

EISENBAHNREGULIERUNG

Entwurf zur Konsultation

Markt- und Wettbewerbsverhältnisse
bei Güterterminals für den Kombi-
nierten Verkehr



Bundesnetzagentur

Markt- und Wettbewerbsverhältnisse bei Güterterminals für den Kombinierten Verkehr

Entwurf zur Konsultation

Stand: März 2026

**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

Inhaltsverzeichnis.....	3
Zusammenfassung.....	5
1 Motivation und Vorgehensweise.....	7
1.1 Regulierung von Güterterminals und Befreiungsmöglichkeiten.....	7
1.2 Funktionsweise des Kombinierten Verkehrs	8
1.3 Vorgehensweise der Studie	9
2 Marktdefinition und Methodik der Wettbewerbsprüfung	12
2.1 Marktabgrenzung und Wettbewerbsprüfung im Allgemeinen.....	12
2.2 Sachliche Marktabgrenzung bei KV-Terminals	13
2.2.1 Sachlich getrennte Märkte für den Umschlag von Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs und für den Umschlag von konventionellen Gütern.....	13
2.2.2 Keine Untergliederung des sachlich relevanten Marktes für den Umschlag von Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs.....	14
2.3 Räumliche Marktabgrenzung bei KV-Terminals.....	16
2.3.1 Akzeptable Entfernung aus Sicht der Nachfrager.....	16
2.3.2 Definition des räumlich relevanten Marktes	17
2.4 Wettbewerbliche Analyse.....	19
2.4.1 Marktstruktur.....	19
2.4.2 Markteintrittsbarrieren	21
2.4.3 Verflechtungen zwischen Unternehmen	22
2.4.4 Wechselmöglichkeiten und Kapazitätsbeschränkungen	23
2.5 Zusammenfassung	25
3 Marktbeschreibung und Wettbewerbseinschätzung bei KV-Güterterminals	27
3.1 Gesamtmarkt Betrachtung	27
3.1.1 Angebot an KV-Terminals in Deutschland	27
3.1.2 Marktsituation aus Sicht der Nachfrager	29
3.2 Regionale Markt- und Wettbewerbsbetrachtung.....	33
3.2.1 Region Duisburg.....	33
3.2.2 Region Mannheim/Ludwigshafen.....	44
3.2.3 Region Berlin.....	54
4 Möglichkeit der Stellungnahme	62
Abbildungsverzeichnis	63
Abkürzungsverzeichnis	65
Impressum.....	67

Zusammenfassung

Der vorliegende Bericht gibt einen Überblick zum Angebot an Terminals für den Kombinierten Verkehr (KV) in Deutschland sowie zur Prüfung der Markt- und Wettbewerbsverhältnisse durch die Bundesnetzagentur. Hierdurch soll zum einen die Regulierung von KV-Terminals durch die Bundesnetzagentur unterstützt werden. Zum anderen sollen für Betreiber von KV-Terminals die Voraussetzungen für eine Befreiung von regulierungsrechtlichen Vorschriften sowie das seitens der Bundesnetzagentur in entsprechenden regulierungsrechtlichen Verfahren verfolgte Vorgehen zur Prüfung der Voraussetzungen transparent dargelegt werden. Der Bericht basiert im Wesentlichen auf den Angaben von Betreibern von KV-Terminals aus der Markterhebung der Bundesnetzagentur aus dem Jahr 2024 sowie einer Befragung von Zugangsberechtigten im Sommer 2024.

In Deutschland gab es im Jahr 2023 ca. 170 KV-Terminals, welche von ca. 130 Betreibern betrieben wurden. Innerhalb Deutschlands wurden im Berichtsjahr 2023 ca. 12,3 Mio. TEU (Twenty-foot Equivalent Unit / Zwanzig-Fuß-Standardcontainer) in KV-Terminals umgeschlagen und ca. 200 Mio. Euro Umsatz erzielt. Die KV-Terminals verteilen sich sehr unterschiedlich auf das Gebiet der Bundesrepublik. Die meisten Standorte liegen in Nordrhein-Westfalen, gefolgt von den Bundesländern Bayern, Baden-Württemberg und Niedersachsen. In den anderen Bundesländern gibt es demgegenüber nur vergleichsweise wenige KV-Terminals. Dementsprechend unterschiedlich kann sich auch die Markt- und Wettbewerbssituation je nach Region gestalten.

Betreiber von KV-Terminals unterliegen den regulierungsrechtlichen Vorgaben für Serviceeinrichtungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) sowie der europäischen Durchführungsverordnung über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen (DVO (EU) 2017/2177). In diesem Rahmen sind sie u.a. zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen (NBS) sowie zur Einhaltung des Entgeltmaßstabes nach § 32 ERegG verpflichtet. Das geltende Eisenbahnrecht lässt unter bestimmten Voraussetzungen Ausnahmen und Befreiungen von einigen regulierungsrechtlichen Anforderungen zu. Ausnahmen und Befreiungen sind für Betreiber von KV-Terminals u.a. dann möglich, wenn sie ihre Leistungen in einem wettbewerbsorientierten Umfeld mit einer Vielzahl von Wettbewerbern, die vergleichbare Leistungen erbringen, anbieten.

Methodisch ist zur Prüfung, ob ein wettbewerbsorientiertes Umfeld vorliegt, zunächst eine sachliche und räumliche Marktabgrenzung erforderlich. Im Ergebnis ist aus Sicht der Bundesnetzagentur die Wettbewerbssituation auf den jeweils regional begrenzten Märkten für den schienenbezogenen Umschlag von Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs in KV-Terminals zu prüfen. Eine weitere Untergliederung des sachlich relevanten Marktes, z. B. nach den umschlagbaren Ladeeinheiten (Container, Wechselbehälter etc.) ist für die regulatorische Beurteilung, ob ein wettbewerbsorientiertes Umfeld vorliegt, hingegen in der Gesamtschau nicht erforderlich. Für den räumlich relevanten Markt hat die Bundesnetzagentur, basierend auf den Ergebnissen einer Befragung von Zugangsberechtigten, näherungsweise einen Umkreis von ca. 50 bis 80 km um das jeweils betrachtete KV-Terminal abgeleitet. Bei der Prüfung, ob ein wettbewerbsorientiertes Umfeld vorliegt, ist dementsprechend zu ermitteln, welche KV-Terminals für den schienenbezogenen Umschlag von Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs innerhalb dieses Umkreises liegen.

Für die Bewertung des Vorliegens eines wettbewerbsorientierten Umfelds wird in der DVO (EU) 2017/2177 insbesondere auf die Anzahl der Wettbewerber abgestellt. Die Bundesnetzagentur erachtet für die Bewertung der Marktstellung eines KV-Terminals bzw. der Wettbewerbssituation in einem regional abgegrenzten Markt

weitergehend - analog zu wettbewerbsrechtlichen Prüfungen - insbesondere die auf Basis der jeweiligen Marktabgrenzung ermittelten Marktanteile der einzelnen Terminalbetreiber sowie deren Verteilung für bedeutsam. Diese können anhand der eisenbahnbezogenen Umschlagsmengen der KV-Terminals ermittelt werden. Bei der Marktanteilsbestimmung und Bewertung ist zu berücksichtigen, dass ein Terminalbetreiber auch mehrere Terminals betreiben kann und unterschiedliche Terminalbetreiber gesellschaftsrechtlich miteinander verbunden sein können. Zusätzlich zu den Marktanteilen der einzelnen Betreiber sind mit Blick auf die Möglichkeit einer Befreiung von regulatorischen Anforderungen auch die Marktstellung der einzelnen KV-Terminals bzw. Standorte zu betrachten. Dies hat den Hintergrund, dass mögliche Befreiungen von regulierungsrechtlichen Anforderungen im Grundsatz einzelne Serviceeinrichtungen in den Blick nehmen.

Ferner können im Rahmen der Wettbewerbsprüfung weitere Wettbewerbsfaktoren herangezogen werden. Von Bedeutung sind insbesondere Faktoren, welche die Wechselmöglichkeit oder -bereitschaft der Nachfrager beschränken können. Relevant sind in diesem Zusammenhang vor allem mögliche Kapazitätsbeschränkungen innerhalb eines abgegrenzten Marktes, welche sich in der Auslastung der KV-Terminals widerspiegeln. Hierdurch wird berücksichtigt, dass für die tatsächliche Austauschbarkeit von Terminals aus Sicht der Nachfrager letztlich weniger von Bedeutung ist, wie viele KV-Terminals theoretisch vorhanden sind, als dass in diesen Terminals tatsächlich freie Kapazitäten zur Etablierung neuer Transportverbindungen zur Verfügung stehen. In diesem Rahmen kann bei Bedarf auch untersucht werden, ob einem KV-Terminal beim Umschlag einer bestimmten Ladeinheit eine herausgehobene Bedeutung zukommt.

Da sich die Markt- und Wettbewerbssituation je nach Region deutlich unterscheiden kann, wurden die Markt- und Wettbewerbsverhältnisse exemplarisch für drei Musterregionen überblicksartig untersucht. Hierbei handelt es sich um die Regionen Duisburg, Mannheim/Ludwigshafen und Berlin. Die Analyse zeigt, dass der Wettbewerb in der Region Duisburg aufgrund der Vielzahl an KV-Terminals und vergleichsweise ausgeglichener Marktanteile tendenziell intensiver als in den Regionen Mannheim/Ludwigshafen und Berlin sein dürfte. Die Betrachtung der Musterregionen verdeutlicht nochmals, dass eine Entscheidung über eine Befreiung bzw. Ausnahme von regulatorischen Vorschriften aufgrund des Vorliegens eines wettbewerbsorientierten Umfelds immer nur für einzelne Terminals unter Berücksichtigung der jeweiligen Umstände des Einzelfalls möglich ist.

1 Motivation und Vorgehensweise

1.1 Regulierung von Güterterminals und Befreiungsmöglichkeiten

Bei Güterterminals handelt es sich gemäß Anlage 2 Nr. 2b) Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) um Serviceeinrichtungen. Betreiber von Güterterminals unterliegen dementsprechend den regulierungsrechtlichen Vorgaben für Serviceeinrichtungen des ERegG sowie der europäischen Durchführungsverordnung über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen (DVO (EU) 2017/2177). Neben der Gewährung eines angemessenen, transparenten und nichtdiskriminierenden Zugangs sind sie zur Aufstellung von Nutzungsbedingungen (NBS) sowie zur Einhaltung des Entgeltmaßstabes nach § 32 ERegG verpflichtet.

Die NBS müssen insbesondere die erforderlichen Mindestinhalte gemäß Art. 4 Abs. 2 DVO (EU) 2017/2177 umfassen. Zusätzlich müssen sie gemäß § 13 Abs. 5 ERegG die nach § 13 Abs. 6 und den §§ 21, 34 Abs. 2, § 39 Abs. 2 und 4 und § 47 Abs. 9 ERegG geforderten Bedingungen enthalten. Zu den Mindestinhalten gemäß der DVO gehören z. B. eine Beschreibung der technischen Merkmale der Serviceeinrichtung sowie Informationen über Entgelte für den Zugang zu Serviceeinrichtungen und die einzelnen dort erbrachten schienenverkehrsbezogenen Leistungen.

Das geltende Eisenbahnrecht lässt Ausnahmen und Befreiungen von regulierungsrechtlichen Anforderungen unter bestimmten Voraussetzungen zu. Gemäß Art. 2 (2) DVO (EU) 2017/2177 können Betreiber von Serviceeinrichtungen, welche die nachstehenden Serviceeinrichtungen betreiben oder Leistungen erbringen, von der Anwendung bestimmter Vorschriften der DVO ausgenommen werden:

- Serviceeinrichtungen oder Leistungen ohne strategische Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts, insbesondere was die Auslastung der Einrichtung, die Art und den Umfang des potenziell betroffenen Verkehrs sowie die Art der in der Einrichtung angebotenen Leistungen anbelangt;
- Serviceeinrichtungen oder Leistungen, die in einem wettbewerbsorientierten Umfeld mit einer Vielzahl von Wettbewerbern, die vergleichbare Leistungen erbringen, betrieben bzw. erbracht werden;
- Serviceeinrichtungen oder Leistungen, bei denen die Anwendung dieser Verordnung das Funktionieren des Marktes für Serviceeinrichtungen beeinträchtigen könnte.

Diese Varianten stehen nebeneinander, sodass es ausreichend ist, wenn eine der genannten Voraussetzungen vorliegt. Unter den gleichen Voraussetzungen sind gemäß § 2b Abs. 2 ERegG Befreiungen von den Pflichten des § 13 sowie des Kapitels 3 mit Ausnahme des § 21 (Vereinbarungen zur Betriebssicherheit) und § 43 (Rechte an und Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen) möglich. Zu den Ausnahme- und Befreiungsmöglichkeiten hat die Bundesnetzagentur einen Leitfaden im Internet veröffentlicht.¹

¹ Bundesnetzagentur, Leitfaden der Beschlusskammer 10 zu Ausnahmen & Befreiungen, https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/Eisenbahnen/Veroeffentlichungen/Leitlinien/Leitfaden_Ausn_Befrei/start.html (zuletzt abgerufen am 09.12.2025).

Für Betreiber von Güterterminals hat die Gewährung einer Ausnahme/Befreiung insbesondere zur Folge, dass für das jeweilige Terminal NBS nur noch in reduziertem Umfang aufzustellen sind. Daneben sind die Betreiber nach einer erfolgten Befreiung nicht mehr verpflichtet, den Entgeltmaßstab des § 32 ERegG einzuhalten, womit auch entsprechende Nachweispflichten entfallen. Die Betreiber bleiben jedoch verpflichtet, Informationen über Entgelte zu veröffentlichen. Ebenso bleiben die Betreiber in jedem Fall verpflichtet, Zugang zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen zu dieser Einrichtung zu gewähren.

Zur Beurteilung der Frage, ob ein Güterterminal eine strategische Bedeutung für das Funktionieren des Schienenverkehrsmarkts aufweist, zieht die Bundesnetzagentur verschiedene Kriterien heran. Dazu zählt der eisenbahnbezogene Umsatz des Güterterminals. Dabei geht die Bundesnetzagentur ab einem eisenbahnbezogenen Umsatz von 1,25 Mio. Euro pro Jahr von einer strategischen Bedeutung aus. Güterterminals, deren eisenbahnbezogene Umsätze unterhalb dieses Schwellenwerts liegen, können von den genannten regulatorischen Vorgaben ausgenommen und befreit werden, sofern nicht die weiteren Kriterien für das Vorliegen einer strategischen Bedeutung sprechen.²

Die vorliegende Studie beschäftigt sich mit der Möglichkeit einer Befreiung von Güterterminals aufgrund des Vorliegens eines wettbewerbsorientierten Umfelds. In der behördlichen Praxis ist dies vor allem dann relevant, wenn ein Güterterminal eisenbahnbezogene Umsätze von mehr als 1,25 Mio. Euro pro Jahr erwirtschaftet, sodass eine Befreiung aufgrund einer fehlenden strategischen Bedeutung ausscheidet. Die Voraussetzungen eines wettbewerbsorientierten Umfelds bei Güterterminals sollen mit der vorliegenden Studie untersucht werden. Dabei sollen insbesondere vertiefte Kenntnisse über das Angebot an Terminals für den Kombinierten Verkehr (KV) erlangt werden, welche als Grundlage für regulatorische Entscheidungen dienen.

1.2 Funktionsweise des Kombinierten Verkehrs

Güterterminals sind für den KV von hoher Bedeutung. Im KV erfolgt der Transport von Gütern in standardisierten Ladeeinheiten (z. B. Container, Wechselbehälter) mittels mehrerer Verkehrsträger. Kennzeichnend für den KV ist, dass der überwiegende Teil der Gesamtstrecke des Transports mit der Eisenbahn oder dem Binnen- oder Seeschiff erfolgt. Der Transport auf der Straße mittels LKW fällt hingegen möglichst kurz aus und dient in erster Linie dazu, die Güter bzw. Ladeeinheiten von dem Verloader zum Güterterminal (Vorlauf) bzw. vom Güterterminal zum Empfänger (Nachlauf) zu transportieren.

Im KV werden der begleitete und unbegleitete KV unterschieden. Im begleiteten KV wird das beladene Kraftfahrzeug mit Hilfe von Schiffen (Roll on Roll off - RoRo) oder auf dem Eisenbahnwaggon (Rollende Landstraße - RoLa) transportiert. Der Fahrer begleitet in der Regel das Kraftfahrzeug. Im unbegleiteten KV werden nur die Ladeeinheiten umgeschlagen. Der Verladevorgang erfolgt insbesondere an Güterterminals, das sind z. B. Bahnhöfe, die über Einrichtungen der notwendigen Umschlagart für den KV verfügen. Hierbei

² Siehe hierzu Bundesnetzagentur, Ausnahmen und Befreiungen für Betreiber einer Serviceeinrichtung von Zugangs- und Entgeltregelungen, https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/Eisenbahnen/Veroeffentlichungen/Leitlinien/Leitfaden_Ausn_Befrei/3_Betreiber_Serviceeinrichtung/Unterpunkte/Bewertung_ServiceE/Gueterterminals.html?nn=867730 (zuletzt abgerufen am 09.12.2025).

kann zwischen vertikalem und horizontalem Umschlag unterschieden werden, wobei der vertikale Umschlag die Kranbarkeit der Ladeinheit voraussetzt.

Der wesentliche Vorteil des KV ist, dass bei einem Wechsel des Verkehrsträgers eine normierte Ladeinheit (Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger, LKW) umgeschlagen wird. Dabei können die verschiedenen Verkehrsträger ihre jeweiligen Stärken ausspielen. Der Straßengüterverkehr ermöglicht beispielsweise eine gute Flächenerschließung und bietet eine hohe Flexibilität. Der Schienengüterverkehr (SGV) weist Vorteile auf, wenn größere Mengen über längere Distanzen transportiert werden sollen. Diese Vorteile der einzelnen Verkehrsträger können durch eine Nutzung des Straßengüterverkehrs für den vergleichsweise kurzen Vor- und Nachlauf sowie des SGV für den längeren Hauptlauf kombiniert werden.

Die Umschläge sind in großem Umfang und mit geringem zeitlichem Aufwand in KV-Terminals, die je nach Art an unterschiedliche Verkehrsträger angebunden sind, möglich. Der KV ist dabei durch eine weitgehende Standardisierung geprägt: Es gibt vergleichsweise wenige, standardisierte Ladeinheiten des KV, die mit den jeweils vorgehaltenen Einrichtungen umgeschlagen werden können. Dies gilt neben den vor allem im Seeverkehr genutzten ISO-Containern auch für die eher im kontinentalen Verkehr genutzten Ladeeinheiten bis hin zu LKW-Aufliegern. Insbesondere die Ladeeinheiten werden in hohen Stückzahlen beschafft und vorgehalten. Insgesamt ergibt sich dabei eine hohe Rationalisierung gegenüber einem Güterumschlag ohne vereinheitlichte Ladeeinheiten.

Ein weiterer Vorteil des KV ist, dass sich eine breite Masse an Ladegütern zur Verladung in Standardcontainern eignet. Nur wenige Güter eignen sich wegen zu großen Ausmaßen oder zu hohem Gewicht nicht für den KV. Der KV hat dementsprechend insbesondere im SGV eine hohe Bedeutung. Knapp 40 Prozent der Verkehrsleistung im SGV sind KV-Verkehre.³

1.3 Vorgehensweise der Studie

Die vorliegende Studie untersucht die Markt- und Wettbewerbsverhältnisse bei KV-Terminals. Diese ermöglichen den Umschlag von normierten Ladeinheiten des Kombinierten Verkehrs zwischen Schiene und Straße und/oder Schiene und Binnenwasserstraße. Nicht betrachtet werden Seehafenterminals, welche u.a. die Verladung von Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs von der Eisenbahn auf Seeschiffe ermöglichen. Grund hierfür ist insbesondere, dass bei diesen Terminals eine vollumfängliche Regulierung in der Regel nicht infrage gestellt wird.

Die Untersuchung wurde in drei Schritte unterteilt. Zur Berücksichtigung der verschiedenen Marktperspektiven wurden innerhalb der einzelnen Teilschritte auch externe Stakeholder befragt und deren Positionen in die Ausgestaltung der Arbeitsschritte mit einbezogen. Die Bundesnetzagentur bedankt sich bei den beteiligten Güterterminalbetreibern und weiteren Unternehmen für die konstruktive fachliche Unterstützung.

Schritt 1 - Datenerhebung bei Terminalbetreibern

Im ersten Arbeitsschritt hat die Bundesnetzagentur Daten zu Güterterminals in Deutschland erhoben. Auf Basis von § 17 ERegG führt die Bundesnetzagentur jährlich eine Markterhebung bei mehr als 2.400 auf dem

³ Bundesnetzagentur, Marktuntersuchung Eisenbahnen, November 2024, S. 21.

deutschen Eisenbahnmarkt aktiven Unternehmen durch.⁴ Dabei werden Informationen auch bei Betreibern von KV-Güterterminals abgefragt, die zur Gruppe der "Betreiber von Serviceeinrichtungen" (BvSE) gehören. Ebenso werden Informationen bei Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), Betreibern der Schienenwege (BdS), Werksbahnen und Aufgabenträgern erhoben. Die Befragung erfolgt online über das Webportal Schiene (WEPOS) der Bundesnetzagentur und ist für die teilnehmenden Unternehmen verpflichtend.

Auf Basis dieser Informationen besitzt die Bundesnetzagentur bereits einen umfangreichen Überblick über die Situation bei den Betreibern von Serviceeinrichtungen. Für die Betrachtung der Wettbewerbsverhältnisse zwischen den Betreibern von KV-Terminals war jedoch eine Erweiterung der bisherigen Abfrage notwendig, um ein tiefergehendes Verständnis bezüglich der vorhandenen technischen und betrieblichen Parameter zu erhalten. Der überarbeitete Fragebogen umfasste unter anderem Fragen zur Betreiber- / Eigentümerstruktur, der vorhandenen Infrastruktur, den angebotenen und durchgeführten Umschlagsleistungen, der Höhe von Entgelten und dem jeweiligen Umsatz sowie zu den Nutzungsbedingungen und Entgeltlisten. Die erstmalige Befragung der Betreiber von Serviceeinrichtungen mit dem neu konzeptionierten Fragebogen erfolgte im Mai 2023 für das Berichtsjahr 2022 und wurde im April 2024 für das Berichtsjahr 2023 wiederholt.

Schritt 2 - Datenerhebung bei KV-Operateuren

Um neben der Anbieter- auch die Nachfragerseite zu erfassen, hat die Bundesnetzagentur zusätzlich eine Erhebung unter KV-Operateuren durchgeführt, da diese die wesentlichen Nachfrager von Kapazität in KV-Terminals sind. Ziel der Befragung war es, Informationen aus Sicht der Zugangsberechtigten der KV-Terminals zu erhalten. Dazu wurde ein Fragebogen entwickelt, der zum einen allgemeine Fragen zur Nutzung und Verfügbarkeit von KV-Terminals, zum anderen spezifische, regionsbezogene Fragen abdeckte. Die Befragung wurde mit Hilfe von EU Survey im Sommer 2024 durchgeführt. Die Ergebnisse der Befragung sind sowohl in die Marktabgrenzung als auch in die Wettbewerbsprüfung eingeflossen.

Schritt 3 - Markt- und Wettbewerbsanalyse

Auf Basis der Markterhebung bei den Terminalbetreibern und der Befragung der KV-Operateure wurde im Anschluss die Markt- und Wettbewerbssituation im Bereich der KV-Terminals untersucht. Hierzu wurde zunächst die Anbieterstruktur in Deutschland näher betrachtet. Eine interaktive Karte, welche die Standorte der seitens der Bundesnetzagentur erfassten KV-Terminals visualisiert, ist auf der Homepage der Bundesnetzagentur abrufbar.⁵

Für die nähere Analyse der Markt- und Wettbewerbssituation wurde auf Basis der vorliegenden Informationen eine sachliche sowie räumliche Marktabgrenzung durchgeführt. Hieran anschließend wurden die Wettbewerbsverhältnisse in drei ausgewählten Musterregionen analysiert. Die methodischen Details sowie die Ergebnisse der Markt- und Wettbewerbsanalyse sind in den folgenden Kapiteln dargestellt.

⁴ Die Ergebnisse der Markterhebung veröffentlicht die Bundesnetzagentur jährlich in dem Bericht zur Marktuntersuchung Eisenbahnen. Die Berichte sind auf der Internetseite der Bundesnetzagentur über den folgenden Link abrufbar: <https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/Eisenbahnen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/artikel.html?nn=650418> (zuletzt abgerufen am 09.12.2025).

⁵ Die Karte ist abrufbar unter https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/Eisenbahnen/Infrastrukturkarten/Karte_Umschlagseinrichtungen/start.html (zuletzt abgerufen am 09.12.2025).

2 Marktdefinition und Methodik der Wettbewerbsprüfung

Einleitend werden die typischen Schritte einer Wettbewerbsprüfung kurz erläutert. Hieran anschließend wird zur sachlichen und räumlichen Marktabgrenzung sowie zu relevanten Aspekten der wettbewerblichen Analyse im Bereich der KV-Terminals ausgeführt.

2.1 Marktabgrenzung und Wettbewerbsprüfung im Allgemeinen

Ausgangspunkt einer Wettbewerbsprüfung ist in der Regel die Definition bzw. Abgrenzung des relevanten Marktes. Ziel der Marktabgrenzung ist es, die auf einem Markt tätigen Anbieter und Kunden zu ermitteln und hieran anknüpfend die Gesamtgröße des jeweiligen Marktes sowie die Marktanteile bzw. Marktpositionen der einzelnen Anbieter zu ermitteln. Hierzu wird untersucht, inwieweit die von einzelnen Unternehmen angebotenen Produkte oder Dienstleistungen aus Sicht der Nachfrager bzw. Marktgegenseite austauschbar sind und somit miteinander im Wettbewerb stehen. Die Abgrenzung des relevanten Marktes erfolgt grundsätzlich in sachlicher sowie räumlicher Hinsicht sowie in Einzelfällen auch nach zeitlichen Kriterien⁶. Eine zu enge oder zu weite Marktabgrenzung kann zu einer Fehleinschätzung der Wettbewerbsintensität auf einem Markt bzw. der Marktposition einzelner Unternehmen führen.⁷

Der sachlich relevante Markt umfasst grundsätzlich "alle Produkte, die die Kunden angesichts der Eigenschaften der fraglichen Produkte, ihrer Preise und ihres Verwendungszwecks unter Berücksichtigung der Wettbewerbsbedingungen und der Struktur des Angebots und der Nachfrage auf dem Markt als mit dem Produkt bzw. den Produkten des/der beteiligten Unternehmen(s) austauschbar oder substituierbar ansehen."⁸ Dem sog. Bedarfsmarktkonzept folgend wird insbesondere auf die funktionelle Austauschbarkeit der Produkte oder Dienstleistungen aus Sicht der Nachfrager bzw. Marktgegenseite abgestellt (Nachfragesubstituierbarkeit). Aus ökonomischer Sicht ist insoweit allerdings zu beachten, dass in der Regel keine vollständige funktionelle Austauschbarkeit erforderlich ist. Vielmehr ist es zur Beschränkung der Marktmacht von Unternehmen in der Regel bereits ausreichend, wenn nur ein geringer Teil der Nachfrager bei einer Preiserhöhung auf andere Produkte ausweichen würde. Daneben ist zu berücksichtigen, inwieweit Anbieter ähnlicher Produkte/Dienstleistungen in der Lage und bereit sind, ihre Produktion kurzfristig umzustellen, um auf eine entsprechende Nachfrageänderung zu reagieren (sog. Angebotssubstituierbarkeit und Angebotsumstellungsflexibilität).

⁶ Eine Bestimmung des zeitlich relevanten Marktes ist etwa erforderlich, wenn "Faktoren wie Saisonabhängigkeit oder Erwägungen zur Spitzen- und Nebenzeit die Kundenpräferenzen oder die Angebotsstruktur wesentlich beeinflussen." Vgl. Europäische Kommission, Bekanntmachung der Kommission über die Abgrenzung des relevanten Marktes im Sinne des Wettbewerbsrechts der Union, Abl. Nr. C/2024/1645, 22.02.2024.

⁷ Methodisch kann zur sachlichen und räumlichen Marktabgrenzung beispielsweise der sogenannte hypothetische Monopolistentest (SSNIP-Test) herangezogen werden. Dabei wird analysiert, ob ein gewinnmaximierender Monopolist den Preis auf einem angenommenen relevanten Markt um einen kleinen, aber signifikanten Betrag und nicht nur vorübergehend erhöhen würde. Hierbei wird in der Regel von einer fünf- bis zehnprozentigen Preiserhöhung für mindestens ein Jahr ausgegangen. Wenn das gewinnmaximierende Unternehmen eine solche Preiserhöhung vornehmen würde, so ist der relevante Markt abgegrenzt. Würde das Unternehmen eine solche Preiserhöhung hingegen nicht vornehmen, weil diese z. B. aufgrund von Ausweichreaktionen der Nachfrager unprofitabel wäre, so ist der betrachtete Markt zu eng abgegrenzt. Der sachlich bzw. räumlich relevante Markt ist dementsprechend um weitere Produkte bzw. Gebiete zu erweitern. Analog hierzu kann beispielsweise auch untersucht werden, wie sich die Verringerung der Produktqualität auf die Nachfrage auswirken würde.

⁸ Europäische Kommission, Bekanntmachung der Kommission über die Abgrenzung des relevanten Marktes im Sinne des Wettbewerbsrechts der Union, Abl. Nr. C/2024/1645, 22.02.2024.

