

Bericht

Marktuntersuchung
Eisenbahnen 2022

*4. Sonderausgabe
Marktentwicklung im 1. Halbjahr
2022 unter den Bedingungen der
Covid-19-Pandemie*



Bundesnetzagentur

Marktuntersuchung Eisenbahnen 2022

- 4. Sonderausgabe -

Marktentwicklung im 1. Halbjahr 2022

unter den Bedingungen der Covid-19-

Pandemie

Dezember 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.....	7
1. Markt- und Leistungskennzahlen.....	9
1.1 Betriebsleistung	10
1.2 Verkehrsleistung	12
1.3 Auslastung	16
1.4 Wettbewerbsentwicklung	17
1.5 Pünktlichkeit.....	18
2. Wirtschaftliche Kennzahlen.....	19
2.1 Umsatz der EVU.....	20
2.2 Trassenentgelte	21
2.3 Zahlungen für das 9-Euro-Ticket	22
3. Besondere Einflüsse der Covid-19-Pandemie.....	23
3.1 Pandemiesonderkosten.....	24
3.2 Staatliche Unterstützungsleistungen für Eisenbahnunternehmen.....	24
3.3 Finanzielle Auswirkungen der Pandemie auf die Unternehmen im Eisenbahnmarkt	24
Abbildungsverzeichnis.....	26
Abkürzungsverzeichnis	28
Impressum.....	29

Zusammenfassung

EVU-Verkehrsleistung und Betriebsleistung

Personen- / Tonnen- / Zug-Kilometer prozentual

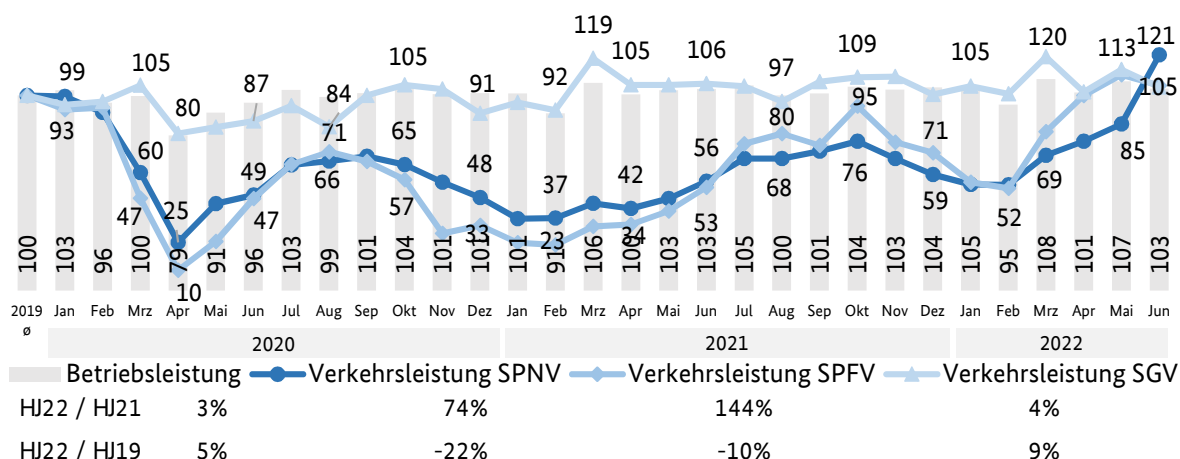


Abbildung 1: Entwicklung der Betriebsleistung und der Verkehrsleistung ausgehend von 2019 bis Mitte 2022 auf Ebene der Verkehrsdienste (Veränderungen in Prozent; indexiert 2019 = 100)

Im 1. Halbjahr 2022 verzeichneten die Leistungskennzahlen der drei Verkehrsdienste Schienenpersonennahverkehr [SPNV], Schienenpersonenfernverkehr [SPFV] und Schienengüterverkehr [SGV] insgesamt positive Entwicklungen.

Die Gesamtbetriebsleistung lag im 1. Halbjahr 2022 gegenüber den Vergleichshalbjahren aus 2019 und 2021 um 5 bzw. 3 Prozent höher. In den einzelnen Monaten wurden, bis auf den von witterungsbedingten Störungen geprägten Februar 2022, zum Teil deutlich höhere Niveaus von bis zu 108 Prozent gegenüber dem Mittelwert 2019 (vor Corona) erzielt.

Die durchschnittliche Auslastung der Züge lag im Schienenpersonenverkehr (SPNV und SPFV) im 1. Halbjahr 2022 wieder deutlich über den Zahlen der Jahre 2020 und 2021, jedoch weiterhin unterhalb der Werte aus 2019. In der Folge stieg die Verkehrsleistung gegenüber dem schwachen 1. Halbjahr 2021 sehr deutlich an; am stärksten im SPFV. Gleichwohl bleiben die Personenkilometer rund 10 Prozent (SPFV) bzw. rund 20 Prozent (SPNV) hinter den Werten vor

Corona zurück. Im SPNV wurden besonders hohe Verkehrsleistungen im Monat Juni erreicht, in dem das bundesweit gültige 9-Euro-Ticket eingeführt wurde.

Der SPNV-Umsatz war weiterhin durch den ÖPNV-Rettungsschirm gesichert, dessen Zahlungen für die meisten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in die regulären Aufgabenträgerzahlungen integriert wurden.

Solide stellte sich die positive Entwicklung des Schienengüterverkehrs dar. Nachdem bereits in 2021 deutliche Zuwächse der Nettotonnenkilometer verzeichnet werden konnten, erreichte die Verkehrsleistung im 1. Halbjahr 2022 ein moderates Wachstum von 4 Prozent. Gegenüber dem Vor-Corona-Zeitraum in 2019 liegen die Tonnenkilometer um rund 9 Prozent höher. Basis dafür ist eine hohe und tendenziell weiter steigende durchschnittliche Frachtmenge. Wie schon im Vorjahr profitieren insbesondere die nicht-bundeseigenen SGV-EVU vom Marktwachstum, welche ihren Marktanteil bis zur Jahresmitte 2022 auf 58 Prozent steigern konnten.

Einleitung und Methodik

Auf Basis der nunmehr 5. Sondererhebung analysiert die Bundesnetzagentur in Halbjahresschritten die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie seit 2020 auf den Eisenbahnmarkt in Deutschland. Die vorliegende Analyse für das 1. Halbjahr 2022 setzt auf die vorangegangenen Sondererhebungen auf und umfasst dasselbe repräsentative Sample von rund 80 Marktteilnehmern. Die befragten Betreiber der Schienenwege und Eisenbahnverkehrsunternehmen stellten ihre Leistungs- und Finanzkennzahlen sowie Angaben zu staatlichen Unterstützungsleistungen und Pandemiesonderkosten für die Monate Januar bis Juni 2022 zur Verfügung. Neu abgefragt wurden Ausgleichzahlungen für das 9-Euro-Ticket, welches im Juni 2022 startete und damit in den Erhebungszeitraum fiel.

Die Mehrheit der Marktteilnehmer stellte ihre Daten umfassend zur Verfügung. Lücken gab es punktuell bei ausländischen EVU, welche durch Hochrechnungen und Schätzungen ergänzt wurden. Die Bundesnetzagentur bedankt sich ausdrücklich bei den Befragten für die andauernde gute Kooperation und die aufgewendete Zeit!

Die methodischen Rahmenbedingungen sind unverändert, um eine Vergleichbarkeit zu den vorangegangenen Berichten zu gewährleisten: 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 Werksbahnen 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.

1. Markt- und Leistungskennzahlen

1.1 Betriebsleistung

Im 1. Halbjahr 2022 lagen die gefahrenen Trassenkilometer insgesamt leicht über denen des Vergleichszeitraumes aus 2021 und bereits 5 Prozent über dem Niveau aus 2019. Eine Ausnahme bildete der Monat Februar 2022, in dem die Sturmtiefs Ylenia und Zeynep für tagelange Unterbrechungen des Zugverkehrs vor allem in Norddeutschland sorgten (Abb. 2).

