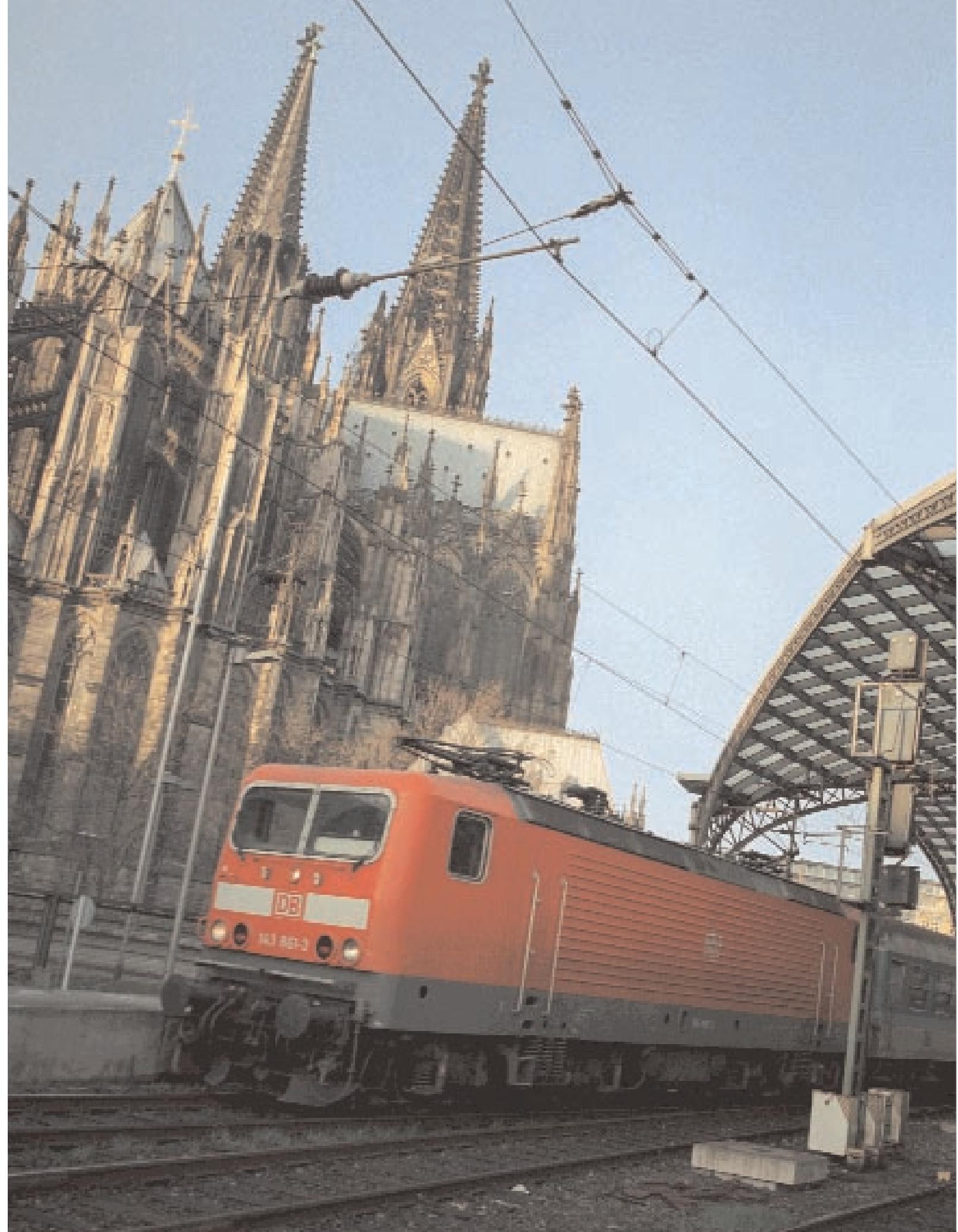




**Bericht des Wettbewerbsbeauftragten Februar 2003**



## „WIR STELLEN UNS DEM WETTBEWERB AUF DER SCHIENE“



Sehr geehrte Damen und Herren,

Wettbewerb auf der Schiene wird zunehmend zur Selbstverständlichkeit für die Bahn. Wir wissen, dass hier andere Anforderungen an das Unternehmen gestellt werden als durch den Wettbewerb mit der Straße, den die Bahn seit Jahrzehnten kennt. Hierauf stellen wir uns mit unseren Planungen ein, mit allen Schwierigkeiten, die sich hieraus für das Unternehmen und seine Mitarbeiter ergeben.

Wettbewerber wollen uns Geschäft wegnehmen. Das ist normal. Wettbewerb hilft uns aber auch, besser zu werden. Aber natürlich müssen diejenigen, die Wettbewerb wollen, sich diesem auch mit allen marktwirtschaftlichen Konsequenzen stellen. Deshalb stören mich Forderungen von konkurrierenden Unternehmen, die alle möglichen Leistungen von der Bahn beanspruchen. Scheinbar glauben manche unserer Wettbewerber, die Spielregeln der Marktwirtschaft gelten für sie nicht. Sie meinen, alles was ihnen beim Markteintritt zu mühselig oder aufwändig erscheint, müsse ihnen die Bahn zur Verfügung stellen. Wenn wir uns weigern, diese Unternehmen aktiv zu fördern, wird dies als angebliches Monopol-Gehabe kritisiert, obwohl es nur der gewollte Wettbewerb ist, der uns immer gepredigt wird.

Damit kein Missverständnis aufkommt: Die Bahn hält sich ohne Wenn und Aber an Recht und Gesetz und steht zu mehr Wettbewerb auf der Schiene. Das betrifft insbesondere den diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur, wie ihn der deutsche und europäische Gesetzgeber fordert. Es wäre schön, wenn das auch europaweit gelten würde.

Wir werden aber weder für erklärte Wettbewerber Fahrscheine verkaufen, noch sind wir bereit, in unseren Informations- und Buchungsmedien Werbung für Wettbewerber zu machen. Alles andere wäre absurd.

Freilich sind es nur wenige Unternehmen, die mit verdrehten und rechtlich unhaltbaren Argumenten in der politischen und öffentlichen Diskussion auf diese Weise Punkte sammeln wollen. Die meisten konzentrieren sich auf das Geschäft mit dem Kunden. Und so sollte es auch sein.

Dass wir es mit dem Wettbewerb ernst meinen und diesen transparent darstellen, wollen wir Ihnen mit diesem zweiten Bericht zur Lage dokumentieren.

A handwritten signature in blue ink that reads "Hartmut Mehdorn". The signature is written in a cursive, flowing style.

Hartmut Mehdorn  
Vorstandsvorsitzender Deutsche Bahn AG



## BERICHT DES WETTBEWERBSBEAUFTRAGTEN BAHN

SEITE 3	<b>STREITGESPRÄCH:</b> Alexander Hedderich und Wilhelm Pällmann zu Wettbewerb auf der Schiene – Moderation: Frank Schnell
SEITE 10	<b>DIE EISENBAHMÄRKTE SIND FUNKTIONIERENDE MÄRKTE –</b> entscheidend ist der freie Marktzutritt, nicht der Marktanteil
SEITE 16	<b>BEHÖRDEN UND GERICHTE</b> sind mit einer überschaubaren Zahl von Vorgängen befasst
SEITE 24	<b>DIE WETTBEWERBSDISKUSSION</b> konzentriert sich auf wenige Handlungsfelder
SEITE 33	<b>UNTERNEHMENSÜBERSICHT</b>

## „KLAR, DASS ER UMSTRITTEN IST – DAS MUSS ER AUCH SEIN“

Wilhelm Pällmann im Streitgespräch mit dem Wettbewerbsbeauftragten Alexander Hedderich



*Zum Streitgespräch trafen sich Alexander Hedderich, Frank Schnell (Moderation) und Wilhelm Pällmann (von links).*

*Die Bahn leistet sich nun seit etwa einem Jahr einen Wettbewerbsbeauftragten. Ist dies ein Luxus?*

PÄLLMANN: Nein. Die Bahn ist auf der Schiene noch Monopolist. Ihr Anteil im Güterverkehr liegt sicher bei 90 Prozent und im Personenverkehr sogar darüber. Wenn wir davon ausgehen, dass die Bahn ein Wirtschaftsunternehmen werden soll – und das ist ja die klare Intention – dann ist nach den Kartell- und Wettbewerbsgesetzen schon marktbeherrschend, wer 30 Prozent hat. Insofern tut die Bahn gut daran, dass sie einen Wettbewerbsbeauftragten hat.

*Und hat der Wettbewerbsbeauftragte seine Arbeit ordentlich erledigt?*

PÄLLMANN: Klar, dass er umstritten ist – das muss er auch sein. Aber ich glaube schon, dass er auf dem richtigen Weg ist. Und ich begrüße es ausdrücklich, dass Herr Hedderich da ist. Da er insbesondere durch seine intellektuelle Darstellungsgabe die Diskussionen auf ein angemessenes Niveau führt. Aber: Wie eine Schwalbe noch keinen Frühling macht, so bewirkt ein „Hedderich“ noch keinen hinreichenden Wettbewerb.

*Herr Dr. Hedderich, haben Sie aus Ihrer Sicht im ersten Jahr etwas bewirken können, im Sinne eines diskriminierungsfreien Wettbewerbs? Haben die Beschwerden nachgelassen?*

HEDDERICH: In jedem Fall machen wir es den Leuten, die sagen, wir würden den Wettbewerb behindern, nicht mehr so einfach. Nein, im Ernst: Wir machen zahlreiche Dinge anders und erklären unsere Positionen besser. Beides gehört zu meinem Aufgabengebiet, und ich hoffe auch, meinen Beitrag in beiden Bereichen geleistet zu haben.

*Wenn man den Äußerungen des Netzwerks Privatbahnen Glauben schenken will, dann gibt es noch Diskriminierungen im Wettbewerb.*

HEDDERICH: Wir haben in Deutschland gut 200 Bahnunternehmen. Und jede Woche kommt noch eines hinzu. Es gibt viele Unternehmen, die sich neu engagieren. Die würden das bestimmt nicht tun, wenn hier jemand wäre, der alle behindert. Die starke Entwicklung ist ein Zeichen, dass der Markt attraktiv ist. Man kann mit Schienenverkehr Geld verdienen. Und ich glaube, dass wir mit diesem Befund schon ein positives Ergebnis der Bahnreform und des Prozesses der letzten Jahre haben.

*Ist jemand, der 90 Prozent Marktanteil hat, ein Monopolist oder nicht?*

HEDDERICH: Nach meiner Überzeugung ist das Kriterium für einen Wettbewerbsmarkt, dass der Zugang offen ist. Dass sich jeder ungehindert in diesem Markt engagieren kann. Natürlich haben wir auch in Deutschland noch Hausaufgaben abzuarbeiten. Es gibt im Übergang von einer behördlich organisierten Branche hin zu einem Wettbewerbsmarkt immer eine Phase, da müssen die Regeln definiert werden und sich einspielen. Diese Phase ist noch nicht abgeschlossen, aber ich glaube, die wichtigsten Brocken sind aus dem Weg. Und wenn sich hohe Marktanteile herausbilden oder behaupten, dann ist das völlig unschädlich, so lange der Markt offen ist.

PÄLLMANN: Das ist mir zu formal. Reale Marktmacht ergibt sich aus der Größe, der Nähe zum Netz, der Herrschaft über Investitionen.

*Wie hat sich im Güterverkehr der nationale Wettbewerb während des letzten Jahres entwickelt? Ist es hier zu mehr Wettbewerb gekommen?*

HEDDERICH: Eindeutig ja. Ich greife jetzt mal auf die Daten der VDV-Statistik zurück – die Tonnenkilometer der nicht bundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs haben sich Jahr für Jahr um über 40 Prozent erhöht. Freilich ist das ein Wettbewerb, der sich auf bestehende Verkehre bezieht. Es handelt sich nur in Ausnahmefällen um Mehrverkehr. So führen große Verladere im Ganzzugsbereich oft Ausschreibungen durch. Überhaupt beschränkt sich der Wettbewerb auf Ganzzüge und regelmäßige Container-Shuttle-Verkehre. Es verändern sich Preis- und Leistungsstrukturen, und auch das ist eine normale Entwicklung. Daneben wird im Einzelwagenverkehr weiter in Kooperation mit DB Cargo gefahren.

*Herr Pällmann, 40 Prozent Steigerungsrate im Güterverkehr – das hört sich gut an, soweit es die Wettbewerber angeht. Aber auf einer niedrigen Grundbasis. Ist der Markt da schon in Ordnung? Gibt es genügend Wettbewerb?*

PÄLLMANN: Nein. Das ist eben die Achillesferse der Bahn: Früher war die Deutsche Bahn eine Güterbahn, die sich nebenbei Personenverkehr leistete. Heute ist das umgekehrt. Und der Anteil der Bahn am Gütermarkt nimmt weiter ab – obschon die tonnenkilometrische Leistung steigt – rund 17 Prozent sind es nur noch. Heute wird sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr auf 11.700 Kilometer Autobahn rund die dreifache Verkehrsleistung erbracht wie auf 36.000 Kilometer Betriebslänge Bahn. Da kann doch etwas nicht stimmen. Die Gründe liegen auf der Hand: Zersiedelung, Automobilisierung und ständige Verbesserung der Straßen sowie die Miniaturisierung der Güter. Die Bahn ist noch Führer im schrumpfenden großströmigen Massenverkehr – wenn nicht gerade die Wasserstraße günstig liegt –, aber eben nicht im stark

*„Ist jemand, der 90 Prozent Marktanteil hat, ein Monopolist oder nicht?“*

FRANK SCHNELL





*„Die europäischen Netze müssen geöffnet werden.“*

WILHELM PÄLLMANN

wachsenden Stückgutverkehr. Die Einheit der Bahn ist der Zug – die muss ich erstmal zu Stande bringen, dann fahren und dann wieder auseinander nehmen. Und die Einheit der Straße, der Lkw, hat es natürlich bedeutend leichter. Dieser Prozess der immer stärkeren Hinwendung zur Straße ist nicht beendet – was sehr bedauerlich ist.

*Aber es sind mehr Wettbewerber...*

PÄLLMANN: Es sind mehr Wettbewerber und es sind ja auch solche, die Systemverkehr aufbauen. Denn die international tätigen Großspeditionen werden natürlich keinen Einzelwagenverkehr betreiben. Die sehen also zu, dass sie Züge zusammenbekommen und die möglichst über zwei Grenzen fahren. Das ist auch die Zukunft. Hier kann Europa etwas bieten – und muss etwas bieten.

HEDDERICH: Es wäre schön, wenn Europa nur annähernd das bieten würde, was in Deutschland möglich ist. Der Netzzugang ist vielerorts ein Trauerspiel – sowohl innerhalb der Europäischen Union als auch in den zukünftigen Beitrittsstaaten. Unsere Kooperationspartner haben die Alternative: Sie können in Deutschland mit DB Cargo zusammenarbeiten, sie können aber auch mit irgendeiner anderen Bahn zusammenarbeiten oder selbst Leistungen anbieten. Wir haben diese Möglichkeit in anderen Ländern meist nicht.

*Muss die Politik da mehr Druck machen?*

PÄLLMANN: Ja, auf jeden Fall. Ohne die Politik wird das nicht gehen. Die Öffnung der Netze ist kein technisches Problem. Entscheidend ist, dass die Leute begreifen, dass man mit der Bahn fahren sollte. Und man wird dann mit der Bahn fahren, wenn die Bahn die besseren Konditionen bietet. Aber das ist europaweit eben nicht der Fall. Die Staaten müssen ihre Netze öffnen. Und die Speditionen müssen auf diesen Netzen fahren wollen. Auch da hat Herr Hedderich Recht: Die Diskriminierung in Deutschland ist vergleichsweise gering, gemessen am Diskriminierungspotenzial in Ländern, in denen praktisch aus einer Hand gefahren wird. Da muss etwas geschehen.

*Seitens der Wettbewerber gibt es Proteste, dass im Falle Stinnes ein Staatsunternehmen mit Steuergeldern ein Privatunternehmen übernommen habe. Ist diese Kritik berechtigt?*

HEDDERICH: Es ist richtig, dass die Bahn heute noch ein hundertprozentiges Bundesunternehmen ist und Stinnes übernommen hat. Ich verstehe nur den Vorwurf dabei nicht. Was wir tun, ist ein ganz klares unternehmerisches Investment. Wir glauben nicht, dass eine große Bahn ohne hohe Logistik-Kompetenz überlebensfähig ist. Wir brauchen einen starken Logistik-Dienstleister, der europaweit Transporte organisieren kann und der dabei auf ein stabiles Bahn-Rückgrat zurückgreifen kann. Ich will das als Vollbahn bezeichnen. Ich bin überzeugt, dass es in fünf bis zehn Jahren in Europa zwei, drei, vier solcher Vollbahnen geben wird, die vergleichbar aufgestellt sein werden, wie wir das gerade tun. Daneben werden sich Branchenspezialisten und regionale Spezialisten behaupten.

PÄLLMANN: Das ist eine interessante Hypothese. Ich gebe Ihnen schon Recht, die Logistik-Kompetenz muss da sein. Die Frage ist nur: Wem werden diese Vollbahnen gehören? Werden sie dem Staat gehören oder Dritten? Meine Empfehlung ist wirklich ganz einfach: der Bahn fehlt sowieso Geld, und es muss privatisiert werden. Deshalb sollte man die Bahn anhalten, die

Kompetenz für Schiene und Straße gebündelt in Stinnes zu Geld zu machen – und zwar möglichst bald. Die Börse würde sich freuen.

HEDDERICH: Da würde ich noch einen Schritt weitergehen und gleich die ganze Bahn an den Kapitalmarkt bringen.

