



Wettbewerbsbericht

März 2004



Sehr geehrte Damen und Herren,

ich werde häufig gefragt, wie es die Führung der Bahn mit dem Wettbewerb auf der Schiene hält. Lassen Sie mich eine rechtliche und eine unternehmerische Antwort geben:

■ Der diskriminierungsfreie Zugang zu unserem Netz ist seit 1994 gesetzlich geregelt. Die Bahn hält sich an die Gesetze, wie uns Gerichte, Behörden, Experten und auch Wettbewerber – bei allen Detaildiskussionen – ausdrücklich bestätigen.

■ Wettbewerb auf der Schiene ist ein gutes Zeichen. Es bedeutet, dass Unternehmer in den Eisenbahnmarkt gehen, um dort Geld zu verdienen. Dies ist ein Kompliment für unseren Markt, von dem vor einigen Jahren noch viele dachten, tiefrote Zahlen seien ein Naturgesetz.

So dokumentieren wir Ihnen die Lage im Wettbewerb auf der Schiene mit dem inzwischen dritten Bericht schon mit hoher Selbstverständlichkeit.

Diese Selbstverständlichkeit war natürlich nicht schon immer da. Heute begegnen uns andere Bahnunternehmen als Wettbewerber oder Kooperationspartner auf den Transportmärkten, aber auch als Kunden unserer Infrastruktur- und Servicebereiche. In den unterschiedlichen Feldern gelten jeweils andere eisenbahnrechtliche und kartellrechtliche Regeln.

Auch wir mussten lernen, dieses komplexe Verhältnis im Tagesgeschäft der Eisenbahner beherrschbar zu machen. Hier ging es uns nicht anders als ebenso netzgebundenen Industrien wie Telekommunikation, Post oder Energie. Ich schließe nicht aus, dass uns hier und da noch Fehler passieren. Doch jeder akzeptiert inzwischen, dass wir in den Infrastrukturbereichen rechtskonform und kundenorientiert aufgestellt sind und der Wettbewerb auf der Schiene gut funktioniert.

Die geschäftliche Realität im deutschen Schienenverkehr bietet heute keinen Anlass mehr für ordnungspolitische Grundsatzdiskussionen.

Hartmut Mehdorn
Vorstandsvorsitzender Deutsche Bahn AG



Impressum

Herausgeber

Deutsche Bahn AG
 Potsdamer Platz 2
 10785 Berlin
 Werner W. Klingberg, Konzernsprecher (V. i. S. d. P.)

Redaktion

Dr. Alexander Hedderich, Silke Streichert,
 Deutsche Bahn AG, Wettbewerbsbeauftragter Bahn

Fotos

DB AG/Max Lautenschläger, außer: DB AG/Piekarsky (Titel), DB AG/Bedeschinski (S. 12), Henkel Kommunikation GmbH Hamburg (S. 13), DB AG/Jazbec (S. 14), picture-alliance/ZB (S. 22), EBA (S. 23), DB AG/Busse (S. 25), DB AG/Koch (S. 26), Ole Kroczek (S. 28)

Gestaltung

KircherBurkhardt
 Editorial & Corporate Communication GmbH, Berlin

Lithografie

highlevel GmbH, digitale mediaproduktion, Berlin

Druck

Koelblin-Fortuna-Druck GmbH & Co. KG, Baden-Baden

Die Unternehmensübersicht zum Wettbewerb auf der Schiene (Seiten 38 bis 41) wurde auf Basis öffentlich zugänglicher Quellen zusammengestellt. Hinweise zu Berichtigungen und Aktualisierungen der Daten sind willkommen.

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

Alle Informationen Stand März 2004

Inhalt

Markt und Wettbewerb

Schienerverkehr in Deutschland – ein attraktiver Markt

Wettbewerb auf der Schiene funktioniert	5
Viel Bewegung im Regionalverkehr	8
Anspruchsvolles Umfeld im Fernverkehr	12
Schiengüterverkehr auf Rekordniveau	14

Dialog

Rollenspiel im Regionalverkehr – Wettbewerb im Dialog

Doppelinterview mit Werner Schreiner und Dr. Alexander Hedderich	17
--	----

Ordnungspolitik

Die Rahmenbedingungen müssen stimmen

Eisenbahn-Bundesamt sichert Netzzugang	23
Rechtsrahmen mit Augenmaß entwickeln	26
Liberalisierung – Lehren aus Großbritannien	28

Spezielle Diskussionsfelder

Wettbewerb ist Konkurrenz und Kooperation – aber auch Fairplay

Eine Reiseinformation für alle?	31
Kundenwünsche bei Trassenvergabe erfüllt	32
Offener Markt für Zusatzleistungen	34

Unternehmensübersicht

Immer mehr Bahnen auf Deutschlands Schienen

Unternehmenslandschaft in Bewegung	37
------------------------------------	----



In Bahnhöfen erhalten Fahrgäste Reiseinformationen für alle Bahnen. Ob auch der DB-Personenverkehr neutral informieren muss, wird derzeit gerichtlich geklärt.

Seite 31

Abfahrt	Departure	Über	
Zeit	Gleis	Nach	
15:38	6	Büsum	Aukrug - Hohenwestedt SHB
15:43	4	Hamburg Hbf	Wrist - Elmshorn RE
16:00	2	Hamburg Hbf	Brokstedt - Wrist - Dauenhof RB
16:08	4	Dresden	Hamburg IC
16:16	3	Kiel Hbf	Bordesholm RE
16:32	6	Hohenwestedt	Aukrug SHB
16:33	2	Hmb Eidelstedt	Boostedt - Bad Bramstedt AKN

Schieneverkehr in Deutschland – ein attraktiver Markt

Auf dem deutschen Schienennetz fährt eine große und zunehmende Anzahl Bahnunternehmen – langjährig etablierte Bahnen genauso wie echte Newcomer. Nirgendwo in Europa gibt es eine vergleichbare Anzahl Unternehmen und Vielfalt an nationalen und internationalen Anbietern. Wir dokumentieren hier den Stand der Entwicklung der Schienenverkehrsmärkte und zeigen die Besonderheiten des Wettbewerbs auf der Schiene.

Wettbewerb auf der Schiene funktioniert

Mit der Bahnreform in Deutschland wurde auch der diskriminierungsfreie Zugang zur Infrastruktur gesetzlich verankert. Zehn Jahre später gehört Wettbewerb auf der Schiene in weiten Bereichen zur Routine des Geschäfts.

Mehr als 280 konzernfremde Bahnunternehmen sind Kunden der DB Netz AG. 2003 stieg das Geschäftsvolumen von DB Netz mit diesen Kunden um über 40 Prozent auf 70,3 Millionen Trassen-Kilometer – etwa neun Millionen Trassen-Kilometer mehr als erwartet. Rechnet man die Leistungen konzernfremder Bahnen auf deren eigenen Netzen ein (etwa 15 Millionen Trassen-Kilometer), haben diese im Jahr 2003 8,5 Prozent der Züge in Deutschland gefahren. 2004 wird sich diese Entwicklung fortsetzen.

Internationale Verkehrskonzerne drängen auf deutsche Schienen

Das Engagement zahlreicher ausländischer Verkehrskonzerne auf dem deutschen Schienenverkehrsmarkt unterstreicht dessen Attraktivität. Weitere Unternehmen bereiten den Schritt Richtung Deutschland vor.

Insbesondere französische Konzerne sind in Deutschland aktiv. Dagegen bleibt ihr heimischer Markt nach wie vor für ausländische Wettbewerber faktisch abgeschottet.

Der Veolia-Konzern (30 Milliarden Euro Umsatz im Jahr 2002) mit seiner Verkehrssparte Connex ist bislang der bedeutendste französische Konzern im deutschen Markt. Über mehrere Tochterunternehmen ist Connex im Schienenpersonenverkehr, Öffentlichen Personennahverkehr und Schienengüterverkehr tätig.

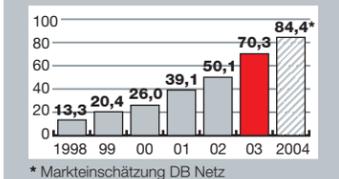
Der Nahverkehrskonzern Keolis (1,6 Milliarden Euro Umsatz), an dem die französische Staatsbahn SNCF wesentlich beteiligt ist, hat sich für den deutschen Markt mit dem Logistik-Unternehmen Rhenus zusammengetan.

Im Herbst 2003 sind auch die französischen Verkehrskonzerne Transdev (eine Milliarde Euro Umsatz) und RATP (drei Milliarden Euro Umsatz) über ihr Joint Venture EuRailCo in den deutschen Markt eingestiegen. Sie übernahmen die Mehrheit an der in Rheinland-Pfalz operierenden trans regio von der Düsseldorfer Rheinbahn. Damit haben sich die vier großen französischen Verkehrskonzerne in Deutschland etablieren können.

Außer den erwähnten Unternehmen sind mittlerweile auch die schweizerische SBB im Regionalverkehr und Schienengüterverkehr sowie die italienische Trenitalia im Schienengüterverkehr in Deutschland engagiert. Der britische Konzern Arriva hat mitgeteilt, seinen Einstieg in den deutschen Markt vorzubereiten. Auch die dänische DSB und die niederländische NS stehen vor ihrem Einstieg in den deutschen Schienenverkehrsmarkt.

Attraktiver Markt

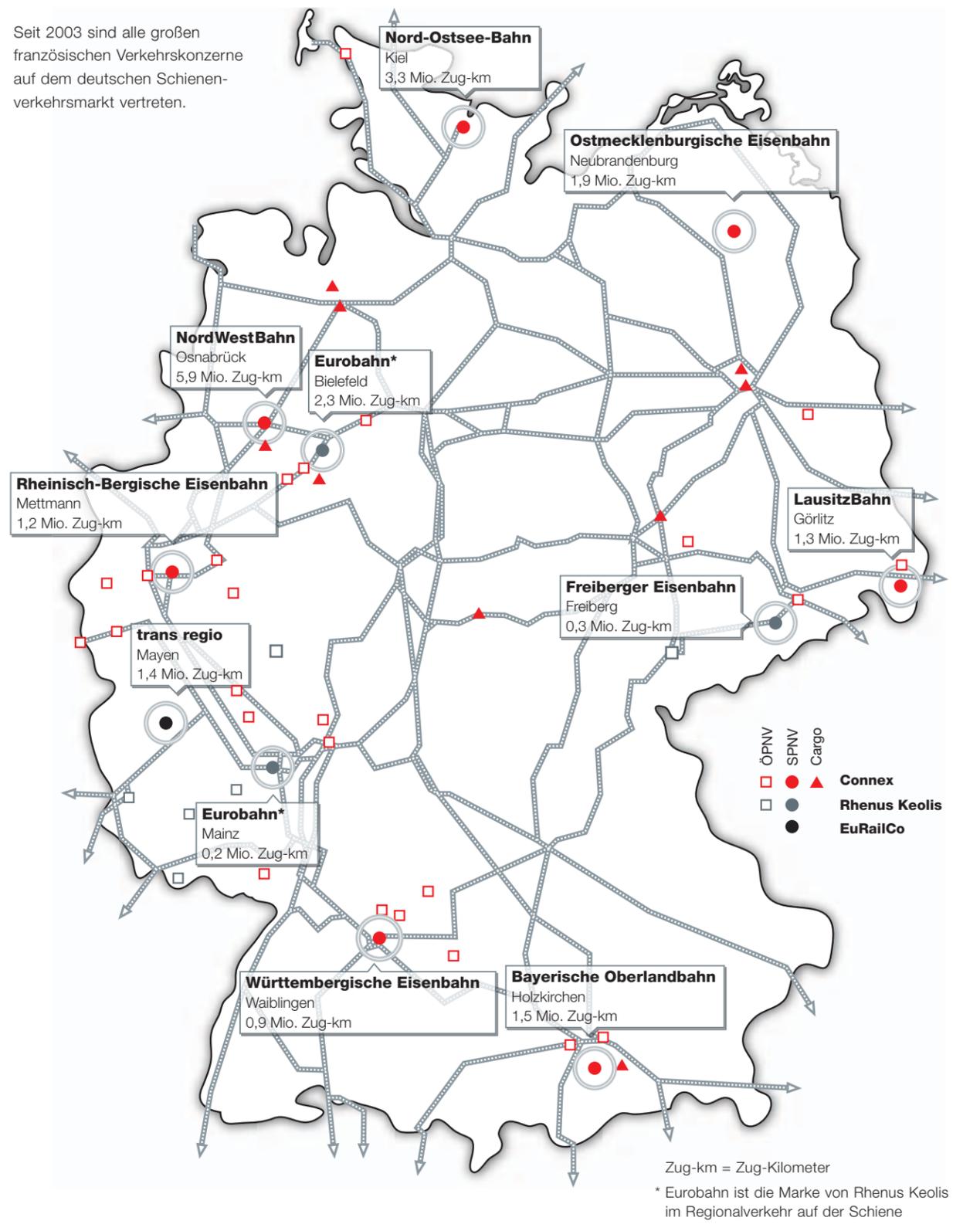
Leistungen konzernfremder Bahnen auf dem Netz der DB (Angaben in Millionen Trassen-Kilometer)



Die Leistungen konzernfremder Bahnunternehmen haben sich seit 1998 mehr als verfünffacht.

Französische Verkehrskonzerne auf deutschen Schienen

Seit 2003 sind alle großen französischen Verkehrskonzerne auf dem deutschen Schienenverkehrsmarkt vertreten.



Liberalisierung des Schienenverkehrs im Fokus der Forschung

Auf der ersten internationalen Konferenz „Railroad Industry Structure, Competition and Investment“, die im November 2003 in Toulouse stattfand, haben Wissenschaftler und Praktiker aus Europa und den USA über die Ausgestaltung der Eisenbahnliberalisierung und die Entwicklung der Schienenverkehrsmärkte diskutiert. Dabei wurde unter anderem die Spitzenstellung Deutschlands bei der Bahnliberalisierung hervorgehoben.

Führende Industrieökonomien betonten, dass Wettbewerb auf der Schiene auch bei Fortbestand eines integrierten Bahnkonzerns erfolgreich funktionieren kann. Orthodoxe Lehrsätze, nach denen eine Trennung von Netz und Transport zwingende Voraussetzung eines funktionierenden Schienenverkehrsmarktes sei, werden heute in der internationalen Fachwelt kaum mehr vertreten.

Einige Referenten der Toulouser Konferenz:

- Christian Kirchner, Humboldt-Universität zu Berlin, referierte zum Liberalisierungsindex 2002;
- Guido Friebel, Institut d’Economie Industrielle (IDEI), Toulouse, stellte eine vergleichende Effizienzanalyse für (de)regulierte Schienenverkehrsmärkte in Europa vor;
- Hans W. Friederiszick, EU-Kommission, Generaldirektion Wettbewerb, setzte sich mit dem Thema Subventionsabbau und der Effektivität staatlicher Leistungen für den Verkehrsträger Schiene auseinander;
- Thomas Ehrmann, Universität Münster, diskutierte Argumente für den vertikalen Verbund von Eisenbahnunternehmen;
- Chris Nash, Institute for Transport Studies, University of Leeds, referierte über Infrastrukturnutzungsentgelte und Wettbewerb in Großbritannien;
- Luisa Affuso, London Business School, analysierte den Zusammenhang von Vertragslaufzeiten und Investitionen im Wettbewerb um Verkehrsverträge;
- Louis S. Thompson, 2003 vom amerikanischen Präsidenten als Director in das Amtrak Reform Board berufen, trug vor, was Amerika in Bezug auf den Schienenpersonenverkehr von Europa, Japan und Lateinamerika lernen kann;
- Gunnar Alexandersson, EFI, School of Economics, Stockholm, problematisierte anhand einer schwedischen Fallstudie das Verhalten einiger Bieter in Ausschreibungsverfahren im Regionalverkehr.

Die Beiträge zu dieser vom IDEI und dem Transportation Center at Northwestern University veranstalteten Konferenz sind unter www.idei.asso.fr/Commun/Conferences/railroad/list_papers.htm abrufbar.



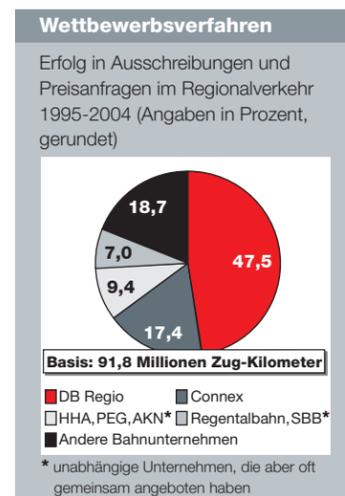
Wettbewerb auf der Schiene ist auch bei Integration von Netz und Transport ein Erfolgsmodell.



Fahrgäste erwarten einen kundenorientierten und leistungsstarken Nahverkehr.

Viel Bewegung im Regionalverkehr

Seit der Regionalisierung gestalten Länder und Besteller den Wettbewerb im Regionalverkehr. Seitdem sind eine spürbare Verbesserung der Qualität und – damit einhergehend – eine positive Entwicklung der Verkehrsleistung eingetreten.



Knapp die Hälfte der Wettbewerbsverfahren entscheidet die Bahn zu ihren Gunsten.

Der Marktanteil der Wettbewerber der Bahn ist in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen. Ihr Anteil am Bestellvolumen (Zug-Kilometer) der Länder und Besteller wird im Jahr 2004 knapp elf Prozent betragen. Der Anteil an der Verkehrsleistung (Personen-Kilometer) im Regionalverkehr betrug 2003 knapp fünf Prozent. Die Differenz entsteht insbesondere dadurch, dass konzernfremde Bahnunternehmen bisher vornehmlich mit weniger nachfragestarken Verkehren beauftragt wurden. Für Marktanteilsbetrachtungen im Regionalverkehr sind die Verkehrsleistungen jedoch von nachgeordneter Bedeutung. Nachfrageschwache Verkehre sind aus Sicht der Bahnunternehmen nicht weniger attraktiv, da sie in der Regel deutlich geringere Investitionen erfordern. Und in der Kalkulation wird die Differenz zwischen Aufwand und Fahrgeldeinnahmen durch die vertraglichen Entgelte der Besteller gedeckt.