In der Detailbetrachtung wird sichtbar, dass die im SPNV erbrachten Trassenkilometer nahezu identisch auf dem Niveau des Vorjahres lagen (Abb. 3). Die erbrachte Betriebsleistung liegt jedoch über dem Vor-Corona-Niveau.

Am deutlichsten erholte sich der SPFV mit einem Anstieg von 14 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum (Abb. 4). Durch die Wiederaufnahme und den Ausbau von Fernverbindungen, sowohl der bundeseigenen als auch der nicht-bundeseigenen EVU, liegen die Trassenkilometer im 1. Halbjahr 2022 deutlich über denen der Vorjahreszeiträume, auch des 1. Halbjahres 2019.

Der Schienengüterverkehr (Abb. 5) lag in allen sechs Monaten des Jahres 2022 auf oder über dem Niveau der beiden Vorjahre, jedoch nicht mit so hoher Steigerungsrate wie noch in 2021.

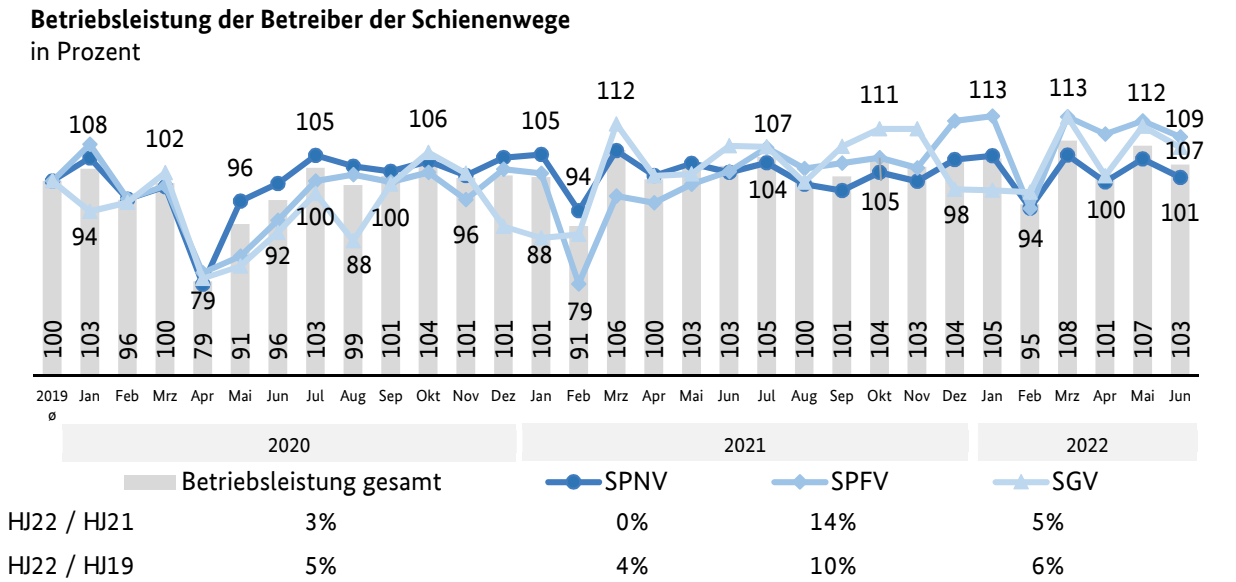


Abbildung 2: Entwicklung der Betriebsleistung ausgehend von 2019 bis Mitte 2022
(Veränderungen in Prozent; indexiert 2019 = 100)

Betriebsleistung SPNV

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

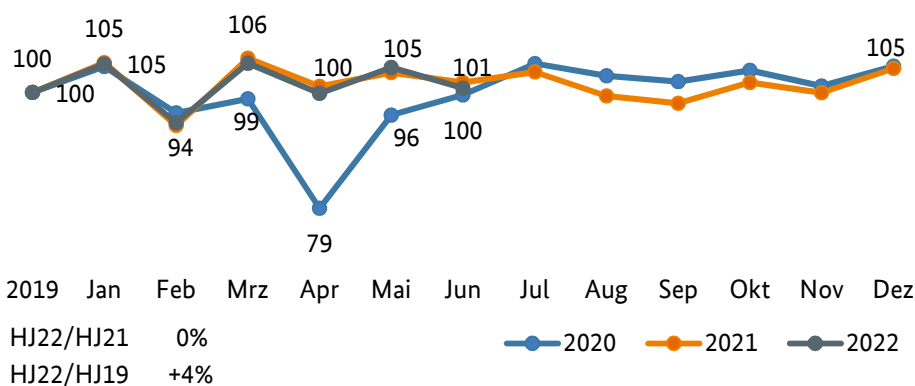
SPNV-Anteil an
Gesamt-
Betriebsleistung

Abbildung 3: Monatliche Entwicklung der Betriebsleistung im SPNV für die Jahre 2020-2022 im Vergleich zu 2019 (Veränderungen in Prozent; indiziert 2019 = 100)

Betriebsleistung SPFV

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

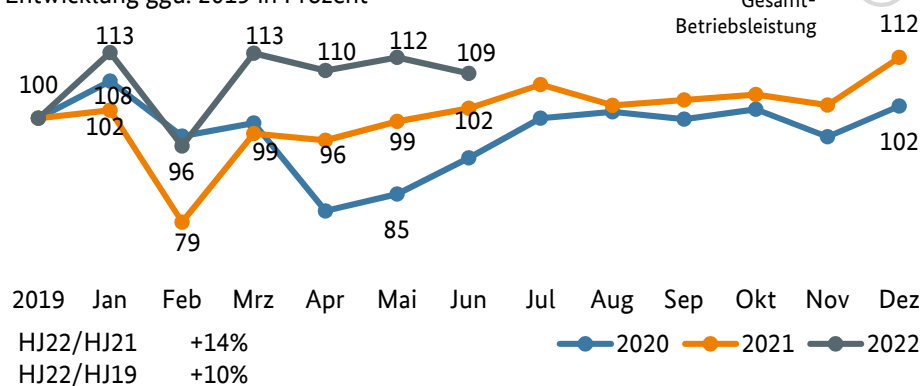
SPFV-Anteil an
Gesamt-
Betriebsleistung

Abbildung 4: Monatliche Entwicklung der Betriebsleistung im SPFV für die Jahre 2020-2022 im Vergleich zu 2019 (Veränderungen in Prozent; indiziert 2019 = 100)

Betriebsleistung SGV

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

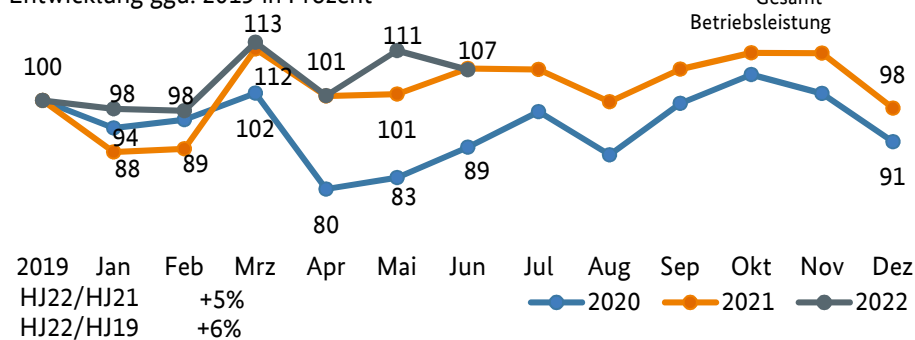
SGV-Anteil an
Gesamt-
Betriebsleistung

Abbildung 5: Monatliche Entwicklung der Betriebsleistung im SGV für die Jahre 2020-2022 im Vergleich zu 2019 (Veränderungen in Prozent; indiziert 2019 = 100)

1.2 Verkehrsleistung

Im 1. Halbjahr 2022 entwickelte sich die Verkehrsleistung in den drei Verkehrsdiensten positiv, jedoch mit unterschiedlichem Wachstum (Abb. 6). Die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr war im 1. Quartal 2022 noch deutlich von der Covid-19-Pandemie beeinflusst. Am Ende des 2. Quartals war kein entsprechender Effekt mehr vorhanden.

