

Lars Neumann, Céline Pinto

Strategische Perspektiven der Arbeitnehmer im europäischen Personenverkehr auf der Schiene

Abschlussbericht

Auf einen Blick...

Auf der Grundlage der vorliegenden Analyseergebnisse hat SCI Verkehr Handlungsempfehlungen abgeleitet :

- These 1 Die demografische Entwicklungen mit neuen Mobilitätsangeboten auf der Schiene aufgreifen
- These 2 Die Entwicklung von Clean-Mobility Lösungen auf der Schiene intensivieren
- These 3 Die veränderte Mobilitätsnachfrage als Chance der Schiene nutzen
- These 4 Innovationspotenziale der Schienenfahrzeugindustrie zur Bewältigung von Zukunftsaufgaben nutzen
- These 5 Die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur als Basis attraktiver Schienenverkehre stärken
- These 6 Öffentliche Rahmenbedingungen ernst nehmen. Zukunftsfähigkeit der Schiene gestalten
- These 7 Die Organisation, Finanzierung und Wettbewerb des regionalen Schienenpersonennahverkehrs überprüfen
- These 8 Die Liberalisierung des europäischen Schienenpersonenfernverkehrsgestalten
- These 9 Die Auswirkungen der Liberalisierung, des zunehmenden Wettbewerbs und des technologischen Wandels gestalten

Strategische Perspektiven der Arbeitnehmer im europäischen Personenverkehr auf der Schiene

Studie im Auftrag der Hans-Böckler-Stiftung

Lars Neumann (Leiter Büro Berlin)
Céline Pinto (Associate Consultant)

SCI Verkehr GmbH
Berlin, den 7. Mai 2010

Tel.: +49 (30) 284454-11
Fax: +49 (30) 284454-20

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	10
1.1	Hintergrund und Problemstellung.....	10
1.2	Ziel der Studie und Fragestellungen.....	10
1.3	Abgrenzung der Untersuchung.....	12
1.3.1	Regional.....	12
1.3.2	Zeitlich.....	13
1.3.3	Segment.....	13
1.4	Methodisches Vorgehen	13
2	Marktstruktur des europäischen Schienenpersonenmarktes.....	14
2.1	Europäischer Vergleich.....	14
2.2	Der Schienenpersonenmarkt in Deutschland.....	18
2.2.1	Rechtlicher Hintergrund	18
2.2.1.1	Bahnreform und Implementierung der EU-Regelungen.....	18
2.2.1.2	Wesentliche Akteure im Schienenpersonenverkehr	19
2.2.1.3	Gesetzgebung, verantwortliche Institutionen, Rechte und Pflichten, Durchführung.....	21
2.2.2	Finanzierung des Schienenverkehrs in Deutschland.....	22
2.2.2.1	Finanzierung des SPNV.....	23
2.2.2.2	Finanzierung des SPFV	28
2.2.3	Marktvolumen und Entwicklung der Verkehrsleistung für den Zeitraum 1998 - 2008	29
2.2.4	<i>Wettbewerbssituation in Deutschland</i>	31
2.3	Der Schienenpersonenmarkt in Polen	35
2.3.1	Rechtlicher Hintergrund	35
2.3.1.1	Implementierung der EU-Regelungen	35
2.3.1.2	Wesentliche Akteure im Schienenpersonenverkehr	35
2.3.1.3	Gesetzgebung, verantwortliche Institutionen, Rechte und Pflichten, Durchführung.....	36
2.3.2	Finanzierung des Schienenverkehrs in Polen	37
2.3.2.1	Finanzierung des SPNV.....	37

2.3.2.2	Finanzierung des SPFV	37
2.3.3	Marktvolumen und Entwicklung der Verkehrsleistung für den Zeitraum 1998 - 2008	38
2.3.4	Wettbewerbssituation in Polen	39
2.4	Der Schienenpersonenmarkt in Österreich	41
2.4.1	Rechtlicher Hintergrund	41
2.4.1.1	Implementierung der EU-Regelungen	41
2.4.1.2	Wesentliche Akteure im Schienenpersonenverkehr	42
2.4.1.3	Gesetzgebung, verantwortliche Institutionen, Rechte und Pflichten, Durchführung	43
2.4.2	Finanzierung des Schienenverkehrs in Österreich	44
2.4.2.1	Finanzierung des SPNV	44
2.4.2.2	Finanzierung des SPFV	46
2.4.3	Marktvolumen und Entwicklung der Verkehrsleistung für den Zeitraum 1998 - 2008	46
2.4.4	Wettbewerbssituation in Österreich	48
2.5	Der Schienenpersonenmarkt in der Schweiz	49
2.5.1	Rechtlicher Hintergrund	49
2.5.1.1	Implementierung der EU-Regelungen	49
2.5.1.2	Wesentliche Akteure im Schienenpersonenverkehr	50
2.5.1.3	Gesetzgebung, verantwortliche Institutionen, Rechte und Pflichten, Durchführung	51
2.5.2	Finanzierung des Schienenverkehrs in der Schweiz	52
2.5.2.1	Finanzierung des SPNV	52
2.5.2.2	Finanzierung des SPFV	52
2.5.3	Marktvolumen und Entwicklung der Verkehrsleistung für den Zeitraum 1998 - 2008	52
2.5.4	Wettbewerbssituation in der Schweiz	54
3	Entwicklung wesentlicher Megatrends	55
3.1	Liberalisierung und Deregulierung	55
3.2	Demografie	55
3.3	Klimawandel und Ressourcenknappheit	55

3.4	Internationalisierung.....	55
4	Zusammenfassung der Studie und Handlungsempfehlungen	55
5	Anhang.....	75
5.1	Wettbewerberübersicht Deutschland.....	75
5.2	Wettbewerberübersicht Polen.....	80
5.3	Wettbewerberübersicht Österreich	81
5.4	Wettbewerberübersicht Schweiz.....	82
6	Litteraturverzeichnis.....	83

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ausgewählte Kernmärkte.....	12
Abbildung 2: Entwicklung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr 1998-2008.....	14
Abbildung 3: Entwicklung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr 1998-2008 indiziert.....	15
Abbildung 4: Modal-Split-Anteil der Schiene im Personenverkehr 1998-2008	16
Abbildung 5: Entwicklung Modal-Split-Anteil Schiene im Personenverkehr 1998-2008 indiziert.....	17
Abbildung 6: Wesentliche Akteure im Schienenpersonenverkehr in Deutschland.....	19
Abbildung 7: Kostenstruktur im SPNV in Deutschland.....	24
Abbildung 8: Eigentümer des Rollmaterials im SPNV in Deutschland.....	25
Abbildung 9: Aufteilung der Regionalisierungsmittel 2008 nach Bundesländern.....	26
Abbildung 10: Entwicklung der Regionalisierungsmittel in Deutschland.....	27
Abbildung 11: Entwicklung der Verkehrsleistung im Eisenbahnpersonenverkehr in Deutschland.....	29
Abbildung 12: Entwicklung des Modal-Split-Anteils an den Personenkilometer in Deutschland.....	30
Abbildung 13: Entwicklung SPNV-Ausschreibungen in Deutschland.....	32
Abbildung 14: Entwicklung Marktanteile Wettbewerber im SPNV in Deutschland (2004-2008)	33
Abbildung 15: Wesentliche Akteure im Schienenpersonenverkehr in Polen.....	35
Abbildung 16: Entwicklung der Verkehrsleistung im Eisenbahnpersonenverkehr in Polen	38
Abbildung 17: Entwicklung des Modal-Split-Anteils an den Personenkilometer in Polen	39
Abbildung 18: Wesentliche Akteure im Schienenpersonenverkehr in Österreich	42
Abbildung 19: Entwicklung der Verkehrsleistung im Eisenbahnpersonenverkehr in Österreich.....	47
Abbildung 20: Entwicklung des Modal-Split-Anteils an den Personenkilometer in Österreich.....	48
Abbildung 21: Wesentliche Akteure im Schienenpersonenverkehr in der Schweiz	50

Abbildung 22: Entwicklung der Verkehrsleistung im Eisenbahnpersonenverkehr in der Schweiz.....	53
Abbildung 23: Entwicklung des Modal-Split-Anteils an den Personenkilometer in der Schweiz.....	54
Abbildung 24: Bevölkerungsprognosen für Deutschland bis 2060.....	55
Abbildung 25: Modal Split-Anteile des ÖPV nach Altergruppen	55
Abbildung 26: Modal Split-Anteile des MIV nach Altergruppen.....	55
Abbildung 27: Bevölkerungsentwicklung 1990-2005 und Prognose bis 2015 und 2030 auf Kreisebene.....	55

Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz (Deutschland)
Alex	Arriva-Länderbahn-Express (Deutschland)
BAG-SPNV	Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr (Deutschland)
BAV	Bundesamt für Verkehr (Schweiz)
BKartA	Bundeskartellamt (Deutschland)
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Österreich)
BMWFJ	Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (Österreich)
BNetzA	Bundesnetzagentur (Deutschland)
DB	Deutsche Bahn (Deutschland)
DB ML AG	DB Mobility Logistics AG (Deutschland)
DSB	Danske Statsbaner (Dänemark)
EBA	Eisenbahn-Bundesamt (Deutschland)
EBIT	Earnings Before Interest and Taxes
EG	Europäische Gemeinschaft
EisbG	Eisenbahngesetz (Österreich)
EU	Europäische Union
EUR	Euro
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Deutschland)
GVG	Georg Verkehrsorganisation GmbH (Deutschland)
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
HKX	Hamburg-Köln-Express GmbH (Deutschland)
HLB	Hessische Landesbahn GmbH (Deutschland)
ICE	Intercity-Express (Deutschland)
km	Kilometer
LIB-Index	Liberalisierungs-Index
Mio.	Million
Mrd.	Milliard
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen (Österreich)
ÖPNRV	Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr (Österreich)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr

PBefG	Personenbeförderungsgesetz (Deutschland)
Pkm	Personen-Kilometer
PKP	Polskie Koleje Państwowe (Polen)
PKP PR	PKP Przewozy Regionalne (Polen)
PKP SKM	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście (Polen)
PKP WKD	PKP Warszawska Kolej Dojazdowa (Polen)
RB	Regional Bahn
RDC	Railroad Development Corporation
RE	Regional Express
RegG	Regionalisierungsgesetz (Deutschland)
SBB	Schweizerische Bundesbahnen (Schweiz)
SCHIG mbH	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (Schweiz)
SCG	Schienen-Control Gesellschaft (Österreich)
SCK	Schienen-Control Kommission (Österreich)
SGB	Sozialgesetzbuch (Deutschland)
SGV	Schienengüterverkehr
SKE	Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (Schweiz)
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
UTK	Urząd Transportu Kolejowego (Polen)
WeKo	Wettbewerbskommission (Schweiz)
Zkm	Zugkilometer

Definitionen

Betreiber	Unternehmen, das Schienenverkehre betreibt
Modal-Split	Anteile der einzelnen Verkehrsträger am Gesamtverkehrsvolumen (=Marktanteil der Verkehrsträger).
Pkm	Maßeinheit für die Beförderungsleistung oder Transportleistung. Sie bemisst sich als Produkt der transportierten Personen bzw. Passagiere und der dabei zurückgelegten Entfernung in Kilometern (km).
Rollmaterial	Fahrzeuge der Eisenbahn (Lokomotiven, Triebwagen, Wagen und Spezialfahrzeuge)
Sicherheitsbescheinigung	Um Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu haben, muss ein Unternehmen über eine Sicherheitsbescheinigung verfügen. Die Sicherheitsbescheinigung kann für das gesamte Netz eines Mitgliedstaats oder nur für einen bestimmten Teil davon gelten.

1 Einleitung

1.1 Hintergrund und Problemstellung

Seit über einem Jahrzehnt hat der Schienenverkehr in Europa einen umfassenden Strukturwandel durchlebt. Den Impuls für diese Umstrukturierung hat die europäische Richtlinie 91/440/EWG (Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft) gegeben: Diese strebt eine bessere Effizienz und Konkurrenzfähigkeit im Schienenverkehr durch die Einführung stärker marktorientierter rechtlicher Rahmenbedingungen an. Die in der Folge verabschiedeten drei Eisenbahnpakete zielen auf einen vereinfachten Marktzugang in den Mitgliedsstaaten sowie den Aufbau eines stärker integrierten europäischen Schienenverkehrsmarkts. Des Weiteren haben seit dem 1. Januar 2010 gemäß der Richtlinie 2007/58/EG (Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur) alle europäischen Eisenbahnunternehmen Zugang zur Schieneninfrastruktur in anderen Mitgliedstaaten, um grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste erbringen zu können.

Trotz gemeinsamer europäischer rechtlicher Rahmenbedingungen haben sich die Schienenverkehrsmärkte der EU-Mitgliedsstaaten in unterschiedlichen Geschwindigkeiten entwickelt. Der Liberalisierungsprozess hat den Schienenverkehrsmarkt in den Mitgliedsstaaten unterschiedlich stark beeinflusst.

Die von der Europäischen Union festgelegten und nationalstaatlich umgesetzten rechtlichen Rahmenbedingungen haben umfassende strukturelle Änderungen ausgelöst.

Infolge dieser Änderungen wurde die Struktur aber auch die Organisation des europäischen Schienenverkehrsmarkts heterogener. Das hat unter anderem Auswirkungen auf den Beschäftigungsgrad sowie die Arbeitsbedingungen in der Bahnbranche.

Vor diesem Hintergrund besteht die Notwendigkeit, die mittel- und langfristigen Entwicklungstendenzen des Schienenverkehrsmarktes – insbesondere im Personenverkehr – zu analysieren und die Strategien für die Beschäftigten weiterzuentwickeln und zu schärfen.

1.2 Ziel der Studie und Fragestellungen

Ziel der Studie ist es, die Auswirkungen der zukünftigen Marktdynamik zu bewerten und darzustellen sowie davon ausgehend Handlungsempfehlungen – insb. mit Blick auf die Beschreibung der Optionen zur Absicherung der Beschäftigungsbedingungen – zur Verfügung zu stellen.

Aus den dargestellten inhaltlichen Schwerpunkten leiten sich folgende Fragestellungen ab, die für die im folgenden genannten Kernmärkte beantwortet werden:

Marktstruktur

- Welche aktuelle Struktur hat der Markt für Schienenpersonenverkehrsleistungen in den ausgewählten Kernmärkten heute?
- Wie hat er sich in den vergangenen Jahren entwickelt?
- Welche rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Strukturen sind von Bedeutung?

Wettbewerbssituation

- Wie hat sich der Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr entwickelt und wie wird er sich weiterentwickeln?
- Wer sind die relevanten Unternehmen am Markt?
- Wie haben sich die Marktanteile und die ökonomische Situation der Unternehmen entwickelt?
- Welche strategischen Charakteristika weisen die Unternehmen auf?
- Wie werden die Interessen von Arbeitnehmern in den Unternehmen repräsentiert?

Megatrends

- Welche mittel- und langfristigen „Megatrends“ und Entwicklungstendenzen sind für den Schienenpersonenverkehr in Europa von Bedeutung?
- Welchen Einfluss werden sie haben?

Handlungsempfehlungen

- Welche Handlungsempfehlungen leiten sich für die Träger der Mitbestimmung ab?

Die Studie gliedert sich entsprechend der dargestellten inhaltlichen Schwerpunkte.

1.3 Abgrenzung der Untersuchung

SCI Verkehr grenzt die Untersuchung entsprechend räumlicher, zeitlicher und sachlicher Dimensionen ein.

1.3.1 Regional

Im Rahmen unserer Studie werden vier europäische Länder als Kernmärkte definiert und analysiert: Deutschland, Polen, Österreich und die Schweiz.



Abbildung 1: Ausgewählte Kernmärkte

Auswahlkriterien sind das absolute und relative Marktvolumen, die Wettbewerbsintensität im Schienenpersonennah- und -fernverkehr sowie die strategische Bedeutung des Marktes aus der Perspektive deutscher Verkehrsunternehmen.

1.3.2 Zeitlich

Der Analysezeitraum der Studie umfasst die Jahre 1998 bis 2008. Die Markt- und Wettbewerberentwicklung sowie die Auswertung wesentlicher Unternehmenskennzahlen erfolgt für diese Periode. Auf mögliche Entwicklungsszenarien wird ein Ausblick gegeben.

1.3.3 Segment

Der vorliegende Bericht analysiert den europäischen Schienenpersonenverkehrs, insb. den Schienenpersonennah- und -fernverkehr, indem er auf die Marktstruktur und die Wettbewerbssituation in den Kernmärkten eingeht.

1.4 Methodisches Vorgehen

Zur Beantwortung der dargestellten Fragestellungen greift die SCI Verkehr GmbH zunächst auf die vorliegenden Datenbank- und Wissensmanagementsysteme zurück:

- SCI RAILDATA
- SCI MULTICLIENT Studien
- Megatrend-Datenbank

Des Weiteren hat SCI Verkehr GmbH telefonische Interviews mit Marktexperten durchgeführt.

Darüber hinaus analysiert SCI Verkehr interne und externe wissenschaftliche Quellen, um die Folgen der zukünftigen Marktdynamik genauer bewerten zu können. Weiterhin werden wir anhand von Beispielen und Fallstudien Handlungsempfehlungen erarbeiten.

2 Marktstruktur des europäischen Schienenpersonenmarktes

2.1 Europäischer Vergleich

Abbildung 2 zeigt die Entwicklung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr gemessen in Personen-Kilometern (Produkt der transportierten Personen bzw. Passagiere und der dabei zurückgelegten Entfernung in [Kilometern](#)) von 1998 bis 2008 in den ausgewählten Ländern. Im Rahmen dieser Analyse haben wir die in dieser Studie untersuchten Länder um Frankreich und Italien ergänzt. Alle Vergleichsländer bis auf Polen haben in diesem Zeitraum bei der Verkehrsleistung zugelegt. Mit 85 Mrd. Pkm wird in Frankreich im Jahr 2008 die höchste Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr erbracht. Knapp dahinter folgt Deutschland mit rund 82 Mrd. Pkm.

**Verkehrsleistung im Eisenbahnpersonenverkehr [in Mrd. Pkm]
1998-2008**

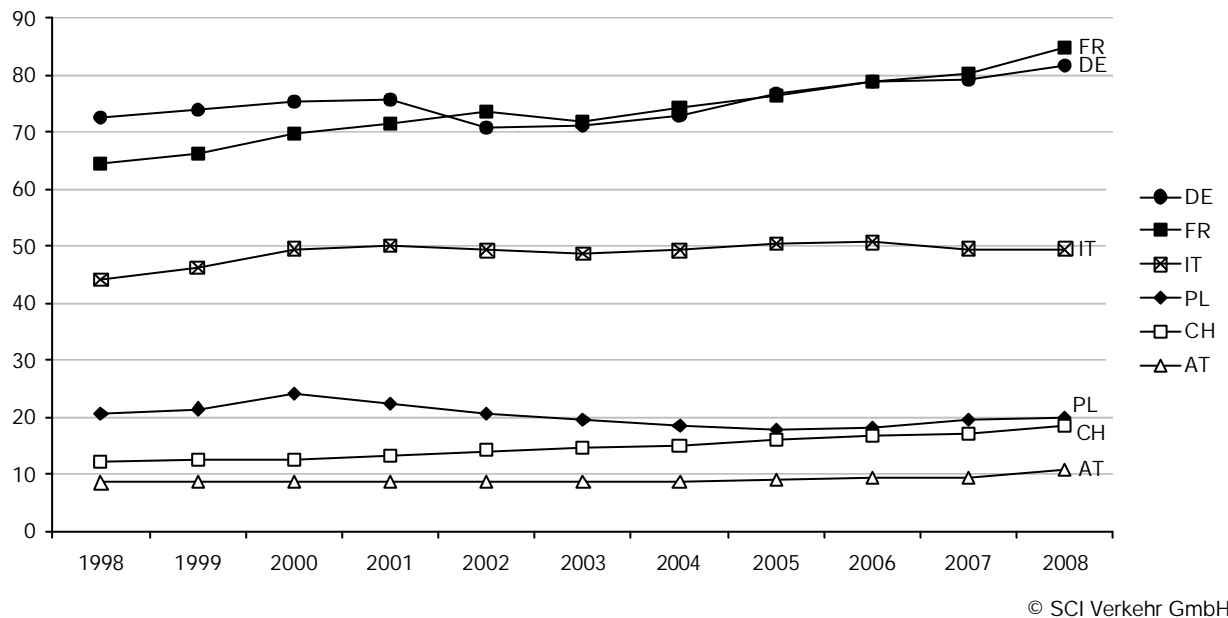


Abbildung 2: Entwicklung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr 1998-2008

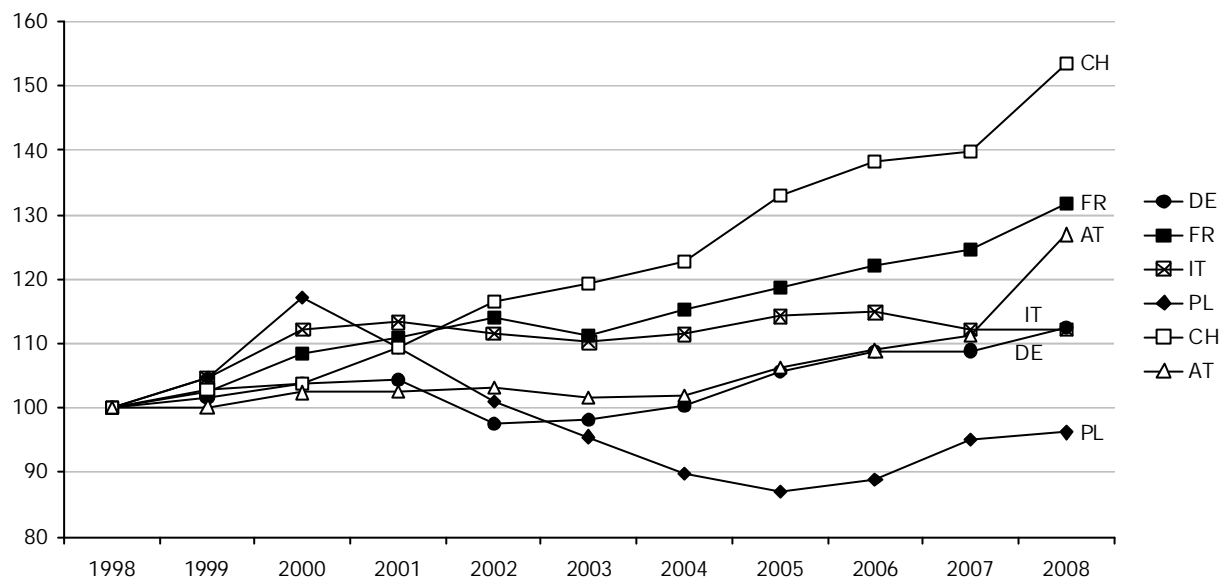
Deutschland ist der zweitgrößte Markt für Schienenpersonenverkehr in Europa. 2008 wurden mehr als 2,3 Millionen Passagiere befördert, davon 94% im Schienenpersonennahverkehr. Die Durchschnittsstrecke beträgt ca. 20 km im SPNV und 280 km im SPFV.

Bemerkenswert ist die Verkehrsleistung in der Schweiz: mit nur 7,9 Mio. Einwohner (mehr als zehn Mal weniger als in Deutschland) erreicht das Land eine Verkehrsleistung auf der Schiene von 18,7 Mrd. Pkm (nur vier Mal niedriger als die von Deutschland).

Die Wachstumsraten der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr lassen sich der Abbildung 3 entnehmen. Ein deutliches Wachstum von 1998 bis 2008 können vor allem die Schweiz, (+53,5%), Frankreich (+31,8%) und Österreich (+26,9%) verzeichnen.

Nur in Polen ist im Zeitraum 1998-2008 die Schienenpersonenverkehrsleistung (-3,8%) gesunken.

Index Verkehrsleistung im Eisenbahnpersonenverkehr [in Mrd. Pkm] 1998-2008



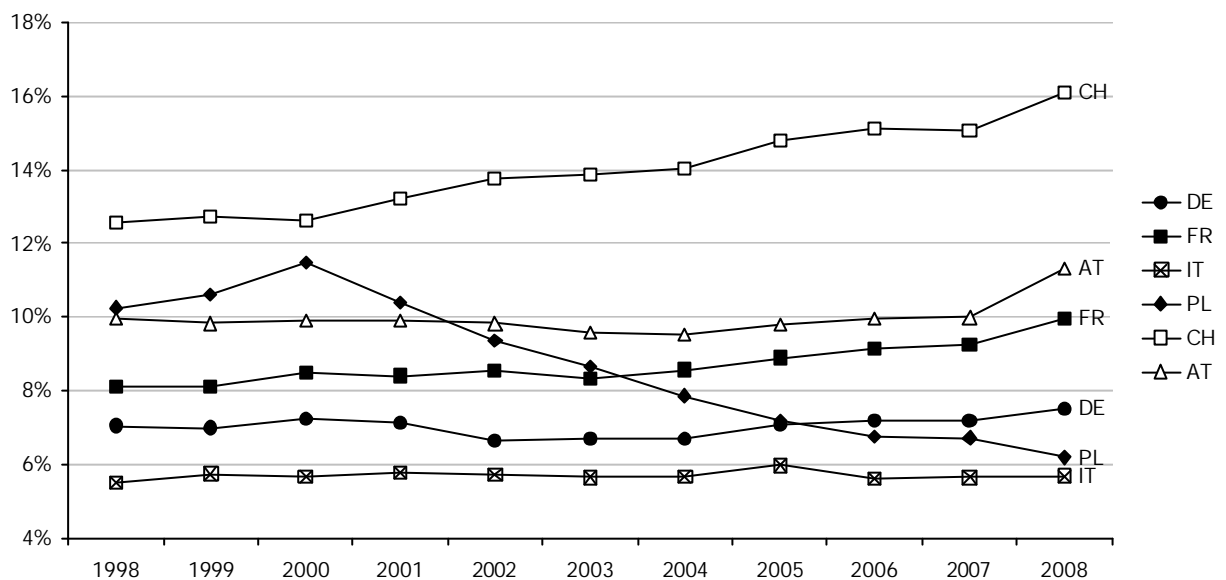
© SCI Verkehr GmbH

Abbildung 3: Entwicklung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr 1998-2008 indiziert

Ausgehend von der positiven Entwicklung der Verkehrsleistung konnte der Schienenpersonenverkehr in Deutschland seinen Modal-Split-Anteil (Anteile der einzelnen Verkehrsträger am Gesamtverkehrsvolumen) um knapp 13% zwischen 1998 und 2008 ausbauen.

Wie sich die Verkehrsleistungsentwicklung der Schiene in den Jahren 1998 bis 2008 auf den Modal Split im Personenverkehr ausgewirkt hat, ist der Abbildung 4 zu entnehmen. Der Anteil der Schiene am Modal Split liegt in der Schweiz durchgängig höher als in den anderen Vergleichsländern und erreicht 2008 einen Wert von 16,1%.

