



Wettbewerbsbericht 2009

„Positive Wettbewerbsentwicklung in Deutschland – Nachholbedarf in Europa“

Noch nie wurden so viele Güter mit der Bahn transportiert. Noch nie sind so viele Menschen mit dem Zug gereist wie heute. Der Marktanteil der Schiene wächst seit Anfang des Jahrzehnts Jahr für Jahr. Auch der diesjährige Wettbewerbsbericht illustriert dies wieder eindrucksvoll.

Natürlich beeinträchtigt die weltweite konjunkturelle Abkühlung seit Sommer 2008 auch die Entwicklung des Schienenverkehrs. Betroffen ist vor allem der Güterverkehrsmarkt, der mit einem Wachstum von nur noch knapp über einem Prozent gegenüber den vergangenen Jahren deutlich an Dynamik eingebüßt hat. In dieser schwierigen Situation konnte der Güterverkehr auf der Schiene seine Marktposition gegenüber anderen Verkehrsträgern behaupten. Mit einem Plus von 8,6 Prozent konnten die Wettbewerber ihre Verkehrsleistung überdurchschnittlich steigern. Seit Jahren bauen die Wettbewerber ihre Nachfrage im Bereich der Schieneninfrastruktur aus, so auch im letzten Jahr. Die Wettbewerber steigerten ihre Trassennachfrage im Vergleich zum Vorjahr um 7,9 Prozent. Darum dürfen wir beim Ausbau der Infrastruktur in Zukunft nicht nachlassen. Unseren Beitrag dazu werden wir mithilfe des Konjunkturprogramms des Bundes in diesem Jahr sogar noch forcieren: Wir werden Bahnhöfe in ländlichen Regionen modernisieren, in Nahverkehrsstrecken investieren und die Hauptstrecken und Knoten weiter ausbauen.

Von der gut ausgebauten Infrastruktur in Deutschland sowie der effektiven Marktöffnung profitieren seit vielen Jahren alle Marktteilnehmer. Andere EU-Mitgliedstaaten sind von solchen Bedingungen noch weit entfernt, was wir als europaweit tätiges Eisenbahnunternehmen sehr bedauern. Die Tatsache beispielsweise, dass der gesamte Schienenpersonenverkehr in Ländern wie Deutschland, Italien, Großbritannien oder Dänemark bereits für den Wettbewerb geöffnet ist und in anderen Ländern der EU nicht, führt zu erheblichen Asymmetrien im Markt. Aber auch dort, wo formell die Marktöffnung bereits erfolgt ist, stoßen wir in der Praxis oft auf Hindernisse, wenn wir Verkehrsdienstleistungen außerhalb unseres Heimatmarktes anbieten. Um diese Problematik stärker auszuleuchten, setzt sich der aktuelle Wettbewerbsbericht exemplarisch mit der Situation in Italien und Frankreich auseinander.

Ich plädiere ausdrücklich dafür, dass die nationalen Regelungen und kompetente Regulierer in allen Mitgliedstaaten der EU einen freien und fairen Wettbewerb unterstützen. Wenn das nicht der Fall ist, so wäre derjenige der Dumme, der sich dem Wettbewerb geöffnet hat, während es andere noch nicht getan haben, wie Kommissar Günter Verheugen es im Interview dieses Wettbewerbsberichts zutreffend formuliert.



Ihr Hartmut Mehdorn



Hartmut Mehdorn,
Vorstandsvorsitzender
Deutsche Bahn AG



Impressum

Herausgeber

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

Redaktion

Joachim Fried, Konzernbevollmächtigter für Europäische
 Angelegenheiten, Wettbewerb und Regulierung

Koordination

Claudia Lorenz, Wettbewerb und Regulierung

Beratung und Schlussredaktion

Alexandra Weiß, stellv. Leiterin Konzernmedien und -publikationen

Gestaltung und Produktion

G+J Corporate Media GmbH, Hamburg

Druck

FischerDruck GmbH, Peine

Anregungen und Ergänzungen zu diesem Bericht bitte an
 wettbewerbsbericht@deutschebahn.com

Alle Informationen Stand März 2009

Markt und Wettbewerb

Überkapazitäten verschärfen den Preiswettbewerb erheblich	5
Güterverkehr auf der Schiene kann sich weiter behaupten	8
Schienenpersonenverkehr trotz der Krise	12
Wettbewerbsbedingungen in ÖSPV-Markt uneinheitlich	16
Anforderungen an den Netzfahrplan gestiegen	18

Interview

Joachim Fried im Gespräch mit Günter Verheugen	22
--	----

Ordnungspolitik

EU-Kommission ordnet Eisenbahnmarkt neu	29
Regulierungspraxis richtet sich neu aus	35

Spezielle Diskussionsfelder

Zukunftsmodell Rheinkorridor	41
Marktzugang in Italien unterschiedlich ausgeprägt	44
Frankreich plant neuen Regulierungsrahmen	48
Kontroverse Debatte über Regulierungsmaßnahmen	50

Anhang	51
--------	----

Foto: Heiner Müller-Elsner

Markt und Wettbewerb Während sich die internationale Wirtschaftskrise deutlich negativ auf die Logistik- und Güterverkehrsmärkte auswirkt, sind die Schienenpersonenverkehrsmärkte in Deutschland zunächst noch wenig betroffen. Ihre Wettbewerbsfähigkeit konnte die Schiene in beiden Marktsegmenten leicht ausbauen. Für den aktuellen Netzfahrplan wurden 5,3 Prozent mehr Trassen nachgefragt als im Jahr zuvor.



Überkapazitäten verschärfen den Preiswettbewerb erheblich

Der Logistikmarkt in Deutschland war 2008 von zwei gegensätzlichen Entwicklungen geprägt. Während sich die Marktteilnehmer in der ersten Jahreshälfte noch über gute Umsatzzuwächse freuen konnten, wirkte sich die internationale Wirtschafts- und Finanzkrise im dritten und vierten Quartal auch stärker auf die Logistikbranche aus.

Der globale wirtschaftliche Abschwung in der zweiten Jahreshälfte 2008 hat sich deutlich auf die internationalen Transport- und Logistikmärkte ausgewirkt. Zahlreiche führende Logistikunternehmen meldeten einen substanziellen Rückgang ihrer Frachtvolumina. Alle Teilmärkte verzeichneten am Jahresende einen teilweise massiven Nachfragerückgang bei Transportleistungen. Die dadurch entstandenen Überkapazitäten verschärfen den Preiswettbewerb. Während Kunden hiervon profitieren konnten, führte dies insbesondere bei Unternehmen mit eigenen Transportkapazitäten zu Umsatzeinbrüchen und Margenrückgängen. Der Konsolidierungstrend hielt an, getrieben durch Akquisitionen großer Wettbewerber und Insolvenzen kleiner und mittelständischer Transportdienstleister.

Der Teilmarkt Luftfracht wurde mit Abstand am härtesten getroffen. Das Volumen im weltweiten Luftfrachtmarkt ist nach Jahren kräftigen Wachstums im Jahr 2008 – gemessen in Frachttonnenkilometern – um etwa vier Prozent zurückgegangen. Bis Mai 2008 war noch ein Wachstum zu verzeichnen, allerdings gegenüber dem Vorjahr schon gedämpft. Ab Juni dann bis zum Ende des Jahres 2008 ließen die Luftfrachtvolumina spürbar nach. Neben der weltweiten konjunkturellen Entwicklung infolge der Finanzkrise haben bis Sommer 2008 zudem hohe Treibstoffkosten den Markt belastet. Einen maßgeblichen Anteil am Rückgang der Umsätze hatte der asiatische Markt, der annähernd 50 Prozent des Gesamtmarktums umfasst.

In der Seefracht wurden die optimistischen Wachstumserwartungen bereits zu Beginn des Jahres getrübt, begründet durch die sich abschwächende weltwirtschaftliche Dynamik und die damit einhergehende Reduzierung der Volumina in den Schlüsselmärkten. Gemessen in Twenty-foot Equivalent Unit (TEU), konnte der Gesamtmarkt 2008 im Vergleich zu den starken Vorjahren nur noch um etwa drei bis fünf Prozent wachsen. Volumenstärkste Trade Lanes im Weltmarkt sind nach wie vor von Asien ausgehend die nach Nordamerika und Europa. Auch der innerasiatische Verkehr ist weiterhin durch ein starkes Aufkommen gekennzeichnet. Die nicht erfüllten Wachstumserwartungen führten – verstärkt durch Kapazitätsausweitungen seitens der Reedereien – zu ungünstigen Tonnageauslastungen und zu einer Erosion der Seefrachtraten. Beispielhaft kann hier die Route von China nach Deutschland genannt werden. Hier haben im Jahresverlauf die Frachtraten pro TEU um rund 80 Prozent nachgelassen.

Auf dem europäischen Landverkehrsmarkt hinterließ die Krise ebenfalls deutliche Spuren. Das bis zum Sommer 2008 noch zu verzeichnende Wirtschaftswachstum führte auch zu einer positiven Nachfrageentwicklung beim Straßen-güterverkehr. Nach dem zweiten Quartal 2008 machten sich jedoch in allen großen Ländern Europas rezessive Tendenzen bemerkbar, mit einem deutlichen



Der weltweite Luftfrachtmarkt ist von der Wirtschaftskrise besonders hart betroffen.



In der Seefracht wurden die Wachstumserwartungen bereits zu Beginn des Jahres nach unten korrigiert.



Der Absatzrückgang in der Automobilindustrie schwächt das Marktwachstum der Kontraktlogistik.

Rückgang bei transportierten Gütermengen. Abgesehen von der unsicheren Entwicklung des Dieselpreises nach den Höchstständen gegen Ende des zweiten Quartals 2008, führten weiter ansteigende Einsatzkosten zu erhöhtem Kostendruck, unter anderem infolge von Straßenbenutzungsentgelten.

Dem wirkten zunehmende Überkapazitäten bei den Frachtführern entgegen, die einerseits Preiserhöhungen an die Verlagerer erschwerten, andererseits aber auch Speditionseinkaufspreise tendenziell verringerten.

Der Teilmarkt Kontraktlogistik ist 2008 umsatzbasiert mit knapp vier Prozent gegenüber dem Vorjahr abgeschwächt weiter gewachsen. Während in den ersten drei Quartalen noch ein starker Nachfrageanstieg zu beobachten war, ging das Marktwachstum in den Folgemonaten abrupt zurück. Der Hauptgrund hierfür ist im deutlichen Absatzrückgang in der Automobilindustrie zu sehen.

Die Wettbewerbsentwicklung des Transport- und Logistikmarktes 2008 war erneut durch zahlreiche Unternehmen geprägt, die ihre Geschäftsbasis ausgeweitet haben und durch externe Akquisitionen gewachsen sind. Neben der DB, die mit der Akquisition der spanischen Transfesa im März und der rumänischen Romtrans im Dezember 2008 ihr europäisches Netz deutlich erweitern konnte, hat auch die SNCF durch den vollständigen Erwerb der Anteile von Geodis nun einen gut aufgestellten Speditions- und Logistikdienstleister für ihr Portfolio gesichert. Des Weiteren hat zum Beispiel der dänische Speditionskonzern DSV mit Sitz in Brüssel die Anteile des britischen Finanzinvestors 3i an ABX Logistics übernommen, einem weltweit tätigen Logistikdienstleister in den Bereichen Luft- und Seefracht sowie Straßengüterverkehr.

Die alljährlich von der Fraunhofer-Gesellschaft herausgegebene Studie „Die Top 100 der Logistik“ nennt die wichtigsten Unternehmen im deutschen Logistikmarkt. Laut Ausgabe 2008/2009 konnten die drei führenden Konzerne demnach ihre Marktposition des Vorjahrs halten. So ist der DB-Konzern mit einem Logistikumsatz in Deutschland von etwa 7,1 Milliarden Euro (2007) nach wie vor Marktführer.

An zweiter Stelle folgt die Deutsche Post DHL mit 6,2 Milliarden Euro, an dritter steht der Logistik- und Gütertransportkonzern Kühne + Nagel mit vier Milliarden Euro Umsatz. Damit erreichen diese drei Unternehmen gemeinsam einen Marktanteil von acht Prozent des deutschen Logistikmarktes, dessen Gesamtvolumen 2007 insgesamt bei 205 Milliarden Euro lag. Demzufolge ist die deutsche Logistikbranche nach wie vor durch viele mittelständische und kleine Speditionen geprägt.

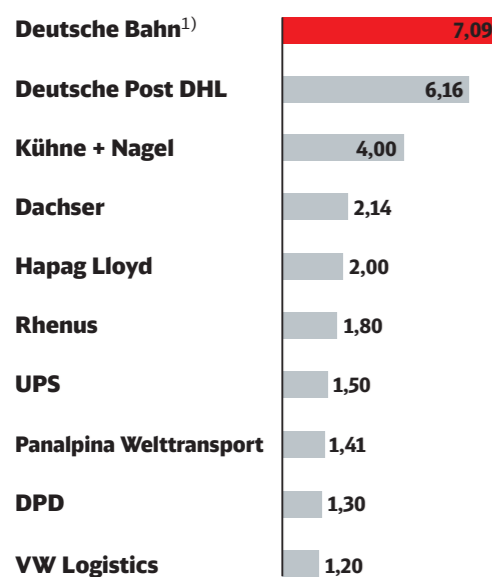
Trotz Krise bestehen langfristig gute Aussichten für die Logistikbranche

Trotz des derzeitigen Zwischentiefs werden sich für Logistikdienstleister Expansionsstrategien auszahlen. Laut der im Oktober 2008 vom Innovationszentrum Verkehr und Logistik der Technischen Universität Berlin vorgestellten Studie „Global Logistics 2015+“ versuchen Unternehmen gerade während einer konjunkturellen Flaute, alle Möglichkeiten zur Kostensenkung auszuschöpfen. Hierzu gehöre die Konzentration auf eigene Kernkompetenzen und die Auslagerung von Logistikaktivitäten an Spezialisten: Insbesondere komplexe Dienstleistungen wie die Versorgung ganzer Fabriken mit sämtlichen erforderlichen Vorprodukten und Rohstoffen werden nachgefragt. Gleichzeitig blieben die Triebkräfte, die schon heute zum Wachstum der Branche beitragen, bestehen. Dazu zählen zum Beispiel Ressourcenknappheit sowie die weltweite Vernetzung mit ihrer immer arbeitsteiligeren Organisation der Wirtschaft. Beobachter der Branche, etwa die Fraunhofer-Gesellschaft, rechnen mit einer weiter steigenden Nachfrage nach Logistikdienstleistungen, insbesondere für weltweite Container-See- und Luftverkehre, internationale Logistiksysteme sowie Anbieter komplexer Logis-

tiklösungen. Fachleute sehen sich zudem durch die Tatsache bestätigt, dass etwa in Deutschland noch mehr als die Hälfte aller Logistikleistungen von Industrie und Handel selbst erbracht werden. Hier besteht offensichtlich noch ein deutliches Wachstumspotenzial.

Top Ten der Logistik, Deutschland

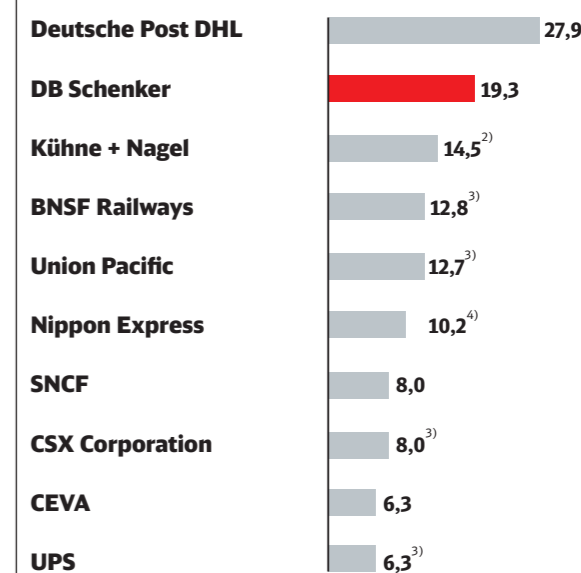
Logistikumsätze in Deutschland 2007 (in Milliarden Euro)



1) Geschäftsfelder Schienengüterverkehr und Logistik
Quelle: Fraunhofer-Gesellschaft, „Die Top 100 der Logistik“, Ausgabe 2008/2009

Top Ten der Logistik, Welt¹⁾

Weltweite Logistikumsätze 2008 (in Milliarden Euro)



1) ohne Reedereien 2) CHF = 0,67 €
3) USD = 0,71 € 4) Ende des Geschäftsjahres 31.3.2008; JPY = 0,00638 €
Quelle: Geschäftsberichte 2008

Fotos: A.P. Möller - Maersk A/S / Ben Wind Fotografie; Wolfgang Klee

Güterverkehr auf der Schiene kann sich weiter behaupten

Im Vergleich der Verkehrsträger konnte der Schienengüterverkehr seine Wettbewerbsfähigkeit in einem schwierigen Umfeld erneut demonstrieren. In Europa ist die Marktentwicklung davon geprägt, dass die nationalen Eisenbahnen expandieren, um ihre Wettbewerbsposition im europäischen Schienengüterverkehrsmarkt zu stärken.

Das Wachstum des Güterverkehrsmarktes in Deutschland (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt und Rohrfernleitungen) hat sich im Vergleich zum Vorjahr abgeschwächt. Während die Leistungszuwächse im ersten Halbjahr 2008 noch stabil waren, zeigte sich die Verkehrsentwicklung in der zweiten Jahreshälfte durch den deutlichen Konjunkturabschwung weit weniger dynamisch. Kostenbelastungen, etwa erheblich verteuerte Kraftstoffpreise, wirkten sich zusätzlich auf die Branche aus. So lag der Preis für Dieselmotorkraftstoff im Vergleich zum Vorjahr um gut 14 Prozent höher. Getragen durch die positive Entwicklung der ersten sechs Monate stieg die Verkehrsleistung des Gesamtmarktes 2008 noch um 1,1 Prozent

auf knapp 670 Milliarden Tonnenkilometer (tkm) an. Der Schienengüterverkehr entwickelte sich zwar im Jahr 2008 deutlich weniger dynamisch, trotzdem konnte das hohe Leistungsniveau des Vorjahres mit einem Zuwachs um 0,9 Prozent auf 115,7 Milliarden Tonnenkilometer übertroffen und der Marktanteil im Jahr 2008 nach der erfolgreichen Entwicklung in den vergangenen fünf Jahren mit 17,3 Prozent behauptet werden. Seit 2002 konnte der Schienengüterverkehr seinen Anteil um zwei Prozentpunkte ausbauen, während etwa die Binnenschifffahrt rund zweieinhalb Prozentpunkte verlor. Wachstumsträger auf der Schiene blieb der kombinierte Verkehr (KV), der jedoch im Vergleich zu den Vorjahren deutlich verhaltener zulegen. Nach einer sehr guten Entwicklung in der ersten Jahreshälfte hat sich die Wachstumsdynamik aufgrund der Abkühlung der weltweiten Konjunktur in den Folgemonaten merklich abgeschwächt. Sowohl im Seehafen hinterlandverkehr als auch im kontinentalen KV waren über alle Branchen hinweg dämpfende Effekte zu verzeichnen.

Einem deutlichen Rückgang bei den Transitverkehren stand ein kräftiges Plus der leistungsstärkeren Binnentransporte gegenüber. Ein solches gilt auch für die Im- und Exporttransporte infolge der anhaltenden Ausweitung internationaler Geschäftsaktivitäten. Neben Neuverkehren und Verkehrszuwächsen muss jedoch berücksichtigt werden, dass einige Eisenbahnunternehmen 2008 neu in die Verkehrsstatistik des Statistischen Bundesamtes aufgenommen wurden. Veränderungen gegenüber dem Vorjahr beruhen entsprechend auf nicht identischen Berichtsfirmenkreisen.

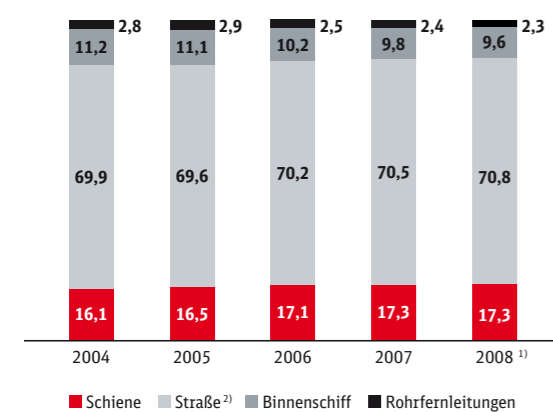
Im Straßengüterverkehr (deutsche und ausländische Lkw inklusive Kabotageverkehre in Deutschland) zeigte sich die Entwicklung der Verkehrsleistung ebenfalls spürbar gedämpft. Ausländische Lkw dominieren dabei klar die grenzüberschreitenden Verkehre und legten erneut stärker zu als ihre deutschen Wett-



Die Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr liegt leicht oberhalb des Gesamtmarktwachstums.

Schiene verteidigt Marktposition

(Angaben in Prozent; Basis: Verkehrsleistung; Werte gerundet)



1) Schätzung; 2) deutsche und ausländische Lkw (inklusive Kabotageverkehre in Deutschland)
Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene

bewerber. Und dies, obwohl die Nachfrage aus dem Außenhandel in der zweiten Jahreshälfte deutlich nachließ. Der Anteil der ausländischen Lkw an der Gesamtverkehrsleistung auf deutschen Straßen liegt bei rund 36 Prozent. Während sich in der ersten Jahreshälfte die Nachfrage trotz der kräftigen Verteuerung der Kraftstoffe stabil zeigte, kehrte sich die Situation im Jahresverlauf nahezu um: Die Dieselpreise fielen deutlich, gleichzeitig schwächte sich die Nachfrage so kräftig ab, dass es zu Laderaumüberkapazitäten kam – mit entsprechenden Folgen für die Preisgestaltung. Insgesamt entwickelte sich die Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr 2008 mit einem Anstieg um 1,6 Prozent nach gut sechs Prozent im Vorjahr vergleichsweise moderat, aber leicht oberhalb des Gesamtmarktwachstums.

In der Binnenschifffahrt setzte sich nach einem nur leichten Zuwachs (2007) die insgesamt schwache Entwicklung der vergangenen Jahre fort. Trotz des milden Winters 2007/2008 und entsprechend ausgebliebener witterungsbedingter Einschränkungen reichte das stabile gesamtwirtschaftliche Umfeld der ersten Jahreshälfte bei der Binnenschifffahrt nicht aus, um den Konjunkturreinbruch in der zweiten Jahreshälfte zu kompensieren. Nicht zuletzt die in den ersten Monaten kräftig gestiegenen Gasölkosten belasteten dieses Segment. Insgesamt blieb die Verkehrsleistung auf den deutschen Wasserstraßen im Jahr 2008 um 1,0 Prozent hinter dem Vorjahresniveau zurück. Die Binnenschifffahrt konnte daher ihren Marktanteil wie schon in den drei Jahren zuvor nicht halten.