Im SPNV war von Jahresbeginn 2022 ein deutlicher Aufholeffekt sichtbar (Abb. 7). Die Personenkilometer lagen in allen Monaten oberhalb des Vorjahres und im Juni auch oberhalb des Vor-Corona-Niveaus aus 2019. Hier erfolgte die Einführung des 9-Euro-Tickets, welches für drei Monate (Juni, Juli, August 2022) eine unbegrenzte, bundesweite SPNV-Nutzung für monatlich 9 Euro ermöglichte. Nicht-bundeseigene SPNV-EVU zeigten eine den bundeseigenen SPNV-EVU vergleichbare Entwicklung (Abb. 8). Trotz des Anstiegs lag die Verkehrsleistung im 1. Halbjahr 2022 insgesamt noch 20 Prozent unterhalb des 1. Halbjahres 2019.

Ausgehend vom großen coronabedingten Nachholbedarf steigerte der SPNV die gefahrenen Personenkilometer um fast 150 Prozent (Abb. 9). Sowohl bundeseigene als auch nicht-bundeseigene SPNV-EVU trugen dazu bei. Bei den Wettbewerbsbahnen war der Anstieg mit 350 Prozent besonders deutlich (Abb. 10). Insbesondere Flixtrain als größter nicht-bundeseigener Anbieter konnte seine Personenkilometer ausbauen. Das signifikante prozentuale Wachstum liegt darin begründet, dass Flixtrain von Januar bis April 2021 überhaupt nicht gefahren ist. Auch die anderen nicht-bundeseigenen EVU erreichten im 1. Halbjahr 2022 mindestens wieder das Vor-Corona-Niveau.

Der Schienengüterverkehr übertraf das hohe Niveau des Vorjahres mit einem weiteren moderaten Anstieg um 4 Prozent (Abb. 11). Damit lag der SGV rund 9 Prozent oberhalb der Vor-Corona-Zeit. Während die bundeseigenen SGV-EVU nahezu stagnierten, konnten die nicht-bundeseigenen Güterbahnen neue Höchstwerte im März und Mai 2022 erreichen und im gesamten 1. Halbjahr 2022 weitere 6 Prozent gegenüber dem 1. Halbjahr 2021 zulegen (Abb. 12).

EVU-Verkehrsleistung nach Verkehrsdiensten

Personen- / Tonnenkilometer prozentual

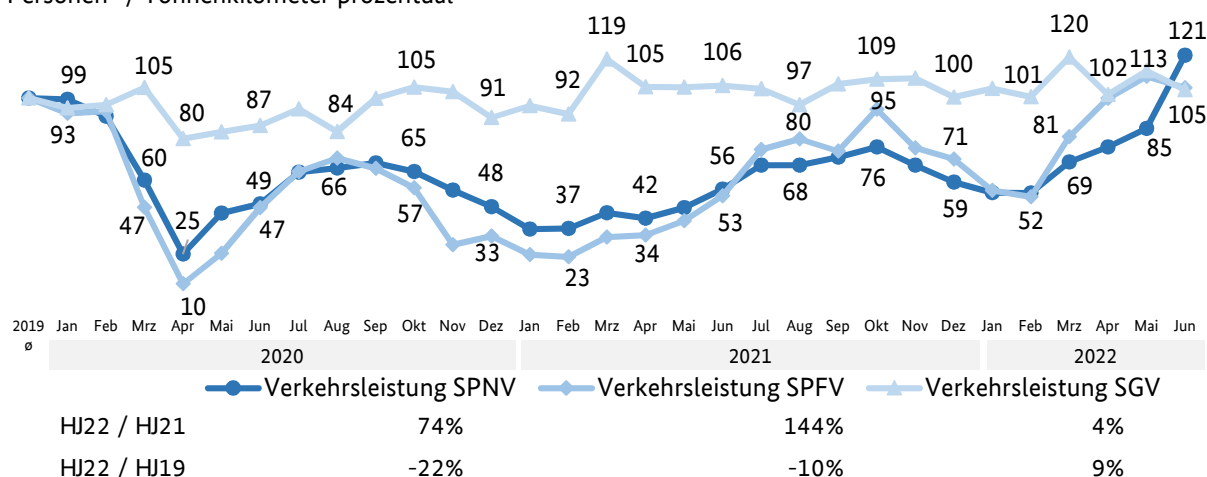


Abbildung 6: Entwicklung der Verkehrsleistung in den Verkehrsdiensten ausgehend von 2019 bis Mitte 2022 (Veränderungen in Prozent; indexiert 2019 = 100)

Verkehrsleistung Schienenpersonennahverkehr

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

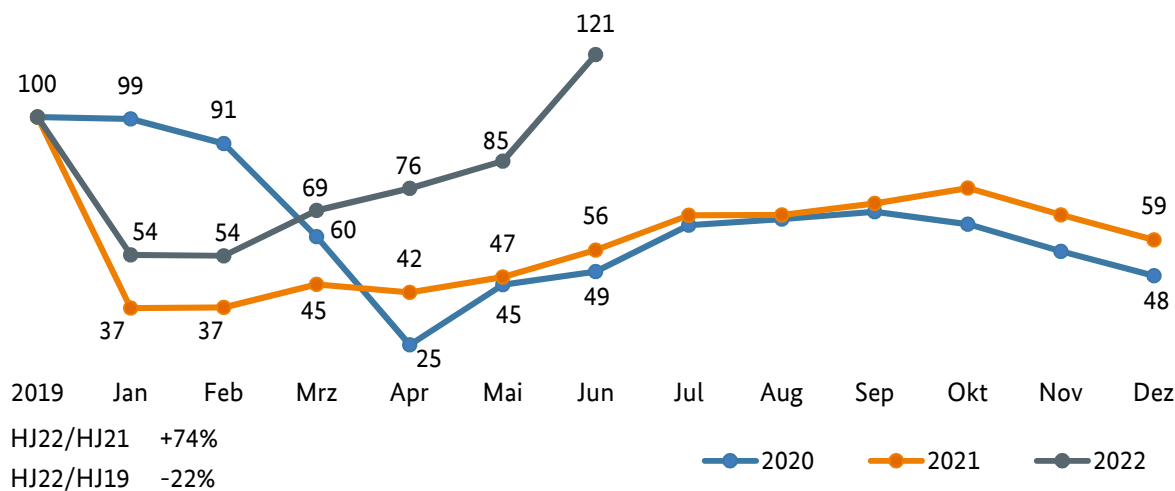


Abbildung 7: Monatliche Entwicklung der gesamten Verkehrsleistung im SPNV für die Jahre 2020-2022 im Vergleich zu 2019 (Veränderungen in Prozent; indiziert 2019 = 100)

Verkehrsleistung NE-SPNV

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

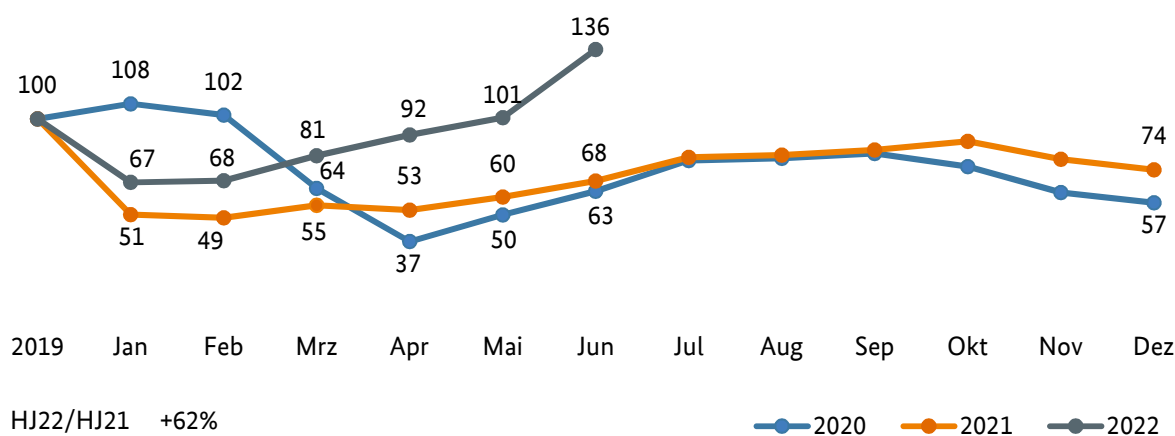


Abbildung 8: Monatliche Entwicklung der Verkehrsleistung im nicht-bundeseigenen SPNV für die Jahre 2020-2022 im Vergleich zu 2019 (Veränderungen in Prozent; indiziert 2019 = 100)