Modal-Split-Anteil an den Personenkilometer 1998-2008



© SCI Verkehr GmbH

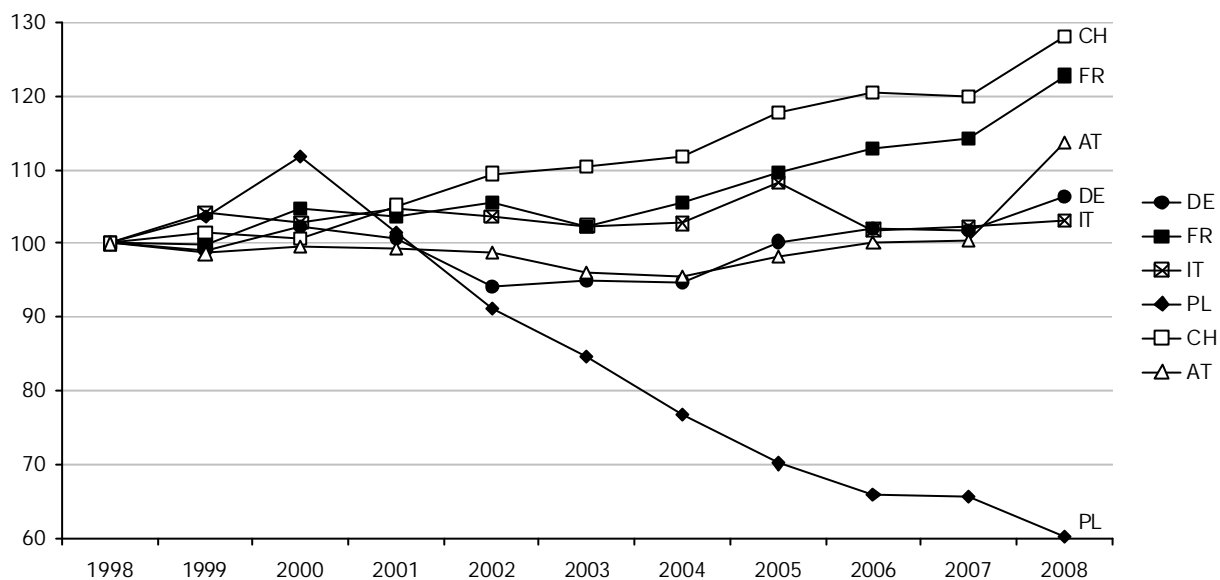
Abbildung 4: Modal-Split-Anteil der Schiene im Personenverkehr 1998-2008

Österreich und Frankreich kommen im Ländervergleich im Jahr 2008 auf Modal-Split-Werte zwischen 10 und 11,5%. In Italien und Polen hat die Schiene einen deutlich niedrigeren Anteil am Personenverkehrsmarkt.

In Deutschland blieb der Modal-Split-Anteil der Schiene relativ stabil bei 7-8%.

Um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene beurteilen zu können, sind die Wachstumsraten des Modal Split-Anteils der Schiene entscheidend (vgl. Abbildung 5). Die Schweiz (+28%) und Frankreich (+23%) schneiden im Langfristvergleich am besten ab.

Modal-Split-Anteil an den Personenkilometer indiziert 1998-2008



© SCI Verkehr GmbH

Abbildung 5: Entwicklung Modal-Split-Anteil Schiene im Personenverkehr 1998-2008 indiziert

2.2 Der Schienenpersonenmarkt in Deutschland

2.2.1 Rechtlicher Hintergrund

2.2.1.1 Bahnreform und Implementierung der EU-Regelungen

Die EU-Anforderungen nach getrennter Rechnungslegung, organisatorischer Trennung und Unabhängigkeit von Entscheidungen sind in den Paragraphen 9 und 9a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) geregelt. Die rechtliche und bilanzielle Trennung von Eisenbahninfrastruktur und Verkehrsbetrieb wurde in Deutschland bereits mit der Bahnreform 1994 vollzogen, als die Staatsunternehmen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn in eine unternehmerisch geführte Aktiengesellschaft mit Holdingstruktur (Deutsche Bahn AG) umgewandelt wurden. Die Deutsche Bahn AG steht bis heute noch zu 100% im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland und wird im integrierten Konzern geführt.

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) als „die allgemein zugängliche Beförderung von Personen in Zügen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort-, oder Regionalverkehr zu befriedigen“ definiert. Entsprechend der DB-Produktklassifizierung kann in Deutschland eine Differenzierung des SPNV in drei Produktgruppen vorgenommen werden.

- S-Bahn: Elektrischer Schnellbahn-Verkehr in Ballungsräumen mit engen Haltestellenabständen, einem hohen Verkehrsaufkommen, kurzer Taktfolge und einer relativ hohen Durchschnittsgeschwindigkeit für Metropolverkehre. Die Infrastruktur der meisten S-Bahnen ist mit dem Netz des Regionalverkehrs verknüpft. Ausnahmen sind die S-Bahnen in Berlin und Hamburg, die auf einem eigenen, vom übrigen Bahnverkehr getrennten Gleiskörper fahren.
- Regional-Bahn (RB): Regionale Bahnverkehre im ländlichen, dünn besiedelten Raum mit mittleren Haltestellenabständen, meist geringem Fahrgastaufkommen, langer Taktfolge, geringer Geschwindigkeit.
- Regional-Express (RE): Beschleunigte Verkehre zwischen Mittelzentren und Großstädten mit großen Halteabständen.

Seit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs 1996 sind in Deutschland nicht mehr der Bund, sondern teils die Länder und teils kommunale Zweckverbände für die Organisation des Regionalverkehrs zuständig. Die Länder nehmen die Aufgabe entweder über Landesgesellschaften selbst wahr, oder haben sie an kommunale Zusammenschlüsse übertragen. Die Aufgabenträger bestellen und finanzieren die Nahverkehrsleistungen in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Landesplanungsbehörden.

Die Richtlinien 2004/49/EG und 2004/50/EG des zweiten Eisenbahnpakets wurden zum 14. Juli 2007 in nationales Recht umgesetzt.

Bundeskartellamt (BKartA)

Bundesnetzagentur (BNetzA)

Eisenbahn-Bundesamt (EBA)

Landes-eisenbahn-aufsichten (LEA)

DB Mobility Logistics AG

- DB Fernverkehr AG
- DB Regio AG
- DB Stadtverkehr GmbH
- DB Energie GmbH
- Weitere Tochtergesellschaften und sonstige Beteiligungen

DB Station&Service AG

DB Netz AG

Sonstige Beteiligungen

Deutsche Bahn AG (DB AG) Holding

Weitere EVU nicht in Besitz der Bundesregierung

Weitere EIU nicht in Besitz der Bundesregierung

Zweckverband bzw. Verkehrsverbund

Bundesländer

Bund

Steuerung und Überwachung der technischen und betrieblichen Sicherheit

Vergabe von Lizenzen und Sicherheitszertifikaten, Fahrzeugzulassung

Trassenbestellung- und zuteilung

Bestellung der SPNV-Leistungen

Oft Bildung eines Zweckverbands bzw. eines Verkehrsverbunds

Pflicht zum Betreiben von SPNV-Leistungen

Zusammenarbeit

Abbildung 6: Wesentliche Akteure im Schienenpersonenverkehr in Deutschland

Die **DB Mobility Logistics AG** (DB ML AG) befindet sich derzeit zu 100% im Eigentum der DB AG. Die DB ML AG bündelt die Mobilitäts- und Logistikaktivitäten des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzerns). Folgende Geschäftsfelder sind unter der Führung der DB ML AG gebündelt:

- **DB Fernverkehr AG** ist das führende EVU, hervorgegangen aus dem ehemaligen staatlichen Monopol, auf dem deutschen SPFV-Markt
- **DB Regio AG** ist das führende EVU, hervorgegangen aus dem ehemaligen staatlichen Monopol, im nationalen SPNV und ist die Muttergesellschaft der S-Bahn Berlin GmbH sowie der S-Bahn Hamburg GmbH
- **DB Stadtverkehr GmbH** ist die Muttergesellschaft aller von der DB betriebenen Regionalbusverkehren
- Des Weiteren existieren unter dem Ressort DB Schenker zwei Geschäftsfelder: **DB Schenker Rail**, in dem die europaweiten Aktivitäten im Schienengüterverkehr gebündelt werden, und **DB Schenker Logistics**, der Speditions- und Logistikleistungen anbietet

Die DB AG hatte ursprünglich geplant, die Tochtergesellschaft DB ML AG im Oktober 2008 an die Börse zu bringen. Angesichts der Unsicherheiten an den Finanzmärkten infolge der Finanzkrise und zur Wahrung eines dem Wert des Unternehmens angemessenen Emissionspreises hat die DB AG zusammen mit ihrem Eigentümer, der Bundesrepublik Deutschland, entschieden, den Börsengang der DB ML AG zu verschieben.

Außer der Tochtergesellschaften der DB AG sind **weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) nicht in Besitz des Bundes** auf dem deutschen Markt aktiv.

Das **Bundeskartellamt** (BKartA) ist die deutsche Wettbewerbsbehörde. Es ist eine dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie zugeordnete selbständig arbeitende Bundesoberbehörde. Die Behörde arbeitet mit der **Bundesnetzagentur** (BNetzA). Diese ist seit dem 1. Januar 2006 für die Überwachung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur und zu Dienstleistungen zuständig (Regulierungsbehörde).

Das **Eisenbahn-Bundesamt** (EBA) ist die Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für inländische, mehrheitlich im Besitz des Bundes befindliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen und für deutsche und deutschlandweit operierende ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen. Nicht-bundeseigene öffentliche Eisenbahnen und nichtöffentlich betriebene Bahnen unterliegen der Aufsicht der Bundesländer. Die **Landeseisenbahnaufsichten** sind dann die zuständigen Landesbehörden. Die Bundesländer haben jedoch die Möglichkeit, die Aufsicht an das EBA zu übertragen, wie bisher 13 Bundesländer, mit Ausnahme von Niedersachsen, Berlin und Hamburg, es gemacht haben.

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Die konkrete Ausgestaltung dieser Aufgabe wird durch die Länder bestimmt. Seit dem Inkrafttreten des Regionalisierungsgesetzes (RegG) 1996 liegt der SPNV im Zuständigkeitsbereich der **Bundesländer**, die zur

Erfüllung der damit übertragenen Aufgaben gemäß RegG Bundesmittel erhalten. Die Bundesländer haben in eigenen Nahverkehrsgesetzen für Ihr Land geregelt, wie der SPNV geregelt wird. Zumeist wurden hierfür **Zweckverbände** gebildet, die als Bestellorganisation gegenüber dem SPNV auftreten. Die Zweckverbände als Bestellorganisation beauftragen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Durchführung des SPNV. Die EVU erhalten für die SPNV-Leistungen Gelder. Die Zweckverbände erhalten Regionalisierungsmittel aus dem Regionalisierungsgesetz und bestellen bei Eisenbahnverkehrsunternehmen die SPNV-Leistungen.

Die Regionalisierung des SPNV hat zu einer komplexen Organisationsstruktur geführt. Heute sind neben den Länder-Parlamenten und -Regierungen auch die Geschäftsorganisationen und Gesellschafterstrukturen der 29 SPNV-Aufgabenträger mit der Entwicklung, Organisation und Durchführung des regionalen SPNV befasst.

2.2.1.3 Gesetzgebung, verantwortliche Institutionen, Rechte und Pflichten, Durchführung

Diskriminierungsfreier Zugang zur Infrastruktur

- Der Schienenpersonenverkehrsmarkt steht ausländischen EVU auf Reziprozitätsbasis sowie gemäß Richtlinie 91/440/EWG offen. In Deutschland zugelassene EVU haben in Deutschland freie Zugangsrechte sowohl zum Schienenpersonenverkehrs- als auch zum Schienengüterverkehrsmarkt.
- Die für die Regulierung des Eisenbahnsektors seit Anfang 2006 zuständige Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (BNetzA) ist mit weitreichenden Kompetenzen und Eingriffsinstrumenten ausgestattet.
- Im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) ist der diskriminierungsfreie Zugang zu sämtlichen in Anhang II Nr. 2 der Richtlinie 2001/14/EG genannten betrieblichen Einrichtungen verbrieft.

Vergabe von Eisenbahn-Betreiber-Lizenzen

- Für die Vergabe von Lizenzen als Eisenbahn-Unternehmen ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) verantwortlich.
- Genehmigungen aus anderen Mitgliedstaaten des Europäischen Wirtschaftsraums sowie der Schweiz werden in Deutschland anerkannt. Deren Prüfung kann bis zu einem Monat dauern.
- Genehmigungen haben eine Gültigkeitsdauer von 15 Jahren, müssen aber alle fünf Jahre überprüft werden.

Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen

- Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist für die Ausstellung von Sicherheitszertifikaten zuständig.

- Die Sicherheitsbescheinigung hat eine Gültigkeit von fünf Jahren, Überprüfungen innerhalb des Gültigkeitszeitraums sind nicht gesetzlich geregelt.
- Teil A der Sicherheitsbescheinigungen anderer europäischer Mitgliedstaaten wird anerkannt.

Fahrzeugzulassung

- Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist für die Fahrzeugzulassung zuständig.
- Deutschland hat im März 2006 ein bilaterales Abkommen mit Frankreich für eine gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugzulassungen unterschrieben. 2007 wurde gemeinsam mit Österreich, den Niederlanden, Italien und der Schweiz ein entsprechendes Memorandum of Understanding unterzeichnet.

Netzfahrplan

- Die BNetzA untersucht sowohl die Prozesse der Netzfahrplanerstellung als auch die fertigen Endprodukte.

Trassenbestellung

- Trassen werden bei der DB Netz AG bestellt.
- Die Anmeldefrist für die Regeltrassenbestellung endet in Deutschland acht Monate vor dem Wechsel des Netzfahrplans. Es können aber auch unterjährig Trassen im Gelegenheitsverkehr angemeldet werden.

2.2.2 Finanzierung des Schienenverkehrs in Deutschland

Die Finanzierung spielt eine wichtige Rolle, um einen starken Verkehrsträger Schiene und eine leistungsfähige Eisenbahninfrastruktur zu sichern. Dabei soll nicht nur die Finanzierung der Infrastruktur sondern auch die des Schienenverkehrs selbst betrachtet werden.

Dazu ist eine kohärente Strategie für den Ausbau und den Erhalt, die Finanzierung und die Organisation der Eisenbahninfrastruktur erforderlich, die die Basis für eine Umsetzung der Entwicklungspläne für den SPNV, SPFV und den SGV bildet.

Jedoch verweist die Allianz pro Schiene (deutsches Bündnis zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs) darauf, dass die laufenden und fest disponierten Schienenbauvorhaben des Bundesverkehrswegeplans bis 2020 mit etwa 9 Mrd. Euro unterfinanziert sind. Nach Berechnungen der Deutschen Bahn AG müsste der Bund 1,8 Mrd. Euro pro Jahr einsetzen, um die Projekte des „vordringlichen Bedarfs“ bis 2025 umzusetzen. Das Verkehrsministerium plant bisher nur mit 1,2 Mrd. Euro pro Jahr. Die Allianz pro Schiene ergänzt, dass den weiteren Infrastruktur-Projekten des sogenannten „vordringlichen Bedarfs“ zusätzliche 14 Mrd. Euro weitere Mittel fehlen.

2.2.2.1 Finanzierung des SPNV

Öffentliche Finanzmittel zielen auf die stärkere Nutzung von ressourcen- und umweltschonenden Verkehrsarten sowie die gleichmäßigere und effiziente Auslastung der Kapazitäten. Mit den Regionalisierungsmitteln wird eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personenverkehr gesichert. Damit ist allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr gemeint, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt. Mit den Regionalisierungsmitteln ist insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren.

Bewertung von SPNV Angeboten:

Hintergrund Bewertungskriterien:

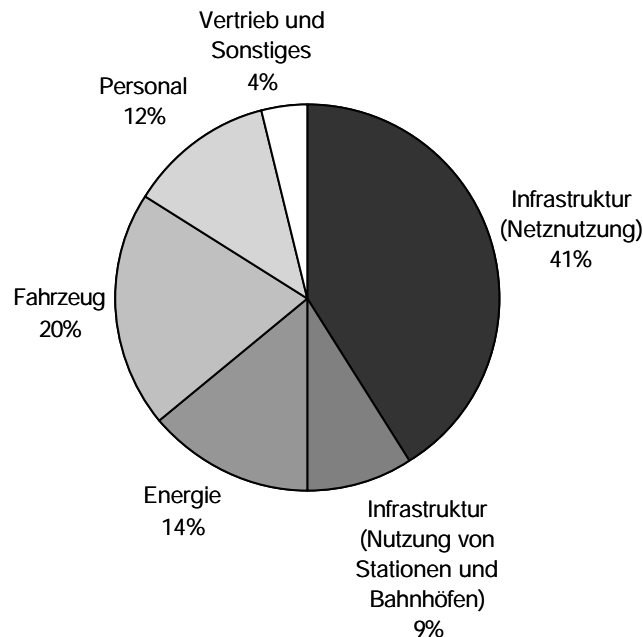
Im Mittelpunkt stehen der Gesamtpreis und die Qualität des Angebotes. Der Gesamtpreis des Angebotes berechnet sich aus dem Delta Kosten und Erlösen. Kostenseitig fallen bei den Verkehrsunternehmen die Zugförderung, Fahrzeugbeschaffung und -instandhaltung, Vertrieb, Verwaltung sowie sonstigen Kosten an. Entgelte für die Infrastrukturbenutzung werden in der Regel direkt an den SPNV-Aufgabenträger durchgereicht. Erlöse erzielen die Verkehrsunternehmen durch die Verkehrsnachfrage sowie die (durch die Aufgabenträger definierten) Nutzungstarife. Die Qualität eines Angebotes setzt sich u.a. aus der Fahrzeugauswahl und -ausstattung, dem Werkstattstandort, dem Personaleinsatz und -qualifikation sowie weiteren Parametern zusammen.

Hintergrund Gewichtung:

Nachdem in den Anfangsjahren der Regionalisierung qualitative Kriterien – insbesondere bei der Fahrzeugwahl – hoch bewertet wurden, wurde zuletzt der Preis zum zentralen Bewertungskriterium. Dabei hatten die Verkehrsunternehmen erlösseitig nur begrenzte Spielräume. Die Reduzierung der Kosten wurde für die Verkehrsunternehmen zum entscheidenden Kriterium.

Die BAG-SPNV hat die durchschnittlichen Kostenstrukturen im SPNV wie folgt veröffentlicht:

Kostenstruktur im SPNV in Deutschland



Quelle: BAG-SPNV

Abbildung 7: Kostenstruktur im SPNV in Deutschland

Angesichts ihres hohen Anteils stehen die Infrastrukturkosten, -nutzungsbedingungen und -qualität im Fokus der Diskussion. Insbesondere die Trassenpreisstruktur für den SPNV wurde in der Vergangenheit häufig kritisiert. Das Preissystem der DB Netz AG beruht bislang auf einem kategorisierten Grundpreis je Strecke. Es gibt zwölf verschiedene Streckenkategorien, die unterschiedliche Ausstattungsmerkmale aufweisen. Je nach gewähltem Trassenprodukt wird dieser Grundpreis mit einem Faktor multipliziert. Zudem können auf den Trassenpreis "leistungsabhängige Komponenten" sowie "sonstige Entgeltkomponenten" aufgeschlagen werden. Zur letztgenannten Kategorie gehören die Regionalfaktoren. Gegenwärtig sind davon rund 40 Regionalnetze betroffen. Die Trassenpreise für Regionalnetze werden durch eine Differenzierung der Regionalfaktorhöhe variiert. Die Regionalfaktoren schwanken zwischen 1,0 und 1,91. Die Bundesnetzagentur hat im März 2010 die sogenannten „Regionalfaktoren“ im Trassenpreissystem der DB Netz AG für ungültig erklärt. Das Unternehmen darf die Faktoren ab der Netzfahrplanperiode 2010/2011 nicht mehr bei der Trassenpreisberechnung anwenden. Neben der Trassenpreisstruktur wird auch das Stationspreissystem von der BAG SPNV als „inplausibel, nicht leistungsgerecht und in ihrer Pauschalität inakzeptabel“ kritisiert.

Neben den Infrastrukturkosten stehen heute Fahrzeugkosten sowie Kosten für Löhne und Gehälter im Mittelpunkt der Diskussion. Die Potenziale zur Reduzierung der Beschaffungskosten von Fahrzeugen sind weitgehend ausgeschöpft. Die Reduzierung der Instandhaltungskosten ist mit Blick auf die Hohe Relevanz der Sicherheit im Bahnverkehr ebenfalls eingeschränkt. Den größten Spiel-

raum bieten heute Kostensenkungen bei Löhnen und Gehältern. Durch neue Organisations- und Betriebskonzepte wird Personal eingespart. Lohnkosten können durch Entgeltverzicht und Produktivitätssteigerungen (Zeitzuschläge, Fortbildungen, Pausen, Einsatzorte etc.) reduziert werden.

Eigentümer des Rollmaterials (Triebwagen) im SPNV in Deutschland 2010

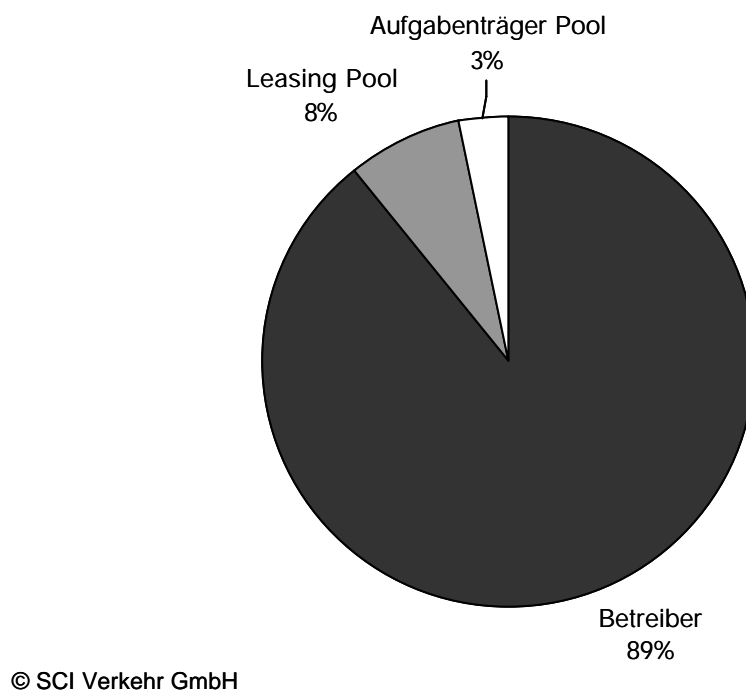


Abbildung 8: Eigentümer des Rollmaterials im SPNV in Deutschland

Entsprechend der Eigentümerstruktur wird in Deutschland im SPNV zwischen folgenden Arten von Fahrzeugpools unterschieden:

- Leasing Pool: Eigentümer der Fahrzeuge werden hier Banken oder Leasinggesellschaften.
- Aufgabenträger Pool: Finanzierung und Beschaffung der Fahrzeuge erfolgt durch den SPNV-Aufgabenträger.

Regionalisierungsmittel

Den Ländern stehen Regionalisierungsmittel (RegG-Mittel) zur Verfügung. Sie finanzieren sich aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes und umfassten 6675 Mio. EUR im Jahr 2008 (§ 5 Regionalisierungsgesetz). Dieser Betrag teilt sich wie folgt auf die Bundesländer auf:

Aufteilung der Regionalisierungsmittel 2008 nach Bundesländern, insgesamt 6.675 Mio. EUR

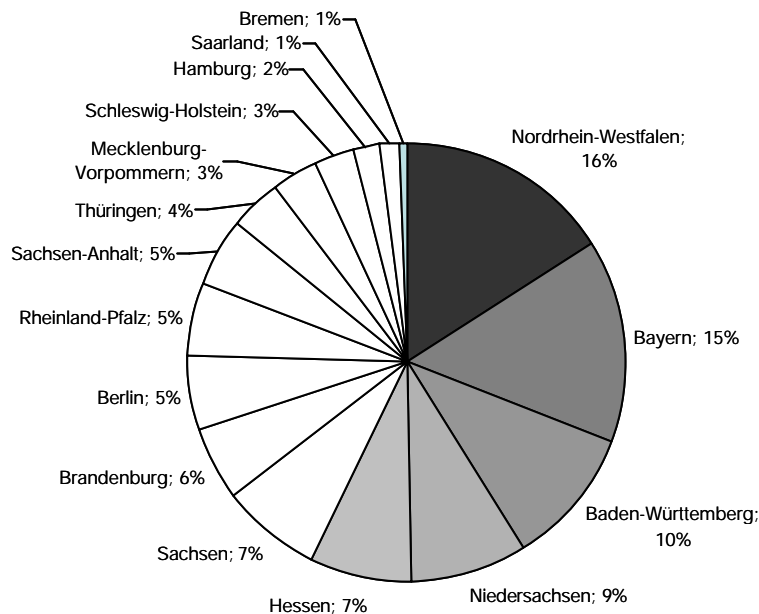
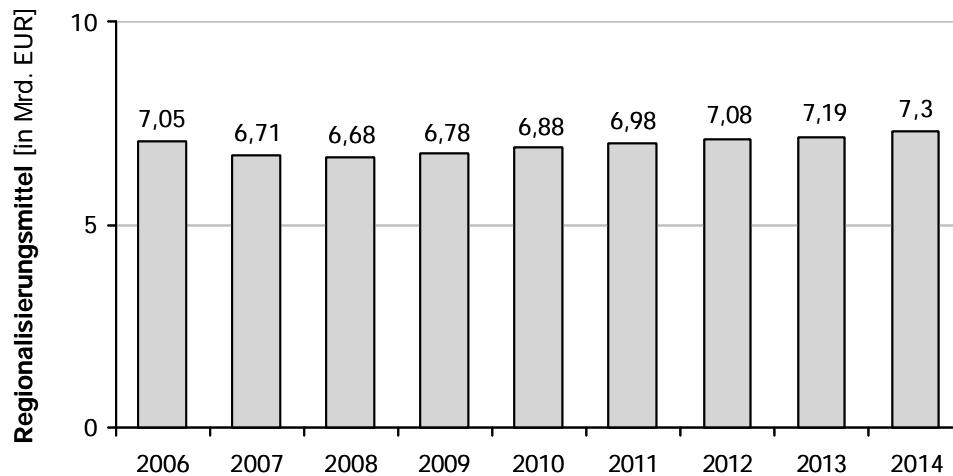


Abbildung 9: Aufteilung der Regionalisierungsmittel 2008 nach Bundesländern

In Folge des sog. „Koch-Steinbrück-Papiers“ zum staatlichen Subventionsabbau erfolgte 2006 eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG), die im Kern Kürzungen der Mittelzuweisungen an die Länder enthält. In den Jahren 2007 und 2008 wurden die RegG-Mittel gekürzt.