Bei der räumlichen Marktabgrenzung wird demgegenüber das geografische Gebiet ermittelt, in dem eine Austauschbarkeit von Produkten/Dienstleistungen aus Sicht der Nachfrager besteht. Der räumlich relevante Markt ist demnach das Gebiet, "in dem die beteiligten Unternehmen als Anbieter oder Nachfrager relevanter Produkte auftreten, in dem die Wettbewerbsbedingungen hinreichend homogen sind, um die Auswirkungen des zu untersuchenden Verhaltens oder Zusammenschlusses beurteilen zu können, und das sich von anderen geografischen Gebieten unterscheidet, und zwar insbesondere durch deutlich unterschiedliche Wettbewerbsbedingungen."⁹ Es wird somit untersucht, welche räumlichen Ausweichmöglichkeiten aus Sicht der Nachfrager bzw. Marktgegenseite bestehen, wobei auf tatsächlich zur Verfügung stehende Angebotsalternativen abzustellen ist. Relevante Kriterien bei der Bestimmung des räumlich relevanten Marktes können etwa Transportkosten, rechtliche bzw. regulatorische Barrieren oder Gewohnheiten der Marktteilnehmer sein. Unterschieden werden insbesondere regionale, nationale und internationale bzw. globale Märkte.

Anknüpfend an die Marktabgrenzung bzw. -definition folgt die Wettbewerbsprüfung. Zur Beurteilung der Wettbewerbsverhältnisse auf einem relevanten Markt ist eine Gesamtbetrachtung aller wettbewerbsrelevanten Kriterien erforderlich. Von besonderer Bedeutung sind dabei die Marktanteile des relevanten Unternehmens und seiner Wettbewerber bzw. die Konzentration in einem Markt. Zur Berechnung der Marktanteile wird typischerweise auf die Umsätze oder Absatzmengen auf dem betreffenden Markt abgestellt. Weitere relevante Kriterien im Rahmen der Wettbewerbsprüfung können u.a. die Finanzkraft der Unternehmen, bestehende Marktzutrittsschranken (potenzieller Wettbewerb), der Substitutionswettbewerb, Wechselkosten für die Kunden, die Nachfragemacht der Marktgegenseite sowie die Verfügbarkeit wettbewerbsrelevanter Ressourcen (z. B. Patente, Produktionsstätten, Vertriebsnetze, Daten) sein.¹⁰

2.2 Sachliche Marktabgrenzung bei KV-Terminals

2.2.1 Sachlich getrennte Märkte für den Umschlag von Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs und für den Umschlag von konventionellen Gütern

Güterterminals ermöglichen den Umschlag von Gütern zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern. In einem ersten Schritt können Terminals insbesondere hinsichtlich der Art der umschlagbaren Ladeeinheiten bzw. Güter und dem hierfür benötigten bzw. vorhandenen Umschlagequipment unterschieden werden. Demnach ist grundsätzlich zwischen KV-Terminals, die den Umschlag von normierten Ladeeinheiten wie Containern und Wechselbrücken zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern ermöglichen, und konventionellen Terminals, in denen Güter (Nicht-KV) umgeschlagen werden können, zu unterscheiden.

Der Umschlag von normierten Ladeeinheiten ist ein von dem Umschlag sonstiger Güter sachlich abzugrenzender Markt. Dieser Markt unterscheidet sich insbesondere mit Blick auf das für den Umschlag erforderliche Umschlagequipment. Im Fall von Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs werden vor allem Portalkräne oder Reachstacker genutzt. Beim Umschlag von Gütern in konventionellen Güterterminals (Nicht-KV) ist je nach Beschaffenheit der Güter sehr unterschiedliches Umschlagequipment erforderlich. So ist beispielweise für den Umschlag von Schüttgut (z. B. Getreide) anderes Umschlagequipment erforderlich als

⁹ Europäische Kommission, Bekanntmachung der Kommission über die Abgrenzung des relevanten Marktes im Sinne des Wettbewerbsrechts der Union, Abl. Nr. C/2024/1645, 22.02.2024.

¹⁰ Vgl. hierzu § 18 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB).

für den Umschlag von Flüssigkeiten. Dementsprechend ist die Austauschbarkeit einzelner konventioneller Terminals je nach vorhandenem Umschlagequipment eingeschränkt.

Die Bundesnetzagentur hat sich vor diesem Hintergrund entschieden, den Fokus der vorliegenden Studie auf den klar abgrenzbaren Markt für den Umschlag von Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs zu legen, der in KV-Terminals erfolgt.

2.2.2 Keine Untergliederung des sachlich relevanten Marktes für den Umschlag von Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs

Mit Blick auf den Umschlag normierter Ladeeinheiten in KV-Terminals wurde untersucht, ob eine weitere Untergliederung aufgrund der angebundenen Verkehrsträger (Schiene, Straße, Binnenwasserstraße) bzw. eine Differenzierung zwischen bi- und trimodalen KV-Terminals erforderlich ist.¹¹ Ferner wurde geprüft, ob eine Untergliederung aufgrund der umschlagbaren Ladeeinheiten (Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger etc.) oder zusätzlich zum Umschlag angebotenen Leistungen (z. B. Abstellung und Zwischenlagerung von Containern) angezeigt ist.

Mit Blick auf den schienenbezogenen Umschlag in KV-Terminals kann grundsätzlich zwischen dem Umschlag Schiene-Straße und dem Umschlag Schiene-Binnenwasserstraße unterschieden werden. Der Umschlag Schiene-Straße wird sowohl von bimodalen als auch trimodalen Terminals angeboten, sodass beide Arten von Terminals miteinander im Wettbewerb stehen. Der Umschlag Schiene-Binnenwasserstraße erfolgt demgegenüber nur in trimodalen Terminals und kann nicht durch bimodale Terminals substituiert werden. Dieser Umstand könnte zunächst für das Vorliegen getrennter sachlich relevanter Märkte für beide Varianten des Güterumschlags sprechen, da für die Marktabgrenzung letztlich die Austauschbarkeit aus Sicht der Nachfrager entscheidend ist.

Aus Sicht der Bundesnetzagentur ist für die Zwecke der vorliegenden Untersuchung gleichwohl keine Definition getrennter Märkte für beide Varianten des schienenbezogenen Güterumschlags bzw. nach den angebundenen Verkehrsträgern erforderlich. Grund hierfür ist insbesondere, dass der Umschlag Schiene-Binnenwasserstraße im Vergleich zum Umschlag Schiene-Straße in der Praxis nur eine untergeordnete Rolle spielt. Für die Frage, ob ein KV-Terminal in einem wettbewerbsorientierten Umfeld agiert, dürfte es daher regelmäßig nicht auf eine Differenzierung nach den angebundenen Verkehrsträgern ankommen. Im Ergebnis erscheint daher zumindest für die regulierungsrechtliche Prüfung eine einheitliche Betrachtung von KV-Terminals sachgerecht.

Nicht angezeigt ist zudem eine Differenzierung zwischen bimodalen und trimodalen KV-Terminals bzw. die Definition eines eigenständigen Marktes für trimodale Umschläge zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Binnenwasserstraße. Eine solche Abgrenzung würde bedeuten, dass trimodale Terminals auch mit Blick auf den Umschlag Schiene-Straße nicht durch die Leistungen von bimodalen Terminals substituiert werden könnten. Diese Marktdefinition würde der tatsächlichen Austauschbarkeit aus Sicht der Nachfrager nicht gerecht, da der Umschlag Schiene-Straße sowohl in bi- als auch trimodalen KV-Terminals erfolgen kann. Dies gilt umso mehr, da - wie bereits beschrieben - der überwiegende Teil der Umschläge mit Eisenbahnbezug zwischen der Schiene und der Straße erfolgt, während der für trimodale Terminals

¹¹ Der Umschlag zwischen Schiene und Seeschiff, der in trimodalen Seehafenterminals erfolgt, ist wie eingangs erläutert nicht Gegenstand dieser Untersuchung.

spezifische Umschlag zwischen der Schiene und der Binnenwasserstraße von untergeordneter Bedeutung ist. Dieser Einschätzung steht auch nicht entgegen, dass für einige Marktteilnehmer ggf. die Möglichkeit, Güter zwischen drei Verkehrsträgern umschlagen zu können, ein relevanter Faktor für die Auswahl eines trimodalen Terminals sein kann, etwa weil hiermit ggf. eine höhere Flexibilität bei der Verkehrsträgerwahl einhergeht. Generell dürfte die Trimodalität von Terminals weniger für die Möglichkeit, Güter von der Schiene auf die Straße oder die Binnenwasserstraße umzuschlagen, von Bedeutung sein als für die Möglichkeit des Umschlags von Gütern von der Straße auf die Schiene oder die Binnenwasserstraße, da die Verkehrsträger Schiene und Binnenwasserstraße mitunter Alternativen für den Hauptlauf darstellen können, während der Vor- und Nachlauf im KV in der Regel auf der Straße erfolgt.

Die Frage der Trimodalität hat die Bundesnetzagentur auch in ihrer Befragung von KV-Operateuren, welche Kapazitäten in KV-Terminals nachfragen, thematisiert. Die KV-Operateure wurden zum einen gefragt, welche Umschlagsleistungen sie beauftragen und zum anderen, welche Bedeutung Trimodalität bei der Auswahl eines alternativen Terminals hat. Nahezu alle Befragten beauftragten demnach bimodale Umschlagleistungen für den Umschlag Schiene-Straße. Etwas mehr als ein Drittel der Befragten beauftragten zudem Umschlagleistungen für den Umschlag Straße-Schiene/Binnenschiff in trimodalen Terminals. Mit Blick auf die Wahl eines alternativen Terminals gaben ca. 46 Prozent der Befragten an, dass Trimodalität für sie relevant oder eher relevant sei (Abbildung 1). Grund für diesen nicht unerheblichen Anteil dürfte nach Einschätzung der Bundesnetzagentur wie oben aufgezeigt allerdings primär sein, dass für die KV-Operateure die Möglichkeit, von der Straße auf die Schiene oder die Binnenwasserstraße umzuschlagen, von Bedeutung ist, während der Umschlag zwischen Eisenbahn und Binnenschiff eher von untergeordneter Bedeutung ist.

Relevanz von Trimodalität

Anzahl KV-Operateure

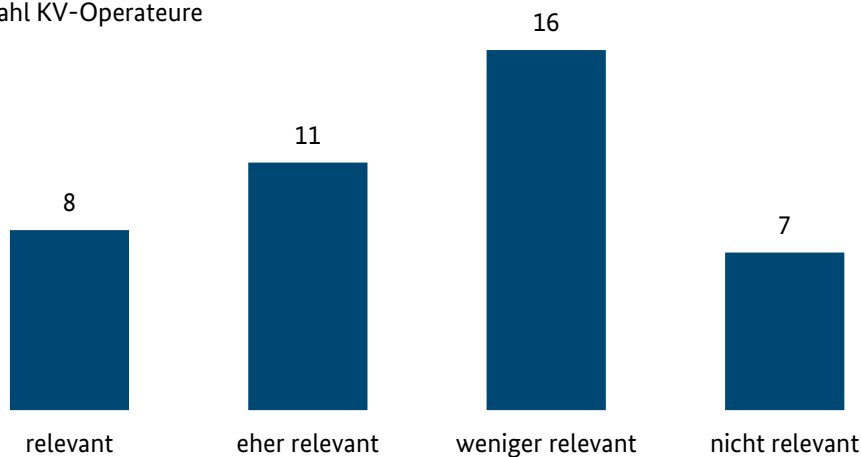


Abbildung 1: Relevanz von Trimodalität für KV-Operateure

Schließlich ist nach Einschätzung der Bundesnetzagentur auch keine weitere Untergliederung des sachlich relevanten Marktes anhand der umschlagbaren Ladeeinheiten oder weiterer Dienstleistungen einzelner KV-Terminals angezeigt. Mit Blick auf die umschlagbaren Ladeeinheiten ist insoweit zu berücksichtigen, dass ein wesentliches Merkmal des KV die Standardisierung der Ladeeinheiten ist, wobei der Großteil der Umschläge auf Container und Wechselbehälter entfällt. Zwar wird seitens der Zugangsberechtigten mithin auch der Umschlag von weniger verbreiteten Ladeeinheiten oder von speziellen Gütern wie Gefahrgut nachgefragt, der unter Umständen nicht in jedem KV-Terminal möglich ist. Eine solche Differenzierung im Rahmen der sachlichen Marktabgrenzung hätte jedoch die Definition sehr kleinteiliger Märkte mit vergleichsweise

geringen Umschlagsmengen zur Folge. Aus Sicht der Bundesnetzagentur ist es daher vorzugswürdig, solche Unterschiede im Angebot der KV-Terminals nicht im Rahmen der Marktabgrenzung, sondern – soweit erforderlich – anlassbezogen im Rahmen der wettbewerblichen Prüfung zu berücksichtigen. Gleiches gilt für das Angebot von spezifischen Zusatzleistungen von Terminals, wie z. B. die Zwischenlagerung von Containern. Zwar können solche Zusatzleistungen für die Nachfrager von Umschlagsleistungen in Abhängigkeit der geplanten Transportleistung von Bedeutung sein. Die primär nachgefragte und daher für die Marktabgrenzung relevante Dienstleistung ist allerdings der Güterumschlag. Darüberhinausgehende heterogene Dienstleistungen können ebenfalls – soweit erforderlich – im Rahmen der wettbewerblichen Analyse berücksichtigt werden (siehe hierzu Abschnitt 2.4.4).

2.3 Räumliche Marktabgrenzung bei KV-Terminals

Beim Umschlag von KV-Ladeeinheiten in KV-Terminals handelt es sich um regional begrenzte Märkte. Dies ergibt sich im Grundsatz bereits aus dem Umstand, dass im KV der Vor- und Nachlauf auf der Straße, nicht zuletzt aus wirtschaftlichen Gründen, möglichst kurzgehalten werden soll. KV-Terminals dürften schon aus diesem Grund primär für den Umschlag von Gütern von Unternehmen genutzt werden, die in der Nähe des jeweiligen KV-Terminals angesiedelt sind.

Weniger eindeutig ist unterdessen, wie groß der räumlich relevante Markt ist bzw. wie weit dieser abzugrenzen ist. Häufig wird etwa der Einzugsbereich eines KV-Terminals auf ca. 50 bis 100 km beziffert. In der Praxis wird mitunter sogar nur eine Entfernung im vor- und nachgelagerten Straßentransport des KV von ca. 30 bis 50 km empfohlen, abhängig von der Gesamtstrecke des KV-Transports.¹²

Um einen Überblick zur Größe der regionalen Märkte zu erhalten, hat die Bundesnetzagentur in einem ersten Schritt die in Deutschland aktiven KV-Operateure zu den aus ihrer Sicht akzeptablen Entfernungen im Vor- und Nachlauf auf der Straße befragt (Abschnitt 2.3.1). Unter Berücksichtigung dieser Ergebnisse hat sie in einem zweiten Schritt für die Zwecke dieser Studie einen räumlich relevanten Markt in Form eines Umkreises um das jeweilige Terminal bestimmt (Abschnitt 2.3.2). Diese Marktabgrenzung liegt der Markt- und Wettbewerbsbetrachtung für die gewählten Musterregionen (Abschnitt 3.2) zugrunde.

2.3.1 Akzeptable Entfernung aus Sicht der Nachfrager

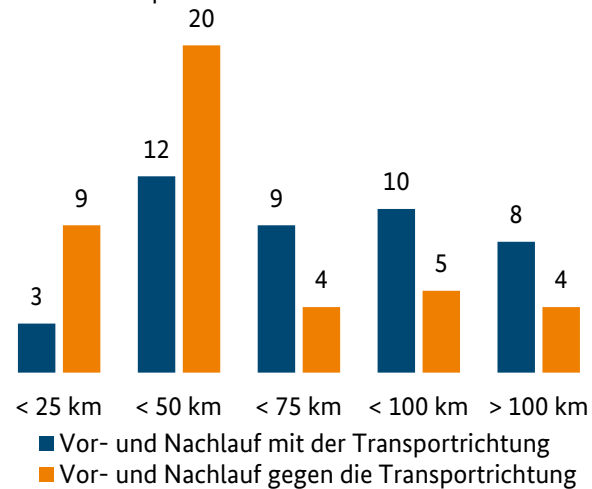
Die Bundesnetzagentur hat von Juni bis August 2024 eine Befragung der in Deutschland aktiven KV-Operateure als wesentliche Nachfrager des Güterumschlags in KV-Terminals durchgeführt. Von den insgesamt 50 befragten Unternehmen haben 42 Unternehmen der Bundesnetzagentur ihre Einschätzungen zum KV-Terminalmarkt in Deutschland und zu ausgewählten Musterregionen mitgeteilt.¹³ Die KV-Operateure wurden unter anderem nach den Entfernungen und Transportzeiten im Vor- und Nachlauf auf der Straße gefragt, welche bei der Auswahl eines alternativen Güterterminals akzeptabel wären. Die Ergebnisse sind in Abbildung 2 dargestellt.

¹² Vgl. z. B. vbw, Klimafreundlicher Brennertransit – Übersicht Kombiniertes Verkehr (KV), S. 3, https://www.vbw-bayern.de/Redaktion/Frei-zugaengliche-Medien/Abteilungen-GS/Wirtschaftspolitik/2023/Downloads/230307_E3-Orientierungshilfe-Kombiniertes-Verkehr.pdf (zuletzt abgerufen am 09.12.2025).

¹³ Zur Auswahl der Musterregionen und den Ergebnissen der Befragung siehe Abschnitt 0.

Akzeptierte Entfernung zum KV-Terminal

Anzahl KV-Operateure



Akzeptierte Transportzeit zum KV-Terminal

Anzahl KV-Operateure

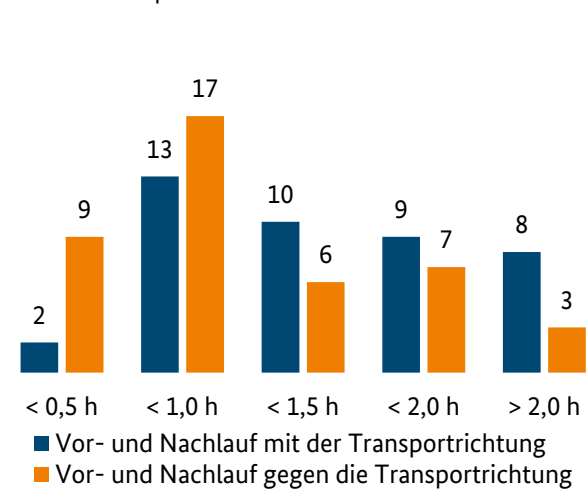


Abbildung 2: Akzeptierte Entfernung (links) / Transportzeit (rechts) im Vor- und Nachlauf

Die Ergebnisse der Befragung der KV-Operateure bestätigen, dass es sich beim Umschlag von Ladeeinheiten in KV-Terminals um regionale Märkte handelt. Zwischen der akzeptierten Entfernung und der akzeptierten Transportzeit ist dabei ein Zusammenhang zu erkennen. Bei einem Vor- und / oder Nachlauf gegen die Transportrichtung gaben knapp ein Drittel der KV-Operateure an, eine Entfernung von mehr als 50 Kilometern bzw. eine Fahrzeit von mehr als einer Stunde zu akzeptieren. Eine Entfernung von mehr als 100 km bzw. eine Transportzeit von mehr als zwei Stunden war nur für rund 10 bzw. 7 Prozent der Befragten noch akzeptabel. Erfolgt der Vor- und / oder Nachlauf mit der Transportrichtung, lag die Akzeptanz für die Transportentfernung und -zeit etwas höher. Im Schnitt war eine Entfernung zum KV-Terminal von mehr als 75 km oder von mehr als 1,5 Stunden nur für ca. ein Drittel der befragten KV-Operateure akzeptabel. Die Fragen zur akzeptierten Transportentfernung und -zeit wurden auch auf Ebene dreier prototypischer Musterregionen gestellt. Hier zeigte sich ein relativ identisches Bild zwischen den einzelnen Regionen.

Insgesamt legt die Betrachtung der Nachfrager nahe, dass für einen Großteil der Zugangsberechtigten KV-Terminals bis zu einer Entfernung von ca. 50 bis 75 km und einer Transportzeit von ca. 60 bis 90 Minuten grundsätzlich als Alternative in Frage kommen. Bei größeren Entfernungen und längeren Transportzeiten im Vor- bzw. Nachlauf auf der Straße wird eine Austauschbarkeit zunehmend schwierig. Zu beachten ist, dass es sich bei den genannten Entfernungen und Fahrzeiten um Durchschnittswerte handelt. Sie können als Richtwerte für die weitere Bestimmung des räumlich relevanten Marktes dienen. Die Betrachtung der unterschiedlichen Musterregionen in der Befragung der KV-Operateure deutet zudem darauf hin, dass die Werte regional ähnlich sind. Gleichwohl können sich je nach Region auch abweichende Werte ergeben, z. B. aufgrund der unterschiedlichen regionalen Verfügbarkeit von KV-Terminals oder des Ausbauzustands des Straßennetzes.

2.3.2 Definition des räumlich relevanten Marktes

Wie bereits erläutert ist das Ziel der Marktabgrenzung, alle relevanten Wettbewerbskräfte in einem Markt abzubilden. Dementsprechend muss der räumlich relevante Markt alle KV-Terminals umfassen, welche - dem Bedarfmarktprinzip entsprechend - aus Sicht der einzelnen Nachfrager eine Alternative darstellen und von denen somit ein gewisser Wettbewerbsdruck auf das im Fokus der Analyse stehende KV-Terminal ausgeht.

Zum räumlich relevanten Markt gehören somit mithin auch KV-Terminals, die außerhalb des originären Einzugsgebiets eines betrachteten KV-Terminals bzw. nicht in dessen unmittelbarer Nähe liegen, soweit sie für die Nachfrager eine Alternative darstellen.

Zur Bestimmung des räumlich relevanten Marktes aus Nachfragersicht bietet sich im vorliegenden Kontext der KV-Terminals grundsätzlich ein gestuftes Vorgehen an. Dabei sind zunächst das Einzugsgebiet und damit die (potenziellen) Nachfrager des im Fokus der Betrachtung liegenden KV-Terminals zu ermitteln. Hieran anknüpfend sind die für diese Nachfrager jeweils bestehenden alternativen Terminals (bzw. das geografische Gebiet, in dem diese Alternativen liegen) zu bestimmen. Die so identifizierten Terminals sind in den räumlich relevanten Markt einzubeziehen, sodass dieser mithin aus der Gesamtheit der Gebiete besteht, in denen die aus Sicht der Nachfrager bestehenden alternativen Terminals liegen.

Wesentliche Voraussetzung für die beschriebene Vorgehensweise sind allerdings umfassende Informationen zu den Nachfragern der einzelnen Terminals. Da der Bundesnetzagentur keine entsprechenden Informationen vorliegen, hat sie für die Zwecke der vorliegenden Studie als Ausgangspunkt für die Marktabgrenzung stattdessen die oben dargelegten Ergebnisse aus der Befragung der KV-Operateure herangezogen. Dieser Vorgehensweise liegt die Annahme zugrunde, dass die durchschnittlichen Einzugsgebiete einzelner KV-Terminals in etwa der gleichen Größenordnung entsprechen wie die aus Nachfragersicht ermittelten akzeptablen Entfernungen im Vor- und Nachlauf. Die für die meisten KV-Operateure akzeptable Entfernung im Vor- und Nachlauf von 50 bis 75 km entspricht dabei näherungsweise einer Distanz von ca. 30 bis 50 km Luftlinie. Diese Distanz beschreibt annahmegemäß auch den Radius des Umkreises des durchschnittlichen Einzugsgebiets eines Terminals. Dieser Radius wurde sodann erweitert, um zu berücksichtigen, dass für die Nachfrager alternative KV-Terminals auch außerhalb dieses originären Einzugsgebiets des betrachteten KV-Terminals liegen können, da sie z. B. auch zu einem KV-Terminal fahren können, das in der entgegengesetzten Richtung liegt.¹⁴

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Erwägungen hat die Bundesnetzagentur für die vorliegende Studie einen räumlich relevanten Markt in Form eines Umkreises mit einem Radius von 50 bis 80 km um das jeweils betrachtete KV-Terminal definiert. Die gewählte Bandbreite trägt dabei dem Umstand Rechnung, dass für einige Nachfrager eine Austauschbarkeit nur bei vergleichsweise geringen Distanzen möglich ist und die Austauschbarkeit mit zunehmender Entfernung generell abnimmt. Generell bietet es sich im Rahmen der räumlichen Marktabgrenzung zudem an, auch die Auswirkungen einer nur geringfügigen Erweiterung oder Verringerung des Umkreises zu betrachten. Bei einer zu statischen Marktabgrenzung besteht demgegenüber insbesondere das Risiko, dass gegebenenfalls ebenfalls relevante alternative Terminals im Randbereich aus der Betrachtung herausfallen.

Um den mit der gewählten Vorgehensweise zwangsläufig einhergehenden Unschärfen zu begegnen, hat die Bundesnetzagentur für die Untersuchung der Markt- und Wettbewerbsverhältnisse in den betrachteten Musterregionen jeweils die Ober- und Untergrenze der genannten Bandbreite als Umkreise herangezogen. Die Prüfung erfolgte dementsprechend zum einen für einen Umkreis mit einem Radius von ca. 50 km und zum

¹⁴ Wären demgegenüber die Nachfrager des betrachteten Terminals bekannt, so wären alle Terminals, die ebenfalls im Einzugsgebiet der einzelnen Nachfrager liegen und von diesen als tatsächliche Alternative wahrgenommen werden, in den räumlich relevanten Markt einzubeziehen. Die Einzugsgebiete dieser Terminals würden sich folglich mit dem Einzugsgebiet des betrachteten Terminals überschneiden.

anderen für einen erweiterten Umkreis mit einem Radius von ca. 80 km. Die Betrachtung dieser beiden unterschiedlichen Umkreise ermöglicht es, im Sinne einer Sensitivitätsanalyse, zu untersuchen, wie sich die Beurteilung der Wettbewerbsposition in den betrachteten Regionen in Abhängigkeit des angenommenen räumlich relevanten Marktes verändert.

Abschließend ist zu betonen, dass die für diese Studie gewählte Vorgehensweise der Marktabgrenzung nicht zwingend der im Rahmen spezifischer Befreiungsverfahren verfolgten Vorgehensweise entsprechen muss. Denn während die vorliegende Studie eine allgemeine Analyse der Markt- und Wettbewerbsverhältnisse im Bereich der KV-Terminals verfolgt, können bei der Prüfung der Wettbewerbsverhältnisse im konkreten Einzelfall mitunter auch detailliertere einzelfallbezogene Konstellationen für die Analyse relevant sein. Die hierfür erforderlichen Daten wären sodann im Rahmen der Verfahren bei den betroffenen Unternehmen abzufragen.

2.4 Wettbewerbliche Analyse

Zur Prüfung der Marktstellung eines Unternehmens im Verhältnis zu seinen Wettbewerbern und damit letztlich auch zur Betrachtung der Wettbewerbssituation in einem Markt ist grundsätzlich eine Gesamtbetrachtung der wettbewerbsrelevanten Kriterien erforderlich. § 18 Abs. 3 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) statuiert insoweit eine umfassende Liste mit je nach Einzelfall ggf. zu berücksichtigenden Faktoren.

Im Folgenden wird dargestellt, welche Aspekte mit Blick auf eine Prüfung der Wettbewerbssituation bei KV-Terminals von besonderer Bedeutung sind. Die Betrachtung erfolgt dabei primär vor dem Hintergrund regulierungsrechtlicher Anforderungen.¹⁵ Besonders relevant erscheint in diesem Kontext eine Prüfung der Marktstruktur, in Form der Anzahl der Terminalbetreiber und ihrer Marktanteile sowie des Konzentrationsgrads (Abschnitt 2.4.1). Ferner wird auf mögliche Markteintrittsbarrieren (Abschnitt 2.4.2) und die Bedeutung möglicher wettbewerbsbeschränkend wirkender gesellschaftsrechtlicher Verflechtungen (Abschnitt 2.4.3) eingegangen. Betrachtet wird zudem die Möglichkeit und Bereitschaft der Nachfrager, auf andere Unternehmen auszuweichen, etwa im Falle von Kapazitätsengpässen oder als Reaktion auf ein wettbewerbschädliches Verhalten eines Terminalbetreibers (Abschnitt 2.4.4).

2.4.1 Marktstruktur

Zur Bewertung der Marktstruktur kann zunächst - den oben genannten regulierungsrechtlichen Vorgaben entsprechend - die Anzahl der in einem abgegrenzten regionalen Markt bzw. "Umfeld" vorhandenen KV-Terminals bzw. Terminalbetreiber betrachtet werden. Die Anzahl der in einem Markt tätigen Unternehmen erlaubt für sich genommen allerdings nur begrenzte Aussagen zur Wettbewerbsintensität. So können in einem Markt beispielsweise ein sehr großer, marktstarker und mehrere eher kleine Anbieter tätig sein. Dementsprechend schwierig ist es, eine kritische Anzahl der in einem Markt konkurrierenden Unternehmen zu benennen. Die Bundesnetzagentur geht in ihren bisherigen Befreiungsverfahren zu KV-Terminals, analog zum Vorgehen in Befreiungsverfahren anderer Serviceeinrichtungen, davon aus, dass für die Annahme eines wettbewerbsorientierten Umfelds mindestens drei konkurrierende Terminalbetreiber, in Summe also

¹⁵ Zu den regulierungsrechtlichen Anforderungen und Befreiungsmöglichkeiten siehe Abschnitt 1.1.

mindestens vier KV-Terminals unterschiedlicher Anbieter, in dem jeweils relevanten Markt aktiv sein müssen.¹⁶

Grundsätzlich empfiehlt es sich, bei der Prüfung des Vorliegens eines wettbewerbsorientierten Umfelds neben der Anzahl der Marktteilnehmer die Marktanteile der in einem regionalen Markt tätigen Anbieter zu betrachten. Zur Bestimmung der Marktanteile werden in der Regel die Umsätze oder Mengen der jeweiligen Unternehmen herangezogen. Für den vorliegend relevanten Umschlag in KV-Terminals kann insoweit prinzipiell auf die jeweiligen eisenbahnbezogenen Umsätze oder die eisenbahnbezogenen Umschlagsmengen abgestellt werden. Als sachgerecht haben sich im Rahmen dieser Untersuchung dabei insbesondere die Umschlagsmengen herausgestellt, da diese einen unmittelbaren Bezug zu der wesentlichen Leistung der Terminals aufweisen und einen plausiblen und angemessenen Vergleich zwischen den Terminals bzw. Terminalbetreibern ermöglichen.

