

EUROPAINSTITUT der Universität Basel

Johannes Kohlschütter
**Lokomotiven der Einigung -
Europäische Eisenbahnen zwischen Kooperation
und Konkurrenz**

BASLERSCHRIFTEN zur europäischen Integration Nr. 96

Das **Europainstitut der Universität Basel** ist ein rechts-, politik- und wirtschaftswissenschaftliches Zentrum für interdisziplinäre Lehre und Forschung zu europäischen Fragen. Das Institut bietet ein einjähriges, praxisbezogenes und interdisziplinäres Nachdiplomstudium zum *Master of Advanced Studies in European Integration* an, die Vertiefungsstudien *Major in Conflict and Development* und *Major in International Business* sowie neu auch ein massgeschneidertes Zertifikatsprogramm (*Certificate of Advanced Studies*). Daneben führt das Institut zusammen mit der Juristischen, der Wirtschaftswissenschaftlichen und der Philosophisch-Historischen Fakultät der Universität Basel einen *Masterstudiengang European Studies* durch. Es finden ausserdem regelmässig spezielle Weiterbildungskurse, Seminare und Vorträge statt. In der Forschung werden in Zusammenarbeit mit benachbarten Instituten sowohl fachspezifische wie multidisziplinäre Themen bearbeitet. Das Europainstitut ist als Ansprechpartner für Politik, Wirtschaft und Verwaltung beratend tätig.
www.europa.unibas.ch

ISBN-13: 978-3-905751-21-5

ISBN-10: 3-905751-21-6

Johannes Kohlschütter hat von 2001 bis 2007 in Freiburg i. Breisgau Molekulare Medizin studiert und war anschliessend in der medizinischen Forschung tätig. Von 2009 bis 2010 hat er den 17. Nachdiplomstudiengang am Europainstitut der Universität Basel absolviert. Seit seinem Abschluss ist er bei der Wiesbadener Logistikberatung TransCare beschäftigt. Die vorliegende Arbeit ist eine leicht überarbeitete Version seiner Diplomarbeit zur Erlangung des Titels „Master of Advanced Studies in European Integration, Master in International Business“. Die Arbeit wurde von Prof. Rolf Weder und Prof. René Frey betreut.

BASLERSCHRIFTEN zur europäischen Integration Nr. 96

Johannes Kohlschütter
**Lokomotiven der Einigung -
Europäische Eisenbahnen zwischen Kooperation
und Konkurrenz**

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	8
1 Einführung und Fragestellung	9
2 Entwicklungen vor der Liberalisierung des Eisenbahnwesens	11
2.1 Eisenbahnen und Staatsbildung	11
2.2 Ökonomische Dimensionen des Eisenbahnwesens im 19. Jahrhundert	13
2.2.1 Privat- oder Staatsbahn?	13
2.2.2 Konkurrenz	15
2.2.3 Vertikale Aufstellung	16
2.3 Frühe Kooperationen	17
2.4 Der Monopol- und Wettbewerbsbegriff bis in die 1990er Jahre	19
3 Gemeinschaftsrechtliche Rahmenbedingungen der Liberalisierung	21
3.1 Entwicklung bis in die 1980er Jahre	21
3.2 Reformen nach dem Untätigkeitsurteil von 1985	22
3.2.1 Die Strukturreform von 1991	22
3.2.2 Mehr Wettbewerb: Die „Eisenbahnpakete“	23
3.2.3 Bestimmungen im Verhältnis von Schweiz und EU	25

4	Neuere Tendenzen seit den 1990er Jahren	25
4.1	Zunahme von Gemeinschaftsunternehmen	25
4.2	Expansionsstrategien	27
4.2.1	Internationalisierung	27
4.2.2	Vertikalisierung	29
4.3	Kräfteverschiebungen auf dem Markt	30
4.3.1	Neue Konkurrenten und Konsolidierung	30
4.3.2	Neue Allianzen	31
4.4	Das deutsch-französische Verhältnis	31
4.4.1	Gegenseitige Kritik am Netzzugang	31
4.4.2	Deutschland als Vorbild?	33
4.4.3	Mögliche Perspektiven	34
4.5	Gegenwärtige Situation in den Verkehrsbereichen	35
4.5.1	Güterverkehr	35
4.5.2	Personenfernverkehr	36
4.5.3	Personennahverkehr	37
5	Ökonomische Aspekte der neueren Entwicklung	38
5.1	Stellung der Bahn im Wettbewerb	38
5.2	Entwicklung von Markteintrittsbarrieren	41
5.3	Stellen Grenzen noch ein Hindernis dar?	42
5.4	Mehr Flexibilität durch Divisionalisierung?	45
5.5	Interne Konkurrenz	45
5.6	Eisenbahngüterverkehr zwischen Profit und Gemeinwirtschaftlichkeit	46

6	Schlussbetrachtungen	47
6.1	Ist die Auslandsexpansion alternativlos?	47
6.2	Öffnung als Verwirklichung der europäischen Integration	48
6.3	Grenzen des Wettbewerbs	50
6.4	Ausblick	53
7	Literatur	55
7.1	Verträge, Gesetze und Rechtssachen	55
7.2	Sonstige Literatur	58

Abkürzungsverzeichnis

BLS	Bern-Lötschberg-Simplon (früherer Namensbestandteil der heutigen BLS AG)
DB	Deutsche Bundesbahn / Deutsche Bahn AG
EU	Europäische Union
ECR	European Cargo Rail
EU-15	Europäische Union mit 15 Mitgliedsländern (1995-2004)
EUKL	Eurostar United Kingdom Limited
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
Hz	Hertz
ITL	Internationale Transport Logistik
LCR	London Continental Railways
Mrd.	Milliarden
o. V.	ohne Verfasser
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
Pkm	Personenkilometer
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SNCB	Société Nationale des Chemins de Fer Belges
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer (Frankreich)
tkm	Tonnenkilometer
UIC	Union Internationale des Chemins de Fer (Internationaler Eisenbahnverband)
V	Volt
vgl.	vergleiche
z. B.	zum Beispiel

1 Einführung und Fragestellung

*«Le chemin de fer sera le moyen de transport du XXI^e siècle, s'il parvient à survivre au XX^e siècle»
Louis Armand*

In den frühen Jahren der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft scheint zwischen den europäischen Eisenbahngesellschaften noch ungetrübte Einigkeit zu herrschen: Als der Internationale Eisenbahnverband UIC im Mai 1963 sein neues Geschäftsgebäude in Paris bezieht, bemerkt der französische Minister für Öffentliche Arbeiten und Verkehr Marc Jacquet in einer Rede:

„Dieser Aufgabe [eine Leistungssteigerung der Bahnen in Europa zu erreichen] können sich alle Verwaltungen ohne jegliche Zurückhaltung widmen, denn die Bahnen geniessen den in der Wirtschaft nahezu einmaligen Vorzug, miteinander nicht im Wettbewerb zu stehen“ (zitiert nach: Armand 1964, S. 5).

Nicht ganz fünfzig Jahre später ist von dieser Grundhaltung nur noch wenig zu spüren: Im Februar 2008 fordert der französische Staatspräsident Nicolas Sarkozy in einer „lettre de mission“ an den neuen SNCF-Präsidenten Guillaume Pepy, die SNCF müsse „vollkommen ins Zeitalter von Entwicklung und Wettbewerb eintreten“ und „ein führendes öffentliches französisches Unternehmen auf europäischer Ebene“ werden¹ (Sarkozy 2008). Im März 2010 teilt Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn, bei der Bilanzpressekonferenz seines Unternehmens die Einschätzung mit, dass eine Konsolidierungsphase in Europa bevorstehe, an deren Ende nur „ca. fünf grosse Bahnunternehmen“ übrig bleiben würden (Grube 2010, S. 22).

Der Gegensatz zwischen diesen Aussagen weckt das Interesse daran, wie sich das Verhältnis zwischen den Eisenbahnunternehmen aus europäischen Ländern seit den Anfängen entwickelt und wie es

1 Eigene Übersetzung.

sich durch Liberalisierungsschritte verändert hat.

Dieser Frage soll die vorliegende Arbeit nachgehen. Dabei stehen vor allem die Rolle der ursprünglichen „Staatsbahnen“ und der Wettbewerb durch Aktivitäten ausserhalb des eigenen Landes im Mittelpunkt des Interesses. Es werden in erster Linie die nationalen Bahnen aus Deutschland und Frankreich betrachtet, die als wirtschaftlich bedeutende Gründungsmitglieder der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und grosse „Eisenbahnländer“ in einem interessanten und gleichermassen durch Partnerschaft und Rivalität gekennzeichneten Verhältnis stehen. Daneben wird unter einzelnen Aspekten auch auf die Rolle von Bahnen aus der Schweiz eingegangen, die als bedeutendes Transitland, aber auch durch ihre grenzüberschreitend tätigen Bahngesellschaften gut in den europäischen Eisenbahnverkehrsmarkt integriert ist.

Zunächst werden die Bestimmungsfaktoren für Konkurrenz und grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Eisenbahnwesen von seinen Anfängen bis vor dem Beginn der Liberalisierung untersucht. Anschliessend wird die Entwicklung der rechtlichen Grundlagen für die grenzüberschreitende Öffnung der Schienennetze dargestellt. Es folgt ein Versuch, ausgewählte Tendenzen der neueren Entwicklung bis in die Gegenwart zu identifizieren und Ansätze für ihre ökonomische Einordnung zu liefern.

Die Arbeit schliesst mit einer persönlichen Stellungnahme zu ausgewählten Aspekten ab.

2 Entwicklungen vor der Liberalisierung des Eisenbahnwesens

2.1. Eisenbahnen und Staatsbildung

Von Louis Armand², in den fünfziger Jahren des 20. Jahrhunderts Präsident des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC, stammt die Feststellung, die Eisenbahnen hätten „die internationale Wesensart in die Wiege mitbekommen“ (Armand 1964, S. 15). Dieser Einschätzung folgend kann man annehmen, dass das Überwinden von Grenzen für die Bahngesellschaften stets von besonderem Interesse war und ist. Es ist deshalb reizvoll, die Interdependenzen zwischen der Entwicklung des Eisenbahnsystems und dem europäischen Einigungsprozess zu untersuchen. Von Interesse ist dabei neben der historischen Entwicklung an sich auch das Selbstverständnis der Akteure.

Ausgehend von England verbreitete sich die Idee eines Eisenbahnsystems in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts recht schnell in Europa. Quellen aus mehreren europäischen Ländern lassen erkennen, dass die Möglichkeit schneller, leistungsfähiger und kostengünstiger Verbindungen als Chance oder Voraussetzung für den Aufbau grosser, leistungsfähiger Staaten gesehen wurde. Besonders stark wurde dies in den zu dieser Zeit noch ungeeinten deutschen Kleinstaaten empfunden. Sehr deutlich sind hier die Schriften des Unternehmers und Eisenbahnpioniers Friedrich List. So formuliert er in der Schrift „Das deutsche Eisenbahnsystem als Mittel zu Vervollkommnung der deutschen Industrie, des deutschen Zollvereins und des deutschen Nationalverbandes überhaupt“ (List 1841, S. 3 ff.): „Das Eisenbahnsystem und der Zollverein sind siamesische Zwillinge; [sie streben]

² Louis Armand, während des Zweiten Weltkrieges ein Initiator der „résistance fer“ (Lamming 2005), war ein begeisterter Europäer: Sein Buch „Plaidoyer pour l'avenir“ (Armand & Drancourt 1961) vermittelt einen optimistischen Ausblick auf die Zukunft und ruft zum Austausch zwischen den Kulturen auf.

nach Vereinigung der deutschen Stämme zu einer großen und gebildeten, zu einer reichen, mächtigen und unantastbaren Nation“. Friedrich Lists Planungshorizont reichte durchaus über das eigene Land hinaus: In einer anderen Denkschrift (List 1833, S. 7) zitiert er einen Artikel (o. V. 1832), demzufolge „die Eisenbahnen in Verbindung mit den Dampfwagen, bestimmt sind, in der Geschichte der menschlichen Erfindungen eine nicht minder wichtige Rolle zu spielen, als die Presse und das Pulver, daß sie mit Einem Wort das Blutadersystem des europäischen Kontinents bilden werden“.

Auch jenseits des Rheins wird in dieser Zeit die Ansicht vertreten, dass die Verbreitung der Eisenbahnen eine staatliche Integration fördern könnte: So äussert der französische Ökonom Michel Chevalier in einer Abhandlung die Hoffnung, dass die Eisenbahnen zur Überwindung von Grenzen und zur Bildung grösserer Staaten bis hin zur „association universelle“ beitragen könnten, und rechnet dabei anschaulich vor, wie ganz Westeuropa in der Zukunft dank schneller Verbindungen ebenso effizient verwaltet werden könnte wie das Frankreich der (damaligen) Gegenwart (Chevalier 1838).

Dass die Internationalität der Eisenbahnen nicht nur idealisierend beschworen wurde, zeigen die grenzüberschreitenden Aktivitäten der Eisenbahnfinanziers des 19. Jahrhunderts: Zu den grössten Investoren zählte hier die Bankiersfamilie Rothschild, die in Zusammenarbeit mit den englischen Eisenbahnpionieren George und Robert Stephenson agierte und deren Aktivitäten sich – im direkten Engagement am Bau oder in Form von Beteiligungen – von Belgien, Frankreich und Deutschland über Österreich bis nach Spanien und Italien erstreckten (Roth 2005, S. 110 f.). Auch die Brüder Emile und Isaac Pereire als Konkurrenten der Rothschilds finanzierten mit ihrem „Crédit Mobilier“ Bahnen in Frankreich, Österreich, Spanien und Russland (ebenda, S. 112).

Freilich ist der oft sehr enthusiastische Tenor der hier zitierten Quellen – bis hin zur Darstellung der Eisenbahn als segensreiches Mittel zur Hebung der Wohlfahrt in praktisch jeder Hinsicht in den Schriften

von Friedrich List – wohl zumindest teilweise durch den Willen begründet, die politischen Entscheidungsträger für den Eisenbahnbau zu gewinnen. Eine nüchternere – und aus heutiger Sicht etwas sarkastisch anmutende – Einschätzung findet sich etwas später bei dem hochrangigen preussischen Bahnbeamten Arthur von Mayer (Mayer 1891, S. 535):

„Sind sie [die Eisenbahnen] also bis jetzt auch noch nicht absolute Friedensbringer geworden, so tragen sie doch wesentlich zur Abkürzung der grossen Kriege [...] bei“.

Trotzdem darf man auch bei nüchterner Betrachtung wohl annehmen, dass die Verbreitung der Eisenbahn wesentlich zum politischen und wirtschaftlichen Zusammenwachsen Europas und der europäischen Staaten selbst beigetragen hat (vgl. Hürlimann 2007, S. 48). Allerdings ist die Abhängigkeit von Eisenbahnbau und wirtschaftlicher und politischer Einigung eine gegenseitige: So wird die Schaffung eines ausreichend grossen Marktes durch den Zollverein in Deutschland 1834 als Voraussetzung für eine Zunahme des Handelsvolumens angesehen, was die Entwicklung eines umfassenden Eisenbahnsystems gefördert habe (Heinze & Kill 1988, S. 109).

2.2 Ökonomische Dimensionen des Eisenbahnwesens im 19. Jahrhundert

2.2.1 Privat- oder Staatsbahn?

Die ersten europäischen Eisenbahnunternehmen wurden überwiegend privat finanziert. Erst mit der Zeit begann der Weg zu überwiegend staatlichen nationalen Eisenbahnsystemen, die bis heute der Normalfall in Europa sind. Ein Argument für die Befürworter einer staatlichen Finanzierung der Bahnen war die Hoffnung auf ein gutes Geschäft für den Staat, die angesichts der Gewinne der privaten Unternehmer gerechtfertigt schien (Lang 2008, S. 6). Dazu kam der Wunsch, durch staatliche Eingriffe die mangelnde Kooperationsbe-

reitschaft zwischen konkurrierenden privaten Bahnen zu überwinden (ebenda, S. 9, siehe folgender Abschnitt).

In Deutschland gab es schon früh auch staatliche Bahnen (Dumjahn 1984, S. vii). Nach 1848 begann in Preussen eine „schleichende Verstaatlichung“, bei der der Staat finanzielle Schieflagen privater Bahnen ausnutzte, um dort die Kontrolle zu übernehmen (Lang 2008, S. 8 f.). Nach der Reichsgründung 1871 setzten sich staatlich kontrollierte Bahnen in den deutschen Ländern durch (Heinze & Kill 1988, S. 126). Die Zusammenfassung dieser Bahnen der Länder 1920 war eine Folge des Ersten Weltkrieges, dabei wurden der neu geschaffenen Deutschen Reichsbahn Reparationsverpflichtungen auferlegt (ebenda, S. 127).

In Frankreich gab es zwar schon früh Pläne für ein nationales Eisenbahnsystem und Befürworter für seine staatliche Finanzierung (Caron 1988, S. 69-78). Zunächst entstanden aber auch hier vor allem private Bahngesellschaften, die zeitlich beschränkte Konzessionen erhielten. Einige in ihrer Existenz gefährdete Bahngesellschaften wurden ab 1878 vom Staat aufgekauft (Lang 2008, S. 14). Daneben gerieten aber auch weiterhin privat betriebene Bahnen in zunehmende Abhängigkeit vom Staat, seit sie staatliche Zinsgarantien in Anspruch nehmen konnten, die an Auflagen für den Betrieb der Strecken gekoppelt waren (Caron 1988, S. 69-70). Ab 1883 entstanden zusätzlich staatlich finanzierte Eisenbahnstrecken (ebenda). In dieser Zeit war nicht mehr die Aussicht auf Einnahmen ausschlaggebend, sondern die Absicht, das Netz durch Querverbindungen zu vervollständigen; der Staat baute hier bewusst unrentable Linien (vgl. Lang 2008, S. 9-11). Die finanzielle Lage der Bahnen verschlechterte sich nach dem Ersten Weltkrieg durch die steigende Konkurrenz durch den Strassenverkehr und durch nicht kostendeckenden Betrieb unter staatlichem Einfluss; 1937 wurden die Bahnen verstaatlicht (Caron 1988, S. 99 f.).

