



# Wettbewerbsbericht 2010

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 17/859

---

Deutsche Bahn AG

---

Berlin, 18. Mai 2010

---

Joachim Fried,  
Leiter Wirtschaft, Politik und Regulierung

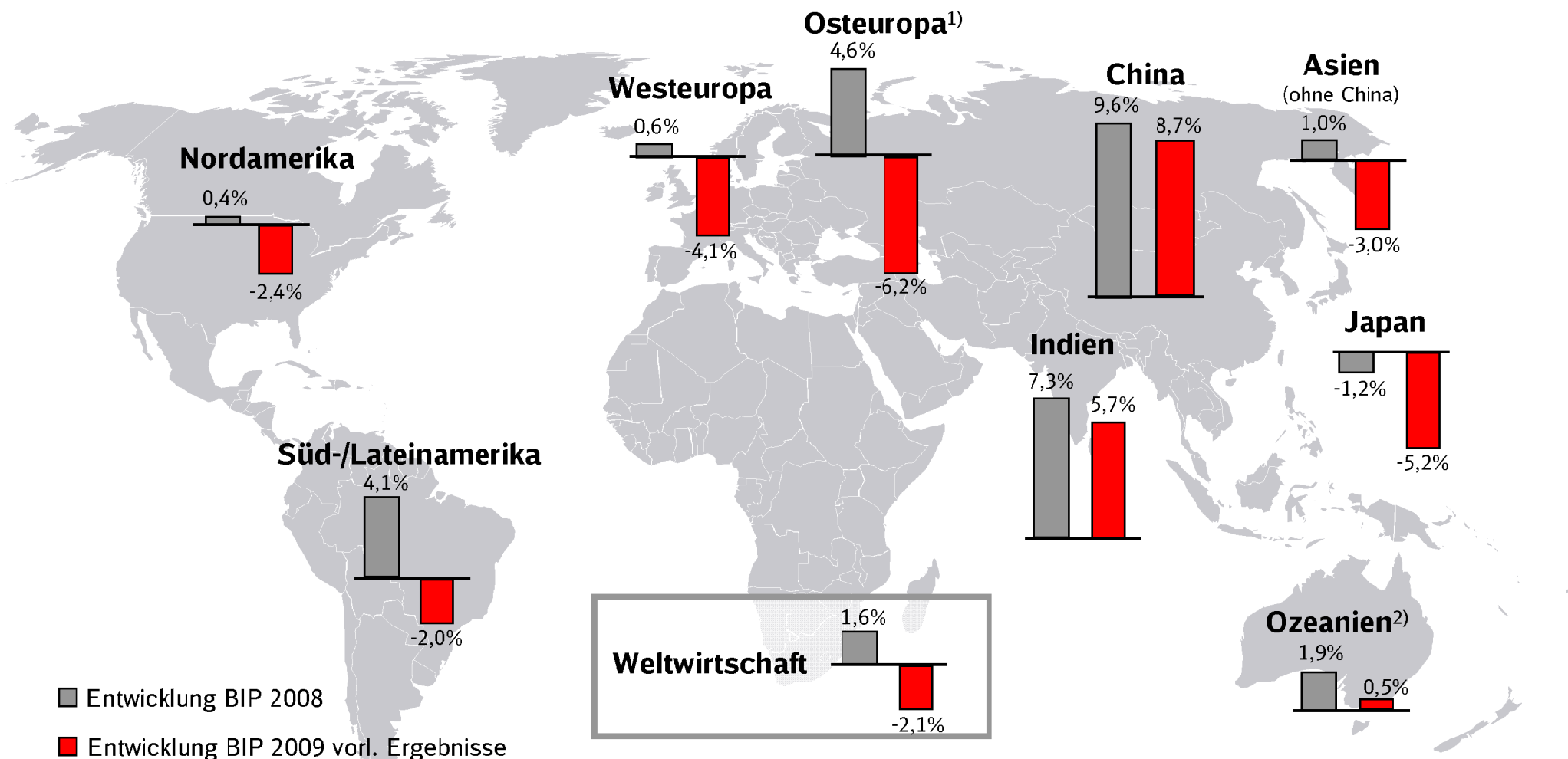
---

# Kernaussagen des Wettbewerbsberichts 2010

- ❑ Der globale wirtschaftliche Abschwung hat sich stark auf die internationalen Logistikmärkte ausgewirkt.
- ❑ Kennzeichen des deutschen Güterverkehrsmarktes 2009 war ein verkehrsträgerübergreifender Einbruch.
- ❑ Im Personenverkehr konnte die Schiene ihren Anteil am Verkehrsaufkommen nicht weiter steigern.
- ❑ Marktanteil der Wettbewerber im Güterverkehr: 24,5 Prozent und im Personennahverkehr: 20,3 Prozent.
- ❑ 2009 fand neben der jährlichen Netzfahrplanerstellung das Anmeldeverfahren für Rahmenverträge statt.
- ❑ Neue EU-Kommission und neue Bundesregierung: Kontinuität und eigene Schwerpunkte gleichermaßen.



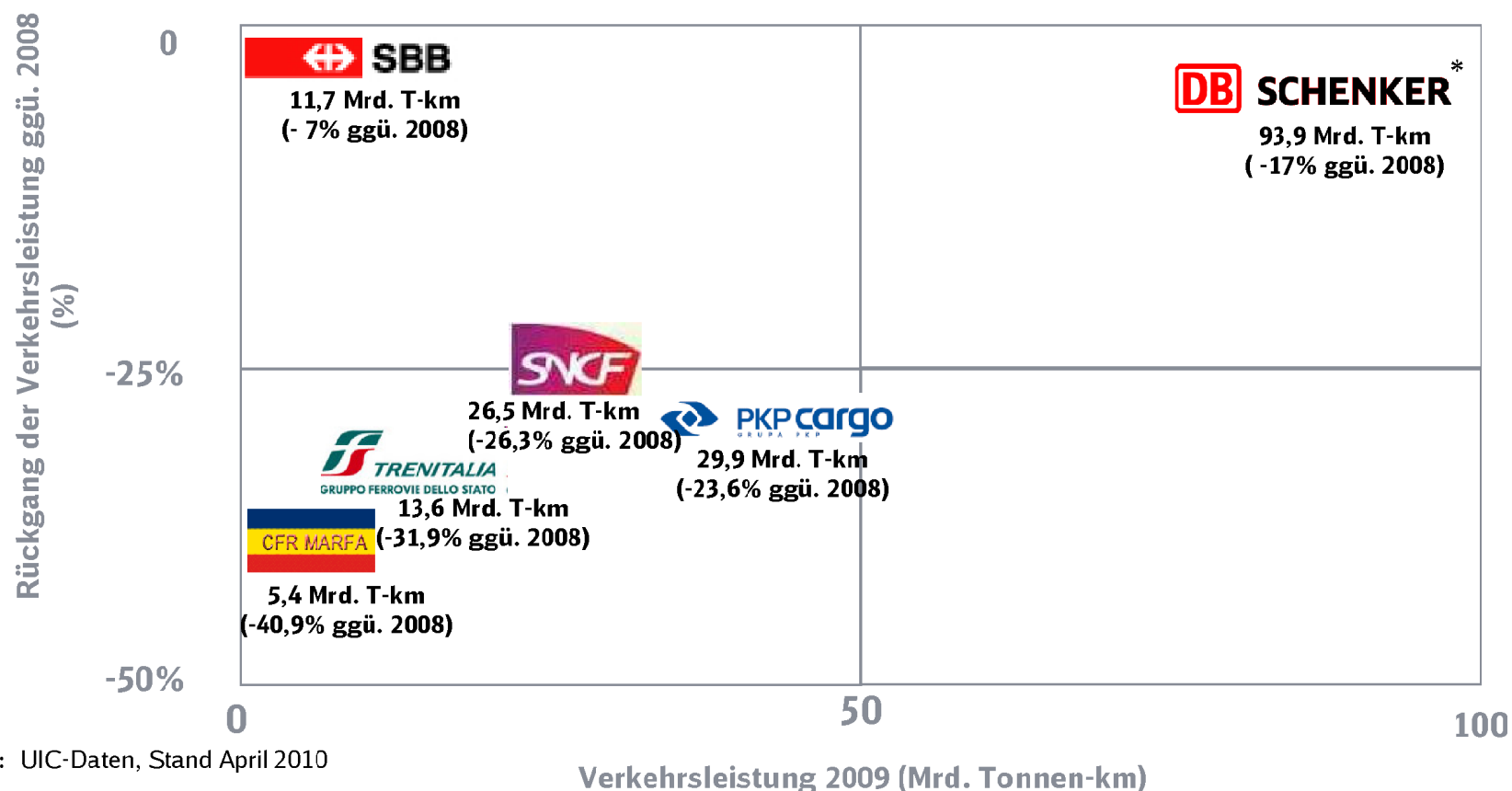
# Die weltwirtschaftliche Produktion fiel im Jahr 2009 um gut zwei Prozent



1) Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tschechien, Slowakei, Ungarn, Slowenien, Russland; 2) Australien, Neuseeland; Datenstand: 05.03.2010

# Von den Rückgängen im europäischen Schienengüterverkehr sind die Bahnen unterschiedlich stark betroffen

Nahezu alle großen Bahnen hatten in 2009 starke Rückgänge im Schienengüterverkehr zu verzeichnen und steuerten mit umfangreichen Restrukturierungsprogrammen und Fahrzeugstilllegungen dagegen.



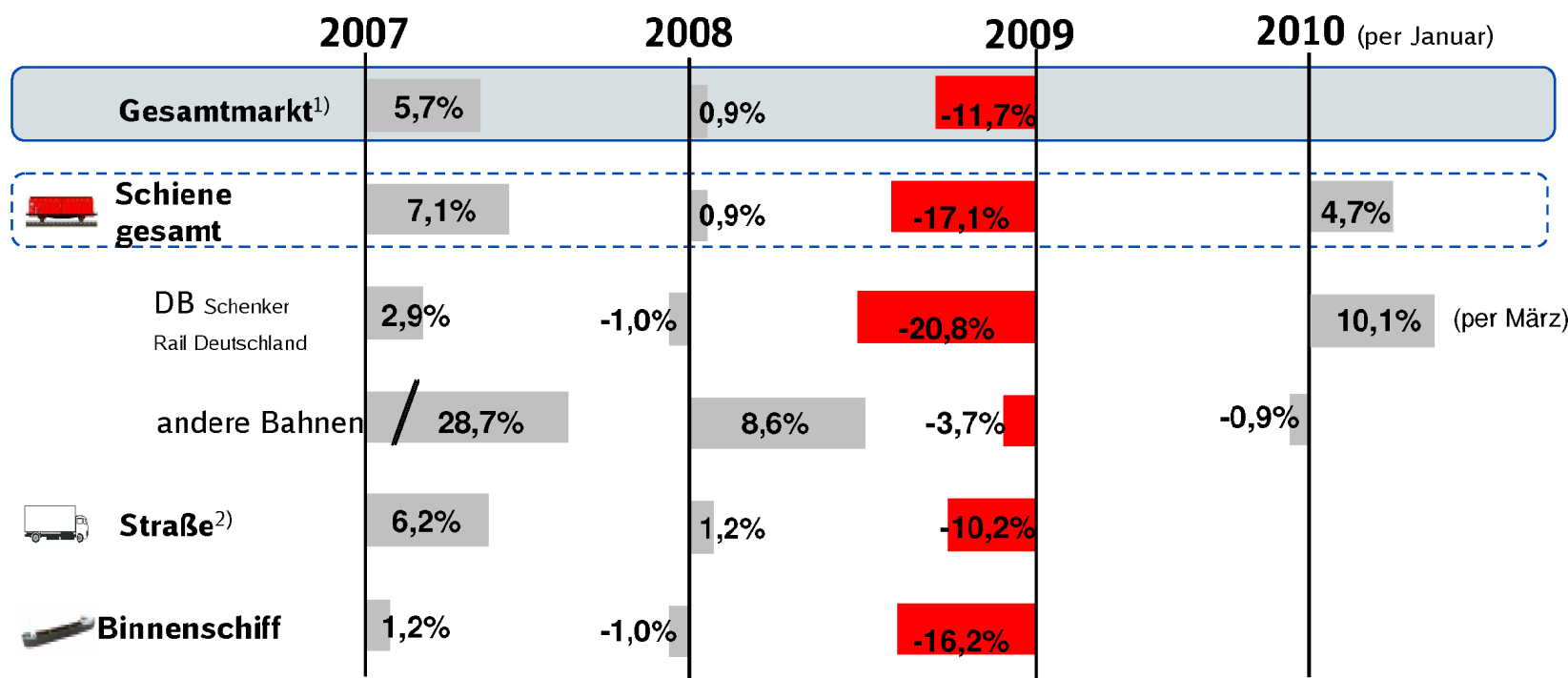
Quelle: UIC-Daten, Stand April 2010

\* DB Schenker Rail, gesamt

# Verkehrsträgerübergreifender Einbruch der Verkehrsleistung in Deutschland

## Güterverkehr in Deutschland

(Veränderung gegenüber Vorjahr in Prozent; Basis: Verkehrsleistung)



§ Im Straßengüterverkehr fiel der Leistungsrückgang mit etwa 10 Prozent schwächer aus als bei den anderen Verkehrsträgern.

§ Die Bahnen blieben am deutlichsten hinter dem Leistungsniveau des Vorjahres zurück.

§ Der vergleichsweise geringe Rückgang bei den anderen Bahnen geht auf Unterschiede in der Güterstruktur zurück.

1) Gesamtmarkt: Schiene, Straße, Binnenschiff und Rohrfernleitungen

2) Straße: inklusive Nahverkehr deutsche LKW und exklusive Kabotageverkehr ausländische LKW in Deutschland

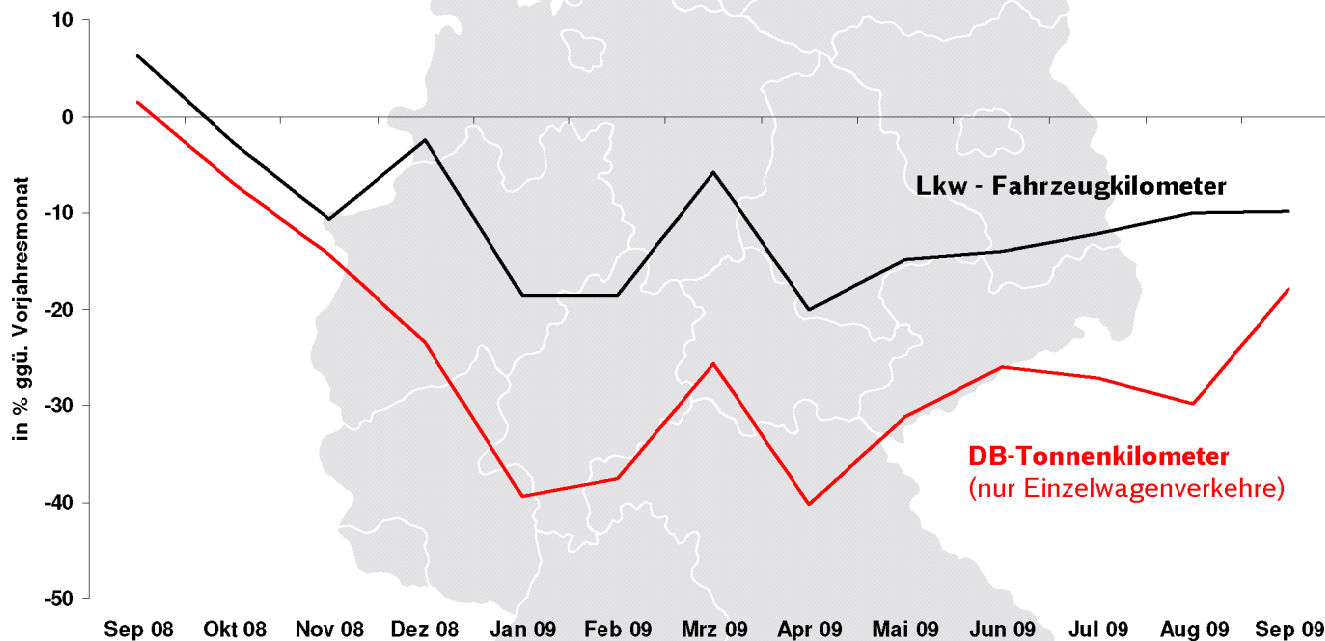
3) 2009 = vorl. Ist

4) Prognose Stand 16.4.2010

Quelle: Statistisches Bundesamt und DB AG

# Struktureffekte: Güterstruktur bestimmt die Reaktivität der intermodalen Verkehrsträger auf die Krise

Entwicklung der Lkw - Fahrzeugkilometer und der Verkehrsleistung (tkm) im Einzelwagenverkehr der DB Schenker Rail in Deutschland



Fahrzeugkilometer auf mautpflichtigen Strecken in Deutschland bis September  
Quelle: DB AG, BAG

§ Während die Entwicklung der Lkw-Fahrzeugkilometer 2009 einen Rückgang um **14%** zeigte, blieb der Einzelwagenverkehr bei DB Schenker Rail in Deutschland um **30%** unter dem Vorjahresniveau.

