10 Prozent zunahm und damit über 60 Prozent höher lag als vor der Pandemie, sank er im Fernverkehr um 6 Prozent. Er lag damit noch 30 Prozent über dem Wert aus 2019. Im Güterverkehr gab es kaum Veränderungen und die Ausfallquote lag knapp über Vorjahr und Vor-Corona-Niveau.

Anteil ausgefallener Züge der Verkehrsdienste

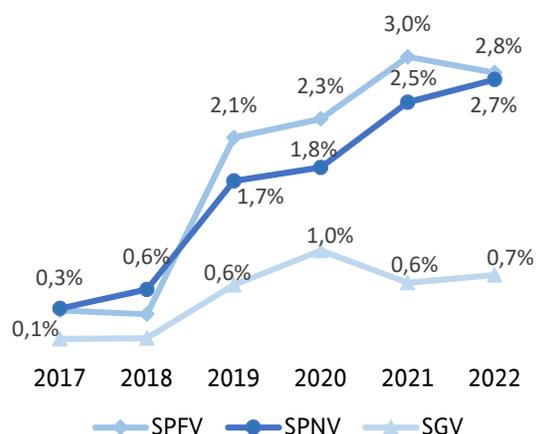


Abbildung 23: Anteil ausgefallener Züge in den drei Verkehrsdiensten von 2017 bis 2022 (in Prozent)

Die Monatssicht über alle Verkehrsdienste (Abb. 24) zeigt für 2022 zwar eine gleichförmigere Entwicklung als in den Vorjahren, jedoch weiterhin mit ansteigender Tendenz. Die Quote war hauptsächlich getrieben durch die Ausfälle im Personenverkehr und markierte mit 2,5 Prozent einen neuen Höchststand. Sie lag im Jahr 2019 mit 1,6 Prozent noch um etwa 60 Prozent niedriger. Der Anstieg zum Vorjahr betrug 10 Prozent.

Anteil ausgefallener Züge (alle Verkehrsdienste)
in Prozent

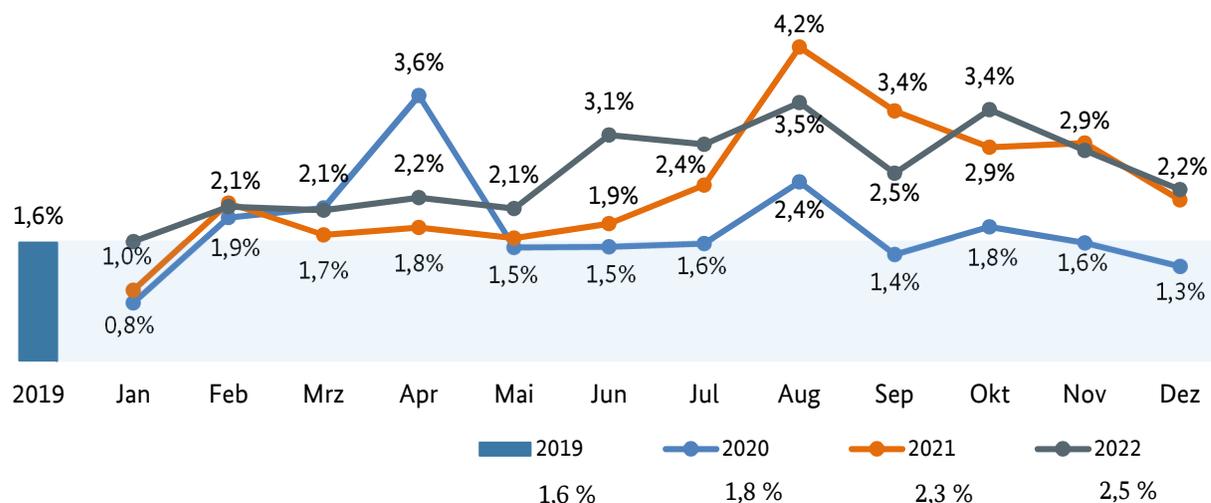


Abbildung 24: Anteil ausgefallener Züge auf Monatsbasis in 2020, 2021 und 2022 sowie im Durchschnitt für 2019 (in Prozent)

Deutlich Unterschiede sind im Vergleich der Verkehrsdienste sichtbar (Abb. 25). Die Ausfallquote des SGV verläuft in einem schmalen Band auf niedrigem Niveau zwischen 0,4 und 1,0 Prozent.

Im Personenverkehr ist der Verlauf sehr viel sprunghafter. Insgesamt zeigt sich eine ansteigende Tendenz im Jahresverlauf.

Im Fernverkehr traten im März und im November 2022 überproportional hohe Ausfallquoten zwischen 4 und 6 Prozent auf.

Im SPNV stieg die Zahl der ausgefallenen Züge während des Dreimonatszeitraums des 9-Euro-Tickets sowie im Oktober 2022 deutlich auf über 3 Prozent an.

Anteil ausgefallener Züge der Verkehrsdienste auf Monatsbasis

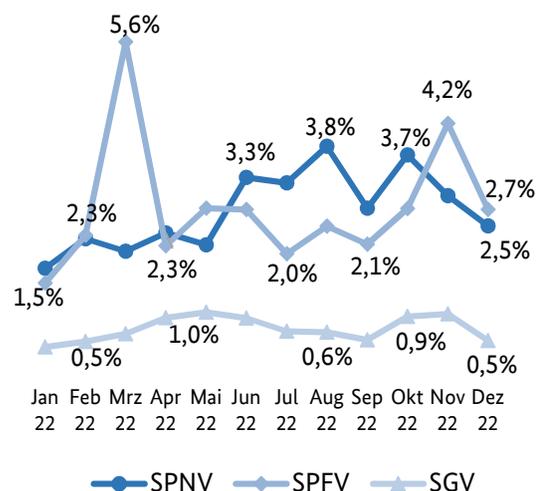


Abbildung 25: Anteil ausgefallener Züge in den drei Verkehrsdiensten auf Monatsbasis für das Jahr 2022 (in Prozent)

2 Wirtschaftliche Kennzahlen

2.1 Umsatz im Eisenbahnverkehrsmarkt

Der Gesamtumsatz der Eisenbahnverkehrsunternehmen stieg im Jahr 2022 gegenüber dem Vorjahr um 18 Prozent und überschritt damit das Vor-Corona-Niveau um 7 Prozent. Alle drei Verkehrsdienste zeigten eine positive Entwicklung. Mit 23,6 Mrd. Euro markierte der Umsatz einen neuen Höchststand (Abb. 26).

EVU Umsatz in Mrd. Euro

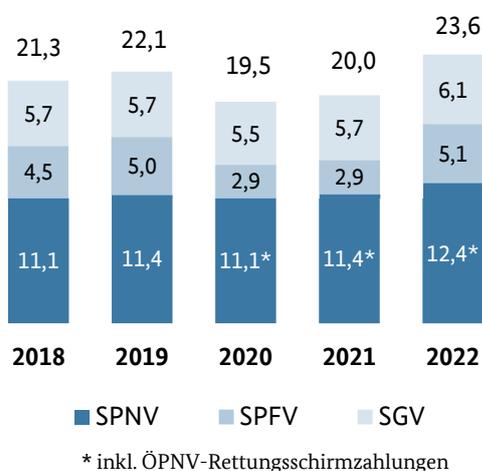


Abbildung 26: Umsatz der Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Verkehrsdiensten sowie in Summe von 2018 bis 2022 (in Mrd. Euro)

Prozentual erholte sich der Umsatz im SPFV mit einer Steigerung um über 70 Prozent am stärksten. Jedoch war hier auch der Rückgang während der Pandemie am größten. Der Umsatz aus 2019 von 5,0 Mrd. Euro wurde in 2022 knapp übertroffen.