Neben regional begrenzt agierenden Unternehmen, die sich häufig in Landes- oder kommunalem Besitz befinden, kristallisieren sich inzwischen etwa zehn Anbieter heraus, die bundesweit im Regionalverkehr aktiv sind. Unabhängig davon hat sich DB Regio gut im Markt behauptet. Der Anteil an den in Wettbewerbsverfahren gewonnenen Verkehren liegt unverändert bei knapp 50 Prozent.

Die Kürzung der Regionalisierungsmittel um zwei Prozent im Jahr 2004 hat auch Auswirkungen auf den Regionalverkehr. Einige Besteller schließen die Lücke mit Landesmitteln, andere haben Leistungen abbestellt oder dies angekündigt. Es wird deutlich, dass die Akteure Spielraum benötigen, um unternehmerisch auf Änderungen von Rahmenbedingungen reagieren zu können.

Oberlandesgericht bestätigt: Ausschreibung nicht zwingend

Das Oberlandesgericht (OLG) Brandenburg hat mit Beschluss vom 2. September 2003 klargestellt, dass die Länder und Besteller bei der Vergabe von Leistungen im Regionalverkehr einen Ermessensspielraum haben und nicht zwingend ausschreiben müssen. Das Gericht wies damit eine Klage des Veolia-Connex-Konzerns gegen den Verkehrsvertrag der Länder Berlin und Brandenburg mit DB Regio zurück.

Der Verkehrsvertrag hat – ohne die bereits an die Ostdeutsche Eisenbahn vergebenen Verkehre in Ostbrandenburg – ein Volumen von etwa 31 Millionen Zug-Kilometer. Das sind 80 Prozent der Leistungen im Regionalverkehr von Berlin und Brandenburg. Stufenweise werden während der Vertragslaufzeit von zehn Jahren Leistungen aus dem Vertrag herausgelöst und in Ausschreibungsverfahren vergeben. Connex sah – zu Unrecht – eine generelle Verpflichtung der Länder, die Verkehre auszuschreiben.

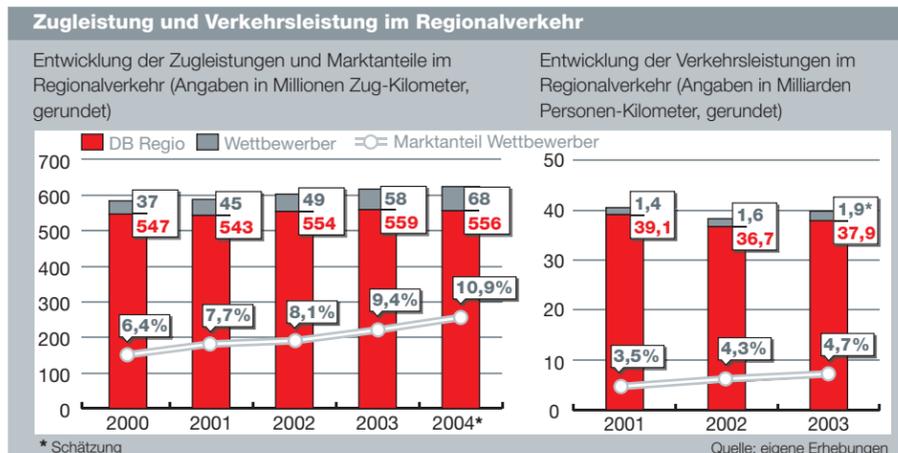
Mit der rechtskräftigen Entscheidung wurde eine Diskussion beendet, die Besteller und Verkehrsunternehmen verunsichert hatte. Die Besteller können weiter allein entscheiden, in welchem Umfang und mit welchem Verfahren sie Leistungen im Regionalverkehr vergeben. Für das Jahr 2004 werden Ausschreibungen und Preisanfragen für Leistungen mit einem Volumen von 32,2 Millionen Zug-Kilometer erwartet oder sind bereits ausgeschrieben. Das ist so viel wie noch nie.

Soweit Direktvergaben erfolgen, kommen diese nicht nur der Bahn zugute. Mehr als die Hälfte der heute von Wettbewerbern der Bahn erbrachten Leistungen wurden nicht über förmliche Ausschreibungsverfahren gewonnen, sondern von den Bestellern direkt vergeben. Aber auch Direktvergaben finden nicht im wettbewerbsfreien Raum statt. Keinem Besteller ist verborgen geblieben, dass er Marktalternativen hat. Jeder Besteller, der Verkehrsverträge verhandelt, kennt die Leistungsfähigkeit anderer Anbieter. Wettbewerb lässt sich nicht auf „vollständigen Ausschreibungswettbewerb“ verkürzen. Wer so argumentiert, unterschätzt die Gestaltungsmacht der Länder und Besteller.

Die von Mitarbeitern der EU-Kommission Ende Februar 2004 geübte Kritik ist unbegründet und ändert nichts an der Bestandskraft der OLG-Entscheidung. Die verfassungsmäßig garantierte Gewaltenteilung sieht nicht vor, dass die Verwaltung einen rechtskräftigen Gerichtsbeschluss außer Kraft setzen kann.



Ein Mix aus freihändigen Vergaben und Ausschreibungen hat sich bewährt.



In einem wachsenden Gesamtmarkt ist der Marktanteil der Wettbewerber kontinuierlich gestiegen.

Vergaben von Regionalverkehrsleistungen seit 2001

Vergabeverfahren				Bisheriger Betreiber	Neuer Vertrag			
Vergabe*	Land	Verfahren**	Netz/ Strecken		Betreiber	Mio. Zug-km	Beginn	Laufzeit (Jahre)
Feb.01	BW	freihändig	Pforzheim-Bad-Wildbad	DB Regio	Albtal-Verkehrsgesellschaft	0,5	Dez. 02	n.b.
Feb. 01	NW	Ausschreibung	Ruhrort-Bahn	DB Regionalbahn Rhein-Ruhr	Prignitzer Eisenbahn	0,7	Dez. 02	6
Juni 01	MV	Ausschreibung	Mecklenburg Süd	DB Regio	Ostdeutsche Eisenbahn	1,3	Dez. 02	7
Aug. 01	RP, BW, HE	Ausschreibung	S-Bahn Rhein-Neckar	DB Regio	DB Regio	6,0	Dez. 03	12
Sept. 01	NI, HH	freihändig	Bremen/ Uelzen-Hamburg	DB Regio	Metronom	2,7	Dez. 03	10
Dez. 01	TH	freihändig	Erfurt-Ilmenau	DB Regio	Erfurter Industriebahn	0,5	Dez. 02	11
Jan. 02	NW	Ausschreibung	Ems-Senne-Weser-Netz	DB Regionalbahn Westfalen	NordWestBahn	2,4	Dez. 03	10
März 02	BY	Preisfrage	Naabtalbahn	DB Regio	Vogtlandbahn	0,6	Dez. 02	10
Apr. 02	BW	Preisfrage	Regio-S-Bahn Basel	DB Regio	Schweizerische Bundesbahn	1,0	Juni 03	10
Mai 02	SN, BB	Preisfrage	Nord-Süd-Netz/Ostsachsen	DB Regio	LausitzBahn	1,2	Dez. 02	3
Mai 02	SN	Preisfrage	Zittau-Seifhennersdorf-Eibau	DB Regio	Sächsisch-Böhmische Eisenbahn	0,2	Dez. 02	3
Aug. 02	BY	Preisfrage	München-Hof	-	DB Regio	2,0	Dez. 02	3
Aug. 02	SH	Ausschreibung	Büsum-Heide-Neumünster	AKN Eisenbahn (DB Regionalbahn Schleswig-Holstein)	Schleswig-Holstein-Bahn	1,0	Dez. 03	8
Okt. 02	NW, RP, HE	Ausschreibung	Drei-Länder-Eck	DB Regionalbahn Westfalen	DB Regionalbahn Westfalen	1,8	Dez. 04	10
Okt. 02	SH, HH	Preisfrage	Hamburg-Flensburg-Padborg	-	Flex	1,1	Dez. 02	13
Nov. 02	HE, RP	Ausschreibung	Westerwald	DB Regio	Vectus Verkehrsgesellschaft	2,4	Dez. 04	10
Nov. 02	NI, NW	Ausschreibung	Weserbahn/Lametalbahn	DB Regio	Rhenus Keolis/Extertalbahn	1,4	Dez. 03	8
Nov. 02	BE, BB	Ausschreibung	Ostbrandenburg	DB Regio	Ostdeutsche Eisenbahn	3,5	Dez. 04	10
Dez. 02	NW	Ausschreibung	Haard-Achse	DB Regionalbahn Rhein-Ruhr	DB Regionalbahn Rhein-Ruhr	3,4	Dez. 04	10
Dez. 02	NW	Ausschreibung	Westmünsterlandbahn	DB Regionalbahn Westfalen	Prignitzer Eisenbahn	1,2	Dez. 04	7
Dez. 02	NW	Ausschreibung	Sauerland-Netz	DB Regionalbahn Westfalen, Dortmund-Märkische Eisenbahn	DB Regionalbahn Westfalen	2,9	Dez. 04	12
Jan. 03	NW	freihändig	Haller Willem	DB Regio	NordWestBahn	0,4	Dez. 03	3
Feb. 03	BY	Preisfrage	München-Oberstdorf	DB Regio	EuroThurbo, Regentalbahn	1,1	Dez. 03	4
Feb. 03	SH	Preisfrage	Niebüll-Tonder	-	Nord-Ostsee-Bahn	0,1	Apr. 03	2,5
März 03	BY, TH	Preisfrage	Raum Schweinfurt	DB Regio	Erfurter Industriebahn	1,2	Dez. 04	10
Juni 03	SH, HH	Ausschreibung	Netz West	DB Regionalbahn Schleswig-Holstein	Nord-Ostsee-Bahn	4,1	Dez. 05	10
Juni 03	SN	Preisfrage	Regionalbahnen Ostsachsen	DB Regio	DB Regio	0,5	Dez. 03	3
Juli 03	BW	Ausschreibung	Nordschwarzwald	DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee	DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee	1,6	Dez. 04	10
Sept. 03	SH, HH	Preisfrage	Hamburg-Flensburg-Padborg	Flex	Nord-Ostsee-Bahn	1,1	Nov. 03	2
Nov. 03	MV	freihändig	Bergen-Lauterbach Mole	DB Regio	Karsdorfer Eisenbahn	0,1	Dez. 03	3
Jan. 04	BW	Ausschreibung	Schwarzwaldbahn	DB Regio	DB Schwarzwaldbahn	3,1	Dez. 06	10
Jan. 04	BW	Ausschreibung	Seehas	EuroThurbo (DB Regio)	EuroThurbo	1,1	Dez. 06	10
Feb. 04	MV	Preisfrage	Bergen-Lauterbach Mole	Karsdorfer Eisenbahn	Ostmecklenburgische Eisenbahn	0,1	März 04	3
offen	BY	Ausschreibung	Hof-München	DB Regio	offen	2,0	Dez. 06	13
offen	BY	Ausschreibung	München-Oberstdorf	EuroThurbo/Regentalbahn	offen	1,1	Dez. 07	12
offen	ST	Ausschreibung	Altmark-Börde-Anhalt	DB Regio	offen	3,4	Dez. 06	12
offen	BE, BB	Ausschreibung	Heidekrautbahn	DB Regio	offen	0,7	Dez. 05	15
offen	ST	Ausschreibung	Sachsen-Anhalt Süd	Burgenlandbahn	offen	1,6	Dez. 06	12
offen	SH, HH	Ausschreibung	Hamburg-Flensburg-Padborg	Nord-Ostsee-Bahn	offen	1,0	Dez. 05	9
offen	NW, NI	Ausschreibung	Teutoburger-Wald-Netz	DB Regionalbahn Westfalen	offen	4,0	Dez. 07	10
offen	ST, NI	freihändig	Nordharz	DB Regio	offen	2,8	Dez. 05	12
offen	HE, NI, TH	Ausschreibung	Nordost-Hessen-Netz	DB Regio	offen	3,6	Dez. 06	10

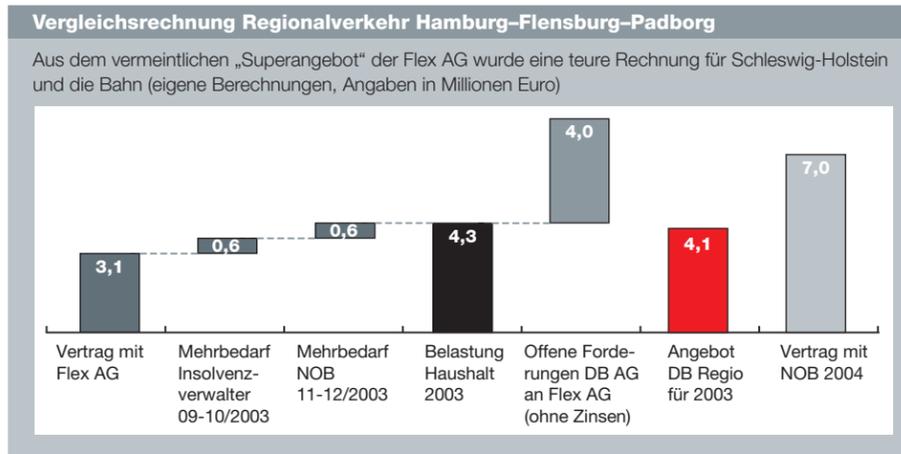
* Zeitpunkt der Bekanntgabe, ** freihändige Vergaben nur bei Betreiberwechsel

Wettbewerb um jeden Preis?

Im Herbst 2002 gab Schleswig-Holstein einem vermeintlichen „Superangebot“ der (späteren) Flex AG für den schnellen Regionalverkehr Hamburg-Flensburg-Padborg den Zuschlag (siehe Vergleichsrechnung unten).

Unbeachtet blieb, dass ein solches Angebot nur möglich war, weil die Flex AG in ihrer Kalkulation von völlig unrealistischen Fahrgelderlösen ausging, die sich dann auch nicht einstellten. Die bei der Vergabeentscheidung im Jahr 2002 propagierte deutliche Ersparnis für das Land im Vergleich zum Angebot der Bahn entpuppte sich nach nur acht Monaten als kostspieliger Trugschluss. Die Folge: Das Land muss seit Eröffnung des Insolvenzverfahrens der Flex AG im August 2003 erhebliche zusätzliche Mittel aufbringen, um den Verkehr aufrecht zu erhalten.

Den größten Schaden aus dieser Vergabepraxis hat die Bahn. Zum einen wurde sie bei der damaligen Vergabe trotz eines belastbaren und attraktiveren Angebots nicht berücksichtigt, zum anderen ist sie mit vier Millionen Euro offenen Forderungen einer der geschädigten Hauptgläubiger.



Unrealistisch hohe Erwartungen bei den Fahrgelderlösen können auch bei der Vergabe der Verkehre Hamburg-Westerland zu Problemen führen. Die bei der Ausschreibung erfolgreiche Connex-Tochter Nord-Ostsee-Bahn (NOB) geht in ihrem Angebot von deutlich höheren Tarifierlösen aus, als die auf der Kostenseite gleichauf liegende DB Regionalbahn Schleswig-Holstein. Die NOB legt durchschnittliche Erlöse von 8,2 Eurocent/Personen-Kilometer zugrunde. Das sind rund 30 Prozent mehr, als die anderen Anbieter bei der Anwendung des vorgegebenen Schleswig-Holstein-Tarifs errechneten.

Ob die heute geltenden Tarife weiter Anwendung finden oder ob sich die Fahrgäste tatsächlich auf höhere Belastungen einstellen müssen, lässt sich derzeit noch nicht abschätzen. Denkbar ist, dass der neue Betreiber Nachforderungen an das Land stellt, wenn die erwarteten Fahrgelderlöse ausbleiben und der Schleswig-Holstein-Tarif sowie andere landesbezogene Angebote erhalten bleiben sollen.

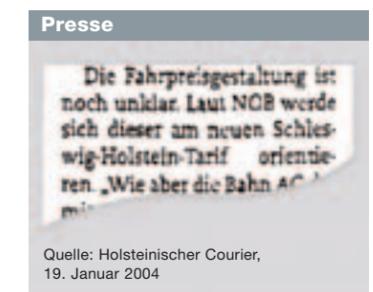
Offene Forderungen

Außenstände* der Deutschen Bahn AG gegenüber der Flex AG (Angaben in Tausend Euro, gerundet)

DB Fahrzeuginstandhaltung	1.765
DB Netz**	1.581
DB Energie	475
DB Zeitarbeit	82
DB Services Nord	68
DB Station&Service	43
Sonstige DB-Unternehmen	3
Summe	4.018

* ohne Zinsen
** Forderung der DB Netz AG gegen die NVAG, die die Infrastrukturnutzungsverträge abgeschlossen hat

Die Bahn hat gegenüber der seit August 2003 insolventen Flex AG hohe Forderungen.





Seit 1994 hat die Bahn mit Milliardenaufwand ihre Fernverkehrsflotte modernisiert.

Anspruchsvolles Umfeld im Fernverkehr

Die starke Marktstellung der Bahn ist kein Indiz für wettbewerbsfeindliche Strukturen im Schienenpersonenfernverkehr. Vielmehr liegt die bislang noch geringe Bedeutung der Wettbewerber an den komplexeren Anforderungen und der mangelnden Investitionsbereitschaft.

Personenfernverkehr auf der Schiene wird in Deutschland eigenwirtschaftlich betrieben. Keine öffentliche Stelle unterstützt die Unternehmen durch Bestellerentgelte oder Zuschüsse zu den Fahrzeuginvestitionen. Die Gestaltung von Fahrplänen, Produktionssystemen und Preisen liegt allein bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Über den kommerziellen Erfolg entscheiden die Fahrgäste.

