



Bundesamt
für Güterverkehr

... aktiv für
den Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Strukturentwicklungen auf dem Schienengüterverkehrsmarkt

Inhalt

0	Zusammenfassung.....	2
	Summary.....	4
1	Einleitung.....	6
2	Entwicklung der Güterverkehrsleistung in Deutschland.....	6
2.1	Gesamtverkehr.....	6
2.2	Schienengüterverkehr.....	8
3	Entwicklung des Wettbewerbs auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt.....	11
3.1	Marktanteile bundeseigener und nicht-bundeseigener Eisenbahnen.....	11
3.2	Marktanteile einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen.....	12
4	Brancheninterne Strukturanalyse.....	15
4.1	Wettbewerbstypen auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt.....	15
4.2	Ökonomische Struktur der Branche.....	20
5	Entwicklungen auf dem europäischen Schienengüterverkehrsmarkt.....	25
5.1	Internationalisierungsstrategien.....	25
5.2	Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs.....	30
6	Ausblick.....	31
	Anhang A.....	33
	Anhang B.....	34
	Anhang C.....	35

0 Zusammenfassung

Getragen vor allem von der positiven Entwicklung des kombinierten Verkehrs im Seehafen-Hinterlandverkehr verzeichnet der Schienengüterverkehr in Deutschland seit einigen Jahren hohe Wachstumsraten. Allein im Zeitraum von 1999 bis 2007 stieg die Verkehrsleistung auf der Schiene um knapp 50 Prozent und verbuchte damit höhere prozentuale Zuwächse als die Binnenschifffahrt und der Straßengüterverkehr mit deutschen Lkw. Ein zunehmender Anteil der Beförderungsleistungen im deutschen Schienengüterverkehr wird dabei von nicht-bundeseigenen Eisenbahnen erbracht, die den Wettbewerb in den vergangenen Jahren spürbar belebt und die Attraktivität des Schienengüterverkehrs in Bezug auf Qualität und Preis nachhaltig verbessert haben. Mit über 80 Prozent Marktanteil, bei sinkender Tendenz, dominiert jedoch weiterhin die Railion Deutschland AG den deutschen Schienengüterverkehrsmarkt.

Verkehrsleistungswachstum

Mittlerweile gibt es in Deutschland rund 300 öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen, die über eine Genehmigung zur Durchführung von Schienengüterverkehr verfügen. Allerdings wird die Verkehrsleistung in Deutschland in der Hauptsache von weniger als 10 Prozent der Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht. Hierzu zählen neben dem Branchenführer im Wesentlichen einige internationale Konzerne und ausländische Bahnen, die in Deutschland Beteiligungen erwarben bzw. gebietsansässige Unternehmen übernahmen oder eigene Verkehrsorganisationen aufbauten. Des Weiteren gehören mittelständische Privatbahnen sowie einige kommunale und landeseigene Eisenbahnen und Werksbahnen hierzu, die im Rahmen der Liberalisierung ihre Aktivitäten auf das öffentliche Gleisnetz ausweiteten. Die Unternehmen unterscheiden sich dabei nicht nur in Bezug auf ihre Zielsetzungen, sondern auch hinsichtlich ihrer geographischen Marktabdeckung und ihres Leistungsspektrums.

Marktkonzentration

Wettbewerb auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt findet im Wesentlichen im Ganzzugbereich statt, speziell bei der Traktion so genannter Regel-Ganzzüge im nationalen und internationalen Fernverkehr. Er konzentriert sich damit auf jenes Marktsegment, das zu Beginn der Liberalisierung hohe Margen aufwies und sich zugleich durch eine vergleichsweise geringe betriebliche Komplexität und einen kalkulierbaren Ressourceneinsatz auszeichnete, mithin ein attraktives Betätigungsfeld für neue Wettbewerber darstellte. Gefördert wurden die Markteintritte durch traditionelle Großkunden der nationalen Bahnen, die angesichts der vorherrschenden monopolistischen Angebotsstruktur ein begründetes Interesse an einer Intensivierung des Wettbewerbs im Schienengüterverkehr hatten.

Wettbewerb

Bislang konzentrieren sich die Wettbewerbsangebote hauptsächlich auf aufkommensstarke Korridore zwischen wichtigen Wirtschafts- und Ballungszentren. Im kombinierten Verkehr bestehen diese vor allem im Seehafen-Hinterlandverkehr. Da die Verfügbarkeit von Güterwagen für private Eisenbahnen eine wesentliche Markteintrittsbarriere darstellt,

gestalten sie den Wettbewerb vor allem in jenen Marktsegmenten, in denen sie Zugang zu Rollmaterial haben bzw. dieses von Auftraggebern gestellt wird (KV, Automotive, chemische Industrie, Mineralölwirtschaft). Aufgrund der mangelnden Differenzierung der angebotenen Traktionsleistungen und der hieraus resultierenden hohen Substituierbarkeit zwischen den Anbietern einerseits und geringer Wechselkosten der Nachfrager andererseits herrscht heute bei den Ganzzugverkehren ein intensiver Wettbewerb, der sich in einem Verfall der Margen widerspiegelt und sich in den kommenden Jahren weiter intensivieren dürfte. Angesichts der hohen Fixkostenintensität des Güterbahngeschäfts dürften sich die Unternehmen spätestens bei der nächsten Konjunkturabschwächung einem noch höheren Druck ausgesetzt sehen, ihre Kapazitäten auszulasten. Das Einzelwagensegment, das hohe Markteintrittsbarrieren aufweist und in einem ausgeprägten Wettbewerb zum Straßengüterverkehr steht, zeichnet sich durch eine geringe wirtschaftliche Attraktivität aus. Die Anreize, in dieses Marktsegment einzutreten, sind für neue Unternehmen damit gering; Wettbewerb findet daher kaum statt.

Vor dem Hintergrund des wachsenden Güterausstauschs zwischen den Volkswirtschaften sind verschiedene in- und ausländische Eisenbahnen bestrebt, durch den Ausbau ihrer Netzwerke ihre Wettbewerbsposition im internationalen Schienengüterverkehr zu stärken. Aufgrund der zentralen geographischen Lage innerhalb Europas kommt Deutschland hierbei regelmäßig eine zentrale strategische Bedeutung zu. Die internationale Expansion erfolgt im Allgemeinen durch Akquisition von ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Gründung von Tochtergesellschaften in den Zielmärkten sowie in Form von internationalen Kooperationen. Untrennbar hiermit verbunden ist das Ziel, das eigene Produktivsystem stärker auszulasten. Nicht nur in Deutschland, auch in anderen europäischen Ländern sehen sich die ehemaligen Monopolisten einem zunehmenden Wettbewerb ausgesetzt. Ziel der Kooperationen ist es daher, durch die Anbindung an die Verkehrsnetze der Kooperationspartner eine bessere Auslastung auf den eigenen Relationen zu erreichen, bestehende Verkehre im eigenen Land gegenüber inländischen Konkurrenten zu verteidigen, d.h. die Schwelle für einen Markteintritt der Wettbewerber zu erhöhen, und damit letztlich den eigenen Ertrag zu steigern. Im Rahmen ihrer Internationalisierungsstrategien konzentrierten sich die Unternehmen bislang mehrheitlich auf die aufkommensstarken Nord-Süd-Verbindungen von der Nordsee über die Alpen bis nach Italien, mithin jene Korridore, die das höchste Verkehrsaufkommen aufweisen und in den vergangenen Jahren auch die größten Verkehrszuwächse verzeichneten. Zunehmend in den Fokus der Unternehmen rücken die Ost-West-Verkehre. Angesichts der Vehemenz, mit der einige Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre internationale Expansion vorantreiben, scheint eine Marktkonsolidierung im europäischen Schienengüterverkehr vorgezeichnet.

Internationalisierung

Summary

Rail freight transport in Germany has demonstrated a high rate of growth for several years now, due especially to the positive development of the combined transport in the hinterland of German seaports. In the period from 1999 to 2007 alone, rail freight transport performance (in tkm) increased by almost 50 percent and thus demonstrated higher percentages of growth than inland waterway transport and road haulage with German trucks. An increasing share of rail freight transport in Germany is now being performed by non-federally-owned freight railways, which have noticeably revived competition in the past few years and permanently improved the attractiveness of rail freight transport with regard to quality and price. However, Railion Deutschland AG continues to dominate the German rail freight market with a market share of more than 80 percent, although its market share is declining.

Rail freight
performance growth

There are now around 300 public railway undertakings in Germany that have an authorisation to conduct rail freight transport. However, most of the rail freight transport performance in Germany can be accounted to less than 10 percent of the railway transport companies, including the market leader as well as international companies and foreign railways that acquired participating interests in German railways or took over companies located in Germany or established their own transportation organisations. Also included are mid-sized private railways and several municipal and state railways and plant railways, which expanded their activities to the public rail network due to liberalisation. Here, the companies differ not only with regard to their goals, but also with regard to their geographic scope and their performance spectrum.

Market concentration

Competition in the German rail freight market mainly occurs in the unit-train segment, especially in the traction of so-called regular unit-trains in national and international long-distance railway transport. It thus concentrates on the market segment that had high margins at the beginning of liberalisation and was simultaneously marked by a comparatively low level of operational complexity and a calculable utilisation of resources, which made it an attractive area of activity for new competitors. Market entries were encouraged by traditional large customers of the national railways, who had a vested interest in an intensification of competition in rail freight transport due to the prevailing monopolistic supply structure.

Competition

Until now, competitive offers have mainly concentrated on the high-volume corridors between important economic and urban centres. In combined transport, these exist in the hinterland of German seaports in particular. Since the availability of wagons for private freight railways represents a major barrier to market entry, competition exists primarily in those market segments, in which these companies have access to rolling stock or where this is provided by customers (intermodal transport, automotive, chemical industry, mineral oil industry). Due to the lack of differentiation between the offered traction

services and the resulting high substitutability between the providers on one hand and low switching costs of the customers on the other, there is now intense competition in the unit-train segment, which is reflected in a decrease of margins and will most likely intensify in the coming years. Due to the high fixed costs of the freight railway business, the companies will be faced with even greater pressure to utilise their capacities with the next economic downturn. The single-wagon segment, which has high market entry barriers and faces intense competition from road haulage, is characterised by a low level of economic attractiveness. Therefore few incentives for new companies to enter into this market segment exist, resulting in little competition.

Due to the increasing exchange of goods between national economies, various foreign and domestic railways are attempting to strengthen their competitive position in international rail freight transport by expanding their networks. Due to its central geographic position within Europe, the German market is usually of central strategic importance in this regard. International expansion primarily takes place by means of the acquisition of foreign railway undertakings, the founding of subsidiaries in the target markets, and in the form of international cooperations. The goal of more completely utilising the company's own production system is inextricably connected to this. The former monopolists are increasingly exposed to competition, not only in Germany but also in other European countries. The goal of the cooperations is therefore to achieve better utilisation of their own routes, to defend existing traffic in their own countries against domestic competitors, meaning increasing the threshold for the market entry of a competitor, and ultimately increasing their own turnover by connecting to the transport networks of their cooperation partners. Within the scope of their internationalisation strategies, the companies have primarily concentrated on the high-volume North-South connections from the North Sea across the Alps to Italy until now, which are the corridors that have the highest volume of traffic and also registered the greatest growth in traffic in the past years. However, East-West traffic is gaining increasing attention from the companies. Due to the vehemence, with which many railway undertakings drive their international expansion, a market consolidation in European rail freight transport seems inevitable.

Internationalisation

1 Einleitung

Mit der Bahnreform von 1994 war u.a. die Zielsetzung verbunden, die erwarteten Verkehrszuwächse im nationalen und internationalen Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. Durch Einführung von Marktprinzipien und unternehmerischer Eigenständigkeit der Bahn sollte diese von Weisungen und Vorgaben der Politik unabhängig gemacht und eine stärkere Ausrichtung auf die Bedürfnisse des Marktes und der Kunden ermöglicht werden. In Erfüllung der Vorgaben der Europäischen Union galt es zugleich, die Wettbewerbsbedingungen für die Bahn zu verbessern, eine Gleichstellung mit den anderen Verkehrsträgern zu erreichen und den diskriminierungsfreien Zugang zum Schienengüterverkehrsmarkt zu ermöglichen. Ein Schlüsselement der Bahnreform sollte Wettbewerb auf der Schiene durch Öffnung aller öffentlichen Eisenbahnnetze sein.

Ziele der Bahnreform

Im Mittelpunkt dieses Berichts stehen die Auswirkungen der Liberalisierung des Eisenbahngüterverkehrs und hier im Wesentlichen die Entwicklung des Wettbewerbs auf der Schiene. In Abschnitt 2 wird zunächst die Entwicklung des Verkehrsaufkommens in Deutschland im Allgemeinen und des Schienengüterverkehrs im Speziellen skizziert. Verbunden wird dies mit einer vergleichenden Darstellung der Entwicklung des Schienengüterverkehrs in den übrigen EU-Mitgliedstaaten. Im folgenden Abschnitt 3 wird dann die Entwicklung der Marktanteile der bundeseigenen und nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in den vergangenen Jahren betrachtet. Hieran schließt sich in Abschnitt 4 eine Branchenstrukturanalyse an, im Rahmen derer die Leistungsangebote und -unterschiede der in Deutschland aktiven EVU skizziert und der Schienengüterverkehrsmarkt auf seine Wettbewerbsintensität hin untersucht werden sollen. Auf den zunehmenden Warenaustausch, die wachsende Arbeitsteilung in Europa und die hiermit verbundene Nachfrage der Wirtschaft nach grenzüberschreitenden Logistikangeboten reagieren Eisenbahnverkehrsunternehmen mit einem Ausbau ihrer internationalen Produktivsysteme. Abschnitt 5 widmet sich daher gesondert den Internationalisierungsstrategien europäischer Eisenbahnverkehrsunternehmen. In diesem Zusammenhang sollen auch Kooperationen als strategische Mittel der Wettbewerbsgestaltung Berücksichtigung finden. Der Bericht schließt mit einem kurzen Ausblick.

Untersuchungsgegenstand

2 Entwicklung der Güterverkehrverkehrsleistung in Deutschland

2.1 Gesamtverkehr

Die zunehmende internationale Arbeitsteilung und der hiermit verbundene Anstieg des Handels spiegeln sich seit Jahren in einer Zunahme des Verkehrs in Deutschland wider. Tabelle 1 stellt die Entwicklung der Verkehrsleistung im Inland im Schienen-, Binnenschiffs- und Straßengüterverkehr für den Zeitraum von 1999 bis 2007 dar.¹

Verkehrsleistungsentwicklung in Deutschland

¹ Die Darstellung beschränkt sich auf den Zeitraum von 1999 bis 2007, da die statistischen Daten der einzelnen Verkehrsträger für frühere Zeiträume nur bedingt miteinander vergleichbar sind. Siehe hierzu auch die Anmerkung in Tabelle 2.

