



Bundesnetzagentur

Marktuntersuchung Eisenbahnen 2021

- 2. Sonderausgabe -

Marktentwicklung im 1. Halbjahr 2021 unter
den Bedingungen der Covid-19-Pandemie



Marktuntersuchung Eisenbahnen 2021

- 2. Sonderausgabe -

Marktentwicklung im 1. Halbjahr 2021

unter den Bedingungen der Covid-19-

Pandemie

Januar 2022

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

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

Referat 704 - Ökonomische Grundsätze der Eisenbahnregulierung und der Verkehrswirtschaft

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 Betriebsleistung | 12 |
| 1.2 Verkehrsleistung | 14 |
| 1.3 Wettbewerbsentwicklung | 17 |
| 1.4 Pünktlichkeit..... | 18 |
| 2. Wirtschaftliche Kennzahlen..... | 21 |
| 2.1 Kennzahlenübersicht | 22 |
| 2.2 Umsatz je Leistungseinheit | 23 |
| 2.3 Trassenentgelte | 24 |
| 3. Besondere Einflüsse der Covid-19-Pandemie | 25 |
| 3.1 Pandemiesonderkosten | 26 |
| 3.2 Staatliche Unterstützungsleistungen für Eisenbahnunternehmen..... | 26 |
| 3.3 Nachträgliche Trassenpreisförderung..... | 26 |
| 3.4 Prognose der finanziellen Auswirkungen der Pandemie auf die Unternehmen im Eisenbahnmarkt | 27 |
| Abbildungsverzeichnis..... | 30 |
| Abkürzungsverzeichnis | 32 |
| Impressum..... | 33 |

Zusammenfassung

Die Bundesnetzagentur hat die andauernden Auswirkungen der Coronapandemie auf den Eisenbahnmarkt in Deutschland für das 1. Halbjahr 2021 untersucht. Befragt wurden ca. 80 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Betreiber der Schienenwege (BdS), die auf dem deutschen Markt aktiv waren.

Alle drei Verkehrsdienste (Schienenpersonennahverkehr [SPNV], Schienenpersonenfernverkehr [SPFV], Schienengüterverkehr [SGV]) steigerten ihre Betriebsleistung im 1. Halbjahr 2021. Gegenüber dem 1. Halbjahr 2020 lagen die Trassenkilometer in Summe um sieben Prozent und gegenüber dem Halbjahr 2019 (vor Corona) um ein Prozent höher.

Die durchschnittliche Auslastung der Züge lag jedoch im Schienenpersonenverkehr (SPNV und SPFV) im 1. Halbjahr 2021 mehr als ein Drittel unterhalb der Auslastung des Vorjahreszeitraumes und mehr als die Hälfte unterhalb des Vergleichszeitraumes aus 2019.

Entsprechend betrug das negative Delta in der Verkehrsleistung im SPNV über 50 Prozent gegenüber 2019 und noch rund 30 Prozent gegenüber 2020. Im SPFV lagen die erbrachten Personenkilometer über ein Drittel niedriger als im 1. Halbjahr 2020 und knapp zwei Drittel unter dem Vor-Corona-Niveau aus 2019.

Das spiegelte sich direkt in den Umsätzen des SPFV wider, der um knapp 30 Prozent unterhalb des 1. Halbjahres 2020 lag. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2019 war der Umsatz ungefähr halb so hoch. Für die nicht-bundeseigenen SPFV-Unternehmen brach der Umsatz sogar um zwei Drittel gegenüber 2020 ein. Aufgrund der Einstellung der meisten Verkehre konnten die nicht-bundeseigenen SPFV-EVU jedoch auch ihre Kostenbasis deutlich absenken.

Der SPNV-Umsatz wurde durch den ÖPNV-Rettungsschirm gesichert. Die Aufwendungen lagen aufgrund der durchgängig angebotenen Verkehre auf gleichem Niveau wie im Vorjahreszeitraum.

EVU-Verkehrsleistung und Betriebsleistung Personen- / Tonnen- / Zug-Kilometer prozentual

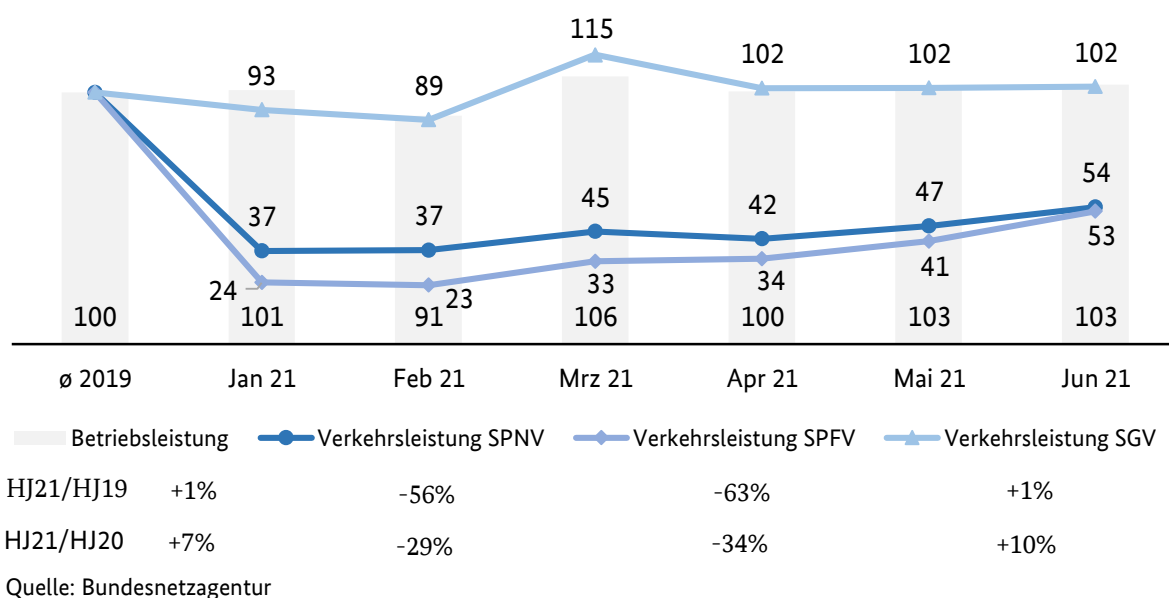


Abbildung 1: Entwicklung der Betriebsleistung und der Verkehrsleistung im ersten Halbjahr 2021 gegenüber 2019 auf Ebene der Verkehrsdienste (Veränderungen in Prozent; indexiert 2019 = 100)

Positiv stellte sich die Entwicklung des Schienengüterverkehrs dar. Die im 1. Halbjahr 2021 gegenüber dem 1. Halbjahr 2020 gestiegene Betriebsleistung und die leicht erhöhte durchschnittliche Frachtmenge führte zu einer um rund zehn Prozent höheren Verkehrsleistung. Dies bedeutete auch gegenüber dem Vor-Corona-Niveau ein leichtes Plus. Besonders profitieren konnten die nicht-bundeseigenen SGV-EVU mit über zwölf Prozent mehr Tonnenkilometern gegenüber 2020. Sie konnten dadurch ihren Marktanteil bei 55 Prozent zur Jahresmitte 2021 stabilisieren.

Aufgrund des harten Wettbewerbsumfeldes, zwischen den EVU, aber auch intermodal, konnten die SGV-Unternehmen ihren Umsatz nur um rund acht Prozent steigern, die nicht-bundeseigenen SGV-EVU nur um rund sechs Prozent. Gegenüber 2019 ist dies jedoch trotz der höheren Verkehrsleistung noch immer ein Minus von vier Prozent. Der Margendruck zeigt sich auch in der Entwicklung der Kosten, die aufgrund von Sparzwängen nur marginal um wenige Prozentpunkte über den Werten des Vorjahreszeitraumes und deutlich unter denen aus 2019 lagen.

Fast alle befragten SGV-EVU gaben an, einen Teil oder gar die gesamte reguläre Trassenpreisförderung an den Markt (Spediteure, Logistiker) weitergeben zu müssen, um intermodal wettbewerbsfähig zu bleiben.

Die erhöhte, nachträglich erstattete Trassenpreisförderung war nicht Bestandteil der Erhebung, da die Auszahlung erst nach dem abgefragten Zeitraum erfolgte. Sie wird sich aufgrund der Auszahlung in einem Stück in Q3 2021 positiv auf das Jahresergebnis der EVU des SGV und des SPFV auswirken, je nachdem, ob auch Teile hiervon an die Endkunden weitergegeben werden.

Insgesamt über alle drei Verkehrsdienste führte die Covid-19-Pandemie weiterhin zu wirtschaftlichen Schäden bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Diese konzentrieren sich inzwischen auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen des Personenverkehrs. Die Bundesnetzagentur prognostiziert hier einen wirtschaftlichen Schaden für das Gesamtjahr 2021 von 0,5 Mrd. Euro bis 1,1 Mrd. Euro.

Einleitung und Methodik

Die vorliegende Analyse setzt auf die vorangegangenen Sondererhebungen auf. Sie umfasst Betreiber der Schienenwege und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Befragt wurden rund 80 Marktteilnehmer, welche nach Einschätzung der Bundesnetzagentur für den Eisenbahnmarkt grundsätzlich repräsentative Unternehmen darstellen und eine hohe Marktabdeckung ermöglichen.

Die Unternehmen wurden nach den Indikatoren Verkehrsleistung, Betriebsleistung sowie Umsatz und Aufwand für die Monate Januar bis Juni 2021 gefragt. Neben den Verkehrs- und Finanzdeckdaten befasste sich ein zusätzlicher Fragenblock mit Angaben zu staatlichen Unterstützungsleistungen sowie Pandemiesonderkosten, deren Art und Höhe anzugeben war.

Bis auf einen Marktteilnehmer stellten alle befragten Unternehmen ihre Daten zur Verfügung. Die Bundesnetzagentur bedankt sich ausdrücklich bei den Befragten für die sehr gute Kooperation und die aufgewendete Zeit!