§ Die im Vergleich zur Schiene geringe Abhängigkeit der Straße von der krisengeschüttelten Montan- und Automotive-Industrie und der für den Lkw wichtigen Nahrungsmittelbereich hat für die stabilere Entwicklung der Straße gesorgt.

§ Insbesondere zwischen der Straße und dem Einzelwagenverkehr bestehen starke intermodale Wettbewerbsbeziehungen (siehe Grafik).

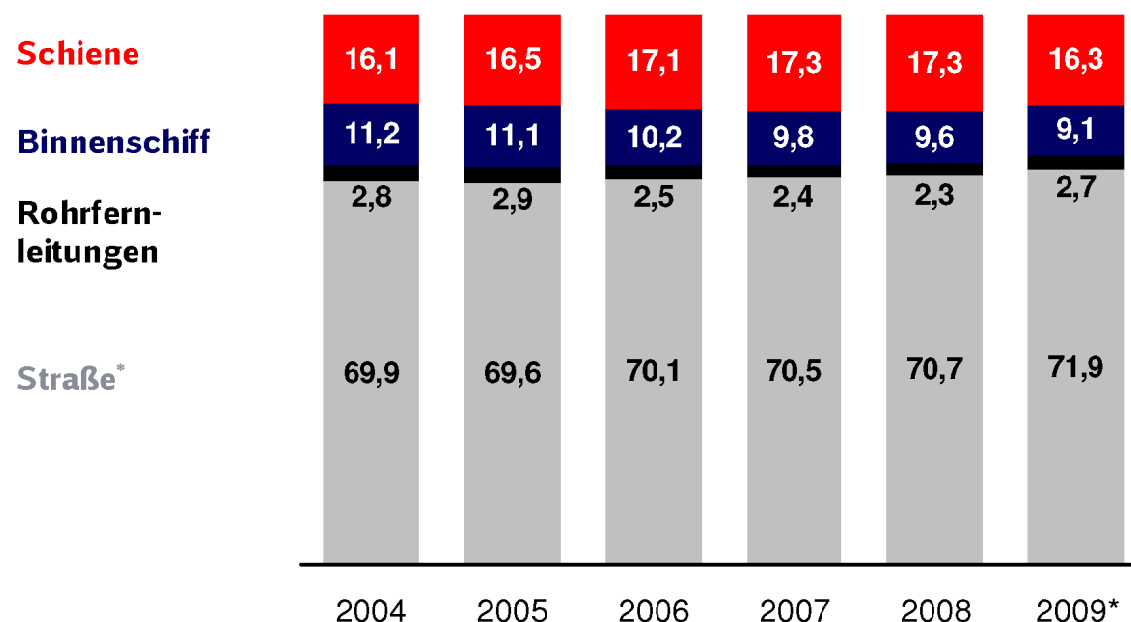
§ Die Tagesfrachtraten auf dem in der Krise zunehmend bedeutsameren Spotmarkt für Lkw-Verkehre lagen bis zu 30% unter dem Vorjahreswert.



# Im Güterverkehr büßt die Schiene den Zugewinn der Vorjahre wieder ein

## Modal Split-Entwicklung Güterverkehr Deutschland

(in Prozent, Basis Mrd. Tkm)



\* Wert für 2009 vorl. Ist/Schätzung

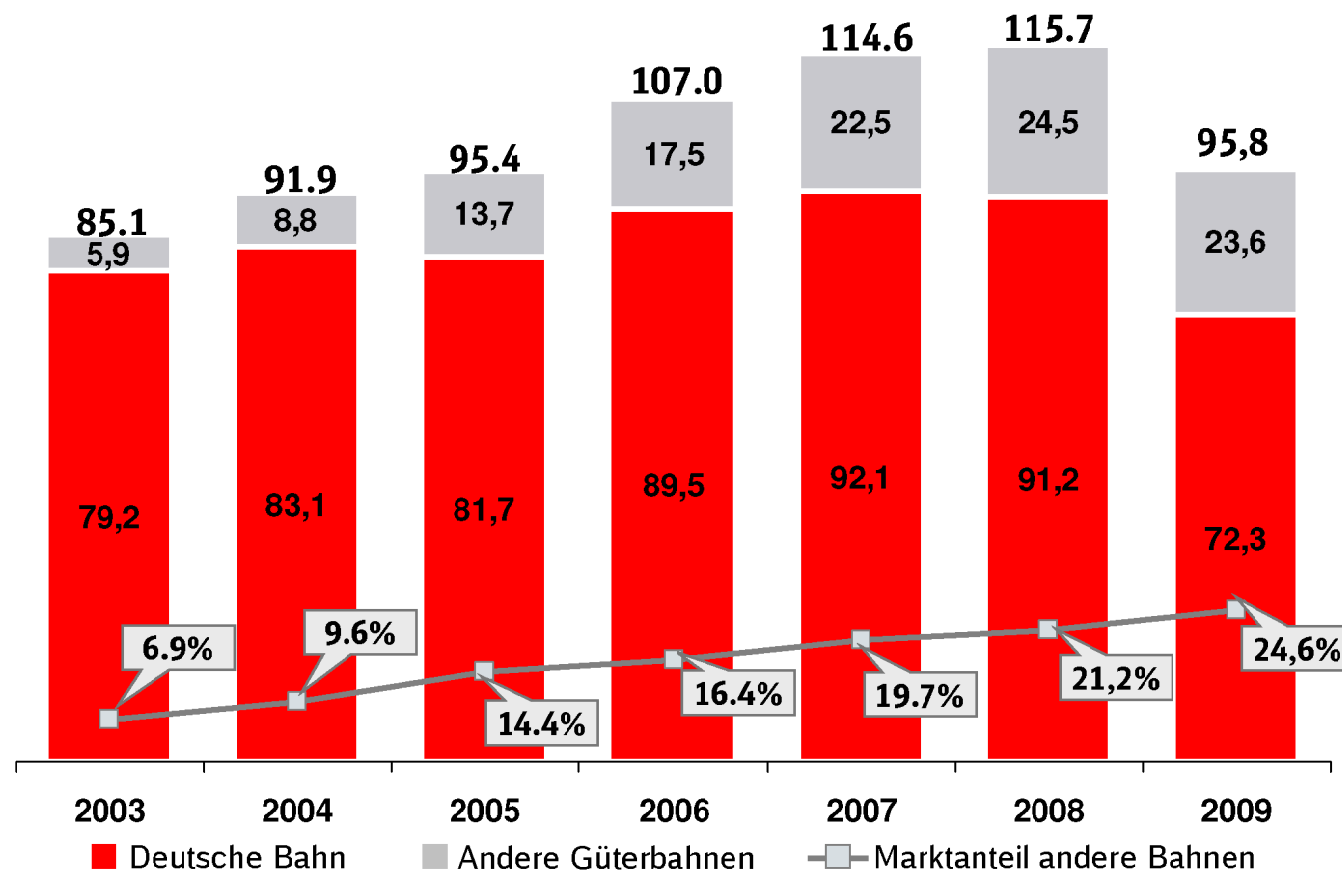
Quelle: Statistisches Bundesamt, BVU und DB AG

- § Die Schiene verzeichnet erstmals seit 2002 einen Anteilsverlust und büßt den Zugewinn der Vorjahre ein.
- § Der Straßengüterverkehr konnte hingegen seinen Marktanteil ausbauen.
- § Ursache für diese Entwicklung ist die unterschiedliche Güterstruktur der Verkehrsträger sowie Verkehrsverlagerungen in Folge eines nahezu ruinösen Preiswettbewerbs.

