

# Marktaufteilung Schienengüterverkehr

Analyse der Eigentümerstruktur und Marktanteile  
von Eisenbahnverkehrsunternehmen in 8 Ländern.

Masterarbeit  
Sommersemester 2025

Name: Julian Junginger  
Matrikelnummer: 52308923

Fachliche Betreuung: DI Dr. Ulrich Puz  
Formale Betreuung: DI Dr. Ulrich Puz

## **Vorwort**

Bereits seit ich die Eisenbahn als Transportmittel und Arbeitgeber kenne, fahren unterschiedlichste Eisenbahnverkehrsunternehmen Verkehre für Personen und Güter. Die Faszination wie ein geregeltes und staatlich kontrolliertes System im Wettbewerb funktionieren kann, führte letztlich zum Schreiben dieser Masterarbeit. Die Forschung mit Verkehrsdaten und Anteilen am Verkehrsmarkt zeigte mir tiefe Einblicke in die komplexe Welt des Wettbewerbs und seiner Kennzahlen. Sie zeigte jedoch auch, dass die Einführung des Wettbewerbs nur der Anfang war und sich die Marktkonsolidierung derzeit in vollem Gang befindet. Die Ergebnisse dieser Masterarbeit zeigen, wie weit diese bis zum Ende des Jahres 2023 in den jeweiligen Untersuchungsräumen in Mitteleuropa fortgeschritten ist und wohin die Reise gehen könnte.

Obwohl diese Arbeit von mir verfasst wurde, wäre sie ohne die Unterstützung vieler Personen nicht möglich gewesen. Besonderer Dank gilt meinem Betreuer DI Dr. Ulrich Puz, welcher mir durch klare Anleitung und konstruktive Kritik den Weg für die Fertigstellung der Arbeit geleitet hat. Großer Dank gilt auch meinem Bruder als „Erstkorrektor“ dieser Arbeit, welcher sich stets die Zeit genommen haben, um meine Anliegen und Probleme zu lösen. Ein weiterer Dank gilt auch meiner Familie und meinen Freunden, welche mich mit motivierenden Worten und Taten während der gesamten Dauer der Masterarbeit unterstützt haben.

Ich hoffe, dass diese Arbeit nicht nur einen wissenschaftlichen Beitrag leistet, sondern die Entscheidungen bei der Ausrichtung des Verkehrsträgers Schiene im Wettbewerb inspiriert, sodass wir zukünftig ein System Bahn mit einer deutlich höheren Verkehrsleistung erleben. Ich bin dankbar für die Möglichkeiten und Einblicke, welche ich mit dieser Masterarbeit hatte, um meinen Teil beizutragen.

Julian Junginger  
Juli 2025

### **Erklärung zur Veröffentlichung**

Der Autor Julian Junginger erklärt sich damit einverstanden, dass die FH St. Pölten die vorliegende Arbeit in geeigneter Weise unter Nennung des Autors/der Autorin bzw. in der vorliegenden Originalform als .pdf-Datei oder in gedruckter Form veröffentlichen darf.

### **Eidesstattliche Erklärung**

Ich erkläre an Eides statt, dass

- ich die vorliegende Arbeit selbständig und ohne fremde Hilfe verfasst, keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe
- ich mich bei der Erstellung der Arbeit an die Standards Guter Wissenschaftlicher Praxis gemäß dem Leitfaden zum Wissenschaftlichen Arbeiten der FH St. Pölten gehalten habe
- ich die vorliegende Arbeit an keiner Hochschule zur Beurteilung oder in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt oder veröffentlicht habe.

Über den Einsatz von Hilfsmitteln der generativen Künstlichen Intelligenz wie Chatbots, Bildgeneratoren, Programmieranwendungen, Paraphrasier- oder Übersetzungstools erkläre ich, dass

- ich Hilfsmittel der generativen Künstlichen Intelligenz verwendet habe, um die Arbeit Korrektur zu lesen
- ich Hilfsmittel der generativen Künstlichen Intelligenz verwendet habe, um Teile des Inhalts der Arbeit zu erstellen. Ich versichere, dass ich jeden generierten Inhalt mit der Originalquelle zitiert habe. Das genutzte Hilfsmittel der generativen Künstlichen Intelligenz ist an entsprechenden Stellen ausgewiesen.
- im Zuge dieser Arbeit kein Hilfsmittel der generativen Künstlichen Intelligenz zum Einsatz gekommen ist.

Durch den Leitfaden zum Wissenschaftlichen Arbeiten der FH St. Pölten bin ich mir über die Konsequenzen einer wahrheitswidrigen Erklärung bewusst.

## Zusammenfassung

Seit Beginn der Marktöffnung des Schienengüterverkehrs in den 1990er Jahren kann eine stetig wachsende Zahl an Eisenbahnverkehrsunternehmen festgestellt werden. Häufig berichten Meldungen und Reports, dass die früheren Staatsbahnen kontinuierlich Marktanteile an Wettbewerbsunternehmen verlieren. Die Frage nach der Herkunft und Eigentümerstruktur der Konkurrenten wird selten gestellt.

Ziel dieser Masterarbeit ist es, die Eigentümerstruktur der im europäischen Schienengüterverkehr tätigen Unternehmen sowie deren Marktanteile zu ermitteln und darzustellen. In acht Ländern werden zunächst die Eigentümerstrukturen analysiert und anschließend die Marktanteile den jeweiligen Unternehmen zugeordnet.

Die Analyse zeigt, dass in nahezu allen untersuchten Ländern, die Anteile von Unternehmen mit staatlichem und öffentlichem Hintergrund weiterhin hoch sind, fast alle untersuchten Länder zeigen bei Betrachtung der Marktanteile eine Dominanz von staatlichen/ öffentlichen Unternehmen, beziehungsweise der früheren Staatsbahnen. In 5 untersuchten Ländern sind diese Unternehmen mit über 50% Marktanteil führend, stellenweise werden bis zu 78% der Verkehrsleistung von Ihnen erbracht.

Privat gehaltene Unternehmen haben in den untersuchten Ländern Großteils einen Marktanteil von 12-15%. Zudem sind zahlreiche Unternehmen mit gemischten Eigentümerstrukturen vertreten, besonders sichtbar in Luxemburg und Belgien. Dies scheint eine Form zu sein, welche aufgrund der Risikoverteilung eine attraktive Möglichkeit für private und öffentliche Eigentümer darstellt.

Die Ergebnisse der Masterarbeit zeigen eindeutig, dass die Rolle der staatlichen und öffentlichen Akteure bei der Finanzierung/ Ausgestaltung des Eisenbahnsystems nicht bei der Infrastruktur aufhört. Auch die Beteiligung öffentlicher Akteure als Unternehmenseigentümer behält nach wie vor eine bedeutende Rolle und dürfte dies auch künftig tun. Die Betrachtung der internationalen Schienengüterverkehrskorridore bestätigt dieses Ergebnis, international zeigen sich Unternehmen mit (teilweiser) öffentlicher Eigentümerschaft oft stärker positioniert als rein private Wettbewerber.

## **Abstract**

Since the rail freight market opened in the 1990s, the number of rail transport undertakings has steadily increased. Reports and articles often claim that former state railways are losing market share to competitors. However, questions about the origin and ownership structure of these competitors are rarely asked.

This master's thesis aims to determine and present the ownership structures and market shares of companies operating in the European rail freight transport market. First, the ownership structures in eight countries are analyzed, and then the available market shares are assigned to the respective companies.

The analysis shows that in nearly all of the examined countries, companies with state and public backgrounds hold a strong presence. In almost all examined countries, market shares show a dominance of state-owned/ public companies or former state railways. In five countries surveyed, these companies are market leaders with a share of over 50%, and in some they account for up to 78% of transport services.

Privately owned companies in the countries examined mostly have a market share of 12-15%. Additionally, numerous companies with mixed ownership structures are represented, especially visible in Luxembourg and Belgium. This structure seems to be an attractive option for private and public owners due to the share of investment risks.

The results of this thesis clearly demonstrate that the role of state and public actors in financing and designing the railway system extends beyond infrastructure. Public actors' participation as company owners continues to play an important role and will likely continue to do so in the future. Examining international rail freight corridors confirms this finding: internationally, companies with public ownership often appear to be stronger than purely private competitors.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung .....</b>	<b>8</b>
1.1 Problemstellung .....	8
1.2 Forschungsfrage .....	9
1.3 Methodik .....	9
1.4 Abgrenzung des Untersuchungsrahmens .....	10
<b>2. Rechtlicher Rahmen des Wettbewerbs im Schienengüterverkehr .....</b>	<b>12</b>
2.1 Eisenbahnpakete der EU .....	12
2.2 Entwicklung Schienengüterverkehr mit den Eisenbahnpaketen .....	15
2.3 Ist-Stand der Datenlage .....	17
<b>3. Aufteilung des Wettbewerbs im Schienen-güterverkehr .....</b>	<b>19</b>
3.1 Aufteilung nach Eigentümerstrukturen im Untersuchungsraum .....	19
3.2 Aufgliederung der Unternehmen nach Ländern .....	19
3.2.1 Belgien .....	19
3.2.2 Deutschland .....	22
3.2.3 Frankreich .....	24
3.2.4 Italien .....	27
3.2.5 Luxemburg .....	30
3.2.6 Niederlande .....	31
3.2.7 Österreich .....	34
3.2.8 Schweiz .....	37
3.3 Zuordnung der Unternehmen auf Güterverkehrsachsen .....	39
3.3.1 RFC 1-Rhine-Alpine .....	39
3.3.2 RFC 3-Scandinavien-Mediterranean .....	43
3.3.3 RFC 9-Rhine Danube .....	46
<b>4. Ergebnisse .....</b>	<b>48</b>
4.1 Wettbewerbsaufteilung im Untersuchungszeitraum .....	48
4.2 Zuordnung auf die Ziele des Wettbewerbs .....	50
4.3 Analyse der größten Schienengüterverkehrsunternehmen (EVU) .....	51
<b>5. Conclusio .....</b>	<b>56</b>
<b>6. Literaturverzeichnis .....</b>	<b>58</b>
6.1 Buchquellen .....	58
6.2 Fachpublikationen .....	58
6.3 Onlinequellen .....	61
<b>7. Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>85</b>

<b>8. Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>86</b>
<b>9. Anhang.....</b>	<b>87</b>
9.1 Anhang A – Belgien.....	88
9.2 Anhang B – Deutschland.....	88
9.3 Anhang C – Frankreich.....	102
9.4 Anhang D – Italien .....	103
9.5 Anhang E – Luxemburg.....	104
9.6 Anhang F – Niederlande.....	105
9.7 Anhang G – Österreich .....	107
9.8 Anhang H – Schweiz .....	109
9.9 Anhang I – RFC 1 .....	110
9.10 Anhang J – RFC 3 .....	113
9.11 Anhang K – RFC 9 .....	115
9.12 Anfragen und Antworten.....	116

# 1. Einleitung

## 1.1 Problemstellung

Das erkennbare Voranschreiten des Klimawandels zwingt die politischen und wirtschaftlichen Akteure zu einer Veränderung und Reduzierung des CO<sub>2</sub> Ausstoßes. Mit einer der relevantesten Wirtschaftszweige stellt der Verkehrssektor dar. Mit dem Schienenverkehr besitzt man hier ein Instrument um Transportketten im Güterverkehr klimaschonend umzustellen. Die Europäische Union, nachfolgend EU, hat bereits in den 1990er Jahren erkannt, dass es einen höheren Anteil des Verkehrsträgers Schiene an der Aufteilung (Modal Split) der Verkehrsträger bedarf, um die Einsparziele des Verkehrssektors zu erreichen. Eine Steigerung der Transportleistung auf der Schiene steht als Ziel über verschiedenen Überlegungen und rechtlichen Umsetzungen, um auch den Schienengüterverkehr zu stärken. Die Öffnung der Schienenverkehrsmärkte im Güterverkehr in den Mitgliedsstaaten für interessierte Unternehmen kann als relevanteste Änderung des Eisenbahnwesens innerhalb der EU gesehen werden.

Neue Unternehmen im Markt sollten durch das Einbringen von neuen (privaten) Geldern zu sinkenden Preisen, mehr Flexibilität und einem größeren Verkehrsangebot führen. So will man die Zahl der Konkurrenten erhöhen und auch die Position des Schienengüterverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern stärken. Nach über 20 Jahren im Wettbewerb zeigt sich, dass viele neue Unternehmen in den Markt eingetreten sind und aktiv am Schienengüterverkehr teilnehmen. Allein im Untersuchungsraum dieser Masterarbeit befinden sich über 700 Unternehmen aktiv im Eisenbahnmarkt <sup>1</sup>.

Eine Auswertung über den tatsächlichen Zustand des Wettbewerbs in der EU bleibt die EU-Kommission sowie die zugehörigen Wettbewerbsbehörden schuldig. Es stellt sich die Frage, inwiefern es sich bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen, nachfolgend EVU, tatsächlich um neue und innovative Unternehmen, finanziert durch privates Kapital von Personen und Unternehmen handelt. Stellenweise drängt sich der Eindruck auf, dass viele Unternehmen im Markt durch staatliche Gesellschaften oder die öffentliche Hand finanziert werden und somit nur eine Umverteilung von Geldern stattgefunden hat und kaum „neues“ und privates Kapital in den Schienengüterverkehrsmarkt geflossen ist.

---

<sup>1</sup> Vgl. Auswertungen der Marktanalyse dieser Masterarbeit.

## 1.2 Forschungsfrage

Diese Masterarbeit beschäftigt sich mit der Frage, inwiefern die bisherigen Ansätze und Umstellungen im Eisenbahnverkehr bereits zu einer nennenswerten Steigerung der privaten Investitionen im Schienengüterverkehr geführt haben. Oftmals wird von einem hohen Anteil privater EVU gesprochen, jedoch stehen hinter vermeintlich privaten EVU häufig staatliche und öffentliche Akteure in Form von Staatsbahnen, Kommunen, Städten oder anderen staatlichen-/ öffentlichen Beteiligungsformen. Mit den Ergebnissen der Masterarbeit soll eine Möglichkeit zur Aussage über den Erfolg der tatsächlich privaten EVU im Schienengüterverkehr getroffen werden.

Des Weiteren sollen die verfügbaren Marktanteile der EVU kategorisiert werden, um eine Aussage über die tatsächlich von privaten Unternehmen und damit aus privatem Kapital stammende Transportleistung zu generieren. Abschließend werden die Ergebnisse für drei bedeutende Güterverkehrskorridore, welche die untersuchten Länder queren, umgelegt, um eine Aussage über die Verkehrsanteile auf den Europäischen Güterverkehrskorridoren zu erhalten.

## 1.3 Methodik

Dieses Kapitel beschreibt das methodische Vorgehen zur Beantwortung der Forschungsfrage. Zu Beginn wird das Forschungsdesign erläutert. Anschließend folgt die Datenerhebung und Auswertung zur Analyse der aktuellen Marktsituation im Schienengüterverkehr im Untersuchungsraum dieser Masterarbeit.

Die Masterarbeit wird auf Basis des quantitativen Forschungsdesigns erstellt. Ziel ist eine Bewertung des Erfolgs der Marktliberalisierung im Schienengüterverkehr anhand der vorhandenen und erweiterten Datenlage aus den Ländern des Untersuchungsraums. Die Datenerhebung erfolgt durch die Analyse von Wettbewerbsberichten und schriftliche Anfragen bei den zuständigen Behörden der Länder. Ergänzende Daten stammen aus der ERADIS Datenbank der European Union Agency for Railways, nachfolgend ERA, und des gemeinsamen Berichts der Independent Regulators' Group – Rail, nachfolgend IRG-Rail, welcher weitere Datengrundlagen der Wettbewerbsaufteilung zwischen Incumbent<sup>2</sup> und anderen Marktteilnehmern für einzelne Länder liefert.

Zur Untersuchung der Eigentümerstruktur wird unter anderem auf das Business Handbuch Europäische Bahnen von Richter und Henke der PMC Media House GmbH zurückgegriffen. Die daraus stammenden Unternehmensdaten wurden mittels Verifizierung auf

---

<sup>2</sup> Anm. Als Incumbent wird der bisherige und etablierte Hauptbetreiber gesehen. Dies stellt im gesamten Untersuchungsraum die Staatsbahn dar.

Unternehmenswebseiten, Handelsregistern oder Einträgen in Bahnfachportalen (Eurailpress) und Fachzeitingen (Deutsche Verkehrszeitung) auf Aktualität geprüft.

Die Datenerhebung erfolgte im Zeitraum von Dezember 2024 bis Mai 2025 und setzt als Schwerpunkt das Jahr 2023. Weitergehende Anfragen bei Behörden und Unternehmen erfolgten kontinuierlich und bei aufkommenden Fragestellungen wurden diese auch über den genannten Zeitraum hinaus kommuniziert. Die Anfragen wurden schriftlich formuliert und finden sich in den Quellenverweisen wieder. Stellenweise musste aufgrund fehlender Rückmeldungen von Behörden eine Interpretation der Ergebnisse erfolgen, dies ist entsprechend im Text gekennzeichnet.

Die eingeschränkte Datenverfügbarkeit einzelner Länder, sowie die gewählte Stichprobe innerhalb des gesamten europäischen Schienengüterverkehrs lässt eine generalisierte Aussage der Ergebnisse mit Übertrag auf die gesamte EU nur eingeschränkt zu. Zu beachten ist hierbei auch die unterschiedliche Struktur der Verkehrsmärkte in den europäischen Staaten, in einigen Ländern gibt es faktisch keinen Wettbewerb im Schienengüterverkehr<sup>3</sup>.

## 1.4 Abgrenzung des Untersuchungsrahmens

Der Untersuchungsraum dieser Masterarbeit umfasst insgesamt acht europäische Schienengüterverkehrsmärkte. Diese sind geografisch den Ländern Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Schweiz und Österreich zuzuordnen. Diese Staaten repräsentieren einen wesentlichen Teil des mitteleuropäischen Schienengüterverkehrs und befinden sich geografisch entlang von drei relevanten europäischen Schienengüterverkehrskorridoren.

Gegenstand der Untersuchungen sind EVU mit Marktaktivität im Schienengüterverkehr des Untersuchungsraums (national und international) im Jahr 2023. Für die Marktaktivität wurden bei der ERADIS-Datenbank der ERA die gelisteten EVU mit den jeweiligen Lizenzen zur Erbringung von Leistungen im Schienengüterverkehr abgerufen. Aufgrund der Möglichkeit der Nutzung der Lizenz eines anderen Unternehmens wurden in Deutschland, Österreich und in der Schweiz die EVU-Listen der Aufsichtsbehörden oder der Eisenbahninfrastrukturbetreiber, nachfolgend EIU, mit denen der ERA abgeglichen und die Marktuntersuchung mit den national angegebenen EVU erweitert<sup>4</sup>. Angaben zu Wettbewerbsdaten werden vorrangig über die

---

<sup>3</sup> Vgl. Independent Regulators Group Rail, 13th Annual Market Monitoring Document (2025), S.33 - Luxemburg, Irland und Nordmazedonien weisen keinen Wettbewerb im Schienengüterverkehr im Jahr 2023 auf.

<sup>4</sup> Anm. Es wurden bei der Analyse der EVU-Zahlen Diskrepanzen zwischen den Zahlen der ERA und den Angaben nationaler Behörden und Infrastrukturbetreiber festgestellt. Die EVU, welche auf Basis der Angaben der nationalen Behörden oder der Infrastrukturbetreiber in die Marktuntersuchung aufgenommen wurden, sind im Anhang jeweils markiert.

Wettbewerbsbehörden und Infrastrukturbetreiber beschafft. Zu beachten hierbei ist, dass es keine einheitliche Einheit gibt, mit welcher die Regulatoren und EIU Marktanteile veröffentlichen. In der Schweiz konnte auch nach mehrmaliger Nachfrage bei verschiedensten Behörden keine Aussage über die Marktanteile der großen Unternehmen erreicht werden, lediglich Marktanteile des alpenquerenden Schienengüterverkehrs werden veröffentlicht.

Die Eigentümerstruktur der EVU wird nach den folgenden genannten Eigentumskriterien analysiert.

- Staatliche Eigentümerstruktur: Unternehmen, welche sich vollständig in öffentlichem Eigentum befinden. Hierzu zählen insbesondere nationale Eisenbahnunternehmen (Staatsbahnen) sowie Unternehmen im Eigentum staatlicher und öffentlicher Beteiligungsgesellschaften, beispielsweise Stadtwerke, kommunale Verkehrsunternehmen, Städte, Landkreise, Bundesländer oder vergleichbare Verwaltungseinheiten (Departements, Kantone, Regionen).
- Private Eigentümerstruktur: Unternehmen, welche sich ausschließlich in privatem Eigentum befinden. Eigentümer können natürliche juristische Personen, private Kapitalgesellschaften und Anteilseigner der Unternehmen an Börsen (bei börsennotierten Unternehmen) sein.
- Gemischte Eigentümerstruktur: Unternehmen, welche sowohl Eigentümer mit staatlichem als auch Eigentümer mit privatem Hintergrund aufweisen. Häufigste Form ist die staatliche Beteiligung an privatwirtschaftlich organisierten Unternehmen.

Durch diese Kategorisierung wird im weiteren Verlauf der Masterarbeit eine Analyse über die Marktstruktur und Entwicklung durchgeführt, mit dem Ziel, den Fortschritt und Erfolg der Liberalisierung im Untersuchungsraum zu bewerten. Bei der Analyse der Eigentümerstrukturen spielt die Herkunft der Eigentümer der EVU keine Rolle.

Um eine Aussage über die Marktaktivität der EVU auf den europäischen Güterverkehrskorridoren, nachfolgend RFC, zu erhalten, werden Unternehmensgruppen so dargestellt, dass sichtbar wird, welche in wie vielen Ländern des untersuchten RFCs Leistungen anbieten kann. Kann ein Unternehmen beispielsweise in allen fünf Ländern des RFC 1 Rhine-Alpine Leistungen anbieten, taucht es bei der Analyse in allen Ländern auf. Diese Methode wird als geeignet gesehen, um einen Überblick über die Marktaktivität auf den RFC zu erlangen, auch wenn Kooperationen zwischen EVU zur Übergabe der Leistungen an bestimmten (Grenz-)punkten so nicht eindeutig analysiert werden können. Liegen explizite Zahlen für Marktanteile von EVUs auf bestimmten Abschnitten eines RFCs vor, werden diese mit analysiert, um anschließend eine Aussage zu erhalten, welche Leistungsanteile private, teilprivate und staatliche/öffentliche Unternehmen am RFC erbringen.

## 2. Rechtlicher Rahmen des Wettbewerbs im Schienengüterverkehr

Das europäische Eisenbahnsystem wurde innerhalb der letzten drei Jahrzehnte einem großen Wandel unterzogen. Ziel der Europäischen Union war und ist die Schaffung eines offenen Marktes, um eine attraktive Basis für das unternehmerische Handeln der Marktteilnehmer zu erlangen. Die Umsetzung dieser Änderungen bedingte innerhalb der drei Jahrzehnte die Verabschiedung vieler neuer Richtlinien und Verordnungen. Das Eisenbahnsystem hat dadurch bedeutende Schritte in Richtung des liberalisierten Marktes gemacht, in welchem alle Unternehmen unter Einhaltung der Regularien agieren können.<sup>5</sup>

### 2.1 Eisenbahnpakete der EU

Bereits vor Einführung des ersten europäischen Eisenbahnpaketes wurden seitens der EU-Richtlinien zur Vorbereitung des Wettbewerbs im Schienenverkehr erlassen. Anlass hierzu war der stetige Rückgang des Marktanteils der Bahnen sowohl im Schienengüterverkehr als auch im Schienenpersonenverkehr.<sup>6</sup>

Besonders hervorzuheben ist hierbei die Richtlinie 91/440/EWG, welche als Ursprung der Liberalisierung des Eisenbahnmarktes gilt. Mit der zumindest buchhalterischen Trennung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen und EVU wurde eine Basis für den diskriminierungsfreien Netzzugang anderer EVU geschaffen.<sup>7</sup> Auch die Transformation der Staatsbahnen hin zu effizienten und kostengünstigen Organisationsstrukturen wird als Basis für den neuen einheitlichen Eisenbahnraum verpflichtend initiiert.<sup>8</sup> Um die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs zu beginnen wird internationalen EVU-Gruppierungen, sowie grenzüberschreitend verkehrenden Güter-EVU ein Zugangsrecht auf den Transeuropäischen Netz (TEN) Infrastrukturen gegeben.<sup>9</sup>

---

<sup>5</sup> Vgl. Europäisches Parlament, Viertes Eisenbahnpaket (2016), S.9.

<sup>6</sup> Vgl. ebd., S.1.

<sup>7</sup> Vgl. Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, Artikel 6, Absatz (1).

<sup>8</sup> Vgl. Richtlinie 91/440/EWG, EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, Artikel 5, Absatz (1).

<sup>9</sup> Vgl. Richtlinie 91/440/EWG, EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, Artikel 1, Unterpunkt 3.

## 1. Eisenbahnpaket

Mit der Einführung des 1. Eisenbahnpaketes (Richtlinien RL 2001/12/EG; RL 2001/13/EG; RL 2001/14/EG) seitens des Europäischen Parlaments, sowie des Rats der europäischen Union im Jahr 2001, wurden die bereits in der Richtlinie 91/440/EWG bekannt gewordenen Inhalte zur Liberalisierung nochmals konkretisiert und die Mitgliedsstaaten zur Umsetzung der Inhalte verpflichtet.<sup>10</sup>

Richtlinie RL 2001/12/EG erneuert und verschärft die Definition für die Bestimmungen von EVU. Bedeutende Neuerungen für das Zugangsrecht von Verkehrsunternehmen wurden nicht eingeführt.<sup>11</sup> Die EVU erlangten jedoch bereits vor Einführung dieser Richtlinie durch die Richtlinie 91/440/EWG das Recht auf Zugang für das TEN-Netz.

Richtlinie RL 2001/13/EG regelt die Vergabe der europäischen Genehmigung für Verkehrsunternehmen. Sie soll europaweit „eine gerechte, transparente und nichtdiskriminierende Behandlung aller Eisenbahnunternehmen<sup>12</sup>“ gewährleisten. Ursächlich für die Richtlinieneinführung ist die unterschiedliche Handhabung der Mitgliedsstaaten mit der Zulassung von europaweit verkehrenden Verkehrsunternehmen.<sup>13</sup>

Dennoch gibt es eine entscheidende Neuerung für Infrastrukturbetreiber und Verkehrsunternehmen. So legt die Einführung der Richtlinie 2001/14/EG Details über die Vergütungen und Leistungen von Fahrweginfrastruktur und Serviceeinrichtungen fest. Die Vergütung der Fahrweginfrastruktur wurde bereits festgelegt, durch die unterschiedlichen Vorgehensweisen bei dieser innerhalb der Mitgliedsstaaten der EU wurde durch die Einführung der RL 2001/14/EG ein vergleichbarer Servicerahmen in allen Eisenbahnmärkten geschaffen.

Im Jahr 2012 wurde das 1. Eisenbahnpaket der Europäischen Union einem Recast unterzogen. Die neue Richtlinie 2012/34/EU beinhaltet für den Schienengüterverkehr jedoch keine erweiterten Inhalte, sondern konzentriert sich auf die Marktöffnung des europäischen Schienenpersonenfernverkehrs.

---

<sup>10</sup> Vgl. Eisenbahn Bundesamt, Zusammenfassung der wichtigsten Richtlinien (o. D.).

<sup>11</sup> Vgl. Koroschetz „Auswirkungen des Konkurrenzunternehmens WESTbahn auf die Positionierung der ÖBB im österreichischen Personenverkehr“ (2014), S.5.

<sup>12</sup> Vgl. Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001, Grund 4.

<sup>13</sup> Vgl. Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001, Gründe für die Einführung.

## 2. Eisenbahnpaket

Das 2. Eisenbahnpaket beinhaltet die Einführung der Richtlinien RL 2004/49/EG; RL 2004/50/EG und RL 2004/51/EG, sowie die Verordnung VO (EG) 881/2004 über die Einrichtung der europäischen Eisenbahnagentur. Die Einführung wurde im Jahr 2004 vollzogen und beinhaltet Neuerungen über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten (RL 2004/49/EG), sowie Inhalte zur Erlangung der Interoperabilität auf dem Transeuropäischen Netz.