Folgende methodische Rahmenbedingungen liegen der Untersuchung zugrunde:

Die Analyse bezieht sich auf den Eisenbahnmarkt in Deutschland. Die abgefragten Leistungskennzahlen (Trassenkilometer, Personenkilometer, Nettotonnenkilometer) sowie die Finanzkennzahlen (Umsatz, Aufwendungen) beziehen sich auf Leistungen, die auf dem Schienennetz innerhalb Deutschlands erbracht wurden.

Nicht befragt wurden Betreiber von Serviceeinrichtungen (zum Beispiel von Personenbahnhöfen, Güterterminals, Abstellgleisen, Wartungseinrichtungen), Betreiber von Werkbahnen und Aufgabenträger.

Effekte, die bei verbundenen Unternehmen oder bei Konzernen im Bereich einer übergeordneten

Muttergesellschaft oder Holding auftraten, sind nicht Bestandteil der Analyse.

Bei multimodal tätigen Verkehrsunternehmen waren nur Daten für den Bereich Eisenbahn zu liefern, ohne Berücksichtigung anderer Verkehrsmittel, wie (Fern-) Busverkehre oder LKW-Transporte.

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

Die Bundesnetzagentur hat eine Abschätzung vorgenommen, welche finanziellen Auswirkungen die Covid-19-Pandemie auf die Unternehmen des Eisenbahnmarktes im Gesamtjahr 2021 haben wird. Als Basis hat die Bundesnetzagentur die Differenz zwischen Umsatz- und Aufwendungsveränderungen bestimmt. Finanzielle Ergebniseffekte, die nicht ursächlich auf die Pandemie zurückzuführen waren, wurden (sofern bekannt) herausgerechnet sowie die Pandemiesonderkosten und staatlichen Unterstützungsleistungen berücksichtigt. Für die Entwicklung im zweiten Halbjahr 2021 wurden Szenarien gebildet (worst, basis, best), welche unterschiedliche Entwicklungen abbilden.

1. Markt- und Leistungskennzahlen

1.1 Betriebsleistung

Im 1. Halbjahr 2021 lagen die gefahrenen Trassenkilometer in allen drei Verkehrsdiensten über den Werten des 1. Halbjahres 2020 und – mit Ausnahme des SPFV – leicht über den Werten des Halbjahres 2019 vor Corona (Abb. 2)

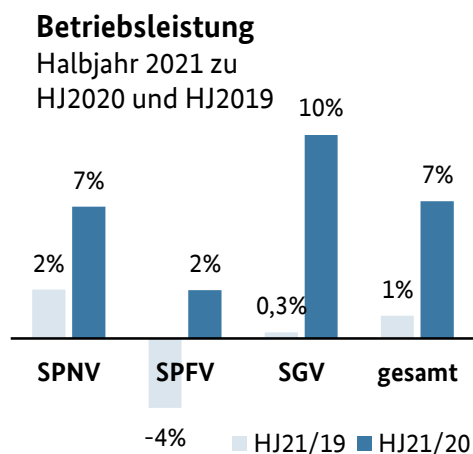


Abbildung 2: Vergleich der Betriebsleistung der ersten Halbjahre 2020 und 2021 zum ersten Halbjahr 2019 (Delta in Prozent)

Am deutlichsten erholte sich der Schienengüterverkehr. Die Betriebsleistung des Schienenpersonennahverkehrs war aufgrund der Fortführung der meisten Verkehre durchgehend stabil. Der Schienenpersonenfernverkehr stellte teilweise Verkehre ein und liegt trotz Erholung gegenüber dem Vorjahr noch unterhalb des Niveaus von 2019.

Insgesamt lag die Betriebsleistung über alle drei Verkehrsdienste im 1. Halbjahr 2021 um sieben Prozent über der Betriebsleistung des 1. Halbjahres 2020 und bereits wieder leicht über der Betriebsleistung des 1. Halbjahres 2019 vor Corona.

In der Monatsbetrachtung (Abb. 3) lagen die gefahrenen Trassenkilometer saisonal bedingt im Januar sowohl in 2020 als auch in 2021 über und im kurzen Monat Februar in beiden Jahren unterhalb des Niveaus von 2019. Während die Betriebsleistung mit Beginn des Lockdowns im April 2020 deutlich sank, überstiegen die Trassenkilometer im April 2021 wieder Vor-Corona-Werte. Dieses Niveau konnte bis zur Jahresmitte 2021 gehalten werden.

Im Schienenpersonennahverkehr (Abb. 4) überstiegen die gefahrenen Trassenkilometer von März bis Juni 2021 deutlich das Vor-Corona-Niveau. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum konnte der Rückgang der Betriebsleistung vollständig ausgeglichen und ab März 2021 dauerhaft überboten werden.

Der Schienenpersonenfernverkehr (Abb. 5) verlor in den 1. drei Monaten des Jahres 2021 nochmals gegenüber den Vorjahresmonaten und konnte sich erst ab April 2021 aufgrund der Wiederaufnahme von Fernverkehren stabilisieren.

Betriebsleistung über alle Verkehrsdienste Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

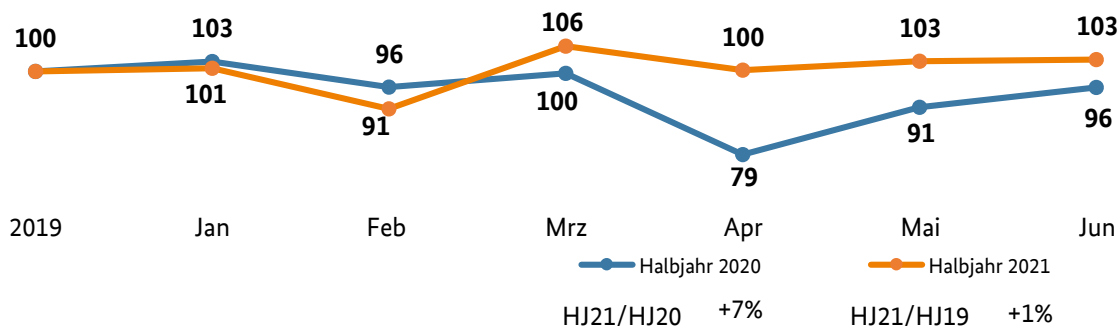


Abbildung 3: Entwicklung der Betriebsleistung der ersten Halbjahre 2020 und 2021 gegenüber dem ersten Halbjahr 2019 (Veränderungen in Prozent; indexiert 2019 = 100)

Das Vor-Corona-Niveau wurde aber erst zur Jahresmitte 2021 knapp erreicht.

Den höchsten Zuwachs zeigte der Schienengüterverkehr (Abb. 6). Hier lagen die Trassenkilometer bereits im März 2021 deutlich über dem Vorjahresmonat und über Vor-Corona-Niveau. Sie blieben in den Folgemonaten 2021 stabil, sowohl oberhalb des Vorjahresniveaus als auch über der Betriebsleistung aus 2019.

Betriebsleistung SPNV

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

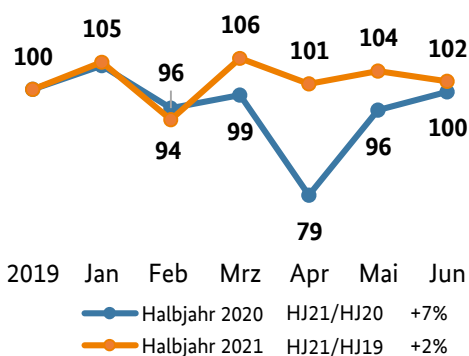


Abbildung 4: Entwicklung der Betriebsleistung im Schienenpersonennahverkehr in den ersten Halbjahren 2020 und 2021 gegenüber dem ersten Halbjahr 2019 (Veränderungen in Prozent; indexiert 2019 = 100)

Betriebsleistung SPFV

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

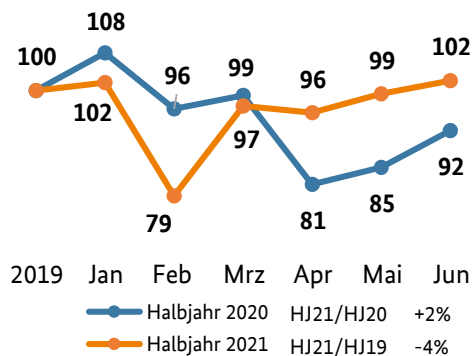


Abbildung 5: Entwicklung der Betriebsleistung im Schienenpersonenfernverkehr in den ersten Halbjahren 2020 und 2021 gegenüber dem ersten Halbjahr 2019 (Veränderungen in Prozent; indexiert 2019 = 100)

Betriebsleistung SGV

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

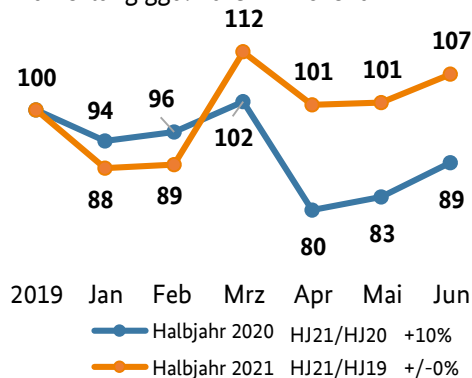


Abbildung 6: Entwicklung der Betriebsleistung im Schienengüterverkehr in den ersten Halbjahren 2020 und 2021 gegenüber dem ersten Halbjahr 2019 (Veränderungen in Prozent; indexiert 2019 = 100)

1.2 Verkehrsleistung

Im 1. Halbjahr 2021 entwickelten sich Schienenpersonenverkehr und der Schienengüterverkehr unterschiedlich im Vergleich zu den Vorjahren.