Der Umsatz der nichtbundeseigenen EVU des SPFV konnte sich, ausgehend vom äußerst niedrigen Vorjahresniveau verdreifachen und betrug knapp 0,2 Mrd. Euro. Ebenfalls stark wuchs der Umsatz der DB Fernverkehr AG von 2,9 Mrd. Euro auf nunmehr 4,9 Mrd. Euro.

Der SGV konnte eine Umsatzsteigerung um rund 8 Prozent verbuchen, was oberhalb des prozentualen Zuwachses der Verkehrsleistung

lag. Es ist daher davon auszugehen, dass die SGV-Unternehmen aufgrund des Energiepreisanstiegs, der Inflation und einer reduzierten Trassenpreisförderung notwendig gewordene Preiserhöhungen am Markt durchsetzen konnten. Das prozentuale Wachstum war bei bundeseigenen und nichtbundeseigenen SGV-EVU nahezu identisch.

Die auch in 2022 fortgeführten Zahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm dienten den EVU des SPNV als Grundabsicherung ihres Umsatzes. Dazu wuchsen die Fahrgeldeinnahmen aufgrund der angestiegenen Nachfrage deutlich an, so dass der Gesamtumsatz um rund 8 Prozent gegenüber dem Vorjahr zunahm. Diese Steigerung war sowohl für DB-Unternehmen als auch für Wettbewerberbahnen ungefähr gleich hoch. Das Vor-Corona-Niveau im SPNV-Umsatz wurde um rund 9 Prozent übertroffen.

Aus dem ÖPNV-Rettungsschirm wurden der Bundesnetzagentur für 2022 abgrenzbare Zahlungen von rund 0,6 Mrd. Euro gemeldet, was ungefähr dem Niveau des Vorjahres entspricht. Jedoch ist zu beachten, dass Teile der Zahlungen in 2022 direkt in die Aufgabenträgerabschlagszahlungen integriert wurden und damit für die EVU nicht mehr getrennt darstellbar waren.

Aus den gemeldeten Rettungsschirmzahlungen der drei Pandemiejahre 2020 bis 2022 ergibt sich eine Gesamtsumme von rund 2,1 Mrd. Euro.

Spezifische Umsätze je Leistungseinheit

Der Umsatz je erbrachtem Trassenkilometer (Abb. 27) stieg im Jahr 2022 in allen drei Verkehrsdiensten an.

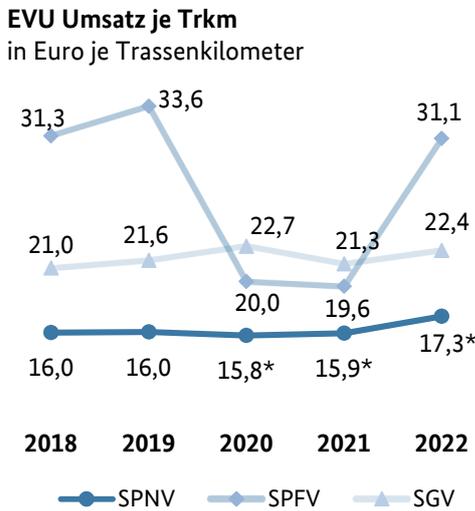


Abbildung 27: Entwicklung des Umsatzes je Trassenkilometer 2018 bis 2022 (in Euro je Trkm)

Im Schienenpersonennahverkehr stieg die erbrachte Betriebsleistung nur geringfügig um 0,2 Prozent, der Umsatz wuchs um rund 8 Prozent. Entsprechend erhöhte sich der spezifische Umsatz je Trassenkilometer um etwa 8 Prozent auf einen neuen Höchstwert von 17,3 Euro je Trassenkilometer*.

Im Schienenpersonenfernverkehr konnte der starke pandemiebedingte Einbruch aus 2020 und 2021 im Jahr 2022 weitgehend ausgeglichen werden. Mit einem Anstieg um rund 60 Prozent wurde annähernd wieder das Vor-Corona-Niveau erreicht. Einem Zuwachs der Trassenkilometer um 10 Prozent stand ein Umsatzzuwachs von 70 Prozent gegenüber.

Die stabilste Entwicklung zeigte der Güterverkehr. Mit einem Anstieg um 5 Prozent

EVU Umsatz je Pkm/tkm

in Cent je Personen-/Tonnen-km

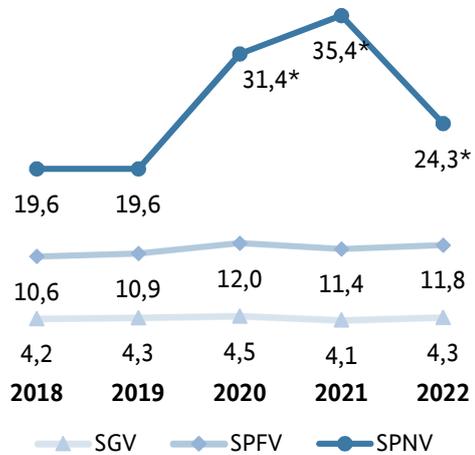


Abbildung 28: Entwicklung des Umsatzes je Personen-/Tonnenkilometer 2018 bis 2022 (in Cent je Pkm/tkm)

auf 22,4 Euro lag der Umsatz je Trassenkilometer in 2022 weiterhin in der Spanne der letzten Jahre.

Bezogen auf die Verkehrsleistung verlief die Umsatzentwicklung je Einheit differenzierter (Abb. 28). Im SGV und im SPFV orientierte sich die Kennzahl direkt an der Nachfrageentwicklung. Sie stieg in beiden Verkehrsdiensten gegenüber dem Vorjahr um mehrere Prozent an. Im SPNV hingegen war ein Rückgang um rund 30 Prozent zu verzeichnen. Die Verkehrsleistung stieg hier gegenüber dem Vorjahr um rund 60 Prozent, der Umsatz um rund 8 Prozent. Hierdurch näherte sich der Umsatz je Personenkilometer in 2022 wieder dem Vor-Corona-Niveau, lag aber noch rund 20 Prozent darüber.

* SPNV-Umsatz enthält ÖPNV-Rettungsschirmzahlungen (2020: 0,9 Mrd. Euro, 2021&2022: je 0,6 Mrd. Euro)

2.2 Trassenentgelte

Basierend auf den Erholungseffekten der Verkehrsmengen und der jährlichen Anpassung der genehmigten Trassenpreise wuchs der Umsatz aus Trassenentgelten für die Betreiber der Schienenwege um rund 4 Prozent. (Abb. 29). Der kontinuierliche Anstieg konnte für alle drei Verkehrsdienste verzeichnet werden. Mit 5,9 Mrd. Euro wurde ein neuer Höchstwert erreicht.

BdS Umsatz aus Trassenentgelten
in Mrd. Euro

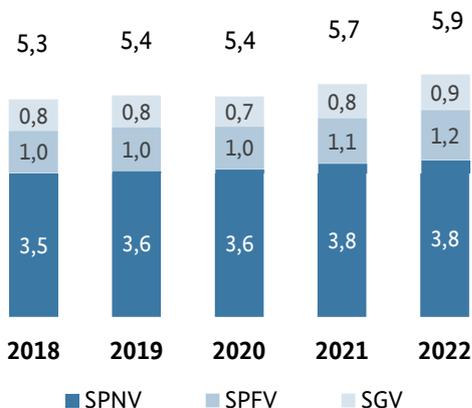


Abbildung 29: Entwicklung des Umsatzes aus Trassenentgelten der Betreiber der Schienenwege 2018 bis 2022 (in Mrd. Euro)

Die durchschnittlichen regulären Trassenentgelte je Leistungseinheit vor Trassenpreisförderung stiegen entsprechend der jährlichen Preisanpassung von 2021 auf 2022 um rund 2 Prozent. In allen drei Verkehrsdiensten wurden neue Höchststände markiert (Abb. 30).