In der Schweiz war zunächst „[d]er Bau und Betrieb von Eisenbahnen [...] den Kantonen, beziehungsweise der Privattätigkeit

vorbehalten“³ (zitiert nach: Ferber 1965, S. 7). Nach einer anfänglich grossen Zahl privater Bahngründungen wurden die Bahnen ab 1902 teilweise vom Staat erworben und in den SBB zusammengefasst (Ferber 1965, S. 10 ff.). Allerdings bestehen bis heute die Bundesbahnen und verschiedene Privatbahnen (die allerdings zum Teil mehrheitlich im Besitz der Kantone und Gemeinden sind) nebeneinander.

2.2.2 Konkurrenz

Vor allem in den Anfängen des Eisenbahnbaus wurden neue Linien vor allem in der Absicht geplant, Vorteile im Wettbewerb mit anderen Städten zu erreichen; eine weitsichtigere Planung im Sinne von Friedrich List fand zunächst keine breite Zustimmung (Heinze & Kill 1988, S. 115). Die fehlende Koordination war vor allem in Deutschland teilweise durch kleinstaatliches Denken bedingt (vgl. Lang 2008, S. 6). Wettbewerbsdenken zwischen den Bahngesellschaften führte hier dazu, dass konkurrierende Strecken entstanden (Roth 2005, S. 116). In der Schweiz wurde noch in den 1870er Jahren die Nationalbahn gezielt als Parallele zu bestehenden Verbindungen gebaut (Ferber 1965, S. 8). In Frankreich wurde der Bau konkurrierender Strecken ungewollt begünstigt, als kleinere Verwaltungseinheiten (Départements und Gemeinden) mehr Kompetenzen für die Erteilung von Konzessionen erhielten; diese Regelung wurde deshalb wieder zurückgenommen (Lang 2008, S. 11-12). Um unerwünschter Streckenkonkurrenz entgegenzutreten, wurden in Frankreich ausserdem Zonen festgelegt, innerhalb derer eine Gesellschaft ein Monopol hatte (vgl. Caron 1988, S. 69).

Die Konkurrenz zwischen Strecken war nicht nur eine Angelegenheit zwischen Unternehmern innerhalb eines Landes. Es war auch ein nationales Anliegen, das Abwandern von Verkehr auf andere Länder zu verhindern. So gab in Deutschland Friedrich List bei der Diskussion um den Bau der Badischen Hauptbahn zu bedenken: „Eine

³ Bundesgesetz „über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf dem Gebiete der Eidgenossenschaft“ vom 28. Juli 1852.

andere Route von Straßburg nach Basel würde den größten Theil des Personenverkehrs auf die linke Seite des Rheins ziehen“ (List 1836, S. 5). In der Schweiz sollte die Gotthardbahn mit anderen Alpenübergängen an Brenner und Mont Cenis konkurrieren (Leuzinger 1950, S. 54). Der französische Politiker Adolphe Thiers entwickelte 1833 seine Vorstellungen einer Verbindung zwischen Le Havre und Algier, die verhindern würde, dass ein grosser Anteil des europäischen Handelsvolumens „in die Hände Deutschlands“ fallen könnte (zitiert nach: Mitchell 2000, S. 5).

Neben dem Wettbewerb der Bahnen untereinander gab es auch Konkurrenzdruck durch andere Verkehrsträger. Um beim Transport von Massengütern mit der Schifffahrt konkurrieren zu können, wurden sehr billige Sonderpreise für den Kohletransport eingeführt (ebenda, S. 121). In den 1920er Jahren wurde der Wettbewerbsdruck durch die Strasse immer stärker (ebenda, S. 131).

Aus heutiger Sicht spielt bei der Regelung des Wettbewerbs zwischen Bahngesellschaften die Frage des Zugangs zum Schiennetz eine wichtige Rolle. Aus dieser Perspektive ist interessant, dass schon das preussische Eisenbahngesetz von 1838 (Königreich Preußen 1838) eine Bestimmung (§ 27) enthielt, die den Zugang von Drittunternehmen zum Bahnnetz vorsah. Allerdings war diese Regelung in dieser Zeit praktisch bedeutungslos (Lang 2008, S. 6).

2.2.3 Vertikale Aufstellung

Schon die ersten Bahngesellschaften betrieben nicht nur Züge; sie arbeiteten auch mit Fuhrunternehmern zusammen, um Güter vom Versender zum Bahnhof und vom Zielbahnhof zum Empfänger liefern zu können (Schmitz 1957, S. 21). In Deutschland führte die immer engere Angliederung der Spediteure 1931 zur gemeinsamen Gründung der Deutschen Bahnspedition durch die Deutsche Reichsbahn und die Spedition Schenker & Co. (ebenda, S. 28). Ab den 1920er Jahren betrieb die Reichsbahn auch Omnibuslinien (DB 4 Eigene Übersetzung aus dem Englischen, Original französisch).

2010a). Ein aussergewöhnliches Beispiel einer sehr stark vertikalen Aufstellung stellen die Aktivitäten des „Eisenbahnkönigs“ Bethel Henry Strousberg dar, der nicht nur die Lokomotiven für seine Bahnlinien in eigenen Werken fertigen und mit Kohle aus eigenen Gruben versorgen liess, sondern auch eine Markthalle in Berlin unterhielt, die auf dem Schienenweg mit dem Fang seiner eigenen Flotte versorgt wurde (Roth 2005, S. 120).

2.3 Frühe Kooperationen

Trotz des teilweise starken Konkurrenzkampfes gab es schon früh auch einen Austausch zwischen den Bahngesellschaften, zunächst auf nationaler Ebene. In Deutschland bemühten sich ab 1847 Verbände um technische Standards, um Züge auf den Linien mehrerer Gesellschaften einsetzen zu können (Heinze & Kill 1988, S. 126). Diese technische Zusammenarbeit wurde ab 1882 auf internationaler Ebene durch die „Technische Einheit“ weiterentwickelt, die Normen für Schiene und Rollmaterial festlegte (Armand 1964, S. 15). Ab 1872 stimmten europäische Bahnen durch Fahrplankonferenzen ihre Verbindungen aufeinander ab, und die Gründung des Internationalen Personen- und Gepäckwagenverbandes 1921 und des Internationalen Güterwagenverbandes 1922 erleichterten den Austausch von Rollmaterial (ebenda). Der Internationale Eisenbahnverband UIC wurde 1922 gegründet; zu seinen heute 200 Mitgliedern gehören alle nationalen europäischen Bahngesellschaften (International Union of Railways 2010).

Die Ausstellung internationaler Fahrscheine wurde dadurch erleichtert, dass die Bahnen ab 1959 Tafeln zur Berechnung der nationalen Streckenanteile nach einem einheitlichen Verfahren austauschten (Jäntschi-Haucke 1991, S. 124). Seit 1956 besteht die Finanzierungsgesellschaft EUROFIMA. An ihr sind derzeit 26 nationale Eisenbahngesellschaften beteiligt; die grössten Anteile besitzen die DB und

die SNCF (EUROFIMA 2010). Sie bestellte für die Bahnen zum Teil gemeinsam einheitliche Wagen bis hin zur identischen Lackierung; später beschränkte sich die EUROFIMA allerdings eher auf die Finanzierung der Aufträge (Jäntschi-Haucke 1991, S. 138).

Ein für die Fahrgäste deutlich sichtbares Ergebnis der internationalen Zusammenarbeit war der ab 1957 eingeführte „Trans-Europ-Express“ (Jäntschi-Haucke 1991, S. 118 ff.): Züge mit einheitlichem Erscheinungsbild verkehrten schnell und komfortabel zwischen acht europäischen Ländern. Das ursprüngliche Konzept wurde allerdings immer mehr aufgeweicht und am Ende der 1970er Jahre bis auf einzelne Verbindungen aufgelöst. In gewisser Weise wurde die Idee grenzüberschreitender Züge mit definiertem Qualitätsstandard ab 1985 mit dem „EuroCity“ wieder aufgegriffen (ebenda).

Für den grenzüberschreitenden Transport von Containern gründeten mehrere europäische Bahnen 1967 die gemeinsame Tochtergesellschaft Intercontainer (ebenda, S. 139)⁵. Zwischen einzelnen Ländern gab es Abkommen, die die Grenzabfertigung beschleunigen sollten. Neben organisatorischen Hürden für den grenzüberschreitenden Verkehr gab es aber auch technische Schwierigkeiten durch unterschiedliche Stromsysteme (mit Ausnahme der gleichen Spannung und Frequenz von 15.000 V und 16 2/3 Hz in den benachbarten Ländern Deutschland, der Schweiz und Österreich). Allerdings wurden schon in den frühen Jahren der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft Lokomotiven angeschafft, die auch in Frankreich (25.000 V und 50 Hz) fahren konnten, bei der Deutschen Bundesbahn z. B. ab 1960 (Tiffe 1985, S. 131).

Ein bedeutenderes technisches Hindernis für den grenzüberschreitenden Einsatz von Lokomotiven und Triebwagen ergab sich ab ungefähr 1960 aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens. Für eine

⁵ Es gab und gibt besonders im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr eine Vielzahl von gemeinsamen Angeboten. Ihre Entwicklung bis 1991 wird in der Dissertation von Karin Jäntschi-Haucke (Jäntschi-Haucke 1991) ausführlich dargestellt.

dichtere Zugfolge und höhere Geschwindigkeiten wurden nun zusätzliche Signalisations- und Sicherungssysteme notwendig. Koordiniert durch die UIC arbeiteten zwar einige Bahnen bei der Entwicklung solcher Systeme zusammen, ein einheitliches System konnte sich aber nicht durchsetzen (Hürlimann 2007, S. 79-116). Die Deutsche Bundesbahn entwickelte ihre „linienförmige Zugbeeinflussung“ für Geschwindigkeiten bis 200 km/h schliesslich ohne Rücksicht auf die anfängliche Kooperation mit den SBB im Alleingang weiter (ebenda).

Zusätzlich zur Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnen selbst wurden Massnahmen zur Verbesserung des internationalen Verkehrs auch durch die Politik vorangetrieben. Hier sind insbesondere Grossprojekte zu nennen: So kam 1986 der Vertrag zwischen Frankreich und Grossbritannien über den Bau des Ärmelkanaltunnels zustande⁶ (Cohen-Solal & Sasso 1994). 1989 wurde die Initiative für die TGV/ICE-Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Paris und Südwestdeutschland ergriffen (Jäntschi-Haucke 1991, S. 108).

2.4 Der Monopol- und Wettbewerbsbegriff bis in die 1990er Jahre

In der Entstehungszeit des Eisenbahnwesens (vgl. Abschnitt 2.2.2) konkurrierten verschiedene Bahngesellschaften auf dem Markt für schnellen⁷ Landverkehr, andere Verkehrsträger stellten aber noch keine nennenswerte Konkurrenz dar. Es bestand insofern ein Monopol des Eisenbahnwesens insgesamt, das erst ab etwa 1920 durch den Strassenverkehr ernsthaft gefährdet wurde (vgl. Armand 1964, S. 36). Zu dieser Zeit war aber durch Konzentrationen und die schon fortgeschrittene Verstaatlichung der Wettbewerb zwischen den Bahnen nicht mehr bedeutend (vgl. Abschnitt 2.2.1). In der Literatur aus der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg findet sich häufig die Be-

⁶ Zu erwähnen wären hier noch die vielen, teils Jahrhunderte alten, gescheiterten Pläne für einen Kanaltunnel (Cohen-Solal & Sasso 1994).

⁷ Für den Transport von Massengütern konkurrierte die Bahn allerdings mit dem Binnenschiffsverkehr (Heinze & Kill 1988, S. 121).

merkung, die Bahnen hätten „ihr Transportmonopol verloren“ (z. B. Ferber 1965, S. 6). Bis hinein in die 1990er Jahre (z. B. in gewisser Weise Jäntschi-Haucke 1991) beziehen sich solche Aussagen fast immer auf die intermodale Konkurrenz durch den Strassenverkehr. Die Möglichkeit einer Konkurrenz zwischen den Bahnen wird in Publikationen aus dieser Zeit nur selten erwähnt und dann zumindest von Bahnvertretern negativ bewertet: So verortete die UIC 1951 ihr Selbstverständnis „[a]bseits von jedweder unfruchtbaren Kampf- und Wettbewerbseinstellung“ (Internationaler Eisenbahnverband 1951, S. 3); in einer UIC-Publikation von 1964 (Armand 1964, S. 20) ist die Rede von „tarifliche[r] Zusammenarbeit, um eine abträgliche Konkurrenz zwischen den Eisenbahnen auszuschliessen“ (siehe auch das Zitat Louis Armands in Abschnitt 1).

Die Bahnen erklärten in dieser Zeit durchaus ihre Bereitschaft zum Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern. Dabei forderten sie allerdings faire Bedingungen, insbesondere mehr unternehmerische Freiheiten, eine Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen und eine gerechte Anlastung der Infrastrukturkosten auch für den Strassenverkehr (z. B. Internationaler Eisenbahnverband 1951; Armand 1964, S. 38).

Entsprechend dieser Vorgeschichte wiesen Vertreter der etablierten Bahnen zu Beginn der Liberalisierung des Eisenbahnwesens in den 1990er Jahren darauf hin, dass der Wettbewerbsgedanke für sie nicht neu sei. Die Forderung nach fairen Bedingungen müsse nun allerdings nicht nur inter- sondern auch intramodal herrschen⁸.

⁸ Beispielsweise Heinz Dürr als Vertreter der Deutschen Bahn 1998: „Die Eisenbahnen haben, entgegen allen interessengeleiteten Behauptungen, kein Monopol. Im Gegenteil: Alle Leistungen, die das System Eisenbahn erbringen kann, werden auch von anderen Verkehrsträgern angeboten. Die Eisenbahnen stehen seit Jahrzehnten in einem gnadenlosen Wettbewerb“ (Dürr 1998).

3. Gemeinschaftsrechtliche Rahmenbedingungen der Liberalisierung

3.1 Entwicklung bis in die 1980er Jahre

Im Prinzip enthielt schon der Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft von 1957 (Europäische Wirtschaftsgemeinschaft 1957) die Grundlage für eine Öffnung der Verkehrsmärkte, allerdings lediglich in der Form einer Absichtserklärung: Gemäss Artikel 75 sollte innerhalb von zwölf Jahren⁹ die „Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind“, geregelt werden. Dabei sollte „unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Verkehrs“ vorgegangen werden.

Dass zu diesem Zeitpunkt keine konkreteren Bestimmungen vereinbart wurden, ist möglicherweise durch sehr unterschiedliche Positionen der Gründungsmitglieder der EWG zu erklären: Hier standen Frankreich und Deutschland, die die Gemeinwirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs verteidigten, den Niederlanden als Befürwortern einer stärkeren Liberalisierung gegenüber (Lang 2008, S. 31). Da spezifische Bestimmungen zum Verkehr fehlten, wären in Fragen des Wettbewerbs zwischen Verkehrsunternehmen also unter Umständen die allgemeinen Wettbewerbsvorschriften des EWG-Vertrages massgeblich gewesen.

Die Verordnung Nr. 141 von 1962 (Rat der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft 1962) nahm allerdings alle Verkehrsunternehmen zunächst von diesen Wettbewerbsregeln aus. Diese befristete Ausnahme wurde mehrfach verlängert, bis 1968 mit der Verordnung Nr. 1017/68 (Rat der Europäischen Gemeinschaften 1968) besondere Regeln für die Zusammenarbeit von Verkehrsunternehmen

⁹ Dies war die Übergangsfrist für die Verwirklichung des Gemeinsamen Marktes gemäss Artikel 8 des EWG-Vertrages.

vorgelegt wurden. Diese Verordnung erlaubte explizit die technische Zusammenarbeit durch Normierung, den Austausch von Fahrzeugen, die Vereinbarung „einheitlicher Regeln für die Struktur der Beförderungstarife“ (allerdings nicht die Absprache der Preise selbst) und die Abstimmung von Fahrplänen. Sie trug damit der bisher praktizierten Kooperation zwischen den Bahnen Rechnung.

Im Rat kam weit über das Ende der vorgesehenen Übergangszeit hinaus kein Beschluss zustande, der die im Vertrag geforderte „Gemeinsame Verkehrspolitik“ verwirklicht hätte. Das Europäische Parlament forderte den Rat ab 1968 in verschiedenen Entschlüssen zum Handeln auf; letztlich erhob es 1983 eine Untätigkeitsklage gegen den Rat und gewann das Verfahren 1985 (Europäischer Gerichtshof 1985).

3.2. Reformen nach dem Untätigkeitsurteil von 1985

3.2.1 Die Strukturreform von 1991

Nach dem Urteil des Gerichtshofes zeichneten sich die ersten Schritte in Richtung einer Liberalisierung des Eisenbahnwesens ab. Dieser Wandel vollzog sich im Kontext der Veröffentlichung des Weissbuchs der Kommission über die Verwirklichung des Binnenmarktes (Kommission der Europäischen Gemeinschaften 1985) und der Einheitlichen Europäischen Akte (Europäische Wirtschaftsgemeinschaft 1987; vgl. European Conference of Ministers of Transport 2002, S. 5).

Die erste wesentliche Veränderung hin zur Liberalisierung des Eisenbahnwesens brachte die Richtlinie 91/440/EWG (Rat der Europäischen Gemeinschaften 1991). Sie schrieb die folgenden Grundsätze vor:

- Die Eisenbahnunternehmen sollten grundsätzlich unternehmerisch wirtschaften.
- Die Bahnen sollten einen vom Staat unabhängigen finanziel-

- len Status erhalten und von ihren Schulden befreit werden.
- Es war eine getrennte Rechnungsführung für Erhalt und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur einerseits und den Betrieb der Züge andererseits einzuführen.
- Die Staatsbahnen sollten das Schienennetz gemäss Artikel 10 der Richtlinie auch anderen Eisenbahnunternehmen zugänglich machen; allerdings zunächst nur für „internationale Gruppierungen“, also für Zusammenschlüsse aus Eisenbahnunternehmen verschiedener Länder und für den grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr.

