



Bundesnetzagentur

Marktuntersuchung Eisenbahnen 2021 - Sonderausgabe - Marktentwicklungen 2020 unter den Bedingungen der Covid-19-Pandemie



Marktuntersuchung Eisenbahnen 2021

- Sonderausgabe -

Marktentwicklungen 2020 unter den Bedingungen der Covid-19-Pandemie

Juli 2021

**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	13
1.1 Modal Split	14
1.2 Verkehrs- und Betriebsleistung.....	14
1.3 Wettbewerbsentwicklung	16
1.4 Pünktlichkeit.....	17
2. Wirtschaftliche Kennzahlen	19
2.1 Umsatz im Eisenbahnverkehrsmarkt.....	20
2.2 Endkundenpreise.....	21
2.3 Trassenentgelte	22
2.4 Ergebnissituation.....	23
3. Unterjährige Entwicklungen	25
3.1 Schienenpersonennahverkehr.....	26
3.2 Schienenpersonenfernverkehr	26
3.3 Schienengüterverkehr.....	29
3.4 Betreiber der Schienenwege.....	29
4. Besondere Einflüsse der Covid-19-Pandemie	33
4.1 Pandemiesonderkosten.....	34
4.2 Staatliche Unterstützungsleistungen für Eisenbahnunternehmen.....	35
4.3 Abschätzung der finanziellen Wirkungen der Pandemie auf die Unternehmen im Eisenbahnmarkt	37
4.4 Wirkungen einer potenziellen nachträglichen Förderung von Trassenentgelten im Jahr 2020 auf die Unternehmen	39
5. Europäische Marktentwicklungen im Jahr 2020	41
5.1 Pandemiemaßnahmen der europäischen Länder.....	42
5.2 Verkehrsentwicklung	43
5.3 Pünktlichkeit.....	45
5.4 Umsatzentwicklung.....	45
Abbildungsverzeichnis	47
Abkürzungsverzeichnis	49
Impressum	50

Zusammenfassung

Wie alle anderen Sektoren der Wirtschaft war auch der Eisenbahnmarkt 2020 geprägt von den Folgen der Coronapandemie und den staatlichen Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie.

Die Bundesnetzagentur hat die Auswirkungen der Coronapandemie auf den Eisenbahnmarkt in Deutschland für das Jahr 2020 untersucht und bewertet. Befragt wurden dafür ca. 100 Eisenbahnunternehmen, die entweder als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) oder als Betreiber der Schienenwege (BdS) auf dem deutschen Markt aktiv waren. Der Betrieb von Serviceeinrichtungen, zum Beispiel von Personenbahnhöfen oder Güterterminals, war nicht Bestandteil der Analyse.

Die Daten der Unternehmen zeichnen ein deutliches Bild. Im Fünf-Jahres-Vergleich der Betriebs- und Verkehrsleistung werden die Effekte der Pandemie auf den Eisenbahnmarkt 2020 sichtbar (Abb. 1). Die Verkehrsleistung im Schienenpersonennahverkehr ging im Jahr 2020 um signifikante 38 Prozent gegenüber dem Vorjahr zurück. Den Fernverkehr traf es mit einem Minus von 47 Prozent noch härter. Der Schienengüterverkehr hat das Jahr 2020 mit einem Rückgang der Nettotonnenkilometer um fünf Prozent gegenüber 2019 vergleichsweise gut überstanden.

Die Betreiber der Schienenwege mussten nur geringe Leistungs- und Umsatzeinbußen hinnehmen, da der Großteil der Personenverkehre aufrechterhalten wurde und der Güterverkehr eine relativ stabile Leistung gezeigt hat. Die Betriebsleistung aller Verkehrsdienste zeigte einen Rückgang von zwei Prozent und blieb auf dem Niveau von rund 1,1 Mrd. Zugkilometern.

In der monatlichen Sicht (Abb. 2) sind die Lockdownphasen im zweiten und vierten Quartal 2020 sowie die daraus resultierenden

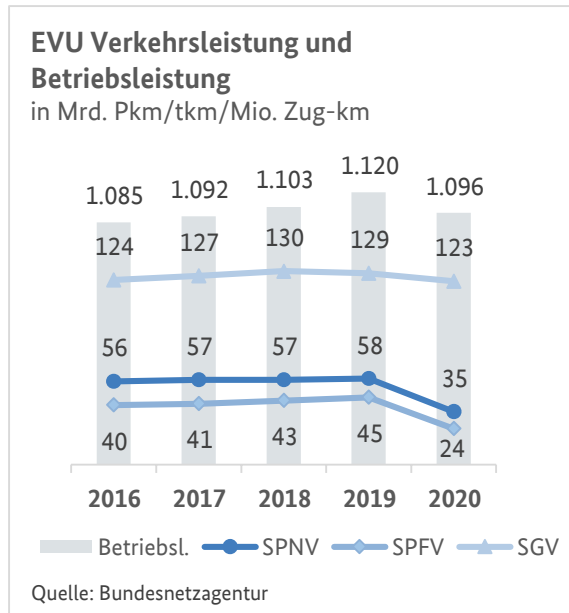


Abbildung 1: Entwicklung der Verkehrsleistung und der Betriebsleistung 2016 bis 2020 (absolut; in Mrd. Pkm/tkm; Mio. Zug-km)

Rückgänge in der Verkehrsleistung deutlich erkennbar. Hervorzuheben sind die Einbrüche der Verkehrsleistung im Schienenpersonennahverkehr auf nur 10 Prozent und im Schienenpersonennahverkehr auf 25 Prozent des Vorjahresdurchschnitts im April 2020. Aber auch die starken Nachholeffekte im Güterverkehr im vierten Quartal 2020 mit Niveaus über 100 Prozent im Vergleich zum Mittelwert 2019 sind beachtlich.

Die Eisenbahn verlor beim Modal Split im Güterverkehr 0,5 Prozentpunkte und im Personenverkehr 3 Prozentpunkte an den Verkehrsträger Straße.

Die Wettbewerbsentwicklung verlief uneinheitlich und war nur teilweise durch die Pandemie bedingt. Dadurch, dass insbesondere eigenwirtschaftliche nicht-bundeseigene Verkehre aus wirtschaftlichen Gründen zum Teil komplett eingestellt wurden und es keine eisenbahnspezifischen staatlichen Unterstützungsleistungen für Segmente außerhalb des bestellten ÖPNV gab, verloren die Wettbewerber insbesondere im Fernverkehr

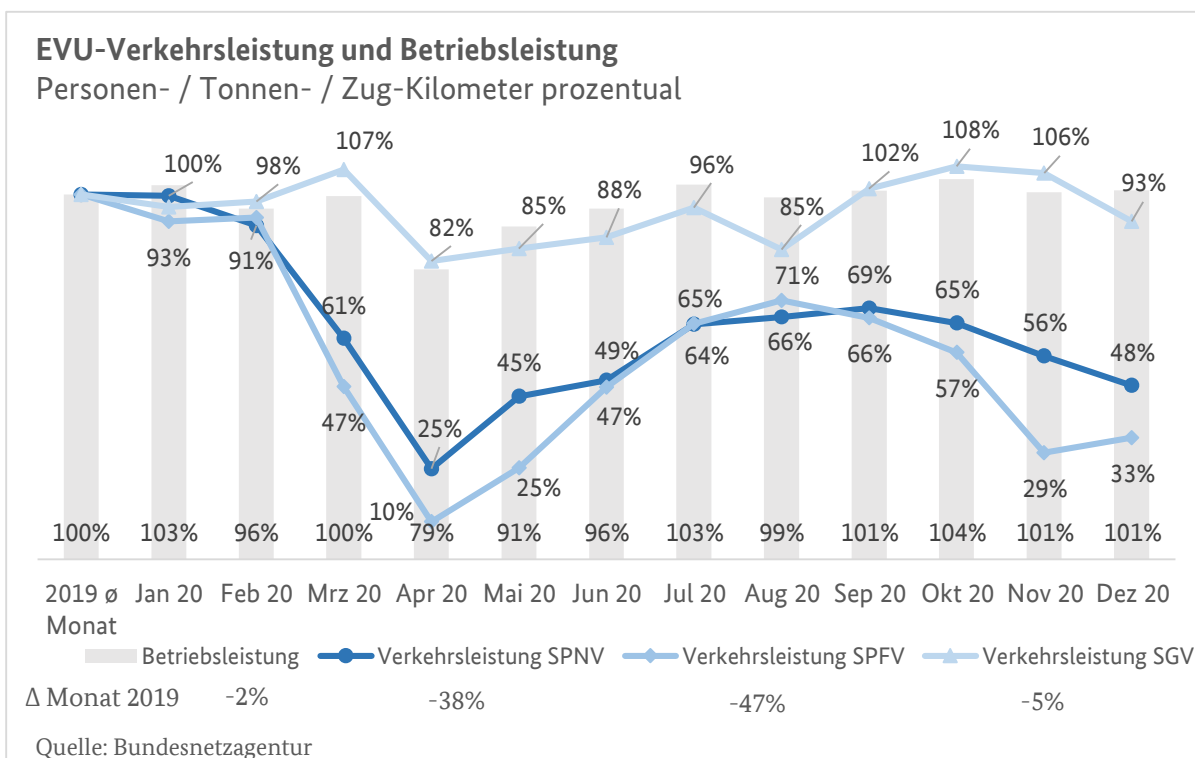


Abbildung 2: Entwicklung der Verkehrsleistung und der Betriebsleistung 2020 gegenüber 2019 gesamt und auf Ebene der Verkehrsdienste (Veränderungen in Prozent; indiziert 2019 = 100)

Marktanteile. Im Schienenpersonennahverkehr und im Schienengüterverkehr konnten die Wettbewerber ihre Anteile ausbauen, in beiden Fällen jedoch überwiegend unabhängig von der Pandemie durch die Gewinnung von neuen Verkehrsverträgen und Transportaufträgen.

Die Pünktlichkeitszahlen verbesserten sich im Jahr 2020 deutlich. Aufgrund der geringeren Verkehrsdichte und mehr freien Trassenkapazitäten wirkten sich Störungen und Baumaßnahmen im Netz nicht so gravierend aus. Weniger Reisende führten zu einem schnelleren Fahrgastwechsel und weniger Haltezeitüberschreitungen. Daher konnten die verbliebenen Verkehre ihre Pünktlichkeit sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr erheblich steigern.

Um die Coronaregeln einhalten zu können, entstanden den Unternehmen zusätzliche Kosten für Schutzausrüstungen (Masken, Desinfektionssprays, Trennscheiben, etc.), Reinigungsaktivitäten sowie für Coronatests

ihrer Mitarbeiter und prozessuale Anpassungen (Heimarbeitsplätze, mehr Bürofläche). Insgesamt mussten die Eisenbahnen Pandemiesonderkosten in Höhe von bis zu 100 Millionen Euro für das Jahr 2020 stemmen.

Staatliche Unterstützungsmaßnahmen kamen vor allem den Unternehmen des bestellten Schienenpersonennahverkehrs zugute. Die Unternehmen gaben an, allein aus dem ÖPNV-Rettungsschirm über 875 Millionen Euro erhalten zu haben. Für den Schienenpersonenfernverkehr und den Schienengüterverkehr waren zum Befragungszeitpunkt keine spezifischen Unterstützungsleistungen vorgesehen, jedoch nahmen einzelne Unternehmen allgemein verfügbare Leistungen wie Kurzarbeitergeld, Überbrückungshilfe oder Kredite der KfW in Anspruch. Bemängelt wurden die als bürokratische empfundene Antragsstellung und die späte Auszahlung der Mittel. Die Mehrheit der Unternehmen war jedoch mit den

staatlichen Unterstützungsmaßnahmen zufrieden.

Mit der geplanten zusätzlichen Trassenpreisförderung für den Schienengüterverkehr und den Schienenpersonenfernverkehr würde die staatliche Hilfe auch auf diese beiden Verkehrsdienste ausgeweitet.

Auf Basis der Daten aus der Sondererhebung, der öffentlich verfügbaren Daten aus Presse- und Geschäftsberichten sowie der Genesis-Datenbank des Statistischen Bundesamtes kommt die Bundesnetzagentur zu dem Ergebnis, dass der durch die Pandemie verursachte wirtschaftliche Schaden nach Verrechnung staatlicher Finanzhilfen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Betreibern der Schienenwege bezogen auf den Eisenbahnmarkt in Deutschland für das Jahr 2020 in Summe bei rund 2,55 Mrd. Euro lag. Der weitaus höchste Anteil davon betrifft den Schienenpersonenfernverkehr mit rund 2 Mrd. Euro, während die übrigen Verkehrsdienste sowie die Betreiber der Schienenwege geringere wirtschaftliche Schäden erlitten haben.

Von der Pandemie waren alle europäischen Länder betroffen. In der parallel durchgeführten Analyse der IRG-Rail zu den Auswirkungen der Pandemie auf die Eisenbahnmärkte ihrer 30 Mitgliedsländer wurde deutlich, wie die unterschiedlichen Maßnahmen der Länder die Verkehrsindikatoren beeinflusst haben. In den Ländern mit strengem Lockdown und Ausgangssperren bzw. „Stay at home“-Vorgaben (wie zum Beispiel Großbritannien, Spanien, Portugal) überstiegen die Einbrüche der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr die 50-Prozent-Marke, während Länder mit weniger strikten Regelungen (wie zum Beispiel Schweden oder Österreich) geringere Rückgänge zu verzeichnen hatten.

Am stärksten betroffen waren europaweit die eigenwirtschaftlichen Personenverkehre, die in vielen Ländern komplett eingestellt wurden und im zweiten Quartal 2020 um 90 bis 100 Prozent gegenüber dem Vorjahresquartal einbrachen.

Der Schienengüterverkehr konnte seine pandemiebedingten Verluste der Verkehrsleistung in 2020 europaweit auf unter minus 10 Prozent eingrenzen. Zum Teil kamen auch nicht pandemiebedingte Gründe zum Tragen, zum Beispiel der Rückgang der Verkehre von/nach Russland aufgrund der EU-Sanktionen. Es ergaben sich zudem Chancen auf kürzere Transportzeiten aufgrund seltenerer Überlastungen der Schienenwege und mehr freier Slots als Folge eingestellter Personenverkehre. Erhöhte Nachfrage nach bestimmten Produktgruppen, die mit der Bahn transportiert werden (zum Beispiel Getreide), führte in einigen Ländern, wie Kroatien oder Griechenland, sogar zu einem Anstieg der Güterverkehre im Vergleich zum Vorjahresniveau.

Einleitung und Methodik

Die außerordentliche Wirkung der Covid-19-Pandemie auf alle Sektoren von Gesellschaft, Wirtschaft und Politik spiegelt sich ebenso auf dem Eisenbahnmarkt wider. In einer ersten Sondererhebung auf Basis der ersten sechs Monate des Jahres 2020 analysierte die Bundesnetzagentur im Herbst 2020 die Auswirkungen auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Betreiber der Schienenwege im deutschen Eisenbahnmarkt und prognostizierte pandemiebedingte Verluste für das Gesamtjahr 2020. Die Analyse ist Teil der „Marktuntersuchung Eisenbahnen 2020“ und unter folgendem Link abrufbar:

https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiet/e/Eisenbahnen/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/artikel.html?nn=266022

Die vorliegende Analyse setzt konsekutiv auf die Unternehmensdaten für alle zwölf Monate des Jahres 2020 auf. Sie umfasst bundeseigene und nicht-bundeseigene Betreiber der Schienenwege und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Befragt wurden, konsistent zur Halbjahresanalyse, ca. 100 Marktteilnehmer, welche nach Einschätzung der Bundesnetzagentur für den Eisenbahnmarkt grundsätzlich repräsentative Eisenbahnunternehmen darstellen und eine hohe Marktabdeckung ermöglichen. Die im Bericht aufgezeigten Werte stellen eine Hochrechnung auf den Gesamtmarkt der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Betreiber der Schienenwege dar.

Der Auftrag und Umfang der Marktüberwachung durch die Bundesnetzagentur ist mit dem § 17 ERegG abgedeckt.

Die Unternehmen wurden nach den Indikatoren Verkehrsleistung, Betriebsleistung sowie Umsatz und Aufwand für die Monate Januar bis Dezember 2020 gefragt. Vergleichsbasis für die nachfolgend dargestellten Ergebnisse ist das Jahr 2019. Neben

den Verkehrs- und Finanzzeckdaten befasste sich ein zusätzlicher Fragenblock mit Angaben zu staatlichen Unterstützungsleistungen, deren Art und Höhe anzugeben war. Im dritten Teil des Fragebogens waren die Unternehmen aufgefordert, ihre Pandemiesonderkosten anzugeben, die zum Beispiel für Desinfektion, Masken, Coronatests, Reinigungsmaßnahmen, Homeofficeausstattung oder Sicherheitspersonal angefallen waren.

Mit einer Rücklaufquote von 99 Prozent stellten bis auf einen Marktteilnehmer alle befragten Unternehmen ihre Daten zur Verfügung und lieferten zudem wertvolle Hinweise und Informationen zu spezifischen Auswirkungen der Pandemie im jeweiligen Unternehmen oder Teilmarkt. 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. International tätige Unternehmen wurden gebeten, das Deutschlandgeschäft vom Auslandsgeschäft abzugrenzen.

Nicht betrachtet wurden Betreiber von Serviceeinrichtungen (zum Beispiel von Personenbahnhöfen, Güterterminals, Abstellgleisen, Wartungseinrichtungen). Aufgrund der - über das ganze Jahr 2020 gesehen - nur geringen Reduktion der Betriebsleistungen sind die Veränderungen dort vergleichsweise überschaubar, so dass auf eine Erhebung in diesem Bereich, auch aus Rücksicht auf den Aufwand bei den Betreibern, verzichtet wurde.

Effekte, die bei verbundenen Unternehmen oder bei Konzernen im Bereich einer übergeordneten Muttergesellschaft oder Holding auftraten, sind nicht Bestandteil der Analyse.