Die Trassenentgeltförderungen für den SPFV und den SGV wurden im Jahr 2022 reduziert. Die Förderquote im SPFV verringerte sich von 99 Prozent auf 42,4 Prozent. Im SGV wurde die erhöhte temporäre Trassenpreisförderung zum Jahresende 2021 eingestellt, jedoch die seit 2018 bestehende Förderung gemäß TraFöG in variabler Höhe fortgeführt. Sie lag im Jahresdurchschnitt bei knapp 48 Prozent.

Trassenentgelte

durchschn. in Euro je Trassen-km

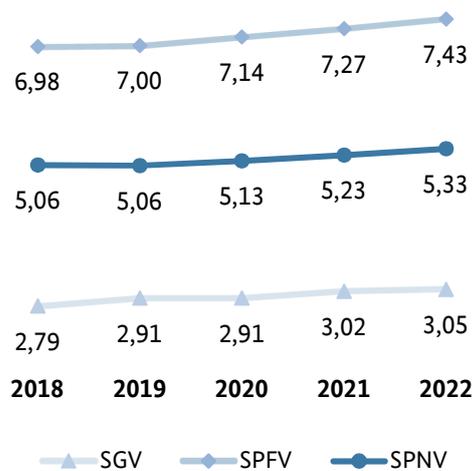


Abbildung 30: Entwicklung der genehmigten Trassenentgelte je Trassenkilometer 2018 bis 2022 (in Euro je Trassenkilometer)

Die daraus resultierenden rechnerischen Trassenentgelte stiegen im Jahr 2022 für die geförderten Verkehrsdienste wieder an. Sie lagen im SGV etwa auf Vor-Corona-Niveau und im SPFV noch etwa 40 Prozent darunter.

Trassenentgelte rechnerisch inkl. Trassenentgeltförderung

durchschn. in Euro je Trassen-km

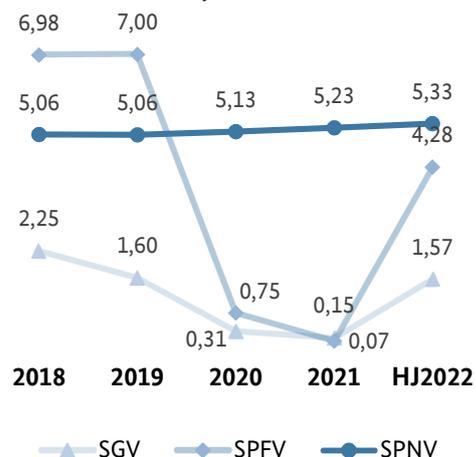


Abbildung 31: Entwicklung der Trassenentgelte je Trassenkilometer 2018 bis 2022 inkl. Förderung (in Euro je Trassenkilometer)

2.3 Wirtschaftliche Kennzahlen im Detail

Im Folgenden werden die Entwicklungen von gemeldetem Umsatz und gemeldeten Aufwendungen der EVU und BdS über den gesamten Zeitraum der Pandemie ausgewertet. Es wurden die Umsätze aus Fahrgeldeinnahmen und Zuschüssen, jedoch ohne staatliche Coronahilfen erfragt. Die Aufwendungen sind um die ausgezahlte Trassenpreisförderung reduziert.

Schienenpersonennahverkehr

Im Schienenpersonennahverkehr orientierten sich sowohl die Umsatzlinie als auch die Aufwandsentwicklung grundsätzlich an der erbrachten Betriebsleistung (Abb. 32). Durch deren stabilen Verlauf zwischen 90 und 105 Prozent im Vergleich zu 2019 (bis auf den Lockdown-Einbruch im April 2020) zeigten auch

die wirtschaftlichen Kennzahlen Kontinuität. Der Umsatz wurde weitgehend durch Aufgabenträgerzahlungen abgesichert.

Die Spitzen bei den Aufwendungen entstanden durch quartalsweise oder jährliche Korrekturbuchungen bzw. Spitzabrechnungen. Der Ausschlag im September 2021 zeigt den Effekt der Zusatzkosten im Zusammenhang mit den Insolvenzverfahren der Abellio-Töchter in NRW und Baden-Württemberg.

Insgesamt liegen die Kurven für Umsatz und Aufwendungen eng beieinander. Die im Pandemiezeitraum meist oberhalb der Umsatzkurve liegende Linie der Aufwendungen deutet auf einen negativen Saldo der beiden Größen während der Pandemie hin, welcher sich zum Ende der Pandemie wieder neutralisierte.

Wirtschaftliche Kennzahlen Schienenpersonennahverkehr
in Prozent

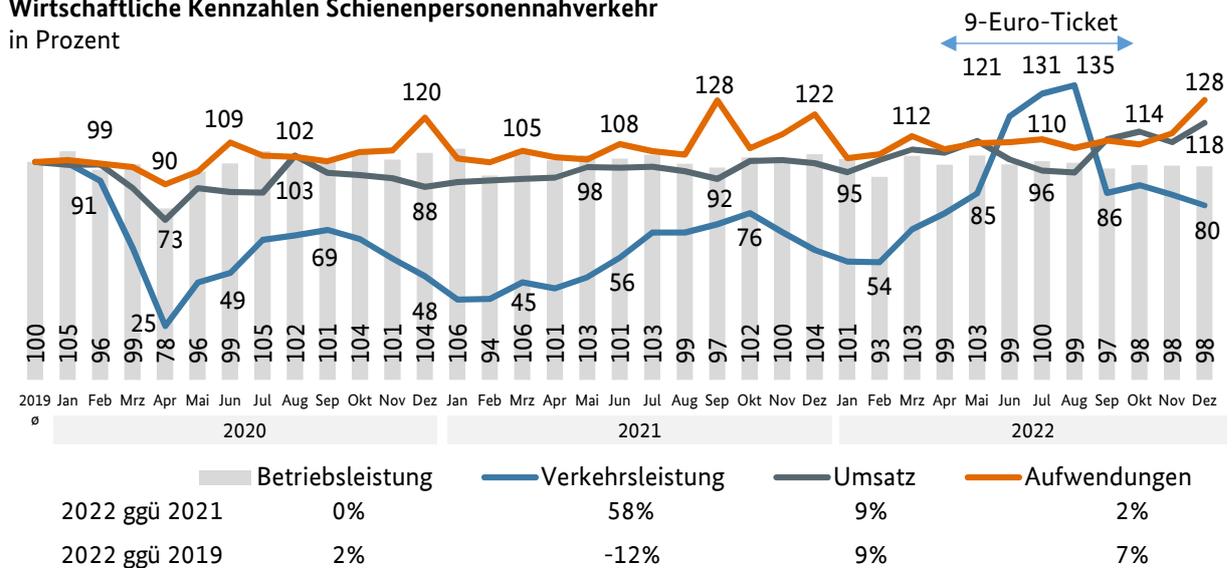


Abbildung 32: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen des SPNV in 2020, 2021 und 2022 im Vergleich zu 2019 (indexiert, 2019 = 100)

Schienenpersonenfernverkehr

Die Gesamtentwicklung der Jahre 2020 bis 2022 wurde wesentlich durch die DB Fernverkehr AG geprägt.

Die weitgehende Aufrechterhaltung der Verkehre, auch während der Lockdownphasen, spiegelte sich in den kontinuierlich hohen Aufwendungen wider (Abb. 33). Wie auch im SPNV fanden am Jahresende Korrekturbuchungen statt, die zu den Spitzen jeweils im Dezember führen.

Im Gegensatz zum SPNV korrelierte die Umsatzkurve im SPFV mit der Verkehrsleistung anstatt der Betriebsleistung, da der SPFV-Umsatz als eigenwirtschaftliches Segment von den variablen Fahrgeldeinnahmen abhängig ist.