# Im Schienengüterverkehr steigern die Wettbewerber ihren Marktanteil 2009 um mehr als drei Prozentpunkte

## Verkehrsleistung Schienengüterverkehr

(Mrd. Tkm)



Quelle: DB AG

\* Wert für 2009 vorl. Ist/Schätzung

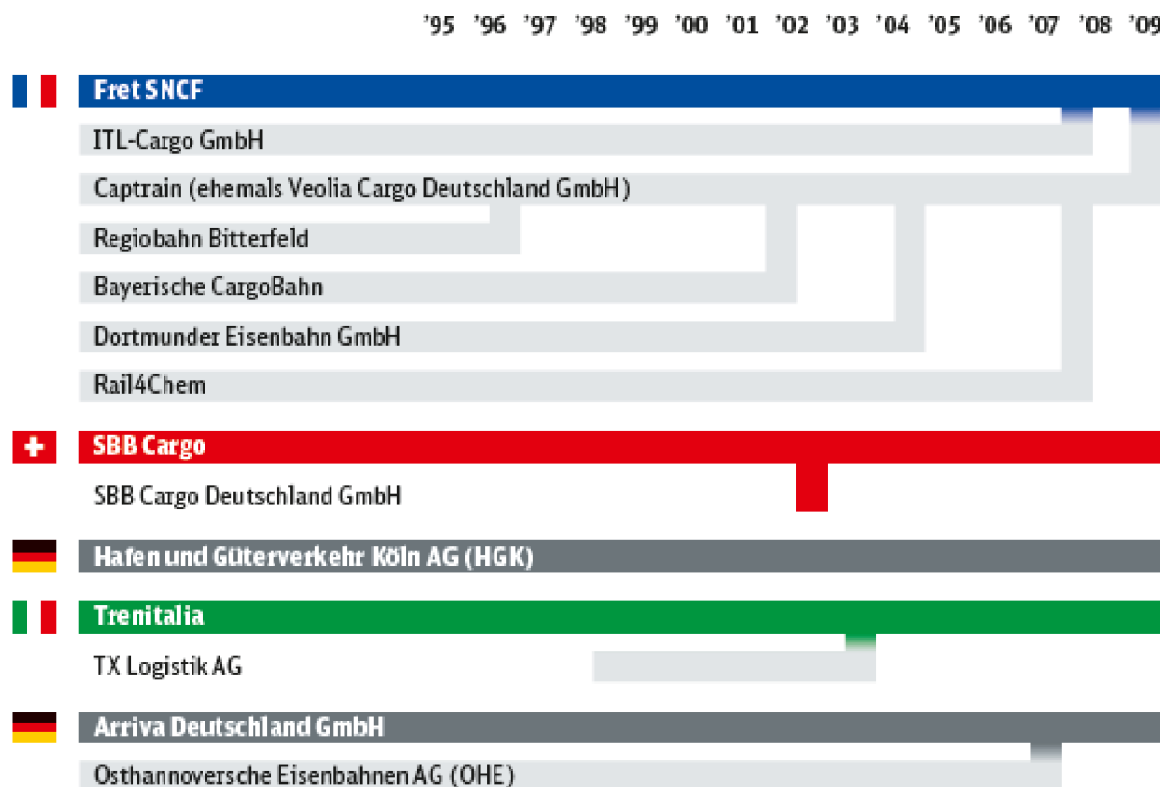
- ⚡ Verkehrsleistung im Schienengüterverkehrsmarkt geht deutlich zurück.
- ⚡ Die DB konnte 2009 bei der Verkehrsleistung ihr hohes Vorjahresniveau nicht behaupten und verzeichnete einen Rückgang um 20,8%.
- ⚡ Wettbewerber der DB verringerten ihre Verkehrsleistung 2009 um 3,7%. Ihr Anteil am Schienengüterverkehr liegt nun bei 24,6%.
- ⚡ Ausblick 2010 (per März): DB = +10,1%



# Güterbahnen weiten ihre internationale Präsenz weiter aus

## Marktkonsolidierung des deutschen Schienengüterverkehrsmarktes

Die Staatsbahnen haben in den letzten Jahren zahlreiche private Konkurrenzunternehmen übernommen (Quelle: eigene).



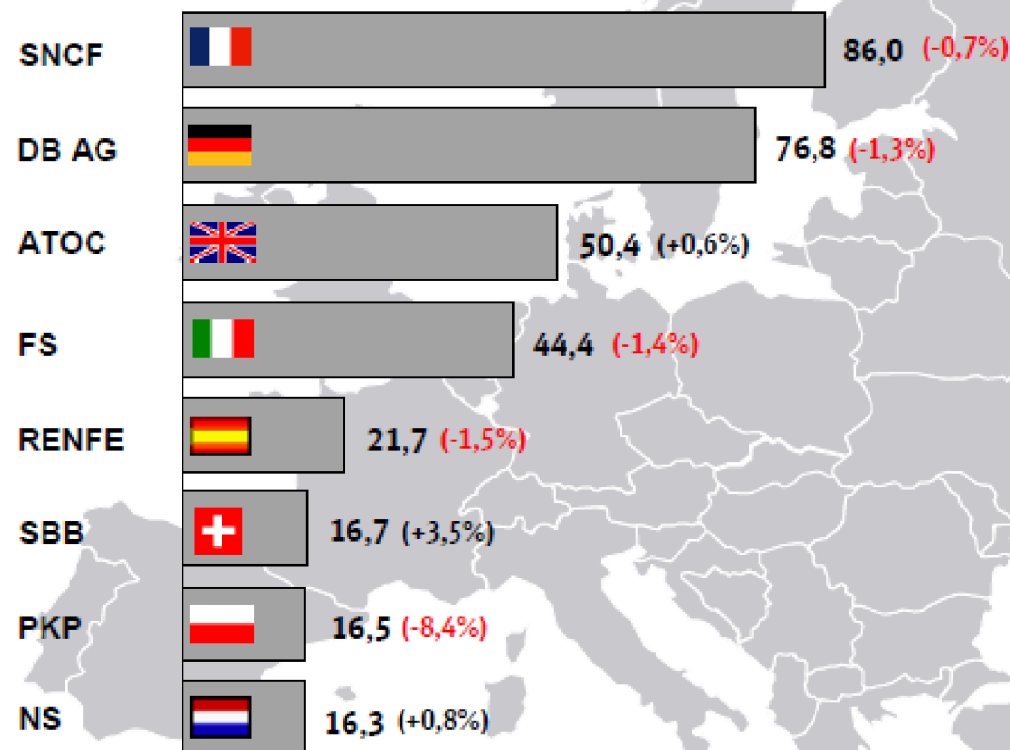
§ Seit einigen Jahren sind verstärkt Kooperationen, Gründungen von Joint Ventures oder Produktionsgesellschaften, Fusionen und Übernahmen zu beobachten.

- § Beispiele:
- SNCF Fret: Übernahme des Auslandsgeschäfts der Veolia Cargo
  - DB Schenker Rail: Übernahme der polnischen Privatbahn PCC Logistics

§ Die Aktivitäten der Staatsbahnen außerhalb ihrer Heimatmärkte verändern die europäische Wettbewerbslandschaft deutlich.