Für die Liberalisierung des Schienengüterverkehrsmarktes wird besonders RL 2004/51/EG relevant, da diese den vollständig geöffneten Wettbewerb implementiert. Durch die Öffnung des gesamten Schienennetzes für den Schienengüterverkehr wird sich eine Verlagerung im Transportmarkt zugunsten des Verkehrsträgers Bahn erhofft.<sup>14</sup> Insbesondere wird eine Effizienzsteigerung der Eisenbahn, sowie der Zufluss von neuem Kapital und der Markteintritt neuer Unternehmen durch die vollständige Marktöffnung im Schienengüterverkehr erwartet.<sup>15</sup> Ebenfalls wird durch die neuen Unternehmen eine Ausweitung und Verbesserung der Verkehrsdienste sowohl auf internationaler, als auch auf nationaler Ebene bei den Mitgliedsstaaten erhofft.<sup>16</sup>

## 3. Eisenbahnpaket

Mit dem 3. Eisenbahnpaket wurde im Jahr 2007 vom europäischen Parlament und dem Rat der europäischen Union abermals eine Neuerung der Rechtsvorschriften verabschiedet. Inhaltlich werden in der Richtlinie RL 2007/58/EG die Zugangsrechte für Verkehrsunternehmen des Schienenpersonenverkehrs geregelt. Relevante Neuerungen für den Marktzugang neuer Verkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr sind nicht enthalten. Die zweite eingeführte Richtlinie RL 2007/59/EG behandelt die Anerkennung und Einführung des europäischen Triebfahrzeugführerscheins. Notwendig wurde dies aufgrund der Zunahme grenzüberschreitend verkehrender Züge, welche aus der Marktöffnung des transeuropäischen Verkehrsnetzes resultiert.

---

<sup>14</sup> Vgl. Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004, Gr. (2).

<sup>15</sup> Vgl. ebd., Gr. (3).

<sup>16</sup> Vgl. ebd., Gr. (6).

#### 4. Eisenbahnpaket

Im 4. Eisenbahnpaket sind vorrangig technische Neuerungen enthalten. Es beinhaltet die Richtlinien RL (EU) 2016/797 – Interoperabilität des Eisenbahnsystems der EU, RL (EU) 2016/798 – Sicherheit des Eisenbahnsystems der EU sowie die Verordnung VO (EU) 2016/796 – Eisenbahnagentur der Europäischen Union. Aufgrund dessen, dass bereits die Grundlagen für den Wettbewerb eingeführt wurden, beinhaltet das 4. Eisenbahnpaket keine relevanten Neuerungen, welche den Wettbewerb im Schienengüterverkehr explizit steigern sollen. Dennoch können durch die Vereinheitlichungen und Vereinfachungen der Technischen Rahmenbedingungen und Zulassungen im europäischen Bahnverkehr sehr wohl Anreize für die Investition von neuem Kapital und zur Gründung von neuen Unternehmen im Eisenbahnmarkt gesehen werden.<sup>17</sup>

### 2.2 Entwicklung Schienengüterverkehr mit den Eisenbahnpaketen

Der europäische Schienengüterverkehr verzeichnete innerhalb der letzten Jahrzehnte einen Rückgang von einer dominanten Stellung auf eine ausschließlich marktteilnehmende Rolle. Wurden in den 1950er Jahren noch um die 60% Marktanteil am Modal Split vom Schienengüterverkehr erbracht, so wurden 1990 lediglich 15% des Modal Split noch durch die Eisenbahn erbracht.<sup>18</sup> Dies blieb auch durch die politischen Entscheidungsträger der EU nicht unerkannt und es wurde ein Konzept vorgestellt, mittels welchem der Modal Split des Schienengüterverkehrs gesteigert werden sollte. Ursachen, welche als verantwortlich für den Rückgang des Schienengüterverkehrs gemacht wurden waren:

- Änderung der Industriellen Ausrichtung: traditionelle Industrien produzierten weniger, während die Automobilindustrie und die Konsumgüterindustrie kontinuierlich gewachsen sind.<sup>19</sup>
- Technische und administrative Hürden im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr, verglichen mit dem Straßengüterverkehr.<sup>20</sup>

Bei den europäischen Entscheidungsträgern wurde eine Öffnung des Schienenverkehrsmarktes für den Wettbewerb als Lösung für den niedrigen Modal Split Anteil des Verkehrsträgers Schiene ausgemacht. Durch die Einführung der Richtlinie 91/440 wurde die weitere Entwicklung des Schienengüterverkehrs in den Staaten definiert. Die staatliche Einflussnahme im Schienengüterverkehr wurde reduziert, Staatsbahnen führten eine unternehmerisch denkende Finanzstruktur ein und jedes Unternehmen mit

<sup>17</sup> Vgl. Inhalte RL (EU) 2016/797, RL (EU) 2016/798 und VO (EU) 2016/796.

<sup>18</sup> Vgl. European Rail Freight Association, The European Rail Freight Market (2022), S.11.

<sup>19</sup> Vgl. Europäisches Parlament, Viertes Eisenbahnpaket (2016) S.1.

<sup>20</sup> Vgl. ebd. S.19.

Sicherheitsbescheinigung durfte Verkehre auf den geöffneten Schienennetzen anbieten. Weitere technische Maßnahmen, beispielsweise für die Interoperabilität der Fahrzeuge und Strecken folgten in den folgenden Jahrzehnten.<sup>21</sup>

Die nun eigenständig und ohne staatliche Subventionierung verkehrenden Staatsbahnen, sowie erste neu gegründete Unternehmen an den Güterverkehrsmärkten führten langsam zu einer Verschiebung der Marktanteile. Trotz vieler „Erschwernisse“, welche seitens der etablierten Betreiber den neuen EVU anfangs entgegengebracht wurden, stiegen deren Marktanteile seit Öffnung des Marktes kontinuierlich.<sup>22</sup> Der 2025 veröffentlichte Bericht der Independent Regulators Group Rail über das Berichtsjahr 2023 beschreibt die Marktanteile der früheren Staatsbahnen, den sogenannten nationalen Incumbents, im Schienengüterverkehr europaweit auf 43%.<sup>23</sup> Die Ziele zur Steigerung des Modal Split Anteils des Schienengüterverkehrs in der EU verglichen mit anderen Verkehrsträgern sind jedoch weiterhin nicht ansatzweise erreicht. Seit über 10 Jahren stagniert der Anteil der Eisenbahnen bei 17-18% Marktanteil am gesamten EU-Verkehrsmarkt, siehe Abbildung 1.<sup>24</sup> Der Straßengüterverkehr hat seit Jahrzehnten seinen Marktanteil gesichert, Änderungen daran sind trotz großer Anpassungen der eisenbahnbetreffenden Gesetzgebung nicht erfolgt. Bei den Eisenbahnen ist zunehmend eine Konzentration auf die Kernmärkte im Massenguttransport, sowie dem wachsenden Kombinierten Verkehr zu erkennen. Die Berichte der Regulatoren belegen diesen flächigen Rückzug deutlich mit Zahlen zu den Verkehrsarten.

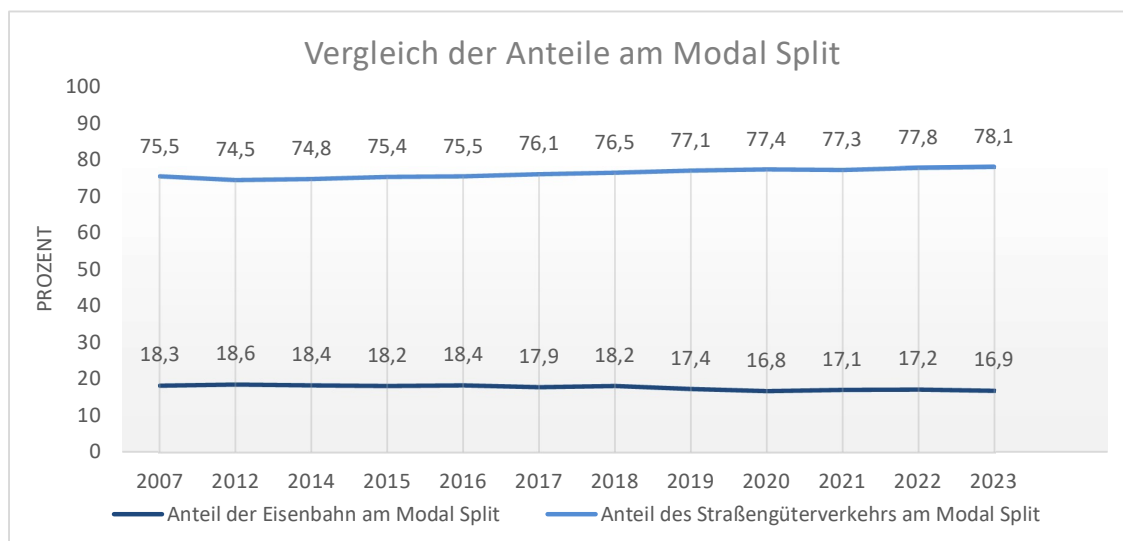


Abbildung 1: Anteil der Eisenbahn am Güterverkehrsmarkt verglichen mit dem des Straßengüterverkehrs in der gesamten EU – ohne Binnenschifffahrt in Prozent, Vgl. Angaben Eurostat 2025.

<sup>21</sup> Vgl. ebd. S. 7.

<sup>22</sup> Vgl. ebd. S.16/17.

<sup>23</sup> Vgl. Independent Regulators Group Rail, 13th Annual Market Monitoring Document (2025), S.45.

<sup>24</sup> Vgl. Eurostat, Aufteilung Modal Split der Verkehrsträger in der EU (o. D.).

## 2.3 Ist-Stand der Datenlage

Trotz der seit vielen Jahren verfolgten Liberalisierungsstrategie im Eisenbahnsektor der EU stellt die Erhebung und Auswertung belastbarer Marktdaten für die Wettbewerbsbehörden weiterhin eine große Herausforderung dar. In vielen Mitgliedstaaten fehlt eine gemeinsame Datengrundlage, die einen aussagekräftigen länderübergreifenden Vergleich ermöglichen würde.<sup>25</sup>

Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1100 der Europäischen Kommission existiert eine rechtliche Grundlage für die Datenerhebung durch die nationalen Eisenbahnregulierungsbehörden. Diese Verordnung schreibt unter anderem die Erhebung von Tonnenkilometern sowie die Erfassung der Marktanteile der EVU (mit Angabe in Prozent inklusive Nachkommastellen) vor. Die Datenerhebung und -übermittlung an die EU-Kommission muss jährlich erfolgen. Sofern keine berechtigten geschäftlichen Interessen der EVU entgegenstehen, sollten die erhobenen Daten der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.<sup>26</sup>

Ein zentrales Hindernis liegt in den unterschiedlichen Herangehensweisen der nationalen Regulierungsbehörden bei der Definition und Messung von Wettbewerb und Marktleistung im Schienengüterverkehr. Während beispielsweise in Deutschland durch die Bundesnetzagentur<sup>27</sup> und in Österreich durch die Schienen-Control<sup>28</sup> detaillierte Marktanalysen durchgeführt werden, beschränken sich Regulierungsbehörden anderer Mitgliedstaaten häufig auf aggregierte Kennzahlen, ohne weiterführende Informationen zu den Wettbewerbsverhältnissen zu liefern. In einigen Fällen ermöglichen die Behörden selbst auf Nachfrage die Offenlegung relevanter Wettbewerbsdaten nicht.<sup>29</sup>

Erschwerend kommt hinzu, dass einzelne Regulierungsbehörden unterschiedliche Indikatoren zur Bewertung der Marktentwicklung verwenden. So verwendet etwa die schwedische Regulierungsbehörde Transportstyrelsen den Umsatz von Güterverkehrsunternehmen als zentralen Indikator zur Beurteilung des Wettbewerbsniveaus.<sup>30</sup> Dieser methodische Ansatz erschwert eine Vergleichbarkeit mit den Daten und Analysen anderer europäischer Regulierungsbehörden erheblich. Auch die Frequenz und Regelmäßigkeit der Berichtserstattung und Datenerhebung sind nicht einheitlich geregelt; die Veröffentlichungen

---

<sup>25</sup> Vgl. Wettbewerbsberichte verschiedener Regulatoren hinsichtlich ihres Umfangs und Detailgrads.

<sup>26</sup> Vgl. Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1100 der Kommission vom 07. Juli 2015.

<sup>27</sup> Vgl. Bundesnetzagentur, Marktuntersuchung Eisenbahnen (2024), S.25ff.

<sup>28</sup> Vgl. Schienen-Control, Jahresbericht der Schienen-Control 2023 (2024), S.34 und 39.

<sup>29</sup> Vgl. Bspw. Anfrage Railcom, Anfrage Schweizer Bundesamt für Verkehr, Schweizer Bundesamt für Statistik und SBB-Infrastruktur, in den Niederlanden ist selbiges zutreffend.

<sup>30</sup> Vgl. Transportstyrelsen, Transportmarknader i siffror 2023 (2024), S.55.

erfolgen hinsichtlich ihres Umfangs unregelmäßig und erschweren damit einen durchgängigen Vergleich.<sup>31</sup>

Trotz dieser Herausforderungen konnten erste Fortschritte bei der Harmonisierung von Marktanalysen erzielt werden. Ein bedeutender Schritt in Richtung Abstimmung und Vereinheitlichung war die Gründung der Independent Regulators' Group Rail (IRG-Rail). Ziel der IRG-Rail ist es, durch verstärkte Zusammenarbeit eine einheitlichere Marktanalyse sowie eine effektivere Förderung des Wettbewerbs im Eisenbahnsektor zu ermöglichen. Die von IRG-Rail veröffentlichten Berichte basieren auf einem gemeinsamen methodischen Rahmen und ermöglichen zumindest ansatzweise einen internationalen Vergleich des Schienengüterverkehrsmarkts. Derzeit erfolgt dies beispielsweise im Hinblick auf die Anzahl der aktiven EVU sowie die Marktanteile der etablierten Anbieter (Incumbent) und neuer Marktteilnehmer.<sup>32</sup>

Insgesamt lässt sich festhalten, dass bereits Fortschritte bei der Schaffung und Etablierung einer einheitlichen Datenbasis erzielt wurden. Der Weg zu einem umfassenden und vergleichbaren Datensystem ist jedoch weiterhin von erheblichen Unsicherheiten geprägt. So bedarf es unter anderem einer klaren Regelung zum Schutz sensibler Unternehmensdaten, insbesondere im Hinblick auf veröffentlichte Marktanteile.<sup>33</sup> Verbindliche rechtliche Vorgaben auf europäischer Ebene zur Veröffentlichung von Wettbewerbsberichten könnten hier Abhilfe schaffen und die Grundlage für eine konsistente, transparente und belastbare Datenbasis im europäischen Eisenbahnsektor schaffen – eine Voraussetzung, die bislang noch nicht gegeben ist.

---

<sup>31</sup> Vgl. Umfang: Regulatory Body for Railway Transport and Brussels Airport Operations, Market Monitoring Rail Freight (2024).

<sup>32</sup> Vgl. Independent Regulators Group Rail, 13th Annual Market Monitoring Document (2025), Seite 31.

<sup>33</sup> Vgl. Anfrage Schweizer Bundesamt für Verkehr.

## **3. Aufteilung des Wettbewerbs im Schienengüterverkehr**

### **3.1 Aufteilung nach Eigentümerstrukturen im Untersuchungsraum**

Im Untersuchungsraum erfolgt eine Analyse aller EVU hinsichtlich ihrer Eigentümerstruktur. Alle lizenzierten und aktiv verkehrenden EVU werden in staatliche, private sowie gemischte Eigentümerstrukturen unterteilt. Eine staatliche Eigentümerstruktur liegt vor, wenn ein öffentlich-rechtlicher Eigentümer besteht – etwa in Form einer Staatsbahn, eines staatlichen Fonds oder eines Unternehmens der öffentlichen Hand.

Zur Ermittlung der Marktanteile erfolgt ebenfalls eine Einteilung der lizenzierten EVU nach ihrer Eigentümerstruktur (staatlich/öffentlich, privat oder gemischt). Darüber hinaus wurde analysiert, ob die EVU zum Erhebungszeitpunkt noch geschäftlich aktiv waren. Nicht aktive EVU werden bei der Marktanteilsanalyse ausgeschlossen, da sie keine Verkehrsleistungen mehr erbringen. Zudem werden Unternehmen mit ausschließlicher Tätigkeit im Infrastrukturbau separat ausgewiesen. Dies betrifft ausschließlich Bahnbauunternehmen, die keinen Beitrag zum klassischen Schienengüterverkehr leisten. Unternehmen, die ihre Lizenz erst außerhalb des Untersuchungszeitraums – etwa im Jahr 2024 – erhalten haben, werden ebenfalls separat erfasst und bei der Marktanteilsanalyse nicht berücksichtigt, da keine Verkehrsleistung im Betrachtungszeitraum nachgewiesen werden kann. Die Farbzuordnung zieht sich über alle Länder einheitlich hinweg und findet sich auch in den Anhängen zu den landesspezifischen Untersuchungen wieder.

### **3.2 Aufgliederung der Unternehmen nach Ländern**

#### **3.2.1 Belgien**

Die für Belgien zugrunde liegenden Daten wurden aus der ERADIS-Datenbank der ERA entnommen.<sup>34</sup> Die Kategorisierung der Unternehmen erfolgt analog der bereits im Kapitel 1.4 beschriebenen Eigentümerstruktur.

Im Rahmen der Untersuchung wurden in Belgien keine Unternehmen identifiziert, welche ausschließlich Leistungen und Tätigkeiten im Infrastrukturbau aufweisen. Ebenso wurden keine inaktiven EVU festgestellt, sodass alle Unternehmen mit aktiver Güterverkehrslizenz auch Güterverkehre auf dem belgischen Schienennetz betreiben. Insgesamt vier

---

<sup>34</sup> Vgl. European Union Agency for Railways, ERADIS (o. D.).

Unternehmen weisen eine ausschließliche private Eigentümerstruktur auf. Drei Unternehmen weisen eine ausschließlich staatliche Eigentümerstruktur auf. Weitere vier Unternehmen, darunter auch das etablierte Incumbent Lineas weisen eine gemischte, staatlich/öffentliche sowie teilprivate Eigentümerstruktur auf. Seit Ende des Jahres 2023 sind keine neuen Lizenzen für die Erbringung von Leistungen im Schienengüterverkehr erteilt worden, sodass in dieser Kategorie auch keine Unternehmen aufzuweisen sind.

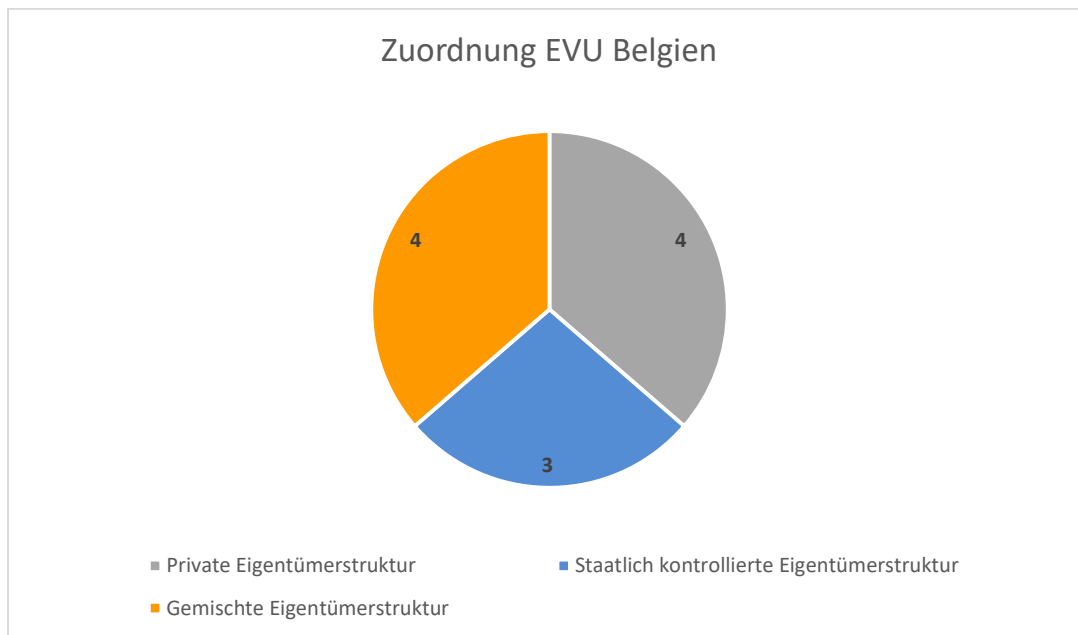


Abbildung 2: Zuordnung der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2023 mit Lizenz im Schienengüterverkehr für das belgische Eisenbahnnetz. Quellen: vgl. Anhang A – Belgien

Der belgische Regulator Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National weißt für Belgien nur bedingt auswertbare Daten aus. So werden einerseits die Daten für das Incumbent Lineas mit 49,1% angegeben, für Railtraxx/Captrain und die DB Cargo Belgium als Töchter eines ausländischen Incumbents werden gemeinsam 26,6% angegeben. Alle anderen Unternehmen besitzen einen Marktanteil von 24,4%.<sup>35</sup>

<sup>35</sup> Anm. Vermutlich aufgrund von Rundung ergeben die addierten Werte des Regulators knapp über 100%.

Eisenbahnverkehrs- unternehmen	Anteil am Schienengüter- verkehrsmarkt – Belgien		Gerundeter Wert [Mrd. NTkm] <sup>36</sup>		
DB Cargo Belgium BVBA	Gemeinsam 26,6% <sup>37</sup>	18%	1,57	1,06	Staatliche Eigentümer- struktur
Railtraxx/ Captrain Belgium B.V., beide SNCF-Gruppe		8,6%		0,51	
Lineas	49,1%		2,9		Gemischte Eigentümer- struktur
Keine Unternehmens- bezogenen Daten vorliegend	-		-		Private Eigentümer- struktur

Tabelle 1: Anteile der EVU am belgischen Schienengüterverkehrsmarkt – Angabe der Anteile voraussichtlich in zurückgelegten Tonnenkilometern – die Einheit Mrd. NTkm wird nur für das Incumbent Lineas angegeben – es wird jedoch davon ausgegangen, dass dies auch für die Angaben der anderen EVU in Belgien gilt.

Bei der Analyse, der expliziten Marktanteile der vier größten Unternehmen werden keine Unternehmensnamen angegeben, weshalb eine genaue Zuordnung auch hinsichtlich der sehr dürftigen Skala (jeweils 10% Schritte) nur ungefähre Werte ergibt. Die Auswertung für Belgien wird daher nur für die 3 Unternehmen durchgeführt, wie in Tabelle 1 dargestellt.

Zu diesem Sachverhalt wurde mehrfach eine Anfrage an den Regulator Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National gestellt. Eine Antwort wurde seitens des Regulators trotz der mehrfachen Anfragen nicht gesendet.<sup>38</sup>

<sup>36</sup> Vgl. Independent Regulators Group Rail, 13th Annual Market Monitoring Document (2025), Seite 42, Errechnung mit den Prozentwerten der EVU.

<sup>37</sup> Anm. Der Regulator gibt für die Unternehmen der SNCF und der DB-Cargo nur einen gemeinsamen Wert, sowie nicht unternehmensgenau beschriftete Grafiken heraus. Unter Berücksichtigung der zeitlichen Entwicklung der Unternehmen (Lizenzert, Vgl. Quelle: DB Cargo Belgium (o. D.). Unternehmensprofil) sowie dem Soll von 26,6% bei beiden Marktanteilen ergeben sich die dargestellten Werte. Vgl. Regulatory Body for Railway Transport and Brussels Airport Operations (2024), S.3. Das vierte aufgeführte Unternehmen wird nicht genauer aufgeführt.

<sup>38</sup> Anm. Anfrage erfolgte zweimal über das Kontaktformular auf der Webseite des Regulators.

### 3.2.2 Deutschland

Der größte Eisenbahnmarkt der EU befindet sich in Deutschland. Er weist mit Abstand auch zahlenmäßig die meisten EVU im Vergleich mit den anderen Ländern auf. Zum Stand Januar 2025 waren in Deutschland 563 EVU mit Sicherheitsbescheinigung zugelassen.<sup>39</sup> In dieser Zahl sind auch nicht öffentliche EVU enthalten. Werden die nicht öffentlichen EVU abgezogen ergibt sich für Deutschland eine Zahl von 434 EVU, welche ebenfalls auch in der ERADIS Datenbank der ERA zu finden sind.<sup>40</sup> In dieser Masterarbeit wurden die zum Stichtag 31. März 2025 vorhandenen EVU aus den Listen des EBA und der ERADIS-Datenbank untersucht. Von den untersuchten 467 EVU im Untersuchungsraum Deutschland sind 57 Unternehmen ausschließlich im Infrastrukturbau tätig. Weitere 153 Unternehmen betreiben trotz vorhandener Sicherheitsbescheinigung keine Verkehre im Schienengüterverkehr. Unter den aktiven EVU sind 60 Unternehmen, welche eine ausschließlich staatliche Eigentümerstruktur aufweisen. 149 EVU weisen hingegen eine komplett private Eigentümerstruktur auf. Weitere 31 Unternehmen befinden sich sowohl im staatlichen als auch im privaten Eigentum. Aufgrund des Erhalts der Sicherheitsbescheinigung nach Ende des Untersuchungszeitraums bis 31.12.2023 zum Betreiben von Schienengüterverkehren fallen 17 Unternehmen aus dem Untersuchungszeitraum.

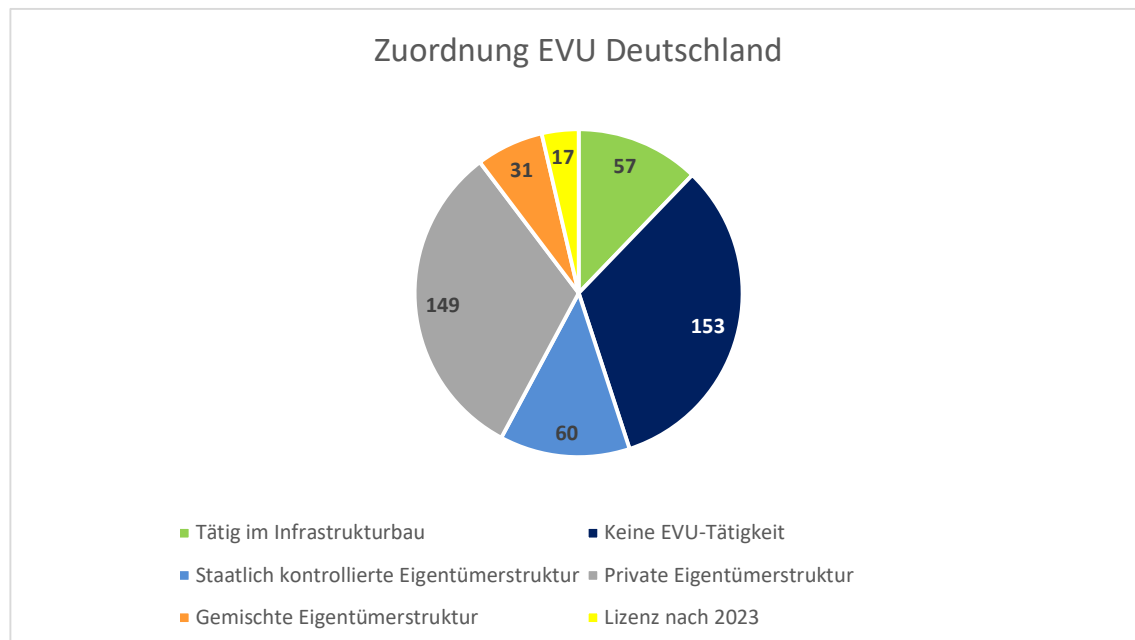


Abbildung 3 Zuordnung der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2023 mit Lizenz im Schienengüterverkehr für das deutsche Eisenbahnnetz. Quellen vgl. Anhang B – Deutschland

<sup>39</sup> Vgl. Anfrage Eisenbahn Bundesamt.

<sup>40</sup> Vgl. European Union Agency for Railways, ERADIS (o. D.).

Eisenbahnverkehrs- unternehmen	Anteil am Schienengüter- verkehrsmarkt Deutschland <sup>41,42</sup>	Gerundeter Wert [Mrd. NTkm] <sup>43</sup>	
DB-Cargo (inkl. Töchter)	44% <sup>44</sup>	58,78	Staatliche Eigentümerstruktur
TX-Logistik	8%	10,69	
Captrain Deutschland	5 %	6,68	
RheinCargo	2,1%*	2,81	
Rail Cargo Carrier (inkl. Töchter)	2,0%*	2,67	
HSL-Logistik	1,3%*	1,74	
Gesamter Mindest-Marktanteil – Staatliche/ öffentliche Eigentümerstruktur: 62,4%			
SBB-Cargo International (inkl. Töchter)	6%	8,02	Gemischte Eigentümerstruktur
BLS-Cargo	4%	5,34	
Metrans Rail (DE)	4%	5,34	
BoxXpress	2%	2,67	
Lineas	1,7%*	2,27	
LTE-Germany	1,4%*	1,87	
HVLE	1,3%*	1,74	
Gesamter Mindest-Marktanteil - Gemischte Eigentümerstruktur: 20,4%			

<sup>41</sup> Anm. Alle mit \* markierten Marktanteile stammen aus dem Jahr 2022, vgl. Die Güterbahnen (2023), 8. Wettbewerber-Report Eisenbahnen 2023/24. Eine aktuelle Veröffentlichung der Marktanteile findet am 22. September 2025 statt. Vgl. Anfrage „DIE GÜTERBAHNEN“.