Table 1: Entwicklung der Verkehrsleistung im Inland im Schienen-, Binnenschiffs- und Straßen-güterverkehr im Zeitraum von 1999 bis 2007

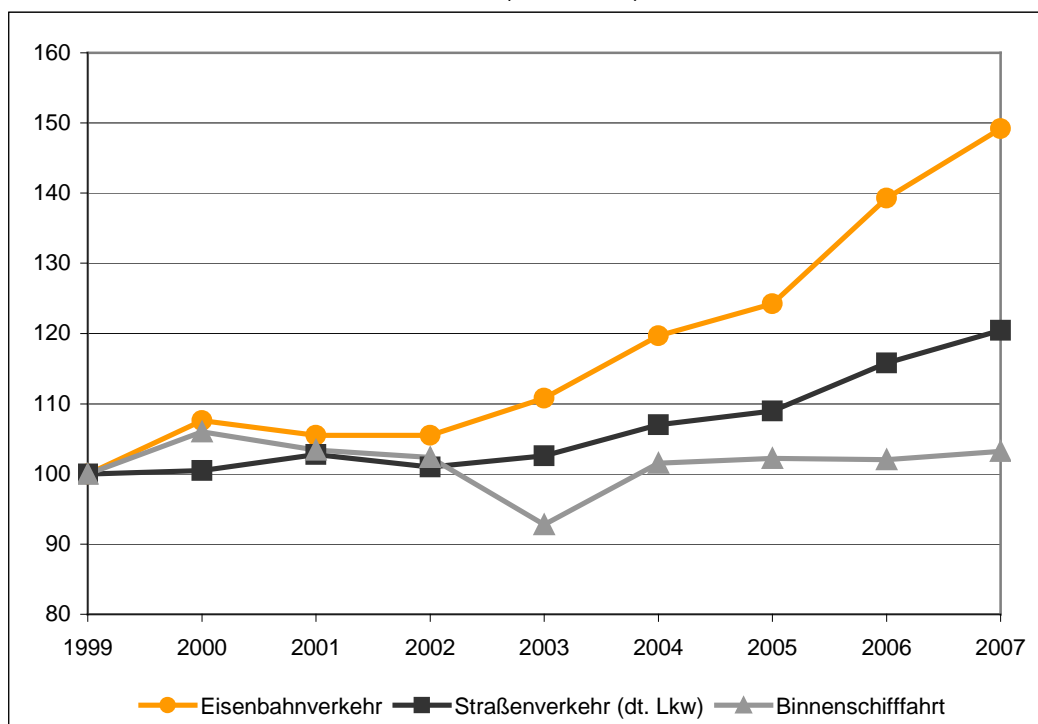
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	Mio. tkm								
Eisenbahnverkehr	76.822	82.675	81.042	81.059	85.128	91.921	95.421	107.008	114.615
Straßenverkehr ¹	249.392	250.634	256.282	251.850	255.857	266.875	271.790	288.856	300.306
Binnenschifffahrt	62.692	66.465	64.818	64.166	58.154	63.667	64.095	63.975	64.716
Insgesamt	388.906	399.774	402.142	397.075	399.139	422.463	431.306	459.839	479.637
	Index (1999=100)								
Eisenbahnverkehr	100	107,6	105,5	105,5	110,8	119,7	124,2	139,3	149,2
Straßenverkehr ¹	100	100,5	102,8	101,0	102,6	107,0	109,0	115,8	120,4
Binnenschifffahrt	100	106,0	103,4	102,4	92,8	101,6	102,2	102,0	103,2
Insgesamt	100	102,8	103,4	102,1	102,6	108,6	110,9	118,2	123,3

¹ Deutsche Lkw. Mangels belastbarer statistischer Daten bleiben ausländische Lkw im Betrachtungszeitraum unberücksichtigt.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt / Bundesamt für Güterverkehr.

Demnach konnten zwar alle Verkehrsträger ihre Verkehrsleistung im Betrachtungszeitraum steigern. Allerdings gab es deutliche Unterschiede in Bezug auf die absoluten und prozentualen Zuwächse. Während der Schienengüterverkehr seine Beförderungsleistung im Zeitraum von 1999 bis 2007 um rund 37,8 Mrd. tkm oder 49,2 Prozent auf 114,6 Mrd. tkm steigern konnte, legte der Straßengüterverkehr um 50,9 Mrd. tkm oder 20,4 Prozent auf 300,3 Mrd. tkm zu. In der Binnenschifffahrt fiel der Zuwachs mit rund 2,0 Mrd. tkm bzw. 3,2 Prozent auf 64,7 Mrd. tkm vergleichsweise moderat aus. Der Straßengüterverkehr verzeichnete damit zwar die höchsten absoluten Leistungszuwächse, blieb in Bezug auf die prozentualen Leistungszuwächse jedoch hinter dem Schienengüterverkehr zurück (siehe Abbildung 1).

Abbildung 1: Verkehrsleistungsindex für den Schienen-, Binnenschiffs- und Straßengüterverkehr im Zeitraum von 1999 bis 2007 (1999 = 100) Index



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt / Bundesamt für Güterverkehr.

2.2 Schienengüterverkehr

Zum Wachstum des Schienengüterverkehrs haben in den letzten Jahren sowohl der Binnenverkehr als auch der grenzüberschreitende Verkehr beigetragen. Tabelle 2 stellt die Entwicklung der Beförderungsleistung im Schienengüterverkehr im Inland nach Hauptverkehrsverbindungen seit 1991 dar.¹

Hauptverkehrs-
verbindungen

Tabelle 2: Beförderungsleistung im Schienengüterverkehr im Inland nach Hauptverkehrsverbindungen im Zeitraum von 1991 bis 2007 in Mio. tkm

Jahr	Insgesamt	Davon				
		innerdeutscher Verkehr	grenzüberschreitender Verkehr			Durchgangsverkehr
			zusammen	Versand	Empfang	
Mio. tkm						
1991	82.200	-	-	-	-	-
1995	70.500	-	-	-	-	-
1996	70.000	38.014	25.127	13.086	12.041	6.859
1997	73.900	38.158	28.572	14.993	13.578	7.171
1998	74.200	36.404	30.108	15.786	14.322	7.688
1999	71.900	35.171	29.390	15.301	14.089	7.339
2000	77.500	36.507	32.875	17.023	15.852	8.117
2001	76.165	36.462	32.016	16.400	15.616	7.688
2002	76.283	36.818	31.726	16.532	15.194	7.739
2003	79.841	37.596	33.780	16.881	16.899	8.465
2004	86.409	39.932	37.631	19.245	18.387	8.845
2005 ¹	95.421	44.412	40.089	20.865	19.223	10.920
2006	107.008	50.524	45.033	23.832	21.202	11.451
2007	114.615	53.784	47.917	24.983	22.934	12.914
Veränderungen zum Vorjahreszeitraum in %						
1997	5,6	0,4	13,7	14,6	12,8	4,5
1998	0,4	-4,6	5,4	5,3	5,5	7,2
1999	-3,1	-3,4	-2,4	-3,1	-1,6	-4,5
2000	7,8	3,8	11,9	11,3	12,5	10,6
2001	-1,7	-0,1	-2,6	-3,7	-1,5	-5,3
2002	0,2	1,0	-0,9	0,8	-2,7	0,7
2003	4,7	2,1	6,5	2,1	11,2	9,4
2004	8,2	6,2	11,4	14,0	8,8	4,5
2005 ¹	3,8	7,2	-1,8	-0,5	-3,2	12,2
2006	12,1	13,8	12,3	14,2	10,3	4,9
2007	7,1	6,5	6,4	4,8	8,2	12,8

¹ Korrektur für 2005 wegen Untererfassung im Kombinierten Verkehr (3,8 Mio. t) und rund 6,8 Mio. t jährlich bisher nicht erfasster Behältergewichte. Zwecks Darstellung plausibler Vorjahresvergleiche beziehen sich die prozentualen Veränderungsdaten für 2005 auf die Daten der früheren Erfassungsmethode; ab 2006 beinhaltet die prozentuale Veränderungsrate das korrigierte Erhebungskonzept (einschl. Behältergewichte).

Anmerkung: Die für die Jahre vor 2005 ausgewiesenen Werte für die Beförderungsleistung weichen von jenen in Tabelle 1 ab. Dies hängt ebenfalls mit der zuvor beschriebenen Änderung des Erhebungskonzepts zusammen. Die modifizierten Ergebnisse liegen in der Aufteilung nach Hauptverkehrsbeziehungen (Binnenverkehr, grenzüberschreitender Empfang, grenzüberschreitender Versand, Durchgangsverkehr) erstmals für das Gesamtjahr 2005 vor. Für die Jahre davor kann aufgrund der bestehenden Informationslage lediglich eine Korrektur der Ergebnisse für den Gesamtverkehr erfolgen, nicht jedoch für die einzelnen Hauptverkehrsverbindungen. Korrekturen der Ergebnisse für den Gesamtverkehr wurden seitens des Statistischen Bundesamtes rückwirkend bis 1999 vorgenommen. Aus diesem Grund enthält Tabelle 1 die Korrekturergebnisse, während diese Tabelle für die Zeit vor 2005 die ursprünglichen Werte ausweist.

Quelle: Statistisches Bundesamt: Fachserie 8, Reihe 1.1 Verkehr aktuell.

¹ Eine entsprechende Darstellung für die Entwicklung der Beförderungsmengen enthält Anhang A.

Es wird deutlich, dass die Beförderungsleistung im Schienengüterverkehr zwar bereits seit Mitte der 1990er Jahre eine ansteigende Tendenz zeigt, das Niveau aus dem Jahr 1991 allerdings erst im Jahr 2004 übertroffen wurde. Während die Verkehrsleistung im innerdeutschen Schienengüterverkehr im Zeitraum von 1996 bis 2003 im Wesentlichen stagnierte und vor dem Hintergrund der konjunkturellen Belebung in Deutschland erst seit dem Jahr 2004 wieder deutlich positive Steigerungsraten aufweist, legen die grenzüberschreitenden Beförderungen bereits seit längerem zu. Vor dem Hintergrund der zunehmenden internationalen Arbeitsteilung und dem Wachstum des internationalen Handels wirkt sich der hiermit verbundene Anstieg der durchschnittlichen Beförderungsweiten positiv auf die intermodale Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs aus.¹ Ausgehend vom geringsten Ausgangsniveau erreichte der Durchgangsverkehr im Zeitraum von 1996 bis 2007 die höchsten prozentualen Zuwächse.

Im Jahr 2007 erhöhte sich die Beförderungsleistung im Schienengüterverkehr im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 7,1 Prozent auf 114,6 Mrd. tkm. Dabei waren im Vergleich zum Jahr 2006 auf allen Hauptverkehrsverbindungen Leistungssteigerungen zu verzeichnen. Die Beförderungsleistung im Binnenverkehr erhöhte sich im Jahr 2007 im Vergleich zum Vorjahr um 6,5 Prozent auf 53,8 Mrd. tkm, der grenzüberschreitende Versand legte um 4,8 Prozent auf knapp 25,0 Mrd. tkm, der grenzüberschreitende Empfang um 8,2 Prozent auf 22,9 Mrd. tkm und der Durchgangsverkehr um 12,8 Prozent auf 12,9 Mrd. tkm zu. Wurde bis weit in die 1990er Jahre hinein noch der überwiegende Teil der Schienengüterverkehrsleistungen im deutschen Binnenverkehr erbracht, so überwiegen angesichts des überdurchschnittlichen Wachstums mittlerweile die grenzüberschreitenden Verkehre. Lag ihr Anteil an der insgesamt im Schienengüterverkehr erbrachten Verkehrsleistung im Jahr 1996 noch bei 45,7 Prozent, so waren es im Jahr 2007 bereits 53,1 Prozent.

Entwicklung der Verkehrsleistung im Jahr 2007

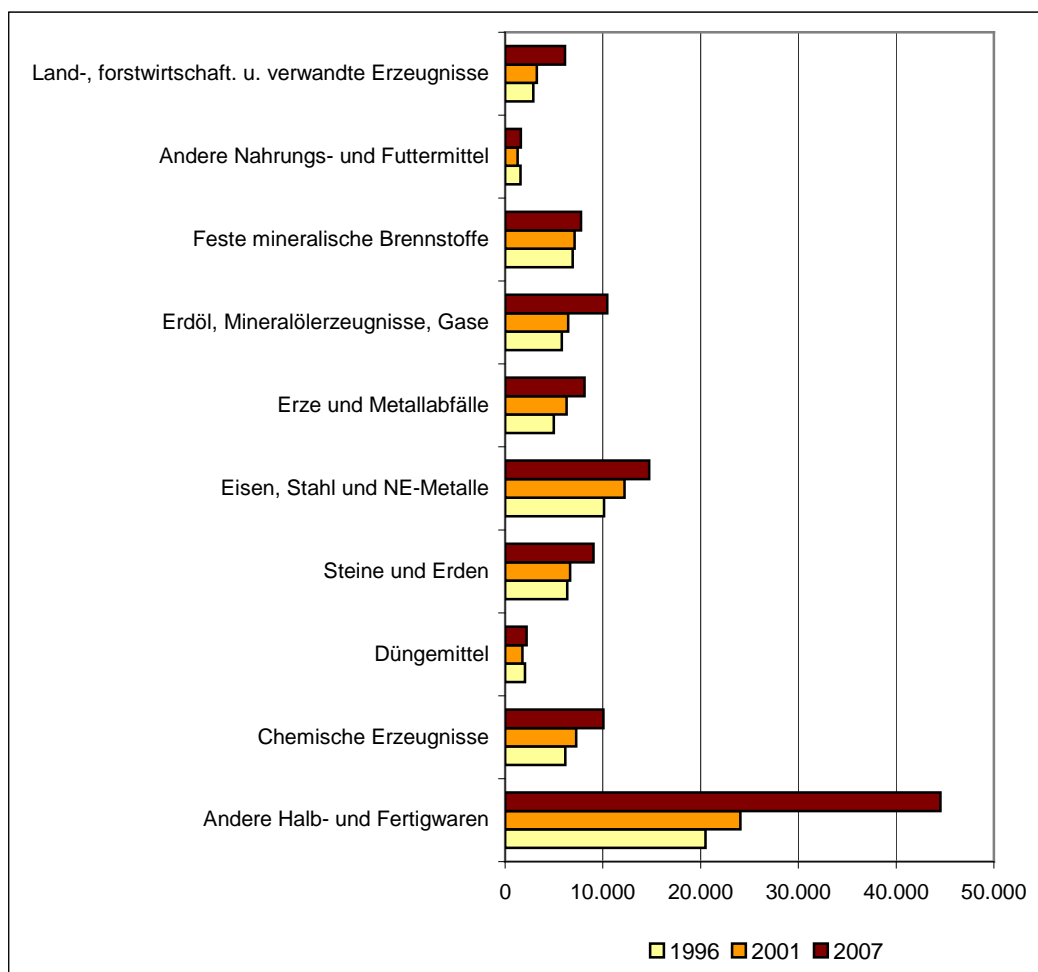
Bei einer güterabteilungsbezogenen Betrachtung zeigt sich, dass die Schiene ihre Verkehrsleistung im Zeitraum von 1996 bis 2007 in allen Güterabteilungen steigern konnte. Allerdings unterscheiden sich diese Steigerungen in ihrer Höhe beträchtlich. Moderaten Zuwächsen in den Güterabteilungen „Andere Nahrungs- und Futtermittel“, „Feste mineralische Brennstoffe“ und „Düngemittel“ stehen mehr oder weniger deutliche Zuwächse in den übrigen Güterabteilungen gegenüber (siehe Abbildung 2). Hohe Leistungszuwächse konnte die Schiene im Zeitraum von 1996 bis 2007 u.a. bei Beförderungen von chemischen Erzeugnissen, Mineralölprodukten und Eisen, Stahl und NE-Metallen verbuchen. Besonders hervorzuheben ist die Steigerung der Beförderungsleistung bei den Halb- und Fertigerzeugnissen (einschließlich besondere Transportgüter). Mit rund 44,5 Mrd. tkm im Jahr 2007 konnte die Schiene ihre Beförderungsleistung in diesem bedeutenden Markt-

Entwicklung nach Güterabteilungen

¹ Im Jahr 2007 betrug die durchschnittliche Beförderungsweite pro Tonne im Schienengüterverkehr 317,4 km und erreichte damit ihren bislang höchsten Wert. Siehe Statistisches Bundesamt: Höchste Transportleistung im Eisenbahngüterverkehr seit 1990, Pressemitteilung Nr. 078 vom 27.02.2008, Wiesbaden 2008.

segment seit dem Jahr 1996 mehr als verdoppeln. Getragen wurde diese Entwicklung hauptsächlich von der positiven Entwicklung des kombinierten Verkehrs, der in den vergangenen Jahren maßgeblich vom deutlichen Anstieg des Seehafen-Hinterlandverkehrs profitieren konnte. Angesichts des hohen Verkehrszuwachses kommt es im Hinterland der deutschen Containerhäfen bereits zu Engpässen bei den Trassenkapazitäten.¹ Allein im Zeitraum von 2003 bis 2007 hat sich bei den besonderen Transportgütern, die im Wesentlichen den kombinierten Verkehr beinhalten, die Beförderungsleistung von 15,9 Mrd. tkm auf 33,5 Mrd. tkm mehr als verdoppelt.