Mit der erneuten Änderung des Regionalisierungsgesetzes Ende 2007 wurde eine weitere Anpassung des Regionalisierungsgesetzes beschlossen. Es sieht für das Jahr 2008 Mittel in Höhe von 6,675 Milliarden Euro vor, was eine Kürzung um 35 Mio. gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Die Mittel sollen danach bis 2014 jährlich wieder um 1,5% steigen und damit im Jahr 2014 bei ca. 7,3 Milliarden Euro liegen



Entwicklung der Regionalisierungsmittel im Zeitraum von 2009 bis 2014: +1,5% p.a. (Basisjahr 2008)

Abbildung 10: Entwicklung der Regionalisierungsmittel in Deutschland

Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung

Verkehrsunternehmen beziehen darüber hinaus sog. Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung dar. Die Schüler werden also zu einem verbilligten Tarif auf Kosten des Schulträgers befördert. Um die Mindereinnahmen für die Verkehrsunternehmen auszugleichen, erhalten diese für jeden beförderten Schüler sog. Ausgleichszahlungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für Straßenverkehrsunternehmen nach § 6a AEG für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

Das sog. „Koch-Steinbrück-Papier“ zum staatlichen Subventionsabbau sah auch Reduzierungen bei ÖPNV und SPNV vor, die in erster Linie die Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG bzw. § 6a AEG betrafen. Zwischen 2003 und 2006 wurden die Mittel um 12% gekürzt.

Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Schwerbehinderten

Nach dem Sozialgesetzbuch (SGB Teil IX) ist die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten geregelt (Früher §62 des SchwbG). Danach sind die Verkehrsbetriebe verpflichtet, Schwerbehinderte bei einem gültigen Schwerbehindertenausweis kostenfrei gemäß den Eintragungen in dem Schwerbehindertenausweis mitzunehmen. Der Gesetzgeber hat die Ausgleichspflicht für den Nahverkehr im §148 SGB (Sozialgesetzbuch Teil 9) geregelt.

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) erlaubt den Verkehrsbetrieben eine Bezuschussung für die Beschaffung von Fahrzeugen und Betriebshöfen (Investitionsfördermittel).

Bei dieser Förderung handelt es sich um eine politisch gewollte Strukturförderung, auf die erst einmal kein Rechtsanspruch besteht (anders z. B. als auf die Ausgleichsleistungen nach §45a PBefG oder §148 SGB IX). Die Investitionsfördermittel nach dem GVFG enthalten eine langfristige ÖPNV-bezogene Zweckbindung.

Vertragliche Vereinbarung

Verkehrsbetriebe können von Dritten Zuschusszahlungen (Ausgleichsleistungen) erhalten. Bei dem Dritten kann es sich um das Land, Zweckverbände, den Kommunen, den Verbund (Verbünden) oder Schulkostenträger handeln.

Weitere Einnahmenquellen

Die Verkehrsbetriebe finanzieren sich weiterhin über die Einnahmen aus Betriebsleistungen (Fahrscheinerlöse). Diese betragen im SPNV ca. ein Drittel des Gesamtumsatzes.

Zukünftige Entwicklung

Die schwarz-gelbe Regierung beabsichtigt eine Novellierung des Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Das primäre Ziel wäre eine Anpassung des PBefG an das neue EU-Recht (Verordnung EG 1370/2007). Die Verordnung EG 1370/2007 trat im Dezember 2009 in Kraft und ist dem PBefG rechtlich vorgeordnet. Dennoch verursacht die Verordnung einige Reibungspunkte mit der gegenwärtigen Ausgestaltung des nationalen Rechtsrahmens. Zum Beispiel regelt die Verordnung das Vergaberecht von Aufträgen für den öffentlichen Verkehr auf Schienen und Straße neu: mit der neuen Verordnung besteht neben dem wettbewerblichen Vergabeverfahren die Möglichkeit Direktvergabe zu organisieren. Des Weiteren fördert die VO 1370 Transparenz in der Finanzierung des ÖPNV durch Publizitätspflichten und einen umfassenden Rechtsschutz.

Des Weiteren ist zu befürchten, dass vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Finanzkrise auf die öffentlichen Haushalte die Haushalts- und Finanzpolitiker auf Bundes-, Länder- und kommunaler Ebene erneut versuchen werden, weitere Reduzierungen bei den öffentlichen Finanzhilfen für den ÖPNV durchzusetzen.

2.2.2.2 Finanzierung des SPFV

Im Gegensatz zum Nahverkehr wird der Fernverkehr in der Regel eigenwirtschaftlich betrieben.

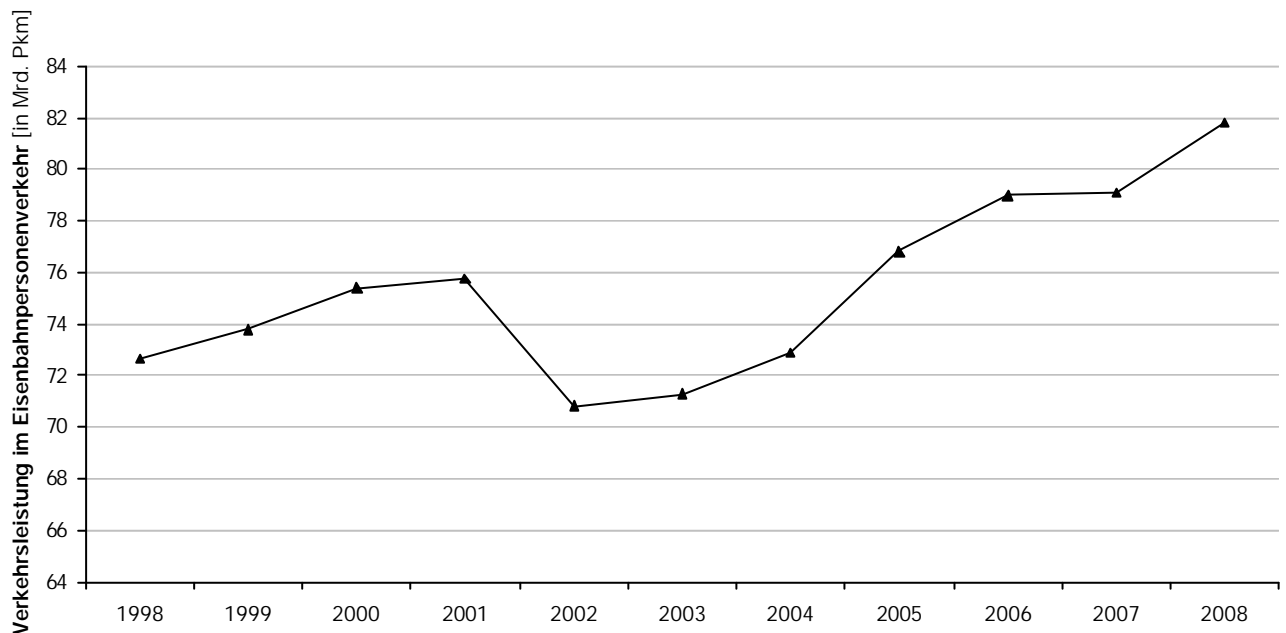
Aktuell ist der bestellte SPFV eine Ausnahme. Einige Länder haben neben den SPNV auch Interregio-Ersatzzüge bei Privatbahnen bestellt.

2.2.3 Marktvolumen und Entwicklung der Verkehrsleistung für den Zeitraum 1998 - 2008

Seit 2008 hat sich das Marktvolumen des Schienenpersonenverkehrs in Deutschland insgesamt positiv entwickelt, allerdings mit einem relativ starken Einbruch der Verkehrsleistung 2002. Dieser resultiert aus der Einführung eines neuen Tarfsystems zur Auslastungssteuerung, das von den Kunden nicht angenommen wurde.

Zwischen 1998 und 2008 ist die Verkehrsleistung der Schiene um knapp 13% gestiegen. Nach einem Rückgang von knapp 7% zwischen 2001 und 2002 sind die Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr wieder deutlich gestiegen: 2008 lag das Marktvolumen in Pkm um 16% höher als im Jahr 2002.

Entwicklung der Verkehrsleistung im Eisenbahnpersonenverkehr in Deutschland 1998-2008



© SCI Verkehr GmbH

Abbildung 11: Entwicklung der Verkehrsleistung im Eisenbahnpersonenverkehr in Deutschland

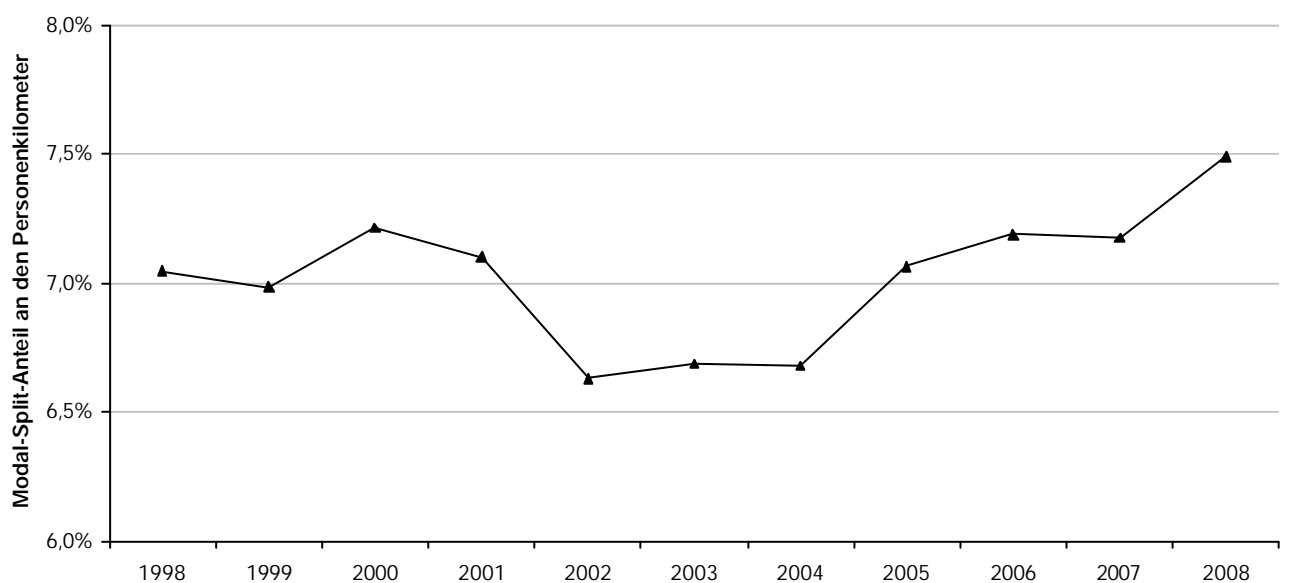
2008 machte der SPNV 56% der Verkehrsleistung im Eisenbahnpersonenverkehr aus, der Rest entfiel den SPFV. Diese Aufteilung hat sich seit 2002 kaum verändert: damals stellte der SPNV 54% der gesamten Schienenpersonenverkehrsleistung dar. Jedoch ist zwischen 2002 und 2008 die Verkehrsleistung im SPNV um 21% gestiegen, während der SPFV nur um 9% zunehmen konnte.

Allein zwischen 1996 und 2006 konnte die erbrachte Betriebsleistung im SPNV um rund 17%, also von 539 auf 631 Mio. Zugkilometer, gesteigert werden. Die Beförderungsleistung stieg im gleichen Zeitraum von 36 auf 44 Mrd. Personenkilometer – also um fast 30%.

Ausgehend von der guten Entwicklung der Verkehrsleistung konnte der Schienenpersonenverkehr in den vergangenen Jahren seinen Modal Split kontinuierlich ausbauen und erreicht heute 7,5%.

Wenn man die Entwicklung des Modal-Split-Anteils des Schienenpersonenverkehrs in Deutschland seit 1998 betrachtet, ist hier auch einen starken Einbruch zwischen 2002 und 2004 zu sehen. Erst ab 2005 konnte der Schienenpersonenverkehr sein Niveau von 2001 wieder erreichen.

Entwicklung des Modal-Split-Anteils an den Personenkilometer in Deutschland 1998-2008



© SCI Verkehr GmbH

Abbildung 12: Entwicklung des Modal-Split-Anteils an den Personenkilometer in Deutschland

2.2.4 Wettbewerbssituation in Deutschland

Liberalisierungsgrad

Um den Liberalisierungsgrad in den verschiedenen Kernmärkten zu definieren, wird der Liberalisierungsindex Bahn (LIB-Index) benutzt. Dieser in einer Studie von IBM im Auftrag der DB AG vorgestellte Indikator stellt den Stand der relativen Markttöffnung der europäischen Schienenverkehrsmärkte dar. Die Studie ist ein Benchmarking der gesetzlichen und praktischen Marktzugangsbarrieren aus der Sicht eines eintrittswilligen dritten EVU.

2007 erreichte Deutschland 809 Punkte über 1.000 beim LIB-Index und gehörte damit zur Spitzengruppe Advanced (fortgeschrittene Markttöffnung).

Die führende Position Deutschlands lässt sich dadurch erklären, dass der Anteil des für dritte EVU zugänglichen Schienenpersonenverkehrsmarktes in Europa am größten ist.

Wettbewerbsdynamik SPNV

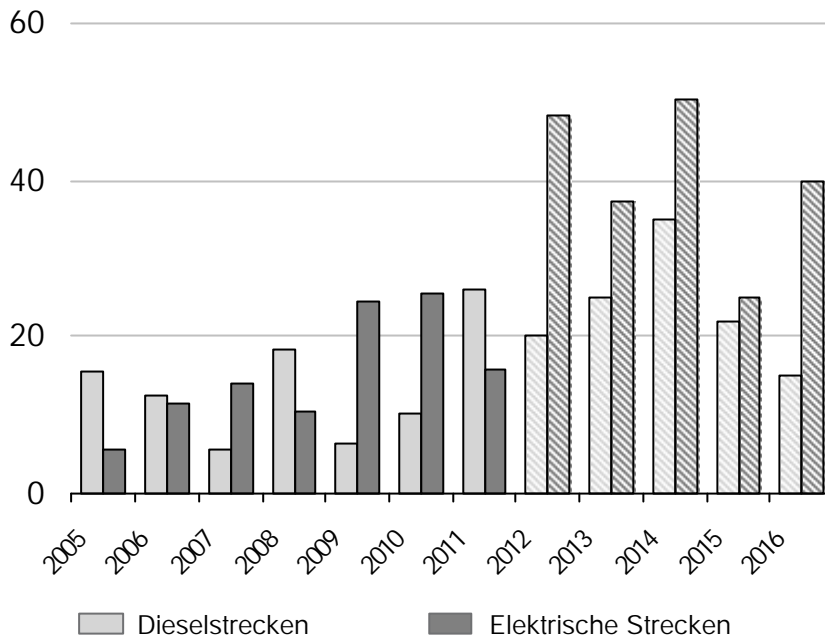
Im SPNV konnte sich seit der Regionalisierung eine größere Anzahl weiterer Anbieter etablieren. Ende 2008 lag ihr Anteil am SPNV-Markt (in Pkm) bei etwa 10,1%, er betrug 2004 5,6%.

Die DB AG als führendes EVU, hervorgegangen aus dem ehemaligen staatlichen Monopol, musste sich im SPNV in den vergangenen Jahren zunehmend dem Wettbewerb stellen. Gleichzeitig hat bei den privaten EVU eine Konsolidierung stattgefunden.

Im deutschen SPNV werden bis spätestens 2030 voraussichtlich alle Linien mindestens einmal ausgeschrieben und im Wettbewerb vergeben worden sein. In Folge der EU-Richtlinie 1370/2007 kann es jedoch zu einem verzögerten Markttöffnungsprozess kommen, da für den SPNV explizit die Möglichkeit von Direktvergaben formuliert wurde.

Ende 2010 werden rund 35 Mio. Zugkilometer nach Ausschreibungen der SPNV-Aufgabenträger in den Betrieb gehen. Bis zum Jahr 2015 werden Leistungen nach Ausschreibungen mit einem Gesamtvolumen von durchschnittlich 55-60 Mio. Zugkilometer in den Betrieb aufnehmen. Auf den SPNV rollt also ab 2010 eine Vergabewelle zu.

Entwicklung Ausschreibungen SPNV in Deutschland [in Mio. Zkm zur Betriebsaufnahme ab 2012 prognostiziert]



© SCI Verkehr GmbH

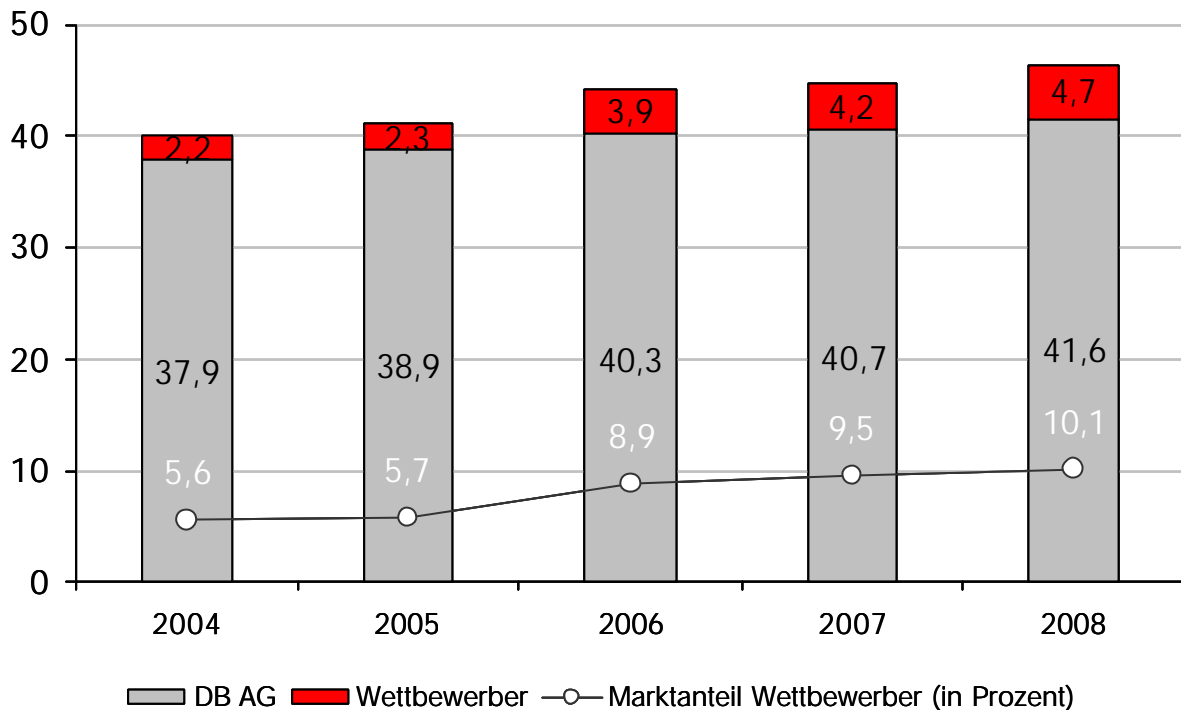
Abbildung 13: Entwicklung SPNV-Ausschreibungen in Deutschland

Mehrere kleinere Dieselnetze befinden sich seit der Regionalisierung in der Hand privater Anbieter, während elektrische RegionalExpress Netze meistens immer noch von der DB AG im Rahmen von langfristigen Verkehrsverträgen betrieben werden. Jedoch werden für solche Netze in den nächsten Jahren immer mehr Ausschreibungen stattfinden. Dies bietet erhebliche Wachstumschancen für private Betreiber, auch wenn die DB AG mit ihrem großen Fuhrpark einen Wettbewerbsvorteil hat. Deshalb erwartet SCI Verkehr als ein mögliches Szenario erwartet, dass sich der Gewinn von Marktanteilen bei dritten EVU verlangsamt.

Bemerkenswert ist, dass eine Vielzahl ausländischer Unternehmen über Töchter am deutschen SPNV-Markt aktiv ist. So betreibt der französische Konzern Veolia über seine deutsche Tochter Veolia Verkehr SPNV in ganz Deutschland. Das französische Unternehmen Keolis, zu 45,5% in Besitz der SNCF, betreibt Verkehre über ihre Tochter eurobahn. Die niederländische Staatsbahn NS ist über ihre Tochtergesellschaft NedRailways 2008 mit der Übernahme des Essener Verkehrsunternehmens Abellio in den SPNV-Markt eingestiegen. Aus Großbritannien ist der Konzern Arriva mit Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften in Deutschland aktiv. Die DSB, der dänische historische Betreiber, ist seit Anfang 2010 mit dem Erwerb von 50% des Frankfurter Regionalverkehrsbetreibers VIAS GmbH im deutschen SPNV-Markt eingestiegen.

Aus Deutschland sind insbesondere die BeNEX als Expansionsgesellschaft der Hamburger Hochbahn sowie die Hessische Landesbahn aktiv.

Entwicklung Marktanteile Wettbewerber im SPNV in Deutschland [in Mio. Pkm]



Quelle: DB AG Wettbewerbsbericht 2009

Abbildung 14: Entwicklung Marktanteile Wettbewerber im SPNV in Deutschland (2004-2008)

Wettbewerbsdynamik SPFV

Im SPFV agiert die DB Fernverkehr AG bisher ohne nennenswerte Konkurrenz und erreicht im Jahr 2008 einen Marktanteil von über 99%. Sie ist in ihrer Position ungefährdet. Insbesondere durch den Betrieb der ICE-Flotte und das vertaktete Fernzugnetz hat das Unternehmen einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Neueinsteigern.

Im Fernverkehr ist die Situation für die Wettbewerber der DB AG wirtschaftlich schwierig. Die meisten Fernverkehrsangebote neben der DB AG sind Verlängerungen aus SPNV-Netzen heraus. Der Marktanteil (an der Verkehrsleistung) der dritten EVU beträgt in diesem Segment weniger als 1%. Wettbewerber der DB sind Ostseeland Verkehr GmbH (Veolia), Vogtlandbahn (Arriva) und Georg Verkehrsorganisation (GVG).

Des Weiteren haben zwei andere Betreiber angekündigt, den deutschen SPFV-Markt in den nächsten Jahren zu betreten:

- Der private Betreiber Locomore Rail hatte ursprünglich vor, ab August 2010 über seine Tochtergesellschaft Hamburg-Köln-Express (HKX) dreimal täglich Köln-Hamburg zu bedie-

nen. Das Unternehmen plant nun erst für April 2011 mit der ersten Fahrt zwischen Norddeutschland und dem Rheinland. Weiterhin hat Locomore Rail einen Antrag für die Strecken Berlin-Frankfurt und Hamburg-Stuttgart gestellt. Diese Planungen wurden aufgrund von Schwierigkeiten bei der Finanzierung der Züge auf bestimmte Zeit gestoppt.

- Das französische Unternehmen Keolis, Tochter der SNCF, hat einen Antrag zur Streckennutzung für die Jahre 2011 bis 2015 gestellt. Dieser bezieht sich auf grenzüberschreitende Relationen zwischen Metz-Düsseldorf-Hamburg, Straßburg-Frankfurt am Main-Berlin-Hamburg und Düsseldorf-Frankfurt am Main. Im April 2010 wurde aber angekündigt, dass Keolis seine Pläne für Fernverkehrsstrecken in Deutschland zunächst zurückzieht.

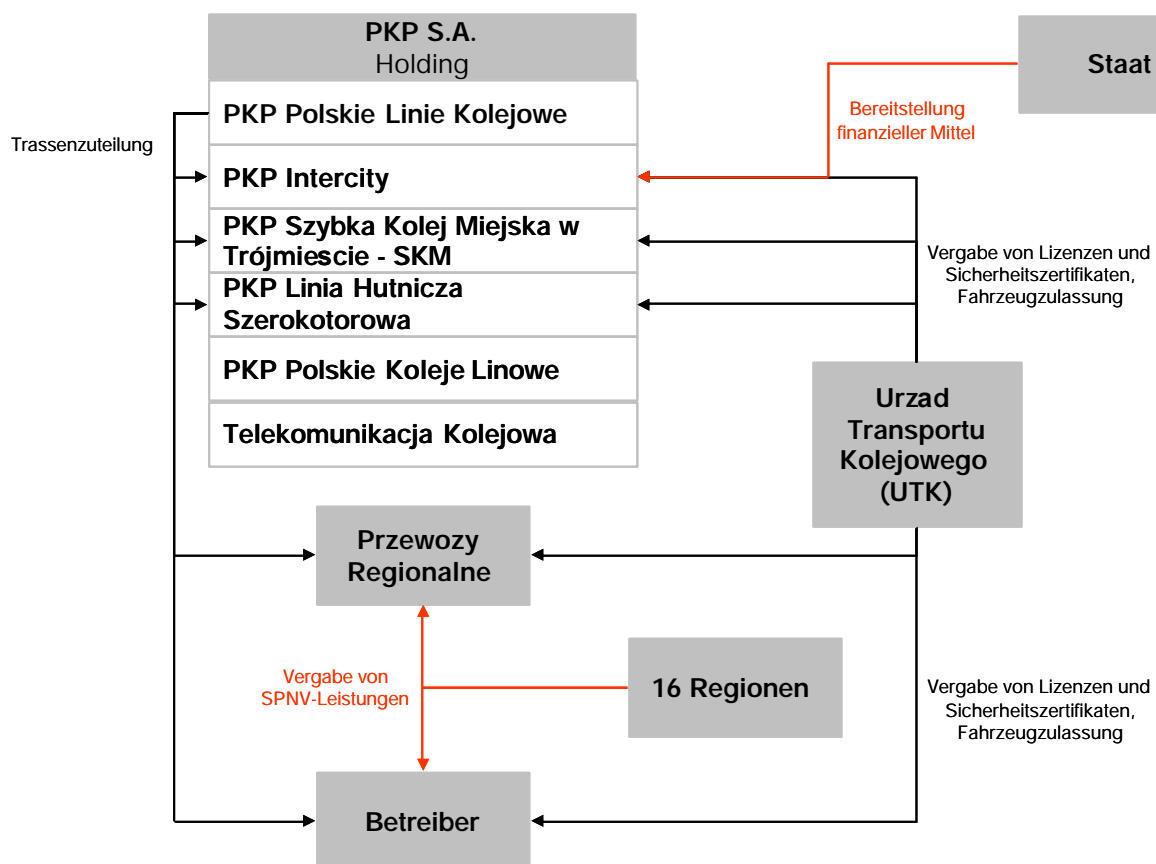
2.3 Der Schienenpersonenmarkt in Polen

2.3.1 Rechtlicher Hintergrund

2.3.1.1 Implementierung der EU-Regelungen

Die Geschäftsbereiche Transport und Infrastruktur des führenden EVU, hervorgegangen aus dem ehemaligen staatlichen Monopol, Polskie Koleje Państwowe S.A. (PKP) sind organisatorisch, rechtlich und rechtlich eigenständig sowie funktionell getrennt. Güter- und Personenverkehr sind bei der PKP bilanziell getrennt.