# UIC – Schienenpersonenverkehr in Europa

Entwicklung der Verkehrsleistung im Gesamtjahr 2009  
Schienenpersonenverkehr in Mrd. Personenkilometer (in % ggü. Vorjahr)



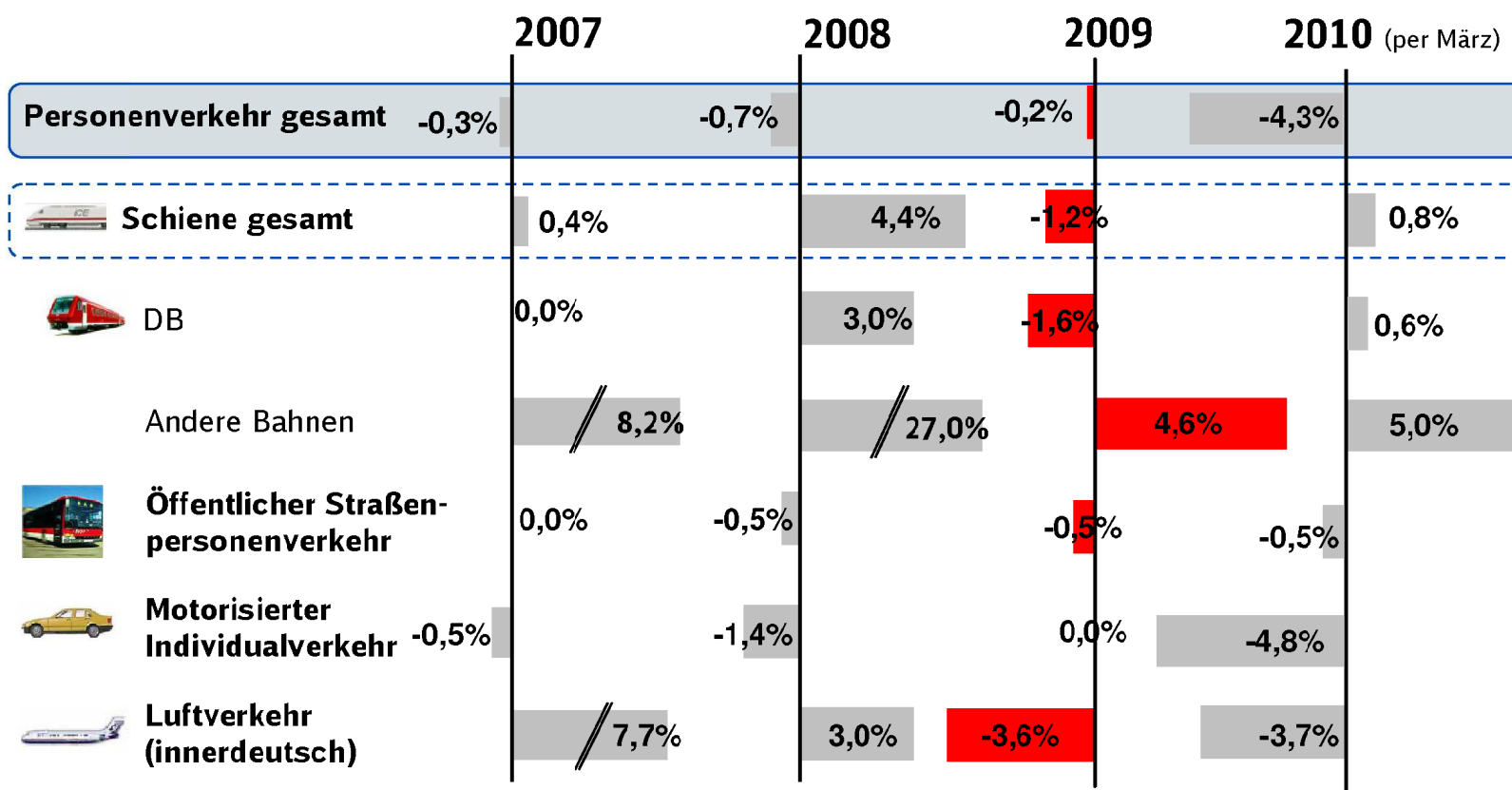
Quelle: UIC, Stand April 2010

- Nach bisher vorliegenden Informationen der UIC zu den Personenkilometern im Gesamtjahr 2009 zeigte sich die Entwicklung in Europa (EU, Schweiz, Norwegen) im Krisenjahr mit +0,3% ggü. Vorjahr stabil (zur ÖBB liegen bisher noch keine Angaben vor).
- Die **Entwicklung bei der DB Bahn** lag dabei mit -1,3% **unter dem Durchschnitt**. Der Abstand zur führenden SNCF hat sich leicht vergrößert. Prozentual vergleichbare Rückgänge gab es bei der FS und der RENFE.
- Nahezu alle **anderen UIC-Bahnen in Europa blieben in 2009** hinter dem Vorjahresniveau zurück. Z.B.:
  - SNCB/NMBS (10,4 Mrd. Pkm; +0,2%),
  - CD, Tschechische Republik (6,5 Mrd. Pkm; -4,4%)
  - VR, Finnland (3,9 Mrd. Pkm; -4,3%),
  - MAV Start, Ungarn (5,1 Mrd. Pkm; -4,4%),
  - NSB, Norwegen (2,7 Mrd. Pkm; -1,1%),
  - SJ, Schweden (7,0 Mrd. Pkm; -1,6%),
  - ZSSK, Slowakei (2,2 Mrd. Pkm; -1,4%),
  - CFR Calatori, Rumänien (6,0 Mrd. Pkm; -13,1%).

# Der Personenverkehrsmarkt schrumpft leicht – zum dritten Mal in Folge

## Personenverkehr in Deutschland

(Veränderung gegenüber Vorjahr in Prozent; Basis: Verkehrsleistung)



Die Schiene konnte erstmals seit 2002 ihren Anteil am gesamten Personentransportaufkommen nicht steigern.

Andere Bahnen legten allerdings um 4,6% bei der Verkehrsleistung zu.

Ursachen:  
 1) technische Einschränkungen bei DB (ICE/S-Bahn Berlin),  
 2) Aktivität anderer Bahnen im Regionalverkehr mit konstanten Pendlerzahlen.

Quelle: Statistisches Bundesamt und DB AG

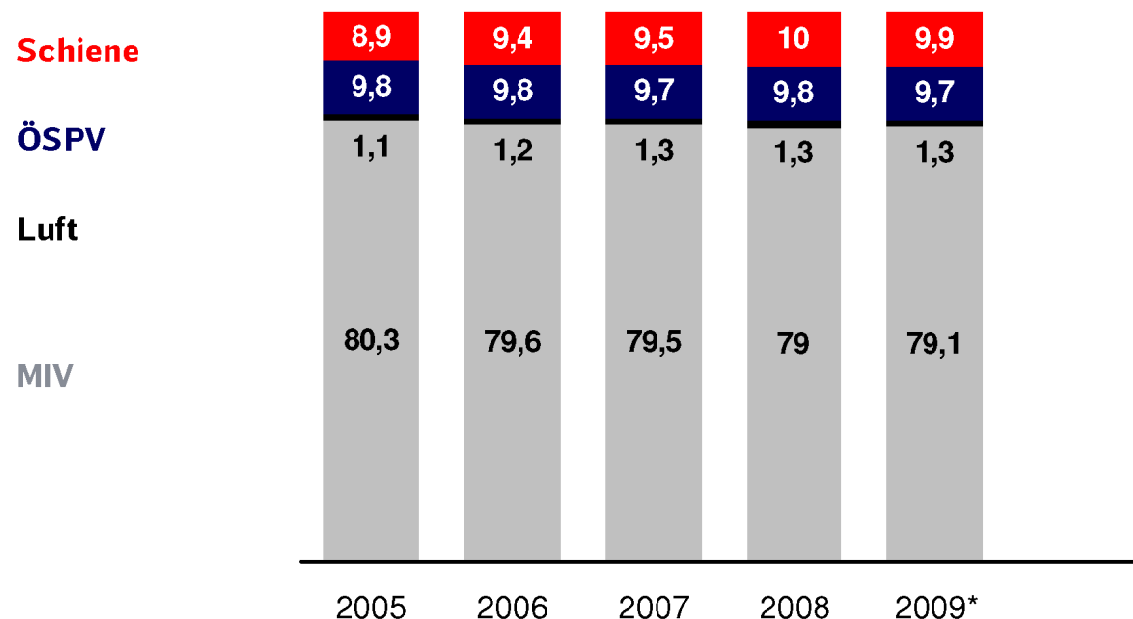
1) Wert für 2009: Vorl. Ist.