<sup>42</sup> Vgl. Verbleibende Marktanteile: Borchers, Alexander; Leenen, Maria; Mittelhaus, Tristan, Branchenanalyse Schienenverkehr - Schienenverkehr im europäischen Vergleich (2025), S. 66.

<sup>43</sup> Vgl. Independent Regulators Group Rail (2025), Seite 42, Errechnung mit Prozentwerten der EVU.

<sup>44</sup> Vgl. ebd., Seite 45 – Angabe in NTkm.

RTB-Cargo	2,1%*	2,81	Private Eigentümerstruktur
Retrack	1,3%*	1,74	
Gesamter Mindest-Marktanteil - Private Eigentümerstruktur: 3,4%			

Tabelle 2: Anteile der EVU am deutschen Schienengüterverkehrsmarkt – Angabe der Anteile ohne Sternchen in Tonnenkilometer, Angabe der Anteile von 2022 und von DB-Cargo in NTkm

Der deutschen Schienengüterverkehrsmarkt weist für die staatlichen/öffentlichen Unternehmen einen gesamten Marktanteil von 62,4% auf. Den größten Anteil daran hat das Incumbent, die DB Cargo AG, gefolgt von TX-Logistik (Mercitalia) sowie der Captrain Gruppe (SNCF-Gruppe).

EVU mit einer gemischten Eigentümerstruktur aus staatlichen/öffentlichen, sowie privaten Eigentümern weisen insgesamt 20,4% Marktanteil im deutschen Schienengüterverkehr auf. Die anteilig größten Unternehmen hierbei sind die SBB Cargo Deutschland, BLS-Cargo und die Metrans Rail.

Beide aufgeführte große größten vollständig privaten EVU bringen es auf insgesamt 3,4% Marktanteil. Hierzu trägt einerseits der RTB-Cargo, andererseits Retrack bei.

Die Daten über die Wettbewerbsanteile erfassen nur Unternehmen mit einem Mindestmarktanteil von 1,3%, alle weiteren Marktanteile können keiner Eigentümerstruktur zugeordnet werden, da seitens der Bundesnetzagentur keine weitergehenden Daten veröffentlicht werden.

### 3.2.3 Frankreich

Das nachfolgende Kreisdiagramm, Abbildung 4, stellt die der ERADIS Datenbank der ERA entnommenen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Lizenz für die Beförderung von Zügen im Schienengüterverkehr in Frankreich dar.<sup>45</sup> Es wurde eine Zuordnung und Analyse der Eigentümerstrukturen vorgenommen, wie im Kapitel 1.4 Abgrenzung des Untersuchungsrahmens dieser Masterarbeit beschrieben.

Die Ergebnisse, wie in Abbildung 4 dargestellt, zeigen, dass in Frankreich im Untersuchungszeitraum sieben Unternehmen mit Güterverkehrslizenz eine ausschließliche private Eigentümerstruktur aufweisen. Weitere sechs Unternehmen beschränken ihre Geschäftstätigkeit ausschließlich auf den Infrastrukturbau. Sechs Unternehmen stehen im

<sup>45</sup> Vgl. European Union Agency for Railways, ERADIS (o. D.).

Eigentum von staatlichen/ öffentlichen Eigentümern. Drei Unternehmen besitzen eine Lizenz für den Schienengüterverkehr, es konnte jedoch keine Marktaktivität bei ihnen festgestellt werden. Weitere zwei Unternehmen erlangten Ihre Lizenz nach dem Untersuchungszeitraum, ab dem Jahr 2024. Drei Unternehmen weisen eine gemischte Eigentümerstruktur aus staatlichen/öffentlichen und privaten Akteuren auf.

Für die Analyse der Marktanteile der einzelnen EVU hinsichtlich ihrer Eigentümerstruktur sind in Frankreich 16 Unternehmen relevant.

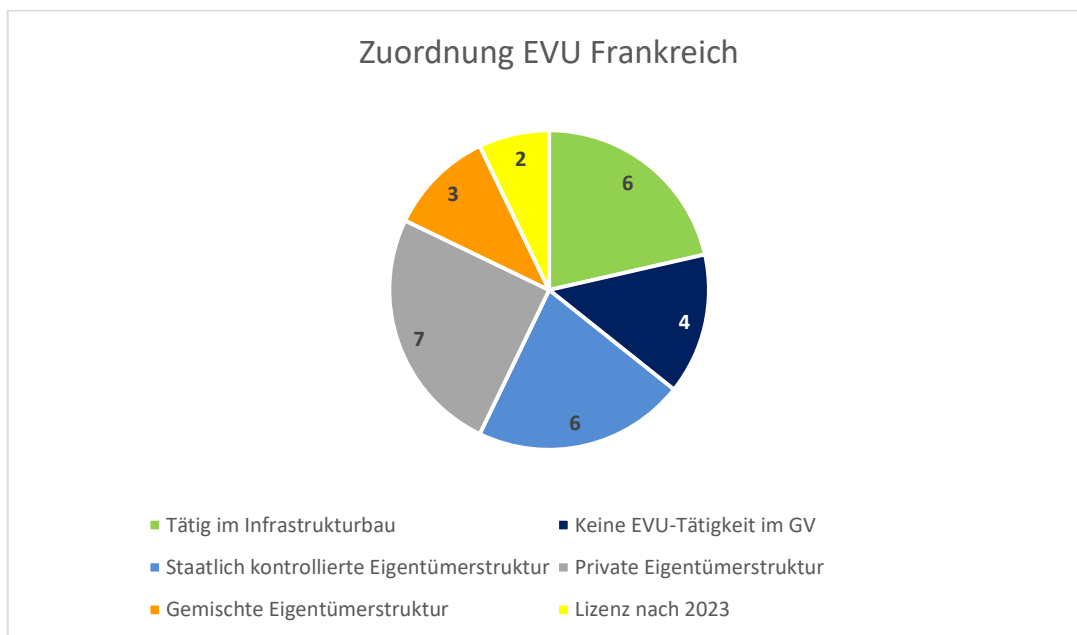


Abbildung 4: Zuordnung der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2023 mit Lizenz für die Beförderung und Erbringung von Leistungen im Schienengüterverkehr für das französische Eisenbahnnetz. Quellen vgl. Anhang C – Frankreich

Nachfolgend werden die EVU inklusive ihrer jeweiligen Anteile den Eigentümerstrukturen zugeordnet. In der Tabelle sind die staatliche Eigentümerstruktur, die gemischte Eigentümerstruktur sowie die private Eigentümerstruktur rechts dargestellt.

Eisenbahnverkehrs- unternehmen	Anteil am Schienengüter- verkehrsmarkt - Frankreich <sup>46</sup>	Gerundeter Wert Mrd. NTkm <sup>47,48</sup>	
Fret SNCF	48%	14,11	Staatliche Eigentümerstruktur
Captrain	13%	3,82	
DB-Cargo France	13%	3,82	
Naviland Cargo	4%	1,18	
Gesamter Mindest-Marktanteil – Staatliche/ öffentliche Eigentümerstruktur: 78%			
Lineas France	4%	1,18	Gemischte Eigentümer struktur
Gesamter Mindest-Marktanteil - Gemischte Eigentümerstruktur: 4%			
Europorte	6%	1,76	Private Eigentümerstruktur
Regiorail	2%	0,59	
Millet Rail	3%	0,88	
Combi Rail...	2%	0,59	
Gesamter Mindest-Marktanteil - Private Eigentümerstruktur: 13%			

Tabelle 3: Anteile der EVU am französischen Schienengüterverkehrsmarkt – Angabe der Anteile in zurückgelegten Tonnenkilometern

Bei genauerer Betrachtung von Tabelle 3 zeigt sich, dass die Unternehmen des SNCF-Konzerns einen Marktanteil von mindestens 65% aufweisen, resultierend aus den Anteilen der Fret SNCF, Captrain und Naviland Cargo. Das einzige weitere Unternehmen mit erfasstem Anteil am Markt in staatlicher/öffentlicher Hand stellt die DB-Cargo France dar, welche einen

<sup>46</sup> Vgl. Autorité de régulation des transports, LE MARCHÉ FRANÇAIS DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN 2023 (2024) S.16: Marktanteile.

<sup>47</sup> Anm. Der Regulator gibt in seiner Auswertung der Marktanteile nicht an, ob es sich um Netto- oder Bruttotonnenkilometer handelt. Die Vorstellung des allgemeinen Marktes enthält die Daten in Netto-Tonnenkilometer, weshalb angenommen wird, dass dies für alle „Tonnenkilometer“ Angaben des Dokuments gilt. Vgl. Autorité de régulation des transports (2024) S.15.

<sup>48</sup> Vgl. Independent Regulators Group Rail, 13th Annual Market Monitoring Document (2025), Seite 42, Errechnung mit den Prozentwerten der EVU.

Marktanteil von mindestens 13% aufweist. Zusammen ergibt sich hieraus, dass die staatlichen/öffentlichen EVU im französischen Schienengüterverkehrsmarkt Anteile von mindestens 78% besitzen. Das einzige Unternehmen mit nennenswerten Anteilen und einer gemischten Eigentümerstruktur stellt die Lineas France dar, welche im Jahr 2023 4% Marktanteil aufweist. Güterverkehrsleistungen von EVU mit einer vollständig privaten Eigentümerstruktur haben insgesamt 13% Marktanteil und werden von Europorte, Regiorail, Millet Rail sowie Combi Rail erbracht. Alle weiteren Prozentzahlen von Marktanteilen von EVU sind niedriger als 2% und werden vom französischen Regulator, der Autorité de régulation des transports nicht veröffentlicht.

### 3.2.4 Italien

Das Kreisdiagramm Abbildung 5 beleuchtet die Zuordnung der EVU in Italien im Untersuchungsraum des Jahres 2023. Die Unternehmen mit vorhandener und gültiger Lizenz stammen aus der ERADIS-Datenbank der ERA.<sup>49</sup>

Von den gesamt 31 Unternehmen erbringt kein Unternehmen ausschließlich Leistungen im Infrastrukturbau, weshalb hier kein Anteil eines EVU vorhanden ist. Zwei Unternehmen besitzen eine Lizenz für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen, es konnte bei diesen jedoch keine Marktaktivität festgestellt werden. 12 Unternehmen mit staatlich kontrollierter Eigentümerstruktur sind als EVU aktiv am Markt beteiligt. Neun aktive Unternehmen besitzen eine ausschließliche private Eigentümerstruktur ohne direkte staatliche Kontrolle. Acht EVU weisen eine gemischte staatliche und private Eigentümerstruktur auf mit mehreren Eigentümern. Zwei Unternehmen sind nach dem Ende des Untersuchungszeitraums dieser Masterarbeit in den Schienengüterverkehrsmarkt eingetreten.

Für die Zuordnung der Unternehmen auf die zugehörigen Marktanteile im Schienengüterverkehr sind dementsprechend 29 Unternehmen von Relevanz, da sowohl Unternehmen mit Markteintritt ab 2024 als auch EVU, bei welchen keine Marktaktivität festgestellt werden konnte, aus dem Untersuchungsraaster fallen.

---

<sup>49</sup> Vgl. European Union Agency for Railways, ERADIS (o. D.).

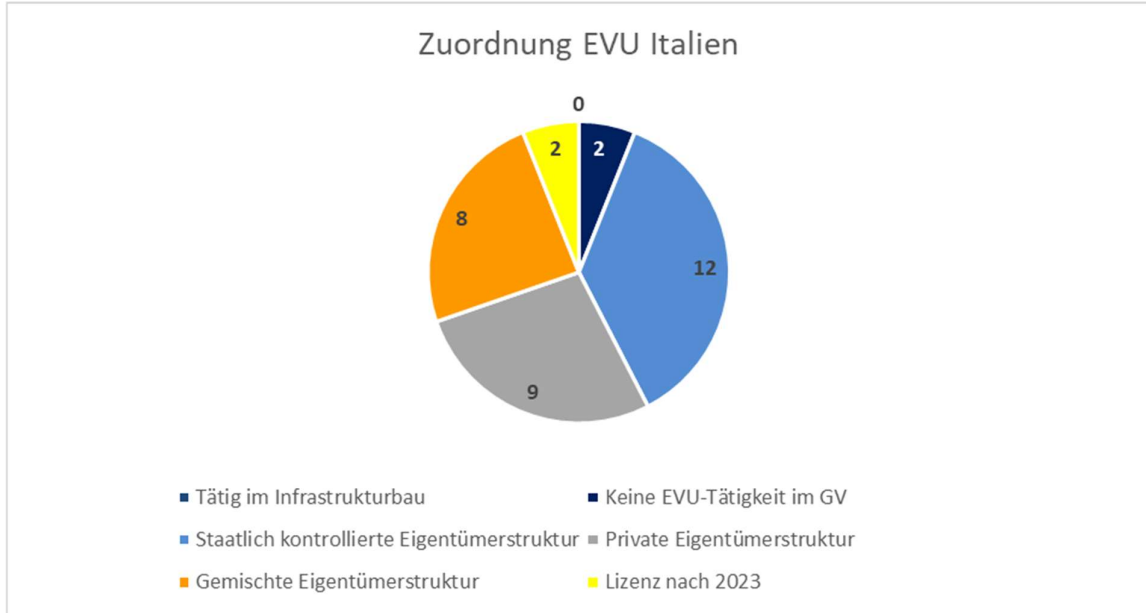


Abbildung 5: Zuordnung der EVU im Jahr 2023 mit Lizenz im Schienengüterverkehr für das italienische Eisenbahnnetz. Quellen vgl. Anhang D – Italien

Eisenbahnverkehrsunternehmen	Anteil am Schienengüterverkehrsmarkt – Italien <sup>50</sup>	Gerundeter Wert [Mrd. NTkm] <sup>51,52</sup>	
Mercitalia	38%	10,15	Staatliche Eigentümerstruktur
Captrain Italia	11%	2,94	
Rail Cargo Carrier ITALY	3%	0,80	
TX-Logistik	2%	0,53	
Adriafer	1%	0,27	
Dinazzano Po	1%	0,27	

<sup>50</sup> Vgl. UPPLY, Italy is investing in rail freight (2024).

<sup>51</sup> Anm. Zur Vergleichbarkeit der Anteile wurden diese 1:1 in die Einheit Nettotonnenkilometer übernommen. Die dargestellten Werte basieren auf bestellten Trassenkilometern, welche die einzigen verfügbaren und offiziellen Werte des italienischen Schienengüterverkehrsmarktes darstellen. Genauere Angaben veröffentlicht der italienische Regulator und der Infrastrukturbetreiber nicht.

<sup>52</sup> Vgl. Independent Regulators Group Rail, 13th Annual Market Monitoring Document (2025), Seite 42 – Errechnung mit den Prozentwerten der EVU.

Gesamter Mindest-Marktanteil – Staatliche/ öffentliche Eigentümerstruktur: 56%			
DB-Cargo Italia	6%	1,60	Gemischte Eigentümerstruktur
Rail Traction Company	4%	1,07	
SBB-Cargo Italia	3%	0,80	
InRail	2%	0,534	
Fuorimuro Impresa Ferroviare	1%	0,27	
Gesamter Mindest-Marktanteil - Gemischte Eigentümerstruktur: 16%			
Compagnia Ferroviare Italiana	11%	2,94	Private Eigentümerstruktur
MEDWAY Italia	7%	1,87	
Interporto Servizi Cargo	3%	0,80	
Oceanogate Italia	2%	0,53	
EVM Rail	1%	0,27	
Gesamter Mindest-Marktanteil - Private Eigentümerstruktur: 24%			

Tabelle 4: Anteile der EVU am italienischen Schienengüterverkehrsmarkt – Angabe der Anteile in bestellten Trassenkilometern

Die Analyse der Marktanteile der einzelnen EVU, sichtbar in Tabelle 4 zeigt für Italien eine größere Unterteilung der Marktanteile als in Frankreich. In Italien werden mindestens 56% der Güterverkehrsleistung von öffentlichen/staatlichen Unternehmen beziehungsweise deren Töchtern erbracht. Starke Anteile daran haben die Mercitalia als dominierendes Incumbent, sowie das EVU Captrain Italia, welches dem SNCF-Konzern angehört. Geringere Anteile besitzt Rail Cargo Carrier Italy, TX-Logistik (zugehörig zu Mercitalia), Adriafer, sowie Dinazzano PO.

Unternehmen mit gemischter Eigentümerstruktur aus staatlichen/öffentlichen, sowie privatwirtschaftlichen Eigentümern erbringen insgesamt 15% der italienischen Schienengüterverkehrsleistungen. Führend bei diesen Unternehmen ist die Landesvertretung der DB-Cargo (DB-Cargo Italia), die Rail Traction Company sowie die SBB-Cargo Italia.

Alle EVU mit privater Eigentümerstruktur erreichen gemeinsam einen Mindestmarktanteil von 24% in Italien. Hierzu tragen insbesondere die Compagnia Ferroviare Italiana und MEDWAY Italia bei, welche unter den Top 5 großen Unternehmen des italienischen Schienengüterverkehrs gehören mit jeweils 11%, beziehungsweise 7% Marktanteil.

Bei den Daten, welche der italienische Schienennetzbetreiber zur Verfügung stellt, ist allerdings zu beachten, dass es sich bei den Angaben um Kilometer auf dem Streckennetz und nicht die Verkehrsleistung in Nettotonnenkilometer (NTkm) handelt.

### 3.2.5 Luxemburg

Luxemburg weist im Vergleich der Länder des Untersuchungsraums nur ein Schienengüterverkehrsunternehmen mit gültiger Lizenz auf, konkret handelt es sich um die CFL Cargo S.A.<sup>53</sup> Diese befindet sich zu 2/3 im Eigentum der Luxemburgischen Staatsbahn CFL, welche ausschließlich staatlichen Eigentümern gehört. 1/3 der CFL Cargo S.A. wird vom börsennotierten luxemburgischen Stahlproduzenten Arcelor Mittal gehalten. Folglich handelt es sich beim einzigen Schienengüterverkehrsunternehmen mit Lizenz für das Luxemburger Schienennetz um ein Unternehmen mit gemischter Eigentümerstruktur aus staatlichen und privaten Akteuren.

EVU	Anteil am Schienengüterverkehrsmarkt - Luxemburg <sup>54</sup>	Absoluter Wert [Mrd. NTkm] <sup>55</sup>	
CFL Cargo	100%	0,2	Gemischte Eigentümerstruktur

Tabelle 5: Anteil des EVU CFL Cargo S.A. am luxemburgischen Schienengüterverkehrsmarkt – Angabe in Nettotonnenkilometer, Datenübernahme vgl. Independent Regulators Group Rail (2025), Seiten 42 und 45 sowie Anhang E – Luxemburg

<sup>53</sup> Vgl. European Union Agency for Railways, ERADIS (o. D.).

<sup>54</sup> Vgl. Independent Regulators Group Rail, 13th Annual Market Monitoring Document (2025), Seite 45.

<sup>55</sup> Vgl. ebd., Seite 42.

### 3.2.6 Niederlande

Abbildung 6 zeigt die Verteilung der EVU in den Niederlanden für das Jahr 2023.<sup>56</sup> Gemäß den bereits analysierten und vorgestellten Ländern, wird auch für die Niederlande eine Einteilung in sechs Kategorien vorgenommen. Das Kreisdiagramm verdeutlicht, dass in den Niederlanden viele Unternehmen ausschließlich im Infrastrukturbau tätig sind, entsprechend der Analyse Fünf Unternehmen. Fünf EVU sind trotz vorhandener Lizenz nicht auf dem Markt aktiv und erhalten sich Ihre Lizenz lediglich. Sechs Unternehmen befinden sich in ausschließlichem staatlichem Eigentum und erbringen Güterverkehrsdienstleistungen. Neun Unternehmen befinden sich in privatem Eigentum und acht EVU haben sowohl Eigentümer mit privatem als auch mit staatlichem Hintergrund und werden daher als Unternehmen mit gemischter Eigentümerstruktur gesehen. Drei Unternehmen erlangten nach dem Jahr 2023 die Lizenz und fallen daher aus dem Untersuchungsaster.

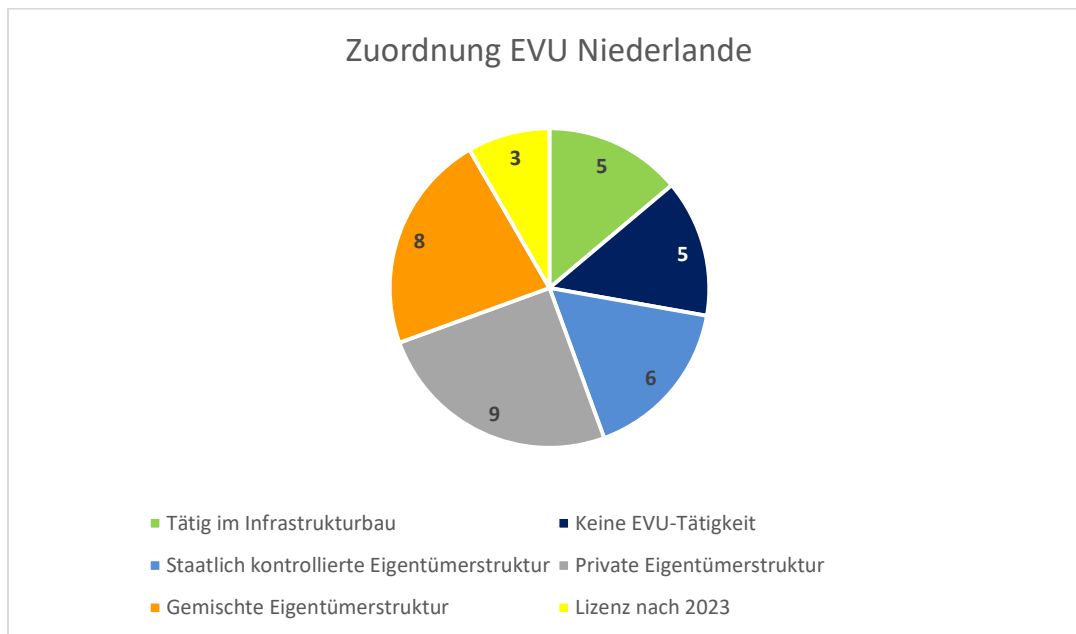


Abbildung 6: Zuordnung der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2023 mit Lizenz im Schienengüterverkehr für das niederländische Eisenbahnnetz. Quelle vgl. Anhang F – Niederlande

Die Anzahl der aktiven EVU im Schienengüterverkehr wird in den Quellen unterschiedlich angegeben. Der gemeinsame Bericht der Eisenbahnregulierer spricht von 30 aktiven EVU im Schienengüterverkehr.<sup>57</sup> Bei einem Vergleich dieser Aussage spricht der Infrastrukturbetreiber der Niederlande Pro Rail von insgesamt 20 EVU, welche Schienengüterverkehrsleistungen

<sup>56</sup> Vgl. European Union Agency for Railways, ERADIS (o. D.).

<sup>57</sup> Vgl. Independent Regulators Group Rail, 13th Annual Market Monitoring Document (2025), Seite 26.

betreiben.<sup>58</sup> Die ERADIS-Datenbank, aus welcher die analysierten EVU entnommen wurden kennt diese Unternehmen bis auf wenige Ausnahmen auch. Im Anhang F – Niederlande sind die zusätzlich hinzugefügten EVU auf Basis der Daten von Pro Rail gesondert markiert.

Eisenbahnverkehrs- unternehmen	Anteil am Schienengüter- verkehrsmarkt Niederlande <sup>59</sup>	Gerundeter Wert [Mrd. NTkm] <sup>60</sup>	
DB Cargo Nederland	Mind. 45%	3,06	Staatliche Eigentümerstruktur
Captrain Netherlands	Mind. 5%	0,34	
RheinCargo	Mind 1%	0,07	
TX-Logistik	< 1%	-	
Bentheimer Eisenbahn	< 1%	-	
Gesamter Mindest-Marktanteil – Staatliche/ öffentliche Eigentümerstruktur: 51%			
LTE Netherlands	Mind. 5%	0,34	Gemischte Eigentümerstruktur
Lineas Group	Mind 5%	0,34	
Crossrail Benelux	Mind. 1%	0,07	
SBB Cargo Deutschland/ Nederland	Mind. 1%	0,07	
Kombirail Europe	Mind. 1%	0,07	
HSL Netherlands	< 1%	-	
Gesamter Mindest-Marktanteil - Gemischte Eigentümerstruktur: 13%			

<sup>58</sup> Vgl. Pro Rail, Unternehmenswebseite, Unsere Kunden – Schienengüterverkehr (o. D.).

<sup>59</sup> Vgl. Autoriteit Consument & Markt, Vervoersmonitor 2019 (2021), Seite 29 – Angabe der Anteile in Bruttotonnenkilometern, Daten von 2019, neuere Daten werden auch auf Nachfrage nicht veröffentlicht.

<sup>60</sup> Vgl. Independent Regulators Group Rail, 13th Annual Market Monitoring Document (2025), Seite 42, Errechnung mit den Prozentwerten der EVU aus den gesamten Nettotonnenkilometern. Genauere Angaben zu Nettotonnenkilometern wurden auch auf mehrfache Anfrage nicht veröffentlicht.

Rotterdam Rail Feeding	Mind. 5%	0,34	Private Eigentümerstruktur
RTB Cargo Netherland	Mind. 5%	0,34	
Rail2U	Mind. 1%	0,07	
Rail Force One	Mind. 1%	0,07	
Rail Transport Service	< 1%	-	
Railtraxx	< 1%	-	
Gesamter Mindest-Marktanteil - Private Eigentümerstruktur: 12%			

Tabelle 6: Anteile der EVU am niederländischen Schienengüterverkehrsmarkt – Angabe der Marktanteile in Bruttotonnenkilometer

Der niederländische Regulator Authority for Consumer & Markets (ACM) hat seinen neuesten Wettbewerbsbericht mit Angaben zu den Marktanteilen von EVU im Schienengüterverkehr im Jahr 2019 veröffentlicht. Neuere Zahlen wurden trotz mehrmaliger Nachfrage bei der Authority for Consumer & Markets (ACM) nicht mitgeteilt. Die hier dargestellten Transportmengen wurden mit den Prozentsätzen aus dem Jahr 2019 berechnet und sind nur als Richtwerte zu sehen.

Die staatlichen/öffentlichen Unternehmen besitzen in den Niederlanden einen Marktanteil von mindestens 51%. Die größten aktiven Unternehmen sind einerseits, das aus der früheren Staatsbahn hervorgegangene Unternehmen DB Cargo Nederland<sup>61</sup>, sowie das EVU Captrain Netherlands, welches dem SNCF-Konzern angehört.

Unternehmen mit einer gemischten Eigentümerstruktur aus staatlichen/öffentlichen und privaten Eigentümern weisen in den Niederlanden einen Mindestmarktanteil von 13% auf. Entscheidende Anteile daran haben die LTE Netherland, sowie die Lineas Group.

Private Eigentümer mit einem EVU halten in den Niederlanden einen Mindestmarktanteil von 12%. Die größten beiden Unternehmen mit jeweils mind. 5% Anteil daran sind die Rotterdam Rail Feeding, sowie die RTB Cargo Netherland.

<sup>61</sup> Vgl. European Rail Freight Association, The European Rail Freight Market (2022), S.31.