Im Bereich des bestellten Schienenpersonen-nahverkehrs wurden keine Aufgabenträger und Bestellorganisationen befragt. Folglich sind deren Ergebnisauswirkungen und staatliche Unterstützungen nicht erfasst.

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

Für einzelne übergeordnete Marktkennzahlen (z. B. Modal Split) hat die Bundesnetzagentur auf Daten des Statistischen Bundesamtes zurückgegriffen.

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

Die Darstellung der Umsatz- und Ergebnissituation in Kapitel 2 basiert auf den gelieferten Umsatz- und Aufwandsdaten der Unternehmen.

Die Bundesnetzagentur hat zudem in Kapitel 4.3 eine Abschätzung vorgenommen, welche finanziellen Auswirkungen speziell die Covid-19-Pandemie auf die Unternehmen des Eisenbahnmarktes in 2020 hatte. Hierfür wurde als Vergleichsbasis das Vorjahr 2019 gesetzt.

Finanzielle Ergebniseffekte, die nicht ursächlich auf die Pandemie zurückzuführen waren, wurden (sofern bekannt) herausgerechnet.

Die meisten Unternehmen hatten zum Erhebungszeitpunkt ihre Jahresabschlüsse noch nicht fertig gestellt. Nachträgliche Änderungen der übermittelten Finanzkennzahlen sind möglich.

Die Auswirkungen der Pandemie auf die europäischen Eisenbahnmärkte im Jahr 2020 basieren auf einer Erhebung der IRG-Rail-Arbeitsgruppe „Market Monitoring“, bei der die Bundesnetzagentur aktiv beteiligt war.

1. Markt- und Leistungskennzahlen

1.1 Modal Split

Im Schienengüterverkehr konnten die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Coronajahr 2020 ihre Chance nicht nutzen, den Anteil am Modal Split zu erhöhen (Abb. 3). Trotz der Lockdownmaßnahmen gelang es dem Straßengüterverkehr, seinen Anteil deutlich um über einen halben Prozentpunkt zu steigern. Im Gegenzug verloren die Binnenschifffahrt und die Eisenbahn zwischen 0,4 und 0,2 Prozentpunkte. Damit entfernt sich der Anteil der Eisenbahn wieder von der 20-Prozent-Schwelle und den Zielen der Bundesregierung.

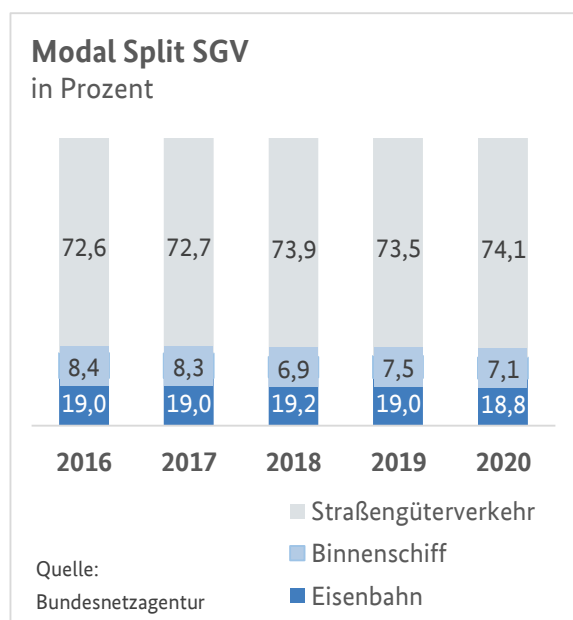


Abbildung 3: Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr 2016 bis 2020 (Anteile in Prozent)

Im Schienenpersonenverkehr verloren in 2020 pandemiebedingt alle Verkehrsträger Anteile an den Motorisierten Individualverkehr (Abb. 4), der mit über 88 Prozent einen langjährigen Höchstwert erreichte. Aufgrund der punktuellen Einstellung von Verkehren und Nachfrageeinbrüchen zeigen sich bei allen Verkehrsträgern, die direkt von Lockdownmaßnahmen betroffen waren, deutliche Abschlüge. Der Anteil der Eisenbahn fiel um knapp drei Prozentpunkte auf 6,2 Prozent.

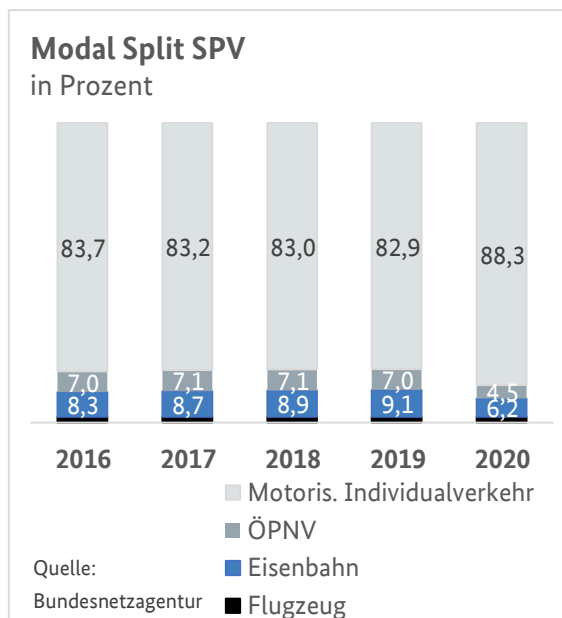


Abbildung 4: Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr 2016 bis 2020 (Anteile in Prozent)

1.2 Verkehrs- und Betriebsleistung

In der Fünfjahressicht der Verkehrsleistung (Abb. 5) wird der Rückgang im Jahr 2020 in den einzelnen Verkehrsdiensten deutlich. Während im Schienenpersonennah- und Fernverkehr ein Einbruch der Personenkilometer um über 40 Prozent erkennbar ist, beträgt der Rückgang der Tonnenkilometer des Schienengüterverkehrs moderate 5 Prozent. Im Personenverkehr wird

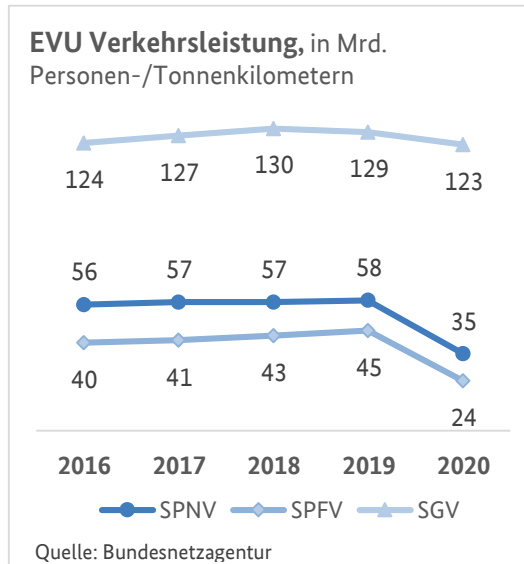


Abbildung 5: Entwicklung der Verkehrsleistung 2016 bis 2020 (in Mrd. Personen- bzw. Tonnenkilometern)

der langjährige Wachstumstrend in 2020 damit deutlich gebrochen. Im Schienengüterverkehr verstärkt sich der seit 2019 beginnende Abwärtstrend in 2020 durch Corona.

Demgegenüber ist in der Entwicklung der gefahrenen Betriebsleistung das Ziel von Politik und Verkehrsunternehmen erkennbar, die Personenverkehre aufrecht zu erhalten, um insbesondere systemrelevanten Personen das Erreichen ihrer Arbeitsplätze zu gewährleisten, aber auch um die Dichte der Personenbesetzung in den Zügen zu reduzieren (Abb. 6). Aufgrund der (pandemieunabhängigen) Vergabe von SPNV-Leistungen an nicht-bundeseigene EVU ab dem Fahrplanwechsel 2019/2020 fand in der Betriebsleistung eine Verschiebung von Verkehren von den bundeseigenen zu den nicht-bundeseigenen EVU statt. Die nicht-bundeseigenen EVU verzeichneten im SPNV einen etwas geringeren Rückgang der Verkehrsleistung von knapp 30 Prozent, was im Umkehrschluss bedeutet, dass die bundeseigenen EVU einen Rückgang von über 40 Prozent hinnehmen mussten.

Im Gesamtjahresvergleich der Betriebsleistung ist ein Rückgang um zwei Prozent von 2019 auf 2020 zu verzeichnen. Die Betriebsleistung im Schienenpersonennahverkehr zeigt nur eine Reduktion um weniger als ein Prozent und im Schienenpersonenfernverkehr um drei Prozent. Demgegenüber lag der Rückgang der Betriebsleistung im Schienengüterverkehr bei sechs Prozent.

Mittelfristig betrachtet lag die auf dem deutschen Eisenbahnnetz erbrachte Betriebsleistung in den letzten fünf Jahren stabil bei rund 1,1 Milliarden Trassenkilometern. Auch an der Verteilung der Trassenkilometer auf die drei Verkehrsdienste gab es keine grundlegenden Verschiebungen.

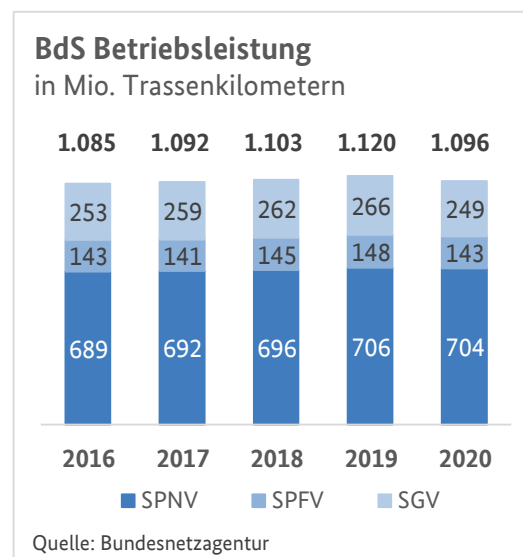


Abbildung 6: Entwicklung der Betriebsleistung 2016 bis 2020 (in Mio. Trassenkilometern)

Der coronabedingte Einbruch der Fahrgastzahlen spiegelt sich in der Besetzung der Züge wider (Abb. 7). Sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr ging die mittlere Zugbesetzung auf etwas mehr als die Hälfte der Vorjahreswerte zurück und brach auch hier die mehrjährigen Wachstumstrends.

Im Güterverkehr konnten die Transportrückgänge für besonders betroffene Industrien (wie zum Beispiel Automobilindustrie) durch erhöhte Transportmengen in anderen Bereichen (wie zum Beispiel Getreide, Lebensmittel oder Flüssiggüter) wettgemacht werden. Die mittlere Frachtmenge der Güterzüge stieg insgesamt an.

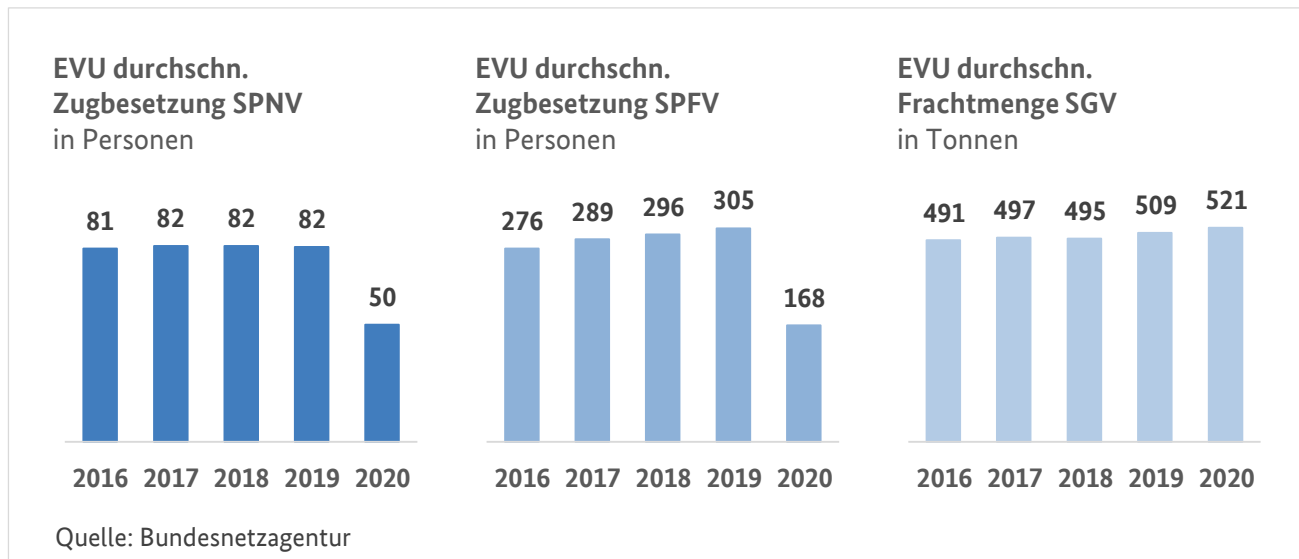


Abbildung 7: Entwicklung der durchschnittlichen Zugbesetzung 2016 bis 2020 (in Personen bzw. Tonnen)

1.3 Wettbewerbsentwicklung

Die Entwicklung der Wettbewerbsanteile auf dem deutschen Eisenbahnmarkt in 2020 (Abb. 8) hing nur teilweise mit der Pandemie zusammen.

Eindeutig pandemiebedingt war der Rückgang des Wettbewerbersanteils im Schienenpersonenfernverkehr. Aufgrund der weitgehenden Einstellung der ÖBB-Nachtverkehre, der Linienverkehre der Flixtrain GmbH und der meisten Charter- und

Sonderzugverkehre (zum Beispiel der SVG GmbH oder der BTE GmbH) ist der jüngste Marktanteilsgewinn der Wettbewerber in diesem Segment wieder negiert worden.

Im Gegensatz zur DB Fernverkehr AG haben die nicht-bundeseigenen Schienenfernverkehrsunternehmen (u. a. Flixtrain, Thalys) ihren Betrieb ab Mitte März fast komplett eingestellt und in den Folgemonaten nur wenige Angebote wiederaufgenommen, um dann im November

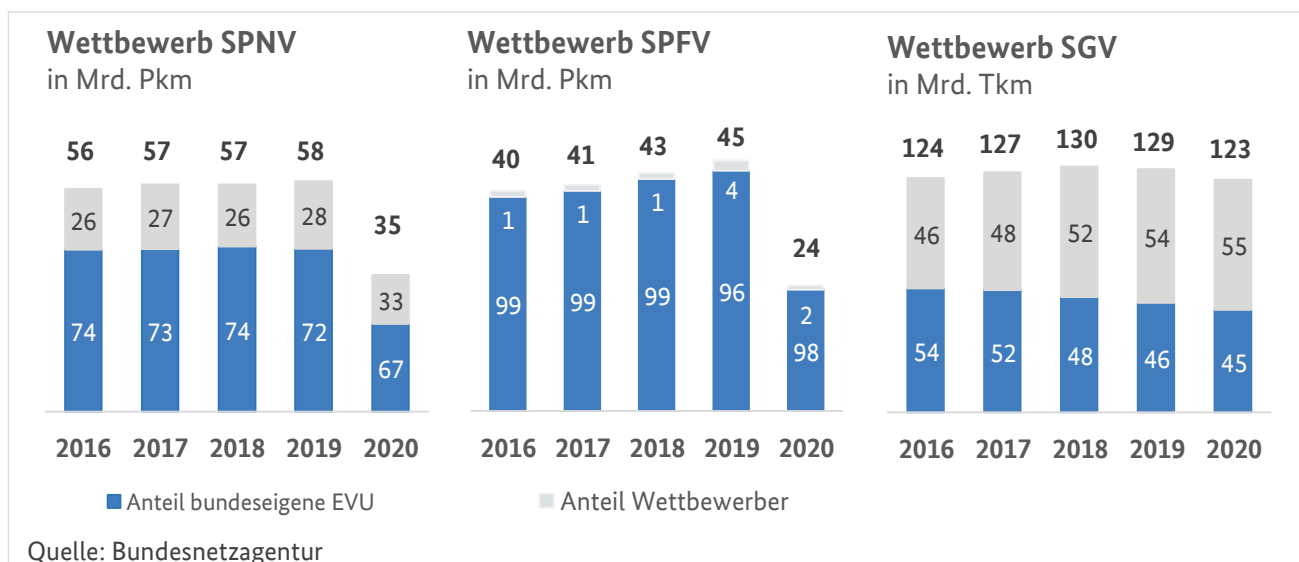


Abbildung 8: Entwicklung des Wettbewerbs in den Verkehrsdiensten 2016 bis 2020 (Summe Verkehrsleistung in Milliarden Personenkilometern bzw. Tonnenkilometern und Anteile in Prozent)

und Dezember nochmals nahezu den Nullpunkt zu erreichen.

Im Gegensatz dazu konnten die Wettbewerber ihre Anteile am Schienenpersonennahverkehr und im Schienengüterverkehr steigern, in beiden Fällen jedoch nicht direkt im Zusammenhang mit Corona-Pandemie.

Im Schienengüterverkehr konnten viele nicht-bundeseigene EVUs Transportaufträge gewinnen und ihre Verkehre und Transportmengen zum Teil deutlich steigern. Insbesondere bei grenzüberschreitenden und Transitverkehren realisierten die nicht-bundeseigenen EVUs Zuwächse. Damit konnten sie einen Rückgang der Verkehrsleistung weitgehend ausgleichen und erreichten eine im Gesamtjahr nur um ein Prozent verringerte Tonnenkilometerleistung gegenüber 2019. Der vergleichbare Rückgang bei DB Cargo AG lag im höheren einstelligen Prozentbereich. Hierin spiegelt sich neben den Corona-Effekten die grundsätzlich rückläufige Entwicklung des Marktführers wider.

Im Schienenpersonennahverkehr gewannen nicht-bundeseigene EVU Ausschreibungen der Aufgabenträger für regionale Netze, deren Verkehre im Dezember 2019 starteten und sich damit vollständig auf das Jahr 2020 auswirkten, wengleich mit geringerer Auslastung, die jedoch alle Züge, unabhängig vom Betreiber, gleichermaßen betraf.

