

Außenseiter mitten in Europa

VON JULIAN NOLTE

In der Bundesrepublik Deutschland existiert keine Bestellorganisation für Eisenbahnverkehre auf nationaler Ebene. Das ist sonst in keinem anderen EU-Mitgliedsstaat der Fall. Warum eigentlich?

Wenn staatliche Stellen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) damit beauftragen, bestimmte Leistungen zu erbringen, so spricht man vom „Bestellen“. In Deutschland ist dieses Prinzip durch die Bahnreform und Regionalisierung der neunziger Jahre für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) etabliert worden. Aufgabenträger sind seitdem die Bestellorganisationen für die entsprechenden Verkehrsleistungen: Verkehrsverträge bilden die Grundlage für die sogenannten gemeinwirtschaftlichen Verkehre, welche die Aufgabenträger für den SPNV in Deutschland bestellen. Letztlich dient dies dem Gemeinwohl, denn Nahverkehr wurde im Regionalisierungsgesetz als Aufgabe der Daseinsvorsorge deklariert.⁽¹⁾

Da mit Bahnreform und Regionalisierung lediglich die Kompetenz für den SPNV auf die Bundesländer überging, blieb für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) weiterhin der Bund verantwortlich. Hier ist sogar auf Verfassungsebene vom „Wohl der Allgemeinheit“⁽²⁾ die Rede. Dennoch sieht die Situation im SPFV grundsätzlich anders aus als im SPNV: Keines der im Fernverkehr agierenden Verkehrsunternehmen hat einen Verkehrsvertrag mit dem Bund. Der Bund ist nicht als Aufgabenträger für den Fernverkehr tätig geworden und bestellt keine gemeinwirtschaftlichen Verkehre. Vielmehr operieren die EVU im Fernverkehr eigenwirtschaftlich und richten ihr Angebot nach überwiegend betriebswirtschaftlichen Opportunitäten aus. Das Ergebnis ist bekannt: Das Verschwinden des Interregios gilt geradezu als Synonym für den Rückzug des Fernverkehrs aus der Fläche. Streitig war schon damals, ob diese Entwicklung einen Verstoß des Bundes gegen Art. 87e Abs. 4 GG darstellte. Zu einem Verfahren beim Bundesverfassungsgericht kam es jedoch nie.

Der bundeseigenen DB Fernverkehr AG bzw. ihren Vorgängergesellschaften ist dabei nicht einmal unbedingt ein Vorwurf zu machen: Sie hat lediglich das umgesetzt, was seit der Bahnreform von ihr als Wirtschaftsunternehmen⁽³⁾ verlangt wird und ihr Angebot entsprechend gestaltet. Nicht anders agieren schließlich Thalys, Flixbus und Co. Entsprechend äußerte sich Enak Ferlemann, der Beauftragte der Bundesregierung für den Schienenverkehr: „Wenn die Eisenbahnverkehrsunternehmen entscheiden, eine Relation nicht zu fahren, können die Kunden nicht darauf bestehen, dass sie gefahren wird.“⁽⁴⁾

■ Das eigenwirtschaftliche Modell funktioniert nicht flächendeckend

Angesichts der Lücken im Netz der DB Fernverkehr AG und auch in Anbetracht der Tatsache, dass die Wettbewerbsbahnen des Fernverkehrs nur auf wenigen Rennstrecken fahren, stellt sich die Frage, wie der derzeit viel diskutierte Deutschlandtakt als bundesweiter Taktfahrplan Realität werden kann. Das eigenwirtschaftliche Marktmodell scheint flächendeckend jedenfalls nicht zu funktionieren. Eine Studie im Auftrag der bündnisgrünen Bundestagsfraktion⁽⁵⁾ hat sich mit dieser Frage beschäftigt und kommt zu dem Schluss, dass ein Konzessionsmodell mit bestelltem Fernverkehr am besten geeignet ist, einen flächendeckenden Deutschlandtakt umzusetzen und somit die verkehrspolitischen Ziele des Bundes (Stichwort Verdoppelung) zu unterstützen. Gleichzeitig kann der verfassungsrechtliche Auftrag zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bereich der öffentlichen Mobilitätsangebote durch deutschlandweit bestellten Fernverkehr konkretisiert werden. Letztlich nimmt ein derartiges Bestellmodell den Bund viel stärker in die Pflicht, indem er verkehrliche und raumordnerische Ziele definieren und mit Bahnangeboten konkretisieren muss. Heute lehnt sich der Bund vielmehr zurück und verweist auf die unternehmerische Eigenverantwortung „seiner“ DB AG. Rechtsfaktisch folgt die Angebotsentwicklung im SPFV damit ausschließlich unternehmerischen Gesichtspunkten.

