



Wettbewerbsbericht 2012

Mit neuer Strategie für den Wettbewerb gerüstet

Es gibt zwei gute Nachrichten vom deutschen Schienenverkehrsmarkt. Erstens: Das Verkehrsmittel Bahn gewinnt weiter an Attraktivität. Die Nutzung der Schieneninfrastruktur hat im vergangenen Jahr erneut zugenommen. Die Betriebsleistung auf dem Schienennetz ist um 1,6 Prozent gestiegen und die Zahl der Stationshalte um rund ein Prozent. Zweitens: Es gibt immer mehr Wettbewerb. Denn der Anstieg der Verkehrsleistung geht zu einem großen Teil auf die Wettbewerbsbahnen zurück, die erstmals mehr als 20 Prozent Marktanteil an den gefahrenen Trassenkilometern erreicht haben. Der vorliegende Wettbewerbsbericht zeigt: In Deutschland herrschen sehr gute Wettbewerbsbedingungen. Der Bericht lässt aber auch die Herausforderungen erkennen, denen sich alle Bahnen in nächster Zeit stellen müssen: steigende Energiekosten, begrenzte öffentliche Finanzmittel, wachsendes Verkehrsaufkommen, veränderte Kundenansprüche, weitreichende Umweltauflagen und eine zunehmend überlastete Infrastruktur. Wir sind gemeinsam als Branche gefordert, einen kundenorientierten und wirtschaftlich tragfähigen Schienenverkehr für die Zukunft zu gestalten.

Wir blicken als Deutsche Bahn AG zuversichtlich nach vorn. Denn wir sehen in diesen Herausforderungen gleichzeitig große Chancen – für das Verkehrsmittel Bahn und den öffentlichen Verkehr insgesamt. Mit unserer neuen Strategie »DB2020« wollen wir Ökonomie, Soziales und Ökologie miteinander in Einklang bringen. Das Unternehmen wird mit dieser Strategie für den inter- und intramodalen Wettbewerb besser gerüstet sein. Nur auf diesem Weg werden wir nachhaltig wirtschaftlich erfolgreich sein und eine breite gesellschaftliche Akzeptanz erreichen.

Die Schienenverkehrsmärkte in die Zukunft zu führen, liegt nicht allein in unseren Händen. Eine hohe Verantwortung liegt auch bei den Gesetzgebern in Deutschland und Europa, die zurzeit weitreichende ordnungspolitische Einschnitte diskutieren. Wir tragen zu dieser Debatte mit unseren Erfahrungen und Marktkenntnissen bei. Diese zeigen nachweislich, dass eine konsequente unternehmerische Ausrichtung und eine integrierte Unternehmensstruktur zentrale Erfolgsfaktoren sind, um die Ziele der Bahnreform in Deutschland weiterhin zu erreichen. Auch in Zukunft muss im Bahnsektor unternehmerisches Handeln möglich sein. Neben dem bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur ist das die entscheidende Anforderung zur Bewältigung der anstehenden Herausforderungen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Rüdiger Grube



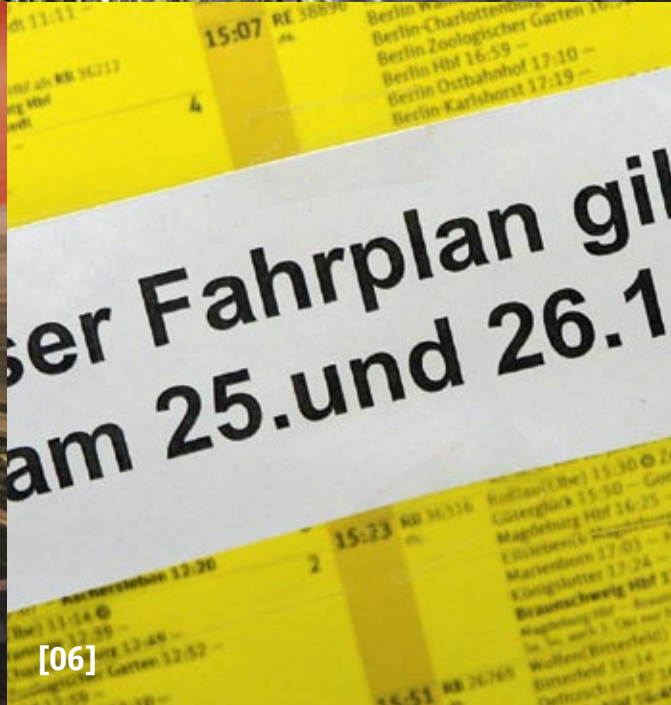
Dr. Rüdiger Grube,
Vorsitzender des Vorstands der
Deutschen Bahn AG



[22]



[13]



[06]



[19]

Markt & Wettbewerb

Personenverkehr legt kräftig zu	7
Güterbahnen 2011 mit geteilter Entwicklung	13
Logistikmärkte im Sog volatiler Rahmenbedingungen	19
Leistungsfähigkeit der Infrastruktur langfristig erhalten	22

Interview

Frank Miram, DB AG, spricht mit der Vizepräsidentin der Bundesnetzagentur, Dr. Iris Henseler-Unger	28
--	----

Ordnungspolitik

Europäische Bahnpolitik am Scheideweg	35
Verkehrspolitische Impulse der EU	38
Bahnstrukturmodelle auf dem Prüfstand	42
Finanzierung kommt zu kurz	46
Modernisierung des polnischen Eisenbahnmarkts	48
Ursprünge der Regulierung	54

Markt & Wettbewerb

Infolge eines günstigen konjunkturellen Umfeldes entwickelten sich der Schienenpersonen- und der Schienengüterverkehr positiv. Ein gezielter Ausbau der Infrastruktur ist unabdingbar, um in Zukunft weiteres Wachstum aufnehmen zu können.



Personenverkehr legt kräftig zu

Der Personenverkehrsmarkt in Deutschland erlebte 2011 einen Aufschwung wie seit Jahren nicht mehr. Wettbewerb auf der Schiene entwickelt sich langsam auch in anderen EU-Staaten.

In einem insgesamt kräftigen gesamtwirtschaftlichen Umfeld konnte der deutsche Personenverkehrsmarkt nach 2010 erneut einen Anstieg der Verkehrsleistung verzeichnen. Begünstigt wurde die Verkehrsnachfrage durch den im Vergleich zum Vorjahr schneearmen Winter 2011. Von den verhältnismäßig warmen Monaten Januar und Dezember haben vor allem der im Vorjahr stark von den Schneefällen beeinträchtigte motorisierte Individualverkehr (MIV) sowie die Luftfahrt profitiert. Trotz der fehlenden positiven Sondereffekte aus dem Jahr 2010 und der umfangreichen Baumaßnahmen auf dem Schienennetz konnten die Bahnen ihre Verkehrsleistung weiter steigern. Insgesamt erzielte der Personenverkehrsmarkt ein Wachstum von 1,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Luftverkehrsabgabe und hohe Kerosinpreise belasten den Luftverkehr

Der innerdeutsche Luftverkehr startete zunächst positiv ins Jahr 2011, da es anders als im Vorjahr keine Belastungen durch Pilotenstreiks, Vulkanaschewolken oder starke Schneefälle gab. Diese Wachstumsdynamik wurde im weiteren Verlauf jedoch spürbar gebremst. So wurde in den Folgemonaten die Nachfrage durch die zum Jahresbeginn eingeführte Luftverkehrssteuer beeinträchtigt. Hinzu kamen die Konjunkturabkühlung und die hohen Kerosinpreise, sodass im Gesamtjahr nur noch eine Verkehrsleistung knapp unter dem Vorjahresniveau verzeichnet werden konnte. Der Marktanteil des innerdeutschen Luftverkehrs in 2011 blieb mit einem Prozent gegenüber dem Vorjahr unverändert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Statistische Bundesamt im Jahr 2011 rückwirkend ab 2010 verfahrenstechnische Anpassungen bei der Datenaufbereitung vorgenommen hat. Ohne diese Anpassungen hätte sich voraussichtlich ein moderates Leistungsplus ergeben.

MIV leicht im Plus, Busverkehr leicht im Minus

Eine vergleichbare Leistungsentwicklung verzeichnete der motorisierte Individualverkehr, der mit einem Modal Split von über 80 Prozent maßgeblich die Entwicklung des gesamten Personenverkehrsmarktes beeinflusst. Insgesamt erzielte der MIV im Gesamtjahr einen Leistungsanstieg um etwa zwei Prozent. Der Marktanteil konnte entsprechend um 0,2 Prozentpunkte auf 84,4 Prozent ausgebaut werden (zu den Angaben siehe Infokasten auf Seite 8). Auch hier sorgte der milde Winter für eine starke Nachfrage zu Jahresbeginn. Diese schwächte sich in den Folgemonaten jedoch deutlich ab. Ein Grund dafür dürften die erneut zweistellig gestiegenen Kraftstoffpreise gewesen sein. Nach Meldungen des ADAC erlebten die Autofahrer in Deutschland das teuerste Tankjahr aller Zeiten.

Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) hat sich der bereits seit einigen Jahren erkennbare Abwärtstrend im Jahr 2011 gebremst fortgesetzt. Ursächlich für diese Entwicklung war ein günstiges konjunkturelles Umfeld. Auch die hohen Kraftstoffpreise dürften zu einer vermehrten Nutzung des ÖSPV beigetragen haben. Dämpfend wirkte hingegen der demographische Wandel, der sich vor allem im ländlichen Raum in sinkenden Schüler- und Auszubildendenzahlen widerspiegelt. Zugelegt hat der Busverkehr hingegen in Städten mit über 100 000 Einwohnern und hier vor allem in den Metropolen. Der Marktanteil des ÖSPV ging im Jahr 2011 weiter leicht auf 6,9 Prozent zurück. Der Regionalbusmarkt erweist sich dabei weiterhin als wettbewerbsintensiver Bereich des ÖSPV. DB Regio Bus befand sich auch 2011 im Wettbewerb mit zahlreichen regionalen Bietern. Seit einigen Jahren verschärfen zusätzlich Global Player (z. B. Veolia Transdev und Netinera, ehemals Arriva Deutschland) den Wettbewerb. Unternehmen in landeseigenem Besitz wie die Hessische Landesbahn und BeNEX (mehrheitlich im



Besitz der Hamburger Hochbahn) bemühen sich ebenfalls um Verkehrsausschreibungen. Allerdings sehen sich die Busunternehmen mit immer höheren Anforderungen der Aufgabenträger bei gleichzeitig unzureichendem Finanzierungsbudget konfrontiert. 2011 wurden acht von 55 Ausschreibungen wegen – aus Aufgabenträgersicht – unwirtschaftlichen Angeboten zurückgezogen. Städtische Verkehre sind dagegen weitgehend dem Wettbewerb entzogen, da die Aufgabenträger Verkehre an städtische oder den Stadtwerken angeschlossene Betriebe unter gewissen Voraussetzungen ohne Wettbewerb direkt vergeben können. Für die nächsten Jahre ist damit zu rechnen, dass der überwiegende Teil der Kommunen weiterhin von der Möglichkeit dieser sogenannten Inhouse-Vergaben Gebrauch machen wird.

Leistung sinkt im Fernverkehr, steigt jedoch im Nahverkehr

Der Schienenpersonenverkehr konnte 2011 einen Nachfragezuwachs von einem Prozent verzeichnen. Damit

ist die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr in den letzten zehn Jahren um rund 20 Prozent gestiegen. Dabei verlief die Entwicklung im Schienenpersonennahverkehr und -fernverkehr deutlich unterschiedlich: So stieg die Verkehrsleistung im Nahverkehr seit 2002 um etwa 30 Prozent, im Fernverkehr jedoch nur um neun Prozent. Diese Disparität setzte sich auch in 2011 fort. Im Schienenpersonenfernverkehr hat der Wegfall der 2010 aufgetretenen massiven Störungen im Luftverkehr zu einer Rückverlagerung der Nachfrage zulasten der Schiene geführt. Hinzu kamen zahlreiche Baumaßnahmen auf dem Schienennetz, insbesondere auf den Strecken zwischen Berlin und Frankfurt am Main und zwischen Berlin und Hannover, sowie die Abschaffung der Wehrpflicht. Beide Faktoren haben die Entwicklung zusätzlich gedämpft. Das in Personenkilometern gemessene Volumen ging 2011 um 1,6 Prozent zurück. Der Schienenpersonennahverkehr verzeichnete dagegen ein Wachstum der Verkehrsleistung. Verantwortlich dafür waren vor allem die positiven Konjunkturimpulse, wobei die hohen Kraftstoffpreise ebenfalls ein Umsteigen auf die Schiene begünstigt haben dürf-

DB stellt MIV-Statistik um

Bei Betrachtung des Modal Splits ist zu berücksichtigen, dass die DB AG zum Jahreswechsel 2011/12 ihre Verkehrsleistungsdaten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) rückwirkend bis 1994 an das auch beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geführte Niveau angepasst hat.

Diese Umstellung im Berichtswesen der DB AG dient der Vereinheitlichung sowie einer besseren Vergleichbarkeit der Verkehrsstatistiken. Im Zuge dieser Maßnahme wurden die MIV-Werte entsprechend angehoben, wodurch das Volumen des gesamten Personenverkehrsmarktes deutlich höher ausfällt. Für alle anderen Ver-

kehrsträger wurden die absoluten Werte der Verkehrsleistungen hingegen beibehalten. Für diese fallen die jeweiligen intermodalen Marktanteile entsprechend niedriger aus. Mit Blick auf den Verkehrsträger Schiene zeigt sich aber weiterhin der seit einigen Jahren zu verzeichnende positive Entwicklungstrend.

Hohe Kerosinpreise belasteten 2011 den Luftverkehr (links außen). DB Regio Bus ist wie alle Busunternehmen vom anhaltenden Abwärtstrend im ÖSPV betroffen (links). Im Fernverkehr wird der Konkurrenzdruck durch andere Verkehrsträger ggf. bald durch neue Bahnanbieter erhöht (rechts).



ten. Die DB Gesellschaften und die Wettbewerbsbahnen erzielten im Nahverkehr zusammen einen Leistungsanstieg von gut drei Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Mehr Wettbewerb im Fernverkehr?

Der Marktanteil der Wettbewerbsbahnen im Fernverkehr ist nach wie vor gering, er liegt unter einem Prozent gemessen an der Verkehrsleistung (Personenkilometer). Die Veolia Verkehr GmbH bietet über ihre Tochtergesellschaft Ostseeland Verkehr GmbH mit dem InterConnex seit 2002 einen Fernverkehrszug auf der Strecke Leipzig-Berlin-Rostock-Warnemünde an. Netinera (ein Unternehmen der italienischen Staatsbahn Ferrovie dello Stato Italiane, ehemals Arriva Deutschland) bedient seit 2005 die Verbindung von Plauen bis nach Berlin.

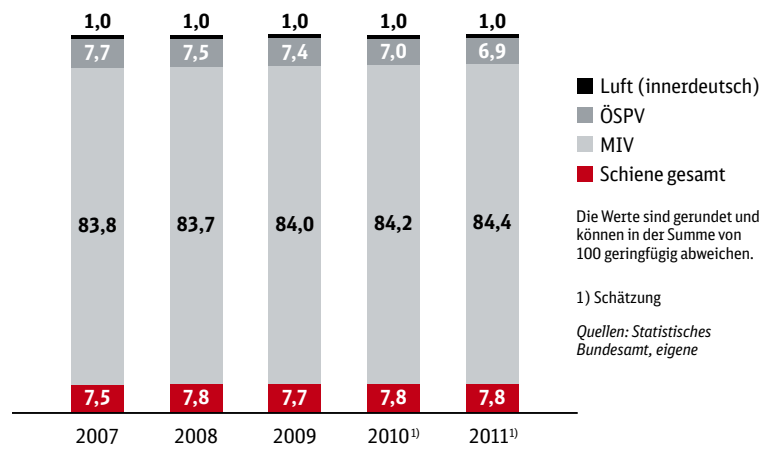
Im August 2011 kündigte die MSM Gruppe an, ab Ende 2012 auf den Relationen Köln-Hannover-Hamburg und Köln-Hannover-Berlin in den Fernverkehrsmarkt einzusteigen. Geplant sind täglich jeweils zwei Fahrten pro Richtung. Bisher ist das Unternehmen in erster Linie als Anbieter von Sonderzugreisen im Rahmen von Veranstaltungen oder saisonalen Ereignissen bekannt.

Bereits 2009 hatte das Eisenbahnverkehrsunternehmen Hamburg-Köln-Express (HKX) seinen Markteintritt angekündigt. HKX entstand 2009 als Joint Venture zwischen dem 2007 gegründeten Unternehmen locomore rail sowie den Investoren Railroad Development Corporation (RDC) und Michael Schabas. Die Fahrzeuge hatte HKX von den ÖBB übernommen und in Polen umbauen lassen. Der Bahnbetrieb selbst soll von Veolia Verkehr durchgeführt werden. Lokomotiven und Lokführer werden von Veolia gestellt. Der genaue Starttermin ist jedoch noch nicht bekannt, da HKX auf die Zulassung der Waggons durch das Eisenbahn-Bundesamt wartet.

Mit dem geplanten Ausstieg der DB aus der Kooperation mit der französischen SNCF und der belgischen SNCB beim grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsverkehr wird Thalys ein weiterer Wettbewerber im Fernverkehr, vor allem auf der Strecke Aachen-Köln-Essen. Seit 2011 hat das Unternehmen seine Züge zwischen Paris und Köln bis ins Ruhrgebiet verlängert. Jeden Morgen fährt ab Essen über Duisburg, Düsseldorf, Köln und Aachen ein Zug nach Belgien und Frankreich – die Rückfahrt in Richtung Essen erfolgt abends ab Paris. Die Kooperation der DB und der SNCF besteht jedoch fort. Seit 2007 verbinden beide Unternehmen täglich die Städte Frankfurt, München und Paris, seit 2012 auch Frankfurt und Marseille.

Marktanteilsgewinne 2011 nur für den MIV

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



Fotos: Pool Gabriele/Treal/Gamma/iaif; Ralf Braum/DB AG; iStockphoto



Paris ist von Deutschland aus mit DB und SNCF täglich erreichbar (links). Lokführerstreiks beeinträchtigten die Verkehre der Wettbewerber der DB AG (rechts). Die Erfurter Bahn: Anbieter von Nahverkehr in Bayern und ab Sommer 2012 auch in Ostthüringen (rechts außen).

Intermodale Konkurrenz durch Fluggesellschaften anhaltend stark

Insgesamt steht der Schienenpersonenfernverkehr unter starkem intermodalen Wettbewerbsdruck durch Bus- und Fluggesellschaften sowie durch den motorisierten Individualverkehr. Fluggesellschaften wie Lufthansa, Germanwings oder Air Berlin bieten innerhalb Deutschlands eine Reihe von Verbindungen in Konkurrenz zur DB an. Zu den wichtigsten zählen hierbei die Verbindungen zwischen Berlin, München, Hamburg, Frankfurt, Köln und Düsseldorf. Lufthansa bietet innerdeutsche Flüge ab 49 EUR in eine Richtung und ab 99 EUR für Hin- und Rückflug an. Der

Wettbewerb durch die Straße könnte in diesem Jahr zusätzliche Impulse durch die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes bekommen. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung, der seit Dezember 2011 vorliegt, beinhaltet eine umgehende Liberalisierung des deutschen Fernbusmarktes. Im Zentrum steht die Abschaffung des Konkurrenzschutzes von Eisenbahnen zur Steigerung des Wettbewerbs im Fernverkehr. Damit würden sich zahlreiche Möglichkeiten für Wettbewerber eröffnen, in diesen Markt einzutreten.

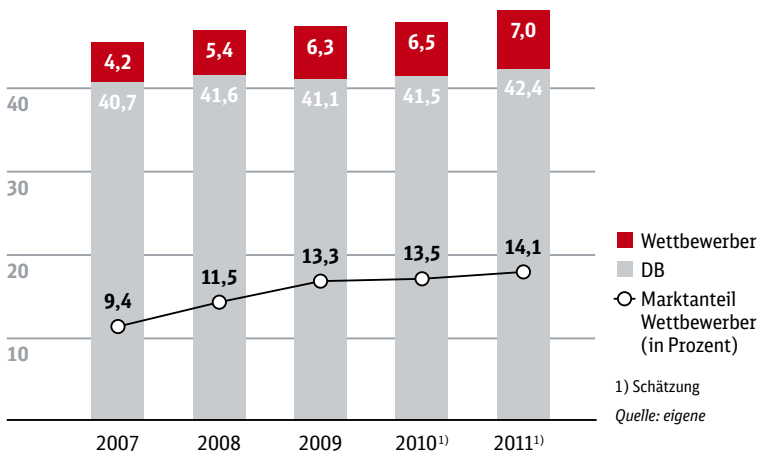
Wettbewerber im Nahverkehr setzen erfolgreiche Entwicklung der letzten Jahre fort

Im Schienenpersonennahverkehr herrschte im vergangenen Jahr erneut intensive Rivalität um Verkehrsverträge. Zu den stärksten Wettbewerbern der DB gehören vor allem Tochtergesellschaften ausländischer Staatsbahnen. Dazu zählen z. B. Netinera als Tochtergesellschaft der italienischen Staatsbahn FS, SNCF-Tochter Keolis und Abellio, Tochter der niederländischen Staatsbahn NS. Die Wettbewerbsbahnen steigerten ihre Leistung gemessen in Personenkilometern um etwa acht Prozent deutlich gegenüber 2010, während DB Bahn Regio um 2,2 Prozent zulegte. Neben den guten konjunkturellen Rahmenbedingungen wirkte sich die verbesserte Betriebslage bei der S-Bahn Berlin leistungssteigernd aus. Im Vorjahr war diese von fahrzeugtechnischen Problemen belastet.

Die anderen Bahnen waren Anfang 2011 zunächst durch zahlreiche Streiks der Lokführer betroffen. Die Gewerkschaft der Lokführer GDL wollte deren bundeseinheitliche Bezahlung und damit eine Angleichung an das Lohnniveau der DB AG durchsetzen. Der Konflikt dauerte mit einzelnen Bahnen – wie etwa der Nord-Ostsee-Bahn – teilweise mehrere Monate an. Der dadurch insgesamt verursachte schwache Start konnte jedoch in der zweiten Jahreshälfte mehr als kompensiert werden.

Bahnen steigern ihre Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr

(Angaben in Milliarden Personenkilometern)





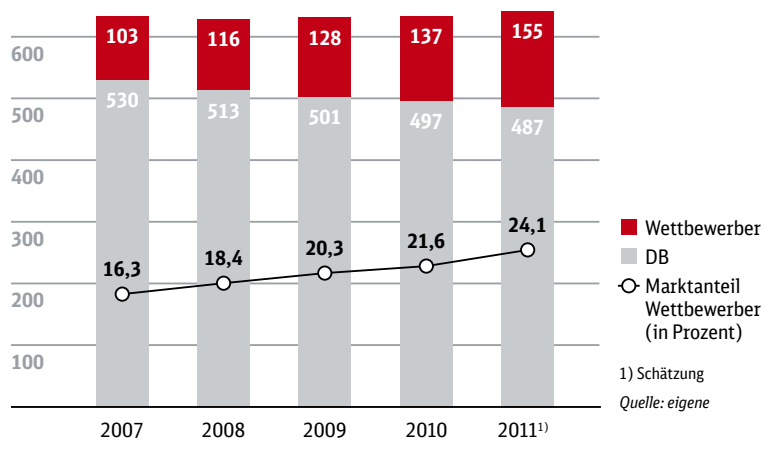
siert werden. Die kräftigen Konjunkturimpulse und die zum Fahrplanwechsel 2010/2011 erfolgten Streckenübernahmen sorgten für eine relativ starke Expansion: Insgesamt erbrachten die Wettbewerber im SPNV 2011 etwa 155 Millionen Zugkilometer, was bei einem Gesamtmarktvolumen von rund 642 Millionen Zugkilometern einen Marktanteil von fast einem Viertel bedeutet. Gegenüber 2010 ist das ein Leistungsanstieg von 13,1 Prozent. Damit setzt sich die Ausweitung der Marktanteile der konzernexternen Bahnen seit Beginn der Liberalisierung weiter fort.

Im Jahr 2011 konnten die Wettbewerber 28 Prozent der vergebenen Zugkilometer für sich gewinnen. So wird beispielsweise das Dieselnetz »Heidekreuz« in Niedersachsen seit dem Fahrplanwechsel 2011 durch die erixx GmbH, einer Tochter von Netinera, betrieben. Die DB Regio AG konnte hingegen unter anderem die Verkehre für das gesamte S-Bahn-Netz Rhein-Main gewinnen. 2011 wurden insgesamt 20 Verkehrsverträge neu vergeben. In diesem Jahr könnte der Wettbewerb nochmals neuen Schub bekommen: Von 2012 bis 2015 sollen insgesamt rund 338 Millionen Zugkilometer neu vergeben werden. Dies entspricht bei einem Gesamtmarktvolumen von etwa 642 Millionen Zugkilometern über der Hälfte der gesamten Betriebsleistung.