Die Betrachtung von Marktanteilen ermöglicht es, die Größe eines Terminalbetreibers im Verhältnis zu seinen Wettbewerbern einzuschätzen. Sie sind insofern ein Indiz für die Marktrelevanz der einzelnen Terminalbetreiber. Als Anhaltspunkt zur Einordnung der ermittelten Marktanteile können die Vermutungsschwellen zur Marktbeherrschung gemäß § 18 GWB dienen:

- Gemäß § 18 Abs. 4 GWB wird vermutet, dass ein Unternehmen marktbeherrschend ist, wenn es einen Marktanteil von mindestens 40 Prozent hat.
- Gemäß § 18 Abs. 6 GWB gilt eine Gesamtheit von Unternehmen als marktbeherrschend, wenn sie
 1. aus drei oder weniger Unternehmen besteht, die zusammen einen Marktanteil von 50 Prozent erreichen, oder
 2. aus fünf oder weniger Unternehmen besteht, die zusammen einen Marktanteil von zwei Dritteln erreichen.

Bei der Bewertung von Marktanteilen ist allerdings grundsätzlich zu beachten, dass selbst ein Unternehmen mit einem sehr hohen Marktanteil nicht zwingend über Marktmacht verfügen muss. Dies ist etwa der Fall, wenn die Nachfrage auf Preisänderungen sehr elastisch reagiert, eine Erhöhung des Preises also zu einem deutlichen Rückgang der Nachfrage führt.

Für eine generelle Einschätzung der Wettbewerbsintensität in einem Markt kann anhand der ermittelten Marktanteile ferner der Konzentrationsgrad eines Marktes berechnet werden. Bekannt ist insbesondere der Herfindahl-Hirschman-Index (HHI). Der HHI wird berechnet aus der Summe der quadrierten Marktanteile aller Anbieter auf dem betrachteten Markt. Er kann einen Wert zwischen 0 und 10.000 haben, wobei ein HHI nahe 0 einem sehr wettbewerbsintensiven Markt mit vielen Anbietern und ein Wert nahe 10.000 einem Monopol entspricht. Ein hoher Indexwert ergibt sich, wenn in einem Markt nur wenige Anbieter mit hohen

¹⁶ Siehe hierzu z. B. Bundesnetzagentur, Beschluss v. 11.07.2025, BK10-18-0149_B, https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Beschlusskammern/1_GZ/BK10-GZ/2018/2018_0100bis0199/BK10-18-0149/BK10-18-0149_B_Beschluss_DL_BF.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (zuletzt abgerufen am 09.12.2025).

Marktanteilen tätig sind oder wenn große Unterschiede zwischen den Marktanteilen der einzelnen Anbieter bestehen.

Der HHI wird unter anderem als Indiz für die Beurteilung der Marktkonzentration im Rahmen von Zusammenschlussverfahren herangezogen. Allerdings gibt es insoweit keine einheitlichen Schwellenwerte, ab denen die Marktkonzentration als problematisch angesehen wird. So weichen etwa die von der Europäischen Kommission und der Federal Trade Commission (FTC) in den USA herangezogenen Schwellenwerte voneinander ab. Zudem wird für die Bewertung der Marktkonzentration im Rahmen eines Zusammenschlussverfahrens auch die Veränderung des HHI betrachtet (sog. Delta-Wert).¹⁷ Für die Zwecke der vorliegenden Studie zieht die Bundesnetzagentur für die Bewertung der Marktkonzentration - in Übereinstimmung mit ihrem Bericht zu den Märkten für Wartungseinrichtungen¹⁸ - die folgenden Schwellenwerte heran:

- $HHI < 1.500$: Vermutung eines unkonzentrierten bzw. gering konzentrierten Marktes
- $1.500 \leq HHI \leq 2.500$: Vermutung eines moderat konzentrierten Marktes
- $HHI > 2.500$: Vermutung eines hochkonzentrierten Marktes

Zu beachten ist allerdings auch hier, dass der HHI lediglich ein Indiz für den Wettbewerbsdruck in einem Markt ist und damit nur einen Teil einer gesamtheitlichen Bewertung darstellen kann.

2.4.2 Markteintrittsbarrieren

Markteintrittsbarrieren bzw. Marktzutrittsschranken sind Hindernisse, die den Markteintritt für bislang nicht in einem Markt aktive Unternehmen erschweren und insoweit etablierte Anbieter vor möglichen neuen Konkurrenten schützen. Beispiele für solche Markteintrittsbarrieren sind etwa hohe Investitionskosten, Skaleneffekte oder auch bestehende Patente. Je einfacher ein Markteintritt möglich ist, desto eher ist ein Markt bestreitbar bzw. wettbewerblich geprägt. Liegen keine oder nur niedrige Markteintrittsbarrieren vor, so werden mithin auch Anbieter mit hohen Marktanteilen in ihrem Verhalten diszipliniert und von der Ausübung von Marktmacht abgehalten.

Mit Blick auf etwaige Markteintrittsbarrieren beim Umschlag in KV-Terminals ist generell festzustellen, dass für die Errichtung von Infrastrukturen wie KV-Terminals höhere Barrieren bestehen als beispielsweise bei der Produktion bestimmter Güter. Die Produktion eines bestimmten Gutes kann häufig auch in bestehenden Anlagen durch eine Umstellung von Produktionsprozessen erreicht werden. Demgegenüber setzt die

¹⁷ Gemäß den aktuellen Leitlinien zur Fusionskontrolle der FTC gelten Märkte mit einem HHI größer als 1.800 als hochkonzentriert und eine Veränderung des HHI im Zuge eines Zusammenschlusses um 100 Punkte wird als signifikanter Anstieg der Konzentration betrachtet. Nach den Leitlinien zur EU-Fusionskontrolle bestehen in der Regel keine Wettbewerbsbedenken, wenn (1) der HHI nach einem Zusammenschluss unterhalb von 1.000 liegt oder (2) der HHI nach einem Zusammenschluss zwischen 1.000 und 2.000 liegt und sich durch den Zusammenschluss um weniger als 250 Punkte verändert oder (3) der HHI nach einem Zusammenschluss oberhalb von 2.000 liegt und sich durch den Zusammenschluss um weniger als 150 Punkte verändert. Vgl. U.S. Department of Justice / Federal Trade Commission, Merger Guidelines, 18.12.2023; Europäische Kommission, Leitlinien zur Bewertung horizontaler Zusammenschlüsse gemäß der Ratsverordnung über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen, Abl. Nr. C31/5, 05.02.2004.

¹⁸ Bundesnetzagentur, Märkte zu den Märkten für Wartungseinrichtungen für Eisenbahnen, April 2020, S. 25. Die Werte entsprechen den Schwellenwerten der bis Dezember 2023 geltenden Leitlinien der FTC.

Errichtung einer Umschlaginfrastruktur regelmäßig einen höheren Kapitaleinsatz voraus, der sich im Zeitverlauf amortisieren muss. Daneben bestehen häufig auch praktische Hindernisse, die unter anderem in der Entwicklung geeigneter Flächen mit Bahnanbindung bestehen können. Das kann insbesondere dann gelten, wenn Terminals in wirtschaftsstarken Regionen neu errichtet werden sollen, in denen es eine Konkurrenz um geeignete Flächen für verschiedene Nutzungen gibt. Schließlich sind Terminalbetreiber für einen wirtschaftlichen Betrieb auch auf eine hinreichende Nachfrage angewiesen. Dabei ist zu bedenken, dass der KV in der Regel mit einem reinen Straßentransport konkurriert. Demzufolge werden auch der Höhe der Umschlagentgelte, die ein Kostenfaktor des KV sind, Grenzen gesetzt.

Die vorgenannten Aspekte verdeutlichen, dass beim Betrieb eines KV-Terminals grundsätzlich Markteintrittsbarrieren bestehen. Mit Blick auf die hohen Investitionskosten ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Errichtung von KV-Terminals seitens des Bundes finanziell unterstützt wird. Der Bund finanziert zum einen im Rahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) den Neu- und Ausbau von KV-Terminals der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Bundes. Zum anderen fördert der Bund Investitionen nichtbundeseigener Unternehmen in den Neu- und Ausbau von KV-Umschlaganlagen sowie in den Ersatz bestehender Umschlaganlagen.¹⁹ Die für die Finanzierung von KV-Anlagen jährlich insgesamt zur Verfügung stehenden Mittel werden jedoch mitunter als nicht ausreichend angesehen.²⁰ Daneben können Umschläge in der einfachsten Form (z. B. unter Verwendung von Reachstackern) mit vergleichsweise geringem Aufwand durchgeführt werden. Die Bundesnetzagentur geht jedoch davon aus, dass bei der Errichtung von Terminals in der Praxis Größenvorteile im Umschlag eine wichtige Rolle spielen, sodass häufig aufwändigere Anlagen in Form von Portalkränen und größeren Gleisgruppen errichtet werden.

Insgesamt geht die Bundesnetzagentur mit Blick auf die Beurteilung der Wettbewerbssituation davon aus, dass etablierte Betreiber von KV-Terminals zumindest in der kurzen Frist nur in Einzelfällen durch den Markteintritt neuer Anbieter herausgefordert werden können. Bei der Bewertung der Wettbewerbsverhältnisse sowie der Marktstellung einzelner Terminalbetreiber im Rahmen von Befreiungsverfahren dürfte es insoweit genügen, solche Markteintritte zu berücksichtigen, bei denen eine zeitnahe Fertigstellung und der anschließende Betrieb eines neuen KV-Terminals bereits absehbar ist.

2.4.3 Verflechtungen zwischen Unternehmen

Unternehmen können auf unterschiedliche Art (rechtlich, wirtschaftlich, personell, finanziell) miteinander verflochten sein. Verflechtungen können dabei auf horizontaler (auf der gleichen Produktionsstufe) oder vertikaler Ebene (auf unterschiedlichen Produktionsstufen) bestehen. Bei der Beurteilung der Marktstellung

¹⁹ Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs, 23.11.2022, https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/KV/44_FRL_%20KV.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (zuletzt abgerufen am 09.12.2025). Die aktuelle Förderrichtlinie betrifft den Zeitraum vom 23. November 2022 bis zum 31. Dezember 2026. Die Höhe der Förderung beläuft sich auf bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben. Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Förderung ist unter anderem eine fehlende Wirtschaftlichkeit der KV-Umschlaganlage ohne Förderung sowie die Gewährung eines diskriminierungsfreien Zugangs. Zudem darf durch die Förderung der Wettbewerb im KV nicht verzerrt werden und der volkswirtschaftliche Nutzen der Investition muss nachgewiesen werden.

²⁰ Siehe hierzu z. B. Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Ergebnispapier des Strategiedialoges multimodaler Güterverkehr, 17.12.2024, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/strategiedialog-multimodaler-gueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile (zuletzt abgerufen am 09.12.2025).

sind Verflechtungen insbesondere dann relevant, wenn sie zu Wettbewerbern, Kunden oder Lieferanten bestehen.²¹

Verflechtungen zwischen Betreibern von KV-Terminals und/oder Unternehmen auf anderen Produktionsebenen sind im Bereich des KV grundsätzlich vorhanden. So sind einige Terminalbetreiber z. B. mit EVU oder auch KV-Operateuren verbunden. Beispiele hierfür sind etwa die Kombiverkehr GmbH & Co KG, die als logistisches Dienstleistungsunternehmen und EVU an sieben Terminalgesellschaften mit bis zu 50 Prozent beteiligt ist, sowie die Hupac Group als Netzwerkbetreiber im intermodalen Verkehr in Europa mit zahlreichen Terminalbeteiligungen in Europa, darunter drei in Deutschland.

Im Falle gesellschaftsrechtlicher Verflechtungen besteht grundsätzlich die Möglichkeit, dass die Terminalbetreiber eine etablierte Geschäftsbeziehung zu ihren verbundenen Unternehmen pflegen und die Kommunikation zu Zugangsfragen informell erfolgt. Ebenso können die Operateure dazu angehalten sein, bevorzugt Terminals zu wählen, die zum Unternehmensverbund zählen. Aus wettbewerblicher Sicht können die genannten Verflechtungen insbesondere dann problematisch sein, wenn ein Terminalbetreiber bereits über eine starke wettbewerbliche Stellung verfügt, sodass für Nachfrager mitunter nur eine begrenzte Anzahl an Terminals konkurrierender Betreiber zur Verfügung steht. Einschränkend ist insoweit allerdings zu berücksichtigen, dass Betreiber von KV-Terminals - wie bereits eingangs ausgeführt - regulierungsrechtlich zur Gewährung eines angemessenen, transparenten und nichtdiskriminierenden Zugangs verpflichtet sind. Zudem existieren für unmittelbar oder mittelbar kontrollierte Betreiber von Serviceeinrichtungen teils regulierungsrechtliche Vorgaben zur organisatorischen Unabhängigkeit und zur Entscheidungsunabhängigkeit (§ 12 ERegG). Bei etwaigen Verstößen gegen diese Vorgaben können Zugangsberechtigte Beschwerde bei der Bundesnetzagentur einreichen.

2.4.4 Wechselmöglichkeiten und Kapazitätsbeschränkungen

Zur Beurteilung der Wettbewerbsposition eines Unternehmens ist schließlich von besonderer Bedeutung, inwieweit für die Marktgegenseite bzw. die Nachfrager tatsächlich eine Möglichkeit besteht, auf andere Unternehmen auszuweichen. Es stellt sich somit nicht nur die Frage nach dem grundsätzlichen Vorhandensein alternativer Anbieter, sondern auch, ob diese Alternativen von den Nachfragern in der Praxis tatsächlich genutzt werden können. Hinderungsgründe für einen Anbieterwechsel können z. B. rechtliche Vorgaben oder eine hohe Kapazitätsauslastung der aus Sicht der Nachfrager alternativ in Betracht kommenden Unternehmen sein.

Mit Blick auf den Bereich der KV-Terminals ist insofern zunächst darauf hinzuweisen, dass für Akteure im KV grundsätzlich keine rechtlichen Beschränkungen bei der Wahl eines KV-Terminals bestehen. Gleichwohl sind bestimmte Privilegien für den Vor- und Nachlauf im KV auf der Straße an die Nutzung des "nächstgelegenen geeigneten Bahnhofs" bzw. KV-Terminals geknüpft, um Anreize für die Nutzung des KV zu setzen. Hierzu gehören insbesondere die Befreiung von Fahrverboten an Sonn- und Feiertagen (§ 30 Abs. 3 Nr. 1 StVO), ein höheres zulässiges Gesamtgewicht von 44 statt 40 Tonnen (§ 34 Abs. 6 Nr. 6 StVZO) sowie eine Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer für ausschließlich für Vor- und Nachläufe im KV eingesetzte Kraftfahrzeuge (§ 3 Nr. 9 KraftStG 2002). Folge der Nutzung eines anderen als des nächstgelegenen geeigneten Terminals ist der Wegfall

²¹ Vgl. Bundeskartellamt, Leitfaden zur Marktbeherrschung in der Fusionskontrolle, 29.03.2012, S. 22,

https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Leitfaden/Leitfaden%20-%20Marktbeherrschung%20in%20der%20Fusionskontrolle.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (zuletzt abgerufen am 09.12.2025).

dieser Privilegien. Die genannten Privilegien dürften in der Praxis für die Transportunternehmen zwar durchaus eine gewisse Relevanz für die Wahl eines KV-Terminals haben, da sie Auswirkungen auf die Kosten und damit die Wirtschaftlichkeit des Transports haben können. Generell ist den Unternehmen die Wahl eines geeigneten Terminals aber freigestellt, sodass die genannten Privilegien nach Einschätzung der Bundesnetzagentur nicht zu einem generellen Ausschluss der Austauschbarkeit einzelner Terminals führen.

Die Wechsellmöglichkeiten für die Nachfrager von Umschlagsleistungen in KV-Terminals können zudem aufgrund einer hohen Auslastung von Terminals bzw. nur geringer Restkapazitäten bei alternativen Terminals eingeschränkt sein. Die Auslastung und Verfügbarkeit von KV-Terminals können sich dabei je nach Region und Einzelfall sehr unterschiedlich gestalten (siehe hierzu auch Abschnitt 3.2). Für die Nachfrager dürfte dabei nicht nur die generelle Verfügbarkeit alternativer Terminals von Bedeutung sein, sondern dass in diesen Terminals auch attraktive Zeitslots zur Verfügung stehen. Oftmals ist für die Nachfrager dabei zudem nicht die Verfügbarkeit einzelner Slots oder Kapazitäten entscheidend, sondern eine im Tages- oder Wochenverlauf konstante Verfügbarkeit von Slots, die es ermöglicht, ein dauerhaftes Verkehrsangebot mit regelmäßigen Abfahrten aufzubauen und ggf. im Zeitverlauf zu erweitern. Sind in einem Terminal hingegen nur Restkapazitäten zu Randzeiten verfügbar, kann dies dem Aufbau einer kontinuierlichen, neuen Transportverbindung entgegenstehen.

Schließlich kann mit Blick auf die Frage der tatsächlichen Austauschbarkeit auch geprüft werden, ob die Wechsellmöglichkeit bzw. Austauschbarkeit von KV-Terminals im Einzelfall ggf. eingeschränkt ist, weil bestimmte Terminals neben der primären Dienstleistung des Güterumschlags weitere, von den Kunden nachgefragte "Zusatzleistungen" anbieten. Dieser Aspekt knüpft insoweit an den in § 2b Abs. 2 Nr. 2 ERegG sowie Art. 2 Abs. 2 der DVO (EU) 2017/2177 genannten Aspekt der Erbringung "vergleichbarer Leistungen" an. Die Bundesnetzagentur hat vor diesem Hintergrund die KV-Operateure nach der Bedeutung unterschiedlicher Kriterien für die Wahl eines KV-Terminals befragt (Abbildung 3). Insgesamt ist insoweit jedoch festzustellen, dass nahezu alle Kriterien mit über 80 Prozent als relevant bzw. eher relevant eingestuft wurden. Im Rahmen der wettbewerblichen Prüfung erscheint insofern - wenn überhaupt - eine Gesamtschau der genannten Kriterien angezeigt.

Kriterien für die Wahl eines KV-Terminals

Anzahl KV-Operateure

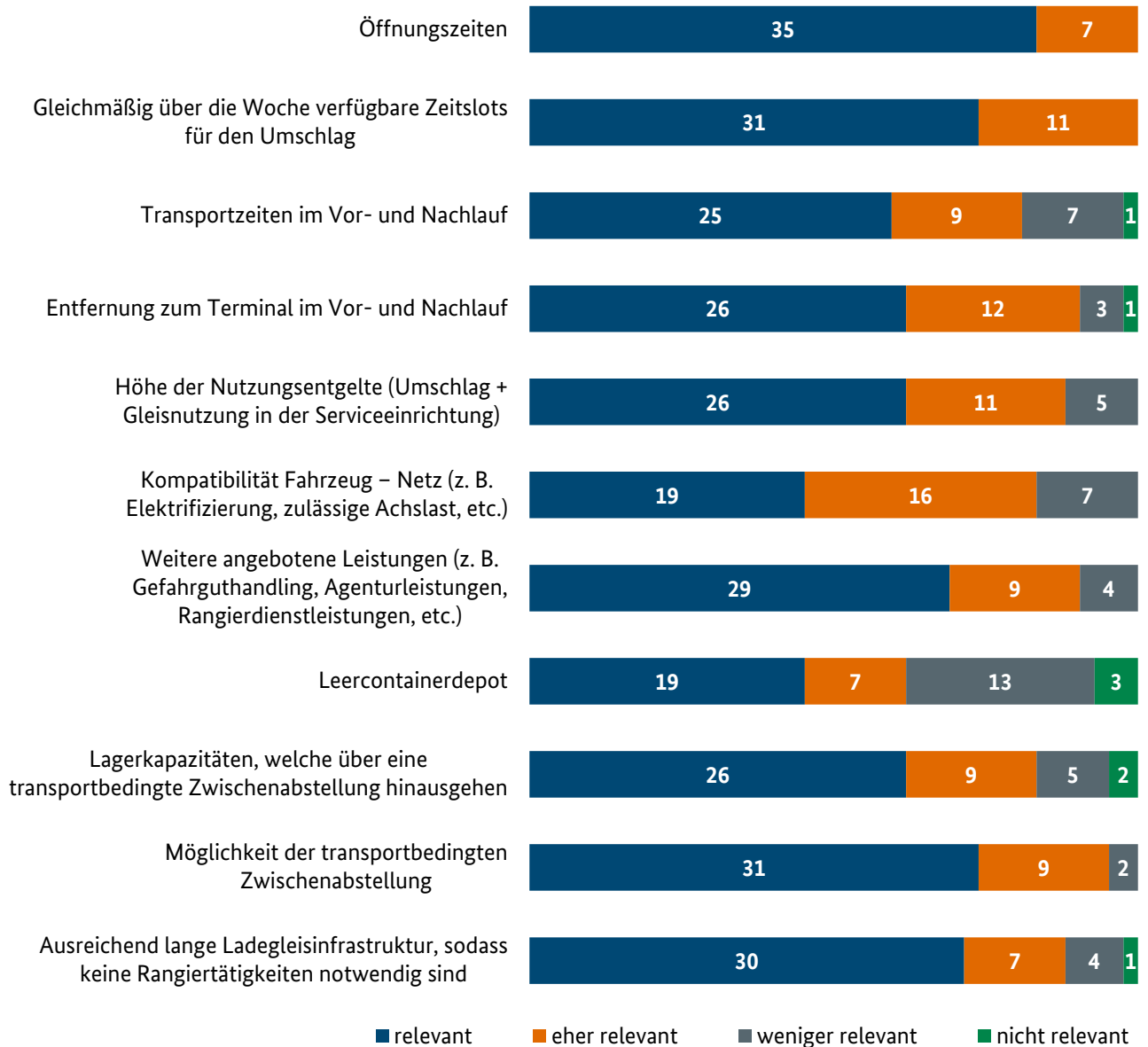


Abbildung 3: Kriterien für die Wahl eines KV-Terminals

2.5 Zusammenfassung

Zusammenfassend geht die Bundesnetzagentur mit Blick auf die Prüfung eines wettbewerbsorientierten Umfelds von einem einheitlichen sachlich relevanten Markt für den Umschlag von Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs für den SGV aus. Eine weitergehende Unterscheidung von trimodalen und bimodalen Terminals oder eine differenzierte Betrachtung nach dem Umschlag Schiene-Straße und Schiene-Binnenwasserstraße ist im vorliegenden Kontext nicht erforderlich. Insoweit ist insbesondere zu berücksichtigen, dass der Umschlag Schiene-Binnenwasserstraße im Verhältnis zum Umschlag Schiene-Straße insgesamt eine untergeordnete Rolle spielt. Zudem erscheint es in der Gesamtschau nicht sachgerecht, ein KV-Terminal z. B. mit Blick auf den Umschlag Schiene-Straße von regulatorischen Vorgaben zu befreien, mit Blick auf den Umschlag Schiene-Binnenwasserstraße jedoch nicht. Hier bedarf es vielmehr einer Gesamtbetrachtung des KV-Terminals.

Der Markt für den Umschlag von Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs für den SGV ist zudem regional begrenzt. Für die Betrachtung in dieser Studie geht die Bundesnetzagentur näherungsweise von einem Umkreis von 50 bis 80 km um ein KV-Terminal aus. Aufgrund unterschiedlicher regionaler Begebenheiten erscheint es allerdings grundsätzlich sinnvoll, zu untersuchen, wie sich die Wettbewerbsverhältnisse bei einer Variation des Radius des Umkreises verändern.

Im Rahmen der Wettbewerbsprüfung sind für die Bewertung der Marktstellung eines Terminalbetreibers bzw. der gesamthaften Wettbewerbssituation vor allem die auf Basis der jeweiligen Marktabgrenzung ermittelten Marktanteile sowie deren Verteilung von Bedeutung. Zur Ermittlung der Marktanteile sollten nach Einschätzung der Bundesnetzagentur primär die Umschlagsmengen herangezogen werden. Bei der Marktanteilsbestimmung und Bewertung ist zu berücksichtigen, dass ein Anbieter auch mehrere Terminals betreiben kann und unterschiedliche Terminalbetreiber gesellschaftsrechtlich miteinander verbunden sein können. Die Bewertung der Marktanteile kann in Anlehnung an die im Rahmen des GWB statuierten Vermutungsschwellen für Marktbeherrschung erfolgen.

Zusätzlich zu den im Rahmen einer klassischen Wettbewerbsprüfung besonders relevanten Marktanteilen der jeweiligen Anbieter ist aus Sicht der Bundesnetzagentur mit Blick auf die Möglichkeit einer Befreiung von regulatorischen Anforderungen auch die Marktstellung der einzelnen KV-Terminals bzw. Standorte zu betrachten. Dies hat den Hintergrund, dass mögliche Befreiungen von regulierungsrechtlichen Anforderungen im Grundsatz einzelne Serviceeinrichtungen in den Blick nehmen.

Daneben können im Rahmen der Wettbewerbsprüfung weitere Wettbewerbsfaktoren herangezogen werden. Relevant sind insbesondere Faktoren, welche die Wechselmöglichkeit oder -bereitschaft der Nachfrager beschränken können. Hierzu gehören wiederum primär Kapazitätsbeschränkungen innerhalb eines Marktes, welche sich in der Auslastung der KV-Terminals widerspiegeln. Dieser Faktor ist vor allem dann von Bedeutung, wenn in einem abgegrenzten Markt nur wenige KV-Terminals vorhanden sind. Zu berücksichtigen ist insoweit allerdings unter Umständen auch, dass Nachfrager im Falle von Kapazitätsbeschränkungen ggf. bereit sind, weitere Distanzen im Vor- und Nachlauf auf der Straße zu überwinden als im Regelfall.

Tendenziell weniger relevant für die Prüfung eines wettbewerbsorientierten Umfelds erscheinen demgegenüber potenzielle neue Markteintritte. Da Markteintrittsbarrieren zweifelsohne vorliegen und ein kurzfristiger Markteintritt kaum möglich ist, erscheint eine Beurteilung der Wettbewerbssituation anhand der zum jeweiligen Prüfungszeitpunkt bestehenden Marktanteile grundsätzlich sachgerecht. Dies gilt zumindest dann, wenn keine kurzfristige Erweiterung des Marktangebots und der vorhandenen Kapazität absehbar ist, etwa weil ein neues Terminal zeitnah fertiggestellt und in Betrieb genommen wird.

3 Marktbeschreibung und Wettbewerbseinschätzung bei KV-Güterterminals

Im Folgenden wird zunächst auf Basis der Ergebnisse der jährlichen Markterhebung der Bundesnetzagentur ein Überblick über das deutschlandweite Angebot an KV-Terminals gegeben. Zusätzlich werden einzelne Ergebnisse aus der Befragung der KV-Operateure dargestellt, um die Marktsituation aus Sicht der Nachfrager zu betrachten. Im Anschluss erfolgt eine nähere Betrachtung der Markt- und Wettbewerbssituation in drei ausgewählten Musterregionen.

3.1 Gesamtmarkt Betrachtung

3.1.1 Angebot an KV-Terminals in Deutschland

Für das Berichtsjahr 2023 hat die Bundesnetzagentur Kenntnis von rund 170 Standorten, an denen Umschlaganlagen mit Gleisanlagen für den KV von knapp 130 Betreibern angeboten werden.²² Davon können in über 40 Standorten sowohl konventionelle Güter als auch Güter für den KV umgeschlagen werden. Die meisten Standorte liegen in Nordrhein-Westfalen, dahinter folgen die Bundesländer Bayern, Baden-Württemberg und Niedersachsen. In den restlichen Bundesländern liegen je Bundesland nur wenige KV-Terminals. Im Folgenden werden zunächst einige Indikatoren für den gesamtdeutschen Markt beschrieben und anschließend wird auf einzelne Regionen näher eingegangen.

Innerhalb Deutschlands wurden im Berichtsjahr 2023 ca. 12,3 Mio. TEU (Twenty-foot Equivalent Unit / Zwanzig-Fuß-Standardcontainer) in KV-Terminals umgeschlagen und ca. 200 Mio. Euro Umsatz erzielt. Von den 12,3 Mio. TEU entfielen ca. 50 Prozent der umgeschlagenen Ladeeinheiten auf 40'-Fuß-Container. Mit einem Anteil von jeweils rund 25 Prozent wurden 20'-Container und sonstige Ladeeinheiten (u. a. Wechselbehälter und Sattelaufleger) umgeschlagen. Die maximale Umschlagkapazität im Bereich der KV-Terminals lag bei rund 21,1 Mio. TEU (vgl. Abbildung 4).²³ Die durchschnittliche Auslastung der KV-Terminals in Deutschland lag damit bei ca. 58 Prozent.

Umschlagvolumen und Kapazität von KV-Terminals

in Millionen TEU

Umschlagvolumen

12,3

maximale Kapazität

21,1

Abbildung 4: Umschlagvolumen und Kapazität von KV-Terminals in Deutschland

²² Die Bundesnetzagentur hat auf ihrer Homepage eine Liste sowie eine interaktive Karte mit den Standorten der Betreiber veröffentlicht, die einer Veröffentlichung nicht widersprochen haben. Siehe hierzu

<https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/Eisenbahnen/Infrastrukturkarten/start.html> (zuletzt abgerufen am 09.12.2025).