Abbildung 2: Beförderungsleistung im Schienengüterverkehr im Inland nach Güterabteilungen in Mio. tkm



Quelle: Statistisches Bundesamt.

Im internationalen Vergleich verzeichnete Deutschland von allen Staaten der EU-27 in den letzten Jahren die höchsten absoluten Verkehrszuwächse. Mit einer Verkehrsleistung von 107,0 Mrd. tkm lag Deutschland im Jahr 2006 deutlich vor Polen (53,6 Mrd. tkm), Frankreich (41,2 Mrd. tkm) und Italien (24,2 Mrd. tkm). Generell nahm die Entwicklung der Schienengüterverkehrsleistung in den einzelnen Staaten der EU-27 in den vergangenen Jahren einen uneinheitlichen Verlauf. Während u.a. Belgien, Italien, die

Deutschland im internationalen Vergleich

¹ Siehe hierzu auch Bundesamt für Güterverkehr: Sonderbericht zur Entwicklung des Seehafen-Hinterlandverkehrs, Köln 2007.

Niederlande und Österreich in den vergangenen Jahren Leistungszuwächse auf der Schiene verzeichneten, ging insbesondere in Frankreich die Verkehrsleistung deutlich zurück. Erreichte letztere im Jahr 2000 noch 55,3 Mrd. tkm, so lag ihr Wert im Jahr 2006 lediglich bei 41,2 Mrd. tkm. Uneinheitlich stellt sich die Leistungsentwicklung im Schienengüterverkehr auch in Mittel- und Osteuropa dar. Während die baltischen Staaten und seit einigen Jahren auch Ungarn und Slowenien eine Zunahme des Schienengüterverkehrs ausweisen, nimmt die Schienengüterverkehrsleistung in Tschechien tendenziell ab. In Polen war die Leistungsentwicklung lange Zeit rückläufig, verzeichnete zuletzt jedoch wieder eine aufsteigende Tendenz. Eine detaillierte Darstellung der Verkehrsleistungsentwicklung in den Staaten der EU-27 sowie der Schweiz für den Zeitraum von 1991 bis 2006 kann Anhang B entnommen werden.

3 Entwicklung des Wettbewerbs auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt

3.1 Marktanteile bundeseigener und nicht-bundeseigener Eisenbahnen

Ein zunehmender Anteil der Beförderungsleistungen im deutschen Schienengüterverkehr wird von nicht-bundeseigenen Eisenbahnen erbracht. Zwar differenzieren die amtlichen Statistiken nicht zwischen bundeseigenen und nicht-bundeseigenen Eisenbahnen. Der Marktanteil letzterer lässt sich jedoch durch Gegenüberstellung der Beförderungsleistung der Railion Deutschland AG (ehemals DB Cargo AG) und der in der amtlichen Statistik insgesamt ausgewiesenen Beförderungsleistung bestimmen. Tabelle 3 stellt die so abgeleiteten Marktanteile bundeseigener und nicht-bundeseigener Eisenbahnen für den Zeitraum von 1995 bis 2006 dar.

Marktanteile nicht-bundeseigener Eisenbahnen steigen

Tabelle 3: Entwicklung der Marktanteile bundeseigener und nicht-bundeseigener Eisenbahnen im Zeitraum von 1995 bis 2006

Jahr	Insgesamt	Davon		Anteil	
		Railion Deutschland AG ¹	Sonstige	Railion Deutschland AG ¹	Sonstige
1	2	3	4 (2-3)	5	6
		in Mio. tkm		in %	
1995	70.500	68.744	1.756	97,5%	2,5%
1996	70.000	67.369	2.631	96,2%	3,8%
1997	73.900	72.389	1.511	98,0%	2,0%
1998	74.200	73.273	927	98,8%	1,2%
1999	71.900	71.494	406	99,4%	0,6%
2000	77.500	76.815	685	99,1%	0,9%
2001	76.165	74.450	1.715	97,7%	2,3%
2002	76.283	72.423	3.860	94,9%	5,1%
2003	79.841	73.950	5.891	92,6%	7,4%
2004	86.409	77.620	8.789	89,8%	10,2%
2005	95.421	81.722	13.699	85,6%	14,4%
2006	107.008	89.493	17.515	83,6%	16,4%

¹ Bis 2002 DB Cargo AG. 2006 einschließlich RBH Logistics GmbH.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Geschäftsberichte DB AG / DB Cargo AG / Railion Deutschland AG, eigene Berechnungen.

Erreichten die nicht-bundeseigenen Eisenbahnen bis Ende der 1990er Jahre lediglich geringe Marktanteile, so haben sie seitdem erkennbar an Einfluss gewonnen. Im Jahr 2006

Wettbewerb intensiviert sich

lag ihr Anteil bei 16,4 Prozent. Die Intensivierung des intramodalen Wettbewerbs spiegelte sich in den letzten Jahren darin wider, dass sich die nicht-bundeseigenen Eisenbahnen vergleichsweise dynamischer entwickelt haben als die Railion Deutschland AG. Während letztere ihre Schienengüterverkehrsleistung im Zeitraum von 2001 bis 2006 um 20,2 Prozent auf 89,5 Mrd. tkm erhöhte, konnten die Wettbewerber ihre Verkehrsleistung von 1,7 Mrd. tkm im Jahr 2001 auf 17,5 Mrd. tkm im Jahr 2006 steigern, d.h. in etwa verzehnfachen. Trotz der hohen Wachstumsraten der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen dominierte die Railion Deutschland AG als ehemals alleiniger überregionaler Anbieter von Schienengüterverkehrsleistungen im Jahr 2006 mit einem Marktanteil von 83,6 Prozent. Im vergangenen Jahr dürfte ihr Marktanteil weiter zurückgegangen sein. Für das Jahr 2007 schätzt die Deutsche Bahn AG den Anteil der konzernexternen Bahnen am Schienengüterverkehr in Deutschland auf knapp 20 Prozent.¹

3.2 Marktanteile einzelner Eisenbahnverkehrsunternehmen

Als Indikator für den zunehmenden Wettbewerb auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt dient zuweilen die Anzahl öffentlicher Eisenbahnverkehrsunternehmen², die in Deutschland über eine Genehmigung zur Durchführung von Schienengüterverkehr verfügen. Deren Anzahl liegt nach Angaben des Eisenbahn-Bundesamtes mittlerweile bei rund 300.³ Diese Zahl ist jedoch insoweit irreführend, als sich hinter ihr auch Eisenbahnverkehrsunternehmen verbergen, die zwar über eine Konzession für den Güterverkehr verfügen, diesen aber nicht zwingend ausüben bzw. für den Wettbewerb praktisch keine Rolle spielen.⁴ Ferner sagt sie nichts über die aktuellen Marktanteile einzelner Eisenbahnen und bestehende Kapitalverflechtungen aus. So wurde die Verkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehr in Höhe von 107,0 Mrd. tkm im Jahr 2006 im Wesentlichen von rund 30 Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht, die eine Transportleistung von jeweils mehr als 10 Mio. tkm im gesamten Schienengüterverkehr bzw. 1 Mio. tkm im kombinierten Verkehr auf der Schiene erzielten.⁵

300 öffentliche
EVU in Deutsch-
land

Amtliche Statistiken über die Marktanteile der einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen liegen nicht vor. Allerdings veröffentlicht der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), dem ein Großteil der deutschen Eisenbahnverkehrsunternehmen angeschlossen ist, auf Grundlage der von seinen Mitgliedern zur Verfügung gestellten Daten jährlich Sta-

Hohe Markt-
konzentration

¹ Siehe Deutsche Bahn AG: Geschäftsbericht 2007, Berlin 2008.

² Deren Definition ergibt sich aus dem Allgemeinen Eisenbahn-Gesetzes (AEG). Gemäß § 2 Abs. 1 AEG sind Eisenbahnverkehrsunternehmen „...öffentliche Einrichtungen oder privatwirtschaftlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen...“ Gemäß § 3 Abs. 1 AEG dienen Eisenbahnen dem öffentlichen Verkehr (öffentliche Eisenbahnen), „...wenn sie als Eisenbahnverkehrsunternehmen gewerbs- oder geschäftsmäßig betrieben werden und jedermann sie nach ihrer Zweckbestimmung zur Personen- oder Güterbeförderung benutzen kann...“

³ Siehe Eisenbahn-Bundesamt unter www.eisenbahn-bundesamt.de (Stand 3/2008).

⁴ Hierzu zählen beispielsweise diverse Museumsbahnen.

⁵ Siehe Statistisches Bundesamt: Fachserie 8 Reihe 2 Eisenbahnverkehr 2006, Wiesbaden 2007.

tistiken zum Personen- und Güterverkehr in Deutschland. Letztere beinhalten u.a. Angaben zu den Verkehrsleistungen einzelner Mitgliedsunternehmen. Die letzte Statistik datiert aus dem Jahr 2006. Zwar stehen nicht für alle EVU Verkehrsleistungsdaten zur Verfügung, da ein kleinerer Teil der VDV-Mitglieder diese nicht offen legt und einige Unternehmen, die nach Einschätzung des Bundesamtes ebenfalls eine nennenswerte Beförderungsleistung erbracht haben, im Jahr 2006 nicht Mitglied des VDV waren. Da die VDV-Statistik jedoch die großen Unternehmen beinhaltet, erscheint sie dennoch geeignet, einen Eindruck über die Verteilung der Marktanteile auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt zu vermitteln. Tabelle 4 stellt die Marktanteile für jene insgesamt 30 VDV-Mitglieder dar, für die im Jahr 2006 eine Verkehrsleistung von mindestens 10 Mio. tkm ausgewiesen wurde und deren Verkehrsdienste laut VDV jedermann zur Güterbeförderung benutzen konnte (Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs). Insgesamt erbrachten diese Eisenbahnen im Jahr 2006 eine Verkehrsleistung von 103,9 Mrd. tkm.¹

Die Anzahl jener Unternehmen, die in Deutschland größere Marktanteile erreichen, hält sich nach wie vor in engen Grenzen. Mit einer Verkehrsleistung von rund 88,4 Mrd. tkm erreichte die Railion Deutschland AG im Jahr 2006 den höchsten Marktanteil aller VDV-Mitgliedsunternehmen auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt. Mit deutlichem Abstand folgten Rail4Chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH (3,6 Mrd. tkm), SBB Cargo Deutschland GmbH (3,0 Mrd. tkm), Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) (2,0 Mrd. tkm), Infraleuna Infrastruktur und Service GmbH (1,8 Mrd. tkm), TX Logistik AG (1,3 Mrd. km) und RBH Logistics GmbH (1,0 Mrd. tkm). Bezogen auf den Referenzwert von 103,9 Mrd. tkm können die genannten sieben Unternehmen bereits einen kumulierten Marktanteil von rund 97 Prozent auf sich vereinen.²

¹ Nach Kenntnis des Bundesamtes sind die 30 ausgewiesenen VDV-Mitglieder dabei nicht vollständig mit jenen rund 30 Unternehmen identisch, die zur Eisenbahnstatistik des Statistischen Bundesamtes berichtet haben. Dies dürfte auch die Differenz zwischen der vom Statistischen Bundesamt ausgewiesenen Verkehrsleistung in Höhe von 107,0 Mrd. tkm und der vom VDV ausgewiesenen Verkehrsleistung in Höhe von 103,9 Mrd. tkm erklären. Genauere Angaben liegen dem Bundesamt diesbezüglich nicht vor.

² Siehe Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV): VDV-Statistik 2006, Köln 2007.

Tabelle 4: Marktanteile ausgewählter Mitgliedsunternehmen des VDV mit einer Güterverkehrsleistung von mindestens 10 Mio. tkm im Jahr 2006

	Unternehmen	Marktanteile		Gesellschafter
		in Mio. tkm	in %	
1	Railion Deutschland AG	88.407,2	85,09%	DB AG (mittelbar: Bund)
2	Rail4Chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH	3.593,4	3,46%	Veolia Cargo Deutschland GmbH (vorher: BASF, Hoyer, VTG, Bertschi je 25 %)
3	SBB Cargo Deutschland GmbH	2.984,0	2,87%	SBB Cargo (Schweizerische Bundesbahn)
4	Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK)	1.956,6	1,88%	54,5% Stadtwerke Köln, 39,2% Stadt Köln, 6,3% Rhein-Erftkreis
5	Infraleuna Infrastruktur und Service GmbH	1.843,0	1,77%	ansässige Unternehmen im Raum Leuna (u.a. Linde, DOMO)
6	TX Logistik AG	1.267,4	1,22%	51% Trenitalia, 49% Gründungsgesellschafter
7	RBH Logistics GmbH	1.086,0	1,01%	100% Tochter der Railion Deutschland AG
8	Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE)	481,0	0,46%	85,1% Arriva Bachstein, 14,9 % Kreise, Städte, Gemeinden
9	Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter GmbH	319,8	0,31%	Salzgitter AG
10	TWE Bahnbetriebs GmbH	319,4	0,31%	Veolia Cargo Deutschland GmbH
11	Havelländische Eisenbahn AG (hvle)	314,0	0,30%	Landkreis Haveland
12	EKO-Transportgesellschaft mbH (EKO Trans)	297,0	0,29%	100% Tochter der Arcelor Eisenhüttenstadt AG
13	Bayerische CargoBahn GmbH	189,0	0,18%	Veolia Cargo Deutschland GmbH
14	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	174,8	0,17%	80%-Tochter der Railion Deutschland AG, 20% Transpetrol GmbH
15	Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG	166,0	0,16%	Stadt Neuss, Stadtwerke Düsseldorf
16	Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	134,2	0,13%	Veolia Cargo Deutschland GmbH
17	WLE Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	111,0	0,11%	WVG, Kreise, Städte, Gemeinden
18	Erfurter Bahn GmbH	58,2	0,06%	Stadt Erfurt
19	Regionalverkehr Münsterland GmbH	42,0	0,04%	WVG, Städte, Gemeinden
20	Chemion Logistik GmbH	30,6	0,03%	100% Tochter der Currenta GmbH & Co. OHG
21	Bentheimer Eisenbahn AG	26,7	0,03%	93,99% Landkreis Grafschaft Bentheim, 6% Stadt Nordhorn, 0,01% Stadt Neuenhaus
22	Weserbahn GmbH	23,7	0,02%	100% Tochter der Bremer Straßenbahn AG
23	BASF AG	20,3	0,02%	BASF AG
24	Dortmunder Eisenbahn GmbH	19,4	0,02%	Veolia Cargo Deutschland GmbH
25	Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH	17,4	0,02%	WVG, Städte, Kreise, Gemeinden
26	Augsburger Localbahn GmbH	14,0	0,01%	Diverse (Privat+Städte, u.a. UPM Kymmene)
27	Heavy Haul Power International GmbH	13,1	0,01%	Privat
28	Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH (WHE)	12,0	0,01%	Stadt
29	Emsländische Eisenbahn GmbH	11,4	0,01%	Landkreis Emsland
30	Mindener Kreisbahnen GmbH	11,0	0,01%	Kreis Minden-Lübbecke
	Summe	103.943,6	100,00%	

Anmerkung: Beförderungsleistung im Jahr 2006 insgesamt 107.008 Mio tkm lt. Statistischem Bundesamt.