(5) vgl. Felix Berschin et al.: Der Deutschlandtakt – Bewertung von Organisationsvarianten zur Umsetzung eines flächendeckenden Taktfahrplans. (Der Autor dieses Beitrags war an der Erarbeitung der Studie beteiligt.) Studie verfügbar unter www.gruene-bundestag.de/themen/mobilitaet/klare-weisenstellungen-fuer-den-deutschlandtakt

Wiederholt haben die deutschen Länder darauf gedrängt, einen „Bundesaufgabenträger“ für den Fernverkehr auf nationaler Ebene einzurichten. Schließlich mussten die Länder oftmals durch die Bestellung und Finanzierung von langlaufenden SPNV-Leistungen die Lücken füllen, welche die Einstellung von eigenwirtschaftlichen Fernverkehrsangeboten hinterließ. Doch die Bundesländer sind regelmäßig am Widerstand des Bundes gescheitert.⁽⁶⁾ Und so ist Deutschland das einzige Land der EU, in dem kein Eisenbahnaufgabenträger auf nationaler Ebene existiert (vgl. untenstehende Karte), und nimmt somit eine Sonderrolle ein.

Nicht nur die fragliche Umsetzung des Deutschlandtaktes in der Zukunft ist das Ergebnis dieser bundespolitischen Leerstelle ohne bestellten Fernverkehr. Auch eine Angebotsentwicklung im SPFV nach der „Versuch-und-Irrtum“-Methode und entsprechende politische Empörung, wenn sich kurzerhand Haltemuster der Fernzüge verändern⁽⁷⁾, sind eine Folge ausbleibender Verbindlichkeit mangels Bundesaufgabenträger. Für die SPNV-Aufgabenträger ergibt sich hieraus auch die Problematik von nicht dauerhaft gesicherten Anschlussbeziehungen zwischen Fern- und Nahverkehr.

■ Gemeinwirtschaftlicher Fernverkehr statt Verpflichtung der DB AG aufs Gemeinwohl

Analog zur Länderzuständigkeit für den SPNV würde der Bund als SPFV-Aufgabenträger Verkehrsleistungen organisieren und bestellen. Bestellter Fernverkehr wäre ein Ausdruck der sich