Diese Vielzahl an Ausschreibungen stellt gleichzeitig eine Herausforderung für den Markt dar. Denn für jedes wettbewerbliche Verfahren ist ein großer finanzieller und personeller Aufwand zur Kalkulation eines betriebswirtschaftlich sinnvollen Angebotes notwendig. Zusätzlich werden diese Ausschreibungen auch komplexer, da jede der 27 Bestellerorganisationen eigene Vorstellungen zur Ausgestaltung der Verträge und der Mindestbedingungen hat. Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) hat zwar im Februar 2012 eine von ihr beauftragte Studie »Bieterengagement im deutschen SPNV-Markt« vorgestellt, die zu dem Er-

gebnis kommt, dass der SPNV-Markt in Deutschland im europäischen Vergleich attraktiv bleibe. Hierzu hat die Arbeitsgemeinschaft nach eigenen Angaben Entscheidungsträger der wichtigsten in Deutschland tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen befragt, die zu annähernd 100 Prozent bestätigt hätten, sich auch künftig an Wettbewerbsverfahren in Deutschland beteiligen zu wollen. Die Zahl an aufgehobenen wettbewerblichen Verfahren zeigt jedoch auch, dass die Erwartungen an die Einsparpotentiale durch den Wettbewerb zu hoch gesteckt werden. Bei diesen Ausschreibungen legten die Bahnen, die sich beteiligten, ein Angebot vor, das aus Sicht der Aufgabenträger nicht finanzierbar war. Grund hierfür ist, dass der auf der Grundlage von

Wettbewerber von DB Regio erbringen fast ein Viertel der Zugleistung
(Zugleistungen in Millionen Zugkilometern)



Kostengutachten im Vorfeld der Vergabeverfahren abgeschätzte Finanzierungsrahmen nicht eingehalten werden kann. Wird das angesetzte Finanzierungsvolumen deutlich überschritten, heben die Aufgabenträger die Vergaben häufig mit der Begründung auf, dass kein »wirtschaftliches Ergebnis« erzielt wurde. Insgesamt wurden 2011 drei Ausschreibungen mit insgesamt 14,2 Millionen Zugkilometern zurückgezogen. Diese aktuellen Entwicklungen führen zu der klaren Anforderung an die Besteller, gemeinsame Standards und Vereinheitlichungen bei den Ausschreibungen zu finden. Damit würden die Teilnahme an wettbewerblichen Verfahren für die Marktteilnehmer deutlich entbürokratisiert und die Kosten spürbar reduziert. Profiteure davon wären nicht nur die Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern auch Aufgabenträger und Kunden.

Bewegung im europäischen Schienenpersonenverkehr

Das Wettbewerbsbild in Europa bleibt gemischt. In den Niederlanden zeichnet sich eine eher rückläufige Bewegung ab: Um die Insolvenz des Hochgeschwindigkeitsbetreibers High Speed Alliance, einem Joint Venture der niederländischen Staatsbahn Nederlandse Spoorwegen (NS) und der niederländischen Fluglinie KLM, abzuwenden, hat die Regierung Vorgaben des bestehenden Verkehrsvertrages abgemildert. Zudem wurde bekannt, dass die NS für den überwiegenden Teil des niederländischen Schienennetzes von 2015 an eine Exklusivlizenz für Nah- und Fernverkehr bekommen soll, die jede Form von Wettbewerb ausschließt. Die Lizenz soll für zehn Jahre gelten.

Geschäftsführer und Minderheitsgesellschafter (mit 26 Prozent) ist Stefan Wehinger, der ehemalige Vorstand der ÖBB-Personenverkehr AG. Weiterer Eigentümer ist unter anderem die SNCF mit ebenfalls 26 Prozent. Auch in Tschechien gibt es seit 2011 Wettbewerb im Personenverkehr: Im September nahm RegioJet, eine Tochter des größten tschechischen Fernbusbetreibers Student Agency, den Betrieb zwischen Prag und Ostrava auf. Unter dem Namen LEO Express wird zudem zum Dezember 2012 ein weiterer Anbieter auf diese Strecke drängen.

Im französischen Markt bieten Trenitalia und Veolia Transdev seit Dezember 2011 unter dem Markennamen thello eine Nachtzugverbindung zwischen Venedig und Paris an. Erstmals wird damit im Schienenpersonenfernverkehr in Frankreich eine Leistung nicht von der SNCF beziehungsweise in Kooperation mit der SNCF erbracht.

Abzuwarten bleibt die Wettbewerbsentwicklung in Italien. So scheiterte 2011 das seit 2010 im Ringverkehr zwischen Mailand und Turin fahrende private italienische Eisenbahnunternehmen Arenaways an den wettbewerblichen Bedingungen und meldete Insolvenz an. Alle Verkehre des Unternehmens sind inzwischen eingestellt. Für das Scheitern machte Arenaways die italienische Staatsbahn Ferrovie dello Stato (FS) verantwortlich, die geplante Halte an wichtigen Unterwegsbahnhöfen blockierte. Die Bahnverkehre konnten so nicht wirtschaftlich sein. Das Unternehmen Nuovo Trasporto Viaggiatori (ntv), an dem auch die SNCF mit einem Anteil von 20 Prozent beteiligt ist, verschob seinen Markteintritt auf 2012. Nach Pressemeldungen hat die italienische Agentur für Bahnsicherheit im März dem Unternehmen die letzten Sicherheitsbescheinigungen erteilt. Ab April kann ntv nun den Hochgeschwindigkeitsbetrieb auf wichtigen Strecken wie zwischen Mailand, Turin, Rom und Neapel aufnehmen und gegen den Staatskonzern FS (mit seinem Eisenbahnverkehrsunternehmen Trenitalia) antreten.

In Schweden wurde von der Stockholmer Nahverkehrsgesellschaft der größte Nahverkehrsauftrag in der Geschichte vergeben. Der Vertrag mit einer Laufzeit von 12 Jahren ging an DB Arriva, die Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn für den Regionalverkehr im Ausland. Damit verdoppelt Arriva die derzeitigen Aktivitäten im schwedischen Markt.

Weitere Wettbewerbsbewegungen sind schon vorprogrammiert: Die Europäische Kommission hat sich mit dem anstehenden Vierten Eisenbahnpaket einen weiteren Antrieb für die Liberalisierung und Angleichung des Europäischen Bahnmarktes auf die Fahne geschrieben (siehe ab Seite 38).

Mit dem anstehenden Vierten Eisenbahnpaket will die EU die Angleichung des europäischen Bahnmarktes voranbringen.

Gleichzeitig gibt es jedoch in zahlreichen europäischen Mitgliedstaaten durchaus auch positive Wettbewerbsentwicklungen auf den Schienenpersonenverkehrsmärkten. So fährt zum Beispiel in Österreich seit dem Fahrplanwechsel zum 11. Dezember 2011 erstmalig ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr in Konkurrenz zu den österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Die WESTbahn bietet stündlich Fahrten auf der Verbindung Wien-Salzburg (beziehungsweise bis ins deutsche Freilassing) an.



In Deutschland waren die Güterbahnen 2011 die Gewinner im Verkehrsträgervergleich.

Güterbahnen 2011 mit geteilter Entwicklung

In Deutschland wie in ganz Europa steigerte der Schienenverkehr seine Leistung. Unausgewogene Rahmenbedingungen treiben jedoch die Produktionskosten in die Höhe und gefährden dadurch seine Wettbewerbsfähigkeit.

Das Jahr 2011 war im Hinblick auf die Entwicklung des deutschen Güterverkehrsmarktes (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt, Rohrfernleitungen) zweigeteilt. Das erste Halbjahr profitierte von einem insgesamt positiven gesamtwirtschaftlichen Umfeld mit starken Impulsen aus dem Außenhandel und einer anziehenden Binnennachfrage. In der zweiten Jahreshälfte ließ diese Entwicklung nach. Vor allem im letzten Jahresdrittel führten die weltweite Konjunkturabkühlung und die Euro- und Staatsschuldenkrise zu unerwartet kräftigen Rückgängen der Nachfrage. Bezogen auf das Gesamtjahr legte die Verkehrsleistung auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt um 3,3 Prozent zu. Wegen des anhaltend hohen inter- und intramodalen Wettbewerbs und der sinkenden Nachfrage blieb der Spielraum für die infolge deutlich gestiegener Betriebskosten erforderlichen Preiserhöhungen eng. So bestand weiterhin ein spürbarer Margendruck und die wirtschaftliche Situation der Marktakteure war angespannt. Neben den Kosten für Personal, Infrastruktur, Versicherung und Laderaumbeschaffung waren es vor allem die Energiekosten, die kräftig zugelegt haben. So stiegen zum Beispiel die Dieselpreise 2011 erneut zweistellig um fast 16 Prozent an.

Allein die *Binnenschifffahrt* konnte aufgrund von Sondereffekten nicht von der guten Konjunktur profitieren und musste einen starken Leistungseinbruch verkraften. Verantwortlich war unter anderem gleich zu Beginn des neuen Jahres das Tankerunglück bei St. Goarshausen. Am 13. Januar war ein mit Schwefelsäure beladenes Frachtschiff vor dem Loreleyfelsen gekentert, woraufhin der Rhein mehrere Wochen für die Schifffahrt gesperrt werden musste. Die Verkehrsleistung brach im Januar 2011 daraufhin um 21 Prozent ein. In den Folgemonaten blieb die Entwicklung schwach. Vor allem Niedrigwasser führte zu extremen Betriebseinschränkungen. Diese erreichten im November ihren Höhepunkt, als die Pegel auf dem Rhein, der mit Abstand wichtigsten Wasserstraße, auf einen historischen Tiefstand fielen und erneut enorme zweistellige Einbrüche verursachten. Im Gesamtjahr 2011 ging die Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt um 11,6 Prozent stark zurück. Der Marktanteil sank ebenfalls deutlich und fiel dabei unter die Neun-Prozent-Marke.

Im *Straßengüterverkehr*, der sowohl die von den in Deutschland wie auch von den im Ausland zugelassenen Fahrzeugen erbrachte Verkehrsleistung in Deutschland berücksichtigt, konnte im ersten



Quartal ein zweistelliges Plus verzeichnet werden. Neben kräftigen Konjunkturimpulsen wurde das Wachstum vor allem von einer überdurchschnittlichen Entwicklung der für den Lkw-Verkehr bedeutenden Baubranche gestützt, die insbesondere nach dem schwachen Vorjahresstart beziehungsweise dem schneereichen Dezember 2010 von entsprechenden Basis- und Nachholeffekten profitierte. Die Impulse aus der Konjunktur ließen im weiteren Jahresverlauf jedoch spürbar nach. Auch das nach einer saisonüblichen Schwächephase in den Sommermonaten für gewöhnlich starke Herbstgeschäft fiel unerwartet moderat aus, sodass sich der Leistungsanstieg bis zum Jahresende auf gut fünf Prozent abschwächte. Der Marktanteil legte um gut einen Prozentpunkt zu.

Basierend auf der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) und den Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes konnten die im Ausland zugelassenen Lkw ihre Verkehrsleistung mit etwa sieben Prozent erneut deutlich stärker steigern als ihre Wettbewerber aus Deutschland mit etwa vier Prozent. Unter den Top Ten der ausländischen Nationen in der Mautstatistik befinden sich mit den Niederlanden, Österreich und Italien nur drei nicht mittel- und osteuropäische Länder, die sich alle nur unterdurchschnittlich entwickelt haben. Die Leistung der Fahrzeuge aus Österreich und Italien war dabei sogar rückläufig. Bei den Lkw aus Mittel- und Osteuropa (MOE) waren es vor allem Fahrzeuge aus Rumänien und Bulgarien, die mit Wachstumsraten von über 20 Prozent den stärksten Fahrleistungsanstieg verzeichneten. Das sind jene Länder, für die Ende 2011 die Übergangsfrist für das Kabotageverbot ausgelaufen ist. Auch wenn sich die Kostenniveaus in den MOE-Ländern in den vergangenen Jahren nach Angaben des BAG dem der Unternehmen aus zum Beispiel Deutschland teilweise angeglichen haben, bestehen noch immer deutliche Vorteile, was vor allem an den

geringeren Personalkosten liegt. Die Kostenstrukturen im Lkw-Markt profitieren von dem zunehmenden Anteil osteuropäischer Lkw und der geringen Tarifbindung. Die Faktorkosten der Schiene sind in den letzten Jahren deutlicher gestiegen als die des Lkw. Auch wenn insbesondere im ersten Halbjahr 2011 eine spürbare Steigerung der Vertragsfrachten erfolgte, konnte hiermit noch keine Anpassung an die dynamischere Kostenentwicklung erreicht werden. Positiver stellte sich die Situation auf dem Spotmarkt dar, wo nicht zuletzt aufgrund der über weite Teile des Jahres zu verzeichnenden Laderaumengpässe Preissteigerungen von bis zu 30 Prozent zu beobachten waren. Mit der schwächeren Nachfrage in der zweiten Jahreshälfte und vereinzelt bereits wieder auftretenden Lkw-Überhängen schwächte sich jedoch auch diese Entwicklung ab und führte in einigen Fällen erneut zu Preisreduktionen. Die wirtschaftliche Situation vieler klein- und mittelständischer Unternehmen blieb angespannt.

Marktanteil des Schienengüterverkehrs 2011 insgesamt mit deutlichem Wachstum

Die stärkste Entwicklung im Verkehrsträgervergleich wurde im Jahr 2011 bei den *Güterbahnen* in Deutschland registriert. Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs konnte weiter ausgebaut werden und erreichte, begünstigt durch den starken Rückgang der Binnenschifffahrt, mit 17,6 Prozent wieder den hohen Wert aus dem Jahr 2008. Nach der starken Erholung im Vorjahr hielt das kräftige Wachstum bis weit in das Jahr 2011 hinein an, sodass im ersten Halbjahr mit einem Leistungsanstieg um rund 8,5 Prozent erneut ein starkes Nachfrageplus verzeichnet werden konnte. Ab dem Spätsommer verlor die Entwicklung zwar unerwartet stark an Schwung, im Gesamtjahr konnten die Bahnen aber dennoch ein Wachstum von 5,4 Pro-

Der Straßengüterverkehr baute seinen Marktanteil aus (links außen). Transporte von Pkw (links) und Containern (rechts) brachten den Schienengüterunternehmen eine überdurchschnittlich gute Entwicklung.



zent erreichen. Mit Blick auf die Branchen wurde dieser Anstieg von den Güterabteilungen »Erze/Steine/Erden« und »Eisen/Stahl« sowie der Abteilung »Sonstige Güter«, in der überwiegend die Containerverkehre laufen, getragen. Diese drei Bereiche haben sich überdurchschnittlich entwickelt und machen zusammen etwa 60 Prozent des gesamten Leistungsvolumens auf der Schiene aus. Während auch bei anderen Verkehren wie zum Beispiel Automotive, Chemie und Kohle teils deutliche Steigerungen zu verzeichnen waren, ging die Leistung in den Bereichen »Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft« sowie »Kokerei- und Mineralölserzeugnisse« zurück.

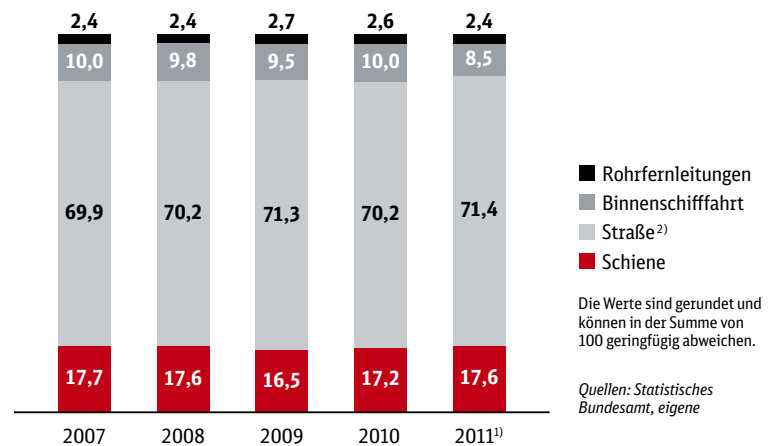
Leistungssteigerung bei DB Schenker Rail und den Wettbewerbern

Die Verkehrsleistung der Gesellschaften von DB Schenker Rail in Deutschland konnte bis zum September um mehr als sechs Prozent zulegen. Erst im letzten Jahresdrittel kehrte sich die positive Entwicklung mit der Konjunkturabkühlung unerwartet deutlich um und die Nachfrage blieb hinter dem Vorjahresniveau zurück. Der Außenhandel schwächte sich ab, die Wachstumsdynamik in nahezu allen Branchen verlor an Schwung und die Chemie- sowie vor allem die für die DB sehr bedeutende Stahlproduktion gingen zurück und wirkten entsprechend dämpfend auf die Transportnachfrage. Bezogen auf die Volumenentwicklung blickt man insgesamt jedoch auf ein erfolgreiches Jahr 2011 zurück. Die Tonnenkilometer stiegen um 4,3 Prozent. Dabei entwickelten sich die Ganzgütertransporte überdurchschnittlich: Sie legten mehr als doppelt so stark zu wie die einem intensiven Lkw-Wettbewerb ausgesetzten Einzelwagenverkehre.

Die Wettbewerber der DB konnten im Jahr 2011 ihre Verkehrsleistung mit 9,0 Prozent doppelt so stark steigern und damit an den Trend der Vorkrisenjahre an-

knüpfen. Eine überdurchschnittliche Entwicklung war dabei unter anderem bei den Transporten von Steine/Erden, Nahrungs- und Genussmitteln sowie in einigen Bereichen der Montanindustrie zu verzeichnen. Welche Auswirkung die intramodale Verlagerung eines großvolumigen Auftrags von DB Schenker Rail zu den Wettbewerbern auf die Marktposition einzelner Güterbahnen haben kann, wurde bei den seit Anfang 2011 neu von der Captrain-Gruppe, Tochtergesellschaft der französischen Fret SNCF, in Zusammenarbeit mit der schwedischen Green Cargo sowie Hector Rail gefahrenen Papiertransporten zwischen

Güterbahnen 2011 erfolgreicher als andere Verkehrsträger
(Angaben in Prozent; Basis: Verkehrsleistung; Werte gerundet)



1) Schätzung; 2) deutsche und ausländische Lkw (inklusive Kabotageverkehre in Deutschland)

11 000 Kilometer in 23 Tagen

Täglich fährt DB Schenker Rail mit seinen Partnerbahnen einen Ganzzug für den Autohersteller BMW von Leipzig nach Shenyang in China. Der Kunde profitiert damit von einem großen europäischen Netzwerk.

■ Umspurstation (1435/1520)

■ Lokwechsel

■ Hafen

○ wichtige Station



schwedischen Produktionsstätten und den Abnehmern in Deutschland, Frankreich, Italien, den Beneluxländern und Osteuropa erkennbar. Binnen eines Jahres führte diese Verlagerung zu einem Anteilsgewinn für den Wettbewerber innerhalb dieser Branche von gut 20 Prozent und trug auch entsprechend positiv zur Gesamtentwicklung der anderen Bahnen bei. Gemessen am Leistungsvolumen des gesamten Schienengüterverkehrsmarktes in Deutschland konnten die konzernexternen EVU ihren Anteil im Jahr 2011 auf 26 Prozent ausbauen. Betrachtet man ausschließlich die beiden leistungsstärksten Bereiche Kombierter Verkehr und »Flüssige Mineralölerzeugnisse«, die zusammen etwa 60 Prozent der Gesamtleistung der anderen Bahnen ausmachen, liegt ihr Anteil sogar bei fast 40 Prozent.

Attraktiver Schienenmarkt Deutschland

Die Wettbewerbsentwicklung auf der Schiene in Deutschland ist seit Jahren positiv. Dies verdeutlicht nicht nur der hohe Marktanteil der Wettbewerber der DB, sondern vielmehr noch das dahinterstehende absolute Leistungsvolumen der Wettbewerber. Mit über 29 Milliarden Tonnenkilometern ist ihr Volumen in Deutschland in etwa so groß wie – gemessen am Jahr 2010 – der gesamte Schienengüterverkehrsmarkt in Frankreich, anderthalb Mal so groß wie in Großbritannien beziehungsweise mehr als doppelt so groß wie in der Schweiz.

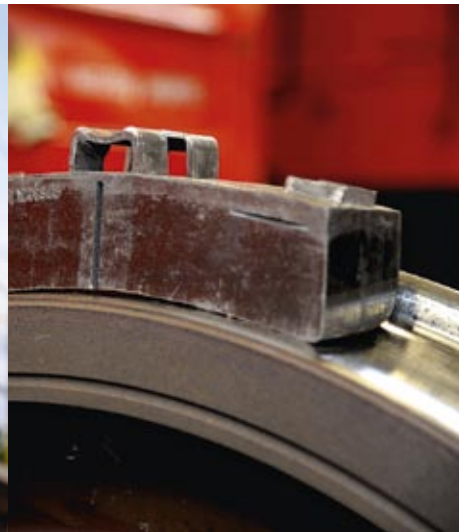
Gefördert wird der Wettbewerb unter anderem durch die umfassende Zugangsregulierung, die laut einer Befragung von Marktexperten in der Zeitschrift »Güterbahnen« aus dem vierten Quartal 2011 sehr gut funktioniert. Zu einem ähnlichen Schluss kommt die Bundesnetzagentur in ihrer Marktuntersuchung 2011. Die Einschätzung der Marktteilnehmer zu Themenfeldern wie Trassenvergabe oder Fahrplanqualität ist in

der Tendenz über die letzten Jahre fast überall positiv. Darüber hinaus unterstreicht auch die trotz der überdurchschnittlich hohen Wettbewerbsintensität erfolgreiche Entwicklung aller Bahnen, sowohl von DB Schenker Rail als auch der Wettbewerber, die Attraktivität des deutschen Schienenmarktes.

Vor allem die Nachfrage der Kunden nach ganzheitlichen, individuellen Logistikkonzepten bewegt die Güterbahnen zum Eintritt in ausländische Märkte. Hierzu arbeiten die Bahnen entweder mit Partnern im Ausland zusammen oder sie übernehmen selbst die Regie und vermeiden dabei oftmals zeit- und kostenintensive Schnittstellen und haben darüber hinaus auch den besseren Einfluss auf die Transportqualität. So weitet zum Beispiel die Trenitalia den Europaauftritt über die seit 2011 hundertprozentige Tochtergesellschaft TX Logistik weiter aus und nimmt 2012 Verkehre in Frankreich und Belgien auf. Darüber hinaus will Trenitalia den eigenen Marktanteil in Zentral- und Osteuropa ausbauen. Die PKP CARGO fährt zwischenzeitlich in Eigenregie auf dem deutschen Streckennetz, die SBB Cargo International und die CFL cargo haben ihre Verkehre ebenfalls ausgeweitet.

DB Schenker Rail entwickelt seine heutigen Einzelwagen- und Ganzzugnetzwerke kontinuierlich zu einem integrierten Netzwerk weiter und macht dabei große Fortschritte. Neben dem Auftritt in den unterschiedlichen Ländermärkten werden von der DB zum Beispiel seit November 2011 planmäßig Güterzüge vom polnischen Wroclaw nach Großbritannien gefahren.

Ein anderes Beispiel ist der tägliche Ganzzug für den Autohersteller BMW zwischen Leipzig und Shenyang in China, den DB Schenker Rail in Kooperation mit Partnerbahnen in Polen, Weißrussland, Russland und China betreibt. Vor allem für Industriebetriebe, die sich im Hinterland Chinas befinden, bietet die Bahn eine attraktive Alternative zum Seeweg. Die russische Staatsbahn RZD plant ebenfalls



Die schwedische Green Cargo gehört zu den Bahnen, die noch Einzelwagenverkehr anbieten (links). Die konventionellen Graugussbremssohlen werden zunehmend durch Verbundstoffbremssohlen, sogenannte »Flüsterbremsen«, ersetzt.

zukünftig mit Regelzügen große Gütermengen zwischen Ostasien und Mitteleuropa zu befördern.

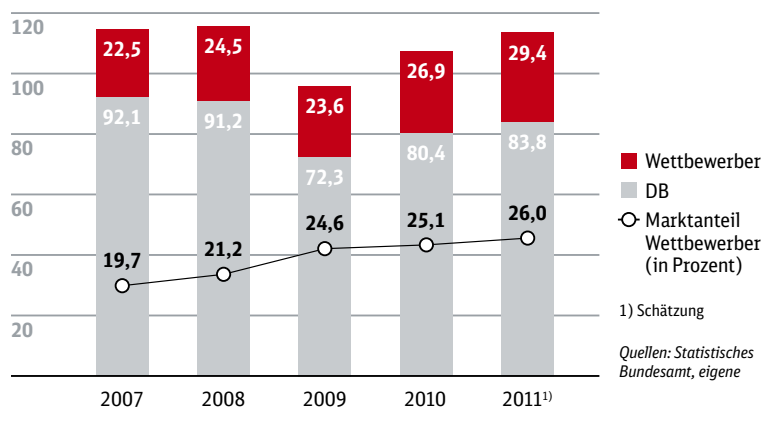
Wachstumsmarkt Europa – mit anhaltend heterogenen Entwicklungen

Auf dem europäischen Schienengüterverkehrsmarkt stieg die Verkehrsleistung im Jahr 2011 nach eigenen Berechnungen um etwa 6,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr an. Mit Blick auf die einzelnen Bahnen und Ländermärkte zeigten sich in Europa wie im Vorjahr in Abhängigkeit der Rahmenbedingungen aus Konjunktur, Politik, Wettbewerb und unternehmerischen Entscheidungen sowie der Vorjahresentwicklung (Basiseffekte) teilweise deutliche Unterschiede. Im Inwie im Ausland findet der Wettbewerb auf der Schiene fast ausschließlich im Ganzzugsegment statt. Der klassische Einzelwagenverkehr liegt nach wie vor in den Händen der (ehemaligen) Staatsbahnen. Hohe Kosten und hohe Risiken der gleichzeitig margenschwachen und im direkten Lkw-Wettbewerb stehenden Verkehre bieten wenig Anreiz, in den Wettbewerb mit den bestehenden Einzelwagensystemen dieser Bahnen einzusteigen. Wie schwierig diese Situation ist, zeigen der Ausstieg in manchen Ländern beziehungsweise die deutliche Redimensionierung wie zuletzt in Italien und Frankreich. Die sich zum Einzelwagenverkehr bekennenden Bahnen in Europa stehen dadurch vor zusätzlichen Herausforderungen, um ein entsprechendes internationales Angebot aufrechterhalten zu können. Die im Jahr 2010 von sechs europäischen Bahnen gegründete Allianz Xrail hat sich deshalb zum Ziel gesetzt, neue Qualitätsstandards aufzubauen und damit sowohl das Einzelwagensystem als auch den Schienenverkehr insgesamt zu stärken. Ohne diese Leistungsstärke der umweltfreundlichen Bahnen wird es nicht möglich sein, das langfristig prognostizierte Verkehrswachstum in Europa zu bewältigen.

