

Klaus G. Becker (Hrsg.)

HANDBUCH Schienengüterverkehr



Klaus G. Becker (Hrsg.)

HANDBUCH **Schienengüterverkehr**

Inhaltsverzeichnis

Vorwort VDV	6
Vorwort BME.....	7
Vorwort des Herausgebers	8
1 Einführung.....	9
1.1 Allgemeine Grundsätze und Zusammenhänge.....	9
1.2 Entwicklung und Formen der Verkehrsmarktordnung.....	9
2 Abgrenzungen, Begriffsdefinitionen und Bedeutung des Schienengüterverkehrs	11
2.1 Abgrenzungen und Begriffsdefinitionen.....	11
2.2 Entwicklung und Bedeutung des Schienengüterverkehrs	11
3 Der Verkehrsträger Bahn.....	17
3.1 Historische Entwicklung des Rechtsrahmens	17
3.1.1 Nationale Entwicklung	17
3.1.2 Internationale Entwicklung	20
3.2 Aktuelle Marktsituation im Schienengüterverkehr	21
3.3 Die Leistungserstellung im Schienengüterverkehr	26
3.3.1 System Bahn.....	26
3.3.2 Systemvorteile der Bahn und Transportgüter	26
3.3.3 Bahnspezifische Besonderheiten	27
3.3.4 Produktionsformen im Schienengüterverkehr.....	37
3.3.4.1 Konventioneller Wagenladungsverkehr.....	37
3.3.4.2 Einzelwagen/Wagengruppen	37
3.3.4.3 Ganzzüge.....	39
3.3.4.4 Kombiniertes Verkehr (KV)	39

3.4	Die Marktteilnehmer	45
3.4.1	Die Anbieter im Schienengüterverkehr	45
3.4.1.1	Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)	45
3.4.1.1.1	Die Deutsche Bahn.....	47
3.4.1.1.2	Privatbahnen (Wettbewerbsbahnen)	60
3.4.1.1.3	Werkseisenbahnen (Wettbewerbsbahnen)	62
3.4.1.1.4	Auslandsbahnen (Wettbewerbsbahnen).....	63
3.4.1.2	Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)	64
3.4.1.2.1	DB Netz.....	65
3.4.1.2.2	Andere EIU	66
3.4.2	Die Nachfrager nach Schienengüterverkehrsleistungen.....	67
3.4.2.1	Die verladende Wirtschaft	67
3.4.2.2	Die Speditionen/Bahnspeditionen	68
3.4.3	Die Wagenvermieter	77
3.4.4	Sonstige Schienengüterverkehrs-Dienstleister.....	83
3.4.4.1	Güterwagen- und Lokhersteller.....	83
3.4.4.2	Werkstätten	84
3.4.4.3	Reinigungen	86
3.4.4.4	Vermieter von Lokomotiven	86
3.4.4.5	Terminalbetreiber	87
3.4.4.6	Sonstige Bahn-Dienstleister.....	89
3.5	Kostenstruktur und Preisbildung im Schienengüterverkehr	91
3.5.1	Historische Betrachtung der Tarifsystembildung.....	94
3.5.2	Aktuelle Situation der Transportpreisbildung.....	97
4	Staatliche Einflussnahme auf den Schienengüterverkehr	109
4.1	Verkehrsinfrastruktur	109
4.2	Staatliche Förderprogramme.....	112
4.3	Regionale und kommunale Institutionen.....	112
4.4	Umweltschutz	113
4.4.1	Energieverbrauch	113
4.4.2	Emissionen.....	114
4.4.3	Lärmbelastung/-vermeidung.....	115
4.5	Sicherheit/Unfälle/Gefahrgut	118

5	Ausgewählte weitere bahnspezifische Themen.....	119
5.1	Verkehrskorridore	119
5.2	Telematik im Schienengüterverkehr	121
5.3	Online-Transportbörsen im Schienengüterverkehr.....	122
5.4	Innovativer Eisenbahngüterwagen	123
6	Verbände und Institutionen in der Schienenlogistik	125

Anhang

Quellenverzeichnis	131
Abkürzungsverzeichnis	137
Abbildungsverzeichnis	143
Stichwortverzeichnis	145

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser!

Vor 20 Jahren wurde der Schienengüterverkehr in Deutschland liberalisiert. Damals haben die Eisenbahnen erstmalig das Recht eingeräumt bekommen, öffentliche Infrastrukturen anderer Eisenbahnen benutzen zu dürfen. Damit wurden 1994 historische Monopole aufgebrochen und der Weg für Wettbewerb auf der Schiene frei gemacht.

Seit der Liberalisierung hat sich das Bahnsystem erheblich verändert. Das Verkehrsangebot wurde erweitert, denn etablierte Bahnen haben ihr Einzugsgebiet vergrößert und neue Eisenbahnen wurden gegründet. Zugenommen haben auch die Bedeutung des grenzüberschreitenden Verkehrs und die Internationalisierung des Bahngeschäftes. Weiterentwickelt hat sich zudem der Beschaffungsmarkt für Lokomotiven, Güterwagen, Personal und operative/technische Dienstleistungen. Viele standortbezogene Unternehmen haben ihre Geschäftstätigkeit erweitert und bieten sich als Kooperationspartner für allerlei Dienste in der Region an.

Auch im Bereich der Logistik ist die Schiene vorangekommen. Eisenbahnen sind heute viel logistikorientierter als früher und bieten selbst auch logistische/speditionelle Leistungen an. Andererseits engagieren sich immer mehr Speditionen im operativen Bahnbereich, indem sie zum Beispiel eigene Züge betreiben, eigene Waggonflotten unterhalten und über Umschlaganlagen verfügen. Steigend ist auch die Zahl von Eisenbahnen, deren Eigentümer Speditionen, KV-Operateure oder maritime Logistikdienstleister sind. Vor diesem Hintergrund überrascht es kaum, dass der Intermodalverkehr der Wachstumsmotor der Schiene geworden ist. In diesem Segment herrschen Anbietervielfalt und zahlreiche Optionen bezüglich Transportweg, Verkehrsträger und intermodalen Umschlagterminals.

Die Zunahme von Anbietern und Dienstleistungen ermöglichen Verladern, Logistikunternehmen und Eisenbahnen deutlich mehr Handlungsoptionen für Bahnkonzepte. Andererseits ist das Bahnsystem sehr viel kleinteiliger geworden. Um da noch einigermaßen den Überblick zu bewahren, werden entsprechende Grundkenntnisse und Marktinformationen benötigt.

Von Kundenseite wird immer wieder kritisiert, dass das Bahnsystem für sie schwer zu verstehen ist und grundlegende Informationen darüber fehlen. Deswegen lässt der VDV auch nicht locker, in Verlader- und Logistikkreisen Werbung für die Schiene zu machen, Kontakte herzustellen und Informationen bereitzustellen.

Das Handbuch Schienengüterverkehr verfolgt gleich gelagerte Ziele und deswegen unterstützen wir diese Veröffentlichung gerne. In diesem Sinne wünschen wir Ihnen viele neue Erkenntnisse.



Joachim Berends
Vizepräsident und Vorsitzender des Verwaltungsrates Schienengüterverkehr
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV);
Vorstand der Bentheimer Eisenbahn AG



Die Chancen der Schiene steigen

Der Zug zur Bahn ist stärker geworden. Die Schiene hat die Trendwende geschafft, Transportleistung und Marktanteil sind gestiegen. Diese erfreuliche Entwicklung ist sowohl den Nachfolgern von Staatsbahnen als auch den vielen anderen EVU zu verdanken, die zunehmend die Möglichkeiten nutzen, welche die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs bietet. Die größere Vielfalt an Angeboten hat dem System Schiene gut getan – und damit auch der Umwelt.

Die Bahnen haben große Chancen, den Trend fortzusetzen. Die Globalisierung der Märkte führt im europäischen Landverkehr zu größeren Durchschnittsentfernungen. Dies begünstigt die Schiene aufgrund ihrer Kostenstruktur. So mancher nationale Lkw-Transport dürfte durch einen Schienentransport ersetzt werden, wenn eine Ware nicht mehr aus Deutschland, sondern aus dem europäischen Ausland bezogen wird. Nicht wenige Logistikkonzepte für Exporte nach Europa sehen verstärkt einen Transport „per Bahn“ vor. In den großen europäischen Seehäfen ist angesichts des erwarteten Mengenzuwachses eine effiziente Zu- und Abfuhr von Containern ohne die Schiene nicht vorstellbar.

Chancen verwirklichen sich allerdings nicht von selbst. Zunächst müssen Voraussetzungen für potenzielle Erfolge geschaffen werden.