Verkehrsleistung

Halbjahr 2021 zu
HJ2020 und HJ2019

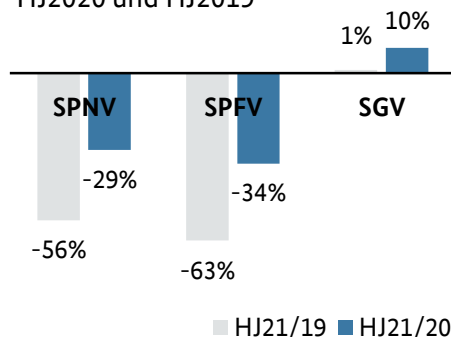


Abbildung 7: Vergleich der Betriebsleistung der 1. Halbjahre 2020 und 2021 zum 1. Halbjahr 2019 (Delta in Prozent)

Während der Schienengüterverkehr im 1. Halbjahr 2021 bei den transportierten Nettotonnenkilometern deutlich über dem Vorjahreshalbjahr und leicht über Vor-Corona-Niveau lag, sanken im Schienenpersonenverkehr die Personenkilometer nochmals um rund ein Drittel gegenüber dem

1. Halbjahr 2020 und bewegten sich um bis zu zwei Drittel unter Vor-Corona-Niveau.

Erwartungsgemäß lagen aus Monatssicht (Abb. 8) die Personenkilometer im Nahverkehr im Januar und Februar 2021 deutlich unterhalb der Vergleichswerte aus dem Vorjahr, da die Coronapandemie erst ab März 2020 zu Einschränkungen führte. Im Vergleich zum Lockdownmonat April 2020 konnte sich die Verkehrsleistung im April 2021 wieder stabilisieren. Die folgenden zwei Monate zeigten zwar einen leichten Zugewinn im Vergleich zum Vorjahr, jedoch ist absolut gesehen noch kein nennenswerter Erholungseffekt in Richtung Vor-Corona-Niveau zu verzeichnen gewesen. Zur Jahresmitte 2021 lag die Verkehrsleistung, wie schon zur Jahresmitte 2020, rund 50 Prozent unterhalb des Niveaus von 2019.

Die nicht-bundeseigenen Unternehmen im Schienenpersonennahverkehr verbesserten ihren Anteil an der Verkehrsleistung vor allem aufgrund der Übernahme von Verkehrsverträgen, die bisher von EVU der DB bedient wurden (Abb. 9). Im 1. Quartal 2021 betrug ihre Verkehrsleistung rund die Hälfte gegenüber 2019. Sie steigerte sich im zweiten Quartal leicht und lag zur Jahresmitte

Verkehrsleistung Schienenpersonennahverkehr

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

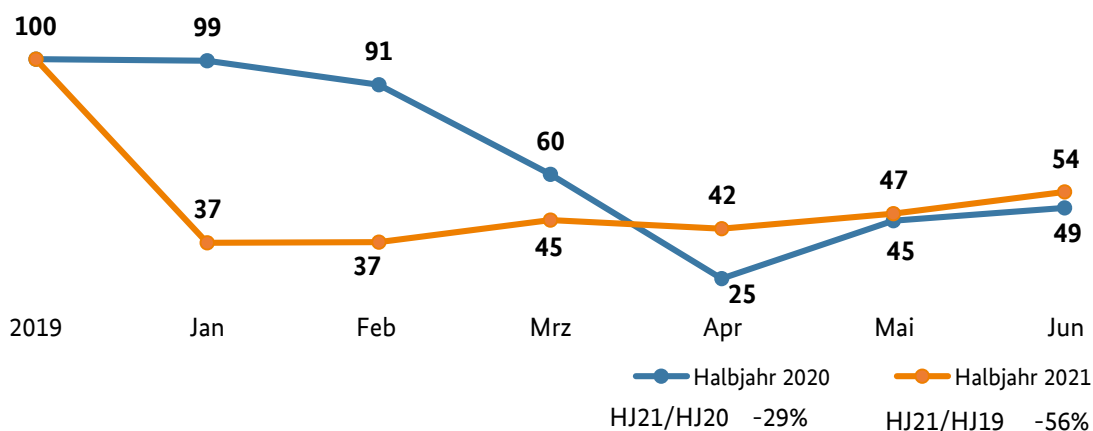


Abbildung 8: Entwicklung der Verkehrsleistung des Schienenpersonennahverkehrs der ersten Halbjahre 2020 und 2021 gegenüber dem ersten Halbjahr 2019 (Veränderungen in Prozent; indexiert 2019 = 100)

knapp 40 Prozent unterhalb des Vor-Corona-Niveaus.

Verkehrsleistung NE-SPNV

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

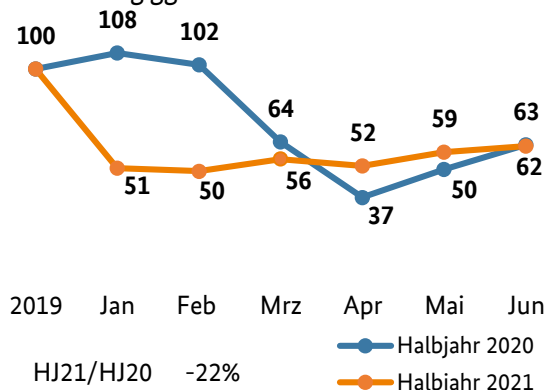


Abbildung 9: Entwicklung der Verkehrsleistung im nicht-bundeseigenen Schienenpersonennahverkehr in den ersten Halbjahren 2020 und 2021 gegenüber dem ersten Halbjahr 2019 (Veränderungen in Prozent; indexiert 2019 = 100)

Der Schienenpersonenfernverkehr hatte im letzten Jahr die größten Verluste erlitten, welche sich auch in das Jahr 2021 fortsetzten (Abb. 10). Entsprechend schwach starteten die Monate Januar und Februar 2021 mit nur einem Viertel der Verkehrsleistung gegenüber 2019. Seit März 2021 setzte eine leichte aber kontinuierliche Erholung ein. Damit konnte zwar der Tiefpunkt von April 2020 deutlich wettgemacht werden, jedoch schwächte sich die Dynamik bis zur Jahresmitte 2021 wieder ab.

Verkehrsleistung Schienenpersonenfernverkehr

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

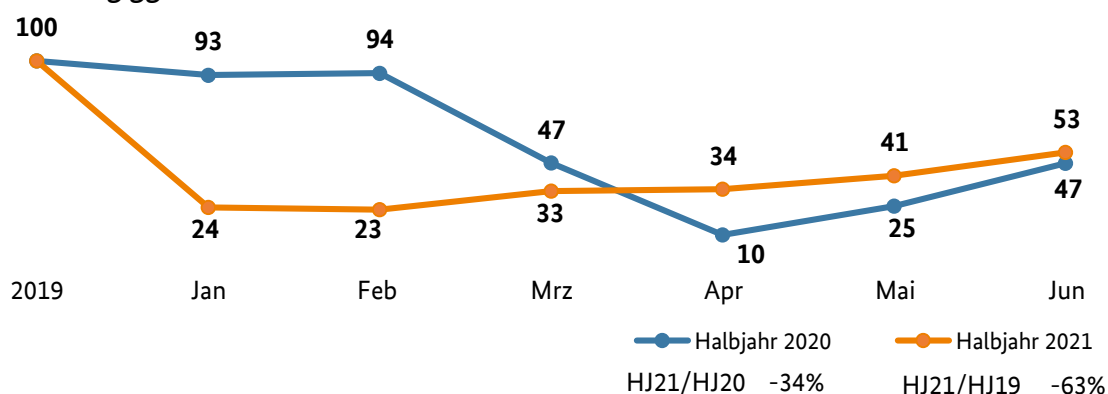


Abbildung 10: Entwicklung der Betriebsleistung im Schienenpersonenfernverkehr in den ersten Halbjahren 2020 und 2021 gegenüber dem ersten Halbjahr 2019 (Veränderungen in Prozent; indexiert 2019 = 100)

Die Personenkilometer im Juni 2021 lagen nur geringfügig über denen aus Juni 2020. Genau wie der SPNV endete der SPFV zur Jahresmitte 2021 rund 50 Prozent unterhalb des Vor-Corona-Niveaus.

Verkehrsleistung NE-SPFV

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

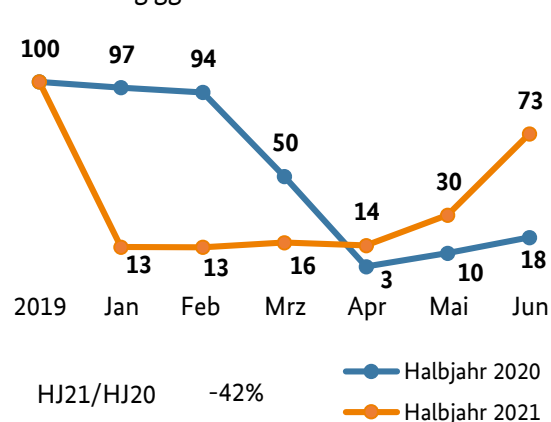


Abbildung 11: Entwicklung der Verkehrsleistung im nicht-bundeseigenen Schienenpersonenfernverkehr in den ersten Halbjahren 2020 und 2021 gegenüber dem ersten Halbjahr 2019 (Veränderungen in Prozent; indexiert 2019 = 100)

Die nicht-bundeseigenen Schienenpersonenfernverkehrsunternehmen hingegen starteten nochmals deutlich schlechter in das 1. Halbjahr 2021, da ihre Verkehre weitgehend stilllagen (Abb. 11).

Die Verkehrsleistung lag bis zum April 2021 nur bei rund 15 Prozent des vor-Corona-Niveaus. Erst

im zweiten Quartal und insbesondere mit der Wiederaufnahme von Verkehren im Juni 2021 konnten die nicht bundeseigenen EVU des Schienenpersonenfernverkehrs bis auf rund 70 Prozent des Vor-Corona-Niveaus aufholen.

Der Schienengüterverkehr zeigte schon in der zweiten Jahreshälfte 2020 sein Erholungspotential und konnte das Vorjahresniveau zu Beginn des Jahres 2021 halten (Abb. 12). In den Folgemonaten ab März 2021 lagen die transportierten Nettotonnenkilometer kontinuierlich über dem Vorjahresniveau.

Die nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen des Schienengüterverkehrs verzeichneten einen stärkeren Aufschwung als der Gesamtmarkt und lagen ab März 2021 – zum Teil erheblich – oberhalb des Vor-Corona-Niveaus (Abb. 13).

