



Dokumentation

Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehr

Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehr

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 033/18
Abschluss der Arbeit: 9. März 2018
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft,
Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Studien zum Wettbewerb	5
2.1.	Wettbewerbsbericht der Bahn	5
2.2.	Marktuntersuchung der Bundesnetzagentur	6
2.3.	Gutachten der Monopolkommission	6
2.4.	Wettbewerber-Report Eisenbahn	8
2.4.1.	Wettbewerber-Report Eisenbahn 2015/2016	8
2.4.2.	Wettbewerber-Report Eisenbahn 2017/18	9
3.	Wettbewerbshürden und -hindernisse	11
4.	Fazit	11

1. Einleitung

Mit der Bahnreform des Jahres 1994 (1. Stufe)¹ fiel das Eisenbahnmonopol des Bundes.² Seit dem ist die Bahn im Schienenpersonenfernverkehr (PFV) nicht nur der Konkurrenz durch Luft- und Automobilverkehr ausgesetzt, sondern auch der durch andere Eisenbahnbetreiber. So fahren derzeit über 400 Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem deutschen Schienennetz.³

Dennoch ist laut Bundesnetzagentur die Stellung der Bahn im hier untersuchungsgegenständlichen Schienenfernverkehr nach wie vor marktbeherrschend.⁴ Die Marktanteile der Mitbewerber der Bahn liegen seit über zwanzig Jahren unter einem Prozent.⁵

Die Bundesregierung hat zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich in der letzten Legislaturperiode des Deutschen Bundestages das Eisenbahnregulierungsgesetz - ERegG geschaffen.⁶ Es dient der Umsetzung der europäischen Richtlinie 2012/34/EU in deutsches Recht. Ziel der Richtlinie ist die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums. Den Zweck des ERegG begründet die Bundesregierung wie folgt:

„Der Wettbewerb "auf" der Schiene setzt den Wettbewerb "um" die Schiene voraus. Dafür sind klare Regeln für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur notwendig, die sich im Wesentlichen an folgenden Schwerpunkten orientieren:

- *den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen zu verbessern,*
- *die Entgeltregulierung für die Nutzung der Schienenwege neu auszugestalten und*
- *die Befugnisse der Bundesnetzagentur zu stärken.*

Zentrales Instrument ist dabei die Entgeltregulierung. Diese sieht vor, dass der Betreiber von Schienenwegen Anreize zur Senkung der Infrastrukturkosten und der Trassenentgelte erhält. Ziel ist [...] die Steigerung von Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs.“⁷

1 Deutsche Bahn Gründungsgesetz -DBGrG- vom 27.12.1993, BGBl. I S. 2386.

2 http://www.bev.bund.de/DE/BegleiterDerBahnreform/Bahnreform/bahnreform_node.html.

3 <http://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/unternehmen/wettbewerb/wettbewerbsbericht.html>, S. 25;
<https://www.merkur.de/reise/welche-konkurrenten-hat-deutsche-bahn-zr-7305806.html>.

4 https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/Eisenbahnen/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/marktuntersuchungen-node.html; <http://www.zeit.de/mobilitaet/2016-09/deutsche-bahn-fernverkehr-locomore-wettbewerb>.

5 <http://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/veroeffentlichungen/pdf/wettbewerber-report-2017-2018.pdf>, S. 84.

6 Eisenbahnregulierungsgesetz vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082).

7 <https://www.bundesregierung.de/Content/DE/Artikel/2016/01/2016-01-13-eisenbahnregulierungsgesetz.html>.

Es wird allerdings auch die Gefahr gesehen, dass das ERegG dem Fernverkehr schadet, wie z. B. von der allianz-pro-schiene:

„Angesichts des anhaltend hohen Wettbewerbsdrucks von anderen Verkehrsträgern, dürfte eine Zusatzbelastung des Schienenpersonenfernverkehrs absehbar sogar dazu führen, dass Angebote reduziert werden. [...] Bei nicht bundeseigenen Schieneninfrastrukturen (NE-Infrastruktur), die vom Nahverkehr genutzt werden, gibt es in der Regel keine Möglichkeit, eine Kostenunterdeckung auf andere Verkehrsarten abzuwälzen. Denn hier findet in den meisten Fällen kein Fernverkehr und nur wenig Güterverkehr statt. In der Folge wird der Fortbestand dieser Infrastrukturen durch die Regelung insgesamt gefährdet.“⁸

Die vorliegende Darstellung begründet sich in einem Wunsch nach einer Studienübersicht zum Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV).