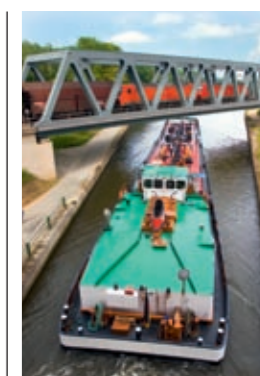
In diesem speziell im vierten Quartal 2008 schwierigen Marktumfeld konnten die im Schienengüterverkehr in Deutschland tätigen Gesellschaften des DB-Konzerns ihr hohes Vorjahresniveau nicht ganz behaupten. So lag die Verkehrsleistung 2008 bei rund 91 Milliarden Tonnenkilometern, verglichen mit

92 Milliarden im Jahr 2007. Bei den Wettbewerbern entwickelte sich die Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr mit einem Anstieg von 8,6 Prozent spürbar verhaltener gegenüber 28,7 Prozent 2007. Der geschätzte Marktanteil anderer Bahnen stieg weiter um fast zwei Prozentpunkte und lag 2008 bei gut 21 Prozent gegenüber 19,7 Prozent im Jahr 2007.

Wettbewerber legen überdurchschnittlich zu

Rund 30 Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringen derzeit im Wesentlichen die Verkehrsleistung auf dem Schienengüternetz in Deutschland. Diese hohe Zahl von in Deutschland aktiven Güterbahnen zeigt, dass der deutsche Schienengüterverkehrsmarkt für Wettbewerber gut zugänglich und folglich wenig konzentriert ist. Insgesamt haben über 300 Güterbahnen hierzulande eine Genehmigung zur Durchführung von Schienengüterverkehren. Diese können bestehende Verkehre jederzeit ausweiten und verschärfen damit den Wettbewerbsdruck. Zudem haben im Vorjahr zwölf Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) eine Zulassung für den deutschen Markt erhalten.

Neben der hohen Anzahl von EVU ist die Vielfalt der Anbieter ein weiterer Beleg für den wirksamen Wettbewerb im deutschen Schienengüterverkehrsmarkt. Unter den Wettbewerbern befinden sich sowohl deutsche als auch ausländische Bahnunternehmen. Die ausländischen Anbieter sind zum Teil privatrechtlich organisiert, wie die zum französischen Veolia-Konzern gehörende Veolia Cargo, oder es handelt sich um Staatsbahnen wie die Schweizer SBB Cargo oder die mehrheitlich zu Trenitalia gehörende TX Logistik. Insbesondere die SNCF will sich in Europa als Alternative zur DB etablieren. So ist die SNCF 2008 durch den Erwerb von 75 Prozent an der privaten Bahngesellschaft Import Transport Logistik Dresden in den deutschen Markt eingetreten. Zudem weiteten



Die Binnenschifffahrt verliert auch im Jahr 2008 Marktanteile.



Rail Cargo Austria will sich als größter Anbieter in Südosteuropa etablieren.

einige deutsche Regionalbahnen, etwa die Mittelweserbahn, ihre Aktivitäten national wie international aus. Die Mittelweserbahn hat sich in den vergangenen zehn Jahren von einem kleinen regionalen Bahnunternehmen zu einem bedeutenden Dienstleistungsunternehmen mit über 130 Angestellten und 45 Fahrzeugen entwickelt.

Der Eintritt der SBB Cargo sowie der SNCF in den nicht zuletzt aufgrund der Größe und der zentralen geografischen Lage interessanten deutschen Schienengüterverkehrsmarkt zeigt, dass die nationalen Eisenbahnen ihre Expansion im europäischen Ausland konsequent vorantreiben, um ihre Wettbewerbsposition im europäischen Schienengüterverkehrsmarkt zu stärken. Die DB hat im vergangenen Jahr den spanischen Logistikdienstleister Tranfesa sowie im Januar 2009 die polnische Güterbahn PCC übernommen, die kartellrechtliche Freigabe steht noch aus. Die österreichische Rail Cargo Austria (RCA) will sich nach eigenen Angaben durch Allianzen und Zukäufe bis 2010 als größter Anbieter in Süd-

die RCA im Juli 2008 ein Sicherheitszertifikat für das slowenische Schienennetz erworben. Es ist Voraussetzung für die Aufnahme von Verkehrsleistungen. Wann RCA tatsächlich in den Güterverkehr in Slowenien einsteigt, steht jedoch noch nicht fest.

In Italien plant RCA einen Markteintritt als Low-Cost-Carrier. Insgesamt hat der Mutterkonzern der RCA, die ÖBB, derzeit 60 Beteiligungen in der Region, Tendenz steigend. Dabei steht die Privatisierung einiger Cargo-Sparten der Nationalbahnen noch aus. Die Güterverkehrssparten sind in der Regel zu klein, um eigenständig zu überleben – insbesondere in der gegenwärtig angespannten konjunkturellen Lage. Für den Kauf der Cargo-Sparten in Kroatien und in Montenegro steht die RCA schon in Warteposition. Bislang gibt es in diesen beiden Ländern allerdings noch keinen ausreichenden politischen Willen zur Bahnprivatisierung. Die ÖBB hat die kroatische Staatsbahn aber schon einmal bei Umstrukturierungen beraten und auch mit der staatlichen montenegrinischen Eisenbahn Gespräche geführt.

Wettbewerberbahnen haben Zugang zu allen Ressourcen

Laut Sonderbericht zum Schienengüterverkehrsmarkt des Bundesamtes für Güterverkehr ist mit einer weiteren Marktconsolidierung auf europäischer Ebene zu rechnen: „Die ehemals monopolistischen nationalen Märkte werden durch eine oligopolähnliche Struktur auf europäischer Ebene ersetzt.“ Nach Einschätzung der Behörde werden am Ende der Marktconsolidierung einige große Eisenbahnverkehrsunternehmen – in erster Linie ehemalige Staatsbahnen – übrig bleiben, die europaweite Verkehre anbieten. Private Anbieter wie Veolia oder der britische Arriva-Konzern zeigen jedoch, dass es möglich ist, sich neben den ehemaligen Staatsbahnen in

Fotos: ÖBB/Archiv PG; Stefan Watter

Die Megatrends werden sich langfristig durchsetzen und einen Ausbau der Kapazitäten für den zunehmenden Güterverkehr auf der Schiene erforderlich machen.

osteuropa etablieren. So übernahm sie im Dezember 2008 die Schienengüterverkehrstochter der ungarischen Staatseisenbahn MAV. Dort soll künftig ein flächendeckendes Distributionsnetzwerk mit sechs neuen Logistikknoten entstehen. In Slowenien hat



Die Kunden sind laut einer aktuellen Studie mit der Qualität im Schienengüterverkehr zufrieden bis sehr zufrieden.

Europa zu etablieren. Infolge von Übernahmen und Beteiligungen sowie der dynamischen Entwicklung im Leasing- und Vermietungsgeschäft ist aber auch für kleinere Bahnunternehmen der Zugang zu rollendem Material längst kein Hindernis mehr für einen erfolgreichen Marktauftritt.

Ihre Konkurrenzfähigkeit beweisen EVU unter anderem durch das Angebot differenzierter Kundenlösungen. So werden beispielsweise Güter transportiert, die bislang für die Schiene als ungeeignet galten – etwa wertvolle Computerhardware. Zur Kontrolle der Ware werden Sicherheitsiegel eingesetzt. Darüber hinaus wird der Transport verderblicher Waren angeboten – zum Beispiel Fisch. Mithilfe von Benachrichtigungs- und Stützpunktketten können EVU die Temperatur von Kühlaggregaten über den gesamten Transportweg hinweg überwachen.

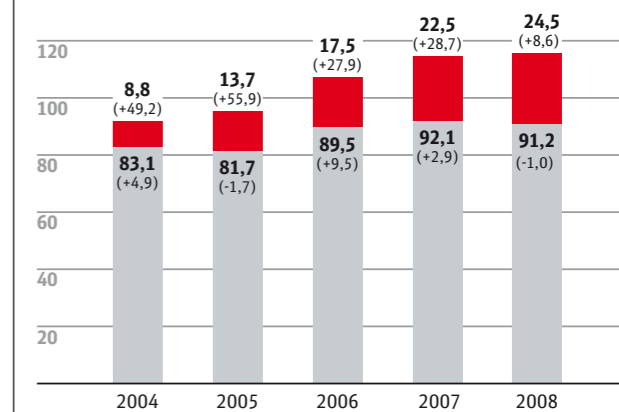
Dass der Schienengüterverkehrsmarkt von intensivem Wettbewerb mit innovativen Angeboten, sinkenden Preisen und einer deutlichen Qualitätssteigerung geprägt ist, belegt die im Frühjahr 2008 von der Unternehmensberatung Booz & Company durchgeführte Kundenumfrage „Rail Freight Survey 2008“. Demnach sind die Kunden mit der Qualität im Schienengüterverkehr zufrieden bis sehr zufrieden. Positive Auswirkungen des Wettbewerbs, etwa der starke Anstieg der Verkehrsleistung in den vergangenen Jahren, werden jedoch durch Kapazitätsengpässe im Schienennetz erheblich gefährdet. So befürchtet mehr als die Hälfte der Befragten, dass die Infrastruktur für künftige Zuwächse nicht ausreichen wird. Trotz der krisenbedingten europaweiten Verkehrseinbrüche derzeit werden mittel- und langfristig Megatrends wie die Globalisierung oder der fortschreitende Klimawandel die Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen wieder kräftig erhöhen und die Erweiterung der Kapazitäten dringend notwendig machen.

Wettbewerber steigern Verkehrsleistung um 8,6 Prozent

Ihr Marktanteil liegt bei gut 21 Prozent.

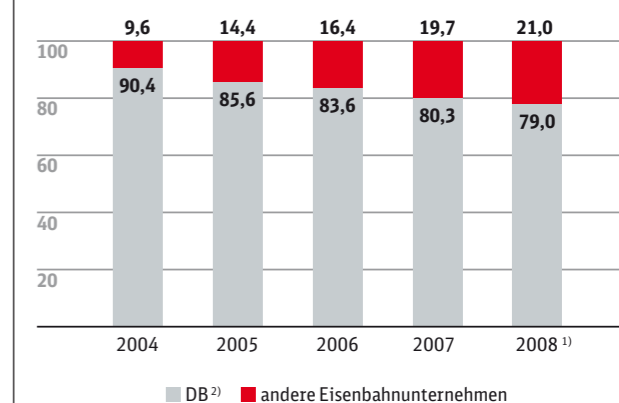
Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr

(Angaben in Milliarden Tonnenkilometer; in Klammern: Veränderung gegenüber Vorjahr in Prozent)



Marktanteil der DB und ihrer Wettbewerber

(Angaben in Prozent)



1) Schätzung; 2) ab 2006 Railion Deutschland und RBH Logistics
Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene



Die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr erreichte 2008 ein neues Rekordhoch.

Schienenpersonenverkehr trotz der Krise

Im Vergleich zum Güterverkehr waren die Schienenpersonenverkehrsmärkte von der beginnenden Rezession in Deutschland nur wenig betroffen. Die Schiene profitierte vielmehr von der nach wie vor stabilen Lage auf dem Arbeitsmarkt und dem großen Mobilitätsbedürfnis der Fahrgäste. Fördernd wirkten zudem die bis Mitte 2008 hohen Kraftstoffpreise.

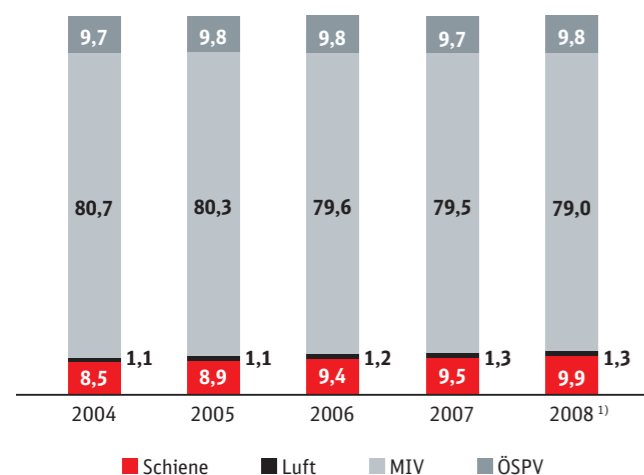
Für den Schienenpersonenverkehr (SPV) war 2008 ein erfolgreiches Jahr. Dazu trug insbesondere der Rekordanstieg der Kraftstoffpreise auf über 1,50 Euro pro Liter Diesel im Juni 2008 bei (vgl. www.adac.de). Trotz einer Konjunkturabschwächung in der zweiten Jahreshälfte blieben die Preise für Kraftstoffe im Jahresdurchschnitt mit knapp sieben Prozent Preisanstieg gegenüber Vorjahr auf hohem Niveau. Weil Eisenbahnen energieeffizienter sind als Pkw oder Flugzeug, hat sich ihre Wettbewerbsposition infolgedessen gegenüber anderen Verkehrsträgern verbessert.

Mehr Fahrgäste im Fern- und Regionalverkehr

Insgesamt können die Bahnen im Personenverkehr auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurückblicken. So legte der Fernverkehr bei Fahrgastaufkommen und Verkehrsleistung zu – dank gut angenommener neuer Verbindungen und geringerer Preissteigerung als beim motorisierten Individualverkehr. Der Lokführerstreik im Herbst 2007 hatte zu einer verminderten Verkehrsleistung der gesamten Schiene geführt – ein Effekt, der im Berichtszeitraum 2008 wiederum zu einer entsprechend höheren Wachstumsrate führte. Im Regionalverkehr nahm die Verkehrsleistung zu, obwohl die Aufgabenträger aufgrund gekürzter Regi-

Schiene steigert Marktanteil erneut

(Anteile am Modal Split in Prozent; Basis: Verkehrsleistung; Werte gerundet; revidierte Werte/Angaben zum ÖSPV ab 2004 aufgrund einer veränderten Erfassungsmethode lt. VerkStatG.)



¹⁾ Schätzung
Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene

onalisierungsmittel weniger Zugleistungen bestellt haben. Hier befindet sich DB Regio in intensivem Wettbewerb mit neuen Anbietern, die im Besitz von Ländern, Kommunen oder von Tochterunternehmen internationaler Konzerne sind.

Der Gesamtmarkt schrumpfte um 0,8 Prozent. Vor allem der nach wie vor dominierende motorisierte Individualverkehr (MIV) nahm um 1,7 Prozent ab. Sein Anteil am Gesamtmarkt verblieb damit unter der 80-Prozent-Marke. Vor diesem Hintergrund ist die gestiegene Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr von 3,5 Prozent bemerkenswert. Der Anteil der Schiene konnte sich damit auf 9,9 Prozent erhöhen. Auch der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) erreichte mit einem Rückgang um 0,5 Prozent nicht mehr die Verkehrsleistung von 2007 und brachte es auf einen Anteil am Gesamtmarkt von 9,8 Prozent. Zulegen konnte hingegen der innerdeutsche Flugverkehr. Nach Jahren kräftiger Zuwächse halbierte sich das Wachstum im Vorjahr allerdings gegenüber 7,7 Prozent im Jahr 2007. Sein Anteil am Gesamtmarkt verblieb bei 1,3 Prozent.

Studie analysiert Wettbewerbschancen im Fernverkehr

Die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) stieg 2008 kräftig an auf 35,5 Milliarden Personenkilometer (Pkm). Das entspricht einem Anstieg von 4,3 Prozent. Der Ausbau stark nachgefragter sowie neuer Verbindungen im grenzüberschreitenden Verkehr, beispielsweise zwischen den Metropolen Hamburg – Kopenhagen oder Frankfurt/Main – Paris, sorgten dafür, dass insgesamt wieder mehr Fahrgäste die Angebote des Fernverkehrs nutzten.

Die im Jahr 2007 von den europäischen Anbietern des Hochgeschwindigkeitsverkehrs gegründete Kooperation Railteam brachte für die Fahrgäste im internationalen Personenverkehr zahlreiche Vorteile. Beispielsweise können Fahrgäste bei Verspätung eines Zuges umsteigen auf Züge anderer Kooperationspartner („Hop on the next train“) oder Vielfahrervergünstigungen wie Lounges und Prämientickets im gesamten Railteam-Netz nutzen. Angebote der Kooperationsmitglieder werden zudem durch zentrale Info-Points und einen gemeinsamen Internetauftritt (www.railteam.de) leichter zugänglich.

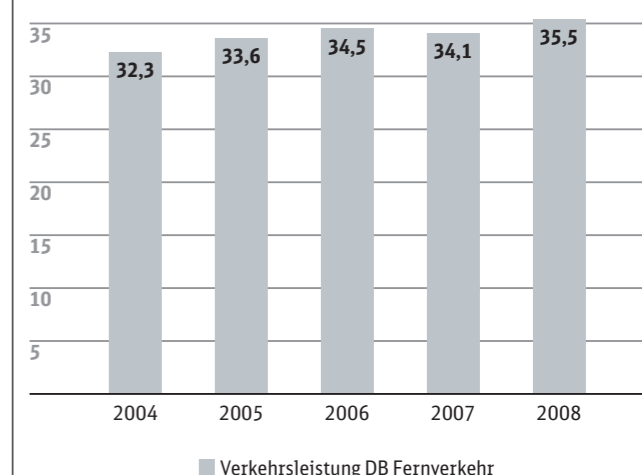
Positiv wirkte sich auch eine Vielzahl günstiger Spezialpreise und Sonderangebote auf die Fahrgastzahlen aus, etwa das Dauer-Spezial.

Wie in den Jahren zuvor scheuten Wettbewerber der Deutschen Bahn auch 2008 den Einstieg in den eigenwirtschaftlichen Fernverkehr. Nur die Angebote, welche schon zuvor existierten, zum Beispiel von Veolia („Inter-Connex“), Arriva (Vogtlandbahn, Plauen-Berlin) und der Georg Verkehrsorganisation (Berlin-Malmö), blieben bestehen. Die Vogtlandbahn hatte im Februar 2009 auf Betreiben ihres britischen Mutterkonzerns hin den Betrieb zwischen Plauen und Berlin wegen erheblich gestiegener Kosten eingestellt. Am 8. April 2009 wurde jedoch der Betrieb wieder aufgenommen. Anhaltspunkte für den geringen Anteil der Wettbewerber im SPFV liefert eine Studie der European School of Management and Technology (ESMT). Sie beschäftigt sich mit den Chancen eines funktionierenden Wettbewerbs, wenn ab 2010 die von der EU geforderte Liberalisierung des europäischen Schienenpersonenverkehrs erfolgt. Einige der Ergebnisse sind auf die heutige Situation bereits übertragbar, weil einige EU-Länder, darunter Deutschland, ihr Streckennetz schon vor Jahren für den Wettbewerb geöffnet haben.

Der Studie ist es gelungen, den Wettbewerbsdruck zu quantifizieren, den das Flugzeug als

Fernverkehr legte kräftig zu

Im Jahr 2008 konnte DB Fernverkehr das Ergebnis des Vorjahres deutlich übertreffen (Verkehrsleistung in Milliarden Personenkilometer).



Quelle: eigene

Foto: Axel Hartmann



Mehr Bahnreisende dank hoher Kraftstoffpreise, attraktiver Angebote und guter Resonanz auf Pauschaltickets.

Verkehrsmittel für die untersuchten Relationen auslöst. Als Parameter gelten dabei die Fahrgastzahlen und Preisreaktionen. Das Angebot einer Flugverbindung durch einen Low-Cost-Carrier führt demnach zu einem Rückgang der Verkehrsleistung von durchschnittlich rund acht Prozent und zu signifikant niedrigeren Preisen im SPNV gegenüber der Marktsituation vor Eintritt des Low-Cost-Carriers. Dies betrifft sowohl die erste als auch die zweite Klasse. Solche Ergebnisse belegen, welche Bedeutung der intermodale Wettbewerb hat. Dagegen erwarten die Autoren der Studie nicht, dass sich nach erfolgter Liberalisierung im europäischen SPNV ein starker Wettbewerb auf der Schiene entwickelt. Als zentraler Grund werden die im Vergleich zum Regional- und Güterverkehr hohen Investitionen angeführt, die vor Aufnahme einer Fernverkehrsverbindung vorfinanziert werden müssen. Dies bestätigt auch Klaus Jakobs, Vorsitzender der Geschäftsführung von Arriva Deutschland, dem nach der DB und Veolia Verkehr drittgrößten Eisenbahnverkehrsunternehmen hierzulande. „Einen Fern-

verkehr wirtschaftlich zu betreiben ist in der Tat schwierig. [...] Es ist schlicht sehr teuer, Züge zu betreiben. Wir stehen dabei immer in Konkurrenz zu anderen Verkehrsmitteln“, sagt Jakobs (Quelle: „Regionalverkehr“, Heft 1/2009, S. 52f.)

Regionalverkehr: mehr Leistung für weniger Geld

Mit 3,2 Prozent fiel das Wachstum der Verkehrsleistung im SPNV im Vorjahr kräftig aus. Trotz einiger Abbestellungen stieg die Verkehrsleistung im SPNV von 44,9 Milliarden auf 46,3 Milliarden Personenkilometer (2008).

Nach dem zwischen Bund und Ländern ausgehandelten Kompromiss bei der Vergabe der Regionalisierungsmittel im Jahr 2007 wurden diese für 2008 auf 6,675 Milliarden Euro gekürzt. Bis 2014 sollen die Mittel um jährlich 1,5 Prozent auf 7,3 Milliarden Euro steigen. 78 Prozent der Regionalisierungsmittel verwenden die Aufgabenträger für die Bestellung von Zugleistungen. Das sind insgesamt rund 5,2 Milliarden Euro (vgl. „Regionalverkehr“, Heft 1/2009, S. 40). Der intensive Wettbewerb im SPNV hat zu Preissenkungen bei den bestellten Zugleistungen geführt, von denen die Aufgabenträger entsprechend profitieren. So gelang es vielerorts, trotz gesunkener Mittel weiterhin ein attraktives Angebot bereithalten zu können.

Die im regionalen Schienenverkehr tätigen Tochterunternehmen der DB haben mit 1,8 Prozent ebenfalls dazugewonnen, wenn auch nur unterdurchschnittlich. Angesichts mehrerer an die Wettbewerber verlorener Strecken und Teilnetze wie der Hunsrückbahn, die ab Dezember 2009 von dem Mainzer Unternehmen Rhenus Veniro bedient wird, ist dies dennoch ein Erfolg. Hierzu haben die hohen Kraftstoffpreise, attraktive Angebote und die

gute Resonanz auf Pauschalpreistickets beigetragen. Durch Übernahme von Leistungen, die zuvor DB-Tochterunternehmen erbracht hatten, erhöhte sich der Anteil der Wettbewerber am Gesamtmarkt auf rund 18,4 Prozent der Zug- und 10,1 Prozent der Verkehrsleistung. Die Verkehrsleistung der Wettbewerber erhöhte sich um etwa 10,8 Prozent auf 4,7 Milliarden Personenkilometer.

Insgesamt wurden 2008 durch die Aufgabenträger rund 38,2 Millionen Zugkilometer neu vergeben, davon rund 28 Prozent an DB-Unternehmen. Der größte Teil wurde in Ausschreibungen vergeben (etwa 51 Prozent der Zugleistungen). Von den verbleibenden 49 Prozent wurden gut zwei Drittel im Wege der Direktvergabe und der restliche Anteil in Verhandlungsverfahren vergeben.