Verkehrsleistung Schienenpersonenfernverkehr

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

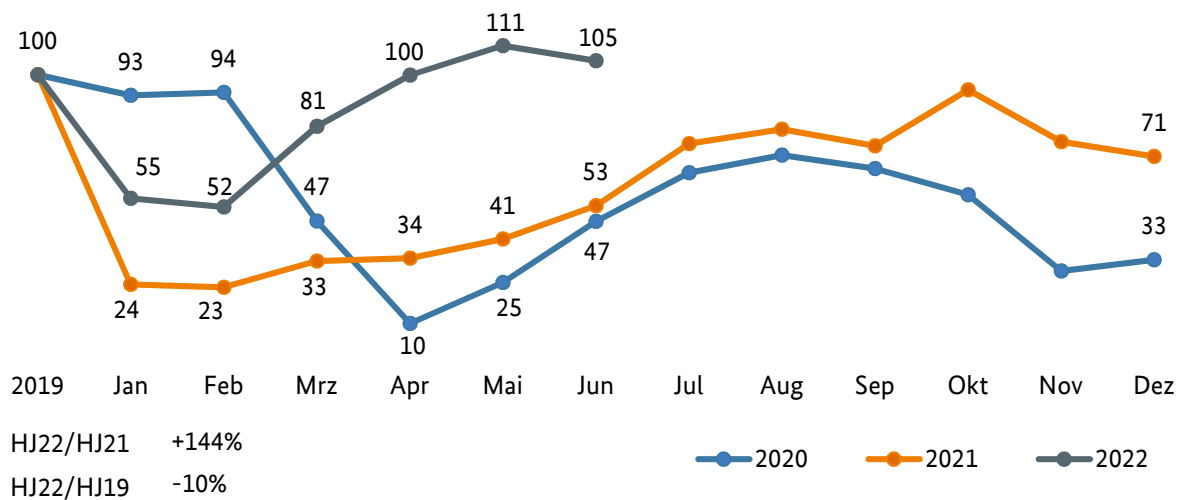


Abbildung 9: Monatliche Entwicklung der gesamten Verkehrsleistung im SPFV für die Jahre 2020-2022 im Vergleich zu 2019 (Veränderungen in Prozent; indexiert 2019 = 100)

Verkehrsleistung NE-SPFV

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

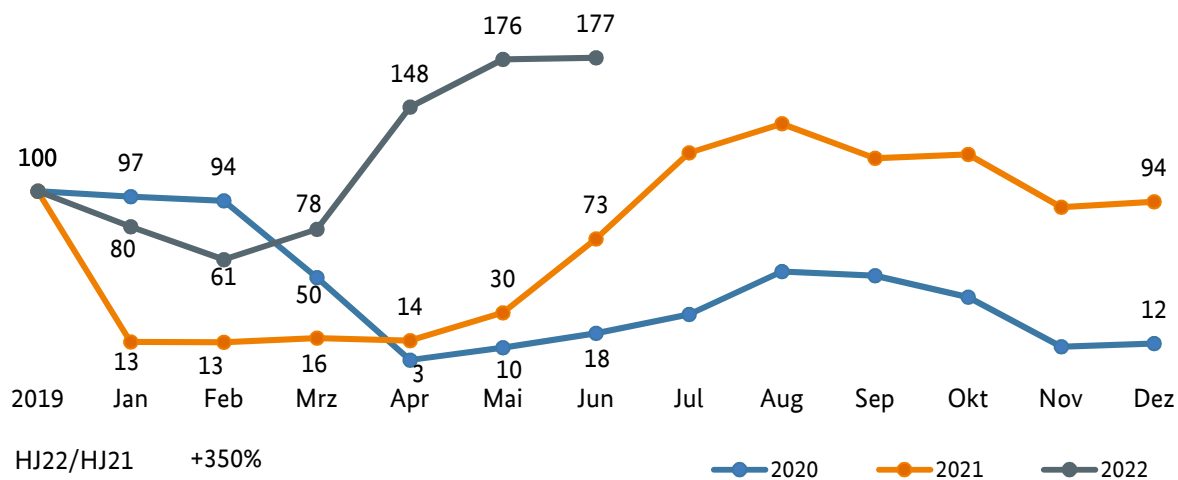


Abbildung 10: Monatliche Entwicklung der Verkehrsleistung im nicht-bundeseigenen SPFV für die Jahre 2020-2022 im Vergleich zu 2019 (Veränderungen in Prozent; indexiert 2019 = 100)

Verkehrsleistung Schienengüterverkehr

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

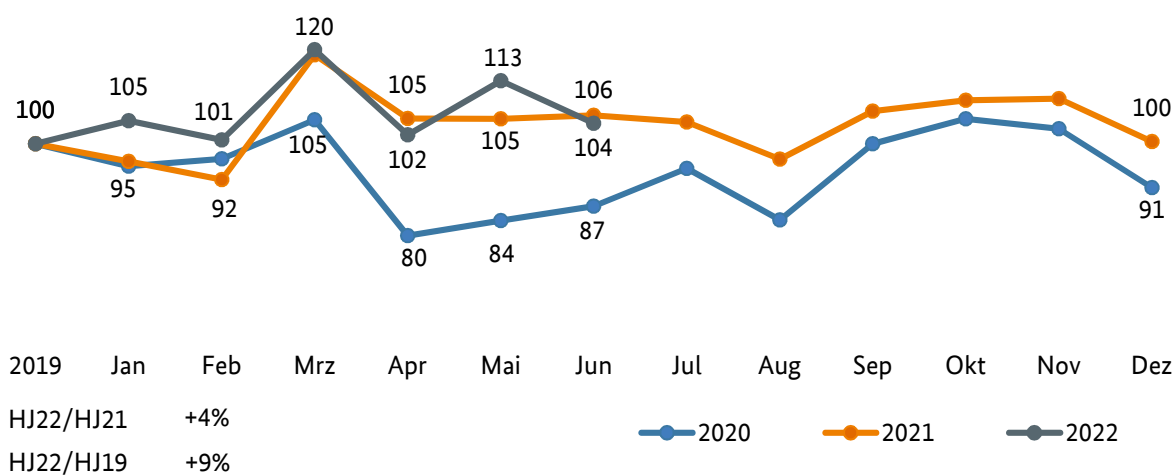


Abbildung 11: Monatliche Entwicklung der gesamten Verkehrsleistung im SGV für die Jahre 2020-2022 im Vergleich zu 2019 (Veränderungen in Prozent; indexiert 2019 = 100)

