



Wettbewerbsbericht 2007

Deutsche Bahn AG
Kommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.db.de

„Die Schiene stärken – für die Umwelt und den Wettbewerb.“

Für die Deutsche Bahn AG war 2006 ein besonders erfolgreiches Jahr. Nicht nur, dass unsere anspruchsvollen Ziele im Hinblick auf finanzielle Kennzahlen und die Kapitalmarktfähigkeit erneut erfüllt oder sogar übertroffen wurden. Wir haben auch wieder mehr Passagiere und Güter auf Deutschlands Schienen befördert, ebenso wie unsere Wettbewerber.

Dies ist aus zwei Gründen erwähnenswert. Zum einen unterstreicht es, dass die Strategie der DB, durch den Ausbau ihrer internationalen Logistikaktivitäten von der zunehmenden Vernetzung der Weltwirtschaft zu profitieren, keineswegs zu Lasten der Schiene geht. Zum anderen aber ist es auch der Nachweis, dass die Deutsche Bahn für den Wettbewerb auf der Schiene gut aufgestellt ist. Die Intensität dieses Wettbewerbs nahm in Deutschland zu, wie der vorliegende sechste Bericht belegt.

Dieser Bericht stellt dar, dass die DB gerade im Schienengüterverkehr zulegte, wo die anderen Bahnen schon besonders stark sind und weiter wachsen. Sie gewann auch im Regionalverkehr einen steigenden Anteil der in wettbewerblichen Verfahren vergebenen Leistungen. Wir stellen uns dem Wettbewerb und sind zuversichtlich, von ihm profitieren zu können, solange er fair ist, das heißt, die Bedingungen für alle Wettbewerber gleich sind.

Leider ist dies noch nicht überall so. Nach wie vor verfügen einige unserer Wettbewerber über geschützte Bereiche in ihren Heimatmärkten. Dagegen sind Deutschlands Schienenverkehrsmärkte schon seit Jahren vollständig geöffnet. Eine noch gravierendere Ungleichbehandlung zeigt sich, wenn man die Schiene nicht isoliert, sondern im System aller Verkehrsträger betrachtet. Noch immer zahlen weder Fluggesellschaften noch Binnenschiffer Mineralölsteuer oder Ökosteuer. Noch immer werden dem Straßengüterverkehr nicht die Umweltkosten, die er verursacht, in Rechnung gestellt. Fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern würde die Schiene stärken und damit auch für noch mehr Wettbewerb zwischen den Eisenbahnunternehmen sorgen. Aus diesem Grund setzt sich der aktuelle Wettbewerbsbericht intensiv mit dem intermodalen Wettbewerb auseinander.

Die DB vertraut darauf, dass die politischen Rahmenbedingungen ihr auch in Zukunft in Deutschland und Europa ermöglichen, im Wettbewerb mit anderen Eisenbahngesellschaften sowie mit Straße, Luft und Wasserwegen zu bestehen. Aus diesem Grund investieren wir umfangreich in unsere Infrastruktur – im vergangenen Jahr eine Milliarde Euro unserer eigenen Mittel – zum Vorteil aller Nutzer.

Herzlichst Ihr



Hartmut Mehdorn,
Vorstandsvorsitzender
Deutsche Bahn AG

Impressum

Herausgeber

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin
Oliver Schumacher, Konzernsprecher (V.i.S.d.P.)

Redaktion

Joachim Fried, Konzernbevollmächtigter für Europäische
Angelegenheiten, Wettbewerb und Regulierung

Koordination

Helge Sanner, Wettbewerb und Regulierung

Beratung/Schlussredaktion

Alexandra Weiß, Leitung Konzern-Printmedien

Fotos

DB AG, außer: Hartmut Reiche (S. 26–31, 57),
Sven Klein (S.16), SNCF (S. 40), studio-koslowski.de (S. 42)

Gestaltung und Produktion

Kircher Burkhardt, Editorial & Corporate
Communication GmbH, Berlin (002404)

Druck

DB Services Technische Dienste GmbH, Karlsruhe

Anregungen und Ergänzungen zu diesem Bericht bitte an
wettbewerbsbericht@bahn.de

Alle Informationen Stand März 2007



Markt und Wettbewerb

Logistikboom belebt das Geschäft auf der Schiene

Globale Transportmärkte auf Expansionskurs	5
Neue Chancen für den Schienengüterverkehr	8
Schiene kann Marktanteile weiter ausbauen	12
Fernverkehr bleibt auf Erfolgskurs	14
Zwischen Wettbewerb und politischem Einfluss	16
Öffentlicher Nahverkehrsmarkt im Umbruch	20
Trassenanmeldung in neuem Rechtsrahmen	22
Fairer Wettbewerb für mehr Nachhaltigkeit	24

Interview

Im Dialog mit der Wissenschaft

Umweltbelastung künftig exakter ermitteln	27
---	----

Ordnungspolitik

EU-Verkehrsmärkte mit unterschiedlichem Tempo

Auf dem Weg zum europäischen Bahnmarkt	33
Wettbewerb im Fokus der Europäischen Union	38
Neue Regulierung zeigt erste Wirkung	41
Nutzungsbedingungen und Entgelte im Fokus	44

Spezielle Diskussionsfelder

Konzepte sind nur selten übertragbar

Frankreichs Schiene mit ungleichen Trends	49
Entgeltregulierung in komplexem Umfeld	54
Symposium „Wettbewerb und Regulierung“	57

Unternehmensübersicht	58
------------------------------	-----------



Logistikboom belebt das Geschäft auf der Schiene

Wachsende Transportmärkte und ein weltweit florierendes Logistikgeschäft verleihen dem Güterverkehr auf der Schiene sichtbar Auftrieb. Von solch positiven Effekten kann der Personenverkehr zwar nicht profitieren, dennoch ist es der Deutschen Bahn und ihren Wettbewerbern gelungen, ihre Stellung weiter auszubauen. Die DB AG punktet vor allem durch attraktive Angebote, Neubaustrecken und verkürzte Fahrzeiten.

Globale Transportmärkte auf Expansionskurs

Die internationalen Warenströme nehmen deutlich zu, was den Logistikmärkten 2006 weiteren Auftrieb gab. Die Märkte expandieren und konsolidieren sich zugleich. Unabhängig davon erfordern steigende Gütermengen und immer größere Distanzen zunehmend die Einbindung der Schiene in globale Transportketten.

Motor der Entwicklung in den Transport- und Logistikmärkten ist vor allem die weiter fortschreitende Globalisierung. Die Arbeitsteilung nimmt stetig zu, die weltweiten Warenströme wachsen. Der Handel von immer mehr Gütern und Vorleistungen über immer größere Distanzen vervielfacht den Bedarf an Transport- und Logistikangeboten. Neben der zunehmenden internationalen Arbeitsteilung sorgt der anhaltende Trend zur Auslagerung der Unternehmenslogistik für ein gutes Klima in der Branche.

Die Weltwirtschaft legte im vergangenen Jahr um rund vier Prozent zu. Vor allem in Asien wächst die Wirtschaft mit enormem Tempo – in China sogar mit jährlich zweistelligen Wachstumsraten. Anno 2006 ist das Bruttoinlandsprodukt in der Volksrepublik um 10,7 Prozent gestiegen. Damit ist sie die viertgrößte Volkswirtschaft der Welt und liegt nur noch knapp hinter Deutschland. Innerhalb Chinas Wirtschaft wächst das Geschäft mit Transport und Logistik im Vergleich zu anderen Branchen überproportional. Folgerichtig steht der chinesische Markt bei den Anbietern dieser Dienstleistungen ganz oben auf der Agenda.

Auch Osteuropa ist mit Wachstumsraten von rund sechs Prozent ein interessanter Markt. Zu den attraktivsten und am schnellsten wachsenden Volkswirtschaften zählt hier Russland, dessen Bruttoinlandsprodukt mit einem Plus von gut 6,5 Prozent im Jahr 2006 stabil wächst. Russland ist als Landbrücke zu China auch von strategischer Bedeutung. Die Entwicklung auf dem weltweiten Transportmarkt ist absehbar: Unternehmen, die in der Triade Europa, Amerika, Asien gut aufgestellt sind, werden vom Wachstum in besonderem Maß profitieren können.

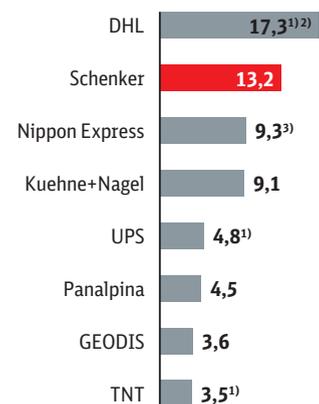
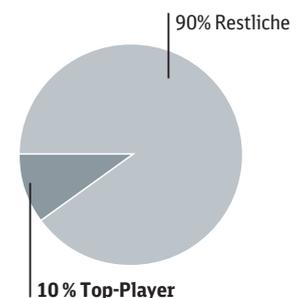
Die Logistikmärkte befinden sich weltweit in einer Expansions- und Konzentrationsphase. Zwar prägen die Großen der Branche das Bild, doch es sind auch Tausende kleiner und mittlerer Unternehmen im Geschäft. Die acht Top-Player im weltweiten Logistikmarkt kommen zusammen auf rund zehn Prozent des Branchenumsatzes – diese Zahl belegt, wie stark fragmentiert der Markt noch ist.

Weltumspannende Transportnetze immer gefragter

Im interkontinentalen Geschäft wird auf Dauer nur der bestehen können, der in der Lage ist, weltweit die ganze Leistungspalette anzubieten und sich entlang der gesamten Wertschöpfungskette aufzustellen. Aus diesem Grund sind auch die Top-Player im Markt dazu übergegangen, ihre Aktivitäten entlang der Transportkette auszubauen. Die Kunden fragen zunehmend Transport- und Dienstleistungen aus einer Hand an, um Produktionsprozesse auf ihrer Seite vereinfachen und beschleunigen zu können. Sie kommen aus unterschiedlichen Märkten und erweitern ihr Geschäft in vor- und nachgelagerte Wertschöpfungsstufen. So hat die Deutsche Post ausgehend von ihrem Paket- und Expressgeschäft den Sprung zum Weltmarktführer der Logistikbranche geschafft. Wichtige Meilensteine waren im Jahr 2000 der Erwerb des Schweizer Logistikers Danzas, die Übernahme des internationalen Kurier- und Expressdienstleisters DHL im Jahr 2002 und schließlich der Kauf des britischen Transport- und Logistikunternehmens Exel anno 2005.

Der Markt für Logistik

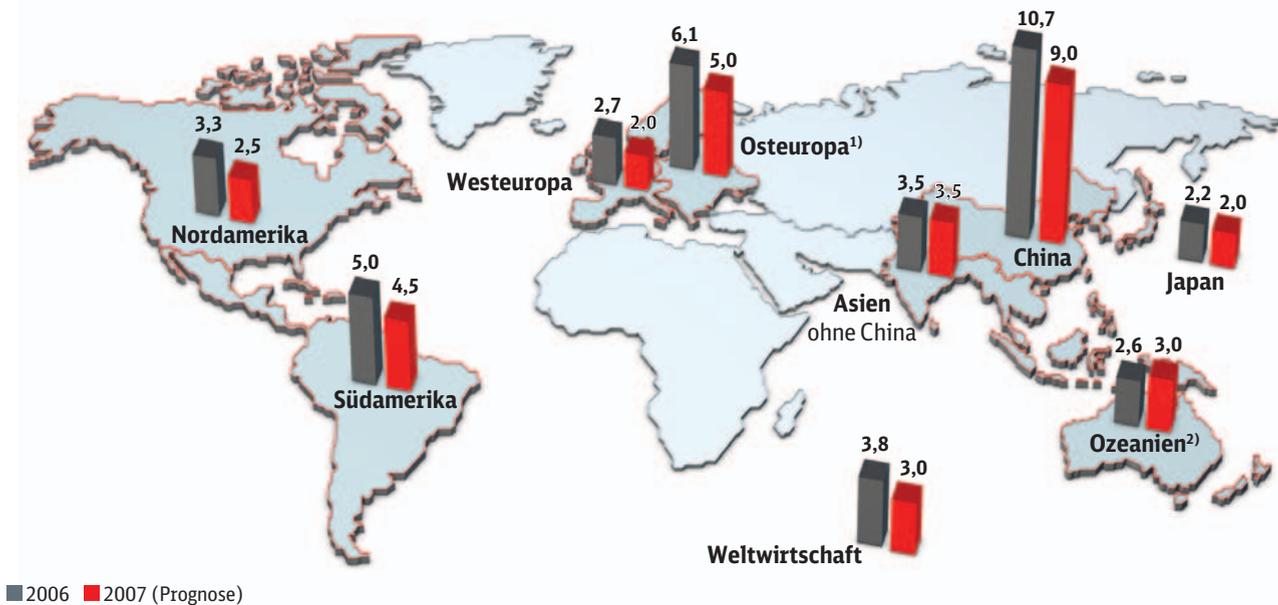
Schenker mit BAX gehört zu den Top-Playern im weltweiten Logistikmarkt 2006. (Umsatz in Milliarden Euro)



1) Außenumsatz ohne Post und Express;
 2) Außenumsatz Exel 2004;
 3) Bilanzjahr endet am 31.03.2005
 Quelle: Datamonitor und eigene

Das hohe Wachstum der Weltwirtschaft beflügelt Transport- und Logistikmärkte

Transport- und Logistikunternehmen expandieren vor allem in Volkswirtschaften mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten. (Angaben in Prozent, bezogen auf das Bruttoinlandsprodukt [real])



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

Um Kunden individuelle Komplettangebote machen zu können, expandieren die Unternehmen aus ihrem Stammgeschäft in komplexere Transport- und Logistikbereiche.

Die DB belegt inzwischen Platz zwei im globalen Logistikmarkt. Die Übernahme der Stinnes AG im Jahr 2002 war der entscheidende Schritt vom Schienencarrier hin zum international agierenden Transport- und Logistikunternehmen. Und durch den Kauf von BAX Global Inc. im Jahr 2006 hat die DB AG ihre internationale Marktposition konsequent gestärkt. Um die Chancen im weltumspannenden Logistikgeschäft zu nutzen, will der DB-Konzern in den nächsten Jahren seine Stellung sowohl im Schienengüterverkehr als auch im internationalen Speditionsgeschäft und in der Kontraktlogistik ausbauen. Im Landverkehr sowie bei der Luft- und Seefracht werden die Netzwerke kontinuierlich weiter komplettiert.

Auf Platz drei der weltweit agierenden Logistikkonzerne liegt Nippon Express. Die japanische Großspedition ist ebenfalls in der Luft- und Seefracht, im Straßen- und im Schienenverkehr sowie in der Kontraktlogistik aktiv. Auf Rang vier folgt Kuehne und Nagel, Weltmarktführer in der Seefracht. Das Unternehmen hat den Wandel vom klassischen Spediteur zum Anbieter integrierter logistischer Dienstleistungen geschafft und bietet heute die komplette Bandbreite von Logistikdienstleistungen in der See- und Luftfracht, im europäischen Straßen- und Bahnverkehr sowie in der Kontraktlogistik an. Kühne und Nagel besitzt mit der Ferroviasped einen der führenden Bahnspeditionsdienstleister in Europa.

Schiene als Bestandteil globaler Transportketten bringt Vorteile

Wenn es darum geht, große Gütermengen über weite Distanzen zu befördern, hat die Schiene generell Vorteile. Für bestimmte Relationen zeichnet sich sogar eine deutliche Überlegenheit gegenüber anderen Verkehrsträgern ab. So könnte eine Bahnverbindung von Europa über Russland nach China eine Alternative zum Seeweg werden. Ein Probelauf der DB AG zusammen mit der russischen und chinesischen Bahn hat gezeigt, dass die Schiene dem Schiffsverkehr überlegen ist. Der Transport auf der Schiene ist rund ein Drittel schneller als der Seeweg.

Interessante Wachstumsperspektiven ergeben sich auch bei Containerverkehren, die weltweit um etwa sieben Prozent jährlich zunehmen werden. In diesem Zusammenhang erlangen die Häfen als Drehscheiben globaler Transportströme strategische

Bedeutung: Hier werden die Waren umgeschlagen, und je besser es den Eisenbahnunternehmen gelingt, sich in die Transportketten zu integrieren, umso mehr werden sie von den wachsenden Hinterlandverkehren profitieren. Ein Engagement in Häfen und Terminals ist auch deshalb erfolversprechend, weil die Terminalbetreiber über die Containerabfertigung und damit über die Umschlaggeschwindigkeit bestimmen, die aufgrund der Kapazitätsengpässe in den Seehäfen für die effiziente Transportentwicklung ausschlaggebend ist. Die Prognosen für die Seehafenhinterlandverkehre mit der Schiene gehen zwischen 2004 und 2015 von einer Verdreifachung aus. Eine stärkere Verflechtung von Häfen und Schiene bietet das Potenzial für notwendige Prozessverbesserungen zur Bewältigung der Containerströme.

Europäische Bahnen wie die DB und die französische SNCF prüfen Möglichkeiten für ein stärkeres Engagement in Häfen und Terminals mit dem Ziel, ihre Wertschöpfungskette zu optimieren und Verkehre von der Straße auf die Schiene zu bringen. Bislang dominiert noch der Lkw den Hinterlandverkehr. Sein Anteil am Hinterlandverkehr der Nordhäfen liegt bei rund zwei Dritteln, das andere Drittel entfällt fast vollständig auf die Schiene. Im Gegensatz zu den Hinterlandverkehren liegt der Schienenanteil im Fernverkehr über 250 Kilometer deutlich höher. Hier beträgt er mehr als 70 Prozent. In den Westhäfen spielt die Schiene eine geringere Rolle. Hier beträgt der Anteil der Binnenschifffahrt (Rheinschifffahrt) etwa ein Drittel und auch hier liegt der Lkw mit rund 60 Prozent deutlich vorn.

Hinterlandverkehre im Fokus neuer Akteure

Die Eisenbahnunternehmen stehen nicht nur im Wettbewerb untereinander oder mit Lkw und Binnenschiff. Längst haben auch Reedereien und Terminalbetreiber die Abwicklung von Hinterlandverkehren als Möglichkeit erkannt, in neue Marktsegmente hineinzuwachsen: Sie forcieren die vertikale Expansion entlang der Wertschöpfungskette, um ihren Kunden im Sinne eines „One-Stop-Shopping“ die gesamte Transport- und Logistikkette aus einer Hand anbieten zu können. Die Reederei Maersk agiert heute zugleich als Terminalbetreiber, Operateur und mit ERS Railways auch als Eisenbahn. Zudem ist Maersk an BoxXpress beteiligt, einer Bahn, die auf den Transport von Überseecontainern zwischen den deutschen Seehäfen und dem Inland spezialisiert ist. Auch der in Europa überregional aufgestellte Terminalbetreiber Eurogate ist an BoxXpress beteiligt und zudem als Transportoperateur tätig.

Vier große Hafenbetreiber dominieren den weltweiten Containermarkt und werden bis 2008 mehr als ein Drittel der Container-Hafen-Kapazität kontrollieren. Diese Terminalbetreiber, zu denen das Tochterunternehmen HPH des Mischkonzerns Hutchison Whampoa Ltd., die Port of Singapore Authority (PSA) und die zur Maersk-Gruppe gehörende APM Terminals zählen, sind global aufgestellt, haben sich in Europa fest etabliert und planen weitere Akquisitionen. Zuletzt hat Dubai Ports World den britischen Hafenbetreiber Peninsular & Oriental Steam Navigation Co. (P&O) gekauft und will zusätzliche Investitionen in Europa tätigen.

Diese Marktentwicklungen machen deutlich, wie wichtig eine Verzahnung der Bahnen mit Häfen und Terminals über Beteiligungen oder Kooperationen ist, damit die Schiene vom wachsenden Transportgeschäft profitieren kann. Eisenbahnunternehmen, die bei der Steuerung von Transportketten maßgeblichen Einfluss gewinnen wollen, müssen auf diese Entwicklungen reagieren und prüfen, welche strategischen Engagements notwendig sind, um die Schiene entsprechend ihrer komparativen Vorteile in die Transport- und Logistikketten zu integrieren.



Eine stärkere Verflechtung von Häfen und Schiene kann helfen, die Straße vom Güterverkehr zu entlasten.



Die Schiene konnte sich im wachsenden Güterverkehrsmarkt in Deutschland gut behaupten und ihren Marktanteil sogar ausbauen.

Neue Chancen für den Schienengüterverkehr

Aufgrund der Globalisierung und einer fortschreitenden Liberalisierung in Europa ergeben sich für den Güterverkehr auf der Schiene interessante Wachstumsperspektiven. Die Verkehrsleistungen im deutschen Schienengüterverkehr waren 2006 höher als in den Jahren zuvor.

Im Jahr 2006 hat die EU den grenzüberschreitenden Verkehr liberalisiert. Anfang 2007 wurde mit der Ermöglichung der Kabotage formell das letzte Hindernis für einen vollständig offenen europäischen Schienengüterverkehrsmarkt beseitigt. Die Bahnen können nun auch Transporte innerhalb anderer Länder durchführen ohne dort selbst niedergelassen zu sein. Chancen entstehen vor allem im grenzüberschreitenden Langstreckenverkehr. Hier können die Schienencarrier ihre Vorteile gegenüber dem Lkw nun voll ausspielen.

Der größte Anteil des Verkehrs innerhalb der EU mit ihren 27 Mitgliedstaaten entfällt mit 44 Prozent auf die

Straße, der Anteil der Schiene liegt derzeit bei zehn Prozent. Die Europäische Kommission gibt in ihrer Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch an, dass der Güterverkehr auf der Schiene im Zeitraum von 1995 bis 2004 um sechs Prozent zulegte, während der Straßenverkehr um 35 Prozent wuchs. Den Grund für den erneut starken Anstieg des Straßenverkehrs sieht die Kommission in Nachfragefaktoren wie der Abnahme von Massengütertransporten und der steigenden Bedeutung von „Tür-zu-Tür“- und „Just-in-time“-Lieferungen. Die Kommission stellt aber auch fest, dass der Schienengüterverkehr in den Ländern, die ihren Schienenverkehrsmarkt früh liberalisiert haben, höhere Zuwächse verzeichnete als anderswo. Seit 2001 gewinne die Schiene in einigen Mitgliedstaaten wieder an Bedeutung. Noch offen ist, inwiefern sie tatsächlich von der in der Halbzeitbilanz prognostizierten Steigerung der Güterverkehrsleistung von 50 Prozent zwischen 2000 und 2020 profitieren wird. Die Kommission geht letztlich davon aus, dass die Anteile der Verkehrsträger auf lange Sicht im Wesentlichen stabil bleiben.

Schienengüterverkehr wächst erstmals zweistellig

Schienenverkehrsleistung Güterverkehr (Veränderungen zum Vorjahr in Prozent, Basis = Tonnenkilometer)



Die RBH Logistics GmbH wird seit dem Berichtsjahr unter DB-Konzern erfasst; Daten 2006 (ausgenommen DB) Schätzung, gerundet; Quelle: eigene

Rekordwachstum in Deutschland

Die Impulse aus dem Umfeld für den Güterverkehr in Deutschland waren merklich positiver als im Vorjahr. Der Aufschwung der deutschen Wirtschaft hat sich anno 2006

gegenüber dem Vorjahr deutlich verstärkt. Das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland nahm um 2,7 Prozent zu. Bei weiter kräftig gewachsenen Exporten stützte auch die Inlandsnachfrage den Aufschwung zunehmend. Angesichts der anhaltend kraftvollen Expansion der Weltwirtschaft erreichte die Ausfuhr zweistellige Zuwachsraten.

Gestützt durch diese Entwicklungen hat sich die Wachstumsrate der Verkehrsleistung im Gesamtmarkt (Schiene, Straße – inklusive Kabotageverkehre ausländischer Lkw in Deutschland, Binnenschiffahrt und Rohrfernleitungen) nach 2,9 Prozent anno 2005 auf gut sieben Prozent im Jahr 2006 mehr als verdoppelt. Die hohe Verkehrsnachfrage führte zu Laderaumengpässen, die sich insbesondere im Lkw-Verkehr zeigten. Vor dem Hintergrund weiter gestiegener (Energie-)Kosten zeichneten sich zunehmend Preiserhöhungen ab – bei einer gleichzeitig anhaltend hohen Wettbewerbsintensität.

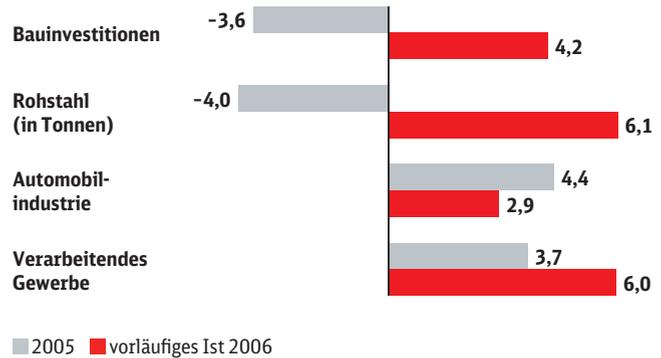
Der Schienengüterverkehr in Deutschland erzielte 2006 das stärkste Wachstum seit 25 Jahren und hat mit etwa 107 Milliarden Tonnenkilometern einen neuen Leistungsrekord aufgestellt. Im Vergleich der Verkehrsträger verzeichnete die Schiene die höchste Wachstumsrate. Sie lag mit rund zwölf Prozent mehr als dreimal so hoch wie im Vorjahr. Entsprechend stieg der Marktanteil zum vierten Mal in Folge. Neben der positiven Entwicklung der in Deutschland tätigen Gesellschaften des DB-Konzerns (einschließlich der RBH Logistics GmbH) verzeichneten auch die anderen Eisenbahnen mit etwa 28 Prozent erneut einen kräftigen Verkehrsleistungsanstieg. Ihr Anteil am Schienengüterverkehr hat sich im Berichtsjahr um zwei Prozentpunkte auf 16,4 Prozent erhöht.

Die intramodale Wettbewerbsintensität auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt ist bei nationalen und zunehmend auch bei internationalen Ganzzugverkehren sehr hoch. Dabei geht es nicht mehr nur um Transporte in den bereits bisher wettbewerbsintensiven Bereichen Verkehr, Chemie/Mineralölzeugnisse und Baustoffe. Dieses bestätigt auch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) in seinem Marktbeobachtungsbericht 2006: Mittlerweile mache sich der Wettbewerb in allen Marktsegmenten bemerkbar.

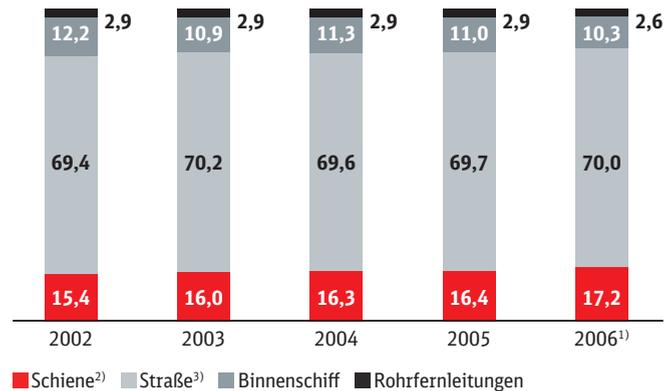
Auch im Straßengüterverkehr (umfasst deutsche Lkw und ausländische Lkw inklusive Kabotageverkehre in Deutschland) setzte sich der Anstieg der Verkehrsleistung mit rund acht Prozent beschleunigt fort. Positive Impulse kamen vor allem aus der Belebung der Binnennachfrage und hier unter anderem aus der Erholung der Baubranche. Der kräftige Außenhandel erwies sich vor allem bei den ausländischen Lkw als treibende Kraft, die ihre insbesondere bei den grenzüberschreitenden Verkehren starke Marktposition kontinuierlich ausbauen konnten.

Schiene profitiert von belebter Konjunktur

Wirtschaftliches Umfeld: Positive Entwicklung strahlt auf den Verkehrssektor aus (Veränderung zum Vorjahr in Prozent)



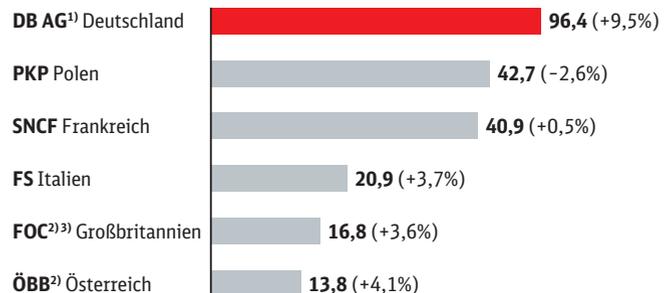
Modal Split: Straße und Schiene legen in wachsendem Markt zu (Angaben in Prozent, Basis: Verkehrsleistung, Werte gerundet)



1) Schätzung; 2) Brutto-Verkehrsleistung, d.h. bei Sendungen in beladenen Containern einschließlich der Behältergewichte; 3) Deutsche Lkw und ausländische Lkw (inklusive Kabotageverkehre in Deutschland); Quellen: Statistisches Bundesamt und eigene

Top-Player im Schienengüterverkehr in Europa

Die größten Güterbahnen in der EU im Jahr 2006 (Angaben in Milliarden Tonnenkilometern, Wachstumsraten in Prozent bezogen auf 2005)



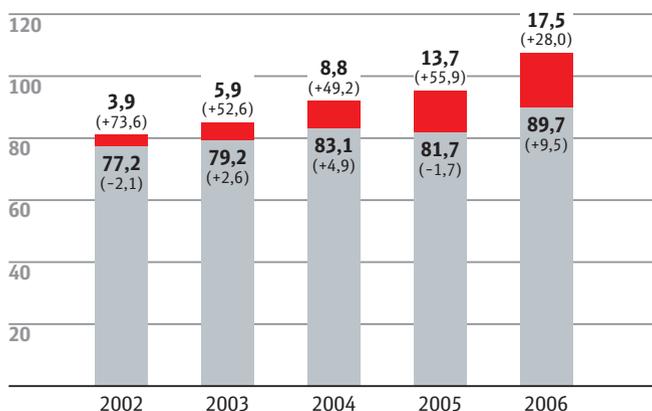
1) Railion-Verbund; 2) nur bis 3. Quartal; 3) FOC = Freight Operators UK; Quelle: UIC, eigene

In der Binnenschifffahrt reichten die positiven Konjunkturimpulse 2006 nicht aus, die vor allem zu Jahresbeginn aufgetretenen witterungsbedingten Rückgänge vollständig zu kompensieren. Eisgang, Hoch- und Niedrigwasser führten zu einer spürbaren Einschränkung der Geschäftstätigkeit. Während die beförderte Tonnage um knapp drei Prozent anstieg, konnte das bereits schwache Vorjahresniveau der Verkehrsleistung mit einem Rückgang um 0,2 Prozent nicht ganz erreicht werden.