Als Resultante aus Betriebsleistung und Verkehrsleistung spiegelt die durchschnittliche Frachtmenge der Güterzüge bzw. die durchschnittliche Besetzung der Personenzüge die Entwicklung wider (Abb. 14). Während die Personenverkehrssegmente eine um bis zu zwei Drittel geringere durchschnittliche Besetzung der Züge verkraften müssen, liegt die durchschnittliche Frachtmenge der Güterzüge im 1. Halbjahr 2021 knapp über dem 2019er Niveau

und bereits deutlich über dem Niveau des 1. Halbjahres 2020.

Verkehrsleistung NE-SGV

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

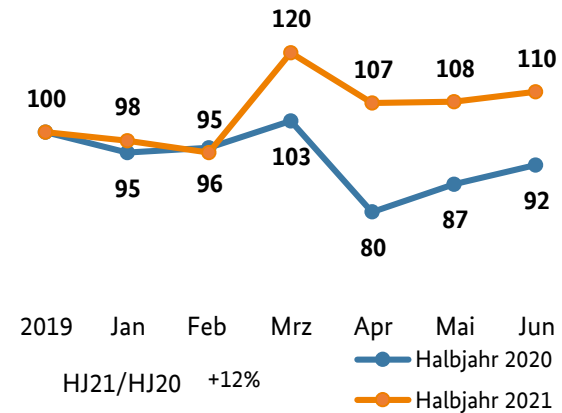


Abbildung 13: Entwicklung der Verkehrsleistung im nicht-bundeseigenen Schienengüterverkehr in den 1. Halbjahren 2020 und 2021 gegenüber dem 1. Halbjahr 2019 (Veränderungen in Prozent; indexiert 2019 = 100)

EVU Ø Besetzung/ Fracht

Halbjahr 2021 zu HJ2020 und HJ2019

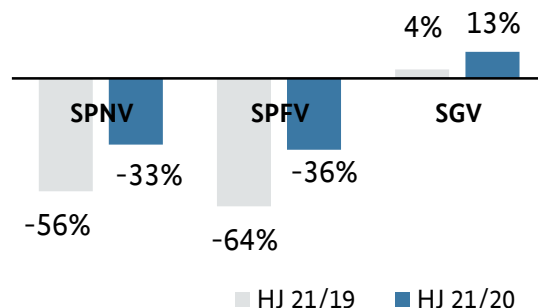


Abbildung 14: Vergleich der durchschnittlichen Personenbesetzung bzw. Fracht der 1. Halbjahre 2020 und 2021 zum 1. Halbjahr 2019 (Delta in Prozent)

Verkehrsleistung Schienengüterverkehr

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

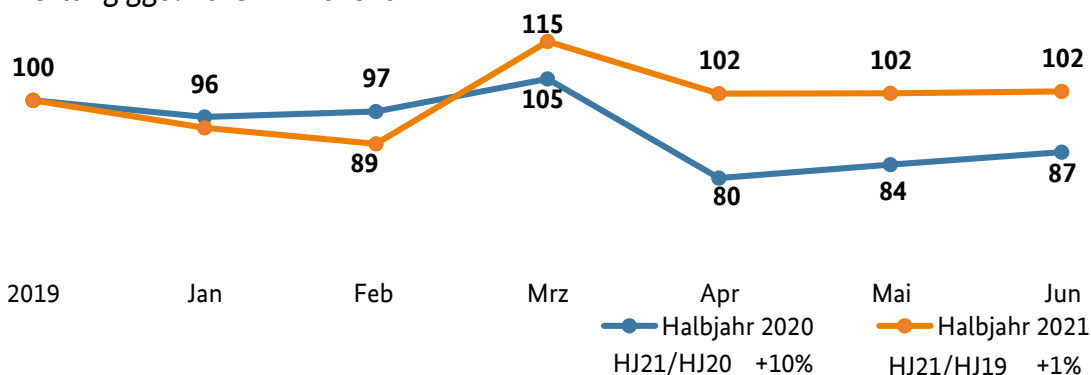


Abbildung 12: Entwicklung der Betriebsleistung im Schienengüterverkehr in den 1. Halbjahren 2020 und 2021 gegenüber dem 1. Halbjahr 2019 (Veränderungen in Prozent; indexiert 2019 = 100)

1.3 Wettbewerbsentwicklung

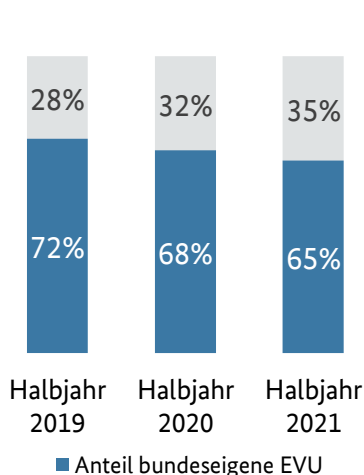
Marktanteilsverschiebungen sind im Schienenpersonennahverkehr zugunsten der Wettbewerberbahnen zu verzeichnen. Dies ist jedoch weniger auf die Pandemie als vielmehr auf die Verkehrsaufnahme von Verträgen zurückzuführen, die von Wettbewerber-EVU gewonnen wurden. Eine Verschiebung von Marktanteilen aus Pandemiegründen erfolgte aufgrund des Weiterbetriebs der Verkehre und der Zahlungen der Aufgabenträger und des ÖPNV-Rettungsschirms nicht.

Im Schienenpersonenfernverkehr lag der Marktanteil der Wettbewerberbahnen im 1. Halbjahr 2021 auf gleich niedrigem Niveau wie im 1. Halbjahr 2020. Die ab März 2020 fast vollständig eingestellten Verkehre der nicht-bundeseigenen EVU wurden auch in der 1. Hälfte des Jahres 2021 noch nicht wieder vollständig aufgenommen. So ist zum Beispiel die Verkehrsleistung der Flixbahn-Züge oder der Thalys-Verbindungen noch um 60 bis 80 Prozent geringer als im 1. Halbjahr 2020. Demgegenüber fahren die Nachtzüge der ÖBB zwar schon wieder auf leicht höherem Niveau als im 1. Halbjahr 2020. Die Reisendenzahlen sind jedoch noch sehr gering, sodass die

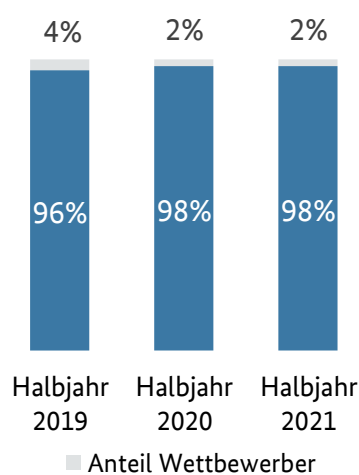
Verkehrsleistung auch hier noch unterhalb der des 1. Halbjahres 2020 liegt.

Im Schienengüterverkehr konnten die Wettbewerber in einem insgesamt wachsenden Markt neue Routen und zusätzliche Transportaufträge gewinnen. Der Wettbewerbermarktanteil stieg im 1. Halbjahr 2021 auf 54,9 Prozent von 54,6 Prozent im 1. Halbjahr 2020. Entsprechend blieb der Anteil der bundeseigenen EVU bei rund 45 Prozent, mit leicht abnehmender Tendenz.

Wettbewerb SPNV
in Mrd. Pkm



Wettbewerb SPFV
in Mrd. Pkm



Wettbewerb SGV
in Mrd. Tkm

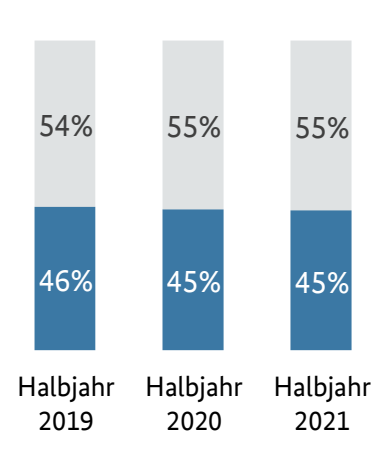


Abbildung 15: Entwicklung des Wettbewerbs in den Verkehrsdiensten in den 1. Halbjahren 2019, 2020 und 2021 (Anteile in Prozent)

1.4 Pünktlichkeit

Der Hochlauf der Betriebsleistung auf dem Eisenbahnnetz in 1. Halbjahr 2021 spiegelte sich direkt in der Entwicklung der verspäteten Züge wider.

Deren Anteil liegt in den Monaten des 1. Halbjahres 2021 (Abb. 16) wieder deutlich über dem Anteil der Vorjahresmonate, punktuell wurde auch das Vor-Corona-Niveau aus 2019 bereits übertroffen. Insbesondere im zweiten Quartal 2021 war der Anteil der verspäteten Züge um über ein Drittel höher als im zweiten Quartal 2020. So lag der Anteil der verspäteten Züge zur Jahresmitte 2021 mit knapp 15 Prozent bereits wieder über dem durchschnittlichen 2019er Niveau.

Im Fünfjahresvergleich (Abb. 17) wird sichtbar, dass insbesondere im Schienengüterverkehr der Anteil der verspäteten Züge bereits wieder das Vor-Corona-Niveau erreicht hat.

Im Schienenpersonenverkehr liegen die Anteile im 1. Halbjahr 2021 zwar wieder höher als in 2020, jedoch ist das Niveau der Jahre vor Corona noch nicht wieder erreicht.

Insbesondere im Fernverkehr ist der Anteil der verspäteten Züge mit 24 Prozent noch deutlich besser als in den Jahren 2017-2019, was möglicherweise auf anhaltend kürzere Fahrgastwechselzeiten in den Bahnhöfen zurückzuführen ist.