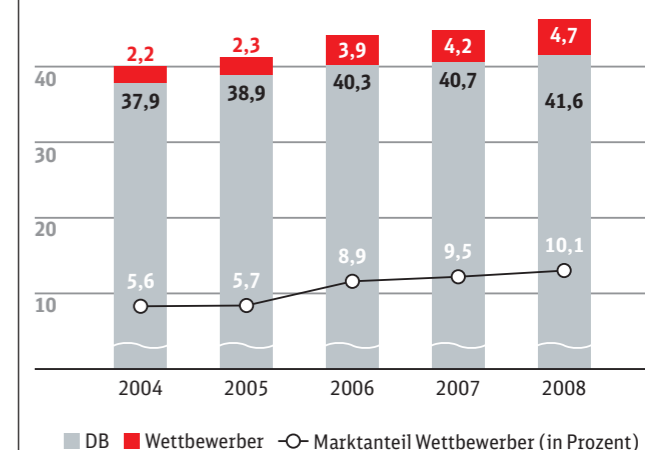
Von 27,5 Millionen Kilometern Zugleistungen, die 2008 von Wettbewerbern der DB gewonnen wurden, gingen 23 Millionen Zugkilometer an Tochterunternehmen internationaler Konzerne. Bei diesen handelt es sich um die Verkehrssparte des französischen Konzerns Veolia, der mit zahlreichen Tochterunternehmen in Deutschland aktiv ist, und um die Benex, ein Tochterunternehmen der Hamburger Hochbahn und der australischen Investmentgesellschaft Babcock & Brown Public Partnerships.

Ausländische Anbieter erschließen nach und nach deutschen SPNV-Markt

Die Konsolidierung des deutschen SPNV-Marktes geht häufig von ausländischen Staatsbahnen wie der SNCF aus, die mit ihrem Tochterunternehmen Keolis vom noch geschützten französischen Heimatmarkt aus in Deutschland der DB Konkurrenz macht. Auch die niederländische Staatsbahn NS ist über ihre Tochtergesellschaft NedRailways im vergangenen Jahr mit der Übernahme des Essener Verkehrsunternehmens Abellio in den deutschen SPNV-Markt eingestiegen. Weitere Staatsbahnen wie die Schweizer SBB sind bereits in Deutschland aktiv oder haben dies, wie die dänische DSB, angekündigt. Besonders aktiv in Deutschland ist der britische Konzern Arriva mit seinen Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften in Deutschland. Dabei ist Arriva über Beteiligungen wie die Ostthannoversche Eisenbahn (Metronom) auch mit kommunalen sowie Landesgesellschaften verbunden. Zu den besonders aktiven Gesellschaften im öffentlichen Besitz gehört die Hessische Landesbahn (Cantus Verkehrsgesellschaft, Vectus Verkehrsgesellschaft und andere).

SPNV wächst um 3,2 Prozent

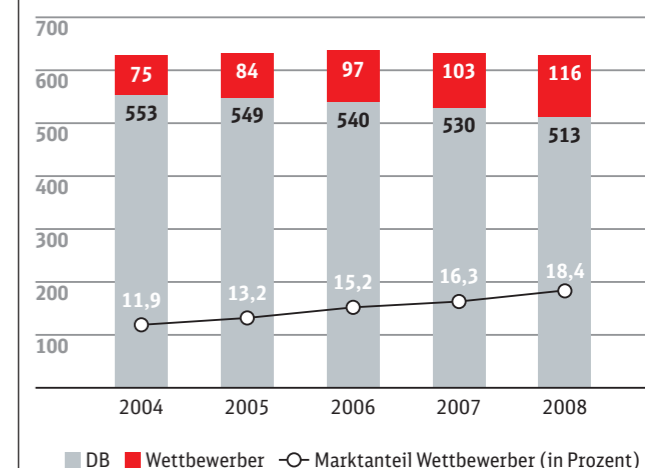
Vom Wachstum der Verkehrsleistungen konnten die Wettbewerber überproportional profitieren. (Angaben in Milliarden Personenkilometern)



Quelle: Statistisches Bundesamt

Marktanteil der Wettbewerber steigt auf 18,4 Prozent

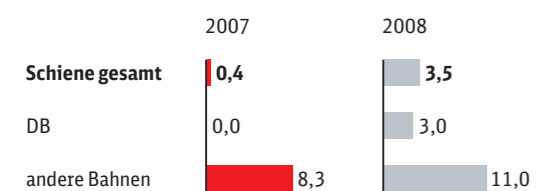
(Zugleistungen in Millionen Zugkilometer)



Quelle: eigene

Wachstum im Schienenpersonenverkehr gestiegen

(Veränderung zum Vorjahr in Prozent; Basis: Personenkilometer)



Quelle: eigene

Foto: Ralf Kranert



Internationale Konzerne wie Arriva bauen ihre Position auf dem ÖSPV-Markt aus.

Wettbewerbsbedingungen im ÖSPV-Markt uneinheitlich

Nur die regionalen Verkehre werden für den Wettbewerb geöffnet, die Kommunen dagegen können Verkehrsleistungen weiter direkt an ihre eigenen Verkehrsunternehmen vergeben. Der Widerstand gegen unterschiedliche Zugangsmöglichkeiten zu Verkehrsmärkten innerhalb der EU wächst.

Wie schon in den Jahren zuvor hat auch im Vorjahr der Wettbewerb im regionalen Busverkehr zugenommen. Da Verkehrsleistungen regelmäßig neu vergeben oder ausgeschrieben werden, ist dieser Markt ständig in Bewegung. So wurden 2008 allein rund 40 Millionen Nutzwagenkilometer neu vergeben, wobei Schleswig-Holstein mit drei, Hessen mit 48 und München mit fünf Ausschreibungen die Schwerpunkte der Wettbewerbsverfahren bildeten. Das Bundesland Niedersachsen entschied sich in neun Fällen für einen sogenannten Genehmigungswettbewerb, bei dem sich Verkehrsbetreiber auf Basis der ausgeschriebenen Leistung direkt um eine Konzession bewerben. Die Gesellschaften von DB Stadtverkehr konnten mehr als 40 Prozent dieser Ausschreibungen für sich entscheiden. Dabei setzte sich insbesondere in Hessen ein sogenannter Leistungstausch fort: Bestandsleistungen, die die DB-Stadtverkehr-Gesellschaft DB Regiobus Hessen (RKH) verlor, konnte sie nur teilweise durch den Gewinn neuer Leistungen kompensieren. Andere Unternehmen, wie das Essener Verkehrsunternehmen Abellio mit seinen beiden in Hessen ansässigen Tochterunternehmen Werner und der Verkehrsgesellschaft Mittelhessen, gewannen dagegen Verkehrsleistungen hinzu. In Schleswig-Holstein kann das zu DB Stadtverkehr gehörende Kieler Busunternehmen Autokraft seine bisher bestehenden Verkehrsleistungen künftig

weiter anbieten. Die neu ausgeschriebenen Leistungen für Reinfeld und Ahrensburg (Schleswig-Holstein) jedoch konnten mit Dahmetal und den Verkehrsbetrieben Hamburg-Holstein AG (VHH) private beziehungsweise kommunale Wettbewerber für sich gewinnen.

Kommunen setzen auf Expansion

Den öffentlichen Straßenpersonenverkehrsmarkt (ÖSPV) kennzeichnet nach wie vor, dass Kommunen Leistungen direkt an ihre eigenen Verkehrsunternehmen vergeben. Allein im November und Dezember 2008 haben die Städte Darmstadt und Wetzlar (Hessen), Ulm (Baden-Württemberg), Neu-Ulm und München (Bayern) sowie der sächsische Erzgebirgskreis Direktvergaben an ihre Unternehmen angezeigt.

Neben solchen Inhouse-Vergaben setzen immer mehr Kommunen auf Zusammenschlüsse ihrer Unternehmen mit anderen kommunalen Verkehrsunternehmen. So planen zum Beispiel die Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG), die Essener Verkehrs AG (EVAG) und die Mühlheimer Verkehrsgesellschaft (MVG) im Jahr 2010 die Zusammenführung ihres operativen Geschäfts in das neue Verkehrsunternehmen Rhein-Ruhr-Verkehr (RRV). Die damit entstehende neue Unternehmensstruktur

würde einen eigenen Markt bilden. Ähnliches haben kommunale Verkehrsunternehmen in Brandenburg vor. Ziel solcher Zusammenschlüsse sind Kostensenkungen für eine bessere Wirtschaftlichkeit der Unternehmen. In den westlichen Bundesländern erreichten die kommunalen Verkehrsunternehmen nach Angaben des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zuletzt einen Kostendeckungsgrad von lediglich 74,6 Prozent und in den östlichen Bundesländern gerade mal 68,4 Prozent. Eine deutliche Verbesserung dieser Kostenstruktur ist dringend erforderlich, denn den Kommunen brechen aufgrund des zunehmenden Wettbewerbs die Einnahmen ihrer eigenen Energieunternehmen weg, die sie bisher zur Gegenfinanzierung für die Bestellung von Verkehrsleistungen verwendet haben.

Zur Optimierung der Wirtschaftlichkeit ihrer Verkehrsunternehmen setzen die Kommunen zudem auf Expansion. So hat etwa die Hamburger Hochbahn mit ihrer Tochter Benex die Hamburger Nahverkehrsgesellschaft gekauft und beteiligt sich über Benex an Ausschreibungen außerhalb des Stadtgebiets von Hamburg. Jüngst war das Unternehmen bei Ausschreibungen im Münchener Umland sowie in Nordhessen erfolgreich.

Ob solch ein Vorgehen weiter möglich sein wird, wenn die EU-Verordnung 1370/2007 über den öffentlichen Nahverkehr im Dezember 2009 in Kraft tritt, (vgl. Kapitel „Ordnungsrahmen“), ist umstritten. Die Verordnung zielt auf verstärkten Wettbewerb ab. Daher verbietet sie Unternehmen wie der Hamburger Hochbahn an Ausschreibungen teilzunehmen, da sie bereits von der Direktvergabe durch ihre Eigentümer profitieren.

Wachstum ist nur begrenzt möglich

Internationale Konzerne haben auch 2008 durch weitere Unternehmenszuzüge ihre Position auf dem deutschen ÖSPV-Markt ausgebaut. Insbesondere die britische Unternehmensgruppe Arriva engagiert sich durch die Übernahme des Betriebs der Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn und den Kauf der Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH verstärkt auf dem deutschen Markt. Allein die Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH erbringt in der Region mehr als zwei Millionen Nutzwagenkilometer im Jahr. Neu auf dem deutschen Markt ist mit der Übernahme des Essener Verkehrsunternehmens Abellio GmbH das Unternehmen NedRailways, eine Tochter der Niederländischen Staatsbahnen NS.

Die internationalen Konzerne und DB Stadtverkehr konkurrieren miteinander vor allem um die regionalen Busverkehre, da ihnen die Teile des ÖSPV-Marktes verschlossen sind, die die Kommunen inhouse vergeben. Wachstum ist somit praktisch nur auf dem Markt für regionale Busverkehre möglich. Während die DB Stadtverkehr im Inland auf Kooperationsmodelle, Integrationsprojekte und Joint Ventures setzt – insbesondere mit kommunalen und privaten mittelständischen Verkehrsunternehmen – bleibt auch der europäische Markt interessant. Allerdings herrschen nicht in allen EU-Mitgliedstaaten vergleichbare Wettbewerbsbedingungen. Während beispielsweise die

In den einzelnen Mitgliedstaaten der EU herrschen unterschiedliche Wettbewerbsbedingungen.

französische SNCF mit ihrer Tochter Keolis und der französische Konzern Veolia Environnement S.A. mit seiner Tochter Veolia Verkehr seit Jahren auf dem deutschen Nahverkehrsmarkt aktiv sind, konnten umgekehrt deutsche und andere europäische Verkehrsunternehmen bislang nicht in Frankreich erfolgreich antreten. Der dortige Markt bleibt ausländischen Unternehmen faktisch nicht zugänglich.

Nachdem DB Stadtverkehr eine sogenannte Vergaberüge eingereicht hatte, verurteilte das Verwaltungsgericht Bordeaux am 10. Dezember 2008 die Stadt Bordeaux dazu, ein im November 2007 eingeleitetes Vergabeverfahren neu durchzuführen. Die Stadt habe ihre Pflichten für ein transparentes wettbewerbliches Verfahren missachtet und damit gegen Gemeinschaftsrecht verstoßen (Artikel 43 und 49 des EG-Vertrags). Bordeaux hatte den Verkehrsvertrag nur in lokalen und weitgehend unbekanntem Publikationen ausgeschrieben. Dagegen war eine frühere Ausschreibung von 1999 noch wegen der erheblichen wirtschaftlichen Bedeutung im Amtsblatt der EU bekannt gegeben worden. Der oberste französische Gerichtshof Conseil d'Etat hat die Entscheidung des Verwaltungsgerichts Bordeaux Anfang April 2009 jedoch aufgehoben und der Stadt Bordeaux eine korrekte Ausschreibung bescheinigt. Die Stadt Bordeaux hat daraufhin mit Keolis den Vertrag über die ausgeschriebenen Verkehrsleistungen unterzeichnet.



2008 konnte DB Stadtverkehr 40 Prozent der Ausschreibungen für sich entscheiden.



Beim aktuellen Netzfahrplan sind große Baumaßnahmen bereits berücksichtigt worden.



Nach der Trassenvergabe folgt die Überführung in einen möglichst reibungslosen Betrieb.

Anforderungen an den Netzfahrplan gestiegen

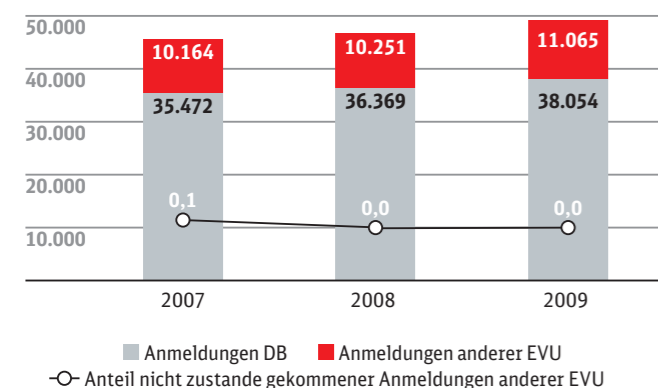
Die DB Netz AG konnte die Trassenwünsche ihrer Kunden für den Netzfahrplan 2009 wie in den Vorjahren auch nahezu vollständig bedienen. Die deutlichen Wachstumsraten bei den Trassenanmeldungen belegen, dass die Konstruktions- und Koordinationsprozesse gut funktionieren.

Die in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegene Trassennachfrage setzte sich auch für den Netzfahrplan 2009 fort. Die Anmeldungen von 49.119 Trassen für den aktuellen Fahrplan gegenüber 46.620 im Vorjahr sind auf die Berücksichtigung großer Baumaßnahmen bereits im Netzfahrplan zurückzuführen, belegen aber sowohl die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs insgesamt als auch die positive Entwicklung beim intramodalen Wettbewerb. Auf Bahnen außerhalb des DB-Konzerns entfallen 11.065 Trassen – 7,9 Prozent mehr als noch 2008. Nicht nur die DB, auch die Wettbewerber profitieren demnach vom Trend zur Schiene. Neben den drei Großkunden DB Regio AG, DB Fernverkehr AG und DB Schenker Rail sowie weiteren 25 DB-Konzerngesellschaften fahren auf dem Schienennetz 312 Wettbewerber; davon 72 Unternehmen im Personenverkehr, 149 im Güterverkehr sowie weitere Unternehmen, beispielsweise Baufirmen.

Im Schienengüterverkehr liegt die Zuwachsrate der Wettbewerber mit 14,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr leicht über der konzernzugehöriger EVU mit 12,4 Prozent. Im Schienenpersonennahverkehr liegen die Trassenanmeldungen externer Bahnen sechs Prozent über dem Vorjahr. Insgesamt betrug der Anstieg an Trassenanmeldungen rund vier Prozent. Die Wachstumsrate konzern-eigener EVU fiel mit 2,9 Prozent

Fahrplan auch 2009 problemlos erstellt

Die Zahl der Trassenanmeldungen von Wettbewerbern stieg gegenüber dem Vorjahr um 7,9 Prozent. Lediglich drei Trassen ließen sich nicht im Netzfahrplan realisieren und mussten abgelehnt werden. (Angaben in absoluten Zahlen)



Quelle: eigene

im Jahr 2008 nur etwa halb so hoch aus. Die Gründe dafür sind im Wesentlichen der Verlust mehrerer ausgeschriebener Linien von DB Regio an Wettbewerber. Diese hatten aufgrund der neu gewonnenen Verkehrsverträge mehr Trassen angemeldet. Im Schienenpersonenfernverkehr meldeten externe Bahnen 97 Trassen für 2009 an – 37 mehr als 2008. Was hier als deutliches Wachstum erscheint, sollte nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Anmeldezahlen des Fernverkehrs im Vergleich zu den anderen Verkehrsarten sehr gering sind.

Koordinierungsverfahren erfolgreich

Mit zunehmenden Trassenanmeldungen steigen auch die Anforderungen an Trassenkonstruktion und operative Abwicklung des Netzfahrplans. Die erhöhte Nachfrage für den aktuellen Fahrplan (in Kraft seit 14. Dezember 2008) brachte einen Koordinierungsbedarf für etwa 12.000 Trassen mit sich. Wegen zeitgleicher oder sich überschneidender Anforderungen aus Trassenanmeldungen bestanden Interessenskonflikte. In sogenannten Koordinierungsverfahren werden deshalb gemeinsam mit den betroffenen EVU Alternativlösungen erarbeitet. Die konträren Positionen werden einander gegenübergestellt, deren Realisierbarkeit überprüft und eine für alle involvierten Parteien trag-

fähige Lösung gesucht. Erzielt das Koordinierungsverfahren keine Einigung, kann die DB Netz AG über eine strittige Trassenanmeldung entscheiden. Dabei folgt sie den gesetzlich vorgegebenen Entscheidungskriterien. Um eine korrekte Anwendung dieser Kriterien zu

Konkurrierende Anmeldungen gab es für 12.000 Trassen. Fast alle Konflikte wurden einvernehmlich gelöst.

gewährleisten, hat der Gesetzgeber bei Trassenablehnungen der Regulierungsbehörde eine Prüfungsbeurteilung eingeräumt. Den drei abgelehnten Trassen für den Netzfahrplan 2009 hat die Bundesnetzagentur nicht widersprochen.

Forschungsprojekt entwickelt neues, effizientes Dispositionsprogramm

Sind die Trassen vergeben, folgt die Überführung in einen möglichst reibungslosen Betrieb. Angesichts vermehrter Trassenzuweisungen steigen die Anfor-

Fotos: Gustavo Alabiso; Heiner Müller-Elsner



Durch zunehmende Trassenanmeldungen steigen auch die Ansprüche an eine planmäßige Betriebsabwicklung.



Das Schienennetz in Deutschland zeichnet sich durch einen hohen Grad der Mischnutzung aller Verkehrsarten aus.

derungen an eine möglichst planmäßige Betriebsabwicklung vor allem auf den Hauptverkehrsachsen. Vor diesem Hintergrund arbeitet die DB im Rahmen eines Forschungsprojekts mit der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen und der TU Dresden an der Entwicklung eines Dispositionsassistenzsystems. Ziel ist es, die Disponenten beim betrieblich und ökonomisch optimierten, diskriminierungsfreien Erkennen und Lösen von Problemen im Bahnbetrieb zu unterstützen. Sind beispielsweise Fahrplanabweichungen absehbar, sollen diese über das System umgehend aufgefangen werden, sodass der betreffende Zug mög-

realisierbar. Die historisch gewachsenen Dispositionsverfahren der europäischen Eisenbahninfrastrukturbetreiber (EIB) unterscheiden sich in der Arbeitsweise der Disponenten und auch in der Art und Weise, wie sie den Verkehr auf dem Schienennetz abwickeln. Das Schienennetz in Deutschland ist ein sogenanntes Mischnetz mit hohem Vernetzungsgrad aller Verkehre: Die Züge des Personen- und Güterverkehrs fahren größtenteils zur gleichen Zeit auf den gleichen Strecken. Deutsche Nachbarländer, beispielsweise die Niederlande, betreiben dagegen entmischte Schienennetze für den Hochgeschwindigkeits- und Güterverkehr. Zudem weist das Trassengefüge dort überwiegend einen niedrigeren Vernetzungsgrad über das Gesamtnetz aus als in Deutschland. Die Anforderungen an eine koordinierte Betriebsabwicklung sind infolgedessen in Deutschland sehr viel höher als in den Niederlanden. Einheitliche Dispositionsregeln werden diesen Unterschieden nicht gerecht. Im Gegenteil: Sie würden zusätzliche Komplikationen hervorrufen.

Sinnvoller wäre es hingegen, wenn die Disponenten in grenznahen Gebieten Kenntnis darüber hätten, wie sich ihre Dispositionsentscheidungen auf den Zug im Schienennetz anderer Eisenbahninfrastrukturbetreiber auswirken. Dann könnten sie ihre Entscheidungen entsprechend daran ausrichten.

Neues Programm für Baustellenmanagement

Mit dem Programm „Fahren und Bauen“ konnte DB Netz das Baustellenmanagement für ihre Kunden erheblich verbessern. In einem mit der BNetzA geführten Verfahren konnte die bereits im Vorfeld der regulierungsbehördlichen Befassung entwickelte Prozessoptimierung zur Planung und Durchführung von Baumaßnahmen erfolgreich umgesetzt werden. Abgesehen von dieser inhaltlichen Übereinstimmung

streiten Behörde und Unternehmen über den grundsätzlichen Kompetenzbereich der Regulierungsbehörde, was die Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen beim Baustellenmanagement betrifft.

Forderungen der BNetzA teils nicht umsetzbar

Seit November 2008 führt die DB Netz AG mit dem Programm „Fahren und Bauen“ zum Management von Baustellen sukzessive umfassende Neuerungen ein. Dazu zählen beispielsweise eine frühzeitigere Berücksichtigung besonders langwieriger und belastender Baumaßnahmen schon bei Erstellung des Netzfahrplans. Zudem werden die Mitwirkungsmöglichkeiten der EVU erweitert: Indem sie früher als bisher über die geplanten Baumaßnahmen informiert werden, können sie innerhalb einer verlängerten Frist Stellung dazu nehmen und im Vorfeld ihre Bedürfnisse darlegen. So besteht eher die Chance, bei der Gesamtplanung darauf einzugehen. Überdies werden neue Instrumente für die sogenannte Ausregelung baubedingter Verspätungen in einem klar definierten Umfang eingeführt. So ermöglicht das neue Instrument „KonzeptSchätzung“ Aussagen über die Folgen von Baumaßnahmen in ihrem Zusammenwirken für die damit bearbeiteten Zugtrassen. Insgesamt hat DB Netz mit dem Programm „Fahren und Bauen“ die Informationsmöglichkeiten für EVU erheblich verbessert und bezieht diese deutlich stärker in die Planung von Baumaßnahmen ein.

Unberücksichtigt bleiben indes Forderungen der BNetzA, die technisch nicht umsetzbar sind. So wird es weder möglich sein, im größten Schienennetz Europas sämtliche Baumaßnahmen bereits bei Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen noch Baumaßnahmen durch Erstellung eines neuen Fahrplans für jeden einzelnen betroffenen Zug auszugleichen.

Kunden der DB Netz AG profitieren von optimierten Prozessen bei Planung und Durchführung von Baumaßnahmen.