PÄLLMANN: Das werden Sie aber nicht schaffen. Immerhin: Die Szene ist sehr gespannt.

*Wie schätzen Sie denn die Gefahr ein, dass einige Firmen die Drohung wahr machen und eigene Eisenbahnverkehrsunternehmen gründen – weil DB Cargo jetzt eine Tochter von Stinnes ist?*

HEDDERICH: Einige Speditionsunternehmen wie auch Verlader haben das bereits getan. Der Güterverkehr hat aber gegenüber dem Personenverkehr einen großen Vorteil: Er ist von einer rein wirtschaftlichen Rationalität geprägt. Es gibt keine Glaubensbekenntnisse. Der Bahn und Stinnes muss es gelingen, dem Markt zu beweisen, dass die Railion-Gesellschaften einen Carrier-Vertrieb haben, der zu transparenten Konditionen sowohl dem Markt als auch den unternehmensinternen Vertriebsorganisationen zur Verfügung steht. Das ist eine ganz entscheidende Herausforderung an das Management der neuen Stinnes, also des Güterverkehrsbereichs der Bahn. Der Markt wird das sehr sorgfältig beobachten und rationale unternehmerische Entscheidungen treffen. Wenn wir glaubwürdige und marktgerechte Modelle entwickeln, wird keiner sagen: Weil die Bahn jetzt Railion und Schenker unter der Flagge Stinnes vereinigt, machen wir da nicht mit.

*Glauben Sie, dass die Bahn das hinkriegt?*

PÄLLMANN: Es wird schwer werden. Aber das ist nicht nur ein Problem der DB AG, sondern das ist ein Problem der Eisenbahn. Es ist halt so, dass man im Güterverkehr – trotz aller Glaubensbekenntnisse – die Eisenbahn immer weniger braucht. Das ist ja in anderen Ländern noch viel schlimmer.

*Das neue Bahnpaket, das jetzt umgesetzt wird, sieht vor, dass es noch mehr Wettbewerb geben soll – auch im intermodalen Verkehr. Dort sollen jetzt auch Spediteure und Verlader Zugang zu den Trassen bekommen. Ist das zweckmäßig?*

HEDDERICH: Meine Sorge ist, dass die Komplexität des Trassenvergabeprozesses unterschätzt wird. Im Dialog von Eisenbahnverkehrsunternehmen und DB Netz müssen auch sehr viele technisch-betriebliche Fragen besprochen werden. Wenn die Spediteure, die nur einen Zug von A nach B fahren wollen, bei dem Prozess mit am Tisch sitzen, dann wird das noch schwieriger. Ich halte es für besser, wenn die Spediteure Eisenbahnverkehrsunternehmen beauftragen und diese wiederum die technisch-betrieblichen Details mit DB Netz klären.

PÄLLMANN: Früher hatten alle großen Speditionen leistungsfähige Eisenbahnabteilungen. Die wussten genau so gut wie die Eisenbahner, wie eine Eisenbahn funktioniert. Denn ohne dieses Wissen waren sie aufgeschmissen. Jetzt können sie immer fahren – auf der Straße. Auf der Schiene werden sie es wieder lernen müssen.

*Sollen Spediteure das Recht haben – so wie es jetzt gesetzlich vorgesehen ist – selber Trassen zu beantragen?*

PÄLLMANN: Natürlich sollen sie das!

*Und die Trennung von Netz und Transport? Was ist denn der große Vorteil? Herr Hedderich bestreitet ja, dass dies Vorteile bringt.*

PÄLLMANN: Zunächst schafft das einfach klare Verhältnisse. Das Diskriminierungspotenzial ist immer da, wenn beides in einer Hand ist. Das Zweite ist die höhere Verlässlichkeit – klare Verhältnisse, egal wer gerade Bahnvorstand ist. Und drittens muss man einfach privates Kapital mobilisieren – durch materielle Privatisierung der Transportbereiche.

HEDDERICH: Aber ich habe noch nicht den Punkt verstanden, wo der Wettbewerb durch eine Trennung gefördert würde.

PÄLLMANN: Ich habe drei Punkte genannt!

*In einem Streitgespräch müssen Sie auch nicht in jedem Punkt einig sein. Zum Personenverkehr: Wie hat sich der Wettbewerb auf der Schiene im vergangenen Jahr im Regionalverkehr entwickelt, Herr Hedderich?*

HEDDERICH: Wir hatten einen weiteren Anstieg von Marktanteilen anderer Bahnen. Im Ausschreibungsvolumen ist 2002 aber mit 13 Millionen Zug-Kilometern nicht ganz das Niveau des Jahres 2001 erreicht worden.

*Woran liegt das?*

HEDDERICH: Es gab das ganze Jahr über eine Unsicherheit im Markt über die zukünftigen wettbewerblichen Rahmenbedingungen, über die Marktordnung. Wir werden in den nächsten Jahren sicher eine stärkere Ausschreibungsintensität haben – ich schätze in der Größenordnung von 25 bis 30 Millionen Zug-Kilometern pro Jahr.

*Herr Pällmann, sind Sie zufrieden mit dem neuen Vergaberecht?*

PÄLLMANN: Die Bahn hat mehr Ausschreibungen verloren als gewonnen. Insoweit kann das eine Motivation gewesen sein, den direkten Weg zu wählen. Aber das ist ein zweischneidiges Schwert! Die Bahn lebt im Augenblick noch davon, dass es zu wenig Wettbewerber gibt. Und die Wettbewerber, die kommen, die machen sich dann erst mal an kleinere Netze ran – mit großem Erfolg wie etwa Dieter Ludwig in Karlsruhe. Hätten wir zehn „Ludwigs“ in Deutschland, gäbe es auch kein Nahverkehrsproblem mehr. Aber es gibt in Deutschland ja noch viel zu wenig Unternehmen, die große Schlucke aus der Pulle nehmen können. Ich würde mal gerne sehen, dass Connex sich an eine S-Bahn ranmachte. Da würde sich schnell zeigen, ob sie das noch schaffen, ob der Eigentümer dann noch hinter ihnen steht. Auch die Hamburger Hochbahn oder die BVG – die sind in der Lage, eine S-Bahn zu betreiben.

*Stichwort Connex: Ausländische Bahnen tummeln sich in Deutschland im Wettbewerb, während die DB bisher noch keinen Nahverkehr im Ausland betreibt.*

HEDDERICH: Dieses Thema zieht sich wie ein roter Faden durch alle Märkte. Es gibt einige Länder, wo dies möglich wäre: Wir haben uns an einer Ausschreibung in Dänemark beteiligt, wo der Zuschlag an die britische Arriva-Gruppe ging. Wir sind in den schwedischen Markt insoweit eingestiegen, als DB Regio eine Tochtergesellschaft in Stockholm gebildet hat, die dort als Subunternehmer auftritt; dabei kommen umgebaute Münchener S-Bahn-Fahrzeuge zum Einsatz. Trotzdem: Solche Marktvolumina wie in Deutschland gibt es sonst nirgends in Europa.



*„Sind wir das einzige Unternehmen, das es mit Wettbewerb ernst meint?“*

ALEXANDER  
HEDDERICH

### Kurzporträts

#### ■ Wilhelm Pällmann

Jahrgang 1934,  
Jurist, Dr.-Ing. E.h.;  
ehemaliger Vorstand  
der Üstra Hannover-  
sche Verkehrsbetrie-  
be AG, der Deut-  
schen Bundesbahn  
und Deutschen Tele-  
kom AG; ehemaliger  
Präsident des VÖV  
(heute VDV). Von  
1999 bis 2000 Vorsit-  
zender der Kommis-  
sion Verkehrsinfra-  
strukturfinanzierung

#### ■ Frank Schnell

Jahrgang 1941,  
Herausgeber der  
Deutschen Verkehrs-  
zeitung Hamburg  
(DVZ), bis Ende 2002  
Chefredakteur  
der DVZ

Und weil ich immer höre, dass die Vergabeverordnung hier eine Einschränkung bringt, möchte ich eine kurze Rechnung aufmachen: In Deutschland kommen in jedem Jahr 25 bis 30 Millionen Zug-Kilometer in den Wettbewerb, rechnen Sie ungefähr, dass dahinter ein Umsatz von gut zehn Euro pro Zug-Kilometer Bestellerentgelt und Fahrgeldeinnahmen steckt. Da es in der Regel um Zehnjahres-Verträge geht, heißt das, dass wir in Deutschland jedes Jahr drei Milliarden Euro Marktvolumen im Regionalverkehr in Wettbewerbsverfahren vergeben. Da gibt es in ganz Europa nichts Vergleichbares.

PÄLLMANN: Dass der deutsche Markt so begehrt ist, liegt aber auch daran, dass wir einigermaßen sichere Mittel haben – die Regionalisierungsmittel. Nahverkehr würde in dieser Größenordnung nicht betrieben, wenn es diese Finanzierungshilfen nicht gäbe.

*Behindert der Verbund von Netz und Transport auch die Weiterentwicklung im Personennahverkehr?*

PÄLLMANN: Ja. Chinese Walls werden nicht ausreichen. Allein die Tatsache, dass zwei Drittel der Trassenentgelte dem Nahverkehr auferlegt werden, zeigt doch eindeutig, was hier der Monopolist macht. Aber die Task Force hat mit der Trassenagentur einen Weg gewählt, den wir auch mal gehen sollten. Da gibt's bestimmt schnell die ersten Klagen.

HEDDERICH: Das verstehe ich jetzt überhaupt nicht. Wo wird denn der Wettbewerb durch den Verbund behindert? In Schleswig-Holstein läuft gerade die europaweite Ausschreibung der Verkehre Hamburg-Westerland, das so genannte Netz West. Einige Bahnen beteiligen sich daran. Was schadet in diesem Verfahren der Konzernverbund? Überhaupt nichts, sage ich, und ich kenne auch keinen, der etwas anderes behauptet.

PÄLLMANN: So lange das nicht prinzipiell geregelt ist, gibt es immer das Problem der Diskriminierung.

HEDDERICH: Das ist mir zu abstrakt.

*Da werden Sie wohl nicht einig. Wie sieht es im Personenfernverkehr aus? Dort gab es ja lange Zeit keine Anzeichen für Wettbewerb.*

HEDDERICH: Er hat eigentlich im Jahr 2002 angefangen. Seit März hat sich mit dem InterConnex zwischen Gera und Rostock ein erstes Produkt im Tageslinienverkehr etabliert. Zwischen Cottbus–Berlin–Stralsund ist ein zweites Zugpaar an den Start gegangen. Insoweit hat da der Wettbewerb begonnen. Freilich glaube ich, dass von allen drei Marktsegmenten, die wir diskutieren, Wettbewerb im Personenfernverkehr das schwierigste Feld ist.

*Ist dieses Feld nicht aber auch besonders interessant für Wettbewerber?*

PÄLLMANN: Ich meine schon! Zumindest in Strecken-Relationen, in denen die Eisenbahn gegenüber dem Flugzeug einen Vorteil hat. Und die kann man natürlich auch in den Wettbewerb bringen. Warum sollen zwischen Amsterdam, Brüssel, Paris, Frankfurt und Stuttgart nur die Franzosen und die Deutschen fahren? Da mag doch die Gesellschaft A, B und C fahren. Das Netz wird die Technik ohnehin vorschreiben. Die jeweiligen Züge sind technisch gleich, sehen nur anders aus und unterscheiden sich vielleicht im Bordcafé oder im Service. Man muss sich natürlich darüber klar sein, dass man dann Konzessionen erteilen muss.

HEDDERICH: Ich hielte Konzessionen im Fernverkehr für eine große Fehlentwicklung. Wir haben offenen Netzzugang, das heißt, hier kann jeder fahren. Deshalb muss sich niemand hinstellen und den Markt organisieren. Wer soll denn entscheiden, wie viele Züge zwischen Berlin und Frankfurt fahren und in wie viele Teilkonzessionen der Verkehr aufgeteilt wird? Eine neue Behörde? Nein, lassen Sie das den Markt entscheiden.

*Nur kommt von dem einen Wettbewerber, den es hier gibt, immer wieder der Vorwurf, er würde von der DB im Wettbewerb behindert: Dadurch, dass es keine Unterstützung beim Vertrieb und keine Unterstützung bei der Veröffentlichung der Fahrpläne gibt. Ist die Kritik berechtigt?*

PÄLLMANN: Gegen Behördenstrukturen dieser Größe zu arbeiten, ist eben schwer. Das liegt am Behinderungspotenzial, das die Bahn hat. Die Frage ist berechtigt, ob man klug gewesen ist, die Fahrpläne nicht zu veröffentlichen. Ich hätte es getan.

HEDDERICH: Wenn die Bahn sagt: „Nein, das wollen wir nicht“, ist das tatsächlich ein Indiz für Behördenstrukturen? Oder ist die Bahn an dieser Stelle sogar das einzige Unternehmen, das es mit Wettbewerb wirklich ernst meint? Warum kann denn ein weltweit agierender Verkehrskonzern nicht seine Kundeninformation und seinen Vertrieb selbst organisieren? Dass Marketingaufwendungen gerade am Anfang immer das Schwierigste sind, ist in jedem Markt so. Einerseits soll es Wettbewerb geben, aber alles, was die Bahn gut macht, soll sozialisiert werden – das passt doch nicht zusammen.

PÄLLMANN: Die Frage ist, ob diese „Zwerge“, die da jetzt auftreten, überhaupt in der Lage sind, in vernünftiger Zeit zu vernünftigen Bedingungen mit vernünftigem Geld in den Markt zu kommen? Ich behaupte, nein! Wenn man auch im Fernverkehr mehr Wettbewerb hätte – der teilweise erzwungen werden müsste – dann wäre das Angebot für die Kunden besser als heute.

HEDDERICH: Andere Bahnen sollten eine überlegene unternehmerische Leistung bringen, sie sollen die Bereitschaft und Fähigkeit zu investieren mitbringen und sie sollen bereit sein, Geld für Marketing in die Hand zu nehmen. Das muss man in einem Wettbewerbsmarkt erwarten dürfen.



*„Danke, meine Herren, für dieses interessante Gespräch.“*

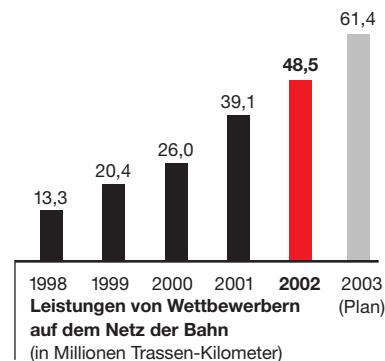


**DIE EISENBAHMÄRKTE SIND FUNKTIONIERENDE MÄRKTE –  
ENTSCHEIDEND IST DER FREIE MARKTZUTRITT, NICHT DER MARKTANTEIL**

SEITE 11	DEUTSCHLAND IST IM EU-VERGLEICH	einer der Vorreiter der Liberalisierung im Schienenverkehr
SEITE 12	DER WETTBEWERB IM REGIONALVERKEHR	wird sich 2003 weiter intensivieren
SEITE 14	IM PERSONENFERNVERKEHR	werden weitere Verkehre aufgenommen
SEITE 15	TENDENZ ZU LOGISTIKANGEBOTEN	prägt den Schienengüterverkehr

## „VON DEN VORTEILEN DES KONZERN- VERBUNDES PROFITIERT DER EISENBAHNMARKT INSGESAMT“

Die Aktivitäten anderer Bahnunternehmen nehmen weiter zu. Ihre Betriebsleistungen auf dem Netz der Bahn stiegen in 2002 um 24 Prozent gegenüber dem Vorjahr, sogar um 3,5 Millionen Trassen-Kilometer stärker als erwartet. Für 2003 geht DB Netz von einem weiteren Anstieg um 26 Prozent aus. Nimmt man die Betriebsleistungen anderer Bahnen auf deren eigenen Netzen hinzu (etwa 15 Millionen Trassen-Kilometer), werden 2003 etwa 7,5 Prozent der Züge in Deutschland von Wettbewerbern der Bahn gefahren.



### Deutschland ist im EU-Vergleich einer der Vorreiter der Liberalisierung im Schienenverkehr

Diese Entwicklung belegt das liberale Netzzugangssystem in Deutschland. Der Eisenbahnmarkt in Deutschland ist offen, was von immer mehr Bahnunternehmen genutzt wird.

Die Spitzenstellung Deutschlands bei der Öffnung der Bahnmärkte in Europa bestätigt eine Untersuchung, die von den Experten der IBM Business Consulting Services unter wissenschaftlicher Begleitung von Prof. Christian Kirchner, Humboldt-Universität zu Berlin, im Dezember 2002 vorgelegt wurde\*. Der erhobene Liberalisierungsindex sieht Deutschland knapp hinter Schweden auf Platz drei; die am weitesten vorangeschrittene Liberalisierung wird Großbritannien attestiert.

#### Der Liberalisierungsindex Bahn 2002

Der Liberalisierungsindex (LIB-Index) stellt den jeweiligen Grad der Marktöffnung unter dem Aspekt des praktischen Netzzugangs im europäischen Schienenverkehr dar.

Der LIB-Index setzt sich aus drei Teilindizes zusammen, die unterschiedliche Aspekte beleuchten:

- LEX-Index: untersucht die nationalen Gesetzesgrundlagen, die für den Marktzugang von Eisenbahnverkehrsunternehmen maßgeblich sind („law in the books“);
- ACCESS-Index: untersucht die praktischen Markteintrittsschranken und -kosten wie Lizenzvergabe, Trassenpreissysteme, Netzzugangsregime oder Zugang zu Serviceleistungen („law in action“);
- COM-Index: untersucht die resultierende Marktaktivität (Wettbewerbsdynamik).