Entsprechend hoch fielen die monatlichen Differenzen zwischen Umsatz und Aufwendungen in den Monaten mit niedrigem Fahrgastaufkommen aus.

Diese Lücke wurde nachträglich durch die Trassenpreisförderung im SPFV reduziert. Erst seit Mai 2022 lagen die Kennzahlen wieder eng beieinander, was der Situation vor der Pandemie entsprach.

Die nichtbundeseigenen Unternehmen des SPFV stellten zahlreiche Verkehre ein und passten dadurch ihre Aufwendungen während der Pandemie an. Der Wiederaufschwung nach der Pandemie fiel entsprechend stärker aus, ist jedoch in der Gesamtbetrachtung aufgrund des geringen Marktanteils nicht sichtbar.

Wirtschaftliche Kennzahlen des Schienenpersonenfernverkehrs
in Prozent

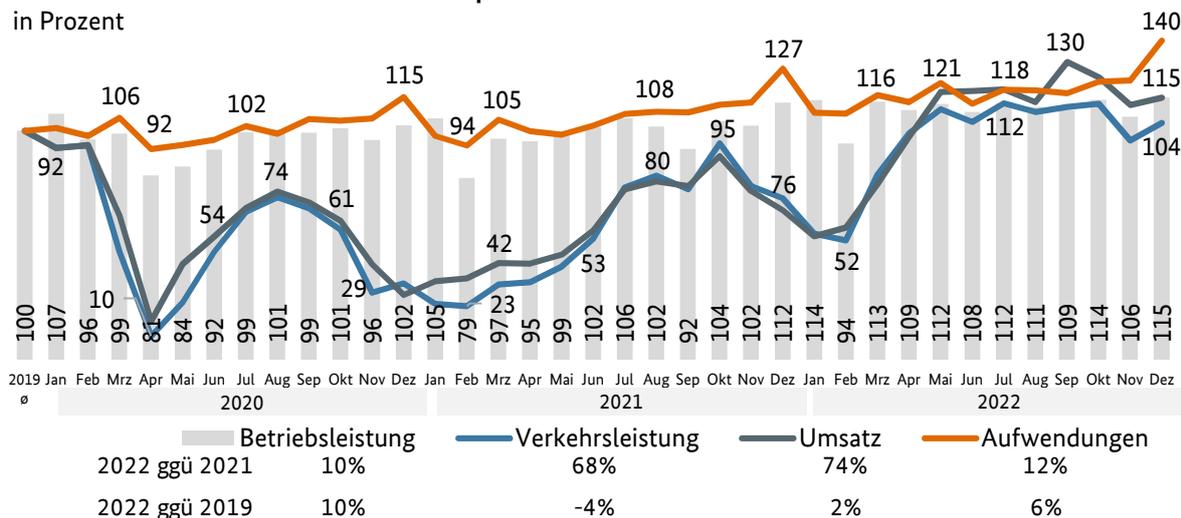


Abbildung 33: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen des SPFV in 2020, 2021 und 2022 im Vergleich zu 2019 (indiziert, 2019 = 100)

Schienengüterverkehr

Im Schienengüterverkehr war eine stabile Entwicklung aller Indikatoren zu verzeichnen (Abb. 34). Die Kennzahlen verliefen in einem engen Korridor zwischen 80 und 120 Prozent gegenüber 2019. Unterjährig spielten wiederkehrende saisonale Einflüsse eine Rolle, während die Pandemie nur während des ersten Lockdowns im Frühjahr 2020 messbare Wirkung zeigte.

Insgesamt ist im Zeitverlauf der drei Jahre eine, durch die steigende Verkehrsleistung angetriebene, leicht positive Tendenz erkennbar.

Die hohe Korrelation der Indikatoren untereinander spiegelte den Geschäftsverlauf im SGV wider, der durch geringen wirtschaftlichen Spielraum gekennzeichnet ist.

Wirtschaftliche Kennzahlen des Schienengüterverkehrs
in Prozent

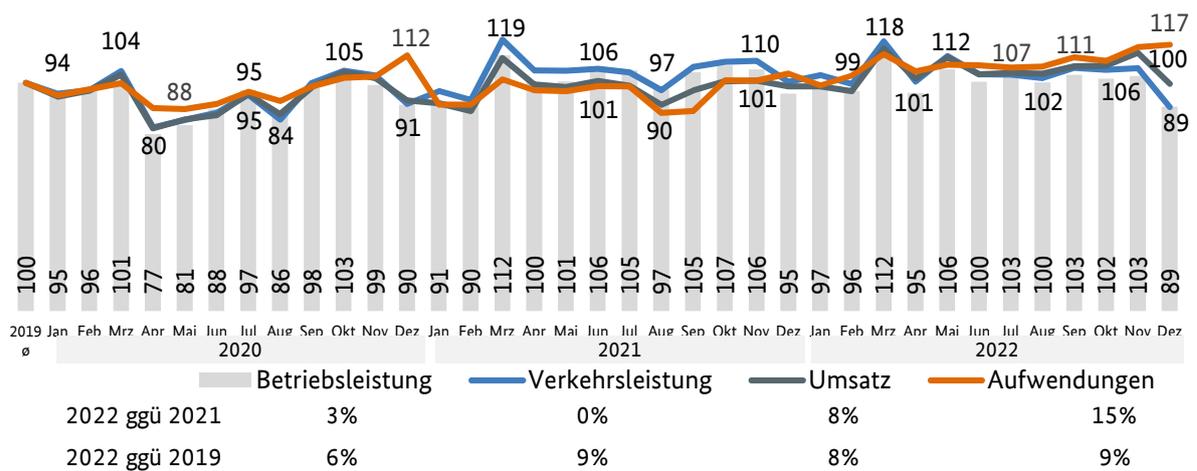


Abbildung 34: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen des SGV in 2020, 2021 und 2022 im Vergleich zu 2019 (indexiert, 2019 = 100)

Betreiber der Schienenwege

Die wirtschaftlichen Kennzahlen der Betreiber der Schienenwege, insbesondere der Umsatz aus Trassenentgelten, orientierten sich an der erbrachten Betriebsleistung (Abb. 35).

Die hohen Abweichungen bei den Aufwendungen, insbesondere jeweils zum Jahresende, wurden durch Korrekturbuchungen

hervorgerufen. Bei der DB Netz AG waren das zum Beispiel Spitzabrechnungen der Energie, Abrechnungen von Projekten oder bilanzielle Maßnahmen des Projekts Tunnel Rastatt.

Grundsätzlich spiegelt das steigende Niveau der Aufwendungen den Personalaufbau bei DB Netz, höhere Instandhaltungsaufwendungen sowie die allgemeine inflationsbedingte Preisentwicklung wider.