1.4 Pünktlichkeit

Aufgrund der geringeren Verkehrsdichte und mehr freien Trassenkapazitäten wirkten sich Störungen im Netz nicht so gravierend aus. Weniger Reisende führten zu einem schnelleren Fahrgastwechsel und weniger Haltezeitüberschreitungen. Daher konnten die verbliebenen Verkehre ihre Pünktlichkeit

sowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr erheblich steigern.

Auf Ebene der Verkehrsdienste bewirkte in allen drei Segmenten insbesondere der Lockdown im April, aber auch die Einschränkungen im Herbst, dass die Quote der verspäteten Züge im Jahresvergleich ungefähr wieder das Niveau von vor vier Jahren erreichte. Über alle Verkehrsdienste verringerte sich der Anteil verspäteter Züge um fast ein Fünftel.

Entsprechend der pandemiebedingt stornierten Zugverbindungen ist im Gegenzug der Anteil

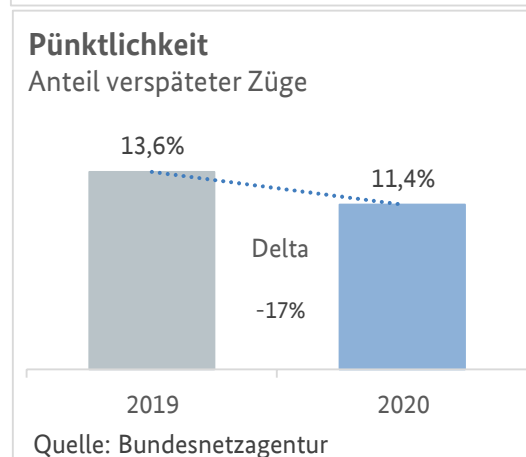
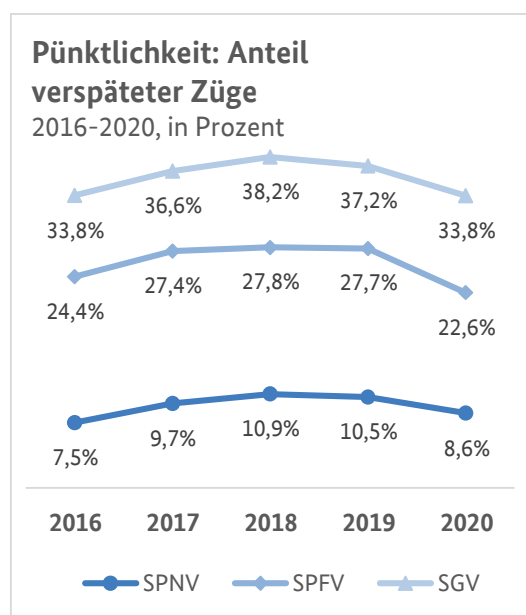


Abbildung 9: Fünfjahresvergleich des Anteils verspäteter Züge aller Verkehrsdienste und Veränderung von 2019 auf 2020 (in Prozent)

ausgefallener Züge um über zehn Prozent gestiegen. Im Fünfjahresvergleich werden hier Höchstwerte erreicht.

Es ist jedoch anzumerken, dass im Personenverkehr fast alle Strecken durchgehend bedient wurden und der Verkehr weitgehend aufrechterhalten wurde. Bei einer teilweisen oder kompletten Einstellung der Verkehre, wie in anderen europäischen Ländern, sähe der Indikator der ausgefallenen Züge gravierend schlechter aus.

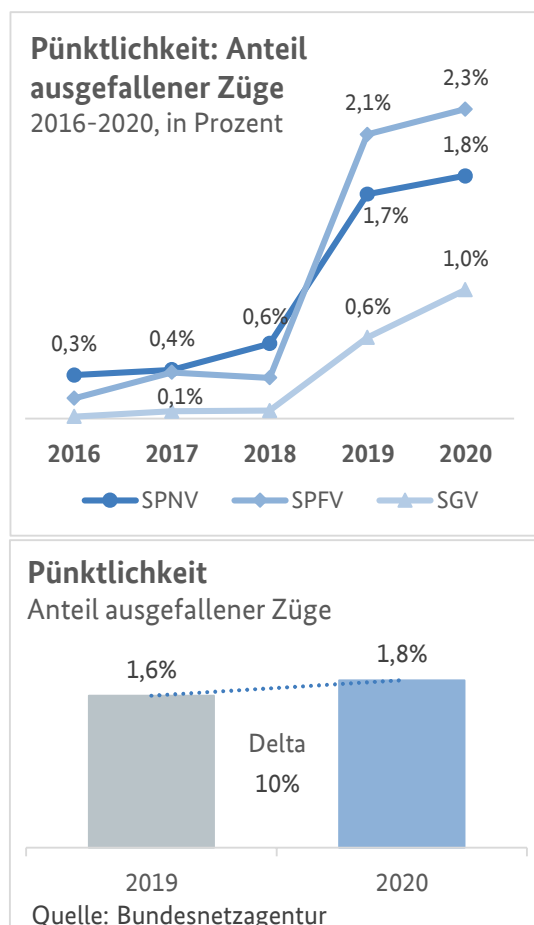


Abbildung 10: Fünfjahresvergleich des Anteils ausgefallener Züge aller Verkehrsdienste und Veränderung von 2019 auf 2020 (in Prozent)

2. Wirtschaftliche Kennzahlen

2.1 Umsatz im Eisenbahnverkehrsmarkt

Der stetige Umsatzzuwachs der vergangenen Jahre in allen Verkehrsdiensten wurde im Pandemiejahr gestoppt (Abb. 11¹). Der Umsatz der EVU fiel auf das Niveau von vor fünf Jahren zurück und wird, nach Einschätzungen der Marktteilnehmer, in der Nach-Corona-Zeit nur mit Verzögerung wieder an die alte Umsatzlinie anknüpfen können.

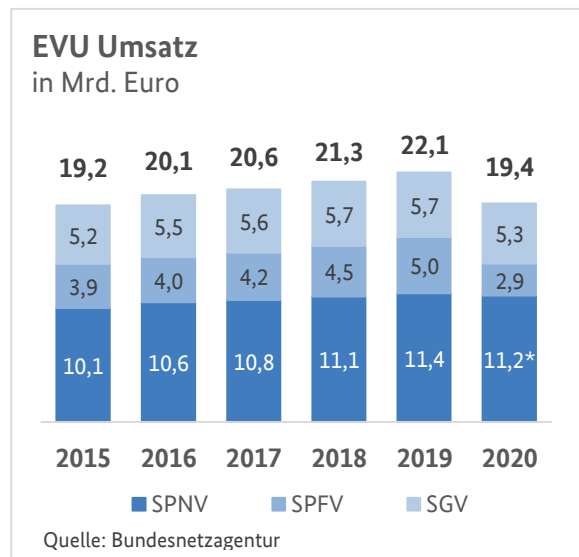


Abbildung 11: Entwicklung des Umsatzes der Eisenbahnverkehrsunternehmen 2015 bis 2020 (in Mrd. Euro)

Am stärksten war der Umsatzeinbruch im Schienenpersonenfernverkehr mit einem Rückgang von über 40 Prozent; bei den nicht-bundeseigenen SPFV-EVU sogar von rund 70 Prozent.

Im Schienenpersonennahverkehr garantierten die Zahlungen der Bundesländer und deren Aufgabenträgern den EVU den größten Teil ihres Umsatzes. Die verbliebenen Verluste durch Fahrgasteinnahmen konnten die SPNV-Unternehmen im Rahmen des ÖPNV-Rettungsschirmes geltend machen. Nach den Erkenntnissen der Bundesnetzagentur haben die befragten Unternehmen bisher Zahlungen hieraus

in Höhe von rund 0,9 Mrd. Euro zur Auszahlung beantragt. Weitere Anträge und Zahlungen sind jedoch zu erwarten, sodass der Umsatz der SPNV-EVU am Ende annähernd stabil bleiben könnte.

Im Schienengüterverkehr lag der Umsatzrückgang bei rund sechs Prozent, wobei die nicht-bundeseigenen SGV-EVU nur einen marginalen Rückgang von einem Prozent verzeichneten. Mehrere Unternehmen dieses Segments berichteten von zusätzlichen Transportaufträgen, die den Umsatz trotz temporärer Stillstände stabilisierten.

Im Verhältnis des Gesamtumsatzes zu den erbrachten Trassenkilometern (Abb. 12) wird der Einbruch im Schienenpersonenfernverkehr besonders deutlich. Während der Umsatz je Trassenkilometer um 40 Prozent zurückging, reduzierte er sich im Nah- und Güterverkehr nur geringfügig.

Bezogen auf die Verkehrsleistung wirkt sich beim Umsatz je Personenkilometer (Abb. 13) das bezahlte Aufrechterhalten der Nahverkehre sowie

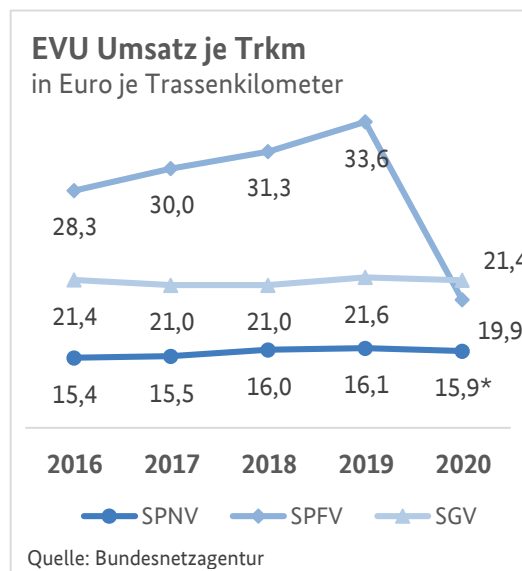


Abbildung 12: Entwicklung des Umsatzes je Trassenkilometer 2016 bis 2020 (in Euro je Trkm)

¹ * SPNV-Umsatz enthält 0,8 Mrd. Euro Zahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm

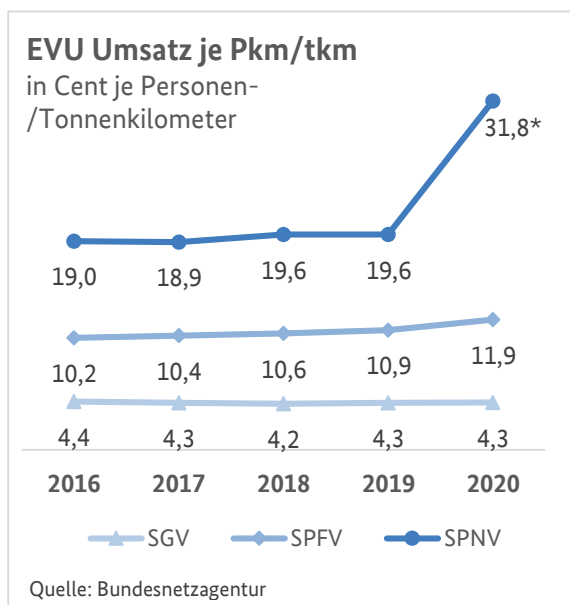


Abbildung 13: Entwicklung des Umsatzes je Personen-/Tonnenkilometer 2016 bis 2020 (in Cent je Pkm/tkm)

die Zahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm bei gleichzeitigem Einbruch der Fahrgastzahlen aus. Dadurch sprang der SPNV-Umsatz je Personenkilometer um mehr als 50 Prozent nach oben.

Im Fernverkehr ist nur ein geringer Anstieg des Umsatzes je Personenkilometer zu verzeichnen, während der Umsatz je Tonnenkilometer im Schienengüterverkehr konstant blieb.

2.2 Endkundenpreise

Auch die Endkundenpreise (Abb. 14) wurden von der Pandemie beeinflusst. Zu deren Abbildung greift die Bundesnetzagentur sowohl auf selbst erhobene Daten als auch auf frei verfügbare

Indizes des Statistischen Bundesamts zurück. Diese repräsentieren die Preisentwicklung fest definierter Leistungen bei einem konstanten Mengengerüst und spiegeln somit die Sicht eines Endkunden wider, der die Entwicklung des Preises für eine bestimmte Leistung verfolgt.

Der von der Bundesnetzagentur ermittelte Durchschnittserlös je Tonnenkilometer bzw. Personenkilometer bildet dagegen Verschiebungen im Mengengerüst der nachgefragten Produkte und Leistungen mit ab (beispielsweise Veränderungen in der Nachfrageintensität von Zeitkarten und Rabattangeboten, wie Sparpreisen oder Bahn-Cards) und ermöglicht so eine präzisere Beurteilung der Einnahmeentwicklung aus Sicht eines Eisenbahnverkehrsunternehmens.

Für die nominellen Fahrpreise im SPNV setzte sich der langjährige Trend konstanter Steigerungen fort. Durch die pandemiebedingt einbrechende Fahrgastnachfrage und – dank finanzieller Ausgleichsmaßnahmen der Öffentlichen Hand – parallel nur wenig absinkenden Umsätze stiegen die spezifischen Erlöse der EVU entsprechend stark an; von 2019 auf 2020 um mehr als 50 Prozent.

Ein anderes Bild zeigt sich für den SPFV. Während vom Statistischen Bundesamt ein deutlicher Rückgang der Preise um mehr als zehn Prozent gemessen wurde, entwickelte sich der

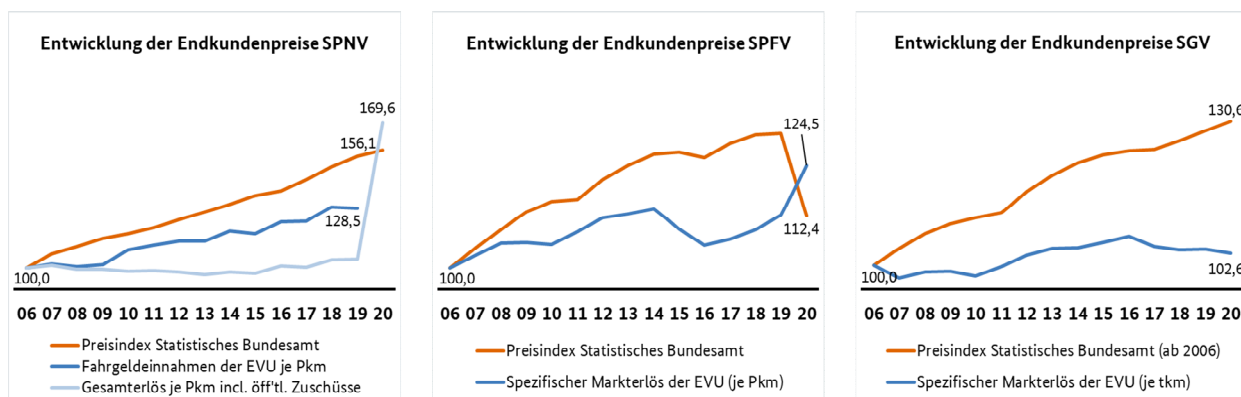


Abbildung 14: Entwicklung der Endkundenpreise 2006 bis 2020 (inkl. öffentliche Zuschüsse; indexiert 2006 = 100)

Durchschnittserlös je Fahrgastkilometer um rund 10 Prozent nach oben. Hierfür dürften primär laufende Abonnements (Zeitkarten, Monatskarten), die jedoch weniger genutzt wurden, als Ursache zu sehen sein.

Die Endkundenpreise im SGV blieben hingegen von den Pandemieauswirkungen relativ unbeeinflusst und entwickelten sich im Rahmen der langjährigen Trends. Trotz dem statistischen Bundesamt gemeldeten leicht steigenden Listenpreisen sind die durchschnittlichen Einnahmen je Tonnenkilometer der EVU in 2020 gegenüber dem Vorjahr wiederum leicht gesunken.

2.3 Trassenentgelte

Die Betreiber der Schienenwege erlitten aufgrund der Pandemie in 2020 einen vergleichsweise geringen Umsatzrückgang. Da der Großteil der Personenverkehre aufrechterhalten und bezahlt wurde und im Güterverkehr auf Jahressicht eine Stabilisierung der Betriebsleistung erreicht werden konnte, sind insgesamt beim Umsatz aus Trassenentgelten nur marginale Rückgänge erkennbar (Abb. 15). Einnahmefälle der Aufgabenträger und EVU wurden zusätzlich durch den ÖPNV-Rettungsschirm aufgefangen, sodass die Betreiber der Schienenwege keine Ausfälle bei

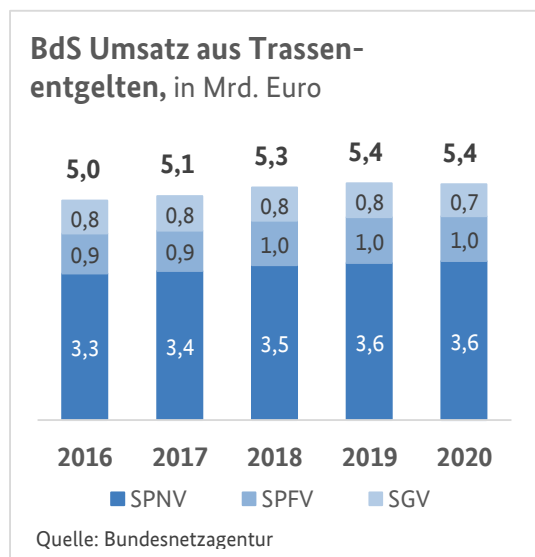


Abbildung 15: Entwicklung des Umsatzes aus Trassenentgelten der Betreiber der Schienenwege 2016 bis 2020 (in Mrd. Euro)

Trassenentgelten für den Personennahverkehr verzeichnen mussten. Ebenso gesichert flossen die Zahlungen der DB Fernverkehr AG für die fortgeführten Fernverkehrsverbindungen, während der zum Erliegen gekommene Fernverkehr der nicht-bundeseigenen Anbieter, wie zum Beispiel der Flixtrain GmbH, aufgrund des geringen Anteils in der Gesamtmarktsicht nicht zutage tritt.