Dieser Markt ist einer starken Konkurrenz von Pkw und Flugzeug ausgesetzt. Das steigende Engagement von Billig-Airlines im Jahr 2003 hat die Wettbewerbssituation im Entfernungsbereich oberhalb von 500 Kilometern weiter verschärft.

Aber auch auf der Schiene findet Wettbewerb statt, wenn auch in geringerem Maße. So weitete der Veolia-Connex-Konzern sein Engagement im eigenwirtschaftlichen Personenfernverkehr zunächst deutlich aus:

- Die erste von der Ostmecklenburgischen Eisenbahn betriebene Verbindung Gera–Berlin–Rostock (täglich ein Zugpaar) konnte nach Unternehmensangaben ihre Nachfrage steigern und ist ein kommerzieller Erfolg.
- Die zweite Verbindung Cottbus–Berlin–Stralsund, die saisonal bis Binz verlängert wurde, war kommerziell offenbar nur begrenzt erfolgreich. Der Betrieb des Zugpaares Cottbus–Berlin, das nur Dienstag bis Donnerstag verkehrte, wurde nach vier Monaten eingestellt. Übrig blieb ein an vier Tagen pro Woche (Freitag bis Montag) verkehrendes Zugpaar von Cottbus über Berlin nach Stralsund (–Binz).
- Die dritte Verbindung Rostock–Berlin–Köln, zeitweilig bis Neuss verlängert, wurde Ende Oktober 2003 nach fünf Monaten aus betriebswirtschaftlichen Gründen eingestellt.

Über den kommerziellen Erfolg im Fernverkehr entscheiden allein die Fahrgäste.

Auch wenn Veolia-Connex keine aussagekräftigen Zahlen über das Deutschlandgeschäft publiziert, lässt sich aus der Marktentwicklung schließen, dass der Schienenpersonenfernverkehr insgesamt nur begrenzt erfolgreich ist.

Im Jahr 2003 erreichten die Wettbewerber der Bahn im Linienverkehr eine Verkehrsleistung von etwa 115 Millionen Personen-Kilometern. Das entspricht einem Anteil von weniger als einem Prozent. Neben den Linienverkehren bieten mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen eigenwirtschaftliche Saison- oder Charterverkehre an. Eine belastbare Schätzung der Verkehrsleistung im Saison- und Charterverkehr auf der Schiene ist nicht möglich.

Großer Liniennetzbetreiber volkswirtschaftlich sinnvoll

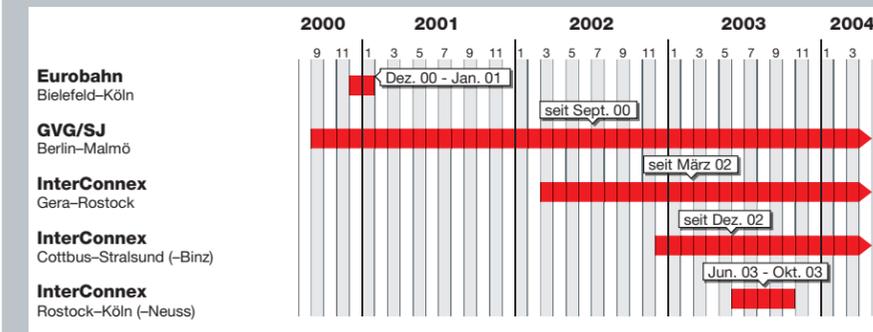
Die starke Marktstellung der Deutschen Bahn im Schienenfernverkehr ist kein Indiz für nicht funktionierenden Wettbewerb. Nicht eine hohe Anzahl ähnlich großer Unternehmen auf einem Markt kennzeichnet funktionierenden Wettbewerb, sondern die Tatsache, dass der Zugang zum Markt diskriminierungsfrei möglich ist. Die moderne Wettbewerbstheorie geht inzwischen verschiedenen Fragen hinsichtlich der Marktentwicklungen auf liberalisierten Eisenbahnmärkten nach. Die Wissenschaftler des Institut d’Economie Industrielle (IDEI) in Toulouse weisen nach: In eigenwirtschaftlichen nationalen Fernverkehrsmärkten ist ein höheres Wohlfahrtsniveau bei Erhalt eines umfassenden Liniennetzbetreibers möglich. Voraussetzung: Dieser ist – neben der Konkurrenz von Pkw und Flugzeug – dem Wettbewerb von Punkt-zu-Punkt-Betreibern ausgesetzt. Sobald die „Punkt-zu-Punkt-Wettbewerber“ aber beginnen, ihre Angebote zu Netzen auszubauen, gefährden sie ihre Kostenvorteile. Sie sehen sich dann einer steigenden Komplexität von Produktions- und Vertriebsprozessen gegenüber. Es ist deshalb wahrscheinlich,



In Kooperation mit der schwedischen SJ betreibt die Georg Verkehrsorganisation (GVG) eine eigenwirtschaftliche Nachtzug-Relation.

Eigenwirtschaftliche Angebote von Wettbewerbern im Fernverkehr

Bislang konnten sich im Linienverkehr nur drei einzelne Zugpaare von konzernfremden Bahnunternehmen auf verschiedenen Verbindungen etablieren



dass sie diesen Schritt unterlassen und ihr Geschäftsmodell weiter auf profitable Einzelverbindungen konzentrieren – und zwar völlig unabhängig von den Eigentumsverhältnissen an der Infrastruktur.

Die asymmetrische Marktstruktur ist demnach kein unnatürliches, politisch korrekturbedürftiges Ergebnis, sondern kennzeichnet ein sinnvolles Marktgleichgewicht. Dies wird durch die weltweiten Erfahrungen bestätigt. In keinem Land der Welt gibt es nennenswerten Wettbewerb zwischen verschiedenen Bahnen im eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenverkehr – auch nicht in den Ländern, die durch eine vollständige Trennung von Netz und Transport vermeintlich die Voraussetzungen hierfür geschaffen haben.



Railion und seine Wettbewerber sind auf Wachstumskurs.

Schienengüterverkehr auf Rekordniveau

Ausländische Staatsbahnen und private Bahnunternehmen haben erkannt, dass der deutsche Markt für Schienentransporte besonders attraktiv ist. Kooperative und konkurrierende Angebote setzen neue Wettbewerbsimpulse frei.

Die Gütertransportleistungen auf der Schiene sind im Jahr 2003 auf 79,45 Milliarden Tonnen-Kilometer deutlich gestiegen. Im Vergleich zum Vorjahr ist dies ein Plus von 4,8 Prozent. Der Straßengüterverkehr konnte demgegenüber nur um circa ein Prozent zulegen.

Trotz anhaltender Konjunkturschwäche ist es den Bahnunternehmen gelungen, Marktanteile zu gewinnen. An dem Wachstum waren die Wettbewerber von Railion Deutschland (früher DB Cargo) stark beteiligt. Mit 5,5 Milliarden Tonnen-Kilometer haben sie im Vergleich zum Vorjahr ihre Transportleistung um mehr als die Hälfte gesteigert.

Die Verkehrsleistung der Wettbewerber stieg vor allem im Bereich der Ganzzugverkehre (insbesondere bei chemischen Erzeugnissen und Mineralöl) und der Shuttle-Züge im Kombinierten Verkehr. Die Unternehmen haben ihre angebotenen Relationen weiter ausgebaut. Entsprechend haben sich die Wahlmöglichkeiten für Industrie und Verlager erweitert.

Internationalisierung gewinnt an Fahrt

Die europäischen Güterbahnen bauen ihre Marktpositionen auf internationalen Relationen und in ausländischen Märkten durch Gründung von Tochtergesellschaften oder Beteiligungen an nationalen Privatbahnen weiter aus. Dies gilt insbesondere für die aufkommensstarken alpenquerenden Verkehre: Hier bilden sich Allianzen um die schweizerische SBB (mit der Häfen und Güterverkehr Köln und der niederländischen ShortLines B.V.) und die Railion-Gruppe (mit der schweizerischen

„[...] die von der DB Netz AG geleistete Bereitstellung von Trassen für EVU (stellt) spätestens seit Februar 2002 kein Problem mehr dar [...].“

Ergebnisbericht des Arbeitskreises „Kooperative Schienenverkehrskonzepte“ der Bundesvereinigung Logistik (BVL)

Verkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehr		1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Railion Deutschland	Millionen Tonnen-Kilometer	63.791	69.775	68.744	67.369	72.389	73.273	71.494	76.815	74.450	72.423	73.950
	Veränderung zu Vorjahr (%) Index (1993=100)	100,0	9,4 109,4	-1,5 107,8	-2,0 105,6	7,5 113,5	1,2 114,9	-2,4 112,1	7,4 120,4	-3,1 116,7	-2,7 113,5	2,1 115,9
Andere Güterbahnen*	Millionen Tonnen-Kilometer	818	851	853	741	777	870	1.037	1.486	2.224	3.388	5.500**
	Veränderung zu Vorjahr (%) Index (1993=100)	100,0	4,0 104,0	0,2 104,3	-13,1 90,6	4,9 95,0	12,0 106,4	19,2 126,8	43,3 181,7	49,7 271,9	52,3 414,2	62,3 672,3
	Marktanteil (%)	1,3	1,2	1,2	1,1	1,1	1,2	1,4	1,9	2,9	4,5	6,9
Öffentlicher Verkehr gesamt	Millionen Tonnen-Kilometer	64.609	70.626	69.597	68.110	73.166	74.143	72.531	78.301	76.674	75.811	79.450
	Veränderung zu Vorjahr (%) Index (1993=100)	100,0	9,3 109,3	-1,5 107,7	-2,1 105,4	7,4 113,2	1,3 114,8	-2,2 112,3	8,0 121,2	-2,1 118,7	-1,1 117,3	4,8 123,0
Bahnen des nicht öffentlichen Verkehrs*	Millionen Tonnen-Kilometer	5.417	5.378	5.182	4.795	4.744	4.247	3.996	4.325	4.215	3.597	-
	Veränderung zu Vorjahr (%) Index (1993=100)	100,0	-0,7 99,3	-3,6 95,7	-7,5 88,5	-1,1 87,6	-10,5 78,4	-5,9 73,8	8,2 79,8	-2,5 77,8	-14,7 66,4	-

* Quelle: VDV-Statistik 2003 ** Schätzung DB AG, Wettbewerbsbeauftragter Bahn

BLS und kleineren norditalienischen Bahnen) heraus. Sie stehen in heftigem Wettbewerb um die Verkehre zwischen den Nordseehäfen und Norditalien. Die italienische Trenitalia hat mit ihrer Beteiligung an der deutschen Privatbahn TX Logistik signalisiert, dieses Feld nicht kampflös räumen zu wollen.

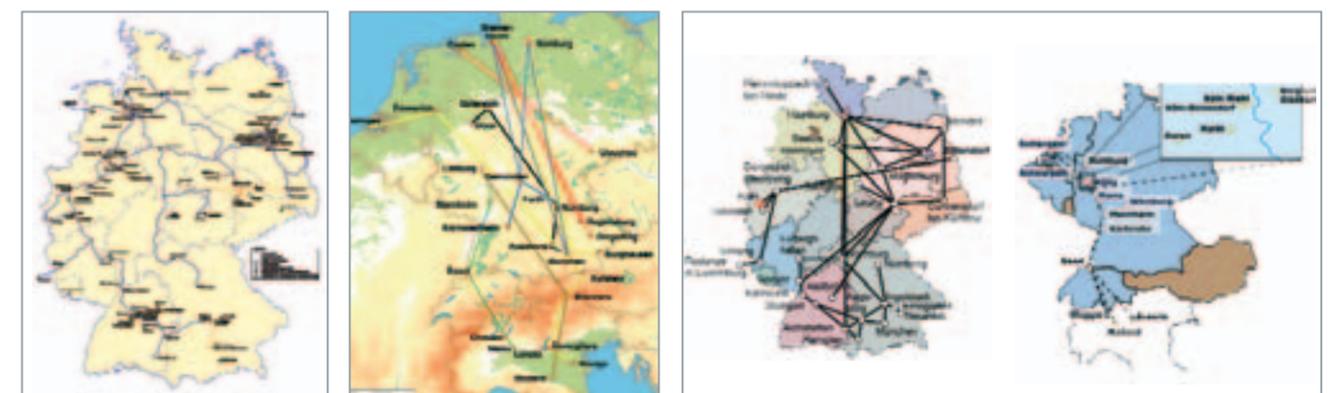
Zunehmender Preiswettbewerb führt zu Marktkonsolidierung

Die neuen Wettbewerber sind gezielt mit preisgünstigen Angeboten in den Markt eingestiegen und haben rasch Anteile gewinnen können. Etablierte Anbieter wie Railion haben reagiert und Betriebsabläufe und Angebote optimiert. Durch diesen Konter ist es Railion gelungen, umfangreiche Ganzzugverkehre zurückzugewinnen. Nach einer ersten Phase mit Markteintritten einer Reihe von Unternehmen gibt es jetzt erste Anzeichen für eine Konsolidierung. Es zeigt sich, welche Geschäftsmodelle und Unternehmensgrößen wettbewerbs- und damit überlebensfähig sind. Der Margendruck ist hoch, das Eisenbahngeschäft sehr kapitalintensiv. Da gleichzeitig die Kreditvergabepolitik der Banken restriktiver geworden ist, sehen sich einige Bahnunternehmen vor erhebliche wirtschaftliche Schwierigkeiten gestellt.

KEG stellt Insolvenzantrag

Die Karsdorfer Eisenbahngesellschaft (KEG) hat im Februar 2004 Insolvenz beantragt. Vorangegangen war die Kündigung des Infrastrukturvertrages durch die DB Netz AG aufgrund hoher offener Forderungen für Trassen- und Anlagennutzung. Die KEG war eine der größten deutschen Güterbahnen und hatte insbesondere im Mineralölbereich Transportaufträge akquiriert.

Die Güterbahnen treiben den Ausbau ihrer Verkehrsrelationen voran – auch grenzüberschreitend



Connex Cargo Logistics

TX Logistik

Häfen und Güterverkehr Köln. Links: Transporte von Mineralöl und Stahl, rechts: internationale Zugrelationen

Karten zur Verfügung gestellt von Connex Cargo Logistics GmbH, TX Logistik AG und Häfen und Güterverkehr Köln AG



Rollenspiel im Regionalverkehr – Wettbewerb im Dialog

Im Doppelinterview: Werner Schreiner, Verbandsdirektor des Zweckverbandes SPNV Rheinland-Pfalz Süd und der Wettbewerbsbeauftragte Dr. Alexander Hedderich.
Moderation: Alexander von Gersdorff (Die Welt)

„Wir müssen die Eisenbahn in die gesellschaftliche Mitte zurückholen“

Herr Hedderich, wie viel härter ist die Konkurrenz für die Bahn 2003 geworden?

HEDDERICH: Um einiges. Es gab mehr Ausschreibungen, es gibt immer mehr Konkurrenten und deren Marktanteile steigen. Ihr Anteil am Schienengüterverkehr hat sich allein im vergangenen Jahr von 4,5 auf rund sieben Prozent erhöht, im Regionalverkehr ist er in diesem Jahr auf über zehn Prozent geklettert. Eine Reihe großer Konkurrenten ist dazugekommen wie die schweizerische SBB mit ihrer Tochter EuroThurbo und nun auch die letzten französischen Verkehrs-Großkonzerne Transdev und RATP. Aber wir schlagen uns wacker, haben im Nahverkehr etwa die Hälfte des Ausschreibungsvolumens gewonnen und einige große Verkehrsverträge akquiriert.

Herr Schreiner, welchen Anteil haben Sie an dem wachsenden Wettbewerb?

SCHREINER: Wir haben schon vor sieben Jahren erstmals zwei Bahnlinien europaweit ausgeschrieben. In 2000 haben wir gemeinsam mit den Ländern Baden-Württemberg und Hessen die S-Bahn Rhein-Neckar ausgeschrieben. Das ist immer noch die größte Ausschreibung, die es in Deutschland je gegeben hat. Gewonnen hat eine Tochter von DB Regio, das Verkehrsunternehmen Rhein-Neckar.

Belebt es wirklich den Wettbewerb, wenn Sie einen Großauftrag ausgerechnet dem Platzhirschen zuschanzen?

SCHREINER: Wir haben niemandem etwas zugeschanzt, sondern DB Regio hat das beste Preis-Leistungs-Angebot gemacht.

Ist die Bahn für Sie insgesamt eher Vertragspartner oder Gegenspieler?

SCHREINER: Vor zehn Jahren hat der damalige Vorstand des Bahn-Personenverkehrs zu uns gesagt: „Wir danken Ihnen, dass Sie uns zum Jagen tragen.“ Das trifft es ganz gut. Die Bahn ist für uns Vertragspartner und Gegenspieler zugleich – Gegenspieler vor allem immer dann, wenn es um die Auslegung der Verträge geht.

Herr Hedderich, nehmen mit der wachsenden Konkurrenz auch die Streitfälle zu, mit denen die Deutsche Bahn zu kämpfen hat?

HEDDERICH: Im Gegenteil. Das Thema „Behinderung beim Netzzugang“ hat sich praktisch erledigt, die Trassenvergabe läuft reibungslos. Die Frage der Nutzung von Verladerrampen, Waschanlagen oder Werkstätten wird manchmal diskutiert. Anfangs dachten einige Konkurrenten, sie hätten einen Rechtsanspruch darauf. Das ist aber nicht der Fall, solange Marktalternativen bestehen.

Vielleicht sind Ihre Wettbewerber nur eingeschüchtert...

HEDDERICH: Ganz sicher nicht. Das zeigt sich vor allem daran, dass immer mehr internationale Unternehmen zu uns drängen – Schweizer, Franzosen, Briten, Italiener, Dänen, Niederländer und Schweden. Sie kaufen sich in operierende Bahnfirmen ein oder beteiligen sich an Ausschreibungen. So würde wohl kaum einer handeln, wenn es hier fundamentale Probleme mit dem Marktzugang gäbe.