Die Staaten setzten diese Trennung unterschiedlich um (Raynard 2008, S. 1): In Deutschland wurde der „Geschäftsbereich Netz“ in eigener Rechtsform innerhalb der DB ausgegliedert. Neben Italien wählte auch die Schweiz als Nicht-EG-Land freiwillig dieses Verfahren. In anderen Ländern (Dänemark, Finnland, Frankreich, Niederlande, Portugal, Spanien, Schweden) wurden rechtlich unabhängige Netzgesellschaften in staatlicher Hand geschaffen. In Grossbritannien entstand im Rahmen der Bahnreform eine private Infrastrukturgeellschaft.

3.2.2 Mehr Wettbewerb: Die „Eisenbahnpakete“

Die Richtlinie 91/440/EWG hatte grundsätzlich erste Möglichkeiten für die Kabotage¹⁰ geschaffen, also für das Betreiben von Zügen in anderen Ländern. Diese Möglichkeiten wurden mit der zum sogenannten „Ersten Eisenbahnpaket“ gehörenden Änderungsrichtlinie 2001/12/EG¹¹ (Europäisches Parlament und Rat der Europäischen Union 2001a) ausgeweitet: Sie gewährte den Eisenbahnunternehmen im Güterverkehr freien Zugang zu einer als „Transeuropäisches

¹⁰ Ursprünglich stand das französische Wort „cabotage“ für die Schifffahrt in der Nähe der Küste, also von einem „cabo“ (spanisch für Landspitze) zum nächsten (vgl. Robert, Rey & Rey Debove 1989).

¹¹ Die Richtlinie war bis zum 15. März 2003 umzusetzen.

Schiengüternetz“ bezeichneten und im Anhang der Richtlinie definierten Auswahl von Strecken. Dieses Teilnetz umfasste insbesondere auch die Verbindungen zu den europäischen Seehäfen. Spätestens ab dem 15. März 2008 sollte Zugang zum gesamten Netz bestehen. Die ebenfalls 2001 verabschiedete Richtlinie 2001/14/EG (Europäisches Parlament und Rat der Europäischen Union 2001b) regelte die „Zuweisung von Fahrwegkapazität“, also das Vorgehen bei der Trassenbestellung und die Grundlagen für die Erhebung der Nutzungsgebühren.

Im Rahmen des sogenannten „Zweiten Eisenbahnpakets“ wurde die Öffnung der Schienennetze durch die Richtlinie 2004/51/EG (Europäisches Parlament und Rat der Europäischen Union 2004) noch einmal beschleunigt: Im grenzüberschreitenden Güterverkehr sollte nun spätestens zum 1. Januar 2006 Zugang zum gesamten Netz bestehen; ab dem 1. Januar 2007 sollte dieser Zugang auch für nicht grenzüberschreitende Transporte eines Eisenbahnunternehmens in einem anderen EU-Land gelten. In den Abstimmungen über das Zweite Eisenbahnpaket wurden Differenzen zwischen den Ländern deutlich: So sprach sich Frankreich zwar nicht grundsätzlich gegen die Liberalisierung aus, wollte aber gern die Auswirkungen des Ersten Eisenbahnpaketes abwarten (o. V. 2003a).

Mit der Richtlinie 2007/58/EG (Europäisches Parlament und Rat der Europäischen Union 2007) als Teil des „Dritten Eisenbahnpakets“ wurde auch der Schienenpersonenverkehr geöffnet: Seit dem 1. Januar 2010 dürfen Eisenbahnunternehmen, die grenzüberschreitende Züge in ein anderes EU-Land fahren lassen, in diesem anderen Land Fahrgäste ein- und aussteigen lassen. Eine vollkommene Freigabe des Personenverkehrs auch für nicht grenzüberschreitende Verbindungen ist allerdings bisher nicht erfolgt.

Derzeit (Stand Juli 2011) steht eine Neufassung des „ersten Eisenbahnpakets“ zur Diskussion. Die Kommission begründet ihre Entscheidung für einen neuen Richtlinienentwurf „zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums“ (Europäische Kommis-

sion 2010) mit dem Wunsch, die bestehenden Bestimmungen klarer und unmissverständlicher zu formulieren, um ihre einheitliche Umsetzung in den Mitgliedsländern der EU zu erleichtern.

3.2.3 Bestimmungen im Verhältnis von Schweiz und EU

In Artikel 13 des Abkommens zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Schweiz von 1992 (Rat der Europäischen Gemeinschaften und Schweizerischer Bundesrat 1992) erklärten die Vertragsparteien die Absicht, sich gegenseitig den Zugang zum Verkehrsmarkt zu gewähren. Aufgrund der Ablehnung des Beitritts zum Europäischen Wirtschaftsraum durch das Schweizer Stimmvolk kam diese Öffnung zunächst nicht zustande.

Die Schweiz gab allerdings 1999 freiwillig ihr Schienennetz für Güterzüge aus anderen Ländern frei, noch bevor das Landverkehrsabkommen mit der EU von 2002 (Schweizerische Eidgenossenschaft und Europäische Gemeinschaft 2002) den gegenseitigen Zugang zum Schienennetz im Güterverkehr regelte. Im Personenverkehr besteht derzeit allerdings kein freier Zugang zum Schweizer Bahnnetz.

4 Neuere Tendenzen seit den 1990er Jahren

4.1 Zunahme von Gemeinschaftsunternehmen

Die anfängliche Zusammenarbeit zwischen den europäischen Bahnen war teilweise ziemlich einfach organisiert. Ein gängiges Verfahren war der „Naturalausgleich“: Für grenzüberschreitende Züge wurde in einem Ausgleichsbüro ermittelt, wie viele Wagen einer Bahngesellschaft auf dem Netz einer ausländischen Bahn unterwegs waren. Die Bahnen beglichen ihre Verbindlichkeiten dann am liebsten ohne Zahlungen dadurch, dass sie der betroffenen Bahn die gleiche

Anzahl von „Wagentagen“ auf ihrem Netz gewährten (Armand 1964, S. 87). Dieses Verfahren gelangt allerdings an seine Grenzen, wenn das ausgetauschte Material nicht gleichwertig ist oder wenn der Beitrag eines Unternehmens in einer Kooperation wesentlich grösser ist als der des anderen – zum Beispiel bei Hochgeschwindigkeitszügen (Jäntschi-Haucke 1991, S. 224).

Seit den 1990er Jahren gründeten die Bahnen vermehrt gemeinsame Tochtergesellschaften. Tabelle 4-1 gibt eine Übersicht über eine Auswahl solcher Gemeinschaftsunternehmen für den grenzüberschreitenden Personenverkehr.

Tabelle 4-1:

Unternehmen	Betriebene Verbindung	Beteiligte	Gründung
Alleo GmbH	TGV- und ICE-Züge zwischen Paris und Deutschland	DB (50%) SNCF (50%)	2006
Thalys International	Thalys-Hochgeschwindigkeitszüge zwischen Paris und Deutschland, Belgien und den Niederlanden	SNCF (62%), SNCB (28%), DB (10%)	1996
Lyria SAS (zuvor Interessengemeinschaft TGV Francs-Suisse)	TGV-Lyria-Züge zwischen Frankreich und der Schweiz	SNCF (74%), SBB (26%)	2002 (1993)
Eurostar International Limited	Verbindungen durch den Ärmelkanaltunnel zwischen London, Paris und Brüssel	SNCF (55%), LCR (40%), SNCB (5%)	2010 (1994)

Tabelle 4-1: Auswahl von gemeinsamen Tochtergesellschaften der deutschen, französischen und Schweizer Bahnen für den grenzüberschreitenden Personenverkehr. Jahreszahlen in Klammern geben das Gründungsjahr von Vorgängergesellschaften an (Quellen: Ory 2010a; Thalys International 2010; Schmitt 2010; Invest in France Agency o. J.; TGV Lyria 2010; Lang 2008, S. 150).

Meistens wird mit den Namen der gemeinsamen Gesellschaften geworben. Das deutsch-französische Gemeinschaftsunternehmen Alleo, das die grenzüberschreitenden TGV- und ICE-Züge von Paris

nach Deutschland betreibt, tritt gegenüber den Fahrgästen allerdings nicht in Erscheinung. Die Eurostar-Züge zwischen Brüssel, Paris und London wurden anfangs in einer vergleichsweise lockeren Kooperation zwischen der SNCF, der britischen LCR-Tochter EUKL und der belgischen SNCB betrieben; jede der Bahnen brachte ihr eigenes Rollmaterial ein (Ory 2010a). 2010 wurde diese Zusammenarbeit durch die Gründung der Eurostar International Limited auf eine neue rechtliche Grundlage gestellt (ebenda). Im Juli 2010 unterzeichneten DB und SBB ein „Memorandum of Understanding“ zur Gründung einer zu 60% von den SBB gehaltenen Tochtergesellschaft, über die der grenzüberschreitende Fernverkehr ausgeweitet werden soll (DB 2010b).

Nicht immer haben die neuen Gemeinschaftsunternehmen Bestand: So entschieden sich SBB und Trenitalia 2009, die gemeinsame Tochtergesellschaft Cisalpino aufzulösen. Die gemeinsam angeschafften Züge teilten die Bahnen unter sich auf und kooperieren seitdem bei grenzüberschreitenden Verbindungen wieder wie vor der Gründung (SBB 2010a, S. 25). Vorausgegangen waren der Entscheidung Vorwürfe der Schweizer Seite wegen schlechter Wartung der Züge durch ihren Partner (Rellstab 2009).

4.2 Expansionsstrategien

4.2.1 Internationalisierung

Mehrere staatliche Bahnen haben angesichts der Aussicht auf zunehmende Konkurrenz im eigenen Land eine internationale Wachstumsstrategie eingeschlagen und ausländische Eisenbahngesellschaften ganz oder teilweise übernommen. Als am stärksten international aufgestellt gilt hier heute die Deutsche Bahn (Dumont & Kempf 2008). Unter den Zukäufen waren dabei auch Teile ursprünglich staatlicher Bahnen; so ist die ehemalige Güterverkehrsgesellschaft der niederländischen Nederlandse Spoorwegen mittlerweile vollständig

in den DB-Konzern integriert (DB 2004, S. 71). Nicht weniger internationale Expansionsziele verfolgt die SNCF. Eine Zielvorgabe lieferte der französische Staatspräsident Sarkozy mit der anfangs erwähnten „lettre de mission“ an den SNCF-Vorsitzenden Guillaume Pepy kurz nach dessen Amtsantritt (Sarkozy 2008): Danach sollte die SNCF ein „führendes Unternehmen in Fracht und Logistik werden“¹², und zwar mindestens „auf europäischer Ebene“. Es ist derzeit das erklärte Ziel der SNCF, zukünftig 20% des Umsatzes im Ausland, grösstenteils in Europa, erwirtschaften zu wollen (Dumont 2010).

Auch die SBB haben sich im Lauf der letzten Jahre durch Tochtergesellschaften in Deutschland und Italien und durch neue Kooperationen internationaler aufgestellt. Ihr nach aussen getragenes Selbstverständnis ist aber im Vergleich zu DB und SNCF weniger aggressiv: So ist die Haltung des derzeitigen SBB-Chefs Andreas Meyer, man wolle „nicht Europa erobern, sondern international mit anderen Bahnen zusammenarbeiten.“ (SBB 2009).

Zu der tatsächlichen internationalen Expansion kommt noch eine symbolische Internationalisierung: Es lässt sich der Versuch der Bahnen erkennen, für ihre internationalen Geschäftsbereiche neue Markennamen zu etablieren, in denen der Name des eigenen Landes nicht mehr vorkommt: So liessen die Deutsche Bahn und die niederländischen Nederlandse Spoorwegen beim Zusammenschluss ihrer Güterverkehrsbereiche 1999 den Namen „Railion“ auswählen (o. V. 1999). Auch im Personenverkehr tritt die Deutsche Bahn seit 2000 bevorzugt nur als „(Die) Bahn“ auf (vgl. o. V. 2000). Der Name „Green Cargo“ für die im Besitz des schwedischen Staates befindliche Güterbahn (Green Cargo 2010) oder die Marke „Captrain“ für ausländische Güterverkehrstöchter der SNCF (SNCF 2010a) sind weitere Beispiele.

12 Eigene Übersetzung.

4.2.2 Vertikalisierung

Mit der zuvor beschriebenen Internationalisierung stossen die europäischen Bahnen immer mehr in Bereiche vor, die über das Eisenbahnwesen im engeren Sinne hinausgehen. Diese Entwicklung deutete der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn Heinz Dürr schon im Geschäftsbericht 1996 mit dem breit formulierten Ziel an, zum „Verkehrs- und Dienstleistungskonzern Nr. 1“ aufzusteigen (zitiert nach: Engartner 2008, S. 193). Dass die deutschen und französischen Bahnen heute beide auf eine Präsenz in über hundert Ländern verweisen können (DB Mobility Logistics 2010, S. 34; SNCF 2010b, S. 16), verdanken sie vor allem der Beteiligung an bedeutenden Logistikunternehmen. Die Entscheidung für eine so breite Aufstellung bedeutete auch eine Rücknahme zuvor erfolgter Konsolidierungsschritte: Noch 1991 hatte die damalige Deutsche Bundesbahn die Spedition Schenker verkauft (Engartner 2008, S. 194), mit der sie eine langjährige Zusammenarbeit verbunden hatte (siehe Abschnitt 2.2.3). Ab 2002 begann der Rückkauf¹³; weitere Übernahmen von Logistikunternehmen wie Joyau in Frankreich und Hangartner in der Schweiz folgten (Lang 2008, S. 165). Auch die SNCF übernahm 2008 fast vollständig wieder die Logistikfirma Geodis, die sie ab 1995 teilweise verkauft hatte (Dumont & Kempf 2008; SNCF 2009).

Bei der Deutschen Bahn trägt heute die Logistiksparte schon ohne Berücksichtigung des Bahngüterverkehrs mehr zum Umsatz bei als der gesamte Schienenpersonenverkehr (DB Mobility Logistics 2010). Auch gegenüber den Fahrgästen präsentiert sich die DB heute als Anbieter einer umfassenden „Mobilitätskette“ inklusive Fahrrad- und Autoverleih (DB 2010c).

13 Die DB übernahm den damaligen Mutterkonzern Stinnes AG.

4.3 Kräfteverschiebungen auf dem Markt

4.3.1 Neue Konkurrenten und Konsolidierung

Nach der Öffnung des Schienennetzes bildeten sich zusätzlich zur Expansion bestehender Bahnen in andere Länder auch einige neue Unternehmen. Zum Teil handelte es sich um Gründungen durch Firmen, die als bedeutende Auftraggeber von Bahntransporten ein Interesse an mehr Wettbewerb hatten. Ein Beispiel ist die gemeinsame Gründung der Firma RAIL4CHEM durch vier Chemikalienspeditions- bzw. Chemieunternehmen 2000 (RAIL4CHEM 2008). Der Möbelkonzern IKEA gründete 2002 eine eigene Bahngesellschaft; der Betrieb unter eigenem Namen wurde aber Anfang 2004 wieder aufgegeben (o. V. 2003b).

Nicht alle neuen Güterbahnen blieben unabhängig; mit dem Abschwung der Konjunktur um 2008 setzte eine Tendenz zur Konsolidierung ein. Dabei kamen letztlich die grossen Bahnen zum Zug. Sie nutzten die Chance, sich durch Übernahmen kleinerer Firmen in anderen Ländern zu etablieren. So beteiligte sich die italienische Trenitalia an der Firma TX Logistik in Deutschland, die DB (Schenker) erwarb in Frankreich die Euro Cargo Rail (o. V. 2009). RAIL4CHEM und die auf Ost-West-Transporte spezialisierte ITL gehören inzwischen zur SNCF-Gruppe (SNCF 2008, 2010a).

Für die Zukunft rechnen einige Bahnmanager mit einer weiteren Konsolidierung. Für den Güterverkehr hatte der SBB-Chef Benedikt Weibel schon 1998 langfristige Überlebensaussichten für nur „noch drei bis fünf grosse Anbieter, ergänzt durch Nischenplayer“ prognostiziert (Weibel 1998). Nach Ansicht des DB-Chefs Rüdiger Grube gibt es auch im Personenverkehr Tendenzen zu Übernahmen, die auch die etablierten Bahnen erfassen könnten (Grube 2010, S. 22).

4.3.2 Neue Allianzen

Einige Eisenbahnen haben neue Allianzen gebildet. So entstanden 2005 aus sieben Bahnen aus verschiedenen europäischen Ländern die „European Bulls“ (o. V. 2005). Das Ziel war es, nach dem explizit genannten Vorbild von Allianzen zwischen Fluggesellschaften Transporte aus einer Hand anzubieten, sie aber bei Bedarf mit mehreren Firmen durchzuführen (ebenda). Im Personenverkehr haben die etablierten Bahnen 2007 die Allianz „Railteam“ gegründet, mit der sie für ihre Hochgeschwindigkeitszüge werben wollen (o. V. 2007). Auch hier orientierten sie sich am Modell der Luftfahrtallianzen.

Eine neue Entwicklung im Güterverkehr ist der Anfang 2010 gegründete „Xrail“-Verbund (Xrail 2010a, 2010b). Hier wollen vor allem staatliche Bahnen gemeinsam den Einzelwagenverkehr attraktiver machen, der sich aufgrund hoher Kosten bisher nicht erfreulich entwickelt hat (siehe Abschnitt 5.6). Die SNCF ist allerdings trotz anfänglicher Teilnahme an den Planungen bisher nicht Mitglied von Xrail geworden (vgl. Ory 2010b; Dumont 2010).