2) 2010 Prognose Stand 16.4.2010

# MIV erhöht Marktanteil nach jahrelangen Verlusten

## Personenverkehr in Deutschland 2009

(Marktanteile in Prozent; Basis Verkehrsleistung)



\* Wert für 2009 vorl. Ist/Schätzung  
(Die Werte sind gerundet und können daher in Summe von 100 geringfügig abweichen)

Quelle: Statistisches Bundesamt, BVU und DB AG

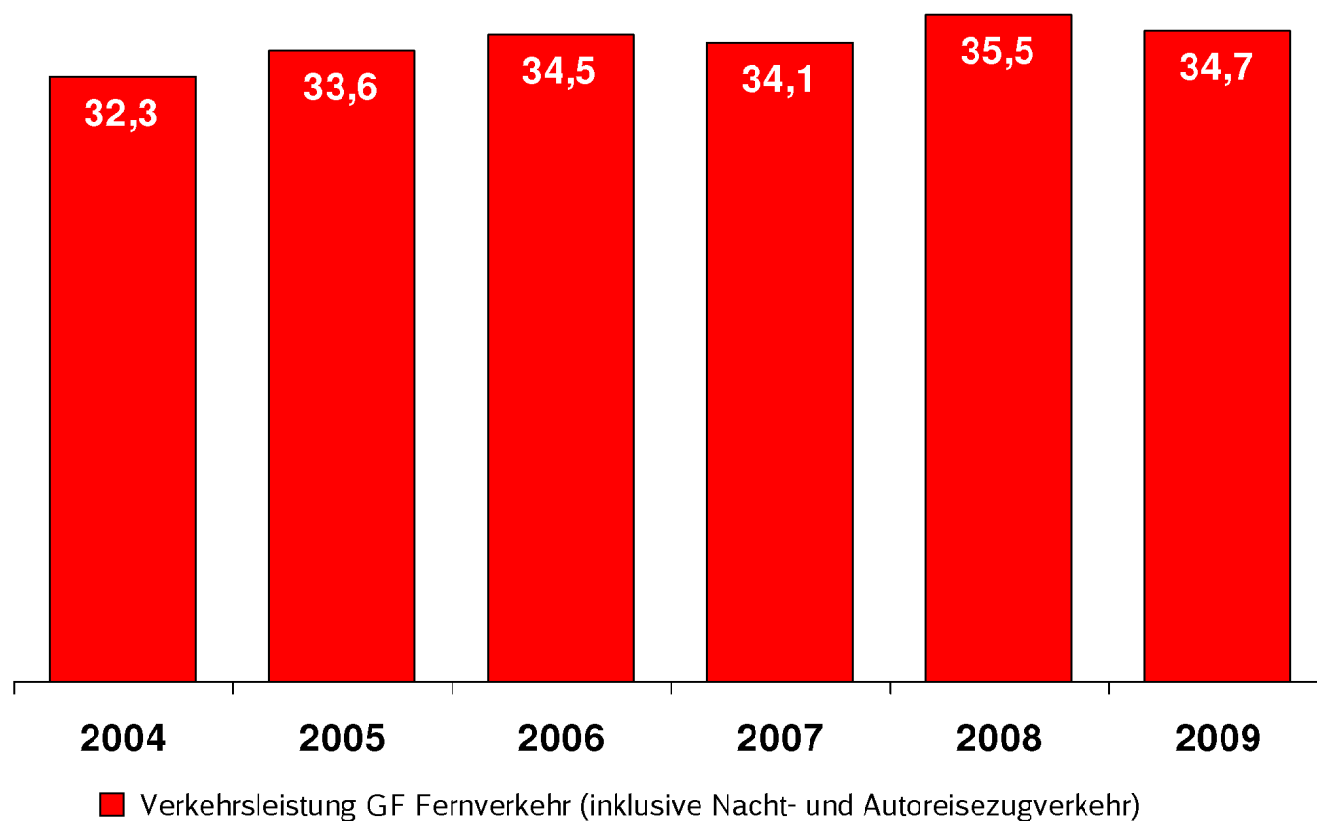
§ Der Modal Split-Anteil des gesamten Schienenpersonenverkehrs in Deutschland ging um 0,1% auf 9,9% zurück, ebenso wie im ÖSPV auf einen Anteil von 9,7%.

§ Die leichte Steigerung des Individualverkehrs ging also zu Lasten der umweltfreundlichen öffentlichen Eisenbahnen und Busse.

# Die Verkehrsleistung im Fernverkehr der Bahn ging 2009 krisenbedingt zurück

## Verkehrsleistung GF Fernverkehr

(Mrd. Pkm)

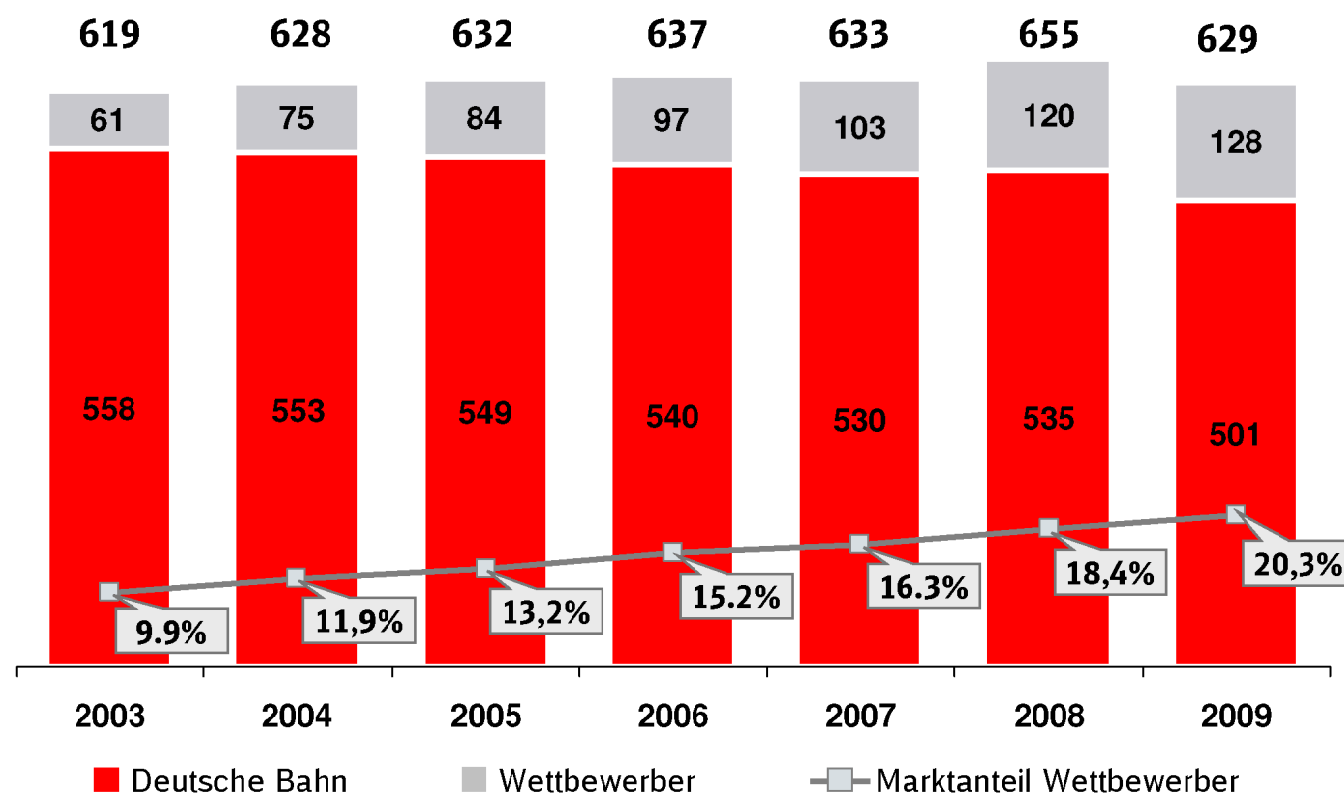


- § Im Fernverkehr nahm die Verkehrsleistung der DB um 2,3% ab.
- § Weiterhin sind kaum Wettbewerber im Linienfernverkehr tätig.
- § Ankündigungen der Unternehmen Keolis und locomore rail, neu in den deutschen Schienenfernverkehr einzusteigen, wurden im April 2010 wieder zurückgenommen.
- § Ausblick 2010 (per März): DB FV = +3,4%