²³ Zur Ermittlung der maximalen Umschlagkapazität werden die Unternehmen im Rahmen der jährlichen Markterhebung der BNetzA gefragt, wie hoch ihr tatsächlicher Umschlag war und wie hoch dieser theoretisch unter den bestehenden Rahmenbedingungen (Öffnungszeiten, Zwischenlagerkapazitäten, Krananlagen etc.) maximal sein könnte.

An den Standorten mit Be- und Entladeeinrichtungen für den KV können an über 95 Prozent der Standorte Container umgeschlagen werden. Zudem ist das Handling von Wechselbehältern und kranbaren Sattelaufliegern an knapp 70 Prozent der Standorte möglich. Mit ca. 20 Prozent bei nicht kranbaren Sattelaufliegern und gut 15 Prozent bei LKW (RoLa) können nur an vergleichsweise wenigen Standorten diese Einheiten des KV umgeschlagen werden. Neben der Art der umzuschlagenden Ladeeinheit sind die Eigenschaften der transportierten Güter von wesentlicher Bedeutung. Ca. 70 Prozent der KV-Terminal-Betreiber gaben an, auch Ladeeinheiten des KV, welche Gefahrgüter enthalten, umschlagen zu können.

Umschlagbare Ladeeinheiten in KV-Terminals

in Prozent

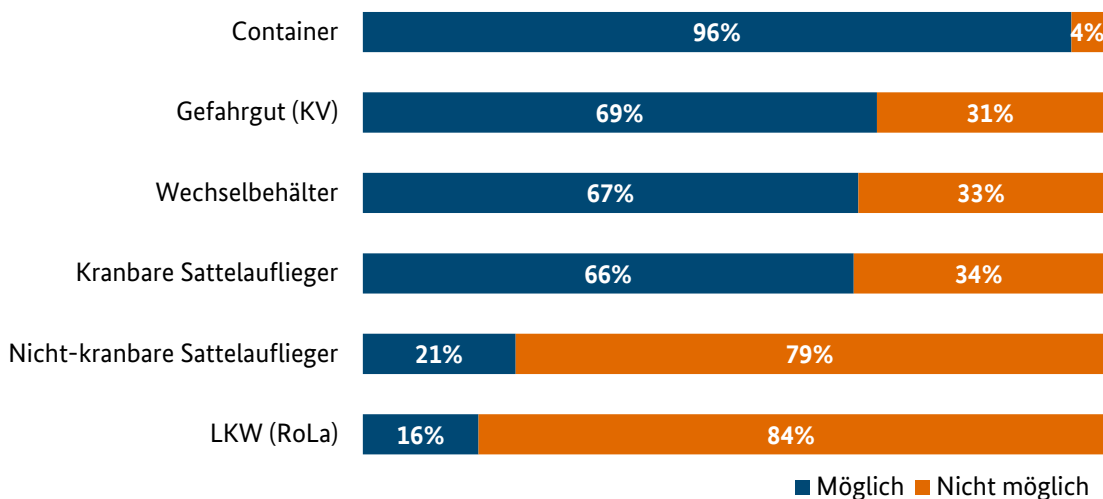


Abbildung 5 Umschlagbare Ladeeinheiten in KV-Terminals

Der Markt der Be- und Entladeeinrichtungen für den KV in Deutschland ist von einer Vielzahl kleiner und mittlerer Standorte im Hinblick auf das jährliche Umschlagsvolumen und damit verbunden dem jährlichen Umsatz geprägt. In der Abbildung 6 wird die Anzahl der Standorte gruppiert nach dem Umschlagsvolumen dargestellt. Die Abbildung 7 zeigt die Anzahl der Standorte je Umsatzintervall.

Anzahl KV-Terminals

gruppiert nach Umschlagsmenge [Tausend TEU]

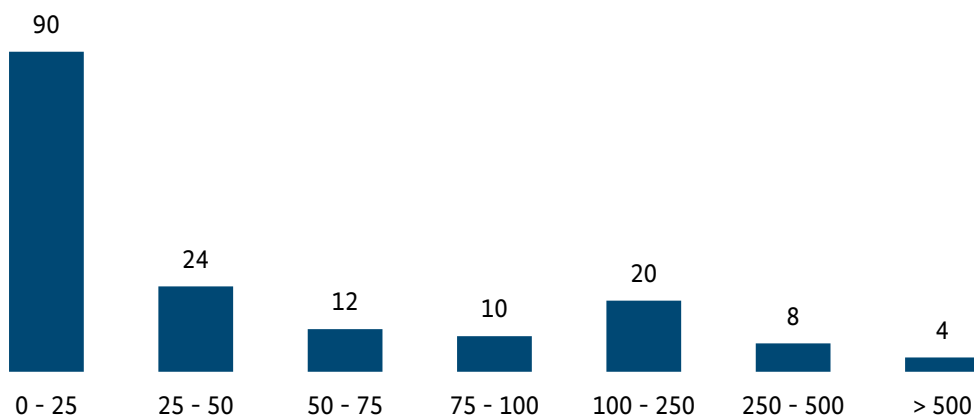


Abbildung 6: Anzahl KV-Terminals in 2023 gruppiert nach der Umschlagsmenge [Tausend TEU]

Anzahl KV-Terminals

gruppiert nach Umsatz [Millionen Euro]

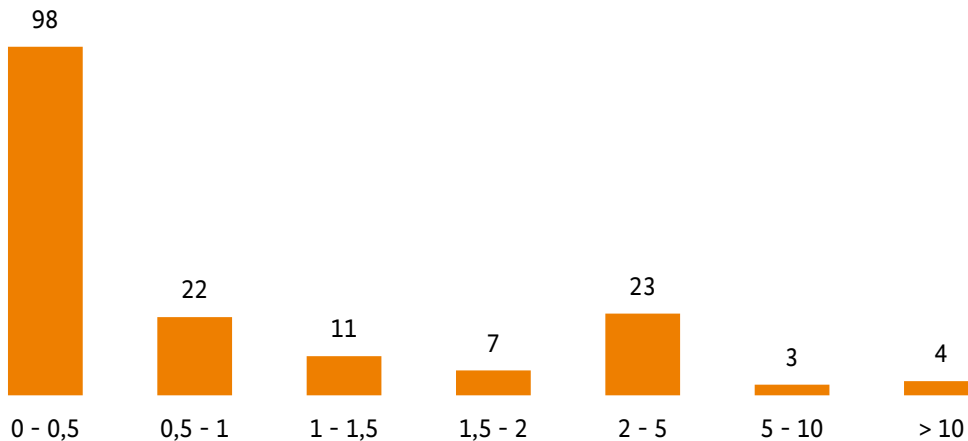


Abbildung 7: Anzahl KV-Terminals in 2023 je Umsatzintervall²⁴

Sowohl die Gruppierung der KV-Terminals nach Umschlagsmenge als auch nach Umsatz zeigen, dass es in Deutschland viele kleine bis mittelgroße Standorte gibt. Bei rund 70 Prozent der Be- und Entladeeinrichtungen lag das Umschlagsvolumen bei weniger als 50.000 TEU bzw. einem Umsatz von bis zu 1 Mio. Euro im Jahr 2023.

3.1.2 Marktsituation aus Sicht der Nachfrager

Um einen Eindruck von der Marktsituation im Bereich der KV-Terminals zu erhalten, hat die Bundesnetzagentur zusätzlich die KV-Operateure als wesentliche Nachfrager von Umschlagsleistungen in KV-Terminals zu unterschiedlichen Themenbereichen befragt. Adressiert wurden in diesem Rahmen neben Fragen zur Art des Umschlags und der genutzten Terminals (Abschnitt 2.2.2), zu akzeptablen Entfernungen und Fahrzeiten im Vor- und Nachlauf auf der Straße (Abschnitt 2.3.1) sowie zur Bedeutung einzelner Kriterien für die Wahl des KV-Terminals (Abschnitt 2.4.4) auch Fragen zur generellen Verfügbarkeit von KV-Terminals bzw. entsprechender Umschlagkapazitäten sowie zur Wechselbereitschaft der KV-Operateure.

Die Wechselmöglichkeit kann für die Nachfrager aufgrund einer geringen Anzahl von Terminals, einer hohen Auslastung der vorhandenen Terminals oder fehlender spezifischer Zeitslots bei alternativen Terminals eingeschränkt sein. Mit Blick auf bestehende Wechselmöglichkeiten hat die Bundesnetzagentur die KV-Operateure daher einerseits nach der generellen Verfügbarkeit von KV-Terminals zur Erledigung ihrer Transportaufgaben und andererseits spezifischer nach der Verfügbarkeit zusätzlicher Zeitslots befragt. Mit ersterer Frage sollte dabei primär ein Eindruck gewonnen werden, inwieweit aus Sicht der Nachfrager KV-Terminals für die geplanten Transportaufgaben grundsätzlich zur Verfügung stehen. Die zweite Frage zielte demgegenüber auf die Möglichkeit einer Ausweitung der Geschäftstätigkeit ab.

Deutschlandweit schätzen mehr als 75 Prozent der befragten KV-Operateure die generelle Verfügbarkeit von KV-Terminals als gut bis sehr gut ein (Abbildung 8). Nur wenige Unternehmen beschreiben die Verfügbarkeit

²⁴ Die Bundesnetzagentur fragt nach dem eisenbahnbezogenen Umsatz aus Nutzungsentgelten für Be- und Entladeeinrichtungen. Aufgrund fehlender Daten auf Seiten der Betreiber der Be- und Entladeeinrichtungen wurde der Umsatz bei einigen Standorten anhand des Umschlagsvolumens geschätzt.

als sehr schlecht. Eine differenziertere Betrachtung zeigt allerdings, dass die Verfügbarkeit je nach Region durchaus unterschiedlich eingeschätzt wird (siehe Abschnitt 3.2).

Verfügbarkeit von KV-Terminals

Anzahl KV-Operateure

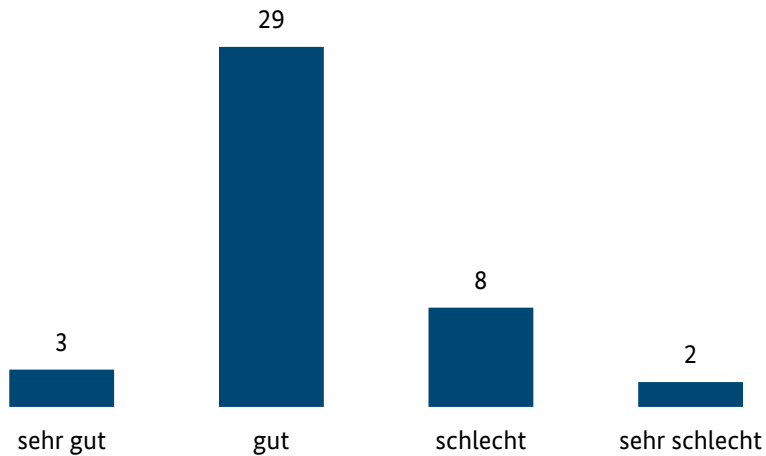


Abbildung 8: Generelle Verfügbarkeit von KV-Terminals in Deutschland

Bei der Verfügbarkeit von zusätzlichen Zeitslots zur Etablierung einer kontinuierlichen, neuen Transportverbindung zeigt sich ein deutlich differenzierteres Bild. Deutschlandweit schätzen nur gut ein Drittel der befragten Unternehmen die Verfügbarkeit von weiteren Zeitslots als gut bis sehr gut ein (Abbildung 9). Dabei scheint es weniger relevant zu sein, ob das KV-Terminal bereits durch den KV-Operateur genutzt wurde oder nicht. Ein möglicher Grund für die schlechtere Einschätzung könnte eine hohe Auslastung der KV-Terminals zu den stark frequentierten Zeiten sein, sodass lediglich zu Randzeiten Restkapazitäten verfügbar sind, welche für die KV-Operateure jedoch weniger attraktiv sind. Wie bereits in Abschnitt 2.4.4 ausgeführt, ist für die Nachfrager oftmals nicht die Verfügbarkeit einzelner Slots oder Kapazitäten entscheidend, sondern eine im Tages- oder Wochenverlauf konstante Verfügbarkeit von Slots, um ein dauerhaftes Verkehrsangebot mit regelmäßigen Abfahrten aufbauen zu können, das ggf. im Zeitverlauf auch weiter ausgebaut werden kann. Ein weiterer Grund könnte sein, dass die zur Verfügung stehenden freien Zeitslots zeitlich nicht zu den verfügbaren Trassen passen. Dadurch müssten die Güter lange im Terminal zwischengelagert werden, was eine Transportkette unter Einbindung der Schiene langsamer und teurer macht, so dass das Angebot nicht wettbewerbsfähig ist.

Verfügbarkeit von zusätzlichen Zeitslots

Anzahl KV-Operateure

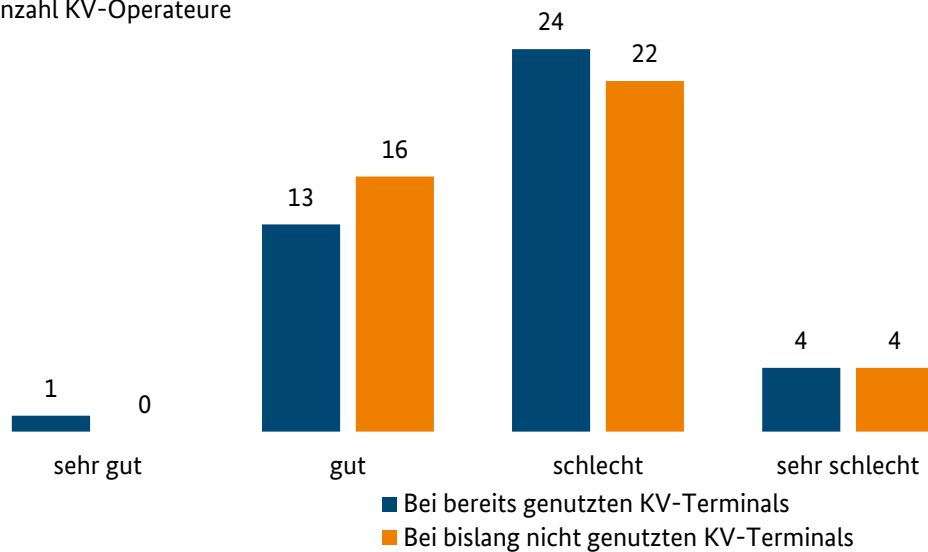


Abbildung 9: Verfügbarkeit von zusätzlichen Zeitslots bei KV-Terminals

Um einen Eindruck zum Wechselverhalten der Nachfrager zu erhalten, hat die Bundesnetzagentur die KV-Operateure zudem nach ihrer generellen Wechselbereitschaft sowie ihrem Verhalten bei unterschiedlichen prozentualen Preissteigerungen durch die KV-Terminals gefragt. Mit Blick auf die generelle Wechselbereitschaft haben jeweils gut die Hälfte der Unternehmen angegeben, dass sie eine hohe bis sehr hohe bzw. eine geringe bis sehr geringe Wechselbereitschaft haben (Abbildung 10). Die Rückmeldungen aus dem Markt zeigen insoweit kein einheitliches Bild. Es ist daher anzunehmen, dass die individuelle Wechselbereitschaft eines KV-Operateurs stark vom Einzelfall abhängig ist. Relevant können in diesem Zusammenhang etwa die regional unterschiedliche Auslastung von Terminals, der mit einem Wechsel des Terminals einhergehende Aufwand, die Relevanz (des Wegfalls) von Synergien durch die Bündelung von Verkehren an einem Standort oder spezielle infrastrukturelle Anforderungen der KV-Operateure (z. B. ausreichende Abstell-, Depot- und Lagerkapazitäten, Möglichkeit zum Umschlag von Gefahrgut, ausreichende Gleislänge) sein. Schließlich können auch etablierte Kundenbeziehungen zwischen dem jeweiligen KV-Terminal und dem KV-Operateur bzw. bestehende längerfristige Verträge sowie gesellschaftsrechtliche Verbindungen zwischen einzelnen Terminalbetreibern und KV-Operateuren bzw. Nachfragern von Bedeutung sein.

Wechselbereitschaft

Anzahl KV-Operateure

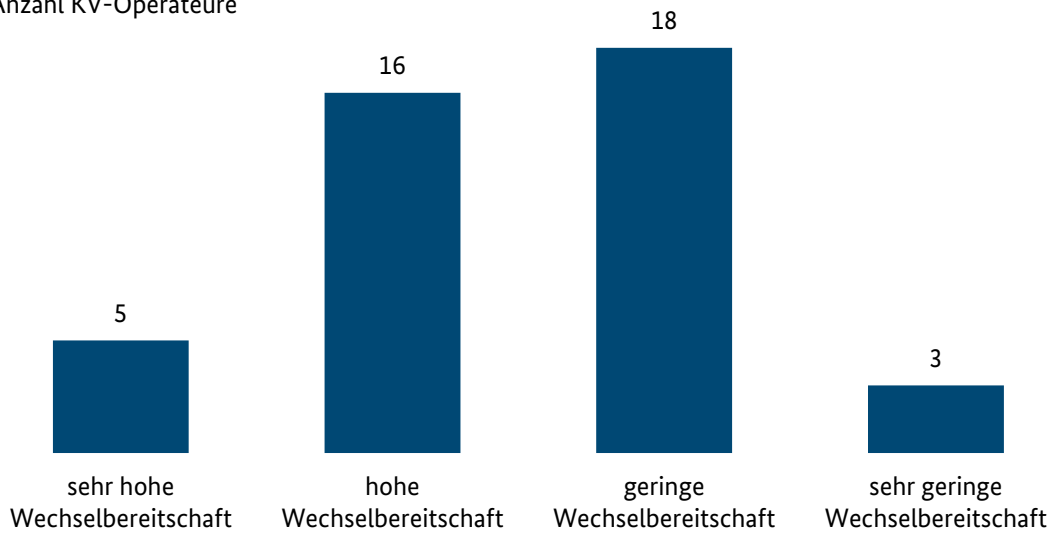


Abbildung 10: Generelle Wechselbereitschaft der KV-Operateure

Mit Blick auf die Substituierbarkeit von KV-Terminals wurden die KV-Operateure schließlich auch gefragt, inwieweit sie infolge einer Preissteigerung das Terminal wechseln würden. Bei einer Preissteigerung von fünf Prozent gaben nur wenige KV-Operateure an, das Terminal wechseln zu wollen. Bei einer Preissteigerung von zehn Prozent würde hingegen bereits der Großteil der Unternehmen auf ein anderes Terminal ausweichen. Bei einer Preissteigerung von 15 Prozent und mehr verzichteten nur noch wenige KV-Operateure auf den Wechsel des ursprünglichen Terminals.

Folgen einer Preissteigerung

Anzahl KV-Operateure

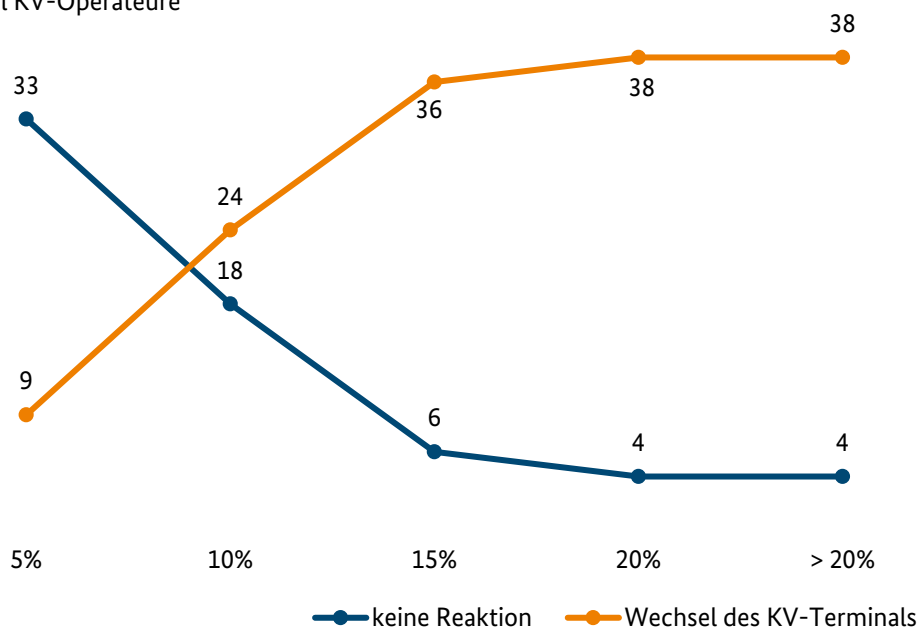


Abbildung 11: Folgen einer Preissteigerung von x Prozent in Deutschland

3.2 Regionale Markt- und Wettbewerbsbetrachtung

Im vorherigen Abschnitt wurde ein Überblick über das deutschlandweite Angebot an KV-Terminals und zur generellen Einschätzung der Nachfrager zur Marktsituation gegeben. Für eine nähere Analyse der Wettbewerbssituation beim Betrieb von KV-Terminals ist allerdings, wie in Kapitel 2 ausgeführt, eine Betrachtung regionaler Märkte erforderlich. Im Folgenden wird daher beispielhaft die Markt- und Wettbewerbssituation in drei Musterregionen untersucht. Die Regionen Duisburg, Mannheim/Ludwigshafen und Berlin wurden dabei exemplarisch anhand der Kriterien der Anzahl der Standorte und Anzahl der Anbieter definiert.

Den Ausführungen in Abschnitt 2.3 entsprechend werden für die Prüfung zwei unterschiedlich weite räumliche Abgrenzungen herangezogen, ein engerer Umkreis von ca. 50 km und ein erweiterter Umkreis von ca. 80 km. In die Analyse eingegangen sind alle KV-Terminals, die innerhalb dieser Umkreise liegen. Die differenzierte Betrachtung für zwei unterschiedliche Umkreise adressiert zum einen den Umstand, dass eine eindeutige räumliche Marktabgrenzung auf Basis der der Bundesnetzagentur vorliegenden Daten nicht möglich ist. Zum anderen zeigt eine solche differenzierte Betrachtung auf, wie sich eine Veränderung des räumlichen Umkreises auf die Beurteilung der Wettbewerbssituation auswirken kann.

Ziel der folgenden Darstellung ist im Wesentlichen, Einschätzungen zur Wettbewerbsintensität in verschiedenen prototypischen Märkten zu erhalten. Hierzu wird insbesondere auf die Marktstruktur in den einzelnen Regionen eingegangen. Dargestellt werden insoweit Informationen zur Anzahl der KV-Terminals und Terminalbetreiber sowie ihrer Marktanteile auf Basis der Umschlagsmengen. Die Marktanteile werden dabei sowohl für die jeweiligen Terminalbetreiber als auch für die einzelnen KV-Terminals ausgewiesen. Hierdurch wird dem Umstand Rechnung getragen, dass - wie in Abschnitt 2.5 ausgeführt - im Rahmen einer klassischen Wettbewerbsprüfung zwar primär der Marktanteil der jeweiligen Anbieter von Bedeutung ist, eine Befreiung von regulierungsrechtlichen Anforderungen wie der Aufstellung von NBS und Entgeltlisten aber standortbezogen für einzelne KV-Terminals erfolgt. Die Ermittlung der Marktanteile erfolgt für die Zwecke dieser Untersuchung anhand der im Rahmen der Markterhebung 2024 seitens der Terminalbetreiber gemeldeten Gesamtumschlagsmengen für die einzelnen Terminals. Daneben werden Daten zu verfügbaren Kapazitäten und zur Auslastung der Terminals dargestellt sowie die Einschätzungen der KV-Operateure zu bestehenden Wechselmöglichkeiten in den einzelnen Regionen beschrieben.

Rückschlüsse, beispielsweise auf die Möglichkeit einer Befreiung eines einzelnen KV-Terminals, sind auf Basis der folgenden Darstellung nicht möglich. Hierfür ist eine detailliertere Prüfung der Wettbewerbsposition des jeweiligen KV-Terminals bzw. Terminalbetreibers unter Beachtung der Umstände des Einzelfalls erforderlich.²⁵

3.2.1 Region Duisburg

3.2.1.1 Anzahl Terminals und Umschlagsmöglichkeiten

Unter Zugrundelegung eines 50 km-Umkreises liegen von den rund 170 Standorten für den Umschlag von Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs 21 KV-Terminals in der Region Duisburg. Im Jahr 2023 wurden

²⁵ Siehe hierzu z. B. Bundesnetzagentur, Beschluss v. 11.07.2025, BK10-18-0149_B, https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Beschlusskammern/1_GZ/BK10-GZ/2018/2018_0100bis0199/BK10-18-0149/BK10-18-0149_B_Beschluss_DL_BF.pdf?_blob=publicationFile&v=2 (zuletzt abgerufen am 09.12.2025).

innerhalb dieser 21 Standorte gut 1,8 Mio. TEU umgeschlagen. Dies entsprach ca. 15 Prozent des gesamten Umschlagvolumens im KV in Deutschland. Der eisenbahnbezogene Umsatz der KV-Terminals lag bei ca. 31 Mio. Euro. Dies entsprach ca. 15 Prozent des deutschlandweiten eisenbahnbezogenen Umsatzes von KV-Terminals. 7 der 21 KV-Terminals hatten im Jahr 2023 einen eisenbahnbezogenen Umsatz von mehr als 1,25 Mio. Euro, sodass ihnen, gemäß der Entscheidungspraxis der Beschlusskammer 10, tendenziell eine strategische Bedeutung für den Markt zugeschrieben werden kann.

Bei einem Umkreis von 80 km erhöht sich die Anzahl der KV-Terminals auf 30. Diese standen zusammen für einen Umschlag von ca. 2,7 Mio. TEU bzw. 22 Prozent des Umschlagvolumens in Deutschland im Jahr 2023. Der eisenbahnbezogene Umsatz der KV-Terminals betrug ca. 46 Mio. Euro und damit rund 23 Prozent des deutschlandweiten eisenbahnbezogenen Umsatzes von KV-Terminals. 12 dieser KV-Terminals erzielten im Jahr 2023 einen eisenbahnbezogenen Umsatz von mehr als 1,25 Mio. Euro.

Die 21 Standorte im 50-km-Umkreis sind insgesamt 16 unterschiedlichen Terminalbetreibern zuzuordnen. In allen 21 KV-Terminals können Güter zwischen der Straße und der Schiene umgeschlagen werden. Außerdem ist es in 12 Be- und Entladeeinrichtungen möglich, Güter zwischen der Eisenbahn und dem Binnenschiff umzuschlagen (Abbildung 12). Bezogen auf einen Umkreis von 80 km gehören die ermittelten 30 Standorte zu insgesamt 22 unterschiedlichen Terminalbetreibern. Auch hier ist an allen Standorten ein Umschlag zwischen Straße und Schiene möglich, in der Hälfte der KV-Terminals können zudem Güter zwischen Schiene und Binnenwasserstraße umgeschlagen werden.

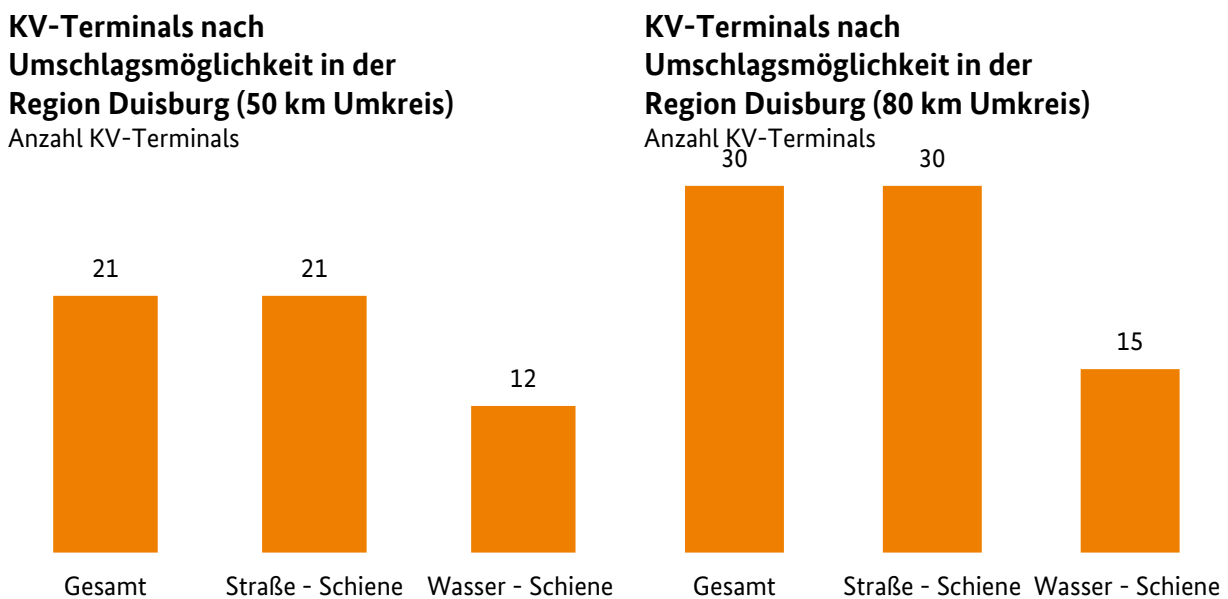
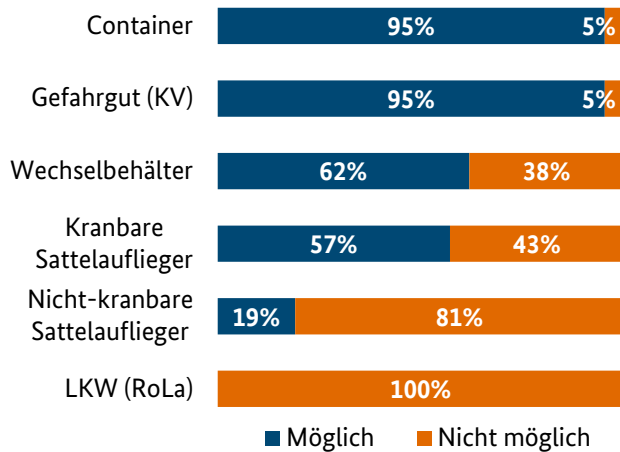


Abbildung 12: Anzahl KV-Terminals nach Umschlagsmöglichkeit - Region Duisburg

Im Hinblick auf die verschiedenen Ladeeinheiten können in der Region Duisburg unabhängig von dem betrachteten Umkreis an nahezu allen Standorten Container umgeschlagen werden (Abbildung 13). Das Handling von Wechselbehältern und kranbaren Sattelauflegern ist an mehr als der Hälfte der Standorte möglich. Im Gegensatz dazu ist es nur in ca. 20 Prozent der Standorte (vier Standorte im 50-km-Umkreis bzw. sechs Standorte im 80-km-Umkreis) möglich, nicht kranbare Sattelaufleger umzuschlagen. Die Möglichkeit, LKW im Rahmen der Rollenden Landstraße auf die Schiene zu verladen, besteht im erweiterten 80-km-Umkreis in ca. 7 Prozent der Standorte bzw. in zwei Terminals, im 50-km-Umkreis hingegen in keinem KV-

Terminal. Die Verladung von Lkw ist somit auch im Vergleich zum deutschlandweiten Durchschnitt (Abbildung 5) nur in sehr wenigen Terminals möglich. Demgegenüber ist insbesondere der Anteil der KV-Terminals, in denen Gefahrgüter umgeschlagen werden können, mit über 90 Prozent, unabhängig vom Umkreis, in der Region Duisburg deutlich höher.