Bei den Einnahmen aus den Trassenentgelten des Schienengüterverkehrs lag das Delta zwischen 2020 und 2019 bei minus sechs Prozent. Die Trasseneinnahmen im Fernverkehr sanken um ein Prozent, während sich bei den Trasseneinnahmen aus dem SPNV sogar ein Plus von einem Prozent ergab. Der Umsatz aus Trassenentgelten für die drei Verkehrsdienste summiert sich zu einer Gesamtdifferenz von minus 0,4 Prozent von 2019 auf 2020.

Die durchschnittlichen Trassenentgelte je Leistungseinheit (vor Trassenpreisförderung) blieben von der Pandemie nahezu unbeeinflusst und bewegten sich jeweils im Trend der Vorjahre (Abb. 16).

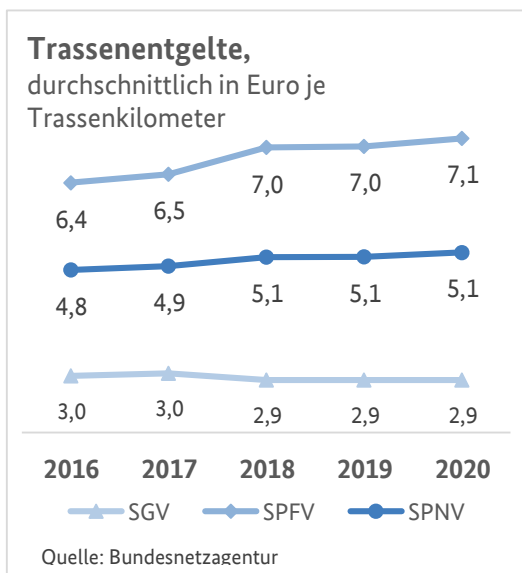


Abbildung 16: Entwicklung der Trassenentgelte je Trassenkilometer 2016 bis 2020 (in Euro je Trassenkilometer)

2.4 Ergebnissituation

Aus der Sondererhebung der Bundesnetzagentur können spezifische Aussagen zu wirtschaftlichen Ergebnisauswirkungen bei Schienenwegsbetreibern und Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Basis der abgefragten Daten für das Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 getroffen werden. Vielen Unternehmen lag der Jahresabschluss 2020 noch nicht vor, sodass Jahresumsatz und Jahresgesamtkosten durch die Unternehmen geschätzt wurden.

Für alle drei Verkehrsdienste hat sich die wirtschaftliche Gesamtsituation der EVU im Pandemiejahr verschlechtert (Abb. 17).

Auf die Leistungseinheit bezogen waren die negativen Ergebnisdifferenzen zwischen 2019 und 2020 bei den EVU des Schienenpersonenfernverkehrs am größten.

Ebenfalls negativ, aber auf niedrigem Niveau stellten sich die Ergebnisdeltas im Schienenpersonennahverkehr und im Schienengüterverkehr dar.

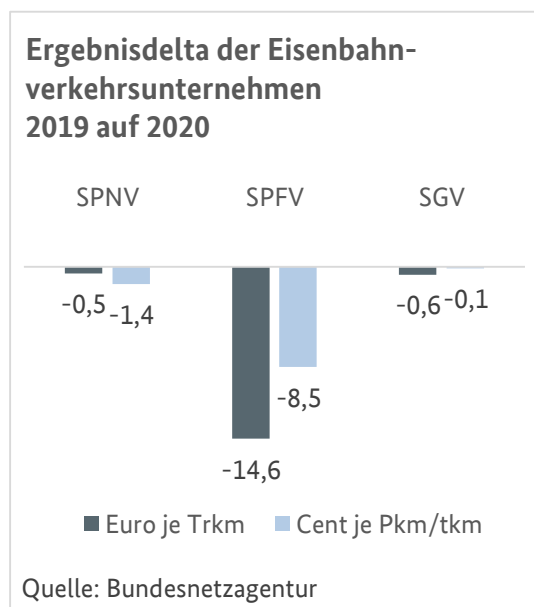


Abbildung 17: Delta des Ergebnisses aus Umsatz und Aufwendungen von 2019 auf 2020 je Leistungseinheit (in Euro je Trassenkilometer und in Cent je Personen-/Nettotonnenkilometer)

Als Grobschätzung ermittelte die Bundesnetzagentur die Betriebsergebnisse für die Verkehrsdienste bezogen auf einen Trassenkilometer. In allen drei Verkehrsdiensten fielen die Betriebsergebnisse in 2020, am stärksten im Schienenpersonenfernverkehr (Abb. 18).

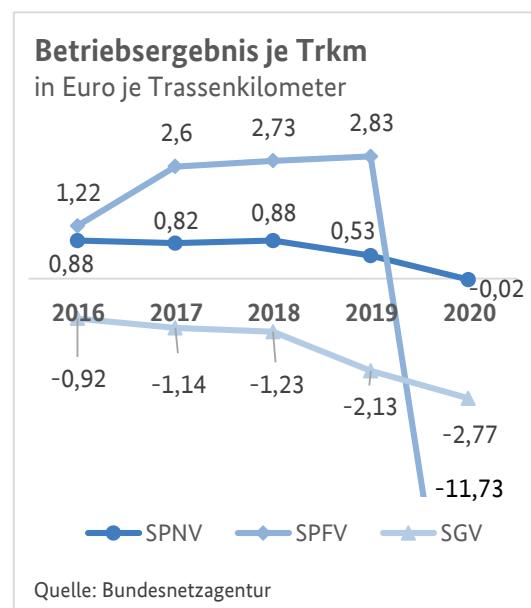


Abbildung 18: Betriebsergebnis je Trassenkilometer für die Verkehrsdienste (in Euro je Trassenkilometer)

Im Schienenpersonennahverkehr meldeten mehr als drei Viertel aller befragten EVU für 2020 ein negatives Ergebnis aus Umsatz minus Aufwendungen, ungefähr genauso viele wie in 2019.

Im Schienenpersonenfernverkehr erreichte kein EVU ein positives Ergebnis in 2020.

Im Gegensatz dazu erhöhte sich im Schienengüterverkehr die Quote der EVU mit einem positiven Ergebnis von rund einem Drittel in 2019 auf knapp zwei Drittel in 2020. Insgesamt ist jedoch auch dieser Markt in 2020 in Summe negativ, sowohl für die bundeseigenen wie auch für die nicht-bundeseigenen SGV-EVU. Jedoch konnten mehr als die Hälfte der befragten nicht-bundeseigenen SGV-EVU eine Ergebnisverbesserung erreichen, was zu einer Verringerung des negativen Gesamtergebnisses für die nicht-bundeseigenen SGV-EVU führte.

Drei Viertel der BdS verzeichnete einen negativen Saldo aus Umsatz und Aufwendungen, eine leichte Verschlechterung gegenüber 2019. Mehrere Betreiber der Schienenwege gaben an, die Phasen mit verringerten Verkehren für Bautätigkeiten und Instandsetzungsarbeiten genutzt zu haben, was zu höheren Ausgaben führte. Zudem beinhalten die Aufwendungen in 2020 auch Pandemiesonderkosten für Desinfektion, Masken und Sicherheitspersonal, auf welche in Kapitel 4.1 gesondert eingegangen wird.

3. Unterjährige Entwicklungen

3.1 Schienenpersonennahverkehr

Abbestellungen in größerem Umfang und der damit verbundene Rückgang der Betriebsleistung im SPNV beschränkten sich auf den April. In allen anderen Monaten wurden die meisten Verkehre aufrechterhalten. Daher lagen die erbrachten Zugkilometer ungefähr auf oder sogar über dem Vorjahresniveau.

Im Monatsverlauf der wirtschaftlichen Kennzahlen (Abb. 19) ist die pandemiebedingte Entwicklung nachvollziehbar. Nach einem guten Jahresstart begann mit den ersten Einschränkungen im März der Rückgang der Verkehrsleistung. Den Tiefpunkt stellte der durch den Lockdown geprägte Monat April mit im Vergleich zum Vorjahresdurchschnitt geringen 25 Prozent der Personenkilometer des Vorjahres dar.

Nach ebenfalls schlechten Monaten Mai und Juni stabilisierte sich die Verkehrsleistung im Sommer auf einem Niveau zwischen 60 und 70 Prozent, um zum Jahresende aufgrund der erneuten Lockdown-Maßnahmen wieder auf unter 50 Prozent abzusinken. Diese Entwicklung trat trotz Aufrechterhaltung der Bestellungen in der Phase des zweiten Lockdowns ein. Sie gilt für nahezu alle

EVU im SPNV, es ist hier kein signifikanter Unterschied zwischen bundeseigenen und nichtbundeseigenen Unternehmen zu erkennen.

Die Umsätze und Aufwendungen entwickelten sich weitgehend angelehnt an die Betriebsleistung. Grund hierfür sind einerseits die weiterhin geflossenen Zahlungen der Aufgabenträger. Zum zweiten stabilisierten die Einnahmen aus Zeit- und Dauerkarten das Umsatzniveau.

Aufgrund der verringerten Betriebsleistung gelang den Unternehmen in den Monaten März bis Mai eine leichte Aufwandsreduktion. Im Rest des Jahres verläuft der Aufwand stabil oberhalb der 100 Prozentmarke, mit Korrekturbuchungen im Dezember.

3.2 Schienenpersonenfernverkehr

Im Schienenpersonenfernverkehr war der stärkste Rückgang der Verkehrsleistung zu verzeichnen. Auf nur noch zehn Prozent sank die Verkehrsleistung im April 2020 ab. Die Erholung in den Folgemonaten verlief zwar etwas schneller als im Personennahverkehr, jedoch fällt auch der erneute Rückgang zum Jahresende wieder stärker aus. Mit nur noch ca. einem Drittel der

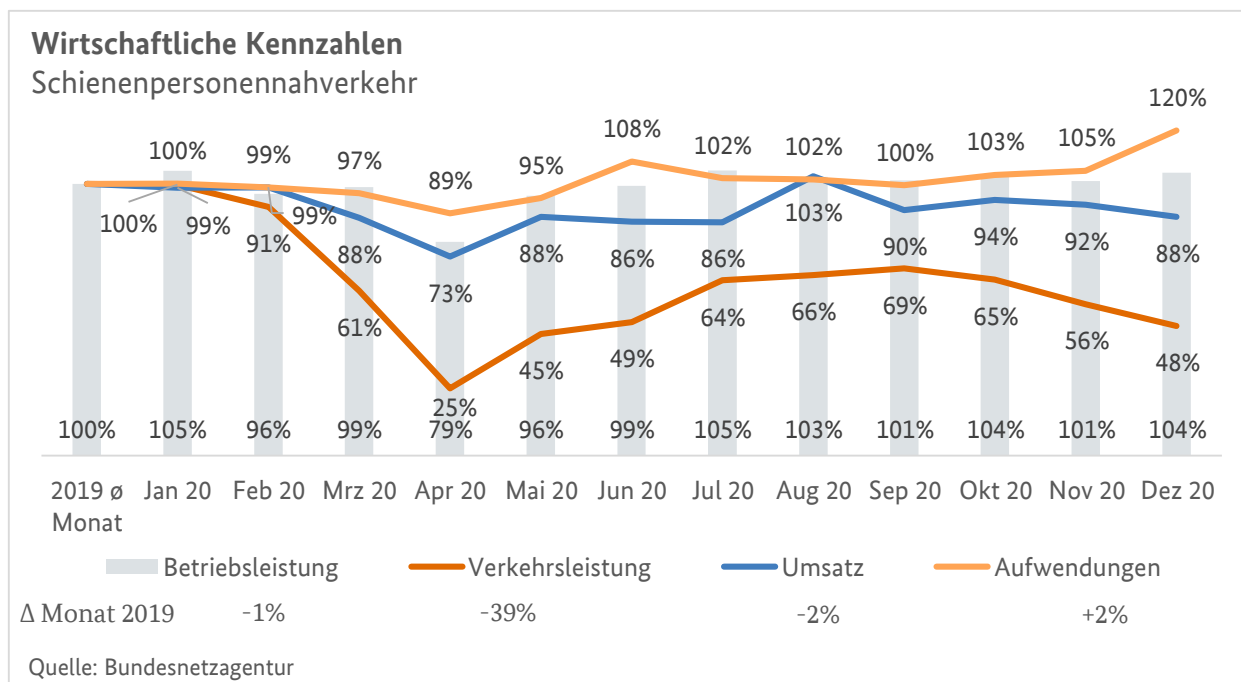


Abbildung 19: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen im Schienenpersonennahverkehr (Veränderungen in Prozent; indexiert 2019 = 100)

Vorjahresleistung markierte der Dezember, normalerweise ein Hauptverkehrsmonat, ein neuerliches Tief (Abb. 20).

Im Gegensatz dazu war es aufgrund nicht vorhandener staatlicher Unterstützung für dieses Segment für die nicht-bundeseigenen Fernverkehrsunternehmen schlicht wirtschaftlich

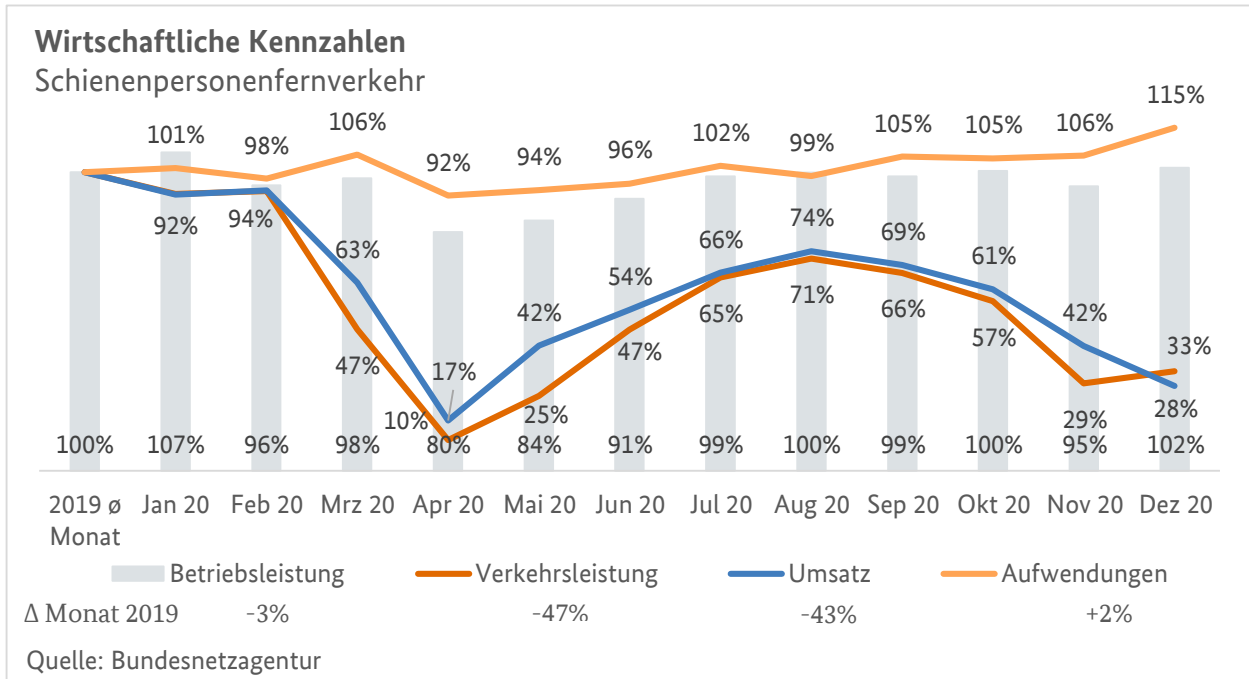


Abbildung 20: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen im Schienenpersonenfernverkehr (Veränderungen in Prozent; indiziert 2019 = 100)

Die Gesamtaufwendungen der befragten Unternehmen in diesem Segment blieben durchweg hoch. Der Grund hierfür ist, dass speziell die DB Fernverkehr AG ihr Angebot an Zugkilometern weitgehend aufrechterhielt, um „[...] den Angehörigen systemrelevanter Berufsgruppen auch während der Pandemie Mobilität zu ermöglichen. [...] Zum anderen hätte Stillstand kaum Einsparungen gebracht. Der Aufwand für die Vorhaltung der Züge sowie für das Personal wäre durch eine Reduktion des Angebots nicht wesentlich gesunken.“² Dieser Effekt ist in der von der DB Fernverkehr AG dominierten Entwicklung der Aufwendungen sichtbar, da auch in den Lockdownmonaten trotz geringerer Betriebsleistung keine vergleichbare Reduzierung der Aufwendungen erreicht werden konnte.

nicht vertretbar, den Verkehr in den Monaten mit Reisebeschränkungen und Lockdown praktisch ohne Kunden aufrecht zu erhalten. Daher mussten die nicht-bundeseigenen Schienenfernverkehrsunternehmen (u. a. Flixtrain, Thalys) aufgrund der fast vollständigen Betriebseinstellung ab Mitte März einen noch stärkeren Rückgang ihrer Leistungsdaten hinnehmen. Der Umsatz brach parallel zur Leistungskurve ein (Abb. 21).