Industrie und Handel können nur dann mehr über die Schiene transportieren, wenn ausreichend Loks und Waggons zur Verfügung stehen. Die Verlagerer und Empfänger verkennen nicht das im Vergleich zur Straße höhere Risiko bei Investitionen im Schienenverkehr aufgrund wesentlich längerer Abschreibungszeiträume, aber in ihrer Liste der Entscheidungsparameter für die Wahl des Verkehrsträgers steht nun einmal die Verfügbarkeit von Transportraum an der Spitze. Ein regelmäßiger Dialog mit ihren Kunden hilft den Bahnen und Waggonvermietern, die richtigen Investitionsentscheidungen zu treffen.

Eine weitere Grundvoraussetzung für Schienentransport sind Gleisanschlüsse. Es ist zu hoffen, dass deren Zahl durch weitsichtige Unternehmen in Europa steigt.

Hinsichtlich der Berechenbarkeit der Transportdauer genießt die Schiene einen guten Ruf; für „Just in time“-Transporte ist sie geradezu prädestiniert. Bahnen und Bahnspeditionen arbeiten daran, bei der Sendungsverfolgung die Anforderungen der Kunden zu erfüllen. Auch für die Schiene gilt: Transportqualität und Informationsqualität sind in der Logistik zwei Seiten derselben Medaille.

Auch wenn das Kostensenkungspotenzial im Schienengüterverkehr bei weitem noch nicht ausgeschöpft ist: Die Bahnen sind auf dem Weg in eine gute Zukunft. Der BME wird sie dabei konstruktiv begleiten.



Dr. Christoph Feldmann
Hauptgeschäftsführer
Bundesverband Materialwirtschaft,
Einkauf und Logistik e.V. (BME)



Vorwort des Herausgebers

Dieses Handbuch soll dem Leser einen Einstieg und Überblick über den Schienengüterverkehr verschaffen und ist für Auszubildende, Studenten und erfahrene Praktiker gleichermaßen geeignet. Es werden die historische Entwicklung der Marktordnung im Verkehr allgemein und speziell bei der Schiene dargestellt sowie die Wettbewerbslage im Schienengüterverkehr einschließlich des Kombinierten Verkehrs und die Rolle der einzelnen Marktteilnehmer beschrieben. Ergänzt werden die Ausführungen durch aktuelle Entwicklungen bei den Transeuropäischen Netzen der EU sowie bei der Telematik und bei Online-Transportbörsen im Schienengüterverkehr.



In dieses Handbuch ist die langjährige Berufserfahrung des Autors sowohl aus der Sicht eines Industrieunternehmens (Hoechst AG) als auch aus Dienstleistersicht von Bahnspeditionen und auch aus der Mitwirkung in der Verbandsarbeit (BDI, BME, SGKV, VCI, VDV) eingeflossen.

Das Handbuch erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Hinweise auf Fehler und Vorschläge für Ergänzungen werden dankbar entgegengenommen (becker.klaus.g@t-online.de) und ggf. in der nächsten Auflage berücksichtigt.

Danken möchte ich den zahlreichen Freunden und Bekannten aus den Verbänden und dem Schienengüterverkehr. Besonders zu erwähnen sind hierbei Georg Lennarz vom VDV, Gunnar Gburek vom BME, Peter Sintram und seine Frau Valentina sowie RA Dr. Frank Wiltung, der mich bei den transportrechtlichen Themen tatkräftig unterstützt hat. Ebenso danke ich Dr. Bettina Guiot und Ulrike Schüring von der DVV Media Group für ihre professionelle Hilfe.

A handwritten signature in black ink, reading "Klaus G. Becker". The signature is written in a cursive, flowing style.

Dipl.-Volkswirt Klaus G. Becker
Autor und Herausgeber

1 Einführung

1.1 Allgemeine Grundsätze und Zusammenhänge

Ausgehend von den Ausführungen von *Adam Smith*, dass Arbeitsteilung die Produktivität der Arbeit steigert und die Produktions- und Konsumorte in der Regel räumlich, zeitlich, art- und mengenmäßig auseinanderliegen, ergeben sich die Notwendigkeit und die Bedeutung des Güteraustausches mittels Transport [1].

Diese Aktion der Raumüberwindung wird auch als Verkehrswirtschaft bezeichnet und ist Teil einer Volkswirtschaft. Zunächst soll hier der Gütertransport mit allen Verkehrsträgern, also die Güterverkehrswirtschaft, auch Güterverkehr genannt, betrachtet werden.

Der Grad der Leistungsfähigkeit des Güterverkehrs hat entscheidenden Einfluss auf den Wohlstand einer Volkswirtschaft. Dies gilt heute in Zeiten der Globalisierung auch für die gesamte Weltwirtschaft. Die einzelnen Verkehrsträger mit ihren teilweise unterschiedlichen Merkmalen haben dabei ihren speziellen Anteil beizutragen, u. a. die Schiene.

Dabei ist zu beachten, dass die Nachfrage nach Güterverkehrsleistungen in der Regel keine originäre Nachfrage ist, sondern eine abgeleitete Nachfrage darstellt; Güterverkehr ist kein Selbstzweck, sondern dient als Mittel zur Erfüllung eines ganz bestimmten Zweckes, z. B. der Produktion oder des Konsums [2].

Die Aufgabe aller Verkehrsträger einer arbeitsteiligen Wirtschaft ist die optimale Gewährleistung des Güteraustausches. Dafür sind die einzelnen Verkehrsträger ihrer Eignung entsprechend einzusetzen.

1.2 Entwicklung und Formen der Verkehrsmarkordnung

Der Staat gestaltet im Rahmen seiner politischen Vorstellungen die Marktordnung einer Volkswirtschaft und die Grundlagen einer Verkehrsmarkordnung. Dabei reicht die Bandbreite der Gestaltungsmöglichkeiten von dem einen Extrem einer Zentralverwaltungswirtschaft bis zu dem anderen Extrem einer sich selbst überlassenen Wirtschaft (*Laissez-faire*-Prinzip). *Walter Eucken* – einer der Väter der Sozialen Marktwirtschaft – erläuterte in den *Grundlagen der Nationalökonomie* [100] und in den *Grundsätzen der Wirtschaftspolitik* [101], dass im Wettbewerb trotz unterschiedlicher Einzelinteressen der Marktteilnehmer – unter der Voraussetzung keiner marktbeherrschenden Stellung einzelner Marktteilnehmer – mittels des Markt-Preis-Mechanismus volkswirtschaftlich optimale Ergebnisse erreicht werden. Dabei müssen Aufsichtsorgane (Kartellamt etc.) verhindern, dass Machtbildungen wie Monopole oder Kartelle entstehen.

In der Verkehrspolitik war man demgegenüber lange Zeit der Ansicht, dass auf dem Verkehrsmarkt „Besonderheiten“ [3] vorherrschen, die zu einem Versagen marktwirtschaftlicher Regeln führen müssten. Aus diesem Grunde sollte die Politik regulierend bzw. ordnend in das Marktgeschehen im Verkehr eingreifen. Instrumente dieser Verkehrspolitik waren staatlich festgesetzte und überwachte Frachtpreise (Tarife), Konzessionen für den Marktzugang und Kapazitätsbeschränkungen in Form von Kontingenten.

„In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts haben vornehmlich ordoliberalen Verkehrswissenschaftler das verkehrspolitische Handeln beeinflusst“ [4]. Heute greift die Verkehrspolitik nur in geringerem Maße in den Verkehrsmarkt ein, d. h., es werden zum einen ordnungspolitische Rahmenbedingungen vorgegeben, die die Funktionsfähigkeit des Verkehrs gewährleisten und zum anderen Infrastrukturinvestitionen durchgeführt, die zum Erhalt und Ausbau von Verkehrs-

wegen beitragen. Die Wahl des Verkehrsträgers wird weitgehend dem Markt überlassen. Alle Verkehrsträger stehen zueinander in Konkurrenz und müssen neben den gegebenen Verkehrsträger-Leistungsmerkmalen durch produktive Leistungserstellung im Wettbewerb bestehen. Dabei werden diverse verkehrspolitische Ziele vorgegeben, die sich im Laufe der Zeit und der politischen Ausrichtung ändern.

Mit dem im Juli 2008 verabschiedeten *Masterplan Güterverkehr und Logistik* hat die Bundesregierung ein strategisches Konzept und konkrete Maßnahmen für die künftige Ausrichtung des Güterverkehrs vorgelegt. Nachhaltige Verkehrspolitik besitzt dabei große Bedeutung, d. h., sowohl bei der abstrakten Zielbestimmung als auch bei den einzelnen Handlungsvorschlägen liegen die Schwerpunkte im Bereich des Klima- und Umweltschutzes (Detailinformationen im Kapitel 4.4). Masterplan-Ziele sind:

- optimale Nutzung der Verkehrswege – effiziente Gestaltung des Verkehrs,
- Vermeidung von Verkehr – Sicherung der Mobilität,
- Verlagerung von Verkehr auf Schiene und Binnenwasserstraßen,
- verstärkter Ausbau von Verkehrsachsen und Knoten,
- umwelt- und klimafreundlicher, leiser und sicherer Verkehr,
- gute Arbeit und Ausbildung im Transportgewerbe.