Umschlagbare Ladeeinheiten in der Region Duisburg (50 km Umkreis) in Prozent



Umschlagbare Ladeeinheiten in der Region Duisburg (80 km Umkreis) in Prozent

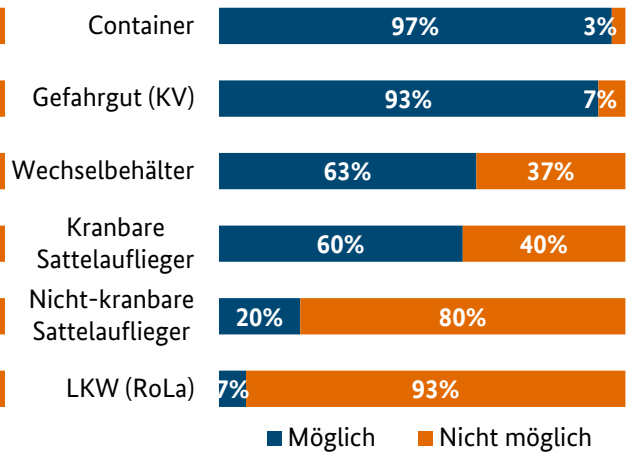


Abbildung 13: Umschlagbare Ladeeinheiten in KV-Terminals - Region Duisburg

3.2.1.2 Marktanteile und Marktkonzentration

Marktanteile sind ein wesentliches Indiz für die Wettbewerbsposition einzelner Unternehmen und die Wettbewerbsintensität in einem Markt. Im Folgenden werden - wie in den Abschnitten 2.5 und 3.2 erläutert - sowohl die Anteile der einzelnen KV-Terminals als auch die aus Wettbewerbssicht primär relevanten Anteile der jeweiligen Terminalbetreiber, die teilweise auch mehrere Terminals betreiben, auf Basis der gesamten Umschlagsmengen dargestellt.

In Abbildung 14 sind Bandbreiten für die Anteile der einzelnen KV-Terminals an der Umschlagsmenge in der Region Duisburg im Jahr 2023 für den 50-km-Radius dargestellt. Von den gut 1,8 Mio. umgeschlagenen TEU wurden ca. drei Viertel der Umschlagsleistung in sechs der insgesamt 21 KV-Terminals erbracht. Die drei größten KV-Terminals hatten jeweils Anteile zwischen 10 und 20 Prozent.

**Anteile in Bezug auf die KV-Umschlagsmenge
Region Duisburg (50 km Umkreis)**

in Prozent je Terminal

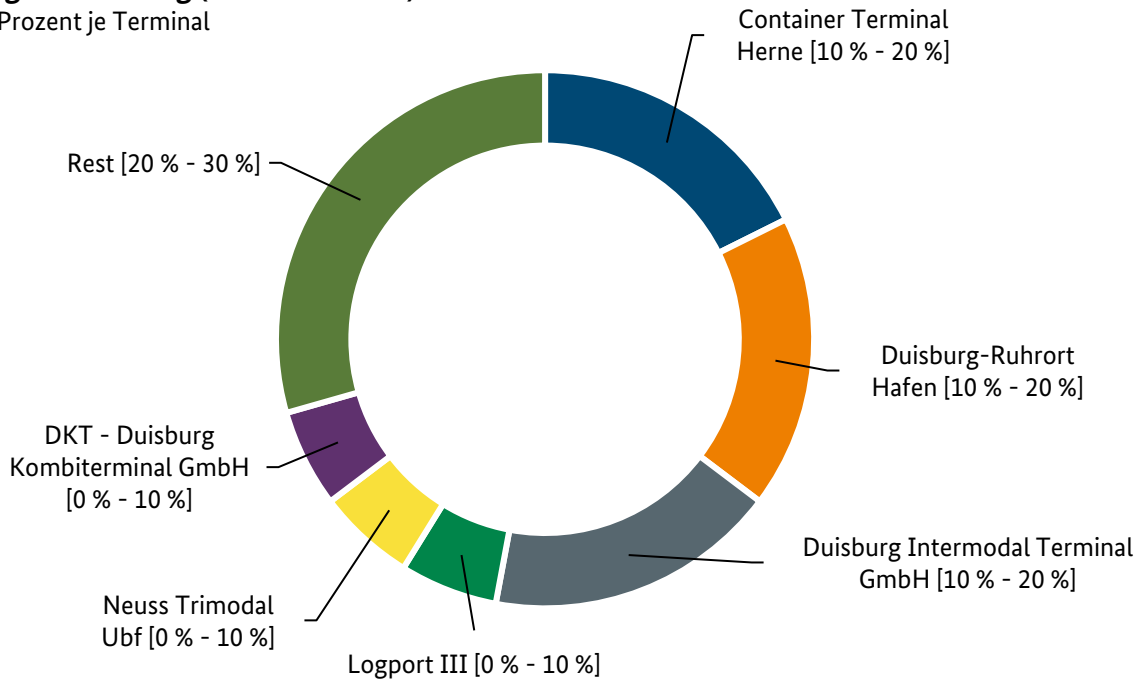


Abbildung 14: Anteil an der Umschlagsmenge je KV-Terminal - Region Duisburg (50-km-Umkreis)

Im 80-km-Umkreis entfielen ca. 70 Prozent des Umschlagsvolumens auf sieben Standorte, wobei kein Terminal einen Anteil von mehr als 20 Prozent aufwies (Abbildung 15). In einem KV-Terminal wurde in 2023 kein Umschlag von Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs durchgeführt.

**Anteile in Bezug auf die KV-Umschlagsmenge
Region Duisburg (80 km Umkreis)**

in Prozent je Terminal

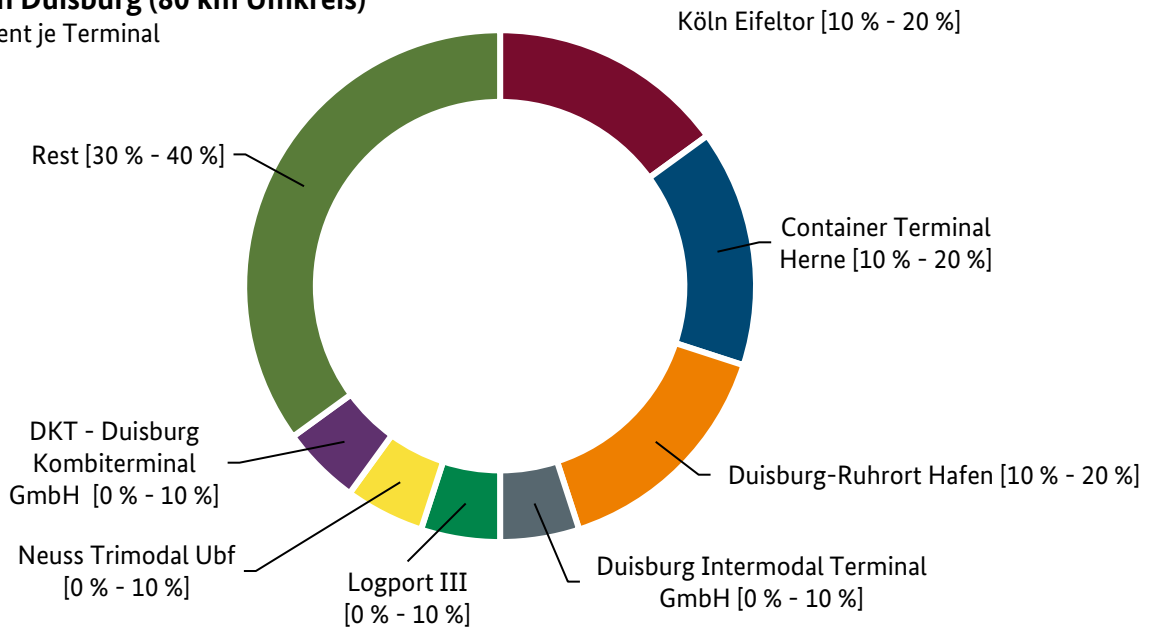


Abbildung 15: Anteil an der Umschlagsmenge je KV-Terminal - Region Duisburg (80-km-Umkreis)

In der Region Duisburg sind unter Heranziehung eines 50-km-Umkreises insgesamt 16 Terminalbetreiber aktiv. Hiervon führen zwei Betreiber an drei Standorten und ein weiterer Betreiber an zwei Standorten Umschläge durch. Die restlichen 13 Terminalbetreiber betreiben jeweils ein KV-Terminal. Die Anteile der drei größten Terminalbetreiber lagen jeweils zwischen 10 und 20 Prozent, in Summe entfiel auf diese rund die Hälfte des Umschlagsvolumens. Die sechs größten Terminalbetreiber erreichten zusammen einen Marktanteil von ungefähr 80 Prozent.

Anteile in Bezug auf die KV-Umschlagsmenge Region Duisburg (50 km Umkreis)

in Prozent je Terminalbetreiber

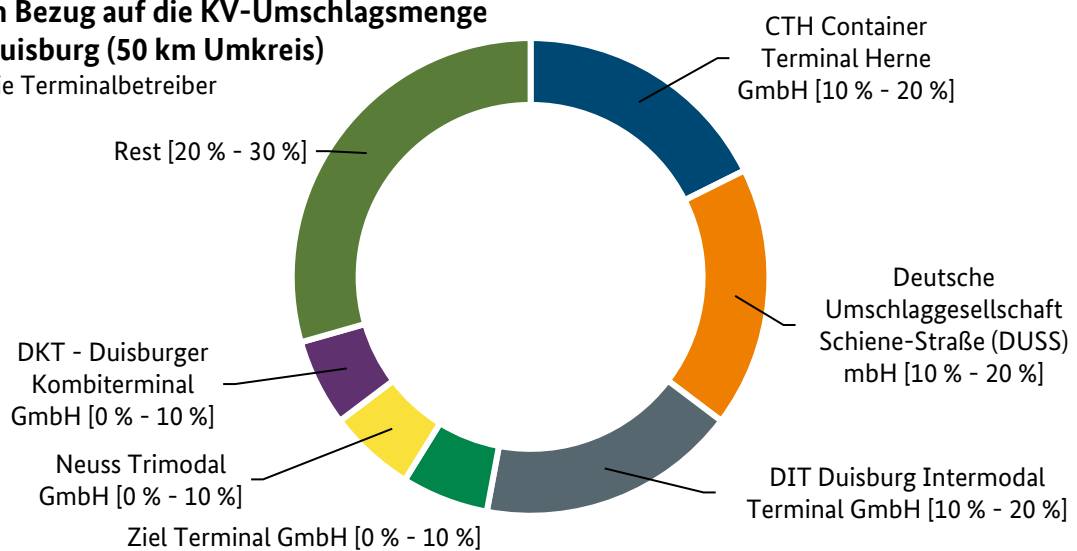


Abbildung 16: Anteil an der Umschlagsmenge je Terminalbetreiber - Region Duisburg (50-km-Umkreis)

Innerhalb eines 80-km-Umkreises sind in der Region Duisburg 22 Terminalbetreiber tätig. Hiervon führt ein Betreiber Umschläge in vier KV-Terminals, einer in drei KV-Terminals und drei weitere in jeweils zwei KV-Terminals durch. Die restlichen 17 Terminalbetreiber betreiben jeweils einen Standort. Auch bei diesem Umkreis entfiel auf die drei größten Terminalbetreiber ca. die Hälfte des Umschlagvolumens, wobei ein Betreiber einen Marktanteil zwischen 20 und 30 Prozent hatte. Die sechs größten Terminalbetreiber kamen zusammen auf einen Anteil von ca. 70 Prozent.

Anteile in Bezug auf die KV-Umschlagsmenge

Region Duisburg (80 km Umkreis)

in Prozent je Terminalbetreiber

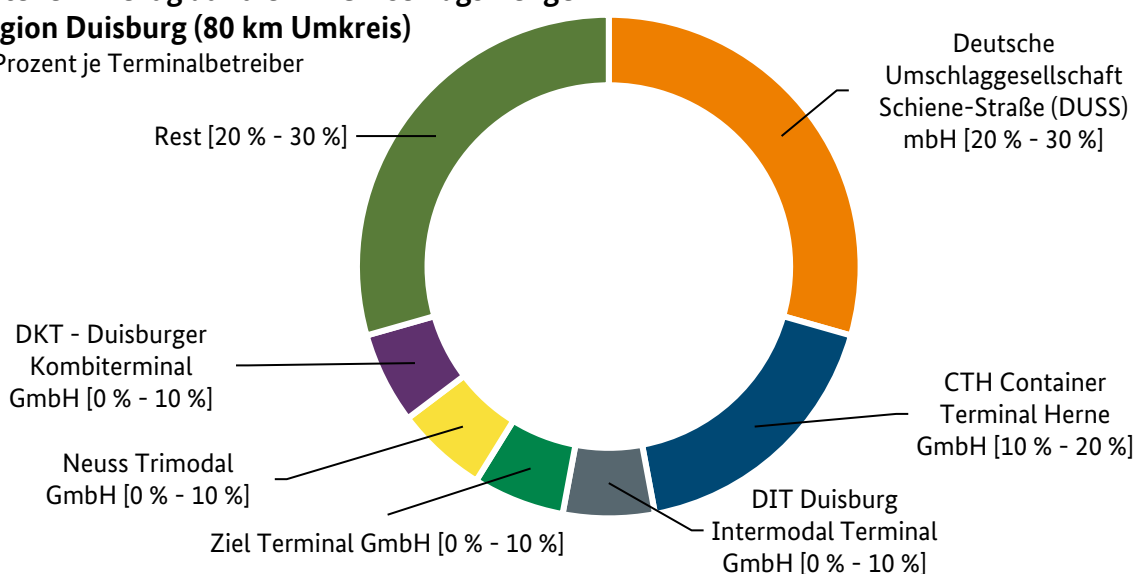


Abbildung 17: Anteil an der Umschlagsmenge je Terminalbetreiber - Region Duisburg (80-km-Umkreis)

Zusammenfassend ist mit Blick auf die Marktanteile festzustellen, dass in der Region Duisburg kein Terminalbetreiber einen aus Wettbewerbssicht besonders kritischen Marktanteil von 40 Prozent und mehr erreicht, weder bei Betrachtung eines 50-km- noch eines 80-km-Umkreises. Der gemeinsame Marktanteil der drei bzw. fünf größten Terminalbetreiber bewegt sich zwar je nach Betrachtungsweise im Bereich der im GWB genannten Schwellenwerte zur gemeinsamen Marktbeherrschung von 50 Prozent bzw. zwei Dritteln.²⁶ Die vergleichsweise hohe Anzahl von Terminalbetreibern sowie Terminals in der Region dürfte allerdings tendenziell für ein wettbewerbliches Umfeld sprechen. Zu beachten ist gleichwohl, dass einige Terminalbetreiber mehrere Anteilseigner haben, die ihrerseits wiederum teilweise an mehreren Terminalbetreibern beteiligt sind. Derartige Unternehmensverflechtungen bzw. Mehrfachbeteiligungen einzelner Unternehmen können bei Bedarf im Rahmen konkreter Befreiungsverfahren einzelfallspezifisch näher berücksichtigt werden.

Die Ermittlung des HHI als Maß für die Marktkonzentration bestätigt diese Sicht im Wesentlichen.²⁷ Bezogen auf die anhand der Gesamtumschlagsmenge der einzelnen Terminalbetreiber ermittelten Marktanteile liegt der HHI bei ca. 1.200 (50-km-Umkreis) bzw. ca. 1.300 (80-km-Umkreis). Dies spricht tendenziell für einen nicht bzw. nur gering konzentrierten Markt. Grund hierfür ist insbesondere, dass in der Region Duisburg eine vergleichsweise große Anzahl an Terminalbetreibern tätig ist. Zudem verfügt kein Terminalbetreiber über einen überragend großen Marktanteil.

3.2.1.3 Kapazitäten und Auslastung der KV-Terminals

In der Region Duisburg wurden im Jahr 2023 bezogen auf einen 50-km-Umkreis innerhalb der 21 betrachteten Standorte mit Be- und Entladeeinrichtungen für den KV gut 1,8 Mio. TEU umgeschlagen. Die maximale Umschlagkapazität lag demgegenüber bei rund 3,2 Mio. TEU pro Jahr (Abbildung 18). Dies

²⁶ Zu den Vermutungsschwellen für Marktbeherrschung siehe Abschnitt 2.4.1.

²⁷ Zur Berechnung des HHI siehe Abschnitt 2.4.1.

entsprach ca. 15 Prozent der ermittelten deutschlandweiten Gesamtkapazität. Im 80-km-Umkreis lagen 30 Standorte mit einem Umschlag von ca. 2,7 Mio. TEU und einer maximalen Umschlagkapazität von ca. 4,5 Mio. TEU pro Jahr. Dies entsprach ca. 21 Prozent der bundesweiten Gesamtkapazität.

Umschlagvolumen und Kapazität von KV-Terminals Region Duisburg (50 km Umkreis)
in Millionen TEU



Umschlagvolumen und Kapazität von KV-Terminals Region Duisburg (80 km Umkreis)
in Millionen TEU



Abbildung 18: Umschlagvolumen und Kapazität - Region Duisburg

Die Anteile der einzelnen Terminals bzw. Terminalbetreiber an der Maximalkapazität für den KV in der Region Duisburg ähneln grundsätzlich den zuvor auf Basis der Umschlagsmengen ermittelten Anteilen. Aufgrund der unterschiedlichen Auslastung der einzelnen KV-Terminals zeigen sich leichte Verschiebungen im Vergleich zu den auf Basis der Umschlagsmengen ermittelten Marktanteilen.

Insgesamt entfiel im 50-km-Umkreis ca. 70 Prozent der zur Verfügung stehenden Kapazität von rund 3,2 Mio. TEU auf sieben Standorte (Abbildung 19). Die drei größten Terminals hatten dabei jeweils einen Anteil von 10 bis 20 Prozent an der Gesamtkapazität.

KV-Maximalkapazität Region Duisburg (50 km Umkreis)
in Prozent je Terminal

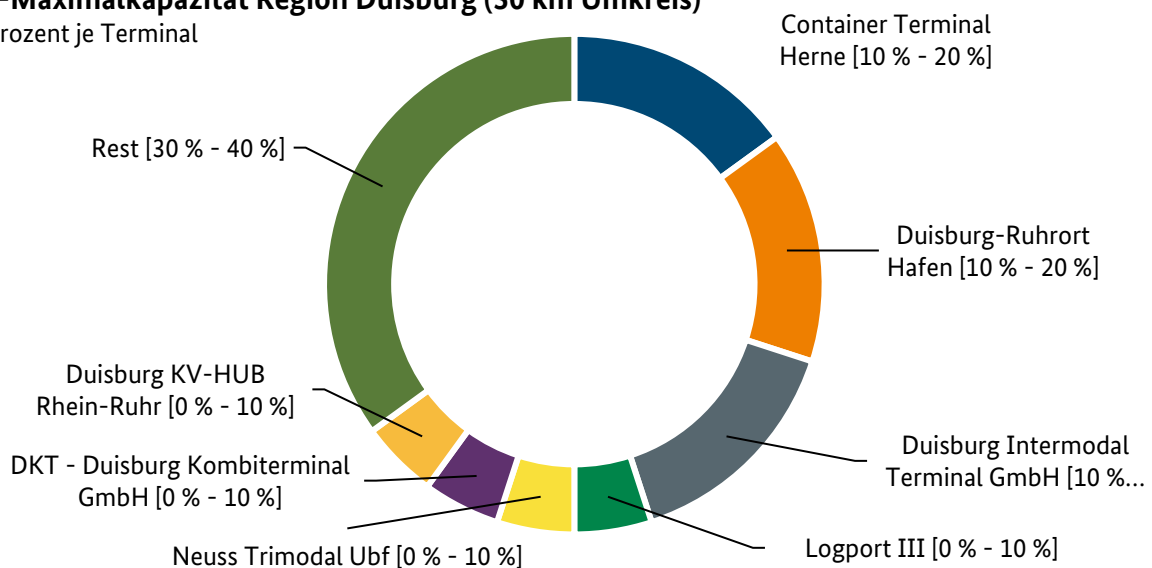


Abbildung 19: Anteil an der Maximalkapazität je KV-Terminal - Region Duisburg (50-km-Umkreis)

Auf Ebene der Terminalbetreiber entfiel auf den größten Betreiber ein Anteil von 20 bis 30 Prozent, zwei weitere Betreiber hatten Anteile zwischen 10 und 20 Prozent. In Summe entfiel auf die drei größten Terminalbetreiber ein Anteil von ca. 50 Prozent und auf die sechs größten Betreiber ein Anteil von ca. 75 Prozent der verfügbaren Kapazität (Abbildung 20).

KV-Maximalkapazität Region Duisburg (50 km Umkreis)

in Prozent je Terminalbetreiber

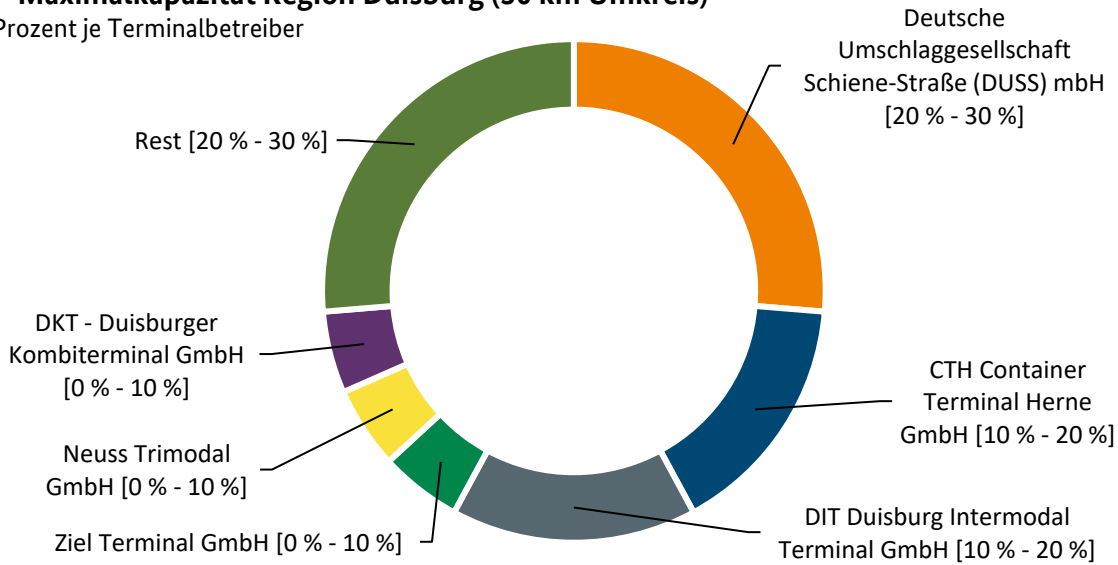


Abbildung 20: Anteil an der Maximalkapazität je Terminalbetreiber - Region Duisburg (50-km-Umkreis)

Im 80-km-Umkreis hatten zwei Standorte einen Anteil von jeweils 10 bis 20 Prozent an der verfügbaren Kapazität (Abbildung 21). Auf die sieben größten KV-Terminals entfiel in Summe ein Anteil von weniger als 60 Prozent.

KV-Maximalkapazität Region Duisburg (80 km Umkreis)

in Prozent je Terminal

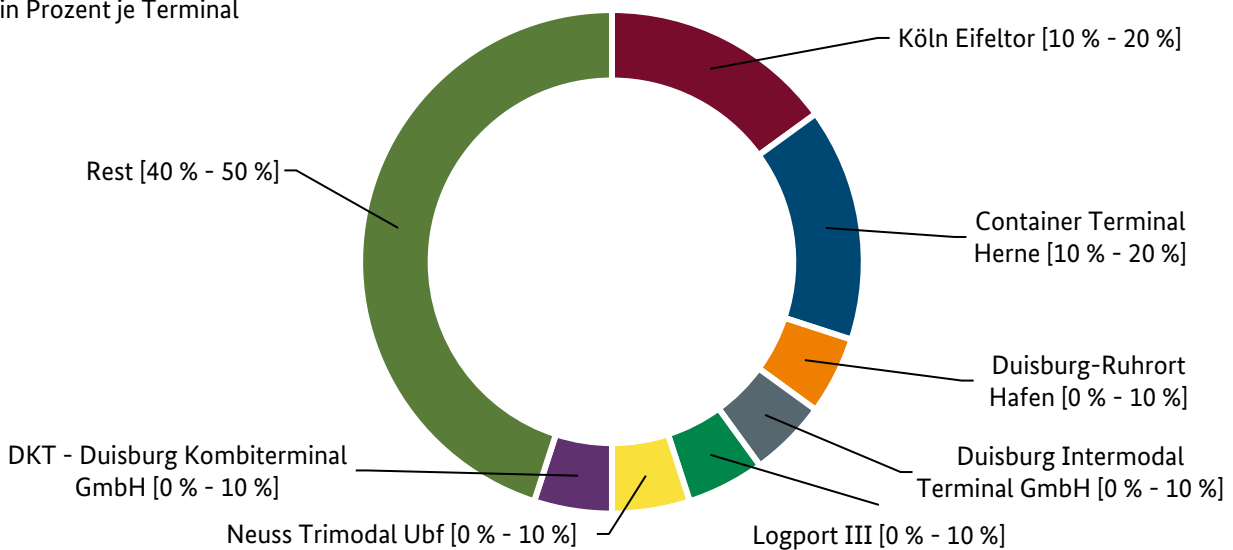


Abbildung 21: Anteil an der Maximalkapazität je KV-Terminal - Region Duisburg (80-km-Umkreis)

Auf Ebene der Terminalbetreiber erreichte ein Betreiber einen Anteil zwischen 20 und 30 Prozent an der verfügbaren Maximalkapazität, der zweitgrößte Betreiber hatte einen Anteil zwischen 10 und 20 Prozent. Die vier nächstgrößeren Terminalbetreiber erzielten in Summe einen Anteil zwischen 20 und 30 Prozent (Abbildung 22).

KV-Maximalkapazität Region Duisburg (80 km Umkreis)

in Prozent je Terminalbetreiber

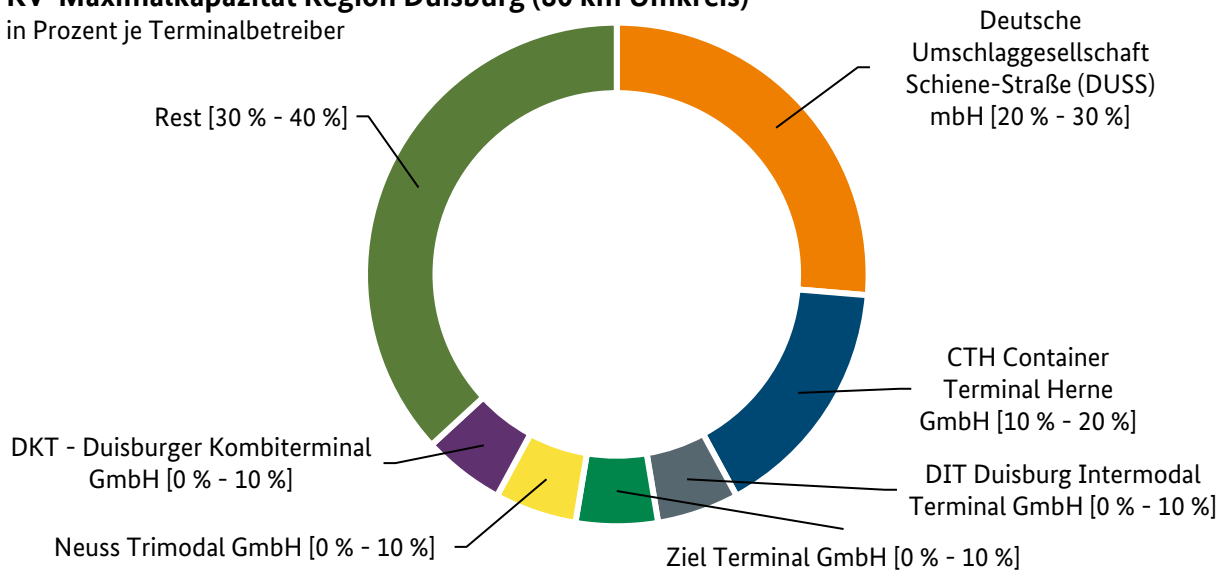


Abbildung 22: Anteil an der Maximalkapazität je Terminalbetreiber - Region Duisburg (80-km-Umkreis)

Mit Blick auf etwaige Wechselmöglichkeiten ist neben der maximalen Umschlagkapazität insbesondere die Kapazitätsauslastung der einzelnen Terminals interessant. Im 50-km-Umkreis lag die Auslastung in der Region Duisburg bei ca. 56 Prozent, im 80-km-Umkreis bei ca. 59 Prozent. Die Auslastung entsprach damit näherungsweise der durchschnittlichen deutschlandweiten Auslastung von KV-Terminals von ca. 58 Prozent. Gleichzeitig zeigt sich, dass die Auslastung einiger Terminals teilweise deutlich oberhalb der durchschnittlichen Kapazitätsauslastung in der Region lag und häufig Werte bis zu 70 Prozent und teilweise sogar mehr erreichte.