Die nicht-bundeseigenen EVU konnten zumindest in diesen Monaten mit eingeschränktem oder keinem Verkehr auch ihre Kostenbasis deutlich

² Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender DB AG, DVZ 31.03.2021

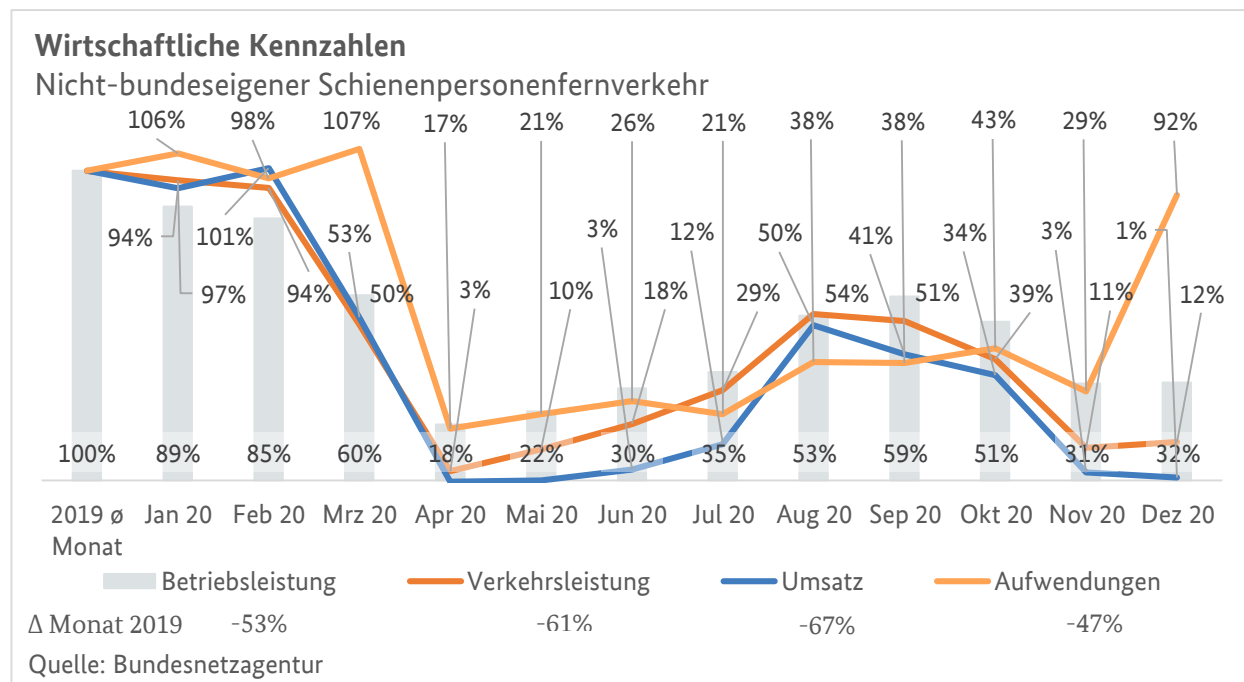


Abbildung 21: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen im nicht-bundeseigenen Schienenpersonenfernverkehr (Veränderungen in Prozent; indiziert 2019 = 100)

absenken und den finanziellen Schaden (Kosten minus Umsatz) damit etwas abfedern. Jedoch bleibt auch bei kompletter Einstellung der Verkehre ein Grundniveau an Kosten stehen. Der Aufwandssprung im Dezember resultiert wiederum aus Jahresabschluss- und Korrekturbuchungen.

Entwicklung des HGV-Verkehrs

Im Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) der DB Fernverkehr AG mit der ICE-Flotte wurden die meisten Verkehre aufrechterhalten, sodass die Betriebsleistung zu keinem Zeitpunkt unter 80 Prozent des Jahresanfangsniveaus fiel. Auf das

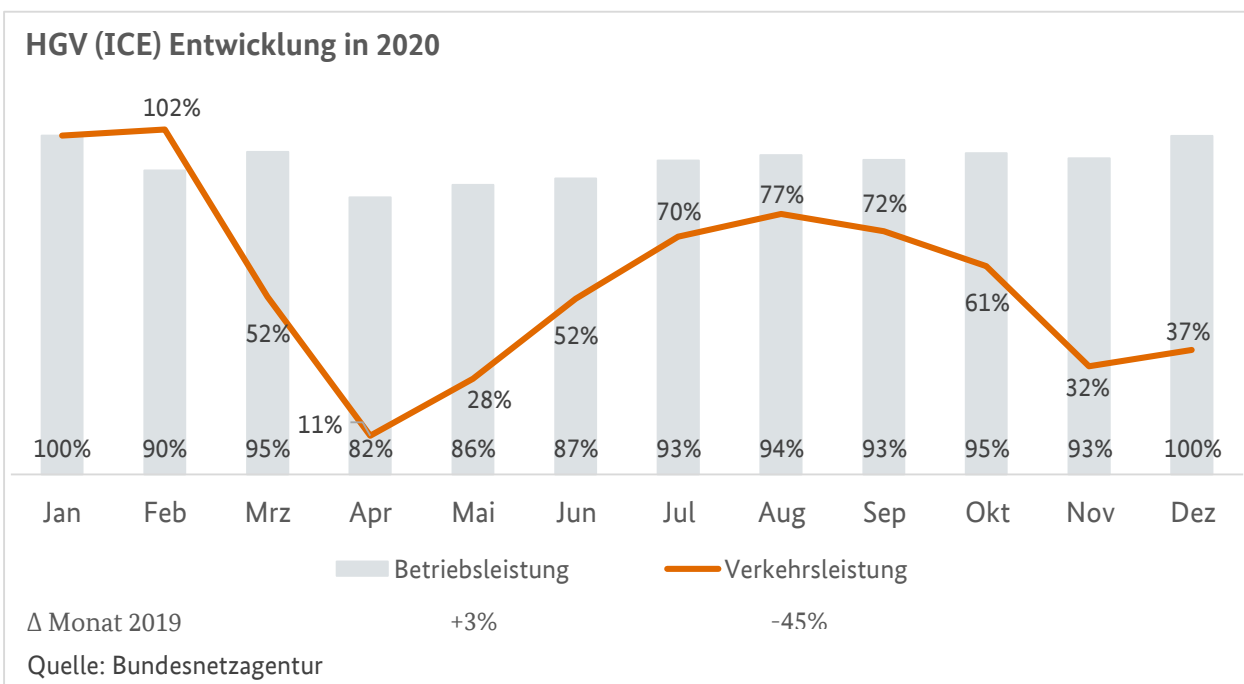


Abbildung 22: Entwicklung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs 2020 (Veränderungen in Prozent; indiziert Jan 2020 = 100)

Gesamtjahr betrachtet wurden in 2020 sogar mehr Trassenkilometer gefahren als im Jahr 2019.

Jedoch brach die Nachfrage während der Lockdownphasen im April und am Ende des Jahres 2020 massiv ein (Abb. 22). Insgesamt ist die Verkehrsleistung der Hochgeschwindigkeitszüge im Jahr 2020 um 45 Prozent zurückgegangen, etwas weniger als der Schienenpersonenfernverkehr insgesamt.

3.3 Schienengüterverkehr

Im Vergleich der Verkehrsdienste kam der Schienengüterverkehr im Jahr 2020 am besten durch die Pandemie. Sowohl Verkehrsleistung als auch Umsatz und Aufwendungen zeigten einen geringen Rückgang.

In der Monatsbetrachtung wird die vergleichsweise geradlinige Entwicklung des SGV-Marktes im Jahr 2020 deutlich (Abb. 23). Der Rückgang in den Monaten April bis Juni war vor allem auf Produktionseinschränkungen in bestimmten Industriezweigen (z. B. Automobilindustrie) zurückzuführen. Die Erholung in den Folgemonaten steigerte sich im

vierten Quartal 2020 sogar bis auf ein Niveau oberhalb des Jahresdurchschnitts von 2019.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen im SGV konnten ihre Aufwendungen bei reduzierten Verkehren ebenfalls verringern. Die verbleibende Differenz fiel damit im Schienengüterverkehr verhältnismäßig gering aus (Abb. 15).

Den EVU des Schienengüterverkehrs wurden neben den eingeführten Förderinstrumenten (Trassenpreisförderung, Anlagenpreisförderung, etc.) bisher keine weiteren spezifischen staatlichen Coronahilfen gewährt.

3.4 Betreiber der Schienenwege

Der Monatsverlauf der Betriebsleistung (Abb. 24) folgt den Phasen der Pandemie: Der Einbruch während des ersten Lockdowns im April 2020 schlägt sich auf alle Verkehrsdienste nieder.

Nach dem erfolgten Wiederhochfahren bis zum Sommer 2020 ist gut erkennbar, dass im Personennahverkehr das Zugangebot trotz neuer Lockdown-Phasen fortgeführt wurde. Im

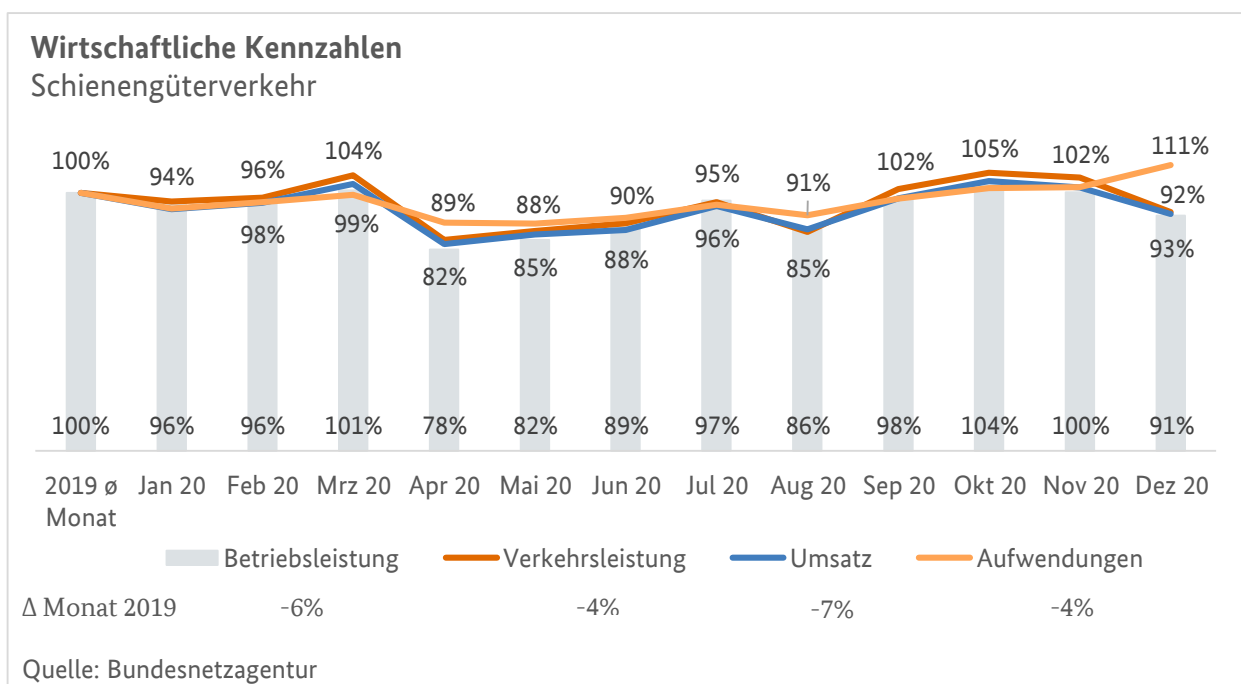


Abbildung 23: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen im Schienengüterverkehr (Veränderungen in Prozent; indiziert 2019 = 100)

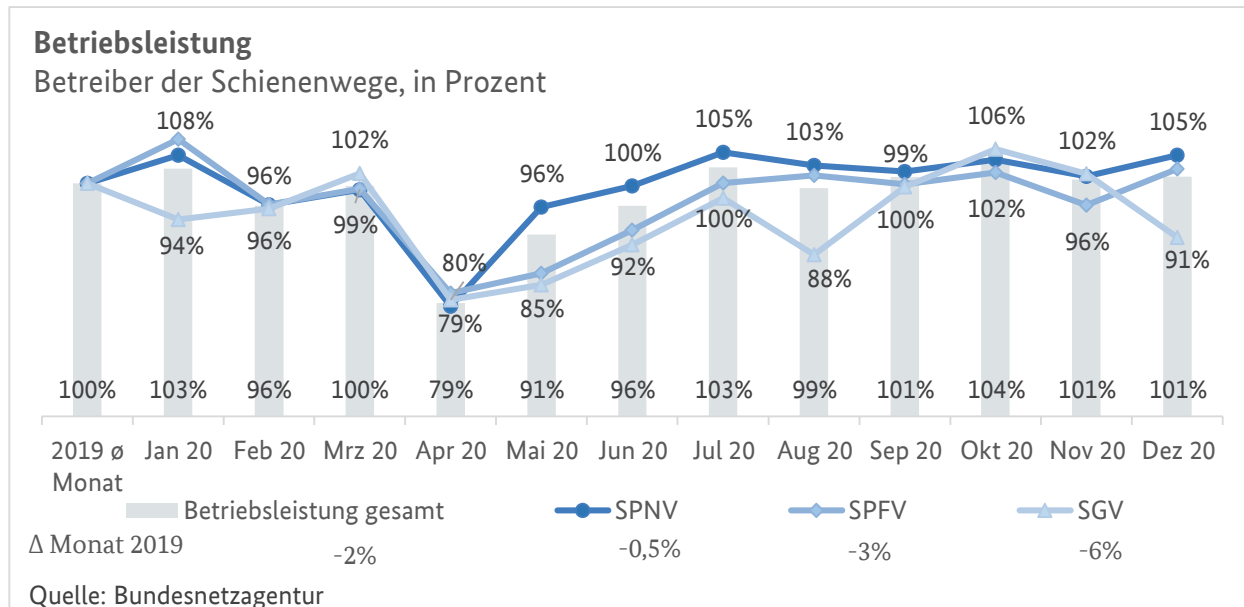


Abbildung 24: Entwicklung der Betriebsleistung der Verkehrsdienste (Veränderungen in Prozent; indiziert 2019 = 100)

Schienenpersonenfernverkehr verkehrten etwas zeitverzögert die meisten Züge im Juli wieder. Im zweiten Lockdown wurde das Zugangebot weniger stark verringert.

Dezember knapp unter Vorjahresniveau. Aufgrund des geringen Rückgangs der Betriebsleistung blieb der Umsatz aus Trassenentgelten nahezu stabil.

Im Schienengüterverkehr spiegelt der Hochlauf zur Jahresmitte den Nachholbedarf im Warentransport wider. Nach einem Rücksetzer im August und folgen sehr hohe Werte im Oktober und November, und die Kurve schließt entsprechend der Anzahl an Feiertagen im

In der Monatsbetrachtung ist die stabile Ertragslage der Betreiber der Schienenwege, bis auf den Einbruch im April 2020, aber auch der konstant höhere Mittelbedarf erkennbar (Abb. 25). Auch in den Lockdown-Phasen ist kein Rückgang der Aufwendungen ersichtlich, was aus den hohen

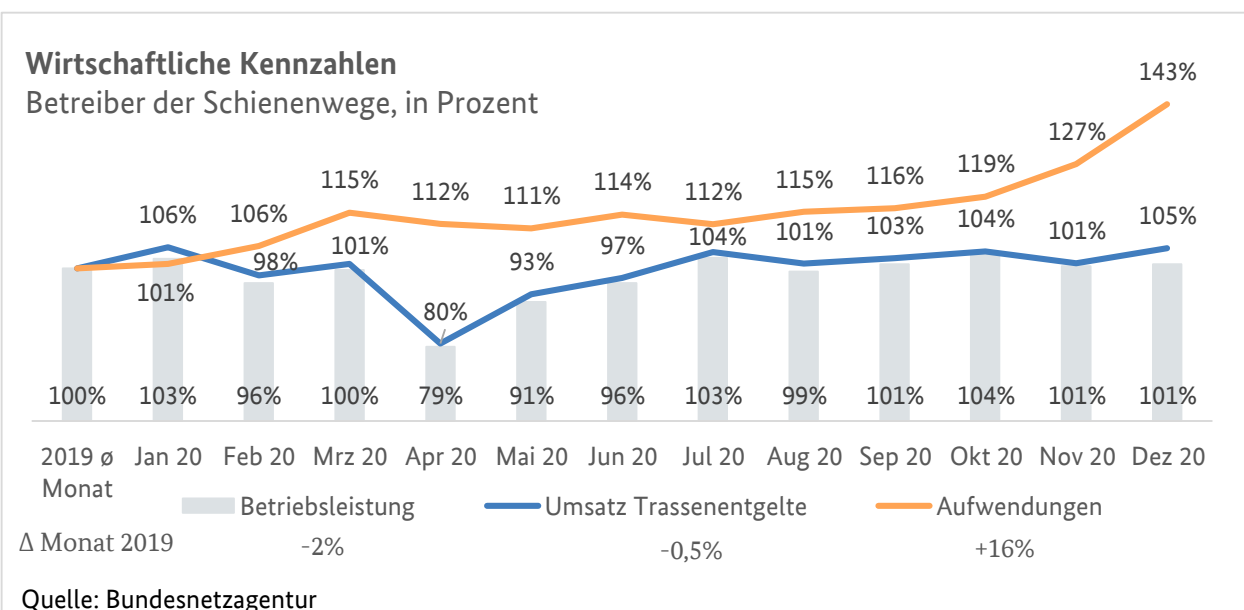


Abbildung 25: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen der Betreiber der Schienenwege (Veränderungen in Prozent; indiziert 2019 = 100)

verkehrsunabhängigen Fixkosten des
Betreibergeschäfts resultiert.

Der Höhepunkt im Dezember 2020 ist nach
übereinstimmender Aussage vieler Unternehmen
auf Jahresabschlussbuchungen zurückzuführen.
So werden in vielen Unternehmen beispielsweise
die Abschreibungen nur einmal jährlich im
Dezember gebucht. Zudem erfolgen
Korrekturbuchungen für unterjährige Zahlungen.

4. Besondere Einflüsse der Covid-19-Pandemie

4.1 Pandemiesonderkosten

Die Bundesnetzagentur hat die Eisenbahnunternehmen befragt, ob im Unternehmen pandemiebedingte Sonderkosten aufgelaufen sind. Mehr als drei Viertel der Befragten haben Pandemiesonderkosten angegeben (Abb. 26). Die übrigen Unternehmen waren überwiegend entweder reine Betreiber der Schienenwege oder ausländische EVU, welche nur Transitverkehre durch Deutschland durchführen.