Anteil verspäteter Züge der Verkehrsdienste, in Prozent

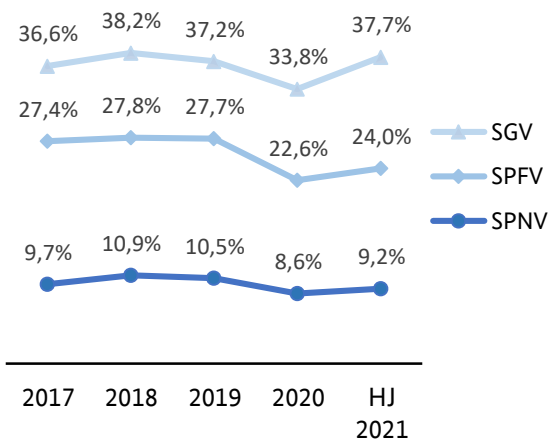


Abbildung 17: Entwicklung des Anteils verspäteter Züge in den drei Verkehrsdiensten zwischen 2017 und 2021 (Anteile in Prozent)

Pünktlichkeit - Anteil verspäteter Züge in Prozent

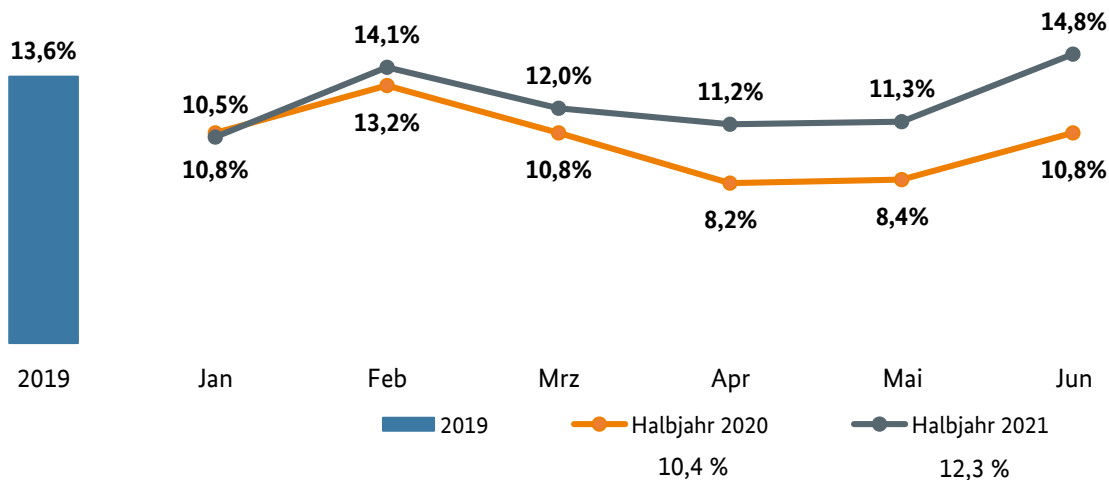


Abbildung 16: Entwicklung des Anteils verspäteter Züge in den 1. Halbjahren 2020 und 2021 im Vergleich zu 2019 (Anteile in Prozent)

Der Anteil der ausgefallenen Züge zeigt ein differenziertes Bild (Abb. 18). Gegenüber den zwei Lockdownmonaten März und April, in denen in 2020 der Spitzenwert an ausgefallenen Zügen verzeichnet wurde, lag der Anteil in 2021 wieder deutlich niedriger. Sowohl zum Jahresbeginn als auch zur Jahresmitte 2021 überstieg der Anteil der ausgefallenen Züge jeweils die Vorjahreswerte. So fielen im Juni 2021 mehr Züge aus als im Juni 2020. Insgesamt lag der Anteil der ausgefallenen Züge im 1. Halbjahr 2021 über Vor-Corona-Niveau.

Im Fünfjahresvergleich (Abb. 19) sticht besonders der Schienenpersonenfernverkehr heraus. Dessen Ausfallanteile stiegen bereits vor Corona seit 2019 deutlich an. Im Zuge der Pandemie kletterte der Anteil bis zur Jahresmitte 2021 weiter auf inzwischen über drei Prozent.

Der Schienenpersonennahverkehr liegt in 2021 wieder auf Vor-Corona-Niveau und konnte den Anteil ausgefallener Züge gegenüber 2020 leicht senken.

Im Schienengüterverkehr ist der Anteil nach dem pandemiebedingten Anstieg in 2020 im 1. Halbjahr 2021 wieder auf das Niveau von 2019 gesunken.

Anteil ausgefallener Züge der Verkehrsdienste, in Prozent

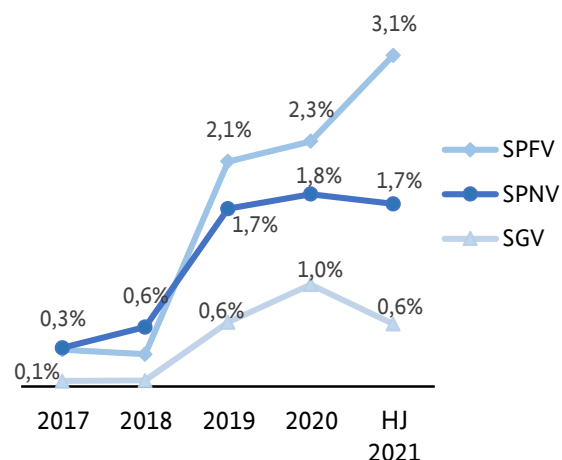


Abbildung 19: Entwicklung des Anteils ausgefallener Züge in den drei Verkehrsdiensten zwischen 2017 und 2021 (Anteile in Prozent)

Pünktlichkeit - Anteil ausgefallener Züge in Prozent

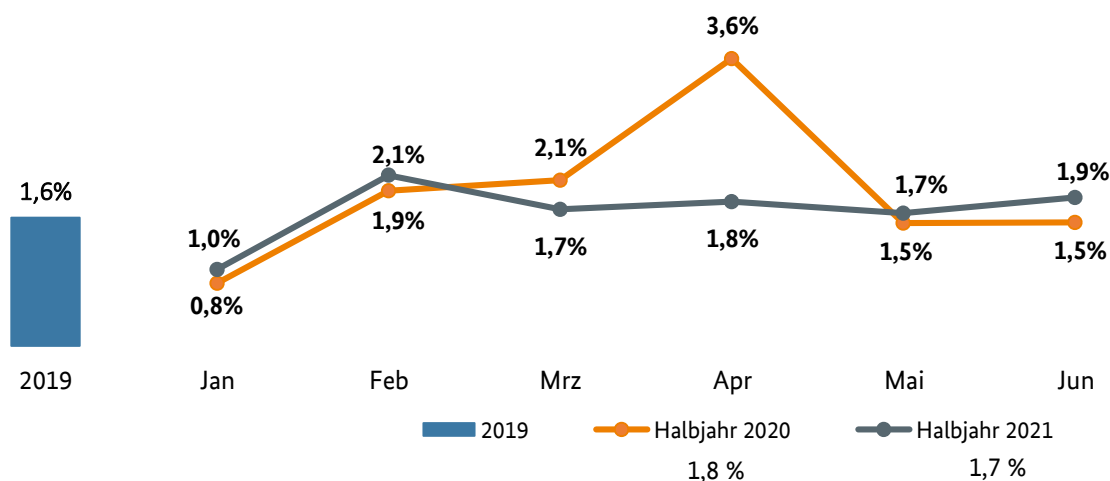


Abbildung 18: Entwicklung des Anteils ausgefallener Züge in den 1. Halbjahren 2020 und 2021 im Vergleich zu 2019 (Anteile in Prozent)

2. Wirtschaftliche Kennzahlen

2.1 Kennzahlenübersicht

Die Gegenüberstellung der Veränderungsraten des 1. Halbjahres 2021 gegenüber dem 1. Halbjahr 2020 und dem 1. Halbjahr 2019 zeigt die wichtigsten wirtschaftlichen Entwicklungen auf.

Der Schienenpersonennahverkehr zeigte eine in 2021 leicht gestiegene Betriebsleistung, die auch die Aufwendungen knapp über dem Niveau der Vorjahre hielt. Durch die garantierten Aufgabenträger- und Rettungsschirmzahlungen waren die Umsätze gesichert, wobei das Vor-Corona-Niveau noch nicht wieder erreicht wurde. Die fehlende Nachfrage führte zu einem deutlich negativen Delta bei der Verkehrsleistung; gegenüber 2019 von über 50 Prozent und gegenüber dem 1. Halbjahr 2020 noch von 30 Prozent. Es liegen keine relevanten Unterschiede zwischen dem Gesamtmarkt und den nicht-bundeseigenen EVU vor.

Im Schienenpersonenfernverkehr bestehen gravierende Unterschiede zwischen Gesamtmarkt und nicht-bundeseigenen EVU. Der DB-dominierte Gesamtmarkt konnte zwar die Trassenkilometerzahl von 2019 noch nicht erreichen, schaffte aber im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 ein kleines Plus.

Die nicht-bundeseigenen EVU sind im 1. Halbjahr 2021 noch deutlich weniger gefahren als im 1. Halbjahr 2020. Zudem lag die Auslastung ihrer Züge klar unter Marktdurchschnitt. Im Ergebnis ist der prozentuale Umsatzrückgang bei den nicht-bundeseigenen Unternehmen im SPFV gegenüber 2020 mehr als doppelt so hoch wie der schon deutliche Rückgang des Gesamtmarktes. Gegenüber 2019 lag der Umsatz im Schienenpersonenfernverkehr über 50 Prozent im Minus. Jedoch waren die nicht-bundeseigenen Fernbahnen, im Gegensatz zum Gesamtmarkt, in der Lage, ihre Aufwendungen entsprechend abzusenken, um die Ergebniswirkung abzufedern.

Im Schienengüterverkehr war die größte Steigerung der Betriebsleistung im Vergleich zum Vorjahreshalbjahr zu verzeichnen, sodass das 2019er Niveau wieder erreicht wurde. Bei der Verkehrsleistung führten die bessere Auslastung bei den NE-Bahnen zu einer größeren Zunahme der Nettotonnenkilometer als im Gesamtmarkt; das Vor-Corona-Niveau wurde knapp übertroffen.