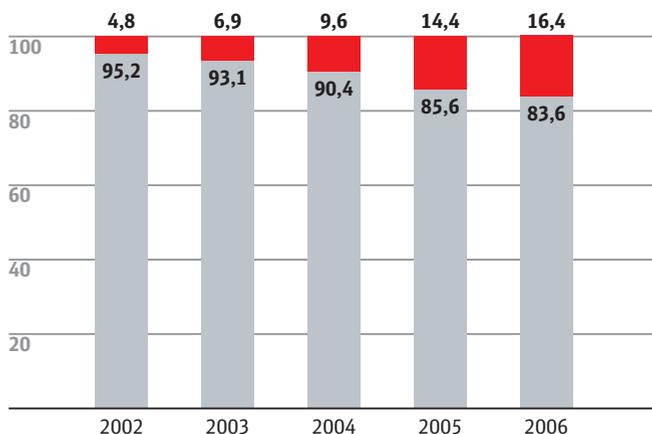
Güterverkehr auf der Schiene wächst kontinuierlich

Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr

(Angaben in Milliarden Tonnenkilometer, in Klammern: Veränderung in Prozent)



Marktanteil der DB und ihrer Wettbewerber Die anderen Bahnen steigern ihren Anteil auf über 16 Prozent. (Angaben in Prozent)



■ DB-Konzern ■ andere Bahnen

Die RBH Logistics GmbH wird seit dem Berichtsjahr unter DB-Konzern erfasst; Daten „Andere Bahnen 2006“ = Schätzung, gerundet; Quelle: eigene

Bahnen bauen Auslandsgeschäft aus

Um sich im inter- und intramodalen Wettbewerb besser zu positionieren, bauen die Bahnen ihre europäischen Netzwerke aus und haben dabei vor allem die Nord-Süd-Achse und Seehafenhinterlandverbindungen im Visier. Railion, die Güterbahn der DB, kann mit ihren Tochtergesellschaften und Beteiligungen auf der Nord-Süd-Achse Transporte aus einer Hand anbieten. Um vom Wachstum der Güterströme von und nach Osteuropa zu profitieren, hat Railion 2006 die Zusammenarbeit mit der polnischen PKP Cargo und der tschechischen CD Cargo ausgeweitet. Und Railion Nederland hat die Zulassung für den französischen Markt beantragt, um zukünftig Züge durchgehend von den Niederlanden über Belgien bis nach Frankreich in eigener Regie fahren zu können. Die gute Marktposition der DB im Vergleich zu anderen Güterbahnen ist auch darauf zurückzuführen, dass die sich am Markt bietenden Chancen frühzeitig und konsequent genutzt werden (siehe Grafik S. 9 unten).

Das Schweizer Unternehmen SBB Cargo will sich mittelfristig die Marktführerschaft auf der Nord-Süd-Achse sichern. Die Tochterunternehmen im Ausland bauten die Verkehrsleistung 2006 erneut deutlich aus (Deutschland: + 29,5 Prozent, Italien: + 16,8 Prozent). SBB Cargo will noch stärker in die Hinterlandverkehre der Nord- und Ostseehäfen einsteigen. Die Güterbahn fährt inzwischen 30 Prozent der Transportleistung außerhalb der Schweiz.

Trenitalia treibt ihre Internationalisierung über eine Mehrheitsbeteiligung an der deutschen TX Logistik voran und wickelt mit ihren Tochterunternehmen in der Schweiz, Österreich und in Schweden durchgehende Verkehre von Nordschweden bis nach Sizilien ab. Durch die Gründung einer Landesgesellschaft in Frankreich will die Güterbahn ihre Position in Mittel- und Nordeuropa stärken und sich im Wachstumsmarkt der Seehafen-Hinterlandverkehre positionieren.

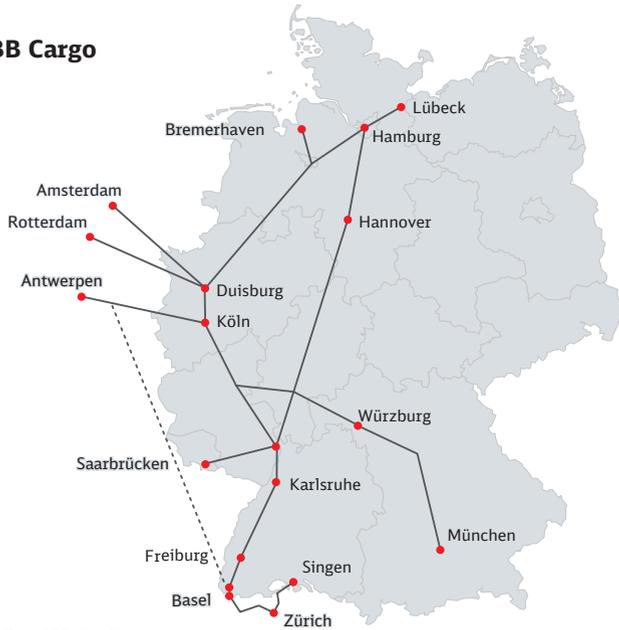
Die aufkommenstarken Hinterlandverkehre hat auch die französische Veolia Cargo im Visier und will zusammen mit der Reederei CMA CGM den Schienenverkehr zwischen französischen Häfen und wichtigen Wirtschaftsregionen in Europa verbessern. Ein Gemeinschaftsunternehmen hat den Betrieb bereits aufgenommen. Mit Gesellschaften in Frankreich, Deutschland und den Niederlanden und in Kooperation mit anderen Bahnen bietet Veolia Cargo durchgehende Transportleistungen sowohl auf der Nord-Süd-Achse als auch in Richtung Osten (Polen) und Westen (Frankreich, Niederlande) an.

SNCF Fret reagiert auf die Pläne von Wettbewerbern, in den französischen Schienengüterverkehrsmarkt einzusteigen, indem sie verstärkt die internationalen Verkehre ausbauen will. Zusammen mit der belgischen Staatsbahn SNCB soll eine neue Bahn „Sideros“ gegründet werden.

Nord-Süd-Verkehre im Fokus

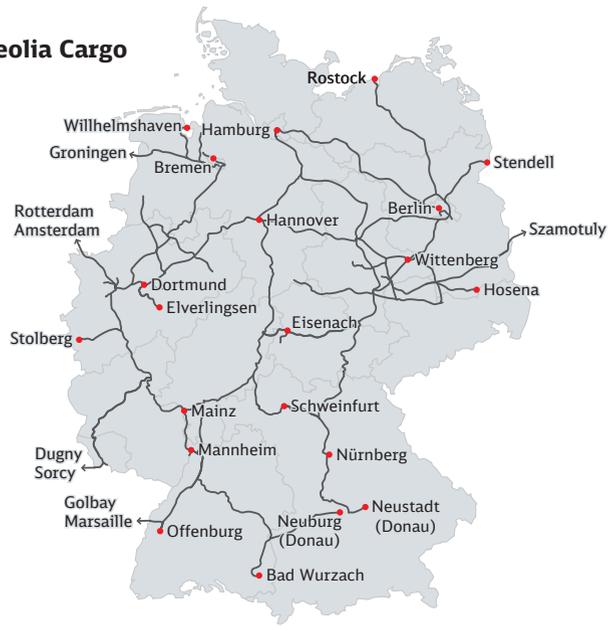
Im Schienengüterverkehr sind für die Eisenbahnunternehmen vor allem die Nord-Süd-Verkehre interessant. Veolia führt zusätzlich in Ost-West-Richtung zahlreiche Verkehre durch

SBB Cargo



Quellen: SBB, Veolia

Veolia Cargo



Ziel ist es, den Wagenpark zu bündeln, gemeinsam zu vermarkten und der europäischen Stahlindustrie anzubieten. In Italien, Luxemburg, Belgien, den Niederlanden und in Großbritannien hat die SNCF eine Lizenz beantragt oder bereits bekommen. Die internationalen Verkehre sollen von derzeit 40 auf 60 Prozent wachsen.

Einzelwagenverkehre sind gefährdet

Der anhaltende Preis- und Kostendruck im Schienengüterverkehr belastet vor allem Bahnen, die mit Gewinnen aus Ganzzugverkehren margenschwache Einzelwagenverkehre (EV) mitfinanzieren. Das Zusammenstellen von einzelnen Wagen zu Zügen und das erneute Trennen erfordert viel Zeit und Personal und ist sehr kostenintensiv. Großbritannien und Norwegen unterhalten bereits seit längerer Zeit kein Einzelwagensystem mehr, die spanische Staatsbahn Renfe hat 2006 den EV aus Rentabilitätsgründen eingestellt. Damit geht die Bedeutung der EV in Europa zurück.

Ein Verzicht auf Einzelwagenverkehre würde allerdings bedeuten, dass ganze Branchen auf den Straßengüterverkehr ausweichen müssen. Einige Bahnen arbeiten intensiv an Verbesserungen, um den EV leistungsfähiger zu machen und investieren in den Aufbau regelmäßiger Verkehre zwischen europäischen Wirtschaftsregionen. Railion hat 2006 wichtige Schritte unternommen, um das nationale Einzelwagensystem an die angrenzenden Systeme anderer europäischer Bahnen besser anzubinden. Zusam-

men mit Trenitalia hat die Güterbahn Direktzugverbindungen eingerichtet und bietet den Kunden verbesserte Anbindungen im deutsch-italienischen Wagenladungsverkehr. Der Kauf der Brunner Railway Services soll den europäischen EV Richtung Schweiz optimieren. Um die EV auszubauen, die nach Skandinavien und Osteuropa laufen, hat Railion die Zusammenarbeit mit Kühne und Nagel erweitert.

SBB Cargo hat im Jahr 2006 Haus-zu-Haus-Verkehre in Deutschland und Italien aufgebaut. Bislang fuhr das Unternehmen nur komplette Zugladungen, nimmt jetzt aber auch mehrere Waggons an und bündelt diese zu Zügen. TX-Logistik plant entlang des Nord-Süd-Korridors den Aufbau von Megahubs, in denen Transporte unterschiedlicher Verloader zusammengestellt werden. Zudem baut Veolia Cargo gerade Verkehre für Wagengruppen auf.

Die Anstrengungen, den EV zu erhalten, um mehr Verkehre auf die Schiene zu holen, führen nur zum Erfolg, wenn die politischen Rahmenbedingungen stimmen. Die Diskussion um die Zulassung sogenannter Gigaliner zeigt, dass dies die Marktchancen der Bahnen erheblich beeinträchtigen würde.

Das sieht auch Daniel Nordmann von SBB Cargo so: „60-Tonner flächendeckend fahren zu lassen, wäre für alle Eisenbahnen verheerend. Sowohl eine Erhöhung der Tonnage auf der Straße als auch die Aufhebung des Nachtfahrverbots würden den heutigen Wagenladungsverkehr auf der Schiene existenziell bedrohen.“



Während der Schienenpersonenverkehr EU-weit stagniert, gewinnt er in Deutschland seit Jahren Marktanteile hinzu.

Schiene kann Marktanteile weiter ausbauen

Im vergangenen Jahr setzte sich der Rückgang der Verkehrsleistung im Personenverkehr fort. Die Schiene legte jedoch zu und konnte ihren Anteil im Mix der Verkehrsträger ausbauen. Ausschlaggebend dafür waren unter anderem die im Vergleich zum Vorjahr nochmals kräftig gestiegenen Kraftstoffpreise.

Der Schienenpersonenverkehr kann in Europa sein Potenzial noch nicht voll ausschöpfen. So stagnierte der Anteil der Schiene an der gesamten Verkehrsleistung im Personenverkehr der EU 15 zwischen 1995 und 2003 bei 6,4 beziehungsweise 6,3 Prozent¹⁾. Damit wird das im Weißbuch von 2001 niedergelegte Ziel der Europäischen Kommission, den Marktanteil der Schiene zu erhöhen, voraussichtlich nicht erreicht.

Im Vergleich zum Güterverkehr entwickelten sich die größten Eisenbahnunternehmen im Personenverkehr einheitlicher. So wuchs die Verkehrsleistung der Marktführerin SNCF ebenso wie die der Deutschen Bahn um circa

drei Prozent (siehe Grafik S. 13). Auch die anderen großen Eisenbahnunternehmen im europäischen Schienenpersonenverkehr verzeichneten erfreuliche Zuwächse.

Die Entwicklung des intermodalen Wettbewerbs in Europa verdeutlicht, dass die eingeleitete Liberalisierung im Bereich des Schienenverkehrs von Maßnahmen für einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern und für eine stärkere Harmonisierung begleitet werden muss.

Schiene in Deutschland erfolgreich

Der Schienenpersonenverkehr in Deutschland hat sich dagegen im vorigen Jahr vergleichsweise gut entwickelt. Die Schiene konnte ihren Anteil am Mix der Verkehrsträger steigern. Neben der in Deutschland im Vergleich mit den meisten anderen Ländern schon weiter fortgeschrittenen Liberalisierung sind hierfür vor allem ein günstiges konjunkturelles Umfeld mit einem Plus bei den Erwerbstätigenzahlen und steigendem privaten Konsum sowie die Entwicklung der Kraftstoffpreise ursächlich. Der deutsche Personenverkehrsmarkt umfasst den motorisierten Individualverkehr, die Schiene, den öffentlichen Straßenpersonenverkehr inklusive Straßen- und U-Bahnen sowie den innerdeutschen Luftverkehr. Trotz der insgesamt positiveren Umfeldbedingungen ging die Gesamtnachfrage in diesem Markt 2006 nach Berechnungen der DB AG um

Schienenpersonenverkehr wächst

Wachstumsrate im Personenverkehr
(Veränderung zum Vorjahr in Prozent, Basis = Personenkilometer)



Daten 2006 (ausgenommen DB) Schätzung, gerundet; Quelle: eigene

knapp ein Prozent zurück – und sank damit bereits im siebten Jahr in Folge.

Ausschlaggebend hierfür war der fortgesetzte Nachfragerückgang beim dominierenden motorisierten Individualverkehr. Belastend wirkten vor allem die im Vergleich zum Vorjahr nochmals kräftig gestiegenen Kraftstoffpreise. Diese kamen der Schiene zugute, die ihren Marktanteil gegenüber 2005 erneut ausbauen konnte. Im Gesamtjahr 2006 betrug er 9,4 Prozent. Die Verkehrsleistung im gesamten Schienenpersonenverkehr (Nah- und Fernverkehr aller Unternehmen) stieg um 3,8 Prozent.

Der geschätzte Marktanteil anderer Eisenbahnunternehmen am Schienenpersonenverkehr liegt bei etwa 6,9 Prozent der Verkehrsleistung. Die überwiegend im Regionalverkehr tätigen dritten Eisenbahnverkehrsunternehmen konnten ihre Verkehrsleistung um rund 25 Prozent steigern, was vor allem auf die Übernahme bisheriger DB-Verkehre zurückzuführen ist. Insgesamt nutzten gut zwei Milliarden Fahrgäste die Nahverkehrsangebote der DB AG und ihrer Wettbewerber im Schienenverkehr – ein neuer Rekord.

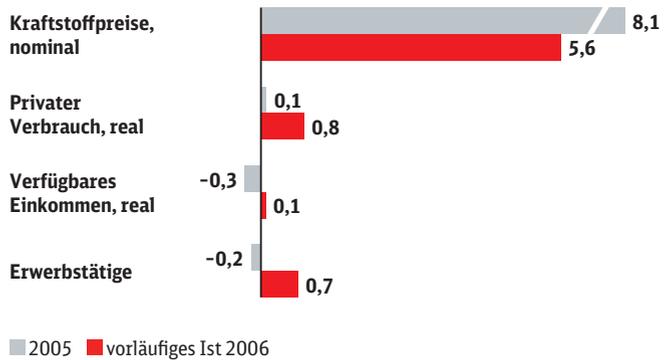
Konsolidierung am Markt der Billigflieger

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) hat im Berichtsjahr, trotz der Rückgänge beim Bus-Gelegenheitsverkehr, um etwa ein Prozent an Nachfrage gewonnen. Ausschlaggebend war das Plus bei den Liniennahverkehren mit Bussen, Straßenbahnen und U-Bahnen. Auch 2006 gewannen die Tochtergesellschaften großer, international agierender Konzerne im Vergleich zu den anderen Marktteilnehmern wieder an Gewicht.

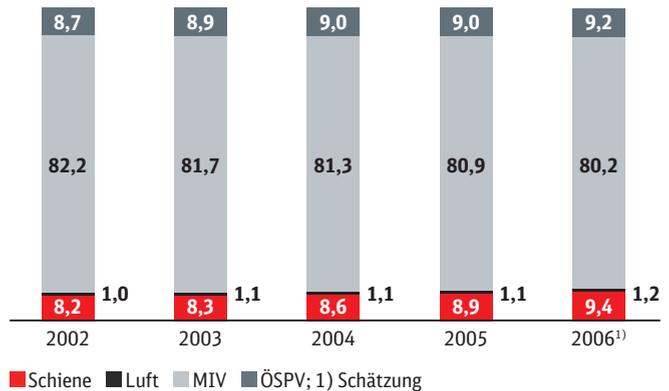
Im innerdeutschen Luftverkehr hat sich der Preiskampf weiter verschärft. Dabei zeichnet sich am Billigflugmarkt eine Konsolidierung ab. So übernahm Air Berlin die DBA. Der Zuwachs der vom Luftverkehr erbrachten Verkehrsleistung lag bei etwa vier Prozent und ist damit höher als im Vorjahr.

Durch das positivere wirtschaftliche Umfeld...

(Veränderung zum Vorjahr in Prozent)



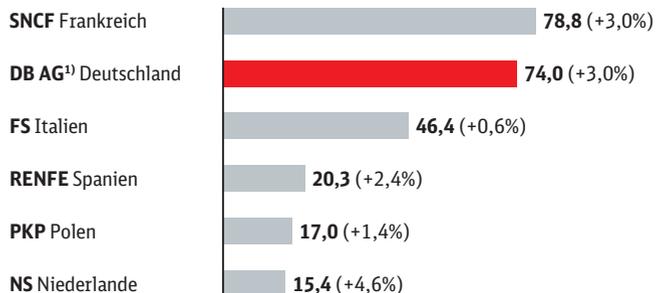
... gewinnt die Schiene erneut Marktanteile (Anteile am Modal Split in Prozent; Basis: Verkehrsleistung, Werte gerundet)



Quellen: Statistisches Bundesamt; eigene

Top-Player im Schienenpersonenverkehr in Europa

Die größten Personenbahnen in der EU im Jahr 2006 (Angaben in Mrd. Personenkilometern; Veränderungsraten in Prozent bezogen auf 2005)



1) Bericht der EU-Kommission über die Durchführung des Ersten Eisenbahnpakets, KOM (2006) 189 endgültig vom 03.05.2006

1) ohne CityNightLine (CNL), inkl. CNL 74,8 Mrd. Pkm (+3,1%); Quelle: UIC, eigene



Die Inbetriebnahme neuer Strecken und Bahnhöfe sowie die Fußball-WM wirkten sich positiv auf den Fernverkehr aus.

Fernverkehr bleibt auf Erfolgskurs

DB Fernverkehr konnte 2006 die Verkehrsleistung um 2,4 Prozent steigern. Dieses Wachstum ist neben dem Nachfrageplus durch die Fußball-WM auch auf attraktive Specials und zahlreiche Angebotsverbesserungen durch die Inbetriebnahme neuer Strecken und Bahnhöfe zurückzuführen.

Der Fernverkehr auf der Schiene hat sich im Jahr 2006 weiter positiv entwickelt. Inklusive Nacht- und Autozüge erzielte die Bahn mit einer Verkehrsleistung von 34,5 Milliarden Personenkilometern ein Plus von 2,4 Prozent. DB Fernverkehr beförderte im Durchschnitt 226 Personen je Zug und damit etwa ein Prozent mehr als 2005. (Die Besetzung je Zug ergibt sich, wenn man die Verkehrsleistung in Personenkilometer ins Verhältnis zur Betriebsleistung in Trassenkilometer setzt.) Da es wiederum nur wenige Angebote von Wettbewerbern gab, ist das Wachstum auch 2006 in erster Linie auf das Ergebnis von DB Fernverkehr zurückzuführen.

Ein wichtiger Grund für den Erfolg des Fernverkehrs ist die Inbetriebnahme neuer Bahnhöfe und Strecken in Berlin (Nord-Süd-Verbindung) und Bayern (Nürnberg – Ingolstadt) sowie der Aufnahme des Hochgeschwindigkeitsverkehrs zwischen Berlin und Leipzig. Durch sie konnte das Angebot für die Kunden auf zahlreichen Relationen verbessert werden. Darüber hinaus hielt DB Fernverkehr an der erfolgreichen Strategie fest, mit attraktiven Specials neue Kunden für die Bahn zu gewinnen. Hierzu gehörten Sonderangebote wie die Weltmeister-BahnCard-25, das Frühjahr- und das Herbst-Spezial. Auch waren Aktionen erfolgreich, die in Kooperation mit anderen Unternehmen durchgeführt wurden, zum Beispiel die über McDonald's-Restaurants vertriebene „Vierekette“.

Auch die Fußball-Weltmeisterschaft in Deutschland trug einen Teil zum Wachstum des Fernverkehrs bei. Während des Großereignisses setzte DB Fernverkehr mehr als 300 zusätzliche Züge mit einer Kapazität von über 150.000 Sitzplätzen ein. Die Möglichkeit, bequem und staufrei ins Stadion zu kommen, lockte Millionen Fans in die Züge der Bahn.

DB Autozug konnte im nationalen und internationalen Autoreiseverkehr sogar Zuwächse von sieben Prozent beim Fahrzeugtransport und 15 Prozent bei der Personbeförderung verzeichnen. Nach einigen Jahren des Rückgangs hat DB AutoZug damit wie DB Fernverkehr im Tageslinienverkehr den Turnaround geschafft.

Nur wenig Angebote von Wettbewerbern

Die Wettbewerber von DB Fernverkehr auf der Schiene haben 2006 nach Schätzungen der DB ihre Verkehrsleistung auf 70 Millionen Personenkilometer steigern können. Im Fahrplan 2006 (11. Dezember 2005 bis 9. Dezember 2006) umfasste das Fernverkehrsangebot der drei im Fernverkehr tätigen, nicht zum DB-Konzern gehörenden Bahnunternehmen – Vogtlandbahn, Veolia und Georg Verkehrsorganisation (GVG) – 820.000 Zugkilometer gegenüber 690.000 Zugkilometern im Jahr 2005. Es ergeben sich Wachstumsraten von 18 Prozent (Zugangebot)

und geschätzt 27 Prozent (Verkehrsleistung) – allerdings auf einem noch niedrigen Niveau. Das Wachstum resultiert wohl vor allem aus der von der Arriva-Tochter Vogtlandbahn angebotenen Fernverbindung zwischen Hof und Berlin. Diese geht im Jahr 2006 erstmals komplett in die Statistik ein. Die beiden anderen Wettbewerber der Bahn im Fernverkehr (Veolia und GVG) hielten ihr Angebot insgesamt stabil, wobei Veolia nachfrage- und baubedingt erneut Zugläufe geändert hat.

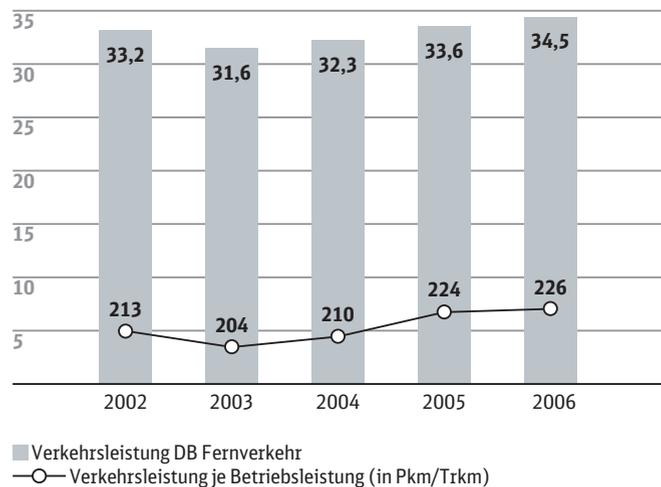
Das Auto ist der wichtigste Wettbewerber

Die verkehrspolitische Diskussion dreht sich immer wieder um den nur geringen Marktanteil der Wettbewerber im Fernverkehr auf der Schiene. Daran ändert auch die gestiegene Verkehrsleistung der Wettbewerber in 2006 nichts, weil deren Wachstumsraten sich auf ein niedriges Ausgangsniveau beziehen. Ein genauerer Blick auf das Marktsegment zeigt jedoch, dass auch der dominierende Anbieter DB Fernverkehr keineswegs hohe Renditen erzielt. Die DB profitiert in erster Linie von Größenvorteilen, ihrer Angebotsdichte, der Kundenbindung durch die BahnCard und der guten Vernetzung mit den Angeboten des Regionalverkehrs. Der intramodale Wettbewerb kann sich nicht stärker entwickeln, weil die Fernverkehrsangebote einem hohen intermodalen Wettbewerbsdruck insbesondere durch den Pkw ausgesetzt sind und Markteinsteiger nur geringe Renditechancen im eigenwirtschaftlichen Fernverkehr sehen. Auch im Fernverkehr besteht also bereits ein intensiver Wettbewerb.

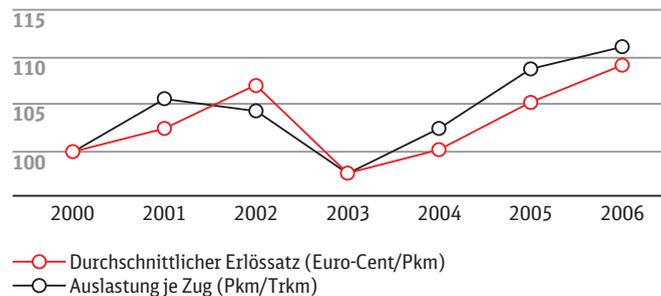
Durch den Ausbau weiterer schneller Verbindungen ergeben sich Impulse, die eine Fortsetzung des positiven Trends im Fernverkehr erwarten lassen. Hier sind beispielhaft die Hochgeschwindigkeitsstrecken von Stuttgart und Frankfurt/Main nach Paris zu nennen, die ab Juni 2007 vom deutschen ICE und dem französischen TGV genutzt werden können. Erstmals wird es dann den deutschen und französischen Passagieren möglich sein, die Qualität des Angebots verschiedener Unternehmen im Hochgeschwindigkeitsverkehr direkt zu vergleichen.

DB Fernverkehr legt weiter zu

Die DB konnte 2006 im Fernverkehr die Verkehrsleistung und Auslastung je Zug weiter verbessern. (Verkehrsleistung in Milliarden Personenkilometer)



Auch bei den spezifischen Erlösen erreichte DB Fernverkehr Zuwächse gegenüber dem Vorjahr. (Angaben für Tageslinienverkehr; Indexjahr 2000)



Quelle: eigene



Der Marktanteil anderer Bahnen an den Zugleistungen beträgt mittlerweile 15 Prozent.

Zwischen Wettbewerb und politischem Einfluss

Im Regionalverkehr setzte sich die positive verkehrliche Entwicklung der vergangenen Jahre auch 2006 fort. In der Zukunft drohen jedoch Einschränkungen durch die beschlossene Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes, die von den Ländern nur teilweise durch andere Mittel ersetzt werden.

Der seit mehreren Jahren stetige Nachfragezuwachs im Regionalverkehr dauerte auch 2006 an. So gab es im Regionalverkehr mit Eisenbahnen gegenüber 2006 einen Anstieg von 4,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 43,3 Milliarden Personenkilometer (nach 41,3 Milliarden Personenkilometern in 2005). Dabei unterstützte ein erneut ausgeweitetes Zugangebot das Wachstum der Verkehrsleistung. Die Länder bestellten 2006 bei den Bahnunternehmen Zugleistungen in einem Umfang von 637 Millionen Zugkilometern, ein Plus von etwa einem Prozent gegenüber 2005.

Die Länder und ihre Bestellorganisationen vergeben dabei immer mehr Leistungen im Rahmen von Ausschreibungen. So wurden 2006 insgesamt 28,1 Millionen Zugkilometer in Ausschreibungen neu vergeben. Hiervon entfielen 13,4 Millionen Zugkilometer (47 Prozent) auf die DB. Sie konnte sich in sechs Vergabeverfahren gegen ihre Konkurrenz durchsetzen. Neben Ausschreibungen nutzen auch immer mehr Länder und Besteller die Möglichkeit, Zugleistungen im Rahmen eines transparenten und diskriminierungsfreien Wettbewerbsverfahrens nach Paragraph 15 AEG zu vergeben. Das Leistungsvolumen solcher Vergaben betrug im vergangenen Jahr 20,2 Millionen Zugkilometer.

Die Deutsche Bahn war 2006 im Regionalverkehr¹⁾ sehr erfolgreich. Sie konnte ihre Verkehrsleistung im Ver-

gleich zum Vorjahr um 3,6 Prozent auf 40,3 Milliarden Personenkilometer steigern. Damit verzeichnete die DB trotz des Verlusts aufkommenstarker Linien an Wettbewerber einen Nachfragezuwachs.

Ein Grund für diesen Erfolg sind attraktive Angebote, wie beispielsweise die Ländertickets. Dank griffigem Festpreis, großem Geltungsbereich und einfachen Bestimmungen werden damit immer mehr Kunden gewonnen. Seit Einführung der ersten Länder-Tickets im März 1999 steigt ihre Beliebtheit stetig. Im Jahr 2006 verkaufte die DB erstmals bundesweit mehr als zehn Millionen dieser Tickets. Auch mit der fortgesetzten Modernisierung ihrer Fahrzeugflotte gewann die Deutsche Bahn neue Fahrgäste hinzu. Das Durchschnittsalter der im Regionalverkehr eingesetzten DB-Fahrzeuge betrug 2006 rund 16,3 Jahre. Zum Vergleich: Im Jahr 2000 hatten die Fahrzeuge noch ein Durchschnittsalter von 20,7 Jahren. Ein weiterer Grund für die positive Entwicklung im Regionalverkehr ist wiederum die Fußball-Weltmeisterschaft – sie brachte der Deutschen Bahn rund 15 Millionen zusätzliche Fahrgäste, wovon der größte Teil auf den Regionalverkehr entfiel.