Bahnen unter Kostendruck

Ob sich diese Prognosen allerdings realisieren lassen, hängt entscheidend von den Rahmenbedingungen ab. Nur gut aufgestellte und wirtschaftlich erfolgreiche Bahnen werden in der Lage sein, die Herausforderungen der Zukunft zu bewältigen. Während sich die Frachtpreise nach dem Einbruch in der Krise 2008/09 noch nicht wieder erholen konnten, ist die Kostenbelastung insbesondere durch höhere Ausgaben für Personal, Infrastruktur und Energie kontinuierlich gestiegen. Dieses Ungleichgewicht konnte auch durch die ständigen Optimierungsprozesse und Produktivitätssteigerungen nicht kompensiert werden.

Wettbewerber von DB Schenker Rail bauen ihren Marktanteil weiter aus
(Angaben in Milliarden Tonnenkilometern)



Karte: www.kartenzuhause.de; Fotos: Peter Lydén/Green Cargo; Jet-Foto Kianett/DB AG

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat in dem Positionspapier vom November 2011 »Der Schienengüterverkehr muss wettbewerbsfähig bleiben« die Steigerung der Produktionskosten anhand eines Musterzuges des Kombinierten Verkehrs berechnet. Danach geht der Verband bis 2015 von einer weiteren Erhöhung der Produktionskosten um 27 Prozent gegenüber dem Vergleichsjahr 2010 aus. Die folgenden Faktoren sind dabei von entscheidender Bedeutung.

Teuerungsfaktor 1: Energie- und Umweltabgaben

Durch die steigenden Energiepreise und den Emissionshandel wird mit einem Anstieg in diesem Kostenblock um etwa neun Prozent gerechnet. Die bereits heute bestehende hohe Kostenbelastung durch den Emissionshandel steigt in der im Jahr 2013 beginnenden dritten Handelsperiode weiter an. Als einziger Verkehrsträger muss der elektrisch betriebene Schienenverkehr dann sämtliche benötigte Emissionszertifikate vollständig kostenpflichtig erwerben. Je nach Entwicklung der Preise für die Zertifikate droht alleine dem Schienengüterverkehr nach Abschätzung des VDV eine zusätzliche Kostenbelastung von bis zu 90 Millionen Euro pro Jahr. Dabei müssen Bahnen in Deutschland im europäischen Vergleich ohnehin überproportional hohe energiepolitische Steuern und Abgaben zahlen. Allein für den DB Konzern werden hierfür in Deutschland jährlich 400 Mil-

lionen Euro fällig, wovon rund 30 Prozent auf den Schienengüterverkehr entfallen. In anderen europäischen Ländern sind die Bahnen von derartigen Steuern entweder gänzlich befreit (Frankreich und Polen) oder nur gering belastet (Italien und Österreich).

Teuerungsfaktor 2: technische Aufrüstungen

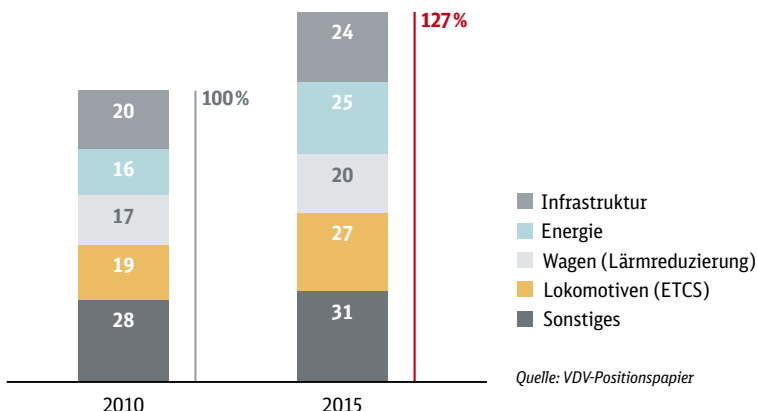
Den zweitstärksten Anstieg erwartet der VDV mit acht Prozent durch die Nachrüstung der Fahrzeuge mit dem europäischen Zugsicherungssystem European Train Control System (ETCS) sowie zusätzliche Kosten für die Anschaffung neuer IT-Systeme im Rahmen der europäischen Interoperabilitätsbestimmungen. Die Richtlinie 2001/16/EG für die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems verpflichtet Eisenbahnen zur Anwendung bestimmter IT-gestützter Datenmelde- und Datenaustauschverfahren. Weitere vier Prozent entfallen auf höhere Netznutzungskosten, gefolgt von den gestiegenen europäischen Anforderungen zur Lärmreduzierung, unter anderem für Güterwagen. Dafür müssen die konventionellen Graugussbremssohlen durch Verbundstoffbremssohlen ersetzt werden. Die Umrüstung und der zusätzliche Aufwand durch einen erhöhten Wagen- und Personalbedarf verursachen Kostensteigerungen von etwa drei Prozent.

Verstärkt werden diese Belastungen durch die nach dem Unfall im italienischen Viareggio getroffenen Maßnahmen zur Verbesserung des ohnehin hohen Sicherheitsstandards auf der Schiene. Durch eine deutliche Verkürzung der Wartungsintervalle und verstärkte Prüfungen bei den Güterwagen hat der Revisionsbedarf um rund ein Drittel zugenommen, was wiederum mit entsprechenden Kostensteigerungen verbunden ist.

Die geschilderten Entwicklungen lassen erkennen, wie wichtig die Ausgestaltung der Rahmenbedingungen ist. Ohne etwa eine Reduzierung der Energieabgaben, eine ausreichende finanzielle Förderung der Umrüstung der Güterwagen und der ETCS-Migration bei Fahrzeugen sowie eine Sicherung der Infrastrukturmittel zur zeitnahen Beseitigung und Vorbeugung von Engpässen werden die Ausgaben der Güterbahnen weiter stark ansteigen und die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs gefährden. Werden die Rahmenbedingungen nicht angepasst, ist einerseits mit Verkehrsverlusten zu rechnen und andererseits damit, dass der Schienengüterverkehr nicht wie erwartet am prognostizierten Verkehrswachstum partizipieren kann. Die ihnen zugeordnete wichtige verkehrs- und klimapolitische Rolle könnten die Güterbahnen dann nicht wahrnehmen.

Steigerung der Produktionskosten eines Musterzugs

(Kombinierter Verkehr, jährliche Laufleistung etwa 120 000 km, verkehrend vornehmlich über hoch ausgelastete Strecken; Kostenbestandteile je Zkm, 2010 Index 100%)





Die Bremischen Häfen berichteten 2011 über das beste Ergebnis aller Zeiten.

Logistikmärkte im Sog volatiler Rahmenbedingungen

Die Teilmärkte der Logistik reagierten unterschiedlich auf die weltwirtschaftliche Lage. Während See- und Landverkehr das Jahr 2011 mit positivem Vorzeichen abschlossen, musste die Luftfahrtbranche einen Leistungsrückgang hinnehmen.

Nach der kräftigen Erholung der Weltwirtschaft im Jahr 2010 hat sich das Wachstum im Jahr 2011 vor allem infolge der Staatsschuldenkrise im Euroraum, der schwächelnden US-Konjunktur und der nachlassenden Dynamik in den Schwellenländern wie erwartet abgeschwächt. Aber auch Sonderereignisse wie die Katastrophe in Japan oder der Arabische Frühling trugen zu dieser Entwicklung bei. Begleitet wurde sie insbesondere im ersten Halbjahr 2011 zusätzlich von spürbaren Steigerungen der Rohstoffpreise. Unter diesen volatilen Rahmenbedingungen entwickelten sich auch die Teilmärkte der internationalen Transport- und Logistikbranche sehr unterschiedlich.

Kunden verlagern Verkehre vom Flugzeug auf Containerschiffe

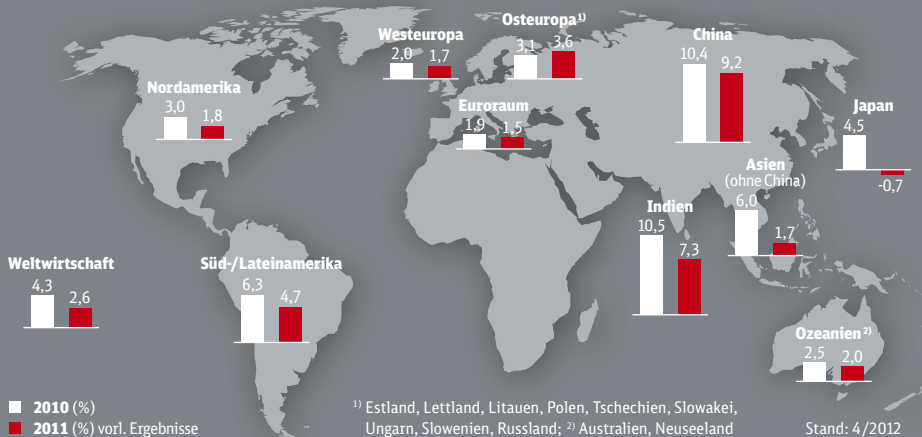
Der globale Luftfrachtmarkt hat in den letzten Jahren die unruhige Entwicklung der Märkte am deutlichsten gespürt und verzeichnete eine ausgeprägte Dynamik, nach oben wie nach unten. Als eine Art Frühindikator reagiert er zuerst auf sich abzeichnende konjunkturelle Veränderungen. Die Erwartung, dass der Markt 2011 nach dem krisenbedingten Einbruch

2009 beziehungsweise der starken Erholung 2010 wieder zu seinen üblichen Wachstumsraten von vier bis sechs Prozent zurückkehren würde, konnte nicht erfüllt werden. Nach einem noch kräftigen ersten Quartal verlor die Entwicklung spürbar an Schwung. Auch das ansonsten klassische Herbstgeschäft blieb aus. Allein in der zweiten Jahreshälfte schrumpfte der Markt um etwa fünf Prozent und entwickelte sich somit schwächer als der Welthandel. Dies zeigte sich vor allem in dem für die Luftfracht wichtigsten Markt, der Region Asien-Pazifik.

Die mit der Konjunkturabkühlung und den gestiegenen Unsicherheiten abgeschwächte Nachfrage traf im Jahresverlauf auf deutliche Kapazitätszuwächse. Zum einen wurde neuer Laderaum in den Markt eingebracht und zum anderen erhöhte sich die Kapazität durch frei werdenden Raum infolge der Verlagerung von Verkehren auf das preisgünstigere, wenn auch langsamere, Containerschiff. In Verbindung mit den entstandenen Laderaumüberschüssen gerieten die Frachtraten im Luftverkehr zunehmend unter Druck. Ob es sich bei der Verlagerung auf das Schiff nur um eine temporäre Entwicklung oder sogar den Beginn einer Trendwende handelt, ist abzuwarten.



Entwicklung der Weltwirtschaft 2010/2011



Nur aufgrund der Zuwächse aus den ersten Monaten fiel der Rückgang im Gesamtjahr 2011 mit -0,6 Prozent noch vergleichsweise moderat aus.

Während sich der internationale Seeverkehr in den vergangenen Jahren vergleichbar mit der Luftfracht entwickelt hat, zeigte sich 2011 ein anderes Bild: Die Mengen in der Luftfracht gingen leicht zurück, die Containerschiffahrt verzeichnete dagegen einen Zuwachs von rund 5,5 Prozent. Überdurchschnittlich stiegen erneut die aus Asien kommenden Verkehre an. Darüber hinaus trugen auch die Volumina im innerasiatischen Verkehr und von Europa nach Asien zum Wachstum bei. Der Markt war vor allem auf den volumenstarken Handelsrouten von einem Kapazitätsüberschuss geprägt. Dadurch gerieten die Frachtraten im Jahresverlauf stark unter Druck, und zeitweise war eine Halbierung der Preise je Container zu beobachten. Der damit nochmals günstigere Preis der See- gegenüber der Luftfracht verstärkte die oben beschriebene Verlagerung vom Flugzeug auf das Schiff. Hieran konnten auch die deutlich längeren Transportzeiten auf dem Wasserweg nichts ändern, die über eine entsprechende Planung der Händler quasi als Lagerzeit in die Logistikketten integriert wurden.

Reedereien kooperieren verstärkt miteinander

Neben der allgemeinen Verunsicherung der Märkte über die weitere Entwicklung wirkten sich unvorhergesehene Ereignisse wie zum Beispiel die Natur- und Nuklearkatastrophe in Japan oder die im Jahr 2011 angestiegenen Piratenangriffe belastend aus. Fahrtrouneränderungen, Verzögerungen, Mehraufwand bei Personal, Kraftstoffen und letztendlich Versicherungsprämien führten zu deutlich höheren Belastungen der Reedereien. Diese Entwicklungen sind zumindest ein Grund für die sich abzeichnenden stärkeren Kooperationsbemühungen der Reedereien. Auf

der einen Seite haben die japanischen Reedereien NOK, »K« Line und NYK eine engere Zusammenarbeit angekündigt und auch die Nummer zwei und drei der Branche, die Schweizer Mediterranean Shipping Company (MSC) und die französische Reederei CMA CGM, haben eine strategische Partnerschaftvereinbarung geschlossen und eine Bündelung ihrer Flottenkapazitäten auf ausgewählten Routen vereinbart. Andererseits sind diese Aktivitäten nicht nur Maßnahmen gegen den drohenden weiteren Preisverfall, sondern sie lassen auch einen Verdrängungswettbewerb im Kampf um Marktanteile erkennen.

Durchweg positive Meldungen zum Jahr 2011 kamen hingegen von den Häfen aus Deutschland. Die Bremischen Häfen berichteten über das beste Ergebnis aller Zeiten. Dabei dürfte Bremerhaven als wichtigster Standort wieder die Spitzenposition unter den Automobildrehscheiben in Europa erreicht haben – vor Zeebrügge. Auch vom Hamburger Hafen wurden äußerst positive Zahlen gemeldet. So stieg der gesamte Seegüterumschlag um rund 10 Prozent auf etwa 131 Millionen Tonnen. Der Containerumschlag hat sich mit einem Plus von etwa 13 Prozent auf rund neun Millionen TEU überdurchschnittlich entwickelt und Hamburg konnte weiter Marktanteile im Wettbewerb der großen Häfen auf der Nordrange gewinnen. Das spiegelt sich auch im Ergebnis der Hamburger Hafenbahn wider, die erstmals über zwei Millionen Standardcontainer beförderte und das beste Ergebnis ihrer Geschichte verbuchen konnte. Hamburg hat somit seine Position als führender Eisenbahnhafen in Europa weiter ausgebaut.

Straßengüterverkehr steigert Leistung deutlich

Nach einem guten Jahresstart hat die Entwicklung im europäischen Landverkehr im weiteren Verlauf zwar an Dynamik verloren, blieb insgesamt aber kräftig.

Dennoch waren die dämpfenden Folgen der Konjunkturabkühlung sowie eine zunehmende Verunsicherung nicht zu verkennen.

Die gesamtwirtschaftliche Produktion im Euro-Raum konnte im dritten Quartal nur noch geringfügig zulegen. Ohne Deutschland kam die Entwicklung sogar zum Stillstand. Obwohl sich die schwächelnde Konjunktur auch in Kernländern wie den Niederlanden, Belgien und dem Nichteuro-Land Großbritannien spürbar auswirkte, waren es vor allem die südeuropäischen Länder, die die Gesamtentwicklung abschwächten. Mit Italien und Spanien waren dabei nicht nur zwei der größten Volkswirtschaften, sondern auch der stärksten Logistikmärkte in Europa betroffen.

Das dem saisonüblich schwachen Spätsommer normalerweise folgende gute Herbstgeschäft im Straßengüterverkehr fiel eher verhalten aus. Dennoch stieg die Verkehrsleistung im Gesamtjahr 2011 nach ersten Schätzungen mit etwa fünf Prozent deutlich an. Dabei dürfte sich die bereits im Vorjahr zu verzeichnende kräftigere Entwicklung der ost- gegenüber den westeuropäischen Ländern fortgesetzt haben. Ein überdurchschnittlicher Anstieg wird auch für die Kabotage-Verkehre unterstellt. Im Jahr 2010 lag die Zunahme nach Angaben des Straßengütertransportberichts 2010, den die EU-Kommission im Herbst 2011 veröffentlicht hat, bei 17 Prozent. Nach Herkunftsländern wird das Ranking von den in Polen zugelassenen Lkw angeführt, die fast ein Drittel der gesamten Kabotage-Leistung erbrachten, gefolgt von Fahrzeugen aus den Niederlanden, Luxemburg und Deutschland.

Deutschland und Frankreich sind die umsatzstärksten Kabotage-Märkte

Zu den Top-Kabotage-Märkten zählen, gemessen am Umsatz des Jahres 2010, die beiden größten europäischen Logistikmärkte Deutschland und Frankreich, in denen gut 60 Prozent dieser Verkehre gelaufen sind. Die unterschiedliche Entwicklung im Jahresverlauf 2011 zeigte sich auch in der Verfügbarkeit des erforderlichen Laderaumes und bei den Frachtraten. Während zu Beginn des Jahres verstärkt Laderaumengpässe bestanden, waren, zumindest regional, in den letzten Monaten bereits wieder Überkapazitäten vorhanden. Die Frachtraten zogen in der ersten Jahreshälfte, trotz einer anhaltend hohen Wettbewerbsintensität, ebenfalls deutlich an, wobei sich durchaus Unterschiede zwischen den Kontraktraten und den Preisen auf dem Spotmarkt zeigten. Während eine Weitergabe der deutlich gestiegenen Betriebskosten bei den Vertragsfrachten nur in begrenztem Umfang möglich war, legten die Preise auf dem Spotmarkt

deutlich zu. Mit der Nachfrageabschwächung in der zweiten Jahreshälfte veränderten sich aber auch hier die Rahmenbedingungen. Preiserhöhungen waren schwerer durchsetzbar und vereinzelt wurden bereits Preisabsenkungen beobachtet. Trotz der in der zweiten Jahreshälfte nachlassenden Dynamik der Nachfrageentwicklung konnte im europäischen Landverkehr für das Gesamtjahr 2011 ein Umsatzplus von rund sieben Prozent gegenüber dem Vorjahr verzeichnet werden.

Die weltweite Konjunkturabkühlung war zwar auch auf dem Kontraktlogistikmarkt (Kontraktlogistik/Supply-Chain-Management) zu verspüren, aber dennoch ließ die Wachstumsdynamik gegenüber dem Vorjahr kaum nach. Innerhalb der Kontraktlogistik stellt das Segment der industriellen Kontraktlogistik den größten und wachstumsstärksten Bereich dar, nicht zuletzt aufgrund des vergleichsweise noch geringen Outsourcing-Anteils. Hierzu zählen alle individuellen Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Anlieferung und Bereitstellung von Materialien für die Produktion, wobei die größten Kunden in den Kernindustrien Automotive, Electronics und Industrial zu finden sind.

Beim zweiten Segment mit einem Volumenanteil von rund einem Drittel handelt es sich um die Konsumgüter-Kontraktlogistik. Diese beinhaltet Logistikleistungen im Bereich der Verbrauchsgüter des täglichen Bedarfs, die sowohl für die Hersteller als auch für Einzel- und Großhändler erbracht werden. Den Schwerpunkt bilden hierbei der Bereich Lebens-

Ob die Verlagerung des Frachtgeschäfts auf das Schiff den Beginn einer Trendwende kennzeichnet, bleibt abzuwarten.

mittel und die sogenannte alltägliche Versorgung. Im gesamten Kontraktlogistikmarkt legte der Umsatz trotz der zuletzt zu verzeichnenden Abkühlung im Jahr 2011 mit etwa sechs Prozent fast genauso stark zu wie im Vorjahr mit sieben Prozent. Steigende Outsourcingraten und eine anhaltend positive Entwicklung in den Kernindustrien mit einer guten Kapazitätsauslastung und Auftragslage stützten die Nachfrage. In allen Schlüsselmärkten und Regionen konnte eine positive Entwicklung verzeichnet werden, vor allem in den asiatischen Schwellenländern mit Schwerpunkt in China.



Leistungsfähigkeit der Infrastruktur langfristig erhalten

Das prognostizierte Verkehrswachstum erfordert dringend weitere Investitionen. Mit dem »Netzfonds« hat die DB Netz AG ein zusätzliches Finanzierungsmodell geschaffen, um kleinere Ausbauprojekte schnell umsetzen zu können.

Mit einer Zunahme von 1,6 Prozent im vergangenen Jahr setzte sich die Erholung der Betriebsleistung auf dem Schienennetz fort. Mittlerweile konnte der krisenbedingte Rückgang des Jahres 2009 vollständig kompensiert werden. Maßgeblich für die Zunahme war in erster Linie die gestiegene Nachfrage des Schienengüterverkehrs aufgrund der stabilen konjunkturellen Entwicklung. Wie bereits in den vergangenen Jahren konnten die Wettbewerbsbahnen ihren Anteil an der gesamten Betriebsleistung erneut steigern. Insgesamt erbringen sie mit 219 Millionen Trkm nun erstmals über 20 Prozent aller gefahrenen Trassenkilometer.

Trassenanmeldungen gehen zum ersten Mal seit Jahren leicht zurück

Die Zahl der Trassenanmeldungen war in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen. Für den Netzfahrplan 2012 ist mit 55 554 Anmeldungen nun erstmals seit Jahren wieder eine geringe Abnahme um 0,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Im Vergleich zum Jahr 2008 beträgt die Steigerung jedoch 19 Prozent. Der gesamthafte Anstieg der

vergangenen Jahre führte fast zwangsläufig auch zu mehr Trassenkonflikten (Anmeldungen, die sich in Zeit und Ort überlagern). In diesen Fällen musste in der Vergangenheit allerdings nur vereinzelt auf das gesetzlich geregelte Entscheidungsverfahren zurückgegriffen werden. In der überwiegenden Zahl der Fälle konnten die konkurrierenden Trassenwünsche vorher einvernehmlich mit allen Beteiligten im Wege des Koordinierungsverfahrens durch die DB Netz AG gelöst werden. Dies ist auch im aktuellen Netzfahrplan 2012 gelungen, was die Qualität des Verfahrens erneut unter Beweis stellt: Die insgesamt 55 554 Anmeldungen führten in ca. 12 500 Fällen zu Trassenkonflikten. Nur in 27 Fällen konnte keine Lösung durch das Koordinierungsverfahren gefunden werden. In diesen Fällen erfolgte die Trassenzuweisung durch das Entscheidungsverfahren, in dem die Anmeldungen nach gesetzlich definierten Vorrangregeln priorisiert werden. Bei gleicher Rangstellung erfolgt die Entscheidung im Entgeltverfahren. Ergäbe sich nach diesen Kriterien keine Lösung, käme es zum sogenannten Höchstpreisverfahren. Dies war jedoch bislang noch nie erforderlich, auch nicht für den Netzfahrplan 2012.



Neben der hohen Zahl der Trassenanmeldungen und dem deutlich gestiegenen Verkehrsaufkommen stellt auch die Berücksichtigung zahlreicher Baumaßnahmen hohe Anforderungen an die Netzfahrplanung.



Die deutliche Zunahme der Trassenanmeldungen in den vergangenen Jahren ist in erster Linie auf die steigende Berücksichtigung von Baumaßnahmen im Netzfahrplan zurückzuführen. So wurden für den Netzfahrplan 2008 noch 178 Bauvorhaben einbezogen, im Netzfahrplan 2012 waren es hingegen 752. Eine weitere Zunahme in den kommenden Jahren im gleichen Umfang erscheint derzeit kaum noch möglich, da mit dem heute erreichten Stand aufgrund der Komplexität die Grenzen der Beherrschbarkeit bei der Erstellung der Netzfahrpläne erreicht sind.