### 3.2.7 Österreich

Österreich weist im Untersuchungsraum die viertgrößte Anzahl an EVU nach Deutschland auf. Die Anzahl übertrifft dabei auch Länder mit weitaus längeren Schienennetzen, beispielsweise Italien oder Frankreich.<sup>62</sup> Innerhalb der untersuchten 62 EVU weisen fünf Unternehmen eine ausschließliche Geschäftstätigkeit im Infrastrukturbau auf. Bei weiteren sieben Unternehmen konnte keine geschäftliche Tätigkeit im Schienengüterverkehr trotz aktiver Lizenz festgestellt werden. 16 Unternehmen sind vollständig im Eigentum eines Staates, beziehungsweise der öffentlichen Hand. Gegensätzlich dazu befinden sich 21 EVU mit Güterverkehrslizenz ausschließlich in privatem Eigentum. Eine gemischte Eigentümerstruktur aus sowohl staatlichen und privaten Unternehmen weisen 10 Unternehmen auf. Aufgrund des

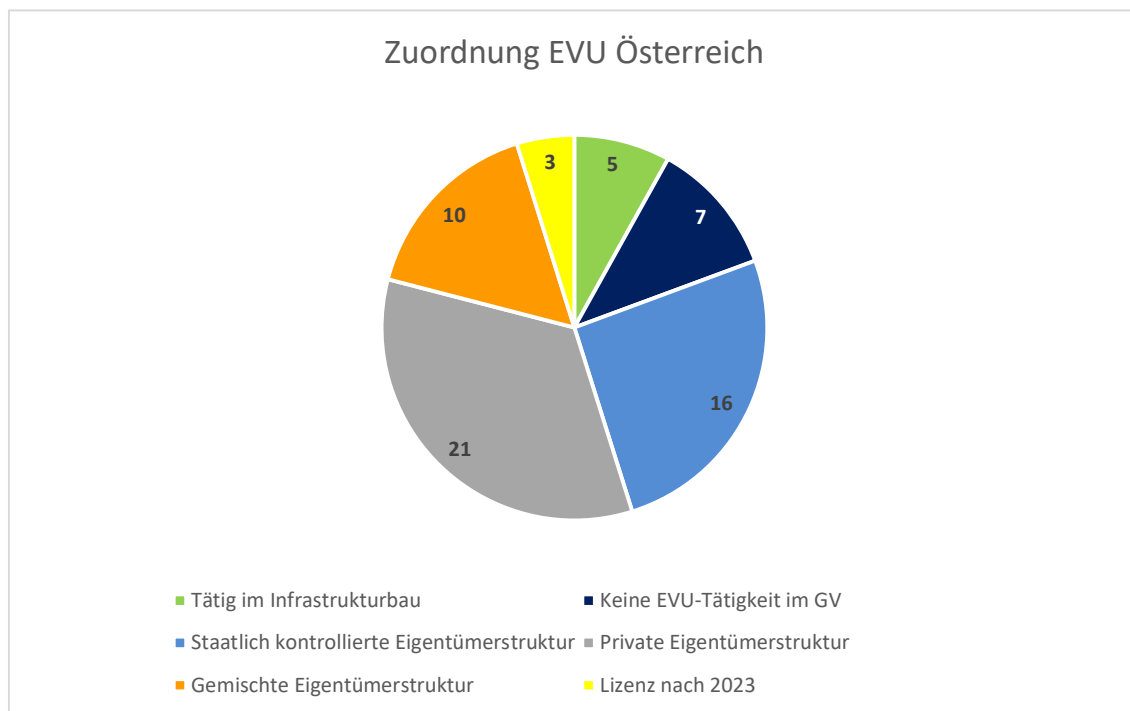


Abbildung 7: Zuordnung der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2023 mit Lizenz im Schienengüterverkehr für das österreichische Eisenbahnnetz. Quelle vgl. Anhang G – Österreich

Lizenzverlust nach dem Jahr 2023 wurden 3 Unternehmen von den weiteren Marktanteilsanalysen ausgenommen und werden nicht weiter analysiert.

Ein Vergleich der verschiedenen Angaben der EVU-Anzahl in Österreich ergibt stellenweise unterschiedliche Ergebnisse. Dies könnte daran liegen, dass in Österreich sieben Unternehmen derselben Unternehmensgruppe aktiv sind, welche mit mehreren Lizenzen am

<sup>62</sup> Vgl. Independent Regulators Group Rail, 13th Annual Market Monitoring Document 2025, S.13.

Markt agieren. Bei den Unternehmen handelt es sich um die DB Cargo AG, die Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, die LTE-Gruppe, die ÖBB Rail Cargo Group und zwei weitere Unternehmen des ÖBB-Konzerns, die Steiermarkbahn, sowie die Wiener Lokalbahnen. Bei Zusammenfassung der genannten Unternehmen zu jeweils einem Marktteilnehmer würden sich die Zahlen um acht EVU reduzieren. Österreich würde nach Abzug der im Jahr 2023 inaktiven EVU, sowie „doppelt“ vorhandenen Unternehmen zahlenmäßig 46 aktive EVU im Jahr 2023 aufweisen. Dies deckt sich mit Angaben aus dem Bericht der IRG-Rail für das Jahr 2023 zu den Zahlen der in Österreich aktiven EVU.

Im nächsten Schritt werden die Marktanteile den Unternehmen zugeordnet. Wie bereits im vorherigen Absatz dargestellt, werden EVU aus derselben Unternehmensgruppe zusammengefasst und mit einem gemeinsamen Marktanteil angegeben.

Eisenbahnverkehrsunternehmen	Anteil am Schienengüterverkehrsmarkt - Österreich <sup>63</sup>	Gerundeter Wert [Mrd. NTkm] <sup>64</sup>	
ÖBB Rail Cargo Group	57,6%	13,02	Staatliche Eigentümerstruktur
TX-Logistik	4,12%	0,93	
CD-Cargo	3,99%	0,90	
Wiener Lokalbahnen Cargo	3,11%	0,70	
DB-Cargo (zusammen)	1,57%	0,36	
HSL Logistik Austria	0,32%	0,07	
Steiermarkbahn Transport und Logistik	0,2%	0,05	
SŽ-Cargo	0,15%	0,03	
Gesamter Mindest-Marktanteil – Staatliche/ öffentliche Eigentümerstruktur: 71,06%			

<sup>63</sup> Vgl. Übernahme der Daten von Schienen-Control, Jahresbericht der Schienen-Control 2023 (2024), S.39, Angabe in Netto-Tonnenkilometer.

<sup>64</sup> Vgl. Independent Regulators Group Rail, 13th Annual Market Monitoring Document (2025), Seite 42, Errechnung mit den Prozentwerten der EVU.

Lokomotion	5,24%	1,18	Gemischte Eigentümerstruktur
Raaberbahn Cargo	2,63%	0,59	
LTE-Austria	2,6%	0,59	
Metrans Railprofi Austria	2,07%	0,47	
PKP-Cargo	0,79%	0,18	
Gesamter Mindest-Marktanteil - Gemischte Eigentümerstruktur: 13,33%			
Ecco-Rail	3,77%	0,85	Private Eigentümerstruktur
Cargo Service	3,75%	0,85	
S-Rail GmbH	2,04%	0,46	
FOXrail	1,31%	0,30	
Railtrans international	1,0%	0,23	
FRACHTbahn Traktion	0,99%	0,23	
RTB Cargo Austria	0,93%	0,21	
Weco Rail	0,4%	0,09	
Helrom	0,24%	0,05	
Raildox	0,22%	0,05	
Rail Transport Service	0,1%	0,02	
Gesamter Mindest-Marktanteil - Private Eigentümerstruktur: 14,75%			

Tabelle 7: Anteile der EVU am österreichischen Schienengüterverkehrsmarkt – Angabe der Anteile in Netto-Tonnenkilometern

Der Österreichische Schienengüterverkehrsmarkt weist für staatliche/öffentliche Unternehmen im Jahr 2023 einen gesamten Marktanteil von 71,06% auf. Den größten Anteil daran besitzt die ÖBB Rail Cargo Group mit 57,6% Marktanteil. Weitere Unternehmen mit relevanten Marktanteilen sind die TX-Logistik, CD-Cargo und die Wiener Lokalbahnen Cargo.

Unter den EVU mit einer gemischten Eigentümerstruktur befinden sich als größtes Unternehmen die Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, sowie die Raaberbahn Cargo, die LTE und Metrans. Zusammengezählt kommen alle Unternehmen auf einen Marktanteil von 13,33%.

Unternehmen mit einer privaten Eigentümerstruktur bedienen in Österreich insgesamt 14,75% des gesamten Schienengüterverkehrs. Die größten privaten Marktteilnehmer stellen die ECCO-Rail, die Cargo Service und die S-Rail GmbH dar. Unternehmen mit einem geringeren Marktanteil als 0,1% werden seitens des österreichischen Regulators Schienen-Control nicht aufgeführt.

### **3.2.8 Schweiz**

Bei der Analyse der EVU mit Marktaktivität in der Schweiz wurde festgestellt, dass die Anzahl der EVU, welche die ERADIS-Datenbank<sup>65</sup> beinhaltet, deutlich unter der angegebenen Anzahl des IRG Rail Berichts liegt.<sup>66</sup> Daher wurde ein Abgleich der Daten mit denen, welche das Schweizer Bundesamt für Verkehr BAV auflistet, vorgenommen und die EVU-Liste, siehe Anhang H mit den Daten aus dem BAV ergänzt. Gesamt wurden in der Schweiz somit insgesamt 35 Unternehmen analysiert. Fünf EVU fallen insgesamt aufgrund von zweimal nicht vorhandener Marktaktivität aus dem Untersuchungsrahmen, zweimal Erhalt der Lizenz zur Beförderung von Zugleistungen im Schienengüterverkehr, sowie einmal ausschließlicher Tätigkeit im Infrastrukturbau aus dem weiteren Untersuchungsrahmen. In der Schweiz wurden elf Unternehmen mit einer ausschließlich privaten Eigentümerstruktur festgestellt. Insgesamt zwölf Unternehmen weisen eine vollständige staatliche und öffentliche Eigentümerstruktur auf. Weitere sieben Unternehmen befinden sich in einer gemischten Eigentümerstruktur, unter ihnen auch die BLS-Cargo und die SBB Cargo International. Die Ergebnisse sind in nachfolgendem Kreisdiagramm anteilmäßig dargestellt.

---

<sup>65</sup> Vgl. European Union Agency for Railways, ERADIS (o. D.).

<sup>66</sup> Vgl. Independent Regulators Group Rail, 13th Annual Market Monitoring Document 2025, S.33.

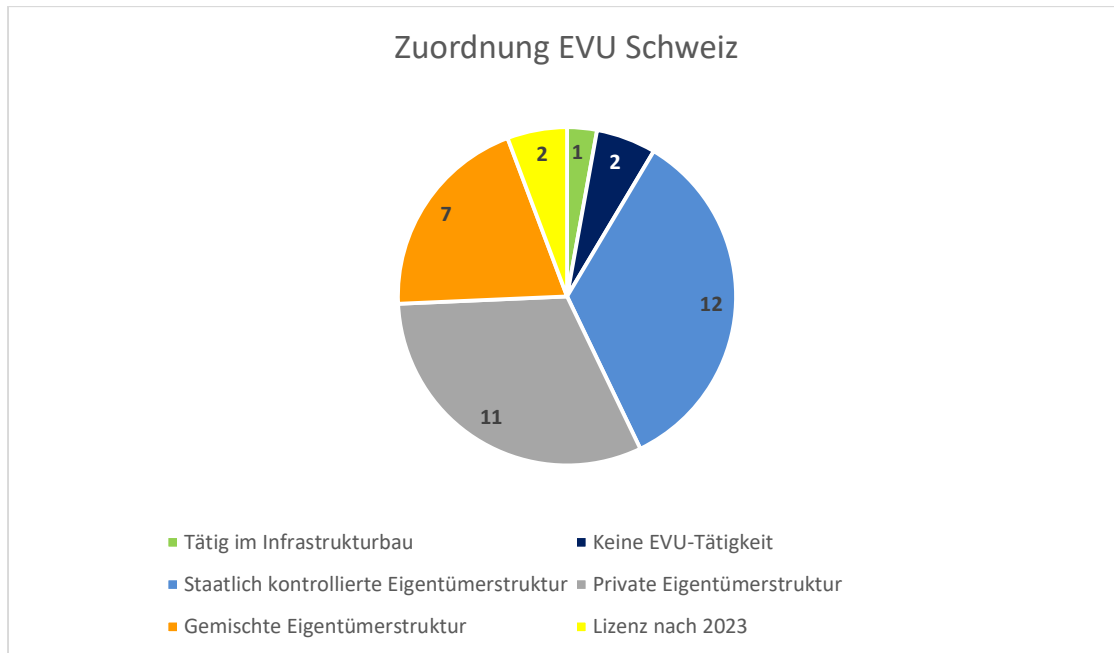


Abbildung 8: Zuordnung der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2023 mit Lizenz im Schienengüterverkehr für das schweizerische Eisenbahnnetz. Quelle vgl. Anhang H – Schweiz

Wettbewerbsdaten liegen für die Schweiz nur sehr beschränkt vor. Explizite Anfragen beim Schweizer Regulator RailCom wurden mit Verweis auf den Erhalt der Daten beim Bundesamt für Statistik sowie dem Schweizer Bundesamt für Verkehr weitergeleitet. Weitere Anfragen bei diesen Behörden brachten ebenfalls keine Ergebnisse. Eine weitere Anfrage wurde an die SBB-Infrastruktur gesendet, dies führte jedoch nur zu einem Verweis auf allgemeine Daten über die Leistung des Schienengüterverkehrs in der Schweiz, beziehungsweise der Leistung der Unternehmen der SBB-Gruppe im gesamten Verkehrsraum der Unternehmen.<sup>67</sup>

Für die Schweiz liegen daher lediglich Daten des alpenquerenden Schienengüterverkehrs vor, welcher anteilmäßig auf die Gesamtschweiz nur ein unvollständiges Bild liefert.<sup>68</sup> Des Weiteren liegen Datensätze über die Marktanteile der SBB für die Gesamtschweiz vor, welche allerdings die Unternehmen SBB Cargo und SBB Cargo International zusammen aufführen, trotz einer ungleichen Eigentümerstruktur.<sup>69</sup>

<sup>67</sup> Vgl. Anfragen, Kapitel 9.12

<sup>68</sup> Vgl. Bundesamt für Verkehr (Schweiz), 2023, S. 56.

<sup>69</sup> Vgl. Borchers, Alexander; Leenen, Maria; Mittelhaus, Tristan, Branchenanalyse Schienenverkehr - Schienenverkehr im europäischen Vergleich (2025), S.68.

### 3.3 Zuordnung der Unternehmen auf Güterverkehrsachsen

Im Folgenden erfolgt eine Zuordnung der analysierten EVU zu drei ausgewählten Güterverkehrskorridoren (RFC). Die betrachteten Korridore umfassen:

- RFC 1 Rotterdam – Genua: vollständig innerhalb des Untersuchungsraums
- RFC 3 Stockholm/Oslo – Sizilien: Verlauf über den Untersuchungsraum hinaus
- RFC 9 Straßburg/ Deutsche Nordseehäfen – Häfen des Schwarzen Meers: Verlauf über den Untersuchungsraum hinaus

Für jeden Korridor wurde untersucht, welche EVU in mindestens zwei Ländern des jeweiligen RFC aktiv im Schienengüterverkehr tätig sind. Dabei wurden sowohl Muttergesellschaften als auch deren Tochterunternehmen berücksichtigt. Ziel ist es, die unternehmensbezogene Durchgängigkeit entlang der Korridore darzustellen.

Ein Beispiel hierfür ist TX-Logistik: Das Unternehmen operiert in Deutschland und ist Teil der Mercitalia-Gruppe. Dadurch kann Mercitalia eigene Güterverkehre grenzüberschreitend über Italien hinaus abwickeln.

In der Darstellung werden ausschließlich EVU berücksichtigt, die tatsächlich grenzüberschreitende Verkehrsleistungen innerhalb eines RFC anbieten oder strukturell in der Lage dazu sind, beispielsweise durch operative Tochtergesellschaften oder länderübergreifende Betriebslizenzen.

#### 3.3.1 RFC 1-Rhine-Alpine

Dieses Kapitel analysiert die Marktaktivität von EVU entlang des Güterverkehrskorridors RFC 1 Rhine-Alpine, unter besonderer Berücksichtigung der Eigentümerstruktur sowie der grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen. Als Rail Freight Corridor 1 wird der Güterverkehrskorridor Rhine-Alpine bezeichnet. Er verläuft von den Nordseehäfen in Amsterdam, Rotterdam und Zeebrugge (Niederlande und Belgien) über Deutschland und die Schweiz bis nach Italien. Der Korridor endet im Hafen Genua am Mittelmeer, wie in Abbildung

9 dargestellt.<sup>70</sup> Verglichen mit anderen Europäischen Güterverkehrskorridoren wird auf dem RFC 1 die größte Menge an Gütern transportiert.<sup>71</sup>

Zur Analyse des RFC 1 wird die Marktaktivität der EVU in mindestens zwei der durch den RFC 1 tangierten oder durchquerten Länder untersucht. Dieses methodische Vorgehen erlaubt eine fundierte Analyse der Marktpräsenz der EVU in den betroffenen Ländern. Unternehmenskooperationen und Partnerschaften können durch diese Vorgehensweise nur eingeschränkt berücksichtigt werden. Daten über Verkehre anderer Unternehmen im Auftrag der EVU sind jedoch kaum vorhanden, weshalb diese Vorgehensweise als plausible Analyse der Marktaktivität gesehen wird.

Abbildung 10 veranschaulicht den geografischen Aktivitätsradius der EVU entlang des RFC 1. Auf der vertikalen Achse sind die beteiligten Eisenbahnmärkte Belgien, Deutschland, Italien, die Niederlande und die Schweiz aufgeführt. Die rechte Seite der Abbildung listet jene EVU, die in mindestens zwei dieser Länder im Schienengüterverkehr tätig sind.



Abbildung 9 Darstellung des Laufwegs des RFC Rhine-Alpine, Quelle: Corridor Rhine-Alpine, (o. D.)

Für jedes Land, in dem ein EVU aktiv ist, wird ein Punkt auf der entsprechenden Zeile der vertikalen Achse gesetzt. Die Farbe des Punktes steht für die Art der Eigentümerstruktur des Unternehmens. Blaue Punkte stehen für eine staatliche/ öffentliche Eigentümerstruktur, orangene Punkte für eine gemischte Eigentümerstruktur und graue Punkte für eine private Eigentümerstruktur. Insgesamt drei Unternehmen können die fünf Länder des RFC 1 bedienen. Darunter sind die Captrain Gruppe, die DB-Cargo und ihre Tochterunternehmen, sowie die Medway Gruppe. Unter Berücksichtigung, dass die BLS-Cargo mit ihrer Tochtergesellschaft Crossrail Benelux ebenfalls in allen Ländern präsent ist und somit als EVU mit durchgehender Marktaktivität entlang des RFC 1 gilt, sind es vier Unternehmen.

In vier Ländern weisen weitere fünf EVU eine Marktaktivität auf. Dies sind Crossrail (Benelux), Lineas, die LTE-Gruppe, die Rail Cargo Group sowie die SBB Cargo International Gruppe. Unter den bisher genannten Unternehmen ist das einzige Unternehmen mit privater Eigentümerstruktur Medway.

<sup>70</sup> Vgl. Corridor Rhine-Alpine, Korridorvorstellung- Webseite (o. D.).

<sup>71</sup> Vgl. Corridor Rhine-Alpine, Korridorvorstellung- Webseite (o. D.).

Wie Abbildung 10 verdeutlicht, weisen Unternehmen mit Marktaktivität in mindestens drei oder zwei Ländern eine deutlich höhere Durchmischung der Eigentümerstruktur auf.

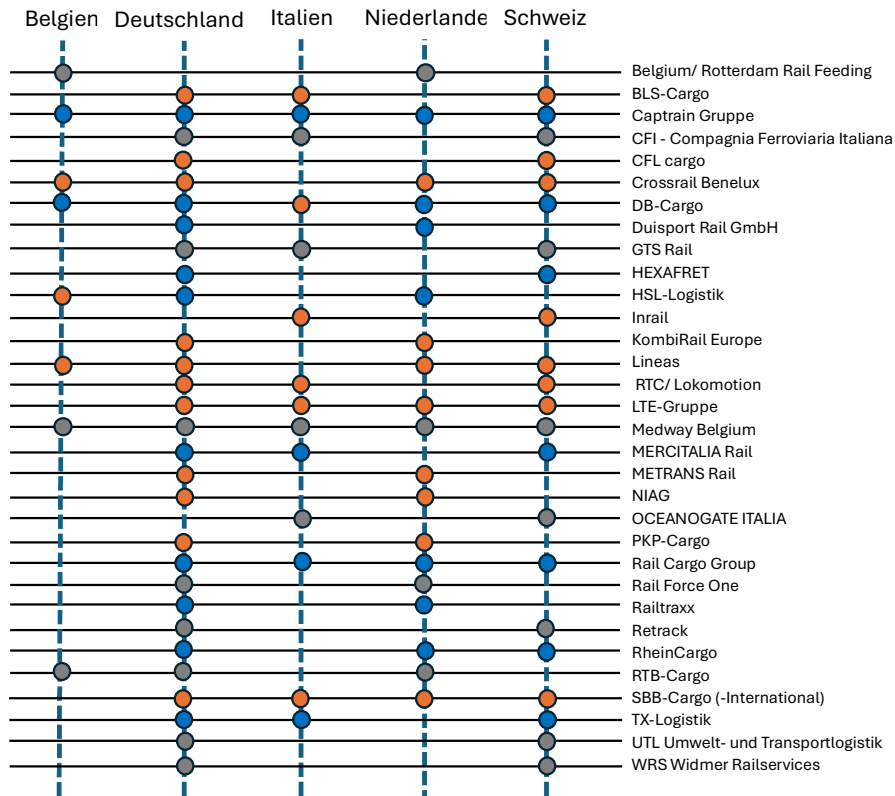


Abbildung 10 Verteilung der Marktaktivität der EVU auf dem RFC 1. Quelldaten vgl. Anhänge A, B, D, F, H und I

- Staatliche/ öffentliche Eigentümerstruktur
- Gemischte Eigentümerstruktur
- Private Eigentümerstruktur

Wird die Betrachtung der EVU nun auf die Übergänge zwischen den Ländern heruntergebrochen, so ergibt sich ein Bild, auf welchen Routen/ Grenzübergängen die EVU mit den verschiedenen Eigentümerstrukturen in welcher zahlenmäßigen Stärke vertreten sind. Im Anhang I – RFC 1 sind die Grenzübergänge einzeln und für sich dargestellt, nachfolgende Tabelle enthält die Ergebnisse aus den im Anhang I – RFC 1 gezeigten Tabellen.

Alle Grenzübergänge im RFC 1			
Grenzübergang:	Anzahl EVU:		
	privat	staatlich/ öffentlich	gemischt
Belgien-Deutschland [22.232]	2	3	3
Belgien-Niederlande [1.510]	3	3(2)	3(2)
Deutschland-Niederlande [46.187]	3	8(7)	7(6)
Deutschland-Schweiz [47.450]	6	6	7
Schweiz-Italien [43.644]	4	5(4)	8(7)

Tabelle 8: Betrachtung der einzelnen Grenzübergänge sowie der darauf verkehrenden EVU in absoluten Zahlen. Neben dem Grenzübergang wird die absolute Zahl der über den Grenzübergang verkehrten Züge in beiden Richtungen angegeben.

Gemessen an den Zugzahlen zeigt sich das Verkehrsaufkommen im Norden größer als im Süden. Circa ein Drittel der gezählten Züge beendet von Norden (Niederlande und Belgien) kommend in Deutschland die Fahrt auf dem RFC 1, auch zu sehen an den angegebenen Zugzahlen in Tabelle 8. Im weiteren Verlauf des Korridors zeigt sich die Anzahl der Züge von Deutschland in die Schweiz, sowie weiter im Süden von der Schweiz nach Italien ungefähr gleichbleibend (47.450 (DE-CH); 43.644 CH-IT, Vgl. Tabelle 8).<sup>72</sup>

Auch die Aufteilung der EVU mit den zugehörigen Eigentümerstrukturen zeigt sich ausgeglichen. Jeder Grenzübergang weist Unternehmen aus allen 3 Kategorien auf, dies ist bei den anderen Korridoren nicht der Fall, welche auch Grenzübergänge mit ausschließlich (teil-)staatlichen/ (teil-)öffentlichen EVU aufweisen, bspw. Deutschland-Frankreich mit keinem Unternehmen im ausschließlichen Privatbesitz. Über die exakte Marktaufteilung auf dem RFC liegen keine erweiterten Daten vor, sodass genaue Marktanteile von Unternehmen nur schwierig zu ermitteln sind.

Trotz Schwierigkeiten bei der genauen Marktaufteilung der EVU liefern die aufgezeigten Ergebnisse ein differenziertes Bild über die Marktstruktur und die internationale Präsenz der EVU entlang des RFC 1. Insbesondere im Hinblick auf die Eigentumsverhältnisse und grenzüberschreitenden Verkehre zwischen den Ländern zeigt dieser Korridor eine zahlenmäßig sichtbare Durchmischung der EVU.

<sup>72</sup> Vgl. Corridor Rhine-Alpine, Annual Reports (2024), S.15.

### 3.3.2 RFC 3-Scandinavien-Mediterranean

Mit einer Länge von 7.527 km ist der Rail Freight Corridor 3 der längste Güterverkehrskorridor der EU. Er beginnt im Norden in Stockholm und Oslo. Anschließend verläuft er über Dänemark, Deutschland und Österreich bis in den Süden Italiens, wo er auf der Insel Sizilien endet. Im Vergleich zu RFC 1 weist der RFC 3 ein deutlich geringeres Güterzugaufkommen auf, lediglich die Zahl der Zugfahrten zwischen Deutschland, Österreich und Italien befinden sich auf einem vergleichbaren Niveau, siehe Tabelle 9.<sup>73</sup>

Zur Untersuchung des RFC 3 werden die EVU auf die Marktaktivität in mindestens zwei der drei im Untersuchungsraum liegenden und tangierten oder durchquerten Länder des RFC 3 untersucht. Dieses Vorgehen erlaubt einen umfassenden Überblick über die unternehmenseigene Marktaktivität der EVU in den betrachteten Ländern. Kooperationen und Partnerschaften zwischen EVU lassen sich mit dieser Methode nur eingeschränkt erfassen. Daten über Verkehre anderer Unternehmen im Auftrag der EVU sind kaum vorhanden, weshalb die gewählte Vorgehensweise als plausibelste Analyse der Marktaktivität gesehen wird. Im Fall von Lokomotion und der Rail Traction Company wird eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit vorausgesetzt, da die Verkehre nachweislich gemeinsam zwischen Deutschland, Österreich und Italien abgewickelt werden.<sup>74</sup>



Abbildung 11 Verlauf des RFC 3  
Quelle: ScanMed RFC (o. D.)

Abbildung 12 Abbildung 11 veranschaulicht den geografischen Aktivitätsradius der EVU entlang des betrachteten Bereichs des RFC 3. Vertikal sind die befahrenen Länder/ Eisenbahnmärkte (Deutschland, Italien und Österreich) dargestellt. Die rechte Seite der Abbildung enthält die herausgearbeiteten EVU, welche eine Marktaktivität in mindestens zwei der Länder auf der Schienengüterverkehrsachse aufweisen.

Insgesamt sieben Unternehmen können die drei untersuchten Länder des RFC 3 bedienen. Darunter sind BLS-Cargo, Captrain Gruppe, die DB-Cargo und ihre Tochterunternehmen, Lokomotion in Zusammenarbeit mit der Rail Traction Company, LTE-Gruppe, Rail Cargo Group und die TX-Logistik als Tochter der Mercitalia Gruppe. Kein ausschließlich privat

<sup>73</sup> Vgl. ScanMed RFC, Vorstellung RFC 3 Scandinavian Mediterranean (o. D.).

<sup>74</sup> Vgl. Lokomotion, Unternehmenswebseite - Streckennetz (o. D.).

getragenes Unternehmen weist eine eigenständige Marktaktivität in allen drei untersuchten Ländern des RFC 3 auf.