„Das Thema ‘Behinderung beim Netzzugang’ hat sich praktisch erledigt.“

Alexander Hedderich

Wenn das so ist – was ist dann mit dem Streit um die Ausschreibungspflicht?

HEDDERICH: Sie sprechen den Regionalverkehr Berlin-Brandenburg an. Das war in der Tat ein Streitpunkt, insbesondere nachdem der Connex-Konzern eine Ausschreibungspflicht gerichtlich hatte feststellen lassen wollen. In Berlin-Brandenburg hatte das Land gut 80 Prozent des Regionalverkehrsvolumens an DB Regio vergeben – verbunden mit dem stufenweisen Herauslösen von Ausschreibungspaketen während der Vertragslaufzeit. Das Gericht hat nun eindeutig festgestellt, dass die Länder Verkehrsverträge ohne Ausschreibung abschließen können.

Herr Schreiner, hat das Brandenburger Urteil auch Ihnen Rechtssicherheit gebracht?

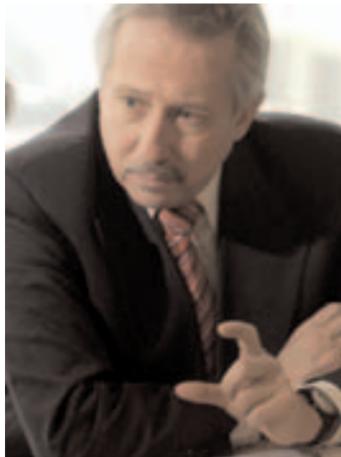
SCHREINER: Unsere Sorge ist längst eine andere. Wir können über Ausschreibungen nachdenken. Wenn dann aber die Bundespolitik kommt und die Regionalisierungsmittel, also die Zuschüsse für den Regionalverkehr, kürzt, dann stehen wir vor einer ganz neuen Situation. Ich bin dankbar, dass die Mainzer Landesregierung die Kürzung aus Landesmitteln übernimmt. Sonst hätte ich allein in meinem Zweckverband zehn bis 15 Millionen Euro einsparen müssen. Schlimmstenfalls ist dann auch keine neue Ausschreibung mehr möglich. Solche Kürzungen haben also unmittelbare Auswirkungen auf den Wettbewerb und damit auf die Attraktivität des Schienenverkehrs für den Bürger.

Was ist für den Wettbewerb besser: Ausschreibung oder Direktvergabe?

HEDDERICH: Aus meiner Sicht ist ein vernünftiger Mix die beste Lösung. Es gibt einige Länder, die auf vollständigen Ausschreibungswettbewerb gesetzt haben, insbesondere Großbritannien und Schweden. Die Erfahrung zeigt: Die Eisenbahnlandschaft ist dann sehr zersplittert mit der Folge, dass die Besteller – und das ist letztlich überall die öffentliche Hand – immer mehr Koordinationsfunktionen übernehmen müssen. Wertschöpfung beim Staat ist aber nicht das, was man sich unter Wettbewerb vorgestellt hat. Zweitens hat sich gezeigt, dass einige Unternehmen mit Dumpingpreisen in die Ausschreibung gehen und über die Hintertür nachverhandeln. In Großbritannien wurden auf diesem Weg einem Unternehmen, das zu viel nachgefordert hatte, die Verträge gekündigt. Die freihändige Vergabe an Unternehmen, mit denen ein Zusammenarbeitsverhältnis gewachsen ist, zahlt sich oft aus. Und das gilt nicht nur für die Deutsche Bahn. Marktalternativen sollten die Besteller natürlich immer prüfen.

SCHREINER: Ich bin grundsätzlich für Ausschreibungen, und zwar möglichst detailliert, beispielsweise für speziellen Taktverkehr. Da muss alles passen, ein „Na ja, die DB oder ein Konkurrent wird es schon machen“, reicht nicht aus. Aber es gibt auch Ausnahmen. Es gibt da eine kleine Bahnstrecke, die wir zunächst in eine größere Ausschreibung einbeziehen wollten. Die Ausschreibung haben wir aber aus verschiedenen technischen Gründen von 2006 auf 2009 verschoben. Den Vertrag für die kleine Strecke haben wir freihändig mit dem bestehenden privaten Bahnbetreiber, der Eurobahn, verlängert, damit der Routinebetrieb in diesem Netzbereich weiterläuft. Ausschreibungen sind also kein Allheilmittel für mehr Wettbewerb.

HEDDERICH: Nur zur Erläuterung: Dieser „Private“ auf der kleinen Strecke ist nicht etwa ein Bäckerladen, der nebenher ein Eisenbahnunternehmen betreibt, sondern das ist eine Tochter der französischen Keolis, an der wiederum die Staatsbahn SNCF maßgeblich beteiligt ist. Das nur zur Klarstellung, dass der Bahn hier potente Großkonzerne gegenüberstehen.



„DB Netz ist oft ein schwieriger Partner“

Werner Schreiner

Kann die Bahn als Infrastruktur-Großinvestor bei Ausschreibungen nicht Druck auf die Besteller ausüben?

SCHREINER: Nicht bei uns und anderswo wohl auch nicht. Bei Investitionen ins Schienennetz setzen wir uns mit der DB Netz auseinander, Bieter in einer Ausschreibung ist aber DB Regio. Und dass DB Regio in der Position ist, sich im eigenen Konzern stets durchzusetzen, sehe ich aus jahrelanger Erfahrung nicht. Es ist eher so, dass wir Besteller Druck auf die Betreiber erzeugen, unseren Forderungen nachzukommen. Wir haben mit dem Bahnkonzern ganz andere Probleme.

Welche denn?

SCHREINER: Gerade DB Netz ist oft ein schwieriger Partner. Die Probleme reichen von der Zulässigkeit des Kostenvoranschlags bis zum Zeitplan. DB Netz arbeitet mit einer sehr geringen Transparenz und mit einer hohen Auflagedichte, die sie sich selbst erteilt, sich vom Eisenbahn-Bundesamt bestätigen lässt und die Dritte bezahlen müssen.

Das widerspricht so ein bisschen dem Bild, wonach es angeblich keine Probleme im Netzbereich geben soll?

HEDDERICH: Das ist eine andere Form von Problemen. Da geht es um Investitionsplanung, Bauablauf, Einhaltung von Zeit- und Kostenvoranschlägen. Herr Schreiner hat eben aber indirekt bestätigt, dass es unter Diskriminierungsgesichtspunkten keine Probleme gibt.

Herr Schreiner, halten Sie das Verhalten von DB Netz für bewusste Obstruktion oder „nur“ für ein Bürokratiehemmnis?

SCHREINER: Das ist keine bewusste Behinderung. Das ist auch etwas deutsche Mentalität. Da sitzen Ingenieure, die ohnehin hohe Sicherheitsanforderungen weiter ausfeilen. Das führt dann zu hohen finanziellen Belastungen für die Besteller, die Gebietskörperschaften und die Betreiber. Sie brauchen nur mit der Eisenbahn in Frankreich oder in der Schweiz zu fahren, um zu sehen, was dort nach dem Vorschriftenwesen alles geht und möglich ist, was bei uns nicht geht. Aber mit dem Fernverkehr zusammenzuarbeiten ist auch nicht immer leicht.

Warum?

SCHREINER: Die Kollegen der DB Fernverkehr versuchen, Druck auf unseren Auftragnehmer, die DB Regio, auszuüben, mit dem Ziel, stets Trassenvorrang für ihre Fernzüge zu bekommen - und das bei extrem kurzen Vorlaufzeiten. Da gibt es teilweise wöchentliche Anrufe mit neuen Vorgaben. Noch ein Problem kommt hinzu: Wir fahren auf einem Netz, das seit 1994 aus Spargründen kleiner geworden ist, täglich mehr Züge als vor zehn Jahren. Da liegt eines der größten Probleme, das auch Auswirkungen auf den Wettbewerb hat. Denn bestimmte Zugleistungen, die ich als Besteller gerne hätte, kann ich gar nicht ausschreiben oder vergeben, weil die Zugverbindung überhaupt nicht einrichtbar ist.

Warum lassen sich zur Lösung keine weiteren Gleise bauen?

HEDDERICH: Unsere Zukunftskonzeption bei der DB, „Netz 21“, hat ja gerade zum Ziel, auf den wichtigen Korridoren und in den wichtigen Knoten insbesondere den Personen- und den Güterverkehr zu entmischen. Darüber steht jetzt allerdings die Frage, welche Infrastruktur-Finanzmittel in den nächsten Jahren zur Verfügung stehen. Im Zweifel wird ja nicht am Bestandsnetz gekürzt, sondern an neuen Projekten. Kapazitätsprobleme werden wohl bleiben.



„Marktalternativen sollten die Besteller immer prüfen.“

Alexander Hedderich



Werner Schreiner traf sich im Berliner BahnTower mit dem Wettbewerbsbeauftragten Alexander Hedderich.

Kurzporträts

Werner Schreiner geboren 1947, seit 1966 mit Fragen des ÖPNV beschäftigt. Ab 1993 Projektleiter zur Umsetzung des Rheinland-Pfalz-Taktes, seit 1997 Verbandsdirektor des Zweckverbands SPNV Rheinland-Pfalz Süd und Geschäftsbereichsleiter des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar GmbH.

Alexander Hedderich geboren 1965, ist promovierter Volkswirt. Von 1996 bis 1998 WIBERA Wirtschaftsberatung. Seit 1999 bei der Deutschen Bahn AG, seit 2002 Wettbewerbsbeauftragter Bahn.

Alexander von Gersdorff geboren 1965, ist Wirtschaftsredakteur bei der Tageszeitung „Die Welt“ mit Schwerpunkt Wirtschafts- und Verkehrspolitik.

Was spricht eigentlich – im Sinne des Kunden – gegen eine möglichst bundesweite Tarif- und Vertriebskooperation aller Nahverkehrsanbieter? Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im Regionalverkehr hat ja eine entsprechende Forderung erhoben.

HEDDERICH: Dafür spricht vieles. Die Frage ist, wer dabei welche Aufgabe übernimmt. Wir halten das im Kern für unternehmerische Aufgaben und nicht für Bestelleraufgaben. Aber gerade die Besteller sagen nun, wir können uns vorstellen, Tarif- und Vertriebsaufgaben zu organisieren. Da wird es noch spannende Diskussionen geben.

SCHREINER: Bei unseren Ausschreibungen ist das einfach: Ein neuer Betreiber wird Mitglied im Tarifverbund und erhält dort seine Tarifeinnahmen. Ungeklärt ist aber, welcher Tarif gelten soll, wenn ich viele private Unternehmen habe. Was uns auch sehr stört, ist der Zwang, dem DB Regio konzernintern unterliegt: Sie muss mit hoher Provision ihre Tickets über DB Fernverkehr verkaufen. Wenn ich aber nicht sicher sein kann, dass alles Geld, das von „meinem“ Betreiber eingenommen wird, auch wirklich dort landet, wo es hin soll, nämlich in unser Netz, dann fehlt mir die Transparenz.

In Niedersachsen und Hessen gibt es Fahrzeugpools für alle Betreiber. Die Bahn spricht von einer Wettbewerbsbehinderung. Warum?

HEDDERICH: Ganz einfach: Wenn die Aufgabenträger die Fahrzeuge „wettbewerbsneutral“ zur Verfügung stellen, stellt sich mir die Frage, wo findet überhaupt noch Wettbewerb statt? Wenn es am Ende nur noch darum geht, dass ich in die Lohntüte vom Triebfahrzeugführer hineinschaue, ist das ein bisschen wenig. Bei einer Ausschreibung im Raum Hildesheim hat der Fahrzeugpool dazu geführt, dass wir uns daran nicht beteiligt haben, obwohl wir den Verkehr dort bislang betrieben hatten.

Hat es denn Sinn, eingeschnappt zu reagieren?

HEDDERICH: Was mich an Dingen wie Fahrzeugpools wirklich stört, ist, dass ganz offensichtlich danach gesucht wird, wo die DB einen Wettbewerbsvorteil haben könnte. Und dann wird geschaut, wie man den neutralisieren kann. Das ist letztlich zum Nachteil der Kunden. Denn die Bahn kann beim Fahrzeugeinkauf durchaus bessere Konditionen erzielen als andere, auch das Land Niedersachsen.

Sie bestätigen damit aber, dass die Bahn bei Ausschreibungen gegenüber anderen im Vorteil ist.

HEDDERICH: Bei diesem Aspekt schon, aber es gibt ja auch Nachteile. Wir schleppen einen ganzen Rucksack an historisch bedingten finanziellen Lasten mit uns herum. Den können wir auch nicht einfach abwerfen, um wie mancher Neuling fröhlich auf der grünen Wettbewerbswiese herumzuspringen. Ich verlange nichts weiter, als dass man im Wettbewerb jeden einzelnen Bieter einschließlich der Deutschen Bahn so akzeptiert, wie er ist – und ihm nicht seine Vorteile nimmt, ohne gleichzeitig über die Nachteile zu reden.

SCHREINER: In Rheinland-Pfalz haben wir schon darunter gelitten, dass die DB ein so genannter Launching Customer ist, also ein großer Erstkunde der Fahrzeughersteller. Die technischen Probleme – ich nenne nur die Neigetechnik – und deren Folgen bekommt auch der Aufgabenträger, also wir, von Bahnkunden, der Presse und Politikern um die Ohren geschlagen. Da können wir nicht einfach auf die DB und noch weniger auf die Bahnindustrie zeigen. Das hilft uns alles nichts. In solchen Momenten haben wir uns dann schon die Frage gestellt, ob ein Fahrzeugpool nicht besser wäre. Sie sehen, es gibt noch andere Gründe für einen solchen Pool. Allerdings war das Interesse der Bahnunternehmen daran zu gering, und wir haben das Thema wieder fallen lassen.

Herr Schreiner, wenn Sie einen Wunsch an die Bahn frei hätten, was wäre das?

SCHREINER: Verbessertes Wettbewerb verlangt von der DB in allen Sparten mehr Eigeninitiative, eine Öffnung des Blickwinkels weg vom rein Technischen hin zu den Interessen auch der Kommunen. Unsere große Aufgabe ist es, die Eisenbahnen insgesamt, ob Private oder DB AG, von der Randlage in die gesellschaftliche Mitte zurückzubringen. Seit der Bahnreform 1994 hat sich viel getan, aber jetzt ist eine gewisse Stagnation eingetreten, bei der Bahn wie bei mancher Kommune.

Was meinen Sie mit Eigeninitiative?

SCHREINER: Nehmen wir die DB Station&Service. Das ist ein echter Vollkaskounternehmer. Die bauen irgendetwas Großartiges, aber nur, wenn es die Kommune zu hundert Prozent bezahlt. Und dann wird der Stationspreis erhöht, den wir zahlen müssen. Das hat nicht viel mit Unternehmertum zu tun. Auch beim Netz kann ich unternehmerisches Handeln nicht erkennen. Ich habe allerdings auch meine Zweifel, ob es dort, wo es um staatliche Infrastrukturleistungen für das Land geht, jemals dazu kommen wird.

Herr Hedderich, welches Zwischenfazit ziehen Sie aus dem bisherigen Wettbewerb?

HEDDERICH: Der Wettbewerb im Regionalverkehr ist auf einem sehr guten Weg, die Regionalisierung von 1996 ist ein großer Erfolg. Das gilt auch für die Bahn. Ich stimme Herrn Schreiner aber zu, dieser Erfolg muss jetzt gesichert werden. Und da sind wir wieder beim Thema der künftigen Mittelausstattung. Ich bin gespannt, zu welchem Ergebnis die Politik hier kommt. Denn nur im Rahmen einer sicheren Finanzmittelausstattung kann sich auch der Wettbewerb weiterentwickeln.

Welche Rolle werden Ihre Konkurrenten künftig spielen?

HEDDERICH: DB Regio wird sich, denke ich, über die nächsten zehn Jahre bei einem Marktanteil von 75 Prozent plus x im Regionalverkehr stabilisieren. Das zeigt, wie groß der Raum für andere Unternehmen ist. Wir reden hier von einem riesigen Markt mit Bestellerentgelt-Volumina um fünf Milliarden Euro. Dazu kommen noch Fahrgeldeinnahmen von knapp drei Milliarden Euro. Das bleibt ein Markt, um den es sich zu streiten lohnt.



„Übt die Bahn als Infrastruktur-Großinvestor Druck auf die Besteller aus?“

Alexander von Gersdorff



Die Rahmenbedingungen müssen stimmen

Diskriminierungsfreier Netzzugang ist in Deutschland Realität, dennoch sehen Kritiker in dem Konzernverbund der Deutschen Bahn AG ein latentes Diskriminierungspotenzial. Deshalb sind staatliche Kontrollinstanzen notwendig. Der erforderliche Rechtsrahmen wird gegenwärtig weiterentwickelt.

Eisenbahn-Bundesamt sichert Netzzugang

Das Referat Netzzugang des Eisenbahn-Bundesamtes wurde im Jahr 2003 in mehr als 30 Fällen gegen die Bahn aktiv. Keines der Verfahren hatte eine rechtskräftige Entscheidung wegen materiell bedeutsamer Behinderung beim Netzzugang zur Folge.