# Wettbewerber im Regionalverkehr steigern ihren Marktanteil bezogen auf bestellte Zugleistungen auf 20,3 Prozent

## Bestellte Zugleistungen im Regionalverkehr

(Mio. Zugkm)

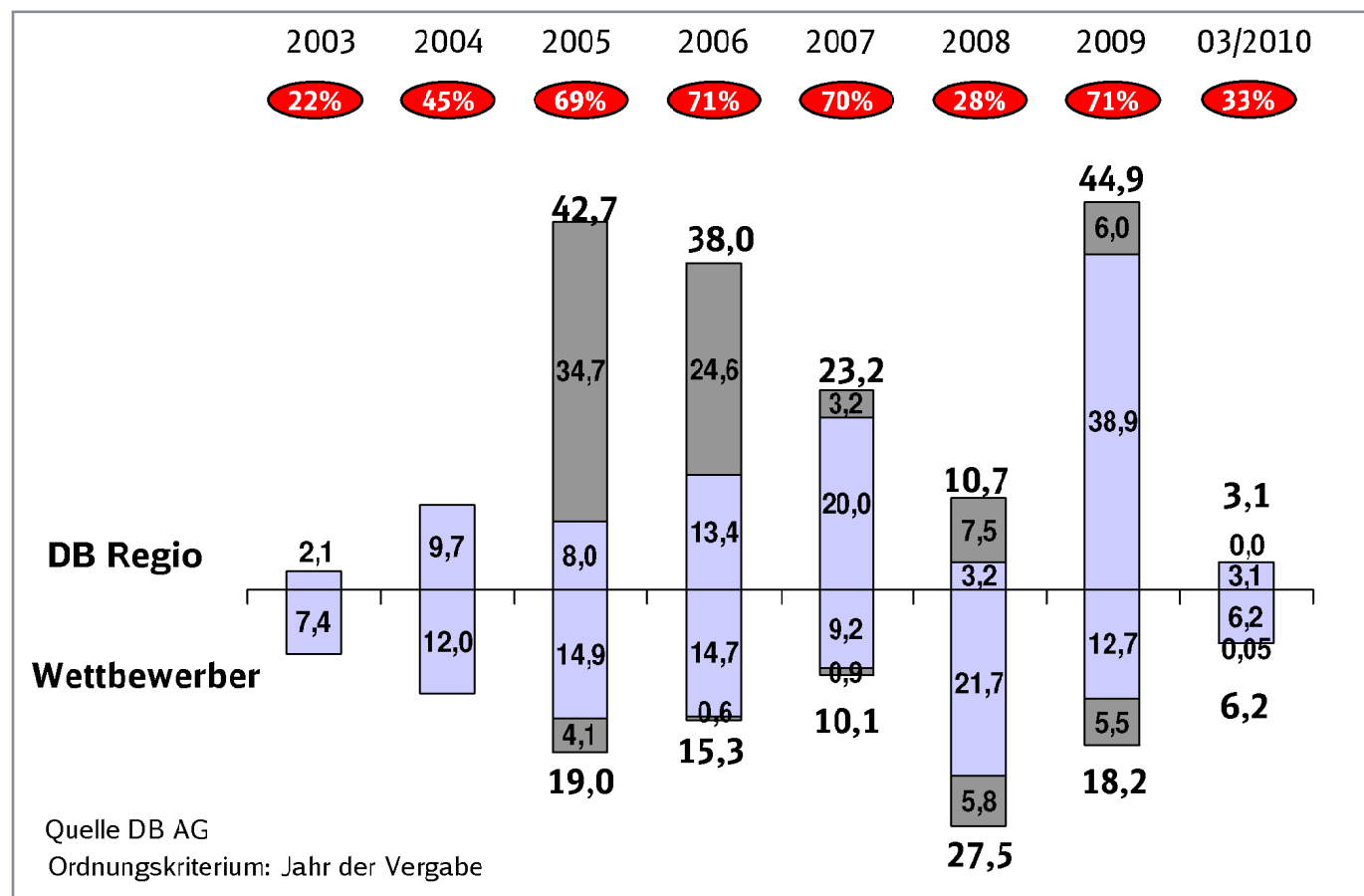


Quelle: DB AG

- § Der Anteil der Wettbewerbsbahnen an gefahrenen Zugkilometern stieg im Jahr 2009 um 10,4% aufgrund der zuvor im Wettbewerb gewonnenen Vergabeverfahren
- § Bei den im Jahr 2009 neu vergebenen Leistungen war DB Regio erfolgreich und gewann 71% der insgesamt vergebenen 63 Millionen Zugkilometer.

# Rund 63 Millionen Zugkilometer wurden 2009 in unterschiedlichen Verfahren vergeben

Vergaben im deutschen SPNV-Markt (2003 – März 2010) [Mio. Zkm]



## Ø Gewinnquote DB Regio seit 2003:

Ausschreibungen und Verhandlungsverfahren: **50%**

Direktvergaben: **82%**  
(erst ab 2005 berücksichtigt)

**Insgesamt 60%**

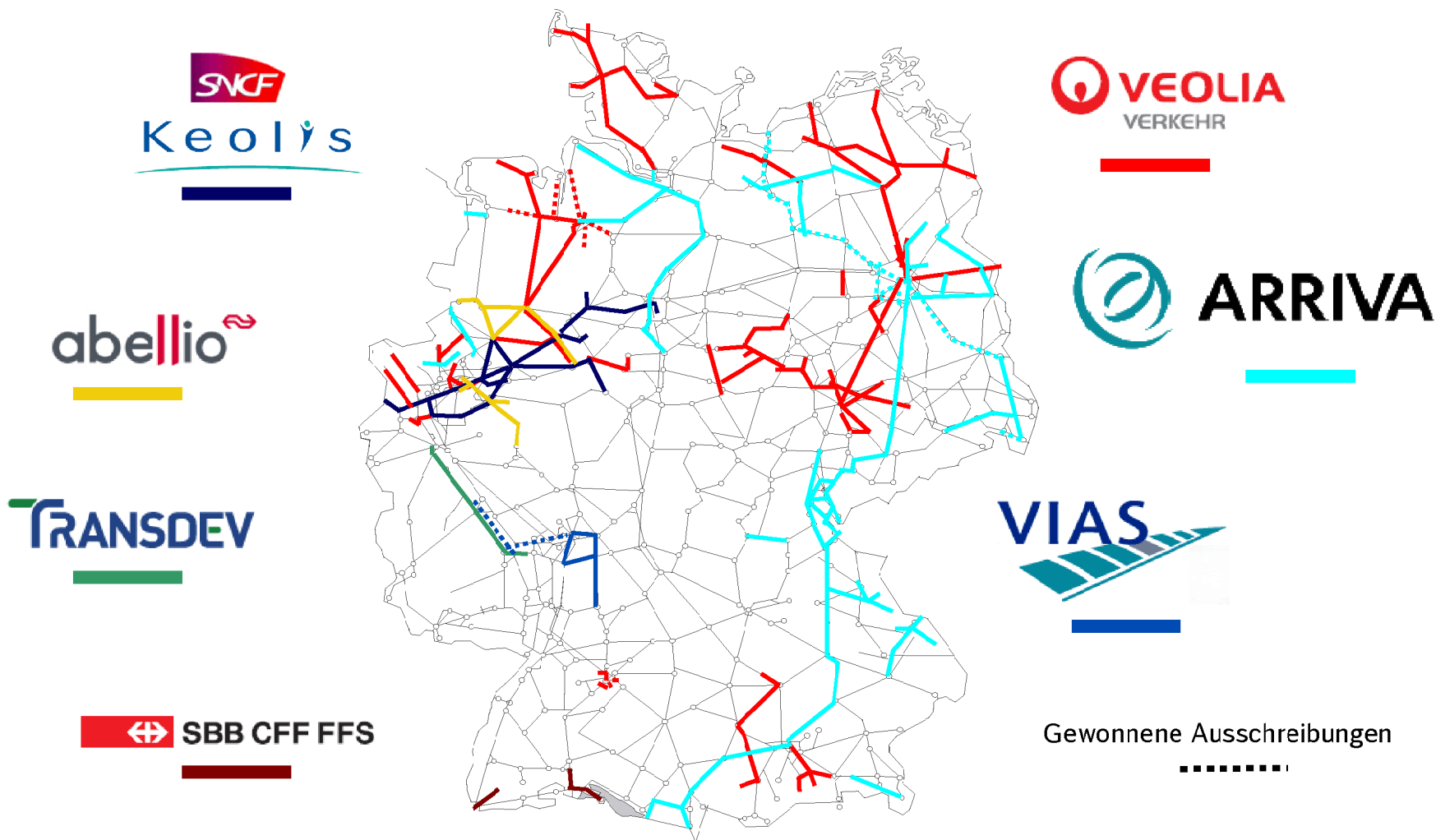
§ Im Jahr 2010 hat DB Regio bislang 28% des vergebenen Zugkilometerolumens für sich entschieden (Metronom: 47%; Keolis: 9% - u.a.)