Deutschland Italien Österreich

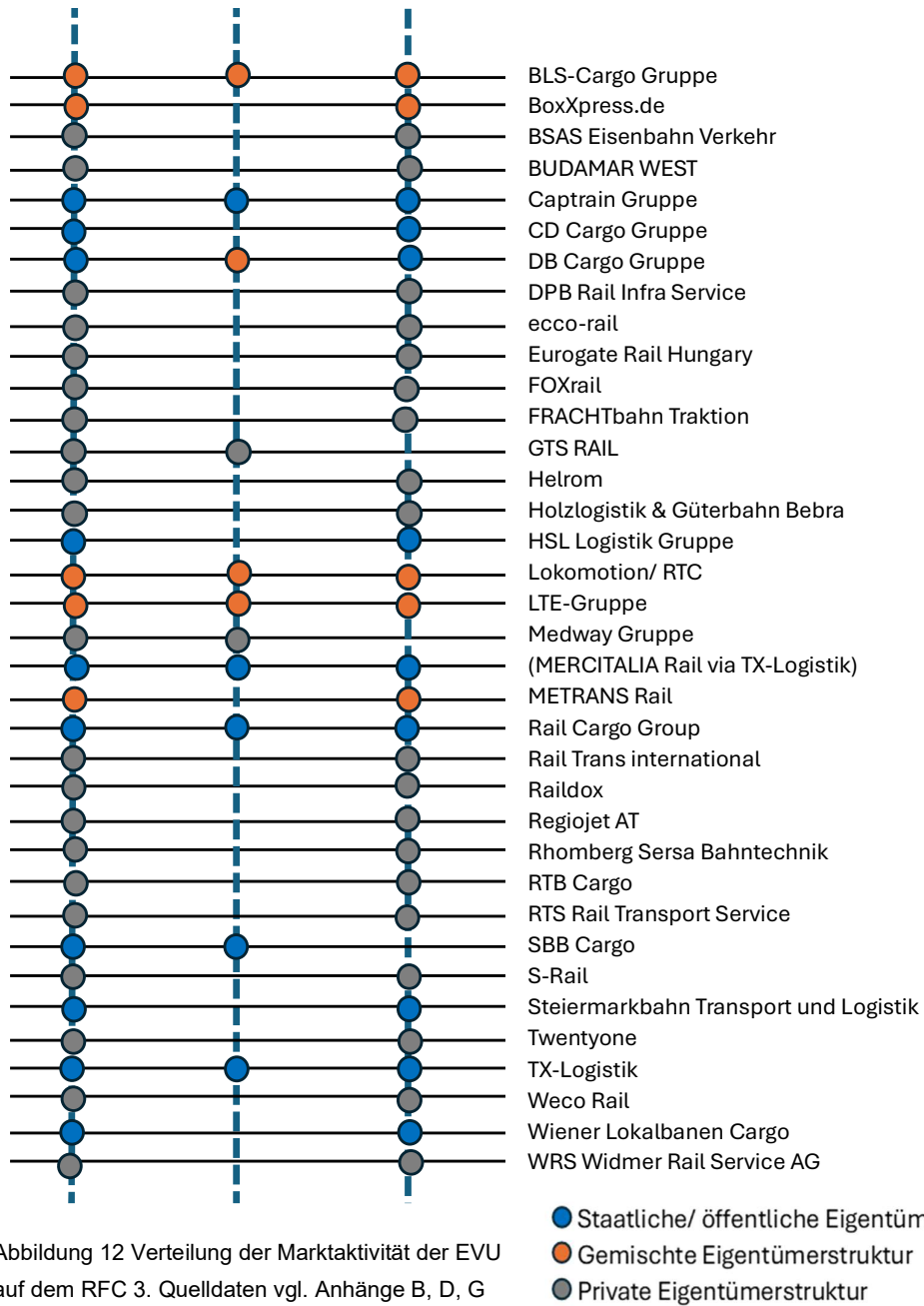


Abbildung 12 Verteilung der Marktaktivität der EVU auf dem RFC 3. Quelldaten vgl. Anhänge B, D, G und J

Alle weiteren in Abbildung 12 aufgeführten Unternehmen weisen eine Marktaktivität in zwei der drei untersuchten Eisenbahnmärkte auf und können der Abbildung entnommen werden.

Im nächsten Schritt erfolgt eine detaillierte Analyse der EVU an den Grenzübergängen zwischen den untersuchten Ländern des RFC-3. Ziel ist der Erhalt eines Bildes über die EVU, welche Verkehre über die jeweiligen Grenzübergänge anbieten können. Im Anhang J – RFC 3 sind die beiden betrachteten Grenzübergänge einzeln dargestellt. Die folgende Tabelle fasst die im Anhang J – RFC 3 dargestellten Ergebnisse zusammen.

Alle analysierten Grenzübergänge im RFC 3			
Grenzübergang:	Anzahl EVU:		
	privat	staatlich/ öffentlich	gemischt
Deutschland-Österreich [22.261]	19	8	6
Italien-Österreich [18.551]	0	3 (2)	5 (4)

Tabelle 9 Betrachtung der beiden Grenzübergänge sowie der darauf verkehrenden EVU (unterteilt in Eigentümerstrukturen). Neben dem Grenzübergang wird die absolute Zahl der über den Grenzübergang verkehrten Züge in beiden Richtungen angegeben.

Die Grenzübergänge zwischen Deutschland und Österreich, sowie zwischen Italien und Österreich sind die einzigen Grenzübergänge des RFC 3, welche in einer gleichen Größenkategorie wie die Hauptgrenzübergänge des RFC 1 einzuordnen sind.<sup>75</sup>

Besonders auffallend zeigt sich der Grenzübergang zwischen Italien und Österreich, dieser weist kein Unternehmen mit einer ausschließlich privaten Eigentümerstruktur auf. Der österreichische Regulator weist in seinem Wettbewerbsbericht für das Jahr 2023 auch darauf hin, dass auf dieser Achse die vergleichsweise wenigsten EVU verkehren, verglichen mit anderen RFC, beispielsweise dem Rhine-Danube-Korridor.<sup>76</sup>

Über die exakte Marktaufteilung auf dem gesamten Korridor liegen keine erweiterten Daten vor, sodass eine genaue Markteinteilung von Unternehmen nur schwierig zu ermitteln ist. Hilfreich wären hier vorliegende Marktanteile von EVU an allen Grenzübergängen des RFC 3.

<sup>75</sup> Vgl. ScanMed RFC, Annual Report 2023 (2023), S.50

<sup>76</sup> Vgl. Schienen-Control, Jahresbericht der Schienen-Control 2023 (2024), S.35

### 3.3.3 RFC 9-Rhine Danube

Analog zu den vorherigen Güterverkehrskorridoren wird auch beim Rail Freight Corridor 9 die Eigentümerstruktur der verkehrenden EVU im Untersuchungsraum untersucht. Der RFC 9 beginnt entweder im Osten Frankreichs bei Straßburg oder an den deutschen Nordseehäfen Wilhelmshaven, Bremerhaven und Hamburg. Er verläuft anschließend über Deutschland, Tschechien, Österreich, Ungarn, die Slowakei bis nach Rumänien an die Häfen des Schwarzen Meers. Insgesamt erstreckt sich der Korridor über rund 6.800 Kilometer quer durch Europa.<sup>77</sup>



Abbildung 13 Verlauf des RFC 9,  
Quelle Rhine-Danube RFC (o. D.).

Abbildung 14 veranschaulicht den geografischen Aktivitätsradius der EVU entlang des RFC 9. Vertikal sind die befahrenen Länder/ Eisenbahnmärkte (Deutschland, Frankreich und Österreich) dargestellt. Die rechte Seite der Abbildung enthält die herausgearbeiteten EVU, welche eine Marktaktivität in mindestens zwei der Länder auf der Schienengüterverkehrsachse aufweisen.

Weist ein EVU/ eine Unternehmensgruppe in einem der Länder Marktaktivität auf, so steht bei der vertikalen Achse des Landes ein Punkt. Die Punktfarbe kennzeichnet die Eigentümerstruktur des jeweiligen Unternehmens. Blaue Punkte stehen für eine staatliche/ öffentliche Eigentümerstruktur, orangene Punkte für eine gemischte Eigentümerstruktur und graue Punkte für eine private Eigentümerstruktur. Insgesamt sind lediglich zwei Unternehmen auf allen drei betrachteten Märkten des RFC 9 aktiv. Darunter sind die Captrain Gruppe und die DB-Cargo mit ihren Tochterunternehmen. Beide EVU besitzen eine staatliche/ öffentliche Eigentümerstruktur. Ähnlich wie beim RFC 3 ist auch auf dem RFC 9 kein ausschließlich privat geführtes Unternehmen mit eigenständiger Marktaktivität in allen drei untersuchten Ländern vertreten.

Alle weiteren in Abbildung 14 aufgeführten Unternehmen (insgesamt 33 EVU) weisen eine Marktaktivität in zwei der drei untersuchten Eisenbahnmärkte auf und können der Abbildung entnommen werden.

<sup>77</sup> Vgl. Rhine-Danube RFC, Vorstellung RFC 9 Rhine-Danube (o. D.).

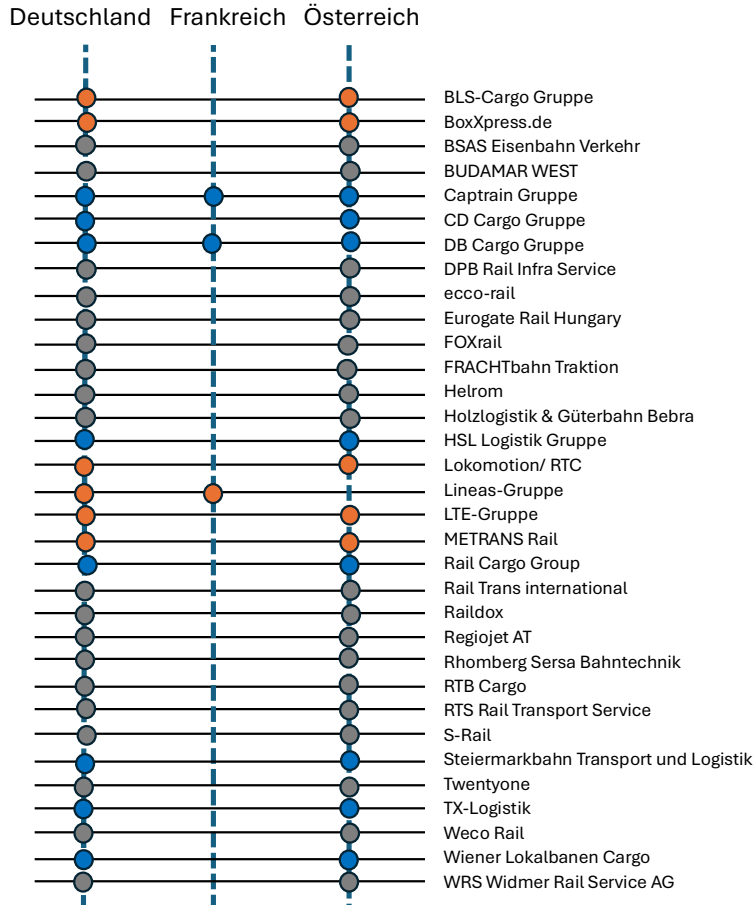


Abbildung 14 Verteilung der Marktaktivität der EVU auf dem RFC 9. Quelldaten vgl. Anhänge B, C, G und K

- Staatliche/ öffentliche Eigentümerstruktur
- Gemischte Eigentümerstruktur
- Private Eigentümerstruktur

Im nächsten Schritt folgt eine detaillierte Analyse der Grenzübergänge im Untersuchungsraum. Ziel ist es, ein Bild der verkehrenden EVU und ihrer Eigentümerstruktur zu gewinnen – insbesondere hinsichtlich der Grenzübergänge, auf denen Verkehre angeboten werden. Im Anhang K – RFC 9 sind die beiden betrachteten Grenzübergänge einzeln dargestellt, die nachfolgende Tabelle enthält die daraus resultierenden Ergebnisse.

Alle analysierten Grenzübergänge im RFC 9			
Grenzübergang:	Anzahl EVU:		
	privat	staatlich/ öffentlich	gemischt
Deutschland-Österreich [45.132]	19	8	6
Deutschland -Frankreich [1.910]	0	2	1

Tabelle 10 Betrachtung der beiden analysierten Grenzübergänge sowie der darauf verkehrenden EVU (unterteilt in Eigentümerstrukturen). Neben dem Grenzübergang wird die absolute Zahl der über den Grenzübergang verkehrten Züge in beiden Richtungen angegeben.

Nur der Grenzübergang zwischen Deutschland und Österreich (Passau-Schärding) weist als einziger Grenzübergang ein vergleichbares Zugaufkommen auf, welches mit denen des RFC 1 und RFC 3 vergleichbar ist. Auffällig ist, dass der Grenzübergang zwischen Deutschland und Frankreich auf diesem RFC ausschließlich von Unternehmen mit staatlicher (Captrain Gruppe, DB Cargo Gruppe) oder teilprivater Eigentümerstruktur (Lineas) bedient wird. Allerdings sollte beachtet werden, dass RFC9 Frankreich nur am Rand einbindet und eine pauschale Aussage bei diesem Grenzübergang somit schwierig ist.<sup>78</sup>

Über die exakte Marktaufteilung auf dem gesamten Korridor liegen keine erweiterten Daten vor, sodass genaue Marktanteile von Unternehmen nur schwierig zu ermitteln sind.

## 4. Ergebnisse

### 4.1 Wettbewerbsaufteilung im Untersuchungszeitraum

Dieses Kapitel fasst die Ergebnisse der Länderuntersuchungen zusammen und vergleicht sie miteinander. Tabelle 11 zeigt die Marktanteile der verschiedenen Eigentümerstrukturen (staatlich/öffentlich, gemischt, privat) in den untersuchten Ländern. Mit Ausnahme Luxemburgs stellen die angegebenen Marktanteile in allen Ländern Mindestwerte dar. Der Grund dafür liegt in der Erhebungsmethodik der Regulierungsbehörden, die nur Unternehmen ab einer bestimmten Größe erfassen und somit keine Auswertung auf 100% des Marktes ermöglichen. Die Größe der Stichprobe wird in der rechten Spalte dargestellt. Der angegebene Stichprobenwert zeigt, wie groß der erfasste Anteil des Gesamtmarkts ist. Die Marktanteile

<sup>78</sup> Vgl. Rail Freight Corridor Rhine-Danube, RHINE-DANUBE RAIL FREIGHT CORRIDOR - TRANSPORT MARKET STUDY - 2024 UPDATE (2024), S.49.

kleinerer, nicht erfasster Unternehmen bleiben unklar, eine Zuordnung zu bestimmten Eigentümerstrukturen ist daher schwierig.

	(Mindest-) Anteile am nationalen Schienengüterverkehr			
Land	staatliche/öffentliche Eigentümerstruktur	Gemischte Eigentümerstruktur	Private Eigentümerstruktur	Stich- probe [%]
Belgien	26,6%	49,1%	-	75,7
Deutschland <sup>79</sup>	62,4% [73%] <sup>80</sup>	20,4%	3,4% [26%] <sup>80</sup>	86,2
Frankreich	78%	4%	13%	95
Italien <sup>81</sup>	56%	16%	24%	96
Luxemburg	-	100%	-	100
Niederlande	51%	13%	12%	76
Österreich	71,06% [74,9] <sup>82</sup>	13,33%	14,75% [25,1] <sup>82</sup>	99,14
Schweiz	-	-	-	-

Tabelle 11 Marktanteile der jeweiligen Eigentümerstruktur im Untersuchungsraum. Für die Schweiz liegt keine ausreichende Datenbasis vor. Quelle: Datenübernahme und Auswertung aus dem Unterkapitel 3.2

Die Ergebnisse in Tabelle 11 belegen für Frankreich, Italien, Luxemburg und Österreich eine hohe Marktabdeckung durch die Analyse. Belgien weist mit etwa 75 % die geringste Marktabdeckung im Vergleich auf. In allen untersuchten Ländern – mit Ausnahme von Belgien und Luxemburg – dominieren EVU mit staatlicher oder öffentlicher Eigentümerstruktur den Markt. Die Sonderstellung Belgiens und Luxemburgs ist auf die Teilprivatisierung des jeweiligen Incumbents zurückzuführen. Dieses ist in Luxemburg das größte und einzige

<sup>79</sup> Vgl. Angabe der Einheiten bei den Marktanteilen aus Kapitel 3.2.2.

<sup>80</sup> Anm. Blau markierte Werte: Anteile Privater Eigentümer sowie öffentlich/ staatlich wurden addiert, vgl. Bundesnetzagentur, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2024, S. 26.

<sup>81</sup> Anm. Die Anteile der EVU werden auf Basis von Zugkilometern berechnet und veröffentlicht – vgl. Kapitel 3.2.4.

<sup>82</sup> Anm. Blau markierte Werte: Angabe Privater Eigentümer sowie öffentlich/ staatlich wurden addiert und liegen nicht in Netto-Tonnenkilometer, sondern in Tonnenkilometer, vgl. Schienen-Control, Jahresbericht der Schienen-Control 2023 (2024), S.34.

Güterverkehrs-EVU. In Belgien führt das Incumbent ebenfalls knapp 50% der Güterverkehre durch, sodass sich der hohe Anteil der EVU mit gemischter Eigentümerstruktur erklärt.<sup>83</sup>

Italien verzeichnet mit 24 % den höchsten Anteil privat gehaltener EVU im nationalen Markt. Dieser vergleichsweise hohe Anteil privater Eigentümer im italienischen Schienengüterverkehr stellt im europäischen Vergleich eine Ausnahme dar, die meisten übrigen Länder, mit Ausnahme von Deutschland und Belgien, liegen bei einem vergleichbaren Niveau von etwa 12 % bis 15 %.

Die Auswertung der Bundesnetzagentur für das Jahr 2023 teilt den deutschen Markt lediglich in die Kategorien „privat“ und „staatlich/öffentlich“ auf. Eine Anfrage, wie die Marktanteile der gemischten Unternehmen aufgeteilt wurden, ergab nachfolgendes.

Unternehmen mit gemischter Eigentümerstruktur werden von der Bundesnetzagentur dem dominierenden Eigentümer zugeordnet. Im Fall von gleichwertigen Anteilen wird der Eigentümer, mit dem maßgeblicheren Einfluss als Kriterium zur Zuschreibung des Unternehmens gewählt. Die Bundesnetzagentur umgeht mit dieser Vorgehensweise einer Einteilung in Unternehmen mit gemischter Eigentümerstruktur. Diese Methodik kann jedoch zu signifikanten Veränderungen führen, wenn sich Eigentumsanteile verändern. Dies kann Unternehmen mit vormaliger Zuordnung zu einem privaten Eigentümer in der nächsten Analyse dem staatlichen Eigentümer zuordnen und umgekehrt. Ein Beispiel, allerdings im Schienenpersonenverkehr, ist die Transdev-Gruppe, die aufgrund der erhöhten Anteile der Rethmann-Gruppe inzwischen als privat eingestuft wird.<sup>84</sup>

## 4.2 Zuordnung auf die Ziele des Wettbewerbs

In der EU wurde mit der Einführung des Wettbewerbs im Eisenbahnsektor die Steigerung des Modal Split Anteils des Verkehrsträgers Schiene angestrebt. Anhand der Verkehrsleistung zeigt sich jedoch, dass dieses Ziel EU-weit nicht erreicht wurde. Bis heute ist es nicht gelungen, den prozentualen Anteil der Eisenbahn am Modal Split zu erhöhen.<sup>85</sup>

Ob der Wettbewerb maßgeblich zu dieser Misere beigetragen hat, lässt sich schwer beurteilen. Oftmals werden auch ungleiche Wettbewerbsbedingungen als Grund für die Probleme beim Wachstum des Schienengüterverkehrs angegeben. Der Verband der Wettbewerbsbahnen gibt in Deutschland beispielsweise hohe Energiepreise als Problem an<sup>86</sup>. Auch die im Vergleich zur Straßenmaut meist höheren Trassengebühren, erhoben durch staatliche Infrastrukturbetreiber, führen zu einer Benachteiligung des Schienengüterverkehrs gegenüber

<sup>83</sup> Vgl. Eigentümerstruktur Lineas NV/SA und CFL Cargo S.A.

<sup>84</sup> Vgl. Anfrage II Bundesnetzagentur.

<sup>85</sup> Vgl. Ergebnisse, Kapitel 2.2.

<sup>86</sup> Vgl. Die Güterbahnen, 8. Wettbewerber-Report Eisenbahnen 2023/24 (2023), S.4.

anderen Verkehrsträgern.<sup>87</sup> Die genannten Stichpunkte zeigen auf, dass hinsichtlich der Ursachen und Probleme im Schienengüterverkehr die Einführung des Wettbewerbs nur einen geringen Anteil am Ergebnis hat.<sup>88</sup> Vielmehr wird versucht, durch den Wettbewerb vom eigentlichen Versagen der Staaten bei der Finanzierung und der Schaffung eines nachhaltigen und wettbewerbsfähigen Verkehrsraum Eisenbahn abzulenken.

Die Anzahl der EVU hat zahlenmäßig in der EU stark zugenommen, so wurden für den Untersuchungsraum über 700 Unternehmen in den 8 Ländern analysiert und auf ihre Geschäftstätigkeit und ihre Eigentümerstruktur untersucht. In nahezu allen Ländern haben die Rechtsnachfolger der bisherigen Staatsbahnen oder die Staatsbahnen selbst bis heute den größten Marktanteil. Die Anteile der Incumbents nimmt jedoch stetig ab, was sich auch daran zeigt, dass in einigen Ländern, sichtbar im Kapitel 4.1 inzwischen bis zu 25% der Güterverkehre durch privat gehaltene EVU durchgeführt wird.

Auffällig ist zudem die ungleiche Verteilung der Marktanteile nach Eigentümerstruktur im gesamten Untersuchungsraum. In Frankreich war der Marktanteilsübergang im Schienengüterverkehr im Jahr 2023 noch gering. Dies könnte sich jedoch infolge der umfangreichen Umstrukturierungen bei Fret SNCF in den Jahren 2024/2025 bereits geändert haben.<sup>89</sup>

### **4.3 Analyse der größten Schienengüterverkehrsunternehmen (EVU)**

Anhand des Schienengüterverkehrs zeigt sich, dass oftmals einzelne Unternehmen große Anteile an den Verkehrsleistungen besitzen. Dies geschieht in der Regel durch Tochtergesellschaften, die in den jeweiligen Ländern als eigene Verkehrsunternehmen tätig sind (siehe Tochterunternehmen DB Cargo, SNCF Rail Logistics Europe, Rail Cargo Group, und Trenitalia). Bei allen Unternehmen handelt es sich um jene, welche entweder vollständig im Eigentum eines staatlichen und öffentlichen Eigentümers stehen oder zumindest teilweise einen solchen Eigentümer aufweisen.

#### **DB-Cargo**

Die DB-Cargo wird mit ihren Tochterunternehmen als größte Güterbahn im europäischen Schienengüterverkehrsmarkt gesehen. 1999 wurde die Internationalisierung durch die Übernahme der vorherigen DSB Gods gestartet. Bereits 2000 kam mit der früheren Güterverkehrstochter der Niederländischen Staatsbahn NS das nächste Incumbent zur heutigen DB Cargo AG. Im Jahr 2009 war die DB-Cargo mit allen Akquisitionen viermal so

<sup>87</sup> Vgl. Die Güterbahnen, 8. Wettbewerber-Report Eisenbahnen 2023/24 (2023), S.5.

<sup>88</sup> Vgl. Die Güterbahnen, 8. Wettbewerber-Report Eisenbahnen 2023/24 (2023), S.10.

<sup>89</sup> Vgl. Lok Report (I), Frankreich: Auftrennung von Fret SNCF führt zu neuer Führungsstruktur bei Rail Logistics Europe. (2024).

groß wie die Güterverkehrstochter des SNCF-Konzerns oder jene der Rail Cargo Group.  
<sup>90</sup>Aktuell ist die DB Cargo AG mit über 29.000 Mitarbeitenden in insgesamt 15 Märkten in Europa vertreten.<sup>91</sup>

Für DB-Cargo ergibt sich im Rahmen dieser Masterarbeit eine Mindestverkehrsleistung von 68,68 Mrd. NTkm. Verglichen mit der gesamten Leistung des Schienengüterverkehrs im Untersuchungsraum ergaben sich somit mindestens 30,52% Marktanteil. Aufgrund fehlender Daten der Wettbewerbsaufteilung in der Schweiz und einem faktisch nicht vorhandenen Wettbewerb in Luxemburg wurden diese Länder aus dieser Auswertung ausgenommen und nicht berücksichtigt.

Land	Verkehrsleistung im Land [Mrd. NTkm] <sup>92</sup>	Anteil an gesamter Verkehrsleistung des Untersuchungsraums [Mrd. NTkm]	
Belgien	5,9	18 %	1,06
Deutschland	133,6	44 %	58,78
Frankreich	29,4	13 %	3,82
Italien <sup>93</sup>	26,7	6 %	1,60
Niederlande	6,8	45 %	3,06
Österreich	22,6	1,57 %	0,36
<b>Gesamtergebnis Verkehrsleistung:</b>	<b>225 Mrd. NTkm</b>	<b>30,52 %</b>	<b>68,68 Mrd. NTkm</b>

Tabelle 12 Darstellung der Marktanteile der DB-Cargo in 6 Staaten des Untersuchungsraums. Quelle: Datenübernahme und Auswertung aus dem Unterkapitel 3.2

<sup>90</sup> Vgl. European Rail Freight Association, The European Rail Freight Market (2022), S.31.

<sup>91</sup> Vgl. DB-Cargo, Unternehmen – Zahlen und Fakten (o. D.).

<sup>92</sup> Vgl. Independent Regulators Group Rail, 13th Annual Market Monitoring Document (2025), Seite 42, Errechnung mit den Prozentwerten der EVU.

<sup>93</sup> Anm. DB-Cargo Italia ist nur teilweise im Eigentum der DB Cargo AG, vgl. Eigentumsstruktur.

### SNCF – Rail Logistics Europe

Die SNCF-Gruppe hat sich mithilfe ihrer Tochter, der Captrain Gruppe ein europäisches Netzwerk aufgebaut. Ausgehend von Frankreich kann inzwischen der gesamte westeuropäische Markt durch die eigenen Tochterunternehmen bedient werden. Die Europäisierung und Vergrößerung der Logistikaktivitäten wurde vorrangig durch die Übernahme von kleineren Güterbahnen und Beteiligungen an anderen Gesellschaften erreicht. Hierzu zählt beispielsweise die Übernahme der ehemaligen Rail4chem oder der Einstieg bei BLS-Cargo in der Schweiz, als die DB Cargo AG ihre Beteiligung beendet hat. Heute sind alle Unternehmen der Rail Logistics Europe Gruppe mit ihren über 9000 Beschäftigten<sup>94</sup> in insgesamt 13 Ländern aktiv.<sup>95</sup>

Bei Addierung aller Verkehrsleistungen der Unternehmen der Rail Logistics Europe Gruppe (ohne BLS-Cargo) ergeben sich insgesamt 29,58 Mrd. NTkm Verkehrsleistung. Dies entspricht einem Marktanteil von mindestens 13,15% im Untersuchungsraum der sechs Länder.

Land	Verkehrsleistung im Land [NTkm] <sup>96</sup>	Anteil an gesamter Verkehrsleistung des Untersuchungsraums [NTkm]	
Belgien	5,9	8,6 %	0,51
Deutschland	133,6	5 %	6,68
Frankreich	29,4	ges. 65% <sup>97</sup>	19,11
Italien	26,7	11 %	2,94
Niederlande	6,8	5 %	0,34
Österreich	22,6	0 %	0
<b>Gesamtergebnis Verkehrsleistung:</b>	<b>225 Mrd. NTkm</b>	<b>13,15 %</b>	<b>29,58 Mrd. NTkm</b>

Tabelle 13 Darstellung der Marktanteile der Rail Logistics Europe ohne BLS-Cargo in 6 Staaten des Untersuchungsraums. Quelle: Datenübernahme und Auswertung aus dem Unterkapitel 3.2

<sup>94</sup> Vgl. Rail Logistics Europe, Unternehmenswebseite - Vorstellung (o. D.).

<sup>95</sup> Vgl. European Rail Freight Association, The European Rail Freight Market (2022), S.31.

<sup>96</sup> Vgl. Independent Regulators Group Rail, 13th Annual Market Monitoring Document (2025), Seite 42, Errechnung mit den Prozentwerten der EVU.

<sup>97</sup> Anm. Werte des SNCF-Konzerns wurden addiert.

## Mercitalia

Die Mercitalia Gruppe zeigt sich in den letzten Jahren durch Zukäufe und Übernahmen als stark wachsendes Logistikunternehmen. Insbesondere durch die Übernahme der TX-Logistik sowie der Exploris Gruppe ist die Mercitalia Gruppe stark gewachsen.<sup>98</sup>

Im Rahmen dieser Masterarbeit wurde für Mercitalia insgesamt eine Mindestverkehrsleistung von 22,37 Mrd. NTkm festgestellt. Verglichen mit der gesamten Leistung des Schienengüterverkehrs im Untersuchungsraum ergaben sich somit mindestens 9,94% Marktanteil im Untersuchungsraum.

Land	Verkehrsleistung im Land [Mrd. NTkm] <sup>99</sup>	Anteil an gesamter Verkehrsleistung des Untersuchungsraums [Mrd. NTkm]	
Belgien	5,9	-%	-
Deutschland	133,6	8 %	10,69
Frankreich	29,4	0 %	0
Italien	26,7	Ges. 40 %	10,68
Niederlande	6,8	0 %	0
Österreich	22,6	4,44 %	1,0
<b>Gesamtergebnis Verkehrsleistung:</b>	<b>225 Mrd. NTkm</b>	<b>9,94 %</b>	<b>22,37 Mrd. NTkm</b>

Tabelle 14 Darstellung der Marktanteile der Mercitalia und ihrer Tochterunternehmen in 6 Staaten des Untersuchungsraums. Quelle: Datenübernahme und Auswertung aus dem Unterkapitel 3.2

## Rail Cargo Group

Die Rail Cargo Group als Logistiktochter der österreichischen Staatsbahn begann mit ihrer europäischen Ausrichtung der Gruppe vergleichsweise spät. 2008 wurde durch die Übernahme der MÁV Cargo im ungarischen Schienengüterverkehr der Start eingeleitet. Seitdem baut die Rail Cargo Group ihr Netzwerk durch Akquirierungen von kleineren

<sup>98</sup> Vgl. Auswertung Eigentümerstruktur TX-Logistik und HSL/ Exploris.