In 2010 entwickelte das *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung* den Masterplan von 2008 weiter und legte den *Aktionsplan Güterverkehr und Logistik – Logistikinitiative für Deutschland* vor. Darin wird das Ziel „reibungloser Transport von Waren“ mit dem Klimaschutzziel verbunden [5]. Bezogen auf die Schiene sind folgende Ziele aufgeführt:

- Ein möglichst hoher Anteil der prognostizierten Verkehrszuwächse soll auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße verlagert werden, um dadurch die Straßen und die Umwelt zu entlasten.
- Die Interoperabilität (Abbau von unterschiedlichen Bedingungen im technischen, betrieblichen und administrativen Bereich) des deutschen Schienennetzes soll im europäischen Raum verbessert werden. Dazu soll z. B. der Verkehrskorridor A (Rotterdam – Genua) mit der modernen Signaltechnik European Train Control System (ETCS) ausgerüstet werden.
- Die Schiene soll ihre Umweltvorteile insbesondere auf langen Strecken einbringen können.
- Zur Reduzierung von Trassenkonflikten soll eine vermehrte Trennung des Schienenpersonenverkehrs vom Schienengüterverkehr auf hochbelasteten Strecken erfolgen. Dies soll bei der Ausbauplanung des Schienennetzes besonders berücksichtigt werden.
- Bei der Optimierung des gesamten Verkehrssystems kommt dem Kombinierten Verkehr (KV) eine besondere Bedeutung zu. Die Rahmenbedingungen für den KV und die Förderung von Innovationen und Kapazitätssteigerungen im KV sollen verbessert werden.

(Zu den Feldern der Güterverkehrspolitik siehe auch [6].)

2 Abgrenzungen, Begriffsdefinitionen und Bedeutung des Schienengüterverkehrs

2.1 Abgrenzungen und Begriffsdefinitionen

In der Verkehrswissenschaft wird der Verkehrsmarkt als der ökonomische Ort bezeichnet, an dem sich Angebot von Verkehrsleistungen und Nachfrage nach Verkehrsleistungen treffen.

Als Verkehrsleistung wird dabei die Gesamtheit aller Vorgänge verstanden, die der Ortsveränderung von Gütern dient.

Hierzu gehören der rein technische Transport, die kaufmännischen und organisatorischen Leistungen sowie die Einrichtungen und Ressourcen (Verkehrsmittel, Verkehrswege usw.).

Der Schienen- bzw. der Bahnverkehr wird im Folgenden als Oberbegriff verwendet. Dabei werden die Teilbereiche Schienen-Personenverkehr mit den Bereichen des Nah- und Fernverkehrs, Schienen-Güterverkehr mit dem konventionellen Wagenladungsverkehr und der Kombinierte Verkehr KV (siehe hierzu Kapitel 3.3.4.4) unterschieden.

Im Folgenden werden der **Schienengüterverkehr** – auch nur als Schiene bezeichnet – (Transport von Gütern durch Schienenfahrzeuge) und der **Kombinierte Verkehr** im Mittelpunkt der Betrachtung stehen.

Im Bereich des Schienengüterverkehrs agieren als **Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)** zwei Gruppen:

- **Staatsbahnen**, die heute privat organisiert sind, sich aber vollständig im Eigentum des Bundes befinden (*Deutsche Bahn AG*),
- **Eisenbahnverkehrsunternehmen**, die sich nicht im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland befinden; früher als nichtbundeseigene Bahnen (NE-Bahnen) oder als Privatbahnen bezeichnet. Hierzu werden auch EVU gezählt, die sich im Eigentum von ausländischen Bahnen (z. B. *TX Logistics, Captrain* etc.) oder im Eigentum von Kommunen (z. B. *Havelländische Eisenbahn, Augsburg Localbahn, Bahnen der Stadt Monheim* etc.) befinden. Diese werden hier als **Wettbewerbsbahnen** bezeichnet.

2.2 Entwicklung und Bedeutung des Schienengüterverkehrs

Im Jahr 1910 betrug der Anteil der Montangüter am Gesamttransportvolumen der Bahnen rund 50%; 25 % waren Baustoffe und Düngemittel und 17 % Agrar- und Forstprodukte. Diese Aufteilung, ergänzt durch Mineralöl- und Chemieprodukte, bestand auch noch weitgehend zu Beginn der 1970er Jahre. Im Jahr 2012 ergab sich folgende Aufteilung der einzelnen Güterabteilungen am Schienengüterverkehr in Deutschland:

Güterabteilung	Basis: Tonnage (t)	Basis: Tonnenkilometer (tkm)
Kohle und Erze	ca. 25 %	ca. 8 %
Mineralölerzeugnisse	ca. 12 %	ca. 10 %
Chemische Erzeugnisse	ca. 9 %	ca. 9 %
Metalle und Metallerzeugnisse	ca. 18 %	ca. 12 %
Sonstige Güter, vor allem KV-Ladeeinheiten (Container etc.)	ca. 19 %	ca. 32 %

Güterabteilungen im Schienengüterverkehr in Deutschland 2012 (Quelle: Statistisches Bundesamt)

Um die Bedeutung der Schiene im Zeitablauf zu bewerten, ist eine Betrachtung des **Modal Split** sinnvoll, d.h. die Entwicklung des Anteils des Schienengüterverkehrs am Güterverkehrsaufkommen der Verkehrsträger Bahn, Binnenschiff und Lkw einer Volkswirtschaft. Dabei kann zum einen die Verkehrsleistung, d.h. Transportmenge mit der Entfernung in Kilometer gewichtet (Tonnenkilometer) oder zum anderen das Verkehrsaufkommen mit der reinen Transportmenge herangezogen werden.

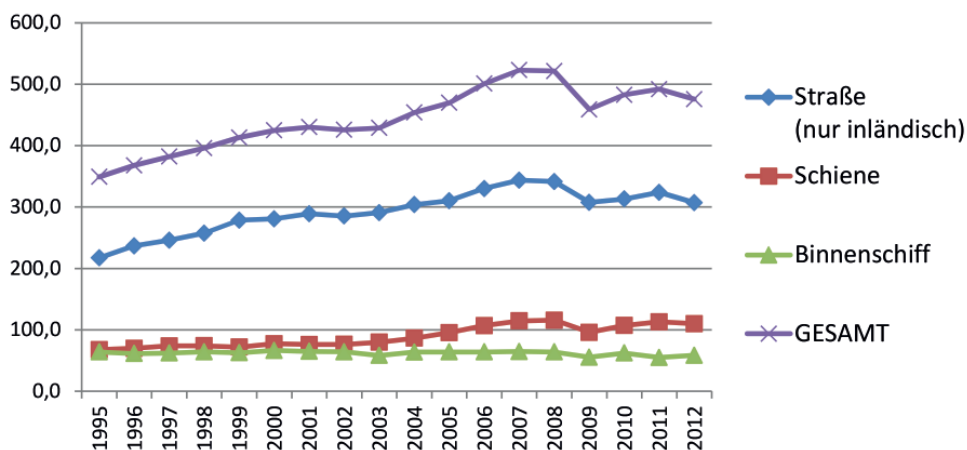


Abbildung 1: Verkehrsleistung in Mrd. tkm aller Verkehrsträger in Deutschland

(Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Daten des VDV und des Statistischen Bundesamts)

Das jährliche Verkehrsaufkommen der Eisenbahnen in Deutschland betrug im Jahre 1950 rund 200 Mio. t, stieg 1974 auf rund 390 Mio. t, erreichte 1991 mit 415 Mio. t einen Spitzenwert nach der Wiedervereinigung, sank bis 2000 wieder auf rund 295 Mio. t [7] und beträgt heute ca. 374 Mio. t.

Gemessen am **Verkehrsaufkommen in Tonnen** verringerte sich der Bahn-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen (**Modal Split**) von rund 30 % in 1950 auf heute rund 10 %.

Die Messung der **Verkehrsleistung in Tonnenkilometer (tkm)** hat sich aufgrund der erhöhten Aussagekraft weitgehend durchgesetzt. Aufgrund der gesteigerten durchschnittlichen Transportweiten von 185 km in 1971, über 248 km in 2000 und heute ca. 300 km beträgt die Schienen-Verkehrsleistung heute rund 113 Mrd. tkm. Bezogen auf das Jahr 2000 konnte die Schiene ihre Verkehrsleistung um mehr als 50 % steigern. Relativ gesehen sank jedoch der Bahnanteil an der Gesamtverkehrsleistung aller Verkehrsträger (Abbildung 1 inländische Lkw, Binnenschiff, Bahn) von rund 38 % in 1950 auf heute rund 23 %. (Den ausländischen Lkw-Verkehr in die Betrachtung miteinbeziehend, verändert sich der Modal-Split-Anteil der Bahn auf rund 18 %.)