§ Insgesamt umfasst das Vergabevolumen im SPNV 2010 rund 128 Millionen Zugkilometer in 14 Vergabeverfahren (keine Direktvergaben).

**x%** Gewinnquote DB Regio    Ausschreibungen und Verhandlungsverfahren    Direktvergaben (erst ab 2005 berücksichtigt)

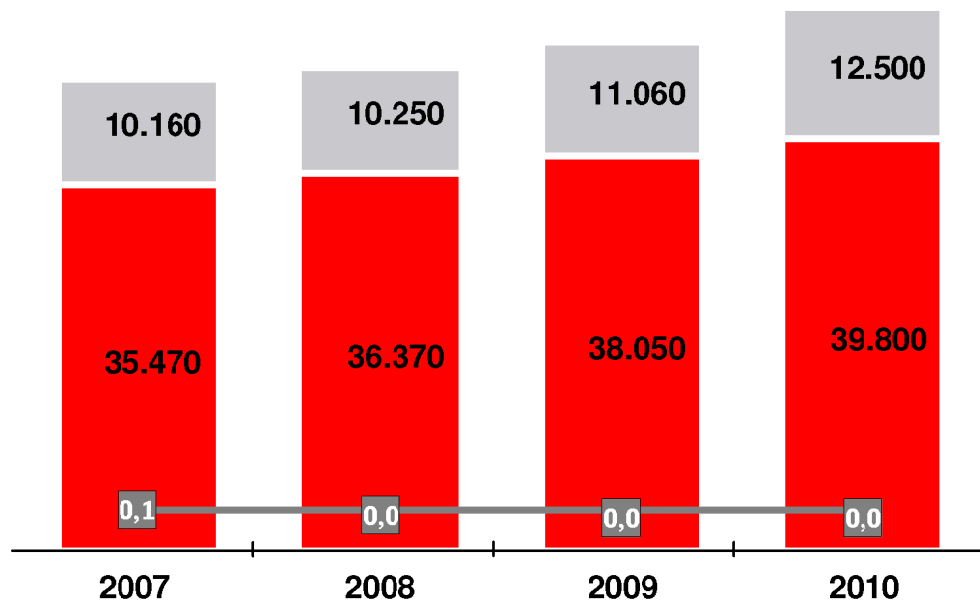


# Ausländische Unternehmen im deutschen SPV (Stand: Fahrplan 2010)






# Bei der Netzfahrplankonstruktion werden verstärkt frühzeitig bekannte Baumaßnahmen berücksichtigt

## Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan 2010



- § DB Netz verzeichnete 6,2% mehr Trassenanmeldungen für den Netzfahrplan 2010. Ursache: Massive Zunahme baubedingter Einschränkungen.
- § Wie im Vorjahr gab es für etwa 12.000 Trassen konkurrierende Anmeldungen. Für alle Beteiligten wurden akzeptable Alternativen gefunden.

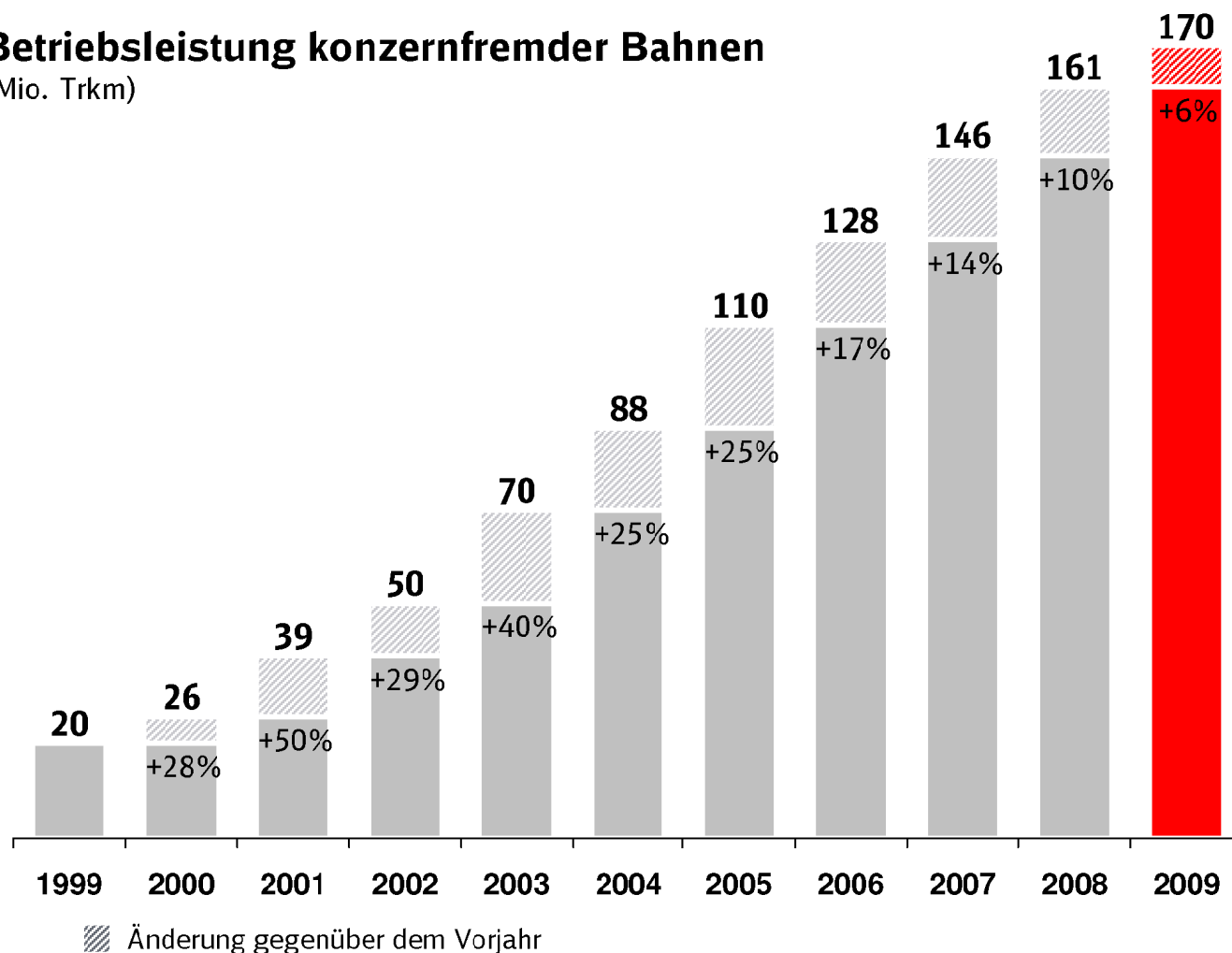
 Anmeldungen DB (Zahlen gerundet)  
 Anmeldungen andere Bahnen (Zahlen gerundet)  
 Anteil nicht zustande gekommener Anmeldungen anderer EVU in Prozent

Quelle: DB AG

# Ungebremstes Wachstum der mehr als 320 Wettbewerbsbahnen

## Betriebsleistung konzernfremder Bahnen

(Mio. Trkm)



Quelle: DB AG

§ Die Betriebsleistung dritter Bahnen stieg im Vergleich zum Vorjahr um 6 Prozent auf 170 Millionen Trassen-Kilometer.

§ Der Anteil der Wettbewerber an der gesamten Betriebsleistung der DB Netz AG beträgt etwa 17 Prozent. (Anteil 2008: 16%)