Jeder Teilindex setzt sich aus mehreren Themenkomplexen zusammen. Diese enthalten wiederum eine Vielzahl von Determinanten. Aus diesem Gerüst leiten sich dann Fragen- und Antwortkategorien für die Datenerhebung mit Hilfe eines strukturierten Fragebogens ab.

Die Gewichte für die Teilindizes, Determinanten und Subkriterien sind an der relativen Bedeutung der jeweiligen Marktzutrittschürden orientiert. Die drei Teilindizes gehen mit einem Gewicht von 50 Prozent (ACCESS-Index) und je 25 Prozent (LEX-Index, COM-Index) in den LIB-Index ein.

Die Analyse stützt sich auf Rückläufe zum Fragebogen, Schriftwechsel und Interviews mit Bahnunternehmen, Netzbetreibern, Eisenbahnbehörden und Ministerien. Ferner werden Statistiken, Geschäftsberichte, Internet-Recherchen, wissenschaftliche Analysen und Expertenbefragungen herangezogen. Die Recherchen für die vorliegenden Ergebnisse erstreckten sich auf einen Zeitraum von zwei Monaten. Stichtag für die Untersuchung war der 1. Oktober 2002.

\*Die Untersuchung ist unter [www.bahn.de/presse](http://www.bahn.de/presse) abrufbar.

Die wissenschaftlichen Ergebnisse zeigen, dass die Marktöffnung mit unterschiedlichen Ansätzen erfolgreich funktioniert. Insbesondere erweist sich der Verbund von Netz und Transport, der in Deutschland über die Holdingstruktur des DB Konzerns gegeben ist, als nicht hinderlich für die Entwicklung eines Wettbewerbsmarktes.

Damit wird die Haltung der Bahn bestätigt: Vorteile des Konzernverbundes kommen über den diskriminierungsfreien Netzzugang letztlich allen Bahnunternehmen zugute, wovon der Eisenbahnmarkt insgesamt profitiert.

Trotz des dynamischen Wachstums anderer Bahnunternehmen liegt der Anteil der Bahn an den Betriebsleistungen auf der Schiene in allen Segmenten über 90 Prozent. Das Marktgeschehen zeigt aber, dass von gestörten Märkten keine Rede sein kann. Hohe Anteile bei den Betriebsleistungen als Monopol zu kennzeichnen und konkurrierende Verkehrsträger auszublenden, zeugt von einem längst antiquierten Wettbewerbsverständnis.

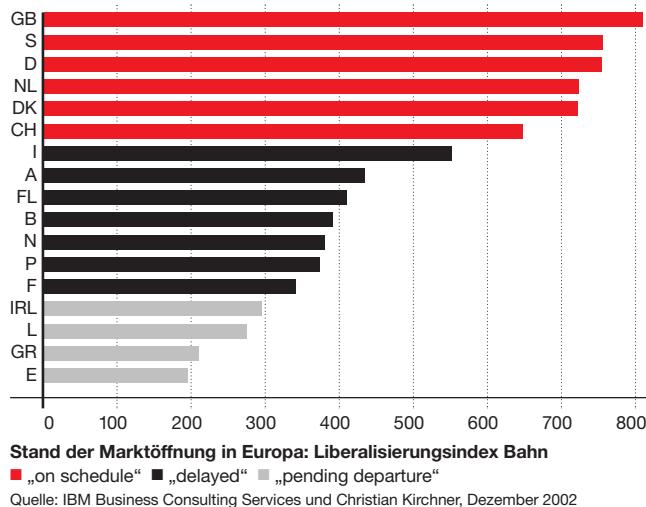
Wenn einige Wettbewerber dennoch solche Argumente vortragen, geschieht dies aus einem nachvollziehbaren strategischen Kalkül. Die Bahn soll gezwungen werden, Produktionshilfe oder Vertriebsunterstützung für ihre Wettbewerber zu leisten und damit deren Markteintrittskosten zu senken. Deutsches und europäisches Eisenbahn- und Wettbewerbsrecht sind aber nicht darauf angelegt, etablierte Bahnen zu zwingen, ihre neuen Wettbewerber mit „Rundum-Sorglos-Paketen“ beim Markteintritt zu fördern. Der diskriminierungsfreie Zugang zur Infrastruktur ist gewährleistet. Ein gewisses Maß an unternehmerischer Potenz und Anstrengung muss von Marktneulingen aber erwartet werden.

### Der Wettbewerb im Regionalverkehr wird sich 2003 weiter intensivieren

Im Jahr 2002 hat der Gesetzgeber wesentliche Elemente der Marktordnung und des Finanzrahmens für den Nahverkehr mit Regionalzügen und S-Bahnen geregelt:

- Das novellierte Regionalisierungsgesetz hat im Mai 2002 Bundestag und Bundesrat passiert. Damit ist insbesondere geklärt, mit welchen Finanzmitteln der Bund die Länder für deren Aufgaben im Regionalverkehr ausstattet. Bis 2007 haben damit Länder/Besteller und Verkehrsunternehmen Planungssicherheit.
- In der Vergabeverordnung wurde im November 2002 klargestellt, dass der Abschluss von Verkehrsverträgen ohne vorangegangene Wettbewerbsverfahren grundsätzlich möglich ist.

Der Wettbewerb im Regionalverkehr wird intensiver. Die Besteller schreiben einen großen Teil des Marktvolumens aus. Daneben erfolgen Direktvergaben an die Bahn in Form von landesweiten Verkehrsverträgen, aber auch an andere Bahnen. So erhielt die MetroRail GmbH



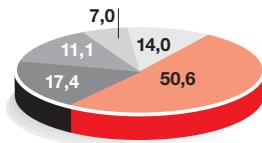


Seit 1996 wurden in 47 Ausschreibungsverfahren oder Preis-anfragen Leistungen im Umfang von 75,9 Mio. Zug-Kilometern vergeben. Die Bahn ist dabei das erfolgreichste Unternehmen.

### Vergabeverfahren für Regionalverkehrsleistungen in Deutschland 1996-2002

Jahr	Land	Netz/Strecken	Vergabe		
			Betreiber	Mio. Zug-km	Vertragsbeginn
1996	Nordrhein-Westfalen	Dieselnetz Köln	DB Regionalbahn Rheinland	3,2	05/1998
1996	Baden-Württemberg	Bietigheim-Bissingen (1)	DB Regio	1,0	05/1999
1996	Baden-Württemberg	Bietigheim-Bissingen (2)	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft	0,2	05/1999
1996	Bayern	Oberlandbahn	Bayerische Oberlandbahn	1,5	11/1998
1996	Sachsen	Vogtlandbahn	Vogtlandbahn	2,7	11/1997
1996	Nordrhein-Westfalen	Dortmund-Lüdenscheid	Dortmund-Märkische Eisenbahn	0,6	05/1999
1997	Sachsen	Oberes Erzgebirge, Oberlausitz, Mittelsachsen	DB Regio	2,8	05/1998
1997	Sachsen	Oberlausitz/Region Görlitz	DB Regio	1,1	05/1998
1997	Sachsen	Mittelsachsen	DB Regio	0,9	05/1998
1997	Brandenburg/Berlin	Netz 1 und 2	DB Regio	4,7	05/1998
1997	Sachsen-Anhalt/Thüringen	Burgenlandbahn	Burgenlandbahn	1,7	01/1999
1997	Rheinland-Pfalz	Obermosel	DB Regio	0,6	09/1999
1997	Schleswig-Holstein	Netz Nord (Region Kiel I)	Nord-Ostsee-Bahn	2,4	11/2000
1997	Schleswig-Holstein	Netz Nord (Region Kiel II)	DB Regionalbahn Schleswig-Holstein	1,2	09/1999
1997	Niedersachsen	Teilnetz Weser-Ems	NordWestBahn	3,1	11/2000
1997	Sachsen	Citybahn Chemnitz	Citybahn Chemnitz	0,2	05/1998
1997	Rheinland-Pfalz	Hellertalbahn	Hellertalbahn	0,2	09/1999
1998	Baden-Württemberg	Regionalverkehr Ulm	DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee	2,8	05/1999
1998	Rheinland-Pfalz	Alsenzbahn	DB Regio	1,5	05/2000
1998	Mecklenburg-Vorpommern	Teilnetz 6/Raum Rostock	DB Regio	1,0	09/2000
1998	Nordrhein-Westfalen	Bielefeld	Eurobahn (Rhenus Keolis)	0,9	05/2000
1998	Mecklenburg-Vorpommern	Teilnetz 3/Raum Schwerin	MecklenburgBahn	0,8	06/2001
1998	Rheinland-Pfalz	Kaiserslautern - Kusel	trans regio	0,6	05/2000
1998	Rheinland-Pfalz	Pellenz-Eifel-Bahn	trans regio	0,6	05/2000
1998	Rheinland-Pfalz	Moselwein-Bahn	trans regio	0,2	06/2001
1999	Nordrhein-Westfalen	Netz Münster West	DB Regionalbahn Westfalen	1,4	06/2001
1999	Thüringen	Südthüringen	SüdThüringenBahn	2,7	06/2001
1999	Baden-Württemberg	RINGZug	Hohenzollerische Landesbahn	1,2	09/2003
1999	Schleswig-Holstein	Neumünster-Bad Oldesloe	Nordbahn	0,6	12/2002
1999	Schleswig-Holstein	Heide-Büsum	AKN Eisenbahn	0,3	11/2000
1999	Baden-Württemberg	Eltzalbahn	Breisgau S-Bahn	0,4	12/2002
2000	Baden-Württemberg/ Rheinland-Pfalz/Hessen	S-Bahn Rhein-Neckar	DB Regio	6,0	12/2003
2000	Mecklenburg-Vorpommern	Teilnetz 4/Südmecklenburg	Ostdeutsche Eisenbahn	1,1	12/2002
2000	Nordrhein-Westfalen	Ruhrort-Bahn	Prignitzer Eisenbahn	0,7	12/2002
2001	Baden-Württemberg	Regio-S-Bahn Basel	Schweizerische Bundesbahn	1,0	06/2003
2001	Bayern	Naabtalbahn	Vogtlandbahn	0,6	12/2002
2001	Brandenburg/Berlin	Ostbrandenburg	Prignitzer Eisenbahn/ Hamburger Hochbahn	3,5	12/2004
2001	Nordrhein-Westfalen	Ems-Senne-Weser-Netz	NordWestBahn/ Teutoburger Wald-Eisenbahn	2,4	12/2003
2001	Nordrhein-Westfalen	Westmünsterlandbahn	Prignitzer Eisenbahn	1,2	12/2004
2001	Nordrhein-Westfalen	Sauerland-Netz	DB Regionalbahn Westfalen	2,9	12/2004
2001	Nordrhein-Westfalen	Haard-Achse	DB Regionalbahn Rhein-Ruhr	3,4	12/2004
2001	Nordrhein-Westfalen/ Rheinland-Pfalz/Hessen	Drei-Länder-Eck	DB Regionalbahn Westfalen	1,9	12/2004
2001	Hessen/Rheinland-Pfalz	Westerwald	Hessische Landesbahn/ Westerwaldbahn	2,4	12/2004
2001	Schleswig-Holstein	Büsum-Heide-Neumünster	AKN Eisenbahn	1,0	12/2003
2002	Baden-Württemberg	Nordschwarzwald	offen	1,6	12/2004
2002	Bayern	Raum Schweinfurt	offen	1,0	12/2003
2002	Bayern	München-Hof	DB Regio	2,0	12/2002
2002	Bayern	München-Oberstdorf	offen	0,9	12/2003
2002	Niedersachsen	Weserbahn/Lammetalbahn	Rhenus Keolis/Extertalbahn	1,3	12/2003
2002	Sachsen	Nord-Süd-Netz/Ostsachsen	Lausitzbahn	1,2	12/2002
2002	Sachsen	Zittau-Seiffennersdorf-Eibau	Sächsisch-Böhmische Eisenbahn	0,2	12/2002
2002	Schleswig-Holstein	Netz West	offen	4,6	12/2005
2002	Schleswig-Holstein	Nieüll-Tonder	offen	0,1	06/2003

(Ausschreibungen und Preis-anfragen)



#### Erfolg der Bahnunternehmen in Ausschreibungen und Preisfragen

(Anteil an vergebenen Zug-km in Prozent)

- DB Regio
- Connex
- Hessische Landesbahn (mit EIB, Westerwaldbahn und SKB)
- Hamburger Hochbahn, PEG, AKN (unabhängige Unternehmen, die oft miteinander geboten haben)
- andere Bahnunternehmen

den Zuschlag für die Bedienung von Verkehren im Raum Hamburg–Bremen–Uelzen. Seit 15. Dezember 2002 fährt die Flex AG – eine Tochter der NNVG – schnellen Regionalverkehr zwischen Flensburg und Hamburg. Um Direktvergaben bemüht sich auch der französische Transportkonzern Connex, der jüngst ein Angebot für Teilverkehre eines S-Bahn-Netzes gegenüber dem zuständigen Besteller abgegeben hat.

Eine intensive Diskussion wird um die Frage geführt, welche Ausschreibungsdesigns sinnvoll und zulässig sind. Einige Ausschreibungen sind im Hinblick auf Vorgaben zu Fahrplan, Fahrzeug- und Personaleinsatz so detailliert ausgestaltet, dass für unternehmerische Kreativität kein Raum übrig bleibt. Der Wettbewerb reduziert sich auf die Personalkosten, also den Tarifvertrag der anbietenden Unternehmen.

Im Fall der Ausschreibung Weserbahn/Lammetalbahn hat sich die Bahn aus diesem Grund nicht an der Ausschreibung beteiligt. Zur Westerwald-Ausschreibung wurde eine Überprüfung der Ausschreibungstiefe angestrengt. Das Oberlandesgericht Koblenz hat hierzu Anfang September 2002 festgestellt, dass detaillierte Vorgaben in Ausschreibungen vergaberechtlich nicht zu beanstanden sind.

Dies ändert nichts an der Tatsache, dass sich die Bahn und nahezu alle anderen Bahnunternehmen für funktionale Ausschreibungsdesigns aussprechen. Nur so bleibt ein Wettbewerb der Ideen möglich. Entsprechende Muster-Verdingungsunterlagen werden derzeit entwickelt und zwischen den Beteiligten diskutiert.

#### Im Personenfernverkehr werden weitere Verkehre aufgenommen

Obwohl der Netzzugang in Deutschland bereits seit 1994 möglich ist, gibt es erst seit März 2002 ein stabiles Leistungsangebot im Tageslinienverkehr. Die Firma Connex hat dieses Angebot zum 15. Dezember 2002 um ein Zugpaar Cottbus–Berlin(–Stralsund) erweitert. Noch in diesem Jahr ist ein weiteres Zugpaar Rostock–Berlin–Köln geplant.

Nach Einschätzung des Wettbewerbsbeauftragten werden sich Leistungsangebote anderer Bahnen in den nächsten Jahren ausweiten, ohne die herausragende Stellung der Bahn als Anbieter eines geschlossenen und flächendeckenden Liniennetzes zu gefährden.

Die Zunahme des Engagements anderer Bahnen im Fernverkehr ist uneingeschränkt zu begrüßen. Sie dokumentiert die Marktöffnung in Deutschland ebenso wie die Attraktivität des Bahnmarktes.



*Auch im Personenfernverkehr nimmt das Engagement von Wettbewerbern zu.*

Auffällig ist jedoch die Strategie von Wettbewerbsbahnen, regelgerechtes Verhalten der Bahn als Wettbewerbsbehinderung darzustellen. So wird insbesondere behauptet,

- die Bahn sei verpflichtet, Werbung und Vertriebsunterstützung für ihre Wettbewerber zu leisten
- oder es bestehe eine Benachteiligung beim Netzzugang.

Beide Aspekte werden in diesem Bericht an späterer Stelle vertieft.

### Tendenz zu Logistikangeboten prägt den Schienengüterverkehr



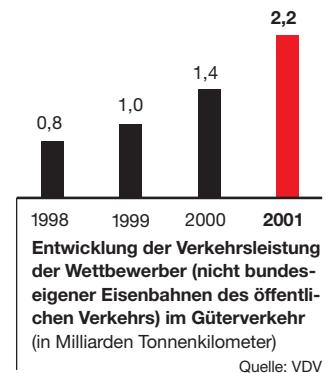
*Logistikfähigkeit ist entscheidendes Wettbewerbsselement im Schienengüterverkehr.*

Große Strukturbrüche vollziehen sich im Schienengüterverkehr. Die großen europäischen Bahnen bemühen sich um eine internationale Aufstellung und um eine stärkere Logistikorientierung. Parallel gewinnen Geschäftsmodelle an Bedeutung, bei denen Logistikdienstleister Teilleistungen zu Angeboten zusammenführen: Während ein Bahnunternehmen die Traktion – also die Lokomotive – bereitstellt, können zum Beispiel die Güterwagen oder das Personal von anderen Unternehmen gestellt werden. Gegenüber den Kunden tritt der Logistikdienstleister als Auftragnehmer auf. Solche von anderen Verkehrsträgern bekannte Konzepte sind im Eisenbahnbereich noch jung. Ob sich die Geschäftsmodelle bewähren, bleibt abzuwarten.

In den stärker auf Massengut und regelmäßige Transporte für Großkunden ausgerichteten Marktsegmenten werden Leistungen zunehmend von Verladern ausgeschrieben. Die Verträge laufen meist über ein Jahr. Trotz der hohen hiermit verbundenen Risiken investieren einige Güterbahnen in modernes Traktionsmaterial. Dies weist auf einen zukünftig stabilen Wettbewerbsmarkt hin.