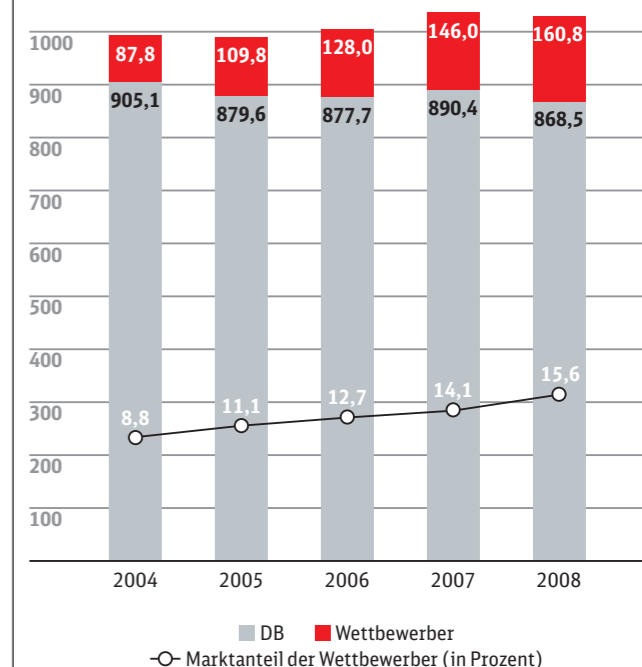
lichst rasch zum vorgegebenen Fahrplan zurückkehren kann. DB Netz rechnet damit, dass die Einführung dieses sogenannten DisKon-Programms die Betriebsabwicklung erheblich verbessert – und folglich auch die Pünktlichkeit im Netzfahrplan.

Diskussion um praktikable Angleichung der Dispositionsverfahren

Auf europäischer Ebene wird darüber diskutiert, ob die Dispositionsverfahren auf internationalen Laufwegen, beispielsweise auf dem Rheinkorridor, angeglichen werden sollten. Ziel ist es dabei, die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs zu erhöhen. Aus Sicht der DB ist das Vorhaben kaum

Wettbewerber steigern Betriebsleistung auf der Schiene

Die Zunahme des Wettbewerbs spiegelt sich in der jeweiligen Betriebsleistung wider: Die externen Bahnen steigern ihre Leistung erneut, während bei den konzerneigenen Bahnen der Verlust von Verkehrsverträgen zu einer Verminderung führte. (Angaben in Millionen Trassenkilometer)



Quelle: eigene

Fotos: Max Lautenschläger; Günter Jazbec

Im Dialog mit der Politik Das Reformprogramm „Lissabon-Strategie“ wurde seit 2005 unter Günter Verheugen maßgeblich mitgestaltet. Um die Wachstumsziele zu erreichen und die Wettbewerbsfähigkeit Europas zu sichern, weist es einem effizienten europäischen Verkehrssystem eine zentrale Rolle zu.



„Noch zu viele nationale Regeln behindern fairen Wettbewerb“

Joachim Fried, Konzernbevollmächtigter für europäische Angelegenheiten und Wettbewerb DB AG, im Gespräch mit Günter Verheugen, Vizepräsident der Europäischen Kommission und als EU-Kommissar zuständig für Unternehmen und Industrie.

Joachim Fried: Das Reformprogramm „Lissabon-Strategie“ definiert ein effizientes europäisches Verkehrssystem als wesentliche Voraussetzung für das Erreichen der gesteckten Wachstumsziele und den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit Europas. Wie schätzen Sie nun die Entwicklungen des Verkehrssektors ein mit Blick auf die in der Lissabon-Strategie vereinbarten Ziele?

Günter Verheugen: Die europäische Verkehrspolitik hat eine nachhaltige Mobilität für alle Bürger und Güter zum Ziel. Die EU-Kommission hat seit 2001 mit vielen Gesetzgebungsmaßnahmen dazu beigetragen, dass wir heute ein umweltschonendes, sicheres und effizientes Verkehrssystem in Europa haben.

Fried: Um welche Maßnahmen handelt es sich konkret?

Verheugen: Die Öffnung der Märkte für den Gütertransport und den internationalen Personenverkehr hat beispielsweise zur höheren Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit der Schiene beigetragen. Gleichzeitig haben die Fortschritte in der Verwirklichung der transeuropäischen Verkehrsnetze viele Engpässe im grenzüberschreitenden Verkehr beseitigt. Die Passagierrechte im Flug- und im Eisenbahnverkehr haben wir gestärkt und ähnliche Vorschläge jetzt auch für den Busverkehr und die See- und Flussschifffahrt vorgelegt. Auf technischer Ebene legen die Programme Galileo, ERTMS (intelligente Signale für den Schienenverkehr) und SESAR (intelligente Luftraumüberwachung) den Grundstein für die Nutzung innovativer Transportsysteme.

Fried: Wie wettbewerbsfähig ist heute der europäische Eisenbahnsektor tatsächlich?

Verheugen: Die genannten Maßnahmen haben bewirkt, dass sich die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors in der EU stabilisiert hat. Nachdem von 1970 an jahrzehntelang die Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern an Wettbewerbsfähigkeit eingebüßt hatte, wurde dieser negative Trend jetzt gestoppt. Dabei bestehen deutliche Unterschiede zwischen den west- und nordeuropäischen Mitgliedstaaten und den Mitgliedstaaten aus Mittel- und Osteuropa. In Mittel- und Osteuropa ist der Eisenbahngüterverkehr noch wichtiger, da dort der intermodale Wettbewerbsdruck wegen der geringeren Dichte des Autobahnnetzes in einigen Ländern nicht so hoch ist. Ich habe deshalb während der Beitrittsverhandlungen immer darauf gedrängt, die Schieneninfrastruktur nicht zu vernachlässigen und auf dieser günstigen Ausgangsposition weiter aufzubauen.

Fried: Was sind wesentliche Meilensteine für die Entwicklung des Eisenbahnsektors?

Verheugen: Um den Eisenbahnsektor neu zu beleben, hat die Europäische Gemeinschaft eine Reihe von Rechtsvorschriften, die sogenannten Eisenbahnpakete,

verabschiedet. Mit ihnen soll durch Marktöffnung und technische Harmonisierung nach und nach ein integrierter europäischer Eisenbahnraum geschaffen werden. Die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors zu entwickeln bedeutet auch, Investitionen in Bahninfrastrukturen zu unterstützen und damit entsprechend den Zielen der Lissabon-Strategie Wachstum und Beschäftigung zu fördern. Nationale Eisenbahnmärkte, die schon früh geöffnet wurden, zählen heute zu den leistungsfähigsten – insbesondere im Hinblick auf das Verkehrsvolumen.

Fried: Wo liegen dann aktuell die größten Defizite?

Verheugen: In der EU hat sich der Wettbewerb im Eisenbahngüterverkehr aufgrund von Organisationsproblemen, technischen Hemmnissen und einer unbefriedigenden Umsetzung der EU-Regelungen insgesamt nicht ausreichend entwickelt. Folglich wurden im Juni 2008 Vertragsverletzungsverfahren gegen jene Mitgliedstaaten eingeleitet, die ihren Verpflichtungen aus dem EU-Vertrag noch nicht nachgekommen waren. Ein wichtiger Punkt ist dabei, dass die

Fried: Wie wird sich die Finanzkrise auf die Prioritäten in der Industrie- und Wettbewerbspolitik auswirken?

Verheugen: Vorrangiges Ziel ist die Stabilisierung des Bankensystems. Gleichzeitig müssen wir die Auswirkungen der Krise auf die Realwirtschaft begrenzen. Es ist ganz klar, dass Interventionen nur auf nationalstaatlicher Ebene erfolgen können. Der Gemeinschaftshaushalt eröffnet keinerlei Spielraum. Darum konzentriert sich die Kommission darauf sicherzustellen, dass die Maßnahmen der Mitgliedstaaten aufeinander abgestimmt sind und nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führen. Ökonomischer Nationalismus darf nicht zugelassen werden. Ein funktionierender Binnenmarkt ist unerlässlich zur Bewältigung der Krise. Deshalb wacht die Kommission über die Einhaltung der Wettbewerbsregeln und hält an den langfristigen Strategien für Wachstum und Beschäftigung fest. Entscheidend ist eine Politik der Kontinuität.

Bessere Rechtsetzung im Verkehrsbereich

Fried: Was versprechen Sie sich speziell im Verkehrsbereich vom „Aktionsprogramm zur Verringerung der Verwaltungslasten in der EU“ vom Januar 2007?

Verheugen: Im Januar 2009 hat die Kommission einen Fortschrittsbericht zu diesem Programm angenommen. Durch die bereits vorgeschlagenen oder politisch beschlossenen Maßnahmen zur Verringerung des Verwaltungsaufwands lassen sich mehr als 30 Milliarden Euro jährlich einsparen. Im Bereich Verkehr rechnen wir mit Einsparungen in Höhe von rund drei Milliarden Euro. Im Dialog mit zahlreichen Unternehmensverbänden arbeitet die Kommission zurzeit weiter daran, Anregungen für neue Reduzierungsvorschläge im Verkehrsbereich zu erhalten.

Fried: Die Kommission beansprucht immer weiter reichende Verwaltungskompetenzen. Wie lässt sich das mit Ihrem Anspruch als Rationalisierungskommissar vereinbaren?

Verheugen: Es geht darum, die richtige Balance zu finden zwischen notwendigen Regulierungen und dem Abbau unnötiger Verwaltungslasten. Der EU-Rechtsrahmen soll unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Sozial- und Umweltziele und der Vorteile für Bürger und Verwaltungen reformiert werden. Bessere Rechtsetzung bedeutet nicht Deregulierung. Wir werden weiterhin Rechtsakte verabschieden, die auf europäischer Ebene einen Zusatznutzen erzielen. Unser

Betreiber der Bahninfrastrukturen tatsächlich unabhängig sein müssen, damit ein diskriminierungsfreier Zugang gewährleistet ist. Insgesamt zeigten die Erfahrungen beim Eisenbahngüterverkehr, dass genau dann Probleme entstehen, wenn die Eisenbahnregulierungsstellen von den Mitgliedstaaten nicht mit angemessenen Befugnissen ausgestattet wurden, um einen diskriminierungsfreien Zugang zum Eisenbahnnetz sicherzustellen.

Fried: Welche Konsequenzen leiten Sie daraus ab?

Verheugen: Es ist vorgesehen, die Rechtsvorschriften zum Marktzugang zu überarbeiten. Die bestehenden Bestimmungen sollen vereinfacht und, insbesondere auf dem Gebiet des Wettbewerbs, verstärkt werden. Wir wollen damit einen zusätzlichen Impuls für eine stärkere Öffnung der Märkte geben und die Verwirklichung eines Binnenmarktes weiter fördern.



Günter Verheugen (l.), Vizepräsident der EU-Kommission, zu Joachim Fried, Wettbewerbsbeauftragter der DB AG: „Ein funktionierender Binnenmarkt ist unerlässlich zur Bewältigung der Krise.“

Ziel ist ein europäisches Regelungsumfeld, das die Erwartungen der Bürger erfüllt, den Unternehmen jedoch keinen überflüssigen Verwaltungsaufwand aufbürdet.

Fried: Die Kommission führt im europäischen Eisenbahnsektor viele Studien durch, deren Nutzen für die DB nicht immer erkennbar ist. Ist dies nicht eine bürokratische Belastung, die man reduzieren könnte?

Verheugen: Die Kommission muss den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beachten. Um ein genaues Bild von den Auswirkungen möglicher neuer Gesetze zu haben, ist es unverzichtbar, die Marktteilnehmer zu befragen. Wir sind den Unternehmen sehr dankbar für die Mühe, die sie sich mit der Beantwortung von Studien und Konsultationen machen. Es ist jedoch ein Aufwand, der den Unternehmen letztlich zugutekommt. Schlechte Gesetze sind nämlich noch schlimmer als gar keine.

Fried: Es gibt aber mittlerweile auch seitens der Ministerialbürokratie Widerstände gegen die Programme im Zusammenhang mit einer besseren Rechtsetzung, weil diese selbst eine erhebliche Belastung darstellen.

Verheugen: Die EU-Kommission hat im Januar 2008 ihre „Strategischen Überlegungen zur Verbesserung der Rechtsetzung in der Europäischen Union“ vorgelegt. Demnach ist die Optimierung der Rechtsetzung ein zentrales Instrument der EU für den Umgang mit der Wirtschafts- und Finanzkrise. Die Bürger und Unternehmen, insbesondere kleine und mittlere Unternehmen, profitieren bereits von vereinfachten Vorschriften und Einsparungen im Verwaltungsbereich. Was hier gespart wird, trägt direkt zur Steigerung der Produktivität bei. Wir haben starke Argumente, die den Aufwand zur Messung von Verwaltungskosten rechtfertigen. Die Kommission ist bereit, den Mitgliedstaaten umfangreiche Hilfestel-

lung anzubieten. Beispielsweise wird derzeit an einem sogenannten Starter Kit gearbeitet, einer Datenbank zur Messung und Reduzierung von Verwaltungslasten auf nationaler Ebene, die den Mitgliedstaaten gratis zur Verfügung gestellt werden soll.

Konsequente Marktöffnung fördert Wettbewerb zwischen den EU-Mitgliedstaaten

Fried: Nicht alle EU-Mitgliedstaaten haben sich auch nationale Ziele zur Verringerung der Verwaltungslasten gesetzt. Als europaweit tätiges Unternehmen spüren wir die praktischen Auswirkungen, wenn einzelne Länder nicht mitziehen. Beispielsweise musste in der Vergangenheit jede Lok in jedem Land eine zeit- und kostenaufwendige Einzelzulassung durch die jeweilige nationale Sicherheitsbehörde durchlaufen. Diesem Missstand ist die Kommission mit entsprechender Gesetzgebung konsequent entgegengetreten.

Verheugen: Das stimmt. Unsere Vorschläge zur länderübergreifenden Anerkennung wurden im vergangenen Jahr mithilfe der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems, der Änderungen zur Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit und der Verordnung zur Errichtung einer Eisenbahnagentur umgesetzt. Zentrale Aufgabe der Agentur ist es, die Zulassungsverfahren für Schienenfahrzeuge zu erleichtern. Dazu sammelt, klassifiziert und vergleicht sie die nationalen Regelungen. Mit diesen Daten richtet sie eine Referenzdatenbank ein. Sie dient dazu, den Zulassungsvorgang zu vereinfachen. Die einzelnen Mitgliedstaaten haben verschiedene Regelungen, die aber im Hinblick auf die Sicherheit sehr oft gleichwertig sind. Zudem organisiert die Agentur einen Erfahrungsaustausch zwischen den einzelstaatlichen Sicherheitsbehörden, um die Entscheidungsfindung zu harmonisieren und überflüssige verbindliche Regelungen in den Mitgliedstaaten abzuschaffen.

Der Verkehrssektor kann jährlich drei Milliarden Euro durch verringerte Verwaltungslasten sparen.



Günter Verheugen (l.) und Joachim Fried sprechen über die mögliche Entwicklung des Personenverkehrs in der EU ab 2010.

Fried: Mit Blick auf den europäischen Rechtsrahmen sind wir der Auffassung, dass es derzeit eher ein Umsetzungs- als ein Regelungsdefizit gibt. Wie wollen Sie dies beseitigen?

Verheugen: Die richtige und schnelle Umsetzung von Richtlinien liegt im Interesse der Bürgerinnen, Bürger und der Unternehmen. Die Eigenverantwortung der Mitgliedstaaten bei der Umsetzung von EU-Recht ist anzuerkennen. Die Kommission verfolgt diese aber genau mit und macht notfalls von ihren rechtlichen Befugnissen als Hüterin der Verträge auch Gebrauch. Die Kommission unterstützt die Mitgliedstaaten, beispielsweise durch das Onlinenetzwerk SOLVIT. Hiermit erarbeiten die Mitgliedstaaten gemeinsam pragmatische Lösungen für die Fälle, in denen Binnenmarktvorschriften fehlerhaft durch Behörden angewendet werden.

Der Eisenbahnsektor ist gegenüber dem Luft-, See- und Straßenverkehr noch immer deutlich zu wenig integriert.

Fried: Kann die Kommission durch Impact Assessments, zu Deutsch Folgenabschätzungssystem, valide Bewertungen zu den Auswirkungen neuer Gesetze erhalten?

Verheugen: Das Folgenabschätzungssystem soll durch eine integrierte und ausgewogene Bewertung von Problemen und alternativen Vorgehensweisen eine faktenbasierte politische Entscheidungsfindung innerhalb der Kommission ermöglichen. EU-Kommissionspräsident José Manuel Barroso hat im Jahr 2006 einen Ausschuss für solche Folgenabschätzungen zur unabhängigen Qualitätsverbesserung und

Qualitätskontrolle eingesetzt. Die Kommission möchte die Qualität aller neu erlassenen Rechtsakte durch eine weitere Verbesserung der Folgeabschätzungen auch künftig anheben, um ein noch genaueres Bild der Auswirkungen neuer Gesetze zu erhalten. Dafür werden wir die Subsidiaritätsprüfung weiter ausbauen, die betroffenen Interessengruppen verstärkt konsultieren und die Auswirkungen von Vorschriften, den Verwaltungsaufwand, die Grundrechte, die Verbraucher und die Regionen genauer prüfen.

Fried: Halten Sie weitere eisenbahnspezifische Gesetzgebungen gegenwärtig für erforderlich?

Verheugen: Ungeachtet zahlreicher Anstrengungen auf Gemeinschaftsebene bleibt der Eisenbahnsektor einer der am wenigsten integrierten Wirtschaftszweige. Im Luft-, See- und Straßenverkehr besteht dieses Problem nicht. Meiner Meinung nach müssen die bestehenden Rechtsvorschriften verstärkt werden, damit die Betreiber der Infrastrukturen beim operativen Management und bei der Investitionsplanung stärker zusammenarbeiten. Gemeinschaftliches Recht ist auch notwendig, um fairen und gleichen Wettbewerb zu ermöglichen. Für mich besteht das Problem nicht darin, dass wir auch auf der Schiene Wettbewerb haben sollten. Es besteht vielmehr darin, dass es noch zu viele nationale Regeln gibt, die einen freien und fairen Wettbewerb behindern. In einer solchen Lage ist derjenige der Dumme, der sich dem Wettbewerb geöffnet hat, während es andere noch nicht getan haben.

Fried: Welche Vision von der Liberalisierung der Eisenbahnmärkte in Europa verfolgen Sie?

Verheugen: In meiner Vision führt die Marktöffnungs- und Marktintegrationspolitik der EU dazu, dass Eisenbahnunternehmen in einem Binnenmarkt ohne Schranken Güterbeförderungsleistungen anbieten und dabei lediglich das EU-Recht einhalten müs-

sen – etwa wie im Straßengüterverkehr. Es wird einen EU-weiten freien Wettbewerb und eine strategische Spezialisierung der Eisenbahnunternehmen auf Marktsegmente geben, in denen sie damit rechnen können, die wettbewerbsfähigsten zu sein.

Fried: Wie sollen die Märkte in der Europäischen Gemeinschaft letztlich aussehen?

Verheugen: Einige Unternehmen werden als Dienstleistungsintegratoren auf europäischer oder sogar auf globaler Ebene tätig sein und beispielsweise auch Logistikdienste anbieten. Andere Eisenbahnunternehmen werden sich auf regionale Märkte oder bestimmte europäische Korridore spezialisieren. Kleinere regionale oder lokale Kurzstreckenunternehmen werden Zubringerdienste für die größeren Eisenbahnunternehmen leisten. Dieser Marktsegmentierungsprozess bietet Raum für Kooperationen und Fusionen von Eisenbahnunternehmen. Erste Anzeichen dieser Entwicklung sind bereits in der jüngeren Vergangenheit sichtbar geworden, etwa durch die Allianz zwischen Trenitalia, dem etablierten italienischen Anbieter, und dem privaten deutschen Eisenbahnunternehmen TX Logistik, mit der Übernahme des größten britischen Eisenbahnunternehmens EWS durch den etablierten deutschen Anbieter DB Schenker oder durch die Fusion zwischen den österreichischen und ungarischen Güterverkehrsunternehmen Rail Cargo Austria und MAV Cargo.

Fried: Schätzen Sie die Entwicklung des Personenverkehrs genauso optimistisch ein?

Verheugen: Die Entwicklung könnte ähnlich wie auf dem Güterverkehrsmarkt verlaufen, jedoch mit einer zeitlichen Verzögerung, da der Markt für internationale Dienste erst im Januar 2010 geöffnet wird. Natürlich würde sich dieser Markt, insbesondere der regionale Personenverkehr, durch zahlreiche öffentliche Dienstleistungsaufträge auszeichnen, falls er nicht fähig sein sollte, die gewünschten Dienste unter kommerziellen Marktbedingungen bereitzustellen.

Wettbewerbsfähigkeit der Schiene sichern

Fried: Die ehemaligen Staatsbahnen sehen sich im Gegensatz zu ihrer privaten Konkurrenz häufig öffentlichen Leistungsansprüchen wie Daseinsvorsorge oder Wohlfahrtsgarantien ausgesetzt. Diese sind jedoch mit dem Wunsch nach Marktöffnung und Wettbewerb häufig nicht vereinbar. Wie ist dieser Zielkonflikt zu lösen?

Verheugen: Politisch motivierte Anforderungen, die Eisenbahnunternehmen ohne angemessenen finanziellen Ausgleich auferlegt werden, treiben die Kosten in die Höhe und gefährden auf wettbewerbsbestimmten Märkten deren Existenz. Dies ist nicht akzeptabel. Eisenbahnunternehmen müssen als gewerblich ausgerichtete Unternehmen unabhängig vom Staat handeln können, um die besten unternehmerischen Lösungen zu finden, mit denen sie auf die Veränderungen der Nachfrage reagieren und wettbewerbsfähig werden und bleiben können. Das ist eine

Eisenbahnunternehmen müssen gewerblich ausgerichtet unabhängig vom Staat handeln können.

grundlegende Anforderung der EU-Rechtsvorschriften zum Eisenbahnverkehr. Eine erfolgreiche Privatisierung von Eisenbahnunternehmen könnte, auch wenn sie von den EU-Rechtsvorschriften nicht gefordert wird, ein Indiz für die Verdienste der von der EU angestoßenen Politik zur Umstrukturierung und Wiederbelebung des Eisenbahnsektors in den Mitgliedstaaten sein.

Fried: Wir stehen kurz vor den Europawahlen im Juni. Welche Ziele hat sich die amtierende EU-Kommission bis Ende 2009 noch gestellt?

Verheugen: Im Vordergrund steht zurzeit die Bewältigung der realen Wirtschaftskrise, die bekanntlich durch die Finanzkrise erst ausgelöst wurde. Sowohl die Kommission als auch die Mitgliedstaaten haben mit umfangreichen kurzfristigen Maßnahmen reagiert, um die Situation zu stabilisieren. Zudem arbeiten wir weiter erfolgreich an der Lissabon-Strategie. Wie ich eingangs sagte, ist das kohärente Maßnahmenpaket geeignet, die Wettbewerbsfähigkeit Europas zu sichern und langfristig Wachstum und Beschäftigung zu erzielen. Im Zusammenhang mit dem Aktionsprogramm zur Reduzierung der Verwaltungslasten hat sich die Kommission selbst verpflichtet, alle Reduzierungsmaßnahmen, die mit den 42 EU-Initiativen im Anwendungsbereich des Programms verbunden sind, vor dem Ende des Mandats dieser Kommission anzunehmen.