Wirtschaftliche Kennzahlen der Betreiber der Schienenwege in Prozent

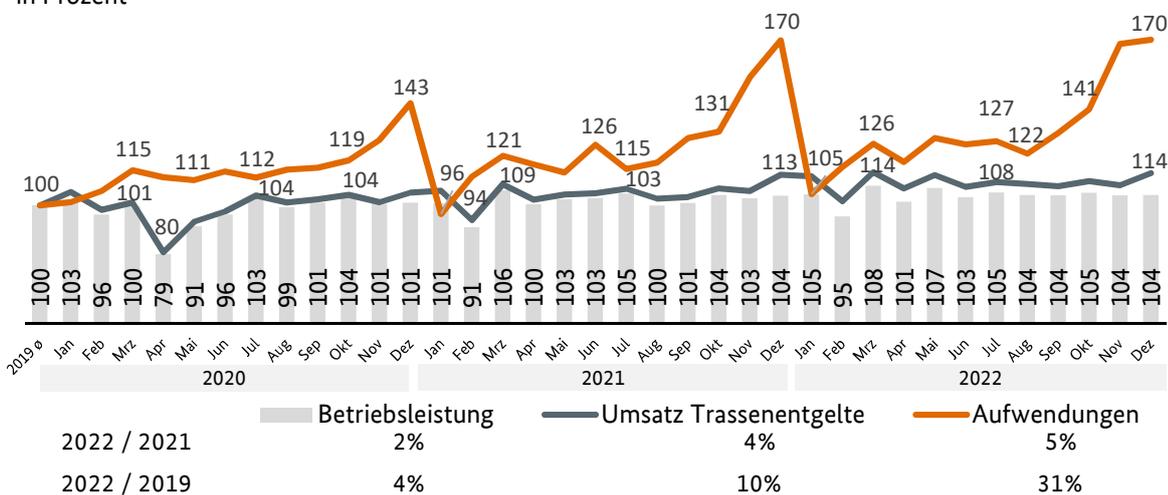


Abbildung 35: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen der Betreiber der Schienenwege in 2020, 2021 und 2022 im Vergleich zu 2019 (indexiert, 2019 = 100)

Exkurs Strompreise

Die Bundesnetzagentur befragte die EVU nach aktuellen und prognostizierten Einkaufspreis für Bahnstrom. Nach stabilen Preisen bis einschließlich 2020 war in 2021 ein erster Anstieg um 16 Prozent zu verzeichnen. Mehr als verdoppelt hatte sich der Preis dann von 2021 auf 2022. Auch für 2023 wird, trotz der Einführung der Strompreisbremse, ein weiterer Anstieg von rund 10 Prozent erwartet.

Mittlerer Einkaufspreis Bahnstrom

in Cent je kWh, ohne Netzentgelte

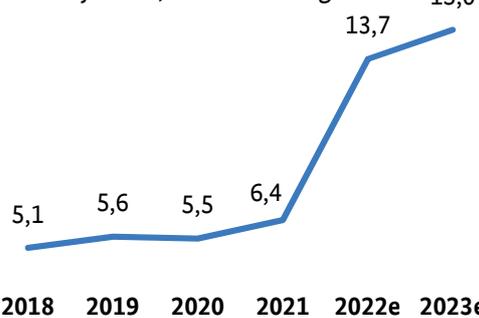


Abbildung X1: Entwicklung des mittleren Einkaufspreises pro kWh Bahnstrom (in Cent)

2.4 Ergebnissituation

Die Bundesnetzagentur ermittelte die Betriebsergebnisse der EVU für die Verkehrsdienste aus den gemeldeten Umsätzen und Aufwendungen der Unternehmen und rechnete diese auf Gesamtmarkt hoch.

Die Rettungsschirmzahlungen an die EVU des SPNV wurden im Umsatz bereits eingerechnet. Die Trassenpreisförderung, welche direkt an die EVU des SGV und des SPFV ausbezahlt werden, waren ebenfalls enthalten und haben prinzipiell eine ergebnisverbessernde Wirkung. Da jedoch fast alle EVU des SGV einen Teil der Förderung an den Markt weitergeben, verbleibt nur ein Teil bei den EVU.

Im Schienenpersonennahverkehr war nach drei Jahren Ergebnisverschlechterung in 2022 eine sehr deutliche Verbesserung zu verzeichnen, welche das Betriebsergebnis ungefähr wieder auf Vor-Corona-Niveau anhebte. Für den dreijährigen Rückgang waren neben der gesunkenen Fahrgastnachfrage vor allem Sonderbuchungen der DB Regio AG verantwortlich. Zur Ergebnisverbesserung in 2022 trugen die Nachfrageerholung (positiver Mengeneffekt), die gestiegenen Trassenpreise (positiver Preiseffekt) und die abgeschlossenen, auch nachträglichen, Auszahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm bei.

Für das 9-Euro-Ticket konnte kein getrennt messbarer Ergebniseffekt nachgewiesen werden, jedoch stützten die höheren Aufgabenträgerzahlungen für die Laufzeit des Tickets das Ergebnis.

Die nichtbundeseigenen SPNV-EVU zeigten auf Basis der gemeldeten Daten insgesamt ein positives Betriebsergebnis, die bundeseigenen EVU ein negatives. Der Anteil der nichtbundeseigenen EVU des SPNV mit einem positiven

Betriebsergebnis stieg von 2019 bis 2022 von rund einem Drittel auf knapp die Hälfte.

Der Schienenpersonenfernverkehr verbesserte sein spezifisches Betriebsergebnis gegenüber 2021 deutlich. Dazu trug insbesondere die hohe Nachfragesteigerung bei, die trotz der Reduzierung der Trassenpreisförderung zu einem deutlichen Umsatzwachstum führte. DB Fernverkehr und Wettbewerbsbahnen profitierten hiervon gleichermaßen.

Der Schienengüterverkehr konnte im Jahr 2021 sein spezifisches Betriebsergebnis aufgrund des hohen Zuwachses und der für 2020 nachträglich ausgezahlten Trassenpreisförderung in den positiven Bereich steigern. Im Jahr 2022 fiel das Ergebnis wieder in den negativen Bereich zurück, da die Trassenpreisförderung ungefähr halbiert wurde, die Nachfragesteigerung nur gering war und die Kosten in allen Bereichen zum Teil deutlich stiegen. Gebremst wurde die Wirtschaftlichkeit durch den anhaltenden Preisdruck sowie den intermodalen Wettbewerb mit der Straße. Die nichtbundeseigenen SGV- EVU verteidigten jedoch in Summe ihr positives Gesamtergebnis, wenngleich dieses gering ausfiel.

Die Betreiber der Schienenwege zeigten in Summe ein negatives Betriebsergebnis, vor allem getragen durch das Ergebnis der DB Netz AG. In 2022 verzeichnete jedoch, wie schon in 2019 vor der Pandemie, ein Drittel der befragten BdS ein positives Ergebnis; eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Vorjahr.

3 Besondere Einflüsse der Covid-19- Pandemie und staatliche Unterstützungsmaßnahmen

3.1 Pandemiesonderkosten

Wie bereits in den ersten beiden Pandemie Jahren fielen den Eisenbahnunternehmen in 2022 Sonderkosten für den Schutz der Mitarbeitenden, der Vorbeugung von Infektionsübertragungen und für pandemiebedingte organisatorische Anpassungen an. Ausgaben wurden beispielsweise für Desinfektionsmittel, zusätzliche Reinigungsmaßnahmen, Sicherheitspersonal oder auch für Homeoffice-Arbeitsplätze getätigt.

Außer wenigen meist ausländischen Unternehmen, die reinen Gütertransitverkehr durchführten, haben alle befragten Unternehmen Sonderkosten angeführt.

Insgesamt meldeten die Unternehmen für das Jahr 2021 ca. 101 Millionen Euro Pandemiesonderkosten, was etwa der Größenordnung aus dem Vorjahr entsprach (Abb. 36).

Pandemiesonderkosten
(von Unternehmen gemeldete Werte, in Mio. Euro)

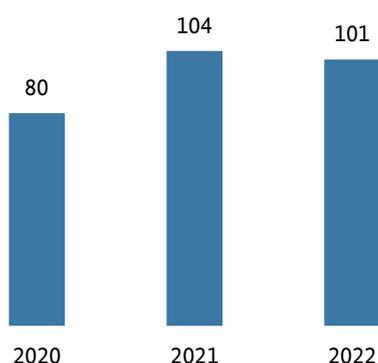


Abbildung 36: Entwicklung der Pandemiesonderkosten der Unternehmen (in Millionen Euro)

Insgesamt wurden der Bundesnetzagentur für die drei Pandemiejahre knapp 300 Millionen Euro für Sonderkosten gemeldet.