<sup>99</sup> Vgl. Independent Regulators Group Rail, 13th Annual Market Monitoring Document (2025), Seite 42, Errechnung mit den Prozentwerten der EVU.

Unternehmen kontinuierlich aus.<sup>100</sup> Heute ist die ÖBB RCG mit über 6.000 Mitarbeitenden in insgesamt 14 Ländern mit eigener Traktion aktiv.<sup>101</sup>

Unter Beachtung der Marktanteile, welche die Rail Cargo Group aufweist, ergibt sich gesamt eine Verkehrsleistung von mindestens 16,49 Mrd. NTkm. Dies entspricht einem Marktanteil im Untersuchungsraum von mindestens 7,33 %.

Land	Verkehrsleistung im Land [Mrd. NTkm]	Anteil an gesamtter Verkehrsleistung des Untersuchungsraums [Mrd. NTkm]	
Belgien	5,9	0 %	0
Deutschland	133,6	2 %	2,67
Frankreich	29,4	0 %	0
Italien	26,7	3 %	0,80
Niederlande	6,8	0 %	0
Österreich	22,6	57,6 %	13,02
<b>Gesamtergebnis Verkehrsleistung:</b>	<b>225 Mrd. NTkm</b>	<b>7,33 %</b>	<b>16,49 Mrd. NTkm</b>

Tabelle 15 Darstellung der Marktanteile der Rail Cargo Group in 6 Staaten des Untersuchungsraums. Quelle: Datenübernahme und Auswertung aus dem Unterkapitel 3.2

Die vier dargestellten Unternehmensgruppen erreichen im Untersuchungsraum gemeinsam einen Marktanteil von über 60 % und verdeutlichen damit die dominierende Rolle staatlicher Akteure im europäischen Schienengüterverkehr. Während sich im Untersuchungsraum eine kumulierte Verkehrsleistung von rund 225 Mrd. NTkm ergibt, beträgt das gesamte Transportvolumen im europäischen Schienengüterverkehr rund 435 Mrd. NTkm. Außerhalb des Untersuchungsraums ergeben sich somit noch weitere Marktpotentiale für die Güterverkehrsunternehmen.<sup>102</sup>

<sup>100</sup> Vgl. European Rail Freight Association, The European Rail Freight Market (2022), S.32.

<sup>101</sup> Vgl. Rail Cargo Group, Unternehmenspräsentation (2025), S.2/3.

<sup>102</sup> Vgl. Independent Regulators Group Rail, 13th Annual Market Monitoring Document (2025), S. 42.

## 5. Conclusio

Die Liberalisierung des europäischen Eisenbahnsektors erfolgte schrittweise durch vier Eisenbahnpakete seit den 1990er-Jahren. Diese Maßnahmen ermöglichen bis heute zahlreichen neuen Unternehmen den Markteintritt und die Entwicklung von Konkurrenzangeboten zu den klassischen Güterverkehrstöchtern der bestehenden Staatsbahnen. Dennoch blieb ein wesentliches Ziel, die Erhöhung des Modal-Split-Anteils der Schiene, bislang unerreicht. Die Gesamtverkehrsleistung des Schienengüterverkehrs konnte nicht signifikant gesteigert werden.

Ziel dieser Masterarbeit war es, den Stand des Wettbewerbs im Schienengüterverkehr in acht europäischen Ländern zu analysieren und vergleichend darzustellen. Im Zentrum standen dabei die Eigentümerstrukturen der aktiven Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Marktanteile. Diese Einordnung erfolgte in die Kategorien: staatlich/öffentlich, gemischt und privat. Die Datengrundlage wurde durch Erhebungen bei der Europäischen Eisenbahnagentur sowie den nationalen Regulierungsbehörden gewonnen. Bei Unklarheiten erfolgte eine gezielte Kontaktaufnahme mit den relevanten Institutionen und Unternehmen. Stellenweise erfolgten leider keine Beantwortungen von Anfragen, welche die Zielerreichung erschwerten.

Die Analyse zeigt, dass der Wettbewerb zunehmend mit einer größeren Anzahl von Akteuren ausgetragen wird. Dennoch behalten die traditionellen Incumbents in allen untersuchten Ländern eine dominierende Marktstellung, auch wenn deren Marktanteile sukzessive sinken. Gleichzeitig lässt sich ein Wandel der Eigentümerstrukturen beobachten. Die Zahl der Unternehmen mit teilweiser oder vollständiger privater Eigentümerschaft nimmt zu, ein Zeichen dafür, dass neues privates Kapital erfolgreich in den Markt einfließt.

Der Liberalisierungsprozess zeigt somit erste Wirkungen, insbesondere durch neue Geschäftsmodelle, Investitionen in moderne Fahrzeuge und flexiblere Unternehmensstrukturen. Diese Entwicklungen ermöglichen es, schneller auf neue Marktanforderungen, etwa im kombinierten Verkehr, zu reagieren. Zugleich besteht weiterhin großer Handlungsbedarf: Der Modal Split stagniert, und der administrative Aufwand infolge neuer Aufsichts- und Kontrollstrukturen stellt die Effizienzgewinne durch Wettbewerb infrage. Es drängt sich die Frage auf, ob der Wettbewerb im Schienengüterverkehr lediglich zwischen den Unternehmen desselben Verkehrsträgers ausgeführt wird. Dadurch würde vorrangig eine Neuaufteilung von Verkehren stattfinden und weniger eine Stärkung der gesamten Verkehrsleistung. Neue Marktanteile kann der Verkehrsträger Schiene so nicht vom Kraftverkehr auf der Straße gewinnen.

Um die positiven Impulse des liberalisierten Marktes weiter zu fördern, müssen vor allem die infrastrukturellen Rahmenbedingungen verbessert werden. Nationale und europäische

Entscheidungsträger sind gefordert, die bestehenden Engpässe zu beseitigen und faire Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich der europäische Schienengüterverkehr im Umbruch befindet. Der Markt ist im Wandel, ein steigendes Verkehrsangebot, mehr Wettbewerb und eine fortgeschrittene Öffnung für privates Kapital. Wie sich dieser Wandel langfristig auswirkt, bleibt abzuwarten. Die Grundlagen für tiefgreifende Veränderungen sind bereits gelegt, weitere Änderungen müssen jetzt folgen.

## 6. Literaturverzeichnis

### 6.1 Buchquellen

Richter, K. und Henke, M. (2018). Business Handbuch Europäische Bahnen. PMC Media House GmbH.

### 6.2 Fachpublikationen

Autoriteit Consument & Markt (2021), Vervoersmonitor 2019, abgerufen am 12. März 2025, von <https://www.acm.nl/sites/default/files/documents/vervoersmonitor-2019.pdf>

Autorité de Regulation des Transports (2024), LE MARCHÉ FRANÇAIS DU TRANSPORT FERROVIAIRE EN 2023, abgerufen am 05.05.2025, von [https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2025/02/bilan\\_ferroviaire\\_2023\\_integrale.pdf](https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2025/02/bilan_ferroviaire_2023_integrale.pdf)

Bundesamt für Verkehr (Schweiz) (2024), Bericht über die Verkehrsverlagerung Juli 2021– Juni 2023, abgerufen am 07. Mai 2025, von <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrsmittel/eisenbahn/gueterverkehr/verlagerung/berichte-und-zahlen.html#356947174>, weitere Berichte: <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrsmittel/eisenbahn/gueterverkehr/verlagerung/berichte-und-zahlen.html>

Bundesnetzagentur (2024), Marktuntersuchung Eisenbahnen, abgerufen am 30.Mai.2025, von <https://data.bundesnetzagentur.de/Bundesnetzagentur/SharedDocs/Downloads/DE/S>

achgebiete/Eisenbahn/Unternehmen\_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersu-  
chungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahnen2024.pdf

Borchers, Alexander; Leenen, Maria; Mittelhaus, Tristan (2025), Branchenanalyse

Schieneverkehr - Schienenverkehr im europäischen Vergleich: Empfehlungen für  
eine bessere Bahn in Deutschland, abgerufen am 12.06.2025, von  
[https://www.boeckler.de/fpdf/HBS-009102/p\\_fofoe\\_WP\\_369\\_2025.pdf](https://www.boeckler.de/fpdf/HBS-009102/p_fofoe_WP_369_2025.pdf)

Corridor Rhine-Alpine (2024), Annual Report 2023, abgerufen am 13.05.2025, von [https://ris-  
online.rne.eu/api/cip/documents?hash=221b0695-5636-48c3-9b22-d5c107a53055](https://ris-online.rne.eu/api/cip/documents?hash=221b0695-5636-48c3-9b22-d5c107a53055)

Die Güterbahnen (2023), 8. Wettbewerber-Report Eisenbahnen 2023/24, abgerufen am

18.03.2025, von [https://die-  
gueterbahnen.com/assets/files/veroeffentlichungen/wettbewerber-report/broschuere-  
wettbewerber-report-eisenbahn-20232024.pdf](https://die-gueterbahnen.com/assets/files/veroeffentlichungen/wettbewerber-report/broschuere-wettbewerber-report-eisenbahn-20232024.pdf)

European Rail Freight Association (2022), The European Rail Freight Market Competitive

Analysis and Recommendations, Study on behalf of European Rail Freight  
Association (ERFA), abgerufen am 30.05.2025, von  
[https://erfarail.eu/uploads/The%20European%20Rail%20Freight%20Market%20-  
%20Competitive%20Analysis%20and%20Recommendations-1649762289.pdf](https://erfarail.eu/uploads/The%20European%20Rail%20Freight%20Market%20-%20Competitive%20Analysis%20and%20Recommendations-1649762289.pdf)

Europäisches Parlament (2016), Damiano Scordamaglia; Ivana Katsarova Viertes

Eisenbahnpaket, Ein weiterer Schritt in Richtung eines einheitlichen europäischen  
Eisenbahnraums, abgerufen am 30.05.2025,

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2016/579088/EPRS\\_IDA\(201  
6\)579088\\_DE.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2016/579088/EPRS_IDA(2016)579088_DE.pdf)

Independent Regulators Group Rail (2025), 13th Annual Market Monitoring Working

Document, abgerufen am 30.05.2025, von <https://irg-rail.eu/download/5/1235/2025313thMMReport-WorkingDocument.pdf>

Rail Freight Corridor Rhine-Danube (2024), RHINE-DANUBE RAIL FREIGHT CORRIDOR - TRANSPORT MARKET STUDY - 2024 UPDATE abgerufen am 12.06.2025, von <https://rfc-rhine-danube.eu/wp-content/uploads/2025/01/RFC-RD-2024-TMS-Update-Final-Report.pdf>

Regulatory Body for Railway Transport and Brussels Airport Operations (2024), Market Monitoring Rail Freight, abgerufen am 12.03.2025, von <https://irg-rail.eu/download/5/1235/2025313thMMReport-WorkingDocument.pdf>

Sabrina Koroschetz (März 2014), Masterarbeit „Auswirkungen des Konkurrenzunternehmens WESTbahn auf die Positionierung der ÖBB im österreichischen Personenverkehr“, abgerufen am 30.05.2025, von <https://services.phaidra.univie.ac.at/api/object/o:1307157/get>

ScanMed RFC (2023), Annual Report 2023, abgerufen am 13.05.2025, von [https://scanmedfreight.eu/ScanMed%20RFC\\_Annual%20Report%202023\\_Final.pdf](https://scanmedfreight.eu/ScanMed%20RFC_Annual%20Report%202023_Final.pdf)

Schienen-Control (2024), Jahresbericht der Schienen-Control 2023, abgerufen am 30.05.2025, von [https://www.Schienen-Control.gv.at/files/1-Homepage-Schienen-Control/1f-Publikationen/SC-Jahresbericht\\_2023\\_Web.pdf](https://www.Schienen-Control.gv.at/files/1-Homepage-Schienen-Control/1f-Publikationen/SC-Jahresbericht_2023_Web.pdf)

Transportstyrelsen (2024), Transportmarknaden i siffror 2023 - Översikt av utvecklingen på marknaderna för väg- och järnvägstransporter, abgerufen am 30.05.2025, von <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/marknadsovervakning/transportmarknaden-i-siffror-2023.pdf>

### 6.3 Onlinequellen

Actu Transport (o. D.). Meldung Zugehörigkeit combirail gruppe

Abgerufen am 07. Mai 2025, von <https://www.actu-transport-logistique.fr/archives/ferroviaire/fret-ferroviaire-open-rail-devient-combirail-680558.php>

AKN Eisenbahn (o. D.). Historie

Abgerufen am 27. Februar 2025, von <https://www.akn.de/historie.html>

Albert Fischer (o. D.). Leistungen

Abgerufen am 27. Februar 2025, von <https://www.albert-fischer.de/>

Albtal Verkehrs Gesellschaft (o. D.). Unternehmen - Organisation - Aufsichtsrat

Abgerufen am 27. Februar 2025, von <https://www.avg.info/unternehmen/organisation/geschaeftsfuehrung-aufsichtsrat.html>

Angelner Dampfeisenbahn (o. D.). Unternehmenswebseite. Abgerufen am 25. März 2025,

von <https://www.angelner-dampfeisenbahn.de/>

Annuaire Enterprises (I) (o. D.). Französisches Unternehmensregister – Time Fret Express

France. Abgerufen am 10. Juni 2025, von <https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/dirigeants/903712842>

Annuaire Enterprises (II) (o. D.). Französisches Unternehmensregister – Transifer.

Abgerufen am 11. Juni 2025, von <https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/dirigeants/830987608>

Antimonopolamt Slowakei (2021). Antimonopolamt der Slowakischen Republik genehmigt

den Zusammenschluss, der in der Gründung eines voll funktionsfähigen Joint Ventures BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA zwischen den Unternehmern BUDAMAR LOGISTICS und der Eisenbahngesellschaft Cargo Slovakia besteht.

- Abgerufen am 09. Mai 2025, von <https://www.antimon.gov.sk/protimonopolny-urad-slovenskej-republiky-schvaili-koncentraciu-spcivajucu-vo-vytvoreni-plnofunkcneho-spolocneho-podniku-bulk-transshipment-slovakia-podnikatelov-budamar-logistics-a-zeleznicna-spolocnost-cargo-slovakia/>
- Askeorail (o. D.). Leistungen.  
Abgerufen am 25. März 2025, von <https://www.askeorail.de/leistungen.html>
- Autostrada del Brennero (o. D.). Das Unternehmen.  
Abgerufen am 13. Februar 2025, von <https://www.autobrennero.it/de/die-a22/das-unternehmen/>
- Bahnadressen (o. D.). Eisenbahnen in Deutschland - NOBEG Eisenbahndienstleistungen  
Abgerufen am 26. März 2025, von  
<https://www.bahnadressen.net/adressen/sonstige/75/5107>
- Bahnadressen (I) (o. D.). Eisenbahnen in Deutschland - EBS Erfurter Bahnservice GmbH  
Abgerufen am 26. März 2025, von  
[https://www.bahnadressen.net/adressen/evu\\_de/54](https://www.bahnadressen.net/adressen/evu_de/54)
- Bahn PT (o. D.). Unsere Dienstleistungen im Überblick  
Abgerufen am 17. Juni 2025, von <https://www.bahnpersonal-training.de/dienstleistungen>
- BahnLog (o. D.). Unternehmenswebseite  
Abgerufen am 25. März 2025, von <https://bahnlog.com/>
- Bahnlogistik24 (o. D.). Impressum - Unternehmensverbund  
Abgerufen am 25. März 2025, von <https://www.bahnpersonal24.de/Impressum/>
- Bahnwelt Darmstadt Kranichstein (o. D.). Vereinsvorstellung  
Abgerufen am 25. März 2025, von <https://bahnwelt.de/ueber-uns/>

BASF (o. D.). Unternehmensstruktur – shareholder structure

Abgerufen am 25. März 2025, von <https://www.basf.com/global/de/investors/share-and-adrs/shareholder-structure>

BASF Schwarzheide (o. D.). Standortvorstellung

Abgerufen am 25. März 2025, von <https://www.basf.com/global/de/who-we-are/organization/locations/europe/german-sites/Schwarzheide>

Bau Rail (o. D.). Unternehmensleistungen

Abgerufen am 10. März 2025, von <https://www.baurail.ch/leistungen.html>

BayernBahn (o. D.). Unternehmensvorstellung

Abgerufen am 25. März 2025, von  
<https://www.bayernbahn.de/index.php?page=unternehmen>

BayernPortal (o. D.). Beteiligungen des Freistaats Bayern - Ministerien

Abgerufen am 25. März 2025, von  
<https://www.bayernportal.de/dokumente/behoerde/9360278661117>

Bayrischer Localbahn Verein (o. D.). Unternehmenswebseite

Abgerufen am 25. März 2025, von <https://www.blv-online.eu/>

Bayrisches Eisenbahnmuseum (o. D.). Vereinswebseite

Abgerufen am 25. März 2025, von <https://bayerisches-eisenbahnmuseum.de/index.php?lang=de>

Berliner Eisenbahnfreunde (o. D.). Vereinswebseite

Abgerufen am 25. März 2025, von <https://berliner-eisenbahnfreunde.de/>

Blg Logistics (o. D.). Unternehmensvorstellung (Standort Mainz) + Leistungen

Abgerufen am 18. Juni 2025, von <https://www.blg-logistics.com/standorte-deutschland/mainz>

BLS Cargo (o. D.). Unternehmensvorstellung.

Abgerufen am 13. Februar 2025, von <https://www.blscargo.ch/de/unternehmen>

Borkumer Kleinbahn (o. D.). Vereinsvorstellung.

Abgerufen am 25. März 2025, von <https://www.borkumer-kleinbahn.de/>

Bremen Thedingshauser Eisenbahn (o. D.). Unternehmenswebseite

Abgerufen am 25. März 2025, von <https://www.bte-eisenbahn.de/unternehmen-1/>

Brohltal Schmalspureisenbahn Betrieb (o. D.). Unternehmenswebseite/Vereinswebseite

Abgerufen am 18. Juni 2025, von <https://www.bte-eisenbahn.de/unternehmen-1/>

Budamar West (o. D.). Unternehmensvorstellung.

Abgerufen am 09. Mai 2025, von <https://www.budamar.de/de/node/67>

Bundesamt für Verkehr (o. D.). Verzeichnis der Transportunternehmen.

Abgerufen am 07. März 2025, von

<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/allgemein-themen/fachthemen/vollzugshilfen/verzeichnisse/tu-verzeichnis.html>

Cargo Logistik Rail Service (o. D.). Unternehmensvorstellung. Abgerufen am 22. März 2025, von

[https://www.wipperliese.de/?utm\\_source=railmarket.com&utm\\_medium=referral&utm\\_campaign=profile](https://www.wipperliese.de/?utm_source=railmarket.com&utm_medium=referral&utm_campaign=profile)

Captrain (o. D.). Vorstellung der Unternehmensgruppe. Abgerufen am 06. Februar 2025, von

<https://www.1kcloud.com/ep16253fc999f1fc/#20>

C+L Consult & Logistik (o. D.). Unternehmensvorstellung. Abgerufen am 09. Mai 2025, von

<https://www.cl-personal.de/>

CFL Cargo (o. D.). Unternehmens Organisation. Abgerufen am 12. Mai 2025, von

<https://www.cfl-mm.lu/de-de/organisation>

City Rail (o. D.). Unternehmensleistungen. Abgerufen am 09. Mai 2025, von

<https://www.cityrail.cz/sluzby>

CO Schweisstechnik (o. D.). Unternehmenswebseite. Abgerufen am 25. März 2025, von

<https://www.co-schweisstechnik.de/>

Companyhouse (o. D.). Unternehmenslöschung. Abgerufen am 08. Juni 2025, von

<https://www.companyhouse.de/Cargo-Rail-GmbH-Dillingen-Saar>

Companyhouse (I) (o. D.). Auszug Lok Partner Betriebsgesellschaft. Abgerufen am 09. Mai

2025, von [https://www.companyhouse.de/Lok-Partner-Betriebsgesellschaft-mbH-Co-](https://www.companyhouse.de/Lok-Partner-Betriebsgesellschaft-mbH-Co-KG-Witten)

[KG-Witten](https://www.companyhouse.de/Lok-Partner-Betriebsgesellschaft-mbH-Co-KG-Witten)

Companyhouse (II) (o. D.). Auszug Diepholzer Kreisbahn. Abgerufen am 23. Juni 2025, von

<https://www.companyhouse.de/Diepholzer-Kreisbahn-Holding-GmbH-Diepholz>

Companywall (o. D.). Auszug Komplex Rail Vasuti Szolgaltato Korlatolt Feelossegu

Tarsasag. Abgerufen am 08. Juni 2025, von

<https://www.companywall.hu/Home/ReCaptchaInfo?urlBack=%2Fvállalat%2Fkomplex>

[-rail-kft%2FMMHVrrVD%2Fszemélyek](https://www.companywall.hu/Home/ReCaptchaInfo?urlBack=%2Fvállalat%2Fkomplex-rail-kft%2FMMHVrrVD%2Fszemélyek)

Corridor Rhine-Alpine (o. D.). Korridorvorstellung- Webseite. Abgerufen am 12. Mai 2025,

von <https://www.corridor-rhine-alpine.eu/about-us.html>

Creditreform (o. D.). Unternehmensauszug Bahnbetrieb Gera GmbH. Abgerufen am 25.

März 2025, von

[https://firmeneintrag.creditreform.de/07545/3110206717/BAHNBETRIEB\\_GERA\\_GM](https://firmeneintrag.creditreform.de/07545/3110206717/BAHNBETRIEB_GERA_GM)

[BH](https://firmeneintrag.creditreform.de/07545/3110206717/BAHNBETRIEB_GERA_GM)

Creditsafe (o. D.). Unternehmensauszug Railinsights. Abgerufen am 08. Februar 2025, von

<https://www.creditsafe.com/business-index/en-ie/company/railinsight-bv-nl01774150>

DB-Cargo (o. D.). Unternehmen – Zahlen und Fakten. Abgerufen am 13. Juni 2025, von

[https://www.dbcargo.com/rail-de-de/unternehmen/ueber-uns/zahlen-und-fakten,](https://www.dbcargo.com/rail-de-de/unternehmen/ueber-uns/zahlen-und-fakten)

DB Cargo Belgium (o. D.). Unternehmensprofil. Abgerufen am 12. März 2025, von

<https://be.dbcargo.com/rail-be-en/company>

Der Standard (2023). Haselsteiner fährt ab mit der Frachtbahn. Abgerufen am 14. Februar

2025, von <https://www.derstandard.de/story/2000144635049/haselsteiner-faehrt-ab-mit-der-frachtbahn>

Deutsche Verkehrszeitung (2024). Lineas sammelt neues Geld bei Anteilseignern ein.

Abgerufen am 12. März 2025, von

<https://www.dvz.de/unternehmen/schiene/detail/news/lineas-sammelt-neues-geld-bei-anteilseignern-ein.html>

Diepholzer Kreisbahn (o. D.). Unternehmenswebseite. Abgerufen am 13. Mai 2025, von

<https://kreisbahn.com/>

DPB Unternehmensgruppe (o. D.). Unternehmensstruktur.

Abgerufen am 13. Februar 2025, von <https://dpb.at/ueber-uns/>

Duisport (o. D.). Unternehmensstruktur.

Abgerufen am 22. März 2025, von

<https://www.duisport.de/unternehmen/unternehmensstruktur/>

Eisenbahn Bundesamt (o. D.). Zusammenfassung der wichtigsten Richtlinien.

Abgerufen am 29. Mai 2025, von [https://www.eba.bund.de/DE/RechtRegelwerk/EU-Recht/eu-recht\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/RechtRegelwerk/EU-Recht/eu-recht_node.html)

Eisenbahn Bundesamt (I) (o. D.). Liste der öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen in

Deutschland. Abgerufen am 31. März 2025, von

[https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Eisenbahnunternehmen/EVU/e\\_vu\\_brd.xlsx?sessionId=E524DA74BFAF0F22DBC71358325AF5B3.live21322?\\_\\_blob=publicationFile&v=195](https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Eisenbahnunternehmen/EVU/e_vu_brd.xlsx?sessionId=E524DA74BFAF0F22DBC71358325AF5B3.live21322?__blob=publicationFile&v=195)

Eisenbahn.jetzt (o. D.). Unternehmenswebseite

Abgerufen am 25. März 2025, von <https://eisenbahn.jetzt/>

ENON (o. D.). Geschäftsbereiche. Abgerufen am 25. März 2025, von <https://www.enon-gmbh.de/de/fahrzeugvermietung.html>

Enport (o. D.). Unternehmenswebseite - Vorstellung.

Abgerufen am 15. Mai 2025, von <https://www.enport-mb.com/de/ueber-uns/>

European Union Agency for Railways (o. D.) (o. D.). ERADIS - European Railway Agency Database of Interoperability and Safety. Abgerufen am 31. März 2025, von [https://eradis.era.europa.eu/safety\\_docs/licences/default.aspx](https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/licences/default.aspx) - Filterfunktion für Länder wurde benutzt

Erfurter Bahnservice (o. D.). Unternehmenswebseite. Abgerufen am 25. März 2025, von <https://www.erfurter-bahnservice.de/unternehmen.html>

Erfurter Gleisbau (o. D.). Unternehmenswebseite - Vorstellung. Abgerufen am 26. März 2025, von <https://www.erfurter-gleisbau.de/>

Erixx Holstein (o. D.). Unternehmensvorstellung. Abgerufen am 25. März 2025, von <https://www.erixx-holstein.de/unternehmen/ueber-erixx/>

ETF Gruppe (o. D.). Unternehmenswebseite - Zugehörigkeit  
Abgerufen am 07. Februar 2025, von <https://www.etf.fr>

Eurailpool (o. D.). Unternehmenswebseite  
Abgerufen am 25. März 2025, von <https://eurailpool.com/>

Eurailpress (2012). Oberländer übernimmt Nordlandrail. Abgerufen am 23. Juni 2025, von <https://eurailpress-archiv.de/SingleView.aspx?show=85701&>

Eurailpress (I) (2012). Rail Logistik 24 wird liquidiert. Abgerufen am 15. Mai 2025, von <https://eurailpress-archiv.de/SingleView.aspx?show=86192&>

Eurailpress (II) (2021). Wiederbelebung des Standorts Saalfeld. Abgerufen am 15. Mai 2025,  
von <https://eurailpress-archiv.de/SingleView.aspx?show=2453123&>

Eurailpress (III) (2018). Jäger, Saller und Widmer gründen smart rail GmbH. Abgerufen am  
15. Mai 2025, von <https://eurailpress-archiv.de/SingleView.aspx?show=127699&>

Eurailpress (IV) (2018). Smart Rail GmbH mit Traktionstochter. Abgerufen am 15. Mai 2025,  
von <https://eurailpress-archiv.de/SingleView.aspx?lng=en&show=3121951&>

Eurobahn Rail Hungary (o. D.). Firmenvorstellung

Abgerufen am 26. März 2025, von <https://www.eurobahn.de/unternehmen/ueber-uns/>

Eurogate Rail Hungary (o. D.). Firmengeschichte.

Abgerufen am 09. Mai 2025, von <https://eurogate-rail.hu/de/firmengeschichte/>

Eurostat (o. D.). Aufteilung Modal Split der Verkehrsträger in der EU. Abgerufen am  
12.06.2025, von

[https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran\\_hv\\_frmod/default/line?lang=en&category=tran.tran\\_hv\\_ms](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_frmod/default/line?lang=en&category=tran.tran_hv_ms)

Evers Umweltpflege (o. D.). Unternehmenswebseite. Abgerufen am 26. März 2025, von  
<https://evers-umweltpflege.de/>

EVM Rail (o. D.). Vorstellung des Unternehmens. Abgerufen am 10. Juni 2025, von  
<https://www.evmrail.it/en/chi-siamo/>

Firmen ABC (o. D.). Firmenbucheintrag Graf Railservice.

Abgerufen am 12. Mai 2025, von [https://www.firmenabc.at/graf-railservice-gmbh\\_BAHkj](https://www.firmenabc.at/graf-railservice-gmbh_BAHkj)

Firmen ABC (I) (o. D.). Firmenbucheintrag Regiojet AT GmbH. Abgerufen am 03. Mai 2025,  
von [https://www.firmenabc.at/regiojet-at-gmbh\\_ObLq](https://www.firmenabc.at/regiojet-at-gmbh_ObLq)

G & K Rail Group (o. D.). Unternehmensvorstellung - Team

Abgerufen am 08. Juni 2025, von <https://gkrc.pl/group/zespol/>

Gernsheim (o. D.). Gernsheimer Hafenbetriebs-Gesellschaft.