Im Jahr 2006 stieg der Umfang der von Wettbewerbern der Deutschen Bahn im Regionalverkehr erbrachten Zugleistungen im Vergleich zum Vorjahr um rund 15 Prozent auf 97 Millionen Zugkilometer. Nach 13,2 Prozent im

Jahr 2005 betrug damit der Marktanteil der Wettbewerber an den bestellten Zugleistungen 15,2 Prozent. Bei der Verkehrsleistung legten die Wettbewerber 2006 nach DB-Schätzung sogar um 25 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 2,9 Milliarden Personenkilometer zu. Der Marktanteil auf Basis der Verkehrsleistungen stieg damit von 5,7 Prozent im Jahr 2005 auf 6,7 Prozent 2006. Hauptgrund für diese Entwicklung ist die Übernahme nachfragestarker Linien durch Wettbewerber der Bahn, zum Beispiel zwischen Hamburg und Westerland oder Göttingen und Uelzen.

Die positive verkehrliche Entwicklung belegt die Attraktivität des Regionalverkehrs in Deutschland. Dies bestätigt auch eine von IBM Global Business Services im Auftrag der DB Regio AG durchgeführte Studie über das Preis-Leistungs-Verhältnis des Regionalverkehrs in neun europäischen Ländern. Beim Vergleich von objektiver Leistungsqualität, Kundenzufriedenheit mit der Qualität und der Höhe der Preise gemessen am Einkommen erreicht Deutschland zusammen mit der Schweiz und Schweden die besten Resultate²⁾.

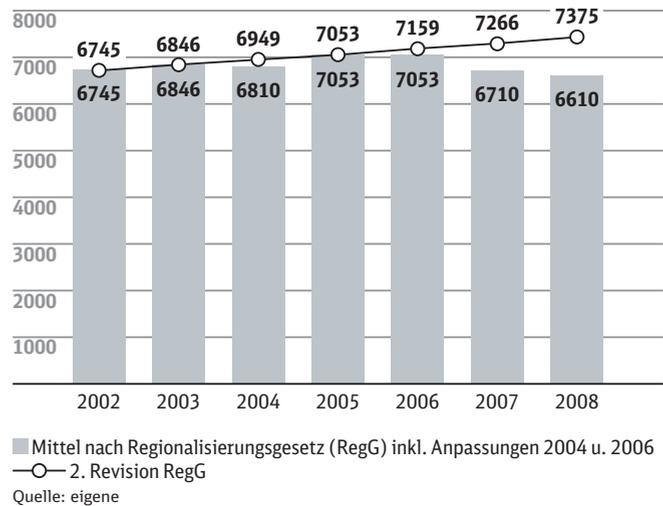
Bund und Länder kürzen Regionalisierungsmittel

Bundestag und Bundesrat haben im Frühsommer 2006 eine Kürzung der Regionalisierungsmittel ab 2006 beschlossen. Bereits 2004 hatten sich Bund und Länder auf eine Kürzung um 137 Millionen Euro verständigt. Insgesamt stehen den Ländern in den Jahren 2006 bis 2008 rund 1,4 Milliarden Euro weniger als ursprünglich im Regionalisierungsgesetz vorgesehen zur Verfügung. Das Niveau der Regionalisierungsmittel fällt damit ab 2007 unter das Niveau von 2002, dem ersten Jahr nach der bisher letzten Revision des Regionalisierungsgesetzes.

Die Kürzung der Regionalisierungsmittel stellt die Länder und ihre Bestellorganisationen vor die schwierige Aufgabe, die fehlenden Mittel zu kompensieren und dabei die negativen Auswirkungen auf Angebot und Qualität im Regionalverkehr möglichst gering zu halten. Für die Länder bleibt nur die Wahl entweder die Regionalisierungsmittel durch Landesmittel zu substituieren oder ihre Ausgaben für den Regionalverkehr zu kürzen. In der Praxis werden die meisten Länder eine Mischung beider Optionen wählen. Eine Senkung der Ausgaben bedeutet

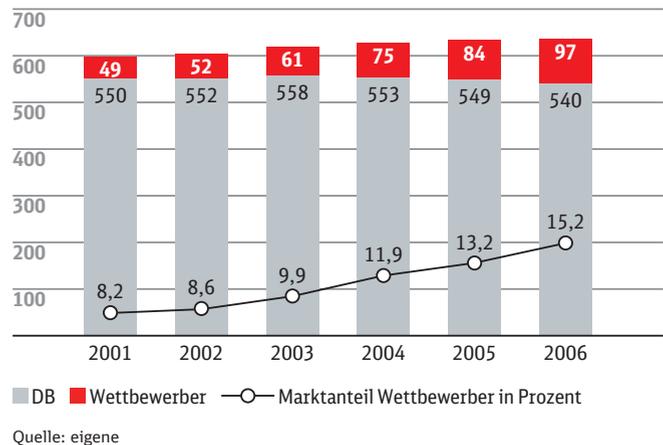
Bund und Länder kürzen Regionalisierungsmittel

Mit der erneuten Kürzung stehen den Ländern zwischen 2006 und 2008 etwa 1,4 Milliarden Euro weniger zur Verfügung. (Angaben in Millionen Euro)



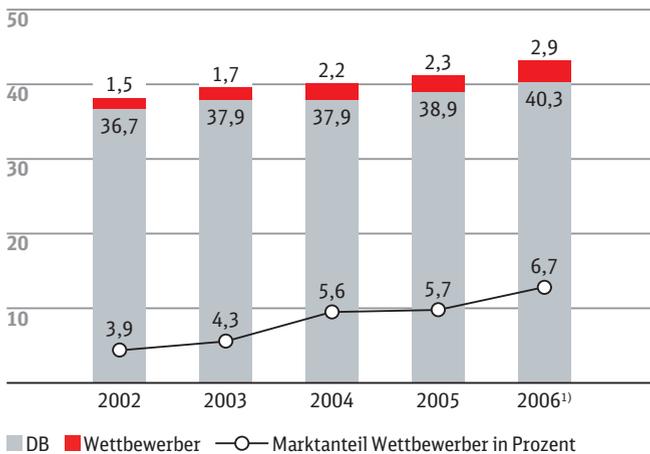
Wettbewerber bauen Marktanteile aus

Die Bahn gibt weiter Marktanteile im Wettbewerb an andere Bahnen ab. (Zugleistungen in Millionen Zugkilometer)



Wachstum bei DB und Wettbewerbern

Die Deutsche Bahn erzielt ein Rekordergebnis trotz sinkender Zugleistungen. (Verkehrsleistung in Milliarden Personenkilometer)



1) Schätzung; Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene

Erfolg der Bahnen in wettbewerblichen Verfahren

Immer mehr Zugleistungen werden in wettbewerblichen Verfahren vergeben. (Angaben in Zugkilometer)



Quelle: eigene

vor allem die Reduktion investiver Fördermittel und die Abbestellung von Zugleistungen. Bereits für das Jahr 2007 musste DB Regio nach Mittelkürzungen Verkehre in einem Umfang von insgesamt 5,3 Millionen Zugkilometern einstellen. Auch andere Eisenbahnunternehmen waren von Abbestellungen betroffen. Außerdem werden die Länder auch versuchen, bei neuen Verkehrsverträgen geringere Bestellerentgelte durchzusetzen. Damit erhöht sich der Kostendruck für die Bahnunternehmen in den kommenden Jahren.

Arriva übernimmt Ostthannoversche Eisenbahn

Ende 2006 erhielt die Arriva-Bachstein GmbH den Zuschlag für die Übernahme der bisher vom Land Niedersachsen, dem Bund und der DB AG gehaltenen Anteile an der Ostthannoverschen Eisenbahn (OHE). Der Kaufpreis für 83 Prozent der Anteile an der OHE betrug etwa 30 Millionen Euro. Das Konsortium besteht aus der deutschen Tochter des britischen Verkehrskonzerns Arriva und den in Celle ansässigen Verkehrsbetrieben Bachstein.

Die OHE ist über ihre Tochter NiedersachsenBahn, an der sie 60 Prozent der Anteile hält, wesentlich an der Metronom Eisenbahngesellschaft beteiligt. Metronom ist mit einem Auftragsvolumen von jährlich 6,9 Millionen Zugkilometern³⁾ einer der wichtigsten Wettbewerber der Bahn in Niedersachsen und Hamburg. Neben dem Regionalverkehr ist die OHE selbst über Tochtergesellschaften auch im Öffentlichen Straßenpersonenverkehr und im Straßen- und Schienengüterverkehr sowie als Eisenbahninfrastruktur- und Hafenbetreiber tätig.

Nachschlag für die Nord-Ostsee-Bahn?

Das Hamburger Abendblatt berichtete in seiner Ausgabe vom 19. Dezember 2006, dass die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) für den Betrieb ihrer Züge auf der sogenannten Marschbahn zwischen Hamburg und Westerland vom Land Schleswig-Holstein bis zu acht Millionen Euro jährlich zusätzlich zu den vereinbarten Bestellerentgelten in Höhe von geschätzt 18 Millionen Euro verlangen würde. Damit scheint sich der Verdacht der unterlegenen DB RegionalBahn Schleswig-Holstein zu bestätigen, die schon nach der Vergabe im Jahr 2003 bei der NOB ein Dumpingangebot oder eine Fehlkalkulation vermutet hatte. Es bleibt abzuwarten, wie das Land Schleswig-Holstein auf die Forderungen der zum französischen Veolia-Konzern gehörenden NOB reagiert.

Metronom ohne Konkurrenz

Die Metronom Eisenbahngesellschaft gewann Ende Oktober 2006 die Ausschreibung des Regionalverkehrs

DB Regio behauptet sich im Wettbewerb

Vergaben im Regionalverkehr 2006

Vergabeverfahren				bisheriger Betreiber	neuer Vertrag			
Vergabe im	Land	Verfahren	Netz/Strecken		Betreiber	Mio. Zug-km	Beginn	Laufzeit (Jahre)
Mrz 06	NI	Vergabe nach AEG	S-Bahn Hannover	DB Regio	DB Regio	7,9	Dez 06	8
Apr 06	NW	Ausschreibung	Davert-Hellweg-Netz	DB Regio	Rhenus Keolis	5,7	Dez 08	10
Apr 06	SN	Vergabe nach AEG	DB-Linien im ZV Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL)	DB Regio	DB Regio	9,6 ¹⁾	Jan 06	10
Mai 06	BY, BW	Ausschreibung	E-Netz Augsburg	DB Regio	DB Regio	4,9 ²⁾	Dez 08	10
Mai 06	BY	Ausschreibung	Dieselnetz Augsburg I	DB Regio	DB Regio	1,2 ²⁾	Dez 07	10
Mai 06	BY	Ausschreibung	Dieselnetz Augsburg II	DB Regio	Veolia Verkehr	2,6 ²⁾	Dez 08	10
Mai 06	BY	Ausschreibung	Dieselnetz Augsburg II	DB Regio	Veolia Verkehr	0,2	Dez 09	10
Mai 06	BY	Ausschreibung	München-Oberstdorf/Lindau	Regentalbahn/ EuroThurbo	Regentalbahn	1,5	Dez 07	10
Jun 06	HE	Vergabe nach AEG	RegioTram Kassel	DB Regio Regionalbahn Kassel	DB Regio Regionalbahn Kassel	2,4 ³⁾	Dez 06	6
Jul 06	RP	Vergabe nach AEG	Hellertalbahn	Hellertalbahn	Hellertalbahn	0,3	Jan 08	3
Aug 06	HE, BY, RP	Ausschreibung	Südhessen	DB Regio	DB Regio	1,4	Dez 08	10
Aug 06	BW	Ausschreibung	Seehäsele	SBB	Hohenzollerische Landesbahn	0,3	Dez 06	2
Sep 06	ST	Vergabe nach AEG	Wipperliese	DB Regio	DB Regio ⁴⁾	0,1	Jan 07	7
Sep 06	MV	Ausschreibung	Bergen-Lauterbach Mole	Ostseeland Verkehr	Ostseeland Verkehr	0,1	Dez 06	3
Okt 06	RP, NW	Ausschreibung	Mittelrheinbahn	DB Regio	trans regio	2,9	Dez 08	15
Okt 06	HE	Ausschreibung	Taunusbahn	DB Regio	DB Regio	1,0	Dez 08	12
Nov 06	BY	Ausschreibung	Freilassing-Berchtesgarden	DB Regio	Regentalbahn/ Salzburg AG	0,5	Dez 09	12
Nov 06	NI, HH	Ausschreibung	Cuxhaven-Hamburg	DB Regio	metronom	1,4	Dez 07	8
Dez 06	RP, SL, BW	Ausschreibung	West- und Südpfalz-Netz (Los 1 - Westpfalz)	DB Regio, trans regio	DB Regio	3,4	Dez 08	15
Dez 06	RP, SL, BW	Ausschreibung	West- und Südpfalz-Netz (Los 2 - Südpfalz)	DB Regio	DB Regio	2,1	Dez 10	13

1) Abstelloptionen enthalten; 2) ab Dezember 2011; 3) ab Dezember 2008; 4) Unterauftragnehmer Kreisbahn Mansfelder Land; ZV = Zweckverband; Quelle: eigene

zwischen Cuxhaven und Hamburg. Der Verkehrsvertrag umfasst etwa 1,4 Millionen Zugkilometer pro Jahr und hat eine Laufzeit von acht Jahren. Ab Dezember 2007 wird Metronom – wie in den Ausschreibungsunterlagen der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) vorgesehen – Fahrzeuge des landeseigenen Fahrzeugpools zum Einsatz bringen. Die Wartung der Fahrzeuge war ebenfalls vorgegeben und wird in der Metronom-Werkstatt in Uelzen erfolgen.

Die LNVG musste sich zwangsläufig für Metronom entscheiden, weil sich kein weiteres Bahnunternehmen an der Ausschreibung beteiligt hatte. Die Vorgabe, Fahrzeuge des niedersächsischen Fahrzeugpools einzusetzen und

diese in Uelzen warten lassen zu müssen, hat offensichtlich das Interesse der Bahnunternehmen gesenkt. Anders ist kaum zu erklären, dass die Zahl der Bieter bei den niedersächsischen Ausschreibungen mit vorgegebenen Poolfahrzeugen stetig sank. Die Erfahrungen in anderen Ländern bestätigen, dass staatliche Fahrzeugpools nicht notwendigerweise zu einer Intensivierung des Wettbewerbs im Regionalverkehr beitragen.

- 1) Umfasst die Leistungen von DB Regio sowie der S-Bahnen Hamburg und Berlin;
- 2) IBM Global Business Services. Regioscore 2.0;
- 3) Umfasst auch die ab Ende 2007 zu erbringenden Leistungen zwischen Cuxhaven und Hamburg



Die vom BGH untersagten Angebote aus einer Hand im Stadtverkehr wären für Kunden wie Unternehmen wirtschaftlicher.

Öffentlicher Nahverkehrsmarkt im Umbruch

Der deutsche Straßenpersonennahverkehr ist ein Verkehrsbereich, in dem die Anbieter mit vielen Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen kämpfen. Durch das Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH), das sich gegen Angebote aus einer Hand ausspricht, bleiben DB Stadtverkehr große Teile des Markts verschlossen.

Für Verkehrsunternehmen klang die Idee eines Verkehrsangebots aus einer Hand lange Zeit ebenso verführerisch wie für die Kunden: Die Unternehmen kooperieren miteinander und schaffen für den Fahrgast ein Angebot mit Bahn und Bus aus einem Guss. Dabei nutzen die Anbieter Synergieeffekte, die zu mehr Wirtschaftlichkeit im Nahverkehrssystem beitragen.

Im Öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) des Großraumes Hannover stellte die Intalliance seit Januar 2004 das komplette S-Bahn-, Stadtbahn- und Bus-Angebot – mit einem Jahresumsatz von rund 250 Millionen Euro. Zum Jahresende 2006 kam jedoch das Aus für die gemeinsame Tochter des kommunalen Verkehrsunternehmens Üstra, der NordLB und der DB AG. Nach Ansicht des Kartellamtes besaß das Gemeinschaftsunternehmen eine marktbeherrschende Stellung, die gegen das Wettbewerbsrecht verstieße. Zwar lehnte das Oberlandesgericht Düsseldorf diese Rechtsauffassung ab, doch in letzter Instanz stimmte der Bundesgerichtshof¹⁾ dem Kartellamt zu.

Mit dem BGH-Urteil sind große Teile des deutschen ÖSPV-Marktes für DB Stadtverkehr verschlossen, da der Bahntochter diese marktbeherrschende Position in vielen relevanten regionalen Märkten unterstellt wird. Profiteure dieser Situation sind in erster Linie finanzstarke ausländische Verkehrsunternehmen, die ihre Marktposition

in Deutschland durch den Kauf von Unternehmensbeteiligungen ausbauen. So erwarb die Abellio-Gruppe, Tochter des britischen Finanzinvestors Star Capital Partners, allein im Jahr 2006 Beteiligungen an drei Unternehmen. Auch die britische Arriva tätigte drei Käufe, während die französischen Unternehmen Transdev und Veolia je einen Betrieb vollständig beziehungsweise in Teilen übernahmen.

Inhouse-Vergaben weiterhin möglich

In Brüssel beschäftigen sich Kommission und Parlament seit einiger Zeit mit der Verordnung 1191/69. Während der deutschen EU-Ratspräsidentschaft in der ersten Jahreshälfte 2007 soll das EU-Parlament über den Verordnungstext entscheiden. Bleibt es beim jetzt vorliegenden Entwurf, wird sich für den ÖSPV in Deutschland wenig ändern. Die kommunalen Eigentümer können mit Inhouse-Vergaben an ihre Verkehrsunternehmen weiterhin rund 80 Prozent des ÖSPV vom Markt ausschließen. Kommunalen Verkehrsunternehmen, die von Inhouse-Vergaben profitieren, sollte der übrige Markt konsequenterweise verwehrt bleiben. Das Argument: Ein Unternehmen, das in einem geschlossenen Markt agiert und entsprechend wirtschaften kann, darf anderen Unternehmen auf deren umkämpften Märkten keine Konkurrenz machen.

Hessische Ausschreibungspolitik in der Diskussion

In keinem anderen Bundesland werden Verkehrsleistungen so häufig ausgeschrieben wie in Hessen: Im dortigen Buslinienverkehr wurden bis Ende August 2006 insgesamt 81 Linienbündel mit einer Jahresfahrleistung von mehr als 44 Millionen Kilometer ausgeschrieben und vergeben. Bei einer Gesamtfahrleistung von rund 150 Millionen Buslinienkilometern sind das mehr als 30 Prozent. Private Verkehrsunternehmen und Bietergemeinschaften erhielten den Zuschlag für rund 14 Millionen Buslinienkilometer (31,6 Prozent des Leistungsanteils), kommunal-private Bietergemeinschaften gewannen 11,6 Prozent, kommunale Verkehrsunternehmen 18,3 Prozent. Konzerngebundene Unternehmen entschieden 38,5 Prozent der ausgeschriebenen Leistungen für sich. Diese Aufstellung rechnet die bedeutenden Gewinne der Verkehrsgesellschaft Mittelhessen noch den privaten Unternehmen zu. Inzwischen ist die VG Mittelhessen von der Abellio-Gruppe übernommen worden. Bei einer entsprechenden Bereinigung der Statistik fallen die Anteile der Privaten somit deutlich geringer aus. Von den Ausschreibungen werden Leistungsbestandteile, mit denen das Land die staatlichen Aufgabenträger beauftragt hat, ausgenommen. Hierzu gehören die Fahrpläne und Infrastruktur, die Organisation regionaler Verkehre, Tarifgestaltung, Kundeninformation sowie das Qualitätsmanagement.

Bis zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts²⁾ in Leipzig gab es eine Diskussion darüber, ob die Praxis der meisten anderen Bundesländer bei der Genehmigung von Buslinien zulässig ist oder sie auch dem hessischen Weg folgen müssen. Das Gericht hat entschieden, dass die Vergabepaxis der Länder nicht zu beanstanden sei. Damit rücken erneut die Vor- und Nachteile des hessischen Modells gegenüber der anderswo geübten Praxis ins Zentrum der Diskussion.

Produktions- und Transaktionskosten im Fokus

Die verschiedenen Wege, wettbewerbliche Strukturen im ÖPNV einzuführen sind auch Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchungen. Im Dezember 2006 stellte Hessens Verkehrsminister gemeinsam mit dem Beratungsunternehmen KCW GmbH Berlin die Ergebnisse einer Studie³⁾ vor. Untersucht wurden im Auftrag mehrerer Verkehrsverbünde Ausschreibungen im ÖPNV. Das Verkehrsministerium vertritt in einer Pressemeldung die Ansicht, dass der Ausschreibungswettbewerb in Hessen erfolgreich ist. Die Gesamtkosten des ÖPNV seien gesenkt und das Qualitätsniveau gehalten oder sogar verbessert worden. Das Lohnniveau der Mitarbeiter sei stabil – bei allerdings höheren Belastungen jedes Einzelnen. Weiter ist in der Mit-

teilung des Ministeriums von dauerhaft gesenkten Kosten die Rede. Bruttoeinsparungen des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (der primäre Untersuchungsraum der Studie) stünden Vergabe- und Controllingkosten gegenüber, die bei weniger als fünf Prozent der Einsparungen lägen.

Eine vergleichende empirische Studie⁴⁾ der Hans-Böckler-Stiftung kommt zu anderen Ergebnissen. Zumindest bei großstädtischen ÖPNV-Systemen würden Ausschreibungen demnach nicht zwangsläufig zu niedrigeren Kosten führen. Der Studie liegt ein Vergleich von drei Großstädten zugrunde – eine von ihnen schrieb Busteilnetze aus, die beiden anderen vergaben entsprechende Leistungen direkt. Ergebnis der Auswertung: Restrukturierungsprozesse in den ÖPNV-Systemen mit direkter Vergabe seien effektiver als jene im Ausschreibungswettbewerb.

Darüber hinaus zieht die Hans-Böckler-Stiftung folgendes Fazit: Die Ausschreibungsbehörde verursache in erster Linie deshalb höhere Kosten, weil sie zahlreiche unternehmerische Funktionen übernehme. Vor allem seien jene Transaktionskosten überproportional hoch, die durch zusätzliche Verflechtungen zwischen Behörde und Anbieter anfallen. Die darin enthaltenen Bürokratiekosten lägen sogar höher als die direkten Aufwendungen für einzelne Ausschreibungsverfahren. Ausschlaggebender Faktor sei somit letztlich die Summe aller volkswirtschaftlichen Transaktionskosten.

Vertrauen auf Wettbewerb nötig

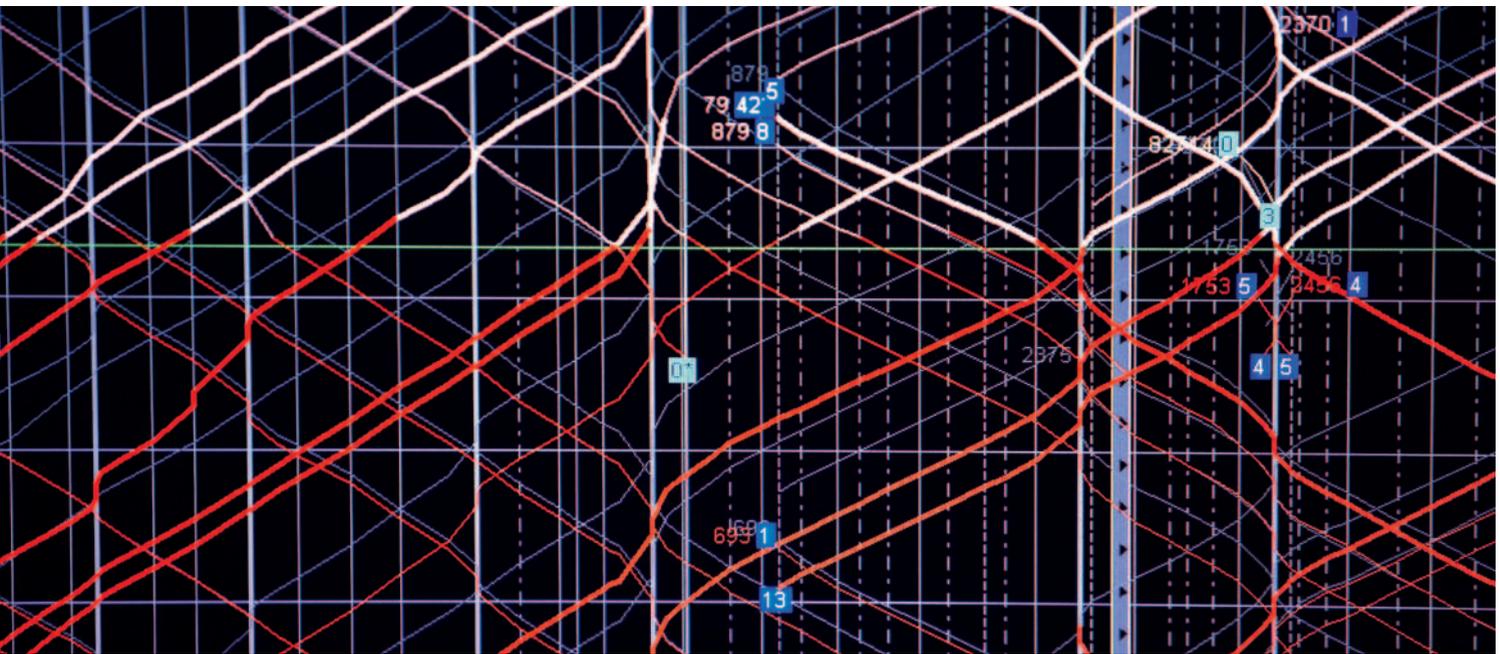
Die unterschiedlichen Ergebnisse der Studien zeigen, dass Qualitäts- und Effizienzsteigerungen sowohl mit Direktvergaben als auch mit Ausschreibungen erreichbar sind. Wenn allerdings wie in Hessen den Anbietern gerade die hochwertigen unternehmerischen Kompetenzen genommen und staatlichen Aufgabenträgern zugeordnet werden, so zeugt dies nicht von Vertrauen in den Wettbewerb und in freies unternehmerisches Handeln. Langfristig wird dies zu weniger Innovationen und zu einer Verteuerung des ÖSPV führen. Weil es kaum andere Differenzierungsmöglichkeiten der Unternehmen gibt, verstärkt sich der Druck auf die Löhne. Stattdessen wäre es zu begrüßen, wenn Ausschreibungen stärker funktional ausgestaltet und so den Unternehmen mehr Freiräume gegeben würden. Nur dann kann der Markt zum Wohle beider Seiten auch wirklich als Entdeckungsverfahren funktionieren.

1) BGH, Beschluss vom 7. Februar 2006 – KVR 5/05 – OLG Düsseldorf;

2) BVerwG, Urteil vom 19.10.2006, 3 C 33.05;

3) Pressemeldung www.wirtschaft.hessen.de;

4) Hans-Böckler-Stiftung, Studie „ÖPNV zwischen Ausschreibungswettbewerb und Direktvergabe“, 2006



Der neue Regulierungsrahmen legt für die Trassenvergabe klare Regeln und Fristen fest.

Trassenanmeldung in neuem Rechtsrahmen

Nach dem Rekordjahr 2006 war die Trassennachfrage für das Fahrplanjahr 2007 leicht rückläufig, bleibt aber auf hohem Niveau. Zunahmen verzeichneten erneut die externen Bahnen und der Güterverkehr. Die Erstellung des Netzfahrplans gelang weitgehend konfliktfrei, trotz neuer gesetzlicher Vorgaben.

Mit 47.275 Trassenanmeldungen¹⁾ für den Jahresfahrplan 2007 blieb die Gesamtnachfrage knapp unter dem Niveau des Vorjahres (48.617 Anmeldungen). Die Ursachen für den Rückgang um 2,8 Prozent sind dabei weniger im aktuellen Regelfahrplan als vielmehr in zwei Besonderheiten des Vorjahres zu finden. Zum einen hatte die Inbetriebnahme des Berliner Hauptbahnhofs und der Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg – Ingolstadt – München in der zweiten Jahreshälfte 2006 zu umfangreichen Trassenänderungen geführt. Zum anderen bescherte die Fußball-WM der DB Netz AG einen zusätzlichen Nachfrageschub.

Ein Blick auf die Nachfrageentwicklung der einzelnen Kundensegmente bestätigt diese Einschätzung. Die Zahl der Anmeldungen war nur im Personenverkehr rückläufig, also der Verkehrsart, die im Vorjahr von den genannten Ereignissen profitiert hat. Bei den DB-Unternehmen ging die Zahl der Bestellungen um 16,4 Prozent (DB Fernverkehr) und um 4,8 Prozent zurück (DB Regio). Dagegen konnte die Güterverkehrssparte Railion einen Zuwachs von 1,5 Prozent aufweisen. Ebenso spiegelt sich der seit Jahren kontinuierlich wachsende Marktanteil externer Eisenbahnverkehrsunternehmen in einem Anstieg der Trassennachfrage dieser Unternehmen um 2,1 Prozent wider.

Eine Neuerung gab es im Bereich der Rahmenverträge: Erstmals konnten Zugangsberechtigte gewünschte Kapazitäten auf der Grundlage eines einheitlichen Vertrags-

musters anmelden. So konnten 26 Rahmenverträge abgeschlossen werden; die konkrete Zuweisung der zugehörigen Trassen erfolgt dann jeweils im Rahmen der jährlichen Netzfahrplanerstellung.

Neben der Verlagerung von Leistungen von der DB Regio zu anderen Bahnen ist eine neue Entwicklung im SPNV die 2006 beschlossene und 2007 erstmals wirksame Kürzung der Regionalisierungsmittel. Deren Effekte machen sich bei den Trassenbestellungen für 2007 bereits deutlich bemerkbar und werden sich voraussichtlich 2008 verstärken, wenn sich die Pläne einiger Länder zu Leistungskürzungen konkretisieren. Für die Infrastrukturbetreiber stellt dieser Nachfragerückgang eine große Belastung dar. Der Mengeneffekt wirkt sich auf die Umsätze aus, führt aber aufgrund der hohen Fixkostenanteile im Netz nur zu einer geringfügigen Reduzierung des Aufwands. Die Folge ist ein niedriger Kostendeckungsgrad. Dieser lässt sich nur bedingt durch Preiserhöhungen ausgleichen, da ansonsten ein weiterer Rückgang der Nachfrage droht.

Konfliktfreie Netzfahrplanerstellung

Ausgesprochen positiv ist die geringe Anzahl von nur sechs nicht gelösten Trassenkonflikten 2007 zu bewerten. Die Bundesnetzagentur hat die Auflösung dieser

Trassenkonflikte durch die DB Netz AG eingehend geprüft und festgestellt, dass DB Netz im Einklang mit den gesetzlichen Vorrangkriterien entschieden hat. Die Netzfahrplanerstellung blieb damit ohne aufsichtsbehördliche Beanstandungen.