2. Studien zum Wettbewerb

2.1. Wettbewerbsbericht der Bahn

Die Deutsche Bahn selbst veröffentlicht jährlich einen Wettbewerbsbericht.⁹ Darin stellt sie den stetig steigenden Marktanteil der Wettbewerber der Bahn heraus.¹⁰ Auch die aus Sicht des Konzerns geringe Zahl von ungelösten Trassenkonflikten wird angeführt für die Verankerung des Wettbewerbs auf der Schiene.¹¹

Nach Ansicht der Bahn erschwert vor allem der intermodulare¹² Wettbewerbsdruck den Markteintritte beim Schienenpersonenfernverkehr¹³, d. h. es sei nicht die Bahn selbst das Problem, sondern die Konkurrenz durch Luftverkehr oder Verkehr auf der Straße.

Die Bahn will ihr Fernverkehrsangebot bis ins Jahr 2030 um 25 Prozent steigern.¹⁴

8 <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/aktuell/eisenbahnregulierungsgesetz-koennte-fernverkehr-schaden/>.

9 <http://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/unternehmen/wettbewerb/wettbewerbsbericht.html>.

10 <http://fahrweg.dbnetze.com/file/fahrweg-de/13556828/Ze2SPIJ57ZlkYepcrpBFzX7Y8MQ/14016666/data/wettbewerbsbericht2016.pdf>, S. 26.

11 <http://fahrweg.dbnetze.com/file/fahrweg-de/13556828/Ze2SPIJ57ZlkYepcrpBFzX7Y8MQ/14016666/data/wettbewerbsbericht2016.pdf>, S. 26.

12 Mit dem Begriff „intermodular“ wird im Personenverkehr die Verknüpfung verschiedene Verkehrsmittel innerhalb einer einzigen Reisekette bezeichnet, <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/354096/>.

13 <http://fahrweg.dbnetze.com/file/fahrweg-de/13556828/Ze2SPIJ57ZlkYepcrpBFzX7Y8MQ/14016666/data/wettbewerbsbericht2016.pdf>, S. 12 f.

14 <http://fahrweg.dbnetze.com/file/fahrweg-de/13556828/Ze2SPIJ57ZlkYepcrpBFzX7Y8MQ/14016666/data/wettbewerbsbericht2016.pdf>, S. 12.

2.2. Marktuntersuchung der Bundesnetzagentur

Die Bundesnetzagentur hat im Dezember 2017 erneut ihre Marktuntersuchung Eisenbahnen vorgelegt.¹⁵ Um einen funktionierenden Wettbewerb auf der Schiene sicherzustellen, erhebt die Agentur jährlich Daten über den Eisenbahnmarkt bei den Eisenbahnunternehmen. Festgestellt wurde in der Untersuchung:

„Im Schienenpersonenfernverkehr stieg die Verkehrsleistung in den Jahren 2015 bis 2016 von 37 auf 40 Mrd. Personenkilometer an. Dies bedeutet eine Zunahme von etwas mehr als acht Prozent, das heißt in einer Größenordnung, die viele Jahre nicht erreicht wurde. Gründe für die Zunahme der Verkehrsleistung in diesem Verkehrsdienst sind die preislichen Reaktionen insbesondere durch die Aktionen der Sparpreise der DB Fernverkehr AG, die damit auf den zunehmenden Wettbewerb durch die Fernbusse reagiert hat.“¹⁶

Und zur Konkurrenz auf der Schiene im Fernverkehr heißt es weiter:

„Gering blieb [im Jahr 2016] die Anzahl der im Schienenpersonenfernverkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Hier erbringen rund 26 — zumeist kleinere — Eisenbahnverkehrsunternehmen Verkehrsleistungen. ... Der Wettbewerberanteil im Schienenpersonenfernverkehr liegt wie in den Vorjahren signifikant unter einem Prozent. Mit Ausnahme einiger weniger Verbindungen, die im Jahr 2016 unter anderem von Thalys und HKX angeboten wurden, herrschte im Schienenpersonenfernverkehr damit nach wie vor eine Dominanz des Marktführers.“¹⁷

2.3. Gutachten der Monopolkommission

Die Monopolkommission hatte bis zur Schaffung des ERegG im Jahr 2016 nach § 36 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)¹⁸ den Auftrag, alle zwei Jahre ein Gutachten zum Wettbewerb im Eisenbahnverkehr zu erstellen.