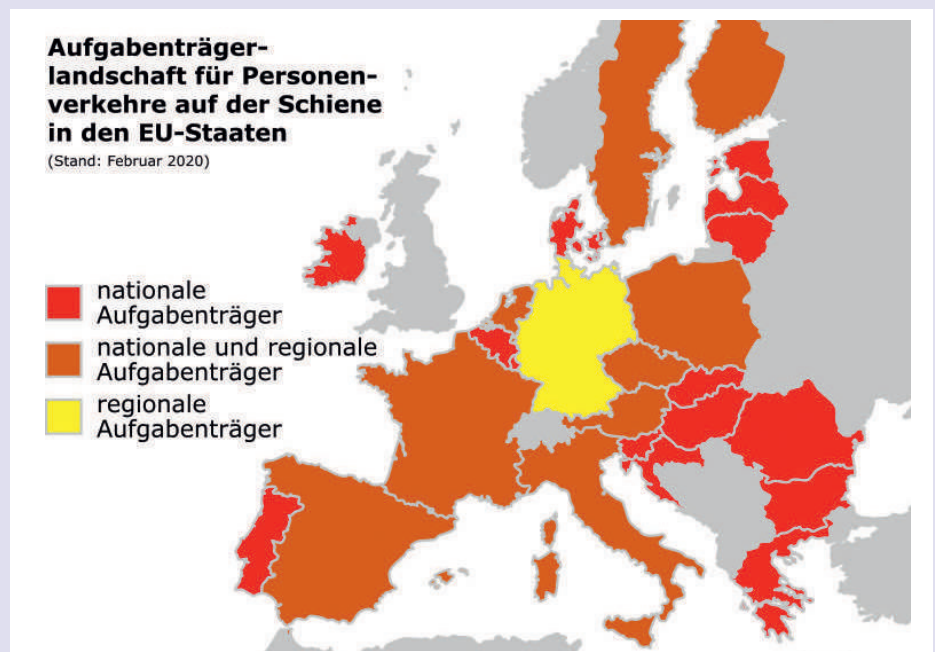
(6) vgl. z.B. BR-Drucksache 745/16 (Beschluss)

(7) vgl. z.B. www.general-anzeiger-bonn.de/bonn/stadt-bonn/Politik-kritisiert-Bahn-f%C3%BCr-Fa-hrplanwechsel-in-Siegburg-article4102974.html

Aufgabenträgerlandschaft für Personenverkehre auf der Schiene in den EU-Staaten

(Stand: Februar 2020)

- nationale Aufgabenträger
- nationale und regionale Aufgabenträger
- regionale Aufgabenträger



Darstellung nach: Sixth report on monitoring development of the rail market, Report from the Commission to the European Parliament and the Council, SWD(2019) 13 final, S. 79

(1) vgl. § 1 Abs. 1 RegG

(2) Art. 87e Abs. 4 GG

(3) vgl. Art. 87e Abs. 3 S. 1 GG

(4) ETR, Oktober 2019 Nr. 10, S. 8



Für das Funktionieren europäischer Verkehre ist internationale Kooperation weiterhin unerlässlich. Doch während die Schweiz den Fernverkehr vollständig konzessioniert und auch Österreich wesentliche gemeinwirtschaftliche Leistungen bestellt, setzt Deutschland im SPFV vollständig auf das sogenannte eigenwirtschaftliche Modell. Somit müssen die ÖBB für ihre „NightJets“ in der Bundesrepublik das ökonomische Risiko übernehmen – immerhin unterstützt die DB die Traktion der ÖBB-Nachtzüge. Am 09.09.19 setzte sich 101 139 in Basel SBB vor NJ 470 von Zürich HB nach Berlin Ostbahnhof.
Foto: Julian Nolte

aus dem Grundgesetz ergebenden Gemeinwohlverpflichtung des Bundes für den Fernverkehr.⁽⁸⁾

Um offenkundige Defizite bundesdeutscher Bahnpolitik zu heilen, wird derzeit sowohl von Regierungs- als auch von Oppositionsseite diskutiert, ob nicht die bundeseigene DB AG und ihre Töchtergesellschaften „auf das Gemeinwohl verpflichtet“⁽⁹⁾ werden sollten. Gemeinwohlvorgaben an den DB-Konzern erscheinen wettbewerbsrechtlich und betriebswirtschaftlich jedoch problematisch: Unmittelbare Beihilfen dürften, jedenfalls für Verkehrsangebote, europarechtlich unzulässig sein. Wird der DB AG dennoch von der Politik auferlegt, betriebswirtschaftlich unrentable Linien bedienen zu müssen, so ist das gegenüber dem Unternehmen unfair: Schließlich muss es sich auf rentablen Linien dem Wettbewerb mit anderen Bahngesellschaften stellen. Eine Verpflichtung des DB-Konzerns auf das Gemeinwohl würde dann erst recht bedeuten, dass Gewinne sprichwörtlich privatisiert – sie entstehen auch bei den nichtbundeseigenen Unternehmen – und Verluste sozialisiert – sie entstehen durch die Gemeinwohlverpflichtung beim bundeseigenen Unternehmen – würden.