Für die Kunden der DB Netz AG ist die frühzeitige Ankündigung von Baumaßnahmen positiv, da sie diese bei ihrer Trassenanmeldung berücksichtigen und damit eine höhere Planungssicherheit erreichen können. Für die DB Netz AG stellt dieses Verfahren hohe Anforderungen an die Fahrplanerstellung. Bereits 17 Monate vor dem eigentlichen Fahrplanwechsel beginnen mit der Übergabe der Planungsgrundlagen an die Verkehrsunternehmen die Vorbereitungen für die Netzfahrplanerstellung. Die Einzelheiten dieses Verfahrens wurden gemeinsam mit der Bundesnetzagentur entwickelt. Dieses Vorgehen, besser bekannt unter der Bezeichnung »Fahren und Bauen«, hat sich bewährt. Das hat dazu geführt, dass sich auch benachbarte europäische Infrastrukturbetreiber für das Konzept interessieren.

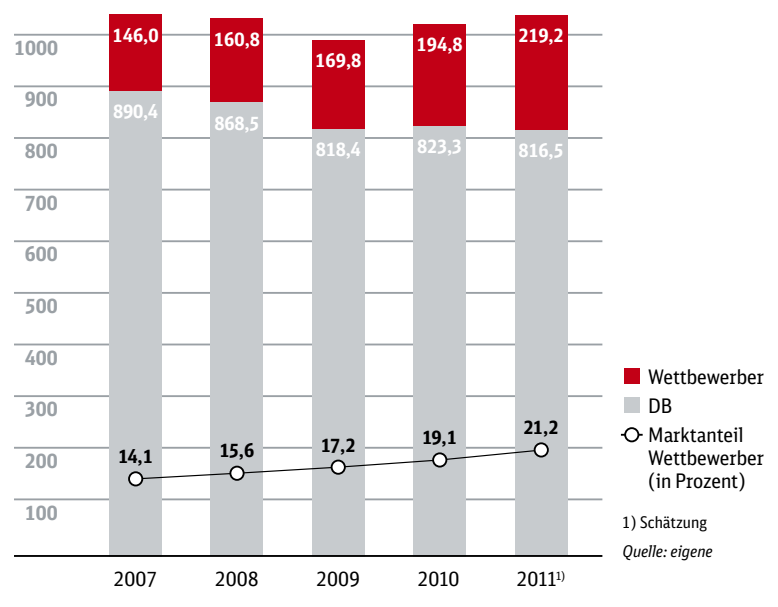
Internationaler Güterverkehr soll von grenzüberschreitenden Korridoren profitieren

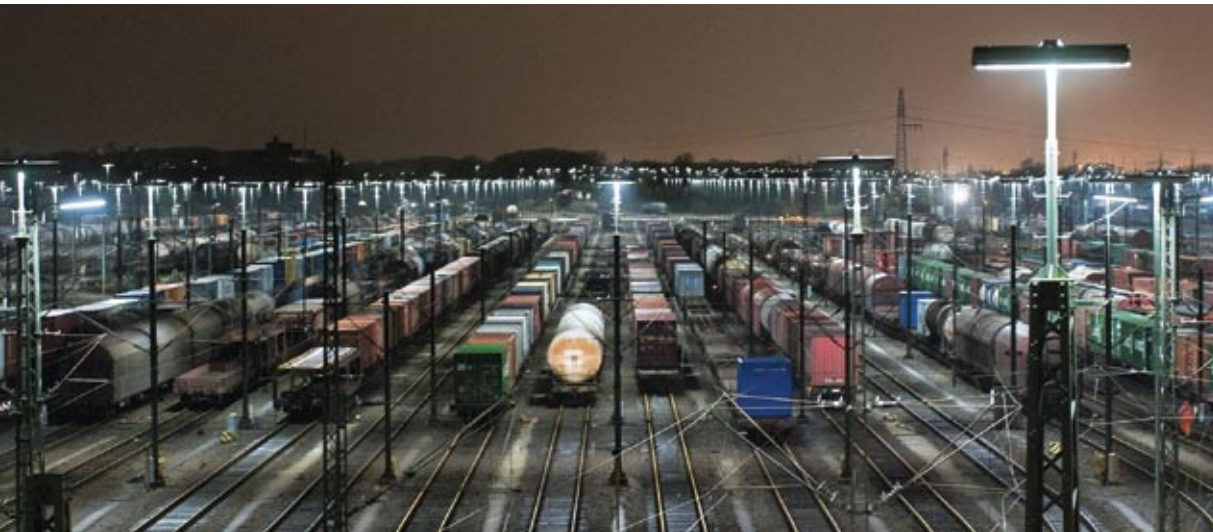
Das Verkehrsaufkommen auf dem Schienennetz führt schon heute insbesondere auf den zentralen Verkehrsachsen zu hohen Belastungen. Einzelne Abschnitte musste die DB Netz AG im Sinne der Eisenbahninfrastruktur-Verordnung (EIBV) bereits für überlastet erklären. Darunter befinden sich zum Beispiel die Strecke Würzburg-Fürth oder Teile der Oberrhein-

strecke. Verkehrsprognosen zufolge wird die Betriebsleistung auf dem deutschen Schienennetz innerhalb der nächsten 15 Jahre weiter deutlich zunehmen.

Für den Schienenpersonenverkehr prognostiziert das Bundesverkehrsministerium bis 2025 eine Zunahme um sieben Prozent auf gut 91 Milliarden Personenkilometer. Die Entwicklung wird aber aller Voraussicht nach maßgeblich von einer weiteren Zunahme des Güterverkehrs getrieben sein. Hier

Wettbewerbsbahnen erstmals mit Marktanteil von über 20 Prozent
(Angaben bezogen auf die inländische Betriebsleistung der DB Netz AG in Mio. Trkm)





Die voraussichtliche Zunahme sowohl des Schienengüterverkehrs (links) als auch des Schienenpersonenverkehrs (rechts außen) wird die Planungseinrichtungen der Bahn (rechts) künftig vor immer komplexere Aufgaben stellen.

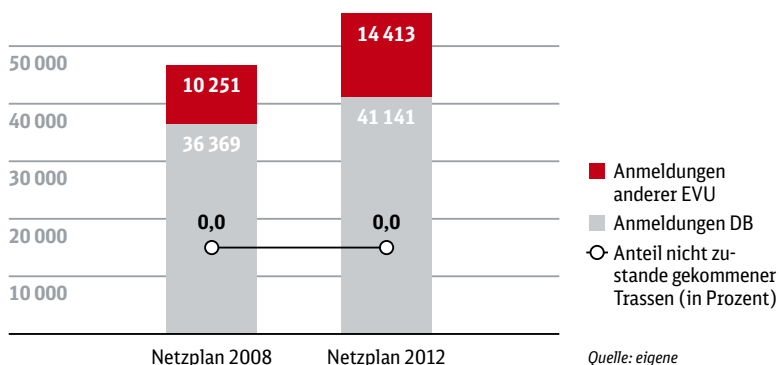
rechnet das Ministerium im Jahr 2025 mit einer Verkehrsleistung von knapp 152 Milliarden Tonnenkilometern, was eine Steigerung von 34 Prozent im Vergleich zum Jahr 2011 bedeuten würde.

Grenzüberschreitende Verbindungen des Güterverkehrs werden vom europäischen Gesetzgeber mit der Verordnung 913/2010 unterstützt, die im November 2010 in Kraft getreten ist. Mit diesem Rechtsakt hat die EU die Einrichtung von zunächst acht länderübergreifenden Güterverkehrskorridoren beschlossen, um die Marktfähigkeit dieser preissensiblen Verkehre zu verbessern. Deutschland als zentral gelegenes Transitland kommt hierbei mit insgesamt drei Korridoren eine maßgebliche Rolle zu. Für die Infrastrukturbetreiber der Mitgliedstaaten hat das weitreichende Konsequenzen, so auch für die DB Netz AG: Sie muss bis zum Fahrplanjahr 2015 (für Korridor 1)

beziehungsweise 2017 (Korridor 3 und 8) auf diesen Korridoren grenzüberschreitenden Güterverkehr vorrangig behandeln, zum Beispiel indem bestimmte vordefinierte Trassen bereits elf Monate vor dem Netzfahrplanwechsel für internationale Güterzüge konstruiert und dem Korridor-One-Stop-Shop zur vorrangigen Belegung im Netzfahrplan übergeben werden. Dies stellt den Infrastrukturbetreiber vor Herausforderungen, da zu einem so frühen Zeitpunkt – Monate vor der Erstellung des Netzfahrplans – noch keine konkrete Nachfrage, sondern lediglich Erfahrungswerte oder Prognosen bekannt sind. Die DB Netz AG kam zu dem Ergebnis, dass die Bereitstellung von vordefinierten Zugtrassen bereits vor der Netzfahrplanerstellung nur möglich ist, wenn diese standardisiert und systematisiert angeboten werden. Sie hat daher entschieden, ihren Kunden sogenannte »durchgebundene

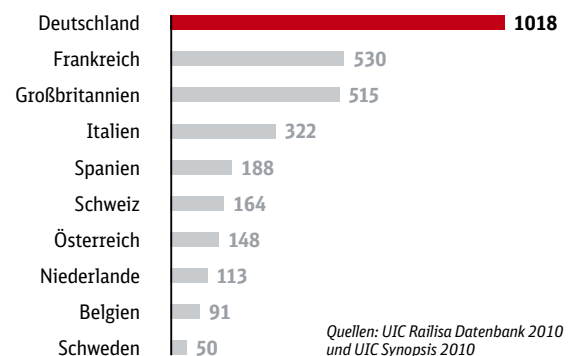
Bewährtes Trassenkonstruktionsverfahren der DB Netz AG

(Erneut konnten nahezu alle Konflikte einvernehmlich gelöst werden)



Deutschland in Europa mit höchster Betriebsleistung

(Zehn-Länder-Vergleich Europa 2010; in Mio. Trkm/a)





internationale Katalogtrassen«, das heißt vorkonstruierte und international abgestimmte Trassen, bereitzustellen. Um deren Praxistauglichkeit im Hinblick auf die Umsetzungsanforderungen der EU-Verordnung zu testen, führte die DB Netz AG diese bereits für den Netzfahrplan 2012 ein. Zum Netzfahrplan 2013 wurde das Angebot an Katalogtrassen weiter ausgebaut.

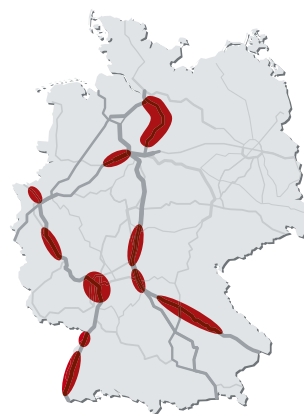
Auch für die Kunden bedeuten die Katalogtrassen »Neuland«, das mit einem Wechsel von Maßanfertigung zu »Prêt-à-porter« durchaus zu vergleichen ist. Kritisch ist die EU-Verordnung momentan auch deshalb noch zu sehen, weil durch die verbindliche Vorhaltung von internationalen Güterverkehrstrassen frühzeitig Kapazität gebunden wird, obwohl nicht sicher ist, ob beziehungsweise in welchem Umfang die Trassen überhaupt nachgefragt werden. Dies ist insbesondere für das hochbelastete deutsche Schienennetz von Bedeutung, da es in weiten Teilen von einer intensiven Mischnutzung von Güter-, Personennah- und Personenfernverkehr geprägt ist, letztere jeweils überwiegend als kapazitätsintensive vertaktete Verkehre. Eine wichtige Zielstellung für die Umsetzung der EU-Verordnung ist deshalb, dass den entstehenden Vorteilen für den internationalen Güterverkehr möglichst geringe negative Auswirkungen insbesondere auf den vertakteten Personenverkehr gegenüberstehen. Gerade unter diesem Aspekt scheint die Bereitstellung vordefinierter Zugtrassen durch den Netzbetreiber als praktikabler Lösungsansatz.

Verkehrswachstum macht gezielten Infrastrukturausbau notwendig

Durch die prognostizierte mittel- und langfristige Zunahme des Verkehrsaufkommens sind auf den zentralen Verkehrsachsen sowie Knoten bereits heute weitere Kapazitätsengpässe absehbar. Eine zeitnahe Steigerung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur ist daher

Infrastruktur: Prognose und Maßnahmen

Erwartete Infrastrukturengpässe [1] und Entlastung durch Verkehrsverlagerung [2]



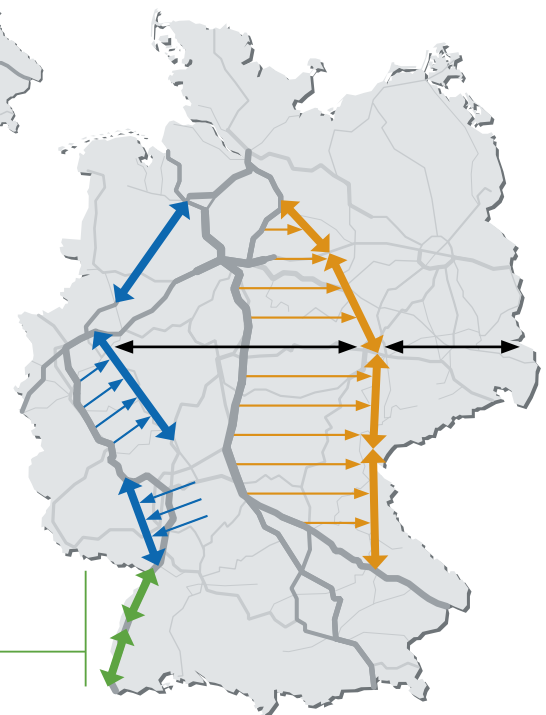
[1]

Das prognostizierte Verkehrswachstum auf dem Schienennetz macht eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit insbesondere der Hauptachsen und Knoten erforderlich.

■ Verkehrsknotenpunkte mit Entlastungsbedarf

[2]

Mit dem Ausbau von Alternativrouten im Rahmen eines Wachstumsprogramms können stark ausgelastete Strecken und Knoten entlastet werden.



■ Korridor West
■ Korridor Ost

Außerhalb des Wachstumsprogramms

Quelle: eigene



Die Instandhaltung der Infrastruktur (links) kostet die DB mindestens 1 Milliarde Euro jährlich. Rechts: Ein Containerzug im Seehafenhinterlandverkehr. DB Schenker Rail sowie andere Eisenbahnverkehrsunternehmen nutzen für die Erbringung von Transportaufträgen auch Lokomotiven auf Leasingbasis.

dringend notwendig. Dies kann einerseits über eine effizientere Nutzung des bestehenden Netzes erfolgen. Ansatzpunkt ist hier neben einer weiteren Optimierung des Fahrplans und der Betriebsabläufe auch eine gezielte Nachfragesteuerung, die etwa in Form streckenbezogener Auslastungskomponenten im Trassenpreissystem erfolgen kann. Die damit verbundene gleichmäßigere Auslastung des Netzes würde zu einer höheren Kapazität des Gesamtnetzes führen. Andererseits ist für die zukünftige Entwicklung der Schiene vor allem die Sicherstellung eines ausreichenden und zielgerichteten Investitionsniveaus von zentraler Bedeutung.

Prognostizierte Verkehrsbelastungen bei Investitionen stärker berücksichtigen

Die heutige Finanzierungslogik von Schieneninfrastrukturinvestitionen basiert im Wesentlichen auf zwei Säulen: Einerseits ist mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und DB der Erhalt der bestehenden Infrastruktur vertraglich geregelt. Demnach unterstützt der Bund Investitionen in das Bestandsnetz bis 2013 jährlich mit 2,5 Milliarden Euro. Im Gegenzug garantiert die DB die Einhaltung einer vereinbarten Infrastrukturqualität sowie ein Mindestniveau an Eigenmittelausgaben (500 Millionen Euro pro Jahr) für Ersatzinvestitionen. Darüber hinaus finanziert die DB mit Eigenmitteln die komplette Instandhaltung in Höhe von mindestens einer Milliarde Euro jährlich.

Die Maßnahmen zum Neu- und Ausbau der Infrastruktur andererseits werden – von Sonderprogrammen wie dem »Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr« abgesehen – nahezu ausschließlich über den Bedarfsplan des Bundesverkehrswegeplans festgelegt. Bei den dort hinterlegten Vorhaben handelt es sich überwiegend um großvolumige und langfristig

angesetzte Investitionen mit überregionaler Bedeutung zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes. Über die inhaltliche Ausgestaltung des Bedarfsplans entscheidet alleine der Bund. Finanziert werden die Aus- und Neubauvorhaben zu einem großen Teil mit Mitteln des Bundes (im Durchschnitt der letzten Jahre rund 1,2 Milliarden Euro pro Jahr), aber auch mit Eigenmitteln der DB.

Es ist mittlerweile unbestritten, dass nicht alle aktuell im Bedarfsplan aufgeführten Projekte im derzeitigen Finanzierungsrahmen in einer angemessenen Zeit, das heißt zumindest bis 2025, realisiert werden können. Dies gilt ungeachtet des im vergangenen Jahr ins Leben gerufenen Finanzkreislaufs Schiene, mit dem insgesamt eine weitere Milliarde im Zeitraum 2012 bis 2015 für die Maßnahmen im Bedarfsplan investiert werden soll. Denn für eine Behebung der Unterfinanzierung des Bedarfsplans wären nach Berechnungen der DB dauerhaft jährlich rund 600 Millionen Euro zusätzlich notwendig. Angesichts der angespannten öffentlichen Finanzlage ist von einer derartigen Ausweitung der Schieneninfrastrukturfinanzierung aktuell und in Zukunft nicht auszugehen. Es ist daher dringend notwendig, die knappen zur Verfügung stehenden Mittel dort einzusetzen, wo sie den höchsten Nutzen entfalten. Dementsprechend sollten bei der Planung von zukünftigen Investitionen die prognostizierten Verkehrsbelastungen stärker berücksichtigt werden, um die erwarteten Kapazitätsengpässe rechtzeitig beseitigen und die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur an das höhere Verkehrsaufkommen anpassen zu können.

Ein Großteil der vorhandenen Ausbaumittel für den Bedarfsplan ist in laufenden Projekten jedoch schon heute längerfristig fixiert, sodass eine mögliche Änderung der Priorisierung von Projekten durch den Bund kurzfristig nicht realisierbar ist. Um zügig eine gezielte Entlastung der Haupttrouten und Knoten er-



reichen zu können, sind deshalb zusätzliche, außerhalb des Bedarfsplans aufgesetzte Sonderprogramme notwendig. Mit den noch laufenden Vorhaben aus dem »Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr« werden derzeit bereits die Kapazitäten für den Abtransport des zukünftig stark anwachsenden Containerverkehrs von Seehäfen erhöht.

Ein weiteres wichtiges Projekt wäre das von der DB entwickelte Konzept »Wachstumsprogramm«, mit dem über den Ausbau von alternativen Routen und Knoten die bestehenden Hauptverkehrsachsen insbesondere in Nord-Süd-Richtung entlastet werden könnten. Hierfür hat die DB dem Bund bereits konkrete Umsetzungsmaßnahmen vorgeschlagen. Die Finanzierung – und damit die Realisierbarkeit – dieses Programms ist aktuell allerdings noch offen.

»Netzfonds« als neues Finanzierungsinstrument für eigenmittelfinanzierte Investitionen

Neben den großen und überregionalen Ausbauprojekten existiert eine Vielzahl von kleineren, punktuellen Maßnahmen, mit denen gezielt und relativ kurzfristig lokal bestehende Engpässe beseitigt und die Kapazität des Netzes erhöht werden könnten. Das Problem: Der bestehende Finanzierungsrahmen für Investitionen weist insbesondere für solche Vorhaben eine strukturelle »Lücke« auf, sodass die finanziellen Mittel zur Umsetzung bislang fehlten. Denn LuFV-Mittel müssen für das Bestandsnetz eingesetzt werden und stehen daher für diese Vorhaben nicht zur Verfügung. Im Bedarfsplan hingegen sind sie derzeit nicht vorgesehen, und allein durch die Vielzahl der bereits bestehenden Projekte ist eine kurzfristige Aufnahme auch in Zukunft nicht realistisch.

Die DB Netz AG hat daher mit dem sogenannten »Netzfonds« ein zusätzliches neues Finanzierungsmodell geschaffen, mit dem seit dem vergange-

nen Jahr kleinere Ausbauprojekte umgesetzt werden, die über die bestehenden Finanzierungswege absehbar nicht möglich wären. Finanziert werden diese Maßnahmen, die vorwiegend zur Kapazitätserweiterung, Engpassbeseitigung und Qualitätsverbesserung dienen, überwiegend mit Eigenmitteln der DB Netz. Unter den Netzfonds fallen derzeit insgesamt 49 Bauvorhaben mit einem Volumen von 130 Millionen Euro, die bis 2015 umgesetzt werden sollen. Sie sind das Ergebnis einer mehrstufigen Auswahl aus fast 1000 Vorschlägen – neben internen Überlegungen wurden ebenso Anregungen von Kunden und des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) aufgegriffen.

Prämisse für die Aufnahme in den Netzfonds waren eine maximale Investitionssumme von jeweils 10 Millionen Euro, eine schnelle Realisierbarkeit innerhalb von ein bis fünf Jahren sowie insbesondere eine hohe Wirtschaftlichkeit der Maßnahme für die DB Netz AG. Der Netzfonds kann so die bedarfsgerechte Infrastrukturentwicklung sinnvoll ergänzen. Da die

Wegen des zunehmenden Verkehrsaufkommens muss die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur gesteigert werden.

Eigenwirtschaftlichkeit bei Infrastrukturprojekten jedoch die Ausnahme und nicht den Regelfall darstellt, bleibt der Anwendungsbereich dieses neuen Finanzierungsinstruments begrenzt. Von zentraler Bedeutung für die Schieneninfrastruktur bleiben daher weiterhin die bestehenden vom Bund mitgetragenen Regelfinanzierungswege.

Interview Frank Miram, DB AG, spricht mit der Vizepräsidentin der Bundesnetzagentur, Dr. Iris Henseler-Unger, über aktuelle Herausforderungen der Regulierung.



»Der Bahnsektor profitiert vom Wettbewerb«

Frau Dr. Henseler-Unger hat 2012 den Vorsitz der Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail) übernommen. Im Interview nimmt sie Stellung zu zentralen Fragen des Marktes.

Laut aktueller Marktumfrage der Bundesnetzagentur bewerten die Marktteilnehmer die Zugangsbedingungen zur Infrastruktur zunehmend positiv und zum Teil mit »gut« (beispielsweise die Vergabe von Fahrplantrassen). Teilen Sie die Einschätzung, dass sich die Rahmenbedingungen in den letzten Jahren verbessert haben?

Insgesamt hat es in den vergangenen Jahren Fortschritte gegeben. Einen Teil dieses Erfolgs möchte ich auch für uns reklamieren. Unser engagierter Einsatz hat fairere Wettbewerbsbedingungen geschaffen. So werden die regulierten Bereiche in der Marktumfrage positiver bewertet als diejenigen ohne Regulierung, auch im Fall des von Ihnen gewählten Beispiels der Zugangsbedingungen.

Es gibt wichtige Themenfelder, bei denen die Branche weiteren Handlungsbedarf sieht. Das gilt zum Beispiel beim Vertrieb von Fahrkarten im Personenverkehr oder beim Bezug von Bahnstrom. Selbst bei der insgesamt positiv bewerteten Trassenvergabe sind einige Teilbereiche noch nicht zufriedenstellend, so etwa die Koordination im Rahmen der Baustellenplanung.

Uns geht es bei der Marktumfrage insbesondere darum, in welchen Bereichen der regulatorische Handlungsbedarf vom Markt am dringendsten gesehen wird. Der gesetzlich vorgesehene diskriminierungsfreie Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gilt qua Gesetz aber für jeden einzelnen Zugangsberechtigten gleichermaßen. Hier reicht es also nicht, wenn die überwiegende Zahl der Unternehmen bestimmte Prozesse positiv bewertet. Der konkrete Fall ist entscheidend.

Betrachtet man die Liberalisierungsprozesse in verschiedenen Sektoren beziehungsweise Erfahrungen in verschiedenen Ländern: Kann eine starke Regulierungsbehörde faire Wettbewerbsbedingungen auch bei fortbestehenden integrierten Marktstrukturen ermöglichen?

Nur starke Regulierungsbehörden können effektiv dazu beitragen, dass Wettbewerb eine Chance hat. Sie müssen daher unabhängig und mit entsprechenden Kompetenzen ausgestattet sein. Dies hat sich in allen liberalisierten Sektoren als eine entscheidende Voraussetzung für den Erfolg der Marktöffnung erwiesen. In der Energie war die Marktöffnung in Deutschland erst erfolgreich und hat für den Verbraucher Vorteile gebracht, als 2005 nach Jahren der Selbstregulierung die Bundesnetzagentur die Regulierung übernahm. Hinsichtlich der Eisenbahnmärkte zeigen gerade die Länder, die im Vergleich die durchsetzungsstärksten Regulierer eingerichtet haben, wie etwa Österreich, Großbritannien, aber auch Deutschland, die größten Erfolge. Darauf sollte sich aber keinesfalls ausgerichtet werden.

Es war immer die Position der Bundesnetzagentur, dass das gewählte Maß an Entflechtung durch einen entsprechend maßgeschneiderten Regulierungsrahmen flankiert werden muss. Grundsätzlich sind verschiedene Wege denkbar. Integrierte Strukturen und faire Wettbewerbsbedingungen schließen sich jedenfalls nicht per se aus. Vereinfacht gesagt: Je geringer der Grad der Entflechtung ist, desto robuster muss die Regulierung ausgestaltet sein. Keine Entflechtung und eine schwache Regulierung sind eine schlechte Lösung für Kunden und die Gesamtwirtschaft.