Der Hauptanteil der Kosten wurden von Eisenbahnverkehrsunternehmen benannt, etwa ein Fünftel von Betreibern der Schienenwege (Abb. 37). Deren Anteil lag jedoch im Vorjahr noch bei unter 10 Prozent und stieg durch einen deutlichen Zuwachs bei der DB Netz AG von rund 8 Millionen Euro in 2021 auf über 20 Millionen Euro in 2022.

Pandemiesonderkosten
Verteilung auf EVU und BdS

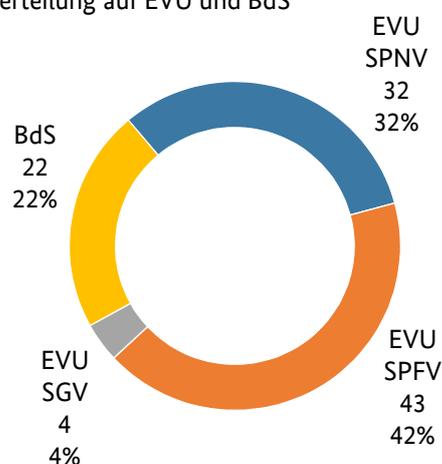


Abbildung 37: Verteilung der Pandemiesonderkosten auf EVU und BdS (in Mio. Euro und Prozent)

Bei den EVU fiel fast das gesamte Kostenvolumen im Personenverkehr des SPNV und des SPFV an. Bei ihnen liegen sowohl der Fahrzeugbetrieb als auch der Kundenkontakt, wofür in Bezug auf Reinigung und Schutzausrüstung die meisten Kosten angefallen sind.

Etwa 7 Prozent der Kosten entfielen auf nichtbundeseigene Verkehrsunternehmen, die übrigen 93 Prozent auf bundeseigene Unternehmen. Damit gaben die bundeseigenen Unternehmen je erbrachtem Trassenkilometer rund fünfmal so hohe Kosten an wie die NE-Bahnen.

3.2 Staatliche Unterstützungsleistungen für Eisenbahnunternehmen

Die staatlichen Unterstützungsprogramme (außerhalb der Trassenentgeltförderung, siehe nächstes Kapitel) konzentrierten sich im Jahr 2022 auf den ÖPNV-Rettungsschirm. Aus den Programmen der beiden Vorjahre, wie Kurzarbeitergeld, Überbrückungshilfen oder KfW-Kredite, wurden der Bundesnetzagentur keine Zahlungen mehr gemeldet. Die Mittel aus dem ÖPNV-Rettungsschirm wurden überwiegend in die Aufgabenträgerzahlungen integriert, so dass nicht alle EVU die Zahlungen getrennt benennen konnten.

ÖPNV-Rettungsschirmzahlungen (von Unternehmen gemeldete Werte, in Mrd. Euro)

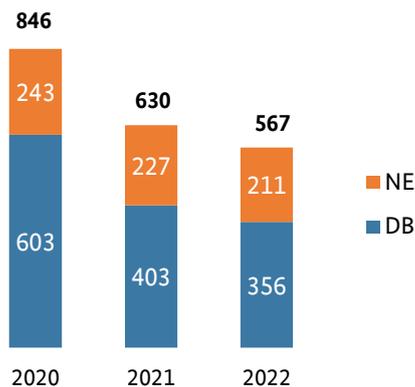


Abbildung 38: Gemeldete Zahlungen der EVU aus dem ÖPNV-Rettungsschirm (in Mrd. Euro)

Fast alle im Personennahverkehr tätigen EVU haben Zahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm erhalten. Nur EVU, die sogenannte „Bruttoverträge“ mit ihren Aufgabenträgern abgeschlossen haben, bei denen die bestellte Leistung vollumfänglich bezahlt wird, hatten keinen Anlass die ÖPNV-Zahlungen selbst zu beantragen. Diese erfolgten direkt an den Aufgabenträger.

Das gemeldete Volumen der Zahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm beläuft sich für 2022 auf rund 570 Millionen Euro.

Seit Pandemiebeginn wurden der Bundesnetzagentur insgesamt in Anspruch genommene staatliche Leistungen aus den genannten Maßnahmen in Höhe von 2,05 Milliarden Euro benannt.

Knapp 60 Prozent der befragten Unternehmen, überwiegend Güterbahnen, haben keine der genannten staatlichen Unterstützungsleistungen in Anspruch genommen.

3.3 Trassenentgeltförderung im SGV und SPFV

Schienengüterverkehr

Der Bund führte bereits 2018 zur Stärkung des Schienengüterverkehrs die Förderrichtlinie über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte ein (TraFöG). Die Förderquoten lagen zwischen 45 und 57 Prozent, je nach Ausschöpfungsgrad des Budgets. Darauf aufbauend wurde zum Ausgleich von pandemiebedingten Schäden eine auf EU-Richtlinie basierende erhöhte Förderung von bis zu 97,8 Prozent für den Zeitraum März 2020 bis Dezember 2021 festgesetzt. Seit Januar 2022 gilt wieder der TraFöG-Fördersatz (Abb. 39).

Das Gesamtvolumen für die erhöhte Förderung im Schienengüterverkehr

summiert sich auf 626 Millionen Euro, was dem Zielwert aus der Richtlinie entspricht. Davon entfielen rechnerisch 260 Millionen Euro auf die Monate März bis Dezember 2020 und 366 Millionen Euro auf das Jahr 2021, wobei die tatsächlichen Auszahlungen meistens nachträglich oder zeitversetzt vorgenommen wurden. Die Auszahlung der erhöhten Förderungsbeträge erfolgte über die DB Netz AG an die EVU auf monatlicher Basis.

An Wettbewerbsbahnen wurden rund 350 Millionen Euro ausgezahlt; an DB-EVU rund 270 Millionen Euro, was in etwa die Marktanteile widerspiegelt (Abb. 40).

Insgesamt, mit der Förderung gemäß TraFöG, erhielt der SGV in den drei Jahren 2020 bis 2022 ein Fördervolumen von knapp 1,8 Mrd. Euro ausgezahlt.

Trassenentgeltförderung SGV

Zusammensetzung der Förderung im Pandemiezeitraum

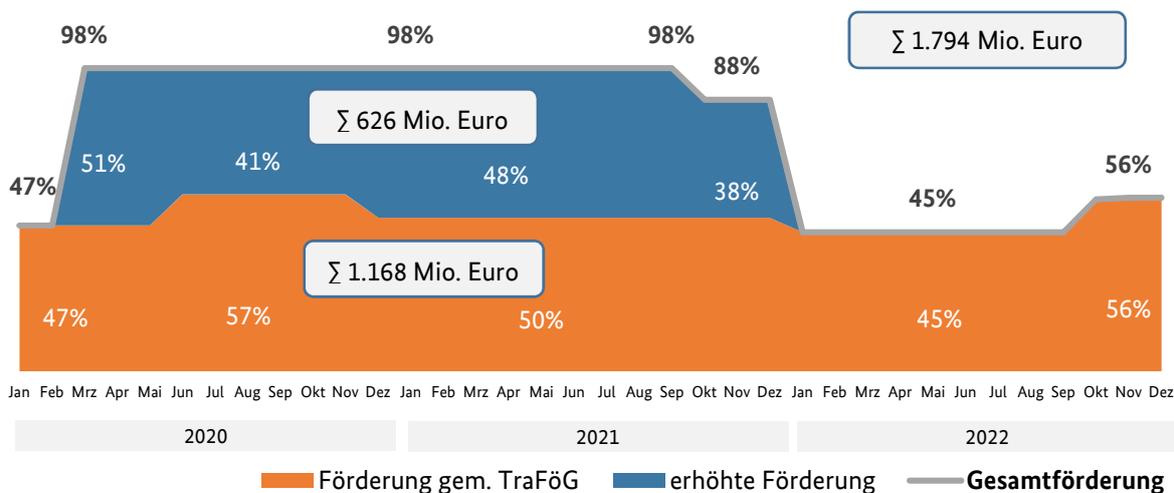


Abbildung 39: Zusammensetzung der Trassenentgeltförderung im SGV (Förderquoten in Prozent und Fördervolumen in Mio. Euro)

Erhöhte Trassenentgeltförderung im Schienengüterverkehr

Verteilung der Auszahlungssummen in Millionen Euro und Prozent



Abbildung 40: Verteilung der erhöhten Trassenentgeltförderung auf DB und NE (in Prozent und Mio. Euro)

Die durchschnittlichen Trassenentgelte reduzierten sich für die EVU durch die Förderung entsprechend. Während das genehmigte Trassenentgeltniveau von knapp 3 Euro bereits durch die TraFöG-Förderung ungefähr halbiert wurde, sank es im Pandemiezeitraum auf wenige Cent pro Trassenkilometer (Abb. 41).