4.4 Das deutsch-französische Verhältnis

4.4.1 Gegenseitige Kritik am Netzzugang

Schon lange vor der Liberalisierung der Eisenbahnen verfolgten Frankreich und Deutschland gegenseitig interessiert die Entwicklung des Eisenbahnwesens im jeweiligen Nachbarland¹⁴; dieses Interesse geht bis ins 19. Jahrhundert zurück (vgl. Nieder 1997, S. 10). Ab den 1970er Jahren führte die parallele Entwicklung der Hochgeschwindigkeitszüge TGV und ICE mit immer neuen Geschwindigkeitsrekorden zum Eindruck einer gewissen Rivalität (vgl. ebenda, S. 15-16).

Bei der anfänglichen Diskussion um eine Gemeinsame Verkehrspolitik im Vorfeld der Römischen Verträge hatten die Regierungen

14 So gab die SNCF ab 1969 umfangreiche Atlanten über Kultur und Wirtschaftsgeographie europäischer Länder heraus (z. B. SNCF 1972).

beider Länder noch gemeinsam den gemeinwirtschaftlichen Charakter des Verkehrs betont (Lang 2008, S. 31). Die Öffnung des Eisenbahnwesens für den Wettbewerb in den 1990er Jahren beurteilten Vertreter Deutschlands und Frankreichs allerdings unterschiedlich. Rückblickend bemerkte Dominique Bussereau, Staatssekretär im Verkehrsministerium, hierzu (o. V. 2010a): „Deutschland hat sich bei der Restrukturierung des bisherigen¹⁵ Betreibers DB ohne jede gemeinschaftsrechtliche Verpflichtung dazu entschieden, den Weg der Liberalisierung einzuschlagen. Das ist eine vollkommen freie Entscheidung, die ich respektiere. Frankreich wollte diesen Weg zwar nicht gehen, aber es hält sich vollständig an die gemeinschaftsrechtlichen Regelungen in diesem Bereich“¹⁶.

Unstimmigkeiten zwischen der DB und der SNCF gibt es vor allem insofern, als beide Seiten den schlechten Zugang zum jeweils anderen Bahnnetz kritisieren. Die deutsche Seite (z. B. Vorstandschef Rüdiger Grube im Interview: Ory 2010b) betont dabei, dass die Öffnung aus Gründen der Gegenseitigkeit geboten sei, weil die SNCF selbst von der Öffnung des deutschen Netzes profitiere. In ihrem Wettbewerbsbericht 2010 (DB 2010d) widmet die Deutsche Bahn der ihrer Ansicht nach unzureichenden Öffnung des französischen Marktes ein eigenes Kapitel. Die Argumentation der DB lässt sich durch Untersuchungen zum Liberalisierungsgrad der europäischen Schienenverkehrsmärkte untermauern, nach denen die Öffnung in Frankreich sowohl hinsichtlich der rechtlichen Zugangsbedingungen als auch hinsichtlich des tatsächlichen Wettbewerbs (Existenz und Marktanteile neuer Unternehmen) weniger weit fortgeschritten ist als in Deutschland (IBM Global Business Services 2007, 2011). Die französische Seite dagegen weist darauf hin, dass der Marktzugang in Deutschland nur theoretisch einfach sei; die Praxis sehe anders aus (Klimm & Meier 2010).

In neueren Äusserungen (Dumont 2010) räumt Guillaume Pepy ein,

15 Im Original „opérateur historique“.

16 Eigene Übersetzung.

dass Frankreich die Öffnung des Eisenbahnwesens eher zögerlich betrieben habe; dies habe sich aber mittlerweile geändert: Man sei „bereit“¹⁷ und wolle „nicht weniger, sondern mehr Europa“. Die „Mischung von Kooperation und Konkurrenz“ sei „Teil des Spiels“; die SNCF fordere allerdings faire Bedingungen in Form einer Übernahme ihrer Pensionsverpflichtungen etc. durch den Staat (ebenda). Prinzipiell wird diese Forderung nach Befreiung von den Altlasten von deutscher Seite anerkannt. Schon kurz nach der Restrukturierung der Deutschen Bahn in den 1990er Jahren hatte ihr Vorstandsvorsitzender gefordert, dass die Entschuldung nach deutschem Muster ein Vorbild für andere Länder sein müsse (Dürr 1998).

Unterschiedliche Haltungen gibt es dagegen weiterhin in der Frage nach dem öffentlichen oder privaten Rechtscharakter der Bahn: Die DB ist eine Aktiengesellschaft; ein für 2007 geplanter Börsengang wurde allerdings abgesagt (DB 2010e). Dagegen hält die Führung der SNCF am Statut einer „öffentlichen Firma“ fest und tritt damit auch Forderungen der EU-Kommission entgegen, dem deutschen Beispiel zu folgen (Klimm & Meier 2010).

4.4.2 Deutschland als Vorbild?

Die internationale Expansion der Deutschen Bahn wurde und wird von französischer Seite kritisch kommentiert. Allerdings wird die Strategie der DB durchaus aufmerksam daraufhin geprüft, inwiefern sie der SNCF als Vorbild dienen könnte: In einer Untersuchung des „Centre d’analyse stratégique“ der französischen Regierung (Raynard 2008) werden unter anderem die folgenden Gründe für den wirtschaftlichen Erfolg der DB (vor allem im Güterverkehr) identifiziert:

- eine umfangreiche Übernahme der Altschulden und Pensionsverpflichtungen
- moderate Tarifabschlüsse
- eine Beschränkung auf grosse Frachtkunden und stark fre-

¹⁷ Eigene Übersetzung.

quentierte Verladebahnhöfe (verbunden mit massiven Schließungen von Güterbahnhöfen).

Die bereits erwähnte „lettre de mission“ (siehe Abschnitt 4.2.1) mit dem Anspruch, zum führenden Unternehmen aufzusteigen, kann in gewisser Weise als Reaktion auf die Strategie der DB verstanden werden. Es ist allerdings damit zu rechnen, dass dafür notwendige einschneidende Reformen zur Steigerung der Produktivität der SNCF wegen des bedeutenden gewerkschaftlichen Einflusses in Frankreich auf erheblichen Widerstand stossen würden (vgl. Henry & Quinet 1999, S. 121).

4.4.3 Mögliche Perspektiven

Obwohl die deutsche und die französische nationale Bahn über mehrere gemeinsam betriebene Firmen miteinander verbunden sind, ist nicht sicher abzusehen, wie sich das Verhältnis weiter entwickeln wird. Nach neueren Äusserungen von Guillaume Pepy rechnet die SNCF zunächst bei Hochgeschwindigkeitszügen (Eurostar, Thalys) damit, dass ihr die DB mittelfristig mehr Konkurrenz machen könnte (Klimm & Meier 2010).

Bei dem Versuch, trotz unterschiedlicher Ansichten zu einer fruchtbaren Zusammenarbeit von DB und SNCF zu gelangen, erwähnen Vertreter beider Firmen gelegentlich die Erfahrungen aus dem gemeinsamen Luftfahrtkonzern EADS/Airbus als Vorbild (z. B. Ory 2010b). Eine gewisse Verbindung zwischen den Unternehmen gibt es insofern, als mehrere Führungskräfte auf französischer wie deutscher Seite entweder vor ihrer Zeit bei der jeweiligen Bahngesellschaft bei EADS/Airbus tätig waren (Hartmut Mehdorn, Rüdiger Grube) oder danach dorthin wechselten (Louis Gallois).

4.5 Gegenwärtige Situation in den Verkehrsbereichen

4.5.1 Güterverkehr

Im Güterverkehr ist die Expansion ursprünglich nationaler Bahnen ins Ausland bisher am weitesten fortgeschritten. Für Deutschland, Frankreich und die Schweiz vermittelt Abbildung 4-1 einen groben Eindruck vom Grad der inzwischen bestehenden internationalen Aufstellung allein der nationalen Bahngesellschaften (es werden nur die reinen Bahnbeteiligungen berücksichtigt, nicht die weiteren Partnerschaften und Beteiligungen an Speditionen etc.). In Deutschland transportierten Konkurrenten der DB im "Open Access"¹⁸ 2007 17% des gesamten Schienengüterverkehrsaufkommens gegenüber 2% 2002 (Drew 2008). In Frankreich ist der Anteil der Konkurrenten der SNCF von 8% 2008 auf 15% 2009 gestiegen (o. V. 2010b).

Die Konkurrenz betrifft vor allem den Ganzzugverkehr, der wegen seiner Profitabilität für die neuen Wettbewerber von Interesse ist (vgl. D'Inca, Case & Foy 2008). Der Einzelwagenverkehr, der wegen der dafür notwendigen Sammel- und Verteilungsfahrten und der Rangiervorgänge aufwendiger ist (Düsel 1994, S. 103 ff.), wird nach wie vor hauptsächlich von den ursprünglichen Staatsbahnen betrieben (vgl. DB 2010d, S. 11-14; vgl. o. V. 2008). Aufgrund der geringen Margen im Einzelwagenverkehr und der hier besonders starken Konkurrenz durch den Strassentransport planen die Bahnen in einigen Ländern aber deutliche Einschnitte oder haben sie schon vorgenommen (DB 2010d; siehe Abschnitt 5.6).

18 „Open Access“: Freier Netzzugang als Wettbewerber, im Gegensatz zur Kooperation mit den etablierten Bahnen.

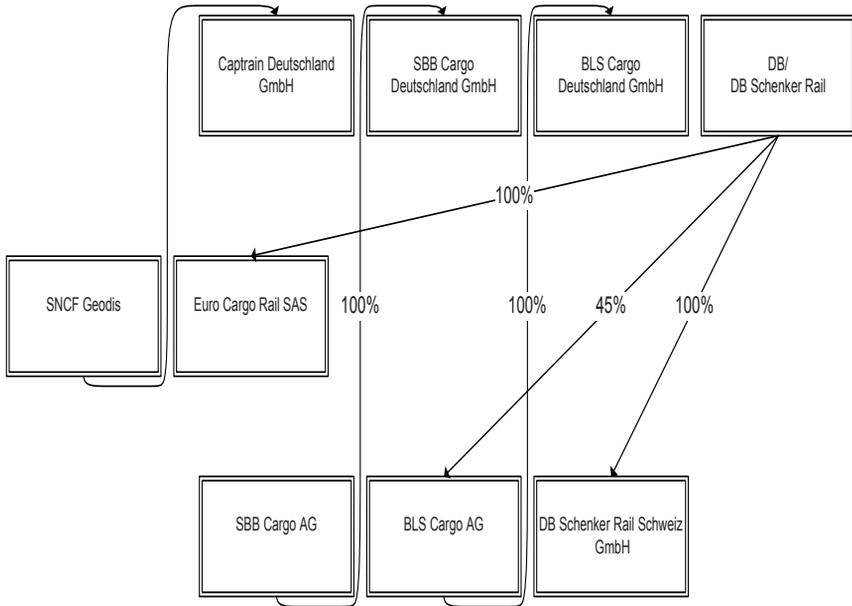


Abbildung 4-1: Grenzüberschreitende Beteiligungen staatlicher Bahnen Deutschlands, Frankreichs und der Schweiz an Gütertransportbahnen in diesen Ländern (keine Gewähr für Vollständigkeit, Anteile soweit bekannt). Eigene Darstellung (Daten aus: DB Mobility Logistics 2010; BLS Cargo AG 2010; SBB 2010a; SNCF 2010a; SNCF Geodis & Eurotunnel 2009). Die Struktur der Tochtergesellschaften innerhalb eines Landes ist teilweise vereinfacht.

4.5.2 Personenfernverkehr

Der Fernverkehr wird in Deutschland, Frankreich und der Schweiz in der Regel von den nationalen Bahngesellschaften betrieben. Für grenzüberschreitende Hochgeschwindigkeitszüge bestehen teilweise gemeinsame Tochtergesellschaften (siehe Tabelle 4-1). Eine Ausnahme ist die zum französischen Veolia-Konzern gehörende Veolia Verkehr GmbH, die mit dem „Inter Connex“ einen einzelnen täglichen

Zugumlauf zwischen Leipzig und Warnemünde betreibt (Veolia Environnement 2010; Veolia Transport 2010). Veolia wirbt mit billigeren Preisen im Vergleich zur DB; die Fahrkarten müssen elektronisch oder an besonderen Stellen erworben werden. Zeitweise bestehende weitere Strecken wurden wieder eingestellt (vgl. Aschinger 2008).

Nach der Freigabe des grenzüberschreitenden Personenfernverkehrs in der EU Anfang 2010 haben bisher noch keine neuen Linien den Betrieb aufgenommen. Es gibt aber Hinweise darauf, dass in einigen Ländern demnächst Konkurrenzangebote zu den Verbindungen der etablierten Bahngesellschaften eingeführt werden könnten. Anzeichen dafür gibt es in Italien, wo die SNCF mit 20% an dem Unternehmen NTV beteiligt ist (o. V. 2010c). NTV plant Hochgeschwindigkeitsverbindungen unter dem Namen „Italo“; die Betriebsaufnahme ist derzeit für Ende 2011 vorgesehen (IBM Global Business Services 2011, S. 159). Verschiedene Pläne unter anderem von französischer Seite für neue Züge nach und in Deutschland in Konkurrenz zur DB wurden zurückgestellt; die Betriebsaufnahme einer Verbindung zwischen Hamburg und Köln wurde mehrfach verschoben (Varnholt 2010).

Es ist damit zu rechnen, dass die Europäische Kommission neue Vorstöße zur Freigabe des nicht grenzüberschreitenden Personenfernverkehrs unternehmen wird; einige Länder haben entschieden, die Kabotage unabhängig von der EU zu erlauben (Jackson 2010).

4.5.3 Personennahverkehr

Im Nahverkehr dominieren auf dem deutschen Markt zwar die Regionalgesellschaften der DB; es gibt aber auch Konkurrenz aus dem Ausland. Die SNCF betreibt über ihre Tochtergesellschaft Keolis einige Bahnlinien in Westdeutschland (Keolis Deutschland 2010; SNCF 2010b). Auch die private Veolia Transport GmbH (siehe voriger Abschnitt) betreibt über das Land verteilt mehrere Bahn- und Buslinien (Veolia Verkehr 2010). Die Deutsche Bahn (DB Regio) ist ebenfalls

international tätig und hat zuletzt Ausschreibungen in Grossbritannien und Schweden gewonnen (DB Mobility Logistics 2010). Durch die Übernahme des Regionalverkehrsbetreibers Arriva hat die DB ihre Stellung weiter gestärkt (DB 2010f).

Der Nahverkehrsmarkt in Frankreich ist derzeit weniger offen. Allerdings wird diskutiert, den städtischen Verkehr stärker dem Wettbewerb auszusetzen (o. V. 2010a). Befürworter der Freigabe argumentieren damit, dass sie aus Gründen der Gegenseitigkeit geboten sei, da Frankreich selbst an Ausschreibungen im Ausland teilnehme (Ory 2010c).

5 Ökonomische Aspekte der neueren Entwicklung

5.1 Stellung der Bahn im Wettbewerb

Das Verkehrsaufkommen in Europa nimmt seit Jahrzehnten kontinuierlich zu. Im Personenverkehr hat sich die Transportleistung von Strasse und Schiene zusammen in den EU-15-Staaten von 1970 bis 2008 mehr als verdoppelt (siehe Tabelle 5-1). Das grösste Wachstum verzeichnete dabei mit Abstand der Strassenverkehr. Der Schienenpersonenverkehr hat über diesen Zeitraum zwar um zwei Drittel zugenommen; sein Anteil an der Beförderungsleistung der betrachteten Verkehrsmittel (Modal Split) ist aber von 11% auf 7% gesunken¹⁹. Dieser Rückgang vollzog sich hauptsächlich bis 1990.

Im Güterverkehr zeigen sich ähnliche Tendenzen noch ausgeprägter (siehe Tabelle 5-2): Die gesamte Transportleistung von Strassenverkehr, Eisenbahn, Binnenschiff und Pipelinetransporten war 2008 mehr als doppelt so hoch wie 1970. Der Anteil der Schiene hat sich

¹⁹ Bei der Interpretation der Marktanteile der Eisenbahn ist zu beachten, dass es sich bei einem Teil der Transporte um kurze Strecken handelt, für die der Schienentransport nicht realistisch in Frage kommt.

dabei bis in die erste Hälfte der 1990er Jahre mehr als halbiert (von 32% auf 15%). Die Transportleistung der Schiene ist absolut gesehen nicht nennenswert angestiegen.

Tabelle 5-1:

Transportleistung im Personenverkehr der EU-15-Staaten							
	Personenkraftwagen		Busse		Eisenbahn		Gesamt
Jahr	Mrd. Pkm	Anteil	Mrd. Pkm	Anteil	Mrd. Pkm	Anteil	Mrd. Pkm
1970	1.569	77%	262	13%	216	11%	2.047
1975	1.923	78%	306	12%	241	10%	2.470
1980	2.292	79%	341	12%	253	9%	2.886
1985	2.496	80%	346	11%	262	8%	3.104
1990	3.146	83%	359	9%	274	7%	3.779
1995	3.549	84%	379	9%	276	7%	4.204
2000	3.890	85%	403	9%	309	7%	4.602
2005	4.042	84%	418	9%	327	7%	4.787
2006	4.122	84%	418	9%	339	7%	4.879
2007	4.177	84%	433	9%	345	7%	4.955
2008	4.099	84%	436	9%	360	7%	4.895

Tabelle 5-1: Transportleistung von Personenkraftwagen, Bussen und Eisenbahn in den EU-15-Staaten zwischen 1970 und 2008 in Milliarden Personenkilometern und Anteil an der gesamten Transportleistung der betrachteten Verkehrsmittel. Quellen: Commission of the European Communities 1996, S.43 (bis 1990), European Commission 2010, S. 120-123 (ab 1995), eigene Berechnung der Anteile.