Kennzahlenvergleich Halbjahr 2021 gegenüber Halbjahr 2019 und Halbjahr 2020

| Delta in Prozent | SPNV | | SPFV | | SGV | | gesamt | |
|------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | HJ 21/HJ 19 | HJ 21/HJ 20 | HJ 21/HJ 19 | HJ 21/HJ 20 | HJ 21/HJ 19 | HJ 21/HJ 20 | HJ 21/HJ 19 | HJ 21/HJ 20 |
| Betriebsleistung | 2% | 7% | -4% | 2% | 0,3% | 10% | 1% | 7% |
| nur NE-EVU | | 8% | | -12% | | 10% | | 8% |
| Verkehrsleistung | -56% | -29% | -63% | -34% | 1% | 10% | | |
| nur NE-EVU | | -22% | | -42% | | 12% | | |
| Umsatz | -5% | 2% | -55% | -29% | -4% | 8% | -16% | -0,1% |
| nur NE-EVU | | 0% | | -66% | | 6% | | 5% |
| Aufwendungen | 4% | 4% | 5% | 2% | -6% | 4% | 1% | 3% |
| nur NE-EVU | | 3% | | -45% | | 3% | | 3% |

Abbildung 20: Übersicht der Vergleichskennzahlen des 1. Halbjahres 2021 gegenüber den 1. Halbjahren 2019 und 2020 (jeweils Delta in Prozent)

Der von den Marktteilnehmern mehrfach berichtete hohe Wettbewerbs- und Margendruck im Güterverkehr führte dazu, dass die Umsätze nicht in gleicher Weise gesteigert werden konnten wie das Transportvolumen. Die Umsätze lagen noch leicht unter Vor-Corona-Niveau, jedoch schon deutlich über dem 1. Halbjahr 2020.

Die Aufwendungen im Schienengüterverkehr bewegten sich im 1. Halbjahr 2021 nur geringfügig über denen des 1. Halbjahres 2020 und sechs Prozent unter Vor-Corona-Niveau, was auch einen gewissen Kosteneinspardruck widerspiegeln könnte.

2.2 Umsatz je Leistungseinheit

Bezogen auf einen Trassenkilometer liegt das Umsatzdelta vom Halbjahr 2021 gegenüber dem Halbjahr 2020 in allen drei Verkehrsdiensten im negativen Bereich (Abb. 21). Am deutlichsten stellt sich die Situation im Schienenpersonenfernverkehr dar, wo der Umsatz je Trassenkilometer im Halbjahr 2021 über 50 Prozent unterhalb des Vor-Corona-Niveaus und noch rund ein Drittel niedriger als im Halbjahr 2020 lag. Hier schlägt zu Buche, dass bei nur leicht niedrigeren Trassenkilometerzahlen der Umsatz aufgrund der geringen Auslastung der Züge um 30 bis 50 Prozent gesunken ist.

Umsatz EVU je Trkm

Halbjahr 2021 zu
HJ2020 und HJ2019

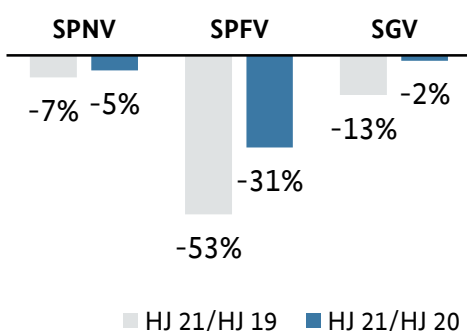


Abbildung 21: Vergleich des Umsatzes je Trassenkilometer der 1. Halbjahre 2020 und 2021 zum 1. Halbjahr 2019 (Delta in Prozent)

Im Schienengüterverkehr dürfte der hohe Wettbewerbsdruck dazu geführt haben, dass trotz deutlich höherer Betriebsleistung der Umsatz je Trassenkilometer noch unter dem Vorjahresniveau liegt.

Der Umsatz je Personenkilometer stieg im Schienenpersonennahverkehr gegenüber 2019 und 2020 deutlich an. Dies ist auf einen geringen absoluten Umsatzzuwachs (verbunden mit dem Einbruch der Personenkilometer) zurückzuführen (Abb. 22).

Umsatz EVU je Pkm/tkm

Halbjahr 2021 zu
HJ2020 und HJ2019

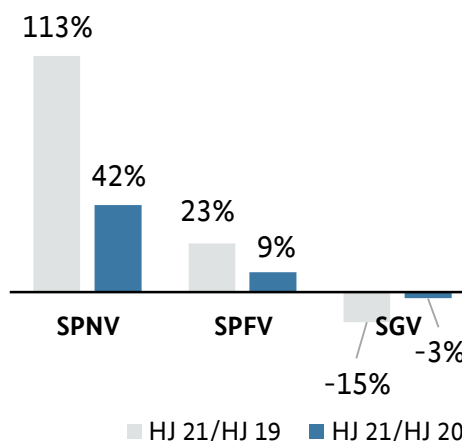


Abbildung 22: Vergleich des Umsatzes je Personen- bzw. Tonnenkilometer der 1. Halbjahre 2020 und 2021 zum 1. Halbjahr 2019 (Delta in Prozent)

Im Schienenpersonenfernverkehr stieg der Umsatz je Personenkilometer im Vergleich zu den Vorjahreszeiträumen, da dort die Personenkilometer stärker zurückgegangen sind als der Umsatz.

Für den Schienengüterverkehr liegt der Indikator leicht im negativen Bereich. Hier ist der Umsatz langsamer gestiegen als die Tonnenkilometer.

2.3 Trassenentgelte

Die durchschnittlichen Entgelte je Trassenkilometer, welche die Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhoben haben, lagen in allen Verkehrsdiensten im 1. Halbjahr 2021 über dem Vor-Corona-Niveau aus 2019 und über denen des 1. Halbjahres 2020. Der Personenfernverkehr zeigte mit +3,2 Prozent gegenüber 2019 den größten Anstieg.

Trassenentgelte

Halbjahr 2021 zu
HJ2020 und HJ2019

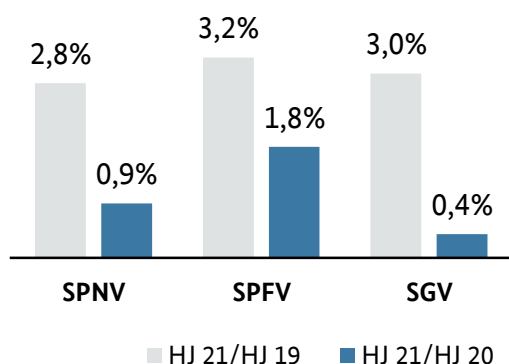


Abbildung 23: Vergleich der durchschnittlichen Trassenentgelte der 1. Halbjahre 2020 und 2021 zum 1. Halbjahr 2019 (Delta in Prozent)

Um den wirtschaftlichen Schaden für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu verringern, wurde eine Trassenpreisförderung für den Schienenpersonenfernverkehr und eine erhöhte Trassenpreisförderung für den Schienengüterverkehr, jeweils ab März 2020, beschlossen. Diese nachträglich rückzuerstattende Trassenpreisförderung für den SPFV und SGV ist in den erhobenen Zahlen noch nicht enthalten, da bis Ende Juni 2021 noch keine Auszahlungen erfolgten.

Auf Basis der beschlossenen Förderhöhen ergeben sich - rückgerechnet - für die EVU ab März 2020 neue niedrigere Trassenentgelte im Schienenpersonenfernverkehr und im Schienengüterverkehr.

Auf das Gesamtjahr 2020 bezogen wurden durch die Förderung im Schienenpersonenfernverkehr die Trassenentgelte pro Trassenkilometer um rund 81 Prozent verringert; im 1. Halbjahr 2021 um 98 Prozent.

SPFV Trassenentgelt vor/nach Förderung

Durchschnitt in Euro pro Trkm

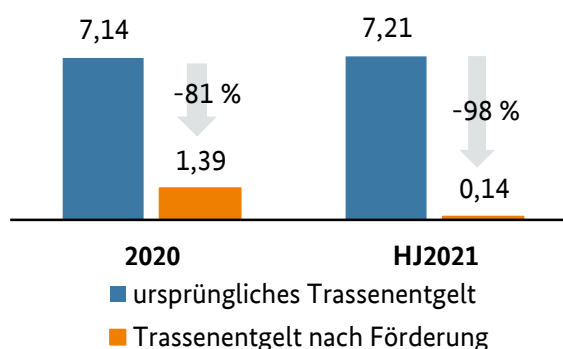


Abbildung 24: durchschnittliches Trassenentgelt im Schienenpersonenfernverkehr vor und nach Trassenpreisförderung (in Euro pro Trassenkilometer)

Im Schienengüterverkehr erfolgt die Förderung bereits seit 2018 und reduziert die Trassenentgelte um rund 50 Prozent. Mit der erhöhten Förderung ab März 2020 sank das Trassenentgelt auf das Gesamtjahr 2020 gerechnet um 79 Prozent und im 1. Halbjahr 2021 um 98 Prozent.

SGV Trassenentgelt vor/nach Förderung

Durchschnitt in Euro pro Trkm

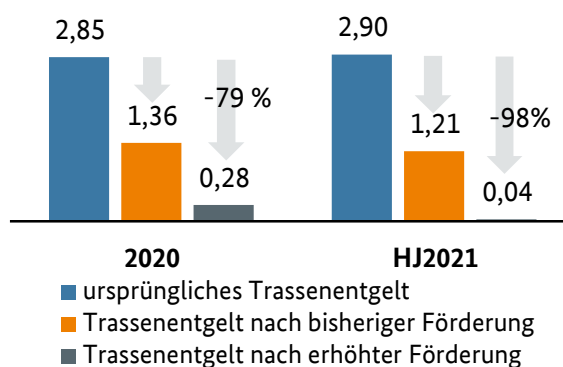


Abbildung 25: durchschnittliches Trassenentgelt im Schienengüterverkehr nach den Stufen der Trassenpreisförderung (in Euro pro Trassenkilometer)

Weitere Ausführungen zur Trassenpreisförderung sind im Kapitel 3.3 enthalten.