Einziges wesentlicher Streitpunkt im Schienengüterverkehr ist gegenwärtig der Zugang zu Anschlussbahnen, etwa in Häfen oder auf dem Werksgelände großer Verlader. Die Eigentümer dieser Infrastruktur – meist Kommunen oder verladende Unternehmen – haben die Betriebsführung auf DB Cargo, oft aber auch auf andere Güterbahnen übertragen. Probleme treten auf, wenn solche Anschlussbahnen Quelle oder Ziel von Verkehren sind, die andere Bahnunternehmen übernehmen wollen. Bei der Bewertung dieser Problematik sind aus Sicht des Wettbewerbsbeauftragten mehrere Aspekte zu beachten:

- DB Netz ist am Zugang zu Anschlussbahnen in keiner Weise beteiligt, der Zugang zum Netz der Bahn ist nicht das Problem.
- Die Bahnunternehmen, die heute die Betriebsführung auf Anschlussbahnen erbringen, haben ihr Angebot unter der kaufmännischen Erwartung abgegeben, auch die Verkehre im Hauptlauf zu fahren. Vom Wettbewerb sind nun gerade die besonders attraktiven Verkehre betroffen.
- Zwischen dem betriebsführenden Unternehmen und anderen Bahnen sollten Schnittstellenverträge abgeschlossen werden, die den wirtschaftlichen, betrieblichen und Sicherheitsinteressen aller Beteiligten Rechnung tragen.
- Klar ist: Wenn es einen Anspruch auf Nutzung von Anschlussbahnen gibt, richtet sich dieser gegen den Infrastruktureigentümer – also die Kommune oder das Industrieunternehmen –, nicht gegen den Betriebsführer.





## BEHÖRDEN UND GERICHTE SIND MIT EINER ÜBERSCHAUBAREN ZAHL VON VORGÄNGEN BEFASST

SEITE 17	DER WETTBEWERBSBEAUFTRAGTE Dr. Alexander Hedderich nimmt im Interview Stellung zu aktuellen Fragen
SEITE 19	GESETZLICHE RAHMENBEDINGUNGEN garantieren den Wettbewerb auf der Schiene
SEITE 19	DIE EISENBAHNAUFSICHTSBEHÖRDE besitzt nun weiter reichende Kompetenzen
SEITE 21	DAS BUNDESKARTELLAMT sorgt für das Einhalten der Wettbewerbspiegelregeln
SEITE 22	DIE WETTBEWERBSAUFSICHT durch die Europäische Kommission zielt auf grenzüberschreitende Probleme
SEITE 23	WETTBEWERBSSTREITIGKEITEN vor Zivilgerichten bergen ein hohes Prozesskostenrisiko

## „WIR DOKUMENTIEREN, WELCHE VERFAHREN SEIT 2000 VOR BEHÖRDEN UND GERICHTEN GELAUFEN SIND ODER NOCH LAUFEN.“



*Der Wettbewerbsbeauftragte zu Gast beim 5. RegioForum in Montabaur 2002.*

*Herr Dr. Hedderich, sind Sie mit der Entwicklung seit der Vorlage Ihres ersten Berichts im Juni 2002 zufrieden?*

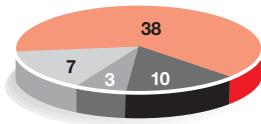
Der Wettbewerb auf der Schiene nimmt zu. Gleichzeitig wird immer weniger über angeblich diskriminierendes oder wettbewerbswidriges Verhalten der Bahn gesprochen. Das zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind.

*Aber es gibt doch weiter heftige Diskussionen, etwa zur Darstellung von Zügen in Fahrplanmedien oder zur Trassenvergabe in zwei Fällen in Norddeutschland.*

Richtig. Diese Themen werden in dem neuen Bericht auch ausführlich behandelt. Wir werden es immer erleben, dass einige Akteure das Marktverhalten der Bahn als rechtswidrig darstellen. Wir sollten aber unterscheiden zwischen öffentlichem Gezeter auf der einen und behördlichen oder gerichtlichen Entscheidungen auf der anderen Seite. Unser Maßstab sind Recht und Gesetz, nicht die Wunschvorstellungen von Wettbewerbern.

*Aber nicht immer bekommt die Bahn Recht!*

Wir dokumentieren diesmal ausführlich, welche einschlägigen Verfahren seit 2000 vor Behörden und Gerichten tatsächlich gelaufen sind oder noch laufen und wie diese zu bewerten sind. Vollständig. Es wird immer so getan, als behauptete die Bahn, sie diskriminiere nicht, während sich gleichzeitig bei Behörden und Gerichten Verfahren stapeln und reihenweise Entscheidungen gegen die Bahn fallen. Das Gegenteil ist richtig. Im Übrigen: Natürlich ist der Prozess hin zu einem Wettbewerbsmarkt mit eingespielten Regeln noch nicht abgeschlossen. Das behaupten wir auch nicht. Aber wir sind gut unterwegs.



**Bewertung der Vorgänge**  
(Anzahl der Vorgänge,  
Stand 31.12.2002)

- Handeln nicht zu beanstanden
- Mangelnde Flexibilität/Kundenorientierung
- Grundsätzlicher Anpassungsbedarf
- Fehlhandeln im Einzelfall



*„Unser Maßstab sind Recht und Gesetz, nicht Wunschvorstellungen von Wettbewerbern.“*

*Andere in Europa sind da weiter.*

Falsch. Gerade erst hat ein renommiertes Forscherteam einen Liberalisierungsindex für die europäischen Bahnmärkte erhoben. Nur Großbritannien und Schweden stehen in Europa gleichauf mit Deutschland oder vor uns. In Großbritannien wurde dies mit massiven Verwerfungen im System erkaufte, und in Schweden hat nach Presseberichten die SJ, die ehemalige Staatsbahn, erhebliche wirtschaftliche Schwierigkeiten. Eine weit vorangeschrittene Liberalisierung in Verbindung mit einem stabilen Gesamtsystem gibt es also nur in Deutschland.

*Gab es denn seit dem letzten Bericht wesentliche Fortschritte?*

Ich bin sehr zufrieden mit der Einführung des neuen Bahnstrompreissystems zum 1. Januar 2003. Hier machen wir einen großen Sprung zu einem modernen und transparenten Modell. Die Begeisterung mancher Wettbewerber hält sich freilich in Grenzen. Denen ging es wohl ohnehin nicht um ein transparentes Preissystem, sondern um niedrigere Preise. Zu verschenken haben wir aber weiterhin nichts.

*Wie liefen denn Ihre Kontakte mit anderen Bahnen?*

Unverändert gut. Wir haben auf Basis der Gespräche, aber auch nach schriftlichen Anfragen zwischen 1. Juni und 31. Dezember 2002 58 Hinweise auf diskriminierendes oder wettbewerbswidriges Verhalten aufgenommen. Wir haben diese Vorgänge – darunter auch einige, die vor Behörden oder Gerichten anhängig sind – wie üblich geprüft und bewertet. Wieder waren die meisten Fälle als „mangelnde Flexibilität und Kundenorientierung“ oder als „nicht zu beanstanden“ einzuordnen. An einigen Punkten sehen wir aber Fragen, in denen Anpassungsbedarf besteht – Hausaufgaben für die Bahn eben. Jedoch wurden nicht alle Gespräche aufgrund von Problemen und Klagen der Bahnunternehmen geführt. Oftmals war es der Wunsch, sich mit der Bahn und mit mir über aktuelle Themen auszutauschen.

*Ihnen wird vorgeworfen, Sie seien in Konfliktsituationen nicht neutral.*

Natürlich bin ich das nicht. Das Erste, was ich in jedem Gespräch sage, ist, dass ich ausschließlich die Interessen der Bahn vertrete. Und unser wohlverstandenes Interesse ist es, uns im Wettbewerb an die Regeln zu halten und bei der sinnvollen Weiterentwicklung der Regeln mitzuwirken. Niemand sollte glauben, die Bahn suche ihr Heil in rechtswidrigem Verhalten. Das haben wir auch nicht nötig.

*Wo liegt der Handlungsbedarf für die Bahn?*

Nicht zufrieden sind wir mit den Nutzungsbedingungen bei den örtlichen Anlagen von DB Netz, also der Nutzung von Abstell- und Rangieranlagen. Hier werden sogar tendenziell die DB-Transportbereiche diskriminiert. Aber auch einige operative Fragen werden zu verändern sein. Die Bahn ist ein gewachsenes integriertes Unternehmen. Da gibt es jetzt die Notwendigkeit, die vom Gesetzgeber geforderten Chinese Walls zwischen Infrastruktur- und Transportbereichen zu festigen. Daneben erhalten andere Bahnunternehmen Leistungen von der Bahn gratis, weil sich niemand bewusst macht, dass wir Wertschöpfung für Wettbewerber leisten. Diese Aspekte untersuchen wir gerade systematisch.

### Gesetzliche Rahmenbedingungen garantieren den Wettbewerb auf der Schiene



*Trassenkonflikte mit Wettbewerbern kamen bislang selten vor.*

Das nationale und europäische Eisenbahnrecht sieht Wettbewerb vor. Zahlreiche Institutionen schützen den Wettbewerb auf der Schiene. Auf europäischer Ebene beaufsichtigt die Europäische Kommission die Einhaltung wettbewerbsrechtlicher Normen, soweit grenzüberschreitende Verkehre oder Fälle mit gemeinschaftsweiter Bedeutung in Rede stehen. Die überwiegende Zahl an Vorgängen betrifft indes nationale Märkte, für die das Bundeskartellamt zuständig ist. Als Behörde mit Sonderzuständigkeit für das Eisenbahnwesen agiert neben diesem das Eisenbahn-Bundesamt in den gesetzlich zugewiesenen Fällen.

Den Behörden stehen umfassende Befugnisse der Ermittlung und Verfolgung von Wettbewerbsbeschränkungen zur Verfügung. Sie sind befugt, Verwaltungs- oder Bußgeldverfahren einzuleiten, Verfügungen zu erlassen und Maßnahmen zu treffen, die den gesetzlichen Zielvorgaben entsprechen. Trotz einer Vielzahl vermeintlich wettbewerbswidriger Verhaltensweisen der Bahn kommt es nur in einer überschaubaren Zahl von Fällen tatsächlich zu förmlichen Verfahren. Ein Großteil der Anfragen wird im Wege des informellen Austauschs bereits geklärt.

Daneben kommen – in geringerem Umfang – gerichtliche Zivilverfahren vor, die Wettbewerber der Bahn anstrengen. Hier ist eine Beteiligung von Wettbewerbsbehörden eher selten.

### Die Eisenbahnaufsichtsbehörde besitzt nun weiter reichende Kompetenzen

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist eine selbstständige Bundesoberbehörde für Aufgaben der Eisenbahnverkehrsverwaltung. Bisher nahm das EBA insbesondere Aufgaben der Planfeststellung für Eisenbahnbetriebsanlagen, der Eisenbahnaufsicht, der Bauaufsicht und der Untersuchung gefährlicher Ereignisse im Eisenbahnbetrieb wahr.

#### **Rangieren auf der Berliner Stadtbahn (AktENZEICHEN 11/02)**

Die Georg Verkehrsorganisation (GVG) betreibt den Nachtzug Berlin–Malmö auf dem deutschen Streckenabschnitt. Der Zug wechselt in Berlin Ostbahnhof die Fahrtrichtung. DB Netz hatte von der GVG für den Fahrtrichtungswechsel den Einsatz einer zweiten Lokomotive verlangt, damit ein Rangieren vermieden wird.

Die GVG fühlte sich diskriminiert, obwohl es sich um ein allgemeines Rangierverbot auf der dicht belegten Berliner Stadtbahn handelt, das für alle Bahnen zwischen den Bahnhöfen Zoologischer Garten und Ostbahnhof gilt.

Das EBA ordnete in einem Bescheid an, der GVG das Rangieren im Ostbahnhof dennoch zu erlauben. DB Netz gestattet nunmehr der GVG das Umsetzen der Lokomotive, woraufhin das EBA seinen Bescheid aufgehoben hat.

#### **Auflagen für Dampflokfahrten (AktENZEICHEN 23/02; 24/02)**

Zwei Dampflokbetreiber – die BayernBahn und die Dampfzug-Betriebsgemeinschaft Hildesheim – haben sich einerseits wegen bestimmter Anmeldefristen, andererseits wegen Sicherheitsauflagen für kohlegefeuerte Dampfloks an das EBA gewandt. Die Fälle wurden bisher nicht entschieden.

DB Netz wird diese Fälle zum Anlass eines Gespräches mit der Aufsichtsbehörde nehmen und einen Vorschlag unterbreiten, wie Anmeldung und Ablauf von Dampflokfahrten bundeseinheitlich abgewickelt werden können.

## Übersicht EBA-Verfahren mit Beteiligung der Bahn

Stand 15. Januar 2003

Jahr	Aktenzeichen	Beteiligte	Gegenstand des Antrags	Status
2000	Nz 19/00	D&D Eisenbahngesellschaft/ DB Netz	Voraussetzungen (technisch und organisatorisch) zum Netzzugang	
	Nz 20/00	NordWestBahn/ DB Netz	Haftung für Infrastrukturmängel (generelle Klärung)	
	Nz 21/00	Nord-Ostsee-Bahn/ DB Netz	Haftung für Infrastrukturmängel (generelle Klärung)	
	Nz 23/00	Rhein-Sieg-Eisenbahnbetriebs- gesellschaft/DB Netz	Anwendung Trassenpreissystem 98	
	Nz 26/00	Dampfbzug-Betriebsgemein- schaft Hildesheim/DB Netz	Weiterbenutzung eines Gleisanschlusses und Netzzugang	
	Nz 27/00	NetLog/ DB Netz	Anwendung Trassenpreissystem 98	
	Nz 28/00	AKN Eisenbahn AG/ DB Netz	Haftung für Infrastrukturmängel (generelle Klärung) und Netzzugang	
	2001	Nz 29/01	Rhein Hessische Eisenbahn/ DB Netz	Berechtigung der DB Netz zur Kündigung des Infrastrukturnutzungsvertrages
Nz 30/01		Hellertalbahn/ DB Netz	Voraussetzungen zum Erwerb von Streckenkenntnis	
Nz 32/01		Deutsche Regionaleisenbahn/ DB Netz	Mehrkosten bei Stellwerksbesetzungen an Wochenenden	
2002	Nz 03/02	Pfalzbahn/ DB Station&Service	Überprüfung einzelner Vertragsbedingungen	
	Nz 08/02	Westfälische Almetalbahn/ DB Netz	Verpflichtung zum Netzzugang auf der Strecke Neumünster-Bad Segeberg	
	Nz 10/02	Rhein-Sieg-Eisenbahn/ DB Netz	Verpflichtung zum Netzzugang auf der Strecke Bad Endorf-Obing	
	Nz 11/02	Georg-Verkehrsorganisation/ DB Netz	Rangieren auf der Berliner Stadtbahn	
	Nz 13/02	NordWestBahn/ DB Netz	Einführung von Regionalfaktoren	
	Nz 14/02	NordWestBahn/ DB Netz	Überprüfung der Trassenvergabe zwischen Osnabrück und Hannover	
	Nz 16/02	Deutsche Regionaleisenbahn/ DB Station&Service	Zugang zu derzeit unbenutzten Personenbahnhöfen	
	Nz 17/02	Nord-Ostsee-Bahn/ DB Netz	Überprüfung der Trassenvergabe zwischen Niebüll und Westerland	
	Nz 18/02	Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück/DB Netz	Anspruch auf Fahrten über Infrastrukturanschluss	
	Nz 19/02	NetLog/ DB Netz	Benutzung des Umschlagbahnhofs München-Riem	
	Nz 21/02	RegionInfraService Sachsen/ DB Netz	Technische Ausrüstung einer angeschlossenen Strecke	
	Nz 23/02	BayernBahn/ DB Netz	Sicherheitsauflagen für Dampflokfahrten	
	Nz 24/02	Dampfbzug-Betriebsgemeinschaft Hildesheim/DB Netz	Sicherheitsauflagen für Dampflokfahrten und Anmeldefristen	
	Nz 26/02	D&D Eisenbahngesellschaft/ DB Netz	Verpflichtung zum Netzzugang auf der Strecke Hagenow-Zarrentin	
	Nz 27/02	D&D Eisenbahngesellschaft/ DB Netz	Fahrplanübermittlung im Sonderzugverkehr	
	Nz 31/02	AKN Eisenbahn/ DB Netz	Technische Schnittstelle zwischen zwei Stellwerken	
	Nz 34/02	Heavy Haul Power International/ DB Netz	Berechnung der Anfahrrenzlast einer Lokomotive	
	Nz 35/02	Connex Regiobahn/ DB Netz	Abklärung des Beginns der Trassenvergabe	
	Nz 37/02	Pfalzbahn/ DB Netz	Übernahme von Gleisen	
	Nz 38/02	Eisenbahnfreunde Schwalm-Knüll/DB Netz	Voraussetzungen zweier Dampflokfahrten	
Nz 39/02	NordWestBahn/ DB Netz	Überprüfung der Trassenvergabe zwischen Osnabrück und Oldenburg		

Status

Sachverhaltsklärung begonnen
 Stellungnahme abgegeben
 Bearbeitung fortgeschritten
 Verwaltungsverfahren beim EBA abgeschlossen

Wichtiger Kernbestandteil war dabei bereits die Befugnis, über den Zugang zur Infrastruktur zu entscheiden, wenn eine Vereinbarung zwischen Infrastrukturbetreiber und Bahnunternehmen nicht zustande kam.