Das Fehlen echter Trassenkonflikte ist auch deshalb bemerkenswert, weil erstmalig die neuen gesetzlichen Vorgaben zur Erstellung des Netzfahrplans angewendet wurden. Danach ist ein komplexer Fristenplan einzuhalten, der sowohl den Kunden als auch der Bundesnetzagentur Gelegenheit zur Prüfung und Stellungnahme gibt. Erstmals wurde auch der sogenannte vorläufige Netzfahrplan erstellt. Die neuen Prozesse verlangen der DB Netz AG ein hohes Maß an Flexibilität ab. Zusätzlich sind im Rahmen der unterjährigen Trassenkonstruktion rund 880.000 Trassen des Gelegenheitsverkehrs mit dem Jahresfahrplan in Einklang zu bringen. Die besonders im Güterverkehr bedeutsamen Gelegenheitstrassen werden kurzfristig angemeldet und mit einem Vorlauf von teilweise weniger als 48 Stunden konstruiert.

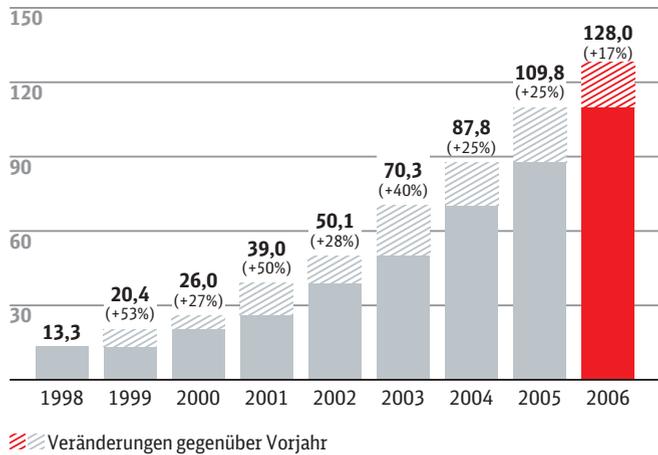
Möglichkeiten für effizientere Nutzung schaffen

Angesichts dieser reibungslosen Netzfahrplanerstellung wurde der in Deutschland besonders strenge Regulierungsrahmen zur Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Netzzugangs noch keiner wirklichen Bewährungsprobe unterzogen. Dies wird erst der Fall sein, wenn mehr Verkehr auf der Schiene zukünftig auch zu einer höheren Zahl von Trassenkonflikten führen wird. Die Regulierungsvorgaben sollten vorher nur behutsam weiterentwickelt werden. Unter vorausgesetzter Diskriminierungsfreiheit könnte dann auch die Schaffung von Spielräumen für eine effizientere Nutzung des Schienennetzes erwogen werden. Dazu zählt auch, bestimmte Strecken primär für solche Verkehre vorzuhalten, für die sie technisch und planerisch ausgelegt sind oder offensichtlich missbräuchliche Trassenanmeldungen²⁾ zu unterbinden.

- 1) Mit einer Anmeldung für den Regelverkehr werden im Durchschnitt über 300 Einzeltrassen bestellt. Im Jahr 2007 ist also mit über 14 Millionen Trassen im Regelverkehr zu rechnen.
- 2) Dies sind etwa Anmeldungen von Trassen, die die Umsetzung von Fahrplänen von Wettbewerbern bewusst blockieren und deren Nutzung ggf. gar nicht ernsthaft erwogen wird.

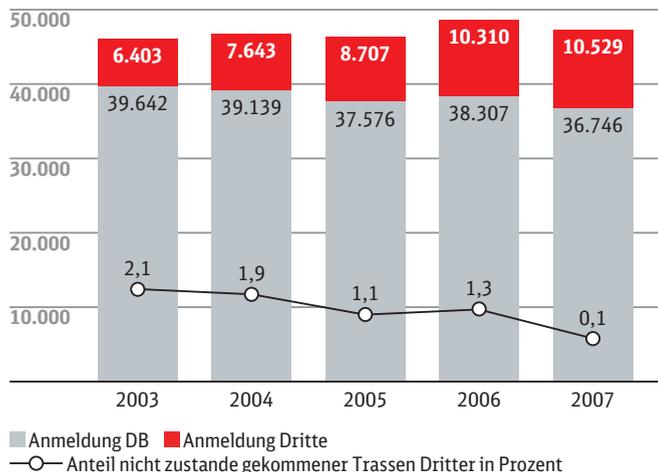
Betriebsleistungen konzernexterner Bahnen

Seitdem das Schienennetz der DB im Zuge der Bahnreform für Wettbewerber geöffnet wurde, ist deren Leistung kontinuierlich gestiegen. Dieser Trend setzte sich auch 2006 fort. Der Anstieg der Trassenkilometer um 17 Prozent geht dabei mit einer weiteren Ausweitung der Marktanteile externer Bahnen von 11 Prozent auf 12 Prozent einher. (Angaben in Millionen Trassenkilometern)



Trassenanmeldungen zum Jahresfahrplan

Die Zahl der Trassenanmeldungen anderer Bahnen ist erneut angestiegen, nämlich um 2,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Nur sechs Trassen mussten abgelehnt werden, so dass man erstmals von einer konfliktfreien Netzfahrplanerstellung sprechen kann.



Quelle: eigene



Die EU will mit der Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger ihre Klimaschutzziele erreichen.

Fairer Wettbewerb für mehr Nachhaltigkeit

Ziel der Liberalisierung der Eisenbahnverkehrsmärkte Europas war, die Effizienz zu steigern, um wieder mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Dies ist auch ein Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit, weil die Bahnen zu den umwelt- und klimafreundlichsten Verkehrsmitteln zählen.

Gefordert sind aufeinander abgestimmte Maßnahmen in den Bereichen Investitionen, Steuern und Regulierung.

In den zurückliegenden sechs Jahren hat die Politik die Rahmenbedingungen für einen Wettbewerb zwischen Bahnunternehmen verändert bzw. geschaffen. Die Europäische Union schrieb mit dem ersten Eisenbahnpaket 2001 das Recht zur diskriminierungsfreien Nutzung der Eisenbahninfrastruktur fest, das inzwischen alle Mitgliedstaaten in nationales Recht umgesetzt haben. Zwar schreitet die tatsächliche Öffnung der Märkte in den einzelnen Ländern unterschiedlich schnell voran, doch die veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen kommen bereits vielerorts dem Wettbewerb zugute.

Damit der Wettbewerb seine Wirkung entfalten kann, reicht es jedoch nicht aus, die Eisenbahnmärkte zu liberalisieren. Auch im Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern müssen faire Rahmenbedingungen sicherstellen, dass immer der Verkehrsträger seine Vorteile ausspielen kann, der die geringsten volkswirtschaftlichen Aufwendungen verursacht – inklusive aller externen Kosten. Der Wettbewerb auf der Schiene und der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern sind dabei nicht unabhängig voneinander: Neue Unternehmen nehmen nur dann das Risiko eines Markteintritts auf sich, wenn sie sich davon eine ausreichende Verzinsung des eingesetzten Kapitals versprechen. Eine Benachteiligung der Schiene gegenüber der Straße oder dem Binnenschiff führt deshalb zu weniger Markteintritt und Wettbewerb zwischen Bahnunternehmen.

Um die Ziele der Liberalisierung der Eisenbahnmärkte zu erreichen, müssen die Europäische Union und die Mitgliedstaaten abgestimmte Maßnahmen im gesamten Verkehrsbereich ergreifen. Dies betrifft die Steuersysteme ebenso wie Investitionen der Staaten in die Verkehrswege und den Flickenteppich der nationalen Vorschriften zu Sicherheitsfragen oder zum Arbeitsschutz. Nur dann wird sich in ganz Europa der Modal Split wieder zu Gunsten des effizienten und umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene verändern. Die Schiene verursacht weitaus geringere externe Kosten

als etwa der motorisierte Individualverkehr. Studien zufolge liegen die externen Kosten des Autoverkehrs pro Personenkilometer etwa dreimal so hoch wie die des Bahnfahrens. Im Güterverkehr verursacht die Schiene pro Tonnenkilometer sogar weniger als ein Viertel der externen Kosten, die im schweren Lastkraftverkehr anfallen. Dennoch werden diese gesamtwirtschaftlichen Kostenvorteile der Bahn aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen nicht wettbewerbswirksam. Die Umwelt-, Klima- und Unfallkosten der verschiedenen Verkehrsträger gehen aufgrund fehlender Kostenanlastung nicht in die Preisbildung ein und haben somit auch keinen Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels.

Der Emissionshandel beispielsweise soll bewirken, dass Unternehmen für klimaschädliche CO₂-Emissionen bezahlen müssen – für die Unternehmen lohnt es sich, den Ausstoß von CO₂ zu reduzieren. Die Anfang 2005 in Kraft getretenen Regelungen treffen die Verkehrsträger in unterschiedlichem Maße. Verkehrsunternehmen nehmen nach derzeitiger Rechtslage nicht eigenständig am Emissionshandel teil. Die Bahnen sind jedoch wegen ihres hohen Stromverbrauchs – etwa 90 Prozent der Schienenverkehrsleistung in Deutschland wird mit elektrischer Traktion erbracht – mittelbar vom Emissionshandel betroffen. Durch den Anstieg der Strompreise erhöhten sich 2005 die jährlichen Stromkosten allein der Deutschen Bahn AG um rund 50 Millionen Euro. Dabei ist der Anteil der Bahnen am CO₂-Ausstoß im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern gering. Straßen-, Luft- und Seeverkehr sind für wesentlich größere CO₂-Mengen verantwortlich, ohne – direkt oder indirekt – vom Emissionshandel erfasst zu werden.

Die im Dezember 2006 von der Europäischen Kommission vorgeschlagene Einbeziehung des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem kann ein erster Schritt zu einem fairen Wettbewerb zwischen Bahnen und Luftfahrtgesellschaften sein und dazu beitragen, die ehrgeizigen Reduktionsziele Europas zu erreichen.



Der Luftverkehr wird begünstigt. Bis zu einem fairen intermodalen Wettbewerb ist es noch ein weiter Weg.

Flugverkehr durch Sonderregeln begünstigt

Die Aufwendungen der DB AG für Steuern und Abgaben auf Energie betragen 2005 allein im Schienenverkehr über 380 Millionen Euro. Der Luftverkehr und die europäische Binnenschifffahrt sind dagegen von der Energiebesteuerung freigestellt.

Hinzu kommt, dass Passagierflüge im grenzüberschreitenden Verkehr auch von der Umsatzsteuer befreit sind. Schließlich profitiert der Luftverkehr erheblich von der Subventionierung zahlreicher Regionalflughäfen. Hierdurch wurde der klimapolitisch unverantwortbare Boom der „Billigflieger“ überhaupt erst möglich. Modellrechnungen zeigen, dass sich durch Steuererleichterung im nationalen Verkehr pro Fluggast Minderbelastungen von über 20 Euro auf einfacher Strecke ergeben, eine weitere massive Verzerrung des Wettbewerbs zu Lasten der Bahnen.

Straßengüterverkehr kann unterschiedliche Dieselsteuersätze ausnutzen

Der Straßengüterverkehr profitiert von den teilweise erheblichen Unterschieden bei den Steuersätzen für gewerblichen Diesel innerhalb der Europäischen Union. In nahezu allen EU-Mitgliedstaaten ist der Dieselmotorkraftstoff günstiger als in Deutschland, in einigen Ländern um bis zu 20 Prozent. Diese Preisunterschiede führten in den vergangenen Jahren zu einer Zunahme von Auslandsbetankungen. Neben den so erzielbaren Kostenvorteilen gegenüber der Schiene erzeugt dieser „Tanktourismus“ zusätzlichen Verkehr und schadet dem Fiskus. Verstärkt wird dieser Effekt durch eine Ausweitung des Tankvolumens (über 900 Liter) und den Wegfall der 200 Liter-Einfuhrbeschränkung für Treibstoffe aus Drittländern. Auf diese Weise werden nationale Regelungen ausgehebelt, die einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern ermöglichen sollen. Verhindern ließe sich dies nur durch eine stärkere Harmonisierung auf europäischer Ebene. In die richtige Richtung geht hier ein aktueller Richtlinienvorschlag der Europäischen Kommission vom März 2007.



Im Dialog mit der Wissenschaft

Professor Werner Rothengatter, namhafter Experte im Bereich der Verkehrswissenschaften und Analyse von Umwelteffekten, im Interview mit Joachim Fried, Wettbewerbsbeauftragter der Deutschen Bahn AG.

Umweltbelastung künftig exakter ermitteln

Jedes Verkehrsmittel weist eine andere Ökobilanz auf. Für eine zuverlässige Ermittlung der sogenannten externen Kosten, die hierdurch für eine Gesellschaft entstehen, fehlt es bislang jedoch an zuverlässigen Berechnungsstandards. Nur eine exakte Anlastung dieser Kosten kann zu fairem Wettbewerb führen.

Fried: *Auf den Verkehrsmärkten konkurrieren Pkw, Bus, Lkw, Bahn, Schiff und Flugzeug miteinander. Ihre Nutzung verursacht in unterschiedlichem Umfang negative externe Effekte. Muss die Ordnungspolitik diese stärker berücksichtigen oder lenkt der Wettbewerb hier bereits in die richtige Richtung?*

Rothengatter: Es sind zwar richtige Ansatzpunkte da, zum Beispiel bei der Mineralölbesteuerung. Doch bislang reicht der Wettbewerb zur Steuerung nicht aus. Die tatsächlich verursachten Kosten werden noch nicht zufriedenstellend abgebildet. Deshalb empfängt der Markt falsche Signale. Nach wie vor bestehen erhebliche Unterschiede bei der Einbindung externer Effekte in die Kostenrechnung, also bei der Internalisierung. So hat der Straßenverkehr generell Vorteile, aber auch der Luftverkehr, weil er nicht zur Mineralölsteuer und zum Teil nicht zur Mehrwertsteuer herangezogen wird.

Gibt es für den Vergleich der Verkehrsträger verlässliche Zahlen?

Für die Berechnung von Umweltkosten existieren bis jetzt noch nicht die Standards und Normierungen wie bei kaufmännischen Rechnungen. Die Europäische Kommission versucht daher verstärkt, solche Standardisierungen zu erreichen.

Wenn man die Umweltbelastung der Schiene und der Straße betrachtet, heißt es teilweise, dass über die Mineralöl- und andere Steuern die Straße mit der Schiene vergleichbar sei...

Es ist ganz natürlich, dass Umweltkostenberechnungen regelmäßig von Gruppen angezweifelt werden, die weniger umweltverträgliche Verkehrsträger vertreten. So auch bei dieser Vergleichsrechnung. Wenn man jedoch die gängigsten Studien als Grundlage nimmt, dann sind die Umweltkosten mindestens genauso hoch wie die Infrastrukturkosten. Das bedeutet, dass wir nach Einbeziehung der externen Effekte in etwa eine Verdoppelung der Straßennutzungsgebühren hätten. Das würde sich ganz erheblich auf den intermodalen Wettbewerb auswirken. Wir müssen also bald Ernst machen mit der Internalisierung externer Effekte und mit der Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsträger.

Gilt dieser Internalisierungs-Effekt beim Vergleich Straße-Schiene gleichermaßen für den Personenverkehr wie auch für den Güterverkehr?

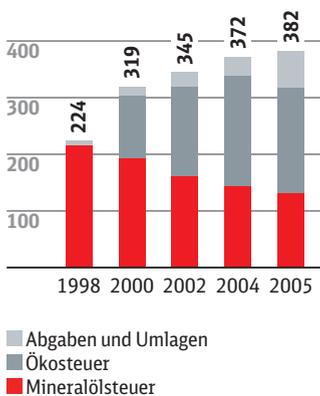
Aus meiner Sicht wäre die Auswirkung einer Internalisierung beim Güterverkehr noch stärker als beim Personenverkehr. Nehmen wir zum Beispiel die Energieseite. Da haben wir im Personenverkehr ungefähr das Verhältnis eins zu drei zwischen Straßen- und Schienenverkehr. Im Güterverkehr ist dieses Verhältnis eins zu sechs, wenn die Schiene gut ausgelastet ist. Das bedeutet letztlich: Im Güterverkehr würde sich die Internalisierung noch deutlich stärker auswirken als im Personenverkehr. Zudem gilt, dass sich eine Beseitigung solcher Wettbewerbsverzerrungen im Güterverkehr in breiteren Marktsegmenten auf die Verkehrsmittelwahl auswirken würde als im Personenverkehr.

„Insbesondere bei der Verkehrsbepreiung sowie auf der steuerlichen Ebene gibt es Spielräume für die nationale Politik.“

Werner Rothengatter

Energiesteuern der Bahn

Ein Drittel der Energiekosten der Eisenbahnunternehmen bestehen aus Steuern und Abgaben. (Angaben in Millionen Euro)



Quelle: eigene

Teilweise versucht man durch Umweltstandards, Verkehrsträger mit größeren Defiziten umweltfreundlicher werden zu lassen. Würde etwa eine höhere Belastung für besonders umweltschädliche Autos an der Reihenfolge der Verkehrsträger hinsichtlich ihrer Umweltwirkungen etwas ändern?

Dies ist zum Teil richtig. Es betrifft einige Schadstoffe, die durch neue Umweltnormen erheblich vermindert werden konnten. Insbesondere die Abgasnorm hat den Ausstoß neuer Kraftfahrzeuge von Kohlenmonoxid, Stickstoffoxid, Kohlenwasserstoffen und Partikeln wirksam begrenzt. Mit dem Übergang von der Abgasnorm Euro 4 über Euro 5 jetzt zu Euro 6 werden die Grenzwerte dem jeweils erreichbaren Stand angepasst. Was bleibt, sind insbesondere die CO₂-Emissionen. Dies bleibt eine gewaltige Herausforderung, und über die bisherigen Standards ist es nicht gelungen, ihr gerecht zu werden.

Wenn wir uns die einzelnen Aspekte des intermodalen Wettbewerbs genauer ansehen – wo sehen Sie spezifische Verzerrungen?

Wir haben erstens den großen Bereich der Externalitäten, dies betrifft Umwelt- und Sicherheitseffekte. Zweitens haben wir aber auch unterschiedliche steuerliche Bedingungen. So zahlt die Bahn Mineralölsteuern und Mehrwertsteuern – auch im internationalen Verkehr – während der Luftverkehr von diesen Belastungen ausgeklammert wird. Dies führt zu ganz erheblichen Verzerrungen bei den Tarifen. Schließlich sind auch die Sozialvorschriften wesentlich strenger als etwa im Straßenverkehr, was die Schiene ebenfalls verteuert.

Würden Sie so weit gehen, dass wir von einem ordnungspolitisch veranlassten Marktversagen sprechen können? Und wenn ja, wo müsste der Staat ansetzen, um dieses Marktversagen zu beseitigen?

Bei externen Effekten, die nicht internalisiert sind, spricht man generell von Marktversagen. An dieser Stelle ist der Staat gefordert, die Wettbewerbsfairness herzustellen. Als Maßnahmen werden häufig Preise, etwa Straßennutzungsgebühren genannt, aber es können auch Regulierungsvorschriften sein. Standardisierungen können gleichfalls sehr wirksam sein, wie die schon erwähnten Euronormen im Lkw-Verkehr. Man kann ferner Zertifikatlösungen einführen, um die Klimabelastungen zu verändern. Dies ist ja im Augenblick beim Luftverkehr sehr stark im Gespräch – aber auch für den Straßenverkehr. Auf der Sicherheitsseite können die Versicherungssteuern Ansatzpunkte sein. Aus diesem Köcher an verschiedenen Instrumenten kann man die Kombination bestimmen, die gut mit dem Ziel eines nachhaltigen wirtschaftlichen Wachstums harmoniert.

Neue Anreize für schadstoffarme Lkw

Wenn wir die europäische Politik unter den genannten Aspekten betrachten, wo sehen Sie gute Ansätze?

Zum Beispiel bei der Differenzierungsmöglichkeit für die Lkw-Maut. Die revidierte Richtlinie für die Bemannung des schweren Lkw-Verkehrs ermöglicht, die Gebühren zwischen dem umweltbezogen schlechtesten und besten Fahrzeug einer Fahrzeugkategorie bis zu 100 Prozent zu spreizen. Diese neue Mautstruktur stellt einen starken Anreiz dar, umweltfreundliche Fahrzeuge zu beschaffen. Das wird schon in wenigen Jahren in der Umweltbilanz des Straßengüterverkehrs positiv zu Buche schlagen.

In Brüssel fällt im Zusammenhang mit der Verkehrspolitik häufig der Begriff „Komodalität“. Bedeutet, dass man die einzelnen Verkehrsträger je nach ihren Stärken fördern soll. Heißt aber auch, dass die Verkehrsträger besser vernetzt werden sollen. Werden mit diesem neuen Paradigma aus Ihrer Sicht die richtigen Signale gesetzt?

Es ist nicht so ganz einfach, das neue Prinzip der Komodalität richtig einzuordnen. Man kann es im Sinne einer Stärkung der Integration, der Beteiligung aller geeigneten Verkehrsträger an Reiseketten oder an intermodalen Güterverkehrsketten verstehen. Man kann es aber auch so interpretieren, dass Verkehrsträger, die schon eine hohe Marktstärke erreicht haben, noch zusätzlich gefördert werden sollen. Die Verbände des Straßengüterfernverkehrs interpretieren es so, dass endlich auch etwas für die Straße getan werden soll. Dies wäre natürlich ein Rückschritt für die Bahn.

Inwiefern?

Bisher galt als ein vordringliches Ziel des Weißbuches von 2001, dass die Bahnen revitalisiert werden sollen. Revitalisieren heißt aber, die Bahnen in die Lage zu versetzen, Marktanteile dort zurückzugewinnen, wo sie in der Nachkriegszeit zurückgefallen waren und keine Marktstärken aufwiesen. Insofern kommt es darauf an, dass die EU-Kommission den schwammigen Begriff der Komodalität präzisiert. In diesem Zusammenhang noch eine Bemerkung am Rande. Es gibt einige Großprojekte bei den transeuropäischen Netzen, die nur sinnvoll sind, wenn man die Bahn gezielt fördert. Ansonsten macht die Pyrenäenquerung keinen Sinn, die vier Alpentransversalen wären völlig überdimensioniert und die Straße von Messina oder die Fehmarn-Belt-Querung würden wirtschaftliche Flops. Eine negative Interpretation des Komodalitäts-Prinzips hieße auch, dass man sich von solchen Projekten konsequenterweise verabschieden müsste, weil sie zur Verschwendung von Steuergeldern führen würden.

Mautgebühr für alle Straßen und Verkehrskategorien

Die Integration verstärken, bedeutet das auch, man sollte Gelder aus den Einnahmen eines Verkehrsträgers auf die anderen transferieren?

Das Weißbuch der Kommission lässt diese Möglichkeit unter recht strengen Voraussetzungen offen. Ich selbst bin kein Freund von Quertransfers. Die Bahnen sollten sich in der Zukunft auf eigenständige wirtschaftliche Füße stellen und sich von staatlichen Subventionen so weit wie möglich freischwimmen. Das setzt aber voraus, dass die Bevorzugung anderer Verkehrsträger bei den Externalitäten, bei der Sicherheitsregulierung und auch teilweise bei der Besteuerung abgebaut wird.

Also stärkere Bemautung für die Straße aus Ihrer Sicht ...

Stärkere Bemautung auf der Seite des Straßenverkehrs ja, aber unter Einschluss aller Straßen und aller Verkehrskategorien, wie heute schon bei den Bahnen. Hier wird auch jeder Meter Schiene herangezogen. Bei der Straße werden bislang nur die Autobahnen bemautet. Es gibt ja bislang nur drei Bundesstraßenabschnitte, die die Länder jetzt angemeldet haben.

Was wäre bei der Luftfahrt das geeignete Instrument?

Ganz klar die Einbeziehung in die Mineralölbesteuerung, also Einführung der Kerosinsteuer. Sollte das auf Grund der bestehenden internationalen Abkommen nicht möglich sein, dann ist aus meiner Sicht die Einführung von CO₂-Zertifikaten der geeignete Weg. Der größte Teil der Externalitäten des Flugverkehrs besteht aus CO₂-Emissionen, also klimarelevanten Emissionen.

Wann können wir eigentlich mit einer nicht nur wissenschaftlichen, sondern auch politischen Debatte über die von uns diskutierten Probleme rechnen?

In etwa zwei Jahren, so sind die Zeitvorstellungen der Europäischen Kommission. Das europäische Parlament hat ja die Kommission aufgefordert, in zwei Jahren dieses Thema wieder aufzugreifen und dann zu entscheiden, ob externe Effekte in die Straßen-



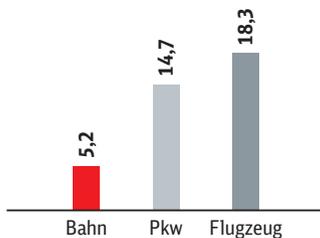
Prof. Werner Rothengatter, geboren 1943, promovierte an der Universität Karlsruhe und habilitierte dort 1978 im Fach VWL. Seine wissenschaftliche Tätigkeit führte ihn unter anderem an die Vanderbilt University und das DIW in Berlin. Seit 1990 leitet er das Institut für Wirtschaftspolitik und -forschung in Karlsruhe. In der empirisch gestützten Verkehrs- und Umweltforschung hat er sich weltweit einen Namen gemacht.

Klimafreundliche Bahn

Vergleich der CO₂-Emissionen verschiedener Verkehrsträger.

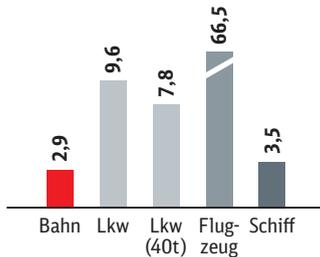
Personenfernverkehr

(Angaben in Kilogramm CO₂ pro 100 Passagierkilometer)



Güterverkehr

(Angaben in Kilogramm CO₂ pro 100 Tonnenkilometer)



Quelle: eigene

benutzungsgebühren für schwere Lkw mit einbezogen werden sollen. Spätestens dann wird mit Sicherheit das Thema wieder ganz oben auf der Agenda stehen.

Ist eigentlich das Experiment mit dem Gigaliner, dem bis zu 60 Tonnen schweren Lkw, ein Beitrag zum Umweltschutz, wie teilweise behauptet wird?

Es gibt hier zwei Argumentationslinien. Die Lobby der Transporteure und Spediteure verweist dabei auf die Kapazitätsvergrößerung von rund 30 Prozent. Also werden ihrem Argument zufolge Umweltlasten reduziert, der Transport mit dem Lkw wird dadurch umweltfreundlicher. Auf der anderen Seite entstehen Sicherheitsprobleme, steigen Infrastrukturkosten und wird der Verkehrsablauf gestört, so dass die Vorteile, die der Gigaliner hat, teilweise zunichte gemacht werden. Vor allem aber werden Verkehre von der Bahn abgezogen, denn der Gigaliner kann im Containerverkehr erheblich bessere Bedingungen anbieten als konventionelle Lkw. Ein Container könnte zusätzlich befördert werden, und so würde die Einführung des Gigaliners Verkehre von der Bahn wieder auf die Straße zurückverlagern. Und das wäre ein Schritt genau in die falsche Richtung.

Sollte man deshalb bei 40 Tonnen bleiben oder sollte man den Markt entscheiden lassen, allerdings die Zusatzkosten dann dem Gigaliner anlasten?

Es sind ja nicht nur die Zusatzkosten, die ich angeführt habe. Es treten auch massive Probleme etwa an den Park- und Rastanlagen auf. Aus meiner Sicht ist es angezeigt, den Gigaliner nur für wenige Ausnahmestrecken etwa im Seehafenhinterlandverkehr zuzulassen, wo durch andere Verkehrsträger keine geeignete Anbindung am direkten Hafenumschlag vorhanden ist. Auf den Autobahnen und Bundesstraßen mit ihren unterschiedlichen Bedingungen – zum Beispiel Engstellen, Baustellenverkehr – halte ich den Gigaliner umwelt- und sicherheitsbezogen für ein Risiko. Eine Studie, die gerade von der Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführt wird, bestätigt diese Bedenken.

Klare Preissignale setzen

Wo sehen Sie in Deutschland konkrete Marktverzerrungen, bei denen die deutsche Politik nicht auf den europäischen Gesetzgeber zeigen sollte, sondern selber handeln müsste?

Insbesondere bei der Verkehrspreisung und der steuerlichen Ebene gibt es Spielräume für die nationale Politik. Ich sehe zum Beispiel die Möglichkeit, Pkw-Mauten einzuführen. Der größte Anteil der Kapazität in den deutschen Straßen wird von Pkw in Anspruch genommen und die Marktbegradigung zwischen Pkw und Bahn kann auch über die Einführung einer Pkw-Maut erfolgen. Wer mit der Bahn fährt, muss sich eine Fahrkarte kaufen, also in sein Portemonnaie greifen. Wer dagegen eine Straße benutzt, wird bislang von dieser direkten Belastung verschont. Hier müssen auch gleiche Verhältnisse geschaffen werden, so dass bei Fahrtantritt immer das Preissignal für den Kunden sichtbar wird.

Welche Möglichkeiten sehen Sie noch, den öffentlichen Verkehr zu fördern?

Auch die Einführung von City-Mauten wäre möglich – wie in London oder in Stockholm. Bei solchen Maßnahmen steigen sofort die Chancen des öffentlichen Verkehrs. Das sind Schritte in die richtige Richtung, die auf der nationalen Ebene schon heute

getan werden können und die auch nicht dazu führen, dass man im internationalen Wettbewerb zurückfällt. Wichtig ist, dass man diese gleich im größeren Rahmen einführt, damit die Städte nicht befürchten müssen, relativ an Attraktivität gegenüber ihren Nachbarstädten zu verlieren.

Sehen Sie in der Bahnindustrie noch große Potenziale, bei dem Thema Umwelt voranzukommen oder ist das Ziel der Deutschen Bahn, den CO₂-Ausstoß noch mal um 20 Prozent bis 2020 zu senken, schon sehr anspruchsvoll?