3. Besondere Einflüsse der Covid-19-Pandemie

3.1 Pandemiesonderkosten

Den Unternehmen des Eisenbahnmarktes entstanden auch im 1. Halbjahr 2021 Kosten zur direkten Vermeidung von Covid-Übertragungen, u. a. für Desinfektionsmittel, Masken, Trenneinrichtungen, Hygienemaßnahmen, aber auch für zusätzlich notwendiges Personal und Abstellkosten. Insgesamt meldeten die Unternehmen gut 50 Millionen Euro Pandemiesonderkosten für das 1. Halbjahr 2021. Verglichen mit den geschätzten 100 Millionen Euro für das Gesamtjahr 2020 lagen die Pandemiesonderkosten auf gleichbleibend hohem Niveau. Zudem werden diverse Leistungen erst am Jahresende abgerechnet, so dass die tatsächlichen Kosten noch höher ausfallen können.

Wie bereits in 2021 entstand der Großteil der Kosten bei EVU des Schienenpersonenverkehrs. Nur ein geringer Teil entstand bei EVU des Schienengüterverkehrs und bei Betreibern der Schienenwege.

Insgesamt entstanden den Unternehmen seit Beginn der Pandemie damit geschätzte Sonderkosten in Höhe von über 150 Millionen Euro.

3.2 Staatliche Unterstützungsleistungen für Eisenbahnunternehmen

Auch in 2021 lag der Fokus der staatlichen Unterstützungsleistungen auf den Zahlungen im Rahmen des ÖPNV-Rettungsschirms an die Nahverkehrsunternehmen. Hieraus wurden knapp 120 Millionen Euro an Auszahlungen von den EVU des SPNV für das 1. Halbjahr gemeldet. Nicht enthalten sind jedoch Zahlungen an die DB-EVU, welche aufgrund noch nicht erfolgter Auszahlungen unbenannt blieben. In 2020 betrugen die Auszahlungen

aus dem Rettungsschirm an die DB ungefähr das Dreifache der Auszahlungen an NE-EVU.

Zusätzliche Zahlungen von Aufgabenträgern, Kurzarbeitergeld und Überbrückungshilfen hatten mit insgesamt knapp zwei Millionen Euro keinen nennenswerten Markteinfluss, wenngleich die Bedeutung für einzelne Unternehmen hoch gewesen sein mag.

Zusammen mit den Zahlungen aus dem Jahr 2020 überstiegen die von den Unternehmen genannten ausgezahlten Unterstützungsleistungen bis zur Jahresmitte 2021 die Marke von 1 Milliarde Euro.

Rund die Hälfte der befragten Unternehmen hat im 1. Halbjahr 2021 überhaupt keine staatlichen Unterstützungsleistungen in Anspruch genommen.

Die nachträgliche erhöhte Trassenpreisförderung ist hier nicht berücksichtigt und wird im folgenden Kapitel betrachtet.

3.3 Nachträgliche Trassenpreisförderung

Die von der Bundesregierung vorgeschlagene und von der EU-Kommission freigegebene erhöhte Trassenpreisförderung soll zur Minderung der pandemiebedingten wirtschaftlichen Verluste an EVU des Schienenpersonenfernverkehrs und des Schienengüterverkehrs ausgezahlt werden.

Der Förderzeitraum beginnt zum März 2020 und wird bis in das Jahr 2022 fortgeführt. Für die Monate März bis Dezember 2020 sowie für die Monate des Jahres 2021 bis zum Auszahlungsmonat im 3. Quartal 2021 wird die Trassenpreisförderung nachträglich in einer Summe erstattet. Ab dem Auszahlungsmonat erfolgt dann eine monatliche Verrechnung.

Erhöhte nachträgliche Trassenentgeltförderung

geschätzte Auszahlungssummen März 2020 bis Juni 2021
in Milliarden Euro

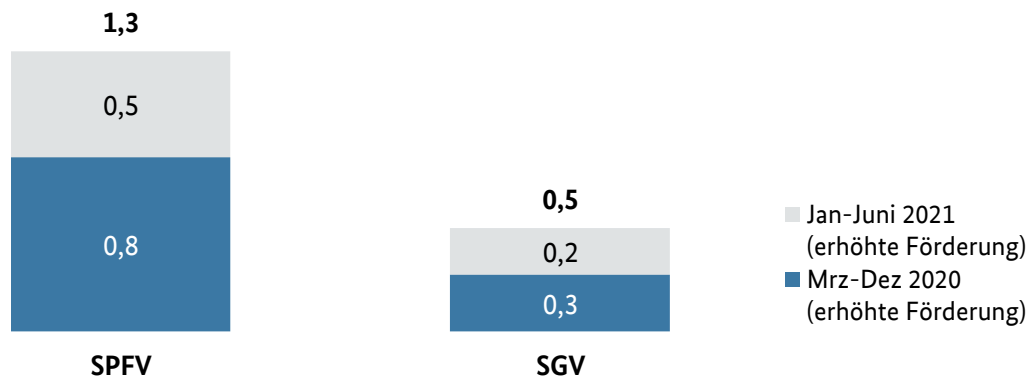


Abbildung 26: Beträge der nachträglich ausgezahlten erhöhten Trassenpreisförderung (absolut, in Milliarden Euro)

Für den Schienengüterverkehr wird die bereits aktive Förderquote von ca. 50 Prozent auf bis zu 99 Prozent aufgestockt. Für den bisher nicht geförderten Schienenpersonenfernverkehr beträgt sie ebenfalls rund 98 Prozent.

Nach Schätzungen der Bundesnetzagentur führt die Trassenpreisförderung für den Schienenpersonenfernverkehr zu einer nachträglichen Entlastung für das 1. Halbjahr 2021 von rund 500 Millionen Euro sowie einer nachträglich erstatteten Fördersumme für 2020 in Höhe von rund 825 Millionen Euro; in Summe also zu rund 1,3 Milliarden Euro.

Im Schienengüterverkehr wird nach den Schätzungen der Bundesnetzagentur für das 1. Halbjahr 2021 eine nachträglich erhöhte Fördersumme von rund 160 Millionen Euro sowie für 2020 von rund 270 Millionen Euro ausgezahlt. Zusammen ergeben sich gut 0,4 Milliarden Euro, die zusätzlich zur bereits bestehenden Förderung an die SGV-EVU ausgezahlt wurden.

Der Bundesnetzagentur ist aktuell nicht bekannt, wie diese nachträglichen Erstattungen bei den EVU gebucht werden. Es

ist jedoch von einer Buchung als „sonstiger betrieblicher Ertrag“ auszugehen, welche folglich das Jahresendergebnis 2021 nachhaltig stützen dürfte.

3.4 Prognose der finanziellen Auswirkungen der Pandemie auf die Unternehmen im Eisenbahnmarkt

Die Abschätzung der finanziellen Verluste der Eisenbahnunternehmen erfolgt – analog zum Vorgehen in der Marktuntersuchung 2019 – für das komplette Jahr 2021.

Zur Abschätzung der durch die Covid-19-Pandemie verursachten Zusatzverluste im Jahr 2021 hat die Bundesnetzagentur die Differenz zwischen Umsatz- und Aufwendungsveränderungen bestimmt. Potenzielle Einsparungen bei den Aufwendungen wurden auf Basis der Angebotsveränderungen anhand von Leistungskennzahlen und öffentlich verfügbaren Informationen geschätzt.

Darüber hinaus wurden die besonderen Aufwendungen aufgrund der Pandemie (siehe Kap. 3.1), die staatlichen Unterstützungsleistungen (siehe Kap. 3.2) sowie die

zusätzlichen Trassenpreisförderungen (siehe Kap. 3.3) berücksichtigt.

Da Erhebungsergebnisse nur für das 1. Halbjahr 2021 vorlagen, musste für das zweite Halbjahr eine Schätzung vorgenommen werden. Hierfür wurden drei Szenarien modelliert (worst case, base case, best case), welche unterschiedliche Entwicklungen abbilden.

Betreiber der Schienenwege

Die wirtschaftlichen Auswirkungen für die Betreiber der Schienenwege (BdS) resultieren hauptsächlich aus den Rückgängen der Betriebsleistung der Eisenbahnverkehrsunternehmen und den damit verbundenen Einnahmen aus Trassenentgelten. Im Jahr 2021 erhöhte sich die Betriebsleistung gegenüber dem Jahr 2019 um etwa ein Prozent, was zu entsprechender Erhöhung der variablen Kosten führen sollte. Aufgrund der jährlichen Trassenpreissteigerungen im Zeitraum von 2019 bis 2021 lag der Umsatz leicht über dem des Jahres 2019. Vor diesem Hintergrund lassen sich den Betreibern der Schienenwege in Summe bei einem Vergleich der Jahre 2021 gegenüber 2019 szenarioübergreifend keine relevanten pandemiebedingten Schäden zuordnen.

Es ist davon auszugehen, dass die größten Betreiber der Schienenwege für 2020 und 2021 allerdings mit einer größeren Umsatzsteigerung geplant und ihre Ausgaben, z. B. eine Steigerung der Bau- und Instandhaltungsaktivitäten, daran ausgerichtet hatten. Da der Bundesnetzagentur allerdings keine entsprechenden Planzahlen zu Umsatz und Aufwendungen vorliegen, kann eine Aussage zur Höhe der aufgrund der Corona-

Pandemie entstandenen Planabweichungen nicht getroffen werden.

Schienenpersonennahverkehr

Für die Bestimmung der wirtschaftlichen Auswirkungen der Pandemie auf die im SPNV aktiven EVU wurden die Halbjahresumsätze 2021 und 2019 gegenübergestellt. Erneut wurden zum Ausgleich der je nach Vertragsgestaltung bei den EVU weggebrochenen Fahrgeldeinnahmen von Bund und Ländern Mittel aus dem ÖPNV-Rettungsschirm bereitgestellt, deren voraussichtliche Gesamthöhe auf Basis der erhebungsseitig bereitgestellten Daten unter Berücksichtigung der Nachfrageentwicklung für das Gesamtjahr 2021 berechnet wurde.

Temporäre Abbestellungen von Verkehren erfolgten nur punktuell. Im Regelfall wurden den beauftragten EVU vom Besteller hierfür Ausgleichsleistungen zur Deckung der Fixkosten gewährt. Die mit den entfallenen Leistungen einhergehenden reduzierten Aufwendungen wurden berücksichtigt. Weiterhin wurden für die Kalkulation zusätzliche Aufwendungen für Hygiene-, Reinigungs- und Schutzmaßnahmen verrechnet.