Verkehrsleistung NE-SGV

Entwicklung ggü. 2019 in Prozent

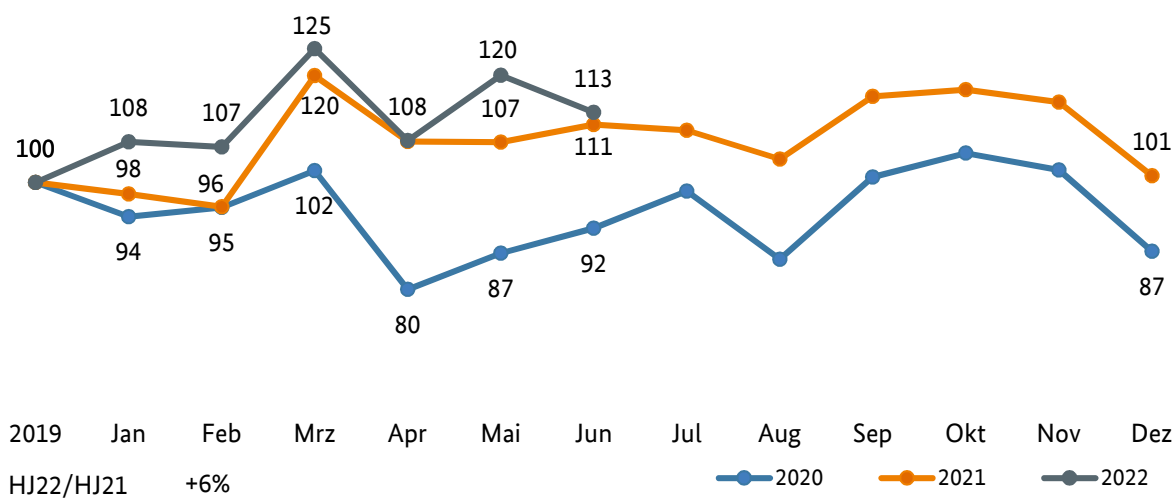


Abbildung 12: Monatliche Entwicklung der Verkehrsleistung im nicht-bundeseigenen SGV für die Jahre 2020-2022 im Vergleich zu 2019 (Veränderungen in Prozent; indexiert 2019 = 100)

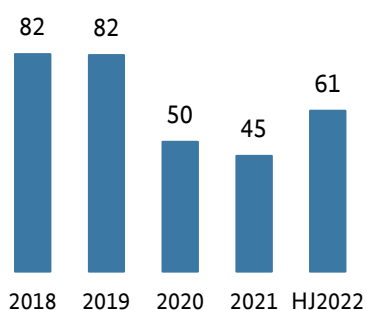
1.3 Auslastung

Als Resultante aus Betriebsleistung und Verkehrsleistung spiegelt die durchschnittliche Frachtmenge der Güterzüge bzw. die durchschnittliche Besetzung der Personenzüge die Entwicklung wider (Abb. 13).

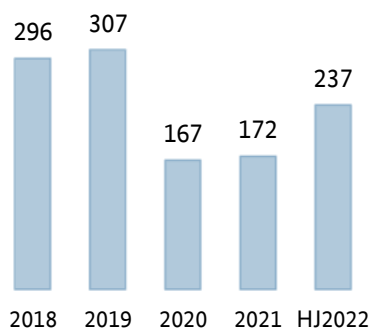
Der Personenverkehr konnte sich deutlich gegenüber 2020 und 2021 erholen, liegt jedoch im 1. Halbjahr 2022 noch immer unter dem Niveau der Jahre vor der Pandemie.

Im Schienengüterverkehr ist eine Stabilisierung der durchschnittlichen Frachtmenge oberhalb des Vor-Corona-Niveaus zu verzeichnen. Die SGV-EVU versuchen, die begrenzte Betriebsleistungskapazität bestmöglich auszunutzen, was zu einer leichten Steigerung der Zugauslastung im Vergleich zum Vorjahr führte.

**EVU durchschn.
Zugbesetzung SPNV
in Personen**



**EVU durchschn.
Zugbesetzung SPFV
in Personen**



**EVU durchschn. Frachtmenge
SGV
in Tonnen**

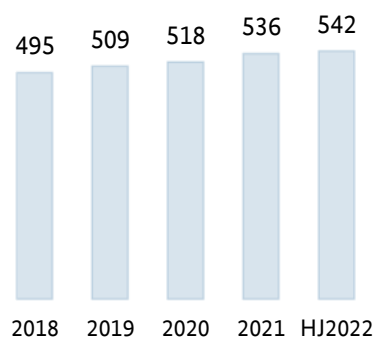


Abbildung 13: Entwicklung der durchschnittlichen Zugbesetzung bzw. Frachtmenge für die Jahre 2018-2022 (absolut, in Personen bzw. Tonnen)

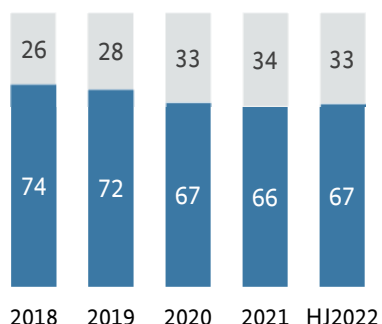
1.4 Wettbewerbsentwicklung

Die bundeseigenen EVU im SPNV konnten im 1. Halbjahr 2022 ihren Zwei-Drittel-Marktanteil gegenüber den nicht-bundeseigenen EVU verteidigen. Vom Hochlauf der Zugauslastung sowie den Effekten des 9-Euro-Tickets profitieren bundeseigene und nicht-bundeseigene SPNV-EVU gleichermaßen.

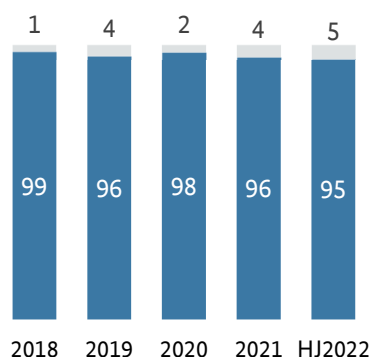
Im SPFV stieg der Marktanteil der Wettbewerberbahnen im 1. Halbjahr 2022 auf rund 5 Prozent. Hauptgrund ist der Ausbau und die verstärkte Nutzung des Zugangebotes von Flixtrain und SNCF/Thalys.

Der Trend im Schienengüterverkehr zugunsten steigender Marktanteile der NE-Güterbahnen setzte sich im 1. Halbjahr 2022 fort. Mit einem konstanten Wachstum auf nun 58 Prozent im 1. Halbjahr 2022 festigten die privaten Güterbahnen ihren Marktanteil oberhalb der 50-Prozent-Marke.

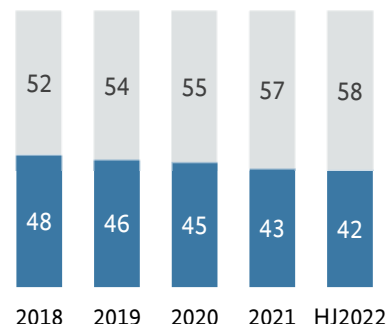
Wettbewerb SPNV
in Prozent



Wettbewerb SPFV
in Prozent



Wettbewerb SGV
in Prozent



■ Anteil bundeseigene EVU

■ Anteil Wettbewerber

Abbildung 14: Entwicklung des Wettbewerbs in den Verkehrsdiensten für die Jahre 2018-2022 (Anteile in Prozent)

1.5 Pünktlichkeit

Verspätete Züge

Der Gesamtanteil der verspäteten Züge (nicht enthalten sind hierin teilausgefallene [ca. +5 Prozentpunkte] und komplett ausgefallene Züge [ca. +2 Prozentpunkte]) stieg im Verlauf des 1. Halbjahr 2022 deutlich an (Abb. 16). Der Anstieg beschleunigte sich im Mai 2022. Mit der Einführung des 9-Euro-Tickets im Juni wurde ein Höchststand von knapp 23 Prozent erreicht, das heißt, fast jeder vierte Zug war verspätet unterwegs. Bis auf Januar 2022 lagen alle anderen Monate des 1. Halbjahres 2022 zum Teil deutlich über dem Vor-Corona-Niveau aus 2019.

Der Vierjahresvergleich auf Ebene der drei Verkehrsdienste zeigt die Verschlechterung über alle Segmente (Abb. 15). Der SPNV, welcher sich drei Jahre lang in einem engen Bereich von 10 bis 11 Prozent stabilisiert hatte, brach ab Mai 2022 aus diesem Korridor aus. Im Juni, mit der Einführung des 9-Euro-Tickets, und damit einhergehender Mehrbelastung der SPNV-Züge, stieg der Verspätungsanteil auf 19 Prozent.