Quellen: VDV: Statistik 2006, Köln 2007; öffentlich zugängliche Unternehmensangaben (ebundesanzeiger, Internet etc.).

Die Gesellschafterstrukturen hinter den aufgeführten Unternehmen lassen zudem Verflechtungen zwischen den größeren Marktteilnehmern auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt erkennen und insoweit auch eine noch höhere Marktkonzentration bei einzelnen Anbietern von Schienengüterverkehrsleistungen. So ist die RBH Logistics GmbH eine 100-prozentige und die Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH eine 80-prozentige Tochtergesellschaft der Railion Deutschland AG. Fünf der dreißig aufgeführten Unternehmen gehören zu Veolia Cargo, die Teil des französischen Veolia-Konzerns ist.¹ Neben Veolia Cargo ist mit dem britischen Konzern Arriva plc, der über seine deutsche Tochter mehrheitlich an der Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE) beteiligt ist, eine weitere ausländische Verkehrsgesellschaft unter den größten Unternehmen zu finden. Mit der SBB Cargo Deutschland GmbH, einer Tochtergesellschaft der schweizerischen SBB Cargo, und der TX Logistik AG, die mehrheitlich im Besitz der italienischen Trenitalia S.p.A. ist, sind zudem zwei ausländische Staatsbahnen unter den Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der höchsten Beförderungsleistung in Deutschland vertreten. Ergänzt wird die Liste in der Hauptsache durch eine Reihe kommunaler und landeseigener Eisenbahnen.

Gesellschafterstrukturen

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland unterscheiden sich nicht nur in Bezug auf ihre Marktanteile und Eigentümerstrukturen. Sie differieren auch im Hinblick auf ihre Zielsetzungen, die am Markt angebotenen Leistungen und das geographische Tätigkeitsfeld. Im folgenden Abschnitt sollen daher die verschiedenen Wettbewerbertypen auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt näher skizziert werden. Im Mittelpunkt der Betrachtung stehen dabei die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs, d.h. jene Unternehmen, die tatsächlich Güter befördern.²

4 Brancheninterne Strukturanalyse

4.1 Wettbewerbertypen auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt

Deutschland verfügt historisch über eine große Anzahl von Eisenbahnverkehrsunternehmen mit regionalem Tätigkeitsschwerpunkt. Nach der Bahnreform entstanden der Deutschen Bahn AG neue Wettbewerber daher zunächst aus den bereits vor der Bahnreform mit eigenem Gleisnetz existierenden kommunalen und landeseigenen Eisenbahnen, die durch die Marktöffnung die Möglichkeit erhielten, sich um Aufträge im überregionalen Schienengüterverkehr zu bemühen. Hinzu kamen nach 1994 gegründete mittelständische Privatbahnen sowie Werksbahnen, die ihre Aktivitäten auf das öffentliche Gleisnetz ausdehnten. Eine Intensivierung des Wettbewerbs erfolgte zudem durch internationale Konzerne und andere Staatsbahnen, die in Deutschland Beteiligungen erwarben bzw.

Wettbewerber auf dem dt. Schienengüterverkehrsmarkt

¹ Die Übernahme der Rail4Chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH durch Veolia Cargo steht derzeit noch unter dem Vorbehalt einer Zustimmung durch die zuständigen Kartellbehörden.

² Bahnspeditionen, die die Organisation und Vermarktung von Verkehren übernehmen, die eigentliche Traktionsleistung jedoch einkaufen, sowie Operateure, die diese Aufgabe im kombinierten Verkehr übernehmen, bleiben außerhalb der Betrachtung.

gebietsansässige Unternehmen übernahmen oder eigene Verkehrsorganisationen aufbauten. Da das Bahngeschäft kapitalintensiv ist und ein hohes Fachwissen erfordert, handelte es sich bei den neuen Wettbewerbern vorrangig um Unternehmen, die eine geographische Ausdehnung ihres Geschäftsfeldes vorgenommen haben. Markteintritte branchenfremder Unternehmen hielten sich in der Vergangenheit in Grenzen.

Zwar steht im Mittelpunkt des wirtschaftlichen Handelns regelmäßig die eigene Gewinnmaximierung. Hinter den Expansionsstrategien bzw. den Markteintritten der Eisenbahnverkehrsunternehmen lassen sich allerdings unterschiedliche Motivationen der Gesellschafter erkennen. So dürfte die Expansion einiger kommunaler und landeseigener Eisenbahnen eng mit dem Ziel der regionalen Standortförderung verbunden sein. Das erkennbare Interesse einiger Städte und Kommunen, die eigenen Hafenstandorte durch eine Expansion ihrer Hafengebäude zu stärken, d.h. besser auszulasten, dürfte u.a. mit dem Wettbewerb unter den Binnenhäfen im Rheinstromgebiet erklärbar sein. Einige Industrieunternehmen haben die Expansion ihrer Werksbahnen bewusst vorangetrieben, um die Wettbewerbsintensität im Schienengüterverkehr zu fördern. Neben der Absicht, die Qualität im Schienengüterverkehr generell zu steigern, sollte auf diese Weise die Abhängigkeit vom ehemaligen Monopolisten reduziert und die eigene Verhandlungsposition verbessert werden. Aus dem gleichen Grund haben traditionelle Großkunden der nationalen Bahnen unterschiedlicher Branchen Eisenbahnverkehrsunternehmen gegründet, die versuchen, neben der Durchführung eigener Verkehre am Markt auch ein bestimmtes fremdes Aufkommen zu akquirieren.¹ Das Risiko des Markteintritts ist in diesen Fällen aufgrund der internen Aufträge sowie der Finanzkraft der Eigentümer regelmäßig kalkulierbar. Durch Übernahme bzw. Gründung von Eisenbahnverkehrsunternehmen traten ferner private Speditions- und Logistikunternehmen in den Markt ein, die im Zuge der Integration der Logistikketten weitere Prozessschritte selbst durchführen, d.h. ihre Wertschöpfungsketten aufwerten bzw. neue Aufkommensquellen erschließen wollten. Vorrangiges Ziel der in Deutschland aktiven ausländischen Staatsbahnen bzw. der sich in ihrem Besitz befindlichen Unternehmen sowie einiger privater ausländischer Verkehrsgesellschaften, die mittels Tochtergesellschaften bzw. über Mehrheitsbeteiligungen auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt aktiv sind, ist der Ausbau des europäischen Netzwerkes.

Zielsetzungen
der Akteure

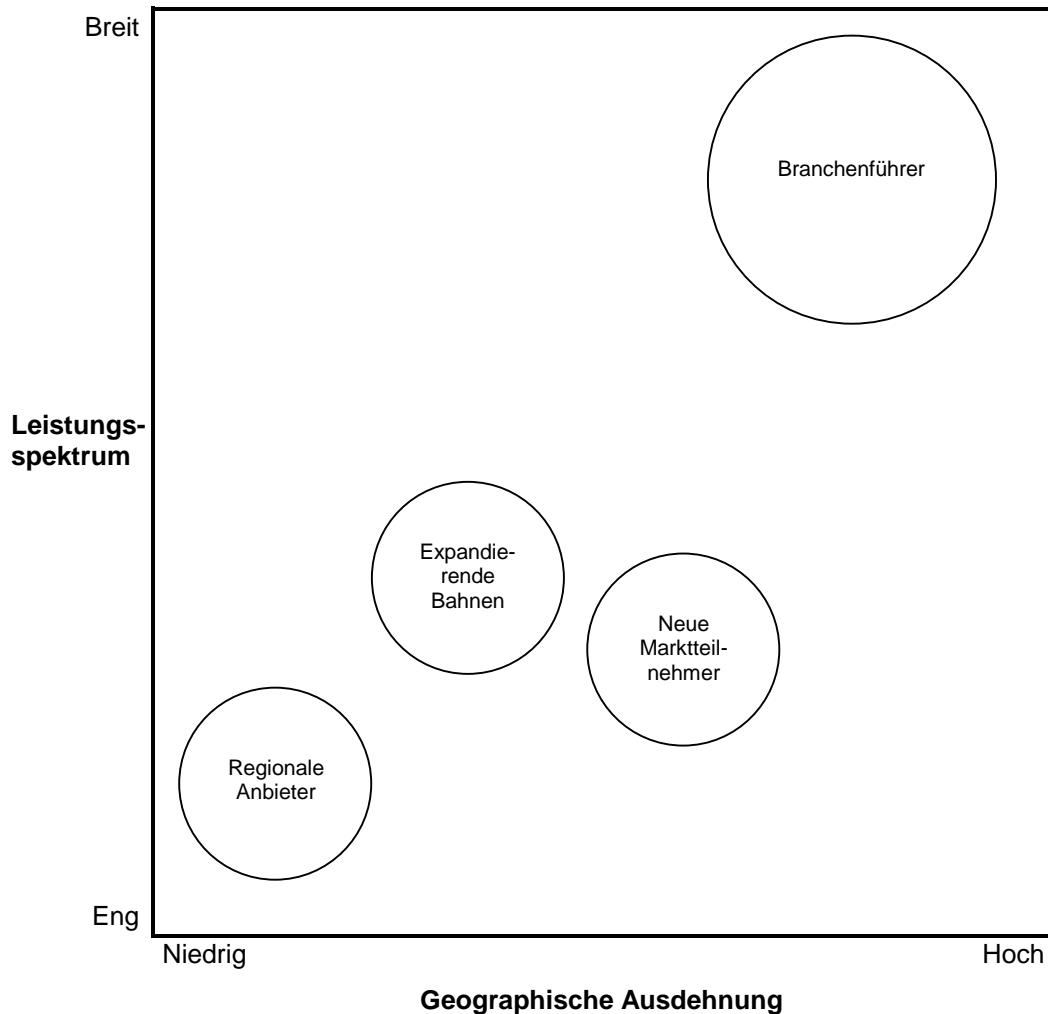
Die heute auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt agierenden Unternehmen begegnen den Herausforderungen der Liberalisierung im Schienengüterverkehr mit unterschiedlichen Geschäftsmodellen. Unterschiede bestehen insbesondere im Hinblick auf die geographische Marktabdeckung sowie den Umfang des Leistungsangebots. Ausgehend von einer solchen Differenzierung lassen sich die auf dem deutschen Schienengüter-

Strategische
Gruppen

¹ Dass das Engagement der Gesellschafter auf dem Eisenbahnmarkt dabei nicht von Dauer sein muss, sondern bei Erreichen der ursprünglichen Zielsetzung beendet werden kann, belegt das Beispiel der Rail4Chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH, die kürzlich von ihren Gesellschaftern (BASF, Hoyer, VTG, Bertschi) an den französischen Verkehrskonzern Veolia verkauft wurde.

terverkehrsmarkt aktiven Unternehmen gegenwärtig im Wesentlichen vier Gruppen zuzuordnen. Diese werden in Abbildung 3, die eine zweidimensionale Karte zeigt, anhand der genannten Dimensionen positioniert.¹ Nachfolgend werden die einzelnen Gruppen sowie deren Beziehungen zueinander genauer erläutert.

Abbildung 3: Gruppen auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt



Quelle: Eigene Darstellung.

Zahlreiche Eisenbahnen in Deutschland beschränken ihr Leistungsangebot weiterhin auf den regionalen Schienengüterverkehr. Hierzu zählen in der Hauptsache kommunale und landeseigene Eisenbahnen sowie Werksbahnen, deren Tätigkeitsschwerpunkte in der Erbringung von Anschlussleistungen bzw. der werksseitigen Bedienung eines Gleisanschlusses, ferner Rangierleistungen bestehen. Diese regionalen Anbieter von Schienengüterverkehrsleistungen befördern auf dem regelmäßig vorhandenen eigenen Gleisnetz

Gruppen:
- Regionale Anbieter

¹ Dabei kann aufgrund der Vielzahl unterschiedlicher Unternehmen auf dem betrachteten Markt nicht ausgeschlossen werden, dass die getroffenen Unterscheidungen Spielraum für abgrenzungstechnische Diskussionen lassen und Übergänge zwischen einzelnen Gruppen mitunter fließend sind.

zumeist Einzelwagen oder Wagengruppen, in der Regel unter Einsatz eigener Lokomotiven, teilweise auch eigenen Waggonmaterials. Das Erbringen der Anschlussleistungen erfolgt im Allgemeinen in der Funktion des Unterfrachtführers für den Branchenführer oder andere Eisenbahnverkehrsunternehmen, die die Beförderungen im Hauptlauf übernehmen.¹ Insoweit besteht regelmäßig eine hohe Abhängigkeit von den Kooperationspartnern. Zum Teil vermieten die Eisenbahnen ihre Lokomotiven mit Lokomotivführer auch stunden- oder tageweise an Gleisbauunternehmen bzw. Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Bauherren oder stellen sie Dritten für Rangieraufgaben zur Verfügung. Der Wunsch nach einer überregionalen Ausweitung der Tätigkeit ist seitens der Gesellschafter in der Regel nicht vorhanden.