Wie schätzen Sie die Wettbewerbsentwicklung etwa im Vergleich zu Frankreich ein und wo sehen Sie aktuell Handlungsbedarf?

Im Schienengüterverkehr und im Schienenpersonenfernverkehr ist der Anteil der Wettbewerber zwar langsam, aber stetig gestiegen. Von der Anbietervielfalt hat der Eisenbahnsektor meines Erachtens deutlich profitiert. Im Schienengüterverkehr wurden neue Angebote am Markt platziert. Im Schienenpersonenfernverkehr konnte die öffentliche Hand durch



Frau Dr. Henseler-Unger hält neue Bürokratien wie eine europäische Regulierungsbehörde für überflüssig.

Ausschreibungen Kosteneinsparungen erzielen und diese zur Ausweitung des Nahverkehrsangebotes nutzen. Im Personenfernverkehr sind die Entwicklungen nicht so positiv. Signifikanter Wettbewerb hat sich hier trotz der entsprechenden rechtlichen Möglichkeiten bisher nicht entwickelt. Hier wünsche ich mir eine stärkere Belebung und hoffe auf neue Impulse.

Deutschland sollte wegen seiner Größe, seiner Lage in Europa und seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit ein interessanter Markt sein. Schaut man sich Deutschland im internationalen Vergleich an, so liegen die Wettbewerberanteile an der Verkehrsleistung allerdings nur im mittleren Bereich. Die Anzahl der aktiven Unternehmen ist allerdings vergleichsweise hoch.

werb behaupten und sind daher besser aufgestellt. Wettbewerb ist der wesentliche Treiber für qualitativ attraktive Angebote und faire Preise. Daher begrüßen wir eine konsequent fortgesetzte Marktliberalisierung auch des europäischen Eisenbahnmarktes im Personenverkehr sehr.

Wie bewerten Sie die sich abzeichnenden Verschärfungen infolge der Überarbeitung des Regulierungsrechts (Recast) auf europäischer Ebene?

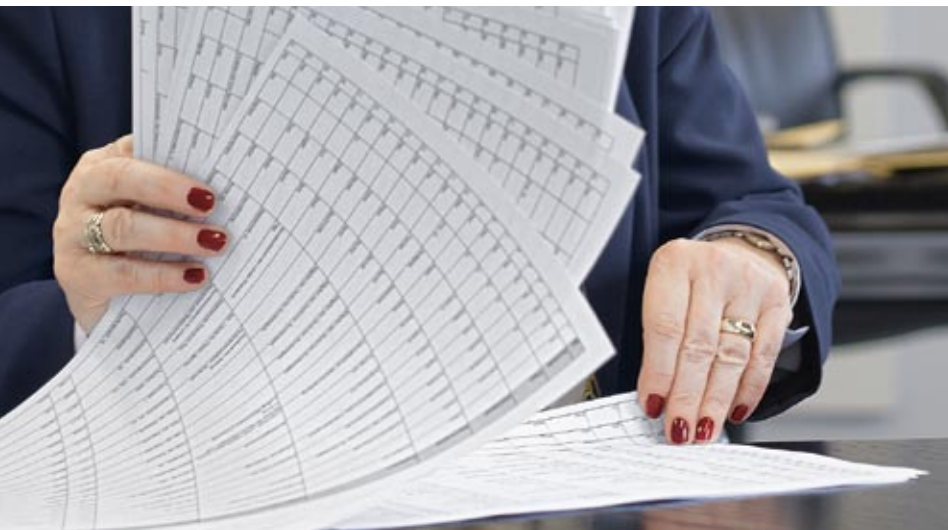
Die im Recast enthaltenen Änderungen und Ergänzungen würde ich nicht als »Verschärfungen« bezeichnen. Es handelt sich in vielen Fällen um Verbesserungen und Konkretisierungen der gegenwärtig geltenden Regelungen. So sieht der Entwurf unter anderem eine Optimierung der Zugangsbedingungen zu Serviceeinrichtungen, klarere Vorgaben in Bezug auf die Kostenrechnung und eine Verbesserung der Regelungen zur Marktbeobachtung vor. Der Recast wird eine Stärkung der nationalen Regulierungsbehörden bringen, zum Beispiel im Hinblick auf deren Unabhängigkeit. Die vorgeschlagenen Änderungen sind aus unserer Sicht im Wesentlichen zu begrüßen. Die Schärfung und Anpassung der Rahmenbedingungen liegt im Interesse aller Marktbeteiligten, da damit Planungs- und Rechtssicherheit sowie die Transparenz hinsichtlich der bestehenden Befugnisse und Verpflichtungen erhöht werden. Bisweilen mag man sich noch klarere und präzisere Regelungen wünschen.

Wie stehen Sie zu der für das Vierte Eisenbahnpaket angestrebten weiteren Liberalisierung des europäischen Schienenpersonenverkehrsmarktes und den Plänen, eine europäische Regulierungsbehörde für den Eisenbahnsektor zu schaffen?

Die Öffnung aller Schienenverkehrsmärkte in allen Staaten der EU ist der logische nächste Schritt der Liberalisierung vor dem Hintergrund des europä-

Nur starke, unabhängige Regulierungsbehörden können effektiv dazu beitragen, dass Wettbewerb eine Chance hat.

Frankreich hat den Schienengüterverkehrsmarkt 2007 geöffnet, also über zehn Jahre später als Deutschland, und schottet den Personenverkehr weiterhin ab. Die Wettbewerber im Güterverkehr – auch DB Schenker – haben in Frankreich inzwischen einen Marktanteil von etwa 20 Prozent. Gleichzeitig hat die SNCF signifikant an Verkehren verloren, operative Verluste geschrieben, und die Gesamttransportvolumina auf der Schiene waren in Frankreich in den vergangenen Jahren stark rückläufig. Das ist meines Erachtens auch eine Folge eines zu lange protektionierten Marktes. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland – Wettbewerber und DB – müssen sich durch die frühere Marktöffnung schon sehr viel länger im Wettbe-



ischen Binnenmarkts. In Deutschland haben wir gute Erfahrungen mit der raschen freiwilligen Öffnung für Wettbewerb im Personennahverkehr gemacht. Nur den grenzüberschreitenden Verkehr mit Restriktion zu öffnen, war aus meiner Sicht stets Stückwerk und hat zu neuen Komplikationen geführt. Die vollständige Liberalisierung schafft klare Bedingungen. Davon profitieren auch deutsche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die neue Chancen in anderen EU-Staaten, wie etwa in Frankreich, erhalten. Es sollte aber nicht vergessen werden, dass die Öffnung eines Marktes kein Selbstläufer ist. Ohne starke Regulierungsbehörden werden sich wettbewerbliche Strukturen nur sehr viel schwerer durchsetzen.

Eine europäische Regulierungsbehörde lehne ich ab. Die gemeinsamen europäischen Ziele sind in den meisten Fällen konkreter, schneller und dem Problem angemessener durch starke nationale Regulierer und ihre Zusammenarbeit zu lösen. Neue europäische Bürokratien, weit weg von den spezifischen Problemen, Unternehmensstrukturen und nationalen Besonderheiten, sind überflüssig. Auch der Recast setzt daher zu Recht auf eine Stärkung der Unabhängigkeit der nationalen Regulierungsbehörden und ihrer Kompetenzen. Die im letzten Jahr – nach den erfolgreichen Vorbildern aus der Telekommunikation und Energie – geschaffene europäische Gruppe unabhängiger Regulierer »IRG-Rail« ist eine geeignete Plattform, in grenzüberschreitenden Fragen zu kooperieren, gemeinsame Prinzipien und Praktiken zu formulieren und dadurch eine konsistente Regulierung sicherzustellen.

Mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs zu verbessern, trat Ende 2010 die Verordnung (EU) 913/2010 in Kraft. Die einzelnen Anforderungen daraus werden zurzeit umgesetzt. Wie bewerten Sie den ange-

botsorientierten Ansatz vorkonstruierter Trassen und von Kapazitätsreserven unter ökonomischen Gesichtspunkten?

Eine bedürfnisgerechte und diskriminierungsfreie Trassenplanung über vorkonstruierte Trassen kann zu einer effizienteren Ausnutzung der Schienenkapazitäten führen. Möglich wird das beispielsweise durch exakt eingeplante Überholungen, Festlegung von Zugparametern oder durch eine zeitliche oder räumliche Entmischung von Verkehren.

Durch eine Vorkonstruktion darf aber nicht der notwendige Raum für Flexibilität verloren gehen. Es müssen auch Kapazitätsreserven für den Gelegenheitsverkehr bleiben. Die entsprechenden Regelungen der Verordnung, die der großen Bedeutung kurz- und mittelfristig geplanter Verkehre Rechnung tragen, sind zu berücksichtigen.

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Korridors müssen die Bedürfnisse der Zugangsberechtigten antizipieren und in bedarfsgerecht vorkonstruierte Trassen umsetzen. Gleichzeitig werden die nationalen Regulierungsbehörden natürlich die Diskriminierungsfreiheit dieser Trassenkonstruktion sicherstellen.

Wird bei der Umsetzung dieser Verordnung Ihrer Meinung nach sichergestellt, dass auch die Interessen der Transportunternehmen, insbesondere des Personenverkehrs, angemessen berücksichtigt werden?

Die Interessen der Transportunternehmen und der Nahverkehrsaufgabenträger sind laut Verordnung erstmals in einer umfassenden Verkehrsmarktstudie zu dokumentieren. Sie soll die infolge der Errichtung des Korridors beobachteten und erwarteten Änderungen des Verkehrs untersuchen.

Die Verordnung hebt mehrfach hervor, dass auch der Bedarf des Personenverkehrs zu respektieren ist. Trotz unterschiedlicher Ansprüche an die



Dr. Iris Henseler-Unger und Frank Miram diskutieren, ob das neue Eisenbahngesetz die Besonderheiten des Eisenbahnsektors angemessen berücksichtigt. Einig sind sie sich in dieser Frage nicht.

Trassenplanung könnte gerade eine Vorkonstruktion von Trassen wesentlich dazu beitragen, Güter- und Personenverkehr besser miteinander zu vereinbaren, da Kapazitätsengpässe auf diese Weise frühzeitiger und objektiver als bisher erkannt werden können. Um Engpässen zu begegnen, sieht die Richtlinie im Übrigen auch eine Investitionsplanung vor.

Ein aktuelles Gesetzgebungsvorhaben des Bundesverkehrsministeriums sieht die Weiterentwicklung des Regulierungsrechts vor. Wie passt das zur europäischen Gesetzgebungsdebatte? Sind Inkompatibilitäten zu befürchten? Wird uns in naher Zukunft eine weitere »Regulierungsnovelle« bevorstehen?

Das Bundesverkehrsministerium nimmt mit seinem Gesetzentwurf schon viele Punkte vorweg, die auch im Rahmen des Recast thematisiert werden. Die Entwürfe des nationalen und europäischen Rechts sind weitgehend miteinander kompatibel. Sofern im Recast, insbesondere in Form einer umsetzungsbedürftigen Richtlinie, allerdings gänzlich neue Themen behandelt werden, könnten diese auch noch während des nationalen Gesetzgebungsverfahrens umgesetzt werden. Ob und inwieweit dies tatsächlich der Fall sein wird, kann ich aufgrund des gegenwärtigen Verhandlungsstandes nur vage abschätzen. Es würde sich aber wohl eher um Einzelpunkte handeln.

Die erkannten Defizite der geltenden gesetzlichen Regelungen sollten dringend abgestellt werden, um die inter- und intramodale Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu stärken. Dies sollte im Interesse aller Akteure liegen. Wir sollten schnell zu Verbesserungen des nationalen Rechtsrahmens kommen und damit nicht bis zum Abschluss eines europäischen Gesetzgebungsverfahrens warten.

Ein Kernelement des neuen Gesetzes soll die Einführung einer Anreizregulierung für Trassen- und

Stationspreise nach dem sogenannten »Price-cap«-Verfahren darstellen. Welche Erwartungen verbinden Sie damit?

Im Fokus steht bisher ein Regulierungskonzept, das alleinstehend oder als Basis für eine spätere Anreizregulierung gelten kann. Es sollen damit Effizienzpotenziale bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen gehoben und Kosten gesenkt werden. Dies ist ein richtiger Schritt. Der derzeit geltende Vollkostenmaßstab bietet nämlich keine Anreize und birgt die Gefahr, dass das Monopolunternehmen seine Stellung nutzen kann, um auch auf dem nachgelagerten Markt des Schienenverkehrs monopolistische Strukturen aufzubauen beziehungsweise zu erhalten.

Was wird das neue Gesetz daran ändern?

Der derzeit diskutierte Gesetzentwurf ermächtigt darüber hinaus zur Einführung einer Anreizregulierung durch eine entsprechende Verordnung des Bundesverkehrsministeriums. Aus unserer Sicht sollte sie rasch erlassen werden. Wir haben schon weitreichende Vorarbeiten geleistet, sodass die Verordnung bereits parallel zum Gesetzgebungsverfahren voran gebracht werden könnte.

Schon aus ganz praktischen Gründen befürworte ich die rasche Einführung einer Anreizregulierung, wie wir sie bereits im Jahre 2008 vorgeschlagen haben. Im Vergleich zu einer Regulierung auf Basis der jährlichen Genehmigungen ist der administrative Aufwand für die Unternehmen und auch für uns geringer, weil sie Preispfade für mehrere Jahre vorgibt. Damit erhöht sich die Planungssicherheit für Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Zugleich wird aber auch der Anreiz für die Infrastrukturunternehmen höher, Effizienzpotenziale zu heben, weil ihnen die über Plan erzielten Gewinne innerhalb der Regulierungsperiode zunächst selbst zugutekommen.



Eine Beeinträchtigung der Investitionstätigkeit sehe ich im Übrigen nicht. Im Gegenteil: In den übrigen regulierten Sektoren zeigt sich, dass effizienzorientierte Regulierung nicht nur eine bessere Leistungserbringung befördert, sondern auch die richtigen Anreize für effiziente Investitionen setzt.

Kann dies aus Ihrer Sicht zu einer Senkung der Infrastrukturentgelte führen?

Es geht bei der Entgeltkontrolle nicht zuerst um Senkung der Entgelte, sondern vielmehr um eine angemessene und faire Preissetzung, die transparent und nachvollziehbar ist. Wir erleben dieses Jahr zum Beispiel im Energiesektor Netzentgeltsteigerungen von mehreren Prozent. Die Gründe können wir en détail listen. Unsere Kontrolle führt im Markt zu einem erheblichen Vertrauensgewinn, der Investitionen begünstigt. Insofern halte ich die im Gesetzentwurf vorgeschlagene Regulierung für einen wichtigen Baustein auf dem Weg zu einer wettbewerbsfähigen Eisenbahninfrastruktur.

Aus dem Telekommunikationssektor ist das Regulierungskonzept der Kosten effizienter Leistungsbereitstellung bekannt. Wie sehen Sie die Übertragung auf den Eisenbahnsektor? Sind die Spezifika der Eisenbahn wie etwa die fehlende Eigenwirtschaftlichkeit und die staatliche Mitfinanzierung angemessen abgebildet?

Die Kosten der effizienten Leistungsbereitstellung haben sich als Maßstab bewährt. Auch im Eisenbahnsektor wird dies so sein, wenn die konkrete Ausgestaltung stimmt, etwa wenn alle Kosten in Bezug auf Pflicht- und Hauptleistungen umfasst und entsprechende Informationspflichten vorgesehen sind.

Natürlich sind die Besonderheiten des Eisenbahnsektors bei der Regulierung zu berücksichtigen. Eine pauschale Übertragung der Regulierung aus an-

deren Bereichen ist auch nicht geplant. Staatliche Finanzierung und Effizienzregulierung schließen sich aber nicht aus, wie manchmal behauptet wird. Eine Berücksichtigung der fehlenden Eigenwirtschaftlichkeit und die staatliche Mitfinanzierung sind möglich. Aus meiner Sicht bedingen sich eine langfristig stabile und effizient ausgestaltete Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung einerseits und eine effizienz-basierte Entgeltregulierung andererseits gegenseitig. Die in der LuFV vereinbarte Infrastrukturqualität stellt sicher, dass Effizienzsteigerungen infolge der Entgeltregulierung nicht auf Kosten der Qualität vorgenommen werden. Dagegen verhindert die effizienz-basierte Entgeltregulierung, dass die Degression der staatlichen Mittel, wie in der LuFV vorgesehen, über Preiserhöhungen und damit zulasten der Zugangsberechtigten kompensiert wird. Diese Sichtweise teilt im Übrigen auch die unabhängige Monopolkommission in ihrem Sondergutachten Bahn 2011.

Wenn es Produktivitätszuwächse zu verteilen gäbe – welchen Schwerpunkt würden Sie setzen: Senkung der Netzentgelte oder Senkung der öffentlichen Zuwendungen für Eisenbahninfrastruktur?

Produktivitätszuwächse können sowohl durch Senkung der Netzentgelte als auch durch Senkung der öffentlichen Zuwendungen für den Eisenbahnsektor oder durch eigene effiziente Infrastrukturinvestitionen nutzbar gemacht werden. Die Bundesnetzagentur als Wettbewerbsbehörde plädiert dafür, sie zur Senkung der Netzentgelte einzusetzen. Davon profitieren die Nutzer der Schienenwege und die öffentliche Hand, denn ein großer Anteil staatlicher Zuwendungen fließt aus den Regionalisierungsmitteln in die Trassenentgelte. Entgelt-senkungen ermöglichen Mehrbestellungen durch die SPNV-Aufgabenträger oder gezielte Mehrinvestitionen in die Eisenbahninfrastruktur.

Ordnungspolitik Die Eisenbahnen in Europa sehen sich immer neuen europäischen und nationalen gesetzlichen Anforderungen gegenüber. Gleichzeitig fehlt dem europäischen Schienenverkehr verstärkt Kapital. Das bekommt auch der polnische Verkehrsmarkt zu spüren.



Europäische Bahnpolitik am Scheideweg

Eine pragmatischere verkehrspolitische Ausrichtung des europäischen Gesetzgebers fordern die Bahnen in Europa. Hohe Defizite und strukturelle Herausforderungen belasten den Markt.

Während der vergangenen 20 Jahre hat die EU intensiv an der Umgestaltung der europäischen Schienenverkehrsmärkte gearbeitet. Ihr Ziel ist einerseits ein einheitlicher europäischer Eisenbahnraum, andererseits ein dynamischer, auf regem Wettbewerb beruhender Eisenbahnmarkt. Mittels dreier Eisenbahnpakete und eines technischen Pakets hat die Kommission sich bei ihrer Arbeit darauf konzentriert, die Schienenmärkte für den Wettbewerb zu öffnen, die Eisenbahntechnik zu harmonisieren und eine europäische Infrastruktur zu entwickeln.

Bevor sie nun mit einem vierten Eisenbahnpaket diesen Weg fortsetzt, stellt sich die Frage, wie die Zwischenbilanz ihrer bisherigen Anstrengungen eigentlich ausfällt. Bei einer näheren Betrachtung der gegenwärtigen Marktverhältnisse wird nämlich deutlich, dass sich die tatsächliche Entwicklung auf dem Eisenbahnmarkt nicht vollständig in die von der Kommission gewünschte Richtung bewegt.

Finanzierungsschwierigkeiten hemmen die Entwicklung

Ein zentraler Aspekt des aktuellen Marktgeschehens ist eine unzureichende Refinanzierungskraft der Bahnunternehmen und die hohe Staatsverschuldung in Europa, was für das gesamte europäische Schienensystem zunehmend zu Finanzierungsschwierigkeiten führt.

Die immer knapper ausgestatteten Staatshaushalte zwingen die Regierungen zu einer strengen Abwägung zwischen dringenden Investitionen in den Erhalt des Bestandsnetzes und der Umsetzung kostenintensiver politischer Initiativen und Gesetzgebungsmaßnahmen der EU. Zu Letzteren zählt etwa die Ausrüstung von Infrastruktur und Lokomotiven mit der Leit- und Sicherungstechnik ETCS, die Errichtung eines transeuropäischen Schienennetzes oder eine immer strengere Regulierung. Die deutsche Regierung kann beispiels-

weise die auf 4,5 Milliarden Euro geschätzte Investitionssumme für eine Komplettausrüstung des Schienennetzes mit ETCS zurzeit nicht zur Verfügung stellen. Sie hat angekündigt, bis zur Komplettausrüstung ausländischen ETCS-fähigen Güterverkehrslokomotiven als Übergangslösung spezielle Fahrzeugmodule (Specific Transmission Modules) zu finanzieren, damit diese in der Zwischenzeit in Deutschland fahren können.

Aufseiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen haben sich die Finanzierungsprobleme in den vergangenen Monaten mit der Herabstufung der Ratings von vielen Bahnen verschärft. Das ist angesichts der wirtschaftlich angespannten Lage der Mehrzahl der europäischen Bahnen bedenklich. Nur wenige Bahnen haben Fortschritte dabei gemacht, ihre Profitabilität zu steigern. Die DB AG beispielsweise gehört zu den wenigen Unternehmen, denen das gelungen ist. Sie weist heute eine stabile EBIT-Marge auf, die deutlich über dem europäischen Durchschnitt liegt (siehe Grafik auf Seite 37). Trotzdem verdient selbst die DB AG derzeit noch nicht ihre Kapitalkosten. Einigen Bahnen bleibt angesichts der Finanzierungsprobleme nichts anderes übrig, als sich aus einzelnen Geschäftsfeldern zurückzuziehen und Unternehmensteile zu verkaufen. Dies ist insbesondere bei Unternehmen zu beobachten, in denen privates Kapital investiert war: Zu den bedeutenden Unternehmen auf dem europäischen Markt, die sich nicht ausschließlich im staatlichen Besitz befinden, gehört nur noch die französische Veolia Transdev, die infolge finanzieller Schwierigkeiten des Mutterkonzerns – Veolia Environnement, einer der beiden Aktionäre von Veolia Transdev – jedoch kurzfristig zum Teil verkauft werden könnte. Außerdem ist als privates Personenverkehrsunternehmen noch die britische Aktiengesellschaft FirstGroup zu nennen, die jedoch im vergangenen Jahr bereits die Konsequenz aus einer unzureichenden Ertragsperspektive in Kontinentaleuropa gezogen und sich von ihren Aktivitäten in



Dänemark und Deutschland getrennt hat. In Summe gibt es kaum privates Kapital am Markt – es finanziert weniger als vier Prozent der gesamten Verkehrsleistung. Und auch der laufende Privatisierungsprozess der polnischen PKP ist fast ohne private Interessenten.

Strukturelle Herausforderungen im Markt durch Staatsbahnen

Da es dem europäischen Schienenverkehrsmarkt nicht gelungen ist, langfristig privates Kapital anzuziehen, bestreiten die ehemaligen Staatsbahnen den Markt nahezu unter sich. Sie stehen hinter den jüngsten Fusionen: Die SNCF hat 2010 den einstig privaten Anbieter Keolis mehrheitlich übernommen. Die DB hat 2010 mit der Akquisition von Arriva einen führenden privaten Anbieter gekauft. Trenitalia hat die deutschen Aktivitäten von Arriva übernommen.

Die Herausforderung dieser Situation besteht darin, dass viele ehemalige Staatsbahnen nach wie vor nicht privatwirtschaftlich funktionsfähig organisiert sind. Ursächlich hierfür sind oft die Regierungen, die vor einer wettbewerbsfähigen Anpassung der Personalstrukturen ihrer jeweiligen Staatsbahnen zurückschrecken, sodass diese hohe Personalkosten und häufig zusätzlich Pensionsverpflichtungen zu verkraften haben. Frankreich oder Italien streiten momentan zum Beispiel über den Fortbestand der derzeitigen Arbeitsorganisation oder kostenintensive soziale Privilegien.

Hinzu kommen häufig irrationale Margenansprüche der Staatsbahnen, die nicht danach streben, Gewinne zu erwirtschaften. Solange einige Unternehmen unter derartigen marktverzerrenden Bedingungen operieren, werden Mitgliedstaaten weiterhin in nationale Marktstrukturen eingreifen müssen, um den Fortbestand ihres Eisenbahnunternehmens abzusichern. Das kann im Ergebnis einschränkend auf den europäischen Schienenverkehrsmarkt wirken.