Tabelle 5-2:

Transportleistung im Güterverkehr der EU-15-Staaten									
	Lastkraftwagen		Eisenbahn		Binnenschiff		Pipeline		Gesamt
Jahr	Mrd. tkm	Anteil	Mrd. tkm	Anteil	Mrd. tkm	Anteil	Mrd. tkm	Anteil	Mrd. tkm
1970	431	48%	283	32%	110	12%	66	7%	890
1975	526	54%	259	27%	103	11%	79	8%	967
1980	661	57%	287	25%	113	10%	92	8%	1153
1985	711	61%	275	24%	103	9%	71	6%	1160
1990	915	68%	255	19%	113	8%	71	5%	1354
1995	1138	73%	223	14%	115	7%	80	5%	1556
2000	1329	74%	257	14%	127	7%	86	5%	1799
2005	1489	76%	263	13%	126	6%	90	5%	1968
2006	1504	75%	286	14%	127	6%	90	4%	2007
2007	1524	75%	297	15%	132	6%	87	4%	2040
2008	1467	74%	292	15%	130	7%	88	4%	1977

Tabelle 5-2: Transportleistung von Lastkraftwagen, Eisenbahn, Binnenschiff und Pipeline in den EU-15-Staaten zwischen 1970 und 2008 in Milliarden Tonnenkilometern und Anteil an der gesamten Transportleistung der betrachteten Transportmittel. Quellen: Commission of the European Communities 1996, S. 42 (bis 1990), European Commission 2010, S. 112-115 (ab 1995), eigene Berechnung der Anteile.

Für die zukünftige Entwicklung sind mehrere für die Bahn ungünstige Faktoren zu berücksichtigen:

- Die „schienenaffinen“ Güter (z. B. Kohle) spielen eine immer geringere Rolle (Berndt 2001, S. 2).
- Es ist mit einer zunehmenden Konkurrenz durch andere Verkehrsmittel zu rechnen; so wird in Deutschland eine Liberalisierung des Fernbusverkehrs diskutiert (Dalan & Doll 2010; Kimmerle 2010).

Allerdings gibt es auch Entwicklungen, die für eine stärkere Stellung der Bahn sprechen:

- Bei zunehmender wirtschaftlicher Verflechtung der europäischen Staaten ist mit einer Zunahme internationaler Transporte über lange Strecken zu rechnen, für die die Bahn gegenüber dem Strassentransport tendenziell besser geeignet ist.
- Strengere Abgasemissionsrichtlinien begünstigen ebenfalls die Bahn gegenüber dem Strassenverkehr.

5.2 Entwicklung von Markteintrittsbarrieren

Das europäische Liberalisierungsmodell mit einem einheitlichen Schienennetz, auf dem mehrere Unternehmen fahren dürfen, ergibt sich aus der Annahme, dass das Netz selbst ein natürliches Monopol darstellt, die Züge aber nicht (vgl. Engartner 2008, S. 124-126). Wenn in einem solchen Modell – ausgehend von einer Situation mit nur einem Unternehmen, nämlich dem ehemaligen Monopolisten – der Wettbewerb gefördert werden soll, dann dürfen die Markteintrittsbarrieren für mögliche neue Wettbewerber nicht zu hoch sein.

Vor allem die hohen Kosten für Lokomotiven und Wagen können eine entscheidende Barriere sein. Die Europäische Kommission hat anfangs drastische Vorstösse unternommen, um den Markteintritt zu erleichtern: So sollten etablierte Bahnen dazu verpflichtet werden, Konkurrenten Lokomotiven inklusive Personal zur Verfügung zu stellen; dies wies das Gericht erster Instanz aber zurück (Gericht erster Instanz 1998).

Unabhängig davon sind aber diese Eintrittsbarrieren in den letzten Jahren dadurch gesunken, dass sich Leasingangebote für Lokomotiven (zum Beispiel Dispolok oder Alpha Trains) etabliert haben (vgl. Stehmann & Zellhofer 2004, S. 340-342).

5.3 Stellen Grenzen noch ein Hindernis dar?

Die bisherigen Liberalisierungsschritte hin zu mehr Wettbewerb im Eisenbahnwesen wurden nicht zuletzt damit begründet, dass die Eisenbahnen zu sehr auf ihr nationales Territorium beschränkt seien. Es ist deshalb interessant, Indikatoren dafür zu finden, ob Grenzen ein Hindernis für den Bahntransport darstellen.

Als einen solchen Indikator könnte man den Anteil des Schienenverkehrs an der Transportleistung im Binnenverkehr und im grenzüberschreitenden Verkehr miteinander vergleichen. Ein solcher Vergleich ist in Abbildung 5-1 für Deutschland und Frankreich von 1994 bis 2008 dargestellt.

Für Deutschland lässt die Abbildung erkennen, dass der Anteil der Schiene im Zeitverlauf leicht angestiegen ist, und zwar im internationalen Verkehr noch mehr als im Binnenverkehr. Für Frankreich ist dagegen der Schienenanteil im grenzüberschreitenden Verkehr stark gesunken, während er im Binnenverkehr nach anfänglichen Verlusten wieder etwas ansteigt. Eine nähere Betrachtung (siehe Abbildung 5-2) zeigt, dass in Deutschland der Zuwachs der Bahn im internationalen Verkehr vor allem zu Lasten des Binnenschiffs ging; der Strassenverkehr hat ebenfalls zugenommen. In Frankreich hat die Schiene im internationalen Verkehr vor allem Anteile an die Strasse verloren.

Diese Daten lassen den Schluss zu, dass die Eisenbahn im grenzüberschreitenden Verkehr von und nach Frankreich ihre Stärken nicht ausspielen kann. Es liesse sich vermuten, dass diese Entwicklung mit der vielfach kritisierten schlechten Zugänglichkeit des französischen Bahnsystems für internationale Transporte zusammenhängt (siehe Abschnitt 4.4). Allerdings wären zum Nachweis eines ursächlichen Zusammenhangs tiefergehende Untersuchungen nötig.

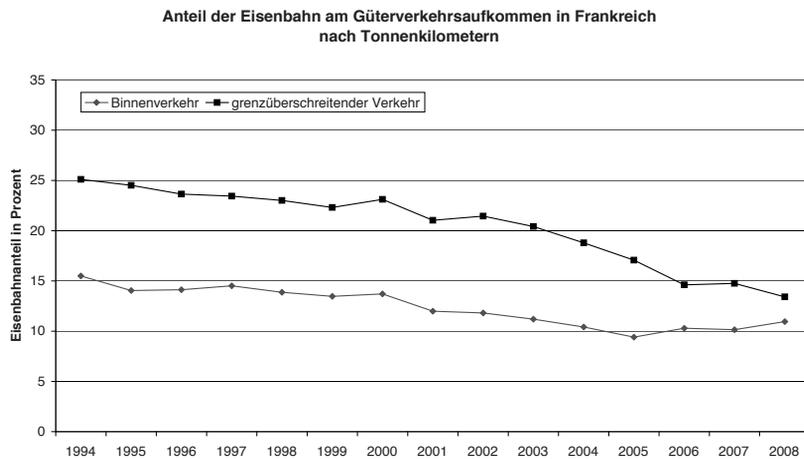
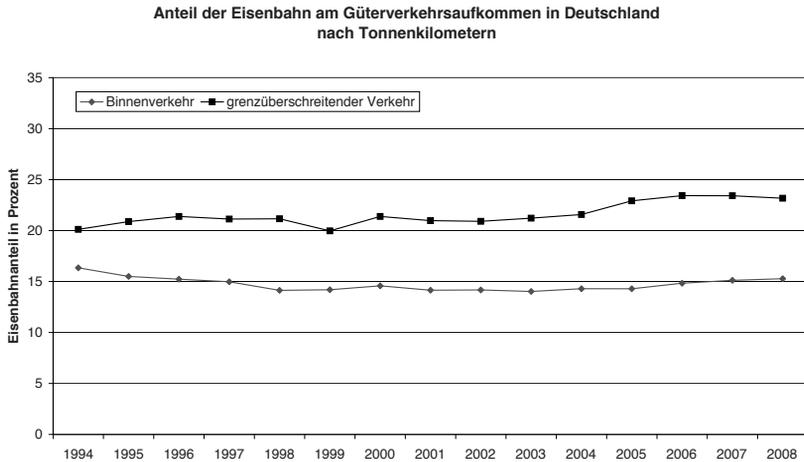


Abbildung 5-1: Entwicklung des Anteils der Eisenbahn am Güterverkehrsaufkommen im nationalen und im grenzüberschreitenden Verkehr in Deutschland (oben) und in Frankreich (unten). Es wird die Transportleistung von Eisenbahn, Strassenverkehr und Binnenschiff berücksichtigt. Eigene Darstellung (Datenquellen: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2009, S. 185, 244-245; Institut national de la statistique et des études économiques 2010).

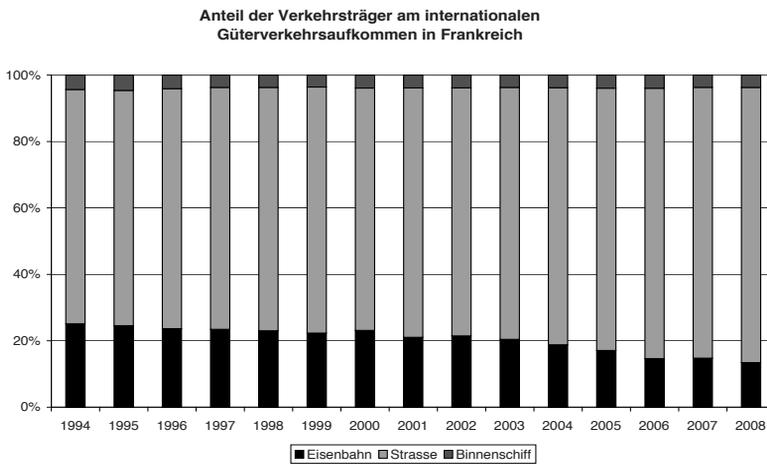
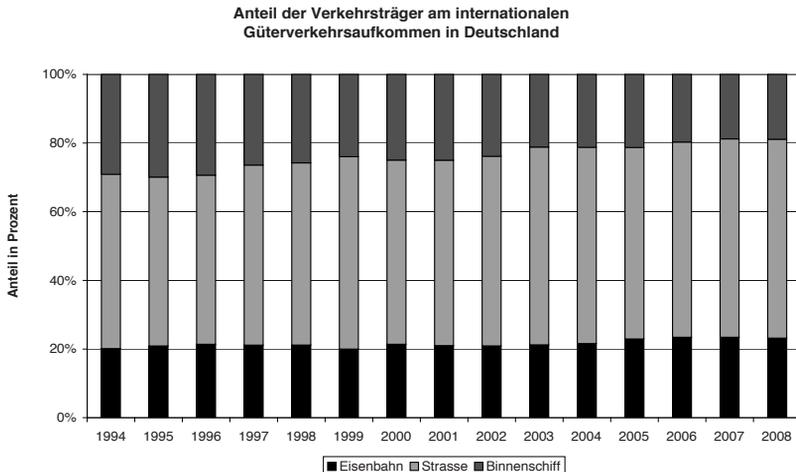


Abbildung 5-2: Entwicklung der Anteile der Verkehrsträger Eisenbahn, Strasse und Binnenschiff am internationalen Güterverkehrsaufkommen in Deutschland (oben) und in Frankreich (unten). Eigene Darstellung (Datenquellen: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2009, S. 185, 244-245; Institut national de la statistique et des études économiques 2010).

5.4 Mehr Flexibilität durch Divisionalisierung?

Die in Abschnitt 4.1 beschriebene zunehmende Gründung rechtlich separater Tochtergesellschaften ist nicht nur im Bahnwesen anzutreffen. Die Entscheidung für eine solche selbständige Form lässt sich durch die Annahme begründen, dass selbständige Unternehmensteile mit dem Selbstverständnis eines „Unternehmens im Unternehmen“ oder eines „Profit Centers“ flexibler handeln und damit erfolgreicher sein können (vgl. Schreyögg & Koch 2007, S. 279-299). Es passt zu diesem Verständnis, dass ein Tochterunternehmen seine Leistungen bewusst auch Firmen anbieten kann, zu denen der Mutterkonzern in Konkurrenz steht. Eine solche Öffnung kündigt die Vereinbarung von SBB Cargo und Hupac (einer Gesellschaft für den Kombinierten Verkehr) zur Gründung des Gemeinschaftsunternehmens SBB Cargo International an (SBB 2010b)²⁰.

Die hier umrissenen Organisationsformen stehen im Gegensatz zu früheren, losen Kooperationen wie dem „Trans-Europ-Express“ (siehe Abschnitt 2.3). Für ihn bestand nur eine Interessen- und Arbeitsgemeinschaft; eine eigene Rechtspersönlichkeit wurde – anders als ursprünglich beabsichtigt – nicht geschaffen (Jäntschi-Haucke 1991, S. 118 f.).

5.5 Interne Konkurrenz

Die Beteiligung der Bahnen an anderen Transportunternehmen (siehe Abschnitt 4.2.2) kann dazu führen, dass eine zuvor reine Eisenbahngesellschaft auf bestimmten Strecken die Wahl hat, einen Transport nicht auf der Schiene, sondern mit einem anderen Verkehrsmittel innerhalb desselben Konzerns durchzuführen. Dieser Wettbewerb zwischen den Verkehrsmitteln ist ein explizit erklärtes Ziel der Deutschen Bahn (o. V. 2004).

²⁰ Danach sollen an dem neuen Unternehmen SBB Cargo 75% und Hupac 25% halten.

Es findet sich in der Literatur die Ansicht, die „interne Konkurrenz“ müsse sich erfahrungsgemäss nicht zum Nachteil der Schiene auswirken (Dumont & Kempf 2008).

Allerdings wird auch befürchtet, dass die Bahnen bei einer solchen Konstellation das Interesse an einer Stärkung des Schienenverkehrs insgesamt verlieren könnten (Engartner 2008, S. 196). Ein ähnlicher Konflikt könnte sich ergeben, wenn die Deutsche Bahn nach einer Liberalisierung des Fernbusverkehrs selbst mehr Busse – auch parallel zu Bahnstrecken – betreiben wird als heute (Dalan & Doll 2010; Kimmerle 2010).

5.6 Eisenbahngüterverkehr zwischen Profit und Gemeinwirtschaftlichkeit

Neu in den Markt einsteigende Bahnen interessieren sich naturgemäss nur für dessen profitable Bereiche. Dies kann dazu führen, dass private Bahngesellschaften nur wenige, einfach zu erbringende Leistungen anbieten, während aufwändigere und weniger profitable Aufgaben den nationalen Bahnen überlassen werden (vgl. o. V. 2008). Dieses Problem hat sich bisher vor allem im Güterverkehr ergeben, wo zwar viel Wettbewerb um das Betreiben ganzer Züge, aber wenig Interesse am Einzelwagenverkehr besteht (siehe Abschnitt 4.5.1). Ein Beispiel bietet die bisher bessere Ertragslage der innerhalb der Schweiz auf Ganzzugtransporte fokussierten BLS Cargo gegenüber der SBB Cargo (vgl. o. V. 2008, vgl. 2003a).

Dies ist insofern von Interesse, als das Erbringen unprofitabler Leistungen teilweise politisch gewollt ist oder war; so bezogen die SBB zeitweise Subventionen für den Einzelwagenverkehr (SBB 2005). Grundsätzlich stellen solche Asymmetrien im Wettbewerb gemeinwirtschaftlich orientierte Querfinanzierungsmodelle in Frage, bei denen die Verluste aus einem Geschäftsfeld mit den Erträgen aus einem anderen Bereich kompensiert werden. Eine solche Querfinanzierung

gibt es auch im Personenverkehr, beispielsweise bei der Aufrechterhaltung des defizitären Intercity-Verkehrs in Frankreich durch Einnahmen aus dem TGV-Betrieb (Poingt 2010a; Henry & Quinet 1999).

Im anfangs geschilderten Beispiel des Einzelwagenverkehrs gibt es inzwischen Versuche, zu einem profitablen Betrieb zu gelangen: Ein Konzept sieht vor, an Ganzzüge einzelne Wagen anzuhängen und so die Effizienz zu steigern (D'Incà, Case & Foy 2008). Es bleibt abzuwarten, ob eine Verbesserung des Angebots durch internationale Allianzen die Lage bessert.

Grundsätzlich könnten aber am Ende Bereiche übrigbleiben, die allen Effizienzsteigerungen zum Trotz unter den gegebenen Rahmenbedingungen²¹ nicht profitabel betrieben werden können. In diesem Fall wäre eine Diskussion darüber nötig, ob bestimmte Leistungen als gemeinwirtschaftlich erwünscht einzustufen sind und die Bahnen dafür ähnlich wie im Nahverkehr einen Ausgleich erhalten sollen.

6. Schlussbetrachtungen

6.1 Ist die Auslandsexpansion alternativlos?

Eine wesentliche Folge der Liberalisierung des Eisenbahnwesens ist die teils massive weltweite Expansion bisheriger Staatsbahnen, wie sie sich bei der DB und der SNCF beobachten lässt. In der Presse wird zuweilen die Frage gestellt, ob die Bahnen bei so viel globaler Präsenz ihre ursprüngliche Aufgabe, nämlich den Zugbetrieb im eigenen Land, vernachlässigen könnten. In einem Interview (Brors, Delhaes & Krummheuer 2010) geht der DB-Chef Rüdiger Grube auf diese Frage ein. Er rechtfertigt die Auslandsexpansion damit, dass sie die einzige Möglichkeit für weiteres Wachstum biete, da die Bahn

²¹ Dazu gehört auch die zwischen den Verkehrsträgern nicht in gleichem Ausmass erfolgende Anlastung externer Kosten des Betriebs.

durch die Öffnung der Märkte im eigenen Land Marktanteile verlieren werde. Im Übrigen würden die Probleme auf dem Heimatmarkt angegangen; die Bahn werde „das eine tun, ohne das andere zu lassen.“

Sofern die Bahnen sich an diese Ankündigung halten, ist prinzipiell nichts gegen die Auslandsexpansion einzuwenden, insbesondere wenn sie profitabel ist. Allerdings ist zu hinterfragen, ob die Rolle der Bahnen im eigenen Land notwendigerweise zurückgehen muss. Gegenüber anderen Bahnen mögen die ehemaligen Staatsbahnen zwar Marktanteile verlieren. Angesichts des geringen Marktanteils der Bahnen am Verkehrsaufkommen insgesamt (vgl. Abschnitt 5.1) scheinen aber durchaus auch auf dem Heimatmarkt noch Möglichkeiten zum Wachstum zu bestehen – auch wenn dieses Ziel nicht leicht zu erreichen ist.