SGV Trassenentgelt vor/nach Förderung

Jahresdurchschnitt in Euro pro Trkm

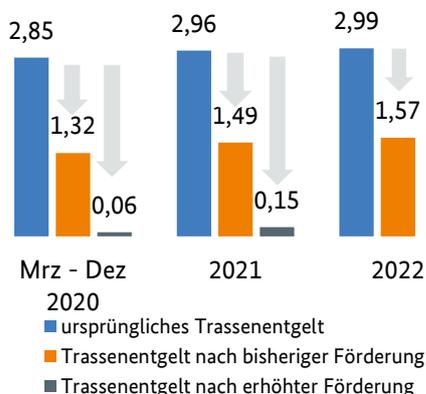


Abbildung 41: Durchschnittliches Trassenentgelt pro Trassenkilometer vor/nach Förderung (in Euro)

Die Bundesnetzagentur hatte die EVU des SGV befragt, wie die Trassenentgeltförderung im Unternehmen verbucht wurde. Etwa die

Hälfte der EVU gab an, die Förderung direkt gegen den Aufwand zu rechnen. Die andere Hälfte verbuchte die erhöhte Förderung getrennt als sonstige betriebliche Erträge.

Durch die nachträglich für März 2020 bis Mai 2021 ausgezahlte Förderung, welche im dritten Quartal 2021 erfolgte, waren die Jahresergebnisse der EVU tendenziell verfälscht. Die Ergebnisse für 2020 waren zu negativ, während die Ergebnisse für 2021 durch die hohen Einmalzahlungen zu positiv ausfielen.

Bereits in der letzten Erhebung wurden die EVU befragt, ob und zu welchem Anteil sie die Förderung an den Markt weitergäben. Mehrere Wettbewerbsgüterbahnen, die Töchter einer (meist ausländischen) Muttergesellschaft sind, gaben an, die Trassenpreisförderung vollständig an die Muttergesellschaft weitergegeben zu haben. Bei direkter Endkundenbeziehung zwischen dem EVU und den beauftragenden Unternehmen reichten die EVU im Durchschnitt 48 Prozent der Förderung an den Markt weiter.

Die EVU des Schienengüterverkehrs berichteten von hohem Druck der verladenden Wirtschaft bezüglich der Weitergabe der Förderung. EVU bemängelten die nicht eindeutige Formulierung der Richtlinie in Bezug auf die Weitergabe versus einer gewünschten Stärkung der EVU.

In jedem Fall konnte ein Teil der EVU durch die Weitergabe der Förderung nachweislich Verkehre von der Straße auf die Schiene verlagern. Grundsätzlich wurde berichtet, dass die Ausgestaltung der Weitergabe stets kundenindividuell und branchenspezifisch gehandhabt wurde.

Schienenpersonenfernverkehr

Für den SPFV existierten in 2020 ursprünglich keine Unterstützungsleistungen. Zur Abfederung der signifikanten Fahrgast- und damit Einnahmenrückgänge in diesem Segment führte der Bund nachträglich eine Förderung der Trassenpreise ein. Die Beihilferegelung wurde im zweiten Quartal 2021 entwickelt und von der EU-Kommission am 30.07.2021 genehmigt. Die Förderung erstreckte sich rückwirkend ab März 2020 bis Mai 2022 und wurde mit reduziertem Satz bis Dezember 2022 verlängert. Die Auszahlung der nachträglichen Förderung erfolgte im November 2021.

Auf Basis der erbrachten Trassenleistungen sind rechnerisch bis Dezember 2022 rund 2,4 Milliarden Euro aufgelaufen.

Da die nichtbundeseigenen EVU des Fernverkehrs ihre Verkehre mit dem Lockdown im Frühjahr 2020 aus wirtschaftlichen Gründen weitgehend einstellten und erst ab Mitte 2021 wieder

SPFV-Trassenentgeltförderung rechnerische periodische Fördersummen, in Millionen Euro

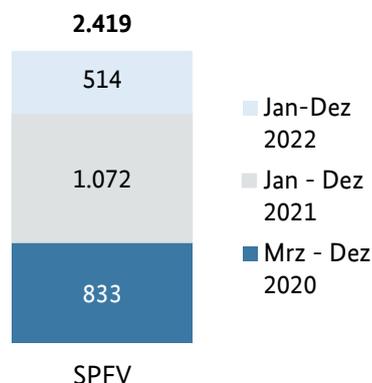


Abbildung 42: Rechnerische Zuordnung der erhöhten Trassenpreisförderung im SPFV (in Millionen Euro)

aufnahmen, profitierten sie nur in geringem Maße von der rückwirkenden Förderung. Diese kam damit während der Pandemie fast ausschließlich der DB Fernverkehr AG zugute.

Die Wettbewerbsbahnen, insbesondere Flixtrain, kündigten zeitgleich mit der Verkündung der Förderung im Frühjahr 2021 an, ihre Verkehre ab Mitte 2021 signifikant auszuweiten, was auch umgesetzt wurde.

Trassenentgeltförderung SPFV Förderquoten im Pandemiezeitraum

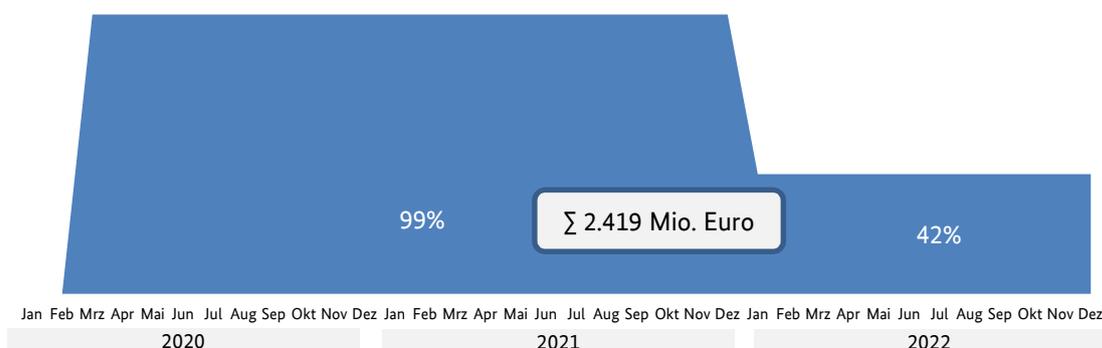


Abbildung 43: Höhe der Trassenentgeltförderung im SPFV (Förderquoten in Prozent und Fördervolumen in Mio. Euro)

3.4 Finanzielle Auswirkungen der Pandemie auf den Eisenbahnmarkt

Nach Einschätzung der Bundesnetzagentur war die Höhe der staatlichen Unterstützungsmaßnahmen in den drei Verkehrsdiensten ausreichend, um die im Vergleich zu 2019 immer noch geringeren Fahrgasteinnahmen sowie die pandemiebedingten Sonderausgaben bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen auszugleichen. Die Bundesnetzagentur konnte für das Gesamtjahr 2022 keinen pandemiebedingten wirtschaftlichen Schaden für den deutschen Eisenbahnmarkt mehr feststellen.