Ordnungspolitik Die Öffnung der nationalen Schienenpersonenverkehrsmärkte in der EU ist der nächste Schritt auf dem Weg zu einem integrierten Eisenbahnmarkt. Für den Güterverkehr will die Kommission spezielle grenzüberschreitende Korridore reservieren. Im Hinblick auf die Regulierung des Eisenbahnmarktes hat das Jahr 2008 Fortschritte gebracht, zum Beispiel bei den Themen Baustelleninformation oder Marktbeobachtung.

EU-Kommission ordnet Eisenbahnmarkt neu

Die Europäische Kommission wirft 24 EU-Mitgliedstaaten vor, das erste Eisenbahnpaket nur mangelhaft umgesetzt zu haben. Gleichzeitig plant sie dessen Neufassung, während die Mitgliedstaaten noch dabei sind, das dritte Eisenbahnpaket in nationales Recht zu überführen. Ziel ist es, die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu stärken.

Im Juni 2008 hat die Europäische Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren gegen 24 Mitgliedstaaten, darunter Deutschland, wegen unzureichender Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets eingeleitet. Parallel plant sie für die zweite Jahreshälfte 2009 bereits eine Neufassung (Recast) dieses Gesetzespakets. Mit dem Recast soll der Rechtsrahmen für den Zugang zum Eisenbahnverkehrsmarkt vereinfacht und modernisiert werden. Der institutionelle Rahmen soll dabei durch weiter reichende Kompetenzen der Regulierungsbehörden sowie eine erweiterte internationale Zusammenarbeit der Infrastrukturbetreiber verbessert werden. Eine von der Kommission zur Vorbereitung des Recast beauftragte und Anfang 2009 veröffentlichte Folgenabschätzungsstudie empfiehlt einige wenige Maßnahmen. Dazu zählen eine erweiterte Marktbeobachtung, die Veröffentlichung der Schienennetzbenutzungsbedingungen in einer zweiten Sprache sowie die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, eine mittel- bis langfristige Strategie zur Entwicklung des Eisenbahnsektors zu definieren. Die DB AG hält ein gesetzgeberisches Vorgehen der Kommission für verfrüht. Es sollten erst einmal alle EU-Mitgliedstaaten das erste Eisenbahnpaket konsequent umgesetzt haben, bevor es bereits wieder überarbeitet wird. Dass diese Umsetzung erforderlich ist, bestätigt die Kommission selbst durch die Einleitung der Vertragsverletzungsverfahren.

Deutschland sieht sich dabei mit vergleichsweise wenigen Vorwürfen konfrontiert. Die Kommission forderte die Bundesregierung lediglich dazu auf, Stellung zu nehmen zum Grad der Unabhängigkeit zwischen Infrastrukturbetreiber und EVU sowie zu den Anreizen für den Infrastrukturbetreiber, Kosten und Wegeentgelte zu reduzieren. Die Bundesregierung hat die Vorwürfe der Kommission in ihrer Stellungnahme vom Oktober 2008 zurückgewiesen: Die Unabhängigkeit der DB-Infrastrukturbetreiber von der DB-Holding sowie von den DB-Eisenbahnverkehrsunternehmen sei sowohl durch gesetzliche als auch organisatorische und satzungsmäßige Regelungen ausreichend sichergestellt. Die von der Kommission angelegten Unabhängigkeitskriterien gingen weit über die tatsächlichen europarechtlichen Anforderungen hinaus und würden die gesetzlich ausdrücklich zugelassene Holding-Struktur unmöglich machen. Zu diesem Ergebnis gelangt auch ein Gutachten des Europarechtsexperten und ehemaligen Generaldirektors der Kommission Professor Claus-Dieter Ehlermann. Der Vorwurf mangelnder Anreize für den Infrastrukturbetreiber zur Senkung der Kosten und Wegeentgelte trifft ebenfalls nicht zu – die vom Europarecht geforderten Anreize werden insbesondere



Die Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets dauert an. Im Bild: Eingangsbereich des Europäischen Parlaments in Straßburg.



Ab 1. Januar 2010 wird der grenzüberschreitende europäische Schienenpersonenverkehr für den Wettbewerb geöffnet.

durch haushaltsrechtliche Bestimmungen sowie den intermodalen Wettbewerb sichergestellt. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und den DB-Infrastrukturunternehmen liefert zusätzliche Anreize.

Vierte AEG-Novelle setzt die Liberalisierung im internationalen Personenverkehr um

Mit dem dritten Eisenbahnpaket öffnet der europäische Gesetzgeber den internationalen Schienenpersonenverkehr einschließlich der Beförderung auf rein nationalen Teilstrecken ab 1. Januar 2010. Dabei können die Mitgliedstaaten zum Schutz gemeinwirtschaftlicher Verkehre den nationalen Behörden die Zuständigkeit übertragen, das Zugangsrecht zu beschränken und Abgaben von den Erbringern grenzüberschreitender Verkehre zu verlangen. Deutschland setzt die europäischen Vorgaben mit

machen und sie möglicherweise als Instrument zur Marktabschottung einsetzen werden. Damit würden bestehende Asymmetrien weiter verschärft, da schon heute Länder wie Deutschland oder Italien ihre Schienenpersonenverkehrsmärkte für Wettbewerber geöffnet haben, während andere Länder wie Frankreich diesen Markt noch geschlossen halten. Neben der Öffnung grenzüberschreitender Verkehre müssen auf europäischer Ebene deshalb auch die wirtschaftlich wesentlich bedeutenderen nationalen Verkehre dringend liberalisiert werden. Hierzu ist allerdings eine neue europäische Gesetzesinitiative notwendig.

EU-Kommission räumt dem Schienengüterverkehr Vorrang vor dem Personenverkehr ein

Die Europäische Kommission hat im Oktober 2007 die Mitteilung „Zur Entwicklung eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes“ veröffentlicht. Ziel sei es, die Wettbewerbsfähigkeit und Qualität des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs zu verbessern. Dies solle insbesondere durch eine verbesserte grenzüberschreitende Koordinierung der Investitionsplanung und der betrieblichen Prozesse im Rahmen des Korridormanagements sowie durch höhere Kapazitäten für den Schienengüterverkehr erreicht werden. Die im Anschluss an die Kommissionsmitteilung eingesetzte Expertengruppe hebt in ihrem im Juli 2008 vorgelegten Abschlussbericht die praktischen Erfordernisse des Eisenbahnbetriebs sowie die unternehmerische Eigenverantwortung und den notwendigen Gestaltungsspielraum des Infrastrukturbetreibers hervor. Der seit Dezember 2008 vorliegende Verordnungsvorschlag der Kommission zur Schaffung eines wettbewerbsfähigen europäischen Schienengüterverkehrsnetzes vernachlässigt jedoch zentrale Ergebnisse der Expertengruppe. Kern-

der vierten Novelle des AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) um. Das Änderungsgesetz sieht im Wesentlichen eine Eins-zu-eins-Umsetzung der europäischen Regelungen vor. Der deutsche Gesetzgeber verzichtet auf die in der Richtlinie angelegten Einschränkungen zum Schutz gemeinwirtschaftlicher Verkehre. Zu befürchten ist, dass andere Mitgliedstaaten von diesen Regelungen Gebrauch

Die grenzüberschreitende Koordinierung des Güterverkehrs ist zwischen Kommission und Bahnunternehmen umstritten.

punkte des Vorschlags sind die Definition grenzüberschreitender Korridore und die verpflichtende Einrichtung von Korridorgesellschaften. Für die Korridore sollen Entwicklungspläne mit Investitions- und Baustellenplanungen erstellt werden. Daneben sieht der Gesetzesvorschlag die Vorhaltung reservierter Netzkapazitäten für den Schienengüterverkehr sowie Dispositionsregeln vor, die pünktlichen Zügen strikt Vorrang vor verspäteten Zügen einräumen. Der vorgelegte Verordnungsvorschlag der Kommission ist als verfehlt abzulehnen. Der Grund: Europaweit einheitliche gesetzliche Regelungen werden den spezifischen Gegebenheiten der jeweiligen Korridore und den betrieblichen Erfordernissen nicht gerecht. Reservierte Trassenkontingente für den Güterverkehr und feste Dispositionsprioritäten führen zur Vernichtung von Kapazität. Für die Förderung des europäischen Schienengüterverkehrs sind keine schematischen Lösungen, sondern flexible unternehmerische Ansätze erforderlich, deren Bedeutung auch die Expertengruppe betont hat.

Neudefinition der europäischen TEN-V-Politik

Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) soll die für die wirtschaftliche Entwicklung Europas erforderliche Infrastruktur bereitstellen. Das grenzüberschreitende Netz umfasst Straßen, Eisenbahnstrecken und Binnenwasserstraßen. Im Jahr 2004 wurden dreißig Vorhaben als sogenannte prioritäre Projekte ausgewählt. Den Schwerpunkt bilden Schienenverkehrsprojekte, die finanziell und administrativ von der EU unterstützt werden.

Nach fünfzehn Jahren Entwicklung und Erfahrung plant die Kommission, die TEN-V-Politik gründlich zu überprüfen. Dazu hat sie im Februar 2009 ein Grünbuch vorgelegt. Darin unterstreicht die Kommission den erfolgreichen Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecken wie etwa Köln – Frankfurt, benennt aber ebenso Schwierigkeiten wie die verzögerte Fertigstellung. Die revidierte TEN-V-Politik soll neue Ziele und Projekte festlegen und deren fristgerechte Umsetzung gewährleisten. Zentral für die Neuausrichtung ist eine bessere Integration der verschiedenen Verkehrsträger sowie die Frage, ob sich das TEN-V weiter an einem Gesamtnetz als Summe der nationalen Netze orientiert oder ob ein kernnetzorientierter Ansatz entwickelt werden kann. Größere Berücksichtigung sollen vor allem die Klimaschutzziele finden.

Die DB begrüßt die Absichten der Kommissi-

on. Die derzeit definierten prioritären Projekte basieren nicht immer auf Verkehrsprognosen, sondern häufig auf politischen Entscheidungen. Aus Sicht der DB müssen zukünftige TEN-V-Projekte auf Basis von Verkehrsprognosen, Marktbedürfnissen und

tragfähigen Geschäftsmodellen festgelegt werden. Die begrenzten TEN-V-Mittel müssen auf die Korridore und Engpässe mit dem größten Nutzen zur Bewältigung der Verkehrsaufkommen konzentriert werden. Mehrere Studien haben bereits die wichtigsten Korridore, Engpässe und Parameter zur Erhöhung der Kapazität des Schienengüterverkehrs identifiziert. Hierzu gehören insbesondere die Hafen-Hinterland-Verbindungen. Damit die Schiene im intermodalen Wettbewerb mit der Straße bestehen kann, müssen diese Infrastrukturen für die Aufnahme der erwarteten Verkehre vorrangig ausgebaut werden.

EU forciert Migration des einheitlichen Zugsteuerungs- und -sicherungssystems ETCS

Nach Vorlage und Auswertung der nationalen Migrationspläne will die EU-Kommission die Migration zu einem einheitlichen European Train Control System (ETCS) – Zugsteuerungs-/Zugsicherungssystem – auf dem konventionellen europäischen Eisenbahnnetz erheblich beschleunigen. Zu diesem Zweck hat sie 2007/2008 ein Konsultationsverfahren durchgeführt und Ende 2008 einen Vorschlag für einen europäischen ETCS-Migrationsplan vorgelegt. Dieser wurde erheblich verschärft gegenüber dem im September 2007 von der Bundesregierung an die Europäische Kommission notifizierten nationalen Migrationsplan für das konventionelle Eisenbahnnetz. Der Ende März 2009 letztendlich von den Mitgliedsstaaten mehrheitlich angenommene europäische Migrationsplan führt nach ersten Schätzungen für die Infrastruktur allein der DB Netz AG bis 2020 zu Mehrbelastungen in Höhe von etwa 1,6 Milliarden Euro im Vergleich zu der 2007 modifizierten nationalen Umsetzungsplanung.



EU-Kommission will ETCS-Ausrüstung beschleunigen.

Fotos: Stefan Klink; Heiner Müller-Eisner



Auch im Jahr 2008 hat die EU zahlreiche gesetzliche Maßnahmen für den Eisenbahnmarkt initiiert.

Die Vorschläge der Kommission einschließlich der darin genannten Zieldaten können nur bei einer massiven und zeitnahen Budgetaufstockung durch die Bundesregierung und die EU umgesetzt werden. Andernfalls würde das im Grundsatz zu begrüßende Ziel, grenzüberschreitende Verkehre zu vereinfachen, den Schienenverkehr auf unabsehbare Zeit im intermodalen Wettbewerb belasten. Verkehrlich wichtigere Projekte zurückzustellen ist keine Alternative, weil dies eine deutliche Zunahme von Kapazitätsengpässen zur Folge hätte.

Darüber hinaus bestehen auch erhebliche Bedenken rechtlicher Art im Hinblick auf die Zulässigkeit einer verbindlichen Auferlegung von Investitionsverpflichtungen dieses Ausmaßes im Wege des

kehrsträgern darstellt, sondern ihnen zeitnah einen greifbaren betrieblichen und wirtschaftlichen Nutzen bringt. Sämtliche ETCS-Migrationsplanungen setzen eine ausreichende und nachhaltig gesicherte Finanzierung voraus. Dabei sollte durch die EU eine Kofinanzierung von unwirtschaftlichen Härten erfolgen, beispielsweise im Falle vorgezogener Ersatzinvestitionen in Stellwerke.

Schnellere, transparentere Fahrzeugzulassung

Bis zum Sommer 2010 müssen die Mitgliedstaaten der Europäischen Union die Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft in nationales Recht umsetzen. Anders als im Straßenverkehr benötigen Schienenfahrzeuge bislang in jedem Mitgliedstaat eine langwierige, kostspielige Einzelzulassung. Die Zulassung von Lokomotiven und Triebfahrzeugen für den Einsatz in anderen Mitgliedstaaten hat in der Vergangenheit Kosten in Millionenhöhe verursacht, die oftmals nicht durch Sicherheitserwägungen zu rechtfertigen, sondern im besten Fall historisch bedingt waren. Mitunter dienten sie auch der Abschottung der nationalen Märkte.

Mit der Interoperabilitätsrichtlinie wird erstmals das Prinzip der gegenseitigen Anerkennung explizit im relevanten Gemeinschaftsrecht zur Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen verankert. Nationale Sicherheitsbehörden unterliegen nach Umsetzung der Richtlinie erstmals klaren Fristen zur Entscheidung über ordnungsgemäß gestellte Zulassungsanträge. Der ihnen eingeräumte Prüfungsumfang ist deutlicher umgrenzt als bisher und prinzipiell auf wesentliche Sicherheitsanforderungen beschränkt. Antragsteller haben künftig erweiterte Möglichkeiten, ablehnende Entscheidungen der nationalen Sicherheitsbehörden überprüfen zu lassen und in bestimmten Fällen technische Stellungnah-



Neue Reservierungssysteme in Reisebüros informieren künftig umfassend und neutral über Flug- und Bahnreisen.

men der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) einzuholen. Die Neuregelungen sind ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einem einheitlichen europäischen Eisenbahnraum und können bei konsequenter Umsetzung die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene erhöhen.

Computergestützte Buchungssysteme stellen für den Verbraucher mehr Transparenz sicher

Das Europäische Parlament hat im September 2008 eine neue Verordnung über Computerreservierungssysteme (CRS) verabschiedet, die kürzlich in Kraft getreten ist und den Wettbewerb zwischen CRS-Anbietern intensivieren soll. CRS (auch Global Distribution Systems, GDS genannt) sind computergestützte Buchungssysteme, die zur Benutzung durch stationäre Reisebüros Informationen über Flug- und Fahrpläne sowie Kapazitäten und Tarife vorwiegend von Luftfahrtunternehmen enthalten.

Die neue Verordnung sieht vor, dass die Reservierungssysteme den Verbrauchern umfassend und neutral Informationen der beteiligten Verkehrsunternehmen diskriminierungsfrei bereitstellen. Sie müssen zudem auf ihrer Startseite über die preisgünstigsten und schnellsten Verbindungen informieren. Die Verordnung gilt künftig auch für Bahnreisen, die neben Flugreisen in die Hauptanzeige eines CRS integriert sind. Dabei müssen die CRS-Anzeigen Informationen über Preise einschließlich aller Steuern, Gebühren, Zuschläge und Entgelte der gleichen Preiskategorien beinhalten. Optional sind Informationen über CO₂-Emissionen und den Treibstoffverbrauch. Diese könnten den durchschnittlichen Treibstoffverbrauch pro Person in Litern auf 100 Kilometer und die durchschnittlichen CO₂-Emissionen pro Person in Gramm pro Kilometer aufzeigen und für Fahrtzeiten unter fünf Stunden mit der besten alternativen Bahn-/Busverbindung vergleichen.

Der EU-Gesetzgeber schafft damit für die Kunden mehr Transparenz, macht Produkte und Preise verschiedener Verkehrsmittel vergleichbar und schafft damit die Voraussetzungen für mehr Wettbewerb zwischen Bahn und Flugzeug bei Buchungen über Reisebüros. Durch diese Verordnung wird zudem die bisherige Vorschrift strikter Gleichbehandlung bei der Festsetzung von Buchungsgebühren abgeschafft.

Der Personenverkehr auf der Schiene ist beim elektronischen Reservierungssystem künftig gleichberechtigt.

So wurden bisher insbesondere Schienenverkehrsunternehmen faktisch diskriminiert, da für ihre Dienste Buchungsgebühren in gleicher Höhe wie für die der Luftverkehrsunternehmen berechnet werden mussten, obwohl ihre Produkte dadurch prozentual stärker belastet sind.

Beihilfenverfahren zum Verkehrsvertrag Berlin/Brandenburg vor dem Abschluss

Aufgrund einer Beihilfebeschwerde der damaligen Connex Regionalbahn GmbH hat die Europäische Kommission im Oktober 2007 das formelle Prüfverfahren bezüglich des Verkehrsvertrags der Länder Berlin und Brandenburg mit der DB Regio AG eröffnet. Untersucht wird hierbei, ob die Bestellerentgelte, die DB Regio im Rahmen des Vertrags gezahlt wurden, eine Überkompensation darstellen und damit gegebenenfalls als unzulässige Beihilfe einzuordnen sind.

Die Richtlinie für Interoperabilität ist bis Sommer 2010 national umzusetzen.

Ausschussverfahrens (Komitologie) ohne Beteiligung des Europäischen Parlaments. Die Technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) dienen der Festlegung funktioneller und technischer Detailregelungen und nicht der Festlegung von milliardenschweren Investitionsverpflichtungen der Mitgliedstaaten. Dies zeigt nicht zuletzt die Entscheidung 1692/96/EG, die prioritäre TEN-Vorhaben definiert und deren Verwirklichung ausdrücklich unter den Vorbehalt einer Finanzierung durch die Mitgliedstaaten stellt.

Es muss darauf hingewirkt werden, dass ETCS nicht über Jahrzehnte ausschließlich eine massive Belastung der Bahnen im Wettbewerb mit anderen Ver-

Der Vorwurf ist jedoch nicht haltbar. Der Verkehrsvertrag erfüllt alle Voraussetzungen der hier einschlägigen und abschließenden Verordnung 1191/69/EWG. Darüber hinaus entspricht der Vertrag auch den Kriterien, die der Europäische Gerichtshof in seiner Altmark-Trans-Entscheidung für die Beihilfenrechtskonformität von Leistungen im öffentlichen Interesse entwickelt hat. Der Vertrag enthält somit keine Beihilfenelemente.

Die Untersuchung der Kommission führt jedoch zu erheblicher Rechtsunsicherheit – nicht nur für den betreffenden Vertrag, sondern auch für eine Vielzahl von Verträgen in Deutschland und ganz Europa, die im Vertrauen auf die geltende Rechtslage geschlossen wurden. Eine Entscheidung der Kommission wird für das Jahr 2009 erwartet.

Kein Beihilfenverdacht bezüglich Finanzierungsbedingungen der DB AG

Die EU-Kommission hat im Dezember 2008 mitgeteilt, dass hinsichtlich der Finanzierungsbedingungen der DB kein Beihilfenverdacht besteht. Die Einleitung eines Verfahrens wurde entsprechend abgelehnt. Das Netzwerk Privatbahnen hatte im Oktober 2007 beantragt, die DB genieße als Unternehmen des Bundes Bonitäts- und damit Finanzierungsvorteile in Form einer Beihilfe. Dieser Auffassung folgte die Kommission nicht. Insbesondere erlaube die Tatsache, dass der Bund Alleinaktionär der DB AG sei, keinen Rückschluss auf das Vorliegen einer Beihilfe. Darüber hinaus wurde ermittelt, dass keine implizite oder explizite Bürgschaft zugunsten der DB besteht.

Im Dezember 2009 treten infolge europäischer Gesetzgebungsvorhaben eine Reihe von Regelungen in Kraft, die weitreichende Auswirkungen auf die Entwicklung des Wettbewerbs im europäischen Schienenverkehr haben werden.

EU-Gesetzgebung fördert, schwächt aber auch zum Teil die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene

gesetzliche Maßnahme	Inhalt	Wettbewerbsrelevanz
Richtlinie zur Zertifizierung von Triebfahrzeugführern (europäischer Lokführerschein)	einheitliche Mindestanforderungen für europäische Lokführer, Ziele der Ausbildung, Prüfungs- und Zulassungsverfahren	Die gegenseitige Anerkennung der Lokführerscheine soll die Durchführung der internationalen Verkehre erleichtern. Da der Ausbildungsstandard in Deutschland sehr hoch ist, besteht bei der Umsetzung der Richtlinie in deutsches Recht kein größerer Änderungsbedarf der geltenden Regelungen.
Passagierrechtsverordnung für den Eisenbahnverkehr	einheitlicher Schutzstandard für Reisende in Europa: Informationspflichten, Rechte für Personen mit eingeschränkter Mobilität, Verspätungsentschädigung	Die Verordnung bewirkt eine wettbewerbsverzerrende Ungleichbehandlung der Schiene im Verhältnis zu konkurrierenden Verkehrsträgern. Weder gelten im Luftverkehr bzw. Busverkehr vergleichbare Entschädigungsregelungen, noch bestimmt das EU-Recht vergleichbar extensive Informationspflichten sowie Vertriebsvorgaben wie im Schienenverkehr.
Verordnung über den öffentlichen Nahverkehr	Vorschriften zur Vergabe von Verkehrsverträgen, über deren Dauer und zwingenden Inhalt	Laut Verordnung können Behörden zwischen Direktvergaben oder formelleren Verfahren wählen. Bei Direktvergaben gelten eine verkürzte Laufzeit und verschärfte Transparenzvorschriften. Die Direktvergabe an interne Betreiber (Inhouse-Vergabe) richtet sich nicht nach dem Wettbewerbsprinzip, da jeweils nur ein Betreiber in Betracht kommt. Die Verordnung verbietet kommunalen Anbietern, die von einer Inhouse-Vergabe profitieren, sich an Wettbewerbsverfahren außerhalb ihres Heimatmarktes zu beteiligen.



Die Regulierung sollte die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene fördern.