Nach Angaben der Unternehmen sind diese Pandemiesonderkosten u. a. angefallen für

- zusätzliche Reinigungen der Verwaltungsräume/Büros inklusive extern vergebener Reinigungsaufträge
- zusätzliche Reinigungen der Fahrzeuge sowie Zugdesinfektionsaufträge durch Dritte
- Schutzmasken / Mund-Nase-Schutz
- Desinfektionsmittel und Spender
- bauliche Maßnahmen (Trennscheiben, Spuckschutz, etc.)
- Erstellung von Hinweistafeln
- Mehrleistung Personal

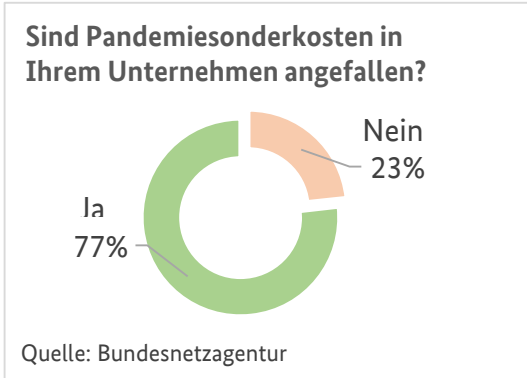


Abbildung 26: Anteil der Unternehmen mit Angaben zu Pandemiesonderkosten (in Prozent)

- Sicherheitsmaßnahmen an Bahnhöfen
- Ausstattung Homeoffice
- zusätzliche Aufwendungen für Mitarbeiter (Anreise und Übernachtung)
- Stillstands- und Abstellkosten
- Kosten für Coronatests
- Bescheinigungen für Grenzübertritte.

Für den Gesamtmarkt sind den Eisenbahnunternehmen Pandemiesonderkosten in Höhe von ca. 85 Millionen Euro entstanden.

90 Prozent der Kosten wurden erwartungsgemäß von EVU, insbesondere von den EVU des Schienenpersonenverkehrs

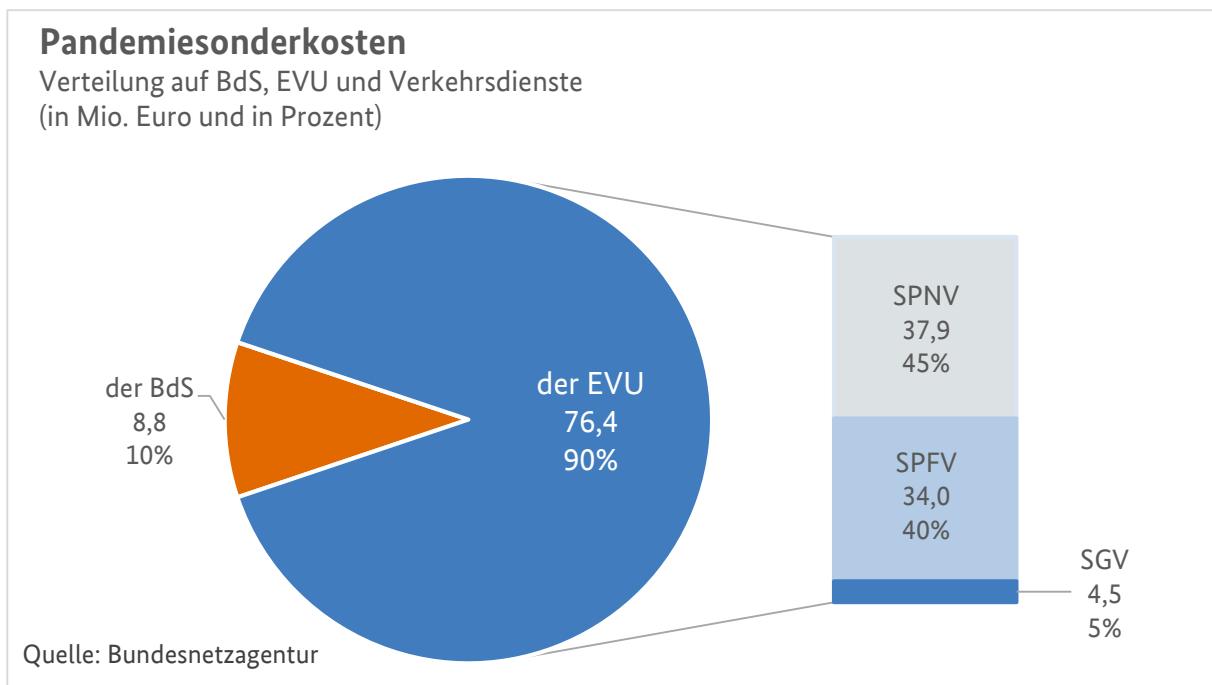


Abbildung 27: Verteilung der Pandemiesonderkosten auf BdS, EVU und Verkehrsdienste (in Mio. Euro und in Prozent)

angegeben (Abb. 27). Bei ihnen liegen sowohl der Fahrzeugbestand als auch der Kundenkontakt, wofür in Bezug auf Reinigung und Schutzausrüstung die meisten Kosten angefallen sind. Im Güterverkehrssegment wurden nur vereinzelt kleinere Beträge aufgeführt. Bei den Betreibern der Schienenwege sind Kosten in Höhe von knapp 9 Millionen Euro angefallen, hauptsächlich für Schutzmaßnahmen im Verwaltungsbereich.

Einige Unternehmen beklagten, dass die Pandemiesonderkosten nicht über staatliche Hilfszahlungen geltend gemacht werden konnten und die ohnehin geringen Margen zusätzlich belasten würden.

Die Spanne der pro Unternehmen angegebenen Pandemiesonderkosten reicht von wenigen Tausend Euro bis in den Millionenbereich bei den größeren Marktteilnehmern. Für die nicht-bundeseigenen Eisenbahnunternehmen liegt der durchschnittlich angegebene Kostenwert pro Unternehmen bei rund 400.000 Euro.

Die DB AG hat für den Systemverbund Bahn Sonderkosten in Höhe von insgesamt 112 Millionen Euro angegeben und im Rahmen einer „Kleinen Anfrage“ im Bundestag ihre konkreten Hygiene- und

Sicherungsmaßnahmen detailliert aufgelistet: <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/279/1927944.pdf>

Darin enthalten sind auch die Sonderkosten der Betreiber von Serviceeinrichtungen (z. B. Vermarktungsbereiche in Bahnhöfen) und für andere, nicht regulierte Geschäftsfelder, wie Busverkehre. Für diese Analyse floss nur der auf den regulierten Teil der DB AG zuzurechnende Betrag ein.

Viele Unternehmen wiesen jedoch darauf hin, dass es sich in vielen Fällen um Schätzungen handele, dass bestimmte nicht evaluierbare Kostenbestandteile nicht enthalten seien und Abrechnungen noch nicht vorlägen. Daraus lässt sich schlussfolgern, dass die tatsächlichen Pandemiesonderkosten höher liegen als die angegebenen Werte und vermutlich die Schwelle von 100 Millionen Euro für den Gesamtmarkt überschritten werden wird.

4.2 Staatliche Unterstützungsleistungen für Eisenbahnunternehmen

Die Bundesnetzagentur hat die Eisenbahnen danach befragt, welche der folgenden pandemiebezogenen staatlichen Leistungen ihnen gewährt wurden (Abb. 28).

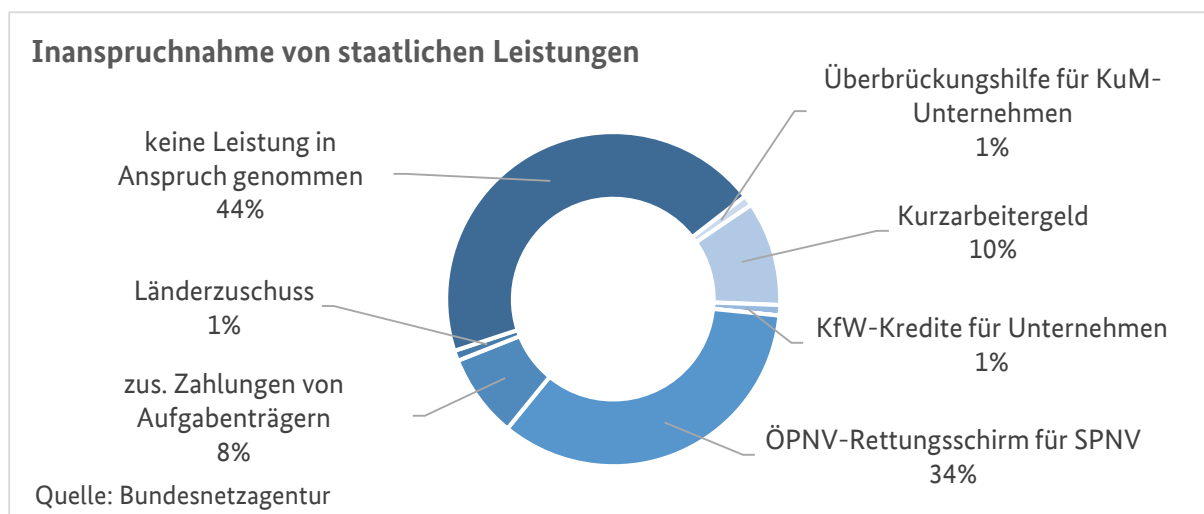


Abbildung 28: Anteil der Unternehmen, welche staatliche pandemiebezogene Leistungen in Anspruch genommen haben (Mehrfachnennungen möglich)

Fast alle im Personennahverkehr tätigen EVU haben Zahlungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm erhalten. Das entspricht ungefähr einem Drittel aller befragten Unternehmen. Damit waren die ÖPNV-Zahlungen der Bundesländer die am meisten genutzte Unterstützungsleistung.

Das Volumen der benannten Leistungen aus dem ÖPNV-Rettungsschirm beläuft sich auf rund 875 Millionen Euro. 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, da diese vom Aufgabenträger beantragt wurden.

Kredit der Kreditanstalt für Wiederaufbau in Anspruch genommen.

Betrachtet man die Verteilung der gewährten absoluten Unterstützungsleistungen (Abb. 29), so ist erkennbar, dass diese fast ausschließlich den Eisenbahnverkehrsunternehmen mit bestelltem Schienenpersonennahverkehr zugutekamen. Die Anteile der gewährten Hilfen an EVU des Fern- oder Güterverkehrs sowie an die Betreiber der Schienenwege, wie Kurzarbeitergeld, Überbrückungsgeld oder Kreditlinien, sind in der Gesamtbetrachtung sehr gering.

Fast die Hälfte aller befragten Unternehmen, und damit der größte Teil, hat überhaupt keine staatlichen Unterstützungsleistungen in

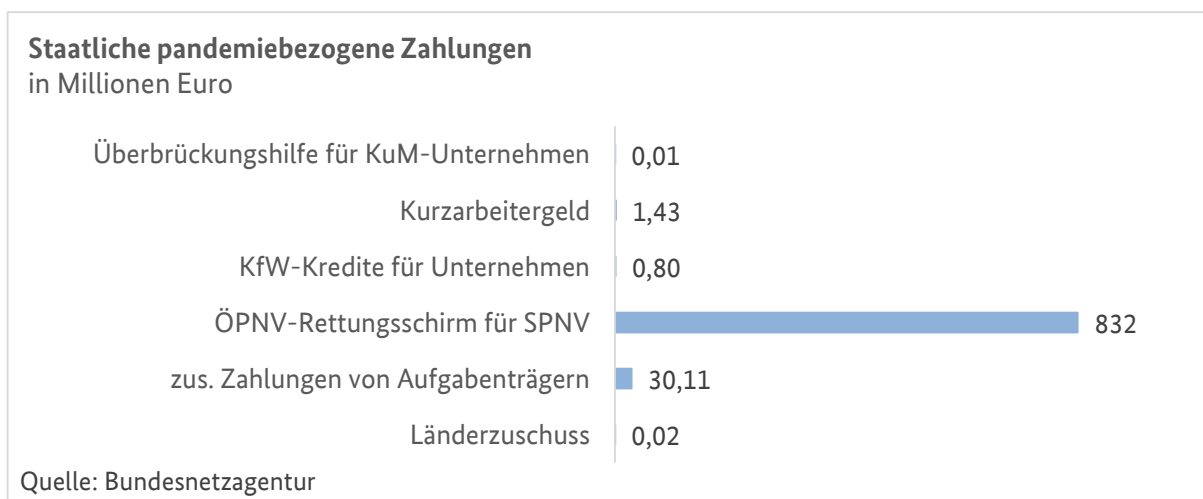


Abbildung 29: Gewährte staatliche pandemiebezogene Leistungen (in Millionen Euro)

Einzelne EVU erhielten darüber hinaus weitere Zahlungen von Aufgabenträgern, über die bestehenden Verkehrsverträge hinaus, im Umfang von rund 30 Millionen Euro.

Zehn Prozent der befragten Unternehmen haben für ihre Mitarbeiter Kurzarbeitergeld gewährt bekommen. In Summe wurden für diese Position knapp 1,5 Millionen Euro an gewährten Leistungen benannt.

Jeweils nur ein Unternehmen hat Überbrückungshilfe für kleine und mittelständische Unternehmen oder einen

Anspruch genommen. Das lag in den meisten Fällen daran, dass bisher für diese Unternehmen keine spezifischen finanziellen Hilfsangebote seitens des Staates vorgesehen waren, zum Beispiel für den Fernverkehr und den Güterverkehr.

Die Hälfte der Unternehmen bewertete die staatlichen Maßnahmen als gut oder bedingt gut. Nur ein kleiner Teil war mit dem angebotenen Maßnahmenpaket unzufrieden (Abb. 30).

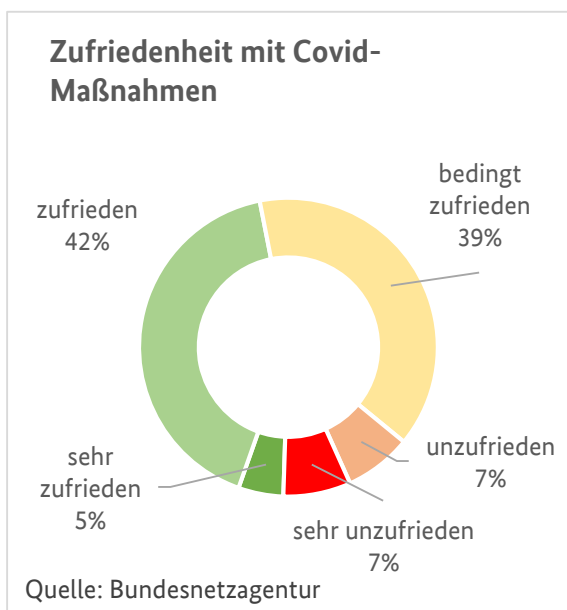


Abbildung 30: Zufriedenheit mit den staatlichen finanziellen Hilfsmaßnahmen (in Prozent)

Bemängelt wurden wiederholt der aufwändige bürokratische Beantragungsprozess, die Menge an geforderten Daten sowie die zum Teil monatelange Bearbeitungsdauer bis zur Auszahlung.

Die staatlichen Unterstützungsleistungen stellen nach Aussage der Unternehmen aufgrund der knappen Margen einen wichtigen Baustein dar, um die Pandemiekrise überstehen zu können.

4.3 Abschätzung der finanziellen Wirkungen der Pandemie auf die Unternehmen im Eisenbahnmarkt

Zur Abschätzung der durch die Covid-19-Pandemie verursachten Zusatzverluste im Jahr 2020 ermittelte die Bundesnetzagentur die Differenz zwischen Umsatz- und Aufwendungsveränderungen. Während sich bei den Umsätzen nah an den in der Sondererhebung für das Gesamtjahr 2020 gemeldeten Umsätzen orientiert wurde, wurden potenzielle Einsparungen bei den Aufwendungen aufgrund des geringeren Angebotes mittels der Leistungskennzahlen und öffentlich verfügbaren Informationen geschätzt. Darüber hinaus wurden die besonderen

Aufwendungen aufgrund der Pandemie (siehe Kap. 4.1) und die staatlichen Unterstützungsleistungen (siehe Kap. 4.2) berücksichtigt.

In Summe rechnet die Bundesnetzagentur für Eisenbahnverkehrsunternehmen und Betreiber der Schienenwege im Eisenbahnmarkt mit einem coronabedingten wirtschaftlichen Zusatzverlust nach staatlichen Hilfszahlungen in Höhe von rund 2,55 Mrd. Euro für das Gesamtjahr 2020.

Wirtschaftlicher Schaden der Coronapandemie für Eisenbahnunternehmen in Deutschland 2020, in Mrd. Euro

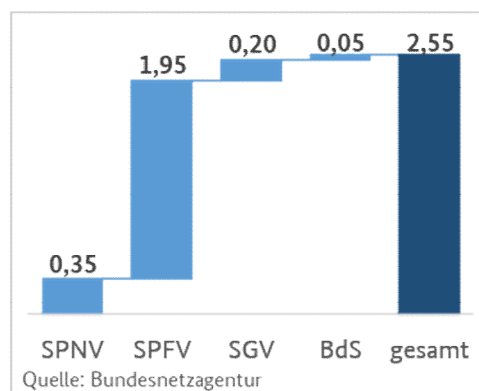


Abbildung 31: Wirtschaftlicher Schaden für EVU und BdS 2020 in Deutschland durch die Coronapandemie (in Mrd. Euro)

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 2020 reduzierte sich die Betriebsleistung gegenüber dem Vorjahr um etwa ein Prozent, was zu entsprechenden Einsparpotentialen der Grenzkosten führen sollte. Aufgrund der Trassenpreissteigerung von 2019 auf 2020 lag der Umsatz über dem des Jahres 2019. Vor diesem Hintergrund lassen sich den Betreibern der Schienenwege in Summe bei einem

Vergleich der Jahre 2020 gegenüber 2019 keine relevanten pandemiebedingten Schäden zuordnen.