Uneinheitliche Verkehrspolitik in der EU

Eine Diskussion über diese Faktenlage wird auf europäischer Ebene zurzeit nicht geführt. Dabei sind diese Erkenntnisse entscheidend für die Frage, wie die europäische Verkehrspolitik in Zukunft gestaltet werden sollte. In Anbetracht des Marktumfelds müssten sowohl die EU als auch die Mitgliedstaaten ein Interesse daran haben, Strukturen sicherzustellen, die Wettbewerb und wirtschaftlichen Erfolg ermöglichen. Ein »simulierter« Wettbewerb um Marktanteile zwischen nicht wirtschaftlich handelnden Staatsbahnen, die dauerhaft auf umfangreiche staatliche Unterstützung angewiesen sind, führt nicht zum Ziel. Die Positionen der Kommission und der Mitgliedstaaten zur Frage der wirtschaftlichen Ausrichtung der Staatsbahnen weichen aber voneinander ab. Deutschland bekennt sich dazu im Grundgesetz, wonach gemäß Artikel 87e Eisenbahnen des Bundes »als Wirtschaftsunternehmen in privat-rechtlicher Form« geführt werden. Die DB hat im Einklang mit den Zielen ihres Eigentümers den Anspruch abgeleitet, alle dem Unternehmen zugehörigen Wertschöpfungsbereiche – samt Infrastruktur – wirtschaftlich, also mit Gewinnerzielungsabsicht, zu betreiben. Konkret strebt die DB folglich danach, ihr Geschäft soweit möglich außerhalb des Staatshaushalts zu finanzieren. Wie ein Thesenpapier vom März 2012 zeigt, verfolgt die Europäische Kommission jedoch eine andere Politik. Nach ihrer Auffassung ist es nicht erforderlich, dass Eisenbahninfrastrukturunternehmen ihre Kapitalkosten verdienen. Ihr schwebt vielmehr ein europäischer Bahninfrastrukturbetreiber im Dienste einer staatlichen Daseinsvorsorge ohne unternehmerische Ausrichtung vor. Über ein solch elementares Thema muss aber zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten eine Verständigung hergestellt werden, sonst bleibt der Wettbewerb dauerhaft verzerrt und ein einheitlicher europäischer Eisenbahnraum Utopie.

Wegen der hohen Kosten des ETCS (links die Antenne an einer Lok) erwägt die Bundesregierung eine Übergangslösung. In der Politik stoßen die Finanzierungsschwierigkeiten des europäischen Bahnsektors nur auf geringes Interesse (rechts ein Blick in den Plenarsaal des EU-Parlaments).

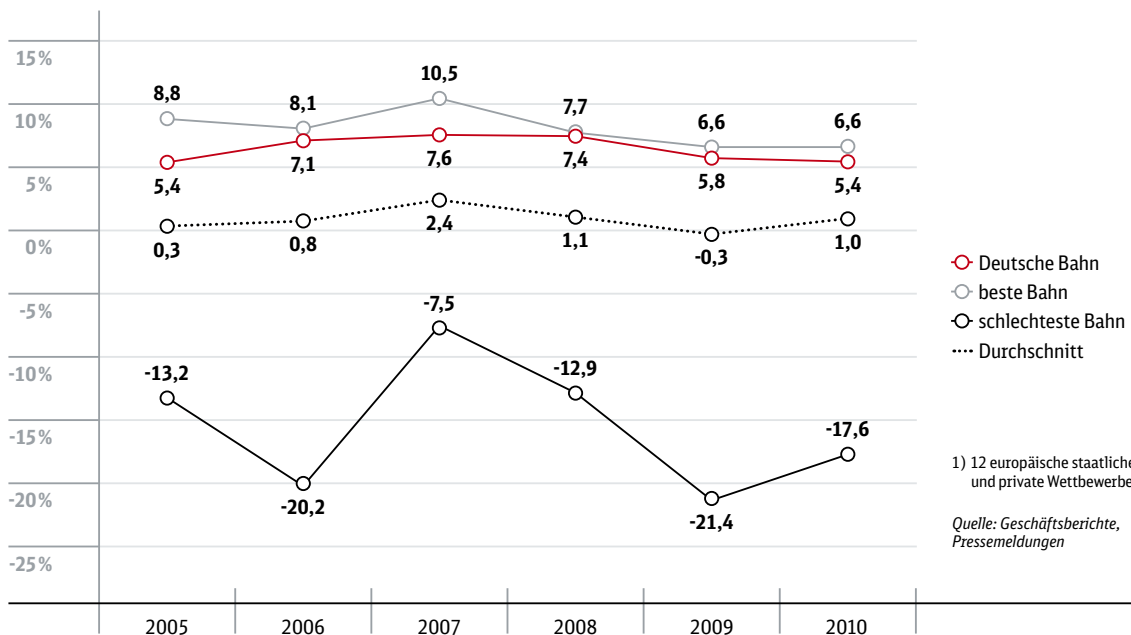


Vorrangiges Ziel bei der weiteren Gestaltung des europäischen Eisenbahnraums muss es sein, auf der Basis von fairem Wettbewerb die Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität des Schienenverkehrs zu erhöhen und ein effizientes Bahnsystem in Europa zu etablieren, von dem Verbraucher und öffentliche Haushalte profitieren, indem privates Kapital angezogen wird. Konkret bedeutet das: komplette Liberalisierung, vergleichbare Regulierungsstandards, europäische Rah-

menbedingungen für effiziente Bahnstrukturmodelle und unternehmerisch handelnde Infrastrukturbetreiber, Abschaffung technischer Wettbewerbshemmnisse (etwa bei der Zertifizierung von Rollmaterial) und Neuorientierung in der Zusammenarbeit mit der Bahnindustrie (im Hinblick auf Standardisierung, Qualität und Kosten) sowie schließlich eine langfristig gesicherte Infrastrukturfinanzierung und faire intermodale Wettbewerbsbedingungen.

EBIT-Margen europäischer Wettbewerber der DB AG¹

DB weist stabile EBIT-Marge deutlich über dem europäischen Durchschnitt auf (Angaben in Prozent).





In ihrem Verkehrsweißbuch »für einen wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssektor« nennt die EU-Kommission – links Präsident José Manuel Barroso – Klimaschutz und Energieeffizienz als wesentliche Ziele. Ganz rechts: der DB Windpark Märkisch Linden.

Verkehrspolitische Impulse der EU

Einige politische Initiativen der Kommission stehen im Zeichen einer Neuorientierung. Neben der Weiterentwicklung des europäischen Eisenbahnraums widmet sich die EU darüber hinaus der Zusammenarbeit mit ihren Nachbarregionen.

Im Jahr 2011 hat die Kommission in ihrem Weißbuch ehrgeizige Verlagerungsziele zugunsten der Schiene als zukünftige Strategie einer nachhaltigen Verkehrspolitik formuliert. Zudem wurden im Rahmen des »Recast« des Ersten Eisenbahnpakets Maßnahmen zur Stärkung des Regulierungsrahmens weiterverfolgt. In der Infrastrukturpolitik liegt der Schwerpunkt auf dem Ausbau europäischer Schienenverkehrsachsen und einer stärkeren Verknüpfung der Verkehrsträger in einem transeuropäischen Verkehrsnetz.

Die Kommission setzt damit ihren Kurs der Weiterentwicklung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnmarktes fort. Zur Durchsetzung von Gemeinschaftsrecht hat sie Vertragsverletzungsverfahren gegen Mitgliedstaaten eingeleitet und fortgesetzt, die aus ihrer Sicht bestehendes Gemeinschaftsrecht nicht ausreichend umgesetzt haben. Der Gesetzentwurf zur Neufassung des europäischen Eisenbahnregulierungsrechts (sogenannter Recast) soll noch vor der Sommerpause 2012 verabschiedet werden. Kernpunkte des Recast sind die verstärkte Regulierung des Zugangs zu Serviceeinrichtungen wie Rangierbahnhöfen oder Wartungseinrichtungen, die Stärkung der Unabhängigkeit und Kompetenzen der Regulie-

rungsbehörden, die Verbesserung der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur durch langfristige Finanzierungsverträge sowie detaillierte Regelungen zur Bestimmung der Netzentgelte einschließlich weitreichender Vorgaben zur Regulierungsbuchführung. Für das Jahr 2012 hat die Kommission angekündigt, Gesetzesinitiativen für ein »Viertes Eisenbahnpaket« vorzulegen. Damit wird sie die aus ihrer Sicht erforderlichen nächsten Schritte zur Fortentwicklung des europäischen Schienenverkehrs einleiten.

Kommission richtet ihre verkehrspolitische Strategie neu aus

Die Kommission hat am 28. März 2011 das Verkehrsweißbuch »für einen wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssektor« veröffentlicht. Darin äußert sie sich zur strategischen Weichenstellung für die Entwicklung der Mobilität in Europa und formuliert Ziele und Arbeitsschwerpunkte für die zukünftige europäische Verkehrspolitik.

Als die großen Herausforderungen skizziert das Weißbuch, den Verkehrssektor unabhängiger von fossilen Brennstoffen wie Öl zu machen, den Klima-



schutz und die Energieeffizienz zu erhöhen und die verschiedenen Verkehrsträger und -netze noch besser miteinander zu verknüpfen. Erstmals wird in diesem Zusammenhang ein konkretes Reduktionsziel für Treibhausgase im Verkehr genannt (Reduzierung des CO₂-Ausstoßes bis 2050 um 60 Prozent gegenüber 1990). Außerdem strebt die Kommission an, bis zum Jahr 2030 rund 30 Prozent des Straßengüterverkehrs über 300 km auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern, bis zum Jahr 2050 sollen es 50 Prozent sein. Im Personenverkehr soll der Großteil der Fahrten über mittlere Entfernungen auf die Schiene entfallen. Hierzu sollen die Länge des bestehenden Hochgeschwindigkeitsschiennetzes bis 2030 verdreifacht und die großen Flughäfen bis 2050 an die Schiene angebunden werden. Dem dafür notwendigen bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur und der gezielten Beseitigung von Engpässen wird hohe Priorität eingeräumt. Zur Finanzierung will die Kommission unter anderem die Nutzer der Infrastruktur durch die Internalisierung der externen Kosten für alle Verkehrsträger stärker beteiligen.

Neuausrichtung der europäischen TEN-V-Politik

Eine der im Verkehrsweißbuch angekündigten Maßnahmen ist eine Neuausrichtung der europäischen Politik für Transeuropäische Netze im Verkehrsbereich (TEN-V). Hierfür hat die Kommission am 19. Oktober 2011 Verordnungsvorschläge für neue Leitlinien zum Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie zur Einrichtung der Fazilität »Connecting Europe« zur künftigen Finanzierung der Transeuropäischen Netze vorgelegt.

Ziel ist die Schließung bestehender Lücken und die Beseitigung von Engpässen, indem ein einheitliches multimodales Netz aufgebaut wird, das die Land-, See- und Luftverkehrsnetze europaweit mit-

einander integriert. Den Schwerpunkt bilden die Schienenverkehrsachsen.

Methodischer Ansatz der Neuausrichtung ist eine Zwei-Ebenen-Struktur, bestehend aus einem Gesamt- und einem Kernnetz. Das Gesamtnetz soll den Zugang zum Kernnetz sicherstellen und Strecken umfassen, auf denen intensiver Verkehr herrscht. Ziel ist, das Gesamtnetz bis 2050 zu vollenden. Das Kernnetz umfasst besonders wichtige Strecken des Gesamtnetzes, die mit hoher Priorität gefördert werden sollen. Ziel ist eine Vollendung bis 2030. Um den Aufbau des Kernnetzes voranzutreiben, schlägt die Kommission die Errichtung von zehn multimodalen Korridoren auf dem Kernnetz vor. Korridorplattformen unter dem Vorsitz eines von der Kommission eingesetzten Europäischen Koordinators sollen den Aufbau der multimodalen Korridore vorantreiben, von denen sechs Deutschland betreffen.

Die technischen Vorgaben der Verordnung aus der Perspektive der DB AG

Die DB begrüßt das Ziel der Kommission, eine stärkere Vernetzung der Verkehrsträger zu erreichen und ein transeuropäisches Verkehrsnetz mit europäischem Mehrwert zu schaffen.

Aus Sicht der DB ist jedoch darauf zu achten, dass die vorgeschlagenen Korridore nicht zu Doppelstrukturen und bürokratischem Mehraufwand führen. Detaillierte Implementierungsvorschriften dürfen nicht in die nationale Planungs- und Haushaltshoheit eingreifen. Die Anforderungen, die an die kommende Schieneninfrastruktur gestellt werden (unter anderem ERTMS-Ausrüstung, Elektrifizierung, 750 Meter Zuglänge, 22,5 Tonnen Achslast), werden jedoch die zukünftigen Kosten der Schieneninfrastruktur in Deutschland nachhaltig bestimmen. Die Kommission veranschlagt allein zur Vollendung des Kernnetzes bis

Die Kommission drängt Frankreich und Großbritannien, die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Ärmelkanaltunnel anzugleichen, um mehr Wettbewerb auf der einzigen Schienenverbindung zwischen den beiden Ländern zu ermöglichen.



2020 rund 550 Milliarden Euro, davon 250 Milliarden Euro für die Beseitigung der Hauptengpässe. Demgegenüber sieht der Vorschlag über die Einrichtung des neuen Finanzierungsinstrumentes »Connecting Europe« rund 21 Milliarden Euro für den Verkehrsbereich vor. Die Hauptlast liegt also nach wie vor bei den Mitgliedstaaten. Die für die Errichtung des Gesamt- bzw. Kernnetzes in der Verordnung festgelegten technischen Vorgaben müssen daher aus Sicht der DB AG unter einen Planungs- und Finanzierungsvorbehalt gestellt werden.

Aussicht auf bessere Wettbewerbsbedingungen im Ärmelkanaltunnel

Um mehr Wettbewerb auf der einzigen Schienenverbindung zwischen Großbritannien und dem europäischen Festland zu ermöglichen, drängt die Kommission für den Ärmelkanaltunnel auf eine Angleichung der rechtlichen Rahmenbedingungen an Gemeinschaftsrecht. Am 29. September 2011 hat sie daher gegen Frankreich und Großbritannien ein Vertragsverletzungsverfahren wegen unzureichender Umsetzung des Ersten Eisenbahnpakets in Bezug auf die Verkehre im Ärmelkanaltunnel eröffnet. Gegenstand des Verfahrens sind Fragen der Trassengebühren, der Trassenvergabe und der Unabhängigkeit der Trassenvergabestellen beziehungsweise der Regulierungsbehörde.

Gleichzeitig überarbeitet die zuständige französisch-britische Behörde IGC (Channel Tunnel Intergovernmental Commission) momentan die Sicherheitsvorschriften des Ärmelkanaltunnels. Die aktuellen Regelungen lassen Züge mit verteiltem Antrieb und einer Länge von unter 375 Metern nicht zu. Sie stammen aus den 1980er Jahren und sind auf den bisher einzigen Betreiber von Personenverkehr durch den Kanaltunnel, Eurostar, zugeschnitten. Damit weichen

sie von europäischem Standard ab, der in den sogenannten Technischen Spezifikationen für Interoperabilität (TSI) weder Mindestzuglängen noch das Verbot von verteiltem Antrieb vorsieht. Durch eine Annäherung der Sicherheitsvorschriften an die europäischen Vorschriften sollen zukünftig weitere Anbieter Marktzugang erhalten. Auch die DB plant, in Zukunft mit gekoppelten 200-Meter-Zügen und verteiltem Antrieb durch den Tunnel nach London zu fahren. Verteilter Antrieb ist inzwischen weltweit der aktuelle Stand der Technik für Hochgeschwindigkeitszüge. Dementsprechend ist abgesehen vom Kanaltunnel kein Tunnel bekannt, für den Einschränkungen für Züge mit verteiltem Antrieb gelten. Außerdem ist die unter Sicherheitsaspekten geforderte Mindestlänge von Zügen (375 Meter) nicht gerechtfertigt. Dies hat die DB durch umfangreiche Gutachten, Notfallkonzepte sowie eine im Kanaltunnel erfolgreich durchgeführte Evakuierungsübung mit ICE-Zügen nachgewiesen.

Folgerichtig hat die IGC in ihren letzten Äußerungen verteilten Antrieb als grundsätzlich zulassungsfähig anerkannt. Außerdem möchte die Tunnelbetreibergesellschaft Eurotunnel in ihrem Vorschlag für ihre Nutzungsbedingungen ab 2013 die europaweit geltenden TSI-Normen als Zulassungsgrundlage für Züge berücksichtigen. Sollten die Sicherheitsvorschriften für den Ärmelkanaltunnel in diesem Sinne an Gemeinschaftsrecht angepasst werden, wäre dies ein entscheidender Schritt, um Großbritannien weiter in einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum einzubeziehen.

Neue Impulse für die Zusammenarbeit der EU und ihrer Nachbarregionen im Verkehrsbereich

Nachdem die EU mit ihren Nachbarregionen im Verkehrsbereich bislang im Rahmen bilateraler und regionaler Initiativen zusammenarbeitet, schlägt die

Kommission nun einen neuen Aktionsplan vor. Mit ihrer am 7. Juli 2011 veröffentlichten Mitteilung zur Neuorientierung der Nachbarschaftspolitik im Verkehrsbereich unter dem Titel »Die EU und ihre Nachbarregionen: Ein neues Konzept für die Zusammenarbeit im Verkehrsbereich« verfolgt sie eine stärkere Integration der Verkehrsmärkte der EU und ihrer Nachbarregionen, um damit schnellere, kostengünstigere und effizientere Verkehrsverbindungen zu ermöglichen.

Vor dem Hintergrund der rapiden Zunahme des Frachtvolumens im Verkehr zwischen der EU und ihren Nachbarregionen, vor allem in Richtung Osteuropa und Asien, ist eine Verbesserung der Transportverbindungen eine wesentliche Voraussetzung für Wirtschaftswachstum und sozialen Zusammenhalt. Gleichzeitig erhöhen die mit der Zunahme von Verkehren verbundenen Nachteile für Umwelt und Gesellschaft die Notwendigkeit, künftige Verkehrspolitik nachhaltig zu gestalten. Gerade im Langstreckenverkehr hat das Ziel, Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern, die im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern erheblich niedrigere CO₂-Emissionen pro Trassenkilometer aufweist, gute Perspektiven für eine erfolgreiche Umsetzung.

DB Schenker Rail bietet bereits heute neue nachhaltige Transportlösungen zwischen Asien und Europa an: Seit Sommer 2011 gibt es reguläre Verkehrsverbindungen für Containerzüge von China nach Deutschland. In China entstehen zurzeit im Landesinneren riesige Wirtschaftszentren, die weit von den chinesischen Seehäfen entfernt liegen. Hier eröffnen sich für die Schiene weitere Perspektiven für Langstreckentransporte nach Europa.

Trotz des hohen Marktpotentials kann die Schiene ihren systembedingten Wettbewerbsvorteil auf den langen euro-asiatischen Korridoren noch immer nicht voll ausschöpfen. Eine Vielzahl technischer, administrativer und rechtlicher Hürden ist zu überwinden, die Zeitverluste und Kosten generieren und erhebliche Wettbewerbsnachteile gegenüber den anderen Verkehrsträgern darstellen.

Rechtspolitische Entwicklungen im internationalen Transportrecht

In diesem Zusammenhang ist die mangelnde »rechtliche Interoperabilität« im Schienenverkehr zwischen den EU-Staaten und ihren Nachbarregionen von großer Bedeutung: Die Eisenbahn ist der einzige Verkehrsträger, der über kein globales UN-Übereinkommen zur Regelung transportrechtlicher Fragen verfügt. Im Gegensatz zu den konkurrierenden Verkehrsträgern

muss die Schiene bei den Transporten zwei unterschiedliche Rechtsregime beachten: Im europäischen Raum gelten die Regelungen COTIF/CIM (Convention concerning International Carriage by Rail/Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail) und im osteuropäischen und asiatischen Raum die Regeln des SMGS (Agreement on International Goods Transport by Rail).

Für ein Angebot von globalen Eisenbahntransportdienstleistungen in den transkontinentalen Korridoren zwischen Europa und Asien stellt dies ein großes Hindernis dar: Durch eine zusätzliche Unterbrechung der Transporte und eine Neuaufgabe aller Bahngüter, sogenannte Re-Expedition, bei der unter anderem der Frachtbrief in das jeweils andere Rechtssystem übertragen werden muss, kommt es zu beträchtlichen Zeitverlusten und Mehrkosten. Daher haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits auf Verbandsebene in einem ersten Schritt einen Einheitsfrachtbrief CIM/SMGS erarbeitet, der beide Frachtdokumente in einem Dokument zusammenfasst. In einem zweiten Schritt werden allgemeine Geschäftsbedingungen erarbeitet, die auf vertraglicher Basis für die euro-asiatischen Verkehre Anwendung finden können.

Bessere Transportverbindungen zwischen der EU und ihren Nachbarregionen sind Voraussetzung für Wirtschaftswachstum.

Die Arbeiten auf Verbandsebene allein sind nicht ausreichend. Mittel- und langfristig müssen die Arbeiten für weitere gesetzliche Vereinheitlichungen im Rahmen der zuständigen internationalen Organisationen vorangetrieben werden.

Ein wichtiger Schritt auf multilateraler Ebene ist der am 23. Juni 2011 vollzogene Beitritt der EU zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF). Er trägt zur Verwirklichung der Maßnahmen des Aktionsplans der Kommission bei und bietet die Chance, Sicherheit und Interoperabilität im internationalen Eisenbahntransportrecht weiter voranzutreiben. Auch sind die im Jahr 2011 aufgenommenen Arbeiten der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE) zur Vereinheitlichung des Transportrechts im Eisenbahnsektor zu begrüßen.



Bahnstrukturmodelle auf dem Prüfstand

Nach ersten Erfahrungen mit der Liberalisierung des Schienenverkehrs setzen sich Regierungen und Wissenschaftler mit der Frage auseinander, welche Bedeutung die Organisationsstruktur der Bahnen für deren Entwicklung hat.

Seit Beginn der Liberalisierung der Eisenbahnmärkte im Jahr 1991 suchen die Mitgliedstaaten nach einer Organisationsform für ihre ehemals staatlich organisierten Bahnen, damit sich diese als privatwirtschaftlich funktionierende Unternehmen im intermodalen Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern durchsetzen können. Dabei gelten europarechtlich verbindliche Entflechtungsvorgaben: Bei integrierten Unternehmen müssen Netzinfrastruktur und Bahnbetrieb rechtlich, organisatorisch und buchhalterisch voneinander getrennt sein. Die Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft fordert keine explizite institutionelle oder eigentumsrechtliche Trennung, sondern sieht diese als freiwillige Möglichkeit vor. Infolgedessen hat jeder Mitgliedstaat unterschiedliche Bahnmodelle als Reformlösung umgesetzt.

Kritische Diskussion über Strukturmodelle

Die Diskussion um die richtige Organisationsform ist damit jedoch nicht am Ende. Einige der bisher praktizierten Bahnmodelle werden aktuell überprüft, wie die Beispiele Großbritannien und Frankreich zeigen.

In Großbritannien wurde die integrierte Staatsbahn British Rail zwischen den Jahren 1994 und 1997 vollkommen zerschlagen. Das Schienennetz ging in das Eigentum der börsennotierten Gesellschaft Railtrack über, der Verkehrsbetrieb wurde in einzelne Strecken in Form von Franchiseverträgen zwischen 25 Personenverkehrs- und 6 Güterverkehrsunternehmen aufgeteilt. Wettbewerb besteht in Form von Bieterverfahren für die Franchises. Vor vier Jahren beauftragte das britische Verkehrsministerium eine Untersuchung zum Eisenbahnsektor. Die »Rail Value for Money Study« unter der Leitung von Sir Roy McNulty kam im Mai 2011 zu dem Ergebnis, dass der britische Eisenbahnsektor im Vergleich zu Frankreich, Schweden, der Schweiz und den Niederlanden eine Effizienzlücke von 40 Prozent aufweist. Eine der Ursachen hierfür sei die starke Fragmentierung der Industrie und die besonders ineffiziente Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und dem Schienenwegbetreiber Network Rail (dem Nachfolger von Railtrack). Die Studie empfiehlt unter anderem eine verstärkte vertikale Zusammenarbeit zwischen den EVU und den regionalen Netzbetreibern. Diese können von Kosten- und Erlös-beteiligungen über Joint

Laut der Studie »Rail Value for Money« hat die Trennung von Schienennetz und Verkehrsbetrieb in Großbritannien zu einer deutlichen Effizienzlücke geführt (links). In Frankreich (rechts) hat die Netzgesellschaft die Betriebsführung wieder weitgehend an die Staatsbahn SNCF übergeben.



Ventures bis zu einer vollständigen vertikalen Integration durch eine kombinierte Lizenzierung von Schienenbetrieb und Verkehrsdienstleistung reichen. Die Studie stellt Kostenreduzierungen von rund 30 Prozent in Aussicht, wenn Synergien aus einer stärkeren Integration von Infrastrukturbetreibern und Transportunternehmen genutzt werden. In einem Strategiepapier vom März 2012 hat das britische Verkehrsministerium seine Anforderungen an eine Reform des Bahnsystems formuliert, um es im Interesse der Passagiere und Steuerzahler effizienter zu gestalten. Zur Diskussion stehen die Höhe der Fahrpreise, die Reform des Franchise-Systems, die weitere Netzentwicklung sowie eine engere Verzahnung von Infrastruktur und Bahnbetrieb. In diesem Kontext wird ausdrücklich die Option der vertikalen Integration für bestimmte Franchises geprüft, die aus Sicht der Regierung langfristig Vorteile bringen kann. Laut Pressemeldungen prüft Network Rail gemeinsam mit mehreren Verkehrsbetrieben den Einsatz von gemeinsamen Management Teams mit Verantwortung für Infrastruktur und Betrieb für die verschiedenen Franchises. Entscheidungen zwischen Infrastruktur und Betrieb sollen so besser aufeinander abgestimmt werden.