Auch der Verspätungsanteil im Fernverkehr brach aus seiner dreijährigen Spanne zwischen 22 und 28 Prozent bereits im März 2022 aus und verdoppelte

Anteil verspäteter Züge der Verkehrsdienste auf Monatsbasis

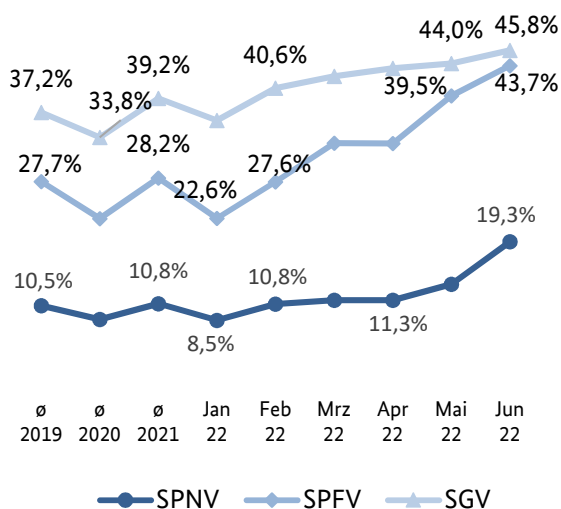


Abbildung 15: Entwicklung des Anteils verspäteter Züge in den drei Verkehrsdiensten zwischen 2019 und 2022 (Anteile in Prozent)

sich bis zum Juni auf knapp 44 Prozent. Inklusive der teilausgefallenen und ausgefallenen Züge kamen weniger als die Hälfte der Züge pünktlich an ihr Ziel. Die hohe Belastung des Netzes wirkte sich auch auf die Pünktlichkeit im Schienengüterverkehr aus. Die bisherige Bandbreite von 33 bis 39 Prozent wurde ab Februar 2022 nach oben verlassen, mit einem Anstieg des Verspätungsanteils auf knapp 46 Prozent im Juni 2022.

Anteil verspäteter Züge (alle Verkehrsdienste)
in Prozent

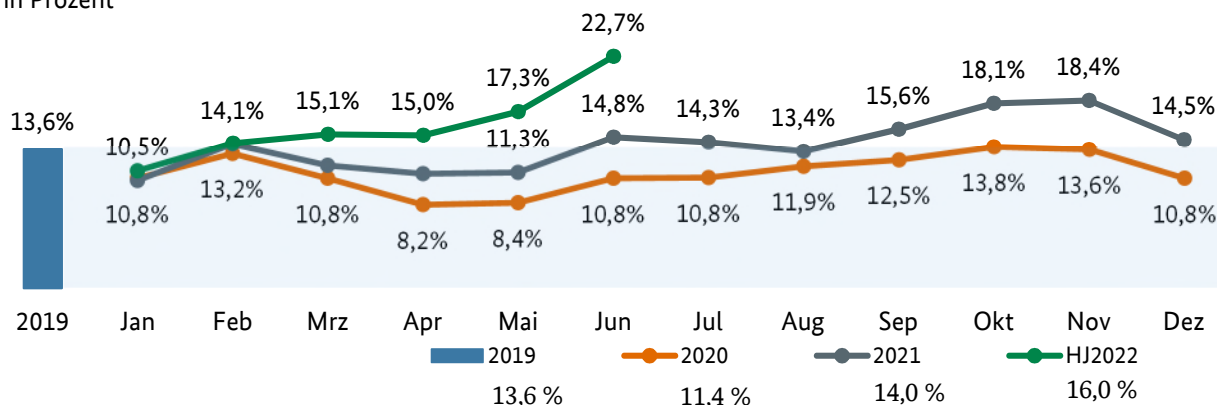


Abbildung 16: Entwicklung des Anteils verspäteter Züge über alle Verkehrsdienste (in Prozent)

2. Wirtschaftliche Kennzahlen

2.1 Umsatz der EVU

Auf Basis der Erholungseffekte bei den Verkehrsmengen und aufgrund jährlicher Preisanpassungen entwickelte sich der Umsatz der EVU in allen Verkehrsdiensten positiv (Abb. 17). Würden die Werte für das 1. Halbjahr 2022 auf das Gesamtjahr hochgerechnet, ergäbe sich ein deutliches Umsatzwachstum gegenüber 2021. Zudem läge der Umsatz im SGV und im SPNV wieder über dem Vor-Corona-Niveau aus 2019.

EVU Umsatz
in Mrd. Euro

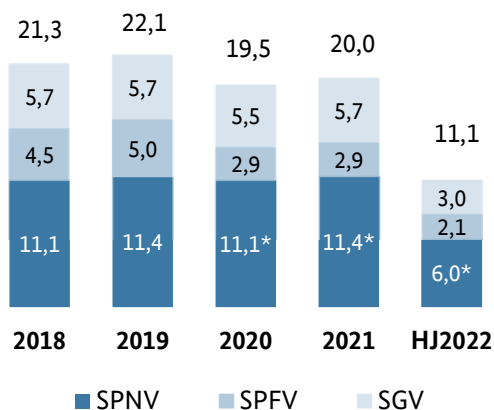


Abbildung 17: Entwicklung des EVU-Umsatzes von 2018 bis zum 1. Halbjahr 2022 (in Milliarden Euro)

Bezogen auf einen Trassenkilometer stieg der Umsatz im 1. Halbjahr 2022 gegenüber 2021 in allen drei Verkehrsdiensten (Abb. 18). Am deutlichsten stellt sich die Situation im Schienenpersonenfernverkehr dar, wo der Umsatz je Trassenkilometer im 1. Halbjahr 2022 über 30 Prozent gegenüber 2021 anstieg¹. Der Grund liegt hauptsächlich in der um knapp 40 Prozent gestiegenen Auslastung der Züge. Gleichzeitig verbleibt der Umsatz je Trassenkilometer im SPFV zur Jahresmitte 2022 rund 40 Prozent unterhalb des Vor-Corona-Niveaus. Die Entwicklungen im SGV und im SPNV spiegeln mit leicht höheren Stückumsätzen die Auslastungszahlen wider.

Während der SPNV preislich durch das Regionalisierungsmittelgesetz gedeckelt ist, wirken sich im SGV insbesondere preistreibende Inflationseffekte, die preissenkende teilweise Weitergabe der Trassenpreisförderung sowie der hohe Wettbewerbsdruck auf den Umsatz aus.

EVU Umsatz je Trkm

in Euro je Trassenkilometer

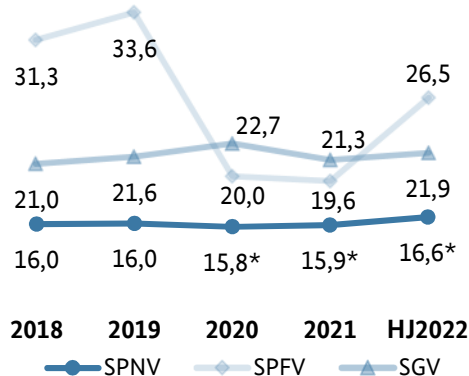


Abbildung 18: Vergleich des Umsatzes je Trassenkilometer von 2018 bis zum 1. Halbjahr 2022 (in Euro je Trassenkilometer)

Der Umsatz je Personenkilometer sank im SPNV im 1. Halbjahr 2022 gegenüber 2021 und 2020 deutlich um über 20 Prozent (Abb. 19). Die Personenkilometer sanken prozentual stärker als der Umsatz. Nur marginale Veränderungen zeigen sich im SGV und im SPFV.

EVU Umsatz je Pkm/tkm

in Cent je Personen-/Tonnen-km

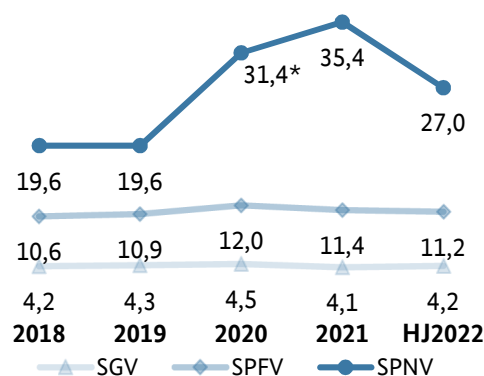


Abbildung 19: Vergleich des Umsatzes je Personen- bzw. Tonnenkilometer von 2018 bis zum 1. Halbjahr 2022 (in Eurocent je Personen-/Tonnenkilometer)

¹ inkl. der von den EVU gemeldeten Rettungsschirmzahlungen.