Ausgehend von einer starken Position im Regionalbereich erbringen verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen mittlerweile auch überregionale Schienengüterverkehrsleistungen. Insbesondere eine Reihe kommunaler und landeseigener Eisenbahnen sowie einige Werksbahnen haben auf die Liberalisierung mit einer Ausweitung ihrer Geschäftstätigkeit reagiert und erbringen heute Traktionsleistungen über das angestammte regionale Geschäftsfeld hinaus. Ferner wurden gebietsansässige Regionalbahnen sowohl von in- als auch von ausländischen Konzernen zu Expansionszwecken übernommen. Häufig haben diese in vorstehender Karte mit „Expandierende Bahnen“ bezeichneten Unternehmen ihren Standort in Regionen mit einem hohen Basistransportaufkommen, d.h. vor allem in Industriegebieten mit Werkverkehren oder Ballungsräumen sowie in größeren Häfen bzw. in deren Nähe. Aufbauend auf dem hohen regionalen Basistransportaufkommen übernehmen die Eisenbahnen nunmehr auch einige Ganzzugbeförderungen im Fernverkehr eigenverantwortlich. Voraussetzung hierfür sind jedoch paarige Verkehre, die zudem eine gewisse Regelmäßigkeit und ein bestimmtes Mindestvolumen aufweisen. Bislang ist die Anzahl der Auftraggeber für die überregionalen Ganzzugverkehre regelmäßig begrenzt. Daher erfolgt zumeist eine Konzentration auf bestimmte Verkehrsrelationen und spezielle Marktsegmente. Aufgrund der vergleichsweise hohen Abhängigkeit von einzelnen Auftraggebern unterliegen die Eisenbahnverkehrsunternehmen bei diesen Verkehren hohen Marktrisiken aus strukturellen und konjunkturellen Nachfrageentwicklungen.

- Expandierende
Bahnen

Eine deutliche Zunahme des Wettbewerbs auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt erfolgte durch Markteintritte neuer Unternehmen, die mit privatem Kapital oder als Tochtergesellschaften ausländischer Staatsbahnen gegründet wurden. Diese neuen Marktteilnehmer bewirtschaften typischerweise kein eigenes Gleisnetz in Deutschland.

- Neue Markt-
Marktteilnehmer

¹ Das Unternehmen ist in diesen Fällen als Subunternehmer tätig und erbringt für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Bahnspeditionen Traktionsleistungen. Sein Vertragsverhältnis besteht also nicht mit dem Verloader, sondern mit einem anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen oder einer Bahnspedition. Tritt das Eisenbahnverkehrsunternehmen hingegen direkt mit dem Verloader in Kontakt und ist sowohl für die Vermarktung und Organisation des Verkehrs als auch für die Traktion verantwortlich, so ist er der sogenannte Hauptfrachtführer.

Stattdessen konzentrieren sie ihre Aktivitäten vor allem auf den Ganzzugbereich, speziell auf die Traktion so genannter Regel-Ganzzüge im nationalen und internationalen Fernverkehr. Letztere erfolgt entweder eigenständig, in Koordination mit ausländischen Mutter- bzw. Tochtergesellschaften oder in Zusammenarbeit mit ausländischen Kooperationspartnern. Im Mittelpunkt stehen dabei aufkommensstarke Korridore zwischen wichtigen Wirtschafts- und Ballungsräumen, insbesondere die Nord-Süd-Korridore von der Nordsee über die Alpen bis nach Italien. Teilweise erfolgt eine Fokussierung auf bestimmte Branchen. Hierzu zählen insbesondere die Bereiche Container, Automotive, Mineralölzeugnisse und Chemie. Wenngleich die mit der Gründung verbundenen Zielsetzungen der Gesellschafter heterogen waren und sich die Unternehmen hinsichtlich ihrer finanziellen und kapazitiven Ressourcen zum Teil deutlich voneinander unterscheiden, so ähneln sie sich damit insoweit, als sie ihre Leistungsangebote bislang auf bestimmte Marktsegmente und/oder Verkehrskorridore konzentrieren. Gemein ist insbesondere den größeren Vertretern dieser Gruppe zudem das Streben nach Wachstum durch Erschließung zusätzlicher Relationen und neuer Kunden.

Als Teil des integrierten Transport- und Logistikunternehmens DB AG nimmt die Railion Deutschland AG auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt weiterhin eine gesonderte Stellung ein und bildet daher eine eigene Gruppe. Der Branchenführer hebt sich nicht nur in Bezug auf seine Größe, die hohe Netzdichte und seine finanziellen und kapazitiven Ressourcen von den übrigen Eisenbahnen auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt ab. Auch sein generalistisches Leistungsspektrum unterscheidet sich bislang deutlich von den mehr oder weniger stark spezialisierten Angeboten der Wettbewerber. Das Rationalisierungsprogramm Mora C („Marktorientiertes Angebot DB Cargo“), in dessen Rahmen seitens der DB AG die Bedienung von Güterverkehrsstellen aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit örtlich eingestellt wurde, zeigt allerdings, dass auch die DB AG dazu bereit ist, sich aus unrentablen Geschäftsfeldern zurückzuziehen bzw. bestimmte Leistungsangebote zumindest einzuschränken.

- Branchenführer

Ein nicht unwesentlicher Teil der von der DB AG zur Disposition gestellten Güterverkehrsstellen und Strecken wurde von den regional tätigen Bahnen übernommen.¹ Die DB AG ist daher heute zum Teil insoweit auf die Regionalbahnen angewiesen, als sie einen Teil der Grundlast des Einzelwagenverkehrs tragen. Daher besteht zwischen den Regionalbahnen und der DB AG im Regelfall eine enge Kooperation. Auf der anderen Seite befinden sich damit auch viele regional tätige Unternehmen in einer hohen Abhängigkeit vom Branchenführer. Der Einzelwagenverkehr stellt daher ein klassisches Kooperationsfeld dar. Während das Sammeln und Verteilen in der Region teilweise von den regional tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen übernommen wird, führen die überregional täti-

Kooperations-/
Wettbewerbs-
beziehungen

¹ Die beschriebenen Marktanteilsgewinne der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen sind vor diesem Hintergrund insoweit zu relativieren, als sie nicht allein Ausfluss des Wettbewerbs unter den Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, sondern auch Folge der Aussteuerung unrentabler Verkehre durch die DB AG.

gen Unternehmen die Beförderungen im Hauptlauf durch. Neben derartigen Kooperationsbeziehungen bestehen Wettbewerbsbeziehungen bei den Ganzzugverkehren. Diese bestehen nicht nur zwischen den expandierenden und neuen Marktteilnehmern sowie dem Branchenführer, sondern auch innerhalb der Gruppe der neuen Marktteilnehmer. Ambivalent ist das Wettbewerbsverhältnis einiger Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Branchenführer. Während sie bei Einzelwagenverkehren regelmäßig mit ihm kooperieren, stehen sie bei Ganzzugverkehren mit ihm im Wettbewerb.

4.2 Ökonomische Struktur der Branche

Der intramodale Wettbewerb im deutschen Schienengüterverkehr konzentriert sich bislang vor allem auf Ganzzugverkehre im nationalen und internationalen Fernverkehr, d.h. auf Verkehre, bei denen komplette Züge in der Regel ohne zusätzliche Rangiervorgänge und Veränderungen an der Waggonzusammenstellung vom Versender zum Empfänger gefahren werden und die sich damit durch eine vergleichsweise geringe betriebliche Komplexität und einen kalkulierbaren Ressourceneinsatz auszeichnen. Dieses Marktsegment wies insbesondere zu Beginn der Liberalisierung hohe Margen auf, nicht zuletzt da der ehemalige Monopolist mit Gewinnen in diesem Geschäftsfeld das defizitäre Einzelwagensegment finanzieren musste. Es stellte insoweit ein attraktives Betätigungsfeld für neue Wettbewerber dar, zumal letztere aufgrund ihrer vergleichsweise schlankeren Unternehmensstrukturen häufig deutliche Kostenvorteile gegenüber dem Branchenführer aufwiesen und ihre Traktionsleistungen entsprechend günstiger am Markt anbieten konnten. Teilweise wird deshalb auch von einer „Rosinenpicker-Strategie“ der neuen Wettbewerber gesprochen. Flache Hierarchieebenen ermöglichen den Unternehmen zudem eine hohe Anpassungsfähigkeit und Flexibilität in Bezug auf spezielle Wünsche und vorgegebene logistische Abläufe der Kunden.

Wettbewerb bei
Ganzzugverkehren

Gefördert wurde die Entwicklung des Wettbewerbs im Bereich der Ganzzugverkehre insbesondere durch traditionelle Großkunden der nationalen Bahnen, u.a. KV-Operateure, Autotransporteure und die chemische Industrie, die mit Blick auf das Preisniveau und die Servicequalität ein Interesse an einer Intensivierung des Wettbewerbs im Schienengüterverkehr hatten. Ihre Verhandlungsstärke war aufgrund der vorherrschenden monopolistischen Angebotsstruktur im Schienengüterverkehr lange Zeit begrenzt. Soweit möglich, konnte allenfalls mit einer Substitution der Schiene durch andere Verkehrsträger gedroht werden. Um den Wettbewerb zu intensivieren, gründeten einige große Verlader daher sogar eigene Eisenbahnverkehrsunternehmen oder erweiterten das Geschäftsfeld ihrer Werks- bzw. Industriebahnen.¹ Soweit Wettbewerbsangebote bestehen, vergeben aus dem selben Grund heute nicht wenige Verlader zumindest Teile ihrer Auftragspakete an nicht-bundeseigene Eisenbahnen. Letztere profitieren zwar von dieser Vergabep Praxis, al-

Bedeutung
großer Verlader

¹ Beispiele hierfür sind die Gründung der Rail4Chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH durch BASF, VTG, Hoyer und Bertschi oder der ERS Railways durch die Reederei Maersk.

lerdings weisen viele von ihnen heute eine hohe Abhängigkeit von einzelnen Auftraggebern auf. Häufig erzielen sie den Großteil ihres Umsatz mit einigen wenigen Großkunden. Damit sind sie in besonderer Weise abhängig von konjunkturellen und strukturellen Nachfrageentwicklungen in den für sie relevanten Branchen.

Die zunehmende Wettbewerbsintensität bei den Ganzzugverkehren spiegelt sich nicht allein in steigenden Marktanteilen der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen sondern auch in sinkenden Margen wider. Diese kommen vor allem den großen Verladern zugute, deren Verhandlungsstärke sich infolge der Intensivierung des Wettbewerbs im Schienengüterverkehr in den letzten Jahren nachhaltig verbessert hat. Aufgrund der mangelnden Differenzierung der angebotenen Traktionsleistungen und der hieraus resultierenden hohen Substituierbarkeit zwischen den Anbietern einerseits und geringer Wechselkosten der Nachfrager andererseits herrscht bei den Ganzzugverkehren ein intensiver Preiswettbewerb. Dies macht sich vor allem bei Neuausschreibungen bemerkbar, bei denen das Bestreben der Eisenbahnverkehrsunternehmen weiterhin erkennbar ist, durch eine offensive Preisgestaltung Beförderungsaufträge und damit Marktanteile zu gewinnen. Einige Unternehmen bezahlten dies in der Vergangenheit bereits mit operativen Verlusten. Mit Erfolg versucht nach Kenntnis des Bundesamtes auch der Branchenführer in zunehmendem Maße, durch eine offensivere Preisgestaltung und wettbewerbsfähigere Leistungsangebote verlorenes Terrain zurückzugewinnen. Durch verschiedene Restrukturierungsmaßnahmen konnte er in den vergangenen Jahren Effizienz und Flexibilität steigern. Angesichts des hohen Margendrucks bei den Traktionsleistungen sind bei einigen Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits Tendenzen erkennbar, verstärkt bahnlogistische Dienstleistungen anzubieten.

Margenverfall

Trotz der Intensivierung des Wettbewerbs auf dem deutschen Schienennetz ist zu beachten, dass sich die Wettbewerbsangebote der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen bislang im Wesentlichen auf aufkommensstarke Korridore zwischen wichtigen Wirtschafts- und Ballungsräumen konzentrieren. Dies gilt insbesondere für die Nord-Süd-Korridore von der Nordsee über die Alpen nach Italien. Im kombinierten Verkehr bestehen Wettbewerbsangebote vor allem im Seehafen-Hinterlandverkehr, ferner auch bei Verkehren von und zu großen Binnenhäfen. Erkennbar ist zudem, dass die Marktanteile bundeseigener und nicht-bundeseigener Eisenbahnverkehrsunternehmen in Abhängigkeit von den betrachteten Branchen stark variieren. Zwar hat die Entwicklung des Marktes für Anbieter von Fahrzeugen und Personal die ressourcenbezogenen Markteintrittsbarrieren spürbar gesenkt, allerdings stellt nach Kenntnis des Bundesamtes die Verfügbarkeit von Güterwagen in Teilbereichen weiterhin eine wesentliche Markteintrittsbarriere für private Wettbewerber dar.

Fokussierte Wettbewerbsangebote

Aus historischen Gründen befindet sich die Mehrzahl der Güterwagen in Europa im Eigentum der ehemaligen Monopolisten. Mit 95.449 Bahnwagen und 6.223 bahneigenen Privatgüterwagen (P-Wagen), d.h. von Railion an Dritte überlassene Wagen, verfügte die

Markteintrittsbarriere Güterwagen

Railion Deutschland AG im Jahr 2006 über Europas größten Güterwagenpark. Bei den bahneigenen P-Wagen handelt es sich u.a. um Autotransportwagen zur Beförderung von Personenkraftwagen. Die Anzahl der privateigenen P-Wagen, die bei der Railion Deutschland AG am 31.12.2006 eingestellt waren, belief sich auf insgesamt 58.886. Der Anteil der privaten P-Wagen am Güterwagenpark der Railion Deutschland AG, der am 31.12.2006 damit insgesamt 160.558 Wagen umfasste, lag damit bei 36,7 Prozent (Vorjahr: 35,7 Prozent).¹ Wenngleich die Wagenparks privater Vermietgesellschaften zunehmend an Bedeutung gewinnen, so beschränkt sich das Angebot an Privatgüterwagen weitgehend auf bestimmte Branchen. Zu nennen sind insbesondere die chemische Industrie, die Mineralölwirtschaft, der kombinierte Verkehr und der Automotive-Bereich. Für einige andere Güter existieren am Markt bislang kaum Alternativen zum Wagenpark der ehemaligen Monopolisten (z.B. Montangüter, Futtermittel). Erkennbar wird dies bei einer näheren Betrachtung der Zusammensetzung der privateigenen Privatgüterwagen nach Wagenbauarten (siehe Tabelle 4).

Tabelle 4: Aufteilung der privateigenen P-Wagen nach Wagenbauarten (Stand 31.12.2006)

Wagenbauart (Bauartkennbuchstabe)	Bestand am 31.12.2006			Veränderung zum Vorjahr		
	Radsätze			Radsätze		
	2 und 3	4 u. mehr	gesamt	2 und 3	4 u. mehr	gesamt
Kesselwagen (Z)	3.694	30.790	34.484	-377	1.373	996
Wagen für pulverförmige Güter mit Entladung durch Druckluft (Uc)	1.084	2.511	3.595	-10	60	50
Kesselwagen , insgesamt	4.778	33.301	38.079	-387	1.433	1.046
<i>Gedeckte Wagen</i>						
Regelbauart (G)	2	0	2	0	0	0
Sonderbauart (H)	640	9.513	10.153	-48	20	-28
<i>Flachwagen</i>						
Regelbauart (K, R)	71	1.016	1.087	14	39	53
Sonderbauart (L, S)	225	5.337	5.562	6	70	76
<i>Offene Wagen</i>						
Regelbauart (E)	0	416	416	0	40	40
Sonderbauart (F)	342	2.066	2.408	41	146	187
Kühlwagen (I)	410	53	463	-1	0	-1
Wagen mit öffnungsfähigem Dach (T)	47	414	461	2	108	110
Sonderwagen (U)	27	228	255	0	1	1
Sonstige P-Wagen, insgesamt	1.764	19.043	20.807	14	424	438
privateigene P-Wagen, insgesamt	6.542	52.344	58.886	-373	1.857	1.484

Quelle: Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI): Jahresbericht 2006, Hamburg 2007.