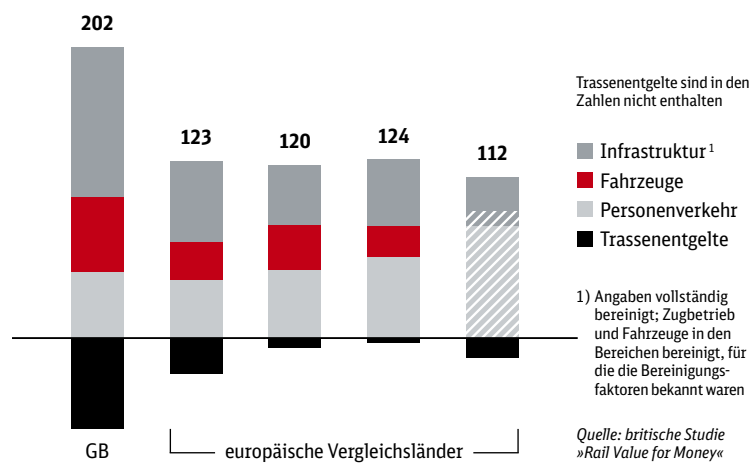
In Frankreich wurde das Schienennetz in die eigenständige Netzgesellschaft »Réseau Ferré de France« (RFF) ausgelagert, die seit 1997 Eigentümerin des Schienennetzes ist. Sie hat die Betriebsführung, also die Trassenzuweisung, Fahrplanerstellung und Instandhaltung jedoch weitgehend an die ehemalige Staatsbahn SNCF zurück delegiert, die zudem weiterhin die Verkehrsleistung erbringt. Um dem Vorwurf der Diskriminierung bei der Trassenzuweisung vorzubeugen, wurde 2010 mit der »Direction de la Circulation Ferroviaire« (DCF) eine unabhängige Abteilung gegründet. Diese Maßnahme sollte die Gleichbehandlung aller Nutzer des Netzes sicherstellen. Allerdings bezweifeln sowohl die Regulierungsbehörde »Auto-

rité de régulation des activités ferroviaires« (ARAF) als auch die Wettbewerber, dass die DCF unabhängig von der SNCF arbeitet.

Darüber hinaus halten Wettbewerber und Regulierungsbehörde die Organisation des Infrastrukturmanagements für zu komplex und kostenintensiv. Dem Schienennetz fehlen Mittel in Höhe von etwa einer Milliarde Euro pro Jahr für den Unterhalt und die Modernisierung der Infrastruktur. Um diese Finanzierungslücke zu schließen, muss die RFF neue Kredite aufnehmen. Derzeit betragen die Schulden der RFF bereits etwa 27 Milliarden Euro. Aufgrund dieser Situation sowie anderer Missstände im Bahnverkehr wurden im Juni 2011 Beratungen über die Zukunft des

Britischer Eisenbahnsektor mit hohen Infrastrukturkosten

(Vergleich von Systemgesamtkosten, teilbereinigt; Britische Pfund je 1000 Personenkilometer)





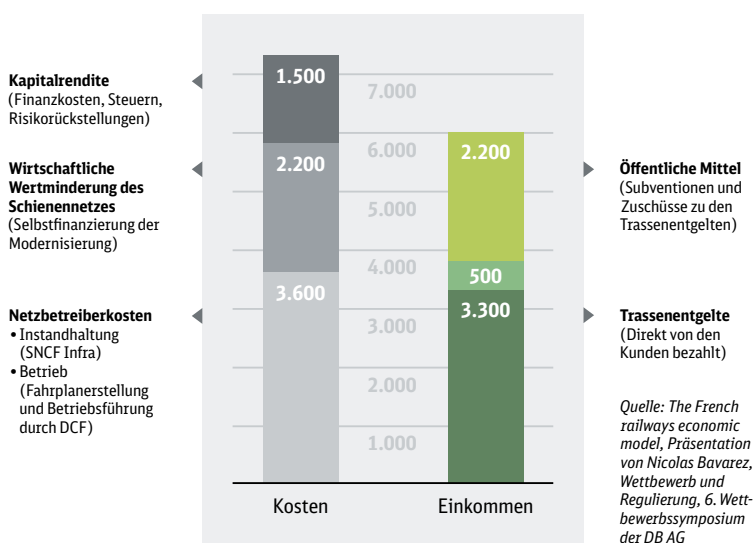
Das tschechische Bahnsystem wurde nach EU-Vorgaben in Infrastruktur- und Transportsparte getrennt. Derzeit sind Strukturreformen jedoch wieder im Gespräch.

französischen Eisenbahnsystems einberufen mit dem Ziel, eine grundlegende Reorganisation von Netz und Betrieb vorzubereiten. Die Ergebnisse präsentierte die französische Regierung im Dezember 2011. Danach lasse sich kein Zusammenhang zwischen dem Organisationsmodell und dem Grad der Liberalisierung, dem Marktanteil oder der Sicherheit der Schiene feststellen. Erfolgversprechend seien stattdessen Faktoren

wie eine konsequente Marktöffnung und ein diskriminierungsfreier Zugang zur Infrastruktur. Nach Prüfung der verschiedenen Eisenbahnmodelle bevorzugt die französische Regierung ein integriertes Modell mit einer Holding-Struktur um einen Systemintegrator (die SNCF), das allerdings mit dem europäischen Recht kompatibel sein muss. Aus den Ergebnissen hat das Verkehrsministerium erste Konsequenzen gezogen und angekündigt, die Verwaltung und die Betriebsführung des Schienennetzes in einer Hand zu bündeln. Danach werden die DCF und die SNCF Infra, die für die Instandhaltung des Netzes zuständig ist, mit der Netzgesellschaft RFF zusammengeführt. Noch ist unklar, ob die Regierung nach der Präsidentschaftswahl an einer Holding-Struktur festhalten wird oder ob sie sich dann für eine vollständige Trennung von Infrastruktur und Verkehrsbetrieb entscheiden wird.

Unterfinanzierung im französischen Bahnsystem

(Aktuelle Finanzierungslücke für das Netz: etwa eine Milliarde Euro im Jahr¹)



1) Differenz zwischen den Gesamtkosten der Infrastruktur (etwa 7 Mrd. Euro) und den von öffentlichen und privaten Kunden (45%) sowie vom Steuerzahler (35%) bereitgestellten Mitteln; 20% werden über Schulden finanziert.

Trend zur Reintegration in einigen europäischen Staaten

Während die Strukturüberlegungen in Frankreich fort-dauern, geht der Trend in anderen europäischen Staaten eindeutig zu einer stärkeren Integration. So hat das slowenische Parlament im Dezember 2010 ein Gesetz zur Neuordnung des Bahnsystems verabschiedet. Das Gesetz sah die Reorganisation der slowenischen Staatsbahn, Slovenske železnice d.o.o. (SZ), in eine Holding-Struktur zum 1. Januar 2012 vor. Die neugegründete Holding vereint drei Tochtergesellschaften unter sich: eine Infrastruktur GmbH, die die Verkehrsleitung und Instandhaltung der Infrastruktur übernimmt, sowie eine Güter- und eine Personenverkehrs GmbH. Vergleichbar mit der Schweiz sind bestimmte Funktionen der Infrastruktur (Trassenvergabe und Entgeltfestsetzung) an eine staatliche Stelle übertragen worden. Ausschlaggebend für die Reintegration waren die Kostoptimierung und ein verbesserter Marktauftritt.

Um die Struktur der tschechischen Eisenbahnen auf die Ziele der europäischen Gesetzgebung auszurichten, hatte der Gesetzgeber im Januar 2003 die Trennung zwischen der Infrastruktur- und der Transportparte verabschiedet. So wurde neben der in eine Aktiengesellschaft umgewandelten České Dráhy a.s. (ČD) ein gesonderter Infrastrukturbetreiber Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) gegründet. Der Vorstandsvorsitzende des tschechischen Eisenbahnverkehrsunternehmens České Dráhy (ČD), Petr Žaluda, plädierte jedoch im Dezember 2011 vor dem Europäischen Parlament für eine Reintegration der tschechischen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Infrastrukturbetreiber unter einer Holding-Struktur. Er begründete die Vorschläge mit der Aussicht auf erhebliche Kosteneinsparungen durch Synergien und eine bessere Koordinierung der Prioritäten zwischen Verkehrsbetrieb und dem Infrastrukturbetreiber. Außerdem, so Petr Žaluda, sei die Holding-Struktur das derzeit überzeugendste Modell der erfolgreichsten Bahnunternehmen. Inoffiziell ist bekannt, dass das tschechische Verkehrsministerium die Prüfung von Szenarien für eine Strukturreform eingeleitet hat.

Wissenschaftliche Erkenntnisse zur Strukturdebatte

Aktuelle Untersuchungen zu den Auswirkungen der vertikalen Struktur auf den Erfolg der Schiene bestätigen, dass eine positive Markt- und Wettbewerbsentwicklung unabhängig von der gewählten Struktur erreicht werden kann – vorausgesetzt, Vorgaben zur Diskriminierungsfreiheit und den Regulierungsvorschriften werden beachtet. Die Verkehrswissenschaftler Professor Chris Nash und Jeremy Drew vom Institute for Transport Studies der University of Leeds stellen in ihrer Studie »Vertical separation of railway infrastructure – does it always make sense?« 2011 fest, dass eine vollständige Trennung zu erheblichen Effizienzverlusten führt. Sie begründen dies im Wesentlichen mit höheren Transaktionskosten zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen sowie mit negativen Auswirkungen auf Entscheidungsprozesse, insbesondere in Bezug auf Infrastrukturinvestitionen. Alleingestellte Infrastrukturbetreiber stellen ihren eigenen Nutzen in den Vordergrund und haben dabei nicht das System Eisenbahn im Auge. Darüber hinaus gäbe es keinen signifikanten Zusammenhang zwischen einer Trennung und höherem Wachstum der Verkehrsleistung der Schiene oder intensiverem Wettbewerb. Die Studie kann von der Webseite des Institute for Transport Studies der Universität Leeds heruntergeladen werden: <http://www.its.leeds.ac.uk>.

Das Beratungsunternehmen Polynomics hat im Oktober 2011 im Auftrag des Schweizer Staatssekretariats für Wirtschaft die technische und Kosteneffizienz von europäischen Bahnunternehmen untersucht und die Resultate in der Studie »Finanzierungsansätze für Verkehrsinfrastrukturen und deren Einfluss auf die Produktivität« festgehalten. Nach den Ergebnissen der Autoren führt eine vertikale Trennung nicht systematisch zu einer höheren Effizienz. Positive Einflüsse des Liberalisierungsgrads auf die technische Effizienz lassen sich jedoch nachweisen.

Helge Sanner und Christine Laabsch untersuchen in einer 2012 in der Zeitschrift »Intereconomics – Review of European Economic Policy« erschienenen Studie die Auswirkung der vertikalen Struktur auf den Modal-Split-Anteil der Schiene im intermodalen Wettbewerb. In die empirische Analyse flossen Daten aus neun verschiedenen europäischen Ländern zwischen den Jahren 1994 und 2009 ein. Die Autoren kontrollierten Faktoren wie etwa die Höhe der öffentlichen Mittel, den Grad der Liberalisierung und die gesamtwirtschaftliche Entwicklung. Die Befunde zeigen, dass eine vollständige Trennung den Marktanteil der Schiene im Personenverkehr um zirka 0,7 Prozentpunkte senkt. Im Güterverkehr deuten die Ergebnisse ebenfalls auf negative Effekte durch eine Trennung hin.

Fumitoshi Mizutani und Shuji Uranishi (2010) weisen nach, dass der Einfluss einer Trennung zwischen Infrastruktur und Eisenbahnbetrieb vor allem von der Auslastungsintensität beziehungsweise der Zugdichte abhängt. Die Notwendigkeit kontinuierlicher Abstimmungsprozesse zwischen Verkehr und Infrastruktur, die durch eine Trennung deutlich erschwert wird, ist bei einer schwachen Auslastung oder einer niedrigen Zugdichte weitaus geringer als bei einer starken Nutzung der Infrastruktur. Im Ergebnis führt eine vertikale Trennung nur bei geringer Zugdichte zu einer Kostenreduzierung.

Die Studie »Does Vertical Separation Reduce Cost? An Empirical Analysis of the Rail Industry in OECD Countries« ist als Diskussionspapier im Jahre 2010 an der Kobe Universität erschienen.

Christian Growitsch und Heike Wetzel (2009) untersuchen die Verbundeffekte für 54 europäische Eisenbahnunternehmen zwischen den Jahren 2000 und 2004. Die Resultate zeigen deutlich, dass integrierte Unternehmen effizienter sind: Bei der Mehrheit der Unternehmen sind die Verbundvorteile größer als die -nachteile. Ihre Studie »Testing for Economics of Scope in European Railways: An Efficiency Analysis« wurde im »Journal of Transport Economics and Policy« veröffentlicht.



Finanzierung kommt zu kurz

Die Entwicklung der nationalen Regulierung zielt vor allem auf Kostenprüfungen und Kosteneinsparungen. Die Finanzierbarkeit der Schiene gerät dabei zunehmend aus dem Blickfeld.

Der Bundesgerichtshof (BGH) entschied im November 2010, dass die Bahnstromfernleitungen dem energiewirtschaftsrechtlichen Regulierungsregime unterliegen. Damit muss die Bundesnetzagentur (BNetzA) die Netznutzungsentgelte genehmigen. Im April 2011 beantragte DB Energie bei der Behörde die Entgelte für die Netznutzung rückwirkend ab Oktober 2005. Erstmals mussten Kostenunterlagen für eine Effizienzprüfung nach den Vorgaben des Energiewirtschaftsgesetzes erstellt werden. Das verursachte erheblichen Aufwand. Technische und historische Besonderheiten des Bahnstromsektors, die im Energiemarkt in dieser Form nicht existieren, führten zu einem hohen Erklärungs- und Abstimmungsbedarf zwischen DB Energie und der BNetzA.

Im Februar 2012 genehmigte die BNetzA schließlich die Nutzungsentgelte für die Jahre 2005 bis 2008 und überführte die DB Energie rückwirkend ab dem Jahr 2009 in das Regime der Anreizregulierung. Für die erste Regulierungsperiode bis zum Jahr 2013 wurde ein Erlöspfad definiert, der eine fixe Obergrenze der pro Jahr erzielbaren Erlöse festlegt. Insgesamt ist die Entscheidung der BNetzA mit erheblichen Kürzungen der ursprünglich beantragten Entgelte verbunden. Ende März senkte DB Energie daraufhin den Bahnstrompreis rückwirkend zum 1. Januar 2012 um rund vier Prozent. Noch in diesem Jahr wird DB Energie die

Kostenunterlagen für die nachfolgende Regulierungsperiode (2014–2018) bei der BNetzA einreichen. Es bleibt abzuwarten, wie dort die vom BGH ausdrücklich geforderte Berücksichtigung eisenbahnspezifischer Besonderheiten verarbeitet wird.

Da DB Energie die energierechtlichen Vorgaben nicht nur für die Kalkulation der Netzentgelte, sondern auch für die Ausgestaltung des Netzzugangsregimes zum Bahnstromnetz anzuwenden hat, folgen aus der Entscheidung des BGH umfangreiche und kostenintensive Anpassungen der Geschäftsprozesse und der Informationstechnologie, welche die Bahnstromversorgung verteuern.

Entwicklungstendenzen in der Regulierung

Bei den jüngsten Regulierungsverfahren rücken zunehmend Kosteneinsparungen in das Blickfeld der BNetzA. Dieser Trend dürfte sich nach dem Entwurf des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) fortsetzen und verstärken. Unbeantwortet bleibt dabei, wie und vor allem durch wen die Infrastruktur in Zeiten von Schuldenbremse und knappen öffentlichen Kassen langfristig finanziert werden soll. Das ist jedoch die Kernfrage. Es gibt nur zwei Wege dafür, die laufenden und investiven Kosten der Schieneninfrastruktur zu tragen: entweder eine nutzerbezogene

Nach einer Entscheidung des Bundesgerichtshofs wurden die Entgelte für die Nutzung des Bahnstromfernleitungsnetzes 2012 erstmals von der Bundesnetzagentur genehmigt. Die Vorbereitungen für die nächsten Entgeltentscheidungen sind bereits angelaufen.



Finanzierung über den Eisenbahnsektor und seine Kunden oder eine staatliche Finanzierung über den Bundeshaushalt. Einen dritten Weg gibt es nicht, denn man kann auf Dauer nicht einen Teil der notwendigen Kosten bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen abladen, wo sich dann jährlich Verluste und Schulden auf türmen.

Zurzeit werden die laufenden Kosten für den Schienenbetrieb ausschließlich durch die Trassenpreise von den Eisenbahnverkehrsunternehmen bezahlt und entlasten so den Bundeshaushalt.

Seit 1994 hat der DB Konzern knapp 133 Milliarden Euro investiert, wovon 95 Milliarden Euro auf Infrastrukturinvestitionen entfielen. Aus den öffentlichen Haushalten wurden über zinslose Darlehen und Investitionszuschüsse aber nur rund 78 Milliarden Euro dieser Summe finanziert. Also hat der DB Konzern 17 Milliarden Euro aus eigenen Mitteln beige-steuert. Hinzu kamen Tilgung und Rückzahlung von zinslosen Darlehen und Investitionszuschüssen, die sich seit 1994 auf nominal nochmals 12 Milliarden summiert haben. Fast 30 Milliarden der 95 Milliarden Euro hat also die DB AG mitfinanziert.

Nun sollen mit dem ERegG für den Eisenbahnsektor eine Anreizregulierung und der »Kostenmaßstab der effizienten Leistungserbringung« eingeführt werden, verbunden mit der Erwartung, mittels dieser Regulierungsinstrumente angeblich vorhandene Kostensenkungspotenziale zu heben und anschließend die Infrastrukturpreise zu senken. Dabei wird unterstellt, dass die DB AG selber nicht genug Ansporn hat, effizient zu wirtschaften. Die Regulierungsbehörde soll daher vor einer Entgeltgenehmigung die einzelnen Kostenpositionen prüfen, die zur Preisbildung führen, und über deren Angemessenheit entscheiden. Dabei besteht die Gefahr, dass die Behörde Kostenpositionen willkürlich kürzt – schon allein um die marktseitigen Erwartungen zu bedienen.

Unangemessene und nicht vorhersehbare Kürzungen der Behörde würden für die DB AG zu einem Verlust von sowohl Planungssicherheit als auch Investitionsfähigkeit führen, wodurch die grundgesetzlich verankerte wirtschaftliche Ausrichtung der Infrastrukturunternehmen gefährdet würde. Darüber hinaus wird überflüssiger bürokratischer Aufwand verursacht, obwohl die Erwartung an Kostensenkungspotenziale ohnehin nicht gerechtfertigt ist. Das wäre nur der Fall, wenn die Infrastrukturgesellschaften der DB AG in der Vergangenheit Monopolrenditen erzielt hätten oder ihre derzeitige Organisationsstruktur infolge zu geringen Kostendrucks so ineffizient wäre, dass nur eine umfassende Regulierung dagegen Abhilfe schaffen könnte. Richtig ist aber: Das betrieblich gebundene Vermögen der DB Netz AG verzinst sich aktuell gerade mit etwa vier Prozent. Damit verdient das Unternehmen die laufenden Kosten für Betrieb und Instandhaltung, aber bei Weitem nicht seine Kapitalkosten.

Kostendruck besteht darüber hinaus bereits aufgrund einer Besonderheit des Eisenbahnmarktes, die diesen von anderen regulierten Sektoren unterscheidet: Die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene entscheidet sich nicht auf den vorgelagerten Infrastrukturmärkten, sondern auf den nachgelagerten Märkten des Personen- und Güterverkehrs. Und dort herrscht Wettbewerb. Eine reine Überwälzung der Infrastrukturkosten würde die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße verschlechtern und zu weniger Verkehr auf der Schiene führen. Dass die DB AG kein Interesse an einer solchen Ausrichtung hat, ist eine Folge der integrierten Unternehmensstruktur und der damit verbundenen übergreifenden und langfristigen nachhaltigen Sichtweise. Die DB ist auch in Zukunft bereit, ihren Beitrag zur Infrastrukturfinanzierung und zur Entlastung des Bundeshaushalts zu leisten, vorausgesetzt dass der rechtliche und regulatorische Rahmen unternehmerisches Handeln erlaubt.



Modernisierung des polnischen Eisenbahnmarkts

Um den polnischen Eisenbahnsektor wettbewerbsfähiger zu machen, wird der technische Zustand der Eisenbahninfrastruktur derzeit verbessert und die Verkehrsunternehmen werden neu organisiert.

Das zentrale Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Polen ist die PKP PLK S.A. (PKP Polskie Linie Kolejowe), die zur Holding der polnischen Staatsbahn, der PKP-Gruppe, gehört. Das Unternehmen betreibt über 93 Prozent des Schienennetzes, auf dem 98 Prozent aller Schienenverkehre durchgeführt werden. Rund zwei Drittel davon waren 2011 Personenverkehr. Das polnische Schienennetz umfasst neun Prozent des gesamten Streckennetzes der Europäischen Union. Die Dichte der Schienenstrecken in Polen ist höher als im EU-Durchschnitt. Auf dem insgesamt 20 700 Kilometer langen Netz werden 95 Prozent des gesamten Schienenverkehrs auf nur 14 000 Streckenkilometern durchgeführt. Die höchste Betriebsleistung erzielten im Jahr 2010 zwei Unternehmen: die Regionalverkehrsgesellschaft Przewozy Regionalne (34 Prozent der Trassenkilometer) und die Güterbahn PKP Cargo (25 Prozent der Trassenkilometer).

Eine Besonderheit auf dem polnischen Eisenbahnmarkt ist die Hütten-Breitpurlinie (Linia Hutnicza Szerokotorowa, LHS). Als vertikal integriertes Unternehmen gehört es zur PKP-Gruppe und bietet Güterverkehrsleistungen an. Zudem betreibt LHS die rund 400 Kilometer lange Breitpurbahn vom Termi-

nal in Sławków im oberschlesischen Becken zur polnisch-ukrainischen Grenze. Das Transportvolumen der PKP LHS betrug 2011 mehr als zehn Millionen Tonnen, nach 8,5 Millionen Tonnen 2010. Das dem Unternehmen zur Verfügung stehende Terminal in Sławkow wächst kontinuierlich.

Besserer Infrastrukturzustand ab 2014 in Sicht

Der technische Zustand der Eisenbahninfrastruktur ist ein wesentlicher Wettbewerbsnachteil des polnischen Schienenverkehrs. In den letzten Jahren erfolgten, teilweise mithilfe europäischer Fördermittel, mehrere große Investitionen in die Infrastruktur. Die Modernisierungsarbeiten werden von der PKP PLK durchgeführt, wobei der Schwerpunkt auf den Strecken liegt, die Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes sind. Außerdem wird in die technische Aufrüstung des Bestandsnetzes investiert. Im Jahr 2010 wurden Maßnahmen im Wert von rund 4,5 Milliarden Euro ausgeschrieben und Verträge über knapp zwei Milliarden Euro zwischen PKP PLK und verschiedenen Auftragnehmern geschlossen. Der enorme Umfang der Sanierungsmaßnahmen verursacht allerdings zahlreiche Verzögerungen durch

*Das Kapitel basiert auf
Einschätzungen zum
polnischen Verkehrsmarkt
von Dr. Marcin Wotek,
Universität Danzig.*

Arriva war das erste private Unternehmen, das eine Ausschreibung für den SPNV gewonnen hat (links: Arriva-Dieseltriebwagen bei Nowy Jaszcz). In Krakau (rechts) ist der regionale Flughafen bereits mit der Bahn erreichbar.



Bauarbeiten. Die Instandhaltungsarbeiten führen für die auf dem Netz tätigen Bahnen zu Zusatzkosten, da sie viele Umwege fahren müssen. Mit einer deutlichen Verbesserung der Situation wird ab 2014 gerechnet.

Die Vorteile der Eisenbahninfrastruktur in Polen sind hingegen die gute Flächendeckung des Netzes, das die wichtigsten Industriezentren im Land verbindet, und die auf den Transitverkehr ausgelegte Netzstruktur, die in wesentlichen Teilen zum Trans-europäischen Netz im Verkehrsbereich (TEN-V) gehört. Die öffentliche Finanzierung von Reparaturen und Instandhaltungsmaßnahmen der Eisenbahninfrastruktur nimmt stetig zu. Für das Jahr 2012 sind hierfür 294 Millionen Euro eingeplant. Bei einer Reihe von Investitionsvorhaben, insbesondere auf Bahnstrecken mit regionaler Bedeutung, schließt PKP PLK Abkommen mit den Regionalregierungen und setzt die Maßnahmen mit europäischer Kofinanzierung um.

Auch Bahnhöfe sind Bestandteil des Modernisierungsprogramms und werden revitalisiert und saniert. Davon profitieren sowohl Bahnhöfe größerer Städte wie etwa Kattowitz, Warschau Hauptbahnhof, Breslau, Lods, Gdingen, Posen, Radom und Zoppot, als auch kleinere Bahnhöfe mit regionaler Bedeutung.

Einen Teil seiner Umsätze - etwa 68 Prozent im Jahr 2010 - erzielt PKP PLK durch Trassenentgelte. Güterbahnen zahlen höhere Trassenentgelte als Personenverkehrsunternehmen, obwohl bis 2009 Rabatte für Anbieter des Kombinierten Verkehrs gewährt wurden. Eine der größten Herausforderungen, insbesondere für Güterbahnen, ist die mangelnde Stabilität der Trassenentgelte, die die langfristige Investitionspolitik der Bahnen einschränkt. So sah die für 2012/2013 veröffentlichte Preisliste der PKP PLK Entgelterhöhungen für mittelgewichtige Züge von bis zu 50 Prozent vor, je nach Kategorie. Die polnische Bahnaufsichtsbehörde UTK hat die Genehmigung der Preisliste jedoch abgelehnt. Das Verfahren läuft noch.