2.3.1.2 Wesentliche Akteure im Schienenpersonenverkehr



Regulierung des Wettbewerbs durch die Urzad Transportu Kolejowego (UTK)

Abbildung 15: Wesentliche Akteure im Schienenpersonenverkehr in Polen

Die **PKP S.A.** ist die in 100%-igem Staatsbesitz befindliche Holdinggesellschaft der Polnischen Bahnen. Unter ihrem Dach befinden sich die PKP Intercity Sp. z o.o. (Personenfernverkehr), die Polskie Linie Kolejowe S.A. (Netz) und weitere Gesellschaften. Die **PKP Intercity** betreibt innerhalb

Polens die wichtigsten Fernverkehrsstrecken (Stettin-Posen-Breslau, Danzig-Warschau-Kattowitz/Krakau und Posen-Warschau). Als Infrastrukturbetreiber ist **Polskie Linie Kolejowe S.A.** (PKP PLK) für die Verwaltung des staatlichen Bahnliniennetzes verantwortlich. Ende 2008 / Anfang 2009 wurde der Nahverkehr aus der PKP ausgegliedert und sein Eigentum auf die 16 polnischen Verwaltungsbezirke übertragen. Seitdem heißt das SPNV-Unternehmen **Przewozy Regionalne**. Des Weiteren betreibt PKP auch S-Bahn im Großraum Danzig-Gdingen (**PKP Szybą Kolej Miejską w Trójmieście Sp. z o.o.** (PKP SKM)) und im Großraum Warschau (**PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.** (PKP WKD)).

Das polnische Eisenbahntransportamt **Urząd Transportu Kolejowego** (UTK) ist eine eigenständige Behörde, die sowohl für Lizenzen, Sicherheitszertifikate, Homologation, Überwachung der Sicherheitsstandards und -normen als auch für die Regulierung des Eisenbahnmarktes zuständig ist.

2.3.1.3 Gesetzgebung, verantwortliche Institutionen, Rechte und Pflichten, Durchführung

Diskriminierungsfreier Zugang zur Infrastruktur

- Nationale dritte EVU haben in Polen freie Zugangsrechte zum eigenwirtschaftlich betriebenen Schienenpersonenverkehrsmarkt. Der bestellte Schienenpersonenverkehr ist sowohl durch freihändig vergebene als auch durch ausgeschriebene Verkehrsverträge geregelt.
- Für die Eisenbahn-Regulierung ist das Eisenbahnamt **Urząd Transportu Kolejowego** (UTK) zuständig.
- Bei grenzüberschreitenden Verkehren müssen polnisch sprechende Lokführer bereits vor der polnischen Grenze eingesetzt werden.

Vergabe von Eisenbahn-Betreiber-Lizenzen

- Die UTK ist für die Herstellung von Lizenzen zuständig.
- Eine Lizenz kann je nach Wunsch für den Personen- und/oder den Güterverkehr ausgestellt werden. Ihr Geltungsbereich umfasst das gesamte staatliche Schienennetz.
- Lizenzen sind unbegrenzt gültig, verlieren jedoch ihre Gültigkeit bei sechsmonatiger Nichtbenutzung.
- Lizenzen aus anderen EU-Mitgliedstaaten werden nur für den Güterverkehr, nicht aber für den Personenverkehr anerkannt.

Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen

- Die UTK ist für die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen zuständig.
- Bei Sicherheitszertifikaten, die in anderen EU-Mitgliedstaaten ausgestellt wurden, wird Teil A ohne zusätzliche Prüfungen anerkannt. Der Teil B des ausländischen Zertifikats wird innerhalb von drei Monaten geprüft.

- Ein Sicherheitszertifikat ist für fünf Jahre gültig und muss alle ein bis zwei Jahre überprüft werden. Nach zwölf Monaten verliert es bei Nichtbenutzung seine Gültigkeit.

Fahrzeugzulassung

- Die UTK ist für die Fahrzeugzulassung zuständig.
- Fahrzeugzulassungen aus anderen EU-Mitgliedstaaten werden nicht anerkannt.

Trassenbestellung

- Den Trassenzugang regelt PKP PLK S.A. in einem Standardvertrag mit den EVU. Rahmenverträge können abgeschlossen werden.
- Das lineare Trassenpreissystem ist in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen veröffentlicht und einheitlich für alle Marktteilnehmer gestaltet. Es existieren zwar keine Frühbucher-rabatte, jedoch sieht das System Mengenrabatte im Personenverkehr ab einer Verkehrsleistung von 132 Millionen Zugkilometern vor.

2.3.2 Finanzierung des Schienenverkehrs in Polen

2.3.2.1 Finanzierung des SPNV

Für die Vergabe und die Finanzierung der Regionalverkehre sind die polnischen Verwaltungsbezirke verantwortlich. In diesem Sinne stellen die lokalen Regierungen finanzielle Mittel zur Finanzierung des SPNV bei. Im Jahr 2008 erhielt die PKP PR von den regionalen Verwaltungsbezirken finanzielle Mittel in Höhe von 160 Mio. EUR. Das Bestellerentgelt war um 2,6% höher als 2007.

Des Weiteren erhielt PKP PR Subventionen vom Staat als Ausgleich für die Verpflichtung, Preisnachlässen für einzelne Kundengruppen zu gewähren. Diese betrugen 2008 etwa 67 Mio. EUR.

Die Höhe der Bestellerentgelte, die von den Regionen bezahlt werden, wird in einem jährlichen Rhythmus von den Betreibern vorgeschlagen und mit den Verwaltungsbezirken verhandelt. Die Höhe der Entgelte orientiert sich an den erwarteten Kosten und Einnahmen.

Seit Ende 2008/ Anfang 2009 sind die 16 polnischen Verwaltungsbezirke Eigentümer von Przewozy Regionalne (der ehemaligen PKP PR). Die polnische Regierung hat sich jedoch dazu verpflichtet, bis zum Jahr 2015 etwa 1 Mrd. EUR für die Modernisierung und Beschaffung von Rollmaterial (Fahrzeuge) aus EU-Mitteln, Eisenbahnfonds und dem Staatsbudget zu gewährleisten. Eine weitere Investition in Höhe von 1 Mrd. EUR ist in den Jahren 2016 bis 2020 vorgesehen.

Die SPNV-Betreiber sind Eigentümer des Rollmaterials.

2.3.2.2 Finanzierung des SPFV

In Polen werden bestimmte SPFV Leistungen vom Staat bestellt. Dies betrifft die Verkehre der PKP Intercity: ihre Züge fahren innerhalb Polens auf den wichtigsten Fernverkehrsstrecken (Stettin-Posen-Breslau, Danzig-Warschau-Kattowitz/Krakau und Posen-Warschau).

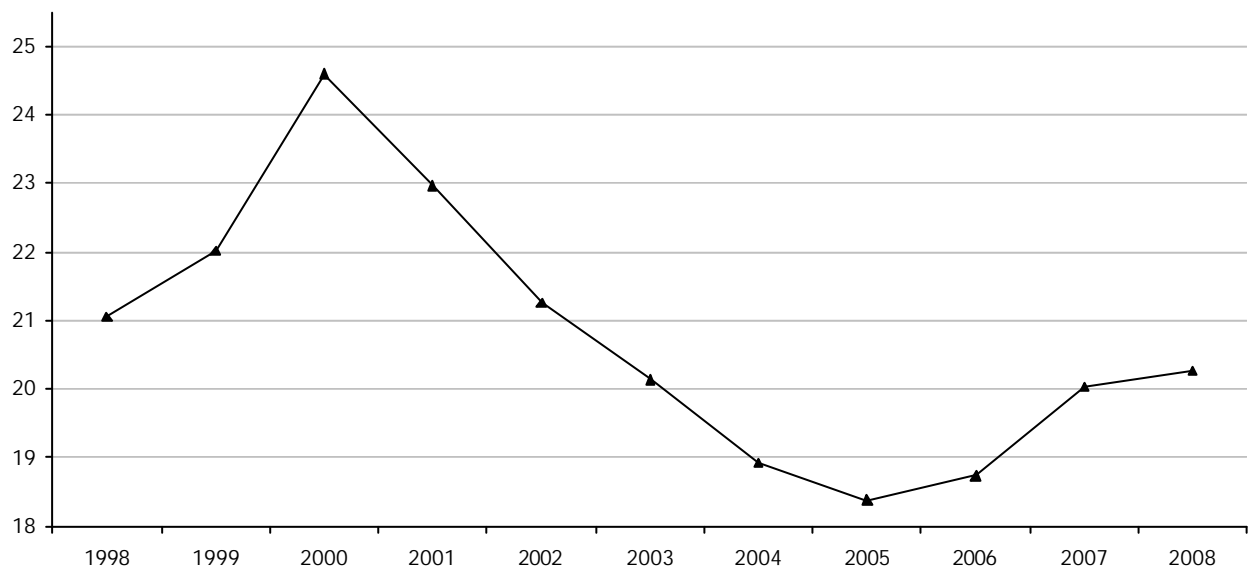
Diese überregionalen Verbindungen werden durch den polnischen Staat bestellt. Dafür ist das zentrale Infrastruktursressort des Verkehrsministeriums zuständig.

Im Jahr 2008 erhielt PKP Intercity ca. 9 Mio. EUR Subventionen für ihre Verkehre. Des Weiteren hat bis Ende 2008/ Anfang 2009 (Datum der Übernahme von PKP PR durch die Regionen) PKP PR auch für langlaufende Schnellzüge Bestellerentgelte bekommen. Diese betrugen 2008 60 Mio. EUR. Diese Verkehre wurden dann von PKP PR an PKP Intercity abgegeben.

2.3.3 Marktvolumen und Entwicklung der Verkehrsleistung für den Zeitraum 1998 - 2008

Der polnische Markt erbringt 2008 knapp 20 Mio. Pkm und erreicht somit das Niveau von 2003. Seit 2000 zeichnete sich der polnische Markt nämlich durch einen Rückgang der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr vor allen wegen der zunehmenden Wettbewerb des Pkw aus: einerseits ist der Motorisierungsgrad gestiegen (272 Pkw je 1000 Einwohner im Jahr 1998; 422 Pkw je 1000 Einwohner im Jahr 2008), andererseits hat die Schiene wegen fehlenden Investitionen in der Infrastruktur an Attraktivität verloren. Der Abwärtstrend konnte 2006 gestoppt werden und Polen erzielte vergleichsweise hohe Wachstumsrate im Folgejahr 2007 (+ 7%).

Verkehrsleistung im Eisenbahnpersonenverkehr [in Mrd. Pkm] 1998-2008



© SCI Verkehr GmbH

Abbildung 16: Entwicklung der Verkehrsleistung im Eisenbahnpersonenverkehr in Polen

Der Modal Split des Schienenverkehrs hat in den letzten Jahren trotz Marktöffnung stark abgenommen. Im Personenverkehr sank der Anteil der Schiene zwischen 1998 und 2008 von mehr als 10% auf knapp 6%.

Modal-Split-Anteil an den Personenkilometer 1998-2008

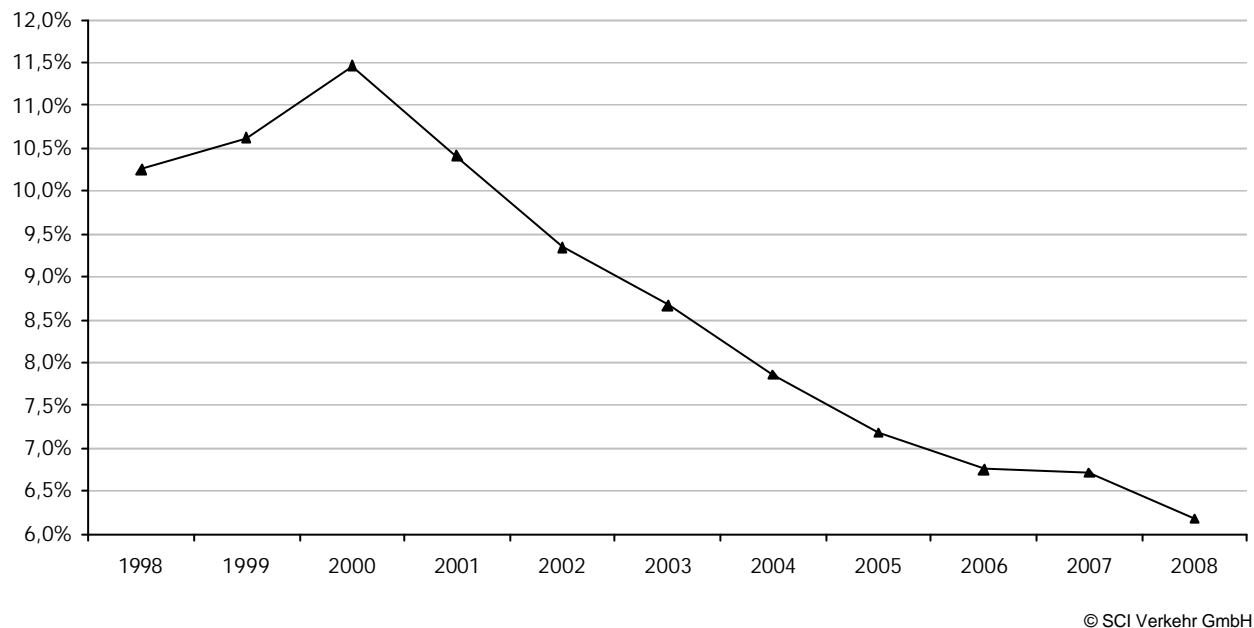


Abbildung 17: Entwicklung des Modal-Split-Anteils an den Personenkilometer in Polen

2.3.4 Wettbewerbssituation in Polen

Liberalisierungsgrad

Im LIB-Index 2007 befindet sich Polen mit 739 Punkten in der Gruppe Marktöffnung im Zeitplan (On Schedule). 2004 war das Land noch der Gruppe Verzögerte Marktöffnung (Delayed) zugeordnet.

Der polnische Markt für den Schienepersonenverkehr öffnete sich in den vergangenen Jahren zunehmend dem intramodalen Wettbewerb. Insgesamt gibt es jedoch immer noch nur wenige Verkehrsunternehmen. Diese sind zudem zum überwiegenden Teil noch Tochtergesellschaften der staatseigenen PKP.

Wettbewerbsdynamik SPNV

Der polnische Regionalverkehr wird überwiegend von Przewozy Regionalne (ehemaliger PKP PR) betrieben, die bis 2005 Monopolist war. Ab Januar 2005 übernahm das Unternehmen Koleje Ma-

zowiekie (KM) die Verkehre im Verwaltungsbezirk Masowien. Die PKP PR war zunächst an Koleje Mazowiekie beteiligt. Seit Januar 2008 ist jedoch die regionale Regierung alleiniger Eigentümer. In den vergangenen Jahren hat KM über 100 zusätzliche Verbindungen aufgenommen, die vorher von PKP PR gestrichen worden waren.

Wenngleich die polnische PKP immer noch eine marktbeherrschende Stellung innehat, sieht sie sich einem zunehmenden Wettbewerb gegenüber. Durch die Übernahme der PKP PR durch die 16 Verwaltungsbezirke steigt zudem der Wettbewerb von Przewozy Regionalne (Aufbau der Zuggattung „Interregio“) und der PKP Intercity (SPFV). Mittelfristig wird sowohl der Wettbewerb innerhalb der PKP-Unternehmen als auch der steigende Wettbewerb mit dritten EVU zu einem verbesserten Schienenverkehrsangebot führen.

Wettbewerbsdynamik SPFV

Im Schienenpersonenfernverkehr ist nur die PKP aktiv.

2.4 Der Schienenpersonenmarkt in Österreich

2.4.1 Rechtlicher Hintergrund

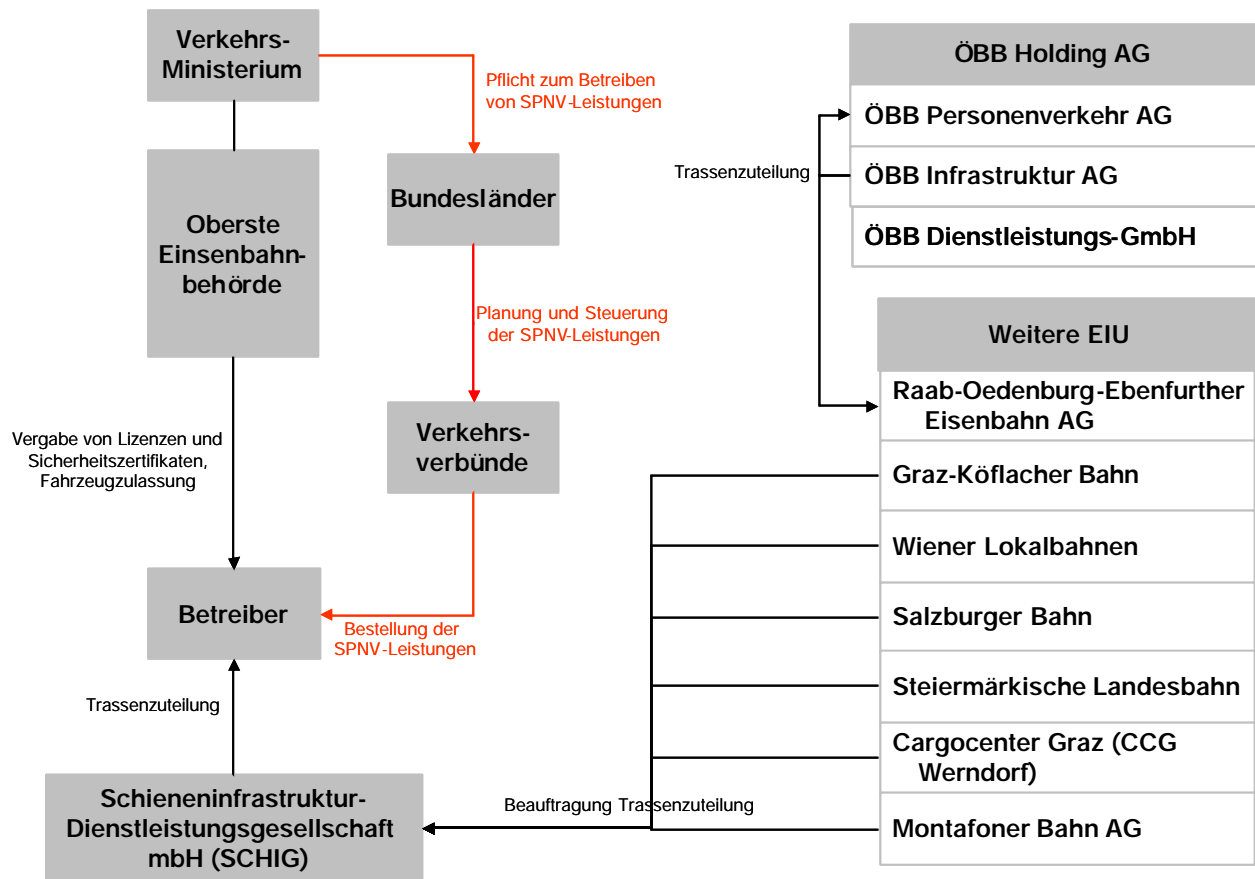
2.4.1.1 Implementierung der EU-Regelungen

Im Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 – EibG) ist die Struktur des österreichischen Eisenbahnsektors festgelegt. So ist in § 55/1 EibG die Unabhängigkeit der Eisenbahn vom Staat festgeschrieben.

Die Bereiche Transport und Infrastruktur der ÖBB sind organisatorisch, rechnerisch und rechtlich getrennt (separate Aktiengesellschaften, funktionale Trennung) und unter dem Dach einer Holding zusammengeführt.

Österreich hat das erste und das zweite Eisenbahngesetz umgesetzt. Durch die Anpassung des EibG im Jahr 2004 und die Reform der ÖBB, welche die Gründung des Infrastrukturbetreibers ÖBB Infrastruktur-Betrieb AG mit sich gebracht hat, sind die Markteintrittsbarrieren für dritte EVU im österreichischen Eisenbahnmarkt gesunken.

2.4.1.2 Wesentliche Akteure im Schienenpersonenverkehr



Regulierung durch die Schienen-Control Kommission (SCK) und die Schienen-Control Gesellschaft (SCG)

Abbildung 18: Wesentliche Akteure im Schienenpersonenverkehr in Österreich

Die **ÖBB-Holding AG** ist die strategische Leitgesellschaft des ÖBB-Konzerns. Die Anteile am Unternehmen werden zu 100% von der Republik Österreich gehalten, die Anteilsrechte werden vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) verwaltet. Zur ÖBB Holding gehören u.a. **ÖBB Personenverkehr AG** (zuständig für Fern- und Nahverkehr) und **ÖBB Infrastruktur AG** (Eisenbahninfrastrukturunternehmen). Die **ÖBB Infrastruktur AG** ist für die Trassenzuteilung für folgende Netze: ÖBB und Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG zuständig.

Die **Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (SCHIG mbH)** ist das unabhängige österreichische Beratungs- und Dienstleistungsunternehmen im Schienenverkehr. Ihre Aufgaben umfassen in erster Linie Prüfung und Kontrolle der Mittelverwendung im Verkehr. Darüber hinaus ist die SCHIG mbH neutraler Dienstleister des Bundes und bietet auf Basis der gesetzlichen Aufgaben Dienstleistungen, wie beispielsweise die Trassenzuweisung oder das Schienenfahrzeugregister an. Die SCHIG mbH ist ein Unternehmen, das im Eigentum der Republik Österreich steht. Die Vertretung der Anteilsrechte obliegt dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

In Österreich existieren zwei Regulierungsbehörde für den Schienenverkehr: die **Schienen-Control Gesellschaft** (SCG) und die **Schienen-Control Kommission** (SCK). Zu ihren Aufgaben gehören einerseits die Streitschlichtung zwischen Kunden und Eisenbahnunternehmen und andererseits die Wettbewerbsaufsicht im Schienenverkehrsmarkt.

Die Bereitstellung von Regionalverkehrsleistungen erfolgt seit einigen Jahren im Rahmen von **Verkehrsverbünden**. Diese Verbünde haben die Aufgabe der konzeptionellen Planung und Steuerung der Kooperation zwischen den im Verbund zusammengefassten Verkehrsunternehmen und den verbundtragenden (finanzierenden) Gebietskörperschaften. Jedes Bundesland verfügt über einen eigenen Verkehrsverbund. Träger der Verkehrsverbünde sind die Bundesländer, Finanzierungspartner für den SPNV der Bund.

2.4.1.3 Gesetzgebung, verantwortliche Institutionen, Rechte und Pflichten, Durchführung

Diskriminierungsfreier Zugang zur Infrastruktur

- Das EisbG (Eisenbahngesetz 1957) regelt den diskriminierungsfreien Zugang zu allen in der Richtlinie 2001/14/EG definierten Serviceleistungen. Diese werden entweder von der ÖBB Infrastruktur-Betrieb AG oder anderen Unternehmen zur Verfügung gestellt. Die Regulierungsaufgaben gemäß Artikel 30 der Richtlinie 2001/14/EG werden in Österreich gemeinsam von der Schienen-Control GmbH (SCG) und der Schienen-Control Kommission (SCK) wahrgenommen, die bereits seit 1999 existieren. Die in der Richtlinie 2001/14/EG beschriebenen Kompetenzen werden vollständig von der SCG und der SCK abgedeckt und sind im EisbG in der Fassung von 2004 beschrieben.
- Im eigenwirtschaftlichen Personenverkehr existiert ein freier Zugang (Open Access).

Vergabe von Eisenbahn-Betreiber-Lizenzen

- Für die Vergabe von Lizenzen ist die Oberste Eisenbahnbehörde zuständig, die im österreichischen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) angesiedelt ist.
- Lizenzen werden mit unbeschränkter Gültigkeit vergeben, aber alle fünf Jahre überprüft.
- In anderen EU-Ländern und in der Schweiz vergebene Lizenzen werden in Österreich anerkannt.

Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen

- Für die Vergabe von Sicherheitszertifikaten ist ebenfalls die Oberste Eisenbahnbehörde zuständig.
- Sicherheitszertifikate werden seit August 2006 ebenfalls vom BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) vergeben.

- Die Richtlinie 2004/49/EG wurde in Österreich bereits umgesetzt, so dass der allgemeine Teil A der Sicherheitsbescheinigungen aus anderen EU-Ländern anerkannt wird.

Fahrzeugzulassung

- Für die Fahrzeugzulassung ist ebenfalls die Oberste Eisenbahnbehörde zuständig.
- Zusätzlich zur Zulassung beim Ministerium benötigen Fahrzeuge in Österreich eine weitere Zulassung von den ÖBB.
- Die Anforderungen bei der Fahrzeugzulassung sind teilweise konträr zu Anforderungen aus anderen EU-Ländern, was zu Konflikten bei Zulassungen eines Traktions-Typs in mehreren Ländern führt und zu entsprechenden technisch aufwändigen, teuren Lösungen.
- Österreich hat im Juni 2007 jedoch gemeinsam mit den Niederlanden, Deutschland, Italien und der Schweiz ein Memorandum of Understanding für eine gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugzulassungen unterschrieben.

Trassenbestellung

- Die ÖBB Infrastruktur Betrieb AG ist die Zuweisungsstelle für die Schienennetze der ÖBB und der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn AG.
- Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) fungiert als Trassenzuweisungsstelle für folgende Privatbahnen, die neben den ÖBB Schienennetze betreiben: Graz-Köflacher Bahn, die Wiener Lokalbahnen, die Salzburger Bahn, die Steiermärkische Landesbahn, Cargocenter Graz (CCG Werndorf) und die Montafoner Bahn AG.

2.4.2 Finanzierung des Schienenverkehrs in Österreich

2.4.2.1 Finanzierung des SPNV

Der öffentliche Nahverkehr und Regionalverkehr wird in Österreich zum überwiegenden Teil mit öffentlichen Mitteln finanziert.

Für die Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs bedeutsam ist das Bundesgesetz über die Ordnung des Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-Gesetz), das im Jahre 2000 in Kraft getreten ist. In diesem Gesetz wird unter anderem die Aufgabe der Verkehrsverbünde und der Verkehrsunternehmen im Rahmen eines Verkehrsverbundes, die Finanzierung durch den Bund und die Unterscheidung in eigen- und gemeinwirtschaftliche Verkehre geregelt.