Die größten Betreiber der Schienenwege hatten für 2020 allerdings mit einer größeren Umsatzsteigerung geplant und ihre Ausgaben, z. B. eine Steigerung der Bau- und Instandhaltungsaktivitäten, daran ausgerichtet. Da der Bundesnetzagentur aber keine Planzahlen zu Umsatz und Aufwendungen vorliegen, kann eine Aussage zur Höhe der aufgrund der Corona-Pandemie entstandenen Planabweichungen nicht getroffen werden.

Schienepersonennahverkehr

Für die Bestimmung der wirtschaftlichen Auswirkungen der Pandemie auf die im SPNV aktiven EVU wurden die Umsätze 2020 und 2019 gegenübergestellt und um Zahlungen der Öffentlichen Hand erweitert. Zum Ausgleich der je nach Vertragsgestaltung bei den EVU weggebrochenen Fahrgeldeinnahmen stellten der Bund und die Länder Mittel aus dem ÖPNV-Rettungsschirm bereit.

Temporäre Abbestellungen von Verkehren erfolgten dagegen nur punktuell. Im Regelfall gewährten die SPNV-Besteller hier Ausgleichsleistungen zur Deckung der Fixkosten. Die mit den entfallenen Leistungen einhergehenden reduzierten Aufwendungen wurden berücksichtigt. Weiterhin wurden für die Kalkulation zusätzliche Aufwendungen für Hygiene und Reinigung verrechnet.

Bedingt durch die Unterstützungsmaßnahmen der Öffentlichen Hand hatte die Pandemie nur moderate Auswirkungen auf die allgemeine wirtschaftliche Situation der SPNV-EVU. In Summe ergeben sich auf Basis der beschriebenen Methodik coronabedingte Schäden in Höhe von 0,35 Mrd. Euro bei den

EVU, welche durch die öffentliche Hand nicht ausgeglichen wurden.

Schienepersonenfernverkehr

Der Schienepersonenfernverkehr ist der von der Pandemie am stärksten getroffene Verkehrsdienst. Trotz einer Erholung der Fahrgastzahlen im Sommer lag der Umsatzrückgang für das Gesamtjahr 2020 bei etwa 43 Prozent.

Einsparungen ergaben sich vor allem aufgrund der Einstellung von Verkehrsangeboten. So konnten die nicht-bundeseigenen EVU ihre Aufwendungen ungefähr halbieren.

Absolut am größten ist der wirtschaftliche Schaden aufgrund der Pandemie bei DB Fernverkehr. Die Steigerung der spezifischen Einnahmen von 10 Prozent war zu gering, um den Rückgang der durchschnittlichen Zugbesetzung von rund 45 Prozent auszugleichen.

Im Ergebnis entstand im Jahr 2020 für die EVU des SPNV ein wirtschaftlicher Schaden von ca. 2 Mrd. Euro aufgrund der Corona-Pandemie.

Schieneengüterverkehr

Verantwortlich für den Großteil der Verluste infolge der Pandemie ist der Rückgang der Verkehrsleistung und der damit verbundenen Umsätze in den Monaten April und Mai. Im zweiten Halbjahr 2020 hatte sich der Schieneengüterverkehr hingegen weitgehend stabilisiert.

Parallel zum Rückgang der Verkehrsleistungen im zweiten Quartal 2020 reduzierten die Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Zugkilometer. Die damit verbundene Aufwandsreduktion bei den

Eisenbahnverkehrsunternehmen ist an den gemeldeten Zahlen erkennbar.

Die verbleibenden pandemiebedingten Verluste der EVU des SGV betragen etwa 0,2 Mrd. Euro im Gesamtjahr 2020. Zu beachten ist, dass die EVU des Schienengüterverkehrs bereits in den Vorjahren in Summe Verluste erwirtschafteten, welche nun durch die pandemiebedingten Verluste noch verstärkt werden.

Weitere Pandemieschäden

Die von der Bundesnetzagentur geschätzten Auswirkungen der Pandemie betreffen die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Betreiber der Schienenwege in Deutschland. Die Einnahmen aus Nutzungsentgelten bei den Betreibern von Serviceeinrichtungen waren durch die Pandemie vergleichsweise gering betroffen, da die Zugkilometer nur um rund ein Prozent zurückgingen.

Es ist aber darauf hinzuweisen, dass die Unternehmen auch Schäden aus eisenbahnnahen Begleitgeschäften, z. B. Vermietungen in Personenbahnhöfen, erlitten haben. Hinzu kommen Einflüsse auf Unternehmen oder Unternehmensteile, die selbst keine EVU oder BdS sind, von deren Geschäft aber mit betroffen sind.

Neben den aufgeführten Positionen meldete die DB AG für ihre Unternehmen zum Beispiel folgende weitere coronabedingte Schäden:

- DB Netze Personenbahnhöfe (Verkehrsstationen) 20 Mio. Euro
- DB Netze Energie 58 Mio. Euro
- Beteiligungen/Sonstiges (Dienstleistungen für konzerninterne EVU) 108 Mio. Euro

Weitere Verluste von im Eisenbahnmarkt tätigen Unternehmen entstanden im

europäischen Ausland oder bei Aktivitäten im Bereich anderer Verkehrsträger, zum Beispiel im Busverkehr.

4.4 Wirkungen einer potenziellen nachträglichen Förderung von Trassenentgelten im Jahr 2020 auf die Unternehmen

Aktuell sind politische Entscheidungen zu nachträglichen Trassenpreisförderungen für den Schienengüterverkehr und den Schienenpersonenfernverkehr in Höhe von 98 Prozent der gezahlten Trassenentgelte rückwirkend ab März 2020 in der Diskussion mit der Europäischen Kommission. Grundlage hierfür ist die EU-Verordnung 2020/1429 vom 07.10.2020, welche es den Mitgliedsstaaten ermöglicht, Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs durchzuführen.

Die Förderung würde zwar nicht die Trassenentgelte selbst oder den Umsatz der BdS tangieren, aber zu einer signifikanten

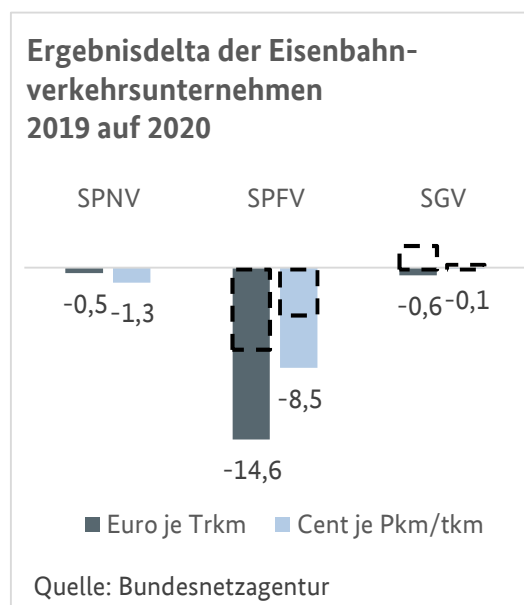


Abbildung 32: Delta des Ergebnisses aus Umsatz und Aufwendungen von 2019 auf 2020 je Leistungseinheit (in Euro je Trassenkilometer und in Cent je Personen-/Nettotonnenkilometer; gestrichelt: inklusive nachträglicher Trassenpreisförderung)

Aufwandsreduzierung bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen des Güter- und Fernverkehrs führen.

Nach Schätzungen der Bundesnetzagentur könnte die Trassenpreisförderung, je nach Ausgestaltung, zu nachträglichen Entlastungen für das Kalenderjahr 2020 von mehr als 850 Mio. Euro im Schienenpersonenfernverkehr sowie mehr als 270 Mio. Euro im Schienengüterverkehr führen.

Unter Einbezug der potentiellen nachträglichen Trassenpreisförderung würden sich im Schienenpersonenfernverkehr die negativen Ergebnisdeltas ungefähr halbieren (Abb. 32). Im Schienengüterverkehr würden die EVU bei einer zusätzlichen Trassenpreisförderung dagegen im Durchschnitt ihr Ergebnis gegenüber 2019 verbessern.

Das durchschnittliche Betriebsergebnis (Abb. 33) würde dann bei knapp minus 5 Euro je Trassenkilometer (statt minus 12 Euro je Trassenkilometer) liegen. Das heißt jedoch, selbst bei einer zusätzlichen Trassenpreisförderung müssen die EVU im Schienenpersonenfernverkehr immer noch mit einem hohen negativen Betriebsergebnis klarkommen.

Je Leistungseinheit kann der Schienengüterverkehr dann im Durchschnitt ein neutrales Betriebsergebnis erreichen.

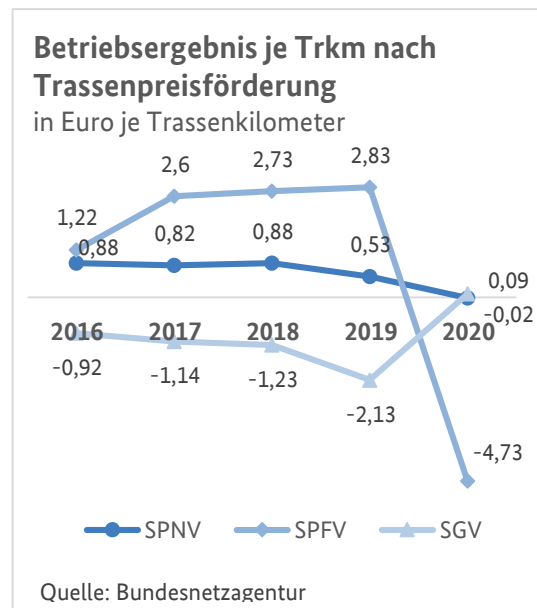


Abbildung 33: Betriebsergebnis je Trassenkilometer für die Verkehrsdienste inklusive nachträglicher Trassenpreisförderung für 2020 (in Euro je Trassenkilometer)

5. Europäische Marktentwicklungen im Jahr 2020

5.1 Pandemiemaßnahmen der europäischen Länder

Die Eisenbahnmärkte der europäischen Länder wurden zum Teil noch härter von der Pandemie getroffen. In einer Analyse der IRG-Rail Arbeitsgruppe „Market Monitoring“ wurden die 31 Teilnehmerländer zu den Auswirkungen im Jahr 2020 befragt. Mit einem breiten Spektrum an Maßnahmen, welche die Mobilität und Verkehrsströme beeinflussten, haben die europäischen Regierungen auf die Pandemie im Jahr 2020 reagiert:

- Einschränkungen der Bewegungsfreiheit wurden in fast allen teilnehmenden Ländern vorgenommen. Im März 2020 beginnend legten die meisten Länder strenge Lockdownmaßnahmen auf, die fast das gesamte zweite Quartal aufrechterhalten wurden. In der Mehrheit der Länder folgte im vierten Quartal eine erneute Phase strikter Einschränkungen.
 - Eine offizielle Empfehlung „zu Hause zu bleiben“ wurde in allen Ländern ausgegeben, jedoch für unterschiedlich lange Zeiträume. Während sie beispielsweise in Norwegen nur im vierten Quartal galt, wurde sie in vielen Ländern für den gesamten Zeitraum von März 2020 bis zum Jahresende aufrechterhalten.
 - Für Reisezüge wurde in Ländern wie Italien, Frankreich, Portugal oder Spanien die zulässige Auslastung der Züge auf bis zu 50 Prozent beschränkt. In Großbritannien wurden Bahnhöfe mit kurzen Bahnsteigen geschlossen, wenn der Mindestabstand nicht gewährleistet werden konnte.
 - Im Güterverkehr versuchten manche Länder die Auswirkungen abzumildern, indem beispielsweise in Estland die Tarife für Wagenmieten reduziert wurden oder in Polen und Spanien die Gültigkeiten von Sicherheitszertifikaten und Zugführerscheinen verlängert wurde.
 - Die Anpassung von Zugfahrplänen wurde in den Ländern sehr unterschiedlich gehandhabt. Während Länder wie Italien, Großbritannien, Slowakei und Belgien die Fahrplandichte für bestellte Verkehre deutlich reduzierten, wurden die Verkehre zum Beispiel in Schweden, Norwegen und Deutschland weitgehend aufrechterhalten.
- Um die wirtschaftlichen Folgen für die Eisenbahnunternehmen abzumildern, legten die Regierungen staatliche Unterstützungsprogramme auf. Die häufigsten Unterstützungen, die angeboten wurden und von Eisenbahnunternehmen in den europäischen Ländern in Anspruch genommen werden konnten, waren:
- Kurzarbeitergeld (zum Beispiel in Österreich, Belgien, Frankreich, Italien, Rumänien, Slowenien, Schweden)
 - Erstattungen für Umsatzausfälle von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (zum Beispiel in Finnland, Frankreich, Deutschland, Ungarn, Polen, Italien, Großbritannien)
 - Erleichterte Kreditvergaben und Rückzahlungskonditionen (zum Beispiel in Belgien, Finnland, Italien, Polen, Rumänien, Schweden)
 - Umwidmung von eigenwirtschaftlichen Strecken in bestellte Verkehre (zum Beispiel in Österreich)
 - Aussetzung von Stornierungsentgelten (zum Beispiel in Deutschland, Polen, Österreich, Belgien, Kroatien, Italien, Portugal).
 - Reduzierung der Trassenentgelte, entweder durch Nachlässe (Frankreich, Italien, Slowakei) oder durch Änderung der Berechnungsgrundlage (Estland, Spanien).

5.2 Verkehrsentwicklung

Der pandemiebedingte Rückgang der Betriebsleistung (Zugkilometer) fiel in den europäischen Ländern sehr unterschiedlich aus (Abb. 34). Dies hängt mit den jeweiligen erlassenen länderspezifischen Maßnahmen zusammen. In einigen Ländern, wie Österreich, Ungarn, Tschechien und auch Deutschland, wurden insbesondere die bestellten Personenverkehre aufrechterhalten, hauptsächlich mit dem Ziel, die geforderten Abstände für die Passagiere in den Zügen zu ermöglichen.

Andere Länder, wie Slowenien und Serbien, stellten den Zugverkehr zeitweise komplett ein. In Frankreich wirkte sich neben dem ebenfalls starken Herunterfahren der Verkehre von März bis Mai zusätzlich ein Generalstreik im Januar aus. Da die Betriebsleistungen in den ersten beiden Monaten des Jahres 2020 allgemein höher ausfielen als in den Vorjahresmonaten, ist der Rückgang im Personenverkehr klar auf die Pandemie zurückzuführen.

Im Güterverkehrsmarkt zeigten sich geringere negative Auswirkungen als im Personenverkehrsmarkt. In einigen Ländern war sogar ein Zuwachs der Betriebsleistung zu verzeichnen. In Kroatien und Griechenland lag er in einer erhöhten Nachfrage nach Getreideprodukten in Italien begründet, dessen Transport aus südosteuropäischen Ländern nach Italien erfolgte.

In fast allen Ländern war in den Lockdown-Monaten aufgrund von Grenzsicherungen und Verzögerungen an den großen Häfen ein deutlicher Rückgang der Betriebsleistung erkennbar, der jedoch im Jahresverlauf vielfach wieder aufgeholt wurde. In Lettland brachen die Zugkilometer um fast die Hälfte ein, was neben temporären Grenzsicherungen zu Russland und dem Öffnen und Schließen einer großen

Kohlemine in Russland aber hauptsächlich auf verringerte Transporte aufgrund der EU-Sanktionen gegen Russland, also auf nicht-pandemiebedingte Gründe zurückzuführen ist.

Die Verkehrsleistung verringerte sich im Personenverkehr deutlich stärker als die Betriebsleistung. Hier wird die ganze Wucht der Pandemiefolgen, insbesondere durch das geänderte Reiseverhalten der Menschen sichtbar (Abb. 35.).

Im Durchschnitt der befragten Länder halbierten sich die Personenkilometer in 2020 gegenüber 2019. Im zweiten Quartal 2020 liegt der Rückgang zwischen -60 bis über -90 Prozent; im Schnitt bei -75 Prozent über alle Länder. In den Ländern mit den größten Einbrüchen (Irland, Großbritannien, Spanien) wurden sehr strenge Ausgangssperren verhängt, die das öffentliche Leben und somit auch die Personenbeförderung nahezu zum Erliegen brachten. Aber selbst in Ländern, in denen weniger strikte Regelungen galten (z. B. Schweden, Österreich), brach die Verkehrsleistung signifikant ein.

Die eigenwirtschaftlichen Personenverkehre wurden in der Mehrheit der europäischen Länder im zweiten und vierten Quartal 2020 nahezu komplett eingestellt. Hauptsächlich betroffen waren hiervon Tourismusverkehre und grenzüberschreitende Verbindungen, welche mit als erste eingestellt wurden.

Die Entwicklung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr entspricht weitgehend dem Rückgang bei der Betriebsleistung.