Ich halte das nicht für ausreichend, da kein Verkehrsträger ausgenommen werden darf. Im Bahnsektor gehen die technischen Fortschritte häufig langsamer voran als in anderen Bereichen. So haben Lokomotiven und anderes rollendes Material eine sehr lange Laufzeit. Die technischen Möglichkeiten, die wir heute haben, setzen sich im Bahnbereich deshalb häufig nicht schnell genug um. Ich plädiere dafür, dass im Bereich der Diesellokomotiven der Austausch schneller vorgenommen wird. Auch die Elektrifizierung könnte schneller vorangehen, so dass umweltfreundlichere Technik, etwa durch Rückspeisung von Strom bei den Triebfahrzeugen sich schneller durchsetzt. Dies ist natürlich eine Anforderung an die Bahn, die Geld kostet, das heißt, dieses Geld muss am Markt auch verdient werden. Dies sollte dann möglich sein, wenn auch die Konkurrenz stärker in umweltfreundliche Techniken investieren muss.

Also sollte man genau das tun, was die DB AG macht, nämlich mehr als 30 Jahre alte Lokomotiven verschrotten und nicht einer neuen Verwendung zuführen?

Genau so. Man sollte sie auch nicht an ausländische Bahnen oder an die Konkurrenz verkaufen, sondern schlicht aus dem Verkehr ziehen.

Umwelttechnik birgt große Chancen

Fazit also: Wir müssen die externen Kosten sehr viel stärker internalisieren. Das wird und muss zu einer Verteuerung des Transports führen. Und dies muss gleichmäßig über alle Verkehrsträger erfolgen beziehungsweise entsprechend der Umweltbelastung über die Verkehrsträger verteilt werden.

Für alle Verkehrsträger gilt, dass sie externe Effekte erzeugen. Auch die Bahnen fahren nicht geräuschlos. Auch sie erzeugen CO₂-Emissionen entweder an den Kraftwerken oder über die Dieselmotoren, die sie einsetzen. Und deswegen ist diese Herausforderung generell für alle Verkehrsträger vorhanden. Die Bahnen haben jedoch einen Startvorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern. Diesen Vorteil sollten sie nutzen, um zu einer weiteren Reduzierung der externen Effekte beizutragen.

Eine Prognose hätten wir abschließend noch gerne von Ihnen. Wie werden sich die Transportpreise im Güter- und Personenverkehr in den nächsten zehn Jahren verändern, wenn wir Ihren Empfehlungen folgen?

Wir haben auf der einen Seite die höheren Anforderungen aus dem Umweltbereich und die Entwicklung der Energiepreise. Auf der anderen Seite haben wir hohe Potenziale an technischem Fortschritt. Die Umwelttechnik wird sich verbilligen, wenn sie in größeren Stückzahlen auf den Markt kommt. Deswegen sehe ich auch keinen dramatischen Anstieg der Kosten durch Umwelanforderungen, sondern ein maßvolles Steigen der Preise in diesem Bereich etwas oberhalb der allgemeinen Lebenshaltungskosten.



Joachim Fried, geboren 1948, ist Jurist und seit 1983 in unterschiedlichen Positionen mit Fragen des Wettbewerbs- und Europarechts befasst. Seit 1997 ist er in leitenden Funktionen bei der DB AG tätig. Als Konzernbevollmächtigter für Europäische Angelegenheiten, Wettbewerb und Regulierung verantwortet er u.a. den vorliegenden Wettbewerbsbericht.



EU-Verkehrsmärkte mit unterschiedlichem Tempo

Die im Rahmen des dritten Eisenbahnpakets zu erwartende Öffnung der Schienenpersonenverkehrsmärkte verläuft langsamer als im Schienengüter-, Straßen- und Luftverkehr. Die Regulierungen auf nationaler und europäischer Ebene zielen darauf ab, grenzüberschreitenden Wettbewerb auf der Schiene zu ermöglichen und die Voraussetzungen für durchgängige Verkehre zu schaffen.

Auf dem Weg zum europäischen Bahnmarkt

Eine der wichtigsten Aufgaben der EU-Verkehrspolitik ist es, einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu schaffen. Um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu verbessern, müssen sich die Schienenverkehrsmärkte öffnen und die verschiedenen Systeme im erforderlichen Umfang interoperabel sein.

Die europäischen Verkehrsmärkte sind je nach Verkehrsträger unterschiedlich weit vereinheitlicht. So agieren die Konkurrenten der Bahn im intermodalen Wettbewerb (Pkw, Lkw, Flugzeug und Binnenschiff) europaweit bereits seit Jahren in weitgehend liberalisierten Märkten. Zwar zieht der Schienengüterverkehrsmarkt seit der vollständigen Marktöffnung im Januar 2007 nach, doch im Bereich des Schienenpersonenverkehrs kommt die Liberalisierung nur stockend voran.

Das wirtschaftliche Umfeld der Eisenbahnen in Europa hat sich in den vergangenen Jahren verschärft. Ein Grund hierfür sind die unterschiedlichen Rahmenbedingungen für die Verkehrsträger. Zum anderen entwickelte sich der intramodale Wettbewerb – besonders auf den wichtigen Verkehrsachsen – äußerst dynamisch. Seit der vollständigen Öffnung der Schienengüterverkehrsmärkte am Jahresbeginn 2007 beschleunigt sich diese Entwicklung.

Im Rahmen des dritten EU-Eisenbahnpakets stehen in Rat und Parlament derzeit Gesetzgebungsvorschläge zur Liberalisierung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs, zu Passagierrechten und zur Zertifizierung von Zugpersonal zur Diskussion. Mit der Verabschiedung ist noch im Jahr 2007 zu rechnen. Parallel dazu ist eine reformierte EU-Gesetzgebung zu öffentlichen Personenverkehrsdiensten auf Straße und Schiene auf dem Weg. Im Zentrum der europäischen Gesetzgebung in diesem Bereich steht weiterhin die Verbesserung der Interoperabilität des internationalen Verkehrs. Besonders begrüßenswert ist in diesem Zusammenhang eine neue Gesetzesinitiative der Kommission zur Vereinfachung der Zulassungsverfahren von Eisenbahnfahrzeugen in Europa.

Wenig ambitionierte Liberalisierung im Personenverkehr

Die im Rahmen des dritten Eisenbahnpakets zu erwartende Öffnung der Schienenpersonenverkehrsmärkte in Europa fällt gegenüber dem Stand zurück, den man mittlerweile im Schienengüterverkehr sowie im Straßen-, Luft- und Binnenschiffverkehrsverkehr erreicht hat.

So wird die neue europäische Richtlinie lediglich eine Öffnung der internationalen Verkehre ab 2010 vorsehen – reine Binnenverkehre bleiben davon ausgenommen.

Im grenzüberschreitenden Verkehr sollen Eisenbahnunternehmen die Reisenden entlang der Strecke auch zwischen Stationen innerhalb eines Landes befördern können. Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union erhalten jedoch Möglichkeiten, diesen Marktzutritt zu begrenzen. Zum Beispiel können sie „zum Schutz des wirtschaftlichen Gleichgewichts von gemeinwirtschaftlichen Verkehren“ den Zugang einschränken sowie eine Ausgleichsabgabe zur Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verkehre erheben. Damit führt das dritte Eisenbahnpaket noch nicht zu dem Grad an Marktöffnung, der in Deutschland auch im Schienenpersonenverkehr bereits verwirklicht ist. Für die Öffnung der nationalen Märkte ist kein Zeitpunkt benannt und mit den Einschränkungsmöglichkeiten verbleiben in einigen Ländern erhebliche Marktzutrittsbarrieren.



Die Öffnung der Schienenpersonenverkehrsmärkte in Europa bleibt auch nach 2010 hinter dem Status quo in Deutschland zurück.

Passagierrechtsverordnung schafft hohe Standards

Die zu erwartende europäische Passagierrechtsverordnung ist für die Bahnen vor allem im intermodalen Wettbewerb von großer Bedeutung. Die Verordnung umfasst in erster Linie Vorschriften zu Informationen und Regelungen zum Schutz von Reisenden mit eingeschränkter Mobilität sowie zur Entschädigung bei Verspätungen. Sie sieht zum Beispiel vor, dass Reisende nach einer Stunde Verspätung 25 Prozent und nach zwei Stunden 50 Prozent des Fahrkartenpreises erstattet bekommen. Bei der Deutschen Bahn ist die Gewährleistung von Reisendenrechten längst Teil der Unternehmensphilosophie – entsprechende Kundenrechte sind in der Kundencharta des Fernverkehrs, aber auch im Rahmen von Pilotprojekten im Nahverkehr verankert.



Der europäische Gesetzgeber will die Rechte von Bahnreisenden stärken.

Die Herausforderung der Passagierrechtsverordnung besteht in der Balance, einen einheitlichen Standard für Bahnreisende zu schaffen, um die Mobilität in Europa zu erleichtern, ohne den Eisenbahnunternehmen unzumutbare Kosten aufzubürden. Diese würden letztlich die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen schwächen. Die Forderung der Europäischen Kommission, für Folgeschäden im Verspätungsfall unbeschränkt zu haften, steht nicht mehr zur Debatte. Dennoch geht die Passagierrechtsverordnung weit über die Regelungen bei Luftfahrt und Personenverkehr auf der Straße hinaus. Eine finanzielle Verspätungsentschädigung ist in der europäischen Regelung zum Luftverkehr zum Beispiel überhaupt nicht vorgesehen – lediglich bei einer Verzögerung von mehr als fünf Stunden besteht ein Rücktrittsrecht. Es gibt im Flugverkehr auch keine konkreten Vorgaben zu Informationspflichten, Beschwerdemanagementsystemen und Ticketing. Eine europäische Passagierrechtsregelung für den Straßenpersonenverkehr existiert bislang überhaupt nicht.

Europäischer Lokführerschein fördert personelle Interoperabilität

Der grenzüberschreitende Personaleinsatz verursacht im Schienenverkehr nach wie vor hohe operative und administrative Kosten. Die Richtlinie zur Zertifizierung von Zugpersonal liefert erstmals einheitliche Mindeststandards und ein europaweites Zertifizierungssystem, das die national sehr unterschiedlichen Zulassungsverfahren ablösen wird. Vor allem die Einführung eines in allen EU-Mitgliedstaaten gültigen Lokführerscheins soll mangelnde Transparenz und Objektivität im Zulassungsprozess beheben.

Aus Sicht der Deutschen Bahn sollte deshalb die Ausgabe von Führerscheinen an Triebfahrzeugführer im Güterverkehr möglichst bald erfolgen. Die zurzeit diskutierten Wiederholungsprüfungen für Lokführer sind auch aus Sicherheitsgründen jedoch nicht erforderlich. Sie stellen ihre Fähigkeiten im laufenden Betrieb dauerhaft unter Beweis. Wiederholungsprüfungen stellen eine weitere Benachteiligung gegenüber dem Straßenverkehr dar, wo regelmäßige Nachprüfungen gänzlich unbekannt sind.

Technische Normen auf europäischer Ebene

Ein einheitlicher europäischer Eisenbahnraum erfordert neben der Öffnung der Schienenverkehrsmärkte auch ein schrittweises Angleichen der nationalen technischen und betrieblichen Normen. Basis für diesen in der Gemeinschaftspolitik verankerten Grundsatz sind zwei Richtlinien von 1996 (Hochgeschwindigkeitsverkehr) und 2001 (konventioneller Verkehr). Sie geben vor, wo verbindliche Standards gemeinsam ent-

European Train Control System (ETCS) im deutschen Eisenbahnnetz

ETCS soll zahlreiche unterschiedliche Zugsicherungssysteme in den europäischen Ländern ablösen und so eine dichte, schnelle und grenzüberschreitende Zugführung in Europa ermöglichen.



Quelle: eigene

wickelt werden sollen – die sogenannten Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI). Wegen der naturgemäß kapitalintensiven Fahrzeuge und Anlagen kann eine Harmonisierung nicht kurzfristig erfolgen. Die Einführung einheitlicher Standards muss in technisch und wirtschaftlich sinnvollen Schritten erfolgen. So entwickelt die 2005 gegründete European Railway Agency (ERA) für die Europäische Kommission die TSI. Diese werden dann von der Europäischen Kommission evaluiert und in Abstimmung mit den Mitgliedstaaten beschlossen. Dabei bringen die Bahnen die notwendige Expertise über die europäischen Dachverbände ein, im Wesentlichen über die Gemeinschaft Europäischer Bahnen und Infrastrukturbetreiber.

Einheitliches Zugsicherungssystem soll Grenzen überwinden

Das europäische Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem ETCS (European Train Control System) macht künftig grenzüberschreitendes Fahren auf dem Schienennetz möglich. Wegen hoher Investitionskosten wird ETCS zunächst auf ausgewählten Verkehrskorridoren in Verbindung mit entsprechenden Modernisierungs- und Ausbaumaßnahmen der Infrastruktur in Betrieb gehen. Für Deutschland haben das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, das Eisenbahn-Bundesamt, die DB AG sowie die Bahnindustrie gemeinsam sechs Korridore für den internationalen Güterverkehr bestimmt.

Die beteiligten Infrastrukturbetreiber legen dabei besonderes Augenmerk auf den Ausbau des Rheinkorridors (Rotterdam – Genua), gefolgt von der Relation Aachen–Warschau. Die Transitverkehre durch Deutschland lassen sich nach Ausbau und Ausrüstung mit ETCS auf den europäischen Magistralen interoperabel abwickeln. Zusätzlich zu den Korridoren des Güterverkehrs erhalten alle zukünftigen Neu- und Ausbaustrecken des Hochgeschwindigkeitsverkehrs eine ETCS-Ausrüstung. Nach jetzigen Planungen wird ETCS auf der internationalen Verbindung Paris–Ostfrankreich–Süddeutschland (POS) erstmals grenzüberschreitend angewendet. Die Geschwindigkeit der Einführung von ETCS hängt auch von der finanziellen Unterstützung durch die Europäische Union ab.

Mehr Rechtssicherheit durch neue EU-Verordnung über öffentliche Verkehre



Standardisierte europäische IT-Lösungen sollen die Interoperabilität fördern.

Mit der noch in diesem Jahr zu erwartenden Verabschiedung der Reform der EU-Verordnung Nr. 1191/69 über öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße geht ein Verhandlungsmarathon zu Ende. Bereits im Jahr 2000 hatte die EU-Kommission ihren ersten Vorschlag zu der komplexen Materie vorgelegt, dem zwei weitere folgten. Im Kern regelt die Verordnung, wie im Regional- und Stadtverkehr eine ausreichende Verkehrsversorgung der Bevölkerung gewährleistet werden soll. Zudem enthält sie Vorschriften über die Vergabe von Verkehrsverträgen an interne und externe Betreiber sowie Bestimmungen über die Höhe der an die Betreiber zu leistenden Ausgleichszahlungen. Für die Vertragsvergabe ist grundsätzlich ein wettbewerbliches Verfahren vorgesehen. In bestimmten Fällen bestehen Direktvergabemöglichkeiten – so beispielsweise aufgrund der besonderen Gegebenheiten und hohen Investitionserfordernisse im Eisenbahnverkehr. Übergangsregelungen, die den Bestand von Altverträgen sichern, sind ebenfalls zu begrüßen. Insgesamt schafft die neue Verordnung eine deutlich höhere Rechtssicherheit.

Verbesserte Interoperabilität durch harmonisierte Informatiklösungen

Für den Bereich des Schienengüterverkehrs ist seit dem 18. Januar 2006 eine TSI für Telematikanwendungen in Kraft. Diese sogenannte TAF TSI (TAF für Telematic Applications for Freight) soll die Schiene im intermodalen Wettbewerb, insbesondere gegenüber dem Lkw stärken, indem sie die IT-gestützte Kommunikation zwischen den an der Transportkette beteiligten Unternehmen (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Dienstleister) weiterentwickelt, harmonisiert und standardisiert. Wichtige funktionale Aspekte sind dabei Sendungsverfolgung („Tracking & Tracing“), Zugbildung, Trassenvergabe und das Management von Verbindungen zu anderen Verkehrsträgern sowie die elektronische Weitergabe von Auftragsdaten an andere beteiligte Eisenbahnverkehrsunternehmen. Hierbei gilt es, gleichzeitig sensible Kundendaten zu schützen und Eingriffe in die unternehmerische Freiheit auf das Nötigste zu beschränken. Der europäische Eisenbahnsektor hat Anfang des Jahres den Strategischen Europäischen Umsetzungsplan (SEDP) vorgelegt, der die Vorgaben der TAF TSI schrittweise EU-weit umsetzen soll.

Für den Bereich der Telematikanwendungen des Personenverkehrs erarbeitet die ERA derzeit mit Unterstützung der Bahnen eine entsprechende TSI. Diese sog. TAP TSI (TAP für Telematic Applications for Passenger Transport) steht in engem Zusammenhang mit dem Gesetzgebungsverfahren zur europäischen Passagierrechtsverordnung. Aufgabe der TAP TSI ist es unter anderem zu regeln, wie die Eisenbahnunternehmen den Reisenden die von der Passagierrechtsverordnung geforderten Mindestinformationen vor und während der Reise zugänglich machen.

Zulassungspraxis steht einheitlichem europäischen Eisenbahnraum im Weg

Derzeit müssen Eisenbahnunternehmen ihre Triebfahrzeuge noch in jedem Mitgliedstaat der Europäischen Union gesondert zum Betrieb zulassen. Die dazu durchgeführten Zulassungsprüfungen umfassen nicht selten Anforderungen, die schon ein anderer Mitgliedstaat geprüft hat oder solche, die auch aus Sicherheitsgründen gar nicht notwendig sind. Die entsprechenden Zulassungsverfahren sind häufig intransparent sowie überaus zeit- und kostenintensiv. Sie stellen eine Marktzutrittsbarriere dar und behindern die Öffnung der europäischen Schienenverkehrsmärkte.

Im Dezember 2006 legte die EU-Kommission einen Gesetzesentwurf zur Vereinfachung der Zulassungsverfahren für Lokomotiven und Triebfahrzeuge in Europa vor. Er enthält wichtige Forderungen der Bahnindustrie und der DB AG. Der Gesetzgebungsvorschlag zielt darauf ab, die Zulassungsverfahren auf der Grundlage gegenseitiger Anerkennung zu beschleunigen, transparenter zu gestalten und die Kosten für die Antragsteller zu minimieren. Die DB unterstützt die Kommission beim Abbau dieser zentralen Marktzugangsbarriere.

Gesetzgebungsvorschlag setzt richtige Prioritäten

Bis die vorgeschlagenen Änderungen des EU-Rechtsrahmens in Kraft treten, empfiehlt die Kommission den nationalen Sicherheitsbehörden auf bilateraler, freiwilliger Basis gemeinsame „Checklisten“ zu verwenden. Dies ist ein erster Schritt zur Vereinfachung der Zulassungsverfahren. Das Modell, auf welches sich Deutschland und Frankreich im März 2006 verständigt haben, kann als kurzfristige Zwischenlösung hilfreich sein. Mittelfristig bedarf es jedoch der vorgeschlagenen gesetzlichen Regelung im Gemeinschaftsrecht, damit die Fragmentierung der Zulassungsverfahren in Europa nicht zementiert wird. Langfristig ist am Ziel einer einheitlichen europäischen Zulassung sowohl für Neu- als auch für Bestandsfahrzeuge festzuhalten. Die Inbetriebnahme sollte im Zielzustand nach Prüfung der Konformität in allen Mitgliedstaaten ohne weitere technische Abstimmungen möglich sein.

Europäische Kommission gibt den Rahmen vor

Der Rechtsrahmen für die Eisenbahnen Europas wird durch das erste (2001) und zweite (2004) Eisenbahnpaket und deren Umsetzung in die jeweiligen nationalen Rechtsordnungen bestimmt. Seit 2004 wird über das dritte Eisenbahnpaket diskutiert, mit dessen Verabschiedung noch 2007 zu rechnen ist.

■ **Mit dem ersten Eisenbahnpaket** wurden die Grundlagen für den Marktzugang geschaffen beziehungsweise geändert. Dazu zählen beispielsweise die Vorschriften zur Entflechtung von Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen sowie Regelungen für die Infrastrukturentgelte. Die Marktöffnung betraf vor allem die Schienengüterverkehrsmärkte. Neu geordnet wurden auch die behördlichen Zuständigkeiten.

■ **Das zweite Eisenbahnpaket** zielte neben einer Vereinheitlichung der Sicherheitsstandards und der Interoperabilität auf die vollständige Öffnung der Schienengüterverkehrsmärkte ab. Ab 2007 können damit auch innerstaatliche Güterverkehre im Wettbewerb erbracht werden.

■ **Mit dem dritten Eisenbahnpaket** soll die Liberalisierung der Schienenpersonenverkehrsmärkte vorangetrieben werden. In der aktuell diskutierten Fassung sind allerdings umfangreiche Einschränkungsmöglichkeiten der Mitgliedsländer vorgesehen. Die Passagiere können auch von einer Stärkung ihrer Rechte gegenüber den Eisenbahnen profitieren. Schließlich soll ein Triebfahrzeugführerschein einheitliche Standards schaffen und den grenzüberschreitenden Verkehr erleichtern.



Die Bahn ist als einziger Verkehrsträger sowohl von Energiesteuern als auch vom Emissionshandel betroffen.

Wettbewerb im Fokus der Europäischen Union

Auf europäischer Ebene wurden 2006 weitere Entscheidungen getroffen, die für die Deutsche Bahn und ihre Wettbewerber von großer Bedeutung sind. Sie betrafen hauptsächlich die Auslegung der Verordnung 1191/69, welche die Vergabe von Nahverkehrsleistungen und Regionalverkehre regelt.

Der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern als auch der Eisenbahnunternehmen untereinander wird maßgeblich durch Entscheidungen auf europäischer Ebene geprägt. Neben neuen Verordnungen und Richtlinien gilt dies auch für die Entscheidungen der Europäischen Kommission und des Europäischen Gerichts (EuG).

Innerhalb des Berichtszeitraums wurde so in einigen wichtigen Fragen Rechtssicherheit hergestellt. Andere Verfahren, obwohl für den Schienenverkehr in Europa von großer wirtschaftlicher und rechtlicher Relevanz, sind noch offen oder durch neue Entwicklungen wieder von besonderem Interesse.

Urteil des Europäischen Gerichts zur Steuerbefreiung für Flugbenzin

Vor allem für den SPNV stellte die europäische Gesetzgebung 2006 wichtige Weichen und zudem mehr Rechtssicherheit her.

In Deutschland ist Flugbenzin von der Mineralölsteuer und sonstigen Abgaben befreit. Dies gilt sowohl für internationale als auch für innerdeutsche Flugverbindungen. Demgegenüber unterliegen die Eisenbahnen in Deutschland der Mineralölsteuer. Aus Sicht der DB handelt es sich bei der Steuerbefreiung um eine unzulässige staatliche Beihilfe zugunsten der auf innerdeutschen Flugstrecken tätigen Fluggesellschaften.

Gegen die Steuerbefreiung für Flugbenzin erhob die DB im Jahr 2002 Beschwerde bei der EU-Kommission. Die EU-Kommission lehnte jedoch die Aufforderung ab, gegen die Steuerbefreiung auf innerdeutschen Strecken vorzugehen. Dagegen erhob die DB Klage vor dem EuG, die jedoch abgewiesen wurde. Die DB wollte mit der Klage erreichen, dass die Europäische Kommission verpflichtet wird, ein Beihilfenverfahren gegen die im deutschen Mineralölsteuergesetz vorgesehene Steuerbefreiung für Flugbenzin einzuleiten. Mit Urteil vom 5. April 2006 hat das Europäische Gericht erster Instanz diese Klage abgewiesen.

In seinem Urteil stellte das EuG fest, dass es sich bei der von der Steuer befreienden Vorschrift nicht um eine „staatliche Maßnahme“ im Sinne des Beihilfentatbestan-

des handele. Zur Begründung führt es aus, dass die Vorschrift nicht dem deutschen Staat zuzurechnen, sondern auf den Gemeinschaftsgesetzgeber zurückzuführen sei. Zudem führe die Steuerbefreiung für Flugbenzin nicht zu einer Ungleichbehandlung der Bahn gegenüber den in Deutschland operierenden Fluggesellschaften. Jedenfalls aber hält das Gericht die Ungleichbehandlung auf Ebene des Gemeinschaftsrechts für vertretbar und verweist zur Begründung auf die internationale Praxis der Befreiung von Flugbenzin von Verbrauchsteuern, die im Abkommen von Chicago und in bilateralen Abkommen geregelt ist. In Anbetracht dieser internationalen Praxis würde „der Wettbewerb zwischen Flugtransportanbietern aus der Gemeinschaft und aus Drittstaaten verfälscht, wenn der Gemeinschaftsgesetzgeber einseitig Verbrauchsteuern für Flugbenzin vorsehen würde“.

Das Gericht weist im Ergebnis dem Gemeinschaftsgesetzgeber die Aufgabe zu, im Rahmen des ihm zustehenden Ermessens auf zwischenzeitliche Änderungen der Markt- und Wettbewerbsverhältnisse zu reagieren und die bestehenden Richtlinien zur Steuerharmonisierung soweit erforderlich anzupassen. Dies hat der Gemeinschaftsgesetzgeber inzwischen auch getan. Der deutsche Gesetzgeber hat nunmehr die Möglichkeit, Flugbenzin auf innerdeutschen Strecken der Mineralölsteuer zu unterwerfen oder umgekehrt den Bahnverkehr von der Mineralöl- und Energiebesteuerung auszunehmen. Aus politischer Sicht kann das Urteil daher auch als Aufforderung an den nationalen Gesetzgeber interpretiert werden, bestehende Spielräume zum Abbau steuerlicher Wettbewerbsverzerrungen zu nutzen.

Einstellung des Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland

Im Juni 2006 stellte die Kommission ein zwei Jahre zuvor eingeleitetes Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland ein. Hierbei ging es um die vermeintlich gegen Gemeinschaftsrecht verstoßende Praxis bei der Vergabe von Verkehrsverträgen im Schienenpersonennahverkehr. Die EU-Kommission hatte sich gegen die Vergabepaxis in den Bundesländern Baden-Württemberg, Berlin, Brandenburg, Rheinland-Pfalz und Thüringen gewandt. Unstrittig war dabei, dass das EU-Vergaberecht auf die Vergabe von Eisenbahndienstleistungen keine Anwendung findet. Unklar war dagegen, welcher Grad an Transparenz für potenzielle Bieter herzustellen sei. Das zwischen der Kommission und der Bundesrepublik vereinbarte Fünf-Stufen-System zur Vergabe von Verkehrsverträgen gibt nun genau definierte Maßgaben vor. Die fünf Stufen umfassen:

- Bekanntmachung über die beabsichtigte Vergabe eines Verkehrsvertrags
- Prüfung der Interessenbekundungen
- Auswahl der Partner für weitere Verhandlungen
- Aufnahme von Verhandlungen
- Bekanntmachung über die Auftragsvergabe

In der Folge beschlossen auch die Bundesländer durch die Verkehrsministerkonferenz, dieses System anzuwenden. Auf dieser Grundlage gelangte die EU-Kommission zu dem Schluss, dass die Einhaltung des Gemeinschaftsrechts sichergestellt sei und somit das Verfahren eingestellt werden könne. Nach derzeitigem Sachstand sieht die



In Deutschland ist Flugbenzin von der Mineralölsteuer und sonstigen Abgaben befreit. Dagegen müssen Eisenbahnen Mineralölsteuer zahlen.

Reform der Verordnung 1191/69, mit der der Rechtsrahmen für die Vergabe von Verkehrsleistungen in der EU überarbeitet werden soll, ebenfalls ein System zur Wahrung des gemeinschaftsrechtlichen Transparenzgebots vor. Mit der Anwendung des Fünf-Stufen-Systems hat sich Deutschland somit als erster Mitgliedstaat zur Wahrung des Transparenzgebots verpflichtet – und dies bereits vor Inkrafttreten der reformierten Verordnung 1191/69.

Beihilfeverfahren Verkehrsvertrag Berlin/Brandenburg



Mit 250 statt 47 Millionen Euro verfehlte die Güterverkehrssparte der SNCF die Defizitvorgaben der Europäischen Kommission um ein Vielfaches.

Im Jahr 2005 leitete die EU-Kommission auf Beschwerde eines Wettbewerbers ein beihilferechtliches Vorprüfverfahren im Zusammenhang mit Zahlungen an die DB Regio für Regionalverkehrsleistungen in Berlin/Brandenburg ein. Ausgangspunkt des Streits war die Frage, ob der betreffende Verkehrsvertrag auszuschreiben gewesen wäre. Dies war jedoch letztinstanzlich vom Oberlandesgericht (OLG) Brandenburg verneint worden und auch eine dagegen gerichtete Verfassungsbeschwerde wurde vom Bundesverfassungsgericht zurückgewiesen. Im Anschluss an das OLG-Urteil wandte sich der Wettbewerber mit der Beschwerde an die Kommission, dass es sich bei den finanziellen Leistungen im Rahmen des Verkehrsvertrages um unzulässige Beihilfen handele. Eine Verletzung der hier beihilferechtlich einschlägigen Verordnung 1191/69 ist jedoch nicht ersichtlich und wird auch nicht von der EU-Kommission gerügt.

Umstrukturierungsbeihilfe für Fret SNCF – Ziel verfehlt

Im März 2005 stimmte die Europäische Kommission der Finanzierung von Umstrukturierungsmaßnahmen für Fret SNCF, der Güterverkehrssparte der SNCF, zu. Die Finanzierung umfasst 800 Millionen Euro durch den französischen Staat sowie 700 Millionen Euro durch die Muttergesellschaft der SNCF. Im Gegenzug verpflichtete sich Frankreich, den nationalen Güterverkehrsmarkt bereits vorzeitig zu öffnen. Dies ist mittlerweile geschehen. Fret SNCF verpflichtete sich, im Rahmen des Dreijahresplans „Plan Fret“ von 2003 bis Ende 2006 zu einer Neuordnung der Produktion, Produktivitätssteigerungen sowie Veränderungen im kommerziellen Bereich. Außerdem sollte Fret SNCF im Jahr 2006 nur noch ein Defizit von höchstens 47 Millionen Euro vorweisen. Dieses Ziel konnte Fret SNCF jedoch nicht erreichen. Das Defizit belief sich sogar auf circa 250 Millionen Euro. Ob die EU-Kommission daraus Konsequenzen ziehen wird und wie sich diese gestalten, ist derzeit noch offen.



Seit Januar 2006 ist die Bundesnetzagentur für die Regulierung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur zuständig.

Neue Regulierung zeigt erste Wirkung

Seit 2006 reguliert die Bundesnetzagentur (BNetzA) den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur. Die Praxis zeigt: Die Behörde nutzt das ihr an die Hand gegebene Instrumentarium intensiv.