Bestellerförderungen

Der öffentliche Regionalverkehr ist ganz überwiegend Bestellerverkehr. Laut ÖPNRV-Gesetz kommt der Bund (Verkehrsministerium) für das Grundangebot auf.

Dieses Grundangebot wird durch Mittel vom Verkehrsministeriums finanziert: Insgesamt standen 2008 für den Regional und Nahverkehr (ÖBB und Privatbahnen) rund 530 Mio. EUR zur Verfügung. Darüber hinaus zahlt das Verkehrsministerium 84 Mio. EUR an die regionalen Verkehrsverbünde.

Darüber hinausgehende Verkehre müssen von den Ländern bestellt werden und auch von denen bezahlt werden.

2009 stellt der Bund insgesamt 1.103 Mio. EUR für den Betrieb des ÖPNRV zur Verfügung.

Eine Neugestaltung der Finanzierungsleistungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen der Schienenbahnen ist derzeit in Diskussion.

Übernahme der Betriebskosten

Für die regionalen Verkehrsmöglichkeiten gewährt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) seit Januar 2000 Zuschüsse bis zu 50% der jährlichen Betriebskosten. Das ist abhängig von den budgetären Möglichkeiten des Bundes und gemäß dem Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999; ÖPNRV-G 1999). Für dieses Finanzierungsinstrument stellt der Bund österreichweit 7,267 Millionen EUR zur Verfügung.

Weitere Finanzierungsleistungen des Bundes

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) stellt im Rahmen des Betriebes des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV) für folgende Bereiche entsprechende finanzielle Mittel zur Verfügung:

- **Ökobonus für Schienenverkehrsunternehmen:**
Tarifstützungen für Zeitkarten und Abgabe gestützter Vorteilscards für bestimmte Personengruppen (Schüler, Familien, Senioren, Behinderte, ...)
- **Verlagerungs- und Qualitätsbonus für die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB):**
Stützungen für die Erbringung spezieller Zugkilometer (Verlagerungsbonus) oder Erfüllung bestimmter Qualitätskriterien (Qualitätsbonus).
- **Grund- und Finanzierungsverträge:**
Primär Zahlungen im Rahmen der Verkehrsverbünde, um den durch die Anwendung des Verbundtarifs entstandenen Einnahmenausfall bei den Verkehrsunternehmen auszugleichen.
- **Schüler- und Lehrlingsfreifahrt:**
Die Hälfte der laufenden Kosten werden im Rahmen der Abrechnung bezahlt. Die restlichen 50% werden durch das Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (BMWFJ) getragen.
- **Studentenermäßigung:**
Stützungen für spezielle Studententickets in den Verkehrsverbünden.

Ticketerlöse

Im Durchschnitt verdienen die Bahnen (ÖBB und Privatbahnen) zwischen 5 und 40% der laufenden Kosten mit Ticketerlösen, im Durchschnitt sind es 25%.

Die EVU sind Eigentümer des Rollmaterials.

2.4.2.2 Finanzierung des SPFV

Der Fernverkehr wird von den Bahnunternehmen eigenwirtschaftlich betrieben.

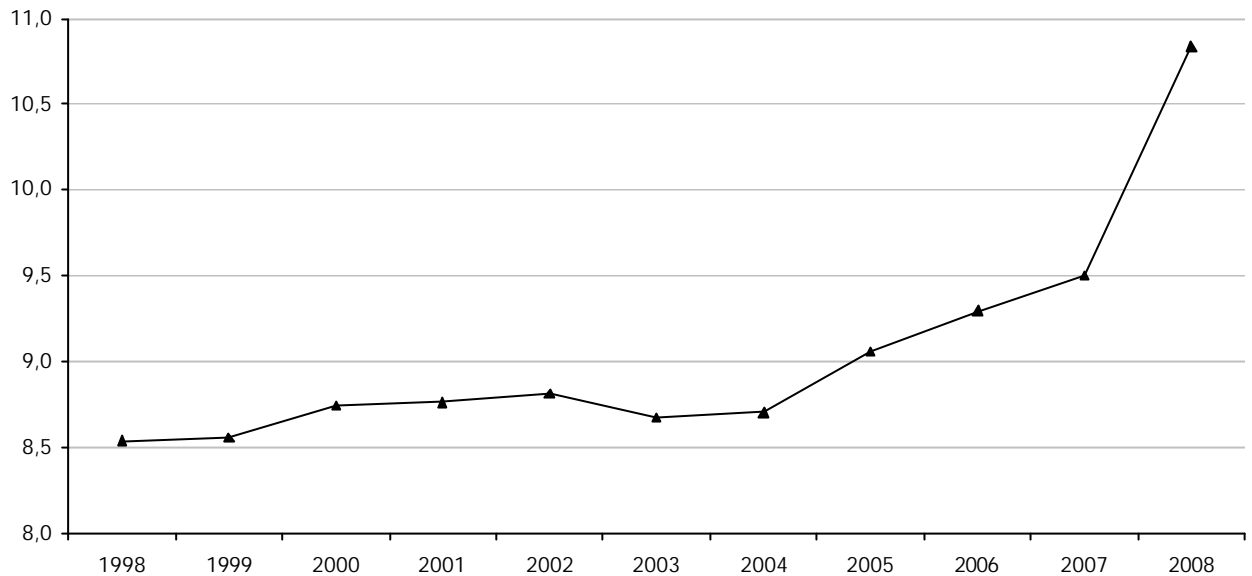
2.4.3 Marktvolumen und Entwicklung der Verkehrsleistung für den Zeitraum 1998 - 2008

2008 erbringt Österreich eine Verkehrsleistung im Eisenbahnpersonenverkehr von 10,8 Mrd. Pkm. Somit überschritt sie zum ersten Mal 10 Mrd. Pkm und wächst um knapp 15% gegenüber das Vorjahr.

Zwischen 1998 und 2008 konnte die Verkehrsleistung der Schienenpersonenverkehrs insgesamt um 27% wachsen, wobei eine Intensivierung der Steigerung ab 2004 zu verzeichnen ist. Zwischen 2004 und 2008 hat die Verkehrsleistung des Eisenbahnpersonenverkehrs um 24% zugenommen.

2008 konnte die ÖBB knapp 5% mehr Personen im Schienenpersonenverkehr befördern als im Vorjahr. Insbesondere die Entwicklung im SPFV war bemerkenswert: 10% mehr Passagiere wurden im Schienenpersonenverkehr befördert. Dabei wurde durch den Treibstoffpreisanstieg eine Verlagerung zur Bahn erreicht und der Ausbau der VORTEILScard – [Kundenkarte](#) der ÖBB (vergleichbar mit der [BahnCard](#) der [Deutschen Bahn](#) AG), die zwischen 45 und 50% Rabatt auf [Fahrkarten](#) der ÖBB sowie 25% Rabatt auf internationalen Routen gewährt, und deren Preise zwischen 0 und 100 EUR je nach Kategorie (z.B. jünger als 26, Senior oder Familie) variiert – den Markttrend massiv zugunsten der ÖBB beeinflusst.

Verkehrsleistung im Eisenbahnpersonenverkehr [in Mrd. Pkm] 1998-2008



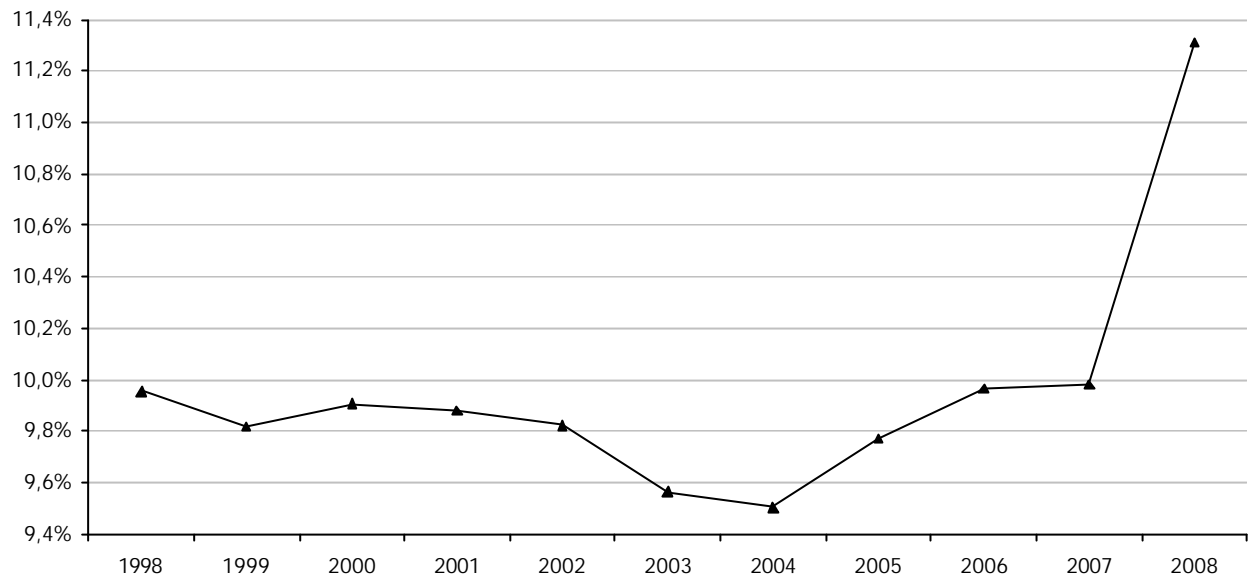
© SCI Verkehr GmbH

Abbildung 19: Entwicklung der Verkehrsleistung im Eisenbahnpersonenverkehr in Österreich

Der Modal-Split-Anteil der Schiene im Personenverkehr beträgt 2008 11,3% und liegt somit deutlich über den Anteil von 2007.

Insgesamt konnte der Modal-Split-Anteil der Schienenpersonenverkehr in Österreich zwischen 1998 und 2008 wachsen. Jedoch hat der Schienenpersonenverkehr zwischen 1998 und 2004 einen Rückgang seines Anteils im Modal-Split erlebt und erreichte 2004 einen Tiefpunkt bei 9,5%. Seit 2004 konnte der Schienenpersonenverkehr wieder zulegen und erreicht eine Steigerung von 19% zwischen 2004 und 2008.

Modal-Split-Anteil an den Personenkilometer 1998-2008



© SCI Verkehr GmbH

Abbildung 20: Entwicklung des Modal-Split-Anteils an den Personenkilometer in Österreich

2.4.4 Wettbewerbssituation in Österreich

Liberalisierungsgrad

Während Österreich im LIB-Index 2004 noch der Gruppe Verzögerte Markttöffnung (Delayed) angehörte, belegt es 2007 mit 788 Punkten einen Platz in der Gruppe Markttöffnung im Zeitplan (On Schedule).

Wettbewerbsdynamik SPNV

Der Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr ist in Österreich momentan nicht existent. Die neben den ÖBB im Schienenpersonennahverkehr operierenden Verkehrsunternehmen sind fast ausschließlich in staatlicher Hand. Außerdem erbringen die dritten EVU ihre Dienstleistungen im Schienenpersonenverkehr meistens auf ihren eigenen Netzen.

Wettbewerbsdynamik SPFV

Aktuell ist nur die ÖBB auf den österreichischen SPFV-Markt aktiv.

Ab 2011 soll es Konkurrenz auf dem Markt geben. RAIL Holding AG möchte durch ihre Tochtergesellschaft WESTbahn Management GmbH die Strecke Wien-Salzburg bedienen.

2.5 Der Schienenpersonenmarkt in der Schweiz

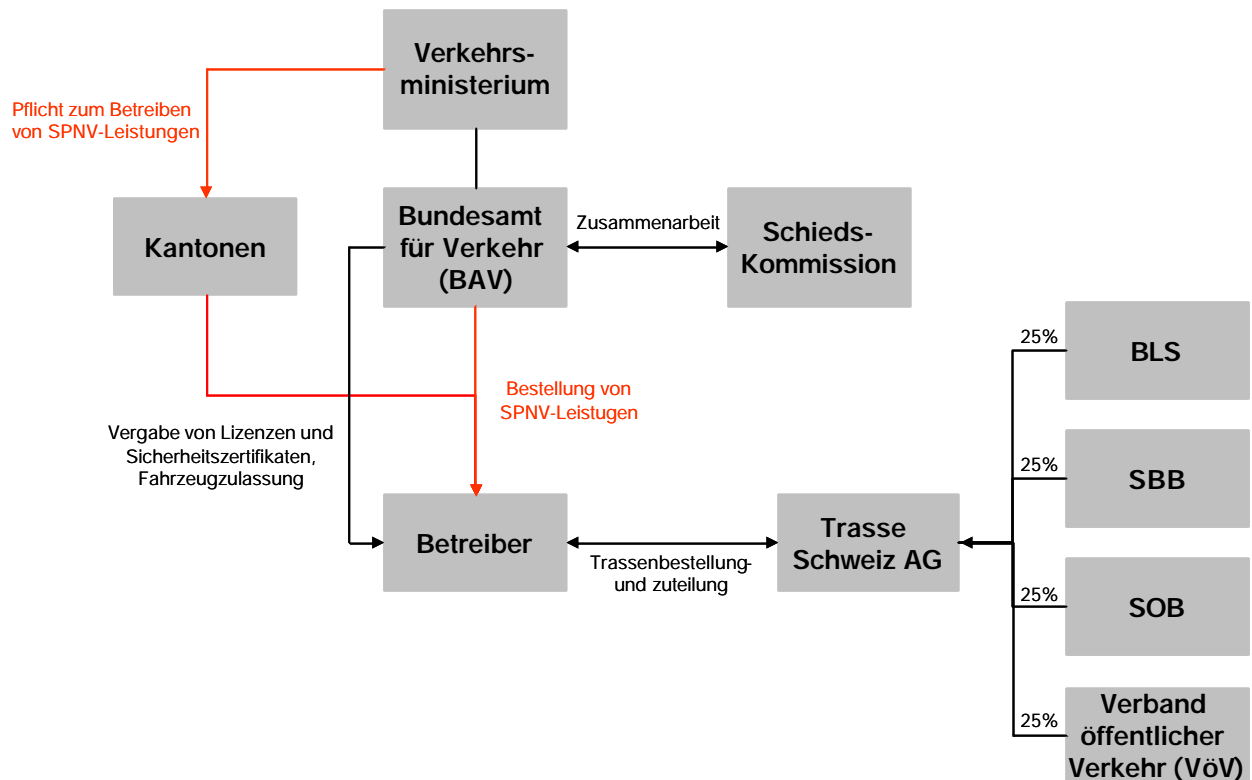
2.5.1 Rechtlicher Hintergrund

2.5.1.1 Implementierung der EU-Regelungen

Der Güterverkehr ist bei den zwei führenden EVU, hervorgegangen aus dem ehemaligen staatlichen Monopol, BLS AG und Schweizerischen Bundesbahnen AG (SBB) von den anderen Unternehmensbereichen bilanziell getrennt. Die Bereiche Personenverkehr und Infrastruktur der BLS und SBB sind lediglich rechnerisch aber nicht bilanziell voneinander getrennt.

Mit der Gründung der Trasse Schweiz AG 2006 erfüllt die Schweiz die EU-Anforderung bezüglich einer organisatorischen und rechtlichen Trennung zwischen den Antragsstellern und Trassenvergabestelle.

2.5.1.2 Wesentliche Akteure im Schienenpersonenverkehr



Regulierung des Wettbewerbs durch die Wettbewerbskommission

Abbildung 21: Wesentliche Akteure im Schienenpersonenverkehr in der Schweiz

Die **Trasse Schweiz AG** ist hauptsächlich für die Trassenvermarktung, Trassenallokation sowie für die Überwachung einer diskriminierungsfreien Fahrplanerstellung für das Normalspurnetz der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, der BLS AG und der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) verantwortlich. Die Trasse Schweiz AG ist eine rechtlich eigenständige Beteiligungsgesellschaft der drei Bahnunternehmen SBB, BLS und SOB sowie des Verbandes öffentlicher Verkehr VöV. Die vier Eigentümer besitzen je ein Viertel des Aktienkapitals.

Das **Bundesamt für Verkehr (BAV)** kontrolliert die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs und erteilt Betriebsbewilligungen. Es ist dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (EVEK) unterstellt.

Die **Schiedskommission im Eisenbahnverkehr (SKE)** erfüllt, im Zusammenhang mit dem freien Netzzugang, Aufgaben der Streitschlichtung einerseits und der Aufsicht im Hinblick auf Nichtdiskriminierung und Transparenz andererseits. Ihre Rolle besteht u.a. darin, die Streitigkeiten über die Gewährung des Netzzugangs und über die Berechnung des Entgelts für die Benützung der Schie-

neninfrastruktur zu beurteilen. Die SKE steht unter der Aufsicht des Bundesrates und der Oberaufsicht der Bundesversammlung.

Die schweizerische **Wettbewerbskommission** (Weko) ist für die Regulierung des Wettbewerbs zuständig. Sie ist entscheidungs- und weisungsunabhängig. Administrativ ist sie dem Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement zugeordnet.

Zusammen mit den **Kantonen** bestellt das BAV bei den Transportunternehmungen die SPNV-Leistungen und finanziert bzw. kofinanziert sie. Dies geschieht z. B. im Rahmen der Leistungsvereinbarung des Bundes mit der SBB AG oder mit Vereinbarungen mit weiteren privaten Transportunternehmen. Die Verteilung der vom Bund zugesagten Subventionen erfolgt durch das BAV.

2.5.1.3 Gesetzgebung, verantwortliche Institutionen, Rechte und Pflichten, Durchführung

Diskriminierungsfreier Zugang zur Infrastruktur

- Zu sämtlichen Essential Facilities, Zusatzleistungen und Nebenleistungen besteht diskriminierungsfreier Zugang. Auch die Wartungseinrichtungen der SBB, die nicht zur Infrastruktur zählen, stehen dritten EVU offen.
- Der gesamte nationale Personenverkehr wird über Konzessionen und Verkehrsverträge geregelt. Diese sehen eine Exklusivität für die vergebenen Trassen vor. Die Exklusivität kann nur aufgehoben werden, wenn alle involvierten Parteien zustimmen. Die Vergabe der Konzessionen und Verkehrsverträge kann über Ausschreibungen stattfinden, muss jedoch nicht. Die Entscheidung liegt beim Bund und den Kantonen.
- Die Aufgaben bezüglich der Eisenbahn-Regulierung werden vom Bundesamt für Verkehr (BAV) und von der unabhängigen Schiedskommission wahrgenommen. Die Schiedskommission entscheidet insbesondere bei Konflikten über die Gewährung des Netzzugangs und die Berechnung des Trassenpreises.

Vergabe von Eisenbahn-Betreiber-Lizenzen

- Das BAV ist für die Vergabe von Lizenzen zuständig.
- Die Lizenz ist für zehn Jahre gültig und wird in diesem Zeitraum nicht überprüft.

Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen

- Das BAV ist für die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen zuständig.
- Das Zertifikat ist für beide Verkehrsarten und für das gesamte Normalspurnetz der Schweiz für ein Jahr gültig. Prüfnachweise von Sicherheitszertifikaten von Schienenpersonenverkehrsunternehmen werden nicht anerkannt.

Fahrzeugzulassung

- Das BAV ist für die Fahrzeugzulassung verantwortlich.

Trassenbestellung

- Die Trasse Schweiz ist hauptsächlich für die Trassenvermarktung, Trassenallokation sowie für die Überwachung einer diskriminierungsfreien Fahrplanerstellung für das Normalspurnetz der Schweiz verantwortlich.
- Im Personenverkehr werden die Trassen auf Grundlage der Konzessionen vergeben.

2.5.2 Finanzierung des Schienenverkehrs in der Schweiz

2.5.2.1 Finanzierung des SPNV

In der Schweiz wird der gesamte Personennahverkehr bestellt. Die hierfür notwendigen Abgeltungen teilen sich der Bund und der jeweilige Kanton. Die Höhe der Beteiligung des Kantons ist abhängig von seiner finanziellen Situation, der Einwohnerzahl und der vorhandenen Schieneninfrastruktur.

Zusammen mit den Kantonen bestellt das BAV bei den Transportunternehmungen die SPNV-Leistungen und finanziert bzw. kofinanziert sie. Dies geschieht z. B. im Rahmen der Leistungsvereinbarung des Bundes mit der SBB AG oder mit Vereinbarungen mit weiteren privaten Transportunternehmen. Die Verteilung der vom Bund zugesagten Subventionen erfolgt durch das BAV.

Die Abgeltungen im regionalen Personenverkehr entsprechen den durch die Ticketpreise nicht gedeckten Kosten. Der Bund und die Kantone teilen sich diese Abgeltung fast zu gleichen Teilen auf. 2008 betrugen die Zuschüsse für die S-Bahn und den SPNV 956 Mio. EUR.

Das Rollmaterial ist im Besitz der Betreiber.

2.5.2.2 Finanzierung des SPFV

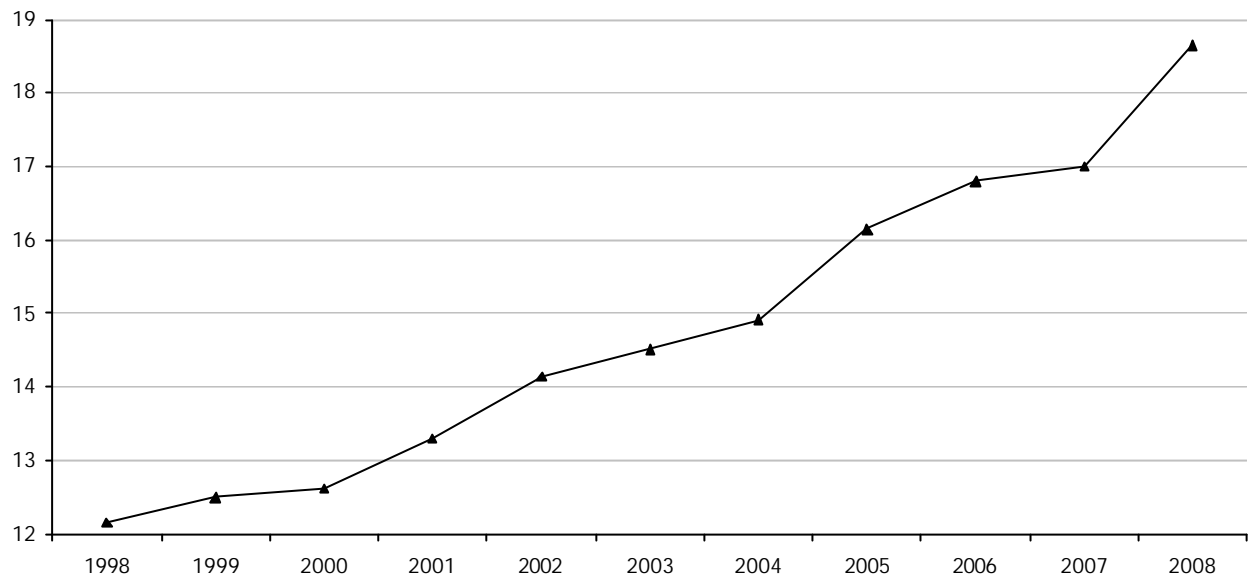
Der SPFV wird heute insgesamt eigenwirtschaftlich erbracht, da mit der Bahnreform 1999 entschieden wurde, die konkrete Ausgestaltung des Fernverkehrsangebots als unternehmerische Aufgabe der SBB zu übertragen. Durch den in der Fernverkehrskonzession enthaltenen Mix von hoch rentablen und weniger rentablen Linien wird auf eine Bestellung einzelner Fernverkehrslinien durch den Bund verzichtet. Der Bund hätte jedoch das Recht (Art. 49 § 3 Eisenbahngesetz; SR 742.101), müsste die SBB jedoch für entstehende Verluste entschädigen.

2.5.3 Marktvolumen und Entwicklung der Verkehrsleistung für den Zeitraum 1998 - 2008

2008 erbringt die Schweiz eine Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr von knapp 19 Mrd. Pkm und erreicht somit pro Kopf weltweit eine der höchsten Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr.

Die Verkehrsleistung im Eisenbahnpersonenverkehr konnte zugleich in den vergangenen Jahren deutlich zulegen und lag 2008 um rund 53% höher als 1998.

Verkehrsleistung im Eisenbahnpersonenverkehr [in Mrd. Pkm] 1998-2008



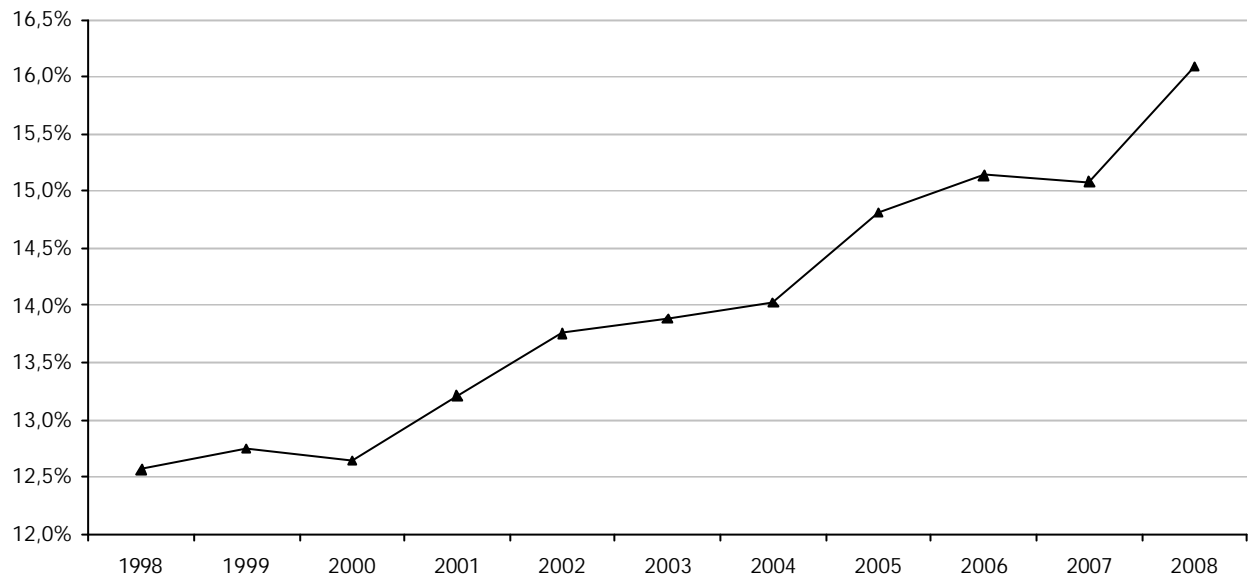
© SCI Verkehr GmbH

Abbildung 22: Entwicklung der Verkehrsleistung im Eisenbahnpersonenverkehr in der Schweiz

Der Modal-Split-Anteil des Eisenbahnpersonenverkehrs in der Schweiz konnte in der Vergangenheit zulegen und erreicht 2008 mit über 15% europaweit den höchsten Wert. Diese positive Entwicklung resultiert u.a. aus kulturellen Merkmalen (mit 109 Mrd. Pkm pro Jahr und „nur“ 7,9 Mio. Einwohner gehören die Schweizer zu den mobilsten Völkern Europas) aber auch aus Voraussetzungen, die den Schienenverkehr fördern, wie zum Beispiel die Einführung eines Taktfahrplans im gesamten Schienenpersonenverkehr oder die Vignetten-Pflicht für die Benutzung von Autobahnen und ähnlichen Straßen.