3.2.1.4 Einschätzung der Nachfrager

Mit Blick auf die tatsächliche Austauschbarkeit von KV-Terminals ist weitergehend von Bedeutung, dass die verfügbaren Kapazitäten in den einzelnen Terminals für die Nachfrager attraktiv bzw. geeignet sind, um neue Transportangebote aufzubauen. Nur in diesem Fall werden die Terminals als tragfähige Alternative wahrgenommen werden. Die Bundesnetzagentur hat vor diesem Hintergrund in ihrer Nutzerbefragung die KV-Operateure um eine Einschätzung zur Substituierbarkeit von KV-Terminals in den einzelnen Musterregionen gebeten. Von den befragten KV-Operateuren waren insgesamt 27 in der Region Duisburg tätig. Hiervon gaben ca. die Hälfte an, dass sie zwischen mehreren Güterterminalstandorten mit vergleichbarem Angebot wählen können (Abbildung 23).

Alternative Güterterminalstandorte in der Region Duisburg

Anzahl KV-Operateure

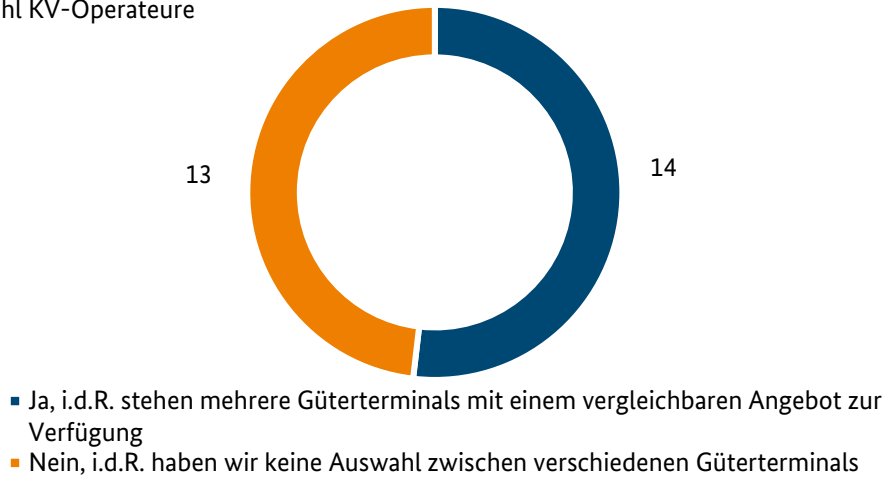


Abbildung 23: Einschätzung zu alternativen KV-Terminals - Region Duisburg

Die Verfügbarkeit zusätzlicher Zeitslots für die Etablierung einer kontinuierlichen, neuen Transportverbindung wurde differenziert bewertet, wobei die Verfügbarkeit bei bislang nicht genutzten KV-Terminals tendenziell besser eingeschätzt wurde als bei bereits genutzten KV-Terminals (Abbildung 24). So stuften mit Blick auf bereits genutzte Terminals nur zehn KV-Operateure bzw. rund 37 Prozent die Verfügbarkeit zusätzlicher Zeitslots als gut oder sehr gut ein, 17 Befragte bzw. ca. 63 Prozent hingegen als schlecht oder sehr schlecht. Umgekehrt gaben 15 KV-Operateure (ca. 56 Prozent) an, dass die Verfügbarkeit zusätzlicher Zeitslots bei bislang nicht genutzten Terminals gut oder sehr gut sei und nur 12 Befragte (ca. 44 Prozent) stuften diese als schlecht oder sehr schlecht ein. Ein Grund für diese unterschiedliche Bewertung könnte sein, dass insbesondere in den bereits genutzten größeren Terminals die Auslastung - wie oben aufgezeigt - vergleichsweise hoch ist, sodass unter Umständen keine Zeitslots zu den relevanten nachgefragten Zeiten mehr verfügbar sind, während gleichzeitig Alternativen in der Region grundsätzlich vorhanden sind.

Verfügbarkeit von zusätzlichen Zeitslots in der Region

Duisburg

Anzahl KV-Operateure

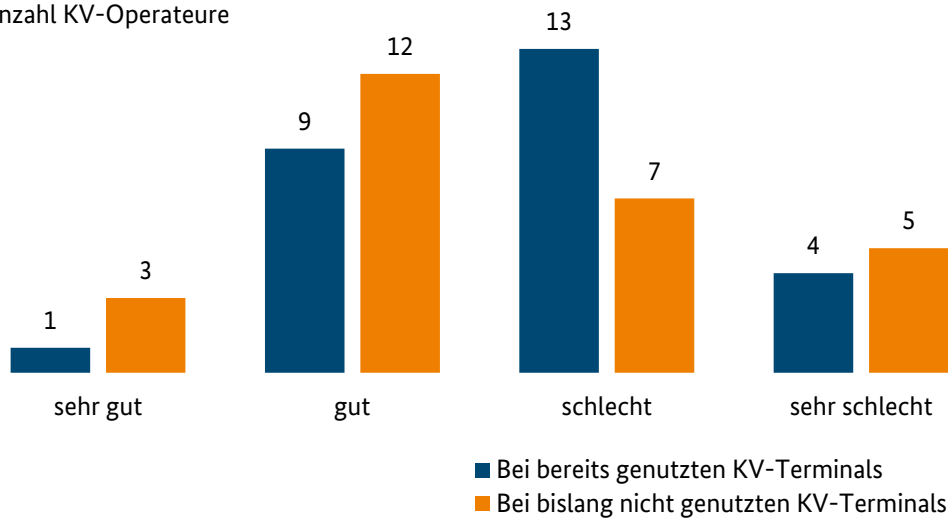


Abbildung 24: Einschätzung zur Verfügbarkeit von zusätzlichen Zeitslots - Region Duisburg

Die Bundesnetzagentur hat die KV-Operateure zudem um eine Einschätzung zur generellen Bereitschaft ihres Unternehmens zum Wechsel des KV-Terminals gebeten, etwa im Falle von Preiserhöhungen oder zur Etablierung neuer Verkehrsverbindungen. Hier zeigte sich in der Region Duisburg ein weitestgehend ausgeglichenes Bild (Abbildung 25). 15 KV-Operateure (ca. 56 Prozent) äußerten eine hohe oder sehr hohe Wechselbereitschaft. Im Vergleich zum deutschlandweiten Durchschnitt ist die Bereitschaft zum Wechsel des Terminals somit etwas stärker ausgeprägt (vgl. Abschnitt 3.1.2). Gleichwohl zeigt sich für die in der Region Duisburg tätigen KV-Operateure, dass ein Wechsel eines genutzten KV-Terminals keine Selbstverständlichkeit ist. Grund hierfür dürfte insbesondere der mit dem Wechsel des Terminals einhergehende Aufwand sein.

Wechselbereitschaft in der Region Duisburg

Anzahl KV-Operateure

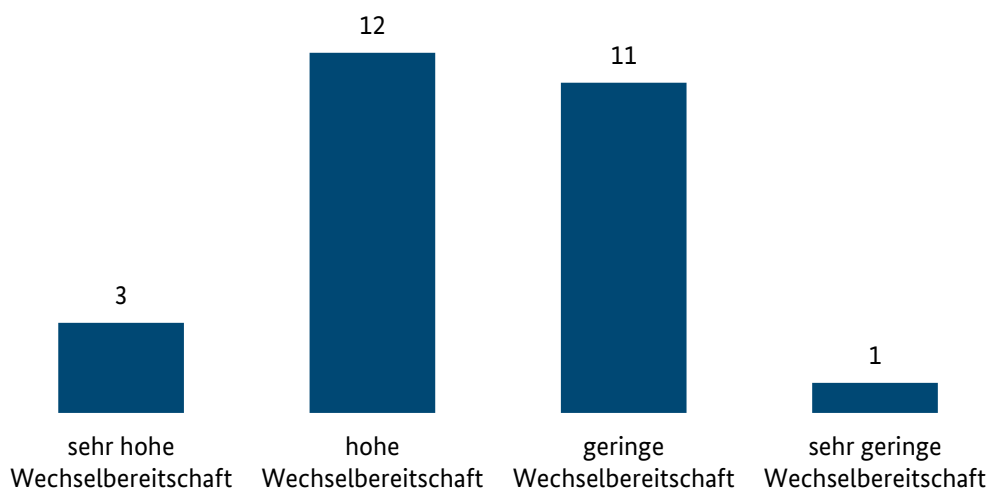


Abbildung 25: Einschätzung zur Wechselbereitschaft - Region Duisburg

3.2.1.5 Zusammenfassung

Zusammenfassend ist festzustellen, dass in der Region Duisburg tendenziell ein eher wettbewerblich geprägtes Marktumfeld vorliegen dürfte. Weder bei Betrachtung eines 50-km- noch eines 80-km-Umkreises erreicht ein Terminalbetreiber einen aus Wettbewerbssicht besonders kritischen Marktanteil. Auch die ermittelte Marktkonzentration in Form des HHI ist aufgrund der vergleichsweise hohen Anzahl an Terminalbetreibern und dem Umstand, dass kein Terminalbetreiber über einen überragend großen Marktanteil verfügt, eher gering. Dies gilt insbesondere im Vergleich zu den anderen betrachteten Regionen.

Auch die durchschnittliche Kapazitätsauslastung der KV-Terminals ist in der Region Duisburg noch vergleichsweise moderat, wenngleich die Auslastung einiger Terminals teilweise deutlich oberhalb der durchschnittlichen Kapazitätsauslastung in der Region lag. Die Einschätzung der Nachfrager deutet ebenfalls darauf hin, dass in der Region Duisburg grundsätzlich wettbewerbliche Ausweichalternativen zur Verfügung stehen.

3.2.2 Region Mannheim/Ludwigshafen

3.2.2.1 Anzahl Terminals und Umschlagsmöglichkeiten

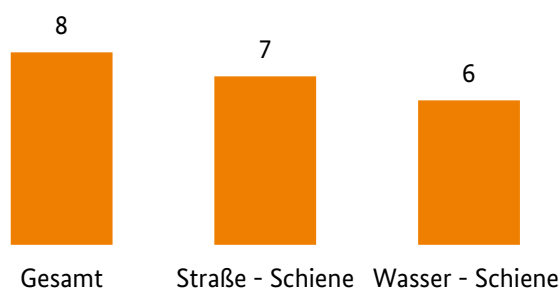
Von den rund 170 Standorten für den Umschlag von Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs lagen - bezogen auf einen 50-km-Umkreis - acht KV-Terminals in der Region Mannheim/Ludwigshafen. Diese acht KV-Terminals werden von sechs unterschiedlichen Terminalbetreibern betrieben. Im Jahr 2023 wurden in diesen Terminals rund 720 Tsd. TEU umgeschlagen. Dies entsprach ca. sechs Prozent des deutschlandweiten Umschlagvolumens. Der eisenbahnbezogene Umsatz der KV-Terminals lag bei ca. 12,8 Mio. Euro. Dies entsprach ebenfalls einem Anteil von ca. sechs Prozent des bundesweiten eisenbahnbezogenen Gesamtumsatzes von KV-Terminals. Vier der acht KV-Terminals hatten im Jahr 2023 einen eisenbahnbezogenen Umsatz von mehr als 1,25 Mio. Euro, sodass ihnen entsprechend der Entscheidungspraxis der Beschlusskammer 10 tendenziell eine strategische Bedeutung für den Markt zugeschrieben werden kann.

Bei Heranziehung eines 80-km-Umkreises lagen 16 KV-Terminals in der Region Mannheim/Ludwigshafen, die von 12 unterschiedlichen Terminalbetreibern betrieben werden. Diese Terminals erzielten zusammen eine Umschlagsmenge von ca. 920 Tsd. TEU. Der eisenbahnbezogene Umsatz der KV-Terminals belief sich auf ca. 15,8 Mio. Euro. Der Anteil an dem deutschlandweiten Umschlagsvolumen bzw. eisenbahnbezogenen Umsatz lag damit jeweils bei ca. 7 bis 8 Prozent. Analog zum 50-km-Umkreis erzielten vier KV-Terminals im Jahr 2023 einen eisenbahnbezogenen Umsatz von mehr als 1,25 Mio. Euro.

Im 50-km-Umkreis können in sieben der acht Terminals Güter zwischen der Straße und der Schiene umgeschlagen werden (Abbildung 26). Außerdem ist es in sechs Be- und Entladeeinrichtungen möglich, Güter zwischen der Schiene und der Binnenwasserstraße umzuschlagen. Im 80-km-Umkreis war in 15 Terminals ein

Umschlag zwischen Schiene und Straße möglich, in elf Terminals ein Umschlag zwischen Schiene und Binnenwasserstraße.

KV-Terminals nach Umschlagsmöglichkeit in der Region Mannheim/Ludwigshafen (50 km Umkreis)
Anzahl KV-Terminals



KV-Terminals nach Umschlagsmöglichkeit in der Region Mannheim/Ludwigshafen (80 km Umkreis)
Anzahl KV-Terminals

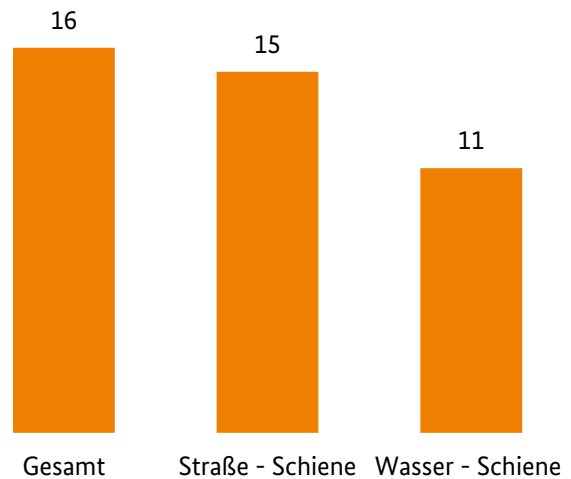
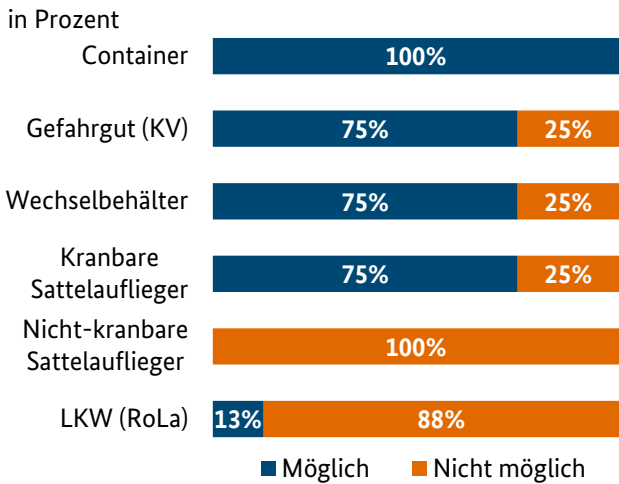


Abbildung 26: Anzahl KV-Terminals nach Umschlagsmöglichkeit - Region Mannheim/Ludwigshafen

Ein Blick auf die verschiedenen Ladeeinheiten zeigt, dass in der Region Mannheim/Ludwigshafen unabhängig von dem betrachteten Umkreis an allen Standorten Container umgeschlagen werden können (Abbildung 27). Das Handling von Wechselbehältern und kranbaren Sattelauflegern ist jeweils in drei Viertel der einbezogenen 8 bzw. 16 Standorte möglich. Der Umschlag von nicht kranbaren Sattelauflegern ist im 50-km-Umkreis in keinem, im 80-km-Umkreis in ca. einem Fünftel der Standorte bzw. in drei Terminals möglich. In jeweils 13 Prozent der KV-Terminals (ein Standort im 50-km-Umkreis bzw. zwei Standorte im 80-km-Umkreis) besteht die Möglichkeit, LKW im Rahmen der Rollenden Landstraße auf die Schiene zu verladen. Gefahrgüter können in ca. Dreiviertel der KV-Terminals (sechs Standorte) im 50-km-Umkreis bzw. in ca. vier Fünftel der KV-Terminals (13 Standorte) im 80-km-Umkreis umgeschlagen werden. Insgesamt ähneln die Umschlagsmöglichkeiten dem bundesweiten Durchschnitt (Abbildung 5). Eine Besonderheit ist, dass im 50-km-Umkreis kein KV-Terminal den Umschlag nicht-krankbarer Sattelaufleger anbietet, während dies deutschlandweit in ca. 20 Prozent der Terminals möglich ist. Zudem ist der Anteil der KV-Terminals für den Umschlag von Gefahrgut in der Region Mannheim/Ludwigshafen im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt etwas größer.

Umschlagbare Ladeeinheiten in der Region Mannheim/Ludwigshafen (50 km Umkreis)



Umschlagbare Ladeeinheiten in der Region Mannheim/Ludwigshafen (80 km Umkreis)

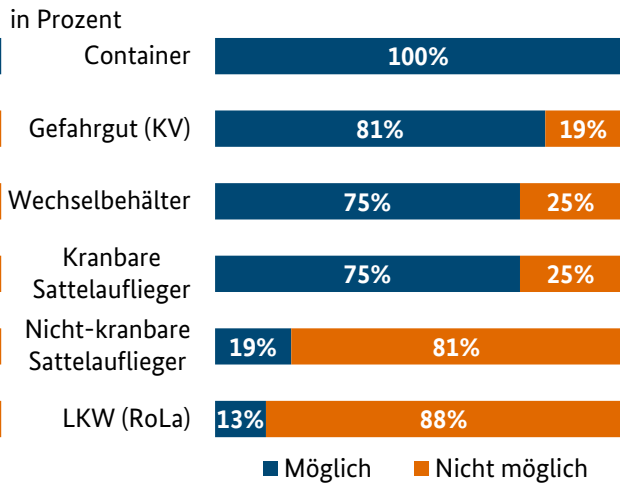


Abbildung 27: Umschlagbare Ladeeinheiten in KV-Terminals - Region Mannheim/Ludwigshafen

3.2.2.2 Marktanteile und Marktkonzentration

Im Folgenden werden die Anteile der einzelnen KV-Terminals sowie der jeweiligen Terminalbetreiber an der gesamten Umschlagsmenge in der Region Mannheim/Ludwigshafen dargestellt. Im 50-km-Umkreis entfielen von den rund 720 Tsd. umgeschlagenen TEU 50 bis 60 Prozent auf ein KV-Terminal (Abbildung 28). Drei Terminals hatten einen Anteil zwischen 10 und 20 Prozent der Umschlagsmenge, auf vier weitere Terminals entfiel in Summe ein Anteil von weniger als 10 Prozent, wobei in zwei KV-Terminals in 2023 kein Umschlag von Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs für den SGV stattfand.

Anteile in Bezug auf die KV-Umschlagsmenge Region Mannheim/Ludwigshafen (50 km Umkreis)

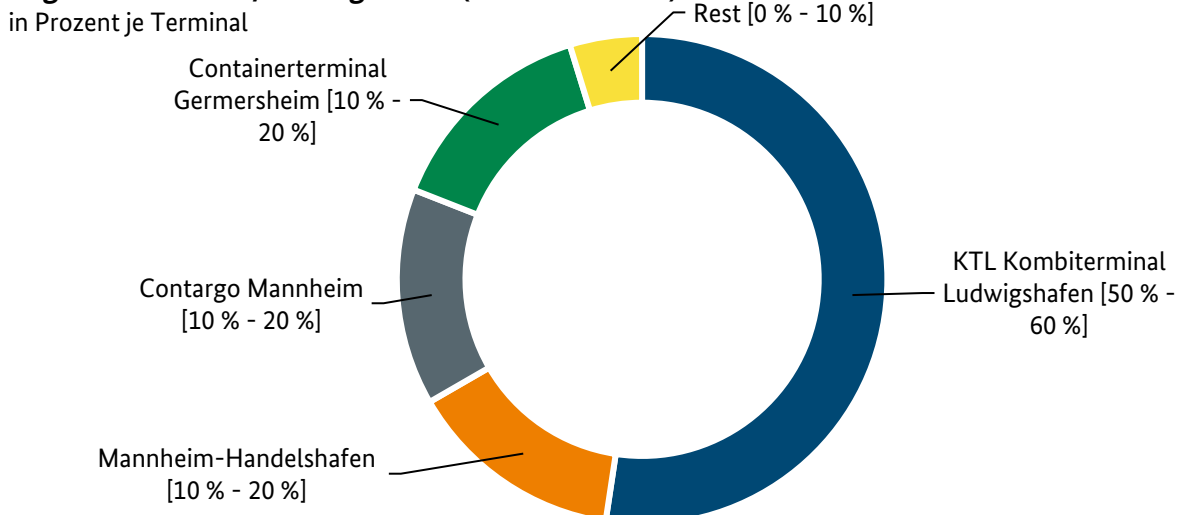


Abbildung 28: Anteil an der Umschlagsmenge je KV-Terminal - Region Mannheim/Ludwigshafen (50-km-Umkreis)

Im 80-km-Umkreis entfielen von den rund 920 Tsd. umgeschlagenen TEU 40 bis 50 Prozent auf ein KV-Terminal (Abbildung 29). Zwei Terminals hatten einen Anteil von 10 bis 20 Prozent. Auf die drei

nächstgrößeren Terminals entfiel in Summe ein Anteil zwischen 20 und 30 Prozent. Weitere zehn Terminals hatten in Summe einen Anteil von 10 bis 20 Prozent, wobei an vier Standorten in 2023 kein Umschlag von Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs für den SGV stattfand.

**Anteile in Bezug auf die KV-Umschlagsmenge
Region Mannheim/Ludwigshafen (80 km Umkreis)**

in Prozent je Terminal

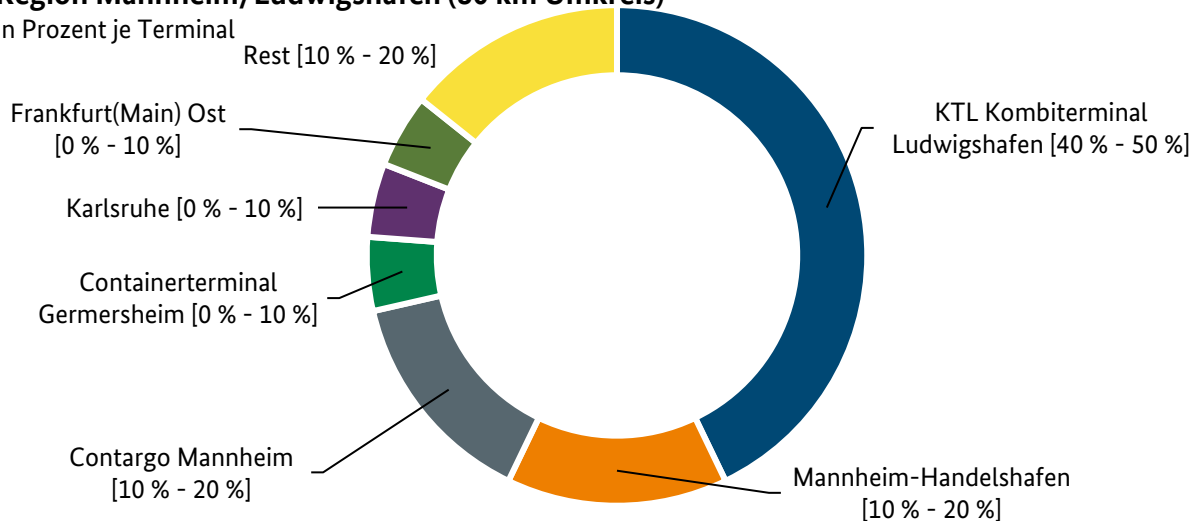


Abbildung 29: Anteil an der Umschlagsmenge je KV-Terminal - Region Mannheim/Ludwigshafen (80-km-Umkreis)

In der Region Mannheim/Ludwigshafen sind im 50-km-Umkreis insgesamt sechs unterschiedliche Terminalbetreiber aktiv. Hiervon betreiben zwei Betreiber zwei Standorte und die verbleibenden vier Betreiber jeweils einen Standort. Der größte Terminalbetreiber erzielte einen Marktanteil von 50 bis 60 Prozent an der gesamten Umschlagsmenge. Drei weitere Betreiber erreichten jeweils Anteile zwischen 10 und 20 Prozent und zwei Betreiber in Summe einen Anteil von weniger als 10 Prozent.

**Anteile in Bezug auf die KV-Umschlagsmenge
Region Mannheim/Ludwigshafen (50 km Umkreis)**

in Prozent je Terminalbetreiber

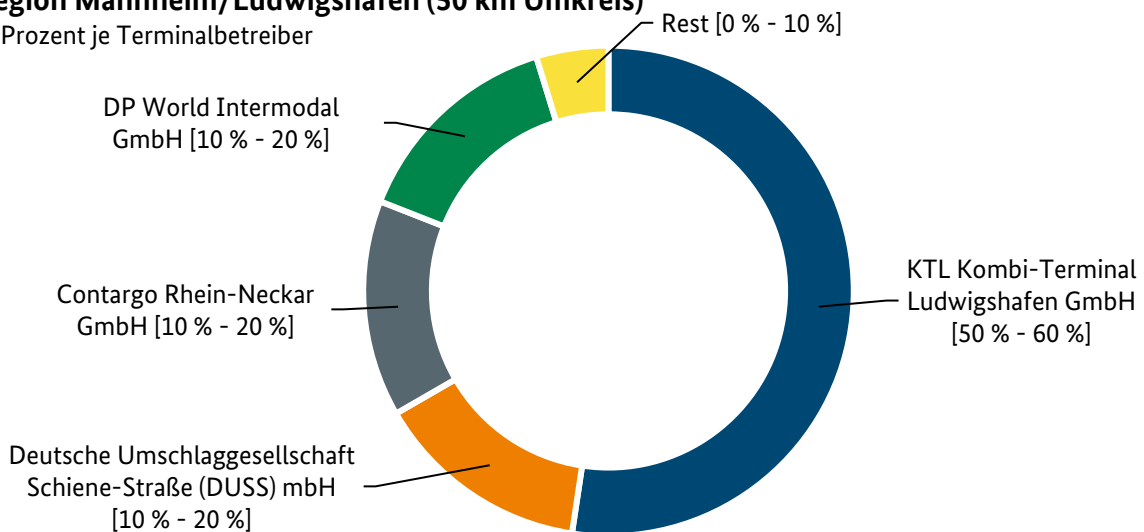


Abbildung 30: Anteil an der Umschlagsmenge je Terminalbetreiber - Region Mannheim/Ludwigshafen (50-km-Umkreis)

Im 80-km-Umkreis werden 16 KV-Terminals von insgesamt 12 Terminalbetreibern betrieben, wobei ein Betreiber Umschläge in drei Terminals und zwei Betreiber in zwei Terminals durchführen. Der größte Betreiber erzielte einen Marktanteil zwischen 40 und 50 Prozent am gesamten Umschlagsvolumen, der zweitgrößte hatte einen Anteil zwischen 20 und 30 Prozent. Die Anteile des dritt- und viertgrößten Betreibers lagen zwischen 10 und 20 Prozent bzw. unterhalb von 10 Prozent. Acht weitere Terminalbetreiber standen in Summe für 10 bis 20 Prozent der gesamten Umschlagsmenge, wobei zwei dieser Betreiber im Berichtsjahr 2023 keinen Umschlag im KV für den SGV hatten.