2.2 Trassenentgelte

Die durchschnittlichen Entgelte je Trassenkilometer, welche gemäß den genehmigten Entgeltlisten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen erhoben wurden, lagen bei allen Verkehrsdiensten im 1. Halbjahr 2022 geringfügig über den Vorjahreszeiträumen und setzten den kontinuierlichen Anstieg damit fort. Der Anstieg im 1. Halbjahr 2022 gegenüber 2021 liegt zwischen moderaten 1,7 bis 2,8 Prozent.

Trassenentgelte

durchschn. in Euro je Trassen-km

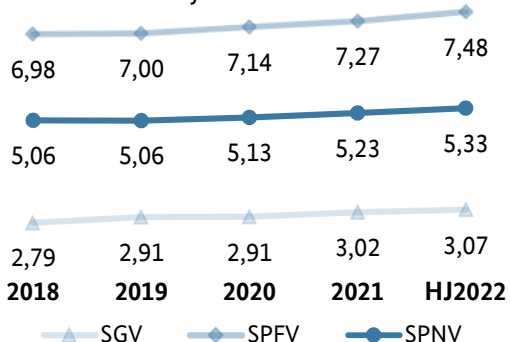


Abbildung 20: Entwicklung der durchschnittlichen genehmigten Trassenentgelte von 2018 bis zum 1. Halbjahr 2022 (in Euro je Trassenkilometer)

Die Trassenpreisförderung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen wurde auch in 2022 fortgeführt. Die erhöhte Förderung im SGV lief jedoch zum Jahresende 2021 aus, sodass ab 2022 nur noch der Regelfördersatz in Höhe von 44,9 Prozent gilt.

SGV Trassenentgelt vor/nach Förderung

Jahresdurchschnitt in Euro pro Trkm

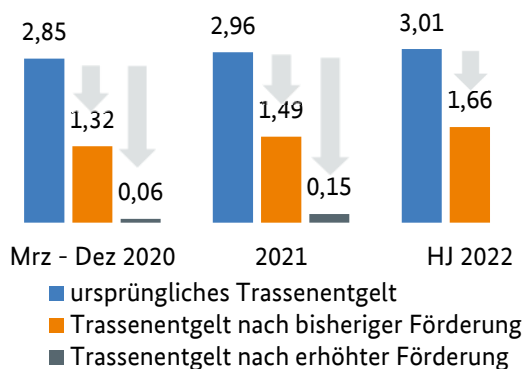


Abbildung 21: Trassenentgelte SGV vor und nach der Förderung (in Euro je Trassenkilometer)

Für den SPFV galt ab Januar 2022 ein Fördersatz von 42,4 Prozent. Auf Basis der Förderhöhen ergaben sich effektiv niedrigere Trassenentgelte im SGV und im SPFV.

SPFV Trassenentgelt vor/nach Förderung

Jahresdurchschnitt in Euro pro Trkm

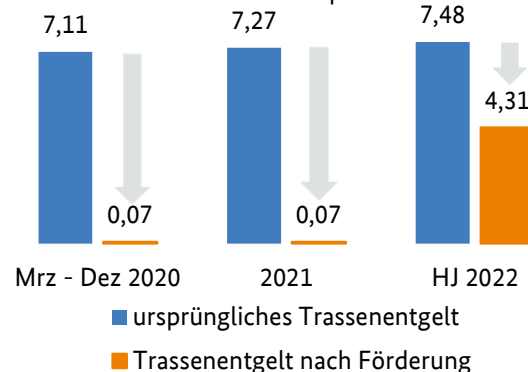


Abbildung 22: Trassenentgelte SPFV vor und nach der Förderung (in Euro je Trassenkilometer)

Trassenentgelte rechnerisch inkl. Trassenentgeltförderung

durchschn. in Euro je Trkm

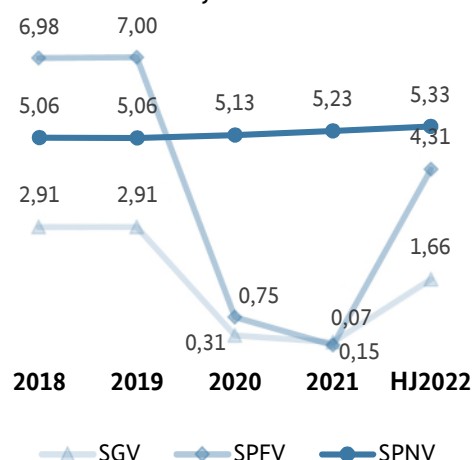


Abbildung 23: Entwicklung der durchschnittlichen rechnerischen Trassenentgelte nach der Förderung von 2018 bis zum 1. Halbjahr 2022 (in Euro je Trassenkilometer)

2.3 Zahlungen für das 9-Euro-Ticket

Die Bundesnetzagentur befragte die EVU erstmalig nach der Höhe der Zahlungen, die zum Ausgleich der Mehrkosten für das 9-Euro-Ticket von Bund und Ländern geleistet wurden. Nur 25 EVU, rund ein Drittel und ausschließlich nicht-bundeseigene EVU, konnten dazu konkrete Angaben liefern. Ein Drittel gab an, dass diese Zahlungen in reguläre Aufgabenträgerzahlungen integriert seien und nicht separat ausgewiesen werden könnten. Ein Drittel hatte noch keine Zahlungen erhalten oder konnte deren Höhe nicht ermitteln. Darüber hinaus konnten manche EVU nur Werte für den Juni 2022 benennen, während andere bereits den Gesamtbetrag für den dreimonatigen Geltungszeitraum ermittelt hatten.

Eine valide Aussage zu den erfolgten Zahlungen ist daher nicht möglich.

Gemeldet wurden Zahlungen in Höhe von 123 Millionen Euro. Da dieser Wert jedoch sowohl von der Anzahl der EVU, dem Fehlen der DB-Werte als auch der Umfänglichkeit für den dreimonatigen Geltungszeitraum als nicht vollständig gelten kann, ist er nur als Untergrenze und Tendenzaussage zu verstehen.

3. Besondere Einflüsse der Covid-19-Pandemie

3.1 Pandemiesonderkosten

Den Unternehmen des Eisenbahnmarktes entstanden auch im dritten Jahr der Pandemie Kosten zur direkten Vermeidung von Covid-19-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 2022. Verglichen mit den rund 100 Millionen Euro für das Gesamtjahr 2021 lagen die Pandemiesonderkosten auf gleichbleibend hohem Niveau. Zudem werden diverse Leistungen erst am Jahresende abgerechnet, so dass die tatsächlichen Kosten noch höher ausfallen können.

Pandemiesonderkosten

(von Unternehmen gemeldete Werte, in Millionen Euro)

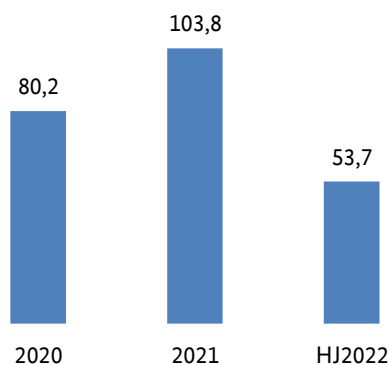


Abbildung 24: Entwicklung der Pandemiesonderkosten der Unternehmen (in Millionen Euro)

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

3.2 Staatliche Unterstützungsleistungen für Eisenbahnunternehmen

Auch in 2022 lag der Fokus der staatlichen Unterstützungsleistungen auf den Zahlungen im Rahmen des ÖPNV-Rettungsschirms an die Nahverkehrsunternehmen. Hieraus wurden rund 130 Millionen Euro an Auszahlungen von den EVU des SPNV für das 1. Halbjahr 2022 gemeldet. Nicht enthalten sind jedoch Zahlungen an die EVU der DB, welche aufgrund noch nicht erfolgter Auszahlungen unbenannt blieben. Auch viele nicht-bundeseigene EVU des SPNV konnten keine expliziten Beträge für die Rettungsschirmzahlungen benennen, da diese Mittel inzwischen in die regulären Aufgabenträgerzahlungen integriert sind.