6.2 Öffnung als Verwirklichung der europäischen Integration

Zumindest auf gemeinschaftsrechtlicher Ebene ist inzwischen die vollständige Zugangsfreiheit – inklusive Kobotage – im Schienengüterverkehr erreicht worden. Im Personenverkehr gilt die Öffnung bisher zwar nur für den grenzüberschreitenden Verkehr; dazu belegen Untersuchungen²², dass die Schienennetze der einzelnen Länder in unterschiedlichem Ausmass zugänglich sind. Wenn man aber die Entwicklung bis heute rückblickend betrachtet, dann scheint es eine Frage der Zeit zu sein, bis die verbliebenen Beschränkungen fallen werden – auch wenn einzelne Länder weniger Eifer bei der Umsetzung zeigen werden als andere.

Sofern man den Grundgedanken des europäischen Einigungsprozesses – angefangen bei den Gemeinschaften bis zur heutigen Union – nicht grundsätzlich in Frage stellt, lässt sich die Öffnung prinzipiell befürworten: Sie kann als naturgemässer Schritt in einer Reihe von

22 Zum Beispiel die schon erwähnten Studien zum Liberalisierungsgrad (IBM Global Business Services 2007, 2011).

Massnahmen zur Beseitigung von Handelshemmnissen erscheinen, die überwiegend als sehr positiv wahrgenommen werden (zum Beispiel die Abschaffung der innereuropäischen Zölle). Die Attraktivität dieser Sichtweise ist nicht leicht von der Hand zu weisen: Ohne nähere Begründung erscheinen protektionistische Hemmnisse für den innereuropäischen wirtschaftlichen Austausch nicht mehr zeitgemäss. Die Liberalisierung folgt der Grundidee des Binnenmarktes: Durch Wettbewerb soll Europa insgesamt wettbewerbsfähiger werden und eine Steigerung seines Wohlstandes erfahren (vgl. Badinger 2007).

Es mag allerdings Diskussionen darüber geben, inwieweit das Prinzip „Wettbewerb führt zum Erfolg“ auch im Eisenbahnwesen funktioniert (siehe folgender Abschnitt).

Doch auch wenn hier unterschiedliche Ansichten bestehen, lässt der heute erreichte hohe ökonomisch-rechtliche Integrationsgrad in Europa kaum Raum für die Staaten, Reformen unterschiedlich konsequent zu verfolgen oder ganz unterschiedliche Wege einzuschlagen.

Dass einzelne Länder ihre Märkte aus Angst vor Wettbewerb durch deutlich produktivere Unternehmen aus dem Ausland (vgl. Poingt 2010b) nur zögernd öffnen, ist verständlich. Die Probleme, die sich aus Produktivitätsunterschieden ergeben, führen zurück auf eine Grundfrage der europäischen Einigung: Sollen sich erst die Unterschiede zwischen den Ländern ausgleichen, bevor die Märkte für den Wettbewerb geöffnet werden – oder ist der Wettbewerb die Voraussetzung für diesen Ausgleich (vgl. Baldwin 2009, S. 56)? Für beide Ansichten gibt es respektable Argumente. Nicht akzeptabel ist dagegen eine Politik, die den Wettbewerb vom eigenen Land möglichst fernhält, aber selbst von den neuen Expansionsmöglichkeiten ins Ausland profitiert. Dieser Vorwurf wird immer wieder gegenüber Frankreich erhoben. Es kann und soll im Rahmen dieser Arbeit nicht geklärt werden, wie berechtigt er ist. Undifferenzierte Vorwürfe, die der besonderen Situation eines Landes nicht Rechnung tragen, helfen nicht weiter. Wichtiger ist die Frage, wie Bahnen in eine Lage

versetzt werden können, in der sie den Wettbewerb nicht fürchten müssen. Wenn man überhaupt davon ausgeht, dass Konkurrenz zwischen den Bahnen einen Anreiz zu besseren Leistungen darstellt, dann sollten alle Akteure ihr in gleichem Mass ausgesetzt sein. Dazu sollte die Marktöffnung auf gegenseitiger Basis erfolgen.

6.3 Grenzen des Wettbewerbs

Liberalisierungs- und Privatisierungsansätze führen regelmässig zu der Frage, ob die Einführung von Wettbewerb im betrachteten Markt überhaupt wünschenswert erscheint. Die Diskussionen um eine Gemeinsame Verkehrspolitik (siehe Abschnitt 3.1) zeigen, dass es hierzu schon in den frühen Jahren der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft unterschiedliche Ansichten gab. Im Rahmen dieser Arbeit kann nicht erschöpfend behandelt werden, welches Ausmass von Konkurrenz und Gewinnorientierung im Eisenbahnwesen wünschenswert ist. Erste Anhaltspunkte liefert allerdings die Analyse von Massnahmen, die bisher in einzelnen europäischen Ländern durchgeführt worden sind.

Als Beispiel für einen volkswirtschaftlich nachteiligen Privatisierungs- und Liberalisierungsverlauf wird häufig der Fall Grossbritanniens seit den 1990er Jahren angeführt²³. Es werden unter anderem die folgenden Ursachen für das Scheitern der Bahnreform identifiziert:

- Starke Zersplitterung der ursprünglich einheitlichen Bahngesellschaft mit unklar abgegrenzten Verantwortlichkeiten und schlechter Kommunikation (dies wird als Ursache für mehrere schwere Zugunglücke angesehen)
- Unzureichende Aufwendungen für den Erhalt der Infrastruktur aufgrund von Gewinninteressen der Betreibergesellschaft
- Unbefriedigendes Gesamtangebot durch kurzfristige Fahr-

²³ Die Darstellung der Entwicklung in Grossbritannien folgt hauptsächlich der Analyse von Engartner (Engartner 2008, S. 229-272).

plangestaltung konkurrierender Gesellschaften (fast gleichzeitige Abfahrt mehrerer Züge, gefolgt von langen Pausen bis zur nächsten möglichen Verbindung)

Die hier beispielhaft dargestellten unerwünschten Auswirkungen müssen nicht dazu führen, jede Form der Privatisierung und Liberalisierung im Eisenbahnwesen abzulehnen. Es ist allerdings darauf zu achten, dass aus Fehlentwicklungen Konsequenzen gezogen werden²⁴. Besonders ist die Notwendigkeit der Abstimmung zwischen allen Akteuren hervorzuheben. Enge Zusammenarbeit ist zum einen für die Gestaltung sinnvoller Fahrpläne im Personen- und Güterverkehr erforderlich. Zum anderen stellt die technische Standardisierung eine Herausforderung dar, die nur gemeinsam gelingen kann. Die Probleme wachsen hier mit der Komplexität der Technik: So erfordert der grenzüberschreitende Hochgeschwindigkeitsverkehr einen Ausbau leistungsfähiger Signal- und Sicherungssysteme und weitere Massnahmen wie eine Abstimmung des Schienenprofils. Es sind erhebliche Anstrengungen erforderlich, damit ein einheitliches europäisches Zugsicherungssystem wie das „European Train Control System“ ETCS flächendeckend und zuverlässig verfügbar wird.

Als Argument zugunsten von mehr Wettbewerb im europäischen Eisenbahnwesen wird gelegentlich darauf verwiesen, dass der Schienengüterverkehr in den USA bei lebhafter Konkurrenz hohe Zuwachsraten verzeichne (Stehmann & Zellhofer 2004, S. 329). Allerdings lassen sich die Verhältnisse auf dem US-amerikanischen Netz mit seinem geringen Personenverkehrsaufkommen nicht ohne weiteres auf Europa übertragen, wo das Nebeneinander von Güter- und Personenzügen einen erheblichen Koordinationsaufwand erfordert (Bumbacher 2009).

24 In Grossbritannien ist dies zumindest insofern geschehen, als die Infrastrukturgesellschaft Network Rail (vorher Railtrack) seit 2002 wieder unter stärkerer staatlicher Kontrolle steht und nicht mehr gewinnorientiert arbeitet.

Es gibt Aussagen von Bahnvertretern, nach denen auf bestimmten Strecken die Kooperation zu mehr Verkehr geführt habe als die direkte Konkurrenz im „Open Access“ (z. B. Weibel 1998). Diese Einschätzung ist natürlich zu prüfen, aber durchaus ernstzunehmen.

Die bisherigen Erfahrungen mit dem Wettbewerb im Eisenbahnwesen auf europäischer Ebene beziehen sich vor allem auf den Güterverkehr, wo die Liberalisierung am frühesten begonnen hat und heute am weitesten fortgeschritten ist. Nach den letzten Liberalisierungsschritten müssen die etablierten Bahnen nun auch im Personenverkehr mit mehr Konkurrenz rechnen. Die Folgen dieser Entwicklung sind noch nicht absehbar. Es lassen sich aber einige Gründe für die Bahnen finden, ihr Personenverkehrsangebot möglichst miteinander und nicht gegeneinander zu entwickeln:

- Der Wert des Angebots für die Fahrgäste hängt nicht nur von einer Verbindung zwischen zwei Punkten, sondern auch von einem aufeinander abgestimmten Angebot von Nah- und Fernverkehr und einem zuverlässigen Taktsystem ab.
- Es ist wünschenswert, dass Fahrkarten möglichst an allen Ausgabestellen unabhängig vom jeweiligen Zugbetreiber erworben werden können und Fahrgäste vollständig über das Angebot aller Betreiber informiert werden.

Diese Überlegungen lassen eine weitsichtige Regulierung des Wettbewerbs im Personenverkehr angebracht erscheinen.

Für Personen- und Güterverkehr gleichermaßen muss ein sinnvolles Nebeneinander der Verkehrsträger das politische Ziel sein: Für jede Strecke soll sich der Verkehrsträger durchsetzen, der im Vergleich mit anderen das beste Verhältnis von Kosten und Nutzen aufweist. Hier sind auch bisher nicht monetarisierte Kosten durch Abgasemissionen, Lärm, Landschaftsverbrauch und Unfälle zu berücksichtigen. Die Eisenbahnpolitik muss sich letztlich daran

messen lassen, ob sie die Bahnen in die Lage versetzt, im fairen Wettbewerb der Verkehrsträger ihre Stärken auszuspielen.

6.4 Ausblick

Es ist ein Anliegen dieser Arbeit, die Rolle der Eisenbahnen für den europäischen Integrationsprozess zu beleuchten. Anhand der ausgewählten Beispiele wird deutlich, dass das Überwinden von Grenzen für die Bahnen schon ein Anliegen war, bevor es eine „Gemeinsame Verkehrspolitik“ oder gar die Formulierung eines „einheitlichen europäischen Eisenbahnraums“ gab.

Dabei ist allerdings unbestritten, dass die stetig weiter voranschreitende wirtschaftliche Integration Europas immer höhere Anforderungen an die internationale Aufstellung der Bahnen mit sich bringt. Daher ist es möglich, dass in der Vergangenheit als fortschrittlich empfundene Massnahmen zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Verkehrs für die Zukunft nicht mehr genügen.

Es lassen sich nur Vermutungen darüber anstellen, welche Gestalt das Eisenbahnwesen in Europa angesichts der Herausforderungen der Liberalisierung und der Internationalisierung in Zukunft annehmen wird. Interessant für die öffentliche Wahrnehmung ist dabei besonders die Entwicklung im Personenverkehr. Es ist möglich, dass auch weiterhin der grösste Teil aller Verbindungen von den etablierten „Staatsbahnen“ angeboten wird. Für die Fahrgäste bliebe so der Gesamteindruck eines einheitlichen Bahnsystems erhalten. Denkbar wäre aber auch, dass konkurrierende Allianzen nach dem Vorbild des Luftverkehrs an Bedeutung gewinnen. In diesem Fall würde man sich bei der Reiseplanung zunehmend nicht mehr nur für die Fahrt mit „der“ Bahn, sondern auch zwischen mehreren Anbietern entscheiden.

Bei der Beurteilung dieser beiden Szenarien durch die Gesellschaft werden neben sachlichen Argumenten auch emotionale Einschätzungen eine Rolle spielen: Dabei werden Befürworter eines möglichst

freien Wettbewerbs ihren konservativeren Kritikern unter Umständen eine rückwärtsgewandte, „eisenbahnromantische“ Haltung vorwerfen.

Im Rahmen einer um wissenschaftliche Objektivität bemühten Darstellung verbietet es sich allerdings, die hier skizzierten Szenarien ohne eine fundierte Analyse ihrer Auswirkungen zu bewerten. Daher soll abschliessend nur nochmals betont werden, dass die wohl grösste Herausforderung für die Bahnen im Wettbewerb durch andere Verkehrsträger besteht – ganz unabhängig vom Ausmass der internen Konkurrenz. Um in diesem Wettbewerb bestehen zu können, müssen die Bahnen ihre Kunden nicht nur durch günstige Preise, sondern auch durch Zuverlässigkeit, Geschwindigkeit und Flexibilität überzeugen. Diese Stärken lassen sich nur ausschöpfen, wenn die Angebote aller relevanten Akteure sinnvoll ineinandergreifen.

Es spricht deshalb einiges dafür, dass die europäischen Bahnen – auch bei zunehmendem Wettbewerbsdenken – auf ein sinnvolles Mass an Abstimmung und Zusammenarbeit auch weiterhin nicht verzichten werden.

7 Literatur

7.1 Verträge, Gesetze und Rechtssachen

- Europäische Kommission, 2010. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung) - KOM(2010) 475 endgültig - Brüssel, 17. September 2010. Verfügbar unter: http://europa.eu/documents/comm/white_papers/pdf/com1985_0310_f_de.pdf [Zugegriffen am 6. Juli 2011].
- Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, 1957. Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Verfügbar unter: <http://eur-lex.europa.eu/de/treaties/dat/11957E/tif/11957E.html> [Zugegriffen am 2. Juli 2010].
- Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, 1987. Einheitliche Europäische Akte. *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*, L 169, 29.6.1987, S. 1-29.
- Europäischer Gerichtshof, 1985. Urteil des Gerichtshofes vom 22. Mai 1985 - Europäisches Parlament gegen Rat der Europäischen Gemeinschaften - Rechtssache 13/83. *Sammlung der Rechtsprechung*, 1985, S. 1513 ff.
- Europäisches Parlament und Rat der Europäischen Union, 2001a. Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft. *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*, L 75, 15.3.2001, S. 1-25.

- Europäisches Parlament und Rat der Europäischen Union, 2001b. Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung. *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*, L 75, 15.3.2001, S. 29-46.
- Europäisches Parlament und Rat der Europäischen Union, 2004. Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft. *Amtsblatt der Europäischen Union*, L 164, 30.4.2004, S. 164-172.
- Europäisches Parlament und Rat der Europäischen Union, 2007. Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur. *Amtsblatt der Europäischen Union*, L 315, 3.12.2007, S. 44-50.
- Gericht erster Instanz, 1998. Urteil des Gerichts erster Instanz (Zweite Kammer) vom 15. September 1998 - European Night Services Ltd (ENS), Eurostar (UK) Ltd, vormals European Passenger Services Ltd (EPS), Union internationale des chemins de fer (UIC), NV Nederlandse Spoorwegen (NS) und Société nationale des chemins de fer français (SNCF) gegen Kommission der Europäischen Gemeinschaften - Verbundene Rechtssachen T-374/94,

T-375/94, T-384/94 und T-388/94. *Sammlung der Rechtsprechung*, S. II-03141.

Königreich Preußen, 1838. Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3.11.1838. *Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten*, (35), S. 505-516.

Rat der Europäischen Gemeinschaften, 1968. Verordnung Nr. 1017/68 des Rates vom 19. Juli 1968 über die Anwendung von Wettbewerbsregeln auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs. *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*, L 175, 23.7.1968, S. 1-12.

Rat der Europäischen Gemeinschaften, 1991. Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft. *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*, L 237, 24.8.1991, S. 25-28.

Rat der Europäischen Gemeinschaften und Schweizerischer Bundesrat, 1992. Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Straße. *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*, L 373, 21.12.1992, S. 28-46.

Rat der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, 1962. Verordnung Nr. 141 des Rats über die Nichtanwendung der Verordnung Nr. 17 des Rats auf den Verkehr. *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*, 124, 28.11.1962, S. 2751.

Schweizerische Eidgenossenschaft und Europäische Gemeinschaft, 2002. Abkommen zwischen der Schweizerischen

Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse. *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften*, L 114, 30.4.2002, S. 91-127.

7.2 Sonstige Literatur

Armand, L., 1964. International Union of Railways, Nancy: Berger-Levrault.

Aschinger, R., 2008. Konkurrenz auf profitablen Strecken. *Der Bund*, 5.12.2008, S. 7.

Badinger, H., 2007. Has the EU's Single Market Programme Fostered Competition? Testing for a Decrease in Markup Ratios in EU Industries. *Oxford Bulletin of Economics and Statistics*, 69(4), S. 497-519.

Baldwin, R.E., 2009. The Economics of European Integration, 3. Aufl., Maidenhead: McGraw-Hill Higher Education.

Berndt, T., 2001. Eisenbahngüterverkehr, Stuttgart: B. G. Teubner.

BLS Cargo AG, 2010. Geschäftsbericht 2009. Verfügbar unter: <http://www.blscargo.ch/d/unternehmen/publikationen-gb-2009.pdf> [Zugegriffen am 23. Juli 2010].

Brors, P., Delhaes, D. & Krummheuer, E., 2010. „Jeder Cent Steuern bleibt im Land“ - Interview mit Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn. *Handelsblatt*, 26.4.2010.

Bumbacher, B., 2009. Für Güter die Bahn. *NZZ Online*, 4.11.2009.