Mit In-Kraft-Treten der Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) am 1. Juli 2002 haben sich die Kompetenzen des EBA erweitert. Diese umfassen nunmehr u.a. ein Auskunftsrecht sowie das Recht, von Amts wegen Diskriminierungen zu ermitteln und zu untersagen. Im Rahmen dieser Ermittlungen darf das EBA auch Anlagen, Fahrzeuge und Geschäftsräume der betreffenden Unternehmen betreten.

Insbesondere von seinem neuen Auskunftsrecht macht das EBA regen Gebrauch. Seit In-Kraft-Treten der AEG-Novelle gab es zahlreiche an DB Netz gerichtete Auskunftsersuchen. In einigen Fällen wurden Fristen von 24 oder 48 Stunden gesetzt. Derzeit sind beim EBA 31 Fälle mit Beteiligung der DB anhängig. Viele Verfahren laufen auch ohne deren Beteiligung. So waren die Infrastrukturbetreiber der Bahn von den 124 Verfahren, die seit 1996 zum Netzzugang liefen, nur an 58 beteiligt (Stand: August 2002). Die EBA-Verfahren mit Beteiligung der DB-Infrastrukturbetreiber haben ihre derzeitigen Themenschwerpunkte hauptsächlich im Bereich technischer und betrieblicher Netzzugangsbedingungen. Die Stationsnutzung spielt nur eine geringe Rolle. Wenig an der Zahl, jedoch öffentlich stark beachtet sind die Fälle zur Trassenvergabe: 2002 gab es hierzu insgesamt drei Anträge an das EBA (siehe Seite 29).

### Das Bundeskartellamt sorgt für das Einhalten der Wettbewerbsspielregeln

Als objektive Wettbewerbsaufsicht ist das Bundeskartellamt zuständig und befugt, Behinderungen, Diskriminierungen oder sonstige Kartellverstöße zu verfolgen und mittels empfindlicher Bußgelder zu sanktionieren. Die Freiheit des Wettbewerbs zu garantieren ist die oberste ordnungspolitische Prämisse.

Die Zahl begründeter Beschwerden von Wettbewerbern gegen die Bahn liegt auf einem sehr niedrigen Niveau. Dabei können Lösungen vielfach bereits im bilateralen informellen Gespräch mit dem Bundeskartellamt gefunden werden. Die derzeit beim Bundeskartellamt anhängigen Beschwerden haben nicht zur Einleitung von förmlichen Verfahren geführt.



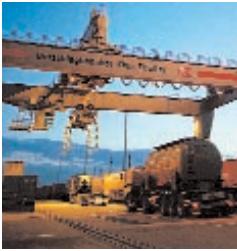
*Seit Dezember 2002 gibt es eine Schienenanbindung zum Flughafen Leipzig-Halle.*

#### Anbindung des Flughafens Leipzig-Halle

Der Flughafen Leipzig-Halle hat jüngst eine Schienenanbindung erhalten, auf der die Bahn seit 15. Dezember 2002 Verbindungen mit Regionalexpress-Zügen anbietet. Die Besonderheit ist, dass die Bahn ohne Auftrag und Ausgleichszahlungen der Länder tätig wird, weil sie u.a. von einer besonders guten und konstanten Auslastung und entsprechend hohen Einnahmen ausgeht.

Die Leipziger Verkehrsbetriebe haben sich hierüber beim Bundeskartellamt beschwert. Sie sind der Auffassung, die Bahn betreibe „Preisdumping“, indem sie auf eigene Initiative hin tätig wird.

Das Bundeskartellamt hat derzeit keinen Anlass gesehen, dieses Verhalten näher zu prüfen. Denn zum einen handelt es sich um ein Einführungsangebot der Deutschen Bahn, zum anderen steht das Verhalten der DB in Einklang mit der gesetzgeberischen Wertung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Dieses sieht nämlich gerade vor, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen auch auf eigene Initiative hin tätig werden können – und eben nicht nur im Auftrag der Länder.



*Im kombinierten Verkehr herrscht intensiver Preiswettbewerb.*

#### **Vorwurf des Preisdumpings im kombinierten Verkehr**

Die DB-Tochter Transfracht, die Leistungen des kombinierten Verkehrs vermarktet, konnte nach Einstellung defizitärer Verkehre ihre Beförderungspreise teilweise senken. Hiergegen hat sich ein Wettbewerber der Bahn mit dem Vorwurf des Preisdumpings gewandt.

Dies geht an der Sache vorbei. Der größte Wettbewerber der Bahn ist der Straßengüterverkehr. Ohne Kosteneinsparungen und günstigere Angebote wird die Schiene auf Dauer das Nachsehen haben. Dabei gilt auch hier: Die Bahn übernimmt nur solche Verkehrsleistungen, die sich rechnen.

Das Bundeskartellamt ist der Beschwerde nicht weiter nachgegangen, nachdem die Bahn in vorgenanntem Sinne Stellung genommen hat.

### **Die Wettbewerbsaufsicht durch die Europäische Kommission zielt auf grenzüberschreitende Probleme**

Die Europäische Kommission ist die ausschließlich zuständige Verwaltungsbehörde zur Verfolgung von Wettbewerbsverstößen, die dem EG-Kartellrecht unterliegen. Sie sorgt für die Einhaltung der im EG-Vertrag niedergeschriebenen Verbote und kann zu diesem Zwecke Unterlassungsverfügungen und Bußgeldentscheidungen erlassen. Innerbehördlich zeichnet die Generaldirektion Wettbewerb (GD IV) operativ verantwortlich.

Vorrangiges Ziel der Kommission ist es, sämtliche Fälle grenzüberschreitend wettbewerbswidriger Verhaltensweisen im Binnenmarkt zu unterbinden, durch die Märkte monopolisiert oder mittels Vereinbarung aufgeteilt werden. Verfolgt werden insbesondere direkte oder indirekte Absprachen, diskriminierendes Verhalten und die missbräuchliche Ausnutzung marktbeherrschender Stellungen, soweit Leistungen im zwischenstaatlichen Verkehr beeinträchtigt werden.

Wettbewerbspolitisch misst die Kommission der Öffnung von Schienenwegen auf innergemeinschaftlichen Strecken große Bedeutung bei. Bezogen auf die Bahn ist bei der Kommission ein einziges Verfahren zum Wettbewerb auf der Schiene in Deutschland anhängig.

#### **Verweigerte Lokvermietung für Nachtzug**

Die Georg Verkehrsorganisation (GVG), die den deutschen Streckenabschnitt der Nachtzugverbindung zwischen Berlin und Malmö betreibt, fordert von der Bahn, ihr eine Lokomotive für die Bedienung dieser Strecke zur Verfügung zu stellen. Die Bahn hat GVG mehrfach den Abschluss eines Chartervertrages zu marktüblichen Konditionen angeboten, der neben anderen Leistungen die Zugförderung durch die Bahn umfasst. Dieses Angebot hat GVG abgelehnt und Beschwerde bei der EG-Kommission eingelegt.

Ihr Vorwurf: Die Bahn sei auf dem Markt für die Bereitstellung von Lokomotiven marktbeherrschend; ihre Weigerung stelle einen Missbrauch im Sinne von Art. 82 EG-Vertrag dar.

Wir meinen: Abgesehen davon, dass die DB auf dem Markt der Vermietung oder des Verkaufs von Lokomotiven nicht tätig ist, hält sie dort mit Rücksicht auf die Vielzahl der Beschaffungsoptionen – Erwerb einer neuen Lokomotive mittels „Bezahlung bei Abholung“ oder Finanzierung, Erwerb einer gebrauchten Lokomotive, Bereitstellung von geeigneten Fahrzeugen durch Lok-Pools oder andere bundesdeutsche und ausländische Bahnunternehmen – keine marktbeherrschende Stellung. Das Kartellrecht dient nicht dem Zweck, Newcomern das mit dem Ankauf oder der Anmietung von Transportmitteln verbundene unternehmerische Risiko abzunehmen.

Die Kommission hat über die Beschwerde noch nicht abschließend entschieden.

### Wettbewerbsstreitigkeiten vor Zivilgerichten bergen ein hohes Prozesskostenrisiko



*Bislang sind nur wenige Verfahren vor Zivilgerichten anhängig.*

Bei Verstößen gegen das Missbrauchs- oder Diskriminierungsverbot können Unterlassungs- und Schadenersatzansprüche vor den Zivilgerichten geltend gemacht werden. Von dieser Möglichkeit wird jedoch praktisch so gut wie kein Gebrauch gemacht. Denn wer sich auf einen Verstoß gegen kartellrechtliche Vorschriften beruft, muss dies in einem Zivilprozess auch beweisen können. Ross und Reiter müssen klar benannt sein. Außerdem tragen die Streitparteien das volle Prozesskostenrisiko, während Beschwerden bei den Kartellbehörden, auch wenn sie sich als unbegründet erweisen, mit keinerlei Kosten für die Beschwerdeführer verbunden sind.

In insgesamt vier Fällen haben sich Wettbewerber der Bahn darauf berufen, dass Trassenpreise, Stationspreise oder Bahnstrompreise missbräuchlich oder diskriminierend seien und aus diesem Grunde offene Rechnungen einseitig gekürzt. Da die Preise gegenüber allen Bahnen in gleicher Weise berechnet und erhoben werden, hat die Bahn auch in diesen Fällen offene Forderungen im Mahnverfahren und im Wege der Zahlungsklage vor den Zivilgerichten geltend gemacht. Derzeit sind zwei Zahlungsklagen wegen offener Forderungen der DB Netz und der DB Station&Service anhängig.

#### Diskriminierungsvorwurf zum Trassenpreissystem 98

Im Jahre 1998 hatte die Bahn ein zweistufiges Trassenpreissystem (TPS 98) eingeführt. Durch den Erwerb einer sog. InfraCard konnten die davon abgedeckten Strecken beliebig oft zu einem günstigen variablen Preis pro Zugfahrt genutzt werden. Für Netzkunden mit Gelegenheitsverkehren bestand daneben die Möglichkeit, auf einen einstufigen Variotarif zurückzugreifen.

Das TPS 98 wurde dem Kartellamt vor In-Kraft-Treten vorgestellt. Dabei ergaben sich keine grundsätzlichen Bedenken. Gleichwohl hat das Kartellamt auf Grund von Beschwerden Vorermittlungen wegen der Auswirkungen des TPS 98 auf die Wettbewerbsmöglichkeiten kleinerer Bahnen bei Nahverkehrsausschreibungen geführt. Die Auswirkungen des TPS 98 auf den Fernverkehr und den Güterverkehr sind vom Amt nicht untersucht worden.

Das Kartellamt stellte seine Vorermittlungen ein, als DB Netz die Umstellung auf ein modulares, einstufiges Trassenpreissystem zum 1. April 2001 ankündigte. Dieses entlastet vor allem Bahnen mit nur geringem Verkehrsaufkommen maßgeblich. Denn unabhängig von dem Verkehrsaufkommen zahlt jedes Bahnunternehmen für dieselbe Trasse denselben Preis.

Für einige Güterbahnen war das TPS 2001 mit Preissenkungen verbunden. Diese Preissenkungen wurden von der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) zum Anlass genommen, offene Rechnungen, die noch nach dem TPS 98 gestellt worden waren, einseitig zu kürzen. DB Netz hat daraufhin gegen die RSE Zahlungsklage erhoben. Das Landgericht Düsseldorf ist in seinem Urteil vom 19. Juni 2002 auf den von der RSE erhobenen Diskriminierungsvorwurf nicht eingegangen. Die Klage wurde jedoch aus einem formalen Grund abgewiesen. Nach Ansicht des Landgerichts hätte die DB Netz zur Geltendmachung ihrer Forderung ein Wirtschaftsprüfertestat vorlegen müssen. Die DB Netz hat gegen die Entscheidung Berufung eingelegt. Über die Berufung ist bislang nicht entschieden.



*Das Trassenpreissystem ist diskriminierungsfrei.*

Bereits vor Erhebung einer Klage kann das Zivilgericht im Wege einer einstweiligen Verfügung vorläufige Anordnungen treffen. Durch eine solche vorläufige Anordnung kommt es in vielen Fällen zu einer Vorwegnahme der Hauptsache. Der Erlass einer einstweiligen Verfügung kommt daher nur dann in Betracht, wenn der Antragsteller durch Vorlage einer eidesstattlichen Versicherung glaubhaft macht, dass er ohne die vorläufige Anordnung in seiner wirtschaftlichen Existenz gefährdet würde oder in sonstiger Weise Schäden drohen, die im Nachhinein nicht wieder gutzumachen sind (siehe Beispiel Seite 28).



## **DIE WETTBEWERBSDISKUSSION KONZENTRIERT SICH AUF WENIGE HANDLUNGSFELDER**

SEITE 25	.....	<b>IM PERSONENNAHVERKEHR</b> herrscht wieder Rechtssicherheit
SEITE 27	.....	<b>DIE BAHN HAT DIE WERBUNG FÜR WETTBEWERBER</b> in einigen Kundeninformationsmedien eingestellt
SEITE 28	.....	<b>DAS TRASSENMANAGEMENT VON DB NETZ</b> arbeitet uneingeschränkt rechtskonform und kundenorientiert
SEITE 30	.....	<b>DAS NEUE BAHNSTROMPREISSYSTEM</b> ist zum 1. Januar 2003 in Kraft getreten

## „WIR WOLLEN AN EINER SINNVOLLEN WEITERENTWICKLUNG DER RAHMENBEDINGUNGEN MITWIRKEN“

### Im Personennahverkehr herrscht wieder Rechtssicherheit

Für die Besteller und Bahnunternehmen im Personennahverkehr hat der Gesetzgeber wieder Rechts- und Planungssicherheit geschaffen. Zum 1. Dezember 2002 ist eine Änderung der Vergabeverordnung in Kraft getreten, nach der unter bestimmten Bedingungen Leistungen freihändig an Bahnunternehmen vergeben werden können.

#### Auszug aus der Ersten Verordnung zur Änderung der Vergabeverordnung vom 7. November 2002 (Paragraf 4)

"(3) Bei Aufträgen, deren Gegenstand Personennahverkehrsleistungen der Kategorie Eisenbahnen sind, gilt Absatz 1 mit folgenden Maßgaben:

1. Bei Verträgen über einzelne Linien mit einer Laufzeit von bis zu drei Jahren ist einmalig auch eine freihändige Vergabe ohne sonstige Voraussetzungen zulässig.
2. Bei längerfristigen Verträgen ist eine freihändige Vergabe ohne sonstige Voraussetzungen im Rahmen des § 15 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zulässig, wenn ein wesentlicher Teil der durch den Vertrag bestellten Leistungen während der Vertragslaufzeit ausläuft und anschließend im Wettbewerb vergeben wird. Die Laufzeit des Vertrages soll zwölf Jahre nicht überschreiten. Der Umfang und die vorgesehenen Modalitäten des Auslaufens des Vertrages sind nach Abschluss des Vertrages in geeigneter Weise öffentlich bekannt zu machen."

Die Notwendigkeit ergab sich aus einem Konflikt zweier Rechtsquellen. Während sich aus dem Vergaberecht eine Ausschreibungspflicht ableiten ließ, stellte das Allgemeine Eisenbahngesetz Ausschreibungen ausdrücklich in das Ermessen der Besteller.

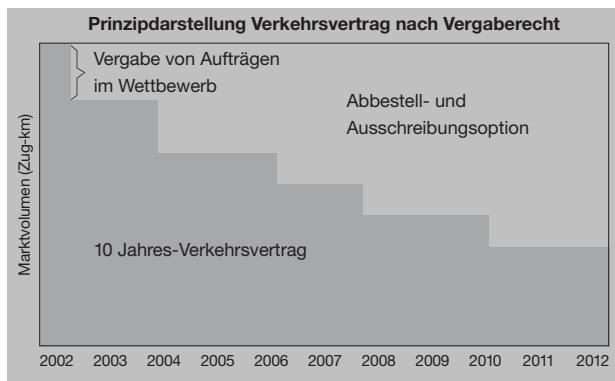
Die Besteller gingen ebenso wie die meisten Bahnunternehmen von einem Vorrang der spezialgesetzlichen Regelung aus. Dem widersprach die Vergabekammer in Magdeburg, die auf Antrag des französischen Transportkonzerns Connex und der Karsdorfer Eisenbahngesellschaft dem Land Sachsen-Anhalt untersagte, einen Verkehrsvertrag mit DB Regio abzuschließen.

Außerhalb von Sachsen-Anhalt war diese Rechtsfrage nicht anhängig. Es war aber nicht auszuschließen, dass andere Vergabekammern oder sogar Gerichte zur gleichen Rechtsauffassung

wie die Vergabekammer Magdeburg gekommen wären und einen Vorrang des Vergaberechts gegenüber dem Eisenbahnrecht festgestellt hätten.

In dieser Situation war der Abschluss von größeren Verkehrsverträgen kaum möglich. Die Bahn musste geplante Investitionen in Fahrzeuge und Werkstätten für den Regionalverkehr aussetzen.

Bundesregierung und Bundesrat haben nunmehr Klarheit geschaffen. Der Abschluss von mehrjährigen Verkehrsverträgen ist auch ohne vorherige Ausschreibung zulässig. Voraus-



setzung ist allerdings, dass ein wesentlicher Teil der Leistungen während der Vertragslaufzeit ausläuft und im Wettbewerb vergeben wird. Die Auswahl von Teilnetzen und der Zeitpunkt der Vergaben wird von den Ländern und Bestellern bestimmt.

Einige Kritiker stellen die Änderung der Vergabeverordnung als Einschränkung des Wettbewerbs dar, was in den Medien

auch so aufgegriffen wurde. Diese Haltung kann man aber nur einnehmen, wenn man die Regelung im Allgemeinen Eisenbahngesetz als irrelevant ansieht.