Im Januar 2006 ist die Regulierung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur vom Eisenbahnbundesamt (EBA) auf die Bundesnetzagentur übergegangen. Das EBA überwacht nach wie vor die Einhaltung der Vorgaben zur Entflechtung von Infrastruktur und Transportleistungen (Unbundling). Im Zuge dieser Neuordnung hat der Gesetzgeber den Behörden weitergehende Befugnisse und wesentlich schärfere Instrumente an die Hand gegeben. Die 73 im Jahr 2006 von der BNetzA eröffneten Verwaltungsverfahren zeigen, dass die Behörde die neuen Instrumente auch ausgiebig nutzt. Die Verfahren betreffen alle Zuständigkeitsbereiche, darunter die konkreten Zugangsbedingungen und -entgelte für Schienenwege und Serviceeinrichtungen sowie zahlreiche Detailfragen (siehe Seite 44 f.).

Die praktischen Erfahrungen im ersten Jahr der Eisenbahnregulierung durch BNetzA und EBA belegen also, dass die Regulierungsinstrumente ihren Zweck erfüllen. In vielen Fällen haben die Unternehmen Beanstandungen durch freiwillige, präventive Maßnahmen abgewendet – selbst wenn sie den Rechtsstandpunkt der Behörde nicht teilten. Hier zeigt sich, dass die Behörde in Streitfällen am längeren Hebel sitzt. Insbesondere die ex-ante Befugnisse nach §§ 14d, 14e AEG und der Wegfall der aufschiebenden Wirkung von Rechtsmitteln haben sich als durchgreifend erwiesen.

Neuer Rechtsrahmen führt zu spürbaren Änderungen

Darüber hinaus hat die BNetzA eine umfangreiche Marktbeobachtung vorgenommen und verfasst dazu einen Tätigkeitsbericht, mit dem sie gemäß §14 b(4) AEG der Bundesregierung jährlich „über die Lage und Entwicklung auf ihrem Aufgabengebiet“ berichtet. Seine bisherigen Tätigkeiten im Rahmen der Eisenbahnaufsicht hat das EBA fortgeführt. Im Rahmen der Unbundling-Kontrolle hat es darüber hinaus Auskunftsersuchen und Verfahren eingeleitet. Im folgenden einige Beispiele für die vielfältigen Aktivitäten von EBA und BNetzA:

Die 73 Regulierungsverfahren in 2006 zeigen die Regulierungsintensität in den deutschen Schienenverkehrsmärkten, aber auch die Wettbewerbsdynamik.



Die Bundesnetzagentur in Bonn ist seit 2006 für die Regulierung des Eisenbahninfrastrukturzugangs zuständig.

■ Unmittelbar nach Aufnahme ihrer Tätigkeit im Januar 2006 hatte die BNetzA die Infrastrukturbetreiber des DB-Konzerns dazu veranlasst, die Nutzungsbedingungen umgehend und umfassend anzupassen. Ebenso überwachte sie die anschließende Netzfahrplanerstellung. Unter Androhung hoher Zwangsgelder brachte die BNetzA im November 2006 erneut umfassende Beanstandungen gegen vermeintlich diskriminierende Regelungen in SNB¹⁾, NBS²⁾ und ABP³⁾ vor.

■ Die DB hat 2006 mit ausführlichen Erläuterungen zu den Trassen- und Stationspreissystemen sowie zugrunde liegenden Informationen aus dem Konzernrechnungswesen die behördliche Prüfung der verschiedenen Entgeltsysteme der Infrastruktur begleitet. Auch hier stellte die BNetzA Beanstandungen in Aussicht. Da sich ihr Know-how noch im Aufbau befindet und bezüglich der Prüfungskompetenzen im Entgeltbereich noch Klärungsbedarf besteht, verzichtete die Behörde jedoch zunächst auf eine formelle Beanstandung der Preissysteme.

■ Im November 2006 erließ das EBA eine Verfügung, die es der DB Netz AG untersagte, sich in Rechtsangelegenheiten zu Entscheidungen über den Netzfahrplan, die sonstige Zuweisung von Zugtrassen und über die Weegeentgelte durch bei der DB AG angestellte Juristen („Konzernjuristen“) vertreten oder beraten zu lassen. Aus Sicht der DB verstößt die beanstandete Praxis der Rechtsberatung nicht gegen die Entflechtungsvorgaben des §9a AEG, so dass die Verfügung einen unzulässigen Eingriff in den unternehmerischen Gestaltungsspielraum darstellt. Daher legte die DB AG Widerspruch gegen den Bescheid ein.⁴⁾

Unabhängig von ihrer inhaltlichen Bewertung belegen die genannten Maßnahmen die grundsätzliche Fähigkeit der Behörden, ihre Aufgaben zu erfüllen und damit die Wirksamkeit des neuen Rechtsrahmens.

Forderung nach schärferen Instrumenten verfrüht

Bereits im ersten Jahr nach der rechtlichen Neuordnung sind in der Öffentlichkeit Forderungen nach weiteren Änderungen des Regulierungsrahmens aufgekommen. Diese stehen meist im Zusammenhang mit der aktuellen Diskussion um die Privatisierung der DB AG. Insbesondere wird der Ruf nach einer Verschärfung der gesetzlichen Vorgaben als vermeintlich notwendige Folge der Konzernstruktur „mit Netz“ laut. Diese Forderung ist jedoch verfrüht und nicht sachgerecht.

Dass die gesetzlichen Änderungen wirksam sind, zeigen die bereits angeführten Beispiele. Dennoch kann von einer gefestigten Regulierungspraxis angesichts des kurzen Erfahrungshorizonts aller Beteiligten nicht die Rede sein. Zu hoch ist noch die Rechtsunsicherheit bezüglich zahlreicher regulatorischer Grundsatzfragen. Sie führte unter anderem dazu, dass die BNetzA ein Rechtsgutachten zur Klärung ihrer Befugnisse im Entgeltbereich in Auftrag gegeben hat. Nach nicht einmal zwei Jahren Gültigkeit fehlt es für eine erneute Änderung des Regulierungsrechts an verlässlichen Referenzmaßstäben.

Die Frage ist, ob die Regulierungstiefe umso größer sein muss, je geringer der Grad der vertikalen Trennung zwischen Infrastruktur und Betrieb ist. Nach der im November 2006 verkündeten Entscheidung, der Konzernverbund bleibe nach der Privatisierung grundsätzlich erhalten, haben einige Teilnehmer der verkehrspolitischen Diskussion daraus abgeleitet, dass eine strengere Regulierung notwendig sei. Tatsächlich ist diese Argumentation widersprüchlich. Mit der letzten AEG-Novelle wurde der Rechtsrahmen für eine voll integrierte Unternehmensstruktur geschaffen – also jene Struktur, die – bei Bejahung der oben genannten Frage – den höchsten Regulierungsbedarf mit sich bringt. Geht man davon aus, dass der aktuelle Rechtsrahmen den Marktstrukturen angemessen ist, wäre aber eine Lockerung und keine Verschärfung der

Regelungen angebracht. Schließlich bewegt sich die im Rahmen der geplanten Teilprivatisierung vorgeschlagene Konzernstruktur in Richtung einer stärkeren Trennung zwischen Infrastruktur- und Transportunternehmen der DB AG.

Indem man auf die Marktanteilsgewinne von Newcomern in anderen liberalisierten Netzindustrien (zum Beispiel der Telekommunikation) verweist, wird die vermeintlich geringe Dynamik des intramodalen Wettbewerbs im deutschen Eisenbahnmarkt als weiterer Beleg für eine „zu schwache“ Regulierung angeführt. Dieses Argument verkennt entscheidende Besonderheiten des Markts: Zum einen besteht eine intensive intermodale Konkurrenz mit Wechselbeziehungen zum intramodalen Wettbewerb – wenn starker intermodaler Wettbewerb in einem Segment die Margen drückt, ist der Markteintritt schwierig. Dies trifft etwa auf den Personenfernverkehr und den Güter-einzelwagenverkehr zu. Dagegen bietet eine gute intermodale Wettbewerbsposition der Schiene Aussicht auf höhere Deckungsbeiträge. Diese geraten durch Marktzutritte von Wettbewerbern wiederum unter Druck – wie etwa im Ganzzugverkehr. Zum anderen sind die ökonomischen und verkehrstechnischen Angebotseigenschaften des Verkehrsträgers Eisenbahn wie Kapitalintensität, hohe Fixkosten und Netzwerkeffekte charakteristisch für einen Markt, der langfristig durch wenige größere Anbieter (ergänzt durch kleinere Nischenanbieter) als durch eine Vielzahl gleich großer Anbieter geprägt sein wird. Und zwar unabhängig von den ordnungspolitischen Rahmenbedingungen.

Vor dem Hintergrund der genannten Spezifika ist der in Deutschland beobachtete Marktanteilszuwachs von Wettbewerbern der DB durchaus dynamisch. Eine Marktentwicklung wie im Telekommunikationsmarkt wird im Eisenbahnsektor weder bei einer vollständigen vertikalen Trennung noch unter einem „idealen Regulierungsregime“ je eintreten. Deshalb ist es fragwürdig, den Erfolg der Regulierung allein anhand von Marktanteilen anderer Bahnen messen zu wollen oder geringe Marktanteile als Zeichen ungenügender Regulierungstiefe zu werten.

Im aktuellen Regulierungsrahmen steckt an mehreren Stellen Verbesserungspotenzial. Dieses muss aber schrittweise und mit Augenmaß entwickelt werden. Gerade in einem kapitalintensiven Markt mit langfristigen Planungszyklen sind alle Akteure auf dauerhaft konsistente und vorhersehbare Regulierungsentscheidungen angewiesen. Die Befürworter einer raschen Erweiterung behördlicher Eingriffsbefugnisse scheinen häufig zu übersehen, dass solche Eingriffe erhebliche Transaktionskosten verursachen und falsche Anreize schaffen können. Schließlich zog die vor fast 15 Jahren eingeläutete Bahnreform die Konsequenz aus den schlechten Erfahrungen, die zuvor mit dem Betrieb der Eisenbahnunternehmen in staatlicher Regie gemacht wurden.



Regulierungsansätze aus anderen Branchen, zum Beispiel der Telekommunikation, lassen sich nicht ohne weiteres auf den Eisenbahnmarkt übertragen.

- 1) Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG;
- 2) Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG;
- 3) Allgemeine Bedingungen für die Nutzung der Infrastruktur von Personbahnhöfen der DB Station&Service AG;
- 4) Der Ausgang des Verfahrens war bei Drucklegung noch offen



Eine Betriebsleitzentrale der DB Netz: Hier wird der von der DB Netz AG aufgestellte Fahrplan realisiert.

Nutzungsbedingungen und Entgelte im Fokus

Die BNetzA hat die umfassenden Befugnisse, die ihr der neue Rechtsrahmen verleiht, ausgiebig genutzt. Zahlreiche Verfahren, die das EBA noch eröffnet hatte, konnten zügig abgeschlossen werden. Inzwischen sind erste Grundlinien in der Entscheidungspraxis der Behörde deutlich geworden.

Neben konkreten Einzelfällen hat die BNetzA bisher vor allem überprüft, ob die Nutzungsbedingungen der Infrastrukturunternehmen des DB-Konzerns mit den Vorgaben des Eisenbahnrechts vereinbar sind. In den Prüfverfahren konnten wichtige Streitfragen zumindest vorläufig geklärt werden.

Eingehende Prüfung der Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB AG

Die BNetzA beanstandete die Nutzungsbedingungen des Schienennetzes, der Personenbahnhöfe sowie der Schientankstellen.

Die Nutzungsbedingungen der Eisenbahninfrastruktur unterliegen einer besonders strengen behördlichen Kontrolle: Beabsichtigt ein Betreiber von Schienenwegen oder sonstiger Eisenbahninfrastruktur, seine Nutzungsbedingungen zu ändern oder neu zu fassen, müssen diese zuvor der BNetzA vorgelegt werden. Die Behörde kann innerhalb von vier Wochen den Bedingungen insgesamt oder teilweise widersprechen. Ist dies der Fall, dürfen beanstandete Klauseln nicht in Kraft treten. Neben dieser sogenannten Vorab-Prüfung darf die Behörde außerdem bereits in Kraft getretene Klauseln auch nachträglich noch beanstanden.

Von ihren neuen Befugnissen machte die BNetzA im Jahr 2006 eingehend Gebrauch. Im Frühjahr wurden mehrere ursprünglich vom EBA eröffnete Prüfungsverfahren im Widerspruchsverfahren abgeschlossen. Gegenstand waren umfangreiche Anpassungen an die geänderte Rechtslage aufgrund der Dritten AEG-Novelle. Sie betrafen die Nutzungsbedingungen für das Schienennetz, die Personenbahnhöfe und die Schientankstellen. Die neuen Bedingungswerke waren vom EBA in zahlreichen Punkten beanstandet worden. Dagegen wehrten sich DB Netz, DB Energie und DB Station&Service sowohl im Verwaltungsverfahren als auch mit gerichtlichen Eilanträgen. Nach intensiven Verhandlungen mit der BNetzA konnten alle Infrastrukturnutzungsbedingungen zu Beginn der Trassenkonstruktionsphase am 10. April 2006 modifiziert in Kraft treten.

Die Geltung der Nutzungsbedingungen für das Schienennetz, die Serviceeinrichtungen und die Personenbahnhöfe wurde von der BNetzA auf ein Jahr befristet. So sollten Erkenntnisse aus der praktischen Anwendung in eine spätere Überarbeitung der Regelungen einfließen. Auf Grund der langen Vorlaufzeiten, die der Gesetzgeber für Änderungen und Neufassungen von Infrastrukturnutzungsbedingungen aufgestellt hat, mussten die befristet geltenden Bedingungswerke bereits im Laufe des Jahres erneut notifiziert werden, ohne dass eindeutige Erkenntnisse aus der Anwendung der geltenden Regelungen vorlagen.

Ungeachtet dessen hat die BNetzA die erneut vorgelegten Nutzungsbedingungen wieder beanstandet. Mit ihrem Bescheid vom 17. November 2006 widersprach sie zunächst einzelnen Klauseln der Nutzungsbedingungen für die Personenbahnhöfe von DB Station&Service und DB RegioNetz Infrastruktur. Mit weiteren Bescheiden vom 20. November 2006 wandte sie sich gegen Regelungen der Schienennetz-Benutzungsbedingungen und der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen der DB Netz. Die Beanstandungen stützten sich vielfach auf rechtliche Regulierungskonzepte, welche die BNetzA im Zuge einer extensiven Auslegung aus dem allgemeinen Diskriminierungsverbot gewonnen hat. Deren Richtigkeit ist bisher gerichtlich nicht bestätigt worden. Die Infrastrukturunternehmen des DB-Konzerns haben den Bescheiden der BNetzA widersprochen, um entsprechende gerichtliche Klärungen herbeizuführen. Eine vollständige Umsetzung der gesetzlich sofort vollziehbaren Entscheidungen der BNetzA hätte erhebliche wirtschaftliche Folgen mit sich gebracht. Daher wurde gegen ausgewählte, besonders schwerwiegende Teile des Bescheids zu den Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz gestellt. Diesem hat das Oberverwaltungsgericht Münster in vollem Umfang stattgegeben.

Unabhängig von der rechtlichen Auseinandersetzung über die regulierungsbehördlichen Beanstandungen sind die Infrastrukturunternehmen der DB AG im Übrigen ihrer Verpflichtung aus den Bescheiden nachgekommen, die beanstandeten Klauseln bis zum 10. Dezember 2006 anzupassen. Damit war gewährleistet, dass am 10. April 2007 aus Sicht der BNetzA einwandfreie Nutzungsbedingungen in Kraft getreten sind. Dies gibt den Marktteilnehmern die notwendige Orientierung und somit Sicherheit, auf welcher rechtlichen Grundlage in der kommenden Netzfahrplanperiode Infrastrukturnutzungsverträge abgeschlossen werden.

Gleichwohl bleibt abzuwarten, wie sich die Regelungen der Infrastrukturnutzungsbedingungen nach Abschluss der eingeleiteten Rechtsschutzverfahren in der Hauptsache entwickeln. Gleiches gilt auch im Hinblick auf die Ankündigung der BNetzA, auf der Basis eines rechtswissenschaftlichen und regulierungsökonomischen Gutachtens in die umfassende Prüfung der Entgeltsysteme einzutreten. Bisher liegt das – ursprünglich für Januar 2007 angekündigte – Gutachten nicht vor.

Abschluss offener Verfahren des Eisenbahn-Bundesamtes

Neben der Überprüfung der Nutzungsbedingungen musste sich die BNetzA im Jahr 2006 auch mit einer Vielzahl offener Netzzugangsverfahren aus den Jahren 2000 bis 2005 befassen, die sie mit dem Wechsel der behördlichen Zuständigkeiten vom EBA



Auch die Personenbahnhöfe unterliegen Regulierungsvorgaben.

übernommen hatte. Diese stützten sich zum Teil bereits auf die neue Rechtslage nach der Dritten AEG-Novelle; überwiegend waren sie noch nach „altem Recht“ eingeleitet worden. Eine gemeinsam mit den betroffenen Infrastrukturunternehmen des DB-Konzerns unternommene Bestandsaufnahme ergab, dass in der großen Mehrzahl der offenen Verfahren kein Verdacht auf eisenbahnrechtswidriges Verhalten (mehr) anzunehmen war. Konsequenterweise konnte die BNetzA im August 2006 zahlreiche „Altverfahren“ abschließend einstellen. Nur etwa 30 Verfahren haben eine auch für die weitere Entwicklung der Eisenbahnregulierung so grundlegende Bedeutung, dass sie von der BNetzA fortgeführt werden.

Einzelfallprüfungen ohne erkennbare konzeptionelle Linie

Im Übrigen hat die BNetzA im Jahre 2006 eine Reihe neuer Netzzugangsverfahren zu Einzelfällen eröffnet. Thematisch spielten hier Auskunftersuchen zu Störfällen auf den Schienenwegen der DB Netz eine besondere Rolle. Letztlich sollten jeweils die Auswirkungen einzelner Störfälle auf die Trassenentgelte untersucht werden. Einen weiteren Schwerpunkt der behördlichen Tätigkeit bildeten Verfahren über den Zugang zu Ladestellen des Güterverkehrs. Derartige Anlagen werden innerhalb der DB seit Mai 2006 einheitlich von DB Netz betrieben und vermarktet. Die Zugangsberechtigten werden über eine im Internet zugängliche Liste über den Bestand der betriebenen Anlagen informiert. Derzeit entwickelt DB Netz ein regulierungskonformes Preissystem, das größtmögliche Transparenz für die Zugangsberechtigten schaffen und zugleich den gesetzlichen Vorgaben Rechnung tragen soll, wonach der Betreiber dieser Anlagen Entgelte erheben muss, die weder diskriminierend oder missbräuchlich sind noch die Wettbewerbsmöglichkeiten der Zugangsberechtigten beeinträchtigen. Insgesamt lassen die in Einzelfällen eröffneten Netzzugangsverfahren bisher nicht erkennen, welche rechtliche und ökonomische Regulierungskonzeption der BNetzA vorschwebt. Ungeachtet dessen passen die Infrastrukturunternehmen des DB-Konzerns ihre Geschäftsprozesse an die regulierungsrechtlichen Vorgaben fortlaufend an.

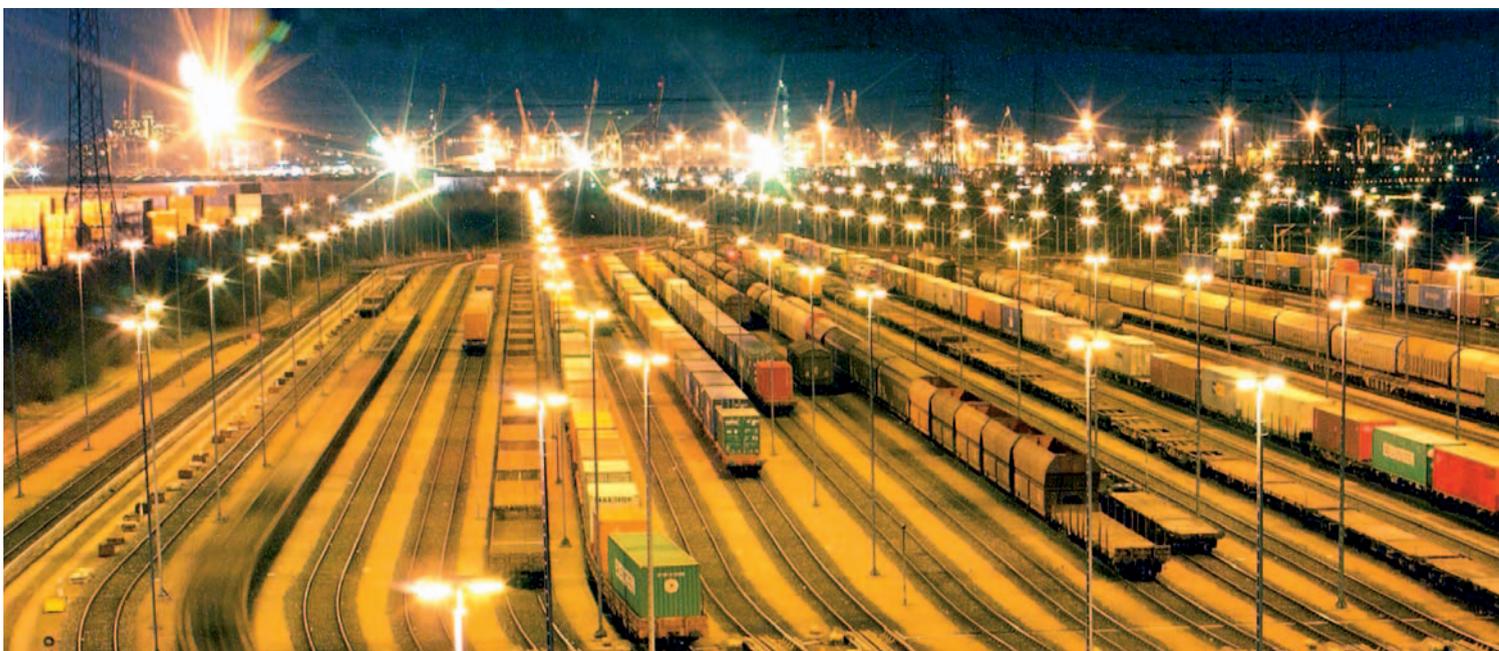


Ein großer Teil der Verfahren nach dem alten Eisenbahnrecht wurde 2006 eingestellt.

Gerichtliche Klärungen erforderlich

Sowohl in den Beanstandungsverfahren zu den Nutzungsbedingungen als auch in zahlreichen Verfahren zu Einzelfällen wird deutlich, dass es dringend einer verbindlichen Auslegung der eisenbahnrechtlichen Grundlagen der Regulierung bedarf. In vielen Fällen können nur die Gerichte zur Aufklärung der Streitfragen beitragen, die sich aus den abstrakt-generellen Regelungen des Gesetz- und Ordnungsgebers zur Eisenbahnregulierung ergeben. Vor diesem Hintergrund sind die aktuellen Forderungen negativ zu beurteilen, die gesetzlichen Grundlagen der Regulierung schon wieder zu ändern. Der Gesetzgeber müsste bisher unklare Begriffe durch neue, ebenso wenig eindeutige Begriffe ersetzen. Zu deren Auslegung wären wiederum die Gerichte berufen. Die für den Eisenbahnsektor notwendige Rechtssicherheit würde so weiter „auf die lange Bank geschoben“.

Gerichtliche Klärungen beziehen sich zur Zeit noch ganz überwiegend auf die alte Rechtslage vor der Dritten AEG-Novelle, deren Übertragbarkeit auf das geltende Recht im Einzelfall zu prüfen ist. So hat beispielsweise das Oberverwaltungsgericht



Einen Schwerpunkt der Bundesnetzagentur bildete der diskriminierungsfreie Zugang zu Serviceeinrichtungen.

Münster einen Beschluss des Verwaltungsgerichts Köln aufgehoben, welcher der DB Netz das Recht absprechen wollte, die eigene Leistungserbringung gegenüber säumigen Schuldern gegebenenfalls zu verweigern. Das Oberverwaltungsgericht konnte bestätigen, dass die Ausübung von Rechten zur Leistungsverweigerung auch bei bestrittenen Forderungen nicht gegen gesetzliche Vorschriften verstößt. Dieser Rechtsgrundsatz dürfte sicher auch nach geltendem Recht Bestand haben.

Im Unterschied hierzu kommt einem Urteil des Verwaltungsgerichts Köln zur Zulässigkeit des – inzwischen von der DB Netz abgeschafften – zehnpromzentigen Zuschlags auf Sondertrassen keine Signalwirkung für die neue Rechtslage mehr zu.

Wie wichtig gerichtliche Klärungen für die Rechtssicherheit der Marktteilnehmer sind, hat sich zuletzt besonders deutlich in zwei Verfahren vor dem Oberlandesgericht Frankfurt am Main gezeigt, die sich unter anderem auf die regulierungsrechtliche Einordnung der Bahnstromversorgung durch DB Energie bezogen. Hier ging es um die Kürzung von Rechnungen für den Bezug von Bahnstrom durch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das Gericht bestätigte die Auffassung der DB Energie, wonach das Bahnstrompreissystem sowohl kartellrechtlich als auch eisenbahnrechtlich unbedenklich ist. Die Entgeltkürzungen waren daher nicht rechtens. Obwohl das unterliegende Unternehmen Revision eingelegt hat, sind die Entscheidungen des Oberlandesgerichts doch als wichtiger Schritt zur Klärung bislang offener Rechtsfragen anzusehen.



Konzepte sind nur selten übertragbar

Was für den einen Markt funktioniert, lässt sich meist nicht ohne Modifikationen auf den anderen übertragen. Dies gilt für die Wirkung von Wettbewerb auf Frankreichs Verkehrsmärkten ebenso wie für die diskutierte Entgeltregulierung in Deutschlands Netzindustrien. Zu ähnlichen Einsichten gelangten die Teilnehmer eines Symposiums Ende Januar zum Thema Wettbewerb und Regulierung im Eisenbahnsektor.

Frankreichs Schiene mit ungleichen Trends

Anders als in Deutschland steigen in den vergangenen Jahren die Mittel, mit denen sich der französische Staat im Eisenbahnsektor engagiert. Mit unterschiedlichem Erfolg: Während sich der Personenverkehr auf der Schiene in Frankreich sehr gut entwickelt, verliert der Güterverkehr hier Marktanteile.

Frankreich nimmt in vielerlei Hinsicht eine Sonderrolle in Europa ein. Die Gewerkschaften spielen eine sehr entscheidende Rolle, und im Vergleich zu anderen Ländern greift der Staat sehr stark in die wirtschaftlichen Entwicklungen des Landes ein. Dabei bilden die Verkehrsmärkte keine Ausnahme – im Gegenteil: In kaum einem anderen Sektor der Wirtschaft lässt sich der „französische Weg“ so gut identifizieren und analysieren wie gerade im Bereich des Verkehrs.

Vielfach hat sich das französische Modell als sehr erfolgreich erwiesen. Der Blick über die Grenze lohnt sich aber gerade deshalb, weil sich einige Marktsegmente erfolgreich entwickelten, andere hingegen hinter der allgemeinen Entwicklung zurückbleiben. Nur eine differenzierte Analyse der französischen Verkehrsmärkte und der Vergleich mit ihren deutschen Pendant ermöglicht es, Schlussfolgerungen über die Ursachen der Entwicklungen abzuleiten und so vom jeweils anderen zu lernen.

Personenverkehr auf der Schiene legt zu, Güterverkehr stagniert

Die Segmente des Schienenverkehrs entwickelten sich während der vergangenen Jahre in Frankreich sehr unterschiedlich. Im Personenverkehr nahm die Verkehrsleistung deutlich zu. Sie stieg von 58,9 Milliarden Personenkilometern 1994 auf 69,9 Milliarden im Jahr 2000. Anno 2005 waren es sogar 76,5 Milliarden Personenkilometer. Hierzu trugen die Entwicklungen im Fernverkehr ebenso wie im Regionalverkehr bei. Im Fernverkehr stieg die Verkehrsleistung von 2000 bis 2005 um jährlich 1,6 Prozent auf 56 Milliarden Personenkilometer. Der im Vergleich zu Deutschland weit weniger bedeutsame Regionalverkehr stieg im selben Zeitraum von 18,2 auf 20,4 Milliarden Personenkilometer, was einer jährlichen Steigung von 2,3 Prozent entspricht. Damit lag die Schiene insgesamt im Durchschnitt der übrigen Verkehrsträger und konnte ihren Marktanteil seit 2000 mit zehn Prozent konstant halten. In Deutschland lag der Anteil der Schiene im Personenverkehr im Jahr 2000 mit 8,4 Prozent etwas unter dem französischen Niveau und konnte sich bis 2005 auf knapp neun Prozent steigern.

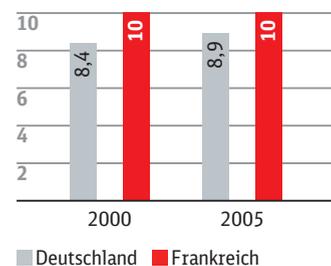
Dagegen entwickelte sich der Schienengüterverkehr in Frankreich unterproportional. Während 1994 die Verkehrsleistung noch knapp 50 Milliarden Tonnenkilometer betrug und 2000 sogar 55,4 Milliarden, waren es im Jahr 2005 nur noch 40,7 Milliarden Tonnenkilometer – und das in einem insgesamt wachsenden Transportmarkt. Insbesondere in den vergangenen Jahren verlor die Schiene Marktanteile an die Straße. Ihr Anteil an der Verkehrsleistung 16 Prozent (2000) auf elf Prozent (2005). Im selben Zeitraum konnten die Eisenbahnunternehmen in Deutschland ihren Marktanteil von 15,9 Prozent leicht auf 16,1 Prozent steigern.