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2009. Verkehr in Zahlen 2009/2010, Hamburg: DVV Media Group.
- Caron, F., 1988. The Evolution of the Technical System of Railways in France from 1832 to 1937. In *Mayntz, R., Hughes, T. P.: The Development of Large Technical Systems*. Frankfurt am Main: Campus-Verlag, , S. 69-103.
- Chevalier, M., 1838. Des intérêts matériels en France. Travaux publics. Routes. Canaux. Chemins de fer. Avec une carte des travaux publics de la France. Deuxieme édition, Paris: Charles Gosselin et W. Coquebert.
- Cohen-Solal, L. & Sasso, B., 1994. Histoire du tunnel sous la Manche: chronique d'une passion franco-anglaise, Lyon: Lieu Commun.
- Commission of the European Communities, 1996. A Strategy for Revitalising the Community's Railways (White Paper) - COM(96) 421 final. Verfügbar unter: http://europa.eu/documents/comm/white_papers/pdf/com96_421_en.pdf [Zugegriffen am 9. Juli 2011].
- D'Incà, J., Case, R. & Foy, K., 2008. „Mixed train“ approach can lift wagonload profitability. *Railway Gazette International*, 164(2), S. 92-93.
- Dalan, M. & Doll, N., 2010. Bahnchef Grube fährt mit dem ICE ans Mittelmeer (Interview mit Rüdiger Grube). *Die Welt*, 2.7.2010. Verfügbar unter: <http://www.welt.de/wirtschaft/article8270412/Grube-will-mit-dem-ICE-bis-ans-Mittelmeer.html> [Zugegriffen am 9. Juli 2010].
- DB, 2004. Geschäftsbericht 2003. Verfügbar unter: <http://www>.

deutschebahn.com/site/shared/de/dateianhaenge/berichte/geschaeftsbericht_2003__konzern__36.pdf [Zugegriffen am 22. Juli 2010].

DB, 2010a. DB AG Kommunikation - Konzerngeschichte: Der Bus im Nahverkehr. Verfügbar unter: http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/konzern/geschichte/themen/bahnbus/bahnbus__teil1.html [Zugegriffen am 23. Juli 2010].

DB, 2010b. SBB und DB bauen Partnerschaft aus. Verfügbar unter: http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/konzern/im_blickpunkt/sbb__und__db__20100709.html [Zugegriffen am 10. Juli 2010].

DB, 2010c. Die Mobilitätsangebote der Bahn. Verfügbar unter: http://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/broschueuren/MDB77269-mobiangeb_d_bahn_2130610_klein.pdf [Zugegriffen am 21. Juli 2010].

DB, 2010d. Deutsche Bahn AG - Wettbewerbsbericht 2010. Verfügbar unter: http://www.deutschebahn.com/site/shared/de/dateianhaenge/berichte/wettbewerbsbericht__2010.pdf [Zugegriffen am 3. Juli 2010].

DB, 2010e. Deutsche Bahn AG 2000-2008. Verfügbar unter: http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/konzern/geschichte/chronik/2000__2008/2000__2008.html [Zugegriffen am 22. Juli 2010].

DB, 2010f. Deutsche Bahn schließt Arriva-Übernahme ab. Verfügbar unter: http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/konzern/im_blickpunkt/arriva__uebernahme__20100827.html [Zugegriffen am 15. Juli 2011].

- DB Mobility Logistics, 2010. Geschäftsbericht 2009. Verfügbar unter: http://www.deutschebahn.com/site/shared/de/dateianhaenge/berichte/geschaeftsbericht__2009__mlkonzern.pdf [Zugegriffen am 21. Juli 2010].
- Drew, J., 2008. Market reforms revitalise European rail freight. *Railway Gazette International*, 164(9), S. 675-683.
- Dumjahn, H.-W., 1984. Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken, Mainz: Dumjahn.
- Dumont, F., 2010. „La SNCF a changé de position sur l'Europe“ (Interview mit Guillaume Pepy). *La vie du rail*, 3165, 30.6.2010, S. 14-15.
- Dumont, F. & Kempf, G., 2008. Avec son OPA sur Geodis la SNCF défie la DB. *La vie du rail*, 3151, 16.4.2008, S. 4-5.
- Dürr, H., 1998. Kooperation oder Konkurrenz unter europäischen Bahnen? Vortrag anlässlich der 62. Ordentlichen Mitgliederversammlung des Informationsdienstes für den öffentlichen Verkehr LITRA, Bern, 8.12.1998.
- Düsel, H., 1994. Angebotskonzept für einen nachfragegerechten Einzelwagen- und Teilladungsverkehr der SBB - Dissertation der Hochschule St. Gallen für Wirtschafts-Rechts- und Sozialwissenschaften zur Erlangung der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften, St. Gallen: Hochschule St. Gallen.
- Engartner, T., 2008. Die Privatisierung der Deutschen Bahn, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- EUROFIMA, 2010. EUROFIMA Annual Report 2009. Verfüg-

bar unter: http://www.eurofima.org/reports/EUROFIMA_AR_100331optimized.pdf [Zugegriffen am 13. Juli 2010].

European Commission, 2010. EU Energy and Transport in Figures - Statistical Pocketbook 2010, Luxembourg: Publications Office of the European Union.

European Conference of Ministers of Transport, 2002. Competition and Co-operation in International Rail Freight Services, April 2002. Verfügbar unter: <http://www.internationaltransportforum.org/europe/ecmt/railways/pdf/CompRail.pdf> [Zugegriffen am 9. Juli 2010].

Ferber, A.E., 1965. Die Verstaatlichung der Berner Alpenbahngesellschaft BLS - Eine Untersuchung über den Rückkauf der Lötschbergbahn, Winterthur: Editions P. G. Keller.

Green Cargo, 2010. Facts - Green Cargo. Verfügbar unter: <http://www.greencargo.com/en/About-us/Facts/> [Zugegriffen am 14. Juli 2010].

Grube, R., 2010. Härtetest in der Krise bestanden - Bilanz-Pressekonferenz zum Geschäftsjahr 2009 - Deutsche Bahn AG/DB Mobility Logistics AG. Verfügbar unter: http://www.deutschebahn.com/site/shared/de/dateianhaenge/presse/bilanz_pk_2009__rede__grube.pdf [Zugegriffen am 2. Juli 2010].

Heinze, G.W. & Kill, H.H., 1988. The Development of the German Railroad System. In *Mayntz, R., Hughes, T. P.: The Development of Large Technical Systems*. Frankfurt am Main: Campus-Verlag, , S. 105-134.

Henry, C. & Quinet, E., 1999. Which Railways Policy and Or-

ganisation for France? *Journal of Transport Economics and Policy*, 33(1), S. 119-126.

Hürlimann, G., 2007. „Die Eisenbahn der Zukunft“: Automatisierung, Schnellverkehr und Modernisierung bei den SBB 1955-2005, Zürich: Chronos.

IBM Global Business Services, 2007. Liberalisierungsindex Bahn 2007. Verfügbar unter: http://www.deutschebahn.com/site/shared/de/dateianhaenge/positionspapiere/liberalisierungsindex__bahn__langfassung__2007.pdf [Zugegriffen am 30. Juni 2010].

IBM Global Business Services, 2011. Liberalisierungsindex Bahn 2011. Verfügbar unter: http://www.deutschebahn.com/site/shared/de/dateianhaenge/positionspapiere/liberalisierungsindex__bahn__langfassung__2011.pdf [Zugegriffen am 24. Juni 2011].

Institut national de la statistique et des études économiques, 2010. Transports intérieurs terrestres de marchandises par mode. Verfügbar unter: <http://www.insee.fr/fr/ffc/figure/NATTEF13634.xls> [Zugegriffen am 21. Juli 2010].

International Union of Railways, 2010. International Union of Railways - The worldwide association of cooperation for railway companies, Paris: International Union of Railways - Communications Department. Verfügbar unter: http://www.uic.org/IMG/pdf/_16_pages_avec_bat29-4-2010_2_.pdf [Zugegriffen am 18. Juli 2010].

Internationaler Eisenbahnverband, 1951. Die Lage der europäischen Eisenbahnen - Schwierigkeiten, Ursachen, Gesundheitmöglichkeiten, Paris.

Invest in France Agency, Erfolgsgeschichten: Frank Hoffmann

(Geschäftsführer Alleo). Verfügbar unter: <http://www.invest-in-france.org/de/temoignages/alleo-frank-hoffmann.html> [Zugegriffen am 20. Juli 2010].

Jackson, C., 2010. A date to remember. *Railway Gazette International*, 166(1), S. 3.

Jäntschi-Haucke, K., 1991. Zusammenarbeit europäischer Eisenbahnen im internationalen Schienenverkehr im Hinblick auf eine Steigerung ihrer Wettbewerbsfähigkeit, München: Kyrill & Method.

Keolis Deutschland, 2010. Keolis Deutschland - Strecken und Netze. Verfügbar unter: <http://www.keolis.de/daten-fakten/strecken-netze.html> [Zugegriffen am 25. Juli 2010].

Kimmerle, J., 2010. Stadt, Land, Bus. *Spiegel Online*, 30.5.2010. Verfügbar unter: <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/0,1518,697004,00.html> [Zugegriffen am 24. Juli 2010].

Klimm, L. & Meier, L., 2010. Franzosen fürchten deutsches Bahn-Diktat. *Financial Times Deutschland*, 10.6.2010.

Kommission der Europäischen Gemeinschaften, 1985. Vollendung des Binnenmarktes - Weißbuch der Kommission an den Europäischen Rat - KOM(85) 310 endgültig. Verfügbar unter: http://europa.eu/documents/comm/white_papers/pdf/com1985_0310_f_de.pdf [Zugegriffen am 14. Juli 2010].

Lamming, C., 2005. *Larousse des Trains et des Chemins de Fer*, Paris: Larousse.

Lang, M., 2008. *Die Eisenbahnen Deutschlands und Frank-*

reichs, Frankfurt/Main ; Berlin ; Bern ; Wien u.a.: Lang.

Leuzinger, A., 1950. Die Bedeutung der schweizerischen Alpenbahnen für den internationalen Güterverkehr (Dissertation Universität Zürich), Zürich: Carl Meyer.

List, F., 1833. Ueber ein saechsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems und insbesondere ueber die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden, Leipzig: A. G. Liebeskind.

List, F., 1836. Memoire die Eisenbahn von Mannheim nach Basel betreffend [Erscheinungsort nicht bekannt].

List, F., 1841. Das deutsche Eisenbahnsystem als Mittel zu Vervollkommnung der deutschen Industrie, des deutschen Zollvereins und des deutschen Nationalverbandes überhaupt, Stuttgart und Tübingen: J. G. Cotta'scher Verlag.

Mayer, A. von, 1891. Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen von ihrer Entstehung bis auf die Gegenwart, Berlin: Wilhelm Baensch Verlagshandlung (Faksimile-Nachdruck 1984, Moers: Steiger).

Mitchell, A., 2000. The Great Train Race - Railways and the Franco-German Rivalry, New York: Berghahn.

Nieder, B., 1997. TGV und ICE im Spannungsfeld von Politik, Verwaltung und Industrie (1968-1991) - Ein deutsch-französischer Vergleich, Herne: Verlag für Wissenschaft und Kunst.

o. V., 1832. Ueber ein allgemeines Eisenbahnsystem in Frankreich. *Ausland*, 16./17.4.1832.

- o. V., 1999. Railion - neuer Name, mehr Güter? *Schiene*, 5, S. 32-35.
- o. V., 2000. Brennpunkt Deutsche Bahn. *Focus*, 14, 3.4.2000. Verfügbar unter: http://www.focus.de/panorama/boulevard/brennpunkt-deutsche-bahn_aid_182818.html [Zugegriffen am 13. Juli 2010].
- o. V., 2003a. Competition will reshape Europe's railways. *Railway Gazette International*, 159(5), S. 241.
- o. V., 2003b. "Furniture pipeline" dries up. *Railway Gazette International*, 159(12), S. 755.
- o. V., 2004. Muskeln für neue Märkte. *bahntech*, 1, S. 4-12.
- o. V., 2005. European Bulls charge into the ring. *Railway Gazette International*, 161(2), S. 72-73.
- o. V., 2007. Railteam bids to relaunch international rail travel. *Railway Gazette International*, 163(8), S. 461.
- o. V., 2008. SBB Cargo muss die Weichen neu stellen. *NZZ Online*, 7.3.2008. Verfügbar unter: http://www.nzz.ch/nachrichten/schweiz/sbb_cargo_1.684961.html [Zugegriffen am 29. Juni 2010].
- o. V., 2009. Green bottles keep falling. *Railway Gazette International*, 165(6), S. 31.
- o. V., 2010a. Dominique Bussereau répond point à point à Grube. *La vie du rail*, 3164, 23.6.2010, S. 11.
- o. V., 2010b. No surrender at RFF. *Railway Gazette International*, 166(3), S. 28.

- o. V., 2010c. Let battle commence. *Railway Gazette International*, 166(1), S. 30-32.
- Ory, I., 2010a. Nouvel Eurostar: Bruxelles dit oui mais prépare le terrain pour les concurrents. *La vie du rail*, 3265, 30.6.2010, S. 12.
- Ory, I., 2010b. Je demande la réciprocité: que les Français ouvrent leur marché! (Interview mit Rüdiger Grube). *La vie du rail*, 3264, 23.6.2010, S. 8-9.
- Ory, I., 2010c. La RATP n'est pas épargnée. *La vie du rail*, 3264, 23.6.2010, S. 7.
- Poingt, M.-H., 2010a. Corail, TéoZ et trains de nuit: Ils seront ouverts à la concurrence dans quatre ans. *La vie du rail*, 3264, 23.6.2010, S. 4-5.
- Poingt, M.-H., 2010b. Veolia veut se faire désirer. *La vie du rail*, 3264, 23.6.2010, S. 5.
- RAIL4CHEM, 2008. RAIL4CHEM Pressemitteilung - Veolia Cargo kauft RAIL4CHEM. Verfügbar unter: http://www.rail4chem.com/fileadmin/Pressemitteilungen/PM_RAIL4CHEM_01-08_VEOLIA_kauft_RAIL4CHEM_080220_D.doc [Zugegriffen am 22. Juli 2010].
- Raynard, C., 2008. Le fret ferroviaire en Allemagne: du redressement à la stratégie continentale. *Centre d'analyse stratégique - La note de veille No. 95, Avril 2008*. Verfügbar unter: http://www.strategie.gouv.fr/IMG/pdf/NoteVeille95_VFIN.pdf [Zugegriffen am 7. Juli 2010].
- Reilstab, M., 2009. Cisalpino-Verkehr vor dem Aus? *Eisenbahn-*

Revue, 2, S. 70-73.

Robert, P., Rey, A. & Rey Debove, J., 1989. Le Petit Robert, Paris: Dictionnaires Le Robert.

Roth, R., 2005. Das Jahrhundert der Eisenbahn, Ostfildern: Thorbecke.

Sarkozy, N., 2008. Lettre de mission de M. Nicolas Sarkozy, Président de la République, adressée à M. Guillaume Pepy, Président du Conseil d'administration de la SNCF, sur le développement et la modernisation de la SNCF, le 27 février 2008. Verfügbar unter: <http://discours.vie-publique.fr/notices/087000732.html> [Zugegriffen am 6. Juli 2010].

SBB, 2005. Kostensenkungsmassnahmen bei SBB Cargo - Medienmitteilung 28.10.2005. Verfügbar unter: http://www.sbbcargo.com/fokus_051028_d.pdf [Zugegriffen am 24. Juli 2010].

SBB, 2009. Booklet zum Geschäftsbericht 2008. Verfügbar unter: [http://sbb-gb2008.mxm.ch/_pdf/SBB_booklet_\(001_028\)_d.pdf](http://sbb-gb2008.mxm.ch/_pdf/SBB_booklet_(001_028)_d.pdf) [Zugegriffen am 30. März 2007].

SBB, 2010a. Geschäftsbericht 2009. Verfügbar unter: http://sbb-gb2009.mxm.ch/_pdf/Konzernberichterstattung_d_020_046.pdf [Zugegriffen am 13. Juli 2010].

SBB, 2010b. SBB Cargo und Hupac gründen SBB Cargo International - Medienmitteilung, 5.7.2010. Verfügbar unter: http://mct.sbb.ch/mct/konzern_dienstleistungen/konzern_medien/konzern_medienmitteilungen.htm [Zugegriffen am 11. Juli 2010].

- Schmitt, J., 2010. Politik und Protektion. *Der Spiegel*, 4.1.2010, 1, S. 54-56.
- Schmitz, H.-P., 1957. Die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Spedition auf vertraglicher Basis in der Bundesrepublik Deutschland, Düsseldorf: Verkehrs-Verlag J. Fischer.
- Schreyögg, G. & Koch, J., 2007. Grundlagen des Managements, Wiesbaden: Gabler.
- SNCF, 1972. Géographie économique et ferroviaire des pays de la C.E.E. (Marché Commun) et de la Suisse - Fascicule 5: Allemagne fédérale, Paris: SNCF.
- SNCF, 2008. Communiqué de presse - La SNCF renforce sa présence dans le fret ferroviaire européen - Promesse d'achat signée avec ITL, 7.4.2008. Verfügbar unter: http://www.sncf.com/resources/fr_FR/press/kits/PR0001_20080407.pdf [Zugegriffen am 22. Juli 2010].
- SNCF, 2009. SNCF - Rapport d'activité et d'écomobilité 2008. Verfügbar unter: http://www.sncf.com/resources/fr_FR/medias/MD0305_20070803/template/RF/2008/SNCF_RA&ECO2008-FR.pdf [Zugegriffen am 21. Juli 2010].
- SNCF, 2010a. Captrain - Une nouvelle marque de la Branche SNCF Geodis - Communiqué de presse, 11.2.2010. Verfügbar unter: http://fret.sncf.com/medias/fichiers-actus/captrain/captrain_fr.pdf [Zugegriffen am 15. Juli 2010].
- SNCF, 2010b. SNCF - Rapport d'activité et d'écomobilité 2009. Verfügbar unter: http://www.sncf.com/rapportannuel2009/FR/rapport-activite-anime/sources/projet/SNCF_RA2009.pdf [Zugegriffen am 15. Juli 2010].