Im europäischen Schienengüterverkehr verringerte sich die Verkehrsleistung stetig; wurden in 2007 noch 448,4 Mrd. tkm erreicht, waren es in 2010 nur noch 391,2 Mrd. tkm. Lag der Marktanteil der Schiene in 1970 noch bei 32 %, sank er im Laufe der Jahre auf heute ca. 18 % [8].

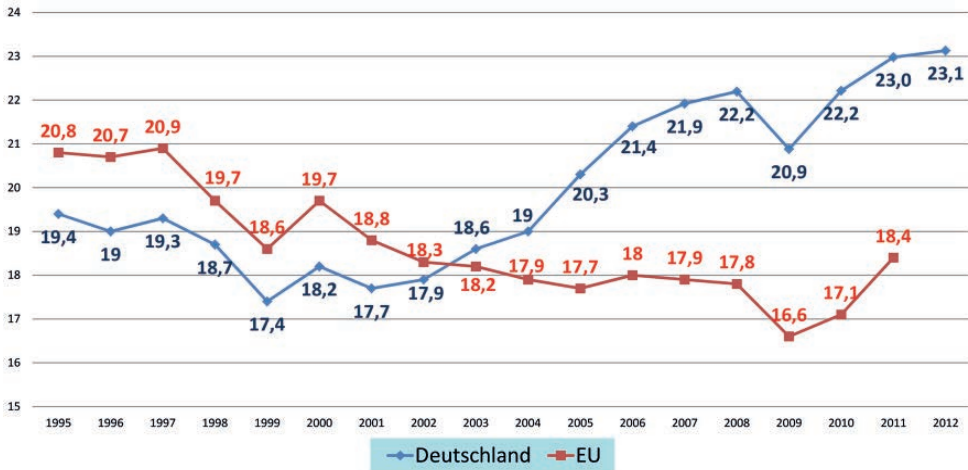


Abbildung 2: Modal-Split-Anteile der Schiene in Deutschland und in der EU
 (Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Daten des VDV und des Statistischen Bundesamts)

Der Vergleich zwischen Deutschland und der gesamten EU in Abbildung 2 verdeutlicht die positive Wirkung des vermehrten Wettbewerbs im Schienengüterverkehr. In Ländern mit Schienenwettbewerb erhöhte sich der Schienenanteil aufgrund der gesteigerten Attraktivität der Schiene gegenüber den konkurrierenden Verkehrsträgern. Die Wachstumsraten des Schienengüterverkehrs (SGV) im europäischen Vergleich bestätigten dies. Nach der Bahnreform 1994 erhöhte sich der SGV in Deutschland bis 2012 um 58 %, in Großbritannien um 75 %, in Österreich um 65 % und in der Schweiz um 27 %. Demgegenüber verringerte sich der SGV in Italien um 45 % und in Frankreich um 32 % [9].

Zusätzlich beeinflusst natürlich auch die sehr viel höhere Anzahl an Gleisanschlüssen in Deutschland, Österreich und der Schweiz die Höhe des Modal-Split-Anteils der Schiene.

Eine differenzierte Betrachtung des Schienengüterverkehrsaufkommens in Deutschland im Zeitablauf zeigt folgende Tabelle:

Jahr	Innerdeutscher Verkehr	Grenzüberschreitender Verkehr	Durchgangsverkehr	Gesamt Schiene
1991	329.000	78.900	7.600	415.500
1998	214.304	84.500	9.900	308.704
2002	193.200	85.300	10.700	289.205
2009	210.722	86.009	15.356	312.087
2011	257.202	102.579	14.957	374.737
2012	247.117	103.512	15.512	366.140

Schienengüterverkehrsaufkommen in Deutschland (in 1.000 t)
 (Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 Reihe 1.1 10/2013)

Von Interesse ist auch die Aufteilung des **Schienenverkehrs nach Art der Leistungserstellung (Produktion)**. Da hier europaweit keine konkreten Zahlen vorliegen, wird auf die Schätzung von *Olaf Krüger* auf der 4. *Fachtagung Anschlussbahnleiter* am 13.11.2013 in Fulda Bezug genommen:

Produkte	Anteile in Europa
Intermodalverkehre (KV)	< 20 %
Waggon-Ganzzüge	> 40 %
Einzelwaggons (traditionell im Rangierdienst i. d. R. der Staatsbahnen)	> 35 %
Einzelladungsverkehr über Railports*	< 5 %

* Railports: Erklärung siehe Kapitel 3.3.3

Aufteilung des Schienenverkehrs nach Art der Leistungserstellung

Die Bedeutung der Schiene richtet sich danach, inwieweit diese den Erfordernissen des Marktes, hier der Nachfrage nach Transportleistungen, entsprechen kann. Hierbei sind die Leistungsmerkmale der Schiene für sich und im Vergleich zu den Wettbewerbs-Verkehrsträger zu betrachten. Die Vorteile der Schiene liegen insbesondere

– **in der Massenleistungsfähigkeit:**

Einer der wichtigsten Pluspunkte der Schiene ist die Fähigkeit, große Gütermengen wirtschaftlich über große Entfernungen zu transportieren. Verfügen Absender und Empfänger über einen Gleisanschluss, können Bahnwagen mit einer Auslastung von bis zu 100 t je Wagen bzw. Ganzzüge von 1.000 t bis 4.000 t Nutzlast kostengünstig befördert werden. Nur das Binnenschiff kann bei vorhandenem Wasseranschluss vergleichbar effizient transportieren.

– **in der Berechenbarkeit/Planbarkeit/Zuverlässigkeit:**

Aufgrund der Schienengebundenheit ist es möglich, auf der Schiene relativ zuverlässig zu befördern. Stauprobleme durch Verkehrsüberlastung – wie beim Lkw-Transport – sind weitgehend ausgeschlossen. Fahrpläne (Abhol- und Zustellzeiten) ermöglichen die Planbarkeit und die Berechenbarkeit des Bahntransportes, wobei hier zwischen dem Ganzzugverkehr/Kombinierten Verkehr (i. d. R. sehr exakte stundengenaue Transportzeiten) und dem Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr (i. d. R. tagesgenaue Transportzeiten) differenziert werden muss. Insbesondere die Berechenbarkeit wird von der verladenden Wirtschaft hoch eingestuft und oft der Schnelligkeit vorgezogen, da so vor- und nachgelagerte Produktionsprozesse mit den Transportvorgängen synchronisiert werden können. Auch die Tatsache, dass für die Schiene – im Gegensatz zum Lkw-Verkehr – keine Fahrverbote an Wochenenden, Feiertagen und in der Ferienzeit bestehen, kann als Pluspunkt bewertet werden.

– **im Handling:**

Ein oft nicht beachteter Vorteil der Schiene liegt darin, dass Bahnwagen beim Be- und Entladen zeitoptimiert für die Industrie behandelt werden können, d. h., Bahnwagen können im Werk dann be- bzw. entladen werden, wenn dafür Zeit ist; Lkw-Fahrer sind meist in Zeitnot und drängen auf schnelle Be- und Entladung.

– **in der Sicherheit:**

Erfahrungsgemäß und auch statistisch nachweisbar ist das Unfall- und Beschädigungsrisiko im Bahnbereich bei der Transportdurchführung geringer als beim Lkw-Verkehr (siehe Kapitel 4.5). Dies ist besonders beim Transport gefährlicher Güter ein positiver Aspekt. Besonders gefährliche Güter (sogenannte Listengüter siehe Kapitel 4.5) sind vom Lkw-Transport ausgeschlossen.

– in der Umweltverträglichkeit:

Bezüglich der Auswirkungen von Transporten auf die Umwelt kann die Schiene ebenfalls punkten. Beim Energieverbrauch, der Kohlendioxid-Emission und dem Flächenbedarf schneidet die Schiene im Vergleich zum Lkw sehr gut ab (siehe Kapitel 4.4). An der Lärmbelastung wird mittels neuer lärmreduzierter Bremsen und anderer Maßnahmen gearbeitet.

Neben Vorteilen hat die Schiene auch Nachteile und Schwächen. Die Schienengebundenheit grenzt den Aktionsradius der Schiene ein; die Bahn ist nicht flächendeckend. Nur dort, wo Gleise und Gleisanschlüsse vorhanden sind, können die Vorteile der Schiene auch voll zur Anwendung kommen. Auch die begrenzte Netzdichte erlaubt nicht überall den Bahneinsatz. Außerdem bestehen europaweit aufgrund national unterschiedlicher technischer Gegebenheiten (wie z. B. verschiedene Stromspannungen, Spurbreiten, Sicherheitstechniken) noch immer Schwierigkeiten beim durchgehenden grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr.

Die Bedeutung der Schiene in der Zukunft wird weitgehend davon bestimmt, ob und inwieweit sich der Schienengüterverkehr auf die veränderten Anforderungen der Nachfrageseite nach Transportleistungen aus Industrie und Handel einstellen wird.