Für die Betreiber der Schienenwege und für die EVU des SGV wurden bereits für 2021 keine Zusatzverluste mehr ermittelt.

Für die EVU des SPNV, welche in 2021 noch einen geringen Pandemieschaden von 0,1 Mrd. Euro erlitten, war für 2022 nach einer deutlichen Nachfrageerholung sowie stabilen, auch nachträglichen, Rettungsschirmzahlungen kein pandemiebedingter Schaden mehr ableitbar. Die Bundesnetzagentur wird beobachten, wie sich die Einführung des 49-Euro-Tickets auf die Wirtschaftlichkeit der Nahverkehrsunternehmen auswirkt.

Der eigenwirtschaftlich agierende SPFV war der von der Pandemie am stärksten betroffene Verkehrsdienst. Durch die Einführung der Trassenentgeltförderung in 2021 konnte der hohe wirtschaftliche Schaden bereits in 2021 deutlich von rund 2 Mrd. Euro auf 0,8 Mrd. Euro verringert werden. Durch die Entscheidung, die Förderung bis Ende 2022 fortzuführen in Verbindung mit der starken Erholung der Fahrgastnachfrage in 2022 ist für das Gesamtjahr auch im SPFV kein zusätzlicher wirtschaftlicher Schaden mehr ermittelbar.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung der Verkehrsleistung und der Betriebsleistung 2018 bis 2022.....	6
Abbildung 2: Entwicklung der Verkehrsleistung und der Betriebsleistung für 2020, 2021 und 2022 gegenüber 2019 auf Ebene der Verkehrsdienste.....	7
Abbildung 3: Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr 2018 bis 2022	12
Abbildung 4: Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr 2018 bis 2022.....	12
Abbildung 5: Entwicklung der Betriebsleistung 2018 bis 2022.....	12
Abbildung 6: Veränderungsrate der Betriebsleistung 2022 gegenüber den Vorjahren 2021 und 2019	13
Abbildung 7: Vergleich der Betriebsleistung über alle Verkehrsdienste 2020, 2021 und 2022	13
Abbildung 8: Entwicklung der Betriebsleistung auf Monatsbasis für die drei Verkehrsdienste für die Jahre 2020, 2021 und 2022 im Vergleich zu 2019.....	14
Abbildung 9: Entwicklung der Verkehrsleistung 2018 bis 2022.....	15
Abbildung 10: Veränderungsrate der Verkehrsleistung 2022 gegenüber den Vorjahren 2021 und 2019	15
Abbildung 11: Entwicklung der Verkehrsleistung der drei Verkehrsdienste in den Jahren 2020, 2021 und 2022 im Vergleich zu 2019.....	15
Abbildung 12: Entwicklung der Verkehrsleistung aller EVU des SPNV in den Jahren 2020, 2021 und 2022 gegenüber 2019	16
Abbildung 13: Entwicklung der Verkehrsleistung der nichtbundeseigenen EVU des SPNV in den Jahren 2020, 2021 und 2022 gegenüber 2019	16
Abbildung 14: Entwicklung der Verkehrsleistung aller EVU des SPFV in den Jahren 2020, 2021 und 2022 gegenüber 2019	17
Abbildung 15: Entwicklung der Verkehrsleistung der nichtbundeseigenen EVU des SPFV in den Jahren 2020, 2021 und 2022 gegenüber 2019	17
Abbildung 16: Entwicklung der Verkehrsleistung aller EVU des SGV in den Jahren 2020, 2021 und 2022 gegenüber 2019	18
Abbildung 17: Entwicklung der Verkehrsleistung der nichtbundeseigenen EVU des SGV in den Jahren 2020, 2021 und 2022 gegenüber 2019	18
Abbildung 18: Entwicklung der durchschnittlichen Zugbesetzung/Frachtmenge 2018 bis 2022	19
Abbildung 19: Entwicklung des Wettbewerbs in den Verkehrsdiensten 2018 bis 2022	20
Abbildung 20: Anteil verspäteter Züge auf Monatsbasis in 2020, 2021 und 2022 sowie im Durchschnitt für 2019	21
Abbildung 21: Anteil verspäteter Züge in den drei Verkehrsdiensten von 2017 bis 2022	21

Abbildung 22: Anteil verspäteter Züge in den drei Verkehrsdiensten auf Monatsbasis für 2022	22
Abbildung 23: Anteil ausgefallener Züge in den drei Verkehrsdiensten von 2017 bis 2022	22
Abbildung 24: Anteil ausgefallener Züge auf Monatsbasis in 2020, 2021 und 2022 sowie im Durchschnitt für 2019	23
Abbildung 25: Anteil ausgefallener Züge in den drei Verkehrsdiensten auf Monatsbasis für das Jahr 2022.23	
Abbildung 26: Umsatz der Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Verkehrsdiensten sowie in Summe von 2018 bis 2022.....	26
Abbildung 27: Entwicklung des Umsatzes je Trassenkilometer 2018 bis 2022.....	27
Abbildung 28: Entwicklung des Umsatzes je Personen-/Tonnenkilometer 2018 bis 2022.....	27
Abbildung 29: Entwicklung des Umsatzes aus Trassenentgelten der Betreiber der Schienenwege 2018 bis 2022	28
Abbildung 30: Entwicklung der genehmigten Trassenentgelte je Trassenkilometer 2018 bis 2022	28
Abbildung 31: Entwicklung der Trassenentgelte je Trassenkilometer 2018 bis 2022 inkl. Förderung	28
Abbildung 32: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen des SPNV in 2020, 2021 und 2022 im Vergleich zu 2019	29
Abbildung 33: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen des SPFV in 2020, 2021 und 2022 im Vergleich zu 2019	30
Abbildung 34: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen des SGV in 2020, 2021 und 2022 im Vergleich zu 2019	31
Abbildung 35: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen der Betreiber der Schienenwege in 2020, 2021 und 2022 im Vergleich zu 2019.....	32
Abbildung 36: Entwicklung der Pandemiesonderkosten der Unternehmen.....	36
Abbildung 37: Verteilung der Pandemiesonderkosten auf EVU und BdS.....	36
Abbildung 38: Gemeldete Zahlungen der EVU aus dem ÖPNV-Rettungsschirm.....	37
Abbildung 39: Zusammensetzung der Trassenentgeltförderung im SGV	38
Abbildung 40: Verteilung der erhöhten Trassenentgeltförderung auf DB und NE.....	39
Abbildung 41: Durchschnittliches Trassenentgelt pro Trassenkilometer vor/nach Förderung	39
Abbildung 42: Rechnerische Zuordnung der erhöhten Trassenpreisförderung im SPFV.....	40
Abbildung 43: Höhe der Trassenentgeltförderung im SPFV	40

Abkürzungsverzeichnis

BdS	Betreiber der Schienenwege
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
NE	nichtbundeseigen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkm	Personenkilometer
SGV	Schienengüterverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
tkm	Tonnenkilometer
Trkm	Trassenkilometer

Impressum

Herausgeber

Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen

Tulpenfeld 4

53113 Bonn

www.bundesnetzagentur.de

Bezugsquelle | Ansprechpartner

Dr.-Ing. Axel Müller

axel.mueller@bnetza.de

Tel. +49 228 14-7020

Frank Böttcher

frank.boettcher@bnetza.de

Tel. +49 228 14-7073

Stand

Mai 2023

Text

Referat 702 - Technische Grundsätze der Eisenbahnregulierung, Digitalisierung im Eisenbahnbereich;
Marktbeobachtung, Statistik



www.bundesnetzagentur.de

 twitter.com/BNetzA

 youtube.com/BNetzA