Dabei benannte sie immer wieder Defizite beim Wettbewerb auf der Schiene.¹⁹ So befasst die Kommission sich seit einigen Jahren intensiv mit der Wettbewerbssituation im Eisenbahnsektor

15 https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahn2017.pdf.

16 https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahn2017.pdf;jsessionid=0CA347D57BA0BC5A663FF87A80DE466F?__blob=publicationFile&v=3, S. 17.

17 https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahn2017.pdf;jsessionid=0CA347D57BA0BC5A663FF87A80DE466F?__blob=publicationFile&v=3, S. 16 u. 21.

18 Aufgehoben durch Art. 2 Nr. 19 Gesetz v. 29.8.2016, BGBl. I 2016, S. 2082.

19 <http://www.monopolkommission.de/index.php/de/gutachten/sondergutachten/sondergutachten-69>, S. 72.

und sieht auch aktuell²⁰ die Entwicklung des Wettbewerbs weiterhin als nicht zufriedenstellend an:

„Maßgebliche Ursache für den annähernden Stillstand ist, dass die gesetzlichen Rahmenbedingungen seit Jahren einer erfolgreichen Entwicklung entgegenstehen und von politischen Entscheidungsträgern keine spürbaren Impulse zur Weiterentwicklung ausgegangen sind. Insgesamt sind [...] zum Eisenbahnsektor keine wesentlichen Veränderungen zu verzeichnen.“²¹

Die Kommission ist davon überzeugt, dass sich nur mit einer vollständigen Trennung von Infrastruktur- und Transportsparten des integrierten Konzerns Deutsche Bahn AG wirksamer und unverfälschter Wettbewerb im Eisenbahnsektor entwickeln könne:

„Seit Langem bestehende Probleme im Zusammenhang mit dem Zugang zu Infrastruktureinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen bilden weiterhin entscheidende Wettbewerbshindernisse. Daher ist nach Auffassung der Monopolkommission eine umfassende Neugestaltung der Rahmenbedingungen erforderlich, um die stagnierende Wettbewerbsentwicklung zu stärken.“²²

Weiter heißt es:

„Zur Gewährleistung dieses Wettbewerbs dürfen die Marktteilnehmer nicht durch die bestehende Marktmacht auf der Infrastrukturebene behindert werden. Es ist Aufgabe der Regulierung, für marktkonforme Zugangsentgelte und -bedingungen zu sorgen.“²³

20 http://www.monopolkommission.de/images/PDF/SG/s76_volltext.pdf, S. 11 ff.

21 <http://www.monopolkommission.de/index.php/de/gutachten/sondergutachten/sondergutachten-69>, S. 4.

22 <http://www.monopolkommission.de/index.php/de/gutachten/sondergutachten/sondergutachten-69>, S. 4.

23 <http://www.monopolkommission.de/index.php/de/gutachten/sondergutachten/sondergutachten-69>, S. 6.

2.4. Wettbewerber-Report Eisenbahn

2.4.1. Wettbewerber-Report Eisenbahn 2015/2016

Im von mofair²⁴ und dem Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. gemeinsam herausgegebenen Wettbewerber-Report Eisenbahn 2015/2016 wurde die Situation im Fernverkehr eingehend beleuchtet.²⁵ Fortschritte beim Wettbewerb der Eisenbahnverkehrsunternehmen untereinander, d. h. faktisch der Bahn zu anderen Anbietern, konnten diesbezüglich nicht festgestellt werden:²⁶

„Im Fahrplanjahr 2015 beträgt der [...] Marktanteil der DB Fernverkehr AG sowohl an der Betriebsleistung als auch an der Verkehrsleistung mehr als 99 Prozent.“²⁷

Was im Report im Besonderen herausgestellt wurde, sind die Auswirkungen der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)²⁸:

„Was in über 20 Jahren auf der Fernverkehrsschiene nicht gelungen ist, hat die Liberalisierung des Fernbusmarktes 2013 in kürzester Zeit erreicht: Die Wettbewerbsdynamik zwingt im Wege der Substitutionskonkurrenz den Quasi-Monopolisten DB Fernverkehr, sich grundlegend neu aufzustellen.“²⁹

Der Report enthält eine sehr detaillierte Aufzählung und Darstellung der Mitbewerber der Bahn im Schienenpersonenfernverkehr.³⁰

24 Der mofair e. V. ist ein Interessensverband, in dem sich im Jahr 2005 in Deutschland im Schienenpersonenverkehr (SPV) tätige private, unabhängige und wettbewerbliche Verkehrsunternehmen zusammengeschlossen haben.