Hier spielt die weitere Entwicklung des Schienengüterverkehrs bezüglich der Marktgegebenheiten eine entscheidende Rolle. Nur wenn sich in Deutschland und in Europa eine Wettbewerbssituation wie bei anderen Verkehrsträgern bildet, ergibt sich die erforderliche Leistungs- und Serviceverbesserung bei der Schiene, um im Wettbewerb gegenüber dem Straßengüterverkehr bestehen zu können (siehe auch [10]).

DB Schenker Rail (DBSR) versucht zunächst in Deutschland, später auch europaweit, mit dem neuen Geschäftsmodell „Netzwerkbahn“ das Gesamtangebot Schiene zu rationalisieren und wirtschaftlicher zu gestalten. Die Kunden sollen damit klare Informationen hinsichtlich Laufzeit und Laufweg ihrer Produkte erhalten, müssen aber festere Fahrpläne und frühere Buchungszeiten in Kauf nehmen (darauf wird im Kapitel 3.4.1.1.1 im Detail eingegangen).

Die Wettbewerbsbahnen versuchen unter anderem mit Kooperationen ein überregionales Angebot aufzubauen. Die Bahnspeditionen versuchen speziell den Einzelwagenverkehr mit Korridor-Ganzzügen wettbewerbsfähig zu erhalten (siehe hierzu auch Kapitel 3.4.2.2).

3 Der Verkehrsträger Bahn

3.1 Historische Entwicklung des Rechtsrahmens

3.1.1 Nationale Entwicklung

Im Jahre 1835 entstand in Deutschland die erste Eisenbahnstrecke. Ausgehend von den weitblickenden Ideen und Plänen von *Friedrich List* (Schienen-Netzkarte von 1833) entstanden die ersten Privatbahnen. Die Regierungen der deutschen Staaten wollten sich zunächst nicht im Bahnbereich engagieren. Allerdings wurde entweder über Konzessionen oder eigene Gesetzgebung der staatliche Einfluss auf den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen gesichert. Bald gab es auch in Preußen (1838) ein Eisenbahngesetz, das aus politischen und militärischen Gründen die privaten Eisenbahngesellschaften regulierte. Die Entwicklung der industriellen Revolution mit der wachsenden Bedeutung von Wirtschaft und Verkehr förderte den Ausbau eines Eisenbahnnetzes zwischen den einzelnen Kleinstaaten in Deutschland. Damit wurde nicht zuletzt auch die deutsche Einheit vorangetrieben. Auch die militärischen Erfolge Preußens steigerten die Bedeutung und den Ausbau des deutschen Schienennetzes, welches schon 1870 fast 20.000 km umfasste. Nach Länderbahnzeit und der Reichsbahnzeit (siehe Kapitel 3.4.1.1) endete 1994 mit der Zusammenführung von *Deutscher Reichsbahn* (DDR) und *Deutscher Bundesbahn* (BRD) die Entwicklung der Behördenbahnen (siehe auch [11]).

Mit der Bahnstrukturreform zum 1.1.1994 wurde der Bahnbereich in Deutschland auf eine privatwirtschaftlich organisierte Basis gestellt. Gleichzeitig wurde neben der *Deutschen Bahn* auch weiteren Eisenbahnverkehrsunternehmen die Möglichkeit der Betätigung im Schienengüterverkehr geschaffen.

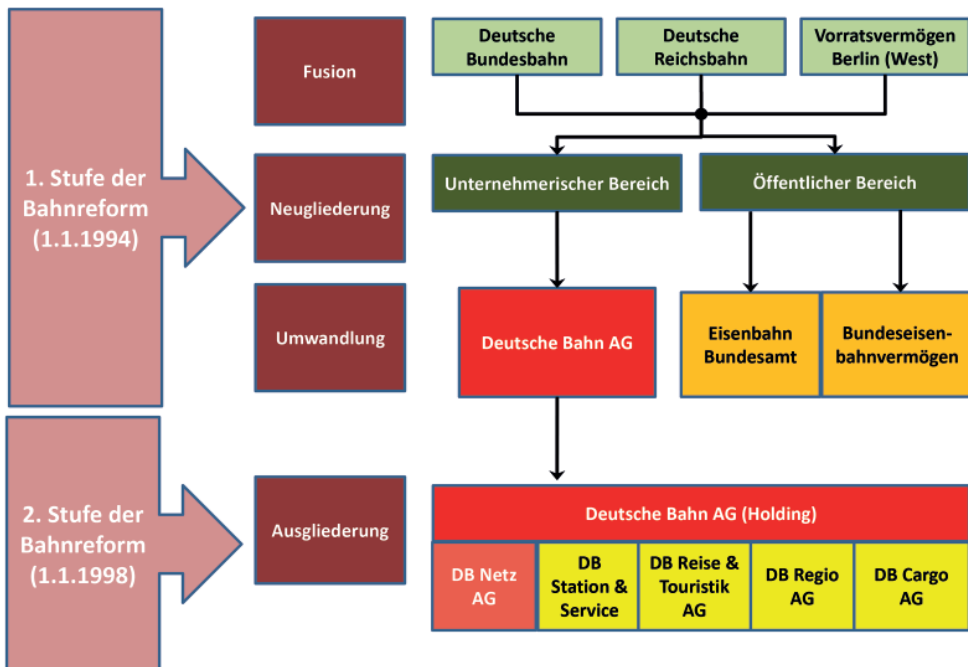


Abbildung 3: Bahnreform in zwei Stufen (Quelle: Eigene Darstellung)

Die Gründe für die Bahnreform lagen zum einen in der desolaten wirtschaftlichen Lage der bisherigen deutschen Staatsbahnen; die *Deutsche Bundesbahn* verzeichnete 1993 einen Jahresverlust von fast 8 Mrd. Euro und die Verschuldung betrug über 25 Mrd. Euro (zusammen mit der *Deutschen Reichsbahn* fast 30 Mrd. Euro). Prognosen gingen von weiteren Verlusten in den nächsten zehn Jahren von ca. 133 Mrd. Euro und einem Finanzbedarf für den Bund von mehr als 200 Mrd. Euro aus (siehe auch [12] und [13]). Zum anderen gab es europäische Bestrebungen, auch im Schienengüterverkehr marktwirtschaftliche liberale Regeln einzuführen und den Wettbewerb zu fördern. Maßgebend dafür waren zum einen das Untätigkeitsurteil des *Europäischen Gerichtshofs* vom Mai 1985 und zum anderen die *Malländer Beschlüsse* vom Juni 1985 [14]. Die *EG-Richtlinie 91/440* forderte die Trennung von Netz und Betrieb (Unabhängigkeit der EVU-Geschäftsführung) und den diskriminierungsfreien Netzzugang für Dritte.

Eckpfeiler der Bahnreform von 1994 waren:

- die Umwandlung der Behördenbahnen *Deutsche Bundesbahn* und *Deutsche Reichsbahn* in eine Aktiengesellschaft (*DB AG*),
- die Unabhängigkeit der Geschäftsführung (Eigenständigkeit),
- Entschuldung und Übernahme finanzieller Altlasten durch den Bund (ca. 34 Mrd. Euro wurden beim Bundeseisenbahnvermögen belassen; Weiterführung als rechtsfähiges Bundes-Sondervermögen),
- die Trennung von Netz und Betrieb,
- die Netzöffnung für Dritte,
- der Wegfall gemeinwirtschaftlicher Aufgaben (nur noch die Daseinsvorsorge, d.h. Vorhaltung ausreichender Schieneninfrastruktur, ist eine Staatsaufgabe) [15].

Im Rahmen der Bahnreform gab es das *Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG)*, welches fünf neue bzw. geänderte Gesetze umfasste.

Vor der Liberalisierung in 1994 war der Verkehrsmarkt in Deutschland staatlicherseits stark reguliert. Wie schon erwähnt, war die Politik der Ansicht, dass im Verkehrsmarkt sogenannte Besonderheiten ein freies Spiel von Angebot und Nachfrage unterdrücken könnten. Deshalb griff die Politik „ordnend“ in den Verkehrsmarkt ein.

Hauptmerkmale dieser **regulierten Verkehrsmarktordnung** waren staatlich festgesetzte und kontrollierte Transportpreise (verbindliche Tarifpflicht), staatlicher geregelter Marktzugang (Konzessionen etc.) und staatliche Mengenbeschränkungen der Anbietanzahl (Kontingente).

Der Straßengüterverkehr war geprägt durch Marktzugangsbeschränkungen mittels Konzessionen und Kontingenten. Die staatliche Festsetzung der Transportpreise (Frachten) erfolgte im Straßengüterverkehr durch den *Reichskraftwagentarif (RKT)*, später den *Güterfernverkehrstarif (GFT)* für den Fernverkehr ab 50 km und den *Güternahverkehrstarif (GNT)* für den Nahverkehr. Die Frachten selbst wurden in sog. Tarifkommissionen festgelegt, in denen die Verloader allerdings nur ein Anhörungsrecht besaßen. Bei der Binnenschifffahrt gab es ähnliche staatliche Einflussnahmen. Im Schienengüterverkehr herrschte das Monopol der Staatsbahn vor, da Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) nur auf der eigenen Infrastruktur (Schienennetz) fahren durften. Wettbewerb auf dem Schienennetz gab es somit praktisch nicht. Dafür gab es eine Beförderungspflicht für Personen und Güter, die die EVU zwangen, auch unwirtschaftliche Verkehre durchzuführen.