Auf Grundlage des geänderten Vergaberechts verhandelt die Bahn in allen Ländern neue, langfristige Verkehrsverträge. Ein Teil wurde bereits abgeschlossen, die anderen Abschlüsse werden im Laufe des Jahres 2003 folgen.

Eine fragwürdige Haltung zum geänderten Vergaberecht nehmen einige in Deutschland tätige ausländische Verkehrskonzerne ein. In Nachprüfungsverfahren zu Verkehrsverträgen, die die Bahn in Brandenburg und Sachsen-Anhalt abgeschlossen hat, wird die Rechtmäßigkeit der von Bundesregierung und Bundesrat beschlossenen Klarstellung in der Vergabeverordnung bestritten. Der fehlende Respekt vor dem deutschen Gesetzgeber ist besonders bemerkenswert, weil ein vergleichbares Engagement dieser Konzerne in ihrem faktisch wettbewerbsfreien Herkunftsland nicht erkennbar ist.

Das Bemühen um freihändig gegebene Verkehrsverträge im Rahmen der geänderten Vergabeverordnung steht allen Bahnunternehmen offen. Ausländische Verkehrskonzerne nutzen diese rechtlich zulässige und sinnvolle Möglichkeit auch aktiv.

Aus Sicht des Wettbewerbsbeauftragten sind auf der Grundlage der Neuregelung jährliche Ausschreibungsvolumina von 25 bis 30 Millionen Zug-Kilometer zu erwarten. Dies liegt erheblich über den Werten der Jahre 1996 bis 2002, in denen zwischen sieben und 20 Millionen Zug-Kilometer pro Jahr ausgeschrieben wurden. Es bleibt dabei, dass nirgends in Europa vergleichbare Marktvolumina regelmäßig im Wettbewerb vergeben werden. Deutschland baut auch hier seine Spitzenstellung im Wettbewerb auf der Schiene weiter aus. Die Neuregelung stellt zudem sicher, dass die etwa zwölf Millionen Zug-Kilometer (zwei Prozent des Marktes) mittelfristig ausgeschrieben werden müssen, die schon vor 1996 von Regionalbahnen auf eigenen Netzen erbracht wurden.

**Die Bahn hat die Werbung für Wettbewerber in einigen Kundeninformationsmedien eingestellt**



*In Fahrplanaushängen auf den Bahnhöfen werden Züge aller Bahnunternehmen aufgeführt.*

Einen Schwerpunkt der Diskussion der letzten Monate bildeten die Kundeninformationsmedien der Bahn. Seit Dezember 2002 werden nicht mehr alle Züge von Wettbewerbern in allen Medien der Bahn beworben.

Von der Einschränkung nicht betroffen sind die Informationsmedien am Bahnhof. Diese dienen der Orientierung der Kunden über Abfahrtszeiten und -bahnsteige. Hier erbringt der Unternehmensbereich Personenbahnhöfe der Bahn als Infrastrukturunternehmen gleiche Leistungen für alle Bahnunternehmen.

Dagegen haben die Medien des Personenverkehrs die Funktion, Kunden durch gut zugängliche und attraktiv aufbereitete Informationen für das Unternehmen zu gewinnen und zu binden. In Onlinemedien (Internet, telefonische Fahrplanauskunft) wird dies seit Einführung des neuen Preissystems mit der Möglichkeit der Zugbuchung verknüpft. Kundeninformation und Vertrieb sind eng miteinander verzahnt.

Dennoch zeigt die Bahn in diesen Medien bei weitem nicht nur ihre eigenen Produkte. Angebote, die das Leistungsspektrum der Bahn ergänzen – sei es im internationalen Verkehr oder im Regional- und Stadtverkehr – werden ebenfalls aufgeführt. Das Kriterium, nach dem hierüber entschieden wird, ist das Merkmal der tariflichen, vertrieblichen oder vergleichbaren verkehrlichen Kooperation. Entscheidend ist also die Kooperation, das Zusammenwirken beim Gestalten und Optimieren der Leistungsangebote.

Im Regionalverkehr gilt dies heute für alle Leistungen anderer Bahnen. Regionalverkehre werden zwar immer häufiger von den Bestellern im Wettbewerb vergeben. Nachdem sich aber ein Wettbewerber durchgesetzt hat, steht anschließend die Zusammenarbeit der Bahnen im Vordergrund. Es herrscht lediglich ein Wettbewerb um den Markt.

Anders verhält es sich im Fernverkehr. Hier findet regelmäßig ein Wettbewerb im Markt statt. Es widerspräche jedem marktwirtschaftlichen Denken, von einem Unternehmen zu verlangen, Leistungen seiner erklärten Wettbewerber im Markt zu bewerben. Daher werden solche Angebote – im Januar 2003 sind hiervon zwei Zugpaare in Deutschland betroffen – nicht in den Kundeninformationsmedien des Personenverkehrs der Bahn gezeigt.

Aus Verbrauchersicht lässt sich einwenden, die Transparenz der Leistungsangebote für den Kunden nähme ab, wenn die Bahn Angebote ihrer Wettbewerber nicht gleichrangig bewerbe. Dies trifft tatsächlich zu. Aber soll daraus gefolgert werden, der Bahn müsse zum eigenen Schaden

Aufnahme in Kundeninformationsmedien		
Kundeninformationsmedien der Bahn	Beispiele	Aufnahme von Wettbewerbern
Personenverkehr Printmedien	■ Kursbücher, Städteverbindungen, Reiseplan	bei tariflicher, vertrieblicher oder vergleichbarer verkehrlicher Kooperation
Elektronische Medien	■ Internet, CD-ROM	
Bahnhöfe Printmedien	■ Fahrplanaushänge	ohne Einschränkung gegeben
Elektronische Medien	■ Fallblatttafeln, Gleisanzeiger	



*Kundeninformationsmedien sind keine „Essential facility“.*

#### **Aufnahme in Kundeninformationsmedien der Bahn**

Die Frage, ob die Bahn in ihren Kundeninformationsmedien Werbung und Vertriebsunterstützung für Wettbewerber leisten muss, hat inzwischen auch das Landgericht Berlin beschäftigt. Die Ostmecklenburgische Eisenbahn (OME) – Tochter des französischen Transportkonzerns Connex und Betreiberin eines Fernzugpaares Gera–Berlin–Rostock – hatte die Aufnahme in alle Kundeninformationsmedien ihres Wettbewerbers Bahn gefordert.

Das Gericht hat dies für alle Printmedien zurückgewiesen. Für die elektronischen Medien wurde einstweilig die Aufnahme des Zugpaares angeordnet. Der Geschäftsführer der OME hatte eidesstattlich versichert, er müsse anderenfalls den Betrieb der Zugverbindung einstellen, da etwa 30 Prozent der Fahrgäste nur deshalb das Angebot nutzten, weil die Bahn in ihrem elektronischen Medium dafür werbe.

Im Parallelverfahren, das die Lausitzbahn – ebenfalls eine Connex-Tochter – wegen eines von ihr betriebenen Inter-Connex angestrengt hatte, wurde der Antrag nicht nur für Printmedien, sondern auch für elektronische Offline-Medien (CD ROMs und Disketten) zurückgewiesen. Eine Stattgabe erfolgte lediglich bezüglich der Online-Medien der Bahn. Grund für die teilweise Stattgabe war auch hier die Versicherung der Lausitzbahn, anderenfalls drohe das Scheitern der Verbindung.

Werbung für Wettbewerber abverlangt werden? Sicher nicht. Zumindest ist eine solche Denkweise in anderen Wirtschaftsbereichen unbekannt.

Manchmal wird behauptet, die Kundeninformationsmedien der Bahn seien eine „Essential facility“, also eine Schlüsselleistung, ohne die ein Verkehr von Wettbewerbern nicht aufgenommen werden kann. Dies ist falsch.

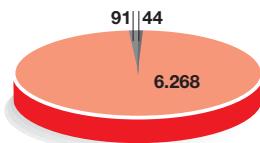
Niemand wird bestreiten, dass es für einen Marktneuling vorteilhaft wäre, wenn die Bahn Werbung für ihn macht oder Vertriebsunterstützung leistet. Der Marktneuling kann dann die – bekanntermaßen mit jedem Markteintritt verbundenen – hohen Marketingaufwendungen sparen und darauf vertrauen, dass die Bahn für ihn einen wesentlichen Teil der Aufgaben wahrnimmt.

Doch sollte man sich hüten, alles zur „Essential facility“ zu erklären, was Wettbewerber der Bahn lieber nicht selbst tun möchten. Mangelnde unternehmerische Potenz wird nicht durch das Kartellrecht geschützt. Bahnunternehmen, die sich zum Wettbewerber erklären, aber anschließend ihre Kernfunktionen durch die Bahn ausgefüllt sehen möchten, sollten ihren unternehmerischen Anspruch dringend überprüfen.

#### **Das Trassenmanagement von DB Netz arbeitet uneingeschränkt rechtskonform und kundenorientiert**

Einige Wettbewerber versuchen in der Öffentlichkeit den Eindruck zu erwecken, DB Netz lehne eine erhebliche Zahl von Trassenwünschen für den Jahresfahrplan ab. Die Realität sieht völlig anders aus: Für 98 Prozent aller Trassenanmeldungen anderer Bahnen für den Jahresfahrplan 2003 – erstmals haben sich über 100 Unternehmen an dem Vergabeprozess beteiligt – wurde von DB Netz ein Trassenangebot abgegeben und vom Bahnunternehmen auch angenommen.

Im Güterverkehr und Personennahverkehr erfolgte auf nahezu jede Trassenanmeldung ein Angebot. Die verhältnismäßig flexiblen Kundenvorgaben hinsichtlich Laufweg und Fahrzeiten im Güterverkehr ermöglichten DB Netz in allen Fällen die konfliktfreie Trassenkonstruktion. Im



**Trassenangebote von DB Netz und Annahme durch konzernexterne Bahnen im Jahresfahrplan 2003**

- Trassenangebot abgegeben und angenommen
- Trassenangebot abgegeben und nicht angenommen
- Trassenangebot nicht abgegeben

**Trassenkonflikte mit der NordWestBahn (Aktenzeichen Nz 14/02)**

Starke Beachtung in der Öffentlichkeit fand ein Trassenkonflikt auf der Strecke Osnabrück–Hannover. Das EBA hatte zwei Wochen vor dem ersten europäischen Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 einen Bescheid mit Sofortvollzug erlassen.

Danach sollten Fahrplantrassen im Höchstpreisverfahren neu vergeben werden. Im Konflikt standen eine Anmeldung der NordWestBahn (NWB) für die Strecke Osnabrück–Hannover (131 km) und die IC-Linie der Bahn von Dresden nach Köln (597 km). DB Netz hatte im Juni 2002 der IC-Linie – entsprechend den Konstruktionsprioritäten – den Vorrang eingeräumt. Der NWB konnte kein Angebot gemacht werden, nachdem an angebotenen alternativen Zeitlagen kein Interesse bestand. Beobachter, die der Bahn ohnehin stets diskriminierendes Verhalten vorwerfen, sahen hierin einen Beleg für ihre Haltung und attestierte dem EBA eine „mutige Entscheidung“. Tatsächlich liegt aber ein höchst zweifelhaftes Verwaltungshandeln vor, das im Eilverfahren vor dem Verwaltungsgericht Köln keinen Bestand hatte. Wie das Gericht feststellte, ist „nicht nur das Infrastrukturunternehmen, sondern auch die Aufsichtsbehörde [...] verpflichtet, ein faires und nicht diskriminierendes Verfahren durchzuführen und die widerstreitenden Interessen der Beteiligten sachgerecht abzuwägen“. Die Bahn sieht sich durch die Entscheidung des Gerichts in ihrer Haltung bestätigt:

- Die Konstruktionsprinzipien, die DB Netz bei der Fahrplankonstruktion anwendet, sind sachgerecht. Der Vorrang für die IC-Linie war damit nicht sachwidrig. Für einen Eingriff der Behörde bestand kein Anlass.
- Die NWB hat sich mit der Antragsstellung bei dem EBA (fünf Monate nach Ablehnung der Trassenanmeldung!) sehr lange Zeit gelassen. Dies lässt nicht auf ein ausgeprägtes Schutzinteresse schließen.
- Der Jahresfahrplan muss mit einem hinreichenden zeitlichen Vorlauf von mehreren Monaten gesichert sein. Die notwendige Vorausplanung für alle Beteiligten hat auch in den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen Niederschlag gefunden. Um so unverständlicher ist die Missachtung dieser Fristen durch das EBA. Sollte es Schule machen, Änderungen an Vergabeentscheidungen von DB Netz wenige Tage vor Fahrplanwechsel zu erzwingen, wäre der gesamte Prozess der Fahrplannerstellung gefährdet. DB Netz könnte keinem Bahnunternehmen verbindliche Trassenzusagen machen.

Das EBA hat gegen die Beschlüsse des Verwaltungsgerichts Beschwerde beim OVG Münster eingelegt.

Die beabsichtigten Zugfahrten der NWB zwischen Osnabrück und Hannover wären überdies mit Trassen der S-Bahn im Raum Hannover kollidiert. Hier hat das EBA im Januar 2003, also nach dem Fahrplanwechsel, entschieden, dass DB Netz der S-Bahn Vorrang einräumen durfte. Kurioserweise blieb die Rückwirkung auf den Trassenkonflikt mit der IC-Linie Dresden–Köln – die NWB hätte wegen des Vorrangs der S-Bahn ohnehin nicht wunschgemäß fahren können – unkommentiert.

Personennahverkehr ist die Situation durch den Bestellermarkt bestimmt – es herrscht Wettbewerb um dem Markt. Unabhängig vom beauftragten Bahnunternehmen hat das vom Aufgabenträger bestellte Betriebsprogramm Bestand. Konkurrierende Trassenanmeldungen sind daher selten.

Im Personenfernverkehr gab es für 42 angemeldete Trassen wegen Konflikten mit regelmäßiger verkehrenden Zügen kein Angebot. Das entspricht 0,7 Prozent aller angemeldeten Trassen. Bei den abgelehnten Anmeldungen handelt es sich überwiegend um Einzellagen. Sehr detaillierte Vorgaben der anmeldenden Bahnunternehmen schränkten den Konstruktionspielraum erheblich ein. Unter diesen Voraussetzungen war aufgrund fehlender Kapazität die konfliktfreie Trassenkonstruktion nicht mehr möglich. Dies ist nicht ungewöhnlich: Auch Trassenwünsche der DB-Transporteure scheitern in Ausnahmefällen an nicht ausreichender Kapazität.

Die Grundsätze für die Trassenvergabe ergeben sich aus dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG). Näheres, insbesondere das Anmeldeprocedere, regelt die Eisenbahninfrastrukturbenut-

#### Konflikte bei Trassenanmeldungen mit der Nord-Ostsee-Bahn (Aktenzeichen 17/02)

Die zur Connex-Gruppe gehörende Nord-Ostsee-Bahn (NOB) hatte Trassenanmeldungen abgegeben, die minuten genau mit Trassenanmeldungen für den so genannten SyltShuttle der DB AutoZug übereinstimmen. DB Netz hatte wegen der besseren Infrastrukturauslastung durch eine höhere Anzahl täglicher Trassen dem SyltShuttle den Vorrang eingeräumt. Diese Entscheidung wurde durch einen Bescheid des EBA bestätigt. Der SyltShuttle sei als Taktverkehr einzustufen, dem der Vorrang vor der Anmeldung der NOB einzuräumen sei. Die NOB hat gegen den Bescheid Widerspruch eingelegt.

zungsverordnung (EIBV), die eine Verordnung auf Grundlage des AEG ist. Diesen gesetzlichen Vorgaben entsprechen die allgemeinen Bedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG (ABN). Alle fristgemäß zum nächsten Jahresfahrplan angemeldeten Trassen werden in die Trassenkonstruktion einbezogen.

Kommt es bei der Erstellung des Jahresfahrplans zu Konstruktionskonflikten, finden die Prioritätsregeln der ABN Anwendung. Unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Aspekte sind vertraglich gebundene Anmeldungen sowie Anmeldungen, die eine höhere Regelmäßigkeit haben, vorrangig. Diese Prioritäten stehen im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften. Nach Paragraph 14 Absatz 1 AEG haben die Infrastrukturunternehmen bei der Vergabe der Trassen vertakteten oder ins Netz eingebundenen Verkehr angemessen zu berücksichtigen.

Gewisse Modifikationen des nationalen Rechts werden noch im Jahr 2003 mit der Umsetzung der EU-Richtlinie 2001/14 erfolgen. Ausdrücklich zulässig werden mehrjährige Rahmenverträge zwischen DB Netz und Bahnunternehmen. Dabei ist keine minutengenaue Festlegung der Trassen vorgesehen. DB Netz kann lediglich zusichern, Trassen in bestimmten zeitlichen Bandbreiten langfristig anzubieten.

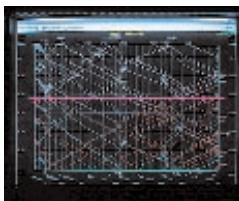
Können Trassenwünsche dauerhaft nicht in angemessenem Umfang berücksichtigt werden, muss DB Netz die jeweilige Infrastruktur für überlastet erklären. Nach einer Analyse müssen entsprechende Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung eingeleitet werden, sofern dies wirtschaftlich sinnvoll ist.

Schließlich ermöglicht die Richtlinie einen streckenbezogenen Vorrang bei Fahrplankonstruktion und Betriebsführung für bestimmte Verkehrsarten, also etwa für den Güterverkehr. Dies unterstützt die geschwindigkeitsabhängige Entmischung der verschiedenen Verkehre, wie sie die Bahn mit der Strategie Netz 21 bereits verfolgt.