Genau diese Klippe lässt sich mit der Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Verkehren

Strecke betriebswirtschaftlich rentabel, kann der Staat vom beauftragten Unternehmen eine Konzessionsgebühr verlangen. Ist die bestellte Strecke unrentabel, finanziert der Staat den Betrieb. Werden dabei die Regeln der maßgeblichen Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 eingehalten, ist ein derartiges Modell auch grundsätzlich europarechtlich zulässig.

Die Bestellung gemeinwirtschaftlichen Fernverkehrs durch den Bund ist letztlich eine ordnungspolitisch „saubere“ Lösung zur Konkretisierung von Gemeinwohlaufgaben. Eine Gemeinwohlverpflichtung der DB AG durch den Bund, die als Unternehmen gleichzeitig weiterhin im Wettbewerb mit anderen Unternehmen ohne derartige Bürde bestehen muss, erfüllt diesen Anspruch nicht.

■ Bestellen heißt nicht zwangsläufig ausschreiben

Wenn zahlreiche Gründe für einen bestellten Fernverkehr und eine entsprechende Aufgabenträgerschaft auf nationaler Ebene sprechen, stellt sich die Frage, warum dies in Deutschland – anders als in allen anderen EU-Ländern – nicht umgesetzt wurde. Die Antwort hierauf ist in dem Umstand zu suchen, dass ein Bestellmodell den

im SPFV entschieden ab.⁽¹¹⁾ Das mag durchaus nachvollziehbar sein, wenn man sich so manche durch Ausschreibungen vergebene SPNV-Netze und das dortige Chaos nach Betreiberwechseln aktuell anschaut.

Es liegt jedoch auch hier in der Hand des Bundes, diesen Umstand zu verändern: Denn anders als landläufig vermutet erlaubt die im Zuge des 4. EU-Eisenbahnpakets novellierte Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 Direktvergaben für gemeinwirtschaftliche Verkehre ohne Ausschreibungswettbewerb in bestimmten Fällen. Dass gemeinwirtschaftliche Eisenbahnverkehre wie aktuell im SPNV regelmäßig ausgeschrieben werden, liegt vielmehr am deutschen Vergaberecht und der dazugehörigen Rechtsprechung⁽¹²⁾ – und weniger an EU-Vorgaben, wie regelmäßig kolportiert wird. Will der Bund keine Ausschreibungen im SPFV, so ist es an ihm (auch als Gesetzgeber), die Voraussetzungen für entsprechende Direktvergaben zu schaffen (wie z.B. in den Niederlanden für das Fernverkehrsnetz geschehen).

■ Aktuelle Probleme können mit dem Bestellmodell angegangen werden

Die derzeitige Klimadebatte gibt dem System Schiene grundsätzlich Rückenwind und hat auch das Thema Nachtzüge wieder in die öffentliche Diskussion zurückgebracht. Ende Januar zitierte das „Handelsblatt“ Enak Ferlemann mit den Worten: „Wir könnten ein europäisches Nachtzugnetz haben“⁽¹³⁾. Offen bleibt in dem Bericht jedoch, wie dies realisiert werden soll. Ein gleichzeitig angekündigter Nachtzug Berlin – Brüssel zur deutschen Ratspräsidentschaft wird nicht mehr als ein Feigenblatt bleiben, wenn sein Verkehren auf die zweite Jahreshälfte 2020 beschränkt bleibt. Wenngleich dieses Vorhaben (und auch die Idee „Europatakt“) im Kern richtig ist, so fehlen von Ferlemann doch konkretere Aussagen darüber, wie ein solches europäisches Projekt ausgestaltet werden und dauerhaft etabliert werden kann.