Der diskriminierungsfreie Netzzugang in Deutschland wird von Behörden überwacht. Das Bundeskartellamt nimmt die allgemeine Missbrauchsaufsicht wahr. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat für Netzzugangsfragen ein eigenes Referat eingerichtet und stockt es personell auf. Bahnunternehmen, die sich beim Netzzugang behindert fühlen, können kostenlos ein Verfahren beim EBA in Gang setzen. Daneben kann die Behörde auf eigene Initiative aktiv werden, etwa um die Anonymität betroffener Bahnunternehmen zu wahren. Im Jahr 2003 leitete das EBA wieder einige Verfahren ein, meist gegen DB Netz. Zwei Fallgruppen ragen hervor:

- Kleinere Bahnunternehmen nehmen selbst geringste Preise für Sonderleistungen von DB Netz (Signalbücher und andere Druckwerke, Fahrplanänderungen o.ä.) zum Anlass für Beschwerden beim EBA. Die Streitwerte stehen oft in keinem sinnvollen Verhältnis zu den letztlich vom Steuerzahler zu tragenden Verfahrenskosten.
- Bahnunternehmen nutzen Netzzugangsverfahren, um die Stilllegung von Strecken zu behindern, die nicht mehr im Regelverkehr genutzt werden. DB Netz soll veranlasst werden, hohe Instandsetzungs- und Betriebsführungskosten zu tragen, um einzelne Zugfahrten – überwiegend touristischer Natur – auf diesen Strecken zu ermöglichen.

Unabhängig von der Einzelbewertung dieser Fälle wird deutlich: Substanzielle Behinderungen beim Netzzugang sind so gut wie nie Gegenstand von EBA-Verfahren. In keinem Fall hat es eine rechtskräftige Entscheidung der Behörde gegen den DB Konzern gegeben, wenn es um materiell bedeutsame Fragen des Netzzugangs ging. Die drei folgenden Beispiele charakterisieren Gegenstand und Ergebnisse von EBA-Verfahren.

EBA-Entscheidung in einem Bagatellverfahren

In einer Presseerklärung des EBA vom 3. November 2003 heißt es:

„Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hatte der Deutschen Bahn AG mit Bescheid vom 26.09.2003 untersagt, nicht konzerneigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen für netzzugangsrelevante Informationen und Dienstleistungen höhere Preise zu berechnen als den konzerneigenen Gesellschaften. [...]“

Die zum DB-Konzern gehörende DB Netz AG gibt für bestimmte Leistungen ein so genanntes Artikelverzeichnis heraus, in dem die Preise für bestimmte netzzugangsrelevante Dienstleistungen wie Signalbücher, Fahrdienstvorschriften, Handbücher und Verzeichnisse festgelegt werden. Nach Ermittlungen des EBA verlangt die DB Netz AG von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nicht zum DB Konzern gehören, hierfür ein um zum Teil mehr als 100 Prozent höheres Entgelt als von den konzerneigenen Unternehmen.“

Das EBA hatte dies als einen Verstoß gegen das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur bewertet.“



Das Eisenbahn-Bundesamt hat seinen Hauptsitz in Bonn.

EBA-Verfahren mit DB-Beteiligung aus dem Jahr 2003

Aktenzeichen	Beteiligte	Gegenstand des Antrages	Status
Nz 001-03	Berliner Eisenbahnfreunde	Kosten von 21,75 Euro im Jahr für Signalbuch	●
Nz 504-03	Rhein Hessische Eisenbahn	Fahrten auf der Strecke Langenlonsheim–Morbach	◐
Nz 006-03	Flex AG	Bepreisung von Fahrplanänderungen	◐
Nz 007-03	Unbekannte EVU, von Amts wegen	Bepreisung von gedruckten Buchfahrplänen nach Einführung des elektronischen Buchfahrplans (EbuLa)	◐
Nz 507-03	Rhein Hessische Eisenbahn	Technischer Netzzugang, PZB 90, Indusi	●
Nz 510-03	Eifelbahn	Abstellen von Zügen im Bahnhof Linz	◐
Nz 012-03	Beobachtung durch EBA von Amts wegen	Einführung von GSM-R als Netzzugangskriterium	◐
Nz 019-03	OME	Außenreinigung und WC-Entsorgung in Rostock	●
Nz 027-03	Unbekannte EVU	Bepreisung von Druckwerken für externe und interne Kunden im Artikelverzeichnis	◐
Nz 024-03	TX Logistik	Verkürzung von Gleisen im Bahnhof Glauchau wegen ESTW-Baumaßnahmen	◐
Nz 513-03	Pfalzbahn	Trassenanmeldefrist	●
Nz 515-03	Hochwaldbahn	Fahrten auf der Strecke Ebersbach–Löbau	◐
Nz 516-03	Rhein Hessische Eisenbahn	Fahrten auf der Strecke Langenlonsheim–Morbach	◐
Nz 039-03	Eifelbahn	Zugang zu einer Nebenstrecke	●
Nz 045-03	NOB	Trassenkonflikt Niebüll–Westerland	◐
Nz 047-03	Eifelbahn	Trassenkonflikt Rheine–Hetzerath	●
Nz 051-03	D&D	Verzögerte Bearbeitung von Trassenanmeldungen	◐
Nz 055-03	D&D	Wartungsfenster auf der Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg	●
Nz 053-03	RSE	Verzögerte Bearbeitung von Trassenanmeldungen	◐
Nz 056-03	Unbekannte EVU	Lieferung von Drucksachen	◐
Nz 028-03	Unbekannte EVU	Übernahme von Mehrkosten wegen baustellenbedingter Umleitungen	◐
Nz 060-03	WAB	Zugang zu einer Ladestraße in Greifswald	◐
Nz 032-03	Unbekannte EVU	Vorhaltung von Gleisen in Bahnhöfen	◐
Nz 040-03	Unbekannte EVU	Forderungen von Angaben über Grenzlasten von EVU	◐
Nz 034-03	Unbekannte EVU	Bedeutung und Erforderlichkeit von Stornokosten	◐
Nz 054-03	Unbekannte EVU	Gleichbehandlung von Regel- und Sonderverkehr bei der Trassenkonstruktion	◐
Nz 059-03	Zweckverband Münsterland	Teilweise Trassenablehnung der RE-Linie 7	◐
Nz 061-03	Unbekannte EVU	Dispositions- und Wartezeitenregelungen	◐
Nz 062-03	NOB	Änderung der Planungsparameter „Übergangszeiten“ für den Fahrplan 2005	◐
Nz 044-03	DRE	Strittiger Abschluss eines Infrastrukturanschlussvertrages	◐
Nz 031-03	Unbekannte EVU	Unterscheidung TPS und APS	◐
Nz 029-03	TX Logistik	Umleitungsbedingte Lotsenkosten	◐
Nz 015-03	Vereinigung von nicht bundes-eigenen Privatbahnen	TEMA-Box (Einführung eines fernablesbaren und mobilen Stromzählers auf Triebfahrzeugen)	●
Nz 011-03	Unbekannte EVU	Bedeutung und Erforderlichkeit der Erhebung von Zusatzentgelten durch DB Netz	◐
Nz 020-03	TX Logistik	Zugang zu einem stillgelegten Gleis im Bahnhof Gemünden	◐
Nz 063-03	Unbekannte EVU	Stellwerksbesetzung durch EVU	◐

- ◐ Sachverhaltsklärung begonnen
- ◑ Stellungnahme abgegeben
- ◒ Bearbeitung fortgeschritten
- Verwaltungsverfahren beim EBA abgeschlossen

(Stand 1. März 2004)

Die Bahn hat gegen diese Entscheidung des EBA keine Rechtsmittel eingelegt. Auch wenn der Sachverhalt nicht ganz korrekt wiedergegeben ist – nicht DB Netz gibt das Artikelverzeichnis heraus, sondern eine Service-Tochter der Bahn – trifft der Vorwurf der unterschiedlichen Preise zu. Die Bahn hat die Preisunterschiede umgehend bereinigt.

Bei genauerem Hinsehen entpuppt sich der „Verstoß gegen das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung der Infrastruktur“ jedoch als wenig gravierend:

■ Die in Rede stehenden Druckwerke kosten für konzernexterne Kunden zwischen 0,10 und 83,68 Euro. Preisunterschiede von „zum Teil mehr als 100 Prozent“ entsprechen absolut sehr geringen Beträgen, die auch nur einmalig anfallen.

■ Die Artikelpreise stellen lediglich Druckkostenzuschüsse dar, die kein Entgelt für das in den Unterlagen steckende Know-how beinhalten. Dieses Know-how wird im DB Konzern in den meisten Fällen auf Konzernebene vorgehalten und von den DB-Unternehmensbereichen über eine Konzernumlage finanziert. Das EBA-Verfahren gibt der Bahn Anlass, die Preissetzung für die genannten Artikel grundsätzlich zu überarbeiten.

Diskriminierende Wartungsfenster?

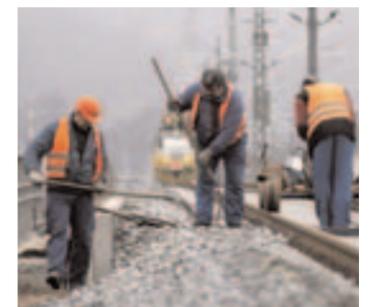
DB Netz plant auf der Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg seit zehn Jahren so genannte „Wartungsfenster“ für Bau- und Wartungsarbeiten ein, in denen in den Wochenendnächten keine Regelzüge verkehren können. Einem Bahnunternehmen bot DB Netz an, es solle statt der gewünschten Regeltrasse jeweils eine Sondertrasse bestellen. Es würde dann geprüft, ob die Arbeiten im Einzelfall Zugfahrten gestatten oder eine Umleitung erforderlich wird.

In der Praxis hat DB Netz die Fahrten dann regelmäßig wunschgemäß ermöglicht. Genau dies nahm das Bahnunternehmen zum Anlass einer Beschwerde: Die Verweigerung der Regeltrasse sei diskriminierend, weil die Sondertrassen eingerichtet werden konnten und bei den Fahrten keine Bauarbeiten beobachtet wurden. Das Bemühen von DB Netz um flexible und kundengerechte Lösungen schlug also in einen Diskriminierungsvorwurf um.

Nach Sichtung der Baubetriebsplanung und in Kenntnis eisenbahnbetrieblicher Abläufe stellte das EBA das Verfahren ein.

Diskriminierung oder Liebhaberinteresse?

Netzzugangsverfahren vor dem EBA sind ein regelmäßig genutztes Instrument, um halb gewerbliche Interessen am Erhalt von nicht genutzten Bahnstrecken zu verfolgen. Dies treibt skurrile Blüten. So gibt ein in diesem Sinne antragsstellender Eisenbahnunternehmer als einziges Einkommen seine Arbeitslosenhilfe an, was die für den Eisenbahnbetrieb notwendige finanzielle Leistungsfähigkeit zweifelhaft erscheinen lässt.



Bau- und Wartungsarbeiten im Netz wirken sich auf die Trassenvergabe aus.



Mit Rahmenverträgen können Bahnunternehmen langfristige Engagements und Investitionen solide absichern.

Rechtsrahmen mit Augenmaß entwickeln

Funktionierender Wettbewerb braucht solide Spielregeln. Die EU gibt den Rahmen für Europa vor. Ziel der Umsetzung europäischer Vorgaben in nationales Recht muss sein, bewährte Prozesse und Strukturen so weit wie möglich zu bewahren.



Zukünftig soll eine Trassenagentur die Trassenvergabe begleiten und beaufsichtigen.

Die Regeln zum diskriminierungsfreien Netzzugang im Schienenverkehr sind im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und in der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) niedergelegt. Aktuell wird aus zwei Anlässen an einer Neufassung des Rechtsrahmens gearbeitet:

- Zum einen haben das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union im März 2001 das so genannte erste Eisenbahnpaket verabschiedet. Mit den hier festgelegten Richtlinien sollen schrittweise europaweit vergleichbare Wettbewerbsregeln geschaffen werden.
- Zum anderen hat die vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen berufene Task Force „Zukunft Schiene“ im September 2001 ihren Schlussbericht vorgelegt. Wesentliche Empfehlung dieses Berichtes ist, den Ordnungsrahmen zum Wettbewerb auf der Schiene bei Erhalt des Verbundes von Netz und Transport im DB Konzern weiterzuentwickeln.

Konkrete Unzulänglichkeiten beim Zugang interessierter Eisenbahngesellschaften zum Netz, die materielle Änderungen am Rechtsrahmen erforderlich machen könnten, liegen in Deutschland nicht vor. Dennoch können die vorgesehenen Konkretisierungen zur Rechtssicherheit derjenigen beitragen, die am Trassenvergabeverfahren beteiligt sind.

Im Einzelnen sind folgende Änderungen zu erwarten:

- Die funktionale Unabhängigkeit der Infrastrukturunternehmen wird geregelt. Unternehmen, die sowohl Infrastruktur betreiben als auch Verkehre erbringen, müssen diese Bereiche organisatorisch klar voneinander trennen. Bei Entscheidun-

gen über die Trassenvergabe und die Trassenpreissystematik muss sichergestellt sein, dass die Infrastrukturbetreiber unabhängig von Weisungen aus dem Transportunternehmen oder der Muttergesellschaft agieren können. Wird dies beachtet, ist der Fortbestand der DB als integriertes Eisenbahnunternehmen nicht in Frage gestellt.

- Für das Trassenvergabeverfahren werden wesentliche Eckpunkte gesetzt. Die Infrastrukturunternehmen müssen bei der Vergabe von Trassen im Konfliktfall nach sachgerechten und diskriminierungsfreien Konstruktionsregeln für den Fahrplan vorgehen. Nur wenn sich trotzdem keine einvernehmliche Lösung ergibt, kann es zu einer Versteigerung von Trassen kommen.
- Rahmenverträge als Grundlage einer längerfristigen Bindung zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnverkehrsunternehmen werden ausdrücklich ermöglicht. Grundsätzlich haben Trassenverträge ein Jahr Laufzeit. Zur Absicherung von Investitionen ist es für beide Seiten zwingend notwendig, eine deutlich längerfristige Sicherheit mit konkreten Zugzahlen pro Fahrplanjahr zu erreichen. Allerdings dürfen Rahmenverträge keine minutengenauen Trassen festschreiben, sondern lediglich Verfügbarkeits- und Auslastungszusagen innerhalb gewisser Bandbreiten geben.
- Die Behörden zur Sicherstellung der Diskriminierungsfreiheit werden weiterentwickelt. Neben Bundeskartellamt und Eisenbahn-Bundesamt tritt eine Trassenagentur, die den Trassenvergabeprozess begleiten und beaufsichtigen wird. Die Trassenagentur soll als unabhängige Einrichtung im EBA angesiedelt werden.

Nicht mehr Bürokratie als nötig

Die Trassenagentur muss schlank und effizient organisiert sein. Sie darf nicht zu bürokratischen Hemmnissen führen. Und sie darf die Trassenvergabe nicht erschweren. Niemand stellt in Frage, dass staatliche Organe die Aufgabe haben, den diskriminierungsfreien Zugang sicherzustellen. Andererseits gibt es aus den Erfahrungen, die mit dem Netzzugang in Deutschland bereits gesammelt wurden, auch keinen Grund für besonderes Misstrauen gegenüber den DB-Infrastrukturbetreibern.

Die Regelungen sollen – mit Ausnahme der Trassenagentur – nicht nur für die Infrastrukturbetreiber des DB Konzerns, sondern für alle öffentlichen Schieneninfrastrukturen in Deutschland gelten. Etwa 3.800 Kilometer Schienennetz in Deutschland werden von anderen Unternehmen vorgehalten. Die AEG-Novelle wird bei diesen Unternehmen einen höheren Anpassungsbedarf auslösen als beim DB Konzern.

Bahnunternehmen zahlen Infrastruktur-Rechnungen nicht

Der hohe Wettbewerbsdruck im Schienenverkehr führt in Verbindung mit einer geringen Kapitalausstattung einiger Marktteilnehmer zu zunehmenden wirtschaftlichen Problemen. Die äußern sich auch in der Nichtzahlung von Trassenpreisen, Stationspreisen oder Bahnstrompreisen bei den Infrastrukturbereichen des DB Konzerns. Unbezahlte Rechnungen in zweistelliger Millionenhöhe sind derzeit in fortgeschrittenen

Mahnstufen oder stehen als angemeldete Masseforderungen in Insolvenzverfahren aus.

Bahnunternehmen, die ihre Rechnungen vollständig und pünktlich begleichen, werden so diskriminiert. Einige Marktteilnehmer gehen mit wirtschaftlich nicht tragfähigen Angeboten in den Markt und verschaffen sich – zumindest zeitweise – Vorteile durch Nichtzahlung von Infrastruktorentgelten. Seriös arbei-

tende Bahnunternehmen kommen entsprechend weniger zum Zuge.

Die Infrastrukturbereiche des DB Konzerns werden von den Bahnunternehmen bei Vertragsschluss künftig die Stellung von Finanzgarantien in angemessener Höhe verlangen und ihr Forderungsmanagement straffen. Dies steht in voller Übereinstimmung mit der EU-Richtlinie, die mit der AEG-Novelle in nationales Recht umgesetzt wird.

Zitiert

Ihre Landsleute können also von den Deutschen in dieser Frage viel lernen!

Ganz sicher. In Deutschland haben die Verantwortlichen begriffen, dass der Wettbewerb und neue Anbieter eine enorme Verbesserung für den öffentlichen Transport und die Kunden bringen. Deutschland ist nicht nur für Frankreich, sondern in ganz Europa ein leuchtendes Beispiel für den Erfolg der Liberalisierung.

Können Sie auch verstehen, warum Deutsche Bahn...?

Quelle: Interview mit Stéphane Richard, Connex General Manager, Frankfurter Rundschau 22. September 2003

„Die öffentlichen Betreiber der Infrastruktur des Bundes sollten nach den Erfahrungen der Vergangenheit [...] einen Vertrauensvorschuss genießen dürfen...“

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen in seiner Stellungnahme zum Entwurf der Gesetzesnovellen



Das britische Bahnsystem. Seine Komplexität erfordert ein kostenintensives Vertragsgeflecht.

Liberalisierung – Lehren aus Großbritannien

Der Liberalisierungsindex Bahn 2002 hatte Großbritannien die Spitzenstellung in Europa bei der Liberalisierung der Eisenbahnmärkte bescheinigt. Grund genug, einen Blick auf die Marktentwicklungen zu werfen.