Abgerufen am 18. Juni 2025, von

<https://www.gernsheim.de/buergerservice/mitarbeiter/HES:employee:16840/gernsheimer-hafenbetriebsgesellschaft-mbh-null/>

Grand Treni Espresso (o. D.). Unternehmenswebseite.

Abgerufen am 13. Februar 2025, von <https://www.granditreniespressi.com/servizi.html>

Härtsfeld Museumsbahn (o. D.). Vereinswebseite

Abgerufen am 22. März 2025, von <https://www.hmb-ev.de/>

Hafen Hamburg (o. D.). HTAG Häfen und Transport AG

Abgerufen am 26. März 2025, von <https://www.hafen-hamburg.de/de/adressen/htag-haefen-und-transport-ag-94395/>

Handelsblatt (2020). Dieses Start-up will mit seiner Trailerbahn den Güterverkehr

revolutionieren. Abgerufen am 25. März 2025, von

<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/helrom-dieses-start-up-will-mit-seiner-trailerbahn-den-gueterverkehr-revolutionieren/25565156.html>

Handelsregister Online (o. D.). Keine Ergebnisse L & K Gbr. Abgerufen am 12. Juni 2025, von

[https://www.handelsregister.de/rp\\_web/welcome.xhtml](https://www.handelsregister.de/rp_web/welcome.xhtml)

Handelsregister Online (I) (o. D.). Auszug HTRS Süd GmbH. Abgerufen am 15. Mai 2025,

von <https://www.online->

[handelsregister.de/handelsregisterauszug/by/Muenchen/HRB/207837/N1-Rail-Services-Sued-GmbH](https://www.handelsregister.de/handelsregisterauszug/by/Muenchen/HRB/207837/N1-Rail-Services-Sued-GmbH)

Handelsregister Online (II) (o. D.). Keine Ergebnisse OCTOPUS Rail. Abgerufen am 15. Mai

2025, von [https://www.handelsregister.de/rp\\_web/welcome.xhtml#](https://www.handelsregister.de/rp_web/welcome.xhtml#)

Handelsregister Online (III) (o. D.). Auszug Zug-Pilot GmbH. Abgerufen am 23. Juni 2025,

von [https://www.handelsregister.de/rp\\_web/welcome.xhtml#](https://www.handelsregister.de/rp_web/welcome.xhtml#)

Handelsregister Online (IV) (o. D.). Auszug TKE GmbH Duisburg. Abgerufen am 23. Juni

2025, von [https://www.handelsregister.de/rp\\_web/welcome.xhtml#](https://www.handelsregister.de/rp_web/welcome.xhtml#)

Hartung Bau (o. D.). Unternehmensvostellung. Abgerufen am 25. März 2025, von

<https://www.hartung-bau.de/unternehmen/>

Hasselmann LGM (o. D.). Unternehmensvostellung. Abgerufen am 15. Mai 2025, von

<https://hasselmann-gmbh.com/de/lgm-logistikgesellschaft#Eisenbahnlogistik>

Hehs (o. D.). Vereinsvorstellung. Abgerufen am 25. März, 2025, von [https://hehs-](https://hehs-eisenbahn.de/ber/)

[eisenbahn.de/ber/](https://hehs-eisenbahn.de/ber/)

HHLA (o. D.). Aktionärsstruktur. Abgerufen am 13. Februar, 2025, von

<https://hhla.de/investoren/aktie/aktionaersstruktur>

Hoyer Group (o. D.). Unternehmensvorstellung. Abgerufen am 26. März, 2025, von

<https://www.hoyer-group.com/hoyer-group/ueber-uns>

HSM Beteiligungsgesellschaft (o. D.). Unternehmensvorstellung. Abgerufen am 22. März,

2025, von <https://eu.hsm.eu/de/unternehmen/ueber-hsm/>

Hts Kassel (o. D.). Unternehmensleistungen. Abgerufen am 26. März, 2025, von

<https://www.hts-kassel.de/leistungen/uebersicht/>

Hupac (o. D.). Unternehmensvorstellung. Abgerufen am 23. März, 2025, von

<https://www.hupac.com/DE/Uber-Hupac-07435200>

ICL Group (o. D.). Standortvorstellung Ludwigshafen. Abgerufen am 09. Mai 2025, von

<https://www.icl-group.de/standorte/ludwigshafen-service/>

IDELUX (2023). Organigramme. Abgerufen am 09. Juni 2025, von

[https://www.idelux.be/sites/default/files/2024-](https://www.idelux.be/sites/default/files/2024-07/Organigramme%20des%20participations%20du%20Groupe%20au%2031%2012%202023.pdf)

[07/Organigramme%20des%20participations%20du%20Groupe%20au%2031%2012](https://www.idelux.be/sites/default/files/2024-07/Organigramme%20des%20participations%20du%20Groupe%20au%2031%2012%202023.pdf)

[%202023.pdf](https://www.idelux.be/sites/default/files/2024-07/Organigramme%20des%20participations%20du%20Groupe%20au%2031%2012%202023.pdf)

IDELUX (2023). TCA Rail, un nouvel acteur sur le réseau ferroviaire belge et une nouvelle liaison ferrée Anvers-Bâle via Athus, Abgerufen am 09.Juni 2025, von <https://www.idelux.be/fr/tca-rail-un-nouvel-acteur-sur-le-reseau-ferroviaire-belge-et-une-nouvelle-liaison-ferree-anvers>

Implisense (o. D.). NEG Süderau Betriebs GmbH.

Abgerufen am 23. Juni 2025, von

<https://implisense.com/de/companies/norddeutsche-eisenbahn-niebuell-gmbh-niebuell-DE1FWG8CAB11>

Inbrabant (2022). GVT verbindet Brabant mit China.

Abgerufen am 08.Februar 2025, von <https://www.inbrabant.nl/de/bibliothek/gvt>

Informazione-aziende (o. D.). Unternehmensregister- Ermes Rail S.R.L..

Abgerufen am 10.Juni 2025, von [https://www.informazione-aziende.it/Azienda\\_ERMES-RAIL-SRL](https://www.informazione-aziende.it/Azienda_ERMES-RAIL-SRL)

Jumbotec (o. D.). Unternehmenswebseite - Projekte. Abgerufen am 15. Mai 2025, von

<https://www.jumbotec.de/services/projekte-modernisierung-bahninfrastruktur>

Kaiser Gleisbau (o. D.). Unternehmenswebseite. Abgerufen am 25. März 2025, von

<https://www.kaiser-gleisbau.de/>

Kassecker (o. D.). Unternehmensleistungen. Abgerufen am 25. März 2025, von

<https://www.kassecker.de/leistungen/bahn-und-ingenieurbau/bahnbau>

KGT Gleis- und Tiefbau (o. D.). Unternehmensleistungen - Logistik. Abgerufen am 15. Mai

2025, von <https://kgt-bau.de/leistungen/logistik/>

Kleine Zeitung (2024). DPB gibt auf der Schiene noch mehr Gas

Abgerufen am 13. Mai 2025, von

<https://www.kleinezeitung.at/wirtschaft/18980493/grossinvestition-dpb-gibt-auf-der-schiene-noch-mehr-gas>

Klostermann (o. D.). Unternehmensleistungen

Abgerufen am 25. März 2025, von <https://klostermann-hamm.de/leistungen/>

Kombiverkehr (o. D.). Unternehmensvorstellung

Abgerufen am 22. März 2025, von

<https://www.kombiverkehr.de/de/unternehmen/ueber-uns>

Le Groupe Open Modal (o. D.). Unternehmensvorstellung. Abgerufen am 07. Mai 2025, von

<https://www.labellucie.com/membre/groupe-open-modal>

Lineas (o. D.). About us, executive leadership team. Abgerufen am 20. Januar 2025, von

<https://lineas.net/en/about-us/our-executive-leadership-team/>

Linked in (o. D.). Profil von Christoph Bolay. Abgerufen am 25. März 2025, von

<https://de.linkedin.com/in/christoph-bolay-191541156>

Lion Group (o. D.). Unternehmensvorstellung. Abgerufen am 08. Mai 2025, von

<https://www.lion-group.org/ueber-uns/>

Lok Report (2021). RailAdventure NL: Mehrheitliche Anteilsübernahme am niederländische Unternehmen Railexperts B.V. Abgerufen am 08. Februar 2025, von <https://www.lok-report.de/news/deutschland/industrie/item/25031-railadventure-nl-mehrheitliche-anteilsuebernahme-am-niederlaendische-unternehmen-railexperts-b-v.html%20>

Lok Report (I) (2024). Frankreich: Auftrennung von Fret SNCF führt zu neuer

Führungsstruktur bei Rail Logistics Europe. Abgerufen am 24. Juni 2025, von

<https://www.lok-report.de/news/europa/item/46830-frankreich-auftrennung-von-fret-sncf-fuehrt-zu-neuer-fuehrungsstruktur-bei-rail-logistics-europe.html>

Lokomotion (o. D.). Unternehmenswebseite - Streckennetz. Abgerufen am 25. Juni 2025,

von <https://www.lokomotion-rail.de/unser-streckennetz/>

LTE Group (2024). Imagebroschüre. Abgerufen am 13. Mai 2025, von [https://www.lte-group.eu/fxdata/lte/prod/temedia/downloads\\_file/LTE-Imagebrochure-2024\\_online.pdf](https://www.lte-group.eu/fxdata/lte/prod/temedia/downloads_file/LTE-Imagebrochure-2024_online.pdf)

Magli Intermodal Service (o. D.). Unternehmenswebseite. Abgerufen am 10. März 2025, von

<https://mis-srl.it/en/home-en/>

MDsG (o. D.). Unternehmenswebseite.

Abgerufen am 08. Mai 2025, von <https://mdsgmbh.de/>

MEbG (o. D.). Unternehmenswebseite - Leistungsverzeichnis.

Abgerufen am 08. Mai 2025, von <https://mebg.de/leistungsverzeichnis/>

Medlog (o. D.). Unternehmenswebseite.

Abgerufen am 20. Januar 2025, von <https://www.medlog.com/en>

Metrans (o. D.). Unternehmenswebseite.

Abgerufen am 13. Februar 2025, von <https://www.metransrail.de/>

MEV Schweiz (o. D.). Unternehmensdienstleistungen, Betrieb

Abgerufen am 12. Mai 2025, von <https://www.m-e-v.ch/de/dienstleistungen/mev-betrieb/>

MHEL (o. D.). Unternehmenswebseite - Vorstellung

Abgerufen am 25. März 2025, von <https://www.mhel.eu/index.php/Ueber-uns.html>

Millet Rail (o. D.). Unternehmenswebseite - Vorstellung

Abgerufen am 06. Februar 2025, von <https://www.millet-rail.com/>

MRS Gruppe (o. D.). Unternehmenswebseite - Vorstellung

Abgerufen am 25. März 2025, von <https://mrs-gruppe.eu/#ueber-uns>

MSC (o. D.). About us – MSC Group. Abgerufen am 25. März 2025, von

<https://www.msc.com/en/about-us/msc-group>

Museumseisenbahn Hamm (o. D.). Vereinswebseite. Abgerufen am 20. Januar 2025, von

<https://www.museumseisenbahn-hamm.de/>

MZ Eisenbahndienstleistungen (o. D.). Unternehmenswebseite. Abgerufen am 08. Juni 2025,

von <https://www.mz-eisenbahndienstleistungen.net/about.html>

M2 RailGroup (o. D.). Unternehmenswebseite - Vorstellung. Abgerufen am 08. Juni 2025,

von <https://m2railgroup.com/de/gruppe>

Naviland Cargo (o. D.). Unternehmenswebseite - Home.

Abgerufen am 06. Februar 2025, von <https://www.naviland-cargo.com/en/home>

Niederlausitzer Bahnservice (o. D.). Unternehmenswebseite.

Abgerufen am 08. Juni 2025, von <https://www.hoernze.de/ueber-uns.html>

Normandie Rail Service (o. D.). Unternehmenswebseite - Präsentation.

Abgerufen am 06. Februar 2025, von <https://normandie-rail-services.com/presentation/>

Northdata (o. D.). Unternehmensregister, Siemens Mobility GmbH.

Abgerufen am 30. Januar 2025, von

<https://www.northdata.de/Siemens%20Mobility%20GmbH,%20M%C3%BCnchen/HRB%20237219>

Northdata (I) (o. D.). Unternehmensregister, Rail Time Logistics GmbH.

Abgerufen am 15. Mai 2025, von

<https://www.northdata.de/Rail+Time+Logistics+GmbH,+Aschaffenburg/HRB+10092>

Northdata (II) (o. D.). Unternehmensregister, Deutsche Gleisbau Material Transport.

Abgerufen am 25. März 2025, von <https://www.northdata.de/?id=7389827>

Northdata (III) (o. D.). Unternehmensregister, Rund ums Gleis GmbH.

Abgerufen am 25. März 2025, von

<https://www.northdata.de/Rund%20ums%20Gleis%20GmbH,%20Dresden/HRB%2034016>

Northdata (IV) (o. D.). Unternehmenslöschung Vorpommernbahn GmbH. Abgerufen am 26.

März 2025, von

<https://www.northdata.de/Vorpommernbahn+GmbH,+Stralsund/HRB+8716>

Northdata (V) (o. D.). Unternehmenseintrag tenforty2-Rail

Abgerufen am 13. Mai 2025, von <https://www.northdata.de/tenforty2-Rail%20GmbH,%20Gr%C3%BCnwald/Amtsgericht%20M%C3%BCnchen%20HRB%20260502>

NS (o. D.). NS-Zugwartung.

Abgerufen am 08. Februar 2025, von <https://www.ns.nl/en/about-ns/train-maintenance>

ÖBB-Infrastruktur (o. D.). Unternehmenswebsite – Geschäftspartner – EVU auf dem ÖBB-Netz. Abgerufen am 31. März 2025, von

<https://infrastruktur.oebb.at/de/geschaeftpartner/schienenetz/zugang-zum-oebb-netz/evu-auf-dem-oebb-netz>

Oiltanking Deutschland (o. D.). Unternehmenswebsite - Vorstellung.

Abgerufen am 15. Mai 2025, von <https://www.oiltanking.com/de/ueber-uns/oiltanking-als-tanklagerlogistik-partner.html?>

Ost-West Logistik (o. D.). Unternehmenswebsite - Vorstellung.

Abgerufen am 08. Juni 2025, von <https://owln.eu/?lang=de>

Pappers enterprises (o. D.). Unternehmensauszug CTSF.

Abgerufen am 06. Februar 2025, von <https://www.pappers.fr/entreprise/ctsf-compagnie-de-traction-et-de-services-ferroviaires-810394387>

PCC (o. D.). Unternehmenswebseite Vorstellung.

Abgerufen am 26. März 2025, von <https://pcc.eu/unternehmen/ueber-pcc/>

PCC Intermodal (o. D.). Unternehmenswebseite. Abgerufen am 26. März 2025, von

<https://www.pccintermodal.de/>

Polregio (o. D.). Unternehmenswebseite - Vorstellung.

Abgerufen am 15. Mai 2025, von <https://polregio.pl/pl/o-firmie/misja-wizja/>

Pro Rail (o. D.). Unternehmenswebseite – Unsere Kunden – Schienengüterverkehr.

Abgerufen am 07. Juni 2025, von

<https://www.prorail.nl/samenwerken/vervoerders/onze-klanten>

PSP Cargo Group Austria (o. D.). Wir schließen.

Abgerufen am 30. Januar 2025, von <https://psp-cargo-group-austria.jimdosite.com/>

Raaberbahn AG (2022). Informationstext Raab-Oedenburg-Ebenfurter-Eisenbahn AG

Abgerufen am 13. Februar 2025, von

[https://www.raaberbahn.at/fileadmin/user\\_upload/Downloads/20220125\\_Informationstext\\_Wikipedia.pdf](https://www.raaberbahn.at/fileadmin/user_upload/Downloads/20220125_Informationstext_Wikipedia.pdf)

Rail Access (o. D.). Unternehmenswebseite.

Abgerufen am 10. Juni 2025, von <https://railaccess.ch/>

Rail Cargo Group (o. D.). Unsere Beteiligung in den Niederlanden.

Abgerufen am 08. Februar 2025, von

<https://www.railcargo.com/de/unternehmen/international/niederlande/beteiligungen>

Rail Cargo Group (2025). Unternehmenspräsentation. Abgerufen am 13.06.2025 von

<https://www.railcargo.com/en/dms/rcg-imagefolder-en.pdf>

Railprofi (o. D.). Netzwerk Metrans Railprofi Austria GmbH

Abgerufen am 10. März 2025, von <https://www.railprofi.com/>

Rail Logistics Europe (o. D.). Unternehmenswebseite - Vorstellung.

Abgerufen am 13. Juni 2025, von <https://rle-group.com/en>

Rail Traction Company (o. D.). Gesellschafts Struktur.

Abgerufen am 13. Februar 2025, von <https://www.railtraction.it/compagine-societaria/>

Railway technology (2019). News – French Groupe SNCF acquires Belgian rail freight

operator Railtraxx. Abgerufen am 20. Januar 2025, von <https://www.railway-technology.com/news/sncf-railtraxx/>

RBP (o. D.). Unternehmenswebseite. Abgerufen am 21. März 2025, von <https://www.rbp-bahn.de/>

RDC Deutschland (o. D.). Unternehmenswebseite – Leistungen BTE

Abgerufen am 25. März 2025, von <https://www.rdc-deutschland.de/de/ueber-uns/gesellschaften/bte-bahntouristikexpress-gmbh/>

RDC Deutschland (I) (o. D.). Unternehmenswebseite – Leistungen Güterverkehr

Abgerufen am 21. März 2025, von <https://www.rdc-deutschland.de/de/leistungen/gueterverkehr/>

Regie des Transports Metropolitains (o. D.). Unternehmensvorstellung

Abgerufen am 12. Februar 2025, von <https://www.rtm.fr/nous-connaitre/qui-sommes-nous>

Regiojet (o. D.). Regiojet - Unternehmensdaten

Abgerufen am 30. Januar 2025, von <https://regiojet.de/uber-uns/unternehmensdaten>

Rejestr jo (o. D.). Unternehmensdaten Bahnoperator Polska sp. Z o.o.

Abgerufen am 15. Mai 2025, von <https://rejestr.io/krs/757721/bahnoperator-polska>

Rejestr jo (II) (o. D.). Unternehmensdaten Jaxan Rail

Abgerufen am 15. Mai 2025, von <https://rejestr.io/krs/910149/jaxan-kolej>

Rejestr jo (III) (o. D.). Unternehmensdaten EURASIAN RAILWAY CARRIER

Abgerufen am 15. Mai 2025, von <https://rejestr.io/krs/524173/eurasian-railway-carrier>

Rejestr jo (IV) (o. D.). Unternehmensdaten Rail STM Sp. Z o.o. Abgerufen am 15. Mai 2025,

von <https://rejestr.io/krs/473709/rail-stm?>

Rejestr jo (V) (o. D.). Unternehmensdaten T&C SPOLKA Z ORGANICZONA

ODPOWIEDZIALNOSCIA. Abgerufen am 08. Juni 2025, von <https://rejestr.io/krs/693462/t-c>

Rejestr jo (VI) (o. D.). Unternehmensdaten DK PLUS. Abgerufen am 23. Juni 2025, von

<https://rejestr.io/krs/596246/tdk-plus>

Rhine-Danube RFC (o. D.). Vorstellung RFC 9 Rhine-Danube

Abgerufen am 15. Mai 2025, von <https://rfc-rhine-danube.eu/facts/>

Rhine-Danube RFC (o. D.). Bildquelle

Abgerufen am 02. Juli 2025, von <https://rfc-rhine-danube.eu/#>

Rhomberg Sersa (o. D.). Unternehmenswebseite – Unternehmen + Standorte

Abgerufen am 03. Mai 2025, von <https://germany.rhomberg-sersa.com/de/ueber-uns/unternehmen-und-standorte>

RPS (o. D.). Unternehmenswebseite - Leistungen.

Abgerufen am 13. Mai 2025, von <https://www.rail-ps.com/de/leistungen>

RSV (o. D.). Fachbereich Services der RS Gleisbau wird zur Rhomberg Sersa Service

GmbH. Abgerufen am 23. Juni 2025, von <https://rsv.gmbh/fachbereich-services-der-rs-gleisbau-wird-zur-rhomberg-sersa-service-gmbh/>

Rtbf actus (o. D.). Certus-rail-solutions, nouvel operatuer dans le fret ferroviare en belgique.

Abgerufen am 12.März 2025, von <https://www.rtbef.be/article/certus-rail-solutions-nouvel-operateur-dans-le-fret-ferroviare-en-belgique-11168925>

S-Rail (o. D.). Unternehmenswebseite - Vorstellung.

Abgerufen am 26.März 2025, von <https://www.s-rail.de/html/>

Saarbahn (o. D.). Unternehmensvorstellung.

Abgerufen am 08. Mai 2025, von [https://www.saarbahn.de/ueber\\_uns](https://www.saarbahn.de/ueber_uns)

Salzburg AG (o. D.). Gerlinde Hagler und Reinhard Gassner zu Geschaefstfuehrerinnen der Salzburg Linien Verkehrsbetriebe Gmbh bestellt.

Abgerufen am 30. Januar 2025, von <https://presse.salzburg-ag.at/news-gerlinde->

hagler-und-reinhard-gassner-zu-geschaefsfuehrerinnen-der-salzburg-linien-  
verkehrsbetriebe-gmbh-bestellt?id=192446

Sangritana (o. D.). Vorstellung Sangritana

Abgerufen am 13. Februar 2025, von <https://sangritana.it/en/company/>

ScanMed RFC (o. D.). Vorstellung RFC 3 Scandinavian Mediterranean

Abgerufen am 13. Mai 2025, von

[https://scanmedfreight.eu/ScanMed%20RFC\\_Annual%20Report%202023\\_Final.pdf](https://scanmedfreight.eu/ScanMed%20RFC_Annual%20Report%202023_Final.pdf)

Schwalbe Baugesellschaft (o. D.). Unternehmenswebseite - Leistungen

Abgerufen am 25. März 2025, von <https://schwalbebau.de/leistungen/#Bahnbau>

Schweerbau (o. D.). Unternehmenswebseite - Leistungen

Abgerufen am 25. März 2025, von <https://www.schweerbau.de/leistungen>

Schweerbau Logistik (o. D.). Unternehmenswebseite - Leistungen

Abgerufen am 25. März 2025, von <https://www.schweerbau-logistik.de/leistungen>

SES (o. D.). Unternehmenswebseite. Abgerufen am 26. März 2025, von <https://ses-bahn.de/>

Siemens Mobility (o. D.). Portfolio Schiene. Abgerufen am 26. März 2025, von

<https://www.mobility.siemens.com/global/de/portfolio/schiene.html>

SPL (o. D.). Unternehmenswebseite - Impressum. Abgerufen am 26. März 2025, von

<https://spl-ev.de/impressum/>

SSM-Stahl (o. D.). Unternehmenswebseite. Abgerufen am 13. Mai 2025, von <https://ssm-stahl.de/cms/?lang=de>

Starkenberger (o. D.). Unternehmenswebseite - Vorstellung. Abgerufen am 21. März 2025,  
von <https://www.starkenberger.de/starkenberger-gruppe/unternehmen/>

Staudenbahn (o. D.). Unternehmenswebseite - Vorstellung. Abgerufen am 12. Mai 2025, von  
<https://staudenbahn.de/index.html>

Strabag Rail (o. D.). Unternehmenswebseite

Abgerufen am 30. Januar 2025, von <https://www.strabag-rail.com/>

Strabag Rail (I) (o. D.). Unternehmenswebseite -Leistungen

Abgerufen am 30. Januar 2025, von [https://www.strabag-rail.com/databases/internet/\\_public/content30.nsf/web30?Openagent&id=DE-STRABAGRAIL.COM\\_leistungen.html&men1=2&sid=200](https://www.strabag-rail.com/databases/internet/_public/content30.nsf/web30?Openagent&id=DE-STRABAGRAIL.COM_leistungen.html&men1=2&sid=200)

Strukton (o. D.). Unternehmensgeschichte Strukton Group

Abgerufen am 08. Februar 2025, von <https://strukton.com/about-us/history/milestones/>

SVG (o. D.). Unternehmenswebseite. Abgerufen am 18. Juni 2025, von

<https://www.svgmbh.com/>

Széchenyi Alapok (o. D.). Beteiligungen. Abgerufen am 09. Mai 2025, von

<https://szta.hu/en/project/cer-cargo/>

Tex Holding (o. D.). Zugehörige Unternehmen

Abgerufen am 25. März 2025, von <https://www.tex-holding.com/ueber-uns/unsere-unternehmen/>

TFI Cargo (o. D.). Unternehmenswebseite

Abgerufen am 13. Februar 2025, von <https://www.tficargo.com/>

Thüringer Eisenbahn (o. D.). Unternehmenswebseite - Vorstellung

Abgerufen am 08. Mai 2025, von <https://www.thueringer-eisenbahn.de/unternehmen.htm>

Thyssenkrupp Steel (o. D.). Unternehmenswebseite – Services - Güterverkehr

Abgerufen am 26. März 2025, von <https://www.thyssenkrupp-steel.com/de/unternehmen/services/eh-gueterverkehr-gmbh/eh-gueterverkehr-gmbh.html>

Thyssenkrupp Steel (I) (o. D.). Unternehmenswebseite - Vorstellung

Abgerufen am 26. März 2025, von <https://www.thyssenkrupp-steel.com/de/unternehmen/>

Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow (o. D.). Vereinswebseite – Unser Verein.

Abgerufen am 08. Mai 2025, von <https://www.kj-1.de/kj-1-verein/>

Train 4 Train (o. D.). Unternehmenswebseite - Leistungen

Abgerufen am 21. März 2025, von <https://www.train4train.com/leistungen/leistungen/>

Train Charter Services (o. D.). Unternehmenswebseite

Abgerufen am 08. Februar 2025, von <https://traincharter.eu/>

Train Rental TRI (o. D.). Unternehmenswebseite - Vorstellung

Abgerufen am 21. März 2025, von <https://train-rental.com/ueber-uns/>

Transdev (o. D.). Vorstellung der Unternehmensgruppe und deren Führung

Abgerufen am 07. Februar 2025, von <https://www.transdev.com/en/our-group/who-leads-the-group/>

Transporto Ferroviare Toscano (o. D.). Vorstellung Transporto Ferroviare Toscano

Abgerufen am 13. Februar 2025, von <https://www.trasportoferroviariotoscano.it/chisiamo/azienda/>

TUG Brandenburg (o. D.). Unternehmenswebseite

Abgerufen am 26. März 2025, von <https://www.tug-brandenburg.de/tug-brandenburg/>

TX-Logistik (2023). Aktuelles – Übernahme Exploris Deutschland Holding

Abgerufen am 13. Februar 2025, von <https://www.trasportoferroviariotoscano.it/chisiamo/azienda/>

UPPLY (2024). Italy is investing in rail freight. Abgerufen am 06. Mai 2025, von

<https://market-insights.upply.com/en/italy-is-investing-in-rail-freight>

UPZ Gruppe (o. D.). Unternehmenswebseite. Abgerufen am 08. Juni 2025, von <https://upz-gruppe.de/unternehmen/>

UTL Bahnlogistik (o. D.). Unternehmenswebseite

Abgerufen am 07. März 2025, von <https://www.utl-ag.ch/schweiz>

Verkehr – internationale Wochenzeitung (2013). Rollende Landstrasse au seiner Hand

Abgerufen am 13. Mai 2025, von <https://www.verkehr.co.at/rollende-landstrasse-aus-einer-hand/>

Vossloh (o. D.). Unternehmenswebseite. Abgerufen am 26. März 2025, von

<https://www.vossloh.com/de/unternehmen/>

VTG Germany (2023). VTG-Tochter Retrack Germany mit kräftiger Verstärkung im Vertrieb

Abgerufen am 10. März 2025, von <https://www.vtg.de/neuigkeiten-und-einblicke/pressemitteilungen/detail/vtg-tochter-retrack-germany-mit-kraefftiger-verstaerkung-im-vertrieb>

VTG Germany (2022). Morgan Stanley Infrastructure Partners und Joachim Herz Stiftung

beschließen Verkauf einer Mehrheitsbeteiligung an der VTG Aktiengesellschaft an GIP und ADIA. Abgerufen am 10. März 2025, von <https://www.vtg.de/neuigkeiten-und-einblicke/pressemitteilungen/detail/morgan-stanley-infrastructure-partners-und-joachim-herz-stiftung-beschliessen-verkauf-einer-mehrheitsbeteiligung-an-der-vtg-aktiengesellschaft-an-gip-und-adia>

Warnetalbahn (o. D.). Unternehmenswebseite – Trägerverein. Abgerufen am 08. Mai 2025,

von <https://warnetalbahn-gmbh.de/>

Webvalid (o. D.). Unternehmung RM Rail Mobility GmbH

Abgerufen am 13. Mai 2025, von

<https://www.webvalid.de/company/RM+Rail+Mobility+GmbH,+Geilenkirchen/HRB+26025>

Weco Rail (o. D.). Unternehmensvorstellung

Abgerufen am 08. Mai 2025, von <https://www.wecorail.at/about/>

WEE (o. D.). Unternehmenswebseite WEE-Rail. Abgerufen am 26. März 2025, von

<https://wee.eu/>

Westbahn (o. D.). Unternehmensvorstellung

Abgerufen am 30. Januar 2025, von <https://corporate.westbahn.at/ueber-westbahn/?utm.com>

Westbahn (o. D.). Unternehmensvorstellung

Abgerufen am 30. Januar 2025, von <https://corporate.westbahn.at/ueber-westbahn/?utm.com>

Wikipedia – Augsburg Localbahn (o. D.). Wikipediaeintrag Augsburg Localbahn

Abgerufen am 25. März 2025, von

[https://de.wikipedia.org/wiki/Augsburger\\_Localbahn](https://de.wikipedia.org/wiki/Augsburger_Localbahn)

Wikipedia (o. D.). Wikipediaeintrag Hupac

Abgerufen am 23. März 2025, von <https://de.wikipedia.org/wiki/Hupac>

Wikipedia (I) (o. D.). Wikipediaeintrag Rhein Sieg Eisenbahn. Abgerufen am 26. März 2025,

von <https://de.wikipedia.org/wiki/Rhein-Sieg-Eisenbahn>

Wikipedia (II) (o. D.). Wikipediaeintrag MEG Märkische Eisenbahngesellschaft mit

beschränkter Haftung. Abgerufen am 22. März 2025, von

[https://de.wikipedia.org/wiki/M%C3%A4rkische\\_Verkehrsgesellschaft](https://de.wikipedia.org/wiki/M%C3%A4rkische_Verkehrsgesellschaft)

Wikipedia (III) (o. D.). Wikipediaeintrag Schütz GmbH & Co KGaA. Abgerufen am 26. März

2025, von [https://de.wikipedia.org/wiki/Sch%C3%BCtz\\_Werke](https://de.wikipedia.org/wiki/Sch%C3%BCtz_Werke)

Wilke (o. D.). Unternehmenswebseite – Vorstellung & Firmengeschichte. Abgerufen am 26.