Wenige Tage zuvor hatte sich am 27.01.20 bei einem Fachgespräch über Nachtzüge im deutschen Bundestag der ÖBB-Fernverkehrschef Kurt Bauer abermals für das Bestellmodell starkgemacht, denn einen „Business Case“, der Investitionen erlaube und vollständig auf Eigenwirtschaftlichkeit basiere, gebe es im europäischen Nachtzuggeschäft derzeit nicht. Nur die Bestellung von Verkehren in Österreich

Wenn der Bund keine Ausschreibungen im Fernverkehr will, so liegt es an ihm, die entsprechenden Änderungen am Rechtsrahmen vorzunehmen. Das EU-Recht steht dem nicht im Wege, denn es erlaubt grundsätzlich auch Direktvergaben.

umschiffen. Eine staatliche Stelle definiert dabei Gemeinwohlaufgaben (die sich in der Angebotsgestaltung widerspiegeln) und bestellt auf dieser Basis entsprechende Verkehrsleistungen. Dies folgt dem Grundprinzip von Leistung und Gegenleistung: Ist die bestellte

Status quo der DB Fernverkehr AG und somit das „Flaggschiff“ des bundeseigenen Konzerns bedroht: „Ähnlich wie die DB Regio AG im SPNV müsste sich die DB Fernverkehr AG in einem derartigen Marktmodell auf dem Ausschreibungswettbewerb des nunmehr konzessionierten SPFV beweisen.“⁽¹⁰⁾ Der Bundesbeauftragte für den Schienenverkehr Enak Ferlemann positioniert sich hierzu klar und lehnt Ausschreibungen

und auch in anderen Staaten – aber eben nicht in Deutschland – erlaube es den ÖBB, ihre Marke „NightJet“ weiter auszubauen.

Auch im Bereich Tarif kann ein deutschlandweites Bestellmodell helfen, aktuelle

(8) vgl. Art. 87e Abs. 4 GG

(9) www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/koalition-uneinig-ueber-umbau-der-bahn-a-00000000-0002-0001-0000-000169006289; vgl. aber auch www.handelsblatt.com/meinung/gastbeitraege/gastkommentar-die-bahn-braucht-nicht-nur-geld-sondern-auch-neue-strukturen/25474638.html

(10) Felix Berschin et al.: Der Deutschlandtakt – Bewertung von Organisationsvarianten zur Umsetzung eines flächendeckenden Taktfahrplans, S. 29

(11) vgl. ETR, Oktober 2019 Nr. 10, S. 8

(12) vgl. dazu BGH, Beschluss vom 08.02.11 – XZB 4/10. Wesentliche auf die Vergabe von öffentlichen Aufträgen über Eisenbahndienste anwendbare Vorschriften finden sich in § 131 GWB Abs. 1 und 2; vgl. dazu auch: BT-Drucksache 18/12711

(13) www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/eisenbahn-europa-soll-wieder-ein-grenzueberschreitendes-bahnnetz-erhalten/25492848.html

Probleme wie die Nichtanerkennung von Fahrscheinen zwischen parallel verkehrenden Unternehmen im SPFV zu lindern: Das Beispiel von ICE und Thalys illustriert anschaulich, dass alleiniger Wettbewerb, der auf dem Primat der Eigenwirtschaftlichkeit basiert, regelmäßig zu fahrgastunfreundlichen Lösungen führt.⁽¹⁴⁾ Vor diesem Hintergrund – und auch unabhängig von der Realisierung des Deutschlandtaktes – hat sich selbst die Monopolkommission dafür ausgesprochen, verpflichtende durchgehende Tarife einzuführen.⁽¹⁵⁾ Es wäre letztlich auch eine Aufgabe für den Bundesaufgabenträger, einen solchen Tarif aufzustellen bzw. die heutigen DB-Tarife zu adaptieren und unternehmensneutral fortzuführen.

Mit Milliardenbeträgen (LuFV III, RegG-Mittelerhöhung etc.) kann der Bund positive Schlagzeilen erzeugen und wesentliche Probleme seines (Nicht-)Handelns geschickt kaschieren – ein eher zweifelhaftes Meisterstück der politischen Kommunikation.