Von den knapp 59.000 privateigenen P-Wagen entfielen am 31.12.2006 allein rund 38.000 bzw. knapp 65 Prozent auf Kesselwagen. Auch bei den übrigen Privatwagen handelte es sich überwiegend um Waggons nach Sonderbauart. Demgegenüber fällt das

¹ Siehe Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI): Jahresbericht 2006, S. 5, Hamburg 2007.

Angebot beispielsweise an offenen Wagen, die u.a. zur Beförderung von Kohle benötigt werden, gering aus.¹ Wettbewerb findet somit vor allem in jenen Marktsegmenten statt, in denen nicht-bundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen Zugang zu Rollmaterial haben bzw. dieses von Auftraggebern gestellt wird.

Hinsichtlich des Arbeitskräfteangebots zeigt sich aktuell die für Phasen der Marktöffnung nicht ungewöhnliche Situation eines gewissen Fachkräftemangels. Angesichts des Erstarkens der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen und der von vielen Unternehmen nicht in diesem Umfang erwarteten positiven Entwicklung der Auftrags- und Beschäftigungslage im deutschen Schienengüterverkehr hat sich nach Kenntnis des Bundesamtes der Bedarf an Fachkräften, insbesondere Lokführern, seitens der Unternehmen spürbar erhöht. Örtlich beklagen Eisenbahnverkehrsunternehmen bereits einen Mangel an Lokführern. Insbesondere im norddeutschen Raum sowie in Hessen und Nordrhein-Westfalen übertrifft gegenwärtig die Anzahl der offenen Stellen bereits das Angebot an arbeitslosen Lokführern.²

Anzeichen für
Fachkräfte-
mangel

Im Gegensatz zum Segment der Ganzzugverkehre ist der intramodale Wettbewerb im Bereich des Einzelwagenverkehrs bislang kaum ausgeprägt. Grund hierfür sind die geringen Renditeerwartungen der Unternehmen sowie relativ hohe Markteintrittsbarrieren. Im Rahmen von Einzelwagenverkehren werden einzelne Wagen und Wagengruppen bei verschiedenen Versendern abgeholt, in Rangierbahnhöfen zu größeren Zügen gebündelt und im Hauptlauf zu einem anderen Rangierbahnhof gefahren. Dort werden die Züge wieder zerlegt und die Einzelwagen bzw. Wagengruppen im Anschluss an die Empfänger zugestellt. Dieses Produktionssystem ist relativ komplex und entsprechend kostenintensiv.³ Die erforderlichen hohen Investitionen in vergleichbare Systeme können die zumeist mittelständischen Bahnen aufgrund ihrer eingeschränkten Finanzkraft regelmäßig nicht leisten. Sie stellen damit wirksame Markteintrittsbarrieren dar. Die Railion Deutschland AG besitzt hier klare Größenvorteile. Sie kann ein flächendeckendes und kundenübergreifendes System anbieten, welches es ihr ermöglicht, Transportaufkommen zu kombinieren und schwankende Mengen auszugleichen. Wie beschrieben, konnten die regional tätigen Unternehmen in der Vergangenheit teilweise vom örtlichen Rückzug der DB AG aus dem Einzelwagenverkehr profitieren. Als Wettbewerbsvorteile der zumeist mittelständisch geprägten Eisenbahnverkehrsunternehmen erwiesen sich dabei die im Allgemeinen vergleichsweise schlankeren Unternehmens- und hiermit verbunden günstigeren

Kaum Wettbewerb
im Einzelwagen-
segment

¹ Der Geschäftssparte Railion Montan stehen nach eigenen Angaben hingegen rund 16.000 Güterwagen verschiedener Bauart zur Beförderung von Kohle zur Verfügung. Durch den Kauf der RAG Bahn und Hafen GmbH (heute RBH Logistics GmbH) durch die Railion Deutschland AG wurde die Angebotskonzentration im Bereich der schienenseitigen Kohlebeförderungen im Jahr 2005 weiter erhöht.

² Siehe hierzu auch Bundesamt für Güterverkehr: Arbeitsbedingungen im Güterverkehrs- und Logistikbereich, Köln 2008.

³ In einigen Ländern Europas, u.a. in Spanien und im Vereinigten Königreich, wurde der Einzelwagenverkehr daher bereits eingestellt. Siehe Goldhammer, B: Die neuen Erzeugerpreisindizes für Güterverkehr und Logistik, S. 1097-1115 in: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Wirtschaft und Statistik 11/2007, Wiesbaden 2007.

Kostenstrukturen.¹ Gleichwohl erscheint zumindest fraglich, ob die von der DB AG ausgelagerten Verkehre von den Regionalbahnen immer kostendeckend zu erbringen sind. Wettbewerb unter den Anschlussbahnen findet im Einzelwagenverkehr regelmäßig nicht statt, da die Anschlussbahnen in ihren Regionen in der Regel als Alleinanbieter auftreten.

Der Einzelwagenverkehr ist nicht nur logistisch aufwändig. Er steht zudem in einem intensiven Wettbewerb zum Straßengüterverkehr. In der Vergangenheit war es daher gängige Praxis, den Einzelwagenverkehr mit Gewinnen aus dem Ganzzugbereich zu subventionieren. Durch den anhaltenden Margenverfall im Ganzzugbereich aufgrund der steigenden Wettbewerbsintensität wird dies jedoch zunehmend schwieriger. Zwar wurden im Einzelwagenverkehr in den vergangenen Jahren kontinuierlich Effizienzsteigerungen erzielt. Angesichts der intermodalen Wettbewerbsintensität erscheint jedoch unklar, inwieweit eine wirtschaftliche Bedienung dieses Marktsegments zukünftig möglich ist.

Wirtschaftliche
Attraktivität gering

Grundsätzlich besteht aufgrund ihrer Substituierbarkeit ein intensiver Wettbewerb zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Dies gilt insbesondere für einfache, wenig differenzierte Beförderungsangebote, bei denen die Verkehrsnachfrager sich regelmäßig nur geringen Wechselkosten gegenüber sehen. Sofern geeignete Alternativen im Hinblick auf zum Beispiel Massenleistungsfähigkeit oder Beförderungsqualität bestehen, ist die Kundenloyalität der Verloader entsprechend gering. Aufgrund des allgemein hohen Wettbewerbs in der Wirtschaft hängt die Wahl des eingesetzten Transportmittels verloaderseitig regelmäßig vom Preis und der Qualität (Transportzeit, Pünktlichkeit etc.) der angebotenen Beförderungsleistung ab. Die Substitutionsmöglichkeiten der Verloader begrenzen somit das Gewinnpotential der Eisenbahnverkehrsunternehmen, d.h. die Wettbewerbsangebote des Binnenschiffs bzw. des Lkws bestimmen die Obergrenzen für die Preise, die die Unternehmen verlangen können, ohne ihre Gewinne zu gefährden.

Intermodaler Wett-
bewerbsdruck

Im Allgemeinen besitzt die Eisenbahn im direkten Vergleich zum Binnenschiff deutliche wirtschaftliche Nachteile, wenn sich die Lade- und Löschstelle direkt an der Wasserstraße befindet. Ihre Wettbewerbsfähigkeit verbessert sich, sobald der Empfangs- bzw. Versandort abseits leistungsfähiger Wasserstraßen liegt. Da die Binnenschifffahrt im Vergleich zur Eisenbahn eine geringere Netzbildungsfähigkeit aufweist, beschränkt sich der Wettbewerb zur Eisenbahn vorrangig auf Relationen entlang der leistungsfähigen Binnenwasserstraßen. Dabei konzentriert sich der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Binnenschiff neben Containerverkehren im Rheingebiet vorrangig auf das Segment der Massengutverkehre, für die beide Verkehrsträger aufgrund ihrer Massenleistungsfähigkeit eine besondere Eignung aufweisen. Substitutions- und Wettbewerbsbeziehungen zum Straßengüterverkehr bestehen insbesondere beim Ladungs- und Teilladungsverkehr. Vor allem im Nah- und Regionalbereich weist der Lkw in der Regel deutliche ökonomische Vorteile im Vergleich zur Eisenbahn auf. Die Notwendigkeit der Bündelung von

¹ Da diese Unternehmen häufig auch im Personenverkehr aktiv sind, können sie beim Einstieg in den Güterverkehr teilweise Synergieeffekte nutzen.

Einzelwagen im Schienengüterverkehr spiegelt sich zudem in höheren Transportzeiten wider. Beförderungen im kombinierten Verkehr sind aufgrund der zusätzlichen Kosten durch die Umschlagsvorgänge in den KV-Terminals über Entfernungen von weniger als 300 Kilometer wirtschaftlich nur schwer darstellbar.

5 Entwicklungen auf dem europäischen Schienengüterverkehrsmarkt

5.1 Internationalisierungsstrategien

Verschiedene in- und ausländische Eisenbahnen sind bestrebt, durch den Ausbau ihrer Netzwerke ihre Wettbewerbsposition im internationalen Schienengüterverkehr zu stärken. Triebkräfte für die geographische Ausdehnung des Leistungsangebots sind die zunehmende Arbeitsteilung und der hiermit verbundene wachsende Güteraustausch zwischen den Volkswirtschaften. Insbesondere große Verlagerer gehen immer mehr dazu über, ihre Beförderungsaufträge auf eine geringe Anzahl von Anbietern zu konzentrieren, die dann jedoch regelmäßig die komplette Beförderungsabwicklung, ggf. verkehrsträgerübergreifend, übernehmen sollen. Voraussetzung hierfür ist eine Präsenz auf den relevanten Märkten. Die Entwicklung auf dem europäischen Schienengüterverkehrsmarkt folgt insoweit jener des Güterkraftverkehrsmarktes, der schon heute in hohem Maße durch die großen, international tätigen Speditions- und Logistikunternehmen geprägt wird.

Triebkräfte

Im Gegensatz zum Straßengüterverkehr bestanden jedoch im internationalen Schienengüterverkehr bislang Hemmnisse in Form unterschiedlicher Strom-, Signal- und Zugsicherungssysteme. Lokomotiven und Lokführer können bislang regelmäßig nicht universell eingesetzt werden, sondern müssen in den jeweiligen Ländern zugelassen sein.¹ Verbesserungen werden hier insbesondere die im Jahr 2007 verabschiedeten EU-Regelungen bringen.

Interoperabilität

Die internationale Expansion, d.h. der Ausbau der Netzwerke, erfolgt im Allgemeinen durch Akquisition von ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Gründung von Tochtergesellschaften in den Zielmärkten und/oder in Form von internationalen Kooperationen. Untrennbar hiermit verbunden ist das Ziel, das eigene Produktivsystem stärker auszulasten. Nicht nur in Deutschland, auch in anderen europäischen Ländern sehen sich die ehemaligen Monopolisten einem zunehmenden Wettbewerb ausgesetzt. Ziel aller Kooperationen ist es daher, durch die Anbindung an die Verkehrsnetze der Kooperationspartner eine bessere Auslastung auf den eigenen Relationen zu erreichen, bestehende Verkehre im eigenen Land gegenüber inländischen Konkurrenten zu verteidigen,

Internationalisierungsstrategien

¹ Diese Verfahren variieren von Land zu Land und sind mitunter sehr zeit- und kostenintensiv. So soll das Zulassungsverfahren für einen Loktyp bis zu 8 Mio. Euro kosten. Während die Zulassung in der Schweiz weniger als sechs Monate betragen soll, soll sie in Frankreich mehr als 36 Monate dauern. Siehe hierzu DB AG: Wettbewerbsbericht 2005, Berlin 2005.

d.h. die Schwelle für einen Markteintritt der Wettbewerber zu erhöhen, und damit letztlich den Ertrag zu steigern.

Die Möglichkeit, mittels Übernahme bestehender Unternehmen neue Märkte zu erschließen, nutzen vor allem finanzstarke Unternehmen. Da dieser Weg, der einen schnellen Marktzugang erlaubt, sehr kostenträchtig und mit einem hohen unternehmerischen Risiko verbunden ist, wird er im Wesentlichen von den großen Bahnen bzw. finanzkräftigen Konzernen gegangen. Vor allem die Deutsche Bahn AG hat ihre Strategie im Güterbereich frühzeitig darauf ausgerichtet, sich als eines der international führenden Transport- und Logistikunternehmen zu positionieren und hat daher in den vergangenen Jahren massiv in den Ausbau ihres europäischen und globalen Netzwerkes investiert. Um ihren Kunden umfassende Transport- und Dienstleistungen aus einer Hand anbieten zu können, wurden dabei die Aktivitäten entlang der gesamten Transportkette ausgebaut bzw. erweitert, u.a. im Speditions- und Luftfrachtgeschäft. Die hohe Marktabdeckung in Verbindung mit einem Leistungsangebot, das weit über die Durchführung von Schienengüterverkehrsleistungen hinausgeht, differenziert die DB AG somit von Wettbewerbern, die sich auf den reinen Schienengüterverkehr konzentrieren.

Übernahmen

In vielen Fällen erfolgte die Expansion durch die Übernahme anderer Transport- und Logistikdienstleister: So wurde die Deutsche Bahn im Jahr 2002 mit der Akquisition der Stinnes AG vom reinen Schienencarrier zum international agierenden Transport- und Logistikunternehmen ausgebaut. Durch Akquisitionen entlang der gesamten Transport- und Logistikkette kann die DB AG, ebenso wie andere Bahnen, die eine ähnliche Strategie verfolgen, flexibler auf die Wünsche der Verlader reagieren und so deren Auftragsvergabe eher zu ihren Gunsten beeinflussen.¹ Auf diese Weise versuchen die Bahnen nicht zuletzt, die Schiene stärker in die Transportketten der Verlader zu integrieren und damit eine höhere Auslastung ihres kostenintensiven Produktivsystems zu erreichen. Vor diesem Hintergrund sind auch gesellschaftliche Verflechtungen zwischen der DB AG und KV-Operateuren zu sehen, mittels derer der ehemalige Monopolist versucht, seinen Einfluss im strategisch wichtigen, wachstumsträchtigen KV-Operateursgeschäft zu erhöhen. Mit dem Kauf von BAX Global Inc. im Jahr 2006 erweiterte die Deutsche Bahn mittlerweile ihre Präsenz in Nordamerika und Asien sowie im Luftfrachtgeschäft. Zuletzt wurde im Jahr 2007 der spanische Logistikdienstleister Spain-Tir übernommen. Schienenseitig setzt sich der Railion-Verbund heute aus Railion Deutschland, Railion Danmark, Railion Nederland, Railion Schweiz und Railion Italia zusammen. Dabei sind die bestehenden Railion-Gesellschaften im Ausland aus Übernahmen anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen in den jeweiligen Ländern hervorgegangen. Mit der spanischen Transportes Ferroviarios Especiales S.A. (Transfesa) und der britischen Güterbahn English Welsh&Scottish Railway Holding Limited (EWS), die mit ihrer Tochtergesellschaft Euro

Vorwärts-
integration

¹ Weitere Beispiele sind SNCF / Geodis oder Rail Cargo Austria AG / Express-Interfracht Internationale Spedition GmbH.