#### Das neue Bahnstrompreissystem schafft Transparenz

Wie bereits im Bericht vom Juni 2002 angekündigt, hat die Energietochter der Bahn, DB Energie GmbH, zum 1. Januar 2003 ein neues, transparent gestaltetes Bahnstrompreissystem (BPS) eingeführt. Gleichzeitig mit dem neuen Preissystem schafft die Bahn die technischen Voraussetzungen für eine verbrauchsgenaue und fernauslesbare Abrechnung von mobilen Stromverbrauchern.

Das BPS spiegelt die Anforderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen wider und garantiert allen Bahnunternehmen eine einfache Kalkulation ihrer Energiekosten. Es ist einstufig ausgestaltet (Arbeitspreise in Eurocent je Kilowattstunde), d.h. für vergleichbare Zugfahrten werden

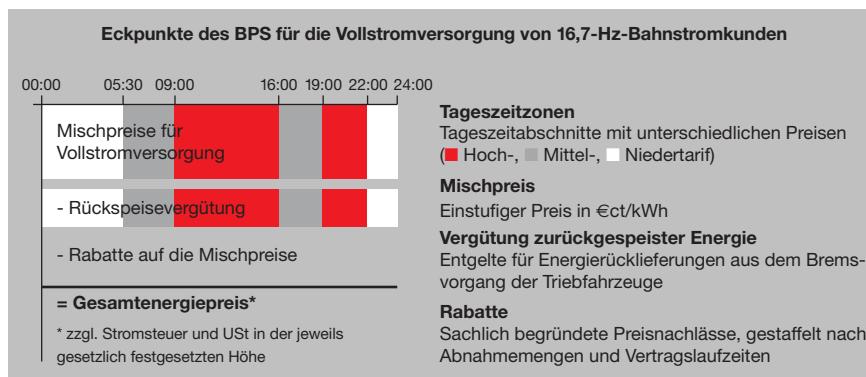


*Bildfahrpläne zeigen die Trassenbelegung auf einem Streckenabschnitt.*

gleiche Preise berechnet. Verzichtet wird damit auf nutzungsunabhängige fixe Preisbestandteile (Leistungspreise), die für Kunden mit wenig Verkehrsaufkommen Markteintrittshürden bedeuten können. Bereits seit dem Jahr 2000 hat sich der Energieabsatz an Drittkunden versiebenfacht. Allerdings gab es auch unter den neuen Unternehmen auf dem Eisenbahnverkehrsmarkt bereits Insolvenzen. Aus diesen resultieren Außenstände, welche DB Energie nur mit erheblichen Schwierigkeiten eintreiben kann.

Mit einer weiteren Steigerung des Energieabsatzes an Dritte um über 100 Prozent bis 2007 wird gerechnet. Zeitlich differenzierte Arbeitspreise (Hoch-, Mittel- und Niedertarif) reflektieren die unterschiedlichen Kosten für die Beschaffung und Bereitstellung der elektrischen Energie. Diese Preisdifferenzierung ist verursachungsgerecht und schafft Anreize zur Verkehrsverlagerung in Schwachlastzeiten. Güterbahnen, die ihre Verkehre in der Nacht betreiben, werden hiervon profitieren.

Für gemessene, bei Bremsvorgängen in das Bahnstromnetz zurückgespeiste Energie, sieht das BPS eine Vergütung vor, die sich, den Regelungen der Energiewirtschaft folgend, an den



vermiedenen Bezugskosten für elektrische Arbeit orientiert. Die Vergütung ist niedriger als der Bezugspreis, da die Rückspeisung keinen Einfluss auf die vorzuhaltende Anlagenkapazität hat.

Schließlich wurde das BPS mit einer dem Kostenverlauf bei DB Energie folgenden Rabattstruktur versehen. Preisnachlässe von bis zu 14 Prozent honorieren größere Abnahmemengen und längere Vertragslaufzeiten, die zu einer verbesserten Auslastung, Planungssicherheit und zu Kostenvorteilen bei Beschaffung und Bereitstellung führen.

Den Veränderungen am Energiemarkt wird somit durch ein modernes und transparentes Preis- und Abrechnungssystem Rechnung getragen, das zudem Anreize für den Einsatz moderner und umweltfreundlicher Technologien schafft und Kostenreduzierungen durch eine bessere Planbarkeit des Energieverbrauchs der Triebfahrzeuge ermöglicht.

Die Einführung des BPS wurde begleitet von einem auf die neuen Konditionen angepassten und auf alle Kunden einheitlich anzuwendenden Bahnstromliefervertrag. Dieser Vertrag entspricht den in der Versorgungswirtschaft üblichen Vertragsmustern für eine Vollversorgung.



*Der Energieabsatz an Dritte steigt weiter.*

Durch das einheitliche und veröffentlichte BPS in Verbindung mit dem neuen Vertragswerk sollen „vertragslose“ Zustände, fehlende Mitteilungen zu Mengenbedarf (elektrische Leistung, Arbeit) an Bahnstrom oder zu Fahrplänen sowie zu Triebfahrzeugtausch ebenso der Vergangenheit angehören wie Risiken, die dem Unternehmen auf Grund von Insolvenzen oder schlechter Zahlungsmoral der Kunden entstanden sind.

Die Anfrage eines Elektrizitätsversorgers zur Nutzung des 16,7-Hz-Bahnstromnetzes hat DB Energie veranlasst, die erforderlichen technischen und vertraglichen Voraussetzungen für einen Zugang zum Bahnstromnetz zu prüfen.

Das Netznutzungsmodell soll die Marktregeln der Energiewirtschaft berücksichtigen, soweit dies mit den Besonderheiten der Bahnstromversorgung vereinbar ist. Das Bahnstromnetz wird mit einer von der öffentlichen Versorgung abweichenden Frequenz von 16,7 Hz betrieben. Ferner sind die Verbraucher (Triebfahrzeuge) nicht ortsfest: Sie bewegen sich durch das gesamte Netzgebiet und überschreiten dabei galvanische Netzgrenzen zwischen zentral und dezentral geregeltem Netz. Sie beziehen Energie an vielen verschiedenen Stellen und zudem in schwer zu prognostizierendem Umfang, was ein komplexes Energiebereitstellungsmanagement bedingt. Ferner wird das Bahnstromnetz zu 85 Prozent aus Bahnstromkraftwerken gespeist, die unmittelbar Energie mit einer Frequenz von 16,7 Hz erzeugen. Der übrige Strombedarf wird über Umformer- und Umrichterwerke (Ufw/Urww) bezogen, welche die Verbindung zum öffentlichen 50-Hz-Netz darstellen. Die Ufw/Urww dienen der für den Betrieb des Bahnstromnetzes unerlässlichen Ausregelung des Netzes und haben im Übrigen eine Reservefunktion. Dabei ist der Regelleistungsbedarf im System der DB Energie vergleichsweise hoch, da der Strombedarf im Bahnstromnetz ungleich stärker schwankt als in den Netzen der öffentlichen Versorgung. Das Netznutzungsmodell wird diesen Anforderungen Rechnung tragen.

## IMPRESSUM

■ **Herausgeber** Deutsche Bahn AG  
Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin,  
<http://www.bahn.de>

■ **Redaktion**  
Dr. Alexander Hedderich (V.i.S.d.P.),  
Silke Streichert, Deutsche Bahn  
AG, Wettbewerbsbeauftragter Bahn

■ **Fotos** Max Lautenschläger,  
außer: DB AG/Kirsche (S. 2),  
Idea Kommunikation/Mario Vedder  
(S. 17, 18), DB AG/Mann (S. 30),  
DB AG/Uwe Winkler (S. 21)

■ **Layout und Produktion**  
MGB - Editorial Design & Manage-  
ment GmbH

■ **Litho** highlevel GmbH,  
Digitale Mediaproduktion, Berlin

■ **Druck** DB Services Technische  
Dienste GmbH, Karlsruhe

Alle Informationen Stand Januar  
2003; Anregungen und Ergänzungen  
zu diesem Bericht bitte an  
[silke.streichert@bahn.de](mailto:silke.streichert@bahn.de)

# UNTERNEHMENSÜBERSICHT

F = Fernverkehr  
R = Regionalverkehr  
G = Güterverkehr  
I = Infrastruktur

Unternehmen	F	R	G	I	Gesellschafter
<b>Connex Verkehr GmbH</b>					100% CGEA Connex S.A.
Connex Regiobahn GmbH					100% Connex Verkehr GmbH
Bayerische Oberlandbahn GmbH	x				50% Connex Regiobahn GmbH
Lausitzbahn GmbH	x	x			100% Connex Regiobahn GmbH
Nord-Ostsee-Bahn GmbH	x				100% Connex Regiobahn GmbH
NordWestBahn GmbH	x				64% Connex Regiobahn GmbH 26% Stadtwerke Osnabrück AG 10% Verkehr u. Wasser GmbH Oldenbg.
Ostmecklenburgische Eisenbahngesellschaft mbH	x	x	x		100% Connex Regiobahn GmbH
Rheinisch-Bergische Eisenbahn GmbH	x				100% Connex Regiobahn GmbH
Württembergische Eisenbahngesellschaft mbH	x	x	x		96,95% Connex Regiobahn GmbH 3,05% Oppenheimer Beteiligungs-GmbH
Connex Cargo Logistics GmbH					100% Connex Verkehr GmbH
Bayerische CargoBahn GmbH					100% Connex Cargo Logistics GmbH
Farge-Vegesacker Eisenbahngesellschaft mbH					98% Connex Cargo Logistics GmbH 2% Hansestadt Bremen
Hörseltalbahn GmbH	x	x			100% Connex Cargo Logistics GmbH
Industriebahn-Gesellschaft Berlin mbH					50,22% Connex Cargo Logistics GmbH 48,78% Berliner Hafen- und Lagerhausbetriebe 1% Finanzministerium Berlin
Niederbarnimer Eisenbahn AG				x	66,92% Industriebahn-Ges. Berlin mbH 27% Kreis Barnim 6,08% Anliegergemeinden
Osthavelländische Eisenbahn AG	x	x			47,6% Landkreis Havelland 27,2% Landkreis Oberhavel 11,2% Industriebahn-Ges. Berlin mbH 14% Streubesitz
NeCoSS GmbH	x				50,1% Connex Cargo Logistics GmbH 25,1% Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH 24,8% Acos
NordWestCargo GmbH	x				51% Connex Cargo Logistics GmbH 49% Stadtwerke Osnabrück AG
RailCargo Berlin GmbH	x				50% Industriebahn-Gesellschaft Bln 50% Connex Cargo Logistics GmbH
Regiobahn Bitterfeld GmbH	x	x			100% Connex Cargo Logistics GmbH
Teutoburger-Wald-Eisenbahn-AG	x	x			53,9% Connex Cargo Logistics GmbH 46,1% Streubesitz
<b>Hupac S.A.</b>					72% Speditionen, 28% Bahnen
Dillen en le Jeune Cargo NV	x				100% Hupac S.A.
Hupac GmbH	x				100% Hupac S.A.
S-Rail Europe GmbH	x				75% SBB Cargo AG 25% Hupac S.A.
Swiss Rail Cargo Köln GmbH	x				51% SBB Cargo AG 44% Häfen und Güterverkehr Köln AG 5% Hupac S.A.
<b>Keolis S.A</b>					48,7% Bank BNP Paribas 43,5% SNCF Participations
Rhenus Keolis GmbH & Co. KG (Eurobahn)	x	x			49% Keolis S.A. 51% Rhenus AG & Co. KG
Freiberger Eisenbahngesellschaft mbH	x				85% Rhenus Keolis GmbH & Co. KG 10% Verkehrsbetriebe Kreis Freiberg 5% Streubesitz
<b>Schweizer. Bundesbahnen AG</b>					Bund (Schweiz)
SBB Cargo AG	x				100% Schweizer. Bundesbahnen AG
S-Rail Europe GmbH	x				75% SBB Cargo AG 25% Hupac S.A.
Swiss Rail Cargo Köln GmbH	x				51% SBB Cargo AG 44% Häfen und Güterverkehr Köln AG 5% Hupac S.A.
SBB GmbH	x				100% Schweizer. Bundesbahnen AG
Thurbo AG	x				90% Schweizer. Bundesbahnen AG 10% Kanton Thurgau
Mittelthurgaubahn GmbH (Deutschland)	x	x			100% Thurbo AG

INTERNATIONALE VERKEHRSKONZERNE

Unternehmen	F	R	G	I	Gesellschafter
<b>Ahaus-Altstätter Eisenb. GmbH</b>				x	100% Altstätter Verkehrsmittel GmbH
<b>AHG Handel &amp; Logistik GmbH &amp; Co. KG</b>				x	100% Lutz Stache
<b>Angeln-Bahn GmbH</b>				x	Freunde des Schienenverkehrs e.V.
<b>Bahnbetriebsges. Stauden mbH</b>				x	100% Streubesitz (priv. Gesellschafter)
<b>Borkumer Kleinbahn und Dampfschiffahrt GmbH</b>				x	100% Aktiengesellschaft EMS
<b>Brohital Schmalspüreisenbahn Betriebs-GmbH</b>				x	100% Interessengemeinschaft Brohital-Schmalspüreisenbahn e.V.
<b>ConTrain GmbH</b>				x	100% RegioRail Verkehrssyst. GmbH
<b>Deutsche Regionaleisenbahn GmbH</b>				x	100% Deutscher Bahnkundenverband GmbH
Döllnitzbahn GmbH				x	74,9% kommunale Zweckverbände 25,1% Streubesitz (darunter Deutsche Regionaleisenbahn GmbH)
<b>D&amp;D Eisenbahngesellschaft mbH</b>				x	Christian Dehns Dörte Dehns
<b>EBM Cargo GmbH &amp; Co. KG</b>				x	55% Eisenbahnmuseum Dieringhausen 45% Hermann Haack
<b>Eisenbahn Betriebsges. mbH</b>				x	100% Ludger Guttwein
Klützer-Ostsee-Eisenbahn GmbH				x	100% Eisenbahn Betriebsges. mbH
Westfälische Almetalbahn GmbH				x	100% Eisenbahn Betriebsges. mbH
<b>Eisenbahnbetriebe Mittlerer Neckar GmbH</b>				x	100% Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen
<b>Eisenbahnverkehrsunternehmen Rene Rück</b>				x	Rene Rück
Nordbayerische Eisenbahngesellschaft mbH				x	Eisenbahnverkehrsunternehmen Rene Rück CRS Consulting & RailService stiller Teilhaber
<b>Ernst Schaufele Schienenverkehrs GmbH &amp; Co.</b>				x	100% Bauunternehmen Schaufele GmbH & Co.
<b>Euregio Verkehrsschienen-netz GmbH</b>				x	3 private Gesellschafter
<b>GVG Georg Verkehrsorganisation GmbH</b>				x	Rolf Georg weitere private Gesellschafter
<b>Heavy Haul Power International GmbH</b>				x	Richard Martin Painter Martina Thiele
<b>H.F. Wiebe GmbH &amp; Co. KG</b>				x	Elfriede Wiebe Friedrich Wiebe
<b>Hoyer GmbH</b>				x	100% Familienunternehmen
Hoyer Railserv GmbH				x	95% Hoyer GmbH 5% Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
Rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH				x	25% Hoyer GmbH 25% Bertschi AG 25% VTG Lehnkering AG 25% BASF AG
<b>Industrietransportgesellschaft mbH Brandenburg</b>				x	Villmann Gruppe
<b>ITL Eisenbahngesellschaft mbH Dresden</b>				x	Karin Wegat Uwe Wegat
<b>Karsdorfer Eisenbahnges. mbH</b>				x	100% Bernhard van Engelen
Burgenlandbahn GmbH				x	30% Karsdorfer Eisenbahnges. mbH 70% DB Regio AG
(Rügensch Kleinbahn GmbH & Co. KG)				x	(BetRF KEG & GF van Engelen)
<b>Kreisbahn Mansfelder Land GmbH</b>				x	74% Helga Teutsch 26% Gerhard Kellner
<b>Mittelweserbahn GmbH</b>				x	geschäftsführende Gesellschafter
<b>NetLog - Netzwerklogistik GmbH</b>				x	TX Logistik AG
<b>Neukölln-Mittenwalder Eisenbahngesellschaft AG</b>				x	Vering & Waechter
<b>Norddeutsche Eisenbahngesellschaft mbH</b>				x	100% EuroLuxCargo
<b>PBSV-Verkehrs GmbH</b>				x	private Gesellschafter
<b>Prignitzer Eisenbahn Holding AG</b>				x	80% Thomas Becken 10% Mathias Tennisson 10% Jörn Zado
PE Cargo GmbH				x	100% Prignitzer Eisenbahn Holding AG
Prignitzer Eisenbahn GmbH				x	100% Prignitzer Eisenbahn Holding AG
Ostdeutsche Eisenbahn GmbH				x	50% Prignitzer Eisenbahn GmbH 50% Hamburger Hochbahn AG
<b>Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH</b>				x	geschäftsführende Gesellschafter