25 <http://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/veroeffentlichungen/pdf/Wettbewerber-Report-2015-2016.pdf>, S. 2. u. 49 ff.

26 <http://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/veroeffentlichungen/pdf/Wettbewerber-Report-2015-2016.pdf>, S. 2.

27 <http://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/veroeffentlichungen/pdf/Wettbewerber-Report-2015-2016.pdf>, S. 51.

28 Nach bis 2013 geltenden Gesetzeslage (§ 13 PBefG) konnte ein fahrplanmäßiger Busverkehr grundsätzlich nicht genehmigt werden, wenn eine parallele Eisenbahnverbindung vorhanden war ("Verbot der Doppelbedienung").

29 <http://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/veroeffentlichungen/pdf/Wettbewerber-Report-2015-2016.pdf>, S. 49.

30 <http://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/veroeffentlichungen/pdf/Wettbewerber-Report-2015-2016.pdf>, S. 49 ff.

2.4.2. Wettbewerber-Report Eisenbahn 2017/18

Der fünfte Wettbewerber-Report Eisenbahn (2017/18), im Oktober 2017 gemeinsam herausgegeben von mofair³¹, dem Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) sowie der Verband der Güterwagenhalter (VPI), kommt zu dem Ergebnis, dass sich der Wettbewerb auf der Schiene grundsätzlich weiter positiv entwickelt hat.³²

Die Anzahl der Wettbewerber der Deutschen Bahn AG habe weiter zugenommen, die Anteile der Wettbewerbsbahnen am Verkehrsgeschehen würden wachsen, das Angebot sei vielfältiger geworden und die Qualität der Leistungen habe sich verbessert, auch wenn das Staatsunternehmen weiterhin häufig als Quasi-Monopolist die Szene beherrsche.³³

Vor allem durch veränderte Fahrzeugfinanzierungs- und -nutzungsmodelle sei die Zahl der Bewerber bei Ausschreibungen wieder angestiegen, und die Anteile der Wettbewerbsbahnen am Verkehrsgeschehen seien gewachsen.³⁴ Neue Anbieter seien hinzugekommen. Mittlerweile befördere ein gutes Dutzend großer und mittlerer sowie vieler kleinerer Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Fahrgäste im Nahverkehr. Der Anteil dieser Unternehmen an den gefahrenen Zugkilometern wachse stetig und liege derzeit bei gut 33 Prozent.

Allerdings werden auch in dieser Studie gerade bei dem hier in Rede stehenden Personenfernverkehr keine Fortschritte gesehen.³⁵ Zu keinem Zeitpunkt könne man ernsthaft von echtem Wettbewerb im Fernverkehr sprechen, auch wenn es ihn formal gebe, selbst wenn immer wieder Unternehmen verschiedenster Art versucht hätten, den „Platzhirsch“ DB Fernverkehr herauszufordern.³⁶

31 Der mofair e. V. ist ein Interessensverband, in dem sich im Jahr 2005 bedeutende in Deutschland im Schienenpersonenverkehr (SPV) tätige private, unabhängige und wettbewerbliche Verkehrsunternehmen zusammengeschlossen haben.

32 <http://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/veroeffentlichungen/pdf/wettbewerber-report-2017-2018.pdf>, passim.

33 <http://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/veroeffentlichungen/pdf/wettbewerber-report-2017-2018.pdf>, S. 12.

34 <http://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/veroeffentlichungen/pdf/wettbewerber-report-2017-2018.pdf>, S. 12.

35 <http://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/veroeffentlichungen/pdf/wettbewerber-report-2017-2018.pdf>, S. 84.

36 <http://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/veroeffentlichungen/pdf/wettbewerber-report-2017-2018.pdf>, S. 84.

Lediglich im Fernbusmarkt habe es bis zum Jahr 2015 einen starken Zuwachs sowohl an Wettbewerbern als auch an Fahrgästen geben.³⁷ Dies bestätigen auch die Zahlen des Statistischen Bundesamtes, wobei der Anstieg im Jahr 2016 Zeitraum nicht ganz so stark ausgefallen ist.³⁸