Cargo Rail auch in Frankreich aktiv ist, wurde das europäische Netzwerk des Railion-Verbundes zuletzt westwärts ergänzt.

Neben der Deutschen Bahn treiben auch andere europäische Bahnen den Aufbau pan-europäischer Netzwerke voran. Aufgrund der zentralen geographischen Lage innerhalb Europas kommt Deutschland hierbei regelmäßig eine zentrale strategische Bedeutung zu. Die Tochtergesellschaften der Nationalen Luxemburgischen Eisenbahngesellschaft CFL¹ in Deutschland und Dänemark gehen ebenfalls auf Übernahmen zurück. So ist die CFL Cargo Deutschland GmbH aus der Güterverkehrssparte der Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH (neg) hervorgegangen. Über eine Mehrheitsbeteiligung an der TX Logistik AG ist die italienische Trenitalia S.p.A., eine 100%-ige Tochtergesellschaft der italienischen Staatsbahn Ferrovie dello Stato S.p.A. (FS), auf dem deutschen Markt präsent.² Kürzlich hat die französische Staatsbahn SNCF die Übernahme der privaten deutschen Bahngesellschaft ITL bekannt gegeben. Wie die DB AG beschränkt auch die SNCF ihr Leistungsangebot nicht allein auf den Schienengüterverkehr, sondern diversifiziert aus den bereits genannten Gründen in den Speditions- und Logistikbereich. Mit Veolia Cargo, die u.a. die Deutsche Eisenbahngesellschaft (DEG) und zuletzt die Rail4Chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH übernahm und damit zu Europas größter privater Güterbahn avancierte, und dem britischen Konzern Arriva plc, der über seine deutsche Tochter u.a. 100 Prozent der Anteile an der Regentalbahn AG hält sowie mehrheitlich an der Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE) beteiligt ist, haben sich auch private ausländische Verkehrsgesellschaften auf entsprechende Weise Zugang zum deutschen Schienengüterverkehrsmarkt verschafft.

Übernahmen in
Deutschland

Die Gründung eigener Landesgesellschaften im Ausland stellt eine weitere Markteintrittsstrategie dar. Diese Möglichkeit wird u.a. von der SBB Cargo, der für den Güterverkehr zuständigen Tochter der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) genutzt, die auf diese Weise in den deutschen und den italienischen Schienengüterverkehrsmarkt eintrat. Weitere Beispiele sind die Landesgesellschaften der TX Logistik AG in Schweden, Österreich und der Schweiz, die Tochtergesellschaften der Rail4Chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH in Benelux und der Schweiz, die CTL Deutschland, eine Tochtergesellschaft der nach eigenen Angaben größten privaten Güterbahn Polens, oder die Veolia Niederlande.

Gründung von Lan-
desgesellschaften

Praktisch alle Eisenbahnverkehrsunternehmen greifen zur Erreichung ihrer Zielsetzungen im internationalen Verkehr zudem auf Kooperationen zurück. Vor allem für mittelständische Unternehmen sind die administrativen Hürden in den europäischen Einzelstaaten trotz Liberalisierungsmaßnahmen häufig noch zu hoch. Nationale Bestimmungen zum Eisenbahnbetrieb, unterschiedlichen Eisenbahntechniken und die fehlende einheitliche Eisenbahnsprache stellen hohe Markteintrittsbarrieren für mittelständische Eisenbahnen

Internationale
Kooperationen

¹ Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois.

² Zur Zeit ist Trenitalia mit 51 Prozent an dem deutschen EVU beteiligt.

im Ausland dar. Im Rahmen grenzüberschreitender Verkehre arbeiten sie daher häufig mit gebietsansässigen Eisenbahnen zusammen. Aber auch die ehemaligen Monopolisten kooperieren vielerorts noch miteinander, selbst in Fällen, in denen die eine Bahn bereits auf dem Gebiet der anderen aktiv ist. Die Verflechtungsintensität zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen ist von Fall zu Fall verschieden. Die Verbindungen reichen von losen Kooperationsformen, im Rahmen derer Leistungen bei anderen Eisenbahnen eingekauft werden, über einfache Marketing- bzw. Vertriebskooperationen, im Rahmen derer grenzüberschreitende Verkehre von den beteiligten Eisenbahnen gemeinschaftlich vermarktet werden, bis hin zu Kapitalbeteiligungen und Joint Ventures, die einen wesentlich höheren Formalisierungsgrad besitzen und sich im Hinblick auf Risiken, Mitarbeiter-einsatz und Kosten deutlich von den einfacheren Kooperationsformen unterscheiden.

Während die einfacheren Kooperationsformen insgesamt noch dominieren, werden die vergleichsweise risikoreicheren und kostenintensiveren Joint Ventures zumeist von größeren Unternehmen gegründet, häufig unter Beteiligung der ehemaligen Monopolisten. So gründete die Deutsche Bahn AG kürzlich zusammen mit der russischen Bahn RZD, Polzug, Kombiverkehr und Transcontainer das Joint Venture „Trans-Eurasia Logistics“ mit dem Ziel, Containerverkehre von Westeuropa nach Russland anzubieten.¹ Bei „Railion Scandinavia A/S“ und „East-West-Railways“ handelt es sich ebenfalls um Joint Ventures zwischen Railion Danmark A/S und der schwedischen Green Cargo AB bzw. zwischen der Railion Deutschland AG und der polnischen PCC Rail SA. Die französische Fret SNCF hat unter dem Namen „Sibelit“ eine Allianz mit B-Cargo (Belgien), CFF-Cargo (Schweiz) und CFL (Luxemburg) geschlossen, um den Frachtverkehr von Antwerpen nach Basel am linken Rheinufer zu verstärken. Die bislang größte internationale Allianz von Privatbahnen wurde Anfang 2005 gegründet. Unter dem Namen „European Bulls“ bieten heute die Rail4Chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH (D), COMSA Rail Transport (E), LTE Transport und Logistik GmbH (A), NORDCARGO S.r.l. (I), VFLI (F), Viamont, a.s. (CZ) sowie fer Polska S.A.² (PL) gemeinschaftlich Leistungen im internationalen Schienengüterverkehr an. Deutlich erkennbar ist hierbei, dass Kooperationen mit jenen Gesellschaften eingegangen werden, deren Netzwerke komplementäre Stärken und Schwächen aufweisen. Insoweit weist die aktuelle Entwicklung im Schienengüterverkehr auch Parallelen zur internationalen Luftfahrt auf. Dort haben sich die meisten großen Luftfahrtgesellschaften ebenfalls in Allianzen zusammengeschlossen, um durch eine bessere Anbindung an die Verkehrsnetze der Partner, den Verkehr auf den eigenen Strecken zu erhöhen und Eintritte in die Märkte der Partnergesellschaften zu erschweren.

Joint Ventures /
Allianzen

Tabelle 5 stellt die mittels Landesgesellschaften, Mehrheitsbeteiligungen und Joint Ventures bzw. Allianzen erreichte geographische Marktabdeckung ausgewählter Eisenbahnverkehrsunternehmen in Europa dar und fasst insoweit die vorherigen Aussagen zu-

Geographische
Marktabdeckung

¹ Siehe Deutsche Bahn AG: DB und russische Bahn RZD gründen Logistikgesellschaft Trans-Eurasia Logistics, Presseinformation vom 6. März 2008, Berlin 2008.

² Hierbei handelt es sich um ein Joint Venture von Rail4Chem und COMSA.

sammen. Unberücksichtigt in der Darstellung bleiben die zahlreichen loseren Formen der Kooperation bzw. Zusammenarbeit, die im Rahmen grenzüberschreitender Verkehre regelmäßig zwischen den nationalen Bahnen bestehen.

Tabelle 5: Räumliche Marktabdeckung ausgewählter Eisenbahnverkehrsunternehmen in Europa

	Railion	SBB	Trenitalia	SNCF	CFL	Veolia
Finnland	-	-	-	-	-	-
Schweden	+	-	+	-	-	-
Dänemark	+	-	-	-	+	-
Deutschland	+	+	+	+	+	+
Niederlande	+	-	-	-	-	+
Belgien	+	-	-	+	+	+
Luxemburg	-	-	-	+	+	-
Frankreich	+	-	-	+	+	+
Schweiz	+	+	+	+	+	+
Österreich	-	-	+	-	-	+
Italien	+	+	+	-	-	+
Tschechische Republik	-	-	-	-	-	+
Polen	+	-	-	-	-	+
Ungarn	+	-	-	-	-	-
Slowenien	-	-	-	-	-	-
Slowakei	-	-	-	-	-	-
Estland	-	-	-	-	-	-
Lettland	-	-	-	-	-	-
Litauen	-	-	-	-	-	-
Bulgarien	-	-	-	-	-	-
Rumänien	+	-	-	-	-	-
Vereinigtes Königreich	+	-	-	-	-	-
Irland	-	-	-	-	-	-
Spanien	+	-	-	-	-	-
Portugal	-	-	-	-	-	-
Griechenland	-	-	-	-	-	-

Anmerkung: Die Übersicht wurde auf Basis öffentlich zugänglicher Quellen erstellt. Ein Anspruch auf Vollständigkeit kann daher nur bedingt bestehen. Dargestellt wird lediglich die mittels Landesgesellschaften, Mehrheitsbeteiligungen und Joint Ventures bzw. Allianzen erreichte geographische Marktabdeckung. Unberücksichtigt in der Darstellung bleiben die zahlreichen loseren Formen der Kooperation bzw. Zusammenarbeit, die im Rahmen grenzüberschreitender Verkehre regelmäßig zwischen den nationalen Bahnen bestehen. Die Darstellung der geographischen Marktabdeckung von Veolia Cargo erfolgt unter Berücksichtigung von Rail4Chem. Die Übernahme der Rail4Chem durch Veolia Cargo steht gleichwohl noch unter dem Vorbehalt einer Zustimmung durch die zuständigen Kartellbehörden.

Quelle: Eigene Darstellung.

Erkennbar ist die hohe Angebotskonzentration auf der Nord-Süd-Achse von der Nordsee über die Alpen nach Italien. Hier steht die Railion Deutschland AG mit ihren Landesgesellschaften Railion Nederland, Railion Danmark, Railion Schweiz und Railion Italia vor allem mit der italienischen Trenitalia bzw. der TX Logistik AG und deren Tochterunternehmen in Österreich, der Schweiz und Schweden sowie Rail4Chem (Veolia Cargo) mit Tochterunternehmen in der Schweiz und den Niederlanden sowie mit der schweizerischen SBB Cargo im Wettbewerb. Von allen Bahnen erreicht die deutsche Railion heute die größte räumliche Marktabdeckung im internationalen Schienengüterverkehr in Europa. Im Gegensatz zu der SBB Cargo und Trenitalia, die ihre Wettbewerbsangebote schwerpunktmäßig auf die Nord-Süd-Korridore konzentrieren, ist die Entwicklung des Netzwerkes nach Westen und Osten seitens der Railion bereits wesentlich weiter vorgeschritten. Mit Gesellschaften in Frankreich, Deutschland und den Niederlanden, den Tochtergesellschaften der Rail4Chem in der Schweiz und den Niederlanden sowie in Ko-

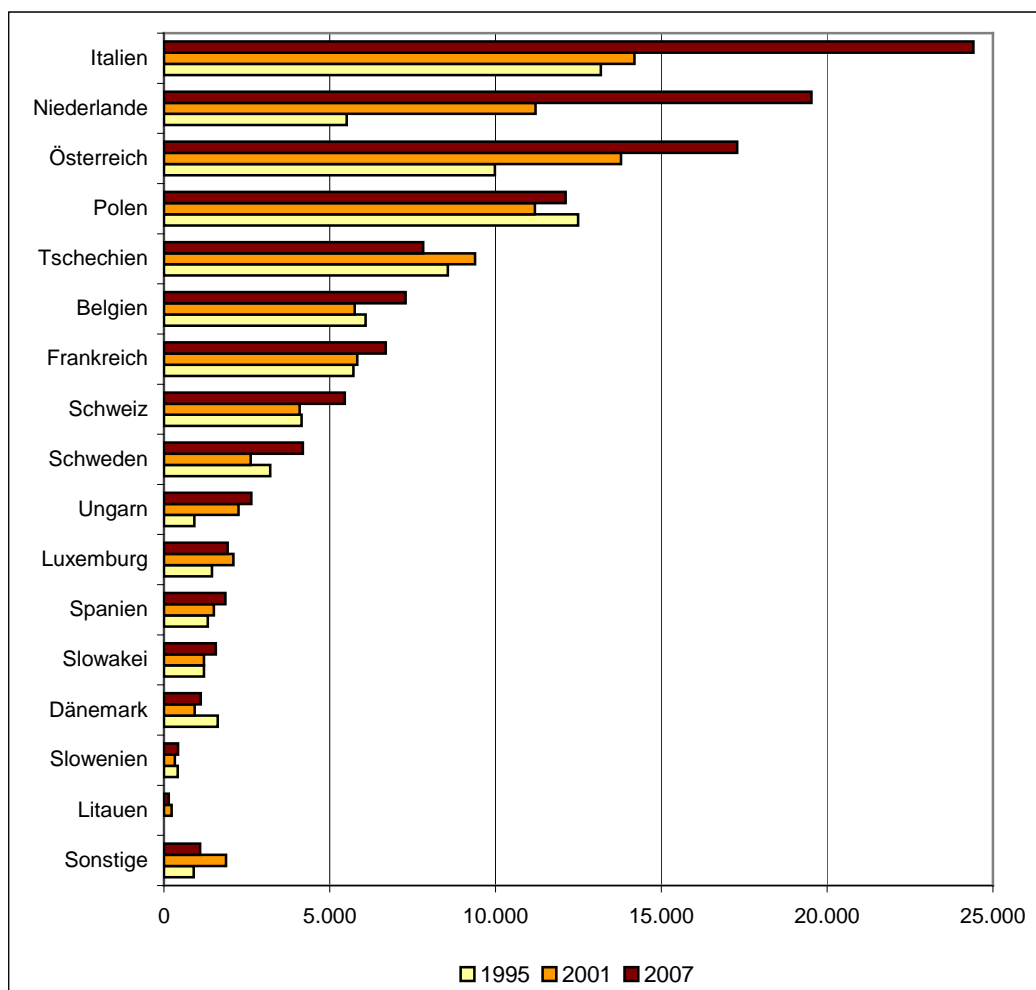
operation mit anderen Bahnen („European Bulls“) bietet Veolia Cargo durchgehende Transportleistungen sowohl auf der Nord-Süd-Achse als auch in Richtung Osten (Polen) und Westen (Frankreich, Niederlande) an.¹ Generell zeigt sich, dass durch den zunehmenden Ausbau der pan-europäischen Netzwerke neben die ursprünglichen und vielfach auch heute noch bestehenden Kooperationsbeziehungen ein zunehmender Wettbewerb zwischen den ehemaligen Monopolisten auf ihren jeweiligen Heimatmärkten tritt.