Da mit dem Bestellmodell ohnehin der Rechtsrahmen anzupassen sein wird, sollten gleichzeitig die Regularien zur Trassenvergabe überprüft werden. Nach Möglichkeit sollten sie derart ausgestaltet werden, dass bestellte, vertaktete Verkehre (egal ob Nah- oder Fernverkehr) Vorrang vor Einzellagen genießen.

In der Schweiz haben nur im Nah- und Fernverkehr konzessionierte Unternehmen Zugang zu den vertakteten Trassen des Personenverkehrs. Da die Eidgenossen über das Landverkehrsabkommen jedoch lediglich „in groben Zügen“ an das EU-Recht gebunden sind, besteht die Notwendigkeit zur Prüfung, ob eine entsprechende Vorschrift in Deutschland mit dem europarechtlich gebotenen freien Netzzugang in Einklang gebracht werden könnte. Überhaupt dürften im Zusammenspiel von Vergabe- und Regulierungsrecht die wesentlichen Knackpunkte der in diesem Beitrag geschilderten Thematiken liegen.

In jedem Fall ist das gegenwärtige deutsche Verfahren zur Trassenvergabe immer wieder Gegenstand von Kritik – insbesondere dann, wenn Trassen von den eigenwirtschaftlichen SPFV-Unternehmen kurzfristig nicht genutzt werden und der gemeinwirtschaftlich bestellte Verkehr seine Fahrpläne dennoch anpassen musste.⁽¹⁶⁾

■ Fazit und Schluss

Ohne die Funktion eines Aufgabenträgers auf nationaler Ebene hinterlässt der Bund eine regelrechte verkehrspolitische Leerstelle. Deutschland nimmt dabei außerdem die Rolle eines Außenseiters in der EU ein. So existieren zwar vollmundige Ankündigungen für den Deutschlandtakt (oder gar einen Europatakt mit den Nachbarländern), doch wie dieser verbindlich und flächendeckend realisiert werden soll, darauf gibt der Bund keine zufriedenstellenden Antworten.

Dennoch gelingt es dem Bund, in der Öffentlichkeit den Eindruck zu hinterlassen, dass viel für die Schiene getan werde: Milliardenbeträge

wie etwa für die LuFV III und die jüngste RegG-Mittelerhöhung helfen dabei, wenigstens positive Schlagzeilen zu erzeugen. Dass rahmenrechtliche und institutionelle Probleme, die der Bund bis heute ignoriert bzw. sogar selbst geschaffen hat⁽¹⁷⁾, damit geschickt kaschiert werden, ist ein eher zweifelhaftes Meisterstück der politischen Kommunikation. Insbesondere Enak Ferlemann kann man nicht abstreiten, dass er ein brillanter Redner ist – doch bei genauerer Betrachtung bleiben manche seiner Aussagen lediglich Worthülsen.

Dass ein Umsteuern in der deutschen Bahnpolitik notwendig ist, scheint gleichwohl inzwischen überparteilicher Konsens. Wie dieses Umsteuern aussehen kann, muss die anstehende Debatte

konkretisieren. Sie darf sich jedenfalls nicht auf formale Fragen zum DB-Konzern (AG oder GmbH?) beschränken. Vielmehr muss die breite Erkenntnis in die Politik einkehren, dass insbesondere für die flächendeckende Realisierung des Deutschlandtaktes ein viel stärkeres Engagement des Bundes notwendig ist. Kurzum: Es muss ein institutionelles Umdenken auf Bundesebene stattfinden. Besteller Fernverkehr durch einen Aufgabenträger auf nationaler Ebene wäre ein wichtiger Baustein zur Antwort auf die Frage, wie eine Konkretisierung von Gemeinwohlauflagen in der Bahnpolitik aussehen kann. Für die Infrastruktur, aber auch für den Güterverkehr (Stichwort Einzelwagenverkehr) sind weitere Antworten zu finden.