Auch im Schienengüterverkehr waren die Transportpreise zwingend anzuwenden, und zwar nach dem *Deutschen Eisenbahn-Gütertarif (DEGT)*. Die Preisbildung erfolgte seit 1877 in der *Ständigen Tarifkommission (StTK)*, die aus Vertretern der *Deutschen Bahn* und einem Vertreter der nichtbundeseigenen Eisenbahnen bestand. Zur Begutachtung war ein Ausschuss der Verkehrsinteressenten (Verloader) angegliedert. Die *StTK* legte Tarifbestimmungen fest, die dann vom *Bundesverkehrsministerium* genehmigt werden mussten.

Bis 1994 bildeten sich somit im Schienengüterverkehr die Transportpreise nicht nach Angebot und Nachfrage, sondern wurden staatlich zwingend vorgeschrieben. Basierend auf dieser Situation existierte eine Vielzahl von unterschiedlichen Tarifarten mit differenzierten Faktoren der Frachtpreisbildung (siehe Kapitel 3.5). Bis zur Liberalisierung eröffnete sich hier ein großes Feld von Anwendungsvarianten.

Verlader konnten mittels Anträgen bei den Tarifkommissionen im Rahmen der gesetzlich erlaubten Tarifgestaltungsmöglichkeiten versuchen, ihre Interessen einzubringen, was je nach Verhandlungssituation mehr oder weniger gelang. Für den Umgang mit den Tarifen beschäftigten die Bahnen, die Speditionen und die großen Verlader besondere Spezialisten, sogenannte „Tarifeure“, die das komplizierte und komplexe nationale und internationale Tarifwesen beherrschten (ihre Arbeit ähnelte der eines Steuerberaters).

In Deutschland basiert der Schienengüterverkehr auf

- dem *Grundgesetz* mit der Festlegung und Abgrenzung von Zuständigkeiten und Gesetzgebungskompetenzen des Bundes und der Länder,
- einfachen Gesetzen wie z. B. dem *Eisenbahnneuordnungsgesetz* als Grundlage zur Umwandlung der Bahnen (*DB* und *DR*) von einer Behördenbahn in eine Aktiengesellschaft, welches u. a. auch das *Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG)* umfasst (z. B. Betriebsgenehmigung, Nutzung der Infrastruktur usw.). An zivilrechtlichen Vorschriften sind zu nennen: das *Bürgerliche Gesetzbuch (BGB)* und vor allem das *Handelsgesetzbuch (HGB)* mit den frachtrechtlichen Vorschriften,
- Rechtsverordnungen wie z. B. *Eisenbahnverkehrsordnung (EVO)*, *Gefahrgutverordnung (GGVSEB)*, *Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung (EBO)*, *Eisenbahn-Signalordnung (ESO)*, *Rechtsordnungen über Grundsätze zur Erhebung des Entgeltes für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur sowie über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur anderer Eisenbahnen (EIBV)*.

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

Das *Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG)* galt in der Urfassung in Deutschland ab 1951 und wurde in einer überarbeiteten Fassung 1994 unter *Artikel 5* des *Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG)* weitergeführt; die letzte Änderung erfolgte im Juni 2013.

Das *AEG* gilt für Eisenbahnen und nicht für andere Schienenbahnen (wie Magnetschwebebahnen, Straßen- und Bergbahnen). Bundes- und Landesregierungen müssen nach dem *AEG* darauf hinwirken, dass die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden und dass durch einen lautereren Wettbewerb der Verkehrsträger eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung ermöglicht wird. Das *AEG* definiert bestimmte Begriffe zu Eisenbahnen, die öffentliche Einrichtungen oder privatwirtschaftlich organisierte Unternehmen sind, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen oder eine Eisenbahninfrastruktur betreiben.

Hierbei werden unterschieden:

- **öffentliche EVU** (gewerbs- und geschäftsmäßige Verkehrs- oder Infrastrukturunternehmen), deren Leistungen aufgrund ihrer Zweckbestimmung jedermann zur Verfügung stehen; hier werden weiter unterschieden bundeseigene EVU (*Deutsche Bahn Aktiengesellschaft*) und nichtbundeseigene EVU,
- **nicht-öffentliche EVU** (privatrechtliche Einrichtungen), deren Leistungen aufgrund ihrer Zweckbestimmung nicht jedermann zur Verfügung stehen (z. B. Anschlussbahnen, Gruben- und Museumsbahnen)

(Siehe hierzu auch [16].)

Eisenbahnverkehrsordnung (EVO)

Die *Eisenbahnverkehrsordnung (EVO)* von 1938 galt ursprünglich für die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Seit dem 1.7.1998 gilt diese Rechtsvorschrift nur noch für die Personen- und Reisegepäckbeförderung (Beförderungsbedingungen für den Eisenbahnpersonenverkehr); seitdem gelten die §§ 407 ff HGB für den Frachtvertrag mit der Eisenbahn als spezielle Regelungen.

3.1.2 Internationale Entwicklung

Auf internationaler Ebene gab es schon im Jahre 1890 ein erstes *Internationales Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)*. Darin wird die grenzüberschreitende Beförderung von Personen und Gütern geregelt. Basierend auf einer Verwaltungsunion mit einem ständigen Sekretariat, dem Zentralamt für den einheitlichen Eisenbahnverkehr, entstand 1893 die *Berne Convention* (später *CIM* genannt). Diese Rechtsverordnungen wurden immer wieder den sich verändernden wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen angepasst.

Um die Regelungen für den internationalen Frachtverkehr auf der Schiene zu vereinheitlichen, wurde 1980 die *Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)* gegründet. Die Aufgabenschwerpunkte der *OTIF* sind:

- das internationale Eisenbahnbeförderungsrecht (Personen- und Güterverkehr),
- die Beförderung gefährlicher Güter,
- Verträge über die Verwendung von Wagen,
- der Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur,
- die Validierung (Leistungsnachweise über die Erfüllung der in der Zweckbestimmung festgelegten Anforderungen) technischer Normen und die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial,
- die Beseitigung von Hindernissen beim Grenzübertritt im internationalen Eisenbahnverkehr,
- die Mitwirkung an der Ausarbeitung anderer internationaler Übereinkommen, den Eisenbahnverkehr betreffend.

1980 wurde das zweite *Berner Übereinkommen* unterzeichnet und 1985 in Kraft gesetzt. Letztmalig wurde das *COTIF* 1999 reformiert und am 1.7.2006 nach Ratifizierung durch die erforderliche Anzahl von Mitgliedstaaten gültig.

Die Neufassung des *COTIF* betrifft u. a.:

- die Beförderung von Personen (*CIV Anhang A*),
- die Beförderung von Gütern (*CIM Anhang B*):
Abschluss und Durchführung des Frachtvertrags; Inhalt des neuen Frachtbriefs; Haftung der Beförderer (Gefährdungshaftung bzw. teilweise Haftung für vermutetes Verschulden, Haftungshöchstgrenzen) bei Beschädigung oder Verlust des beförderten Gutes sowie für Verspätungen,
- Gefahrgutbeförderung (*RID Anhang C*):
Regelung des Gefahrguttransports/Regelung zur Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (die aktuelle Revision gilt seit dem 1.1.2013). Die Anlage zur *RID* ist zugleich Anlage zur *EU-Richtlinie 96/49/EWG (Rahmenrichtlinie zur Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter)*,
- die Verwendung von Wagen (*CUV Anhang D*):
Wegfall der Unterscheidung zwischen Privat- und Bahnwagen; dispositive Regelung der Haftung für Schäden an und Verlust von Fahrzeugen, die als Beförderungsmittel verwendet werden (nicht aber als rollendes Gut befördert werden),

- die Nutzung der Infrastruktur (*CUI Anhang E*):
Regelungen des zivilrechtlichen Vertragsverhältnisses für den Umgang mit Schienenwegen und festen Anlagen, soweit sie für den Verkehr von Eisenbahnfahrzeugen und für die Verkehrssicherheit notwendig sind,
- Technische Normen und Vorschriften (*APTU Anhang F*):
Festlegung des Verfahrens, nach dem technische Normen und einheitliche technische Vorschriften für Eisenbahnmaterial für verbindlich erklärt bzw. angenommen werden,
- die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial (*ATMF Anhang G*):
durch nationale und internationale Behörden.

Schon 1902 wurde das **Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT)** als Zusammenschluss von (heute 300) Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetrieben in Bern gegründet. In 2004 wurde das *CIT* eine selbstständige Eisenbahnorganisation, die sich als Kompetenzzentrum der Bahnen für das internationale Eisenbahntransportrecht und seine Ausführungsbestimmungen versteht und die Schnittstelle der Bahnen zwischen Transportrecht und Praxis bildet. Das *CIT* organisiert die einheitliche Anwendung und praktische Umsetzung der *COTIF*.