British Rail wurde 1994 zerschlagen und in ein Infrastrukturunternehmen (Railtrack), 25 regional abgegrenzte Personenverkehrsbahnen, einige Güterbahnen, mehrere Fahrzeugleasinggesellschaften und weitere eigenständige Serviceunternehmen aufgespalten.

Im Personenverkehr wurden die 25 Verkehrsgebiete als Franchises vergeben. Dies entspricht der Struktur im deutschen Regionalverkehr, wo zwischen den Bestellerorganisationen und den Bahnunternehmen Verkehrsverträge abgeschlossen werden. Allerdings schließen die britischen Franchises auch den Fernverkehr ein, der in Deutschland eigenwirtschaftlich erbracht wird. Offener Marktzugang ist zwar möglich, wird aber im britischen Personenverkehr zurzeit nur in geringem Umfang praktiziert.

In der ersten Runde der Vergabeverfahren Mitte der 90er-Jahre gingen die Bahnunternehmen von hohen Einnahmensteigerungen und Kostensenkungspotenzialen aus. Auf diese Weise erhielten Angebote mit sehr niedrig kalkulierten Bestellerentgelten den Zuschlag.

In vielen Fällen erwiesen sich die Prognosen aber als nicht belastbar. Die Vergabebehörde war gezwungen, Zugeständnisse beim Bestellerentgelt und Abstriche bei den Investitionsverpflichtungen der Bahnunternehmen zu machen. Die für die öffentliche Hand erwarteten und von den Unternehmen zugesagten Entlastungen traten nicht ein.

Besonders rigide Maßnahmen ergriff die Strategic Rail Authority (SRA), die seit 2000 als Bestellerorganisation auftritt, gegenüber dem französischen Verkehrskonzern Connex. Beide Franchises, die zusammen einen Umsatz von knapp einer

„I don't think the big investment will be delivered in the current structure because it's too complex...“

Gerald Corbett, ehemaliger Vorstandsvorsitzender Railtrack, Sunday Times, 19. August 2001

Milliarde Euro erwirtschafteten, wurden vorzeitig gekündigt. Beim SouthEastern-Franchise zahlte die SRA noch 2002 58 Millionen Pfund über das vertragliche Bestellerentgelt hinaus, verbunden mit der Auflage, die vereinbarte Qualität nunmehr herzustellen. Als dies aus Sicht der SRA nicht gelang und Connex für 2003 laut BBC erneut 200 Millionen Pfund über das vertragliche Entgelt hinaus verlangt hat, sprach die SRA die vorzeitige Vertragskündigung aus.

Für die weitere Vergabestrategie zeichnet sich ab, dass die SRA

- Franchises mit längeren Laufzeiten (zwölf bis 20 Jahre) vergibt,
- die Zahl der Franchises verringert und
- weitergehende und belastbarere Verpflichtungen der Bahnunternehmen einfordert, einschließlich der Mitwirkung bei Infrastrukturverbesserungen.

Gescheitert ist die mit der Abspaltung und Privatisierung von Railtrack vollzogene Trennung von Netz und Transport. Neben operativen Problemen an den engen Schnittstellen von Infrastruktur und Transport erwies sich als problematisch, dass Railtrack und die Bahnunternehmen häufig kein gemeinsames Verständnis über notwendige Erhaltungsmaßnahmen und Erweiterungsinvestitionen fanden. Auch war der Netzzustand und der damit verbundene Investitionsbedarf zum Zeitpunkt der Privatisierung nicht transparent.

Im Herbst 2001 wurde Railtrack wegen Zahlungsunfähigkeit unter staatliche Verwaltung gestellt. Nachfolgerin ist die „Not-for-dividend“-Organisation Network Rail. Die Finanzierung der Investitionen in die Infrastruktur wird inzwischen ebenfalls durch die SRA gewährleistet.

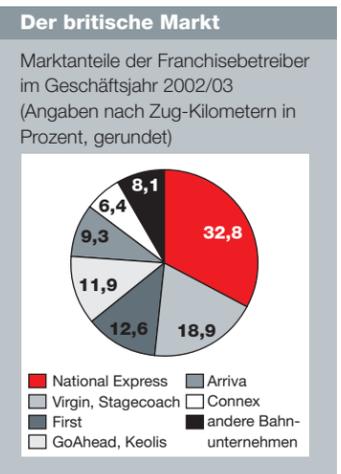
Fragmentierung des Bahnsystems war teure Fehlentscheidung

Mit der Re-Verstaatlichung der Infrastruktur war eine explosionsartige Erhöhung der staatlichen Zahlungen an den Bahnsektor verbunden. Der Vermögensschaden, den private Aktionäre von Railtrack erlitten haben, kommt noch hinzu. Die mit der Zerschlagung von British Rail verbundenen Hoffnungen, das britische Bahnsystem könne durch einen Mix aus Trennung von Netz und Transport, Privatisierung und Wettbewerb zu einer Branche ohne Belastungen für den Steuerzahler entwickelt werden, haben sich nicht erfüllt.

Fraglos verzeichnete das Bahnsystem in Großbritannien in den vergangenen Jahren auch Erfolge. Die Entwicklung von Verkehrsleistungen und Marktanteilen der Schiene verlief ähnlich wie in Deutschland. Dennoch sind Fehlentwicklungen und ihre Ursachen feststellbar:

■ Bei der Fragmentierung des britischen Bahnsystems ist die Koordinationsfunktion verloren gegangen, die von einem integrierten Bahnunternehmen geleistet wird. Inzwischen übernimmt diese Aufgabe zunehmend die SRA, eine staatliche Behörde. Von den Bahnunternehmen wird außerdem erwartet, im Zuge einer „virtuellen Integration“ verstärkt Infrastrukturfunktionen wahrzunehmen. Die Kosten des Systems sind angestiegen.

■ Die erwarteten Einsparungen für die öffentliche Hand durch den Ausschreibungswettbewerb im Personenverkehr sind ausgeblieben. Die Bahnunternehmen haben Verkehrsverträge zu Konditionen akquiriert, die nachher nicht haltbar waren.



Nationale Unternehmen dominieren den Schienenpersonenverkehr in Großbritannien.



Eine Reiseinformation für alle?

Muss die Bahn in ihren Reiseinformationsmedien auch die Produkte von Wettbewerbsbahnen aufnehmen, mit denen keine tarifliche und vertriebliche Kooperation besteht? Diese Frage hat sich – auch vor Gerichten – zum Dauerbrenner der Wettbewerbsdiskussion entwickelt.

Die vorläufige Entscheidung des Kammergerichts Berlin vom Juni 2003 ging „unentschieden“ aus:

■ Im Sinne der Klägerinnen – der Ostmecklenburgischen Eisenbahn und der LausitzBahn, beide Töchter des Veolia-Connex-Konzerns – entschied das Gericht, die Bahn müsse in einer Reihe ihrer Informationsmedien die An- und Abfahrtszeiten der Connex-Fernzüge aufnehmen. Dies betrifft u.a. das Kursbuch, die Online-Reiseauskunft unter *www.bahn.de* oder die gebührenfreie Telefonauskunft. Bei den Printmedien galt die Verpflichtung erst mit der nächsten regulären Drucklegung.

■ Die beantragte Aufnahme der Fahrpreise in die Medien lehnte das Gericht hingegen ab. Ferner muss die Bahn Wettbewerbsangebote nicht in ihren unmittelbaren Vertriebsmedien – der kostenpflichtigen telefonischen Buchungshotline oder dem Buchungssystem KURS 90 – darstellen.

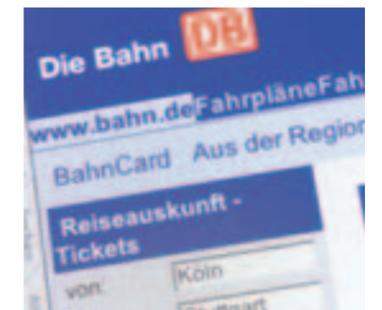
■ Für die Aufnahme der beiden InterConnex-Verbindungen in die Reiseinformationsmedien der Bahn muss der Wettbewerber Sicherheit in Höhe von insgesamt 300.000 Euro leisten. Hiermit werden etwaige Schadenersatzansprüche der Bahn gesichert, wenn die Klägerinnen im weiteren Verfahren unterliegen.

Keine Reiseinformation auf Kosten der Bahn

Seit Juni 2003 werden die eigenwirtschaftlichen Fernzüge des Connex-Konzerns entsprechend der Kammergerichtsentscheidung in den Reiseinformationsmedien des DB Personenverkehrs dargestellt, soweit Sicherheiten geleistet wurden. Die Bahn stellt diese ihr auferlegte Leistung nicht in Rechnung, weil keine Preisliste für die Abbildung von An- und Abfahrtszeiten von Nicht-Kooperationspartnern existiert.

Im weiteren Verfahren kommt es der Bahn auf die Klärung verschiedener Grundsätze des Wettbewerbs im Schienenpersonenverkehr an: So erkennt die Bahn Vertriebssysteme weder als Eisenbahninfrastruktur noch als „essential facilities“ an, die diskriminierungsfrei für Wettbewerber zu öffnen sind. Gerade in ihr Reiseinformations- und Vertriebsmedium *www.bahn.de* hat die Bahn hohe Beträge investiert, um es zum größten Reiseportal Europas auszubauen. Es ist nachvollziehbar, dass Wettbewerber hiervon ohne eigene Anstrengungen profitieren möchten. Niemand sollte es aber als „Wettbewerbsbehinderung“ einstufen, wenn die Bahn ihre Wettbewerber nicht durch Teilhabe an eigenen Anstrengungen fördert. Anders verhält es sich mit Kooperationspartnern, denen die Bahn durch Tarif- und Vertriebskooperationen im Nahverkehr verbunden ist.

Im Ergebnis erscheint es sachgerecht, den vom Kammergericht angelegten Maßstab weiterzuentwickeln: Die Ausgestaltung von Werbe- und Vertriebsmedien ist unternehmerische Aufgabe. Dagegen ist es denkbar, reine Informationsmedien wie das Kursbuch als branchenweites Produkt zu platzieren.



Bereits heute existiert im Internet eine große Zahl von unabhängigen Plattformen für Reiseauskünfte.

Wettbewerb ist Konkurrenz und Kooperation – aber auch Fairplay

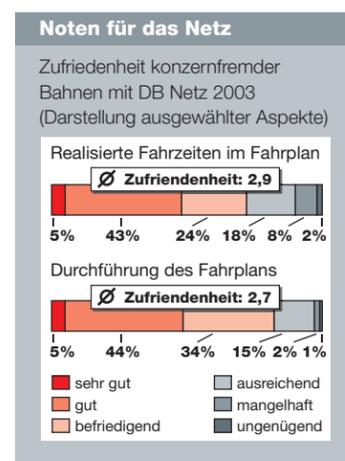
Konzernfremde Bahnunternehmen sind Kunden der Infrastruktur- und Servicebereiche und zugleich Wettbewerber oder Kooperationspartner der Transportunternehmen der Deutschen Bahn. Das Eisenbahnrecht und das Wettbewerbsrecht liefern klare Spielregeln für die einzelnen Bereiche. Dass der diskriminierungsfreie Zugang zur Infrastruktur von DB Netz und DB Station&Service funktioniert, daran besteht kein Zweifel. Es gibt aber Wettbewerber, die gern von weiteren Leistungen der Deutschen Bahn profitieren würden.



Im Güterverkehr muss DB Netz Trassen besonders schnell und flexibel bereitstellen.

Kundenwünsche bei Trassenvergabe erfüllt

Die Praxis der Trassenvergabe zeigt deutlich, dass der Wettbewerb auf der Schiene diskriminierungsfrei funktioniert. Die These, der DB Konzern behindere andere Bahnunternehmen beim Zugang zum Netz, liegt fern der Wirklichkeit.



Die Kundenzufriedenheit ist für ein Infrastrukturunternehmen hoch.

Gute Noten erhält die DB Netz AG für ihre Leistungen von konzernfremden Bahnunternehmen. Das ergibt sich aus den seit 1999 jährlich durchgeführten Kundenzufriedenheitsanalysen. Zwar hat sich die Gesamtbewertung 2003 gegenüber dem Vorjahr negativ entwickelt, was auf die erhebliche Bautätigkeit zurückzuführen ist. In den Aspekten, die mit der Trassenvergabe zusammenhängen, ist die Zufriedenheit jedoch stabil. Im Durchschnitt etwa 30 Prozent der Kosten von Eisenbahnverkehrsunternehmen sind durch Trassenpreise verursacht. Vor diesem Hintergrund ist die Einschätzung der konzernfremden Bahnunternehmen positiv zu bewerten, zumal sie besser ausfällt als die Zufriedenheit der DB Transportbereiche.

Trassenmanagement 2004 nahezu konfliktfrei

Trotzdem ist nicht ausgeschlossen, dass Kundenwünsche in Einzelfällen nicht oder nicht vollständig erfüllbar sind. Dies gilt für alle Bahnunternehmen – auch für die DB Transportbereiche – und beschränkt sich auf eine verhältnismäßig geringe Anzahl von Fällen.

Die Zahl der Trassenanmeldungen konzernfremder Bahnunternehmen für den Jahresfahrplan 2004 hat sich gegenüber dem Vorjahr um knapp 20 Prozent erhöht. Der Anteil der Trassenangebote, die von DB Netz abgegeben und von den Bahnen angenommen wurden, ist dabei nochmals auf über 98 Prozent angestiegen.

Hinter den 92 Anmeldungen, für die DB Netz kein Angebot abgegeben hat, stehen drei Fälle:

■ 22 Trassen wurden von der Flex AG für Fernverkehrsverbindungen ab Hamburg und Kiel angemeldet. Die Firma ist seit August 2003 im Insolvenzverfahren. Die Anmeldungen haben sich durch die Insolvenz erledigt.

■ Zwei Trassen entfallen auf einen touristischen Zug der Eifelbahn, der – im Auftrag eines Privatwageneinstellers – an Wochenenden in süddeutsche Weinbaugebiete verkehren sollte. Der unlösbare Trassenkonflikt war durch die unzureichende Leistungsfähigkeit des vorgesehenen Triebfahrzeugs bedingt. Der Privatwageneinsteller hat inzwischen ein anderes Bahnunternehmen beauftragt, das ein schnelleres Triebfahrzeug anbieten konnte.

■ 68 Trassen wurden von der Nord-Ostsee-Bahn (NOB) für einen Übersetzverkehr nach Sylt angemeldet. DB Netz hat die Anmeldung als – zumindest in dieser Größenordnung – offensichtlich nicht ernsthaft eingestuft. Im Verlaufe eines vom EBA angestrebten Verfahrens hat sich bestätigt, dass das verkehrliche Interesse der NOB tatsächlich auf einen deutlich weniger frequenten Verkehr ausgerichtet ist.

DB Netz realisiert kurzfristige Trassenvergaben

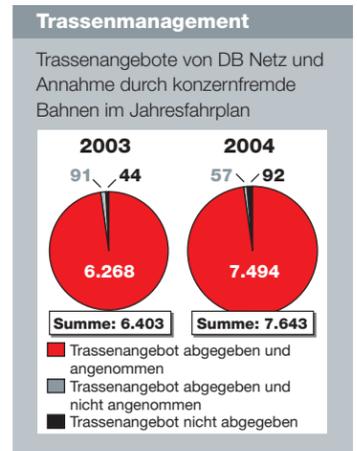
Im Güterverkehr konnte DB Netz alle Trassenwünsche erfüllen, weil die Bahnunternehmen bei Laufweg und Fahrzeiten flexibel waren. Daneben setzt sich der Trend zu unterjährigen Trassenanmeldungen fort. Täglich fahren etwa 7.500 Züge als Sonderzüge. Davon werden etwa 75 Prozent erst in einer Zeitspanne von 72 bis drei Stunden vor der gewünschten Abfahrtszeit angemeldet. Durch das enge Zusammenwirken von Trassenmanagement und Betriebsführung gewährleistet DB Netz so eine marktorientierte Befriedigung der Trassennachfrage – in einem weit über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehenden Maße.

Trassenstreit um nichts: Hannover–Osnabrück ungenutzt

Die NordWestBahn (NWB) hatte zum Fahrplan 2003 Trassen auf der Relation Hannover–Osnabrück angemeldet. DB Netz konnte wegen Trassenkonflikten kein Angebot abgeben, was zu einem bundesweit beachteten Rechtsstreit führte. Auch das Eisenbahn-Bundesamt schaltete sich ein und sah die Vergabeentscheidung von DB Netz als nicht rechtmäßig an. Gerichtsverfahren haben die Rechtmäßigkeit der Trassenvergabe durch DB Netz jedoch bestätigt.

Im Rahmen der Trassenkonstruktion für den Fahrplan 2004 hat DB Netz nach geänderten Wünschen der NWB zwölf Trassen konstruieren können. Leider nahm die NWB nur vier an und stornierte auch diese kurz bevor ein Stornoentgelt fällig geworden wäre.

Heute fahren keine NWB-Züge zwischen Hannover und Osnabrück trotz vollständig angebotener und teilweise angenommener Zugtrassen. Resümee: Alle Anstrengungen von DB Netz, den Kundenwünschen zu entsprechen, waren umsonst.



Die Trassenanmeldungen konzernfremder Bahnen für den Fahrplan 2004 nahmen um knapp 20 Prozent zu.

DB Station&Service überarbeitet Stationspreissystem

Das aktuelle Stationspreissystem der Bahn beinhaltet rund 5.600 Einzelpreise. Der Preis errechnet sich auf Basis der jährlichen Kosten je Station und der entsprechend der Zuglängen gewichteten Zughalte pro Jahr. Fördermittel der Länder und Kommunen werden preismindernd berücksichtigt. Dem Anspruch an ein modernes Preis-

system wird dies jedoch nicht gerecht. Vielmehr führt der starke örtliche Bezug der Preisbildung dazu, dass Stationen mit ähnlichen Ausstattungsmerkmalen deutliche Preisunterschiede aufweisen können.