Anteile in Bezug auf die KV-Umschlagsmenge Region Mannheim/Ludwigshafen (80 km Umkreis)

in Prozent je Terminalbetreiber

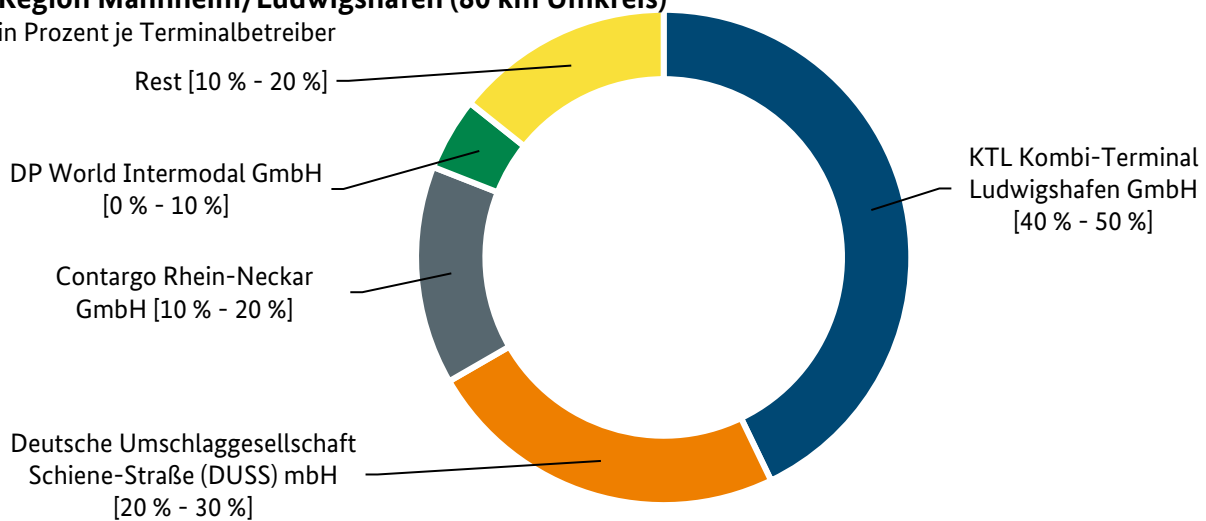


Abbildung 31: Anteil an der Umschlagsmenge je Terminalbetreiber - Region Mannheim/Ludwigshafen (80-km-Umkreis)

Zu beachten ist, dass auch in der Region Mannheim/Ludwigshafen einige Terminalbetreiber mehrere Anteilseigner haben, die teilweise wiederum an mehreren Terminalbetreibern beteiligt sind. Solche Unternehmensverflechtungen bzw. Mehrfachbeteiligungen können, wie bereits erwähnt, bei Bedarf einzelfallspezifisch in konkreten Befreiungsverfahren näher berücksichtigt werden.

Zusammenfassend ist mit Blick auf die Marktanteile festzustellen, dass in der Region Mannheim/Ludwigshafen eine hohe bis sehr hohe Marktkonzentration vorliegt. Ein Terminalbetreiber überschreitet den aus Wettbewerbssicht kritischen Marktanteil von 40 Prozent. Gleichzeitig sind die nächstgrößeren Terminalbetreiber wesentlich kleiner. Dies gilt unabhängig von dem betrachteten Umkreis. Diese Verteilung der Marktanteile zeigt sich auch bei der Berechnung des HHI, welcher bezogen auf die Marktanteile der einzelnen Terminalbetreiber an der Gesamtumschlagsmenge bei ca. 3.000 (80-km-Umkreis) bzw. 4.000 (50-km-Umkreis) liegt. Dies spricht jeweils für einen hochkonzentrierten Markt.

3.2.2.3 Kapazitäten und Auslastung der KV-Terminals

Wie bereits erwähnt wurden im Jahr 2023 an den acht bzw. 16 Standorten mit Be- und Entladeeinrichtungen für den KV rund 720 bzw. 920 Tsd. TEU in der Region Mannheim/Ludwigshafen umgeschlagen. Die maximale Umschlagkapazität betrug rund 1,1 bzw. 1,5 Mio. TEU und entsprach damit rund fünf bzw. sieben Prozent der ermittelten deutschlandweiten Kapazität.

Umschlagvolumen und Kapazität von KV-Terminals Region Mannheim/Ludwigshafen (50 km Umkreis)
in Millionen TEU



Umschlagvolumen und Kapazität von KV-Terminals Region Mannheim/Ludwigshafen (80 km Umkreis)
in Millionen TEU

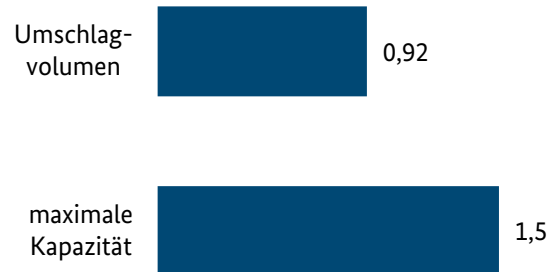


Abbildung 32: Umschlagvolumen und Kapazität - Region Mannheim/Ludwigshafen

Bei der Aufteilung der maximalen Umschlagkapazität je Be- und Entladeeinrichtung für den KV zeigt sich ein ähnliches Bild zu den auf Basis der Umschlagsmenge ermittelten Marktanteilen. Im 50-km-Umkreis entfielen von den ca. 1,1 TEU zur Verfügung stehender Kapazität 50 bis 60 Prozent auf einen Standort (Abbildung 33). Die Anteile der drei nächstgrößeren Standorte lagen jeweils zwischen 10 und 20 Prozent der Gesamtkapazität, vier weitere Terminals hatten in Summe einen Anteil von weniger als 10 Prozent.

KV-Maximalkapazität Region Mannheim/Ludwigshafen (50 km Umkreis)
in Prozent je Terminal

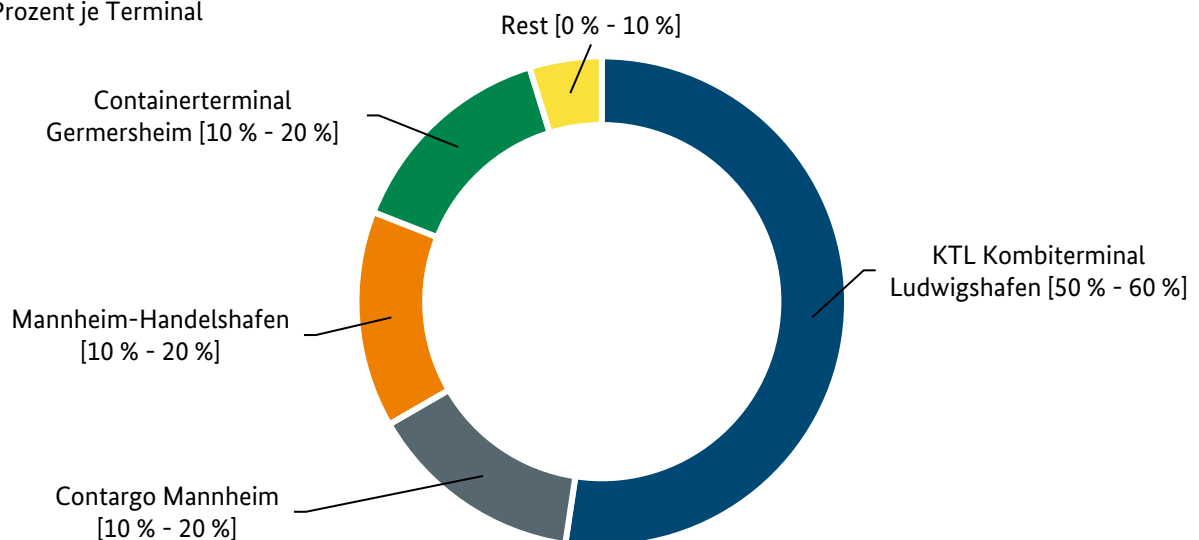


Abbildung 33: Anteil an der Maximalkapazität je KV-Terminal - Region Mannheim/Ludwigshafen (50-km-Umkreis)

Im 80-km-Umkreis entfielen von den ca. 1,5 Mio. TEU maximaler Umschlagskapazität 40 bis 50 Prozent auf ein Terminal (Abbildung 34). Das zweitgrößte Terminal hatte einen Anteil von 10 bis 20 Prozent. Die vier nächstgrößeren Terminals erreichten in Summe einen Anteil von 30 bis 40 Prozent, wobei keines dieser Terminals einen Anteil von mehr als 10 Prozent hatte. Zehn weitere Terminals mit jeweils nur geringen Anteilen standen insgesamt für 10 bis 20 Prozent der Maximalkapazität.

KV-Maximalkapazität Region Mannheim/Ludwigshafen (80 km Umkreis)

in Prozent je Terminal

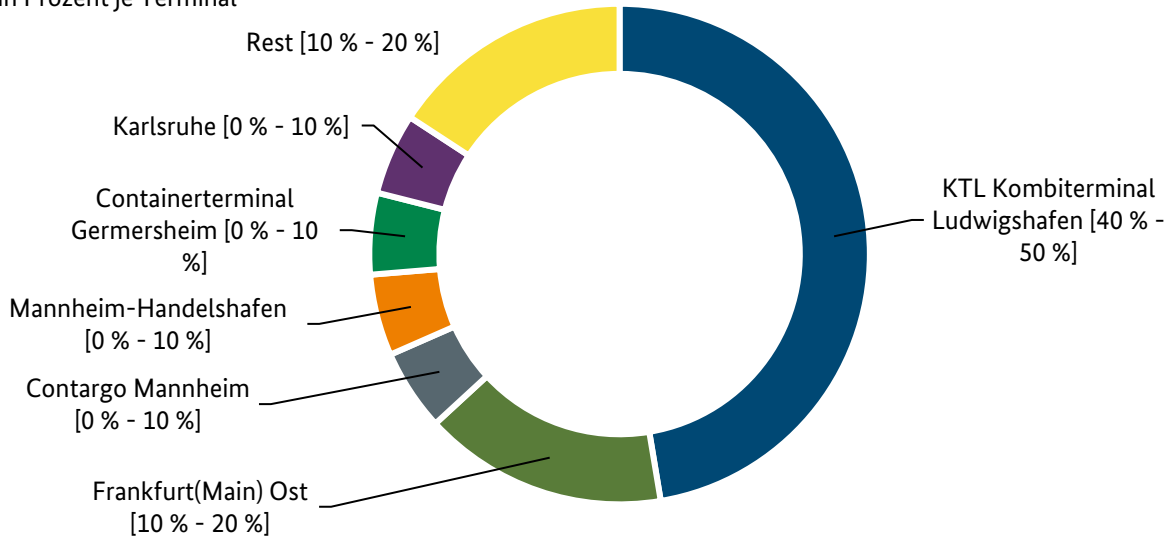


Abbildung 34: Anteil an der Maximalkapazität je KV-Terminal - Region Mannheim/Ludwigshafen (80-km-Umkreis)

Auf Ebene der Terminalbetreiber gestaltete sich die Verteilung der Maximalkapazität im Grundsatz ähnlich. Im 50-km-Umkreis lag der Anteil des größten Terminalbetreibers zwischen 50 und 60 Prozent der Gesamtkapazität, die drei nächstgrößeren Betreiber hatten jeweils Anteile von 10 bis 20 Prozent.

KV-Maximalkapazität Region Mannheim/Ludwigshafen (50 km Umkreis)

in Prozent je Terminalbetreiber

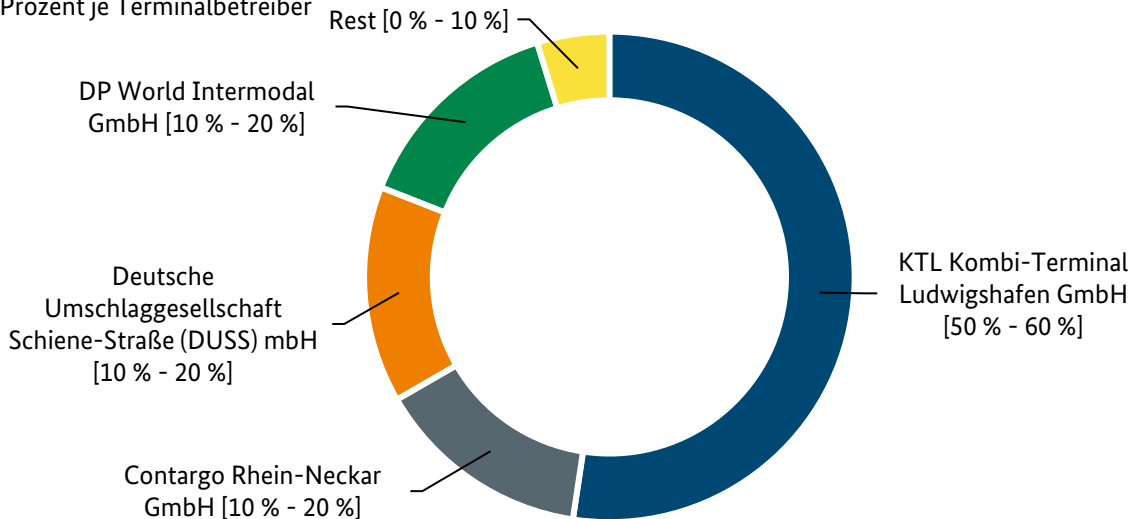


Abbildung 35: Anteil an der Maximalkapazität je Terminalbetreiber - Region Mannheim/Ludwigshafen (50-km-Umkreis)

Bei Heranziehung eines 80-km-Umkreises lag der Anteil des größten Terminalbetreibers zwischen 40 und 50 Prozent der Gesamtkapazität (Abbildung 36). Der zweitgrößte Betreiber hatte einen Anteil von 20 bis 30 Prozent. Der dritt- und viertgrößte Betreiber hatten jeweils Anteile von weniger als zehn Prozent.

KV-Maximalkapazität Region Mannheim/Ludwigshafen (80 km Umkreis)

in Prozent je Terminalbetreiber

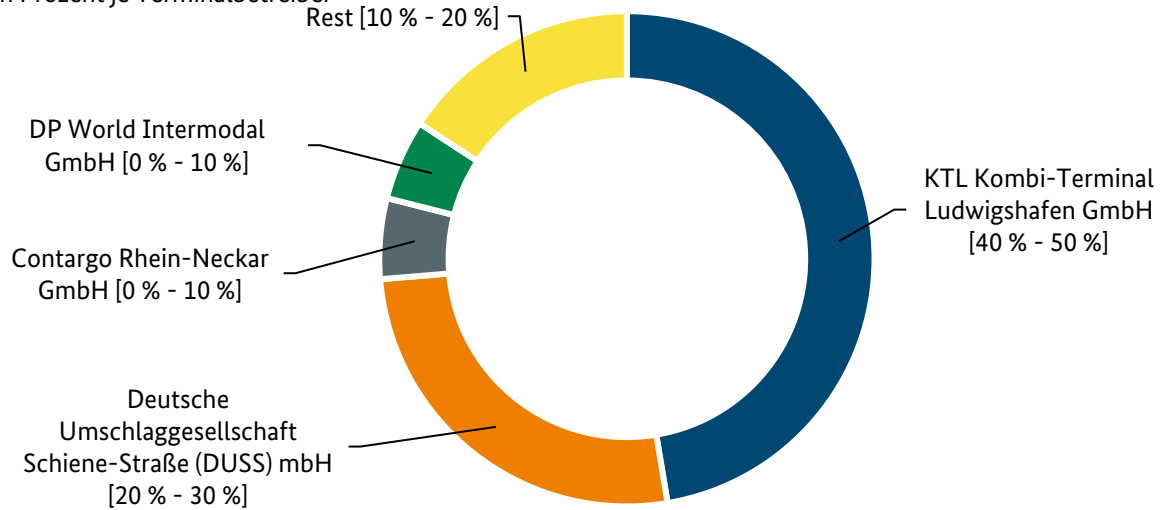


Abbildung 36: Anteil an der Maximalkapazität je Terminalbetreiber - Region Mannheim/Ludwigshafen (80-km-Umkreis)

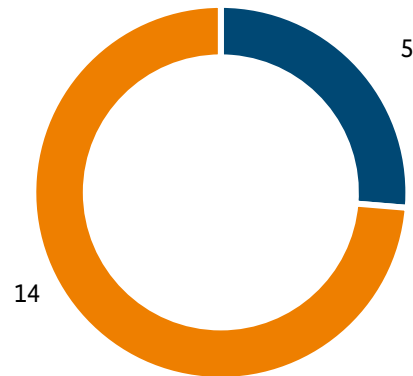
Neben der Maximalkapazität ist mit Blick auf etwaige Wechselmöglichkeiten die Kapazitätsauslastung der einzelnen Terminals von Interesse. Die durchschnittliche Auslastung in der Region Mannheim/Ludwigshafen lag mit ca. 65 Prozent (50-km-Umkreis) bzw. ca. 59 Prozent (80-km-Umkreis) etwas über dem Bundesdurchschnitt von ca. 58 Prozent. Gleichzeitig lag die Auslastung einzelner Terminals deutlich über dem Durchschnitt und erreichte Werte über 75 Prozent.

3.2.2.4 Einschätzung der Nachfrager

Wie für die Region Duisburg hat die Bundesnetzagentur auch für die Region Mannheim/Ludwigshafen die KV-Operateure um eine Einschätzung zur Substituierbarkeit der KV-Terminals gebeten. Von den insgesamt 19 in der Region tätigen KV-Operateuren gaben 14 und damit fast drei Viertel an, dass sie nicht zwischen verschiedenen Güterterminals wählen können (Abbildung 37). Ein naheliegender Grund hierfür könnte die etwa im Vergleich zur Region Duisburg insgesamt geringere Anzahl an KV-Terminals sein.

Alternative Güterterminalstandorte in der Region Mannheim / Ludwigshafen

Anzahl KV-Operateure



- Ja, i.d.R. stehen mehrere Güterterminals mit einem vergleichbaren Angebot zur Verfügung
- Nein, i.d.R. haben wir keine Auswahl zwischen verschiedenen Güterterminals

Abbildung 37: Einschätzung zu alternativen KV-Terminals - Region Mannheim/Ludwigshafen

Auch die Verfügbarkeit zusätzlicher Zeitslots für die Etablierung einer kontinuierlichen, neuen Transportverbindung wurde in der Region Mannheim/Ludwigshafen von den dort tätigen KV-Operateuren in der Tendenz eher schlecht bewertet (Abbildung 38). Die Verfügbarkeit von Zeitslots bei bereits genutzten und bislang nicht genutzten KV-Terminals wurde dabei sehr ähnlich eingeschätzt. Insgesamt stuften die Verfügbarkeit zusätzlicher Zeitslots bei bereits genutzten KV-Terminals lediglich sieben KV-Operateure (ca. 37 Prozent) und bei bislang nicht genutzten KV-Terminals sechs KV-Operateure (ca. 32 Prozent) als gut ein, kein KV-Operateur bewertete die Verfügbarkeit als sehr gut. Umgekehrt gaben somit 12 bzw. 13 KV-Operateure und damit ca. zwei Drittel an, dass die Verfügbarkeit zusätzlicher Zeitslots schlecht oder sogar sehr schlecht sei.

Insgesamt deuten die Ergebnisse zur Verfügbarkeit alternativer KV-Terminals und Zeitslots darauf hin, dass in der Region Mannheim/Ludwigshafen den KV-Operateuren nur eingeschränkt alternative Terminals zur Verfügung stehen. Dies könnte ein weiteres Indiz für eine eher begrenzte Wettbewerbsintensität in der Region sein. Ein Grund hierfür könnte darin liegen, dass - insbesondere bei Heranziehung des 50-km-Umkreises - die Anzahl der KV-Terminals in der Region eher gering ist, während gleichzeitig die Auslastung der Terminals eher hoch ist, gerade im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt.

Verfügbarkeit von zusätzlichen Zeitslots in der Region

Mannheim/Ludwigshafen

Anzahl KV-Operateure

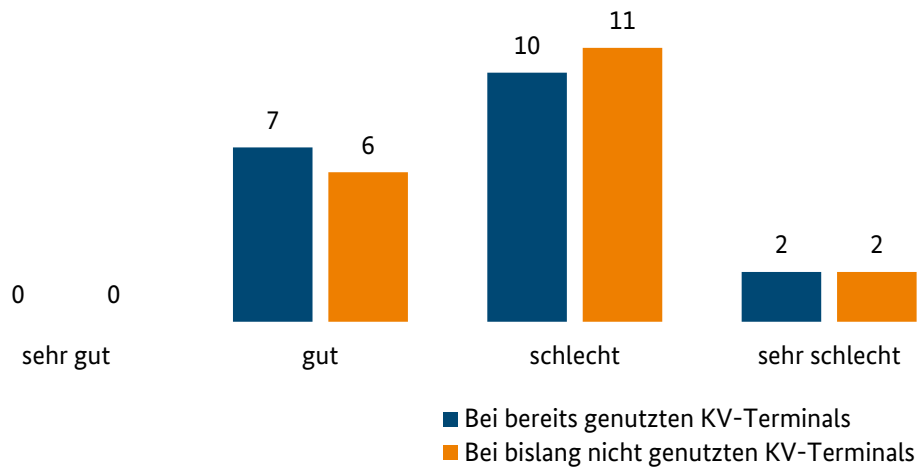


Abbildung 38: Einschätzung zur Verfügbarkeit von zusätzlichen Zeitslots - Region Mannheim/Ludwigshafen

Die eher geringe Anzahl alternativer KV-Terminals bzw. Kapazitäten könnte auch ein Grund dafür sein, warum die generelle Bereitschaft der befragten KV-Operateure zum Wechsel des KV-Terminals in der Region Mannheim/Ludwigshafen eher gering ausgeprägt ist (Abbildung 39). Lediglich sieben KV-Operateure (ca. 37 Prozent) äußerten eine hohe oder sehr hohe Wechselbereitschaft. Die Bereitschaft zum Wechsel des Terminals ist damit deutlich geringer als im deutschlandweiten Durchschnitt oder beispielsweise in der Region Duisburg.

Wechselbereitschaft in der Region

Mannheim/Ludwigshafen

Anzahl KV-Operateure

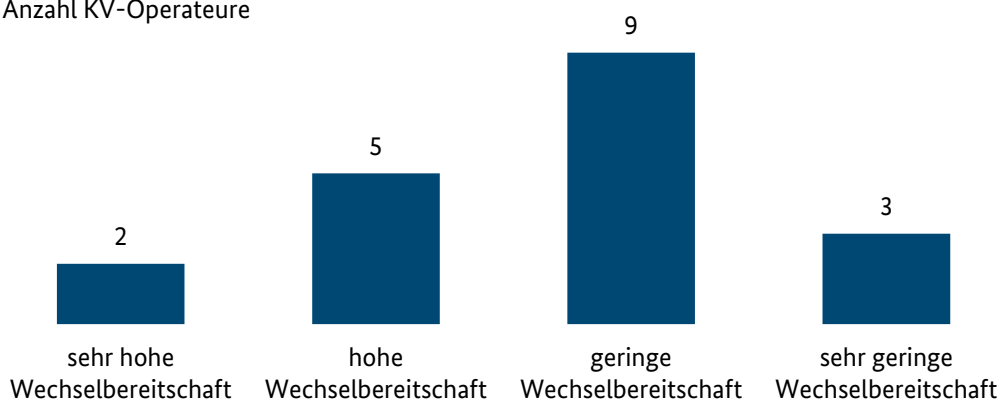


Abbildung 39: Einschätzung zur Wechselbereitschaft - Region Mannheim/Ludwigshafen

3.2.2.5 Zusammenfassung

Im Vergleich zur Region Duisburg ist das Marktumfeld in der Region Mannheim/Ludwigshafen weniger wettbewerblich geprägt. Sowohl im 50- als auch im 80-km-Umkreis überschreitet ein Terminalbetreiber einen aus Wettbewerbssicht kritischen Marktanteil von 40 Prozent. Gleichzeitig sind die nächstgrößeren Terminalbetreiber wesentlich kleiner. Diese Marktstruktur spiegelt sich auch in der Marktkonzentration

wider. Der ermittelte HHI deutet insoweit, unabhängig von dem gewählten Umkreis, auf einen hochkonzentrierten Markt hin.

Auch die Auslastung der KV-Terminals ist in der Region Mannheim/Ludwigshafen insgesamt hoch und liegt über dem deutschlandweiten Durchschnitt. Die Wechselmöglichkeiten für die Nachfrager sind daher stärker eingeschränkt. Dies spiegelt sich auch in der Einschätzung der KV-Operateure.

Insgesamt liegen somit zumindest Indizien dafür vor, dass die Wettbewerbsintensität in der Region Mannheim/Ludwigshafen eher geringer ausgeprägt ist. Zur Bestimmung der Wettbewerbsposition einzelner Terminalbetreiber sind gleichwohl - wie ausgeführt - einzelfallbezogene Analysen erforderlich.

3.2.3 Region Berlin

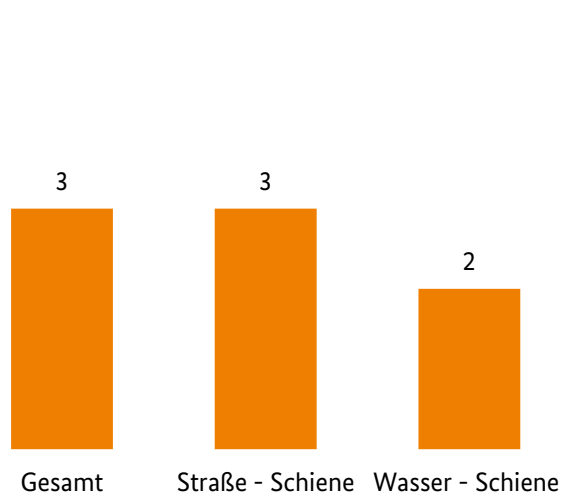
3.2.3.1 Anzahl Terminals und Umschlagsmöglichkeiten

Von den rund 170 Standorten für den Umschlag von Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs in Deutschland entfallen lediglich drei (50-km-Umkreis) bzw. fünf (80-km-Umkreis) auf die Region Berlin. Die KV-Terminals werden dabei jeweils von unterschiedlichen Terminalbetreibern betrieben. Im Jahr 2023 wurden in diesen KV-Terminals ca. 220 bzw. ca. 310 Tsd. TEU umgeschlagen. Dies entsprach einem Anteil von ca. 1,8 bzw. 2,5 Prozent des gesamten KV-Umschlagvolumens in Deutschland. Der eisenbahnbezogene Umsatz der KV-Terminals belief sich in Summe auf ca. 2,4 bzw. ca. 4,4 Mio. Euro. Dies entsprach einem Anteil von ca. einem bzw. zwei Prozent des bundesweiten eisenbahnbezogenen Umsatzes von KV-Terminals. Im 50-km-Umkreis hatte ein KV -Terminal im Jahr 2023 einen eisenbahnbezogenen Umsatz von mehr als 1,25 Mio. Euro, sodass diesem entsprechend der Entscheidungspraxis der Beschlusskammer 10 tendenziell eine strategische Bedeutung für den Markt zugeschrieben werden kann. Im 80-km-Umkreis erzielten im Jahr 2023 zwei KV-Terminals einen eisenbahnbezogenen Umsatz von mehr als 1,25 Mio. Euro.

In allen KV-Terminals können Güter zwischen der Straße und der Schiene umgeschlagen werden (Abbildung 40). Außerdem ist es in zwei der drei Terminals (50-km-Umkreis) bzw. in drei der fünf Terminals (80-km-Umkreis) möglich, Güter zwischen der Schiene und der Binnenwasserstraße umzuschlagen.

KV-Terminals nach Umschlagsmöglichkeit in der Region Berlin (50 km Umkreis)

Anzahl KV-Terminals



KV-Terminals nach Umschlagsmöglichkeit in der Region Berlin (80 km Umkreis)

Anzahl KV-Terminals

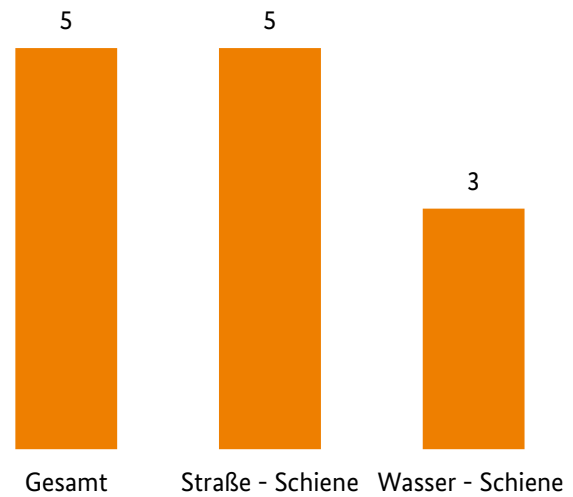
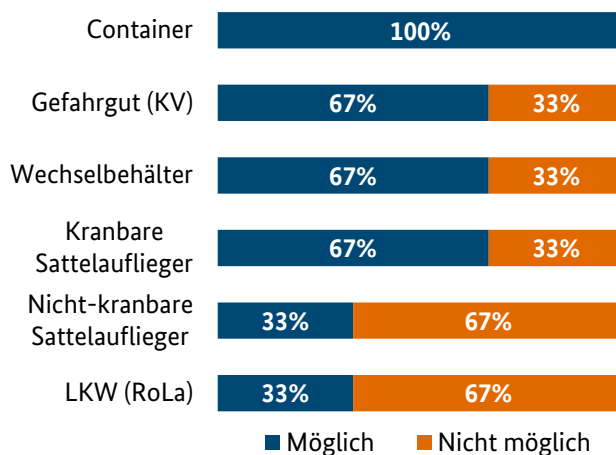


Abbildung 40: Anzahl KV-Terminals nach Umschlagsmöglichkeit - Region Berlin

In der Region Berlin können an allen Standorten Container umgeschlagen werden (Abbildung 41). Im 50-km-Umkreis können Wechselbehälter sowie kranbare Sattelaufleger in zwei von drei Terminals umgeschlagen werden. Ebenso ist das Handling von Gefahrgut an zwei von drei Standorten möglich. An einem der drei Standorte ist der Umschlag nicht-kranbarer Sattelaufleger möglich. Ebenso besteht in einem KV-Terminal die Möglichkeit, LKW im Rahmen der Rollenden Landstraße auf die Schiene zu verladen. Im 80-km-Umkreis können Wechselbehälter in drei von fünf Terminals, kranbare Sattelaufleger in zwei Terminals und nicht kranbare Sattelaufleger in einem Terminal umgeschlagen werden. Die Verladung von LKW im Rahmen der Rollenden Landstraße ist in einem Terminal möglich, Gefahrgut kann in drei von fünf Terminals verladen werden.