Die Unterstützungsmaßnahmen der Öffentlichen Hand trugen dazu bei, dass die pandemiebedingten Auswirkungen auf die allgemeine wirtschaftliche Situation der SPNV-EVU überschaubar blieb. Wenn für kalkulatorische Leistungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm ein Betrag von 1,6 Mrd. Euro angesetzt wird, ergibt sich in Summe auf Basis der beschriebenen Methodik im Basisszenario ein coronabedingter Schaden in Höhe von 100 Mio. Euro bei den EVU, welche durch die öffentliche Hand nicht ausgeglichen wurde

bzw. werden. Im Worst- und Best-Case-Szenario verschlechtert bzw. verbessert sich dieser Wert um jeweils etwa 50 Mio. Euro.

Schienenpersonenfernverkehr

Der Schienenpersonenfernverkehr bleibt weiterhin der von der Pandemie am stärksten betroffene Verkehrsdienst. In der 1. Jahreshälfte 2021 gegenüber der 1. Jahreshälfte 2019 lag der entsprechende Umsatzrückgang bei etwa 55 Prozent.

Absolut am größten ist der wirtschaftliche Schaden aufgrund der Pandemie beim Marktführer DB Fernverkehr AG.

Im besten unterstellten Fall kann davon ausgegangen werden, dass den EVU des SPFV im Vergleich zum Basisjahr 2019 ein pandemiebedingter wirtschaftlicher Schaden in Höhe von etwa 1,6 Milliarden Euro für das Gesamtjahr 2021 entsteht. Im Basis-Szenario verursacht die Coronapandemie bei den SPFV-EVU vor Berücksichtigung der Trassenpreisförderung wirtschaftliche Schäden in Höhe von etwa 1,8 Mrd. Euro. Im schlechtesten aller betrachteten Fälle betrüge der Verlust rund zwei Mrd. Euro.

Sowohl in den erhobenen Daten als auch in der Prognose zeigt sich die weiterhin dramatische Situation des Fernverkehrsmarktes. Als maßgeblicher Treiber kann der pandemiebedingte Nachfrageschwund identifiziert werden.

Ein Ausgleich soll den Unternehmen im SPFV über die Förderung der Trassenpreise gewährt werden. Deren Höhe ist für 2020 mit etwa 0,8 Mrd. Euro und für 2021 mit voraussichtlich 1,1 Mrd. Euro anzusetzen. Für das Jahr 2021 verbliebe dann bei den Verkehrsunternehmen

des SPFV ein coronabedingter Verlust von bestenfalls 0,5 Mrd. Euro bis schlechtestenfalls 0,9 Mrd. Euro.

Schienengüterverkehr

Im 1. Halbjahr 2021 zeigte sich ein mit dem Basisjahr 2019 vergleichbares Bild bei den EVU des SGV, insbesondere in Bezug auf die Betriebs- und Verkehrsleistung.

Die Schätzung des Basisszenarios berücksichtigt, dass der spezifische Umsatz je Tonnenkilometer gegenüber 2019 leicht gesunken ist. Es ist damit zu rechnen, dass die EVU des SGV im Vergleich zu 2019 ein Ergebnisminus von etwa 100 Mio. Euro verzeichnen werden. Im besten Fall betrüge der wirtschaftliche Zusatzverlust etwa 30 Mio. Euro, im Worst Case rund 140 Mio. Euro.

Ein wesentlicher Grund der relativ geringeren berichteten Umsätze dürfte eine Durchreichung der Trassenpreisförderung der SGV-EVU an ihre Kunden sein. Dies wäre als unternehmerische Entscheidung und somit nicht als pandemiebedingt einzustufen. In Summe ist davon auszugehen, dass der Verkehrsmarkt des SGV die Coronakrise überwunden hat.

Zusammenfassung

Pandemiebedingte Verluste treten auch im Jahr 2021 im Eisenbahnmarkt auf. Während diese für die EVU des SGV und für die BdS als vernachlässigbar gewertet werden können, konzentrieren sich die pandemiebedingten Schäden auf die EVU des Schienenpersonenverkehrs. Die Gesamtverluste betragen hier, unter Berücksichtigung der Trassenpreisförderung im SPFV sowie der Unterstützungsleistungen im SPNV, zwischen 0,5 Mrd. Euro und 1,1 Mrd. Euro.

Abbildungsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Abbildung 1: Entwicklung der Betriebsleistung und der Verkehrsleistung im ersten Halbjahr 2021 gegenüber 2019 auf Ebene der Verkehrsdienste | 6 |
| Abbildung 2: Vergleich der Betriebsleistung der ersten Halbjahre 2020 und 2021 zum ersten Halbjahr 2019 | 12 |
| Abbildung 3: Entwicklung der Betriebsleistung der ersten Halbjahre 2020 und 2021 gegenüber dem ersten Halbjahr 2019 | 12 |
| Abbildung 4: Entwicklung der Betriebsleistung im Schienenpersonennahverkehr in den ersten Halbjahren 2020 und 2021 gegenüber dem ersten Halbjahr 2019 | 13 |
| Abbildung 5: Entwicklung der Betriebsleistung im Schienenpersonenfernverkehr in den ersten Halbjahren 2020 und 2021 gegenüber dem ersten Halbjahr 2019 | 13 |
| Abbildung 6: Entwicklung der Betriebsleistung im Schienengüterverkehr in den ersten Halbjahren 2020 und 2021 gegenüber dem ersten Halbjahr 2019 | 13 |
| Abbildung 7: Vergleich der Betriebsleistung der 1. Halbjahre 2020 und 2021 zum 1. Halbjahr 2019 | 14 |
| Abbildung 8: Entwicklung der Verkehrsleistung des Schienenpersonennahverkehrs der ersten Halbjahre 2020 und 2021 gegenüber dem ersten Halbjahr 2019 | 14 |
| Abbildung 9: Entwicklung der Verkehrsleistung im nicht-bundeseigenen Schienenpersonennahverkehr in den ersten Halbjahren 2020 und 2021 gegenüber dem ersten Halbjahr 2019 | 15 |
| Abbildung 10: Entwicklung der Verkehrsleistung im nicht-bundeseigenen Schienenpersonenfernverkehr in den ersten Halbjahren 2020 und 2021 gegenüber dem ersten Halbjahr 2019 | 15 |
| Abbildung 11: Entwicklung der Betriebsleistung im Schienenpersonenfernverkehr in den ersten Halbjahren 2020 und 2021 gegenüber dem ersten Halbjahr 2019 | 15 |
| Abbildung 12: Entwicklung der Betriebsleistung im Schienengüterverkehr in den 1. Halbjahren 2020 und 2021 gegenüber dem 1. Halbjahr 2019 | 16 |
| Abbildung 13: Entwicklung der Verkehrsleistung im nicht-bundeseigenen Schienengüterverkehr in den 1. Halbjahren 2020 und 2021 gegenüber dem 1. Halbjahr 2019 | 16 |
| Abbildung 14: Vergleich der durchschnittlichen Personenbesetzung bzw. Fracht der 1. Halbjahre 2020 und 2021 zum 1. Halbjahr 2019 | 16 |
| Abbildung 15: Entwicklung des Wettbewerbs in den Verkehrsdiensten in den 1. Halbjahren 2019, 2020 und 2021 | 17 |
| Abbildung 16: Entwicklung des Anteils verspäteter Züge in den 1. Halbjahren 2020 und 2021 im Vergleich zu 2019 | 18 |
| Abbildung 17: Entwicklung des Anteils verspäteter Züge in den drei Verkehrsdiensten zwischen 2017 und 2021 | 18 |

| | |
|--|----|
| Abbildung 18: Entwicklung des Anteils ausgefallener Züge in den 1. Halbjahren 2020 und 2021 im Vergleich zu 2019 | 19 |
| Abbildung 19: Entwicklung des Anteils ausgefallener Züge in den drei Verkehrsdiensten zwischen 2017 und 2021 | 19 |
| Abbildung 20: Übersicht der Vergleichskennzahlen des 1. Halbjahres 2021 gegenüber den 1. Halbjahren 2019 und 2020 | 22 |
| Abbildung 21: Vergleich des Umsatzes je Trassenkilometer der 1. Halbjahre 2020 und 2021 zum 1. Halbjahr 2019 | 23 |
| Abbildung 22: Vergleich des Umsatzes je Personen- bzw. Tonnenkilometer der 1. Halbjahre 2020 und 2021 zum 1. Halbjahr 2019 | 23 |
| Abbildung 23: Vergleich der durchschnittlichen Trassenentgelte der 1. Halbjahre 2020 und 2021 zum 1. Halbjahr 2019 | 24 |
| Abbildung 24: durchschnittliches Trassenentgelt im Schienenpersonenfernverkehr vor und nach Trassenpreisförderung..... | 24 |
| Abbildung 25: durchschnittliches Trassenentgelt im Schienengüterverkehr nach den Stufen der Trassenpreisförderung..... | 24 |
| Abbildung 26: Beträge der nachträglich ausgezahlten erhöhten Trassenpreisförderung | 27 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|-------|------------------------------|
| BdS | Betreiber der Schienenwege |
| ERegG | Eisenbahnregulierungsgesetz |
| EVU | Eisenbahnverkehrsunternehmen |
| NE | nicht-bundeseigen |
| 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

Bezugsquelle | Ansprechpartner

Dr.-Ing. Axel Müller,

Frank Böttcher

Tulpenfeld 4

53113 Bonn

axel.mueller@bnetza.de

frank.boettcher@bnetza.de

www.bundesnetzagentur.de

Tel. +49 228 14-7020/-7073

Fax +49 228 14-6700

Stand

Dezember 2021

Bildnachweis

Titelbild: AdobeStock l #44564511 (Pink Badger)

Text

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

Referat 704 - Ökonomische Grundsätze der Eisenbahnregulierung und der Verkehrswirtschaft

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

Tulpenfeld 4

53113 Bonn

Telefon: +49 228 14-0

Telefax: +49 228 14-8872

E-Mail: info@bnetza.de

www.bundesnetzagentur.de