Der größte Fahrplanwechsel seit der [Taktfahrplaneinführung](#) 1982 fand am 12. Dezember 2004 statt: Im Rahmen der Realisierung des Projekts «Bahn 2000» änderten 90% aller Züge den Fahrplan, außerdem wurden gleichzeitig 12% mehr Züge eingesetzt. Kernstück von Bahn 2000 war die Reduktion der Fahrzeiten im Eisenbahndreieck [Basel-Zürich-Bern](#) auf unter eine Stunde. Damit bestehen seit Dezember 2004 in den Eisenbahnknoten ideale Anschlussverhältnisse was die Gesamtreisezeit deutlich reduziert.

Modal-Split-Anteil an den Personenkilometer 1998-2008



© SCI Verkehr GmbH

Abbildung 23: Entwicklung des Modal-Split-Anteils an den Personenkilometer in der Schweiz

2.5.4 Wettbewerbssituation in der Schweiz

Liberalisierungsgrad

Laut des LIB-index 2007 wird die Schweiz mit 757 Punkten der Gruppe Markttöffnung im Zeitplan (On Schedule) zugeordnet.

2008 ist die SBB das größte Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Schweiz und betreibt etwa 85% aller Haupt- und Nebenstrecken. Gemessen an der Verkehrsleistung erreicht sie einen Marktanteil von 86%. Der zweitwichtigste Player auf dem Markt ist BLS mit einem Marktanteil von 4%.

Aktuell entscheiden der Bund und die Kantone über die Vergabe der Konzessionen im Schienenpersonenverkehr. Ausschreibungen haben bisher so gut wie nie stattgefunden.

Wettbewerbsdynamik SPNV

Neben der SBB sind in der Schweiz mehrere hauptsächlich kommunal organisierte Eisenbahnverkehrsunternehmen aktiv. In den vergangenen Jahren hat es hier einen Prozess der Restrukturierung und Konsolidierung gegeben. So fusionierten mit der BLS Lötschbergbahn und dem Regionalverkehr Mittelland die beiden wichtigsten Betreiber neben der SBB zur BLS. Im Jahr 2006 fusionierten zudem im Appenzeller Land die Trogenerbahn, Rorschach-Heiden-Bergbahn, Bergbahn Rheineck-Walzenhausen und die ehemaligen Appenzeller Bahnen zu Appenzeller Bahn AG.

Wettbewerbsdynamik SPFV

Im Schienenpersonenfernverkehr läuft die Konzession der SBB noch bis 2017.

3 Entwicklung wesentlicher Megatrends

Der Schienenpersonenverkehrsmarkt ist eine tragende Komponente der deutschen Wirtschaft und Gesellschaft. Diese entwickeln sich ständig. Ihre Veränderungen beeinflussen das Leben der Bevölkerung und bringen Megatrends hervor. Diese Einflussfaktoren stellen durch ihr Zusammenwirken entscheidende Herausforderungen an den Schienenpersonenverkehrsmarkt.

Hier werden die mobilitätsrelevanten Megatrends analysiert und ihr Einfluss auf den Verkehrsmarkt in einem Gesamtzusammenhang dargestellt. Folgende Megatrends werden untersucht: Liberalisierung und Deregulierung, Demografie, Klimawandel und Ressourcenknappheit sowie Internationalisierung.

3.1 Liberalisierung und Deregulierung

Die europäischen Verkehrsmärkte werden mittelfristig liberalisiert. Aktuell unterscheiden sich bei den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union das Tempo der Markttöffnung und das Markttöffnungsausmaß.

Gleichwohl versucht die Europäische Union homogene und harmonisierte Rahmenbedingungen im europäischen Schienenverkehr zu schaffen. Dazu wurden bis jetzt drei Eisenbahnpakete verabschiedet:

- Mit dem ersten Eisenbahnpaket soll einen gerechten und nichtdiskriminierenden Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sichergestellt werden.
- Das zweite Eisenbahnpaket sieht die vollständige Liberalisierung des Schienengüterverkehrs vor.
- Das dritte Eisenbahnpaket sieht u. a. die vollständige Markttöffnung im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr, Verbesserungen im Bereich der Fahrgastrechte und Mindestanforderungen an die Qualifikation von Triebfahrzeugführern vor.

Gemäß den Eisenbahnpaketen wurden in der EU Anfang 2007 der Schienengüterverkehr vollständig liberalisiert und Anfang 2010 der grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehr für den internationalen Wettbewerb geöffnet.

Deutschland geht über diese Eisenbahnpakte hinaus und bietet schon seit 1994 und der Bahnreform einen freien Zugang auf dem gesamten Schienennetz. Viele ausländische Betreiber bieten bereits Verkehrsangebote im SPNV und einigermaßen auch im SPFV auf dem deutschen Netz an.

Mit der auf europäischer Ebene verabschiedeten Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Straße und Schiene wurde das Vergaberecht für SPNV-Leistungen neu geregelt. Die so genannte Markttöffnungsverordnung tritt am 3. Dezember 2009 in Kraft und wird unmittelbar geltendes Recht in den Mitgliedsstaaten, ohne dass es dazu eines nationalen Umsetzungsaktes bedarf. Die Verordnung enthält eine Übergangsklausel, wonach die Mitgliedsstaaten in den ersten 10 Jahren sukzessiv für die Einhaltung der Verordnung sorgen müssen. Spätestens

ab dem 3. Dezember 2019 müssen alle Vergaben vollständig im Einklang mit der Verordnung erfolgen.

Mit der neuen Marktöffnungsverordnung wird das allgemeine Vergaberecht um ein spezielles Vergaberecht ergänzt, u. a. mit den folgenden Konsequenzen für den SPNV:

- Der zuständige Aufgabenträger kann die SPNV-Leistung selbst erbringen oder ohne Ausschreibungswettbewerb einem „internen Betreiber“ übertragen (In-House-Geschäft), sofern der Aufgabenträger hierüber eine Kontrolle ausübt wie über seine eigene Dienststelle.
- Die Möglichkeit der Direktvergabe von Verkehrsdienstleistungen gilt für Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnverkehr mit einer Höchstlaufzeit von zehn Jahren, Notmaßnahmen bei einer Unterbrechung des Verkehrsdienstes für längstens zwei Jahre und Bagatellfälle, etwa Personenverkehrsleistungen mit einem jährlichen Wert von unter 1 Mio. EUR oder 300.000 km. An kleine und mittlere Unternehmen, die nicht mehr als 23 Fahrzeuge betreiben, kann ein Auftrag direkt vergeben werden, wenn der geschätzte Durchschnittswert unter 2 Mio. Euro bzw. die Personenverkehrsleistung unter 300.000 km liegt.
- Die Laufzeit der Verträge für Schienenverkehrsdienste soll höchstens 15 Jahre betragen, bei Direktvergaben höchstens 10 Jahre. Die Laufzeit kann unter bestimmten Bedingungen um bis zu 50% der Basisdauer verlängert werden, für besondere Ausnahmefälle sogar noch länger.

Mit der Verordnung 1370/2007/EG eröffnen sich darüber hinaus neue Möglichkeiten, die Beschäftigten im Schienenpersonennahverkehr vor den Auswirkungen des zunehmenden Wettbewerbs zu schützen. Sie ermöglicht es den Bestellern von Verkehrsleistungen, bei der Vergabe auch Tariftreue zu verlangen und Qualitäts- und Sozialstandards in den Vergabebedingungen zu verankern.

- Bedarfsfeststellung und Leistungsbeschreibung
- Zusätzliche besondere Auftragsbedingungen
- Tariftreuerklärungen
- Eignungsprüfung
- Zuschlagskriterien

3.2 Demografie

Der demografische Wandel ist, gerade in Deutschland, eine sehr komplexe Problematik. Dieser ergibt sich aus der Überschneidung von mehreren Faktoren:

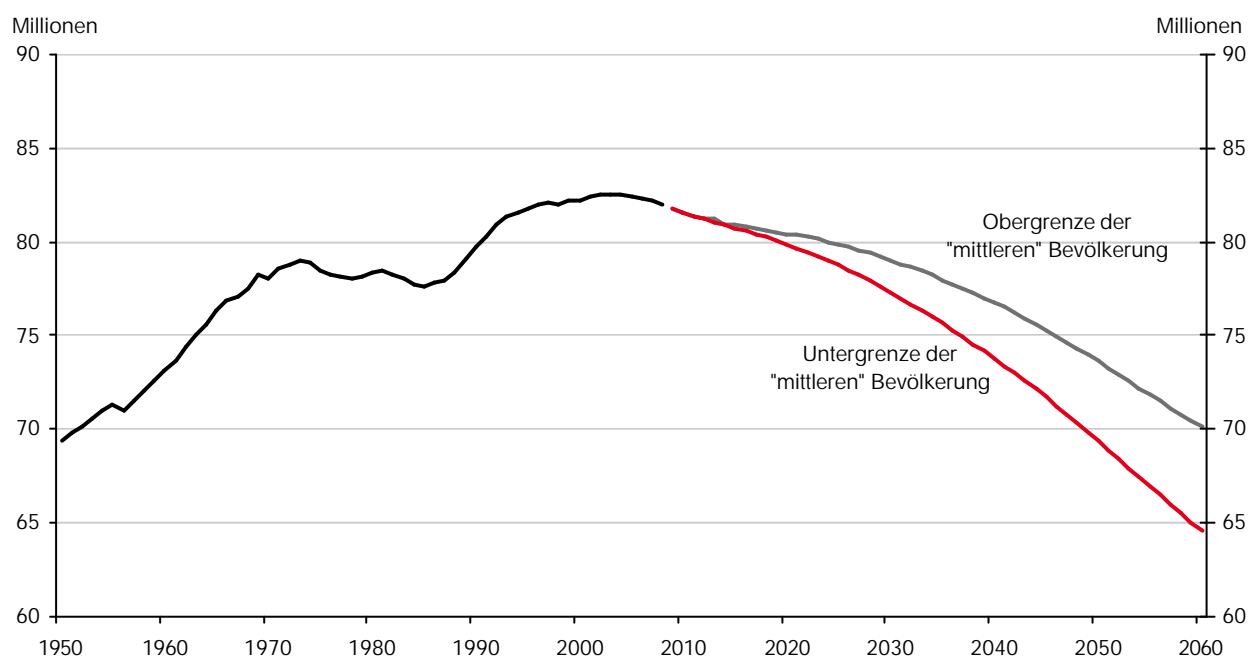
- Rückgang der Bevölkerung
- Alterung der Bevölkerung
- Entstehung von schrumpfender und wachsender Regionen durch Binnenmigrationen

Rückgang der Bevölkerung

Deutschlands Bevölkerung nimmt seit 2003 ab. Dieser Rückgang wird in den nächsten Jahren anhalten und sich verstärken.

Ende 2008 lebten circa 82 Millionen Menschen in Deutschland. 2060 werden es zwischen 65 Millionen (bei jährlicher Zuwanderung von 100 000 Personen, Untergrenze der „mittleren“ Bevölkerung) und etwa 70 Millionen (bei jährlicher Zuwanderung von 200 000 Personen, Obergrenze der „mittleren“ Bevölkerung) sein.

Bevölkerungszahl in Deutschland, 1950 bis 2060



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2009

Abbildung 24: Bevölkerungsprognosen für Deutschland bis 2060

Trotz dieser demografischen Entwicklung ist davon auszugehen, dass die Nachfrage nach öffentlichen Personenverkehrsangeboten aktuell und in der Zukunft weiter steigen wird. Die Untersuchung „Mobilität in Deutschland 2008“ weist beispielsweise auf ein Plus für den öffentlichen Personenverkehr zu Ungunsten des Autos hin.

Alterung der Bevölkerung

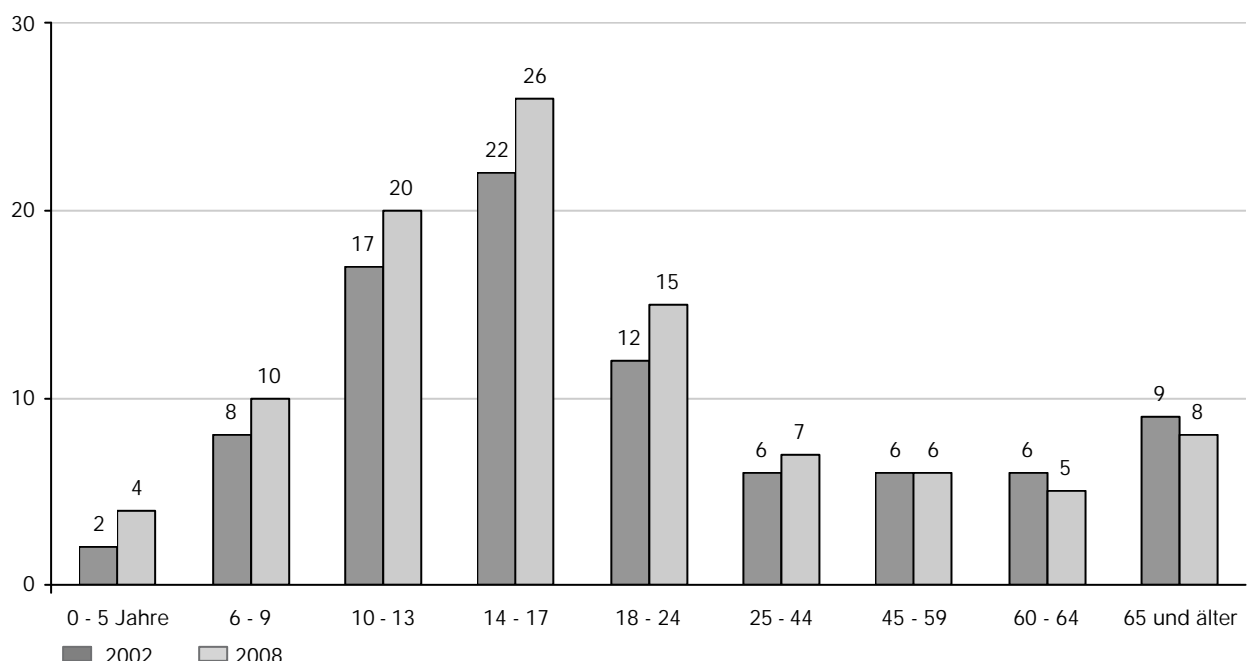
Die Alterung der deutschen Bevölkerung ist kein neuer Prozess. Schon Anfang der 70er Jahre verzeichnete die damalige Bundesrepublik einen massiven Geburtenrückgang bei wachsender Lebenserwartung und damit eine Alterung der Bevölkerung, die durch meist Zuwanderer aus dem Ausland zunächst teilweise abgeschwächt wurde.

Der Alterungsprozess wird sich in Zukunft verstärkt fortsetzen. Bereits 2015 wird mehr als jede fünfte Person über 65 Jahre alt sein und nur etwa jede siebte Person unter 18. Im Jahr 2030 werden sich bereits mindestens 21,5 Mio. (ca. 27%) aller Deutschen im Rentenalter befinden, während der Anteil der Kinder und Jugendlichen dann nur noch etwa 11 Mio. (ca. 14%) betragen wird.

Dadurch wird sich die Verkehrsnachfrage qualitativ verändern. Der Schülerverkehr wird an Bedeutung verlieren. Des Weiteren wird die Verkehrsleistung der Senioren deutlich zunehmen und mit sich veränderte Anforderungen an die Verkehrsmittel mit sich bringen. Dabei wird die seniorengerechte Verkehrsmittelgestaltung zur Voraussetzung für die Verkehrsteilnahme.

Gleichzeitig ist auf die steigende Bedeutung des öffentlichen Personenverkehrs – insbesondere bei den Jüngeren – hinzuweisen. Die Studie „Mobilität in Deutschland 2008“ macht eine steigende Nachfrage vor allem bei den jüngeren Altersgruppen bis 24 Jahren dar. Demgegenüber fahren die Senioren ab 60 Jahren zunehmend Auto.

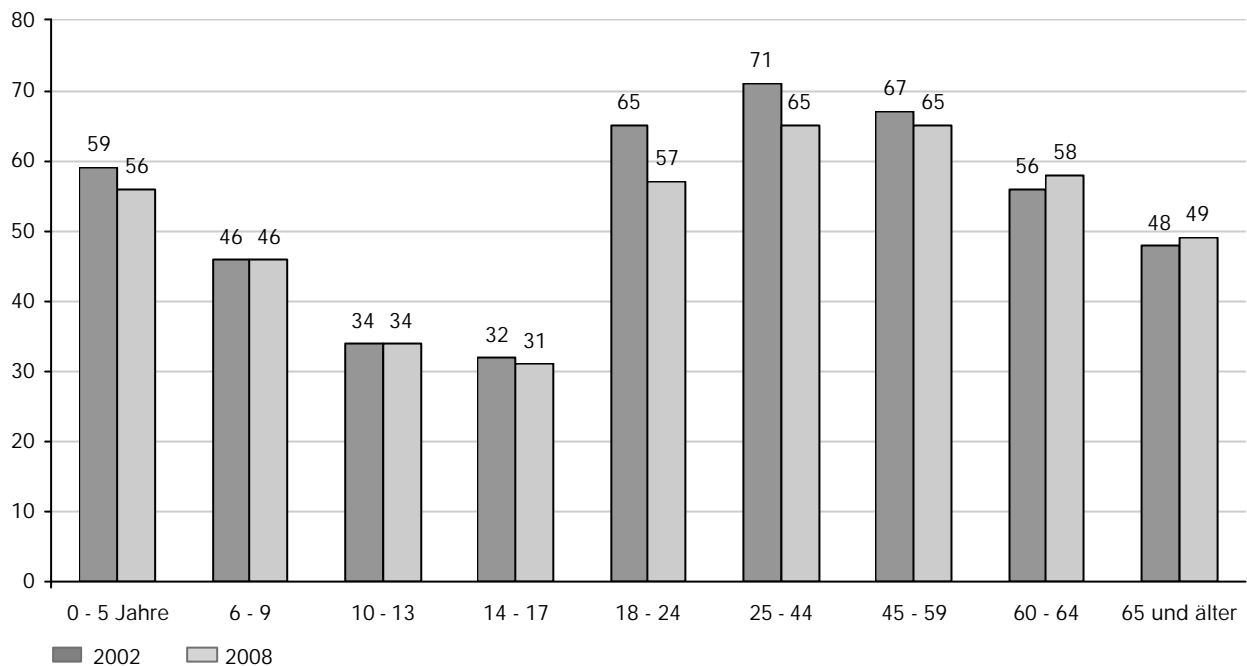
Modal Split-Anteile des ÖPV - Altersgruppen 2002 und 2008



Quelle: Mobilität in Deutschland, MID 2008

Abbildung 25: Modal Split-Anteile des ÖPV nach Altersgruppen

Modal Split-Anteile des MIV - Altergruppen 2002 und 2008



Quelle: Mobilität in Deutschland, MID 2008

Abbildung 26: Modal Split-Anteile des MIV nach Altergruppen

Entstehung von schrumpfender und wachsender Regionen durch Binnenmigrationen

Verlierer dieser Entwicklung sind neben vielen ehemaligen städtischen Industriezentren in Ostdeutschland die peripheren ländlichen Räume im Osten der Republik aber auch Regionen im Westen. Vor allem in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt sowie im Saarland oder in Teilen des Ruhrgebiets entstehen ländliche „Schrumpfungsregionen“. In diesen Regionen spielen sich die Prozesse des demografischen Wandels und der sinkenden Einwohnerzahlen beschleunigt ab.

Im Gegensatz dazu wird das Umland von Ballungsräumen wie z.B. München, Hamburg, Frankfurt und Berlin einen Zuzug der Bevölkerung verzeichnen. In diesen Gewinnerregionen wird sich der Trend zur Suburbanisierung fortsetzen. Diese Entwicklung wird Auswirkungen auf der Verkehrsnachfrage mit sich bringen.

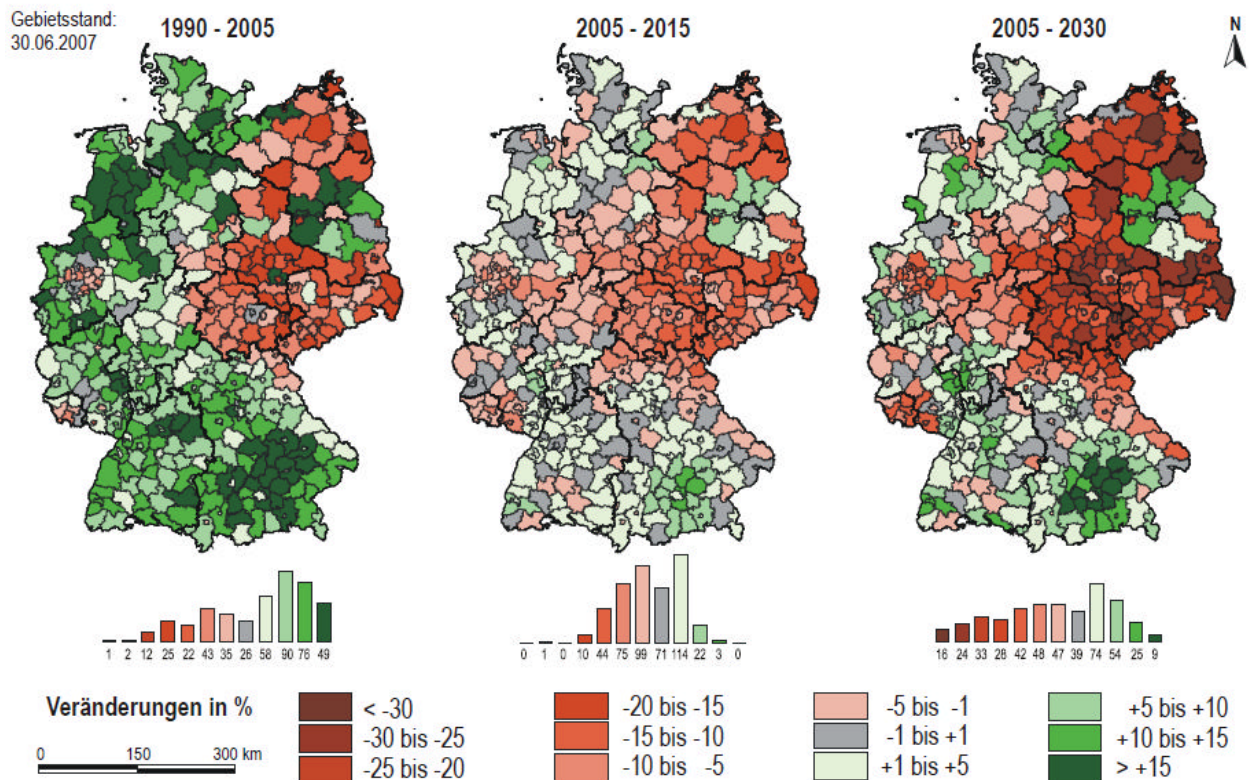


Abbildung 27: Bevölkerungsentwicklung 1990-2005 und Prognose bis 2015 und 2030 auf Kreisebene

Zwischen den Metropolen wird eine erhöhte Verkehrsnachfrage zu verzeichnen sein.

3.3 Klimawandel und Ressourcenknappheit

Die Sensibilisierung der Bevölkerung zu den Auswirkungen des Klimawandels sowie die Ölpreissteigerung führen zu einem steigenden Umweltbewusstsein der Bevölkerung aber auch der Entscheidungsträger. Dabei wird eine Reduzierung der CO₂-Emissionen und der Ölabhängigkeit immer wichtiger. Die Verkehrsbranche als großer CO₂-Emissionen-Verursacher und Ölverbraucher steht besonders unter Druck.

Tendenziell verfügt der öffentliche Verkehr aufgrund des weitaus geringeren Pro-Kopf-Verbrauchs über einen Vorteil gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Dies gilt insbesondere für den schienengebundenen Verkehr, der einerseits durch seinen hohen Elektrifizierungsgrad eine höhere Energieeffizienz vorweisen kann und dessen Energieerzeugung andererseits nicht ausschließlich auf der Verbrennung fossiler Energieträger beruht. In diesem Sinne arbeiten immer mehr Automobilhersteller daran, noch sicherere, effizientere und umweltfreundlichere Fahrzeuge zu entwickeln, und dass ohne Abstriche bei Komfort und Flexibilität, die diese Verkehrsart mit sich bringt. Damit könnte der motorisierte Individualverkehr eine umweltfreundliche und effiziente Alternative zum Schienenverkehr werden.

Getrieben vom zunehmenden Umweltbewusstsein sowie dem stark ansteigenden Ölpreis entsteht eine veränderte kostengünstigere und flexiblere Mobilitätsnachfrage. Die Automobilindustrie greift diese Trends bereits auf und entwickelt eigene Konzepte. Verschiedene Modelle existieren auf dem sog. „Automobilitätsmarkt“, die teilweise schon in Deutschland aufgeführt werden:

- **Car2go:** Die Daimler AG startete im April 2009 mit car2go in Ulm einen Großversuch mit 200 Smart. Besonderheit ist die Tatsache, dass die Autos nicht an festgelegten Standorten stationiert sind, sondern innerhalb des Stadtgebietes überall abgestellt werden können. Somit sind auch Einweg-Fahrten möglich. Die Abrechnung erfolgt zeitabhängig. Vor dem großen Erfolg dieses Projekts wurde die ursprüngliche Flotte um 50 weitere Fahrzeuge erweitert. Ende 2009 hat die Daimler AG das Konzept in Austin (USA) eingeführt.
- **BeMobility:** Die Region Berlin/Potsdam wurde für die Erprobung neuer, innovativer Mobilitätskonzepte im Rahmen des Projekts BeMobility ausgewählt. Ziel des Förderprojekts ist es daher, den vergleichsweise gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr in der Hauptstadtregion durch elektrisch betriebene Fahrzeuge so zu ergänzen, dass die Kunden nicht nur uneingeschränkt mobil sind, sondern auch ein Beitrag für geringere Emissionen in der Stadt geleistet wird. Zu diesem Zweck sollen u.a. Elektroautos samt entsprechender Ladeinfrastruktur an Übergangspunkten zum öffentlichen Nahverkehr installiert werden. Beteiligte Unternehmen an das Projekt sind: Deutsche Bahn, Bosch, Contipark, DAILabor TU Berlin, HaCon, Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ), RWE, SO-LON, Vattenfall Europe und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Der Anbieter von Elektroautos steht noch nicht fest.