Zuletzt steigendes staatliches Engagement in Frankreich

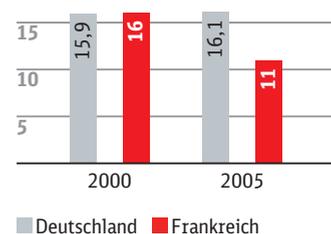
In den vergangenen Jahren sind die Leistungen des französischen Staates und anderer Gebietskörperschaften für den Eisenbahnsektor zunächst gesunken. Von 2000 bis 2003 nahmen die öffentlichen Mittel von knapp zehn Milliarden auf 8,6 Milliarden

Modal Split Schiene

Personenverkehr: Frankreich hält sein hohes Niveau, Deutschland holt auf. (Angaben in Prozent)



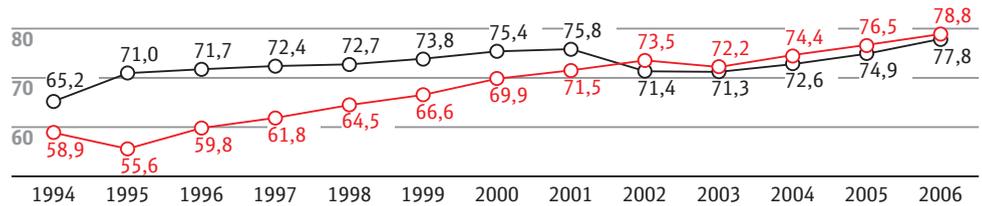
Güterverkehr: Gegensätzliche Trends in Frankreich und Deutschland. (Angaben in Prozent)



Quelle: Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer; eigene

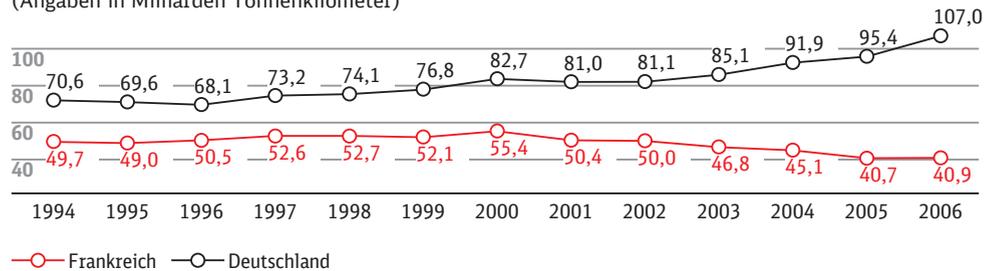
Personenverkehr: Frankreich in Europa an der Spitze – knapp vor Deutschland

Verkehrsleistung des Schienenpersonenverkehrs in Deutschland und Frankreich.
(Angaben in Milliarden Personenkilometer)



Güterverkehr: sinkende Leistung in Frankreich, starker Anstieg in Deutschland

Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs in Deutschland und Frankreich.
(Angaben in Milliarden Tonnenkilometer)



Ab 1999 Bruttodarstellung; Quellen: UIC; Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer; Statistisches Bundesamt; eigene



Im Personenverkehr ist die SNCF gesetzlich vor Wettbewerb geschützt.

Euro ab. Danach stiegen diese Mittel wieder und erreichten 10,6 Milliarden Euro im Jahr 2005. Dagegen sank in Deutschland das staatliche Engagement fast kontinuierlich von 9,7 Milliarden Euro (2000) auf 7,8 Milliarden (2005) und wird in den nächsten Jahren allein schon wegen der beschlossenen Kürzungen bei den Regionalisierungsmitteln weiter abnehmen. Bei einem Vergleich der Zahlungen ist zu beachten, dass in Deutschland im Zuge der Bahnreform eine teilweise Entschuldung stattgefunden hat. Die Bedienung der entsprechenden Altschulden ist in der Statistik nicht enthalten, während sie in Frankreich durch Zuweisungen des Staates an RFF (Réseau Ferré de France) und SNCF gedeckt wird. Da die Bedienung der Altschulden einen relativ konstanten jährlichen Betrag ausmacht, wird die Analyse der Veränderungen über die Jahre hierdurch jedoch nicht eingeschränkt. Diese zeigt, dass in Deutschland der Staat immer weniger für die Schiene ausgibt, während er sich in Frankreich zuletzt stärker engagierte.

Die beschriebene Entwicklung lässt sich noch deutlicher zeigen, wenn die Haushaltsbelastung pro Verkehrsleistung betrachtet wird. Weil insbesondere im Güterbereich in Frankreich die Verkehrsleistung hinter der Entwicklung in Deutschland zurückblieb, geht hier die Schere stärker auseinander.

Die französische Bahnreform – Beginn weitreichender Prozesse

Mit dem Gesetz 97-135 vom 13. Februar 1997 wurden die Zuständigkeiten für das gesamte französische Eisenbahnwesen zwischen dem Zentralstaat, den Regionen, der SNCF und der neu gegründeten RFF (Réseau Ferré de France) neu geordnet. Frankreich entsprach so den Direktiven Brüssels zur Neuordnung des Eisenbahnwesens. Das gesamte Schienennetz, nicht aber Bahnhöfe und andere Serviceeinrichtungen, wurden der RFF übertragen, ebenso Schulden der SNCF in Höhe von 26 Milliarden Euro. Die RFF ist vor allem für die Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur zuständig. Weitere Aufgaben sind die Vergabe von Trassen in Zusammenarbeit mit der SNCF, die Bestimmung der Prinzipien und Ziele der Unterhaltung und Betriebsführung durch die SNCF sowie die Verwaltung der Schulden und des umfangreichen Grundstücks- und Anlagenportfolios. Auch bei der Vergabe von Sicherheitszertifikaten

ist die RFF beteiligt. Sie beauftragt zudem die SNCF mit der Betriebsführung und dem Unterhalt des Schienennetzes und zahlt ihr dafür ein Entgelt. Im Gegenzug entrichtet die SNCF für die Nutzung des Schienennetzes Gebühren an die RFF.

Die genannten Aufgaben wurden der RFF Zug um Zug übertragen, was sich auch in der Anzahl der Beschäftigten niederschlägt. Bei ihrer Gründung im Jahr 1997 verfügte die RFF lediglich über 58 Mitarbeiter, gegenüber fast 800 Beschäftigten heute. Die Umorganisation und Bündelung ihrer Aktivitäten zahlte sich für die SNCF aus. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit steigt seit einigen Jahren ständig an. Im Jahr 2004 wurde erstmals wieder ein Gewinn von 216 Millionen Euro realisiert. Bis 2005 hatte er sich mehr als verdoppelt und erreicht mit 533 Millionen Euro ein Rekordhoch.

Wettbewerb im Schienengüterverkehr

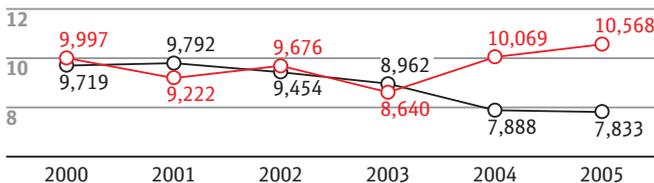
Seit 2006 sind die europäischen Schienengütermärkte für grenzüberschreitende Verkehre geöffnet, seit 2007 auch für Transporte innerhalb der Länder – die sogenannten Kabotageverkehre. In Frankreich ist das Kabotageverbot bereits im April 2006 gefallen, eine Bedingung der Europäischen Kommission für die Genehmigung von Beihilfen an die Güterverkehrssparte Fret SNCF (siehe S. 53: „Chance für eine Erneuerung: Der Plan Fret“).

Eisenbahnunternehmen müssen im Besitz einer Lizenz als Eisenbahnverkehrsunternehmen und eines Sicherheitszertifikats sein, bevor sie Trassen anmelden können. Die größere Hürde für neu eintretende Unternehmen ist dabei das Sicherheitszertifikat, das aktuell seitens der Sicherheitsagentur EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire) weiterentwickelt wurde. Es besteht inzwischen aus einem allgemeinen Teil A und einem streckenbezogenen Teil B. Güterbahnen müssen deshalb nicht mehr bei jeder neuen Strecke, für die ein Sicherheitszertifikat benötigt wird, noch mal die Einhaltung aller Vorschriften nachweisen, die bereits durch Teil A abgedeckt werden. Dies betrifft beispielsweise die Ausbildung und Schulung der Lokführer. Diese Regelung beschleunigt den Genehmigungsprozess erheblich: Während Teil B nach ersten Erfahrungen nach längstens sechs Wochen vorliegt, dauert das Verfahren zum Erhalt des allgemeinen Teils A bis zu sechs Monate.

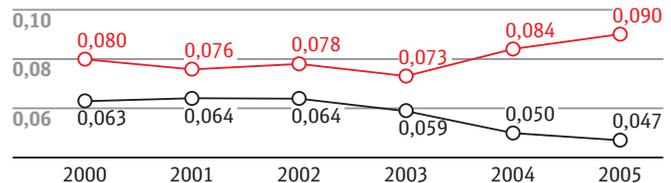
Die rechtlichen Voraussetzungen für den Wettbewerb im Güterverkehr wurden also geschaffen. Bisher haben außer der SNCF sieben Unternehmen Lizenzen und Sicherheitszertifikate erhalten, von denen fünf tatsächlich Trassen bestellt haben. Dennoch ist der Anteil der Wettbewerber an der Verkehrsleistung bisher noch zu vernachlässigen. Es ist jedoch wahrscheinlich, dass die eingeleiteten Prozesse – ähnlich wie in Deutschland nach der Marktöffnung – unumkehrbar sind und sich der Anteil der Wettbewerber in den kommenden Jahren erhöhen wird. Dafür spricht, dass die Wettbewerber zumindest teilweise über große Erfahrungen im Schienengüterverkehr aus anderen Ländern verfügen. Erste Anzeichen für eine Entwicklung parallel zum deutschen Markt für Schienengütertransporte sind etwa die Gründung von zwei

Haushaltsbelastung entwickelt sich in Frankreich und Deutschland auseinander

Staatliche Leistungen an die Eisenbahnen zu Preisen von 2000. (Angaben in Milliarden Euro)



Haushaltsbelastung je Verkehrsleistung. (Angaben in in Euro pro Personentonnenkilometer zu Preisen von 2000)



—○— Frankreich —○— Deutschland

Quellen: Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 2006; Eurostat (2007); eigene



Triebfahrzeuge der SNCF und von DB Regio zwischen Saarbrücken und Metz.

Joint Ventures von Veolia Cargo mit der Reederei CMA CGM zur Durchführung langlaufender Ganzzüge von Marseille beziehungsweise Le Havre. Veolia Cargo hat von den eingetretenen Güterbahnen auch die ambitioniertesten Ziele. Zeitungsberichten zufolge erwartet die Gesellschaft, die bereits in Deutschland und in den Niederlanden aktiv ist, bis zum Jahr 2010 einen Marktanteil von zehn Prozent erreicht zu haben. Zur Veolia-Gruppe gehört auch CFTA Cargo, die im Juni 2005 als erstes privates Bahnunternehmen in den Wettbewerb mit der SNCF getreten ist. Damals erregten Berichte über die Blockade eines mit Kalk beladenen Güterzugs von Lothringen in das Saarland durch etwa 200 gewerkschaftlich organisierte SNCF-Beschäftigte international Aufsehen. Die britische EWS strebt in Frankreich bis 2009 einen Marktanteil von fünf Prozent an. Andere Eisenbahnverkehrsunternehmen spezialisieren sich auf bestimmte Routen oder Produkte. So transportiert das ebenfalls bereits in mehreren Ländern aktive Unternehmen Rail4Chem vor allem chemische Produkte und die luxemburgische CFL hauptsächlich Stahlprodukte. Europorte 2 hat sich zum Ziel gesetzt, einen Teil des Frachtverkehrs nach Großbritannien durch den Eurotunnel durchzuführen.

Der TGV ist das Aushängeschild im Personenverkehr

Im Gegensatz zum Güterverkehr, dessen Liberalisierung seit Jahren von der Europäischen Kommission vorangetrieben wird, besteht im schienengebundenen Personenverkehr nach wie vor ein gesetzliches Monopol der SNCF. Konkurrierende Eisenbahnunternehmen wie die Deutsche Bahn können deshalb nur in Kooperation mit der SNCF Verkehre durchführen.

Frankreichs Hochgeschwindigkeitszug TGV, der „train à grande vitesse“, ist in der ganzen Welt bekannt und das Aushängeschild des gesamten Bahnsektors. Mit ihm gelang es Frankreich Jahre vor anderen Ländern, Passagiere auf speziell gerüsteten Strecken schnell und günstig über weite Entfernungen zu transportieren. 1981 wurde die erste Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Paris und Lyon eröffnet. Sie verkürzte die Fahrtzeit zwischen den beiden Städten auf unter zwei Stunden. Inzwischen verbindet der TGV nicht nur viele große Städte in Frankreich. Er und die abgewandelten Versionen Thalys und Eurostar fahren auch in Deutschland, Belgien, den Niederlanden, Luxemburg, Großbritannien, der Schweiz und Italien.

Die Zahl der Passagiere des TGV stieg seit 1994 von 44 Millionen auf etwa 94 Millionen im Jahr 2005. Ein Grund hierfür ist die starke Ausdehnung des Netzes, das der TGV bedient. Zum anderen ist auch die Auslastung des TGV mit durchschnittlich 70 Prozent sehr hoch. Attraktive Reisezeiten und ein größerer Komfort machen ihn zwischen den angebundenen Städten zum klaren Sieger im intermodalen Wettbewerb mit dem Flugzeug. Der große Erfolg des TGV lässt sich in erster Linie auf das zielgerichtete und koordinierte Zusammenwirken von Infrastrukturmaßnahmen, Fahrzeugentwicklung und -betrieb zurückführen. Der französische Staat als Eigentümer der SNCF und des Herstellers der Fahrzeuge, Alstom, förderte das Projekt von Beginn an mit großem Einsatz. Für viele Franzosen ist der TGV ein Symbol der technologischen Leistungsfähigkeit ihres Landes und damit identitätsstiftend geworden.

Im Stadtverkehr nimmt Frankreich bei der Vergabe von Verkehren – 90 Prozent erfolgen durch Ausschreibungen – eine Vorreiterrolle ein. Allerdings teilen die vier französischen Unternehmen Keolis, Veolia, Transdev und Agir den Markt fast vollständig unter sich auf. Nachdem die drei erstgenannten wegen unerlaubter Absprachen hohe Strafzahlungen leisten mussten, haben sich die Chancen der anderen Wettbewerber erhöht. Anders als in Deutschland können bisher keine signifikanten Marktanteile ausländischer Unternehmen verzeichnet werden.

Chance für eine Erneuerung: Der „Plan Fret“

Intensive intermodale Konkurrenz insbesondere mit dem Lkw bewirkte, dass die Güterverkehrssparte Fret SNCF nur geringe Gewinnmargen realisieren konnte. Ein veralteter Fahrzeugpark und ineffiziente Steuerungsstrukturen verursachten hohe Kosten. Die Talsohle war 2003 mit einem Verlust aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von mehr als 450 Millionen Euro erreicht.

Die Probleme von Fret SNCF veranlassten den französischen Staat und die Muttergesellschaft SNCF, einen umfassenden Restrukturierungsplan, den sogenannten „Plan Fret“, zu entwickeln. Kern des Programms war, dass Fret SNCF im Zeitraum 2004 bis 2006 Beihilfen in Höhe von insgesamt 1,5 Milliarden Euro erhält, von denen der französische Staat 800 Millionen und die Muttergesellschaft SNCF 700 Millionen Euro tragen. Mit den Beihilfen soll unter anderem der Kauf von rund 1.000 neuen Lokomotiven und die Erneuerung der Informationssysteme finanziert werden. Die Beihilfen wurden von der Europäischen Kommission nur unter Auflagen an die Adresse des französischen Staats und der SNCF genehmigt. Diese Auflagen umfassen insbesondere:

- die Öffnung des französischen Schienengütermarktes für innerfranzösische Verkehre zum 1. April 2006 und damit neun Monate vor der europaweiten Liberalisierung. Um diese Regelung effektiv zu gestalten, soll die SNCF

in Zukunft nicht mehr konsultiert werden, wenn ein Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitszertifikat beantragt.

- Maßnahmen zur Reduzierung der Aktivitäten von SNCF Fret. Hierzu gehören Vorgaben für eine Verringerung der Verkehrsleistung, des rollenden Materials sowie der Beschäftigung.

- „One time, last time“. Zehn Jahre nach dem Förderungszeitraum sind weitere Beihilfen zu Gunsten von Fret SNCF verboten.

- umfangreiche Restrukturierungsmaßnahmen mit dem Ziel, das Defizit von Fret SNCF zu reduzieren. Die Entscheidung der Kommission enthält detaillierte Vorgaben, wie hoch die Defizite in den einzelnen Jahren maximal sein dürfen.

Durch die Auflagen sollte erreicht werden, dass Fret SNCF wirtschaftlich gesund kann, ohne Wettbewerber zu beeinträchtigen. Bei Nichterfüllung der Vorgaben wurden Fret SNCF Reduktionen der einzelnen Tranchen bis hin zu einer Suspendierung angedroht.

Zumindest hinsichtlich des Defizitziels gelang es bisher nicht, die Vorgaben zu erfüllen. So machte Fret SNCF 2006 einen Verlust von circa 250 Millionen Euro – erlaubt waren von der Kommission nur 47 Millionen Euro.

Kooperationen – eine Alternative zum Wettbewerb?

Wenn externe Eisenbahnunternehmen in Frankreich Verkehre durchführen, geschieht dies meist in Kooperation mit der SNCF. Im Personenverkehr ist dies wegen der rechtlichen Rahmenbedingungen ohnehin der einzige Weg, in den französischen Markt einzutreten. Auch im Bereich des Güterverkehrs gibt es jedoch zahlreiche Beispiele für Kooperationen.

Im grenzüberschreitenden Personenverkehr können Kooperationen auch deshalb sinnvoll sein, weil die Investitionen für Infrastruktur und rollendes Material dann besser aufeinander abgestimmt werden können. Hierfür sind die Thalys-Züge zwischen Paris, Brüssel, Köln und Amsterdam gute Beispiele. Ab Juni 2007 fahren im Rahmen einer Kooperation der Deutschen Bahn mit der SNCF zwischen Frankfurt am Main und Paris deutsche ICE und zwischen Stuttgart und Paris französische TGV.

Ob der „französische Weg“, der anderen Eisenbahnunternehmen den Markteintritt durch Allianzen und andere Kooperationen mit der Staatsbahn ermöglicht oder ob ein freier Wettbewerb für die Nachfrager von Transportleistungen, für die Beschäftigten und für den Staat – der einen großen Teil der finanziellen Lasten trägt – besser ist, lässt sich kaum allgemeingültig sagen. Dass die Bahn in Frankreich vor allem im geschützten Personenfernverkehr erfolgreich ist, scheint jedenfalls der verbreiteten Sicht zu widersprechen, dass der intramodale Wettbewerb die Schiene im intermodalen Wettbewerb immer stärke. Offensichtlich kann Wettbewerb, abhängig von konkreten Bedingungen auf den Märkten, positive als auch negative Wirkungen entfalten.



Die Regulierung entscheidet nicht zuletzt auch über Anreize für Investitionen im Schienennetz.

Entgeltregulierung in komplexem Umfeld

Zunächst standen **Infrastrukturzugang und Unbundling im Fokus der Regulierung**. Zusätzlich rücken nun die **Zugangsentgelte in das Zentrum der Aufmerksamkeit**. Vor allem die **Regulierung der Trassenentgelte** erweist sich dabei als anspruchsvoll.

Der intermodale Wettbewerb setzt den Zugangsentgelten enge Grenzen.

Ergänzt durch Regelungen der EIBV (Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung) enthält § 14 Absatz 4 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) die Vorgaben für die Entgeltregulierung der Schienenwege. Die Auslegung gestaltet sich jedoch äußerst schwierig – das zeigt sich schon daran, dass sowohl die Bundesnetzagentur (BNetzA) als auch die DB hierfür jeweils externe Rechtsgutachten eingeholt haben. Unbestritten gelten jedoch auch für das Schienennetz die grundlegenden Ziele ökonomischer Entgeltregulierung. Hierzu gehört insbesondere, dass andere Eisenbahnen nicht durch überhöhte Entgelte am Zugang gehindert werden, dass eine langfristige Infrastrukturfinanzierung gesichert bleibt und unangemessene Monopolgewinne verhindert werden. Wesentliche Regulierungsgegenstände sind demnach das Preisniveau und die Preisstruktur.

Niveau der Trassenpreise stabil

Von der neuen Regulierung erhoffen sich die Marktteilnehmer vor allem ein niedrigeres Preisniveau. Ein Blick auf die Finanzlage der DB Netz AG lässt solche Erwartungen jedoch auf absehbare Zeit unrealistisch erscheinen. Trotz stetig verbesserter Ergebnisse – der EBIT wurde von 17 Millionen Euro in 2005 auf 100 Millionen Euro in 2006 gesteigert – befindet sich das Unternehmen weiter in der Verlustzone.

Um die mittelfristig angestrebte und angemessene Kapitalrendite von acht Prozent zu erreichen, hat die DB Netz AG ihre Produktivität seit Jahren erfolgreich gesteigert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der unternehmerische Einfluss auf die Kosten begrenzt ist. Sowohl beim Netzausbau als auch bei Stilllegungen ist DB Netz auf das Einverständnis mit Politik und EBA angewiesen. Der intermodale Wettbewerb begrenzt die Spielräume für eine Verbesserung des Ergebnisses auf der Erlösseite ebenfalls, weil übermäßige Preisanhebungen zu einer Verdrängung der Verkehre von der

Schiene führen würden. Das erklärt, warum die Trassenpreise – die Erhöhung um 3,4 Prozent im Jahr 2007 inbegriffen – seit 2001 im jährlichen Durchschnitt lediglich um 2,1 Prozent gestiegen sind. Die Anlagenpreise sind seit 2003 unverändert. Die Zahlungsbereitschaft der Kunden auf der einen und die Budgetrestriktionen der öffentlichen Haushalte auf der anderen Seite setzen dem Netzbetreiber klare Einnahmegrenzen. Dieses Marktumfeld stellt die BNetzA vor eine ungewöhnliche Ausgangslage. Solange es dem Netzbetreiber nicht gelingt, überhaupt angemessene Renditen zu erzielen, ist es nicht geboten, das Gesamtpreisniveau zu regulieren.

Intermodaler Wettbewerb schafft Rationalisierungsdruck im Netz

Daran würde auch das sogenannte Prinzip der KeL (Kosten der effizienten Leistungserbringung) nichts ändern, dessen Einführung zuweilen gefordert wird. Nach diesem Prinzip darf ein Infrastrukturbetreiber nur die Kosten auf die Nutzer umlegen, die vom Regulierer als notwendig anerkannt wurden. Als Bemessungsgrundlage zieht die Behörde eigene Kostenmodelle heran, die einen effizienten Netzzustand lediglich simulieren. Das geltende Recht sieht die Einführung des KeL-Maßstabs im Eisenbahnbereich jedoch nicht vor. Der vom Markt ausgehende Druck (siehe oben) sorgt für unternehmerische Anreize zur Effizienzsteigerung, die sich durch regulatorische Vorgaben nicht steigern lassen. Diese Anreize sind im integrierten Konzern im übrigen besonders hoch, da die Transportgesellschaften letztlich die Verluste der Infrastrukturbereiche tragen müssen. Sie machen ihr Interesse an einer hohen Effizienz und Qualität beim Netz mit entsprechendem Druck geltend.

Trotzdem verweisen Befürworter des KeL-Maßstabs darauf, dass er in anderen Netzindustrien erfolgreich angewendet werde. Neben dem intermodalen Konkurrenzdruck blenden sie dabei allerdings weitere entscheidende Besonderheiten des Eisenbahnmarktes aus:

- Die Ziele der Eisenbahngesetzgebung sind mit einer am KeL-Maßstab ausgerichteten Regulierung nicht vereinbar, denn sie verpflichten die Infrastrukturbetreiber dazu, nicht nur betriebswirtschaftliche Effizienzmaßstäbe, sondern beispielsweise auch struktur- und umweltpolitische Faktoren zu berücksichtigen. Vermeintliche Ineffizienzen, die Folgen solcher politischen Vorgaben sind, wären als nicht beeinflussbare Kostentreiber von der Regulierung auszuklammern. Damit wären sogenannte analytische Kostenmodelle für die Ermittlung von KeL nicht geeignet.
- Die DB Netz erhält für den Erhalt und Ausbau der Schienenwege Baukostenzuschüsse vom Bund. Die geplante Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) vereinfacht die bislang projektbezogen kalkulierte Mittelbereitstellung erheblich. Danach steht den Infrastrukturbetreibern jährlich ein fester Betrag zur Verfügung, um die bestehende Infrastruktur in einem vereinbarten Qualitätszustand bereitzustellen. Dieser Mittelbedarf kann nur unter Einbeziehung der erwarteten Trassenerlöse berechnet werden. Somit müssen diese verlässlich und langfristig planbar sein. Bereits bei der bestehenden Entgeltregulierung ist dies nicht unproblematisch. Käme mit der KeL-Regulierung noch das Risiko hinzu, dass notwendige Preiserhöhungen untersagt oder sogar Preissenkungen angeordnet würden, wäre die kostendeckende Netzbewirtschaftung dauerhaft gefährdet.
- Der unternehmerische Einfluss der DB Netz AG auf die Kosten reduziert sich durch die im Rahmen der LuFV vorgesehene Qualitätskontrolle weiter.



Das Schienennetz ist nicht nur an wirtschaftlichen, sondern auch an struktur- und umweltpolitischen Zielen ausgerichtet.

Darüber hinaus bestehen in der ökonomischen Theorie begründete Vorbehalte gegen die KeL-Regulierung. Ein Regulierer kann die effizienten Kosten aufgrund seiner Informationsnachteile nicht so gut einschätzen wie das regulierte Unternehmen selbst. Methoden wie KeL können dem Regulierer daher bestenfalls als Entscheidungshilfe dienen, aber niemals die unternehmerische Preisbildung ersetzen.

Wie unterschiedlich dürfen die Preise der Trassen sein?

Hinsichtlich der Preisstruktur sind insbesondere zwei Fragen von Bedeutung: Nach welchen Kriterien dürfen Preise differenziert werden? In welchem Ausmaß ist eine Differenzierung zulässig? Als Faustregel kann dabei ein Kriterium dienen, das auch in der Missbrauchsaufsicht etabliert ist: Solange die Diskriminierungsfreiheit gewährleistet ist, kann das Entgelt grundsätzlich frei gestaltet werden.

Eine Preisgestaltung, die sich an den Marktbedürfnissen ausrichtet, kann nur durch den Netzbetreiber selbst erfolgen.

Für die Merkmale der Differenzierung bedeutet dies, dass die in AEG und EIBV genannten Kriterien der Preisbildung – Verkehrsart, Marktsegmente sowie umwelt- und auslastungsbezogene Zuschläge – weder eine verbindliche noch eine erschöpfende Auflistung darstellen. Es steht dem Infrastrukturunternehmen vielmehr frei, sowohl diese als auch weitere sachlich gerechtfertigte Preisbildungsmerkmale zu verwenden. Nur so kann es seine Preisstruktur an den Marktbedürfnissen und unternehmerischen Erfordernissen ausrichten und schrittweise optimieren. Dazu muss das Unternehmen die Möglichkeit haben, neue Preiselemente einzuführen und bestehende Komponenten abzuschaufen, die sich als unwirksam erwiesen haben.

Das Gebot der Diskriminierungsfreiheit und das Verbot der Quersubventionierung setzen dem Differenzierungsgrad Grenzen. Die Erlöse jedes Produktes müssen demnach mindestens dessen spezifische Zusatzkosten decken. Paragraph 21 Abs. 4 EIBV greift dieses Prinzip auf, dass Verkehrsleistungen jeweils mit ihren spezifischen Kosten zu belasten sind. Die Einzelkosten der Verkehrsart stellen somit die jeweilige Preisuntergrenze dar. Der Infrastrukturbetreiber kann die Höhe zusätzlicher Aufschläge zur Deckung der Gemeinkosten frei wählen, solange er das Gesamtpreisniveau (Vollkosten zuzüglich angemessener Rendite) einhält und dabei die Tragfähigkeit der einzelnen Märkte berücksichtigt.

Da das deutsche Eisenbahnnetz grundsätzlich für den Mischbetrieb ausgelegt ist, sind die verkehrsartsspezifischen Einzelkosten extrem niedrig; der weitaus größte Kostenblock besteht aus Gemeinkosten. Diese lassen sich definitionsgemäß nicht verursachungsgerecht auf Verkehrsleistungen aufteilen. Die sich in den Preisunterschieden widerspiegelnden Beiträge einzelner Produktbereiche zur Gemeinkostendeckung lassen sich daher nicht hinsichtlich einer kostenseitigen Angemessenheit bewerten und können insofern grundsätzlich nicht gegen regulatorische Vorgaben verstoßen. Da sich eine ausschließlich kostenbasierte Preisbildung also gar nicht umsetzen lässt, ist es folgerichtig, dass der Gesetzgeber ein Abweichen davon ausdrücklich erlaubt.



Experten ziehen Zwischenbilanz gut ein Jahr nach der Übernahme der Bahnregulierung durch die Bundesnetzagentur.

Symposium „Wettbewerb und Regulierung“

Zum ersten Symposium dieser Art im Eisenbahnbereich trafen sich am 25. Januar in Berlin Wissenschaftler, Praktiker und Vertreter von Behörden. Wichtige Weichenstellungen, die für den Eisenbahnsektor diskutiert werden, haben für Spannung und Aufmerksamkeit gesorgt.

Professor Christian Kirchner von der Berliner Humboldt-Universität und die Deutsche Bahn AG veranstalteten am 25. Januar ein Symposium zum Thema „Wettbewerb und Regulierung im Eisenbahnsektor“. Im ehemaligen Staatsratsgebäude, heute Audimax der European School of Management and Technology (ESMT) trafen sich rund 180 Gäste aus Wissenschaft, Politik, Verwaltung und Wirtschaft, um über die Entwicklung des Wettbewerbs auf der Schiene und geeignete Konzepte der Regulierung zu diskutieren.

Der Leiter der Eisenbahnabteilung der Bundesnetzagentur, Professor Karsten Otte, skizzierte die kommenden Tätigkeitsschwerpunkte der Behörde. Professor Otte nannte hier insbesondere das Anreizsystem der DB Netz AG und die ökonomische Entgeltregulierung. Es sei auch nötig, die Zuständigkeiten zwischen Eisenbahn-Bundesamt und Bundesnetzagentur klarer abzugrenzen. Einen thematischen Schwerpunkt des Symposiums bildete die Frage, ob Regulierungsansätze aus anderen Sektoren auf den Bahnbereich übertragbar sind.

Vizepräsidentin Dr. Iris Henseler-Unger forderte etwa die Einführung einer Entgeltregulierung anhand der Kosten der effizienten Leistungsbereitstellung im Bahnbereich“. Mit diesem Konzept werden im Telekommunikationssektor die Preise für Zugangsleistungen auf das Niveau herunterreguliert, das den hypothetischen Kosten eines im Wettbewerb stehenden, effizient produzierenden Unternehmens entspricht.

Dr. Johannes Ludwig, Exekutiv-Direktor der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften, sprach sich gegen solche Überlegungen aus. Im Gegensatz zu den anderen Netzsektoren sei bei der Schiene durch den hohen Anteil an staatlichen Finanzierungselementen bereits eine umfangreiche Kontrolle der Mittelverwendung gegeben. Jeder Versuch eines Schienenwegbetreibers, überhöhte Nutzungspreise zu verlangen, hätte zur Folge, dass Verkehre von der Schiene auf alternative Verkehrsträger wie Straße, Flugzeug oder Schiff abwandern.