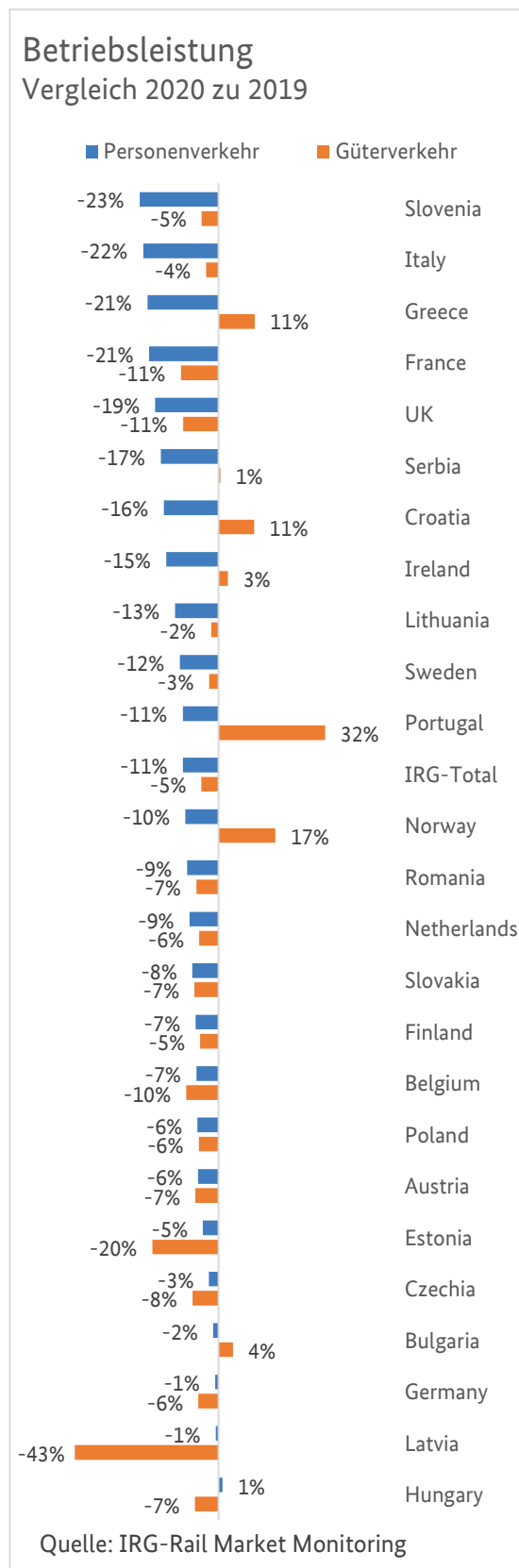


Abbildung 34: Vergleich der Betriebsleistung in den europäischen Ländern im Personen- und Güterverkehr (2020 zu 2019; Delta in Prozent)

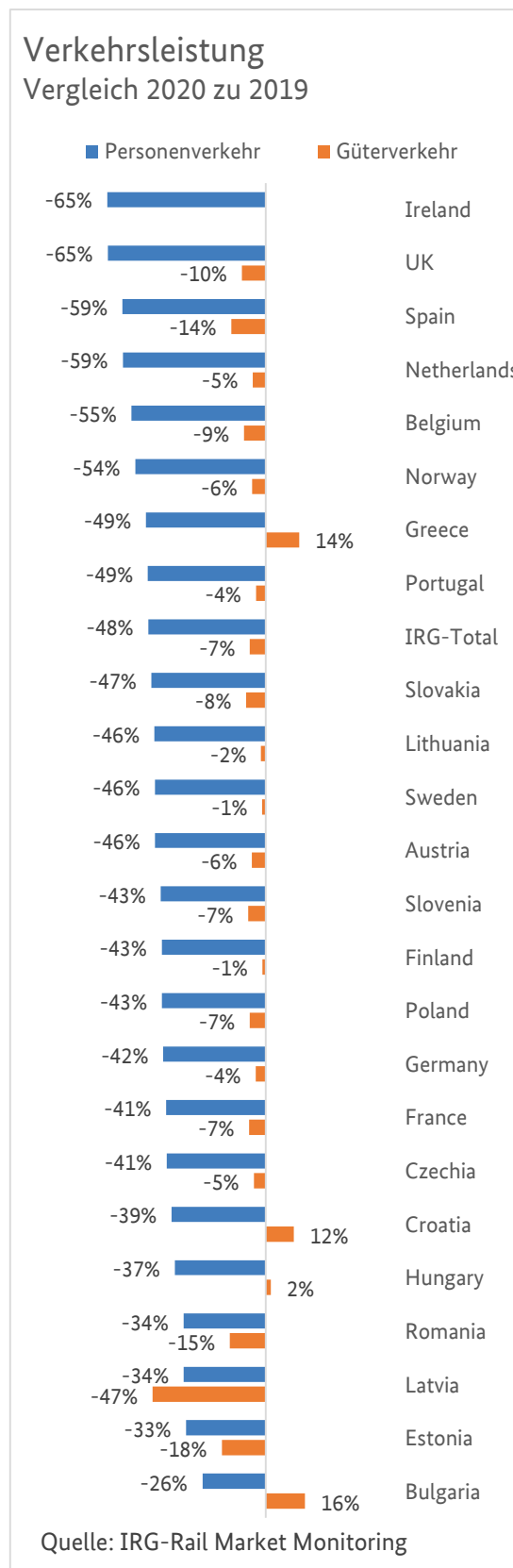


Abbildung 35: Vergleich der Verkehrsleistung in den europäischen Ländern im Personen- und Güterverkehr (2020 zu 2019; Delta in Prozent)

5.3 Pünktlichkeit

Aufgrund pandemiebedingt geringerer Verkehre konnte die Pünktlichkeit der Züge in so gut wie allen Ländern in 2020 im Vergleich zum Vorjahr verbessert werden. Im Personenverkehr bewirkten die geringeren Passagierzahlen kürzere Ein- und Ausstiegszeiten, was zusätzliche positive Effekte auf die Pünktlichkeitswerte hatte. Insbesondere während des Lockdowns im April lagen diese Differenzen nochmals deutlich über den Jahresdurchschnittswerten.

Im Güterverkehr, der sonst oftmals durch Folgeeffekte der Unregelmäßigkeiten im Personenverkehr ausgebremst wird, lagen die Verbesserungen der Pünktlichkeitswerte zum Teil deutlich über denen im Personenverkehr.

Weniger Trassenkonflikte, seltenere Streckenüberlastungen und mehr freie Slots konnten in Ländern mit dichtem Güterverkehr (wie Polen, Deutschland, Italien, Schweden, Österreich) zur Beschleunigung des Verkehrs beitragen. Im April 2020 lag die Pünktlichkeit

aufgrund der Kumulierung der Effekte zum Teil um rund 30 Prozentpunkte höher als im April des Vorjahres.

5.4 Umsatzentwicklung

Umsatzdaten für die europäischen Länder liegen nur für das erste Halbjahr 2020 und nur für die Hälfte der Länder vor.

Im Schienenpersonenverkehr werden die Umsätze aus Fahrgasteinnahmen und öffentlichen Fördermitteln (z. B. Zahlungen der Bestellorganisationen) generiert.

Erwartungsgemäß liegt aufgrund der pandemiebedingt geringeren Betriebs- und Verkehrsleistung auch die Umsatzkurve im ersten Halbjahr 2020 unter der des Vorjahreszeitraums.

In den Ländern mit den größten verkehrlichen Einbrüchen sind folglich auch die Umsatzrückgänge mit über 50 Prozent am deutlichsten (Abb. 37). Für das zweite Quartal

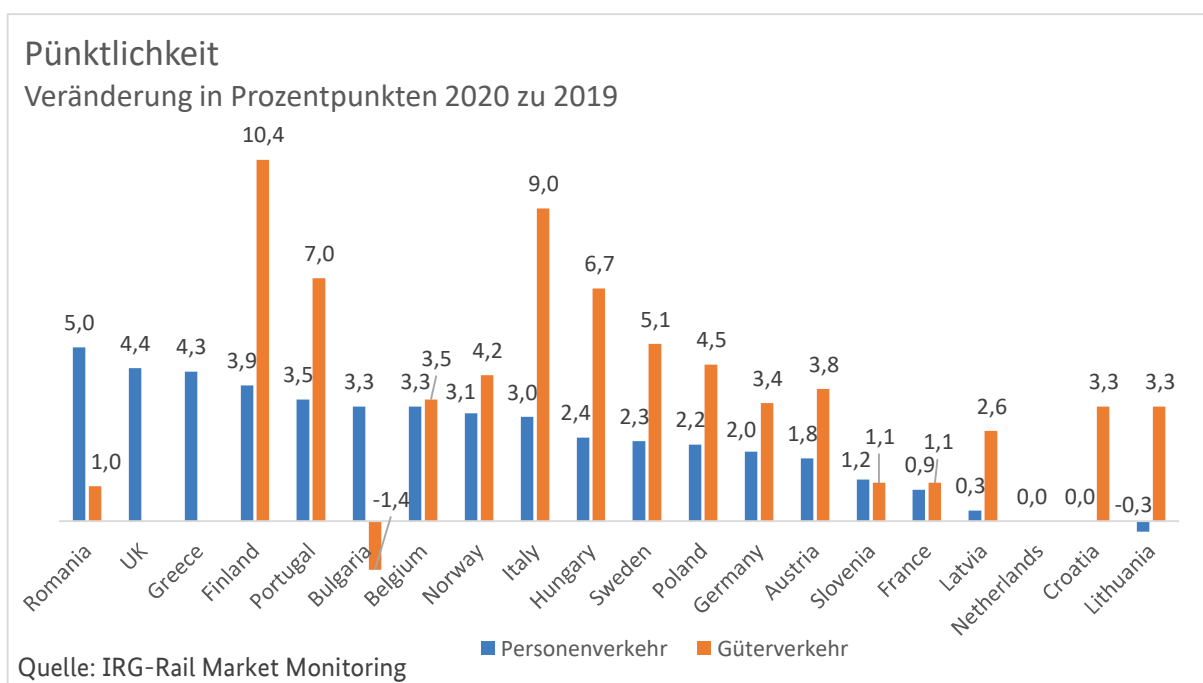


Abbildung 36: Vergleich der Pünktlichkeit in den europäischen Ländern im Personen- und Güterverkehr (2020 zu 2019; Delta in Prozentpunkten)

2020 zeigen diese Länder gar Umsatzeinbrüche von über 90 Prozent.

In Ländern, in denen bestellte Verkehre weitgehend aufrechterhalten wurden (zum Beispiel Kroatien, Deutschland, Estland), war die Differenz bei den Umsätzen geringer, meist zwischen -10 und -20 Prozent. In Luxemburg sind die Umsätze seit 2020 nicht länger an die Passagierzahlen gekoppelt, sondern der Verkehr wird zentral aus öffentlichen Mitteln finanziert.

Im Güterverkehr korreliert der Rückgang der Umsätze weitgehend mit den erbrachten Nettotonnenkilometern. Aufgrund der geringeren Rückgänge im Vergleich zum Personenverkehr sind die Umsatzverluste im Güterverkehr im Bereich -10 bis -20 Prozent konzentriert. Nur in den baltischen Staaten ist das Delta wegen der von Russland abhängigen Transporte nach Verhängung der EU-Sanktionen, unabhängig von der Pandemie, deutlich größer. Wenige Länder, die von erhöhter Nachfrage nach bestimmten Produktgruppen profitierten (zum Beispiel Kroatien), konnten sogar einen Umsatzzuwachs verzeichnen.

Die IRG-Rail-Arbeitsgruppe Market Monitoring hat zwei Berichte zu den europäischen Auswirkungen der SARS-Cov-19-Pandemie veröffentlicht:

Auswirkung auf das 1. Halbjahr 2020

Auswirkung auf das Gesamtjahr 2020

Die Berichte sind auf der Website der IRG-Rail Arbeitsgruppe Market Monitoring abrufbar:

<https://www.irg-rail.eu/irg/documents/market-monitoring>

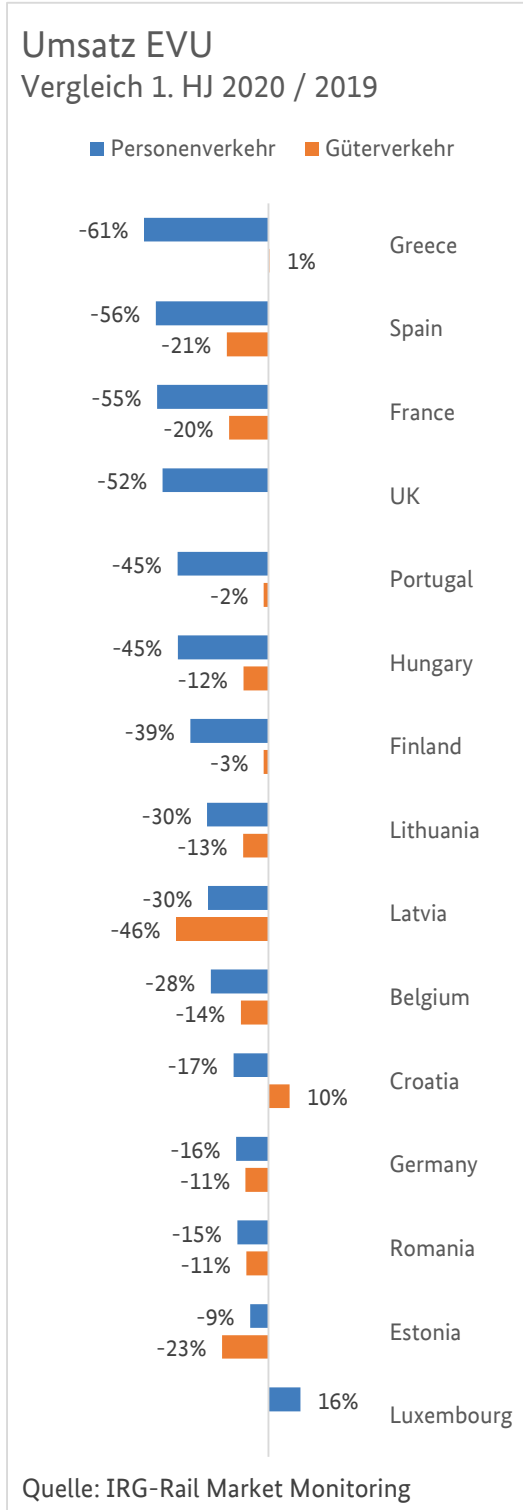


Abbildung 37: Vergleich der EVU-Umsätze in den europäischen Ländern im Personen- und Güterverkehr (Vergleich 1. Halbjahr 2020 zu 1. Halbjahr 2019; Delta in Prozent)

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung der Verkehrsleistung und der Betriebsleistung 2016 bis 2020.....	6
Abbildung 2: Entwicklung der Verkehrsleistung und der Betriebsleistung 2020 gegenüber 2019 gesamt und auf Ebene der Verkehrsdienste	7
Abbildung 3: Entwicklung des Modal Split im Güterverkehr 2016 bis 2020	14
Abbildung 4: Entwicklung des Modal Split im Personenverkehr 2016 bis 2020.....	14
Abbildung 5: Entwicklung der Verkehrsleistung 2016 bis 2020.....	14
Abbildung 6: Entwicklung der Betriebsleistung 2016 bis 2020.....	15
Abbildung 7: Entwicklung der durchschnittlichen Zugbesetzung 2016 bis 2020	16
Abbildung 8: Entwicklung des Wettbewerbs in den Verkehrsdiensten 2016 bis 2020.....	16
Abbildung 9: Fünfjahresvergleich des Anteils verspäteter Züge aller Verkehrsdienste und Veränderung von 2019 auf 2020.....	17
Abbildung 10: Fünfjahresvergleich des Anteils ausgefallener Züge aller Verkehrsdienste und Veränderung von 2019 auf 2020.....	18
Abbildung 11: Entwicklung des Umsatzes der Eisenbahnverkehrsunternehmen 2015 bis 2020	20
Abbildung 12: Entwicklung des Umsatzes je Trassenkilometer 2016 bis 2020	20
Abbildung 13: Entwicklung des Umsatzes je Personen-/Tonnenkilometer 2016 bis 2020	21
Abbildung 14: Entwicklung der Endkundenpreise 2006 bis 2020	21
Abbildung 15: Entwicklung des Umsatzes aus Trassenentgelten der Betreiber der Schienenwege 2016 bis 2020	22
Abbildung 16: Entwicklung der Trassenentgelte je Trassenkilometer 2016 bis 2020	22
Abbildung 17: Delta des Ergebnisses aus Umsatz und Aufwendungen von 2019 auf 2020 je Leistungseinheit.....	23
Abbildung 18: Betriebsergebnis je Trassenkilometer für die Verkehrsdienste	23
Abbildung 19: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen im Schienenpersonennahverkehr.....	26
Abbildung 20: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen im Schienenpersonenfernverkehr	27
Abbildung 21: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen im nicht-bundeseigenen Schienenpersonenfernverkehr.....	28
Abbildung 22: Entwicklung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs 2020	28
Abbildung 23: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen im Schienengüterverkehr	29
Abbildung 24: Entwicklung der Betriebsleistung der Verkehrsdienste	30

Abbildung 25: Entwicklung der wirtschaftlichen Kennzahlen der Betreiber der Schienenwege	30
Abbildung 26: Anteil der Unternehmen mit Angaben zu Pandemiesonderkosten	34
Abbildung 27: Verteilung der Pandemiesonderkosten auf BdS, EVU und Verkehrsdienste.....	34
Abbildung 28: Anteil der Unternehmen, welche staatliche pandemiebezogene Leistungen in Anspruch genommen haben	35
Abbildung 29: Gewährte staatliche pandemiebezogene Leistungen	36
Abbildung 30: Zufriedenheit mit den staatlichen finanziellen Hilfsmaßnahmen.....	37
Abbildung 31: Wirtschaftlicher Schaden für EVU und BdS 2020 in Deutschland durch die Corona- Pandemie	37
Abbildung 32: Delta des Ergebnisses aus Umsatz und Aufwendungen von 2019 auf 2020 je Leistungseinheit.....	39
Abbildung 33: Betriebsergebnis je Trassenkilometer für die Verkehrsdienste inklusive nachträglicher Trassenpreisförderung für 2020.....	40
Abbildung 34: Vergleich der Betriebsleistung in den europäischen Ländern im Personen- und Güterverkehr.....	44
Abbildung 35: Vergleich der Verkehrsleistung in den europäischen Ländern im Personen- und Güterverkehr.....	44
Abbildung 36: Vergleich der Pünktlichkeit in den europäischen Ländern im Personen- und Güterverkehr.....	45
Abbildung 37: Vergleich der EVU-Umsätze in den europäischen Ländern im Personen- und Güterverkehr.....	46

Abkürzungsverzeichnis

BdS	Betreiber der Schienenwege
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
IRG-Rail	Independent Regulator's Group-Rail/Zusammenschluss unabhängiger Eisenbahnregulierer in Europa
NE	nicht-bundeseigen
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

Bezugsquelle | Ansprechpartner

Dr.-Ing. Axel Müller
Tulpenfeld 4
53113 Bonn
axel.mueller@bnetza.de
www.bundesnetzagentur.de
Tel. +49 228 14-7020
Fax +49 228 14-6700

Stand

Juli 2021

Bildnachweis

gettyimages.com/2K Studio

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