Daher wird zurzeit das Stationspreissystem weiterentwickelt. Die Vielzahl Einzelpreise soll durch eine über-

schaubare Anzahl von Preisen ersetzt werden, die fünf Stationskategorien abbilden und länderbezogenen Förder- und Finanzierungsmodalitäten berücksichtigen. Im Zielzustand wird das Stationspreissystem einfacher und transparenter – für die Bahnunternehmen wie auch für die Länder und Besteller.



Jedem Wettbewerber ist zumutbar, wie DB AutoZug in Verladeanlagen zu investieren.

Offener Markt für Zusatzleistungen

Einige Bahnunternehmen machen – über den diskriminierungsfreien Netzzugang hinaus – einen Rechtsanspruch auf Mitnutzung anderer Betriebsanlagen der Bahn geltend. Auch Werkstätten oder Serviceeinrichtungen sollen allen Marktteilnehmern diskriminierungsfrei offen stehen.

Auch außerhalb des DB Konzerns haben sich zahlreiche Anbieter für betriebsnahe und schwere Instandhaltung etabliert.

Eisenbahn- und Kartellrecht schützen weder fehlendes Eisenbahn-Know-how noch Investitionsscheu. Nur wenn Marktalternativen fehlen, sind Zugangsrechte vorstellbar. Gerade im Bereich der Wartung sind diese Alternativen aber vielfältig:

- Eine Untersuchung der Beratungsfirma SCI Verkehr weist in Deutschland derzeit 128 Standorte von Bahnunternehmen und der Schienenfahrzeugindustrie aus, an denen Instandhaltungs- und Reinigungsleistungen außerhalb des DB Konzerns angeboten werden. Weitere Standorte sind im Aufbau. Zudem verfügen Stadtverkehrsunternehmen mit ihren Betriebshöfen regelmäßig über eine grundlegende Infrastruktur, die für zahlreiche Wartungsarbeiten ausreicht.
- Hinzu kommen mobile Leistungsangebote, vorwiegend durch denselben Anbieterkreis. Hierin drückt sich die Tendenz aus, nach der in der Branche zunehmend flexible Strukturen bei der Zugbehandlung aufgebaut werden.
- Schließlich sind Investitionen in solche Einrichtungen nicht exorbitant, so dass auch der Aufbau eigener Kapazitäten zumutbar ist.

Insgesamt sind andere Bahnunternehmen nicht auf Angebote des DB Konzerns angewiesen, wenn sie Serviceleistungen „rund um die Zugfahrt“ benötigen. Oft kommen Vereinbarungen zwischen den Bahnen zustande – einen Rechtsanspruch hierauf gibt es aber nicht.

Rechtsanspruch auf Zugreinigung?

Für die Behandlung ihres – inzwischen wieder eingestellten – Fernzugs Köln–Berlin–Rostock benötigte die Ostmecklenburgische Eisenbahn (OME) Serviceleistungen an beiden Endpunkten. Insbesondere in Rostock wurde verlangt, dass die Bahn die Reinigung der Züge und der Zugtoiletten vornehmen müsse. Hierauf bestünde ein Rechtsanspruch.

Die nachgefragten Leistungen passten jedoch nicht in die Servicekonzeption am Standort Rostock. Die Bahn vertrat zudem den Standpunkt, dass zahlreiche Marktalternativen bestehen. Tatsächlich erbrachten dann andere Servicedienstleister in Rostock und Neuss die notwendigen Leistungen für die OME.

Zugbehandlungsleistungen müssen also nicht dem DB Konzern auferlegt werden. Jedem Wettbewerber ist zumutbar, derartige Leistungen selbst zu erstellen oder sie am Markt einzukaufen. Trotzdem wird die Bahn auch weiter in vielen derartigen Fällen Angebote machen.



Für Reinigungsleistungen gibt es zahlreiche Marktalternativen.

Wettbewerb auf dem Hindenburgdamm nicht behindert

Die Nord-Ostsee-Bahn (NOB) gibt seit längerem an, einen Übersetzverkehr Niebüll–Westerland aufnehmen zu wollen. Das Begehren richtet sich insbesondere auf die Mitnutzung der Verladerrampen von DB AutoZug, worauf die NOB einen Rechtsanspruch zu haben glaubt. DB AutoZug hat umgekehrt kein Interesse, die aus Eigenmitteln finanzierten Einrichtungen mit einem Wettbewerber zu teilen.

Auf die Mitnutzung der Rampen von DB AutoZug ist die NOB auch nicht angewiesen. Schon nach den ersten Interessenbekundungen der NOB hat DB Netz im Februar 2003 die gemeinsame Prüfung von Standorten für Verladeeinrichtungen angeboten. Erst Anfang 2004 fanden erste Gespräche hierzu statt.

Die Aufnahme von Autozugverkehren der NOB von und nach Sylt scheitert nicht an Wettbewerbsbehinderungen durch die Bahn. Insbesondere liegt kein Netzzugangskonflikt vor, denn DB Netz hat der NOB sogar Trassen angeboten und zugewiesen, die dann nicht genutzt wurden. Vielmehr unterbleiben seriöse Bemühungen, eigene Verladekapazitäten zu schaffen. Aus dem Eisenbahnrecht ergibt sich kein Anspruch, mit fremdem Eigentum Geld zu verdienen.

Seit 1. Januar 2004 ist das Bahnstromnetz offen

Mit der Öffnung des Bahnstromnetzes der DB Energie für die Durchleitung zum 1. Januar 2004 ist die Deutsche Bahn als erstes Bahnunternehmen in Europa ihrer Ankündigung nachgekommen, auch das Bahnstromnetz für den Wettbewerb zu öffnen.

Bahnunternehmen können ihren Strom nunmehr bei einem beliebigen Energieversorger einkaufen und das Bahnstromnetz der DB Energie gegen Entgelt (einstufiges, Zeitzonen unab-

hängiges Entgelt in Cent je Kilowattstunde) nutzen. Dabei werden die anlagenbedingten Kosten in der Weise berücksichtigt, wie sie auch Eingang in das Bahnstrompreissystem finden. Das Netzzugangssystem basiert auf den Marktregeln der öffentlichen 50-Hz-Versorgung, die wegen der Besonderheiten der 16,7-Hz-Bahnstromversorgung jedoch an verschiedenen Stellen zu vereinfachen waren. Netzkunden liefern die Energie an einen

vorab bestimmten Umformer, wo sie von DB Energie übernommen, umgeformt sowie in das 16,7-Hz-Bahnstromnetz eingespeist und bundesweit verteilt wird.

Abweichungen von den durch die Netzkunden zu übermittelnden Energiefahrplänen werden von DB Energie ausgeglichen und von den Kunden gesondert vergütet. Voraussetzung für die Netznutzung ist die Verwendung einer Messeinrichtung (TEMA-Box).

Unternehmenslandschaft in Bewegung

Im deutschen Schienenverkehr sind zahlreiche sehr unterschiedlich strukturierte Unternehmen aktiv: kommunale und Landesbahnen, internationale Verkehrskonzerne, mittelständische Privatbahnen sowie Industriebahnen.

In den letzten Monaten sind einige Änderungen der Gesellschafterverhältnisse in der Branche zu beobachten. Zwei Grundtendenzen sind erkennbar:

- Internationale Verkehrskonzerne und ausländische Staatsbahnen bauen ihr Engagement in Deutschland aus.
- Mittelständische Privatbahnen geraten unter zunehmenden wirtschaftlichen Druck.

August 2003: Die NVAG und Flex AG – beide Tochterunternehmen der NNVG – stellen Insolvenzantrag. Beide Firmen verschwinden in der Folgezeit vom Markt: Der Regionalverkehr der Flex AG zwischen Hamburg und Padborg geht auf die Connex-Tochter NOB über, der Güter- und Personenverkehr der NVAG wird von der NEG Niebüll mbH übernommen, an der die luxemburgische Staatsbahn CFL und Connex beteiligt sind.

Die italienische Staatsbahn Trenitalia steigt mit 15 Prozent bei TX Logistik ein, eine Option auf 40 Prozent wird vereinbart.

Oktober 2003: EuRailCo – ein Joint Venture der großen französischen Nahverkehrskonzerne Transdev und RATP – übernimmt mit Wirkung vom 1. Januar 2004 75 Prozent der trans regio. Die Düsseldorfer Rheinbahn AG gibt damit ihre Mehrheit an dem in Rheinland-Pfalz operierenden Bahnunternehmen ab.

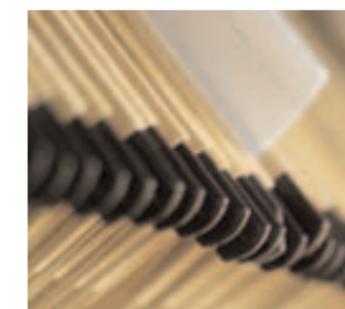
Dezember 2003: DB Regio löst eine Put-Option gegenüber dem Connex-Konzern aus, so dass die Bayerische Oberlandbahn GmbH (BOB) 100-Prozent-Tochter der Connex Verkehr GmbH wird.

Januar 2004: Die Connex-Gruppe strukturiert sich um. Die Aktivitäten im Schienenpersonenverkehr und im Busverkehr werden in fünf Regionen gebündelt, die bisherigen Gesellschaften Connex Regiobahn und Connex Stadtverkehr verschwinden.

Februar 2004: Der Freistaat Bayern kündigt den Verkauf seiner 76,9-Prozent-Beteiligung an der Regentalbahn-Gruppe an, dem drittgrößten deutschen Schienenpersonenverkehrsunternehmen. In einem Bieterverfahren soll ein strategischer Investor mit Branchenerfahrung gefunden werden.

Die Karsdorfer Eisenbahn, Kernstück der Unternehmensgruppe van Engelen, meldet Insolvenz an.

Den Gesamtüberblick über die Wettbewerbslandschaft gibt die Unternehmensübersicht auf den Folgeseiten, die 161 Unternehmen abbildet. Daneben führen der VDV und das EBA noch 134 weitere Unternehmen mit Personen- oder Güterverkehrskonzession auf. Diese sind aber von geringerer Marktbedeutung oder nicht aktiv, so dass auf deren Abbildung verzichtet wurde.



Deutsche Handelsregister verzeichneten in den letzten Monaten einige Änderungen bei Bahnunternehmen.

Immer mehr Bahnen auf Deutschlands Schienen

DB Netz hat mittlerweile mehr als 280 konzernfremde Kunden. Dazu zählt jedes Unternehmen, das Trassen der DB nutzt – auch Museumsbahnen, Charterunternehmen oder Baufirmen. Die Unternehmensübersicht konzentriert sich auf die bedeutenderen Bahnunternehmen in Deutschland und ist daher kein Gesamtverzeichnis.

Unternehmen	F	R	G	M	B	I	Gesellschafter
Connex Verkehr GmbH							100% CGEA Connex S.A.
Bayerische Oberlandbahn GmbH	x						100% Connex Verkehr GmbH
LausitzBahn GmbH	x	x					100% Connex Verkehr GmbH
Nord-Ostsee-Bahn GmbH	x						100% Connex Verkehr GmbH
NEG Niebüll mbH	x	x					Norddeutsche Eisenbahngesellschaft mbH
Nord-Ostsee-Bahn GmbH							Nord-Ostsee-Bahn GmbH
Schmidt Reisen GmbH							Schmidt Reisen GmbH
NordWestBahn GmbH	x						64% Connex Verkehr GmbH
							26% Stadtw. Osnabrück AG
							10% Verkehr und Wasser GmbH Oldenburg
Ostmecklenburgische Eisenbahngesellschaft mbH	x	x	x				100% Connex Verkehr GmbH
Rheinisch-Bergische Eisenbahn GmbH	x						100% Connex Verkehr GmbH
Württembergische Eisenbahngesellschaft mbH	x	x					96,95% Connex Verkehr GmbH
							3,05% Oppenheimer Beteiligungs-GmbH
Connex Cargo Logistics GmbH							100% Connex Verkehr GmbH
Bayerische CargoBahn GmbH	x	x					100% Connex Cargo Logistics GmbH
Farge-Vegesacker Eisenbahngesellschaft mbH							98% Connex Cargo Logistics GmbH
							2% Hansestadt Bremen
Hörseftalbahnhof GmbH	x						100% Connex Cargo Logistics GmbH
Industriebahn-Gesellschaft Berlin mbH	x						50,22% Connex Cargo Logistics GmbH
							49,78% Berliner Hafens- und Lagerhausbetriebe
Niederbarnimer Eisenbahn AG							66,92% Industriebahn-Gesellschaft Berlin mbH
							27% Kreis Barnim
							6,08% Anliegergemeinden
Osthavelländische Eisenbahn AG	x	x	x				47,6% Landkreis Havelland
							27,2% Landkreis Oberhavel
							11,2% Industriebahngesellschaft Berlin mbH
							14% Streubesitz
NordWestCargo GmbH	x						51% Connex Cargo Logistics GmbH
							49% Stadtw. Osnabrück AG
RailCargo Berlin GmbH	x						50% Industriebahn-Gesellschaft Berlin mbH
							50% Connex Cargo Logistics GmbH
Regiobahn Bitterfeld GmbH	x						100% Connex Cargo Logistics GmbH
Teutoburger-Wald-Eisenbahn-AG							53,9% Connex Cargo Logistics GmbH
							46,1% Streubesitz
TWE Bahnbetriebs GmbH	x						100% Teutoburger-Wald-Eisenbahn-AG
EuRailCo							50% TRANSDEV
							50% RATP
trans regio Deutsche Regionalbahn GmbH	x						75% EuRailCo
							25% Rheinische Bahngesellschaft AG
EuroLuxCargo S.A.							100% Société Nationale des Chemins de fer Luxembourgeois
Norddeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	x						100% EuroLuxCargo S.A.
NEG Niebüll mbH	x	x					Norddeutsche Eisenbahngesellschaft mbH
							Nord-Ostsee-Bahn GmbH
							Schmidt Reisen GmbH
Hupac S.A.							72% Speditionen
							28% Bahnen
Dillen en le Jeune Cargo NV	x						100% Hupac S.A.
Hupac GmbH	x						100% Hupac S.A.

Internationale Verkehrskonzerne

Mittelständische Privatbahnen

Unternehmen	F	R	G	M	B	I	Gesellschafter
S-Rail Europe GmbH							75% SBB Cargo AG
							25% Hupac S.A.
Swiss Rail Cargo Köln GmbH							51% SBB Cargo AG
							44% Häfen und Güterverkehr Köln AG
							5% Hupac S.A.
Keolis S.A.							48,7% Bank BNP Paribas
							43,5% SNCF Participations
Rhenus Keolis GmbH & Co. KG (Eurobahn)	x						49% Keolis S.A.
							51% Rhenus AG & Co. KG
Freiberger Eisenbahngesellschaft mbH	x						85% Rhenus Keolis GmbH & Co. KG
							10% Verkehrsbetriebe Kreis Freiberg GmbH
							5% Streubesitz
Schweizerische Bundesbahnen AG							Bund (Schweiz)
SBB Cargo AG							100% Schweizerische Bundesbahnen AG
S-Rail Europe GmbH							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% Schweizerische Bundesbahnen AG
Thurbo AG							90% Schweizerische Bundesbahnen AG
							10% Kanton Thurgau
EuroTHURBO GmbH	x	x					100% Thurbo AG
Ahaus-Alstätter Eisenbahn GmbH	x	x					100% Alstätter Verkehrsmittel GmbH
AHG Handel & Logistik GmbH & Co. KG	x						100% Lutz Stache
Angeln-Bahn GmbH	x	x					Freunde des Schienenverkehrs Flensburg e.V.
Anhaltische Bahn Gesellschaft mbH	x	x					100% Dessau-Wörlitzer Eisenbahn e.V.
Astrans Spedition GmbH	x						100% Anton Schmirler
Bahnbetriebsgesellschaft Stauden mbH	x	x	x				100% Streubesitz (private Gesellschafter)
BayernBahn Betriebsgesellschaft mbH	x	x	x				Bayerisches Eisenbahnmuseum Nördlingen
Borkumer Kleinbahn und Dampfschiffahrt GmbH	x						100% Aktiengesellschaft EMS
Brohltal Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH	x	x					100% Interessengem. Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.
Deutsche Regionaleisenbahn GmbH	x	x	x				100% Deutscher Bahnkundenverband
Döllnitzbahn GmbH	x	x	x				74,9% kommunale Zweckverbände
							25,1% Streubesitz (darunter Deutsche Regionaleisenbahn GmbH)
D&D Eisenbahnges. mbH	x	x					Christian Dehns, Dörte Dehns
EBM Cargo GmbH & Co. KG	x	x					100% EBM Cargo Verwaltungs GmbH
Eifelbahn Verkehrsges. mbH	x	x					100% Jörg Seyffert
Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Preßnitztalbahn mbH	x	x	x				Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V.
Eisenbahn Betriebsges. mbH							100% Ludger Guttwein
Klützer-Ostsee-Eisenbahn GmbH	x	x					100% Eisenbahn Betriebsgesellschaft mbH
Westfälische Almetalbahn GmbH	x	x	x				100% Eisenbahn Betriebsgesellschaft mbH
Eisenbahnbetriebe Mittlerer Neckar GmbH	x	x					100% Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen Stuttgart e.V.
Eisenbahnverkehrsunternehmen Rene Rück	x						Rene Rück
Ernst Schaufele Schienenverkehrs GmbH & Co. KG	x						100% Bauunternehmen Ernst Schaufele GmbH & Co. KG