Alle verfügbaren Vorträge zum Symposium sind im Internet nachzulesen unter: www.rewi.hu-berlin.de/jura/ls/knr/ (siehe „Materialien“).

Bahnmarkt interessant für Investoren

Bahnunternehmen werden immer interessanter für Investoren und ausländische Konzerne. Insbesondere die britische Arriva baut schon seit einigen Jahren durch den Kauf deutscher Bahnunternehmen ihre Marktanteile aus und etabliert sich damit in verschiedenen Regionen Deutschlands. Nach den Übernahmen der Prignitzer Eisenbahn und der Regentalbahn im Jahr 2004 setzte sich Arriva nun auch im Bieterverfahren um die Ostthannoversche Eisenbahn durch. Ein weiterer Trend in der Bahnland-

schaft: Aufspaltung von integrierten Bahnen in getrennte Unternehmensbereiche oder Gesellschaften für Eisenbahnverkehr und Infrastrukturbetrieb. Damit tragen die Unternehmen der im Eisenbahnrecht verankerten organisatorischen und buchhalterischen Trennung dieser Bereiche Rechnung. Die Unternehmensübersicht gibt einen Überblick über die wichtigen Wettbewerber der DB-Verkehrsunternehmen in Deutschland und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Unternehmen	F	R	G	S	Gesellschafter
Unternehmen mit Beteiligung ausländischer Gesellschaften					
🇨🇭 AAE-Holding AG					
Ahaus-Alstätter Eisenbahn GmbH			x		100% AAE-Holding AG
🇬🇧 Abellio GmbH					75,1% Star Capital Partners Ltd. (Investmentfond) 12,4% Essener Verkehrs-Beteiligungs GmbH 12,4% Abellio-Management
Abellio Rail NRW GmbH		x			Abellio GmbH
WestfalenBahn GmbH		x			25% Abellio GmbH 25% moBiel GmbH 25% Mindener Kreisbahn GmbH 25% Verkehrsbetriebe Extertal-Extertalbahn GmbH
🇧🇪 ARCELOR S.A.					
Arcelor Germany Holding GmbH					ARCELOR S.A.
Arcelor Eisenhüttenstadt GmbH					Arcelor Germany Holding GmbH
EKO Transportgesellschaft mbH			x		Arcelor Eisenhüttenstadt GmbH
Arcelor Finanz Deutschland GmbH					Arcelor Profil Luxembourg SA A.I.S. ARBED Investment Services SA Societe Generale Bank & Trust SA
Arcelor Thüringen GmbH			x		Arcelor Finanz Deutschland GmbH
🇬🇧 Arriva Deutschland GmbH					
Arriva-Bachstein GmbH					mittelbar Arriva plc. 86% Arriva Deutschland GmbH 14% Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH
Osthannoversche Eisenbahnen AG			x		82,9% Arriva-Bachstein GmbH 17,1% Landkreise, Städte, Gemeinden

Unternehmen	F	R	G	S	Gesellschafter
NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG					60% Osthannoversche Eisenbahnen AG 40% Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH
metronom Eisenbahngesellschaft mbH		x			69,9% NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG 25,1% Hamburger Hochbahn AG 5% Bremer Straßenbahn AG
Rinteln-Stadthagener Verkehrs GmbH				x	74% Osthannoversche Eisenbahnen AG 26% Städte und Landkreise
Regentalbahn AG					100% Arriva Deutschland GmbH
Regentalbahn Bahnbetriebs GmbH		x	x		Regentalbahn AG
Vogtlandbahn GmbH		x	x		Regentalbahn AG
P.E. Arriva AG					100% Arriva Deutschland GmbH
Prignitzer Eisenbahn GmbH		x			100% P.E. Arriva AG
Ostdeutsche Eisenbahn GmbH		x			50% Prignitzer Eisenbahn GmbH 50% Hamburger Hochbahn AG
🇨🇭 Bertschi AG					
Rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH				x	25% Bertschi AG 25% VTG AG 25% Hoyer GmbH 25% BASF AG
🇧🇪 CFL Cargo S.A.					
CFL Cargo Deutschland GmbH				x	100% Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois
neg Niebüll mbH			x		mittelbar 100% Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois
🇵🇱 CTL Logistics					
				x	Chem Trans Logistik Holding Polska S.A.

Unternehmen	F	R	G	S	Gesellschafter
CTL Rail GmbH			x		100% CTL Logistics
■ Dillen & Le Jeune Cargo					
Dillen & Le Jeune Cargo NV			x		60% Dillen & Le Jeune Cargo 40% Hupac AG
■ EuRailCo GmbH					50% Transdev 50% RATP Développement
trans regio Deutsche Regionalbahn GmbH		x			75,1% EuRailCo 24,9% Rheinbahn AG
■ European Rail Shuttle B.V.					100% Maersk-Line
boxXpress.de GmbH			x		47% European Rail Shuttle B.V. 38% Eurogate Intermodal GmbH 15% TX Logistik AG
■ Heavy Haul Power International GmbH			x		Richard Martin Painter, Martina Thiele, Charles Temple Reed
■ Hupac AG					72% Speditionen 23,8% Schweizerische Bundesbahnen AG 4,2% andere Bahnen
Dillen & Le Jeune Cargo NV			x		40% Hupac AG 60% Dillen & Le Jeune Cargo
Hupac GmbH			x		100% Hupac AG
■ Keolis S.A.					55% AXA Private Equity (Ver- sicherung) und Finanzgesell- schaft Caisse de depot et place- ment du Québec (Sparkasse) 45% SNCF Participations (Beteiligungsgesellschaft der SNCF)
Keolis Deutschland GmbH & Co. KG		x			Keolis S.A. ¹⁾
■ Schweizerische Bundesbahnen AG (SBB)					
SBB Cargo AG			x		100% SBB AG
SBB Cargo Deutschland GmbH			x		mittelbar 100% SBB AG
SBB GmbH		x			100% SBB AG
■ Trenitalia SpA					
TX Logistik AG			x		51% Trenitalia SpA 49% Aufsichtsrat und Vorstand
boxXpress.de GmbH			x		15% TX Logistik AG 47% European Rail Shuttle Holding B.V. 38% Eurogate Intermodal GmbH
■ Veolia Verkehr GmbH					mittelbar 100% Veolia Environnement
Veolia Cargo Deutschland GmbH			x		Veolia Verkehr GmbH Connex Industries S.A.S.
Bayerische CargoBahn GmbH			x		100% Veolia Cargo Deutschland GmbH
Hörseltalbahn GmbH			x		100% Veolia Cargo Deutschland GmbH
Dortmunder Eisenbahn GmbH			x		69% Veolia Cargo Deutschland GmbH 31% Dortmunder Hafen AG

Unternehmen	F	R	G	S	Gesellschafter
Industriebahn-Gesellschaft Berlin mbH					50,2% Veolia Cargo Deutschland GmbH 49,8% Berliner Hafen- und Lagerhausbetriebe
Niederbarnimer Eisenbahn AG					66,92% Industriebahn- Gesellschaft Berlin mbH, vier Landkreise und Gemeinden
NEB Betriebsgesellschaft mbH		x			Niederbarnimer Eisenbahn AG
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH			x		100% Veolia Cargo Deutschland GmbH
Teutoburger-Wald- Eisenbahn-AG					80,14% Veolia Cargo Deutschland GmbH 19,86% Streubesitz
TWE Bahnbetriebs GmbH			x		100% Teutoburger- Wald-Eisenbahn-AG
Veolia Verkehr Regio GmbH					100% Veolia Verkehr GmbH
Bayerische Oberlandbahn GmbH		x			100% Veolia Verkehr Regio GmbH
Bayerische Regiobahn GmbH					100% Veolia Verkehr Regio GmbH
Connex Sachsen GmbH		x			100% Veolia Verkehr Regio GmbH
NordWestBahn GmbH		x			64% Veolia Verkehr Regio GmbH 26% Stadtwerke Osnabrück 10% Verkehr und Wasser GmbH Oldenburg
Nord-Ostsee-Bahn GmbH		x			100% Veolia Verkehr Regio GmbH
Ostseeland Verkehr GmbH	x	x	x		70% Veolia Verkehr Regio GmbH 30% Nahverkehrsgesellschaft Schwerin
Rheinisch-Bergische Eisenbahn GmbH		x			100% Veolia Verkehr Regio GmbH
Württembergische Eisen- bahngesellschaft mbH		x			96,9% Veolia Verkehr Regio GmbH
Veolia Verkehr Sachsen- Anhalt GmbH		x			100% Veolia Verkehr GmbH
■ VTG AG					AMVESCAP PLC (Investment- gesellschaft)
Rail4chem Eisenbahnverkehrs- gesellschaft mbH			x		25% VTG AG 25% Hoyer GmbH 25% Bertschi AG 25% BASF AG
■ Wincanton GmbH					mittelbar 100% Wincanton plc.
Wincanton Rail GmbH			x		Wincanton GmbH
Wincanton Trans European (Deutschland) GmbH					Wincanton GmbH
BGE Eisenbahn und Güter- verkehr GmbH			x		32% Wincanton Trans Euro- pean (Deutschland) GmbH 18% HGK AG, M-real Zanders GmbH, Stadt Bergisch Gladbach

Unternehmen	F	R	G	S	Gesellschafter
Mittelständische Privatbahnen					
AHG Handel & Logistik GmbH & Co. KG			x		Lutz Stache, AHG Handel & Logistik Verwaltungs GmbH
Anhaltische Bahn Gesellschaft mbH		x	x		Dessau-Wörlitzer Eisenbahn e.V., Verein Bergbau- und Erlebnisbahn e.V.
Bahnbetriebsgesellschaft Stauden mbH			x	x	Staudenbahnfreunde e.V.
Borkumer Kleinbahn und Dampfschiffahrt GmbH		x			100% Aktiengesellschaft EMS
Brohltal Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH			x	x	IG Brohltal Schmalspureisenbahn e.V.
Deutsche Regionaleisenbahn GmbH			x	x	100% Deutscher Bahnkunden-Verband e.V.
Bayerische Regionaleisenbahn GmbH			x	x	100% Deutsche Regionaleisenbahn GmbH
Döllnitzbahn GmbH		x	x	x	Zweckverband Döllnitzbahn e.V., Deutscher Bahnkunden-Verband e.V.
D&D Eisenbahn GmbH			x		Christian Dehns, Dörte Dehns
Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH				x	Jörg Seyffert
Ei.L.T. GmbH			x		Philipp Schemutat, Hanno Mühlefeldt
Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Preßnitztalbahn mbH			x	x	IG Preßnitztalbahn e.V., 2 Privatpersonen
Eisenbahnbetriebe Mittlerer Neckar GmbH			x		100% Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen (GES)
Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH			x		TRIANGULA Logistik GmbH
EVS EUREGIO-Verkehrsschienennetz GmbH			x		Ewald Schmitz, Helmut Conrads, Henning Ernden
GET Georgsmarienhütte Eisenbahn und Transport GmbH				x	Jürgen Großmann
GVG Georg Verkehrsorganisation GmbH		x			Susanne Georg, Rolly Fly SA Holding
Wiebe Holding GmbH & Co. KG					Familie Wiebe
BLP Wiebe Logistik GmbH				x	Wiebe Holding GmbH & Co. KG, Thorsten Bode, Werner Zitz
H.F. Wiebe GmbH & Co. KG				x	Wiebe Holding GmbH & Co. KG
Hoyer GmbH					
Rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH				x	25% Hoyer GmbH 25% Bertschi AG 25% VTG AG 25% BASF AG

Unternehmen	F	R	G	S	Gesellschafter
IGE Bahntouristik GmbH & Co. KG				x	Armin Götz, IGE Verwaltungsrat
Industrietransportgesellschaft mbH Brandenburg				x	Manfred Villmann
ITL Eisenbahngesellschaft mbH			x	x	100% Karin und Uwe Wegat
ITL-Cargo GmbH				x	100% Marko Wegat
Kreisbahn Mansfelder Land GmbH		x	x	x	Helga Teutsch, Gerhard Kellner
Laeger&Wöstenhöfer GmbH & Co. KG			x	x	Beate Wöstenhöfer, Joachim H. Laeger
Lappwaldbahn GmbH				x	Hans-Dieter Lewandowski
LOCON Logistik und Consulting AG				x	Freiherr von Ascheraden H.E. Krafft, Rita Dahme, Carsten Meger, Gunther Schulz
Mittelweserbahn GmbH			x	x	Stahlberg Roensch GmbH & Co. KG, 4 Privatpersonen
Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH				x	Mittelweserbahn GmbH, Landkreise, Städte und Gemeinden, WeserBahn GmbH
RCN Logistik GmbH				x	100% Mittelweserbahn GmbH
Neukölln-Mittenwalder Eisenbahngesellschaft AG				x	Firmengruppe Vering & Waechter, Streubesitz
Nordbayerische Eisenbahngesellschaft mbH				x	Torsten Sewerin, Jan Ristau
PBSV-Verkehrs-GmbH				x	AVJ Management und Beteiligungsgesellschaft mbH
Pfalzbahn Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH				x	VCD e.V., 8 Privatpersonen
R.P. Eisenbahn GmbH				x	Björn Klippel, Josef o.F. Berker
TIM Rail Eisenbahngesellschaft mbH				x	RP Eisenbahn GmbH, TIM Transport Intermodal GmbH
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH				x	VCD e.V., Eisenbahnclub Rhein-Sieg, 32 Privatpersonen
Rügensche Kleinbahn GmbH & Co. KG		x		x	Herrmann Schöntag
SLG Spitzke Logistik GmbH				x	Spitzke AG
Stock-Transporte				x	Detlef Michael Stock
TLG Transport & Logistik GmbH				x	Frey Holding und Management GmbH
TX Logistik AG				x	51% Trenitalia SpA 49% Aufsichtsrat und Vorstand
boxXpress.de GmbH				x	15% TX Logistik AG 47% European Rail Shuttle Holding B.V. 38% Eurogate Intermodal GmbH

Unternehmen	F	R	G	S	Gesellschafter
Uwe Adam Eisenbahnverkehrsunternehmen GmbH			x	x	Uwe Adam
Vulkan-Eifel-Bahn Betriebs-GmbH			x	x	100% Jörg Petry

Industriebahnen

Augsburger Localbahn GmbH			x		Adolf Präg GmbH & Co. KG, Stadt Augsburg, Stadtwerke Augsburg Holding GmbH, Augsburg Verkehrsverbund GmbH, Busverkehr Schwaben Beteiligungs GmbH, Knape Gleissanierung GmbH, UPM-Kymmene Paier GmbH & Co. KG
BASF AG					
BASF AG, Service Center Railway			x		BASF AG
BASF Schwarzheide GmbH			x		BASF AG
Rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH			x		25% BASF AG 25% Hoyer GmbH 25% Bertschi AG 25% VTG AG
Chemion Logistik GmbH			x		mittelbar Bayer AG
Cargo Rail GmbH			x		Dillinger Hüttenwerke AG
InfraLeuna GmbH			x		mehrere in Leuna ansässige Unternehmen
Rhenus AG & Co. KG					90% Rethmann AG & Co. KG
Freiberger Eisenbahngesellschaft mbH		x			85% Rhenus AG & Co. KG 10% Verkehrsbetriebe Kreis Freiberg 5% Streubesitz
Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG			x		51% Rhenus AG & Co. KG, Kreis Wesel
eurobahn Alzey		x			1) Name des Nachfolgeunternehmens noch unbekannt
Rhenus Rail Logistics GmbH			x		Rhenus AG & Co. KG, Spedition Trade Trans
Thyssen Krupp Steel AG					
Eisenbahn und Häfen GmbH					100% Thyssen Krupp Steel AG
EH Güterverkehr GmbH			x		100% Eisenbahn und Häfen GmbH
Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH			x		100% Salzgitter Mannesmann GmbH

Kommunale und Landesbahnen

AKN Eisenbahn AG		x	x	x	Freie Hansestadt Hamburg, Land Schleswig-Holstein, Streubesitz
NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH		x			50% AKN Eisenbahn AG 50% Hamburger Hochbahn AG

Unternehmen	F	R	G	S	Gesellschafter
Schleswig-Holstein-Bahn GmbH		x			100% AKN Eisenbahn AG
Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH		x	x		100% Stadt Karlsruhe
UEF Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH				x	Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH, Leonhard Weiss GmbH & Co. KG, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.
Ankum Bersenbrücker Eisenbahn GmbH			x		35% Gemeinde Ankum 45% vier Städte 20% Samtgemeinde Bersenbrück
Augsburger Localbahn GmbH			x		Stadt Augsburg, Stadtwerke Augsburg Holding GmbH, Augsburg Verkehrsverbund GmbH, Busverkehr Schwaben Beteiligungs GmbH, Knape Gleissanierung GmbH, UPM-Kymmene Paier GmbH & Co. KG, Adolf Präg GmbH & Co. KG
Bahnen der Stadt Monheim GmbH			x		100% Monheimer Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH
Bentheimer Eisenbahn AG			x		93,99% Landkreis Grafschaft Bentheim 6,01% Städte Nordhorn und Neuenhaus
Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG		x			Technische Werke Friedrichshafen GmbH, Stadt Ravensburg, Landkreise Bodensee und Ravensburg, Gemeinde Meckenbeuren, Bodensee-Oberschwaben-Bahn Verwaltungs-GmbH
Bremer Straßenbahn AG					Bremer Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH
metronom Eisenbahngesellschaft mbH		x			5% Bremer Straßenbahn AG, 69,9% Niedersachsen Bahn GmbH, 25,1% Hamburger Hochbahn AG
WeserBahn GmbH			x		100% Bremer Straßenbahn AG
Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH			x		10% WeserBahn GmbH je 30% drei Gemeinden
Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH			x	x	WeserBahn GmbH, Mittelweserbahn GmbH, Landkreise, Städte und Gemeinden
BVO Bahn GmbH		x	x	x	100% Verkehrsbetriebe Erzgebirge GmbH
City-Bahn Chemnitz GmbH		x			Chemnitzer Verkehrs AG, Autobus GmbH Sachsen
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH			x	x	Stadt Delmenhorst, Landkreis Oldenburg, Gemeinde Harpstedt
Döllnitzbahn GmbH		x	x	x	Zweckverband Döllnitzbahn

Unternehmen	F	R	G	S	Gesellschafter
duisport rail GmbH			x		100% Duisburger Hafen AG
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	x	x	x		Land Niedersachsen, Landkreis Rotenburg (Wümme), Landkreis Stade, Landkreise, Städte und Gemeinden
Niedersachsen Bahn GmbH					40% Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH 60% Ostthannoversche Eisenbahnen AG
metronom Eisenbahngesellschaft mbH		x			69,9% Niedersachsen Bahn GmbH 25,1% Hamburger Hochbahn AG 5% Bremer Straßenbahn AG
Elektrische Bahnen der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises OHG		x			Rhein-Sieg-Kreis, Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH
Emsländische Eisenbahn GmbH			x	x	Landkreis Emsland
Erfurter Industrie-Bahn GmbH		x	x	x	Stadt Erfurt
Süd-Thüringen-Bahn GmbH		x			50% Erfurter Industriebahn GmbH 50% Hessische Landesbahn GmbH
Freiberger Eisenbahngesellschaft mbH		x			10% Verkehrsbetriebe Kreis Freiberg 85% Rhenus AG & Co. KG 5% Streubesitz
Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK AG)			x		54,5% Stadtwerke Köln GmbH, Stadt Köln, Erftkreis
BGE Eisenbahn und Güterverkehr GmbH			x		18% HGK AG 32% Wincanton Trans European GmbH, M-real Zanders GmbH, Stadt Bergisch Gladbach
Hamburger Hochbahn AG					100% Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsverwaltung mbH (100%-Tochter der FHH)
BeNEX					Hamburger Hochbahn AG
cantus Verkehrsgesellschaft mbH		x			50% Hamburger Hochbahn AG 50% Hessische Landesbahn GmbH
metronom Eisenbahngesellschaft mbH		x			25,1% Hamburger Hochbahn AG 69,9% Niedersachsen Bahn GmbH 5% Bremer Straßenbahn AG
NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG		x			50% Hamburger Hochbahn AG 50% AKN Eisenbahn AG
Ostdeutsche Eisenbahn GmbH		x			50% Hamburger Hochbahn AG 50% Prignitzer Eisenbahn GmbH

Unternehmen	F	R	G	S	Gesellschafter
Harzer Schmalspurbahnen GmbH		x	x	x	drei Landkreise, neun Städte und acht Gemeinden, Kurbetriebsgesellschaft Braunlage
Havelländische Eisenbahn AG			x		Landkreis Havelland, Oberhavel-Holding Besitz- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Deutsche Ausgleichsbank
Hessische Landesbahn GmbH					Land Hessen
Hessenbahn GmbH		x	x		Hessische Landesbahn GmbH
Hellertalbahn GmbH			x		33,3% Hessische Landesbahn GmbH 33,3% Westerwaldbahn GmbH 33,3% Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH
Süd-Thüringen-Bahn GmbH		x			50% Hessische Landesbahn GmbH 50% Erfurter Industriebahn GmbH
vectus Verkehrsgesellschaft mbH			x		74,9% Hessische Landesbahn GmbH 25,1% Westerwaldbahn GmbH
cantus Verkehrsgesellschaft mbH			x		50% Hamburger Hochbahn AG 50% Hessische Landesbahn GmbH
Hersfelder Eisenbahn GmbH			x		51% Hessische Landesbahn GmbH 49% LK Hersfeld-Rotenburg
Hohenzollerische Landesbahn AG		x	x	x	72% Land Baden-Württemberg 28% zwei Landkreise
Ilmebahn GmbH			x		Landkreis Northeim, Stadt Einbeck
Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG					mittelbar 100% Stadt Kassel
Regionalbahn Kassel GmbH			x		50% mittelbar Stadt Kassel 50% mittelbar Land Hessen
Kölner Verkehrsbetriebe AG			x		mittelbar 100% Stadt Köln
Westigo GmbH			x		100% Kölner Verkehrsbetriebe AG
Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH			x		100% Betriebs- und Beteiligungsgesellschaft Kreis Siegen-Wittgenstein mbH
Hellertalbahn GmbH			x		33,3 % Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH 33,3% Hessische Landesbahn GmbH 33,3% Westerwaldbahn GmbH
Märkische Eisenbahngesellschaft mbH			x		Märkische Verkehrsgesellschaft mbH, Märkische Kommunale Wirtschafts-GmbH, Stadt Plettenberg
Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH & Co. KG		x		x	Landkreis Bad Doberan, Stadt Bad Doberan, Stadt Ostseebad Kühlungsborn, MB Verwaltungs-GmbH und vier Privatpersonen

Unternehmensübersicht

Unternehmen	F	R	G	S	Gesellschafter
Mindener Kreisbahnen GmbH (MKB)			x		100% Kreis Minden-Lübbecke
WestfalenBahn GmbH		x			25% Mindener Kreisbahn GmbH 25% Verkehrsbetriebe Extertal-Extertalbahn GmbH 25% moBiel GmbH 25% Abellio GmbH
Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG			x		Neuss-Düsseldorfer Häfen Verwaltungs GmbH, Stadtwerke Düsseldorf AG, Stadt Neuss
Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG			x	x	Kreis Wesel 51% Rhenus AG & Co. KG
Ostseeland Verkehr GmbH		x			30% Nahverkehr Schwerin GmbH 70% Veolia Verkehr GmbH
Rhein-Neckar-Verkehr GmbH		x			35,13% MVV Verkehr AG 16,26% MVV OEG AG 27,83% Heidelberger Straßenbahn AG 18,36% Verkehrsbetriebe Ludwigshafen 2,42% Rhein-Haardtbahn GmbH
Rurtalbahn GmbH		x	x	x	Dürener Kreisbahn GmbH, R.A.T.H. GmbH
VIAS GmbH		x			50% Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main 50% Rurtalbahn GmbH
Saarbahn GmbH		x			Stadtbahn Saar GmbH, zwei Gemeinden
Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH (SOEG)		x	x	x	Landkreis Löbau-Zittau, vier Gemeinden
Seehafen Kiel GmbH & Co.KG			x		100% Stadt Kiel
Südwestdeutsche Verkehrs-AG		x	x	x	Land Baden-Württemberg
Breisgau-S-Bahn GmbH		x			50% Südwestdeutsche Verkehrs-AG 50% Freiburger Verkehrs AG
Ortenau-S-Bahn GmbH		x			100% Südwestdeutsche Verkehrs-AG
Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH			x	x	Landkreis und Stadt Verden, ein Landkreis und eine Gemeinde
Verkehrsbetriebe Extertal-Extertalbahn GmbH					E.ON Westfalen Weser AG, Verkehrsbetriebe Extertal-Extertalbahn GmbH, Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Stadt Rinteln, Landkreis Schaumburg
WestfalenBahn GmbH		x			25% Verkehrsbetriebe Extertal-Extertalbahn GmbH 25% moBiel GmbH 25% Mindener Kreisbahn GmbH 25% Abellio GmbH
Verkehrsbetriebe Extertal-Extertalbahn GmbH			x	x	Verkehrsbetriebe Extertal-Extertalbahn GmbH

Unternehmen	F	R	G	S	Gesellschafter
Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH			x	x	Landkreise, Städte und Gemeinden, Mittelweserbahn GmbH, WeserBahn GmbH
Vorwohle-Emmerthaler Verkehrsbetriebe GmbH			x		Städte Bodenwerder und Eschershausen, mehrere mittelständische Unternehmen, ein Verein, eine Gemeinde und Privatpersonen
Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH			x		100% Stadt Herne
Westerwaldbahn GmbH			x	x	100% Kreis Altenkirchen
Hellertalbahn GmbH		x			33,3% Westerwaldbahn GmbH 33,3% Hessische Landesbahn GmbH 33,3% Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH
vectus Verkehrsgesellschaft mbH			x		25,1% Westerwaldbahn GmbH 74,9% Hessische Landesbahn GmbH
Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH					Westfälisch-Lippische Vermögensverwaltungs GmbH, sieben Kreise
Regionalverkehr Münsterland GmbH			x		Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH, Kreise, Städte und Gemeinden
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH			x		Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH, Kreise, Städte und Gemeinden
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH			x	x	Westfälisch-Lippische Vermögensverwaltungs GmbH, Kreise, Städte und Gemeinden

F = Fernverkehr
R = Regionalverkehr
G = Güterverkehr
S = Museums-, Touristik- und Charterverkehre,
 Bauzugdienste

Die Unternehmensübersicht wurde auf Basis öffentlich zugänglicher Quellen zusammengestellt. Sie erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Hinweise zu Berichtigungen und Aktualisierungen der Daten sind willkommen.

1) zum 01.01. 07 Realteilung des Joint Venture Rhenus Keolis GmbH & Co. KG, Eintragung Handelsregister noch nicht erfolgt

Regulierung des Netzzugangs in Deutschland besonders intensiv

Ergebnisse einer Studie zum Vergleich der Regulierung des Eisenbahnnetzzugangs in den 25 EU-Staaten, der Schweiz und Norwegen.

	Schiennetz in Tsd. km (Quelle: UIC)	Anzahl lizenzierte EVU ¹⁾ (Quelle: EU)	Wo ist die Regulierungsstelle organisatorisch angesiedelt?	Prüft die Regulierungsstelle die Schiennetz-Nutzungs- bedingungen umfassend?	Muss die Regulierungsstelle Ermittlungen auf Antrag eines EVU durchführen?	Können neben ex-post auch ex-ante Entscheidungen gefällt werden? ²⁾	Sind Entscheidungen trotz Widerspruch/Klage sofort vollziehbar? ³⁾	Kann die Regulierungsstelle Zwangsmittel einsetzen?	Liegen Fachkompetenz und Entscheidungsverantwortung für Regulierungsfragen in einer Hand?	Wie viele Mitarbeiter beschäftigen sich mit Eisenbahnregulierung?	Sind darunter Experten, die sich hauptsächlich mit Regulierungsfragen befassen?
Österreich	5,7	15	RB	+	+	-	-	+	+	10	+
Belgien	3,5	5	MI	+	-	+	+	+	-	6	-
Schweiz	3,0	44	EA	-	+	+	-	-	+	7	-
Tschechien	9,5	17	EA	-	+	+	-	+	+	4	+
Deutschland	36	361	RB	+	+	+	+	+	+	46 ⁴⁾	+
Dänemark	2,4	25	MI	-	-	-	+	-	+	5	-
Estland	1,0	28	MI	+	+	-	-	+	-	6	-
Griechenland	2,4	4	MI	+	-	-	-	-	-	0	-
Finnland	5,8	1	MI	-	+	-	-	-	-	0	-
Frankreich	29	4	MI	+	-	-	-	-	-	7	-
Großbritannien	17	54	RB	+	-	+	+	+	+	35	+
Ungarn	7,7	6	EA	-	-	-	+	+	+	9	-
Irland	2,0	1	MI	-	-	-	-	-	-	0	-
Italien	16	40	RB	+	+	+	+	-	+	10	+
Litauen	1,8	1	MI	-	+	-	-	-	-	8	-
Luxemburg	0,3	2	MI	-	-	-	-	-	-	0	-
Lettland	2,3	9	RB	+	+	-	-	+	+	3	+
Niederlande	2,3	16	RB	+	+	+	-	+	+	10	+
Norwegen	4,0	6	MI	*	-	*	*	+	-	5	*
Polen	20	60	EA	+	+	-	-	+	+	10	+
Portugal	3,0	2	EA	*	*	*	*	*	+	*	*
Schweden	9,9	15	EA	+	-	+	-	-	+	8	+
Slowenien	1,2	1	MI	+	*	*	-	+	-	*	*
Slowakei	3,7	18	EA	+	+	+	-	+	+	12	-
Spanien	13	3	MI	+	+	-	-	-	-	6	-

1) Eisenbahnverkehrsunternehmen; 2) d.h. Prüfung von Entscheidungen bzw. Maßnahmen des Infrastrukturbetreibers vor (ex-ante) oder nach (ex-post) deren Inkrafttreten bzw. Anwendung; 3) ohne aufschiebende Wirkung; 4) derzeit 21 Mitarbeiter, kurzfristige Erweiterung um 25 Stellen ist geplant

+ Kriterium erfüllt; - Kriterium nicht erfüllt bzw. nicht eindeutig erfüllt; * keine Angaben

RB=besondere Regulierungsbehörde, EA=Eisenbahnamt, MI=Ministerium

Quelle: Vergleich der Regulierung des Eisenbahnnetzzugangs in den EU-25 Ländern, der Schweiz und Norwegen, IBM Business Consulting Services 2006