Zusammen mit den Zahlungen aus den Jahren 2020 und 2021 überstiegen die von den Unternehmen genannten ausgezahlten Unterstützungsleistungen bis zur Jahresmitte 2022 die Marke von 1,6 Milliarden Euro.

3.3 Finanzielle Auswirkungen der Pandemie auf die Unternehmen im Eisenbahnmarkt

Pandemiebedingte Zusatzverluste für das 1. Halbjahr 2022 ermittelte die Bundesnetzagentur – entsprechend der Vorgehensweise der Berechnungen für die Jahre 2020 und 2021 – aus der Differenz zwischen Umsatz- und Aufwendungsveränderungen. Dabei wurden gemeldete Pandemiesonderkosten und staatliche Unterstützungsleistungen berücksichtigt. Dazu zählten insbesondere die Trassenpreisförderung im SGV und im SPFV sowie die Rettungsschirmzahlungen im SPNV.

Die stabile Entwicklung der Betriebsleistung in Verbindung mit jährlichen Anhebungen der

Trassenpreise führen für die **Betreiber der Schienenwege** dazu, dass diesen keine pandemiebedingten Verluste zuzuordnen sind.

Der **SGV** hatte bereits in 2021 keine spezifischen pandemiebedingten Schäden mehr zu verzeichnen. Betriebs- und Verkehrsleistung entwickelten sich oberhalb des Vor-Corona-Niveaus weiter positiv. Die fortgeführte, wenngleich ab Januar 2022 reduzierte Trassenpreisförderung, stützte die Kostenbasis der SGV-EVU und milderte negative Effekte aus betrieblichen Herausforderungen, Energiekostensteigerung und hohem Preisdruck ab.

Im **SPNV** sind die Fahrgastnachfrage und die daraus generierten Fahrgeldeinnahmen im 1. Halbjahr 2022 weiter gestiegen, sie liegen jedoch weiterhin deutlich unter dem Vor-Corona-Niveau. Der Gesamtumsatz der EVU wurde daher überwiegend aus Ausgleichzahlungen der SPNV-Besteller gestützt. Es entstanden weiterhin Kosten aus Aufwendungen für Sicherheitspersonal sowie Hygiene-, Reinigungs- und Vorsorgemaßnahmen, die jedoch inzwischen in die Gesamtkostenbetrachtung und damit in die Verrechnung mit den Aufgabenträgern eingepreist wurden. Nach Einbezug der Rettungsschirmzahlungen der Öffentlichen Hand kann die Bundesnetzagentur keine bei den Unternehmen verbleibende pandemiebedingten Schäden im SPNV für das 1. Halbjahr 2022 mehr erkennen.

Im **SPFV** hat sich im ersten Halbjahr 2022 eine deutliche Steigerung von Betriebs- und Verkehrsleistung eingestellt. Hierdurch sollte sich die Ergebnissituation im ersten und – da sich dieser Trend fortzusetzen scheint – auch im zweiten Halbjahr 2022 merklich entspannen. Für die erste Jahreshälfte 2022

wird ein durch Covid-19 verursachter Zusatzverlust in Höhe von etwa 300 Millionen Euro geschätzt. Im 2. Halbjahr hat sich die Verkehrsnachfrage im SPFV auf dem Niveau des 2. Quartals weitgehend stabilisiert. Daher wird für das Gesamtjahr davon ausgegangen, dass es zu keinem weiteren größeren Zusatzverlust aufgrund der Covid-19-Pandemie kommen sollte.

Nach Einschätzung der Bundesnetzagentur ist ab 2023 nicht mehr mit Covid-19 bedingten wirtschaftlichen Folgen für die Unternehmen im SPFV-Markt im speziellen und damit im gesamten Eisenbahnmarkt zu rechnen.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung der Betriebsleistung und der Verkehrsleistung ausgehend von 2019 bis Mitte 2022 auf Ebene der Verkehrsdienste	6
Abbildung 2: Entwicklung der Betriebsleistung ausgehend von 2019 bis Mitte 2022.....	10
Abbildung 3: Monatliche Entwicklung der Betriebsleistung im SPNV für die Jahre 2020-2022 im Vergleich zu 2019	11
Abbildung 4: Monatliche Entwicklung der Betriebsleistung im SPFV für die Jahre 2020-2022 im Vergleich zu 2019	11
Abbildung 5: Monatliche Entwicklung der Betriebsleistung im SGV für die Jahre 2020-2022 im Vergleich zu 2019	11
Abbildung 6: Entwicklung der Verkehrsleistung in den Verkehrsdiensten ausgehend von 2019 bis Mitte 2022	12
Abbildung 7: Monatliche Entwicklung der gesamten Verkehrsleistung im SPNV für die Jahre 2020-2022 im Vergleich zu 2019.....	13
Abbildung 8: Monatliche Entwicklung der Verkehrsleistung im nicht-bundeseigenen SPNV für die Jahre 2020-2022 im Vergleich zu 2019	13
Abbildung 9: Monatliche Entwicklung der gesamten Verkehrsleistung im SPFV für die Jahre 2020-2022 im Vergleich zu 2019	14
Abbildung 10: Monatliche Entwicklung der Verkehrsleistung im nicht-bundeseigenen SPFV für die Jahre 2020-2022 im Vergleich zu 2019	14
Abbildung 11: Monatliche Entwicklung der gesamten Verkehrsleistung im SGV für die Jahre 2020-2022 im Vergleich zu 2019	15
Abbildung 12: Monatliche Entwicklung der Verkehrsleistung im nicht-bundeseigenen SGV für die Jahre 2020-2022 im Vergleich zu 2019	15
Abbildung 13: Entwicklung der durchschnittlichen Zugbesetzung bzw. Frachtmenge für die Jahre 2018-2022	16
Abbildung 14: Entwicklung des Wettbewerbs in den Verkehrsdiensten für die Jahre 2018-2022.....	17
Abbildung 15: Entwicklung des Anteils verspäteter Züge in den drei Verkehrsdiensten zwischen 2019 und 2022.....	18
Abbildung 16: Entwicklung des Anteils verspäteter Züge über alle Verkehrsdienste.....	18
Abbildung 17: Entwicklung des EVU-Umsatzes von 2018 bis zum 1. Halbjahr 2022.....	20
Abbildung 18: Vergleich des Umsatzes je Trassenkilometer von 2018 bis zum 1. Halbjahr 2022.....	20

Abbildung 19: Vergleich des Umsatzes je Personen- bzw. Tonnenkilometer von 2018 bis zum 1. Halbjahr 2022.....	20
Abbildung 20: Entwicklung der durchschnittlichen genehmigten Trassenentgelte von 2018 bis zum 1. Halbjahr 2022.....	21
Abbildung 21: Trassenentgelte SGV vor und nach der Förderung.....	21
Abbildung 22: Trassenentgelte SPFV vor und nach der Förderung.....	21
Abbildung 23: Entwicklung der durchschnittlichen rechnerischen Trassenentgelte nach der Förderung von 2018 bis zum 1. Halbjahr 2022.....	21
Abbildung 24: Entwicklung der Pandemiesonderkosten der Unternehmen.....	24

Abkürzungsverzeichnis

AT	Aufgabenträger
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

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

Dezember 2022




Text

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

Referat 704 - Ökonomische Grundsätze der Eisenbahnregulierung und der Verkehrswirtschaft



www.bundesnetzagentur.de

-  twitter.com/BNetzA
-  twitter.com/Klaus_Mueller
-  youtube.com/BNetzA