Umschlagbare Ladeeinheiten in der Region Berlin (50 km Umkreis)

in Prozent



Umschlagbare Ladeeinheiten in der Region Berlin (80 km Umkreis)

in Prozent

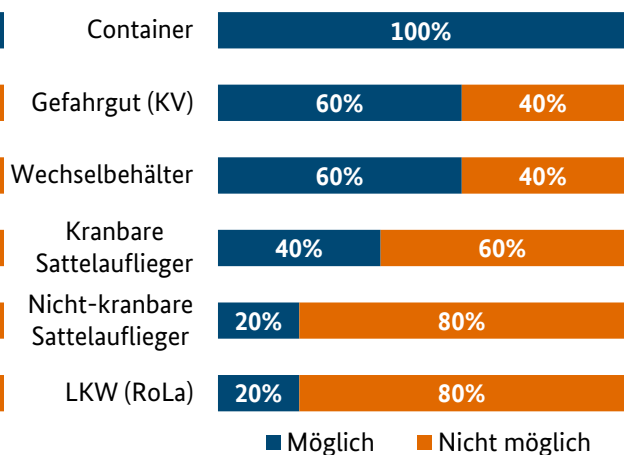


Abbildung 41: Umschlagbare Ladeeinheiten in KV-Terminals - Region Berlin

3.2.3.2 Marktanteile und Marktkonzentration

In Folgenden sind die Anteile der KV-Terminals und Terminalbetreiber an der Umschlagsmenge in der Region Berlin für das Berichtsjahr 2023 dargestellt. Da in der Region Berlin kein Terminalbetreiber in mehreren Terminals Umschläge durchführt, ergeben sich für beide Betrachtungen identische Anteile.

Im 50-km-Umkreis entfielen ca. 70 bis 80 Prozent der Umschlagsleistung von rund 220 Tsd. TEU auf ein KV-Terminal bzw. einen Terminalbetreiber (Abbildung 42). Das zweit- und drittgrößte Terminal / Terminalbetreiber hatten einen Anteil von 20 bis 30 bzw. von 0 bis 10 Prozent.

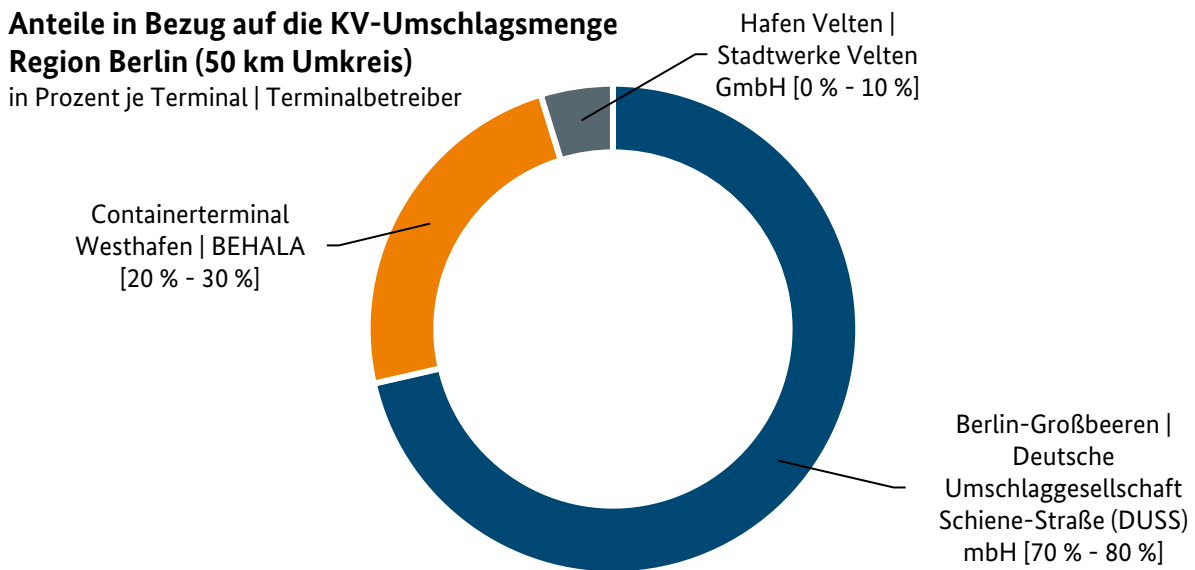


Abbildung 42: Anteil an der Umschlagsmenge je KV-Terminal / Terminalbetreiber - Region Berlin (50-km-Umkreis)

Im 80-km-Umkreis entfielen auf das größte Terminal bzw. den größten Terminalbetreiber 50 bis 60 Prozent des gesamten Umschlagsvolumens (Abbildung 43). Die beiden weiteren Terminals bzw. Betreiber mit nennenswerten Umschlagsmengen erreichten Anteile von 30 bis 40 bzw. 10 bis 20 Prozent.

**Anteile in Bezug auf die KV-Umschlagsmenge
Region Berlin (80 km Umkreis)**

in Prozent je Terminal | Terminalbetreiber

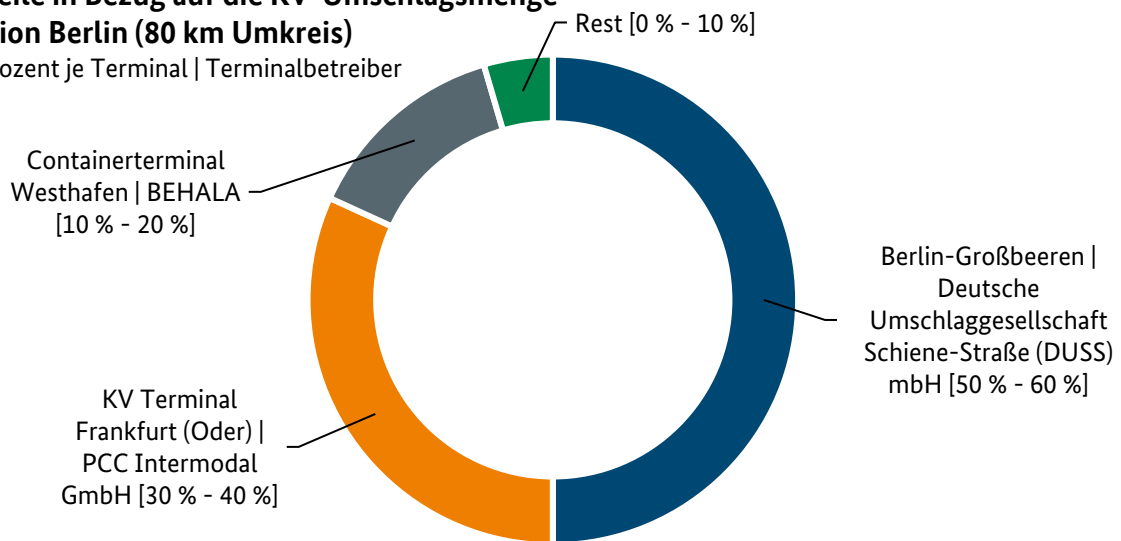


Abbildung 43: Anteil an der Umschlagsmenge je KV-Terminal / Terminalbetreiber - Region Berlin (80-km-Umkreis)

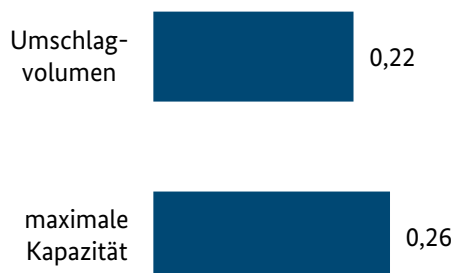
Insgesamt zeigt sich, dass in der Region Berlin aufgrund der sehr geringen Anzahl an Terminalbetreibern eine sehr hohe Marktkonzentration herrscht. Dies verdeutlicht auch der anhand der Marktanteile der Terminalbetreiber ermittelte HHI, welcher bei ca. 6.200 (50-km-Umkreis) bzw. ca. 3.900 (80-km-Umkreis) liegt. Zu beachten ist insoweit auch, dass die Marktanteile der Betreiber sich stark voneinander unterscheiden.

3.2.3.3 Kapazitäten und Auslastung der KV-Terminals

Im Jahr 2023 wurden in der Region Berlin ca. 220 Tsd. TEU (50-km-Umkreis) bzw. ca. 310 Tsd. TEU (80-km-Umkreis) umgeschlagen. Die maximale Umschlagkapazität betrug demgegenüber ca. 260 Tsd. TEU bzw. ca. 380 Tsd. TEU (Abbildung 44). Sie entsprach damit rund 1,2 bzw. 1,8 Prozent der nationalen Kapazität.

**Umschlagvolumen und Kapazität von KV-Terminals
Region Berlin (50 km Umkreis)**

in Millionen TEU



**Umschlagvolumen und Kapazität von KV-Terminals
Region Berlin (80 km Umkreis)**

in Millionen TEU



Abbildung 44: Umschlagvolumen und Kapazität - Region Berlin

Die Verteilung der Maximalkapazität auf die einzelnen Standorte bzw. Terminalbetreiber spiegelt in etwa die auf Basis der gesamten Umschlagsmengen ermittelten Anteile wider. Im 50-km-Umkreis entfielen 60 bis 70

Prozent der maximal zur Verfügung stehenden Kapazität auf das größte Terminal / den größten Terminalbetreiber und 30 bis 40 bzw. 0 bis 10 Prozent auf die beiden weiteren Terminals / Betreiber (Abbildung 45).

KV-Maximalkapazität Region Berlin (50 km Umkreis)

in Prozent je Terminal | Terminalbetreiber

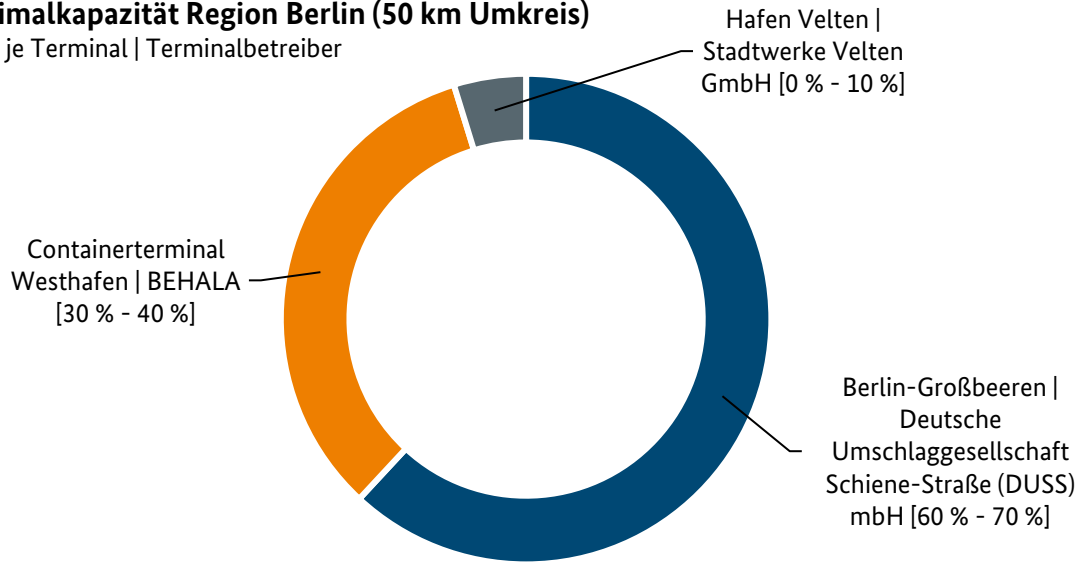


Abbildung 45: Anteil an der Maximalkapazität je KV-Terminal / Terminalbetreiber - Region Berlin (50-km-Umkreis)

Im 80-km-Umkreis lag der Anteil des größten Terminals bzw. Terminalbetreibers an der Maximalkapazität bei 40 bis 50 Prozent (Abbildung 46). Das zweit- und drittgrößte Terminal bzw. die entsprechenden Betreiber erreichten jeweils Anteile von 20 bis 30 Prozent. Auf zwei Terminals bzw. Betreiber entfiel in Summe ein Anteil von weniger als 10 Prozent der gesamten Kapazität.

KV-Maximalkapazität Region Berlin (80 km Umkreis)

in Prozent je Terminal | Terminalbetreiber

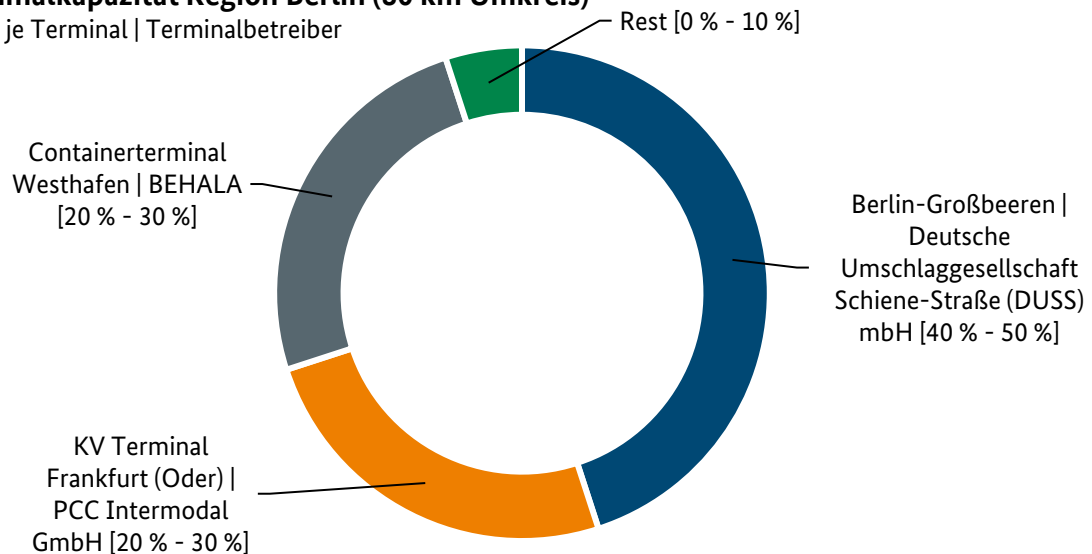


Abbildung 46: Anteil an der Maximalkapazität je KV-Terminal / Terminalbetreiber - Region Berlin (80-km-Umkreis)

Mit Blick auf etwaige Wechselmöglichkeiten ist neben der Maximalkapazität die Kapazitätsauslastung der einzelnen Terminals von Interesse. Die Auslastung in der Region Berlin lag unabhängig vom gewählten Umkreis jeweils bei ca. 82 Prozent und damit deutlich über dem bundesweiten Durchschnitt von ca. 58 Prozent.

3.2.3.4 Einschätzung der Nachfrager

Wie bereits weiter oben ausgeführt, ist mit Blick auf die tatsächliche Substituierbarkeit von KV-Terminals von Bedeutung, dass die verfügbaren Kapazitäten in den einzelnen Terminals für die Nachfrager auch attraktiv sind. In ihrer Nutzerbefragung hat die Bundesnetzagentur daher auch die in der Region Berlin tätigen KV-Operateure zur generellen Verfügbarkeit alternativer Güterterminalstandorte befragt (Abbildung 47). Von den insgesamt sieben KV-Operateuren gaben vier an, dass sie in der Regel nicht zwischen verschiedenen Güterterminals wählen können. Drei KV-Operateure waren hingegen der Ansicht, dass grundsätzlich alternative KV-Terminals mit einem vergleichbaren Angebot vorhanden sind. Insgesamt zeigt sich insoweit kein einheitliches Meinungsbild.

Alternative Güterterminalstandorte in der Region Berlin

Anzahl KV-Operateure



Abbildung 47: Einschätzung zu alternativen KV-Terminals - Region Berlin

Die Verfügbarkeit zusätzlicher Zeitslots für die Etablierung einer kontinuierlichen, neuen Transportverbindung wurde in der Region Berlin differenziert bewertet. Insgesamt wurde die Verfügbarkeit bei bereits genutzten Terminals besser eingeschätzt als bei bislang nicht genutzten Terminals (Abbildung 48). Hier zeigt sich insbesondere ein Unterschied zur Region Duisburg. Bei bereits genutzten KV-Terminals bewerteten fünf der sieben befragten KV-Operateure bzw. knapp 72 Prozent die Verfügbarkeit zusätzlicher Zeitslots in der Region Berlin - trotz der hohen Auslastung der Terminals - als gut oder sehr gut. Bei bislang nicht genutzten KV-Terminals schätzten lediglich drei der sieben KV-Operateure bzw. ca. 43 Prozent die Verfügbarkeit als gut oder sehr gut ein.

Verfügbarkeit von zusätzlichen Zeitslots in der Region

Berlin

Anzahl KV-Operateure

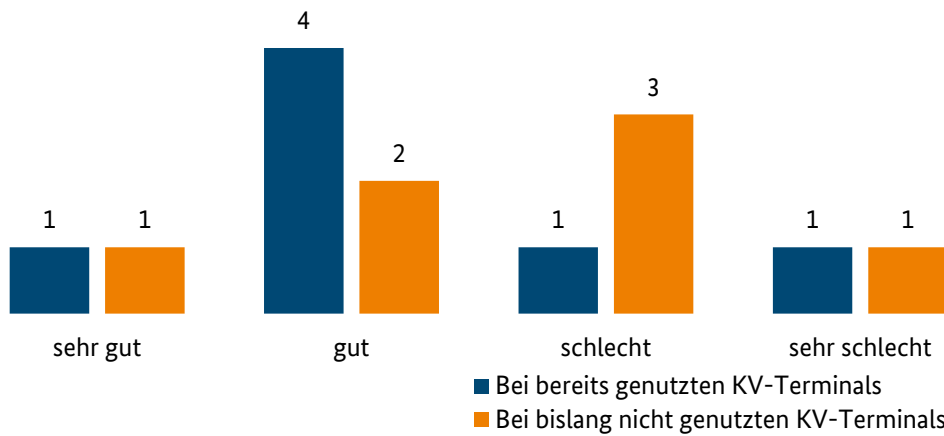


Abbildung 48: Einschätzung zur Verfügbarkeit von zusätzlichen Zeitslots - Region Berlin

Mit Blick auf die generelle Bereitschaft der KV-Operateure zum Wechsel des KV-Terminals ergibt sich für die Region Berlin kein einheitliches Bild (Abbildung 49). Drei der sieben befragten Unternehmen bzw. knapp 43 Prozent äußerten, dass sie eine hohe bzw. sehr hohe Wechselbereitschaft hätten. Vier Unternehmen bzw. rund 57 Prozent gaben hingegen an, dass ihre Wechselbereitschaft eher gering oder sehr gering sei. Die Antworten deuten insgesamt darauf hin, dass die Wechselbereitschaft etwas geringer ausgeprägt ist als beispielsweise in der Region Duisburg, gleichzeitig aber höher als in der Region Mannheim/Ludwigshafen.

Wechselbereitschaft in der Region Berlin

Anzahl KV-Operateure

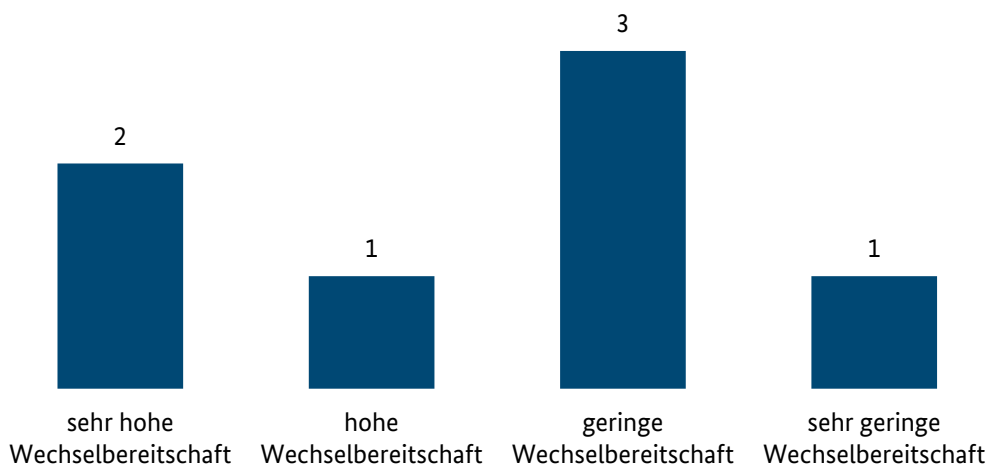


Abbildung 49: Einschätzung zur Wechselbereitschaft - Region

3.2.3.5 Zusammenfassung

Zusammenfassend ist festzustellen, dass in der Region Berlin - unabhängig von dem gewählten Umkreis - nur sehr wenige KV-Terminals liegen bzw. Terminalbetreiber tätig sind. Die Marktanteile der Terminalbetreiber unterscheiden sich zudem deutlich voneinander. Dementsprechend handelt es sich um einen

hochkonzentrierten Markt. Gleichzeitig sind die Ausweichalternativen bzw. Wechselmöglichkeiten für die Nachfrager in Anbetracht der vergleichsweise hohen Auslastung der vorhandenen Terminals eingeschränkt.

Insgesamt deutet somit vieles darauf hin, dass die Wettbewerbsintensität in der Region Berlin eher gering ist. Dies gilt insbesondere im Vergleich zu den Regionen Duisburg und Mannheim/Ludwigshafen.

4 Möglichkeit der Stellungnahme

Die Bundesnetzagentur möchte den Betreibern von KV-Terminals sowie den Zugangsberechtigten hiermit die Möglichkeit geben, zu dem vorliegenden Berichtsentwurf und insbesondere zur beschriebenen Vorgehensweise zur Prüfung des Vorliegens eines wettbewerbsorientierten Umfelds Stellung zu nehmen.

Die Stellungnahmen sind bis zum **13. Mai 2026** in elektronischer Form zu richten an die E-Mail-Adresse sondererhebung.eisenbahnen@bnetza.de.

Es wird darauf hingewiesen, dass alle Stellungnahmen auf der [Internetseite der Bundesnetzagentur](#) **unter Nennung des Namens und der Anschrift der einreichenden juristischen Person veröffentlicht werden.**

Sofern die Stellungnahme Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse enthält, wird um die Übersendung einer zusätzlichen geschwärzten Fassung gebeten. Schwärzungen sind veränderungssicher vorzunehmen, so dass sie technisch nicht rückgängig gemacht werden können. Geht keine geschwärzte Fassung ein, wird davon ausgegangen, dass die Stellungnahme keine Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse enthält und eine vollständige Veröffentlichung möglich ist.

Soweit in dem Dokument personenbezogene Daten (zum Beispiel Namen, Unterschriften, Telefonnummern, E-Mail-Adressen mit Namen als Bestandteilen) enthalten sind, wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es der einsendenden Stelle obliegt, entweder eine Einwilligung des Betroffenen in die Veröffentlichung seiner personenbezogenen Daten einzuholen oder die personenbezogenen Daten in der zu veröffentlichenden Fassung zu schwärzen.

Auf Grundlage des vorliegenden Entwurfs und der Stellungnahmen wird die Bundesnetzagentur den endgültigen Bericht erstellen und auf ihrer Internetseite veröffentlichen.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Relevanz von Trimodalität für KV-Operateure	15
Abbildung 2: Akzeptierte Entfernung (links) / Transportzeit (rechts) im Vor- und Nachlauf.....	17
Abbildung 3: Kriterien für die Wahl eines KV-Terminals	25
Abbildung 4: Umschlagvolumen und Kapazität von KV-Terminals in Deutschland.....	27
Abbildung 5 Umschlagbare Ladeeinheiten in KV-Terminals.....	28
Abbildung 6: Anzahl KV-Terminals in 2023 gruppiert nach der Umschlagsmenge [Tausend TEU].....	28
Abbildung 7: Anzahl KV-Terminals in 2023 je Umsatzintervall.....	29
Abbildung 8: Generelle Verfügbarkeit von KV-Terminals in Deutschland	30
Abbildung 9: Verfügbarkeit von zusätzlichen Zeitslots bei KV-Terminals	31
Abbildung 10: Generelle Wechselbereitschaft der KV-Operateure	32
Abbildung 11: Folgen einer Preissteigerung von x Prozent in Deutschland.....	32
Abbildung 12: Anzahl KV-Terminals nach Umschlagsmöglichkeit - Region Duisburg.....	34
Abbildung 13: Umschlagbare Ladeeinheiten in KV-Terminals - Region Duisburg	35
Abbildung 14: Anteil an der Umschlagsmenge je KV-Terminal - Region Duisburg (50-km-Umkreis).....	36
Abbildung 15: Anteil an der Umschlagsmenge je KV-Terminal - Region Duisburg (80-km-Umkreis).....	36
Abbildung 16: Anteil an der Umschlagsmenge je Terminalbetreiber - Region Duisburg (50-km-Umkreis).....	37
Abbildung 17: Anteil an der Umschlagsmenge je Terminalbetreiber - Region Duisburg (80-km-Umkreis).....	38
Abbildung 18: Umschlagvolumen und Kapazität - Region Duisburg	39
Abbildung 19: Anteil an der Maximalkapazität je KV-Terminal - Region Duisburg (50-km-Umkreis)	39
Abbildung 20: Anteil an der Maximalkapazität je Terminalbetreiber - Region Duisburg (50-km-Umkreis)	40
Abbildung 21: Anteil an der Maximalkapazität je KV-Terminal - Region Duisburg (80-km-Umkreis)	40
Abbildung 22: Anteil an der Maximalkapazität je Terminalbetreiber - Region Duisburg (80-km-Umkreis)	41
Abbildung 23: Einschätzung zu alternativen KV-Terminals - Region Duisburg	42
Abbildung 24: Einschätzung zur Verfügbarkeit von zusätzlichen Zeitslots - Region Duisburg	43
Abbildung 25: Einschätzung zur Wechselbereitschaft - Region Duisburg.....	43
Abbildung 26: Anzahl KV-Terminals nach Umschlagsmöglichkeit - Region Mannheim/Ludwigshafen	45
Abbildung 27: Umschlagbare Ladeeinheiten in KV-Terminals - Region Mannheim/Ludwigshafen	46
Abbildung 28: Anteil an der Umschlagsmenge je KV-Terminal - Region Mannheim/Ludwigshafen (50-km-Umkreis).....	46
Abbildung 29: Anteil an der Umschlagsmenge je KV-Terminal - Region Mannheim/Ludwigshafen (80-km-Umkreis).....	47

Abbildung 30: Anteil an der Umschlagsmenge je Terminalbetreiber - Region Mannheim/Ludwigshafen (50-km-Umkreis)..... 47

Abbildung 31: Anteil an der Umschlagsmenge je Terminalbetreiber - Region Mannheim/Ludwigshafen (80-km-Umkreis)..... 48

Abbildung 32: Umschlagvolumen und Kapazität - Region Mannheim/Ludwigshafen 49

Abbildung 33: Anteil an der Maximalkapazität je KV-Terminal - Region Mannheim/Ludwigshafen (50-km-Umkreis)..... 49

Abbildung 34: Anteil an der Maximalkapazität je KV-Terminal - Region Mannheim/Ludwigshafen (80-km-Umkreis)..... 50

Abbildung 35: Anteil an der Maximalkapazität je Terminalbetreiber - Region Mannheim/Ludwigshafen (50-km-Umkreis)..... 50

Abbildung 36: Anteil an der Maximalkapazität je Terminalbetreiber - Region Mannheim/Ludwigshafen (80-km-Umkreis)..... 51

Abbildung 37: Einschätzung zu alternativen KV-Terminals - Region Mannheim/Ludwigshafen 52

Abbildung 38: Einschätzung zur Verfügbarkeit von zusätzlichen Zeitslots - Region Mannheim/Ludwigshafen 53

Abbildung 39: Einschätzung zur Wechselbereitschaft - Region Mannheim/Ludwigshafen 53

Abbildung 40: Anzahl KV-Terminals nach Umschlagsmöglichkeit - Region Berlin..... 55

Abbildung 41: Umschlagbare Ladeeinheiten in KV-Terminals - Region Berlin..... 55

Abbildung 42: Anteil an der Umschlagsmenge je KV-Terminal / Terminalbetreiber - Region Berlin (50-km-Umkreis)..... 56

Abbildung 43: Anteil an der Umschlagsmenge je KV-Terminal / Terminalbetreiber - Region Berlin (80-km-Umkreis)..... 57

Abbildung 44: Umschlagvolumen und Kapazität - Region Berlin 57

Abbildung 45: Anteil an der Maximalkapazität je KV-Terminal / Terminalbetreiber - Region Berlin (50-km-Umkreis)..... 58

Abbildung 46: Anteil an der Maximalkapazität je KV-Terminal / Terminalbetreiber - Region Berlin (80-km-Umkreis)..... 58

Abbildung 47: Einschätzung zu alternativen KV-Terminals - Region Berlin 59

Abbildung 48: Einschätzung zur Verfügbarkeit von zusätzlichen Zeitslots - Region Berlin..... 60

Abbildung 49: Einschätzung zur Wechselbereitschaft - Region..... 60

Abkürzungsverzeichnis

BdS	Betreiber der Schienenwege
BvSE	Betreiber von Serviceeinrichtungen
DVO	Durchführungsverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
HHI	Herfindahl-Hirschman-Index
KraftStG	Kraftfahrzeugsteuergesetz
KV	Kombinierter Verkehr
NBS	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
RoLa	Rollende Landstraße
RoRo	Roll on Roll off
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit / Zwanzig-Fuß-Standardcontainer

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

Stand

März 2026

Text


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

Referat 704 - Ökonomische Grundsätze der Eisenbahnregulierung und der Verkehrswirtschaft



bundesnetzagentur.de

 x.com/BNetzA

 social.bund.de/@bnetza

 youtube.com/BNetzA