Regulierungspraxis richtet sich neu aus

Das Jahr 2008 hat im Hinblick auf die Regulierung des Eisenbahnsektors Fortschritte gebracht. In den Verfahren zu Nutzungsbedingungen für Infrastruktureinrichtungen, zur Baustelleninformation oder zur Marktbeobachtung liegen Zwischenergebnisse vor, auf deren Basis die Bahnunternehmen künftig besser planen können und zudem über mehr Rechtssicherheit verfügen.

Neben Verhandlungen zwischen Bundesnetzagentur (BNetzA) und DB haben verschiedene Gerichtsentscheidungen im Jahr 2008 dazu beigetragen, grundsätzliche Regulierungsfragen zu klären. Hierbei ging es zum Beispiel um Befugnisse oder Auskunftrechte der Regulierungsbehörde. Dies sehe auch die Behörde positiv, so die Vizepräsidentin der BNetzA Dr. Iris Henseler-Unger auf dem Symposium „Wettbewerb und Regulierung im Eisenbahnsektor“ der Berliner Humboldt-Universität und der Deutschen Bahn im Januar 2009. Die Gerichtsentscheidungen haben die gesetzlichen Auslegungsspielräume begrenzt. Aussernde Bescheide mit detaillierten Beanstandungen, die keinen erkennbaren Nutzen für die Zugangsberechtigten gebracht haben, sind im Gegensatz zu den zurückliegenden Jahre in Zukunft nicht mehr zu erwarten. Die Behörde hat angekündigt, künftig Schwerpunkte setzen zu wollen.

Hierzu zählt in erster Linie die Entgeltregulierung. Die BNetzA prüft seit April 2007 die Stationspreise und seit Januar 2008 die Trassenpreise im Hinblick auf ihre Höhe und Struktur. In beiden Verfahren gibt es noch keine Ergebnisse, obwohl die DB

im Rahmen zahlreicher Auskunftersuchen und Anhörungen für die Regulierungsbehörde vielfältige Daten aufbereitet und geliefert hat. Laut Henseler-Unger auf dem oben genannten Wettbewerbssymposium könne es jedoch keine schnellen Lösungen geben. Die eigenen Prüfmaßstäbe müssten noch geschärft werden, um offene grundsätzliche Fragen zu klären. Dazu zähle etwa die Pflicht des regulierten Unternehmens, seine unternehmerischen Preisbildungskriterien offenzulegen, oder die Prüfungskompetenz der Behörde bei der Kostenzuschlüsselung zu einzelnen Preisbestandteilen.

Während die Befugnisse der BNetzA in der Entgeltregulierung im geltenden Rechtsrahmen noch ausgelotet werden, fordert die Behörde bereits eine Ausweitung ihrer Kompetenzen. Eine Gesetzesänderung soll künftig eine Anreizregulierung erlauben, mit der Preisobergrenzen für zuvor definierte Produktgruppen wie Trassen oder Bahnhöfe festgelegt werden. Diese Regulierungsform ermutige nach Aussagen der BNetzA die Infrastrukturbetreiber, effizienter zu arbeiten und Kosten zu senken, da sie die Differenz zwischen Preisobergrenze und tatsächlichen



Die Informations- und Abstimmungsprozesse bei Baumaßnahmen waren Gegenstand intensiver Verhandlungen zwischen DB Netz und BNetzA.

Betreiberkosten für sich verbuchen können. Anreize zu mehr Effizienz für die Infrastrukturunternehmen der DB existieren jedoch bereits: Die im Januar 2009 mit dem Bund abgeschlossene Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) deckelt die Bundesmittel in Höhe von 2,5 Milliarden Euro jährlich für fünf Jahre, sieht keinen Inflationsausgleich vor und gibt Netzzumfang und Qualität präzise vor. Die zusätzliche Einführung einer Anreizregulierung würde also zu einer doppelten Regulierung führen. Nach Ansicht der DB sollten Effizienzmaßstäbe für die Regulierung ebenso gelten wie für das Unternehmen. Außerdem wäre eine doppelte Regulierung für die DB ein faktischer Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen Bahnen in Europa. In zahlreichen EU-Mitgliedstaaten gibt es bislang keine Regulierungsbehörde – geschweige denn eine funktionierende Entgeltregulierung.

Insgesamt wurde 2008 wie in den Vorjahren auch bei mehr als 150 eingeleiteten Regulierungsverfahren kein diskriminierendes Verhalten der DB-Unternehmen von der BNetzA festgestellt. Dieses Ergebnis deckt sich mit Aussagen von Wettbewerbern, die die operative Zusammenarbeit mit der DB im Wesentlichen als reibungslos und gut beurteilen. Angesichts dieser Verfahrensbilanz ist es unverständlich, dass die BNetzA mehr Regulierungskompetenzen fordert.

Verfahren gegen DB-Unternehmen

Nutzungsbedingungen für Infrastruktureinrichtungen

Nachdem die BNetzA bisher die ihr mitgeteilten Nutzungsbedingungen für Infrastruktureinrichtungen stets in großem Umfang als eisenbahnrechtswidrig beanstandete, hat sie diese Praxis nun geändert: Für die Periode 2009/2010 beschränkt sie ihren Widerspruch erstmals auf wenige Klauseln, zum Beispiel die

Bepreisung von Trassen für Leerzüge. Da die beanstandeten Regelungen jedoch eisenbahnrechtlich unbedenklich sind, legte die DB Netz AG hiergegen Widerspruch ein. Ein Eilverfahren war jedoch wegen des überschaubaren Umfangs des Widerspruchsbescheids und der Möglichkeit einer vorübergehenden Umsetzung erstmals nicht erforderlich.

Vor dem Verwaltungsgericht Köln sind nach wie vor vier Verfahren zu Nutzungsbedingungen anhängig, denen ein sogenannter Totalwiderspruch, also die komplette Ablehnung des jeweiligen Bedingungswerks vonseiten der BNetzA zugrunde liegt. Hierbei handelt es sich zum einen um die Bedingungen für Wartungseinrichtungen (BfW) der DB Netz AG und der Deutschen Bahn Gleisbau GmbH (18 K 4846/07 und 18 K 4847/07). Zum anderen handelt es sich um die Allgemeinen Nutzungsbedingungen für Personenbahnhöfe (ABP RNI) der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (18 K 4250/07). Aufgrund des gesetzlichen Sofortvollzugs von § 37 AEG haben die genannten Unternehmen die Bescheide der BNetzA vorläufig und ohne Anerkennung einer Rechtspflicht umgesetzt. Der Antrag der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS) auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung des Widerspruches gegen die Entscheidung der BNetzA war vor dem Oberverwaltungsgericht Münster erfolgreich (OVG Münster, Beschluss vom 28. 1. 2008, 13 B 2014/07). Das Oberverwaltungsgericht hat nach der gebotenen Prüfung im Eilverfahren entschieden, dass der Totalwiderspruch gegen Nutzungsbedingungen das falsche Mittel ist und der Bescheid der BNetzA im Hauptsacheverfahren voraussichtlich keinen Bestand haben wird.

Darüber hinaus sind weitere Verfahren zu Nutzungsbedingungen vor dem Verwaltungsgericht Köln anhängig. Hier geht es zwar nicht um Totalwidersprüche gegen das gesamte Bedingungswerk, aber um um-

fangreiche Beanstandungen zahlreicher Klauseln. Dies betrifft die SNB (Schienennetznutzungsbedingungen) und NBS (Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen) der DB Netz AG für die Jahre 2008 und 2009 sowie die ABP (Allgemeine Benutzungsbedingungen für Personbahnhöfe) 2007 der DB Station&Service AG.

Zeitversetzte Betriebsaufnahme umstritten

Rahmenverträge

Im Jahr 2008 konnten die EVU letztmalig in der ersten Rahmenfahrplanperiode (2005 bis 2010) weitere Rahmenverträge gemäß § 13 Absatz 11 EIBV (Eisenbahnbenutzungsverordnung) – sogenannte aperiodische Rahmenverträge – mit Wirkung für die kommenden Netzfahrplanperioden 2009/2010 abschließen. Die BNetzA hat in mehreren Vorabprüfungsverfahren einige der beantragten Bandbreiten in Bezug auf den Verkehrszeitraum und die Verkehrstage beanstandet. Die Bescheide der BNetzA wurden beim Abschluss der aperiodischen Rahmenverträge befolgt, und die Verfahren haben sich erledigt.

Für die zweite Rahmenfahrplanperiode steht der Abschluss der periodischen Rahmenverträge mit Wirkung ab der Netzfahrplanperiode 2011 an. Die Anmeldefrist hat die DB Netz AG nach Prüfung durch die BNetzA im Verfahren zu den Schienennutzungsbedingungen 2010 veröffentlicht.

Umstritten bleibt die Frage, ob den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Möglichkeit eingeräumt werden sollte, für ihre Investitionsplanung Rahmenverträge abzuschließen, die ihnen eine zeitversetzte Betriebsaufnahme erlaubt, sie also nicht in jedem Falle an die Rahmenvertragsplanperiode bindet.

Netzfahrplan

Bei der Erstellung des Netzfahrplans hat die DB Netz im Jahr 2008 die beabsichtigten Ablehnungen beantragter Zugtrassen erstmals mit dem endgültigen Netzfahrplanentwurf der BNetzA mitgeteilt. Zu diesem Vorgehen verpflichtete die BNetzA DB Netz mit einem Bescheid, der vom Oberverwaltungsgericht Münster bestätigt wurde (siehe OVG Münster, Beschluss vom 28. 1. 2008, 13 B 2024/07). Bislang hatte die DB Netz beabsichtigte Trassenablehnungen bereits mit dem vorläufigen Netzfahrplanentwurf mitgeteilt, was der BNetzA jedoch zu früh erschien. Bei den im Jahr 2008 beabsichtigten Trassenablehnungen prüfte die BNetzA die Rechtmäßigkeit der Ablehnungen und stellte dabei keine Rechtsverstöße fest.

Die aus dem Netzfahrplan resultierende Trassenzuweisung wurde nicht beanstandet. Die BNetzA ordnete daraufhin die Überprüfung eines sogenannten Koordinierungsverfahrens an. Ein solches Verfahren dient dazu, bei konkurrierenden Trassenanmeldungen eine einvernehmliche Lösung zu verhandeln, um letztlich die Ablehnung einer der beiden Trassen zu vermeiden. Die BNetzA erklärte, bisher würden die meisten Konflikte bereits im Koordinierungsverfahren gelöst. Das Verfahren stelle einen Bereich mit hohem Diskriminierungspotenzial dar. Aus diesem Grund müsse sich die Überwachung der BNetzA auch auf das Koordinierungsverfahren beziehen. Das Verfahren beruht jedoch allein auf Verhandlungen zwischen dem Schienenwegsbetreiber und den Zugangsberechtigten. Nach dem Prinzip des verhandelten Netzzugangs setzt die regulierungsbehördliche Kontrolle erst zu einem späteren Zeitpunkt ein, nämlich erst dann, wenn der Schienenwegsbetreiber beabsichtigt, beantragte Trassen abzulehnen.

Stationspreissystem

Seit August 2007 überprüft die BNetzA das Stationspreissystem der DB Station&Service AG. In zahlreichen Auskunftersuchen forderte die Behörde Informationen und Daten an, die ihr auch geliefert



Die BNetzA prüft seit 2007 das Stationspreissystem von DB Station&Service.

LuFV plus eine zusätzliche Anreizregulierung wäre für die DB ein Wettbewerbsnachteil in Europa.

wurden, obwohl hierzu keine Rechtspflicht besteht. Die BNetzA hat auch nach fast zwei Jahren nicht dargelegt, welchen konkreten Vorwürfen sie mit ihren Informationsbegehren nachgeht beziehungsweise welche Schlussfolgerungen sie aus den umfangreichen Daten ziehen will, zumal das Stationspreissystem von DB Station&Service AG den gesetzlichen Vorgaben entspricht. Das Kategoriepreissystem für Bahnhöfe wurde nach einem Abstimmungsprozess auf Ebene der Länder und Aufgabenträger eingeführt. Es wurde aufgrund einer besseren Übersichtlichkeit, Preisstabilität und Vereinfachung von der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder ausdrücklich begrüßt. Bahnhöfe werden bundesweit nach einheitlichen

Kriterien bepreist, die für alle Nutzer gelten, egal ob DB-Unternehmen oder Wettbewerber. Vor dem Hintergrund steigender Preise in allen Wirtschaftsbereichen sind die vorgenommenen Preisanpassungen angemessen. Für überhöhte Entgelte gibt es keine Anhaltspunkte, daher besteht für eine Preiskontrolle durch die BNetzA kein Anlass.

Baustellen

Im Rahmen der Ex-Post-Kontrolle forderte die Bundesnetzagentur im Jahr 2007 die DB Netz AG mit Bescheid dazu auf, ihre Nutzungsbedingungen hinsichtlich der Informations- und Abstimmungsprozesse bei Baumaßnahmen zu verändern. DB Netz erwirkte gegen den Bescheid einen Eilrechtsschutz. Dieser führte dazu, dass der Bescheid bis zum Abschluss des Widerspruchsverfahrens ausgesetzt wurde. In zahlreichen Anhörungsverfahren erläuterte die DB Netz der BNetzA die Praxis und die geplanten Änderungen der Baubetriebsplanung. Vereinbart wurde die gemeinsame Entwicklung eines langfristigen Lösungskonzepts, wonach sich die Baumaßnahmen bestmöglich abwickeln lassen sollten. Unter Verzicht auf eine einvernehmliche Lösung erließ die BNetzA Ende 2008 einen Bescheid, in dem sie der DB Netz AG - unter Androhung eines Zwangsgeldes für Nichtbeachtung - detaillierte Vorgaben für die Neufassung

Verfahren des Eisenbahn-Bundesamtes gemäß §§ 9, 9a AEG

Anfang 2008 verlangte das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) per Bescheid Auskunft darüber, wie die öffentlichen Gelder durch die Infrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn AG verwendet werden. Auf einen Anfangsverdacht für eine zweckwidrige Verwendung, insbesondere eine unzulässige Überleitung auf EVU, berief sich das Eisenbahn-Bundesamt nicht. Vielmehr begründete es seine Maßnahme mit dem Hinweis, es bedürfe keines Anfangsverdachts für eine behördliche Maßnahme. Gegen diesen Auskunftsbescheid legte die DB Netz AG Widerspruch ein und erhob nach dessen Zurückweisung Klage vor dem Verwaltungsgericht Köln.

BNetzA und EBA führten im Jahr 2008 mehrere Vor-Ort-Ermittlungen durch, um die konkreten Umstände der Arbeit von Mitarbeitern der Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Betriebszentralen zu untersuchen. Im Rahmen trilateraler Gespräche mit BNetzA und EBA arbeitete die DB Netz AG ein umfassendes Öffnungskonzept für den Zugang anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen zu den Dispositionsarbeitsplätzen in den Betriebszentralen aus. Bis heute fehlt eine abschließende Stellungnahme der BNetzA zu diesem Konzept, obwohl ein Wettbewerber in der Leipziger Betriebszentrale bereits Zugangsinteresse geäußert hat.

Anreizsystem

Mit Urteil vom 14. August 2008 hat das Oberlandesgericht Frankfurt/Main (OLG FFM, 1 U 27/08) den Antrag des Netzwerkes Privatbahnen auf einstweilige Verfügung gegen das Anreizsystem der DB Netz AG zurückgewiesen. Es hat dies damit begründet, dass es an der für den Erlass einer einstweiligen Verfügung erforderlichen Dringlichkeit fehle.

Im Anschluss daran verpflichtete die BNetzA die DB Netz AG per Bescheid (10.010-F08-002), kurzfristig ihre Kunden darüber zu informieren, dass sich das Anreizsystem möglicherweise aufgrund eines Bescheids ändern könnte. Die DB Netz AG erreichte, dass die BNetzA auf Veranlassung des VG Köln im laufenden Eilverfahren die Vollziehung aussetzte. Später stellte die Behörde das Widerspruchsverfahren ein. Am 30. Dezember 2008 hat die BNetzA der DB Netz AG per weiterem Bescheid (10.010-F08-003) aufgegeben, bis zum 12. Dezember 2009 das Anreizsystem erneut in Kraft zu setzen. Diese Verpflichtung kann durch Schaffung und Inkraftsetzung eines neuen Anreizsystems abgewendet werden.

Einige wichtige Verfahren konnten 2008 erste Zwischenergebnisse vorweisen.

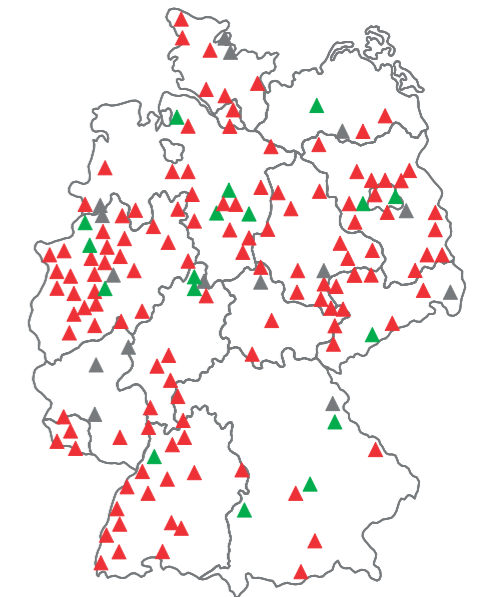
ihrer Nutzungsbedingungen zu Baumaßnahmen macht. Gegen diesen Bescheid erhob DB Netz Klage vor dem Verwaltungsgericht Köln. Aufgrund der sofortigen Vollziehbarkeit setzte die DB Netz die bislang geforderten Vorgaben um und wird dies auch hinsichtlich der künftig geltenden Vorgaben tun.

Dispositionsregeln

Die BNetzA untersuchte im vergangenen Berichtsjahr die Richtlinie 420, welche zentrale Regelungen zur Disposition enthält. DB Netz änderte diese daraufhin nach den Vorgaben der BNetzA. Die erneute Mitteilung gegenüber der BNetzA führte mit Ausnahme der Regelung zu den sogenannten Qualitätszügen zu keinen Beanstandungen. Nach Überarbeitung wird die DB Netz eine Neuregelung im Jahr 2009 einführen.

Flächendeckendes Angebot von Instandhaltungsleistungen

An 141 Standorten in Deutschland bieten Unternehmen außerhalb des DB-Konzerns Instandhaltungsleistungen für alle Typen von Schienenfahrzeugen an. Das ist das Ergebnis einer im Dezember 2008 aktualisierten Studie „Marktalternativen für Instandhaltung und Zugbehandlung in Werken und Werkstätten außerhalb des DB-Konzerns“ der SCI Verkehr GmbH aus dem Jahr 2006. Nicht bundeseigene Schienenverkehrsbetreiber können somit auf ein umfassendes Netz von Instandhaltungsanbietern zugreifen. Ebenso ist der Aufbau eigener Werkstätten problemlos möglich.



■ neu seit 2006
■ Bestand
■ entfallen seit 2006

Quelle: SCI Verkehr GmbH

Einzelverfahren

Im Jahr 2008 fanden zwei Hauptsacheverfahren zur Zugangsregulierung vor dem Verwaltungsgericht Köln ihren Abschluss. In diesen Verfahren zu den Strecken Köthen - Aken (18 K 494/07) und Dorsten - Coesfeld (18 K 3116/07) hat die BNetzA während des Gerichtsverfahrens ihre gegen die DB Netz AG gerichteten Bescheide aufgehoben. Die Diskriminierungsvorwürfe der BNetzA in Bezug auf den Streckenblock der Strecke Köthen - Aken und den Einsatz von Schrankenposten der Strecke Dorsten - Coesfeld zur Vermeidung von Störungen des Zugverkehrs im Raum Bonn haben sich damit im Ergebnis nicht bestätigt. Erste klärende Hauptsacheentscheidungen im Bereich der Zugangsregulierung nach dem AEG 2005 hat die BNetzA mit der Aufhebung ihrer Bescheide verhindert.

Bahnstromfernleitungen

Mit Beschluss vom 18. Dezember 2008 verpflichtete die BNetzA die DB Energie GmbH, ihre Netzentgelte nach den Vorschriften des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) genehmigen zu lassen. Die DB Energie wendet sich hiergegen mit einer Beschwerde. Ihrer Überzeugung nach obliegt die Kontrolle der Bahnstromfernleitungen dem Regulierungsregime des AEG. Auf Anregung der DB Energie hat die Beschlusskammer der BNetzA die sofortige Vollziehung des Beschlusses ausgesetzt. Denn die rechtliche Grundsatfrage, welchem Regulierungsregime die Bahnstromfernleitungen unterliegen, ist bislang durch die Gerichte noch nicht entschieden.

Markterhebung im gesamten Eisenbahnsektor

Im Jahr 2007 führte die BNetzA eine sogenannte Marktfrage durch, in der sie im gesamten Eisenbahnsektor umfangliche Fragebogen versandte und deren Beantwortung forderte. Die Railion Deutsch-

land AG weigerte sich, zu bestimmten Fragen nach Umsätzen und Gewinnen zu antworten, erhob Widerspruch und beantragte Anordnung der aufschiebenden Wirkung bei Gericht. In zweiter Instanz siegte Railion Deutschland. Das Oberverwaltungsgericht Münster entschied, dass die Bundesnetzagentur für die Durchsetzung von Informationsbegehren, die keinen Anlass oder Verdacht erkennen lassen, gegenüber Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Rechtsgrundlage habe. Das Hauptsacheverfahren läuft derzeit weiter. Es werden jedoch außergerichtliche Vergleichsverhandlungen über eine freiwillige Zusammenarbeit geführt.

Werkstätten

Das Oberverwaltungsgericht Münster hat am 19. November 2008 im Eilrechtsschutzverfahren letztinstanzlich entschieden, dass die Werkstätten der DB Regio AG als Eisenbahninfrastruktur im Sinne des Regulierungsrechts anzusehen sind. Daher sei DB Regio zur Vorlage von Nutzungsbedingungen für ihre Werkstätten verpflichtet. Die BNetzA dürfe gegen bestimmte Einzelregelungen, die eine Diskriminierung begünstigten, auch widersprechen. Die DB hält jedoch weiter an ihrer Rechtsauffassung fest, dass es sich bei den Werkstätten der DB Regio AG und der anderen Töchter der DB Mobility Logistics AG nicht um Infrastruktur handelt. Dies wird im laufenden Hauptsacheverfahren vertreten. Bis zu einer Entscheidung im Hauptsacheverfahren, die voraussichtlich erst in mehreren Jahren zu erwarten ist, wird die DB Regio AG die Rechtsauffassung des OVG Münster im Eilrechtsschutzverfahren beachten. Daher hat die DB Regio ohne Anerkennung einer Rechtspflicht Nutzungsbedingungen veröffentlicht und hierauf auch im Bundesanzeiger hingewiesen. Neben der DB Regio AG hat bislang kaum ein Werkstatbetreiber am Markt Nutzungsbedingungen aufgestellt.

Spezielle Diskussionsfelder Die Zusammenarbeit von Bahnunternehmen mit nationalen und europäischen Behörden auf dem Rheinkorridor gilt als richtungsweisend. Wie der Blick nach Italien und Frankreich zeigt, verläuft die Marktöffnung in Europa nicht immer reibungslos. Verlässliche Rahmenbedingungen sind für den Marktzutritt unerlässlich.