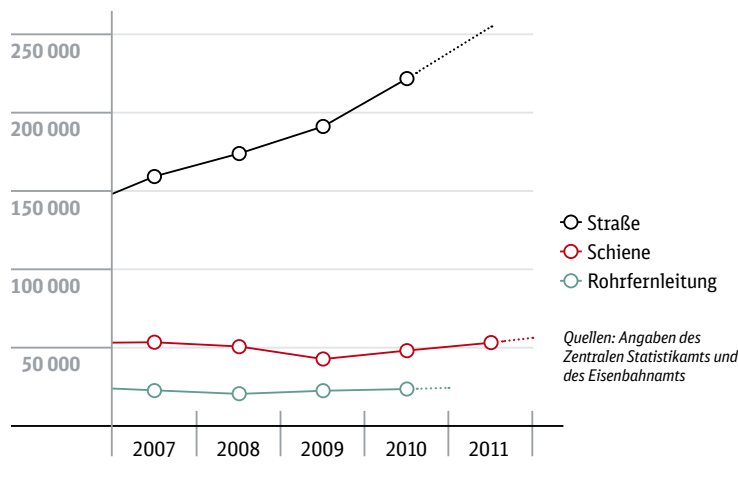
Stabilisierung des Schienengüterverkehrsmarkts

In den letzten Jahren hat sich der Güterverkehr in Polen stabilisiert, mit Ausnahme des Jahres 2009, das für den gesamten europäischen Markt besonders schwierig war. Gemessen an der Transportleistung belegt der Schienengüterverkehrsmarkt in Polen derzeit hinter Deutschland den zweiten Platz in der Europäischen Union. Mehr als jeder zehnte Tonnenkilometer wird im polnischen Schienennetz gefahren.

Die Transportleistung des Schienengüterverkehrs im letzten Jahr war mit rund 54 Milliarden Tonnenkilometern die höchste seit einem Jahrzehnt. Das entspricht einem Wachstum von zehn Prozent

Güterverkehrsmarkt in Polen

(in Mio. Tonnenkilometer)





gegenüber 2010. Dies führte jedoch nicht zu einem höheren Marktanteil der Güterbahnen am Verkehrsmarkt. Die Schiene hatte 2010 einen Anteil von 16,5 Prozent am Güterverkehrsmarkt in Polen. Hauptgrund dafür ist die dynamische Entwicklung des Straßengüterverkehrs, der 2010 mehr als 223 Milliarden Tonnenkilometer erreichte, hauptsächlich durch grenzüberschreitende Transporte.

Das vitalste Segment des polnischen Güterverkehrsmarktes sind Massenguttransporte, insbesondere Festbrennstoffe, da 90 Prozent der polnischen Kraftwerke mit Kohle betrieben werden. Containerverkehre weisen zwar hohe Wachstumsraten auf, haben jedoch nur einen kleinen Anteil am gesamten Transportvolumen. Im Jahr 2010 gab es in Polen außerdem fünf Anbieter von Kombiniertem Verkehr, die 4,4 Millionen Tonnen Fracht transportierten. Das bedeutet eine Wachstumsrate von rund 33 Prozent, im Vergleich zu dem starken Rückgang um 30 Prozent 2009.

Im Güterverkehrsmarkt herrscht intensiver intra- und intermodaler Wettbewerb. So waren 2010 40 Anbieter im Schienengüterverkehr tätig. Davon erbrachten elf Unternehmen den Großteil der Transportleistungen, wie etwa PKP LHS und Lotos Kolej, zwei Unternehmen, die Güterverkehrsleistungen auf längeren Distanzen anbieten. Lotos Kolej ist ein Tochterunternehmen der Ölgesellschaft Lotos, die seit Jahren bestrebt ist, im Markt zu diversifizieren und ihr Angebot, insbesondere im Fernverkehr, zu verbessern.

Die größte Gesellschaft im polnischen Schienengüterverkehrsmarkt ist jedoch die staatliche PKP Cargo, zugleich die zweitgrößte Bahngesellschaft in der EU. Ihr Marktanteil im Jahr 2011 betrug 52 Prozent gemessen am Transportvolumen und 63 Prozent gemessen an der Transportleistung. Beide Werte bedeuteten eine Steigerung im Vergleich zu den Vorjahren. Ursache dafür war die komplexe Umstrukturierung des Unternehmens, die durch die Finanz- und Wirt-

schaftskrise 2009 ausgelöst wurde. Die Umstrukturierung umfasste Maßnahmen zur Senkung der Instandhaltungskosten (insbesondere für Fahrzeuge), zur Verbesserung von Vertrieb und Marketing und die Gründung der PKP Cargo Logistics Group. Derzeit laufen Vorbereitungen zur Privatisierung von PKP Cargo. Das Unternehmen erzielte 2011 bei einem Umsatz von 1.272 Millionen Euro (nach 1.159 Millionen Euro 2010) einen Gewinn von rund 60 Millionen Euro (nach 15,5 Millionen Euro 2010). Die Investitionen des Unternehmens beliefen sich 2011 auf 136 Millionen Euro (nach 95 Millionen Euro 2010) und erstreckten sich vor allem auf die Modernisierung des Bestands von 68 000 Güterwagons einschließlich Lokomotiven.

Herausforderungen im Schienenpersonenverkehrsmarkt

Im Jahr 2011 fuhren in Polen 263,6 Millionen Fahrgäste mit der Bahn, 0,5 Prozent mehr als 2010. 14 Schienenpersonenverkehrsunternehmen bieten in diesem Markt ihre Leistungen an.

Das größte Unternehmen ist die im Fernverkehr tätige PKP Intercity, die zur PKP-Gruppe gehört, mit rund 36,5 Millionen Fahrgästen im Jahr 2011. Das EBITDA von PKP Intercity betrug 2011 rund 53 Millionen Euro. Insgesamt schloss das Unternehmen jedoch mit einem geringen Verlust ab, bedingt durch die Tilgung eines Teils der Finanzverbindlichkeiten und durch Aufwendungen für die Fahrzeugmodernisierung. Im Jahr 2014 wird PKP Intercity 20 moderne Pendolino-Züge in Dienst stellen und dadurch sein Verkehrsangebot zwischen den verschiedenen Ballungsräumen neu ausrichten. Einige interregionale Fernverkehrsverbindungen, die einen öffentlichen Versorgungsauftrag erfüllen, werden mit staatlichen Mitteln bezuschusst.

In der EU wird jeder zehnte Tonnenkilometer im polnischen Schienennetz gefahren (links). Die Fußballweltmeisterschaft 2012 in Polen wird zu steigenden Zahlen im Personenverkehr führen. Rechts: das neue Warschauer Nationalstadion.



In den letzten Jahren haben die Regionalregierungen die Zuständigkeit für den Schienenpersonenverkehr (SPNV) übernommen, der einen öffentlichen Versorgungsauftrag erfüllt. Das größte Eisenbahnverkehrsunternehmen im SPNV ist die Regionalverkehrsgesellschaft (Przewozy Regionalne), die sich seit 2009 infolge einer Umstrukturierung des Marktes im Besitz der 16 polnischen Regionen befindet. Ihr Marktanteil ist jedoch rückläufig. Ende 2007 gewann das Arriva PCC Konsortium als erstes Privatunternehmen auf dem polnischen Markt eine Ausschreibung für den Verkehr in der Region Kujawien-Pommern. Der Verkehr, der seither moderat zugenommen hat, wird nach Umfirmierung nunmehr von Arriva RP betrieben, die weiterhin der einzige Privatanbieter im Markt ist. Im Rahmen von Direktvergaben einzelner Verkehre beauftragen einige Woiwodschaften ihre eigenen Anbieter. Bei diesen wenigen Anbietern, die sich jeweils im alleinigen Besitz einer einzelnen Region befinden, handelt es sich um Koleje Mazowieckie (Anbieter im Hauptstadtbezirk), Koleje Śląskie (Schlesische Eisenbahn, Anbieter in der am stärksten urbanisierten Region Schlesiens), Koleje Wielkopolskie (Großpolnische Eisenbahnen) und Koleje Dolnośląskie (Niederschlesische Eisenbahnen). Das Unternehmen PKP Szybka Kolej Miejska, das teilweise den autonomen Regionalregierungen gehört, betreibt den S-Bahn-Verkehr in Pommern. Ein weiterer wichtiger Stadtbahnbetreiber ist SKM Warszawa, zuständig für den S-Bahn-Verkehr in Warschau, der von der Hauptstadtverwaltung Warschau gegründet wurde.

Der Gesamtwert der von den Regionalregierungen gewährten Zuschüsse für den regionalen Schienenverkehr betrug 2011 mehr als 250 Millionen Euro. Darüber hinaus beschaffen die Regionen konsequent neue Fahrzeuge, zunächst für den Dieselmotor und in letzter Zeit vermehrt elektrische Triebzüge. Dennoch ist die Modernisierung der elektrischen Fahrzeugflot-

te eine große Herausforderung. Noch sind zirka 1200 alte elektrische Triebzüge in Betrieb.

Auf dem polnischen Schienennetz wurde 2011 eine Verkehrsleistung von 18 169 Millionen Personenkilometern erbracht, ein Zuwachs von 1,4 Prozent gegenüber 2010. PKP Intercity nimmt dabei eine dominante Position ein, die darauf beruht, dass sie als Fernverkehrsanbieter zwischen Ballungsräumen und zwischen Regionen tätig ist. Für die von den Regionalregierungen betriebenen Verkehrsgesellschaften ist in den nächsten Jahren mit Wachstum zu rechnen.

Perspektiven für den Eisenbahnverkehr in Polen

Die weitere Entwicklung des polnischen Schienenverkehrsmarkts wird von der erfolgreichen Umsetzung der folgenden Maßnahmen beeinflusst:

- Abschluss der Modernisierung von international bedeutsamen Strecken des Schienennetzes;
- Investitionen und Umstrukturierung der Personen- und Güterverkehrsbahnen;
- weitere Konsolidierungen und Übernahmen, vor allem im Güterverkehrsmarkt;
- Investitionen der Güterbahnen und Ausweitung ihrer Tätigkeit (z.B. Betrieb von Anschlussgleisen, komplexe Logistiklösungen);
- Ausbau des Seehafenhinterlandverkehrs mit Anbindung insbesondere der potenzialträchtigen Standorte in Danzig, Gdingen und Stettin-Swinemünde.

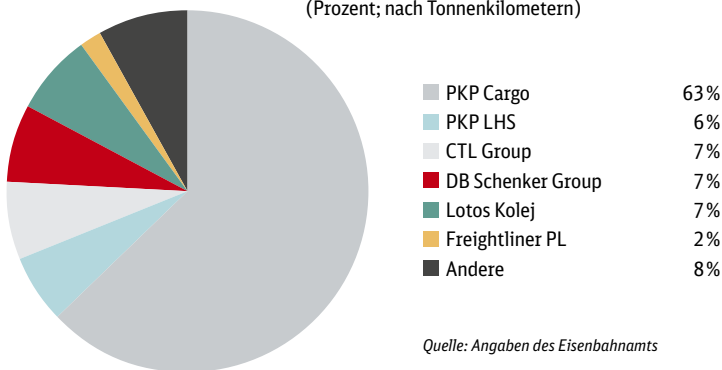
Die Schiene und ihre Wettbewerber

Die Dominanz des Straßenverkehrs im polnischen Güterverkehrsmarkt verfestigte sich infolge des Beitritts von Polen zur EU durch seine größere geschäftliche Flexibilität und die Fähigkeit zur schnellen Anpassung



Marktanteile 2011 - Schienengüterverkehr

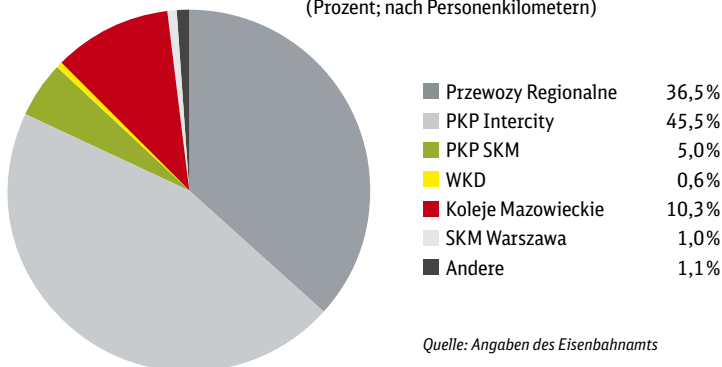
(Prozent; nach Tonnenkilometern)



Quelle: Angaben des Eisenbahnamts

Marktanteile 2011 - Personenverkehr

(Prozent; nach Personenkilometern)



Quelle: Angaben des Eisenbahnamts

an die sich wandelnden Marktgegebenheiten. Die mit der Infrastruktur verbundenen Einschränkungen sind bei diesem Verkehrsträger nicht so stark ausgeprägt wie beim Schienenverkehr. Durch die positive Entwicklung der Seehäfen Danzig und Gdingen steigt die Anzahl der Containertransporte. Dadurch bieten sich Perspektiven für den Kombinierten Verkehr, der die Verkehrsarten Straße und Schiene optimal nutzt. Der Bau von zum europäischen Verkehrsnetz zählenden Autobahnen soll bis 2015 abgeschlossen sein. Dadurch werden die Nationalstraßen entlastet und Erleichterungen für den Straßengüterverkehr geschaffen.

Die Binnenschifffahrt spielt im polnischen Verkehrswesen aufgrund des Zustands der Wasserstraßen und deren Schiffbarkeit keine Rolle, da sie kein einheitliches, wettbewerbsfähiges Verkehrssystem bilden und sie nicht ausreichend ausgebaut sind. Lediglich der Gleiwitzer Kanal, der Fluss Oder und die Wasserstraße Vistula-Oder sind von nennenswerter Verkehrsbedeutung. Auch die Luftfrachtbranche ist nur von geringer Relevanz. Trotz einer gewissen Dynamik dürfte ihr Anteil am Güterverkehr in Polen nicht signifikant zunehmen. Die Branche transportiert hauptsächlich hochwertige Güter und Kuriersendungen. Das Volumen 2010 betrug zirka 81 000 Tonnen. Der größte Frachtflughafen ist Warschau.

Dynamische Entwicklung des Straßenpersonenverkehrs

In den letzten Jahren hat in Polen der Bestand an Automobilen stark zugenommen. Im Jahr 2010 wurden 451 Personenkraftwagen je tausend Einwohner registriert. Dies beeinflusst den Modal Split und wirkt sich insbesondere auf die Eisenbahnen negativ aus. Durch die flächendeckenden und parallel durchgeführten Modernisierungsarbeiten auf den wichtigsten Bahnstrecken haben sich die Reisezeiten der Bahnfahrten

Im Personenverkehrsmarkt haben die Bahnen Marktanteile an den Straßenverkehr verloren (links). Nicht nur Warschau (rechts), sondern auch andere Großstädte sind Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes.



teilweise deutlich erhöht und insgesamt eine spürbare Einschränkung des Verkehrsangebots hervorgerufen. Busunternehmen wie PolskiBus haben darauf schnell reagiert und kamen mit Ersatzangeboten auf den Markt. PolskiBus bietet Verbindungen zu allen wichtigen Städten Polens an. Das Angebot wird ergänzt durch einen relativ hohen Leistungsstandard, den das Unternehmen kombiniert mit Lösungen, die von Billigfluglinien bekannt sind. Beispielsweise können Kunden Buchungen online vornehmen und ihre Fahrkarte im Internet kaufen. Zudem gibt es WLAN an Bord der Fahrzeuge.

Auch der Binnenluftverkehrsmarkt profitiert von der vorübergehenden Verschlechterung des Schienenverkehrsangebots. Der Personenluftverkehr wuchs 2011 um sechs Prozent und erreichte 21,7 Millionen Fluggäste. Neben den Angeboten von LOT Polish Airlines und ihrer Tochtergesellschaft EuroLOT floriert der Markt und es sind in letzter Zeit mehrere Inlandsflugverbindungen zwischen verschiedenen Städten, nicht nur von und nach Warschau, entstanden.

Der maßgebliche Faktor, der die Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrs bestimmt, ist die steigende Bedeutung der Regionalflughäfen, deren Infrastruktur aufwändig modernisiert wird, insbesondere durch den Bau zeitgemäßer Terminals. Zwischen den Flughäfen und den Zentren der Großstädte werden aber auch die Eisenbahnverbindungen ausgebaut. Eine solche Verbindung ist bereits in Krakau in Betrieb und eine weitere wird 2012 in Warschau eröffnet. Bis 2015 sollen ähnliche Verbindungen in anderen Städten in Betrieb gehen, beispielsweise in Danzig, Stettin und Lublin. Der reguläre Verkehrsmarkt (ohne Charterflüge) wird von Billiganbietern dominiert, die einen Marktanteil von 48 Prozent aller im Jahr 2011 beförderten Passagiere haben. Der Flughafen Warschau ist der größte in Polen, auf ihn entfielen 43 Prozent aller 2011 in Polen eingebuchten Passagiere.

Rahmenbedingungen für den polnischen Schienenverkehrsmarkt

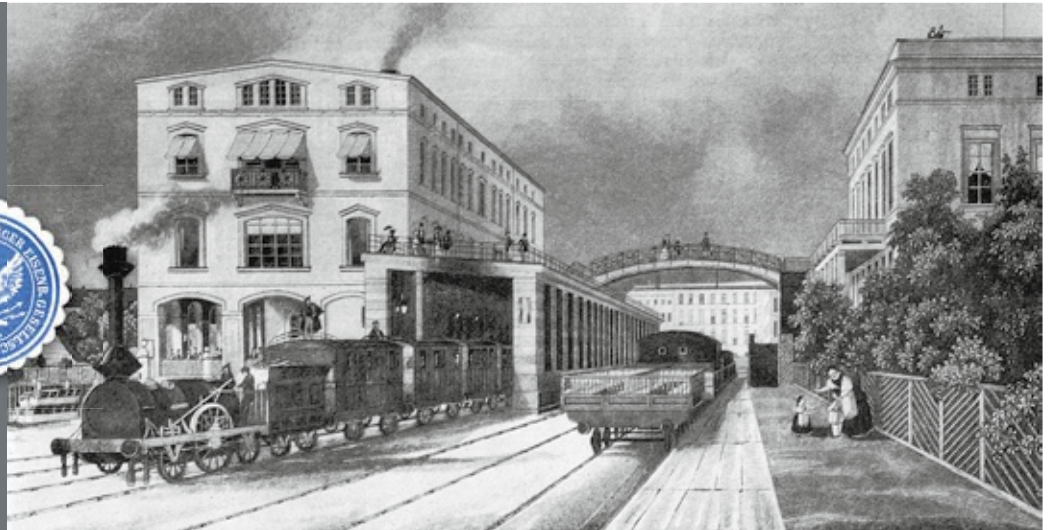
Nach den Parlamentswahlen im Jahr 2011 traf die neue polnische Regierung die Entscheidung, die Realisierung des Programms zum Ausbau des Hochgeschwindigkeitsverkehrs bis 2030 zu verschieben. Der Plan umfasste die Errichtung von Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken zwischen den Städten Warschau, Lodsch, Posen und Breslau. Als Alternative kam die komplexe Modernisierung des bestehenden Eisenbahnsystems in Betracht. Diese Maßnahmen sehen vor, die wichtigsten Eisenbahnverbindungen technisch aufzurüsten, sodass die Züge mit Geschwindigkeiten von 160 bis 200 km/h fahren können. Auf der Hauptstrecke, die Warschau mit Krakau und Kattowitz verbindet, sollen bis zu 230 km/h für den Pendolino-Verkehr ermöglicht werden. Das Ziel sind wettbewerbsfähige und attraktive Reisezeiten zwischen den größten polnischen Städten im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern.

Im Zuge eines neuen Konzepts für das transeuropäische Verkehrsnetz wurde das polnische Schienennetz ausgebaut, um die Verbindungen zu den Häfen und zwischen Großstädten zu verbessern. Vier Transportkorridore führen durch Polen:

- *Korridor I* (Helsinki-Tallin-Riga/Königsberg-Danzig/Kaunas-Warschau),
- *Korridor II* (Berlin-Warschau-Minsk-Moskau-Nischni Nowgorod),
- *Korridor III* (Berlin/Dresden-Breslau-Kattowitz-Krakau-Lemberg-Kiew),
- *Korridor VI* (Gdingen/Danzig-Warschau-Kattowitz-Sillein/Ostrau-Brünn-Lundenburg).

Erste finanzielle und wirtschaftliche Daten der Betreiber für 2011 liegen vor.

Potsdamer Bahnhof in Berlin 1843, Stahlstich von C. Schulin und Siegelmarke Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft. Das 1838 unterzeichnete »Preußische Eisenbahngesetz« entstand, als um 1836 für die Berlin-Potsdamer Eisenbahn um die königliche Genehmigung nachgesucht wurde.



Ursprünge der Regulierung

Im Rahmen des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Projekts »Gestaltung der Freiheit – Regulierung von Wirtschaft zwischen historischer Prägung und Normierung« untersuchte Roman Michalczyk mit seiner Forschungsarbeit »Europäische Ursprünge der Regulierung von Wettbewerb« die europäische Regulierungstradition anhand der Entwicklung der Eisenbahn. Die Arbeit veranschaulicht, dass Regulierung weder eine neue Erscheinung des 20. Jahrhunderts ist, noch zwingend Wettbewerb zur Folge hat.

Analysiert wurde dafür die preußische und englische Eisenbahnhistorie. Dabei zeigt sich, dass private Unternehmen in beiden Ländern bereits im beginnenden 19. Jahrhundert die ersten Eisenbahnstrecken errichteten und betrieben. Der Staat betrachtete das neue Verkehrsmittel dagegen zurückhaltend und scheute zunächst die hohen Investitionen. Kritisch sahen beide Staaten jedoch die negativen Auswirkungen der natürlichen Monopolstellung der Gesellschaften. Sie befürchteten, aus der mangelnden Konkurrenz könnten zu hohe Transportpreise für die Kunden resultieren. Die Finanzierung weiterer Strecken zum Ausbau des Netzes durch andere private Investoren setzte andererseits eine realistische Renditeerwartung voraus.

Die Forschungsarbeit erläutert die in diesem Spannungsfeld entwickelten staatlichen Konzepte, die das Ziel hatten, die gegenläufigen Interessen wirtschaftspolitisch auszubalancieren. In beiden Staaten enthielten die entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen noch heute bekannte Instrumente: Die Entflechtung von Netz und Betrieb, die Mitbenutzung von Konkurrenzstrecken und die Preisbestimmung. Bereits das preußische Eisenbahngesetz von 1838 erwähnt in Bezug

auf die staatliche Festsetzung eines Nutzungsentgeltes übrigens explizit den Begriff »Regulierung« – auch wenn dies damals im Sinne von »Regelung« verstanden wurde. Die von den Staaten gemachten Vorgaben sollten zu Wettbewerb zwischen den verschiedenen privaten Eisenbahnunternehmen führen und ihnen gleichzeitig ermöglichen, eine positive Rendite auf das eingesetzte Kapital zu erwirtschaften. Beim Vergleich mit den aktuellen Regulierungsregimen in Deutschland und Europa kommt der Autor zu dem Schluss, dass sich die Länder noch heute der gleichen Instrumente bedienen, um Wettbewerb zu schaffen und den ehemaligen Monopolisten finanzielle Anreize für Ausbau und Wartung der Infrastruktur zu geben, wenn auch aus der Perspektive vormals staatlicher Monopole.

Abschließend widmet sich Roman Michalczyk der Frage, warum der private Markt in beiden Staaten trotz der gesetzlichen Regulierungsmechanismen nicht bestehen konnte und wie in anderen europäischen Staaten um die Jahrhundertwende private Gesellschaften in Staatsbahnen überführt wurden. Er stellt fest, dass es den Staaten zunächst nicht gelang, die Instrumente gegenüber den Bahngesellschaften durchzusetzen, da die gesetzlichen Bestimmungen unvollständig waren und Schlupflöcher boten. Zudem fehlten fundierte Kriterien, anhand derer ein Beförderungspreis berechnet werden konnte. Gleichzeitig stieg die Eisenbahn zum wichtigsten Transportmittel im Umfeld rasant wachsender Industrien auf und erlangte militärisch-strategisch eine immer größere Bedeutung. Schließlich bewog dies die Staaten, zunächst selbst als Anbieter aktiv zu werden und am Ende die Staatsbahnen zu gründen, wie beispielsweise die Deutsche Reichsbahn.

Impressum

Herausgeber

Deutsche Bahn AG

Redaktion und Koordination

Deutsche Bahn AG, Wettbewerbs- und Regulierungsbeauftragter

Beratung und Schlussredaktion

Deutsche Bahn AG, Konzernpressestelle

Gestaltung und Produktion

G+J Corporate Editors GmbH, Hamburg

Druck

DB Kommunikationstechnik GmbH, Rheinstetten



Impressum

Deutsche Bahn AG
Kommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Änderungen vorbehalten
Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: April 2012

www.deutschebahn.com