MITTELSTÄNDISCHE PRIVATBAHNEN

Unternehmen	F	R	G	I	Gesellschafter
Hoyer Railserv GmbH	.	.	x	.	95% Hoyer GmbH 5% Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH
<b>RP Eisenbahn GmbH</b>	.	.	.	x	50% Björn Klippel 50% Josef Berker
Regio Infra Service Sachsen GmbH	.	.	.	x	50% RP Eisenbahn GmbH 50% Chemnitz Verkehrs-AG
<b>Spitzke Logistik GmbH</b>	.	.	.	x	77% Spitzke AG 23% Privatbesitz
<b>Thüringer Eisenbahn GmbH</b>	.	.	.	x	100% Erfurter Gleisbau GmbH
<b>Augsburger Localbahn GmbH</b>	.	.	x	x	14% Stadt Augsburg 31,37% MAN B&W Diesel AG 15% OSRAM GmbH 39,63% Streubesitz
<b>BASF AG</b>	.	.	.	x	BASF AG
BASF AG, GLL/R Service Center Railway	.	.	.	x	BASF AG
Rail4chem Eisenbahnverkehrs-gesellschaft mbH	.	.	.	x	25% Hoyer GmbH 25% Bertschi AG 25% VTG Lehnkering AG 25% BASF AG
<b>Bayer AG</b>	.	.	.	.	
Chemion Logistik GmbH	.	.	.	x	100% Bayer AG
Eisenbahn Köln-Mülheim-Leverkusen der Bayer AG	.	.	.	x	100% Bayer AG
<b>Cargo-Rail GmbH</b>	.	.	.	x	100% Dillinger Hüttenwerke
<b>EKO Transportgesellschaft mbH</b>	.	.	.	x	100% EKO Stahl GmbH
<b>InfraLeuna GmbH</b>	.	.	.	x	mehrere in Leuna ansässige Untern.
<b>RAG Bahn und Hafen GmbH</b>	.	.	.	x	100% RAG Logistik GmbH
<b>Rhenus AG &amp; Co. KG</b>	.	.	.	.	Rethmann AG & Co. KG
Bahngesellschaft Waldhof AG	.	.	.	x	100% Rhenus AG & Co. KG
Rhenus Keolis GmbH & Co. KG (Eurobahn)	.	.	.	x	49% Keolis S.A. 51% Rhenus AG & Co. KG
Freiberger Eisenbahnges. mbH	.	.	.	x	85% Rhenus Keolis GmbH & Co. KG 10% Verkehrsbetriebe Kreis Freiberg 5% Streubesitz
<b>Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH</b>	.	.	.	x	100% Salzgitter AG
<b>Thyssen Krupp Stahl AG</b>	.	.	.	.	
Dortmunder Eisenbahn GmbH	.	.	.	x	50% Thyssen Krupp Stahl AG 50% Dortmunder Hafen AG
EH Güterverkehr GmbH	.	.	.	x	Thyssen Krupp Stahl AG
<b>AKN Eisenbahn AG</b>	.	.	x	x	50% Freie Hansestadt Hamburg 49,89% Land Schleswig-Holstein 0,11% Streubesitz
Nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH	.	.	.	x	50% AKN Eisenbahn AG 50% Hamburger Hochbahn AG
Schleswig-Holstein-Bahn GmbH	.	.	.	x	100% AKN Eisenbahn AG
<b>Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH</b>	.	.	.	x	100% Stadt Karlsruhe
UEF Eisenbahnverkehrs-gesellschaft mbH	.	.	.	x	14% Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH 14% Leonhard Weiss GmbH & Co. 72% Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.
<b>Ankum Bersenbrücker Eisenbahn GmbH</b>	.	.	.	x	100% Landkreis Osnabrück
<b>Bahnen der Stadt Monheim</b>	.	.	.	x	100% Monheimer Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH
<b>Bentheimer Eisenbahn AG</b>	.	.	.	x	93,99% Landkreis Grafschaft Bentheim 6% Stadt Nordhorn 0,01% Stadt Neuenhaus
<b>Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH</b>	.	.	.	x	20% Landkreis Bodenseekreis 10% Gemeinde Meckenbeuren 17,5% Landkreis Ravensburg 25% Stadt Ravensburg 27,5% Techn. Werke Friedr.hafen GmbH
<b>Bremer Straßenbahn AG</b>	.	.	.	.	99,02% Bremer Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH
MetroRail GmbH	.	.	.	x	69,9% Niedersachsen Bahn GmbH 25,1% Hamburger Hochbahn AG 5% Bremer Straßenbahn AG
WeserBahn GmbH	.	.	.	x	100% Bremer Straßenbahn AG
Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH	.	.	.	x	10% WeserBahn GmbH 30% Gemeinde Stuhr 30% Gemeinde Weyhe 30% Gemeinde Thedinghausen
(Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH)	.	.	.	x	(BetrF WeserBahn GmbH)

## INDUSTRIEBAHNEN

## KOMMUNALE UND LANDESBAHNEN

Unternehmen	F	R	G	I	Gesellschafter
<b>BVO Bahn GmbH</b>	.	.	x	x	100% BVO Verkehrsbetriebe Erzgebirge GmbH
<b>Chemnitz Verkehrs AG</b>	.	.	.	x	100% Stadt Chemnitz
City-Bahn Chemnitz GmbH	.	.	.	x	80% Chemnitz Verkehrs-AG 20% Autobus GmbH Sachsen
Regio Infra Service Sachsen GmbH	.	.	.	x	50% RP Eisenbahn GmbH 50% Chemnitz Verkehrs-AG
<b>Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH</b>	.	.	.	x	35% Stadt Delmenhorst 27% Landkreis Oldenburg 20% Gemeinde Harpstedt 12% Gemeinde Stuhr 6% Streubesitz
<b>Döllnitzbahn GmbH</b>	.	.	.	x	74,9% kommunale Zweckverbände 25,1% Streubesitz
<b>Dortmund-Märkische Eisenbahn GmbH</b>	.	.	.	x	74% Dortmunder Stadtwerke 26% Märkische Verkehrsgesellschaft mbH
<b>Dürener Kreisbahn GmbH</b>	.	.	.	x	100% Kreis und Stadt Düren
Ruhrtalbahn GmbH & Co. KG	.	.	.	x	25,1% Dürener Kreisbahn GmbH 74,9% R.A.T.H. GmbH
<b>Duisport-Duisburger Hafen AG</b>	.	.	.	x	33,3% Bund 33,3% Land Nordrhein-Westfalen 33,3% Stadt Duisburg
<b>Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH</b>	.	.	.	x	58% Land Niedersachsen 14,17% Landkreis Rotenburg 10,68% Landkreis Stade 6,16% Landkreis Osterholz 5% Landkreis Cuxhaven
Niedersachsen Bahn GmbH	.	.	.	x	60% Ostthannoversche Eisenbahnen AG 40% Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH
MetroRail GmbH	.	.	.	x	69,9% Niedersachsen Bahn GmbH 25,1% Hamburger Hochbahn AG 5% Bremer Straßenbahn AG
NeCoSS GmbH	.	.	.	x	50,1% Connex Cargo Logistic GmbH 25,1% Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH 24,8% Acos
NTT GmbH	.	.	.	x	44% Acos 30% Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH 26% Eurogate
<b>Emsländ. Eisenbahn GmbH</b>	.	.	.	x	100% Landkreis Emsland
<b>Erfurter Industrie-Bahn GmbH</b>	.	.	.	x	100% Stadt Erfurt
Südthüringen Bahn GmbH	.	.	.	x	50% Erfurter Industriebahn GmbH 50% Hessische Landesbahn GmbH
<b>Frankenbahn GmbH</b>	.	.	.	x	50% Würzburger Versorgungs- und Verkehrs GmbH 50% Verkehrs AG Nürnberg
<b>Hafen- und Bahnbetriebe der Stadt Krefeld</b>	.	.	.	x	Stadt Krefeld
<b>Häfen und Güterverkehr Köln AG</b>	.	.	.	x	54,5% Stadtwerke Köln AG 39,2% Stadt Köln 6,3% Erftkreis
BGE Eisenbahn und Güterverkehr GmbH	.	.	.	x	18% Häfen und Güterverkehr Köln AG 40% Zanders Feinpapiere AG 32% P&O Trans European GmbH 10% Stadt Bergisch Gladbach
ShortLines b.v.	.	.	.	x	25,1% Häfen und Güterverkehr Köln AG 74,9% Rail Development Partners bv
Swiss Rail Cargo Köln GmbH	.	.	.	x	51% SBB Cargo AG 44% Häfen und Güterverkehr Köln AG 5% Hupac S.A.
<b>Hamburger Hochbahn AG</b>	.	.	.	x	98,21% Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsverwaltung mbH 1,79% Streubesitz
MetroRail GmbH	.	.	.	x	69,9% Niedersachsen Bahn GmbH 25,1% Hamburger Hochbahn AG 5% Bremer Straßenbahn AG
Nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH	.	.	.	x	50% AKN Eisenbahn AG 50% Hamburger Hochbahn AG
Pinneberger Verkehrs-gesellschaft mbH	.	.	.	x	94,44% Hamburger Hochbahn AG 5,56% Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsverwaltung mbH
Norddeutsche Nahverkehrs-gesellschaft mbH	.	.	.	x	33,3% Pinneberger Verkehrs-ges. mbH 33,3% Lübeck-Travemünder Verkehrs-gesellschaft mbH 33,3% Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG

## KOMMUNALE UND LANDESBAHNEN

Unternehmen	F	R	G	I	Gesellschafter
Flex AG	x	.	.	.	100% Norddt. Nahverkehrsges. mbH
Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG	x	x	x	.	51% Norddt. Nahverkehrsges. mbH 36% Schmidt Reisen GmbH 13% Landkreis und Stadt
Ostdeutsche Eisenbahn GmbH	x	.	.	.	50% Prignitzer Eisenbahn GmbH 50% Hamburger Hochbahn AG
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	x	x	x	.	10% Landkreis Quedlinburg 11% Landkreis Wernigerode 10% Landkreis Nordhausen 5% Stadt Nordhausen 64% Streubesitz
Hessische Landesbahn GmbH	.	.	.	.	100% Land Hessen
Butzbach-Licher-Eisenbahn AG	x	x	x	.	94,4% Hessische Landesbahn GmbH 5,6% Kommunen und Kreise
Frankfurt Königssteiner Eisenbahn AG	x	.	x	.	51% Hessische Landesbahn GmbH 49% Kommunen und Kreise
Hellertalbahn GmbH	x	.	.	.	33,3% Westerwaldbahn GmbH 33,3% Hessische Landesbahn GmbH 33,3% Siegener Kreisbahn GmbH
Kassel-Naumburger Eisenbahn AG	x	x	x	.	51% Hessische Landesbahn GmbH 41,5% Anliegergemeinden 6,7% Landkreis Kassel 0,8% Streubesitz
Südhüringen Bahn GmbH	x	.	.	.	50% Erfurter Industriebahn GmbH 50% Hessische Landesbahn GmbH
Hohenzollerische Landesbahn AG	x	x	x	.	72% Land Baden Württemberg 14% Landkreis Balingen 14% Landkreis Sigmaringen
Ilmebahn GmbH	x	.	.	.	69,99% Landkreis Northeim 29,25% Stadt Einbeck 0,75% Streubesitz
Industrierterrains Düsseldorf-Reisholz AG	.	x	x	.	100% Stadt Düsseldorf
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH	x	.	x	.	67% Freistaat Bayern 28% Deutsche Bahn AG 5% Landkreis Aschaffenburg
Köliner Verkehrsbetriebe AG	x	.	.	.	90% Stadtwerke Köln 10% Stadt Köln
Kreiswerke Heinsberg GmbH	x	.	x	.	68,75% Kreis Heinsberg 31,25% Streubesitz
Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH	.	x	x	.	100% Stadt Lübeck
Märkische Verkehrsgesellschaft mbH	.	.	.	.	Märk. Kommunale Wirtschafts-GmbH 19 Gemeinden
Dortmund-Märkische Eisenbahn GmbH	x	.	.	.	74% Dortmunder Stadtwerke 26% Märkische Verkehrsges. mbH
Märkische Eisenbahngesellschaft mbH	.	.	x	.	Märkische Verkehrsgesellschaft mbH Märk. Kommunale Wirtschafts-GmbH Stadt Plettenberg
Mecklenburg Bahn GmbH	x	x	x	.	100% Nahverkehr Schwerin GmbH
Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH & Co. KG	x	x	x	.	63,3% Landkreis Bad Doberan 19,7% Stadt Bad Doberan 14,8% Stadt Ostseebad Kühlungsborn 2,2% private Kommanditisten
Mindener Kreisbahnen GmbH	x	.	x	.	100% Kreis Minden Lübbecke
Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG	.	.	x	.	66,44% Kreis Wesel 30,56% Kreis Kleve
Oberrheinische Eisenbahngesellschaft mbH	x	.	x	.	99% Stadt Mannheim
Osthannoversche Eisenbahnen AG	.	.	x	.	40,2% Land Niedersachsen 33,8% Bundesrepublik Deutschland 8,9% DB Regio AG 17,1% Städte, Gemeinden, Landkreise
Niedersachsen Bahn GmbH	x	.	.	.	60% Osthannoversche Eisenbahnen AG 40% Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH
MetroRail GmbH	x	.	.	.	69,9% Niedersachsen Bahn GmbH 25,1% Hamburger Hochbahn AG 5% Bremer Straßenbahn AG
Rinteln-Stadthagener Verkehrs GmbH	x	.	x	.	74% Osthannoversche Eisenbahnen AG 26% Städte, Landkreise
Osthavelländische Eisenbahn AG	.	.	x	.	47,6% Landkreis Havelland 27,2% Landkreis Oberhavel 11,2% Industriebahn-Ges. Berlin mbH 14% Streubesitz
Passauer Eisenbahn GmbH	.	.	x	.	Landkreis Passau
Regentalbahn AG	.	.	.	.	76,8% Land Bayern 23,2% Streubesitz

KOMMUNALE UND LANDESBAHNEN

Unternehmen	F	R	G	I	Gesellschafter
Regental Bahnbetriebs GmbH	.	x	x	.	100% Regentalbahn AG
Vogtlandbahn GmbH	.	x	.	.	100% Regentalbahn AG
Regiobahn GmbH	.	.	.	x	22% Kreis Mettmann 26% Kreis Neuss 39% Stadt Düsseldorf 13% Stadt Kaarst
Rheinische Bahngesellschaft AG	.	.	.	.	95% Düsseldorfer Stadtwerke Gesellschaft für Beteiligungen mbH 5% Stadt Düsseldorf
Transregio Deutsche Regionalbahn GmbH	.	x	.	.	100% Rheinische Bahngesellschaft AG
Rhein-Haardtahn GmbH	.	x	.	.	54% Technische Werke Ludwigshafen 19% Landkreis Ludwigshafen 12,5% Landkreis Bad Dürkheim 10% Stadt Bad Dürkheim 4,5% Gemeinden
Saarbahn GmbH	.	x	.	.	100% Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Saarbrücken GmbH
Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH	.	x	.	x	Landkreis Löbau-Zittau Stadt Zittau Gemeinden
Sächsisch-Böhmische Eisenbahngesellschaft mbH	.	x	.	.	Sächs.-Oberlaus. Eisenbahnges. mbH Böhmische Nordbahn Hochwaldbahn Hermeskeil
Seehafen Kiel GmbH & Co. KG	.	.	.	x	100% Landeshauptstadt Kiel
Siegener Kreisbahn GmbH	.	.	.	x	100% Betriebs- und Beteiligungsges. des Kreises Siegen-Wittgenstein
Hellertalbahn GmbH	.	x	.	.	33,3% Westerwaldbahn GmbH 33,3% Hessische Landesbahn GmbH 33,3% Siegener Kreisbahn GmbH
Städtische Hafentrieb Neuss (Neusser Eisenbahn)	.	.	.	x	100% Stadt Neuss
Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH	.	.	.	x	100% Stadtwerke Bonn GmbH
Südwestdeutsche Verkehrs-AG	.	.	.	x	100% Land Baden Württemberg
Breisgau-S-Bahn GmbH	.	.	.	x	50% Südwestdeutsche Verkehrs-AG 50% Freiburger Verkehrs AG
Ortenau-S-Bahn GmbH	.	.	.	x	100% Südwestdeutsche Verkehrs AG
Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH	.	.	.	x	68,66% Landkreis Verden 15,69% Stadt Verden 11,78% Landkreis Soltau-Fallingb.ostel 3,87% Gemeinde Kirchlinteln
Verkehrsbetriebe Extertal - Extertalbahn GmbH	.	.	.	x	39,44% Kreis Lippe 18,88% E-Werk Wesertal GmbH 14,33% Verkehrsbetriebe Extertal GmbH 11,48% Stadt Rinteln 10,52% Landschaftsverband Westfalen-Lippe 5,35% Landkreis Schaumburg
Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH	.	.	.	x	42,79% Landkreis Lippe 18,89% Stadt Hoya 16,68% Samtgem. Bruchhausen-Vilsen 15,26% Landkreis Nienburg 6,38% Streubesitz
Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH	.	.	.	x	59,92% Kreis Plön 40,08% Streubesitz
Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück	.	.	.	x	80% Landkreis Osnabrück 20% Nachbarkreis und Gemeinden
Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH	.	.	.	x	100% Stadt Herne
Westerwaldbahn GmbH	.	.	.	x	100% Kreis Altenkirchen GmbH
Hellertalbahn GmbH	.	.	.	x	33,3% Westerwaldbahn GmbH 33,3% Hessische Landesbahn GmbH 33,3% Siegener Kreisbahn GmbH
Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH	.	.	.	x	51% Westfälisch-Lippische Vermögens-GmbH 49% Kreise
Regionalverkehr Münsterland GmbH	.	.	.	x	Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH Städte, Gemeinden, Kreise
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH	.	.	.	x	Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH Städte, Gemeinden, Kreise
Westfälische Landeseisenbahn GmbH	.	.	.	x	Städte, Gemeinden und Kreise

KOMMUNALE UND LANDESBAHNEN

Diese Unternehmensübersicht zum Wettbewerb auf der Schiene wurde nach bestem Wissen und auf Basis öffentlich zugänglicher Quellen zusammengestellt. Es wurden nur Unternehmen erfasst, die Regelverkehre betreiben. Wenn sich trotz intensiver Recherchen Fehler und Ungenauigkeiten eingeschlichen haben, bitten wir um klarstellende Hinweise, die in den nächsten Bericht einfließen werden.