„Nachdem seit der Fernbusliberalisierung 2013 die Fahrgastzahlen und die Beförderungsleistung im Fernbus unwiderstehlich zu steigen schienen, hat das Jahr 2016 offenbar in mehrerlei eine Konsolidierung gebracht: So war denn 2016 das Jahr, in dem die Fahrgastzahlen im Fernlinienverkehr gestiegen sind, und zwar allein aufgrund der Ergebnisse der Schiene (Zuwachs von 36,86 auf 39,36 Mio. Fahrgäste), während die Zahl der Fernbusnutzer erstmals seit 2016 leicht von 7,29 Mio. auf 7,15 Mio. zurückging, wobei die steigenden Ticketpreise und die Verknappung des Angebots erst im Herbst 2016 deutlich spürbar wurden. Ob dies schon eine Trendwende ist, bleibt abzuwarten. Zum ersten Mal stieg die Beförderungsleistung bei Fernbussen nicht mehr weiter, während sie sich beim SPFV erholt hat. Insgesamt ist die Beförderungsleistung im Linienfernverkehr seit 2011 kontinuierlich gestiegen.“³⁹

Laut der Studie soll das Jahr 2016 den Trend gebrochen haben, wonach die Liberalisierung des Fernbusverkehrs auch eine Art „Kannibalisierungseffekt“ auf den SPFV gehabt habe.⁴⁰ Dieser Effekt habe auch potentiellen Konkurrenten der Bahn den Einstieg in den Schienenverkehr erschwert:

„Im intramodalen Wettbewerb gibt es für neue Akteure noch immer Hürden für den Markteintritt – und strukturelle Vorteile zugunsten der Staatsbahn DB.“⁴¹

Zwar würden die Fahrgastzahlen auf den ersten Blick einen solchen Schluss nahe legen. Bei näherer Betrachtung aber sei dies weniger eindeutig. In einzelnen Kundensegmenten habe es wohl eine Abwanderung gegeben, in anderen aber nicht. Zudem habe der Fernbusverkehr Reisen induziert, die ohne ihn gar nicht erst unternommen worden wären.⁴²

37 <http://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/veroeffentlichungen/pdf/wettbewerber-report-2017-2018.pdf>.

38 https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2017/04/PD17_124_461.html.

39 <http://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/veroeffentlichungen/pdf/wettbewerber-report-2017-2018.pdf>, S. 88.

40 <http://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/veroeffentlichungen/pdf/wettbewerber-report-2017-2018.pdf>, S. 88.

41 <http://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/veroeffentlichungen/pdf/wettbewerber-report-2017-2018.pdf>, S. 12.

42 <http://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/veroeffentlichungen/pdf/wettbewerber-report-2017-2018.pdf>, S. 88f.

Die Studie weist letztlich auch darauf hin, dass der SPFV nicht nur mit der Konkurrenz des Fernbusses zu kämpfen hat, sondern oft auch mit dem Flugverkehr.⁴³

3. Wettbewerbshürden und -hindernisse

Als Grund für den mangelnden Wettbewerb werden immer wieder mehrere Gründe genannt.⁴⁴

- Fehlende konsequente Trennung von Betrieb und Schienennetz
- Strompreis für die Bahn und Mitbewerber
- Marktmacht der Bahn im Vertrieb
- Trassenpreise
- Qualität der Bahn

Als Hauptgrund für den unzureichenden Wettbewerb wird regelmäßig angeführt, dass die Bahn nach wie vor die Herrschaft über die Verkehrswege habe, vereinfacht ausgedrückt sei das größte Wettbewerbshindernis die fehlende Trennung von Betrieb und Schienennetz⁴⁵, die enge Verflechtung von Netzbetrieb und Bahnbetrieb.⁴⁶

4. Fazit

Abschließend lässt sich festhalten, dass die Wettbewerbssituation im Schienenfernverkehr regelmäßig, umfassend und aus unterschiedlichen Perspektiven untersucht wird. Das Ergebnis der Studien lässt sich dahingehend zusammenfassen: Die Bahn ist im Schienenfernverkehr immer stärker dem Wettbewerb des Flug- und Automobilverkehrs ausgesetzt. Andere Bahnunternehmen stellen hingegen bislang keine ernsthafte Konkurrenz im Schienenfernverkehr dar.

43 <http://www.netzwerk-bahnen.de/assets/files/veroeffentlichungen/pdf/wettbewerber-report-2017-2018.pdf>, S. 89.

44 <https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/schienenverkehr-die-deutsche-bahn-bremst-ihre-konkurrenten-aus/8532014.html>.

45 Z. B. <https://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/schienenverkehr-die-deutsche-bahn-bremst-ihre-konkurrenten-aus/8532014.html>.

46 <http://www.zeit.de/wirtschaft/2014-01/infografik-bahn>.