5.2 Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs

Der internationale Schienengüterverkehr verdankt sein überdurchschnittliches Wachstum in den vergangenen Jahren vor allem dem Wachstum der Nord-Süd-Verkehre. Wie Abbildung 4 entnommen werden kann, verzeichneten insbesondere die grenzüberschreitenden Verkehre mit Italien, den Niederlanden sowie Österreich in den letzten Jahren hohe Aufkommenszuwächse.

Wachstum auf
Nord-Süd-Achse

Abbildung 4: Grenzüberschreitender Schienengüterverkehr zwischen Deutschland und ausgewählten Staaten in 1.000 Tonnen



Quelle: Statistisches Bundesamt.

¹ Die Übernahme der Rail4Chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH durch Veolia Cargo steht derzeit noch unter dem Vorbehalt einer Zustimmung durch die zuständigen Kartellbehörden.

Im Rahmen ihrer Internationalisierungsstrategien folgen die meisten Eisenbahnverkehrsunternehmen somit den Hauptverkehrsströmen im europäischen Schienengüterverkehr. Zwar gewinnen die Ost-West-Verkehre zunehmend an Bedeutung, sie dürften bezogen auf ihr Volumen jedoch auf absehbare Zeit nicht das Niveau der Nord-Süd-Verkehre erreichen.

Aufgrund seiner zentralen geographischen Lage in der Europäischen Union verzeichnet Deutschland vor dem Hintergrund des zunehmenden internationalen Warenaustauschs seit Jahren ein wachsendes Transitaufkommen im Schienengüterverkehr. Im Zeitraum von 1996 bis 2007 erhöhte sich die im Transitverkehr durch Deutschland erbrachte Verkehrsleistung um rund 88 Prozent von knapp 6,9 Mrd. tkm auf über 12,9 Mrd. tkm. Die Beförderungsmenge legte im selben Zeitraum von 9,0 auf 19,3 Mio. Tonnen zu. Die aufkommensstärksten Relationen sind Tabelle 6 zu entnehmen. Deutlich erkennbar ist auch hier die hohe Bedeutung der Nord-Süd-Verbindungen, die in engem Zusammenhang mit den ARA-Häfen, insbesondere Rotterdam und Antwerpen, stehen, über die ein Großteil des interkontinentalen Handels Westeuropas abgewickelt wird. Ost-West-Verkehre im Transit durch Deutschland sind bislang wesentlich geringer ausgeprägt.

Transitverkehr

Tabelle 6: Aufkommensstärkste Relationen im Durchgangsverkehr durch Deutschland im Jahr 2007

Rang	Relation	Aufkommen in 1.000 t	Anteil in %
1	Belgien - Italien	4.559	23,6
2	Niederlande - Italien	2.081	10,8
3	Niederlande - Österreich	2.000	10,4
4	Dänemark - Italien	1.074	5,6
5	Belgien - Österreich	1.010	5,2
6	Niederlande - Schweiz	989	5,1
7	Belgien - Schweiz	578	3,0
8	Polen - Frankreich	511	2,6
...			
Durchgangsverkehr insgesamt		19.300	100

Quelle: Statistisches Bundesamt.

6 Ausblick

Angesichts der offensiven Expansionsbestrebungen einiger Eisenbahnverkehrsunternehmen scheint eine Marktkonsolidierung im europäischen Schienengüterverkehr vorgezeichnet. Dies indizieren nicht nur die Firmenübernahmen auf dem deutschen Schienengüterverkehrsmarkt, sondern auch die Aktivitäten insbesondere der Deutschen Bahn AG im europäischen Ausland. An deren Ende werden nach Einschätzung von Marktteilnehmern einige große Eisenbahnverkehrsunternehmen, in erster Linie ehemalige Staatsbahnen, übrig bleiben, die europaweite Verkehre anbieten können und die über die ausreichenden finanziellen Kapazitäten verfügen, um auf die logistischen Anforderungen der verladenden Wirtschaft reagieren zu können. Das heißt, die ehemals monopolistischen

Marktkonsolidierung

nationalen Märkte würden durch eine oligopolähnliche Struktur auf europäischer Ebene ersetzt. Gleichwohl ist zu erwarten, dass diese Netzwerker auf aufkommensstarken Relationen auch zukünftig im Wettbewerb zu schlanken, kostengünstigen Eisenbahnen stehen werden sowie zu spezialisierten Unternehmen, die ihr Leistungsangebot auf bestimmte Branchen oder Nischen konzentrieren. Vorrangig als Kooperationspartner dürften weiterhin viele regional tätige Eisenbahnen fungieren, die auch zukünftig für das Sammeln und Verteilen der Waggons in der Region verantwortlich zeichnen werden.

In Deutschland dürfte der Wettbewerb bei den Ganzzugverkehren in den kommenden Jahren weiter zunehmen. So ist zu berücksichtigen, dass sich die gegenwärtige Entwicklung vor dem Hintergrund einer steigenden Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen vollzieht. Bei der nächsten Konjunkturabschwächung wird sich die intramodale Wettbewerbsintensität und auch der Preisdruck damit weiter erhöhen. Angesichts der hohen Fixkostenintensität des Güterbahngeschäfts dürften sich die Unternehmen in einem solchen Fall noch stärker unter Druck gesetzt sehen, ihre Kapazitäten auszulasten. Im Zuge eines wahrscheinlichen Verdrängungswettbewerbs ist mit dem Ausscheiden von Unternehmen aus dem Markt und einer Konsolidierung desselben zu rechnen. Für den Aufbau eines konkurrierenden Einzelwagennetzes in Deutschland durch private Unternehmen bestehen voraussichtlich auch in der Zukunft kaum Chancen. Zwar ist grundsätzlich denkbar, dass große, kapitalkräftige Eisenbahnen oder Kooperationen in das Segment des Einzelwagenverkehrs eintreten und den Wettbewerb beleben. Aufgrund der geringen wirtschaftlichen Attraktivität dieses Segments ist die Wahrscheinlichkeit hierfür allerdings gering.

Wettbewerbsintensität im Ganzzugsegment steigt

Anhang A: Beförderungsmenge im Schienengüterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen im Zeitraum von 1991 bis 2007 in 1.000 Tonnen

Jahr	Insgesamt	Davon				Durchgangs- verkehr
		innerdeutscher Verkehr	grenzüberschreitender Verkehr			
			zusammen	Versand	Empfang	
1.000 Tonnen						
1991	415.500	329.000	78.900	40.400	38.500	7.600
1995	333.100	247.800	76.700	32.900	43.800	8.600
1996	319.479	235.479	75.000	33.800	41.200	9.000
1997	321.500	231.200	81.100	38.100	43.000	9.200
1998	308.704	214.304	84.500	40.200	44.300	9.900
1999	290.700	199.400	82.000	38.400	43.600	9.300
2000	293.800	193.300	90.000	42.300	47.700	10.500
2001	291.100	192.400	88.500	41.300	47.200	10.200
2002	289.205	193.200	85.300	40.500	44.800	10.700
2003	303.757	203.230	88.700	41.300	47.400	11.800
2004	310.261	200.102	97.360	46.063	51.296	12.799
2005 ¹	317.294	201.725	99.344	48.220	51.124	16.225
2006	346.118	217.890	110.775	54.628	56.147	17.454
2007	361.100	226.300	115.500	56.400	59.100	19.300
Veränderungen zum Vorjahreszeitraum in %						
1997	0,6	-1,8	8,1	12,7	4,4	2,2
1998	-4,0	-7,3	4,2	5,5	3,0	7,6
1999	-5,8	-7,0	-3,0	-4,5	-1,6	-6,1
2000	2,9	-0,4	9,8	10,2	9,4	12,9
2001	-2,7	-3,1	-1,7	-2,4	-1,0	-2,9
2002	-0,7	0,4	-3,6	-1,9	-5,1	4,9
2003	5,0	5,2	4,0	2,0	5,8	10,3
2004	2,1	-1,5	9,8	11,5	8,2	8,5
2005 ¹	-1,1	-0,7	-3,8	-2,2	-5,3	13,2
2006	9,1	8,0	11,5	13,3	9,8	7,6
2007	4,3	3,9	4,3	3,3	5,9	10,5

¹ Korrektur für 2005 wegen Untererfassung im Kombinierten Verkehr (3,8 Mio. t) und rund 6,8 Mio. t jährlich bisher nicht erfasster Behältergewichte. Zwecks Darstellung plausibler Vorjahresvergleiche beziehen sich die prozentualen Veränderungsrate für 2005 auf die Daten der früheren Erfassungsmethode; ab 2006 beinhaltet die prozentuale Veränderungsrate das korrigierte Erhebungskonzept (einschl. Behältergewichte).

Quelle: Statistisches Bundesamt: Fachserie 8, Reihe 1.1 Verkehr aktuell.

Anhang B: Entwicklung der Eisenbahngüterverkehrsleistung in der EU-27 und der Schweiz seit 1991 in Mio. tkm

	1991	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 ²
Belgien	8.126	7.602	7.243	7.465	7.600	7.392	7.674	7.081	7.297	7.293	7.691	8.130	k.A.	k.A.
Tschech. Republik	k.A.	22.600	22.300	21.000	18.700	16.700	17.500	16.900	15.800	15.862	15.092	14.866	15.779	16.304
Dänemark	1.509	1.693	1.459	1.726	1.812	1.703	2.025	2.091	1.877	1.985	2.321	1.976	1.892	1.779
Deutschland ¹	82.200	70.500	70.000	73.900	74.200	76.822	82.675	81.042	81.059	85.128	91.921	95.421	107.008	114.615
Estland	k.A.	3.800	4.200	5.100	6.100	7.300	8.100	8.600	9.700	9.670	10.488	10.639	10.418	8.430
Irland	603	602	570	522	469	500	491	516	426	398	399	303	205	129
Griechenland	605	305	350	330	322	347	427	380	327	456	592	613	662	835
Spanien	9.435	9.753	9.761	10.841	11.322	11.487	11.614	11.717	11.569	11.743	11.874	11.635	11.634	11.064
Frankreich	49.264	46.355	48.270	52.575	52.612	52.059	55.282	50.345	49.977	46.835	45.121	40.701	41.190	41.186
Italien	19.941	21.689	21.034	22.902	22.455	21.549	22.817	21.762	20.679	20.299	22.183	22.761	24.151	25.285
Zypern	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lettland	k.A.	9.800	12.400	14.000	13.000	12.200	13.300	14.200	15.000	17.955	18.618	19.779	16.831	18.313
Litauen	k.A.	7.200	8.100	8.600	8.300	7.800	8.900	7.700	9.800	11.457	11.637	12.457	12.896	14.373
Luxemburg	704	500	500	600	600	600	632	585	550	525	593	392	441	287
Ungarn	k.A.	8.400	7.600	8.100	8.200	8.500	8.800	7.700	7.800	7.614	8.749	9.090	10.167	10.136
Malta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Niederlande	3.023	3.016	3.164	3.435	3.793	3.732	4.522	4.293	4.024	4.705	5.225	5.865	6.289	7.216
Österreich	k.A.	13.155	13.311	14.196	14.713	15.038	16.600	16.893	17.130	16.866	18.757	18.957	20.980	21.371
Polen	k.A.	68.200	67.400	67.700	60.900	55.100	54.000	47.700	46.600	47.407	52.332	49.972	53.622	k.A.
Portugal	1.641	2.019	1.858	2.247	2.048	2.179	2.183	2.138	2.193	2.073	2.282	2.422	2.430	2.586
Slowenien	k.A.	3.100	2.600	2.900	2.900	2.800	2.900	2.800	3.100	3.279	3.149	3.245	3.373	3.603
Slowakei	k.A.	13.800	12.000	12.400	11.800	9.900	11.200	10.900	10.400	10.113	9.702	9.463	9.988	9.647
Finnland	k.A.	9.293	8.806	9.856	9.885	9.753	10.107	9.857	9.664	10.047	10.105	9.706	11.060	10.434
Schweden	18.191	18.921	18.846	19.181	19.163	19.090	19.475	18.954	19.197	20.170	20.856	21.675	22.271	23.309
Verein. Königreich	15.382	13.300	15.100	16.900	17.300	18.200	18.100	19.400	18.500	18.734	22.552	22.322	27.365	26.384
Bulgarien	k.A.	8.600	7.500	7.400	6.200	5.200	5.500	4.900	4.600	5.300	5.200	5.200	5.396	5.241
Rumänien	k.A.	17.900	24.300	22.100	16.600	14.700	16.400	16.100	15.200	15.000	17.000	16.582	15.791	15.757
<i>nachrichtlich:</i>														
Schweiz	k.A.	8.700	7.900	8.700	9.100	9.800	10.400	9.700	9.600	9.300	9.300	11.500	k.A.	k.A.

¹ ab 1999 einschließlich Behältergewichte. ² Teilweise vorläufige Werte.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Eurostat, DG Tren.

Anhang C: Beförderungsmenge im Schienengüterverkehr in Deutschland nach Be- und Entladeländern im Jahr 2007 in 1.000 t

		Entladeland																	
		D	B	DK	F	I	LT	LU	NL	A	PL	S	SK	SL	E	CZ	H	CH	Sonst.
Beladeland	D	226.307	2.353	870	4.395	15.353	103	1.563	3.114	10.403	4.518	1.748	464	342	1.130	3.721	1.328	4.259	761
	B	4.936	-	20	-	2.595	-	-	-	535	230	248	67	22	-	133	27	535	87
	DK	241	-	-	19	528	-	-	1	1	1	-	-	-	-	2	1	58	4
	F	2.293	-	47	-	-	1	-	38	77	105	215	29	8	-	97	18	-	1
	I	9.063	1.964	546	-	-	-	-	854	-	7	144	-	-	-	-	-	260	81
	LT	39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	LU	360	-	34	-	39	1	-	46	19	21	58	4	2	-	10	3	14	17
	NL	16.416	-	17	99	1.227	-	-	-	1.068	213	75	187	2	-	91	129	594	21
	A	6.882	475	37	275	-	-	19	932	-	85	159	-	-	34	-	-	-	13
	PL	7.592	121	14	406	11	-	139	63	22	-	31	-	20	21	-	5	97	8
	S	2.445	239	-	143	385	-	6	3	67	1	-	1	8	-	23	3	45	5
	SK	1.095	67	12	49	-	-	-	28	-	-	30	-	-	20	-	-	1	-
	SL	85	7	5	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-
	E	725	-	11	-	-	-	-	-	10	6	5	26	-	-	-	2	-	1
	CZ	4.100	68	35	68	2	1	1	65	14	-	36	-	-	5	-	-	31	2
	H	1.303	40	4	53	-	-	-	78	-	-	12	-	-	9	-	-	-	-
	CH	1.192	43	5	-	244	-	-	395	-	6	31	-	-	-	4	-	-	45
Sonst.	334	133	4	10	11	-	1	1	26	-	-	-	-	1	-	-	-	-	

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 Reihe 2 Eisenbahnverkehr.

**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**

Werderstraße 34
50672 Köln

Telefon: (0221) 5776 - 0
Telefax: (0221) 5776 - 1777

Postfach 19 01 80
50498 Köln

Internet: <http://www.bag.bund.de>
E-Mail: poststelle@bag.bund.de

Stand: Juni 2008