Von Interesse ist die Frage, ob und inwieweit die *COTIF-Regeln* auch in der *Europäischen Union* gelten bzw. wie die *EU-Richtlinien* damit harmonisieren. Mit dem Beschluss der EU-Verkehrsminister von 2011 für den Beitritt der EU zur *Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)* wurde diese Frage weitgehend positiv geregelt. Die EU kann zwar kein Mitglied des Verwaltungsausschusses der *OTIF* werden, zahlt auch keine Beiträge, hat jedoch das Recht, an allen Gremien und Sitzungen der *OTIF* teilzunehmen. Die Anhänge *CUI*, *APTU* und *ATMF* zum *COTIF* enthalten jedoch auch Vorschriften, die teilweise durch das Recht der EU geregelt werden; die inhaltliche Abgrenzung zueinander ist bis heute nicht vollständig verbindlich geregelt.

3.2 Aktuelle Marktsituation im Schienengüterverkehr

Die heutige Marktordnung im Schienengüterverkehr ist geprägt durch die Liberalisierung auf nationaler und europäischer Ebene. Verkehrspolitik wird heute nicht nur in Berlin für Deutschland, sondern vor allem in Brüssel für die Europäische Union entschieden und in Richtlinien und Verordnungen festgelegt [17]. In der Regel werden diese europäischen Vorgaben, z. B. die wichtige **EG-Richtlinie 91/440** zur Öffnung des EU-Schiennetzes für Dritte, durch den *Bundestag* in nationales Recht umgesetzt.

Für den Schienengüterverkehr bedeutet dies, dass, basierend auf diversen europäischen Eisenbahnpaketen (Abbildung 4), ein Zusammenwachsen des europäischen Eisenbahnmarktes angestrebt wird. Bestehende unterschiedliche Bedingungen im technischen, betrieblichen und administrativen Bereich sollen sukzessive abgebaut werden (Schaffung von Interoperabilität), damit speziell im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr über lange Strecken die Schiene ihre Systemvorteile voll ausspielen kann.

Die Schaffung eines funktionierenden Marktes im europäischen Schienengüterverkehr wird durch die Tatsache stark erschwert, dass das Schienennetz ein natürliches Monopol darstellt. Deshalb ist die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zum Schienennetz von elementarer Bedeutung für den Wettbewerb.

Erstes Eisenbahnpaket 2001	Zweites Eisenbahnpaket 2004	Drittes Eisenbahnpaket 2007	Cross Acceptance Package Viertes Eisenbahnpaket
<ul style="list-style-type: none"> - Netzöffnung Güterverkehr - Einrichtung Regulierungsbehörde 	<ul style="list-style-type: none"> - Rechtsrahmen Eisenbahnsicherheit - Überarbeitung Interoperabilitätsrichtlinien - Einrichtung Europäische Eisenbahnagentur (ERA) - Weitere Netzöffnung im grenzüberschreitenden Güterverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> - Netzöffnung im grenzüberschreitenden Personenverkehr - Europäischer Triebfahrzeugführerschein - Fahrgastrechte 	<ul style="list-style-type: none"> - Gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugzulassungen
<p>RL 2001/12/EG Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der EG</p> <p>RL 2001/13/EG Zulassung von Eisenbahnunternehmen</p> <p>RL 2001/14/EG Trassenmanagement</p>	<p>RL 2004/49/EG Sicherheitsrichtlinie</p> <p>RL 2004/50/EG Interoperabilität</p> <p>RL 2004/51/EG Öffnung des europäischen Güterverkehrs</p> <p>VO (EG) 881/2004 Europäische Eisenbahnagentur</p>	<p>VO (EG) 1370/2007 Öffentliche Personenverkehrsdienste</p> <p>VO (EG) 1371/2007 Fahrgastrechte</p> <p>RL 2007/58/EG Öffnung grenzüberschreitender Personenverkehr</p> <p>RL 2007/59/EG Europäischer „Lokführerschein“</p>	<p>RL 2008/57/EG Revision der Interoperabilitätsrichtlinien</p> <p>RL 2008/110/EG Revision der Sicherheitsrichtlinie</p> <p>KOM (2006) 785 endg. Änderung von Befugnissen der europäischen Eisenbahnagentur</p>

Abbildung 4: EU-Eisenbahnpakete (Quelle: Frank Wiltig)

Liberalisierungsprozesse wurden in der EU durch zahlreiche Richtlinien und Eisenbahnpakete angestoßen und teilweise umgesetzt. Doch haben die ehemaligen Staatsbahnen immer noch eine Quasi-Monopolstellung in Teilbereichen des Bahnmarkts, wie z. B. im Einzelwagenverkehr. Gerade dieser Sektor benötigt zur Entfaltung des Wettbewerbs neben dem diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz auch den freien Zugang zu den Infrastrukturdienstleistungen und -anlagen wie Verlade- und Rangiereinrichtungen, Be- und Entladegleisen und der Energieversorgung [18]. So kritisiert beispielsweise das *Netzwerk Europäischer Eisenbahnen* insbesondere „die großzügige Reservierung von Gleisen in Serviceeinrichtungen, um anderen Verkehrsunternehmen den Zugang etwa zu Rangierbahnhöfen zu erschweren“ [19].

Die aktuelle Marktordnung sowie die Wettbewerbssituation sind in den einzelnen Ländern der EU sehr unterschiedlich. Hier spielt eine entscheidende Rolle, wie die **EU-Richtlinien** in den einzelnen Ländern der Europäischen Union in nationales Recht umgesetzt werden. Unter anderem sind folgende Kriterien bei der praktischen Umsetzung sehr wichtig:

- **Trassenallokation**, d. h. Trennung von Netz und Betrieb:
In der EU sind nicht alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) völlig – auch eigentumsrechtlich – getrennt, wie zum Beispiel in Großbritannien, Schweden und Spanien (sowie ab 2013 auch in Belgien). Demgegenüber sind z. B. in Deutschland, Italien, Österreich, Frankreich und Polen die Netzbetreiber (EIU) zusammen mit den EVU Teil ein und desselben Konzerns; hier spricht man von integrierten Unternehmen.

- **Vorgehen der nationalen Regierungsstellen** bei der Sicherstellung des diskriminierungsfreien Zugangs zum Netz für Eisenbahnverkehrsunternehmen:

Die nationalen Regierungsstellen und Aufsichtsbehörden müssen gewährleisten, dass der Infrastrukturbetreiber (EiU) alle EVU gleich behandelt, sowohl bei der Zuweisung der Trassen als auch bei der Erhebung von Trassenpreisen. In Deutschland hat die Regulierungsbehörde (*Bundesnetzagentur*) für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen auch die Wettbewerbsaufsicht über die Schiene. Die *Verordnung über den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur (EIBV)* beschreibt dazu die Detailvorschriften.

Die *EU-Kommission* bezweifelt, dass integrierte Konzerne die Unabhängigkeit des Infrastrukturbereiches gewährleisten können, wegen der Tendenz, das eigene EVU gegenüber Wettbewerbern zu bevorzugen. Mit dem *4. Eisenbahnpaket* wollte die *EU-Kommission* erreichen, dass nur integrierte Unternehmen bestehen bleiben dürfen, die rechtlich, finanziell und betrieblich von verbundenen EVU des eigenen Konzerns unabhängig sind [20]. Anfang 2014 hat das EU-Parlament diesen Kommissionsvorschlag insofern korrigiert, dass vertikal integrierte EVU weiterhin erlaubt bleiben.

Auch die *Monopolkommission* (ein unabhängiges Beratungsgremium, das die Bundesregierung und die gesetzgebenden Körperschaften auf den Gebieten der Wettbewerbspolitik, des Wettbewerbsrechts und der Regulierung berät; §§ 44 bis 47 des **Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB)**) regeln die Details sieht eine strikte Trennung zwischen

Ihre Güter – unsere Lösungen



Wir vermieten mehr als 52.000 Güterwaggons. Für jedes Transportgut ist der Richtige dabei. Und falls noch Wünsche offen bleiben – wir bauen Ihnen Ihren Waggon nach Maß.

info@vtg.com • www.vtg.de

Netz und Betrieb als unerlässlich für mehr Wettbewerb im Schienenverkehr an. Die Wettbewerbsentwicklung auf der Schiene wird als unbefriedigend bezeichnet. Zwar seien die Marktanteile der DB-Mitbewerber im Personen- und Güterverkehr in den letzten Jahren leicht gestiegen, nach den Maßstäben des Kartellrechts sei man aber „meilenweit“ von einem wirksamen Wettbewerb entfernt. Das gescheiterte Regulierungsgesetz sollte unbedingt wieder in den Bundestag eingebracht werden, da es erhebliche Fortschritte für den Wettbewerb bringt [21].