Clean-Mobility bei Automobilen braucht noch Zeit. Aller Voraussicht nach werden Elektroautos die bisherige Motorentechnik nicht „in einem großen Sprung nach vorn“ ablösen, sondern Elektromobilität wird sich über die zunehmende Ausstattung von Fahrzeugen mit E-Komponenten nach und nach im Automobilmarkt verbreiten.

Während sich die Automobilindustrie in weitgehenden Aktivitäten auf die neuen Anforderungen einstellt, sind gegenwärtig nur geringe Initiativen bei der Bahnindustrie zu erkennen. Die Bahnbranche muss die Innovationsorientierung deutlich stärker treiben. Der demografische Wandel, die (Energie)Effizienz und das veränderte Nutzungsverhalten werden zum zentralen Kriterium im intermodalen Wettbewerb der Schiene. Erfahrungen müssen jetzt auf- und ausgebaut werden.

3.4 Internationalisierung

Die Güter- und Personenströme sind durch die Internationalisierung und die europäische Integration schon lange nicht mehr national orientiert. Gleichzeitig nimmt die grenzüberschreitende Arbeits- und Wohnmobilität zu und verändert die Mobilitätsbedürfnisse. Dementsprechend kommt der Internationalisierung im Eisenbahnverkehr seit einigen Jahren eine zunehmende Bedeutung zu.

Mittlerweile sind mehrere Verkehrsunternehmen international aufgestellt. Gerade der deutsche Markt spielt aufgrund seiner zentralen geographischen Lage in Europa und der im Vergleich niedrigen

rigen Zugangsbarrieren eine wichtige Rolle. Große europäische Verkehrsunternehmen sind in Deutschland aktiv. Gleichzeitig stoßen deutsche Betreiber im europäischen Ausland auf Barrieren, die den Marktzugang erschweren.

Durch die Internationalisierung von Verkehrsdienstleistungen bieten sich wichtige Chancen für die deutschen Verkehrsunternehmen. Verluste von Marktanteilen auf dem Heimatmarkt können durch den Gewinn von Anteilen im Ausland aufgewogen werden. Gleichzeitig positionieren sich deutsche Verkehrsunternehmen durch den Zugang zu europäischen Märkte in interessanten und anspruchsvollen Wachstumsmärkten. Diese Erfahrungen können auch auf den deutschen Heimatmarkt übertragen und für Qualitätssteigerungen genutzt werden.

4 Zusammenfassung der Studie und Handlungsempfehlungen

Auf der Grundlage der vorliegenden Analyseergebnisse hat SCI Verkehr Handlungsempfehlungen abgeleitet. Diese Vorschläge:

- reflektieren die aktuellen und zukünftigen Entwicklungen der Verkehrsmärkte
- bieten strategische Handlungspfade zur Durchsetzung der Interessen der Träger der Mitbestimmung an
- stellen Möglichkeiten zur Umsetzung dieser strategischen Handlungspfade dar.

Insgesamt stellt SCI Verkehr im Folgenden neun Thesen vertieft vor:

- These 1: „Die demografische Entwicklungen mit neuen Mobilitätsangeboten auf der Schiene aufgreifen“
- These 2: „Die Entwicklung von Clean-Mobility Lösungen auf der Schiene intensivieren“
- These 3: „Die veränderte Mobilitätsnachfrage als Chance der Schiene nutzen“
- These 4: „Innovationspotenziale der Schienenfahrzeugindustrie zur Bewältigung von Zukunftsaufgaben nutzen“
- These 5: „Die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur als Basis attraktiver Schienenverkehre stärken“
- These 6: „Öffentliche Rahmenbedingungen ernst nehmen. Zukunftsfähigkeit der Schiene gestalten“
 - Gemeinwirtschaftliche Verantwortung ernst nehmen, Qualität stärken und wirtschaftlichen Erfolg sichern
 - Ungleiche Belastungen der Verkehrsträger durch Energiesteuern und Energieabgaben beseitigen
- These 7: „Die Organisation, Finanzierung und Wettbewerb des regionalen Schienenpersonennahverkehrs überprüfen“
 - Die Reibungsverluste durch komplexe regionale Organisation des SPNV beseitigen
 - Die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs sichern, ausbauen und neu ausrichten
 - Den Wettbewerb um SPNV Leistungen neu justieren
- These 8: „Die Liberalisierung des europäischen Schienenpersonen(fern)verkehrs gestalten“
- These 9: „Die Auswirkungen der Liberalisierung, des zunehmenden Wettbewerbs und des technologischen Wandels gestalten“

These 1: „Die demografische Entwicklungen mit neuen Mobilitätsangeboten auf der Schiene aufgreifen“

Die Entwicklung der Bevölkerung in Deutschland stagniert, bzw. geht mittel- und langfristig zurück. Gleichzeitig altert die Bevölkerung. Die regionale Bevölkerungswanderung beschleunigt sich. Es wird regionale „Verlierer“ und „Gewinner“ geben. Nicht nur Ostdeutschland ist von Abwanderungen betroffen. Auch einzelne Regionen in Westdeutschland müssen Abwanderungen bewältigen.

Zukünftige Mobilitätsangebote müssen diese Veränderungen der Nutzerstrukturen aufgreifen. Angebote in und zwischen den Metropolen müssen gestärkt werden. Die effiziente Anbindung der „ländlichen Regionen“ muss gesichert werden.

These 2: „Die Entwicklung von Clean-Mobility Lösungen auf der Schiene intensivieren“

Die Ziele zur Verringerung von CO₂-Emissionen und zur Verringerung der Abhängigkeit des Verkehrs vom Öl treiben die Nachfrage nach Clean-Mobility Lösungen. Die Automobilindustrie und der Individualverkehr stellen sich für die strategische Entwicklung von Clean-Mobility Lösungen auf.

Die Bahnindustrie muss heute die Entwicklung eigener Clean-Mobility Lösungen intensivieren.

These 3: „Die veränderte Mobilitätsnachfrage als Chance der Schiene nutzen“

Die Mobilitätsnachfrage wird immer unabhängiger vom Verkehrsträger. Es geht darum, möglichst kostengünstig, effizient und qualitativ ansprechend von A nach B zu kommen. Die (Automobil-) Industrie greift diese Trends bereits auf und entwickelt eigene Konzepte. Wichtige Beispiele hierfür sind beispielsweise das Projekt Car2Go in Ulm und Austin-Texas sowie das Projekt „BeMobility“ an dem auch die DB AG beteiligt ist.

Die Ersteller von öffentlichen Nahverkehrsangeboten stehen vor der Herausforderung diese neuen Mobilitätskonzepte in ihr Leistungsportfolio zu integrieren und entsprechende (Finanzierungs-) Konzepte zu entwickeln.

These 4: „Innovationspotenziale der Schienenfahrzeugindustrie zur Bewältigung von Zukunftsaufgaben nutzen“

Die Bahnbranche muss die Innovationsorientierung deutlich stärker treiben. Der demografische Wandel, die (Energie)Effizienz und das veränderte Nutzungsverhalten werden zum zentralen Kriterium im intermodalen Wettbewerb der Schiene. Erfahrungen müssen jetzt auf- und ausgebaut werden.

Öffentliche Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten müssen sich noch stärker auf die Förderung eines Innovations- und Technologieschubes der Bahnindustrie ausrichten. Die Marktvorbereitung und die Durchführung von Demonstrationsanwendungen sind prioritär, um Erkenntnisse im Hinblick auf technische, infrastrukturelle und ökonomische Anforderungen zu gewinnen.

gen zu gewinnen und für die Markteinführung zu berücksichtigen. Gleichzeitig muss die marktseitige Durchsetzung innovativer Produkte und Leistungen öffentlich unterstützt werden.

These 5: „Die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur als Basis attraktiver Schienenverkehre stärken“

Für ein hochwertiges Angebot der Bahnbetreiber ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur eine wichtige Voraussetzung. Die bestehende Schieneninfrastruktur erfordert weitere Ausbaumaßnahmen, um die bestehende Kapazität des Netzes zielgerichtet weiterzuentwickeln. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Spielräume für einen quantitativen Infrastrukturausbau begrenzt sind.

Vor diesem Hintergrund gewinnt die qualitative Weiterentwicklung der bestehenden Infrastruktur an Bedeutung. Schon heute stößt die Netzkapazität an ihre Grenzen. Zusätzliche Verkehrsleistungen können kaum mehr aufgenommen werden. Dies gilt gerade für Netzknoten und hoch belastete Metropolnetze. Der Erhalt, die Pflege und die qualitative Stärkung der bestehenden Infrastruktur werden zur wesentlichen Aufgabe der Zukunft.

Für die Sicherung und Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur müssen entsprechende Finanzierungsmittel zur Verfügung gestellt werden:

- Dies gilt für die Weiterentwicklung, Finanzierung und Realisierung der Projekte des Bundesverkehrswegeplans. Die Allianz pro Schiene verweist darauf, dass die laufenden und fest disponierten Schienenbauvorhaben des Bundesverkehrswegeplans bis 2020 mit etwa 9 Mrd. Euro unterfinanziert sind. Nach Berechnungen der Deutschen Bahn AG müsste der Bund 1,8 Mrd. Euro pro Jahr einsetzen, um die Projekte des „vordringlichen Bedarfs“ bis 2025 umzusetzen. Das Verkehrsministerium plant bisher nur mit 1,2 Mrd. Euro pro Jahr. Die Allianz pro Schiene ergänzt, dass den weiteren Infrastruktur-Projekten des sogenannten „vordringlichen Bedarfs“ zusätzliche 14 Mrd. Euro weitere Mittel fehlen.
- Eine neue Logik „geschlossener Finanzierungskreisläufe“ würde die Leistungsfähigkeit der Schiene grundsätzlich in Frage stellen. Mit einer Rechnung „Straße finanziert Straße“ kann nicht mehr in Richtung ressourcen- und umweltschonender Verkehrsarten sowie einer gleichmäßigeren Kapazitätsauslastung gelenkt werden.

These 6: „Öffentliche Rahmenbedingungen ernst nehmen. Zukunftsfähigkeit der Schiene gestalten“

Gemeinwirtschaftliche Verantwortung ernst nehmen, Qualität stärken und wirtschaftlichen Erfolg sichern

Die „Eisenbahnen des Bundes“ sind nach Art. 87 e Abs 3 GG als Wirtschaftsunternehmen zu führen. Die Deutsche Bahn AG agiert als „Wirtschaftsunternehmen“ mit dem Ziel unternehmerisch erfolgreich zu sein. Wenn eine (Teil-)Privatisierung angestrebt wird, ist zusätzlich eine dauerhafte Kapitalmarktfähigkeit anzustreben. Diese Zielsetzung liegt auch der aktuellen Mittelfristplanung der

DB AG und ihrer Töchter zu Grunde. Angesichts der jüngsten politischen Diskussionen werden insbesondere zwei Punkte zunehmend wichtiger:

- Die Teilprivatisierung der DB AG verliert Priorität. Der gemeinwirtschaftliche Auftrag der Schiene rückt in den Vordergrund.
- Verstärkte Betonung von Qualität und Kundenbedürfnisse als Ziele der DB AG.

Ungleiche Belastungen der Verkehrsträger durch Energiesteuern und Energieabgaben beseitigen

Die steuerlichen Nachteile der Schiene erhöhen sich durch die Ausgestaltung des Emissionshandels. Die Schiene muss (zusätzlich zu Infrastrukturnutzungs-Gebühren) u.a. die Mineralöl- und Ökosteuer (reduzierte Steuersätze für Fahrstrom sowie Diesel im Nahverkehr), Belastungen aus dem „erneuerbare Energien-Gesetz“ (Belastungsobergrenze für Fahrstrom), Belastungen aus Gesetz zur Kraft-Wärme-Kopplung sowie dem Emissionshandel bewältigen.

Demgegenüber wird die Straße durch die Mineralölsteuer und Ökosteuer (zusätzlich zur LKW-Maut) belastet. Wasserverkehre können mit einer Steuerbefreiung von mehr als 100 Mio. Euro kalkulieren (21. Subventionsbericht der Bundesregierung, 2007). Der Luftverkehr kann eine Steuerbefreiung von rund 395 Mio. Euro einkalkulieren (21. Subventionsbericht der Bundesregierung, 2007). Ab 2012 ist er eingeschränkt am Emissionshandel beteiligt.

These 7: „Die Organisation, Finanzierung und Wettbewerb des regionalen Schienenpersonennahverkehrs überprüfen“

Die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs in Deutschland ist eine außerordentliche Erfolgsgeschichte. Die Bundesarbeitsgemeinschaft SPNV verweist darauf, dass zwischen 1996 und 2006 die erbrachte Betriebsleistung um rund 17%, also von 539 auf 631 Mio. Zugkilometer, gesteigert werden konnte. Die Beförderungsleistung stieg im gleichen Zeitraum von 36 auf 44 Mrd. Personenkilometer – also um fast 23%.

Der Bund und die Länder, die SPNV-Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen können auf annähernd 15 Jahre Erfahrungen mit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs zurückschauen. Dies ist der richtige Zeitpunkt, die Strukturen des Schienenpersonennahverkehrs in Deutschland auf der Grundlage bestehender Erfahrungen und zukünftiger Anforderungen zu überdenken.

Voraussetzung der Erfolgsgeschichte des SPNV ist ein Dreiklang aus einer regionalen Organisation, ausreichenden Finanzierung und dem Wettbewerb zwischen Verkehrsunternehmen.

Die Reibungsverluste durch komplexe regionale Organisation des SPNV beseitigen

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Die konkrete Ausgestaltung dieser Aufgabe wird durch die Länder bestimmt.

Die Regionalisierung des SPNV hat zu einer sehr komplexen Organisationsstruktur geführt. Heute sind neben den Länder-Parlamenten und -Regierungen auch die Geschäftsorganisationen und Gesellschafterstrukturen der 29 SPNV-Aufgabenträger mit der Entwicklung, Organisation und Durchführung des regionalen Schienenpersonennahverkehrs befasst.

Die Regionalisierung des SPNV hat zu Innovationen geführt. In den Ländern haben sich spezifische regionale Strukturen und Anforderungen herausgebildet. Der bundesweite Wettbewerb zwischen den Aufgabenträgern hat den Findungsprozess der „jeweils besten“ Lösungen für den SPNV beschleunigt.

Die Verkehrsunternehmen und die Bahnindustrie stehen gleichermaßen vor der Herausforderung, die umfassende regionale Anforderung zu erfüllen. Die Vielfalt von Interessen, Organisationen und Ansprechpartnern führt zu Unübersichtlichkeiten und Reibungsverlusten.

Insbesondere der Bund, die Länder und die verantwortlichen SPNV-Aufgabenträger stehen vor der gemeinsamen Herausforderung, die bestehenden SPNV Strukturen zu überprüfen und zielgerichteter auszurichten. Dabei sollten sie dem Anspruch folgen, so viel regionale Nähe und so viel bundesweite Standards wie möglich umzusetzen.

Beispiel SPNV-Ausschreibungen:

Ende 2010 werden rund 35 Mio. Zugkilometer nach Ausschreibungen der SPNV-Aufgabenträger in den Betrieb gehen. Bis zum Jahr 2015 werden Leistungen nach Ausschreibungen mit einem Gesamtvolumen von durchschnittlich pro Jahr 55-60 Mio. Zugkilometer in den Betrieb aufnehmen. Diese Prognosen können noch nicht die veränderten Möglichkeiten zur Ausschreibung durch die EU-Verordnung 1370/2007/EG berücksichtigen.

Trotzdem stehen die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen vor einer immensen Aufgabe. Sie müssen Leistungsbeschreibungen und Verkehrsverträge entwerfen, Ausschreibungsprozesse durchführen und koordinieren, vertragskonforme und attraktive Angebote erstellen, Entscheidungen treffen und durchsetzen, die Betriebsaufnahme vorbereiten und erfolgreich realisieren.

Angesichts der schier Menge anstehender Ausschreibungen und des hohen dahinter stehenden Volumens sollte überprüft werden, ob auf diesem Weg in den kommenden Jahren ein effizienter und gleichzeitig hochwertiger Schienenpersonennahverkehr gewonnen werden kann.

Die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs sichern, ausbauen und neu ausrichten

Öffentliche Finanzmittel zielen auf die stärkere Nutzung von ressourcen- und umweltschonenden Verkehrsarten sowie die gleichmäßigere und effiziente Auslastung der Kapazitäten. Mit den Regionalisierungsmitteln wird eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personenverkehr gesichert.

Die Länder konnten im Jahr 2009 rund 6,78 Mrd. Euro aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes als Regionalisierungsmittel für den SPNV aufwenden.

In Folge des sog. Koch/Steinbrück-Papiers mussten die Länder im Jahr 2007 eine einmalige Kürzung der Regionalisierungsmittel hinnehmen.

Mit der Novellierung des Regionalisierungsgesetzes (§ 6 (2) RegG) werden die Länder ebenfalls dazu aufgefordert, „dem Bund jährlich die Verwendung der Mittel jeweils nach gemeinsam vereinbarten Kriterien transparent darzustellen.“ Angesichts der Erfolgsgeschichte der SPNV-Regionalisierung sollten die Länder diese Aufforderung ernst nehmen und die Verwendung transparent machen. Dies wird einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Akzeptanz der Verkehrsleistungen in der Region leisten.

Die stabile Finanzierung ist eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg des SPNV-Angebotes. **Um den hierfür notwendigen Finanzierungsbedarf im SPNV decken zu können, ist künftig eine jährliche Anpassung der Regionalisierungsmittel in Höhe von 2,5% erforderlich. Gleichzeitig sollte diese Dynamisierung bis zum Jahr 2020 festgeschrieben werden.**

Die Rahmenbedingungen und Strukturen des deutschen und europäischen Schienenpersonenverkehrs verändern sich grundlegend. Die politischen und wirtschaftlichen Entscheider müssen ihre Ziele und Perspektiven für den Schienenpersonenverkehr neu ausrichten. Im Anschluss können einzelne Instrumente – wie zum Beispiel die öffentliche Finanzierung – neu ausgerichtet werden. Denkbar sind hier beispielsweise:

- Die Verwendung der Regionalisierungsmittel sollte die Anforderungen des demografischen Wandels, neuer Technologien (Clean-Mobility) sowie einer veränderten Mobilitätsnachfrage antizipieren. Die Bindung der Mittelverwendung an den Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr sowie insbesondere für den Schienenpersonennahverkehr – Abgrenzung zwischen (ökonomisch) Fern- und (öffentlich ko-finanziertem) Regionalverkehr – sollte überprüft werden.
- Angesichts der sich kontinuierlich verändernden Rahmenbedingungen des Fern-, Regional- und Stadtverkehrs sollte mittelfristig die Zusammenführung der öffentlichen Mittel für den öffentlichen Personenverkehr überprüft werden.

Den Wettbewerb um SPNV Leistungen neu justieren

Eine Auswertung der bislang realisierten Ausschreibungen macht deutlich, dass sich bei den Bewertungskriterien der einzelnen Angebote sowie ihrer Gewichtung wieder erkennbare Muster gebildet haben. Allerdings bleiben Leistungsbeschreibungen, Vertragsentwürfe und Bewertungskriterien der SPNV-Aufgabenträger „Unikate“, die im Einzelfall bewertet werden müssen.

Hintergrund Brutto- oder Nettoverträge:

Die SPNV-Aufgabenträger tendieren in den vergangenen Jahren immer stärker dazu, sogenannte Brutto-(Anreiz-)Verträge einzusetzen. Damit übernehmen die Aufgabenträger die teilweise oder ganz die Vertriebs- und Einnahme-Risiken der Verkehrsunternehmen aus Fahrgelderlösen.

Demgegenüber stehen die Chancen von Netto-Verträgen, bzw. funktionalen Ausschreibungen. Sie können die Gestaltungsspielräume beispielsweise bei der Zugausstattung, dem täglichen Betrieb oder den Fahrplänen erhöhen. Vor allem aber bemessen sie den Erfolg von SPNV-Angeboten an einem einfachen Kriterium – dem Erhalt und zusätzlichen Gewinnung von zahlenden Fahrgästen. **Die SPNV-Aufgabenträger sollten prüfen, ob und wie sie diese Unsicherheiten reduzieren und Netto-Verträge ermöglichen können:**

- Sie können die zurückliegenden Vertriebs- und Tarifdaten des jeweiligen Wettbewerbsnetzes publizieren.
- Sie können die vorliegenden Nutzungsdaten strecken- und zeitspezifisch veröffentlichen.
- Sie können belastbare Informationen zur soziodemografischen Struktur und Entwicklung beisteuern.
- Und sie können sich fragen, ob nicht die Entwicklung eines bundesweit einheitlichen Tarif- sowie Ticketing-Systems im Nah- und Regionalverkehr dazu beitragen kann, Unübersichtlichkeiten zu reduzieren.

Um erfolgreich zu sein müssen die Verkehrsunternehmen ihre Kosten soweit wie möglich reduzieren. Gleichzeitig müssen sie die Qualität ihrer Angebote und die Erlöse durch eine steigende Verkehrsnachfrage steigern.

Angesichts ihres hohen Anteils (etwa 50% für Netznutzung sowie Nutzung von Stationen und Bahnhöfen) stehen die Infrastrukturkosten, -nutzungsbedingungen und -qualität im Fokus der Diskussion. Neben den Infrastrukturkosten stehen heute Fahrzeugkosten (etwa 20%) sowie Kosten für Löhne und Gehälter im Mittelpunkt der Diskussion. Den größten Spielraum bieten heute Kostensenkungen bei Löhnen und Gehältern (12% - ohne Werkstatt und Reinigung). Durch neue Organisations- und Betriebskonzepte wird Personal eingespart. Lohnkosten können durch Entgeltverzicht und Produktivitätssteigerungen reduziert werden.

Die SPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sollten gemeinsam verhindern, die zunehmende Intensität des Wettbewerbs um Verkehrsleistungen, zu Lasten der Kunden und der Beschäftigten auszutragen.

Die BAG-SPNV hat in einer Vereinbarung mit der Transnet und der Verkehrsgewerkschaft GDBA hierzu bereits einen wichtigen Schritt gemacht und festgestellt, dass der Wandel des SPNV-Marktes „nicht zu Nachteilen für die Arbeitnehmer führen soll.“

Gleichzeitig stellen BAG-SPNV, Transnet und GDBA fest, dass „die Schaffung eines einheitlichen Branchentarifvertrages, der von allen Unternehmen im SPNV angewendet werden muss, als wichtiges Instrument angesehen wird, um unterschiedliche Tarif- und Sozialstandards und dadurch bedingte Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.“ Die Gewerkschaft Transnet und die Verkehrsgewerkschaft GDBA verhandeln gegenwärtig unter anderem mit den Unternehmen Veolia, Abellio, Arriva, Benex und Keolis über die Einführung eines „BranchenTarifvertrag SPNV“.

BAG-SPNV, Transnet und GDBA sehen darüber hinaus die Regelungen zur Vergabe von Tarif- und Sozialstandards EU-Verordnung 1370/2007/EG sowie die Regelungen des nationalen Rechts als Möglichkeiten zur Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Schienenpersonennahverkehrs in Deutschland beizutragen. Mit der Verordnung 1370/2007/EG eröffnen sich neue Möglichkeiten, die Beschäftigten im Schienenpersonennahverkehr vor den Auswirkungen des zunehmenden Wettbewerbs zu schützen.

Die Bundes- und Länderregierungen, SPNV-Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Beschäftigte und Fahrgäste stehen vor der gemeinsamen Herausforderung neue Zielkoordinaten des Schienenpersonennahverkehrs in Deutschland zu definieren und umzusetzen. Mittelpunkt dieser Initiative sollte die Ausrichtung des SPNV Wettbewerbs an der erfolgreichen Gewinnung von Verkehrsnachfrage im intermodalen Wettbewerb stehen. Darüber hinaus sind Aktivitäten notwendig, die Tarif-, Sicherheits-, Umwelt-, Sozial- und finanziellen Standards in SPNV-Ausschreibungen harmonisieren.

These 8: „Die Liberalisierung des europäischen Schienenpersonen(fern)verkehrs gestalten“

Seit dem 01. Januar 2010 ist das sogenannte 3. Eisenbahnpaket und mit ihm die europäische Richtlinie 2007/58/EC in Kraft. Damit wurden die grenzüberschreitenden Personenfernverkehrsmärkte auf der Schiene (inkl. Kabotagerecht) für den internationalen Wettbewerb geöffnet.

Nach dem europäischen Schienengüterverkehr und dem Schienenpersonennahverkehr wird nun auch der Fernverkehr liberalisiert. Zukünftig können europäische Anbieter im Personenverkehr grenzübergreifende Strecken anbieten. Die Deutsche Bahn könnte auf europäischen Strecken verstärkt tätig werden. Ausländische Betreiber können Verkehrsangebote auf deutschen Trassen anbieten.

Wie schon im Güter- und im Personennahverkehr wird Deutschland auch im Fernverkehr besonders im Fokus des Wettbewerbs stehen. **Wettbewerb und Marktöffnung bedeuten auch, dass deutsche Unternehmen freien Zugang zu anderen europäischen Märkten bekommen, um dort Verkehre anzubieten.**

In Deutschland kann der sogenannte „Deutschland-Takt“ ein Instrument darstellen, das die Attraktivität des Schienenpersonenfernverkehrs verstetigen und verbessern kann. Ziel des „Deutschland-Taktes“ ist, das Zugangebot durch einen integralen Taktfahrplan bundesweit so zu verknüpfen, dass möglichst optimale Umsteigemöglichkeiten entstehen. Hierfür müssen Zugangebote im Nah-, Regional und Fernverkehr koordiniert werden.

Der zunehmende Wettbewerb wird sowohl für die Unternehmen als auch für die Beschäftigten weit reichende Veränderungen zur Konsequenz haben. Dies zeigen die Erfahrungen der Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes oder des Schienengüterverkehrsmarktes in Europa. Verkehrsunternehmen und Beschäftigte stehen vor der Herausforderung die Umbrüche des Personenfernverkehrsmarktes frühzeitig zu antizipieren und die Konsequenzen für die Beschäftigten abzuleiten. Wesentliche Fragestellungen sind hierbei:

- Wie wird sich die nationale und europäische Unternehmens- und Wettbewerbslandschaft verändern? Welche Szenarien sind (auch vor dem Hintergrund bestehender Erfahrungen) denkbar?
- Welche Auswirkungen wird der zunehmende Wettbewerb auf die nationalen Produktions- und Vertriebsstrukturen haben? Welche Maßnahmen zur Restrukturierung und Effizienzsteigerung sind im Vergleich mit anderen Fernverkehrsanbietern in Europa zu erwarten?
- Welche Auswirkungen wird diese Dynamik für die Beschäftigten haben? Wie wird sich Zahl der Beschäftigten verändern? Welche Veränderungen sozialer Kriterien, bspw. Tarifverträge, Arbeitsbedingungen, Entgelt-niveaus und -strukturen, Aus- und Weiterbildungsstrukturen, Aufstiegsmöglichkeiten, sind zu erwarten?
- Welche Möglichkeiten zur Gestaltung dieser Veränderungen bestehen?