Fotos: Michael Neuhaus; Max Lautenschläger

Zukunftsmodell Rheinkorridor

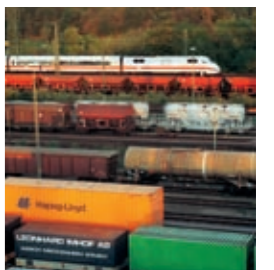
Eine Initiative des internationalen Eisenbahnverbands UIC hat sechs europäische Frachtkorridore entlang der Hauptachsen des europäischen Eisenbahngüterverkehrs definiert. Darüber werden 20 Prozent des Eisenbahngüterverkehrsvolumens in Europa abgewickelt, wobei die Länge der Korridore nur sechs Prozent des gesamten europäischen Schienennetzes ausmacht. Ziel ist es, durch einen Ausbau dieser Strecken die Wettbewerbsposition des Eisenbahngüterverkehrs zu verbessern.

Der sogenannte Rheinkorridor („Korridor A“) bildet die Hauptachse zwischen Nordsee und Mittelmeer. Wegen seiner hohen verkehrlichen Bedeutung gilt er als zukunftsweisend für die internationale Zusammenarbeit von Eisenbahnunternehmen mit nationalen und europäischen Behörden. Da sich die europäischen Eisenbahnmärkte jahrzehntelang nur national orientierten, entstanden zum Teil sehr unterschiedliche Systeme für die Leit- und Sicherungstechnik, die elektrische Antriebsenergie für die Traktion sowie die zugrundeliegenden betrieblichen Verfahren und Regelungen. Für die Verbesserung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs sind in diesen Bereichen Angleichungen erforderlich.

Größtes Transportaufkommen zwischen Rotterdam und Genua

Der Rheinkorridor mit 2.100 Kilometern Streckenlänge verzeichnete 2006 ein Frachtaufkommen von rund 30 Milliarden Tonnenkilometern. Dies ermittelte der internationale Eisenbahnverband International Union of Railways (UIC) in einer Datenerhebung von 2007. Der Rheinkorridor hat damit das weitaus größte Transportaufkommen der sechs europäischen Frachtkorridore und weist mit 86 Prozent prognostizierter Steigerungsrate bis 2020 die höchste Zuwachsrate auf. Sein Frachtvolumen im Güterverkehr läge dann bei 51 Milliarden Tonnenkilometern. Die höchsten Zuwachsraten werden den beiden schweizerischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) SBB und BLS mit 130 Prozent und dem niederländischen EIU ProRail mit 106 Prozent zugetraut, gefolgt von der DB Netz AG mit 73 Prozent und dem italienischen EIU Rete Ferroviaria Italiana (RFI) mit 50 Prozent. Vergleicht man den Güteranteil an der Gesamtverkehrsleistung, steht der Rheinkorridor mit 66 Prozent Güteranteil an dritter Stelle der sechs Frachtkorridore. An zweiter Stelle steht die Verbindung von Belgien nach Polen (Korridor F) mit 72 Prozent und an Position eins die Verbindung von Deutschland nach Rumänien mit 81 Prozent (Korridor E). Im Modal Split wird für den Schienengüterverkehr auf dem Rheinkorridor ein leichter Zugewinn von 19,6 Prozent (2005) auf 23,1 Prozent im Jahr 2020 prognostiziert – zu Lasten von Straße und Binnenschifffahrt. Diese positiven Prognosen zeigen das Entwicklungspotenzial sowohl des intermodalen wie auch des intramodalen Wettbewerbs.

Zur Bearbeitung der verschiedenen Aufgabenstellungen haben sich die jeweiligen Eigentümer der Schieneninfrastruktur (EIU) als Europäische wirtschaftliche Interessenvereinigung (EEIG Corridor Rotterdam – Genua) organisiert. Diese wird getragen und finanziert durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der Anrainerstaaten des Rheinkorridors: ProRail (Niederlande),



Auf der Strecke zwischen Rotterdam und Genua beträgt der Güterverkehrsanteil 66 Prozent.



Zahlreiche deutsche Städte wie auch Köln profitieren von der internationalen Zusammenarbeit auf dem Rheinkorridor.

Rotterdam – Genua als Hauptachse von Nord nach Süd

Der Rheinkorridor, einer von sechs definierten Korridoren, hat aufgrund des hohen Frachtaufkommens für Gütertransporte eine hohe Bedeutung.



Abbildung: eigene.

DB Netz (Deutschland) und RFI (Italien). Die beiden schweizerischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen SBB und BLS sind über einen Assoziationsvertrag mit der EEIG verbunden. Ziel der Anfang 2008 gegründeten EEIG für den Rheinkorridor ist es, die Wettbewerbssituation des Schienengüterverkehrs als zu- und ablaufenden Verkehr der Seehäfen Rotterdam, Amsterdam und Genua sowie zahlreicher Binnenhäfen und Umschlagterminals zu verbessern. Damit soll der Straßengüterverkehr entlastet und in der Folge die Umweltlastung reduziert werden. Die Zusammenarbeit der Anrainerstaaten auf dem Rheinkorridor begann jedoch schon weit vor Gründung der Korridororganisation im Jahr 2006, etwa bei den Planungen für die schweizerischen NEAT-Projekte (Lötschberg-Basistunnel, Gotthard-Basistunnel, Ceneri-Basistunnel) oder bei der Betuwe-Route in den Niederlanden, einer ausgewiesenen Strecke für den Schienengüterverkehr von Rotterdam nach Zevenaar in der Nähe der deutsch-niederländischen Grenze. Die einzelnen Projekte werden dabei von den im Rheinkorridor vertretenen EIU ProRail, DB Netz, SBB, BLS und RFI entwickelt und mit EIU-Management und Verkehrsministerien abgestimmt. Diese vertreten den Korridor gegenüber der Europäischen Kommission und deren Kontrollorganen. Dank der direkten Information an Ministerien und EU-Kommission ist die frühzeitige Einbettung in die verkehrlichen Konzeptionen der einzelnen Staaten sichergestellt.

Wettbewerbshindernisse identifiziert

Um die zuvor genannten Erfolgszahlen bis 2020 erreichen zu können, hat das Projekt Rheinkorridor mehrere relevante Wettbewerbshindernisse identifiziert. Verbesserungspotenziale bestehen hinsichtlich der Interoperabilität im Bereich der Leit- und

Sicherungstechnik sowie der Traktionsstromsysteme. Auch die Beseitigung infrastrukturbedingter Kapazitätsengpässe gehört dazu. Hierzu wurden bereits vor Gründung der EEIG verschiedene Projekte initialisiert. Etwa die zügige Umsetzung des europäischen Standards im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik (ERMTS) zur Herstellung der Interoperabilität, die Beseitigung von Infrastrukturengpässen auf der deutsch-niederländischen Betuwe-Route zwischen Emmerich und Oberhausen, der durchgehende vierspurige Ausbau der Strecke Karlsruhe – Basel (einschließlich Katzenbergtunnel), die Realisierung der Schweizer Basistunnel am Lötschberg, am Gotthard sowie am Ceneri.

Spürbare Qualitätsverbesserungen

Sind diese Engpässe beseitigt, kann eine Optimierung des Fern-, Nah- und Güterverkehrs vorangetrieben werden. Weitere, auch für den Endkunden spürbare Qualitätsverbesserungen sollen durch den Einsatz verschiedener Instrumente erreicht werden. Dazu zählt beispielsweise Europtirails, ein internetbasiertes System zur Überwachung der Laufwege von Güterzügen in Echtzeit, das European Performance Regime (EPR), ein von der UIC entwickeltes, entgeltbasiertes System zur Reduktion von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Schienennetze auf europäischer Ebene sowie Pathfinder, ein internetbasiertes Kommunikationssystem zur besseren Koordinierung internationaler Trassen von RailnetEurope. Das Investitionsvolumen auf dem Rheinkorridor liegt einschließlich der bereits verwendeten Mittel bei rund 30 Milliarden Euro, bezogen auf den Zeitraum 2007 bis 2020. Allein der Ausbau des Gotthard-Basistunnels schlägt mit 6,5 Milliarden Euro zu Buche.

Im Einzelnen ist geplant, durch Einführung von ERMTS und einen Angleich der Stromsysteme für die Traktion die Kosten für die EVU zu senken. Dies wiederum wird die intermodale Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsystems stärken. Aufwendige und technisch komplexe Mehrfachausrüstungen von Lokomotiven entfallen. Die Infrastrukturen der einzelnen nationalen EIU können ohne planungs- und zeitintensive Lokwechsel befahren werden. Zudem führt die Beseitigung von Infrastrukturengpässen auf dem Rheinkorridor zu verringerten Reise- und Transportzeiten. Dank des Kapazitätswachses kann die Schiene zudem ganz neue Verkehre aufnehmen. Nicht zuletzt dienen Infrastrukturausbaumaßnahmen dazu, die Interoperabilität zu erleichtern – Hindernisse

Foto: Max Lautenschläger

lassen sich frühzeitig im Planungsprozess ausräumen. Das EPR identifiziert beispielsweise Verspätungsursachen und ermöglicht Anreize zu ihrer Verringerung. Die IT-Anwendungen Europtirails und Pathfinder stellen für das Performance Regime die erforderliche

Höhere Interoperabilität senkt Kosten und steigert die Wettbewerbsfähigkeit.

Datengrundlage der verschiedenen EIB bereit beziehungsweise erleichtern die Bestellung internationaler Trassen. So profitieren auch Kunden von den Verbesserungen, die diese Instrumente bewirken.

Die sechs wichtigsten europäischen Handelsstrecken auf der Schiene

Mit dem Ausbau dieser Strecken soll die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahngüterverkehrs verbessert werden.

Korridor	Streckenverlauf	Länge
Korridor A: Rotterdam – Genua	Emmerich – Bonn – Mannheim – Basel – Domodossola	ca. 2.100 km
Korridor B: Stockholm – Bologna	Kopenhagen – Flensburg – Augsburg – Innsbruck – Verona	ca. 3.500 km
Korridor C/D: Antwerpen – Basel	Luxemburg – Metz – Straßburg	ca. 8.500 km
Antwerpen – Lyon/ Lissabon/Porto de Sines	Perpignan – Barcelona – Madrid	
Korridor D: Lyon – Zahony (Ungarn)	Mailand – Ljubljana – Budapest	ca. 2.000 km
Korridor E: Hamburg – Constanța (Rumänien)	Prag – Wien – Budapest	ca. 6.000 km
Mainz – Constanța (Rumänien)	Passau – Wien – Budapest	
Korridor F: Zeebrügge – Terespol (Polen)	Aachen – Berlin – Posen	ca. 3.000 km
Zeebrügge – Medyka (Polen)	Aachen – Wittenberg – Krakau	

Quellen für alle Zahlen zu den Korridoren im Artikel: nicht veröffentlichte Studie des europäischen Eisenbahnverbandes CER zu den europäischen Frachtkorridoren (August 2007) und Studie „European Rail Infrastructure Masterplan“ der UIC (Januar 2008)



Der italienische Schienenverkehr profitiert vom wachsenden Verkehrsmarkt.

Marktzugang in Italien unterschiedlich ausgeprägt

Italien genießt durch seine geografische Lage als Quell- und Zielland der hochfrequentierten Nord-Süd-Achse eine bedeutende Rolle im grenzüberschreitenden Bahnverkehr Europas. Ob im Güter- oder im Personenverkehr – das Land hat in den vergangenen Jahren vom wachsenden Verkehrsmarkt profitiert.

Die Verkehrsleistung im italienischen Schienengüterverkehr ist zwischen 2003 und 2007 um 24,6 Prozent gestiegen. Damit liegt Italien hinter Deutschland (34,6 Prozent), aber vor Großbritannien (12,1 Prozent) und Frankreich, das einen deutlichen Rückgang um 13,5 Prozent ausweist. Bezogen auf den gesamten Güterverkehrsmarkt hat sich die Wettbewerbsposition der Schiene in diesem Zeitraum kaum verändert: Der Modal-Split-Anteil stieg von 9,9 Prozent (2003) nur geringfügig auf 10,0 Prozent (2007) an.

Eine vergleichbare Tendenz zeigt der italienische Schienenpersonenverkehr. Hier ist die Verkehrsleistung in den fünf Jahren um 10,1 Prozent gestiegen. Ähnlich erging es den anderen europäischen Ländern: In Deutschland nahm die Verkehrsleistung im selben Zeitraum um 10,9 Prozent zu, in Frankreich um 11,6 Prozent und in Großbritannien um 17,5 Prozent. Der Modal-Split-Anteil der Schiene im Personenverkehr ist bis zum Jahr 2007 moderat gestiegen. Im Jahr 2003 hatte er einen Anteil von 5,3 Prozent, 2007 waren es 6,4 Prozent. Dies zeigt, dass sich die Schiene im intermodalen Wettbewerb gegenüber konkurrierenden Verkehrsträgern behaupten konnte.

Eine länderübergreifende Studie der Hamburger Managementberatung SCI Verkehr legt dar, weshalb die Schiene in Italien ihre Wettbewerbsfähigkeit nicht stärker verbessern konnte. Demnach ergab eine

Überprüfung von Qualitätsindikatoren wie Flottenentwicklung und Infrastrukturausstattung, dass in Italien großer Nachholbedarf bei der Modernisierung der Flotte (ohne Lokomotiven) herrscht. Im Jahr 2006 lag das Alter der italienischen Flotte im Durchschnitt bei 23 Jahren, die durchschnittliche Lebensdauer der Fahrzeuge beträgt 30 bis 40 Jahre. Italien hat jahrelang nur unterdurchschnittlich in neue Fahrzeuge investiert. Ein weiteres Ergebnis der Studie: Beim Ausbau der Schieneninfrastruktur orientiert sich das Land zu wenig an den Bedürfnissen der Bevölkerung.

Ausbau Hochgeschwindigkeitsverkehr im Fokus

Mit ein Grund für das niedrige Investitionsniveau dürfte ein niedriges, staatlich festgelegtes Fahrpreinsniveau gewesen sein. 2007 lag der Durchschnitt bei etwa zehn Cent pro Kilometer im Regionalverkehr. Zum Vergleich: In Deutschland werden etwa 14 Cent, in Frankreich 16 und in Großbritannien 20 Cent pro Kilometer gezahlt.

Staatliche Investitionsmittel fließen vor allem in den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), was der langjährigen Strategie der italienischen Staatsbahn Ferrovie dello Stato (FS) folgt. Nach Fertigstellung im

Jahr 2012 soll das 1.200 Kilometer umfassende Hochgeschwindigkeitsnetz die wichtigsten Großstädte miteinander verbinden: Mailand – Rom – Neapel auf der Nord-Süd-Achse, Turin – Mailand – Triest auf der West-Ost-Achse.

Uneinheitliche Marktöffnung

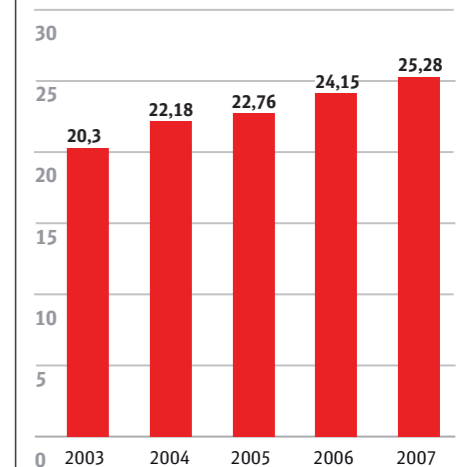
Italien hat bereits frühzeitig die gesetzlichen Voraussetzungen für mehr Wettbewerb auf der Schiene geschaffen. Die Öffnung des Schienengüterverkehrs vollzog sich parallel zu den von der EU vorgegebenen Liberalisierungsschritten. Diese sahen vor, dass der Schienengüterverkehr ab Januar 2006 zunächst für den grenzüberschreitenden Verkehr und ein Jahr später dann für den gesamten Schienengüterverkehr geöffnet wird. Was die Marktöffnung des SPFV betrifft, so gilt Italien zusammen mit Deutschland als Vorreiter in Europa. Der Fernverkehrsmarkt ist bereits vollständig zugänglich für diejenigen Unternehmen, deren Heimatmarkt ebenfalls frei zugänglich ist. Neueste Entwicklungen zeigen sogar, dass auch Bahnunternehmen aus geschlossenen Märkten in den italienischen Schienenpersonenfernverkehr eintreten können, etwa die französische SNCF über ihre Beteiligung an dem neu gegründeten italienischen Unternehmen Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV). Das Prinzip der Gegenseitigkeit gilt formal auch im Regionalverkehr: An Ausschreibungen können sich nur Unternehmen aus Ländern beteiligen, deren Heimatmärkte in diesem Bereich ebenfalls für Wettbewerber geöffnet sind.

Größter Schienenverkehrsanbieter in Italien ist die Ferrovie dello Stato. Sie befindet sich zu 100 Prozent im Besitz des italienischen Staates. Herzstück des Konzerns sind Trenitalia für den Personenverkehr und Trenitalia Cargo für den Güterverkehr, zusammen mit dem Netzbetreiber Rete Ferroviaria Italiana (RFI). Die Trennung der italienischen Staatsbahn in unabhängige Gesellschaften für Infrastruktur und Betrieb ist seit Oktober 2003 gesetzlich verankert. Damit setzte Italien EU-Recht um.

Im eigenwirtschaftlich betriebenen SPFV ist Trenitalia aktuell der einzige Anbieter. Ab 2010 wird die private italienische Bahngesellschaft NTV, an der die französische SNCF derzeit mit 20 Prozent beteiligt ist, in den Hochgeschwindigkeitsverkehr auf ausgewählten Strecken mit 25 Hochgeschwindigkeitszügen einsteigen. Im Regionalverkehr werden die Transportleistungen wie in Deutschland von den Regionen bestellt. Gängige Praxis ist die Direktvergabe an die

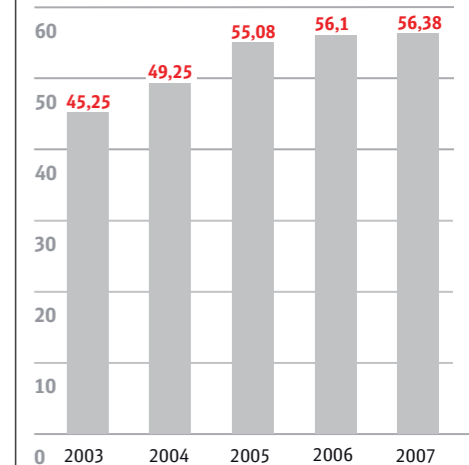
Kontinuierliche Steigerung der Verkehrsleistung seit 2003

Verkehrsleistung im Güterverkehr
(Angaben in Milliarden Tonnenkilometer)



Quellen: Istat – Istituto nazionale di statistica, Eurostat

Verkehrsleistung im Personenverkehr
(Angaben in Milliarden Personenkilometer)



Quellen: Progrtrans, European Transport Report 2007/2008 (2005-2008), Eurostat

etablierten italienischen Unternehmen. Transparente Ausschreibungsverfahren gibt es noch nicht. Gemessen am Umsatz hat Trenitalia im Schienenpersonennahverkehr rund 80 Prozent Marktanteil, andere Anbieter – vornehmlich regionale und kommunale Unternehmen – entsprechend 20 Prozent. Die italienischen Aufgabenträger planen ab 2009 europaweite Ausschreibungen. Es wird erwartet, dass der Wettbewerb durch Eintritt internationaler Verkehrsunternehmen zunehmen wird. Nach Angaben der italienischen statistischen Behörde Istat lag der Marktanteil der Wettbewerber im Schienen-güterverkehr 2007 bei 16,1 Prozent, bezogen auf die gefahrenen Tonnenkilometer. Bezogen auf die beförderte Menge in Tonnen lag er bei 32,8 Prozent. Die Hauptakteure neben Trenitalia Cargo sind SBB Cargo Italia mit 1,1 Milliarden Tonnenkilometern, Veolia Cargo Italia und Crossrail Italia. DB Schenker Rail ist mit DB Schenker Rail Italia ebenfalls in Italien aktiv und hatte 2007 einen Marktanteil von 0,1 Prozent, bezogen auf die gefahrenen Tonnenkilometer. Die Wettbewerber der Trenitalia Cargo sind mit teilweise

erheblichen Marktzugangsbarrieren technisch-betrieblicher oder administrativer Art konfrontiert. Die folgenden Beispiele zeigen, dass dies in der Praxis zu erheblichen Zusatzkosten für Güterbahnen führt und die Zeitspanne verlängert, bis Unternehmen tatsächlich Transportdienstleistungen für Kunden erbringen können.

Einmalige Vorgabe eines Zweimannbetriebs

Einer ungewöhnlichen Eisenbahnvorschrift des italienischen Infrastrukturbetreibers Rete Ferroviaria Italiana (RFI) zufolge müssen in Italien grundsätzlich zwei Lokführer im Führerstand anwesend sein. Ansonsten sind in Europa sogenannte Wachmannsysteme üblich. Der Lokführer bestätigt in kurzen Zeitintervallen seine Anwesenheit per Knopfdruck. Die italienische Ausnahmeregelung ist damit begründet, dass es an einem flächendeckenden infrastruktur- und fahrzeugseitigen Zugsicherungssystem fehle. Daher sei die gebotene Sicherheit ohne doppelte Besetzung der Lokführer nicht zu gewährleisten.

Inzwischen sind jedoch sowohl eine Streckenausrüstung mit dem neuen Bodensystem Sistema di Controllo Marcia Treni (SCMT) als auch die Ausstattung der Lokomotiven von DB Schenker Rail Italia mit dem korrespondierenden Bordsystem Sottosistema di Bordo (SSB) sowie einem Bordfunksystem (CAB-Radio) erfolgt. DB Schenker Rail Italia hat zudem hohe Summen in die Umrüstung der Lokomotiven sowie in die Schulung des Personals investiert. Obwohl die technischen Voraussetzungen für den Einmannbetrieb somit erfüllt sind, gilt noch immer die Zwei-Mann-Vorschrift. Hintergrund ist zum einen, dass sich italienische Gewerkschaften und Gesundheitsbehörden gegen die Umstellung auf Einmannbetrieb wehren. Zum anderen gibt es erhebliche Verzögerungen bei der Fahrzeugzulassung, speziell mit dem neuen italienischen Sicherungssystem.

Langwierige Zulassungsverfahren für technische Ausstattung der Loks

Zu erheblichen Verzögerungen bei der Ausrüstung der Lokomotiven mit den entsprechenden Bordsystemen ist es gekommen, weil die von Trenitalia ausgearbeiteten technischen Spezifikationen für Bordsystem SSB und Bordfunk (CAB-Radio) erst sehr spät offiziell bekannt gegeben wurden. Die Bahnindustrie steht nun vor der Herausforderung, die

Geräte binnen kürzester Zeit entwickeln zu müssen. Trenitalia hat bereits vor Veröffentlichung der Spezifikationen durch RFI nahezu die gesamte Produktion der Bordsysteme beim einzigen Hersteller Ansaldo vorgebucht. Dies führte dazu, dass konkurrierende EVU infolge von Kapazitätsengpässen des Lieferanten zunächst keine Geräte erhalten konnten und rechtliche Schritte eingeleitet werden mussten.