Ebenso sieht das *Netzwerk Europäischer Bahnen*, dass das integrierte Unternehmen *Deutsche Bahn* seine Doppelrolle als Traktionär und Netzbetreiber nutzt, „um die Konkurrenz auf der Schiene in Schach zu halten“ [22].

Einen Überblick über die Situation der **Marktanteile der Wettbewerbsbahnen europaweit** gibt die Abbildung 5.

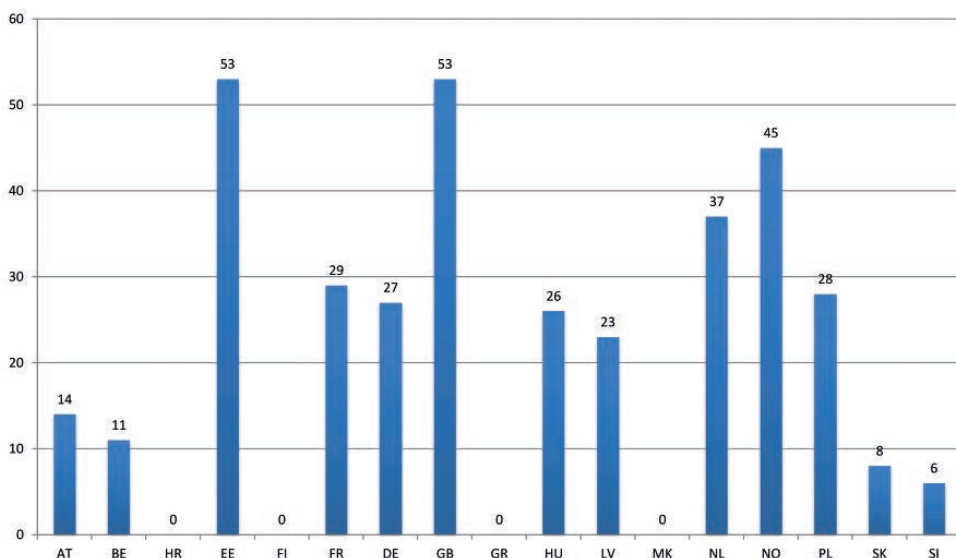


Abbildung 5: Wettbewerbsquote in Prozent (Quelle: IRG-Marktbericht Februar 2013)

Lag die **Verkehrsleistung der Wettbewerbsbahnen in Deutschland** in 2000 noch bei 1,5 Mrd. tkm bzw. 1,9% der gesamten Schienengüterverkehrsleistung, steigerte sich dieser Anteil auf 10% in 2004 und auf über 21% in 2008. In 2012 erreichten die Wettbewerbsbahnen 31,5 Mrd. tkm und steigerten ihren Marktanteil (**Wettbewerbsquote**) auf fast 27% (lt. Aussage des VDV). Nach dem *Netzwerk Europäischer Bahnen* lag der Marktanteil der Wettbewerbsbahnen in 2012 sogar bei 28,6% [23].

Der Marktanteil von *DBSR* lag damit in 2012 immer noch über 73%.

Diese allgemeine Darstellung der Marktanteilsentwicklung der Wettbewerbsbahnen ist nur sehr bedingt aussagekräftig; je nach Teilmärkten ergeben sich beachtliche Unterschiede der Wettbewerbslage [24]:

– nach Art der Leistungserstellung:

Bei Ganzzügen hat sich der Wettbewerb seit der Liberalisierung in 1994 gut entwickelt und der Marktanteil von Wettbewerbsbahnen liegt hier bei ca. 50%. Im Einzelwagen- und Wagengruppenverkehr ist der Wettbewerb weiterhin sehr schwach entwickelt (ca. 3%), da es

an alternativen flächendeckenden Netzwerken von Wettbewerbsbahnen fehlt; vereinzelt wie z. B. von *ChemLink/Chemoil*, *Transpetrol/Retrack*, *Chemion* und *Logistik auf Schienen (LaS)* gibt es aber auch hier Alternativen zur Staatsbahn.

– **nach Art der Wagengestellung:**

Erleichtert wird der Wettbewerb, wenn Verloader eigene Bahnwagen besitzen und nur die Traktion bei EVU nachfragen. Hier fällt es Wettbewerbsbahnen leichter, mit *DBSR* zu konkurrieren; dies trifft vor allem in der Chemie- und Mineralölindustrie zu, vermehrt jetzt auch in der Montanindustrie. Im Kombinierten Verkehr werden die Tragwagen für Container und Wechselbrücken oft von den Wettbewerbsbahnen gestellt und somit deren Wettbewerbssituation gegenüber der Staatsbahn verbessert. Demgegenüber nutzt der Konsumgütersektor weitgehend bahneigene Wagen der Staatsbahn mit entsprechend geringer Wettbewerbsquote.

– **nach den Branchen und Gütern:**

Wie schon erwähnt, herrscht in der Chemie- und Mineralölbranche ein höherer Wettbewerb, da in der Regel der Verloader die Bahnwagen (meist Kesselwagen) stellt und das EVU nur die Traktion übernehmen muss. Ebenso ist im Kombinierten Verkehr (nach Aussage des *DB-Wettbewerbsberichts 2013* rund 45 % mit Wettbewerbsbahnen) und zunehmend auch im Montanbereich (vor allem bei Kohle) der Marktanteil der Wettbewerbsbahnen relativ hoch, da oft Ganzzüge zum Einsatz kommen (z. B. im Seehafenvor- und -nachlauf) und auch Wettbewerbsbahnen die Tragwagen für die Behälter im KV-Verkehr mit anbieten. Dagegen ist im Bereich der verpackten Ware und im Konsumgüterbereich der Wettbewerb sehr gering. Bahnspeditionen versuchen hier mit sogenannten Korridor-Zügen, d. h. Bündelung von Einzelwagen zu Ganzzügen in Regie des Bahnspediteurs, Wettbewerb vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr zu schaffen.

– **nach den einzelnen EU-Ländern:**

Obwohl die Liberalisierung seitens der Europäischen Union in allen EU-Ländern zu erhöhtem Wettbewerb im Schienengüterverkehr führen soll, sind die Wettbewerbsverhältnisse in den einzelnen Ländern doch sehr unterschiedlich. Während in Deutschland und in Frankreich der Marktanteil der Wettbewerbsbahnen bei rund 30 % liegt, sind viele europäische Länder noch weit von vergleichbaren Wettbewerbszahlen entfernt. In einigen osteuropäischen Ländern sind jedoch positive Wettbewerbsfortschritte zu verzeichnen, z. B. in Rumänien mit einer Wettbewerbsquote von rund 50 %. Während sich in Italien beim Personenverkehr wenig Anbieter finden, gibt es im Güterverkehr doch vermehrt Wettbewerber, so z. B. *SNCF/Captrain*, *DB Schenker Rail/Nordcargo* und *Rail Cargo Group* sowie zahlreiche regionale, kommunale und private EVU [25]. Auch in Spanien entwickelt sich der Wettbewerb; derzeit besitzen 22 EVU eine offizielle staatliche Zulassung und davon zehn, einschließlich der Staatsbahn *Renfe*, auch die für den Bahnbetrieb erforderlichen Sicherheitszertifikate [26].

Der Liberalisierungsindex stellt den Stand der Marktöffnung der Schienenverkehrsmärkte in der EU dar und beurteilt die gesetzlichen und faktischen Marktzugangsbeschränkungen. Im Liberalisierungsindex 2011 hat sich der Marktzugang weiter verbessert. Einer Gruppe von sechs Ländern (Schweden, Deutschland, Großbritannien, Dänemark, den Niederlanden und Österreich) wird die Bewertung „Fortgeschrittene Marktöffnung“ erteilt. Die Monopolkommission hält die Aussagekraft des Liberalisierungsindex für beschränkt [27].

Dieses Handbuch soll dem Leser einen Überblick über den Schienengüterverkehr einschließlich des Kombinierten Verkehrs verschaffen. Im Mittelpunkt stehen die Wettbewerbslage im Schienengüterverkehr und die Rolle der einzelnen Marktteilnehmer. Ergänzt werden die Ausführungen durch eine Beschreibung der historischen Entwicklung der Marktordnung im Verkehr und die Darstellung aktueller Entwicklungen bei den Transeuropäischen Netzen der EU (Korridore), bei der Telematik und bei Online-Transportbörsen im Schienengüterverkehr.

Das Handbuch ist für Auszubildende, Studierende und erfahrene Praktiker gleichermaßen geeignet und kann als Einstieg und Nachschlagewerk dienen.

Der Autor verfügt über eine langjährige Erfahrung als Einkäufer von Transporten in einem Industrieunternehmen und als Verkäufer von logistischen Dienstleistungen bei Bahnspeditionen und hat viele Jahre in zahlreichen Verbänden der Logistik aktiv mitgewirkt.

ISBN 978-3-7771-0458-4



9 783777 104584