- SNCF Geodis & Eurotunnel, 2009. Press release - SNCF and Eurotunnel acquire Veolia Cargo - 2.9.2009. Verfügbar unter: http://www.geodis.fr/file/communique/pj/66/8f/50/83/sncf_geodis_eurotunnel_uk8004550541640404789.pdf [Zugegriffen am 23. Juli 2010].
- Stehmann, O. & Zellhofer, G., 2004. Dominant Rail Undertakings under European Competition Policy. *European Law Journal*, 10(3), S. 327-353.
- TGV Lyria, 2010. Über Lyria. Verfügbar unter: http://www.tgv-lyria.com/main/FCK/File/site_de/footer/uber_lyria.asp [Zugegriffen am 20. Juli 2010].
- Thalys International, 2010. Über Thalys. Verfügbar unter: <http://www.thalys.com/de/de/uber-thalys/unternehmen> [Zugegriffen am 13. Juli 2010].
- Tiffe, G., 1985. Geschichte des deutschen Lokomotivbaus, Berlin: Siemens.
- Varnholt, H., 2010. Hamburg-Köln-Express kommt erst im April 2011. *General-Anzeiger*, 10.4.2010.
- Veolia Environnement, 2010. Veolia Environnement - L'histoire de 2000-2009. Verfügbar unter: <http://www.veolia.com/fr/groupe/historique/aujourd'hui/> [Zugegriffen am 25. Juli 2010].
- Veolia Transport, 2010. InterConnex. Verfügbar unter: www.interconnex.de [Zugegriffen am 25. Juli 2010].
- Veolia Verkehr, 2010. Nah dran. An den Menschen. Verfügbar unter: <http://www.veolia-transport.de/uploadConnex/ConnexGermany/VeoliaVerkehr/Publikationen/2010/Un->

ternehmensfolder.pdf [Zugegriffen am 25. Juli 2010].

Weibel, B., 1998. Kooperation oder Konkurrenz unter europäischen Bahnen? Vortrag anlässlich der 62. Ordentlichen Mitgliederversammlung des Informationsdienstes für den öffentlichen Verkehr LITRA, Bern, 8.12.1998.

Xrail, 2010a. Medienmitteilung Xrail - Europäische Allianz für den Wagenladungsverkehr: Allianz steigert Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs auf der Schiene, 18.2.2010. Verfügbar unter: http://www.xrail.eu/IMG/pdf/Xrail_pressemittteilung.pdf [Zugegriffen am 16. Juli 2010].

Xrail, 2010b. Xrail - The European Wagonload Alliance. Verfügbar unter: http://www.xrail.eu/IMG/pdf/100216_Xrail_presentation_Zurich-3.pdf [Zugegriffen am 16. Juli 2010].

BASLER SCHRIFTEN ZUR EUROPÄISCHEN INTEGRATION

- Wir bestellen die Schriftenreihe im Jahresabonnement zu CHF 120.-. Das Abonnement verlängert sich automatisch um ein Jahr, wenn es nicht drei Monate vor Ablauf schriftlich gekündigt wird.
- Wir bestellen folgende Nummern zum Preis von CHF 20.- (Doppelnr. 30.-)
- Wir sind an einem Publikationsaustausch interessiert.
- Wir sind an Weiterbildungs-Unterlagen (Nachdiplomkurs) interessiert.

* *vergriffen*

- Nr. 1 Subsidiarität - Schlagwort oder Kurskorrektur (mit Beiträgen von Flavio Cotti, Jean-Paul Heider, Jakob Kellenberger und Erwin Teufel) (Doppelnummer).
- Nr. 2 Ein schweizerisches Börsengesetz im europäischen Kontext (Tagungsband/Doppelnummer).
- Nr. 3 Martin Holland, The European Union's Common Foreign and Security Policy: The Joint Action Towards South Africa.*
- Nr. 4 Brigid Gavin, The Implications of the Uruguay Round for the Common Agricultural Policy.
- Nr. 6 Urs Saxer, Die Zukunft des Nationalstaates.
- Nr. 7 Frank Emmert, Lange Stange im Nebel oder neue Strategie? Die aktuelle Rechtsprechung des EuGH zur Warenverkehrsfreiheit.
- Nr. 8 Stephan Kux, Subsidiarity and the Environment: Implementing International Agreements.
- Nr. 9 Arbeitslosigkeit (mit Beiträgen von Christopher Boyd, Wolfgang Franz und Jean-Luc Nordmann).
- Nr. 10 Peter Schmidt, Die ausserpolitische Rolle Deutschlands im neuen Europa.
- Nr. 11 Hans Baumann, Möglichkeiten und Grenzen der Sozialen Dimension nach Maastricht: Das Beispiel der Bauwirtschaft.*
- Nr. 12 Georg Kreis, Das schweizerische Staatsvertragsreferendum: Wechselspiel zwischen indirekter und direkter Demokratie.
- Nr. 13 Markus Lusser, Die europäische Währungsintegration und die Schweiz.
- Nr. 14 Claus Leggewie, Ist kulturelle Koexistenz lernbar?
- Nr. 15 Rolf Lüpke, Die Durchsetzung strengerer einzelstaatlicher Umweltschutz-

- normen im Gemeinschaftsrecht (Doppelnummer).
- O Nr. 16 Stephan Kux, Ursachen und Lösungsansätze des Balkankonflikts: Folgerungen für das Abkommen von Dayton.
- O Nr. 17 Jan Dietze/Dominik Schnichels, Die aktuelle Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes zum Europäischen Gerichtsstands- und Vollstreckungsübereinkommen (EuGVÜ).
- O Nr. 18 Basler Thesen für die künftige Verfassung Europas (2. Aufl.).
- O Nr. 19 Christian Garbe, Subsidiarity and European Environmental Policy: An Economic Perspective.
- O Nr. 20 Claudia Weiss, Die Schweiz und die Europäische Menschenrechtskonvention: Die Haltung des Parlaments 1969-1995.
- O Nr. 21 Gunther Teubner, Globale Bukowina: Zur Emergenz eines transnationalen Rechtspluralismus.
- O Nr. 22 Jürgen Mittelstrass, Stichwort Interdisziplinarität (mit einem anschließenden Werkstattgespräch).
- O Nr. 23 William James Adams, The Political Economy of French Agriculture.
- O Nr. 24 Aktuelle Fragen der Wirtschafts- und Währungsunion (mit Beiträgen von Gunter Baer, Peter Bofinger, Renate Ohr und Georg Rich) (Tagungsband/Doppelnummer).*
- O Nr. 25 Franz Blankart, Handel und Menschenrechte.
- O Nr. 26 Manfred Dammeyer/Christoph Koellreuter, Die Globalisierung der Wirtschaft als Herausforderung an die Regionen Europas.
- O Nr. 27 Beat Sitter-Liver, Von Macht und Verantwortung in der Wissenschaft.*
- O Nr. 28 Hartwig Isernhagen, Interdisziplinarität und die gesellschaftliche Rolle der Geistes- und Kulturwissenschaften.
- O Nr. 29 Muriel Peneveyre, La réglementation prudentielle des banques dans l'Union Européenne.
- O Nr. 30 Giuseppe Callovi/Roland Schärer/Georg Kreis, Citoyenneté et naturalisations en Europe.
- O Nr. 31 Peter Häberle, Gemeineuropäisches Verfassungsrecht.
- O Nr. 32 Jacques Pelkmans, Europe's Rediscovery of Asia. Political, economic and institutional aspects.
- O Nr. 33 Maya Krell, Euro-mediterrane Partnerschaft. Die Chancen des Stabilitätstransfers.*
- O Nr. 34 Valéry Giscard d'Estaing, L'Union Européenne: Elargissement ou approfondissement?
- O Nr. 35 Martin Holland, Do Acronyms Matter? The Future of ACP-EU Relations and

- the Developing World.*
- O Nr. 36 Andreas Guski, Westeuropa - Osteuropa: Aspekte einer problematischen Nachbarschaft.
- O Nr. 37 Matthias Amgwerd, Autonomer Nachvollzug von EU-Recht durch die Schweiz - unter spezieller Berücksichtigung des Kartellrechts (Doppelnr.).
- O Nr. 38 Manfred Rist, Infotainment oder Sachinformation? Die Europäische Union als journalistische Herausforderung (Doppelnummer).
- O Nr. 39 Lothar Kettenacker/Hansgerd Schulte/Christoph Weckerle, Kulturpräsenz im Ausland. Deutschland, Frankreich, Schweiz.
- O Nr. 40 Georg Kreis/Andreas Auer/Christoph Koellreuter, Die Zukunft der Schweiz in Europa? Schweizerische Informationstagung vom 15. April 1999 veranstaltet durch das EUROPA FORUM LUZERN.
- O Nr. 41 Charles Liebherr, Regulierung der audiovisuellen Industrie in der Europäischen Union.
- O Nr. 42/3 Urs Saxer, Kosovo und das Völkerrecht. Ein Konfliktmanagement im Spannungsfeld von Menschenrechten, kollektiver Sicherheit und Unilateralismus.
- O Nr. 44/5 Gabriela Arnold, Sollen Parallelimporte von Arzneimitteln zugelassen werden? Eine Analyse der Situation in der Europäischen Union mit Folgerungen für die Schweiz.*
- O Nr. 46 Markus Freitag, Die politischen Rahmenbedingungen des Euro: Glaubwürdige Weichenstellungen oder Gefahr möglicher Entgleisungen?
- O Nr. 47/8 Andrew Watt, „What has Become of Employment Policy?“ - Explaining the Ineffectiveness of Employment Policy in the European Union.
- O Nr. 49 Christian Busse, Österreich contra Europäische Union - Eine rechtliche Beurteilung der Reaktionen der EU und ihrer Mitgliedstaaten auf die Regierungsbeteiligung der FPÖ in Österreich.
- O Nr. 50 Thomas Gisselbrecht, Besteuerung von Zinserträgen in der Europäischen Union - Abschied vom Schweizerischen Bankgeheimnis?
- O Nr. 51 Uta Hühn, Die Waffen der Frauen: Der Fall *Kreil* - erneuter Anlass zum Konflikt zwischen europäischer und deutscher Gerichtsbarkeit? EuGH, Urteil vom 11.1.2000 in der Rs. C-283/98, *Tanja Kreil/BRD*.
- O Nr. 52/3 Thomas Oberer, Die innenpolitische Genehmigung der bilateralen Verträge Schweiz - EU: Wende oder Ausnahme bei ausserpolitischen Vorlagen?
- O Nr. 54 Georg Kreis, Gibraltar: ein Teil Europas - Imperiale oder nationale Besitzansprüche und evolutive Streiterledigung.
- O Nr. 55 Beat Kappeler, Europäische Staatlichkeit und das stumme Unbehagen in der Schweiz. Mit Kommentaren von Laurent Goetschel und Rolf Weder.

- O Nr. 56 Gürsel Demirok, How could the relations between Turkey and the European Union be improved?
- O Nr. 57 Magdalena Bernath, Die Europäische Politische Gemeinschaft. Ein erster Versuch für eine gemeinsame europäische Aussenpolitik.
- O Nr. 58 Lars Knuchel, Mittlerin und manches mehr. Die Rolle der Europäischen Kommission bei den Beitrittsverhandlungen zur Osterweiterung der Europäischen Union. Eine Zwischenbilanz.
- O Nr. 59 Perspektiven auf Europa. Mit Beiträgen von Hartwig Isernhagen und Anemarie Pieper.
- O Nr. 60 Die Bedeutung einer lingua franca für Europa. Mit Beiträgen von Georges Lüdi und Anne Theme.
- O Nr. 61 Felix Dinger, What shall we do with the drunken sailor? EC Competition Law and Maritime Transport.
- O Nr. 62 Georg F. Krayer, Spielraum für Bankegoismen in der EU-Bankenordnung.
- O Nr. 63 Philippe Nell, China's Accession to the WTO: Challenges ahead.
- O Nr. 64 Andreas R. Ziegler, Wechselwirkung zwischen Bilateralismus und Multilateralismus. Das Beispiel der Freihandelsabkommen der EFTA-Staaten.
- O Nr. 65 Markus M. Haefliger, Die europäische Konfliktintervention im burundischen Bürgerkrieg, („Arusha-Prozess“) von 1996 bis 2002.
- O Nr. 66 Georg Kreis (Hrsg), Orlando Budelacci (Redaktion): Der Beitrag der Wissenschaften zur künftigen Verfassung der EU. Interdisziplinäres Verfassungssymposium anlässlich des 10 Jahre Jubiläums des Europainstituts der Universität Basel.
- O Nr. 67 Francis Cheneval, Die Europäische Union und das Problem der demokratischen Repräsentation.
- O Nr. 68 Politik und Religion in Europa. Mit Beiträgen von Orlando Budelacci und Gabriel N. Toggenburg.*
- O Nr. 69 Chantal Delli, Das Wesen der Unionsbürgerschaft, Überlegungen anhand des Falls Rudy Grzelczyk gegen Centre public d'aide sociale d'Ottignies-Louvain-la-Neuve.
- O Nr. 70 Federica Sanna, La garantie du droit de grève en Suisse et dans la l'Union européenne.
- O Nr. 71 Elze Matulionyte, Transatlantic GMO Dispute in the WTO: Will Europe further abstain from Frankenstein foods?
- O Nr. 72 Rolf Weder (Hrsg.), Parallelimporte und der Schweizer Pharmamarkt.
- O Nr. 73 Marc Biedermann, Braucht die EU Lobbying-Gesetze? Annäherungen an eine schwierige Frage.

- O Nr. 74 Hanspeter K. Scheller, Switzerland's Monetary Bilateralism. The episode of 1975.
- O Nr. 75 Bruno Kaufmann/Georg Kreis/Andreas Gross, Direkte Demokratie und europäische Integration. Die Handlungsspielräume der Schweiz.
- O Nr. 76 Daniel Zimmermann, Die Zwangslizenzierung von Immaterialgüterrechten nach Art. 82 EG. Schutz vor Wettbewerb oder Schutz des Wettbewerbs?
- O Nr. 77 Laurent Goetschel/Danielle Lalive d'Epinay (Hrsg.), Die Beziehungen zwischen Wirtschaft und Aussenpolitik: Eine natürliche Symbiose?
- O Nr. 78 Georg Kreis (Hrsg.), Frieden und Sicherheit. Israel und die Nahostkrise als europäisches Thema.*
- O Nr. 79 Christoph Nufer, Bilaterale Verhandlungen, wie weiter? Liberalisierung der Dienstleistungen zwischen der Schweiz und der EU: Gewinner und Verlierer aus Schweizer Sicht.
- O Nr. 80 Simon Marti, Die ausserpolitischen Eliten der Schweiz und der Beginn der europäischen Integration. Eine rollentheoretische Untersuchung der schweizerischen Teilnahme an der Lancierung des Marshallplans und an der Errichtung der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit in Europa 1947-1948.
- O Nr. 81 Thomas Cottier, Rachel Liechti, Die Beziehungen der Schweiz zur Europäischen Union: Eine kurze Geschichte differenzieller und schrittweiser Integration / Thomas Cottier, Alexandra Dengg: Der Beitrag des freien Handels zum Weltfrieden.
- O Nr. 82 Martina Roth, Die neue Rolle Nicht-Staatlicher Organisationen. Möglichkeiten und Grenzen am Beispiel des Engagements in der Konflikt-Prävention; Gereon Müller-Chorus: Privatwirtschaftliche Organisation der Trinkwasserversorgung. Fluch oder Segen?
- O Nr. 83 Christoph A. Spenlé (Hrsg.), Die Europäische Menschenrechtskonvention und die nationale Grundrechtsordnung. Spannungen und gegenseitige Befruchtung.
- O Nr. 84 Peter Maurer, Europa als Teil der UNO.
- O Nr. 85 Georg Kreis (Hrsg.), Europa als Museumsobjekt.
- O Nr. 86 Christa Tobler (Hrsg.), Aspekte des Finanzdienstleistungs- und Unternehmenssteuerrechts nach dem EG-Recht und dem bilateralen Recht.
- O Nr. 87 Christa Tobler, Internetapotheken im europäischen Recht. Positive und negative Integration am Beispiel des grenzüberschreitenden Verkaufs von Arzneimitteln in der EU und in der Schweiz.
- O Nr. 88 Ausra Liepinyte, Emigration von Arbeitskräften nach dem EU-Beitritt: wer gewinnt und wer verliert? Eine Analyse am Fallbeispiel Lettlands.

- Nr. 89 Laurent Goetschel/Daniel Michel, Der aussenpolitische Handlungsspielraum der Schweiz als Nichtmitglied der Europäischen Union: ein Blick auf einige Aspekte der Friedensförderung.
- Nr. 90 Martin Alioth, Irland und Europa 2002- 2009.
- Nr. 91 Sarah Conradt, Die Wirtschaftskrise - eine Chance für die Umwelt?
- Nr. 92 Sara Behrend, Möglichkeiten und Auswirkungen einer Abkehr von der nationalen Erschöpfung für Pharmaprodukte aus Sicht der Schweiz und einkommensschwacher Länder.
- Nr. 93 Roland Vaubel, Rechtfertigt die Bankenkrise die Bankenregulierungen der Europäischen Union?
- Nr. 94 Georg Kreis, Etappen auf dem Weg der französisch-deutschen Verständigung bis 1963 - mit einem Ausblick auf die Zeit danach.
- Nr. 95 Michael Ambühl, Interessendifferenzen und Interessenkongruenzen in den Beziehungen zur EU - mit Fokus auf Finanzfragen; Michael Reiterer, Die Beziehungen zwischen der EU und der Schweiz „dynamisieren“ oder die „Grenzen des Bilateralismus“.

ISBN-13: 978-3-905751-21-5
ISBN-10: 3-905751-21

Europainstitut der Universität Basel, Gellertstrasse 27, CH-4020 Basel,
Schweiz, Tel. ++41 (0) 61 317 97 67, FAX ++41 (0) 61 317 97 66
E-mail: europa@unibas.ch, Internet: www.europa.unibas.ch

© Europainstitut der Universität Basel 2011

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, sowie die Verbreitung auf elektronischem, photomechanischem oder sonstigem Wege bedürfen einer schriftlichen Genehmigung des Europainstituts.