Die Diesellok Vossloh G2000 wird in großer Stückzahl von Trenitalias Konkurrenten eingesetzt. Hier verzögert sich der Einmannbetrieb auch deshalb, weil die Typenzulassung des Bordsystems von den zuständigen italienischen Stellen nicht erteilt wurde – obwohl SBB Cargo Italia frühzeitig eine Testlok für Versuchsfahrten bereitgestellt hatte. Die von DB Schenker Rail Italia zur Verfügung gestellte Neubaulokomotive Bombardier TRAXX F140 DC hat die Zulassung erst nach mehr als einem halben Jahr erhalten.

Sowohl die schleppende Zulassungspraxis als auch die Zwei-Mann-Richtlinie laufen zentralen Grundgedanken der überarbeiteten europäischen Interoperabilitätsrichtlinie zuwider. Diese sieht ein erheblich gestrafftes und damit beschleunigtes Zulassungsverfahren für Eisenbahnfahrzeuge vor, das auf dem Prinzip der gegenseitigen Anerkennung beruhen sollte. Demnach sollen Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat eine Zulassung erhalten haben, grundsätzlich auch in anderen Mitgliedstaaten betrieben werden können.

Infrastrukturanschluss des DUSS-Terminals wird verweigert

Die DUSS Italia betreibt das Terminal Sommacampagna auf der wirtschaftlich wichtigen Strecke Verona – Mailand. In dem Terminal werden im kombinierten Verkehr (KV) Ladeeinheiten zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße umgeschlagen. Wesentlicher Bestandteil der vertraglichen Vereinbarungen war der Anschluss der Eisenbahninfrastruktur des Terminals an das Schienennetz der RFI. Rund einhalb Jahre nach Beginn der Vertragslaufzeit im Jahr 2006 weigerte sich die Netzbetreiberin RFI jedoch, dem von DUSS Italia betriebenen Terminal in Sommacampagna weiter Anschluss an das italienische Schienennetz zu gewähren. Zur Begründung wurden Sicherheitsbedenken formuliert, obwohl DUSS Italia alle bis dahin von der RFI gestellten Sicherheitsanforderungen erfüllt hatte.

Kurzfristig angekündigte Nutzungseinschränkung des Rangierbahnhofs Alessandria

Seit 2003 nutzt DB Schenker Rail Italia den Rangierbahnhof Alessandria Smistamento für Zugbildungs-, Zugauflösungs- und Neuordnungstätigkeiten. Dank der dortigen Zugbildeanlage war es DB Schenker Rail Italia in der Vergangenheit möglich, mit voll ausgelas-

teten Ganzzügen aus Deutschland oder anderen Teilen Europas nach Italien zu fahren und dort Kunden in den Regionen Piemont, Lombardei, Ligurien sowie in Teilen von Emilia-Romagna zu bedienen. Für DB Schenker Rail Italia ist die Nutzung der Anlage Kernbestandteil ihrer Geschäftstätigkeit.

Ende Oktober 2008 kündigte der italienische Infrastrukturbetreiber RFI überraschend an, dass eine Nutzung des Rangierbahnhofs für Zugbildungstätigkeiten zum Fahrplanwechsel Dezember 2008 nicht mehr möglich sei. Diese Ankündigung steht im Widerspruch zu den DB Schenker Rail Italia bereits für das gesamte Fahrplanjahr 2009 zugeteilten Trassen. Außerdem ergaben sich auch aus dem Netzzugangsbericht 2007 keinerlei Einschränkungen für Alessandria. Der Netzzugangsbericht erscheint jährlich im Dezember vor dem Fahrplanwechsel und führt Einschränkungen auf, die für die nächsten zwei Jahre absehbar sind. Das Angebot von DB Schenker Rail Italia, die Zugbildung künftig selbst vorzunehmen und diese Dienstleistung auch anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen gegen Entgelt zur Verfügung zu stellen, lehnte RFI in der Folge mehrfach kategorisch ab.

DB Schenker Rail Italia hofft, dass die inzwischen eingeschaltete Regulierungsstelle des italienischen Ministeriums für Infrastruktur und Transport auch ohne umfassende Sanktionsmöglichkeiten mit Unterstützung der Europäischen Kommission zeitnah und konsequent die Wettbewerbsbehinderungen von DB Schenker Rail Italia auf dem italienischen Schienen-güterverkehrsmarkt abstellt und auch in faktischer Hinsicht für einen freien Marktzugang sowie eine diskriminierungsfreie Marktausübung sorgt.

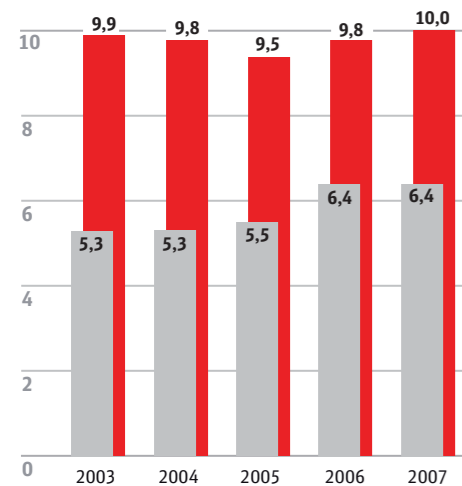
Marktzugangsbarrieren erschweren den Eintritt in den italienischen Schienenverkehrsmarkt.



Ausländische Güterbahnen haben in Italien einen Marktanteil von 16,1 Prozent.

Schiene behauptet sich im intermodalen Wettbewerb

(Anteile am Modal Split in Prozent; Basis: Verkehrsleistung; Werte gerundet)



■ Modal-Split-Anteil Schienengüterverkehr
■ Modal-Split-Anteil Personenverkehr

Quellen: Istat – Istituto nazionale di statistica, eigene

Foto: Hermkes

Frankreich plant neuen Regulierungsrahmen

Der aktuelle Gesetzentwurf zur Organisation und Regulierung der Eisenbahnverkehre sieht vor, eine Regulierungsbehörde mit ähnlichen Kompetenzen wie die Bundesnetzagentur einzurichten. Aufbauend auf einem Bericht aus dem Senat plant die Regierung zudem weitere Veränderungen des Regulierungsrahmens, da dieser in Frankreich bisher nur schwach ausgeprägt ist.

Die Europäische Kommission wirft Frankreich vor, gegen die europarechtliche Pflicht zur Einrichtung einer funktionsfähigen Regulierungsbehörde zu verstoßen. Bemängelt wurde in dem Ende Juni 2008 eingeleiteten Vertragsverletzungsverfahren, dass eine funktionsfähige, mit ausreichenden Ressourcen ausgestattete Institution fehle, die mit umfassenden Prüfungskompetenzen und Sanktionsmöglichkeiten ausgestattet sei. Frankreich hat nun reagiert und einen Gesetzentwurf zur Organisation und Regulierung der Eisenbahnverkehre vorgelegt. Darin ist die Einrichtung einer handlungsfähigen Regulierungsbehörde festgelegt.

Die „Autorité de régulation des activités ferroviaires“ wird, ähnlich wie die Bundesnetzagentur in Deutschland, mit ausreichenden personellen und finanziellen Ressourcen ausgestattet sein: Laut

über die Ablehnung von Anträgen zu Infrastrukturnutzung durch den Betreiber zu informieren sowie die Verpflichtung zur Vorabübermittlung der Schienennetzbenutzungsbedingungen. Der Entwurf sieht lediglich die verpflichtende Information über die Höhe der Trassenentgelte vor. Der französische Senat fordert nun auch eine Stellungnahme der Behörde zu den Schienennetzbenutzungsbedingungen.

Insgesamt ist die Einrichtung einer solchen Regulierungsbehörde zu begrüßen. Sie ermöglicht einen fairen Wettbewerb auf dem französischen Schienennetz durch bessere Überwachung des diskriminierungsfreien Infrastrukturzugangs.

Regierung sieht Einrichtung einer neuen Netzabteilung bei der SNCF vor

Weiterhin kritisiert die EU-Kommission im Rahmen des Vertragsverletzungsverfahrens die mangelnde Unabhängigkeit der Trassenvergabe vom Eisenbahnverkehrsunternehmen Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF). 1997 wurde das Schienennetz in Frankreich vom Verkehrsbetrieb getrennt und auf das neu gegründete Réseau Ferré de France (RFF) übertragen. Die SNCF führt jedoch weiterhin im Auftrag von RFF Unterhalt und Bewirtschaftung des Netzes durch. Diese Aufteilung kritisiert neben der Kommission auch ein im Auftrag des französischen Premierministers François Fillon erstellter und im Herbst 2008 vom elsässischen Senator Hubert Haenel vorgelegter Bericht. Er regt an, die Mitarbeiter der SNCF, die mit der Netzbewirtschaftung befasst sind, in eine eigenständige Gesellschaft – genannt „Exploitation du réseau ferré national“ („ENCF“) – auszulagern. Diese solle zwar bei der SNCF angesiedelt sein, aber völlig unabhängig arbeiten und sämtliche Kompetenzen von



Die EU-Kommission kritisiert mangelnde Unabhängigkeit der Trassenvergabe bei der SNCF.

RFF im Bereich der Netzbewirtschaftung und der Trassenvergabe übernehmen. RFF behalte seine Zuständigkeiten für Organisation und Finanzierung der Leistungen zum Unterhalt des Netzes. ENCF hätte die Aufgabe, den Netzfahrplan zu erstellen. Weiterhin müsste es die Eisenbahnunternehmen über zugeteilte Trassen informieren, kurzfristige Trassenanträge bescheiden und die Sicherheit des Betriebs gewährleisten.

Eine von der französischen Regierung Anfang Februar 2009 vorgenommene Ergänzung des Gesetzentwurfs zur Organisation und Regulierung der Eisenbahnverkehre greift die Idee des Haenel-Berichts auf. Darin sieht sie jedoch statt einer eigenständigen Gesellschaft lediglich die Einrichtung einer neuen Abteilung innerhalb der SNCF vor. Diese unabhängige Abteilung soll für die Rechnung von RFF arbeiten und die Aufgaben zum Betreiben der Infrastruktur nach deren Zielen und Prinzipien umsetzen. Dies allerdings unter Bedingungen, die die Unabhängigkeit der wesentlichen Funktionen sowie freien Wettbewerb und Diskriminierungsfreiheit garantieren. RFF soll eine kommerzielle Plattform einrichten, die im Kontakt zu den Eisenbahnunternehmen steht und ihre Trassenwünsche und Bauarbeiten koordinieren soll. Infolge eines weiteren Berichts der elsässischen Senatorin Fabienne Keller will die SNCF ferner eine unabhängige Abteilung für den Betrieb der Bahnhöfe einrichten.

Frankreich erwägt probeweise Öffnung des SPNV-Marktes

Seit 2002 sind die französischen Regionen für die Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs zuständig. Zur Erfüllung der Verkehrsbedürfnisse im Schienenpersonennahverkehr können die Regionen bisher allein mit der SNCF verhandeln. Der zweite

Teil des Haenel-Berichts bescheinigt eine insgesamt positive Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs seit der Regionalisierung. Er schlägt verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Entwicklung der Bahnhöfe und der Abstimmung von Regional- und Fernverkehren vor.

Die französischen Regionen können bislang Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr ausschließlich bei der SNCF bestellen.

Kritisch merkt der Bericht die juristischen und technischen Unsicherheiten an, die im Hinblick auf eine Öffnung des Schienenpersonennahverkehrs für Eisenbahnverkehrsunternehmen neben der SNCF bestehen. So sei umstritten, ob das Monopol der SNCF im Nahverkehr mit der neuen europäischen Verordnung über den öffentlichen Nahverkehr (Verordnung 1370/2007) vereinbar sei. In technischer Hinsicht sei bei einer Marktöffnung insbesondere das Schicksal des Personals und des Wagenmaterials der SNCF ungeklärt. Vor diesem Hintergrund schlägt der Bericht die probeweise Öffnung des Schienenpersonennahverkehrs in einigen Regionen vor. Zeitlich befristet und in engen Grenzen soll den Regionen die Auswahl anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen ermöglicht werden. Zur Vorbereitung dieser probeweisen Öffnung des Schienenpersonennahverkehrs hat die französische Regierung eine Arbeitsgruppe mit den beteiligten Interessengruppen eingerichtet. Ihre Ergebnisse sollen im Jahr 2010 vorliegen.

Frankreich hat sich für die Einrichtung einer handlungsfähigen Regulierungsbehörde entschieden.

Medienberichten sind 60 Mitarbeiter und ein Budget von acht Millionen Euro vorgesehen. Liegt gegen einen Marktteilnehmer ein Anfangsverdacht vor, kann die Behörde Einsicht in Dokumente verlangen und das Betriebsgelände betreten. Zudem kann die Behörde sofort vollstreckbare Bescheide erlassen und Zwangsgelder von bis zu drei Prozent des Umsatzes verhängen.

Im Unterschied zum deutschen Regulierungsrahmen fehlt in dem französischen Gesetzentwurf jedoch die Pflicht, die Regulierungsbehörde vorab



Dr. Otto Wiesheu (l.), DB-Vorstand Wirtschaft und Politik, und DB-Vorstandsvorsitzender Hartmut Mehdorn (r.) beteiligten sich im Januar an der Diskussion um unterschiedliche Regulierungsansätze in Deutschland und Europa.

Kontroverse Debatte über Regulierungsmaßnahmen

Beim dritten Symposium „Wettbewerb und Regulierung im Eisenbahnsektor“ der Berliner Humboldt-Universität gemeinsam mit der DB diskutierten namhafte Experten unterschiedliche Perspektiven des Regulierers und der Unternehmen. Im Fokus stand dabei die Marktöffnung im Schienenpersonenfernverkehr ab 2010.

Im Januar 2009 diskutierten 150 Experten auf dem Symposium „Wettbewerb und Regulierung im Eisenbahnsektor“ in Berlin den Regulierungsansatz und seine Folgen für das operative Geschäft. Die Vizepräsidentin der Bundesnetzagentur Dr. Iris Henseler-Unger kündigte an, dass die Behörde ihre Prüfmaßstäbe weiter schärfen werde. Zugleich forderte sie neue Befugnisse für die Entgeltüberprüfung in Form der sogenannten Anreizregulierung. Die Vorschriften des Eisenbahnrechts blieben diesbezüglich hinter denen anderer Sektoren zurück. Dr. Otto Wiesheu, Vorstand Wirtschaft und Politik der DB, erwiderte, dass der Gesetzgeber nach den Regulierungserfahrungen im Telekommunikations- und Postsektor bewusst andere Maßstäbe im Eisenbahnrecht gesetzt habe. Des Weiteren wurde die Höhe der Trassen- und Bahnhofsentgelte und deren Beitrag zur Finanzierung einer qualitativ hochwertigen Infrastruktur diskutiert. Michael Harting, Ministerialdirigent im Bundesverkehrsministerium, verwies dazu auf die seit Januar 2009 geltende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Ihre Wirkung solle zunächst abgewartet werden, derzeit sei die Einführung einer zusätzlichen Anreizregulierung nicht erforderlich.

Der Präsident der European School of Management and Technology Professor Lars Hendrik Röller stellte die Ergebnisse einer 2008 im Auftrag der DB durchgeführten Studie über Kooperationen im Schienenpersonenfernverkehr vor. Demnach müsse der

Wettbewerb zwischen Schiene und Flugzeug stärker berücksichtigt werden, wenn man hierbei die Auswirkungen von Allianzen auf den Wettbewerb bewertet. In der Luftfahrt schon lange Praxis, ermöglichen solche Allianzen durch flexiblere Preise auf internationalen Verbindungen oder besser abgestimmte Fahrpläne spürbare Effizienzsteigerungen. Das mache die Angebote für Reisende zudem deutlich attraktiver.

Der Wettbewerbsbeauftragte der DB Joachim Fried forderte eine verbindliche Marktregulierung für alle EU-Mitgliedstaaten. In Frankreich gebe es zum Beispiel zwar formal eine Regulierung, die aber operativ unzureichend umgesetzt werde. Fried appellierte an die anwesenden Vertreter der EU-Kommission, einfache wettbewerbsrechtliche Verstöße schnell aufzuklären. Das Vertrauen in verlässliche Rahmenbedingungen sei für Unternehmen ein wichtiges Kriterium für den Marktzutritt. Für die in Deutschland aktiven ausländischen Transporteure berichteten Dr. Axel Sondermann, Vorsitzender der Geschäftsführung Veolia Verkehr, und Karl Michael Mohnsen, Vorstandschef TX Logistik, aus der Unternehmenspraxis. Beide verdeutlichten, dass es weniger die Rahmenbedingungen als vielmehr die kleinen, alltäglichen Themen wie Trassenablehnungen, Preisänderungen oder Störungsfälle seien, die die Unternehmen beschäftigten. Sondermann und Mohnsen regten in diesem Zusammenhang einen intensiven partnerschaftlichen Dialog mit der DB Netz AG an.

Foto: Bernd Lamme

Wettbewerbsnetze im SPNV

Fahrplanjahr 2009
Stand: 31. Januar 2009

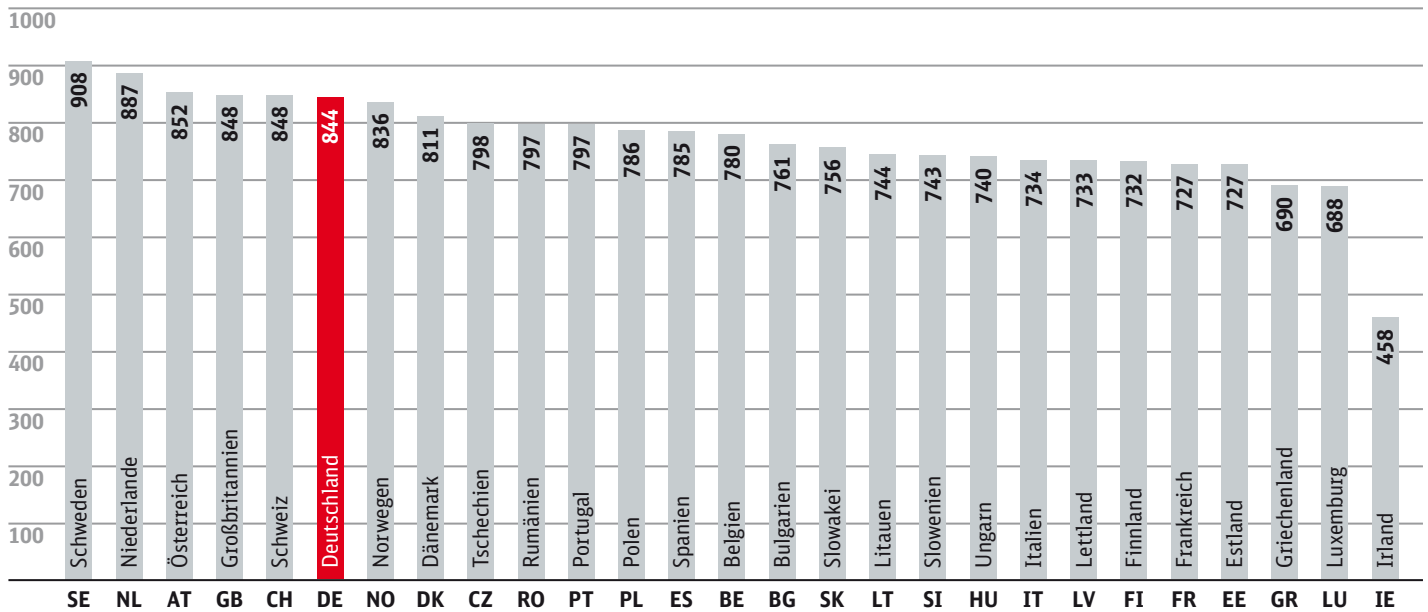


Anmerkung: Museums- und Bergbahnen sind nicht dargestellt. Auf sämtlichen Strecken sind die tatsächlich tätigen Verkehrsunternehmen abgebildet. Da einige von ihnen im Auftrag anderer Unternehmen Leistungen erbringen, trifft die Karte keine Aussagen über die Vertragsverhältnisse der dargestellten Unternehmen zu Aufgabenträgern und Kunden.
Quelle: Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr, 2009

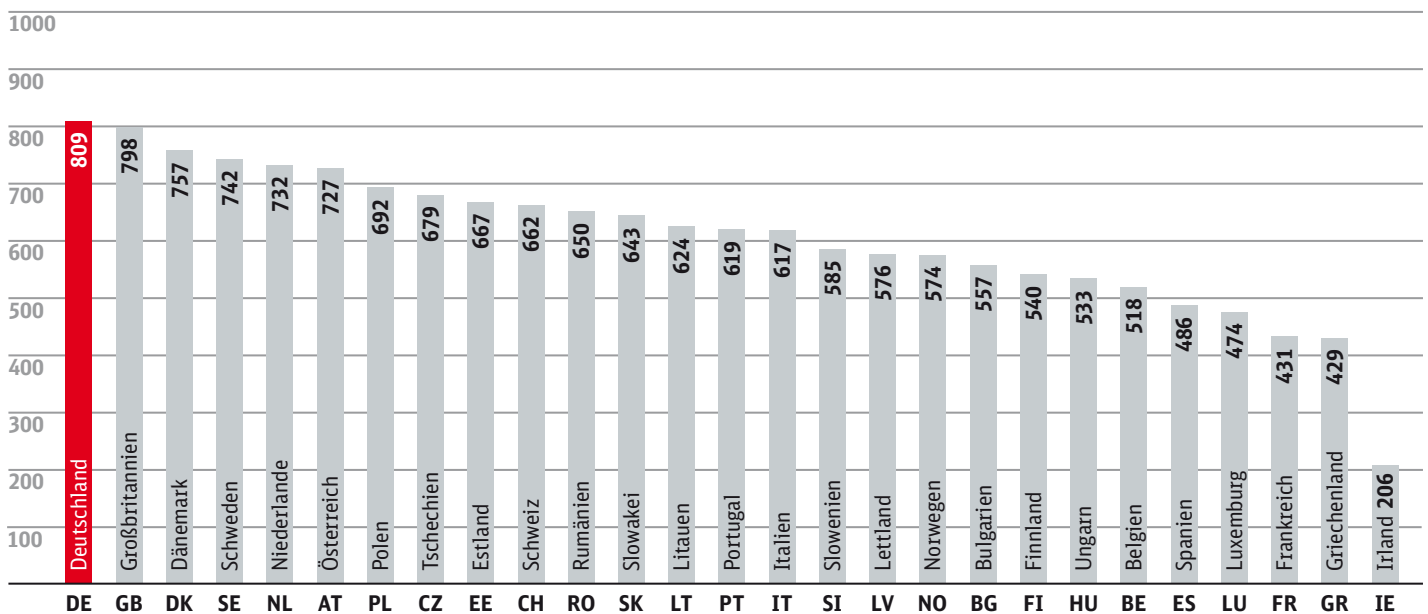
Eisenbahnmärkte in Europa unterschiedlich weit geöffnet.

Die Liberalisierung im europäischen Güterverkehr ist bereits gut entwickelt, während die Liberalisierung im europäischen Personenverkehr noch deutlich weniger fortgeschritten ist. Grundsätzlich bestehen jedoch keine einheitlichen Markteintrittsbedingungen in der EU, da in einigen Ländern nach wie vor faktisch hohe Markteintrittsschranken existieren.

Liberalisierungsindex Bahn 2007 - Güterverkehr



Liberalisierungsindex Bahn 2007 - Personenverkehr



Quelle: IBM Global Business Services und Kirchner, Liberalisierungsindex Bahn 2007



Deutsche Bahn AG

Kommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com