(17) Verwiesen sei insbesondere auf den Mechanismus des vom Bund erlassenen Eisenbahnregulierungsgesetzes (EReG), nachdem ein Großteil der erhöhten Regionalisierungsmittel direkt an die Infrastrukturunternehmen (insbesondere DB Netz und DB Station&Service) fließt, ohne dass diesem Gesetzeseffekt eine tatsächliche Mehrleistung der Infrastrukturunternehmen entgegensteht. Vgl. dazu: [bag-spnv.de/presse/details/erh%C3%B6hung-der-regionalisierungsmittel-bundestag-best%C3%A4tigt-handlungsbedarf](https://www.bag-spnv.de/presse/details/erh%C3%B6hung-der-regionalisierungsmittel-bundestag-best%C3%A4tigt-handlungsbedarf)

Gleichwohl bleibt festzuhalten, dass erst kürzlich auch die neue EU-Verkehrskommissarin Adina Vălean die Bedeutung von Nachtzügen als Alternative zum Flugzeug und die Bestellung entsprechender Züge durch Aufgabenträger hervorgehoben hat.⁽¹⁸⁾ In Deutschland wird der Hinweis aus Brüssel mangels Aufgabenträger für den Fernverkehr sicherlich verhallen.

Der gegenwärtige Weg der deutschen Bahnpolitik ist jedenfalls weder Fisch noch Fleisch: Einerseits wird ein sinnvoller, verkehrspolitisch gebotener staatlicher Markteingriff wie die hier thematisierte Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Verkehren auf nationaler Ebene abgelehnt. Andererseits wird aber gleichzeitig

mit dem Dogma der vollkostendeckenden Infrastrukturnutzungsentgelte für Trassen und Stationen durch den Bund ein Rahmen gesetzt, der einer marktlichen Entwicklung des Bahnsektors nicht zuträglich ist. Denn letztlich bedeutet das Vollkostenprinzip, dass Fixkosten des Systems Schiene verdient werden müssen und die Eisenbahn im intermodalen Wettbewerb somit schlechter gestellt wird.

Dass Vollkostenaufschläge überhaupt europarechtlich zulässig sind, geht wesentlich auf deutsches Bestreben zurück.⁽¹⁹⁾ Einmal mehr hat sich die Bundesrepublik damit in die Rolle eines europäischen Außenseiters gebracht. Dabei sollte der Anspruch Deutschlands – allein aufgrund seiner Lage mitten in Europa – in der Zeit von Klimadebatte und „Flugscham“ eigentlich sein, ein umweltfreundliches Landverkehrsmittel wie die Eisenbahn in jeglicher Hinsicht zu unterstützen. 

(18) vgl. Answers to the European Parliament - Questionnaire to the commissioner-designate Adina Vălean, S. 14

(19) vgl. Railmap 2030 – Bahnpolitische Weichenstellungen für die Verkehrswende (Langfassung), S. 135



Die Elektrifizierung der Ausbaustrecke München – Lindau (ABS 48) wäre ohne finanzielle Unterstützungslieferung der Schweiz wahrscheinlich bis heute nicht von deutscher Seite angegangen worden. Immerhin geht das Vorhaben der Vollendung entgegen und die Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der EC-Linie München – Zürich im Dezember 2020 scheint greifbar nahe. Bei Enzisweiler oberhalb von Lindau waren die Elektrifizierungsarbeiten am 30.01.20 noch im Gange, als die Mühldorfer 218 426 mit EC 195 (Zürich HB – München Hbf) die im Bauzugdienst tätige 218 488 von Railsystems RP passierte.
Foto: Claudius Bernhard

(14) vgl. dazu Rainer Engel: Der Deutschlandtakt – ein Monopol-Problem? In: *Bahn-Report* 2/2019, S. 9

(15) vgl. Monopolkommission: Sektorgutachten Bahn (2019): Mehr Qualität und Wettbewerb auf die Schiene, S. 91

(16) vgl. z.B. www.zughalt.de/2019/12/linke-rheinstrecke-kritik-an-flitxtrain/