These 9: „Die Auswirkungen der Liberalisierung, des zunehmenden Wettbewerbs und des technologischen Wandels gestalten“

Angesichts dieser Entwicklungen sollten die sich Akteure des Schienenpersonenverkehrs in Deutschland – Politik, Verbraucher und Anbieter – der Aufgabe stellen, im Kontext eines „Masterplan Personenverkehr“ mittelfristige Entwicklungs- und Handlungs-Perspektive zu entwickeln. Vor dem Hintergrund einer umfassenden Analyse der bisherigen Entwicklung und aktuellen Situation sollten in einem verkehrsträgerübergreifenden Ansatz konkrete Ziele für mehr öffentlichen und nicht-motorisierten Verkehr erarbeitet werden. Diese Zielsetzungen sollten mit konkreten Umsetzungskonzepten (Verantwortlichkeiten, Finanzierung und Zeitplan) konkretisiert werden.

Der sich beschleunigende Wettbewerb und der zunehmende technologische Wandel verändern die Arbeitswelt der Beschäftigten grundlegend. Diese Entwicklung wird durch die Veränderung der Erwerbsbiografien zusätzlich beschleunigt. Diese Veränderungen sollten dringend nachvollzogen und bewertet werden. Vor dem Hintergrund dieser Analyse können betriebliche und branchenübergreifende Perspektiven entwickelt werden.


Trotz der starken Verankerung der Unternehmensmitbestimmung in der Sozialpolitik der Europäischen Union stellt sich das Recht der Unternehmensmitbestimmung in der Europäischen Union noch unterschiedlich dar. Um eine grenzüberschreitende Arbeitnehmervertretung in europaweit tätigen Unternehmen zu schaffen, wurde die europäische Betriebsratsrichtlinie 2009 novelliert. Die neue EU-Richtlinie über Europäische Betriebsräte trat im Mai 2009 in Kraft und muss innerhalb von zwei Jahren in der Rechtsordnung aller Länder der europäischen Union umgesetzt sein. Laut der Richtlinie soll ein Europäischer Betriebsrat bei Unternehmen, die in den Mitgliedstaaten der EU mehr als 1.000 Beschäftigte haben und davon mindestens jeweils 150 in zwei Mitgliedsstaaten, eingerichtet werden. Aus jedem Land, in dem das Unternehmen einen Betrieb hat, wird ein Arbeitnehmervertreter in den Europäischen Betriebsrat entsandt. Durch diese Richtlinie muss der jeweilige europäische Betriebsrat und damit die Beschäftigten von europaweit tätigen Konzernen über die wirtschaftliche Situation des Konzerns informiert werden und zu bestimmten Entwicklungen, die


Auswirkungen für die Mitarbeiter und ihre Arbeitsbedingungen haben, angehört werden. Angesichts der zunehmenden Internationalisierung von Verkehrsleistungen sollten die europäischen Mitbestimmungsregelungen kontinuierlich überprüft und angepasst werden.

Die Internationalisierung des Schienenverkehrs in Europa wird in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Die Zahl der Unternehmen, die grenzüberschreitende Verkehre anbieten, wird ebenso zunehmen wie die Zahl der Beschäftigten, die die Verkehre realisieren. Diese Entwicklungsperspektive sollte schon heute dazu genutzt werden, europaweit einheitliche Grundlagen der Arbeitsbedingungen, der Qualifizierung, der Arbeitssicherheit, der Zertifizierung, der Arbeitszeiten und Entlohnung sowie ihrer tariflichen Einbindung zu diskutieren.


5 Anhang


5.1 Wettbewerberübersicht Deutschland

DB Fernverkehr AG 	
Gesellschaftsform	Aktiengesellschaft
Anteilseigner	DB Mobility Logistics AG (100%)
Umsatz (2008)	3.563 Mio. EUR
Ergebnis (2008)	306 Mio. EUR (EBIT)
Mitarbeiter (2008): - davon Beamte (%)	14.609 18%
Verkehrsleistung (2008)	35.457 Mio. Pkm
Wichtige Beteiligungen	<ul style="list-style-type: none"> • DB Autozug (100%) • CityNightLine CNL AG (100%)
Unternehmensbeschreibung	<p>Die DB Fernverkehr AG erbringt nationale und europaweite Fernverkehrsleistungen.</p> <p>DB Fernverkehr AG ist an Thalys (10%) beteiligt. Im Rahmen der Alleo-Kooperation betreibt sie auch grenzüberschreitende Verkehre zwischen Frankreich und Deutschland in Zusammenarbeit mit der SNCF.</p>

DB Regio AG 	
Gesellschaftsform	Aktiengesellschaft
Anteilseigner	DB Mobility Logistics AG (100%)
Umsatz (2008)	6.712 Mio. EUR
Ergebnis (2008)	857 Mio. EUR (EBIT)
Mitarbeiter (2008): - davon Beamte (%)	19.821 24%
Verkehrsleistung (2008)	36.866 Mio. Pkm / 503 Mio. Zkm
Wichtige Beteiligungen	<ul style="list-style-type: none"> • S-Bahn Berlin GmbH (100%) • S-Bahn Hamburg GmbH (100%) • Chiltern Railway Company Ltd. (100%) • London Overground Rail Operations Ltd. (50%) • Wrexham, Shropshire & Marylebone Railways Company Ltd. (50%)
Unternehmensbeschreibung	<p>Die DB Regio AG betreibt Schienenpersonenverkehre und Buslinienverkehre hauptsächlich in Deutschland. Es handelt sich um das wichtigste Tochterunternehmen der DB Mobility Logistics AG, was die Verkehrsleistung angeht.</p> <p>Die DB AG hat Mitte März 2010 ihr Interesse an der Übernahme von Arriva geäußert. Zuvor waren Anfang März Fusionsgespräche der SNCF-Tochter Keolis mit dem börsennotierten Unternehmen gescheitert. Der größte private Bahnbetreiber Europas gilt als strategisch interessant, weil er im einträglichen britischen Verkehrsmarkt eine starke Position hat und in elf wei-</p>


	teren Ländern präsent ist.
--	----------------------------

Veolia Verkehr GmbH 	
Gesellschaftsform	GmbH
Anteilseigner	Veolia Transport (100%)
Umsatz (2008)	517 Mio. EUR
Ergebnis (2008)	k.A.
Mitarbeiter (2008):	4.235
Verkehrsleistung (2008)	34,8.Mio. Zkm
Wichtige Beteiligungen	<ul style="list-style-type: none"> • Bayerische Regiobahn GmbH (100%) • Bayerische Oberlandbahn GmbH(100%) • Veolia Verkehr Regio Ost GmbH – Mitteldeutsche Regiobahn (100%) • Niederbarnimer Eisenbahn AG (100%) • Nord-Ostsee-Bahn GmbH (100%) • Ostseeland Verkehr GmbH (100%) • Rheinisch-Bergische Eisenbahn GmbH (100%) • Württembergische Eisenbahn Gesellschaft mbH (100%) • NordWestBahn GmbH (64%)
Unternehmensbeschreibung	Veolia Verkehr ist die deutsche Tochter der französischen Veolia Gruppe. Veolia Verkehr betreibt neben Buslinienverkehren, Straßenbahnverkehren, Schienenpersonennahverkehren als eines von wenigen Unternehmen auch Schienenpersonenfernverkehre.


Arriva Deutschland GmbH 	
Gesellschaftsform	GmbH
Anteilseigner	Arriva plc (100%)
Umsatz (2008)	406 Mio. EUR
Ergebnis (2008)	k.A.
Mitarbeiter (2008):	3.400
Verkehrsleistung (2008)	30 Mio. Zkm
Wichtige Beteiligungen	<ul style="list-style-type: none"> • Prignitzer Eisenbahn (100%) • Regentalbahn AG (100%) • Vogtlandbahn GmbH (100%) • OHE – Metronom (30,7%) • ODEG (50%)
Unternehmensbeschreibung	<p>Die Arriva Deutschland GmbH ist eine Tochter der britischen Arriva plc und betreibt Bus- und Schienenverkehre in Deutschland. Das Unternehmen bietet auch grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehre nach Tschechien und den Niederlanden.</p> <p>Arriva Deutschland ist seit 2004 in Deutschland aktiv und vor allem durch die Übernahme von Unternehmensbeteiligungen gewachsen.</p> <p>Arriva Deutschland resultiert aus der Ausgliederung der Prignitzer Eisen-</p>

	bahn GmbH (PEG). Diese wurde 1996 von den Herrn Becken, Böhme und Dietz gegründet und war in verschiedenen Bereichen tätig. 2004 wurde das Geschäftsfeld SPNV unter der Führung von Herrn Becken von Arriva übernommen. Herr Dietz gründete dann die Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH (EGP), die aus der PEG Cargo stammt, während Herr Böhme WERSUS Public Passenger Transport Ltd. (WERSUS) gründete, die beabsichtigt, sich am deutschen Verkehrsmarkt in den Geschäftsfeldern Bus, Bahn und Infrastruktur zu positionieren.
--	--

Eurobahn Keolis Deutschland GmbH & Co. KG 	
Gesellschaftsform	GmbH & Co. KG
Anteilseigner	Keolis Deutschland GmbH & Co. KG (100%)
Umsatz (2008)	50 Mio. EUR
Ergebnis (2008)	k.A.
Mitarbeiter (2008):	200
Verkehrsleistung (2008)	11,3 Mio. Zkm
Unternehmensbeschreibung	<p>Keolis ist eine Holdinggesellschaft des französischen Betreibers SNCF, AXA Private Equity und der Caisse de Dépôts et Consignations du Québec.</p> <p>In Deutschland operierte Keolis seit 2001 zusammen mit Rhenus in dem Joint Venture Rhenus Keolis. 2007 wurde das Joint Venture aufgeteilt. Keolis übernahm den Schienenpersonenverkehr unter der Name Eurobahn während Rhenus den Busbetrieb behielt.</p> <p>Die SNCF hatte angekündigt, ab 2011 durch ihre Tochter Keolis in den deutschen SPNV-Markt einzusteigen. Sie wollte grenzüberschreitende Verkehre von Frankreich nach Deutschland anbieten. Geplante Strecken waren Metz-Düsseldorf-Hamburg, Straßburg-Frankfurt a.M.-Berlin-Hamburg und Düsseldorf-Frankfurt a.M.. Jedoch hat die SNCF im April 2010 ihre Pläne für Fernverkehrsstrecken in Deutschland zunächst zurückgezogen.</p>


BeNEX GmbH 	
Gesellschaftsform	GmbH
Anteilseigner	Hamburger Hochbahn AG (51%) International Public Partnership (vorher Babcock & Brown Public Partnerships) (49%)
Umsatz (2008)	7 Mio. EUR
Ergebnis (2008)	2 Mio. EUR
Mitarbeiter (2008):	919
Verkehrsleistung (2008)	20 Mio. Zkm (SPNV)
Wichtige Beteiligungen (SPNV)	<ul style="list-style-type: none"> • Agilis (100%) (ab Ende 2010) • Cantus (50%) • Nordbahn (50%) • ODEG (50%) • Metronom (25.1%)


Unternehmensbeschreibung	Die seit Dezember 2007 bestehende BeNEX GmbH ist eine Beteiligungsgesellschaft der Hamburger Hochbahn AG (HHA) und des australischen Investors International Public Partnership für den Bus- und Schienenverkehr außerhalb Hamburgs. Hauptaufgabe des Unternehmens ist die Leitung der fünf Schienen- und drei Busverkehrsverkehrsunternehmen mit dem Ziel, Kapital für weitere Expansionen zu erwirtschaften.
--------------------------	--

ABELLIO GmbH 	
Gesellschaftsform	GmbH
Anteilseigner	NedRailways B.V. (100%)
Umsatz (2008)	86 Mio. EUR
Ergebnis (2008)	-22 Mio EUR
Mitarbeiter (2008):	918
Verkehrsleistung (2008)	4,1 Mio. Zkm (nur Abellio Rail GmbH)
Wichtige Beteiligungen (SPNV)	<ul style="list-style-type: none"> • Abellio Rail GmbH (100%) • WestfalenBahn GmbH (25%)
Unternehmensbeschreibung	<p>Die Abellio GmbH besteht aus zwei Beteiligungsgesellschaften Abellio Bus GmbH für den Omnibusverkehr und Abellio Rail GmbH für den Eisenbahnverkehr.</p> <p>Im Bereich Schiene erbringt die Abellio Rail seit Dezember 2005 Regionalzugverkehre. Das Unternehmen hat in den letzten Jahren mehrere Ausschreibungen gewonnen. Insgesamt betreibt Abellio Rail acht Strecken in Nordrhein-Westfalen.</p> <p>Die NedRailways B.V., Wettbewerbstochter der Niederländischen Eisenbahnen NS, hat im 2008 sämtliche Geschäftsanteile an der Essener Abellio GmbH übernommen..</p>

Hessische Landesbahn HLB GmbH 	
Gesellschaftsform	GmbH
Anteilseigner	Bundesland Hessen (100%)
Umsatz (2008)	106 Mio. EUR
Ergebnis (2008)	3 Mio. EUR
Mitarbeiter (2008):	644
Verkehrsleistung (2008)	15,4 Zkm (SPNV)
Wichtige Beteiligungen	<ul style="list-style-type: none"> • Vectus Verkehrsgesellschaft mbH (74.9%) • Cantus Verkehrsgesellschaft mbH (50%) • Regionalbahn Kassel GmbH (50%) • SüdThüringenBahn GmbH (STB) (50%) • HellertalBahn (33.3%) • RegioTram Betriebsgesellschaft mbH (RTB) (49% über RBK)
Unternehmensbeschreibung	Die Hessische Landesbahn GmbH funktioniert als Holding für drei Tochtergesellschaften: HLB Hessenbahn GmbH, HLB Hessenbus GmbH und die HLB Basis AG, die das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) sowie


	<p>Eigentümer der meisten Fahrzeuge ist und die Fahrzeugwerkstätten betreibt. Das Unternehmen betreibt 8 Strecken in Süd- und Nordhessen.</p> <p>In den nächsten Jahren wird die HLB 5 zusätzlichen Strecken betreiben: die Main-Wezer-Bahn (ab 2010), die Main-Lahn-Sieg-Bahn (ab 2010), die Landtalbahn (ab 2011), die Vogelsbergbahn (ab 2011) und die Rhönbahn (ab 2011).</p> <p>Die HLB expandierte in der Vergangenheit, vor allem im Regionalzugverkehr, durch den Zusammenschluss mit Partnern. Mit der Cantus Verkehrsgesellschaft, einem Gemeinschaftsunternehmen der HLB und der Hamburger Hochbahn, betreibt das Unternehmen seit Dezember 2006 das Nord-Ost-Hessen-Netz. Der Vertrag läuft bis Ende 2016. Zusammen mit der Westerwaldbahn GmbH hat die HLB die Tochtergesellschaft Vectus Verkehrsgesellschaft mbH.</p>
--	--

Locomote Rail GmbH&Co KG 	
Gesellschaftsform	GmbH&Co KG
Anteilseigner	<p>Locomote Rail GmbH & Co. KG:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Derek Ladewig • Locomote GmbH <p>Locomote GmbH:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Derek Ladewig • Carsten Carstensen <p>Finanziert wird Locomote über die US-amerikanische Investmentfirma Railroad Development Corporation (RDC)</p> <p>Hamburg-Köln-Express (HKX):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Railroad Development Corporation (RDC) (75%) • Locomote (17,5%) • Michael Schabas (7,5%)
Unternehmensbeschreibung	<p>Die Locomote Rail GmbH&Co KG wurde im Sommer 2007 gegründet. Gesellschafter der Locomote Rail GmbH&Co KG sind der Geschäftsführer Derek Ladewig sowie die Locomote GmbH. Eigentümer der Locomote GmbH sind Derek Ladewig und Carsten Carstensen.</p> <p>Locomote plante ursprünglich ab dem 15. August 2010, die Strecke Köln-Essen-Münster-Hamburg dreimal täglich anbinden. Sie hat dafür ein Unternehmen, Hamburg-Köln-Express (HKX), gegründet, das "niedrige Preise bei vergleichbarer Qualität" anbieten soll. An HKX sind der US-Investor Railroad Development Corporation (RDC) mit 75%, Locomote mit 17,5% und der Brite Michael Schabas mit 7,5% beteiligt. Jedoch hat die Firma angekündigt, erst ab April 2011 die genannten Strecken bedienen zu können.</p> <p>Ein zweites Unternehmen, das ein ähnliches Konzept wie Billigflieger anbietet, sollte noch gegründet werden. Zwei Strecken sollten ab 2011 in Betrieb genommen werden: Die eine zwischen Berlin und Frankfurt, die andere zwischen Hamburg und Stuttgart. Dieses Projekt wurde aber aufgrund der schwierigen Finanzierung der Züge zunächst gestoppt.</p>

DSB Deutschland 	
Gesellschaftsform	GmbH
Anteilseigner	DSB (100%)

Unternehmensbeschreibung	<p>Die DSB Deutschland GmbH ist ein Tochterunternehmen der Dänischen Staatsbahn (DSB).</p> <p>Mit der Gründung der DSB Deutschland strebte die DSB nach einem Einstieg im SPNV, entweder durch eine Beteiligung an Ausschreibungen zusammen mit deutschen Verkehrsanbietern oder durch die Akquisitionen von bereits auf dem Markt aktiven Verkehrsunternehmen.</p> <p>Seit Anfang März 2010 hat die DSB 50 % der im SPNV tätigen Bahngesellschaft VIAS mit Hauptsitz in Frankfurt erworben und ist damit in den deutschen Markt eingestiegen. Die DSB bezeichnete die Akquisition als Brückenkopf für die weiteren Aktivitäten auf dem deutschen Markt. 2010 will VIAS sich an weiteren SPNV-Ausschreibungen beteiligen.</p>
--------------------------	---


5.2 Wettbewerberübersicht Polen

PKP Polske Koleje Panstwowe S.A. 	
Gesellschaftsform	Aktiengesellschaft
Anteilseigner	Polnischer Staat (100%)
Umsatz (2008)	766 Mio. EUR (SPNV und SPFV, inkl. PKP PR)
Ergebnis (2008)	27 Mio. EUR (EBIT) (SPNV und SPFV, inkl. PKP PR)
Mitarbeiter (2008): - davon Gewerkschaftsmitglieder (%)	19.856 (SPNV und SPFV, inkl. PKP PR) ca. 22%
Verkehrsleistung (2008)	16.742 Mio Pkm (SPNV und SPFV, inkl. PKP PR) / 164,7 Mio. Zkm
Wichtige Beteiligungen	<ul style="list-style-type: none"> • PKP Intercity Sp. z.o.o (100%) • PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. Z.o.o (100%)
Unternehmensbeschreibung	<p>PKP ist aufgrund finanzieller Schwierigkeiten gezwungen, sowohl bei den Verbindungen als auch beim Personal und bei Investitionen Kürzungen vorzunehmen. Ende 2009 war die PKP PR zahlungsunfähig, und der Aufsichtsrat forderte den Vorstand auf, das Konkursverfahren einzuleiten. Nach Angaben der PKP PR ist die staatliche PKP Intercity Hauptgläubiger mit Forderungen in Höhe von 28 Mio. EUR.</p>


Außerdem sind die Unternehmen Przewozy Regionalne, KM Koleje Mazowieckie und Arriva PCC in Polen aktiv. Das Joint Venture zwischen Arriva und PCC Rail betreibt Verkehre in der Region Kujawsko-Pomorskie im Nordwesten von Polen. Mit rund 120 Mitarbeitern bedient das Unternehmen rund 60 Stationen, befördert 4,5 Mio. Fahrgäste p.a. und erbringt rund 1,75 Mio. Zug-km. Der Vertrag hat eine Laufzeit von 3 Jahren. Seit März 2009 ersetzt PCC Arriva zudem die PKP PR auf der Strecke Malbork-Kwidzyn und will gleichzeitig sie Strecke Kwidzyn-Grudziadz reaktivieren. Seit Dezember 2009 bietet zudem Arriva PCC einen Passagierservice auf der Strecke Bydgoszcz - Koscierzyna - Gdynia – Gdansk an. Seitdem betreibt Przewozy Regionalne keine Züge auf der Strecke Koscierzyna - Czersk – Wierzchucin. Diese werden ebenfalls von Arriva übernommen.


5.3 Wettbewerberübersicht Österreich

ÖBB Personenverkehr AG 	
Gesellschaftsform	Aktiengesellschaft
Anteilseigner	100% Republik Österreich
Umsatz (2008)	2.033 Mio. EUR (Nur Personenverkehr)
Ergebnis (2008)	-332 Mio. EUR (Nur Personenverkehr)
Mitarbeiter (2008):	13.945
Verkehrsleistung (2008)	8.900 Mio. Pkm / 93,1 Mio. Zkm
Wichtige Beteiligungen	<ul style="list-style-type: none"> • ÖBB Postbus GmbH (100%) • ÖBB-Traktion GmbH (51%)
Unternehmensbeschreibung	Der Teilkonzern der ÖBB Holding ÖBB Personenverkehr ist der größte Schienenverkehrsbetreiber in Österreich und hält einen Marktanteil von rund 95%.

RAIL Holding AG 	
Gesellschaftsform	Aktiengesellschaft
Anteilseigner	<ul style="list-style-type: none"> • 70% Stefan Wehinger und Hans Peter Haselsteiner • 30% Oldro AG <p>Gegründet wurde RAIL Holding von dem früheren SBB-Chef, Benedikt Weibel, dem ehemaligen SBB-Personenverkehr-Chef, Stefan Wehinger und dem Chef der Strabag, Hans Peter Haselsteiner.</p>
Wichtige Beteiligungen	<ul style="list-style-type: none"> • WESTbahn Management GmbH (100%)
Unternehmensbeschreibung	RAIL Holding AG möchte durch sein operatives Unternehmen WESTbahn Management GmbH mit modernen Zügen ab Dezember 2011 stündlich die Strecke Wien-Salzburg befahren.

5.4 Wettbewerberübersicht Schweiz

Schweizerische Bundesbahnen (SBB CFF FFS)  SBB CFF FFS	
Gesellschaftsform	Aktiengesellschaft
Anteilseigner	Schweizerisch Eidgenossenschaft (100%)
Umsatz (2008)	2.743 Mio. EUR (nur Schienenpersonenverkehr)
Ergebnis (2008)	199 Mio. EUR (EBIT) (nur Schienenpersonenverkehr)
Mitarbeiter (2008):	12.765
Verkehrsleistung (2008)	16.143 Mio. Pkm / 118 Mio. Zkm
Wichtige Beteiligungen	• Lyria (26%)
Unternehmensbeschreibung	<p>Die SBB Personenverkehr betreibt den Schienenpersonenverkehr auf etwa 85% aller Haupt- und Nebenstrecken in der Schweiz.</p> <p>Das Unternehmen ist im staatlichen Eigentum, seit der Bahnreform 1999 jedoch wirtschaftlich orientiert.</p> <p>Die SBB wurde vollständig entschuldet und engagiert sich zunehmend im Wettbewerb auch außerhalb der Schweiz. Inbegriffen sind darin grenzüberschreitende Verkehre mittels gemeinsamer Tochtergesellschaften mit anderen Staatsbahnen.</p>

BLS AG (BLS)  bls	
Gesellschaftsform	Aktiengesellschaft
Anteilseigner	<ul style="list-style-type: none"> • Kanton Bern (55,8%) • Schweizer Eidgenossenschaft (21,7%) • Gemeinden und Private (19,2%) • Übrige Kantone (3,4%)
Umsatz (2008)	86 Mio. EUR (Personenverkehr)
Ergebnis (2008)	-1 Mio. EUR (Personenverkehr)
Mitarbeiter (2008):	467 (Personenverkehr)
Verkehrsleistung (2008)	11 Mio Trassen-km / 47 Mio. PAX
Wichtige Beteiligungen	<ul style="list-style-type: none"> • Emmental Tours AG (99%) • Busland AG (85%)
Unternehmensbeschreibung	<p>Die BLS AG ging Mitte 2006 durch Fusion aus der BLS Lötscherbahn AG und der Regionalverkehr Mittelland AG hervor und ist der zweitgrößte Bahnbetreiber in der Schweiz nach der SBB. Ihr Liniennetz umfasst insgesamt 900 km und deckt den regionalen Personenverkehr im Espace Mittelland, Berner Oberland, Wallis, Emmental, Luzern und Jura.</p>

Außerdem ist die Rhätische Bahn (RhB) in der Schweiz aktiv.

6 Litteraturverzeichnis

- Allianz pro Schiene: Fest zugesagte Bahnprojekte: Es fehlen 9 Milliarden Euro - „Jetzt ist das Finanzloch regierungsamtlich“, Berlin, Januar 2010, <http://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/2010/4-finanzbedarf-schieneninfrastruktur/>
- BAG SPNV: Wettbewerber-Report Eisenbahn 2008/2009, Berlin, 2009, http://spnv.de/website/cms/upload/positionen/2009-07-07_WBB.pdf
- BAG SPNV: Eine neue Bahn für Deutschland, Berlin, 2009, http://spnv.de/website/cms/upload/presse/2009-05-26_Broschuere_Neue_Bahn.pdf
- Deutsche Bahn AG: Wettbewerbsbericht 2009, Berlin, 2009, http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/presse/publikationen/wettbewerbsbericht/wettbewerbsbericht_2009.html
- IBM Global Business Services: Liberalisierungsindex Bahn 2007, Markttöffnung: Eisenbahnmärkte der Mitgliedsstaaten der Europäischen Union, der Schweiz und Norwegens im Vergleich, Brüssel, Oktober 2007, www.deutschebahn.com/liberalisierungsindex
- Mobilität in Deutschland: Alltagsverkehr in Deutschland, Erhebungsmethoden - Struktur - Aufkommen - Emissionen - Trends, Berlin, 2010, http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/Projektpraesentation_MiD2008_WorkshopSeptember2009_FassungMaerz2010.pdf
- VDV, bdo: Eckpunkte für Änderung des Personalbeförderungsgesetzes: VDV und bdo einigen sich, Berlin, Dezember 2009
- W. Canzler, A. Knie, L. Ruhrort und H. Schmoe: ÖPMV ist nicht gleich ÖPNV - Funktionswandel des öffentlichen Verkehrs in dünn besiedelten ländlichen Räumen, in InnoZ-Bausteine Nr. 3, 2008