Internationale Verkehrskonzerne

Mittelständische Privatbahnen

Unternehmen	F	R	G	M	B	I	Gesellschafter
Euregio Verkehrsschiennetz GmbH							3 private Gesellschafter
GET Georgsmarienhütte Eisenbahn u. Transp. GmbH	x						100% Georgsmarienhütte GmbH
GVG Georg Verkehrsorganisation GmbH	x						Rolf Georg
							weitere private Gesellschafter
Heavy Haul Power International GmbH	x	x					Richard Martin Painter
							Martina Thiele
H.F. Wiebe GmbH & Co. KG	x	x					75% Friedrich Wiebe
							25% Elfriede Wiebe
Hoyer GmbH							100% Familienunternehmen
Hoyer Railserv GmbH	x						95% Hoyer GmbH
							5% Rhein-Sieg-Eisenb. GmbH
Rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH	x	x					25% Hoyer GmbH
							25% Bertschi AG
							25% VTG Lehnkering AG
							25% BASF AG
IGE Bahntouristik GmbH & Co. KG	x	x					100% IGE Bahntouristik
Industrietransportgesellschaft mbH Brandenburg	x	x					Verwaltungs-GmbH
ITL Eisenbahngesellschaft mbH Dresden	x	x	x				100% Karin Wegat
Unternehmensgruppe van Engelen							
Karsdorfer Eisenbahnges. mbH	x	x	x	x			100% Bernhard van Engelen
Burgenlandbahn GmbH	x						30% Karsdorfer Eisenbahngesellschaft mbH
							70% DB Regio AG
Rügensche Kleinbahn GmbH & Co. KG	x	x	x				100% Bernhard van Engelen
Kreisbahn Mansfelder Land GmbH	x	x	x				74% Helga Teutsch
							26% Gerhard Kellner
Lappwaldbahn GmbH	x	x	x				60% Henning Welzel
							40% Axel Dannhof
Mittelweserbahn GmbH	x	x					33,33% Markus Fuhrmann
							33,33% Hans-Peter Kempf
							25% Jens Koppmann
							8,33% Christian Speer
Neukölln-Mittenwalder Eisenbahngesellschaft AG	x	x	x				Vering & Waechter GmbH & Co. KG
Nordbayerische Eisenbahngesellschaft mbH	x	x					66,66% Torsten Sewerin
PBSV-Verkehrs-GmbH	x	x					33,33% Manfred Richter
Pfalzbahn Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH	x						private Gesellschafter
							51,9% Klaus Ulshöfer
							12,7% Felix Karl Schnellbacher
							12,7% Ansgar Friedrich
							22,7% weitere priv. Gesellsch.
Prignitzer Eisenbahn Holding AG							80% Thomas Becken
							10% Mathias Tenisson
							10% Jörn Zado
PE Cargo GmbH	x	x					100% Prignitzer Eisenbahn Holding AG
Prignitzer Eisenbahn GmbH	x	x					100% Prignitzer Eisenbahn Holding AG
Ostdeutsche Eisenbahn GmbH	x						50% Prignitzer Eisenbahn GmbH
							50% Hamburger Hochbahn AG
RCN rail center Nürnberg GmbH & Co. KG	x						100% Stahlberg Roensch GmbH & Co. KG
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	x	x	x				Verkehrsclub Deutschland e.V.
							Rainer Bohnet, Jens Kielhorn
							Patrick Graichen, 38 weitere Gesellschafter
Hoyer Railserv GmbH	x						95% Hoyer GmbH
							5% Rhein-Sieg-Eisenb. GmbH
RP Eisenbahn GmbH	x						50% Björn Klippel
							50% Josef Berker
Regio Infra Service Sachsen GmbH	x						50% RP Eisenbahn GmbH
							50% Chemnitzer Verkehrs-AG
Sächsisch-Böhmische Eisenbahngesellschaft mbH	x						100% Hochwaldbahn e.V.
Spitzke Logistik GmbH	x	x					77% Spitzke AG
							23% Privatbesitz

Mittelständische Privatbahnen

Industriebahnen

Kommunale und Landesbahnen

Unternehmen	F	R	G	M	B	I	Gesellschafter
Thüringer Eisenbahn GmbH							100% Erfurter Gleisbau GmbH
TLG Transport und Logistik GmbH	x	x					100% Frey Holding und Management GmbH
TX Logistik AG	x						43,69% Frank Otto Blochmann
							15% Trenitalia SpA
							12,75% Peter Amberger
							8,9% Kurt Peister
							8,89% Raimund Stüer
							8,89% Werner Nies
							1,87% Burkhard Bräkling
UNIPED Spedition und Transportgesellschaft mbH	x						100% Wincanton Trans
Uwe Adam Eisenbahnverkehrsunternehmen GmbH	x						European Management GmbH
Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft mbH	x	x					50% Frank Zelinski
							50% Jörg Petry
Augsburger Localbahn GmbH	x	x					14% Stadt Augsburg
							31,37% MAN B&W Diesel AG
							15% OSRAM GmbH
							39,63% Streubesitz
BASF AG							
BASF AG, GLL/R Service Center Railway	x						BASF AG
BASF Schwarzheide GmbH	x						100% BASF AG
Rail4chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH	x						25% Hoyer GmbH
							25% Bertschi AG
							25% VTG-Lehnkering AG
							25% BASF AG
Bayer AG							
Chemion Logistik GmbH	x						100% Bayer AG
Eisenbahn Köln-Mülheim-Leverkusen der Bayer AG	x						100% Bayer AG
Cargo-Rail GmbH	x						100% Dillinger Hüttenwerke AG
EKO Transportges. mbH	x	x					

Unternehmensübersicht

Unternehmen	F	R	G	M	B	I	Gesellschafter
Bentheimer Eisenbahn AG	x						93,99% Landkreis Grafschaft Bentheim 6% Stadt Nordhorn 0,01% Stadt Neuenhaus
Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG	x						27,5% Technische Werke Friedrichshafen GmbH 25% Stadt Ravensburg 20% Landkreis Bodenseekreis 17,5% Landkreis Ravensburg 10% Gemeinde Meckenbeuren
Bremer Straßenbahn AG							99,02% Bremer Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH
Metronom Eisenbahngesellschaft mbH	x						69,9% Nieders. Bahn GmbH 25,1% Hamb. Hochbahn AG 5% Bremer Straßenbahn AG
WeserBahn GmbH	x	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	x					(Betriebsführung WeserBahn GmbH)
BVO Bahn GmbH	x	x	x				100% BVO Verkehrsbetriebe Erzgebirge GmbH
Chemnitzer Verkehrs AG							100% Stadt Chemnitz
City-Bahn Chemnitz GmbH	x						60% Chemnitzer Verkehrs AG 40% Autobus GmbH Sachsen
Regio Infra Service Sachsen GmbH						x	50% RP Eisenbahn GmbH 50% Chemnitzer Verkehrs-AG
Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH	x	x					35% Stadt Delmenhorst 27% Landkreis Oldenburg 20% Gemeinde Harpstedt 12% Gemeinde Stuhr 2% Gemeinde Kirchseele 2% Gemeinde Dünsen
Döllnitzbahn GmbH	x	x	x				74,9% kommunale Zweckverb. 25,1% Streubesitz
Dortmund-Märkische Eisenbahn GmbH	x						74% Dortmunder Stadtwerke AG 26% Märkische Verkehrsgesellschaft mbH
Dürener Kreisbahn GmbH						x	100% Kreis und Stadt Düren
Rurtalbahn GmbH	x	x	x				25,1% Dürener Kreisb. GmbH 74,9% R.A.T.H. GmbH
Duisburger Hafen AG						x	33,3% Bund 33,3% Land NRW 33,3% Stadt Duisburg
Duisport rail GmbH	x						100% Duisburger Hafen AG
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	x	x	x				58% Land Niedersachsen 14,2% Landkreis Rotenburg 10,7% Landkreis Stade 6,1% Landkreis Osterholz 5% Landkreis Cuxhaven 6% Streubesitz
Niedersachsen Bahn GmbH							60% Osthannoversche Eisenbahnen AG 40% Eisenbahnen und Verkehrsbetr. Elbe-Weser GmbH
Metronom Eisenbahngesellschaft mbH	x						69,9% Niedersachsen Bahn GmbH 25,1% Hamburger Hochb. AG 5% Bremer Straßenbahn AG
Emsländische Eisenbahn GmbH	x	x					100% Landkreis Emsland
Erfurter Industrie-Bahn GmbH	x	x	x				100% Stadt Erfurt
Süd-Thüringen-Bahn GmbH	x						50% Erf. Industriebahn GmbH 50% Hess. Landesbahn GmbH
Frankenbahn GmbH	x						50% Würzburger Versorgungs- und Verkehrs GmbH 50% Verkehrs AG Nürnberg
Hafen- und Bahnbetriebe der Stadt Krefeld	x					x	Stadt Krefeld

Kommunale und Landesbahnen

Unternehmen	F	R	G	M	B	I	Gesellschafter
Häfen und Güterverkehr Köln AG						x	54,5% Stadtwerke Köln AG 39,2% Stadt Köln 6,3% Ertkreis
BGE Eisenbahn und Güterverkehr GmbH						x	18% Häfen und Güterverkehr Köln AG 40% Zanders Feinpapier AG 32% Wincanton Trans European GmbH 10% Stadt Bergisch Gladbach
Swiss Rail Cargo Köln GmbH						x	51% SBB Cargo AG 44% Häfen und Güterverkehr Köln AG 5% Hupac S.A.
Hamburger Hochbahn AG							98,21% Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsverwaltung mbH 1,79% Streubesitz
Metronom Eisenbahngesellschaft mbH						x	69,9% Nieders. Bahn GmbH 25,1% Hamb. Hochbahn AG 5% Bremer Straßenbahn AG
NBE Nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH						x	50% AKN Eisenbahn AG 50% Hamb. Hochbahn AG
Ostdeutsche Eisenbahn GmbH						x	50% Prignitzer Eisenb. GmbH 50% Hamb. Hochbahn AG
Harzer Schmalspurbahnen GmbH	x	x	x				10% Landkreis Quedlinburg 11% Landkreis Wernigerode 10% Landreis Nordhausen 5% Stadt Nordhausen 64% Streubesitz
Hessische Landesbahn GmbH							100% Land Hessen
Butzbach-Licher Eisenbahn AG						x	94,4% Hessische Landesbahn GmbH 5,6% Kommunen und Kreise
Frankfurt-Königssteiner Eisenbahn AG						x	51% Hess. Landesbahn GmbH 49% Kommunen und Kreise
Hellertalbahn GmbH						x	33,3% Westerbaldbahn GmbH 33,3% Hessische Landesbahn GmbH 33,3% Siegener Kreisb. GmbH
Kassel-Naumburger Eisenbahn AG						x	51% Hessische Landesbahn GmbH 41,5% Anliegergemeinden 6,7% Landkreis Kassel 0,8% Streubesitz
Regionalbahn Kassel GmbH						x	50% Kassel-Naumburger Eisenbahn AG 50% Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG
Süd-Thüringen-Bahn GmbH						x	50% Erfurter Industriebahn GmbH 50% Hessische Landesbahn GmbH
Vectus Verkehrsgesellschaft mbH						x	Westerwaldbahn GmbH Hessische Landesbahn GmbH
Hohenzollerische Landesbahn AG	x	x	x				72% Land Baden Württemberg 14% Landkreis Balingen 14% Landkreis Sigmaringen
Ilmebahn GmbH	x					x	69,99% Landkreis Northeim 29,25% Stadt Einbeck 0,75% Streubesitz
Kahlgrund-Verkehrsgesellschaft mbH	x						67% Freistaat Bayern 28% Deutsche Bahn AG 5% Landkreis Aschaffenburg
Kölner Verkehrsbetriebe AG	x						90% Stadtwerke Köln GmbH 10% Stadt Köln
Lübecker Hafen-Ges. mbH	x					x	100% Stadt Lübeck
Märkische Verkehrsgesellschaft mbH							Märkische Kommunale Wirtschafts-GmbH 19 Gemeinden
Dortmund-Märkische Eisenbahn GmbH						x	74% Dortm. Stadtwerke AG 26% Märkische Verkehrsgesellschaft mbH

Kommunale und Landesbahnen

Unternehmensübersicht

Unternehmen	F	R	G	M	B	I	Gesellschafter
Märkische Eisenbahngesellschaft mbH						x	Märkische Verkehrs-ges. mbH Märkische Kommunale Wirtschafts-GmbH Stadt Plettenberg
MecklenburgBahn GmbH	x	x					100% Nahverkehr Schwerin GmbH
Mecklenburgische Bäderbahn Molln GmbH & Co. KG	x	x	x				63,3% Landkreis Bad Doberan 19,7% Stadt Bad Doberan 14,8% Stadt Ostseebad Kühlungsborn 2,2% private Kommandisten
Mindener Kreisbahnen GmbH MVV GmbH	x					x	100% Kreis Minden Lübbecke 100% Stadt Mannheim
MVV OEG AG						x	MVV GmbH
Regio Rail Verkehrssysteme GmbH							100% MVV GmbH
ConTrain GmbH						x	100% Regio Rail Verkehrssysteme GmbH
Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG (Neusser Eisenbahn)						x	100% Neuss-Düsseldorfer Häfen Verwaltungs GmbH
Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG						x	94% Kreis Wesel 3% Kreis Kleve 1,26% Stadt Duisburg 1,11% Stadt Wesel 0,63% Stadt Moers
Osthannoversche Eisenbahnen AG	x	x	x				40,2% Land Niedersachsen 33,8% Bundesrepublik Deutschland 8,9% DB Regio AG 17,1% Städte, Gemeinden, Landkreise
Niedersachsen Bahn GmbH							60% Osthannoversche Eisenbahnen AG 40% Eisenbahnen und Verkehrsbetr. Elbe-Weser GmbH
Metronom Eisenbahngesellschaft mbH						x	69,9% Niedersachsen Bahn GmbH 25,1% Hamburger Hochbahn AG 5% Bremer Straßenbahn AG
Rinteln-Stadthagener Verkehrs GmbH						x	74% Osthannoversche Eisenbahnen AG 26% Städte, Landkreise
Osthavelländische Eisenbahn AG	x	x	x				47,6% Landkreis Havelland 27,2% Landkreis Oberhavel 11,2% Industriebahn-Gesellschaft Berlin mbH 14% Streubesitz
Regentalbahn AG							76,8% Land Bayern 23,2% Streubesitz
Regental Bahnbetriebs GmbH						x	100% Regentalbahn AG
Vogtlandbahn GmbH						x	100% Regentalbahn AG
Regionale Bahngesellschaft Kaarst-Neuss-Düsseldorf-Erkrath-Mettmann-Wuppertal mbH						x	Kreis Mettmann Kreis Neuss Stadt Düsseldorf Stadt Kaarst Wuppertaler Stadtwerke AG Stadtwerke Neuss GmbH
Rhein-Haardtahn GmbH	x						54% Technische Werke Ludwigshafen AG 19% Landkreis Ludwigshafen 12,5% Landkreis Bad Dürkheim 10% Stadt Bad Dürkheim 4,5% Gemeinden
Saarbahn GmbH	x					x	100% Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft Saarbrücken mbH
Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH	x	x	x				Landkreis Löbau-Zittau Stadt Zittau Gemeinden
Seehafen Kiel GmbH & Co.KG	x					x	100% Landeshauptstadt Kiel

Kommunale und Landesbahnen

Unternehmen	F	R	G	M	B	I	Gesellschafter
Siegener Kreisbahn GmbH	x	x					100% Betriebs- und Beteiligungsgesellschaft Kreis Siegen-Wittgenstein mbH
Hellertalbahn GmbH						x	33,3% Westerbaldbahn GmbH 33,3% Hessische Landesbahn GmbH 33,3% Siegener Kreisbahn GmbH
Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH	x						100% Stadtwerke Bonn GmbH
Südwestdeutsche Verkehrs-AG	x					x	100% Land Baden Württemberg
Breisgau-S-Bahn GmbH						x	50% Südwestdt. Verkehrs-AG 50% Freiburger Verkehrs AG
Ortenau-S-Bahn GmbH						x	100% Südwestdt. Verkehrs AG
Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH	x	x	x				68,66% Landkreis Verden 15,69% Stadt Verden 11,78% Landkreis Soltau-Falling-B. Bostel 3,87% Gemeinde Kirchlinteln
Verkehrsbetriebe Extertal-Extertalbahn GmbH	x	x	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	x	x				Landkreis Diepholz, Stadt Hoya (Weser), Samtgemeinde Bruchhausen Vilsen, Landkreis Nienburg (Weser), Stadt Syke, Gemeinde Hoyerhagen, Gemeinde Eystrup, Mittelweserbahn GmbH WeserBahn GmbH (BetrF)
Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH	x						59,92% Kreis Plön 40,08% Streubesitz
Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück GmbH	x	x	x				80% Landkreis Osnabrück 20% Nachbarkreis und Gemeinden
Vorwohle-Emmerthaler Verkehrsbetriebe GmbH	x						27% Stadt Bodenwerder 27% Stadt Eschershausen 11% Gemeinde Hehlen 35% Gemeinden und private Gesellschafter
Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH	x					x	100% Stadt Herne
Westerwaldbahn GmbH	x	x	x				100% Kreis Altenkirchen Hellertalbahn GmbH
Vectus Verkehrsgesellschaft mbH						x	33,3% Westerbaldbahn GmbH 33,3% Hessische Landesbahn GmbH 33,3% Siegener Kreisbahn GmbH
WestEnergie und Verkehr GmbH	x						Westerwaldbahn GmbH Hessische Landesbahn GmbH
Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH							50% Niederrheinische Versorgung und Verkehr AG 50% Kreis Heinsberg, Gemeinde Niederkrüchten und Kommunen
Regionalverkehr Münsterland GmbH						x	51% Westfälisch-Lippische Vermögensverwaltungs-GmbH 49% Kreise
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH						x	Westfälische Verkehrsges. mbH Städte, Gemeinden, Kreise
Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH						x	Westfälische Verkehrsges. mbH Städte, Gemeinden und Kreise

Kommunale und Landesbahnen

F = Fernverkehr, R = Regionalverkehr, G = Güterverkehr
M = Museums-, Touristik- und Charterverkehre,
B = Bauzugdienste, I = Infrastruktur



Deutsche Bahn AG

Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.bahn.de