März 2025, von

<https://www.yncoris.com/leistungen/betreiben/infrastrukturservices/logistik>

Yncoris (o. D.). Unternehmenswebseite – Leistungen-Infrastrukturservice. Abgerufen am 26.

März 2025, von <https://willke.com/ueber-uns/#firmengeschichte>

## 7. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Anteil der Eisenbahn am Güterverkehrsmarkt verglichen mit dem des Straßengüterverkehrs in der gesamten EU – ohne Binnenschifffahrt in Prozent, Vgl. Angaben Eurostat 2025.....	16
Abbildung 2: Zuordnung der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2023 mit Lizenz im Schienengüterverkehr für das belgische Eisenbahnnetz. Quellen: vgl. Anhang A – Belgien.....	20
Abbildung 3 Zuordnung der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2023 mit Lizenz im Schienengüterverkehr für das deutsche Eisenbahnnetz. Quellen vgl. Anhang B – Deutschland .....	22
Abbildung 4: Zuordnung der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2023 mit Lizenz für die Beförderung und Erbringung von Leistungen im Schienengüterverkehr für das französische Eisenbahnnetz. Quellen vgl. Anhang C – Frankreich.....	25
Abbildung 5: Zuordnung der EVU im Jahr 2023 mit Lizenz im Schienengüterverkehr für das italienische Eisenbahnnetz. Quellen vgl. Anhang D – Italien .....	28
Abbildung 6: Zuordnung der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2023 mit Lizenz im Schienengüterverkehr für das niederländische Eisenbahnnetz. Quelle vgl. Anhang F – Niederlande.....	31
Abbildung 7: Zuordnung der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2023 mit Lizenz im Schienengüterverkehr für das österreichische Eisenbahnnetz. Quelle vgl. Anhang G – Österreich.....	34
Abbildung 8: Zuordnung der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2023 mit Lizenz im Schienengüterverkehr für das schweizerische Eisenbahnnetz. Quelle vgl. Anhang H – Schweiz .....	38
Abbildung 9 Darstellung des Laufwegs des RFC Rhine-Alpine, Quelle: Corridor Rhine-Alpine, (o. D.).....	40
Abbildung 10 Verteilung der Marktaktivität der EVU auf dem RFC 1. Quelldaten vgl. Anhänge A, B, D, F, H und I .....	41
Abbildung 11 Verlauf des RFC 3 Quelle: ScanMed RFC (o. D.) .....	43
Abbildung 12 Verteilung der Marktaktivität der EVU auf dem RFC 3. Quelldaten vgl. Anhänge B, D, G und J.....	44
Abbildung 13 Verlauf des RFC 9, Quelle Rhine-Danube RFC (o. D.) .....	46
Abbildung 14 Verteilung der Marktaktivität der EVU auf dem RFC 9. Quelldaten vgl. Anhänge B, C, G und K.....	47







## 8. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Anteile der EVU am belgischen Schienengüterverkehrsmarkt – Angabe der Anteile voraussichtlich in zurückgelegten Tonnenkilometern – die Einheit Mrd. NTkm wird nur für das Incumbent Lineas angegeben – es wird jedoch davon ausgegangen, dass dies auch für die Angaben der anderen EVU in Belgien gilt. ....	21
Tabelle 2: Anteile der EVU am deutschen Schienengüterverkehrsmarkt – Angabe der Anteile ohne Sternchen in Tonnenkilometer, Angabe der Anteile von 2022 und von DB-Cargo in NTkm .....	24
Tabelle 3: Anteile der EVU am französischen Schienengüterverkehrsmarkt – Angabe der Anteile in zurückgelegten Tonnenkilometern .....	26
Tabelle 4: Anteile der EVU am italienischen Schienengüterverkehrsmarkt – Angabe der Anteile in bestellten Trassenkilometern .....	29
Tabelle 5: Anteil des EVU CFL Cargo S.A. am luxemburgischen Schienengüterverkehrsmarkt – Angabe in Nettotonnenkilometer, Datenübernahme vgl. Independent Regulators Group Rail (2025), Seiten 42 und 45 sowie Anhang E – Luxemburg .....	30
Tabelle 6: Anteile der EVU am niederländischen Schienengüterverkehrsmarkt – Angabe der Marktanteile in Bruttotonnenkilometer .....	33
Tabelle 7: Anteile der EVU am österreichischen Schienengüterverkehrsmarkt – Angabe der Anteile in Netto-Tonnenkilometern .....	36
Tabelle 8: Betrachtung der einzelnen Grenzübergänge sowie der darauf verkehrenden EVU in absoluten Zahlen. Neben dem Grenzübergang wird die absolute Zahl der über den Grenzübergang verkehrten Züge in beiden Richtungen angegeben. ....	42
Tabelle 9 Betrachtung der beiden Grenzübergänge sowie der darauf verkehrenden EVU (unterteilt in Eigentümerstrukturen). Neben dem Grenzübergang wird die absolute Zahl der über den Grenzübergang verkehrten Züge in beiden Richtungen angegeben. ....	45
Tabelle 10 Betrachtung der beiden analysierten Grenzübergänge sowie der darauf verkehrenden EVU (unterteilt in Eigentümerstrukturen). Neben dem Grenzübergang wird die absolute Zahl der über den Grenzübergang verkehrten Züge in beiden Richtungen angegeben. ....	48
Tabelle 11 Marktanteile der jeweiligen Eigentümerstruktur im Untersuchungsraum. Für die Schweiz liegt keine ausreichende Datenbasis vor. Quelle: Datenübernahme und Auswertung aus dem Unterkapitel 3.2.....	49

Tabelle 12 Darstellung der Marktanteile der DB-Cargo in 6 Staaten des Untersuchungsraums. Quelle: Datenübernahme und Auswertung aus dem Unterkapitel 3.2.....	52
Tabelle 13 Darstellung der Marktanteile der Rail Logistics Europe ohne BLS-Cargo in 6 Staaten des Untersuchungsraums. Quelle: Datenübernahme und Auswertung aus dem Unterkapitel 3.2.....	53
Tabelle 14 Darstellung der Marktanteile der Mercitalia und ihrer Tochterunternehmen in 6 Staaten des Untersuchungsraums. Quelle: Datenübernahme und Auswertung aus dem Unterkapitel 3.2.....	54
Tabelle 15 Darstellung der Marktanteile der Rail Cargo Group in 6 Staaten des Untersuchungsraums. Quelle: Datenübernahme und Auswertung aus dem Unterkapitel 3.2.....	55

## 9. Anhang

Das Farbmuster dieser Masterarbeit gilt auch für die in den Anhängen verwendeten Farben.

-  private Eigentümerstruktur
-  staatliche/ öffentliche Eigentümerstruktur
-  gemischte Eigentümerstruktur
-  Geschäftstätigkeit im Bau- und Infrastrukturbereich
-  Keine feststellbare Geschäftstätigkeit
-  Markteintritt mit eigener Lizenz nach dem Jahr 2023

## 9.1 Anhang A – Belgien

Güterverkehrsunternehmen	Eigentümerstruktur	Anteile staatlich	Anteile privat	Quelle:
Belgium Rail Feeding BVBA*	Rotterdam Rail Feeding 99% & GWI Holding 1%		100%	Vgl. Richter, 2018
Captrain Belgium B.V. *	T.F. Holding SAS - SNCF	100%		Vgl. Richter, 2018
Certus Rail Solutions	Tochter Strukton Gruppe - Bau		100%	Vgl. Rtbf actus, o.D.
Crossrail Benelux	Tochter BLS-Cargo	89,10%	10,90%	Vgl. BLS Cargo, o.D.
DB Cargo Belgium BVBA	Tochter DB Cargo AG	100%		Vgl. DB Cargo Belgien, 2025
HSL Belgium	Tochter Exploris (Mercitalia) und Rail Management HK	90%	10%	Vgl. Richter, 2018
Lineas Group NV/SA	Privatisiertes Incumbent Aufteilung Investor und Staatsfond	45%	55%	Vgl. Lineas, 2025; Vgl. DVZ Lineas, 2024
Medway Belgium	Tochter MSC-Group		100%	Vgl. Medlog, 2025; Vgl. MSC, 2025
Railtraxx	Tochter SNCF Gruppe	100%		Vgl. Railway Technology, 2025
RTB CARGO BELGIUM	Tochter der Rath-Gruppe		100%	Vgl. Richter, 2018
TCA Rail	Container Terminal Athus	Teilprivate IDELUX Investment Gruppe - Aufteilung unbekannt		Vgl. IDELUX, 2025; IDELUX - Organigramme, 2025
Quelle Liste ERA: Vgl. European Union Agency for Railways				
Mit * markierte Unternehmen sind nicht in der Liste der ERA gelistet, werden von Richter, 2018 jedoch angeführt - Quelle vgl. Richter, 2018				

## 9.2 Anhang B – Deutschland

Güterverkehrsunternehmen	Eigentümerstruktur	Anteile staatlich	Anteile privat	Bemerkung
agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG	51% Hochbahn Hamburg, 49% BeNEX			Vgl. Richter, 2018
AHG Industry GmbH & Co. KG*	CEO & Founder Lutz Stache, nur Ganzzüge		100%	Vgl. Richter, 2018
AIXrail GmbH	3 Private Eigentümer mit 50/25/25 % der Anteile		100%	Vgl. Richter, 2018
AKN Eisenbahn GmbH*	Im Eigentum der Nordbahn			Vgl. AKN Eisenbahn o. D.
Albert Fischer GmbH	Bauzugverkehre			Vgl. Albert Firscher o. D.
Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH*	Tochter Stadt Karlsruhe	100%		Vgl. Albtal Verkehrs Gesellschaft o. D.
ALSTOM Transportation Germany GmbH				Vgl. Richter, 2018
AmE Raillogistik GmbH	4 Privateigentümer a 25%		100%	Vgl. Richter, 2018
Amiron GmbH	Tochter des Familienunternehmens MRS Gruppe		100%	Vgl. MRS Gruppe o. D.
Angelner Dampfeisenbahn gGmbH				Vgl. Angelner Dampfeisenbahn o. D.
Anhaltinisch Brandenburgische Eisenbahn Gesellschaft mbH (ABEG)	ENON Gesellschaft mbH & Co KG-Thomas Becken und Mathias Tenisson		100%	Vgl. ENON o.D.
Ankum - Bersenbrücker Eisenbahn GmbH				Vgl. Richter, 2018
Anschlussbahn-Servicegesellschaft Pressnitztalbahn mbH	2 private Eigentümer a 50%		100%	Vgl. Richter, 2018
ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH	Tochter der Arcelor Mittal Eisenhüttenstadt GmbH		100%	Vgl. Richter, 2018

ART Altmann Rail Traction GmbH	ARS Altmann AG - Familienbesitz		100%	Vgl. Richter, 2018
<b>Arverio Bayern GmbH</b>				
askeo rail GmbH	keine GV-Aktivität erkennbar			Vgl. Askeorail o. D.
ATL Ammendorfer Transport und Logistik GmbH	AMR Beteiligungsgesellschaft		100%	Vgl. Richter, 2018
Augsburger Localbahn GmbH	3 Gesellschafter, 2 davon privat	27,10%	72,90%	Vgl. Wikipedia - Augsburg Localbahn o. D.
Bahn PT GmbH	1 Geschäftsführender Gesellschafter Martin Braun		100%	Vgl. Bahn PT o. D.
Bahnbetrieb Gera GmbH	11 Gesellschafter		100%	Vgl. Creditreform - Bahnbetrieb Gera o. D.
Bahnbetriebe Blumberg GmbH & Co. KG				Vgl. Richter, 2018
<b>BahnLog Bahnlogistik und Service GmbH</b>	<b>Bauzugverkehre</b>			Vgl. BahnLog o. D.
Bahnlogistik24 GmbH	Jan Ristau - Bahngroup24		100%	Vgl. Bahnlogistik24 o. D.
Bahnoperator Polska sp. Z o.o."	2 private Eigentümer		100%	Vgl. Rejestr jo o. D.
Bahnwelt Betriebs GmbH	Museumsverkehr			Vgl. Bahnwelt Darmstadt Kranichstein o. D.
BASF Schwarzheide GmbH	börsennotiert - Pendelverkehre Werksbahn-Wagenübergaben		100%	Vgl. BASF Schwarzheide o. D.
BASF SE	börsennotiert		100%	Vgl. BASF o. D.
Bayerische Oberlandbahn GmbH (BOB)				Vgl. Richter, 2018
Bayerische Regiobahn GmbH				Vgl. Richter, 2018
Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG				Vgl. Richter, 2018
Bayerischer Localbahn Verein e.V.	Museumsverkehr			Vgl. Bayerischer Localbahn Verein o. 2.
<b>Bayern Bahn Infra GmbH"</b>				
BayernBahn GmbH	Tochter Bayrisches Eisenbahnmuseum		100%	Vgl. BayernBahn o. D. Vgl. Bayrisches Eisenbahnmuseum o. D.
Bayernhafen GmbH & Co. KG	Beteiligung des Freistaats Bayern	100%		Vgl. BayernPortal o. D.
BBL Consulting GmbH	Im Eigentum BBL Logistik GmbH			Vgl. Richter, 2018
BBL Logistik GmbH	Eigentümer Jens Ziese, 100%		100%	Vgl. Richter, 2018
<b>BDG Bahnservice- und Dienstleistungsgesellschaft mbH &amp; Co. KG</b>	<b>Bauzugverkehre</b>			Vgl. Richter, 2018
<b>BDK Bahndienste Korkmaz</b>	<b>Bauzugverkehre</b>			Vgl. Richter, 2018
BEF Berliner Eisenbahnfreunde e.V.	Museumsverkehr			Vgl. BEF Berliner Eisenbahnfreunde o. D.
BEHALA Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH	Senatsverwaltung für Finanzen Land Berlin	100%		Vgl. Richter, 2018
BeNex GmbH				Vgl. Richter, 2018
Bentheimer Eisenbahn AG	Grafschaftbentheim und 2 Städte	100%		Vgl. Richter, 2018
Betriebsgesellschaft Mainschleifenbahn mbH				Vgl. Richter, 2018
BLG RailTec GmbH	Tochter BLG AutoRail GmbH		100%	Vgl. Blg Logistics o. D.
BLP Wiebe Logistik GmbH				Vgl. Richter, 2018
<b>BLS Cargo AG"</b>	<b>BLS 52% (zu ca. 84,81%staatl.), Captrain Holding 45%, Ambrogio Trasporti 3%</b>	<b>89,10%</b>	<b>10,90%</b>	Vgl. Richter, 2018
BM Bahndienste GmbH				Vgl. Richter, 2018
Bocholter Eisenbahngesellschaft mbH	Eigentümer Guido Lohscheller und Andreas Domke je 50%		100%	Vgl. Richter, 2018
Bolay & Moser EVU GbR	Gesellschafter Christoph Bolay (auch Geschäftsführer)		100%	Bauzugdienste, keine GV-Aktivität erkennbar
Borkumer Kleinbahn- und Dampfschiffahrt GmbH	keine GV-Aktivität erkennbar			Vgl. Borkumer Kleinbahn o. D.

BoxXpress.de GmbH	47% ERS, 38% EUROGATE, 15% TXL	-	-	Vgl. Richter, 2018
Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH	3 Gemeinden mit gleichen Anteilen Keine GV Aktivität erkennbar	100%		Vgl. Bremen-Thedinghauser Eisenbahn o. D.
Brohltal Schmalspureisenbahn Betriebs GmbH	Schmalspurbetrieb VG Brohltal + 2 Eigentümer		90%	Vgl. Brohltal Schmalspureisenbahn o. D.
BSAS Eisenbahn Verkehrs GmbH & Co. KG	BSAS Verwaltungsgesellschaft mbH - Alexander Stein		100%	Vgl. Richter, 2018
BSB - Saugbagger und Zweivegetechnik Stefan Mattes GmbH & Co. KG	Bauzugverkehre			Vgl. Richter, 2018
BTE BahnTouristikExpress GmbH	keine GV-Aktivität erkennbar			Vgl. RDC Deutschland o. D.
BUDAMAR WEST GmbH	Tochter Budamar Logistik Group - im Eigentum der BUDAMAR TRANSPORT LIMITED - keine staatlichen Einflüsse genannt		100%	Vgl. Budamar, o.D. Vgl. Antimonopolamt der Slowakei, 2021
BUG Vermietungsgesellschaft mbH*	Martin Thomas		100%	Vgl. Richter, 2018
C + L Consult & Logistik GmbH	Personaldienstleister - keine GV- Aktivität erkennbar			Vgl. C+L Consult & Logistik o. D.
Captrain Deutschland CargoWest GmbH	T.F. Holding SAS - SNCF	100%		Vgl. Richter, 2018
Captrain Polska Sp. Z o.o."	ITL-Eisenbahngesellschaft - zugehörig zur SNCF Gruppe	100%		Vgl. Richter, 2018
Cargo Logistik Rail-Service GmbH	Stephan Carraß		100%	Vgl. Richter, 2018
Cargo-Rail Gesellschaft mit beschränkter Haftung	gelöscht - keine GV Aktivität erkennbar			Vgl. Companyhouse o. D.
CD Cargo a.s."	CD-Gruppe	100%		Vgl. Richter, 2018
CD CARGO POLAND SPOKA Z Organizczone odpowiedzialnoscia"	CD Cargo AS-CD Gruppe	100%		Vgl. Richter, 2018
Centralbahn GmbH				Vgl. Richter, 2018
CER Poland spolka z organizczone odpowiedzialnoscia"	Tochter CER-Holding - Investition des ungarischen Staatsfonds	100%		Vgl. Széchenyi Alapok o. D.
Certis Belchim B.V. Niederlassung Deutschland	Tochter Strukton Gruppe - Bau		100%	Vgl. Richter, 2018
CFL Cargo Deutschland GmbH	CFL Cargo S.A.	66,66%	33,33%	Vgl. Richter, 2018
Chemion Logistik GmbH	Currenta GmbH&Co. OHG - Bayer AG 60%; LANXESS AG 40%		100%	Vgl. Richter, 2018
Chiemsee-Schiffahrt Ludwig Feßler KG	keine GV-Aktivität erkennbar			Vgl. Richter, 2018
City Rail a.s."	in DE keine Aktivität erkennbar			Vgl. City Rail o. D.
CO Schweisstechnik GmbH	Bautechnik - keine GV Aktivität erkennbar			Vgl. CO Schweisstechnik o. D.
Crossrail Benelux N.V."	Tochter BLS-Cargo			Vgl. Richter, 2018
CTL Logistics GmbH_Berlin	CTL Logisitcs SP. Z.o.o. - European Rail Freight II S.á.r. 75,8%; CTL Mezz A Luxco S.á.r.l. 24,2%		100%	Vgl. Richter, 2018
CTL LOGISTICS SPOLKA Z ORGANICZONA ODPowiedzialnoscia"	European Rail Freight II S.á.r.l. + CTL Mezz A Luxco S.á.r.l.		100%	Vgl. Richter, 2018
D & D Eisenbahn GmbH	Christian Dehns 60%; Dörte Dehns 40%		100%	Vgl. Richter, 2018
DAB RAIL Sp. Z. o.o. - heute Jaxan Rail"	Anna Maria Pietrzak 98% + weitere		100%	Vgl. Rejestr jo (II) o. D.
Dampfbahn Fränkische Schweiz e.V.				Vgl. Richter, 2018
Dampfzug-Betriebs-Gemeinschaft e. V.				Vgl. Richter, 2018
DB Bahnbau Gruppe GmbH	Bauzugverkehre			Vgl. Richter, 2018
DB Cargo AG	Tochter DB Konzern	100%		Vgl. Richter, 2018
DB Cargo Nederland N.V."	Tochter DB Cargo AG- DB Konzern	100%		Vgl. Richter, 2018
DB Fahrwegdienste GmbH	Tochter DB Infrastruktur - DB Konzern	100%		Vgl. Richter, 2018
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH				Vgl. Richter, 2018
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft				Vgl. Richter, 2018
DB InfraGO Aktiengesellschaft	Bauzugverkehre			Vgl. Richter, 2018
DB Regio Aktiengesellschaft				Vgl. Richter, 2018

DB RegioNetz Infrastruktur GmbH	Bauzugverkehre			Vgl. Richter, 2018
DB RegioNetz Verkehrs GmbH				Vgl. Richter, 2018
DB Systemtechnik GmbH*				Vgl. Richter, 2018
Delmenhorst - Harpstedter Eisenbahn GmbH	6 Städte/Gemeinden/Kommunen	100%		Vgl. Richter, 2018
DeltaRail GmbH	Exploris S.A. 90%; Jörg Hahnfeld 10%	90%	10%	Vgl. Richter, 2018
Dessauer Verkehrs- und Eisenbahngesellschaft mbH (DVG)				Vgl. Richter, 2018
Deutsche Gleisbau Material Transport GmbH	Bauzugverkehre			Vgl. Northdata o. D.
Die Länderbahn GmbH [DLB]				Vgl. Richter, 2018
Die Regionenbahn GmbH*				
Diepholzer Kreisbahn EVU GmbH	Unternehmensgruppe mit mehreren Firmierungen - gehalten von Diepholzer Kreisbahn Holding - 1 Eigentümer		100%	Vgl. Diepholzer Kreisbahn o. D. Vgl. Companyhouse (II), o. D.
dispo-Tf Rail GmbH	über dispo Tf Financial GmbH-Dirk Vogel		100%	Vgl. Richter, 2018
Döllnitzbahn GmbH				Vgl. Richter, 2018
Dortmunder Eisenbahn GmbH	65% Captrain, 35% Dortmunder Hafen	100%		Vgl. Richter, 2018
DP Deutsche Privatbahn GmbH	Ludger Guttwein		100%	Vgl. Richter, 2018
DPB Rail Infra Service GmbH"	Tochter DPB-Gruppe		100%	Vgl. DPB Unternehmensgruppe, o. D. Vgl. Kleine Zeitung, 2024
Dresdner Verkehrsbetriebe GmbH				Vgl. Richter, 2018
Dresdner Verkehrsservicegesellschaft mbH				Vgl. Richter, 2018
duisport rail GmbH	Duisburger Hafen AG - je 1/3 Stadt, Land und Bund	100%		Vgl. Duisport, o. D.
DUOmobile GmbH	Dr. Boris Zimmermann GmbH		100%	Vgl. Richter, 2018
e.g.o.o. Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg mbH	ENERCON Logisitic GmbH		100%	Vgl. Richter, 2018
EBL EisenbahnBetriebsLeistungen GmbH				Vgl. Richter, 2018
EBS Erfurter Bahnservice Gesellschaft mit beschränkter Haftung	Maik Günzler 75,2%, Nico Kempe 24,8%		100%	Vgl. Richter, 2018
ECCO Rail sp. Z o.o."	2 Gesellschafter		100%	Vgl. Richter, 2018
ecco rail GmbH	Johann Pötsch 80%; TrainTheTrain Logistik GmbH 20%		100%	Vgl. Richter, 2018
EfW Verkehrsgesellschaft mbH				Vgl. Richter, 2018
EH Güterverkehr GmbH	ThyssenKrupp Steel Europe AG		100%	Vgl. Richter, 2018
EHB Eisenbahn- und Hafenbetriebsgesellschaft Region Osnabrück mbH	Stadtwerke Osnabrück	100%		Vgl. Richter, 2018
Eifelbahn Verkehrsgesellschaft mbH	1 gesellschafter Jörg Seyffert		100%	Vgl. Richter, 2018
Eiffage Infra-Nordwest GmbH	Eiffage Travaux Publics SAS			Vgl. Richter, 2018
Eiffage Infra-Rail GmbH	Eiffage Travaux Publics SAS			Vgl. Richter, 2018
Eiffage Infra-Süd GmbH	Eiffage Travaux Publics SAS			Vgl. Richter, 2018
Eiffage Infra-West GmbH	Eiffage Travaux Publics SAS			Vgl. Richter, 2018
eisenbah.jetzt GmbH	Ingo Dewald - Privateigentümer		100%	Vgl. eisenbah.jetzt o. D.
Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitzalbahn mbH	2 private Gesellschafter und ein Verein		100%	Vgl. Richter, 2018
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	10 Städte/Gemeinden/ Kommunen und das Land Niedersachsen	100%		Vgl. Richter, 2018
Eisenbahnfreunde Rodachtalbahn e. V. c/o Ralf Ellinger"				Vgl. Richter, 2018
Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH	ENON Gesellschaft mbH & Co KG-Thomas Becken und Mathias Tenisson		100%	Vgl. Richter, 2018
Eisenbahn-Service-Gesellschaft mbH	Markus Weber 77,78%; Thomas Bürkle 20%; Jürgen Reichert 2,22%		100%	Vgl. Richter, 2018

ELG GmbH	Bauzugverkehre - Oliver Götz			Vgl. Richter, 2018
Emons Bahntransporte GmbH	Emons Spedition		100%	Vgl. Richter, 2018
Emsländische Eisenbahn GmbH	Landkreis Emsland	100%		Vgl. Richter, 2018
ERC.D GmbH	Tochter TEX Holding, private Investitionen		100%	Vgl. Tex Holding o. D.
Erfurter Bahn GmbH	Stadt Erfurt	100%		Vgl. Richter, 2018
Erfurter Gleisbau GmbH	Bauzugverkehre			Vgl. Erfurter Gleisbau o. D.
erixx GmbH				Vgl. Richter, 2018
erixx Holstein GmbH	Tochter OHE/Netinera - keine GV Aktivität erkennbar			Vgl. Erixx Holstein o. D.
ERS Railways BV"				Vgl. Richter, 2018
ESG Eisenbahnservice Gesellschaft mbH"	3 private Gesellschafter		100%	Vgl. Richter, 2018
ESL GmbH Eisenbahnverkehrsunternehmen	Jens Mende 74%, Philipp Schemutat 26%		100%	Vgl. Richter, 2018
Eurailpool GmbH	Bauzugverkehre			Vgl. Eurailpool o. D.
EURASIAN RAILWAY CARRIER sp. Z o.o. "	3 Eigentümer - RTSB, BELINTERTRANS-GERMANY GmbH und ECCO RAIL Sp. z o.o.		100%	Vgl. Rejestr jo (III) o. D.
eurobahn GmbH & Co. KG	keine GV-Aktivität erkennbar			Vgl. Eurobahn o. D.
Eurogate Rail Hungary ZRT"	64% Eurogate Intermodal - gehalten von Eurokai - börsennotiert, 36% I.C.E. Holding AG		100%	Vgl. Eurogate, o.D.
EVS EUREGIO-Verkehrsschiennetz GmbH"				Vgl. Richter, 2018
Fahrzeugwerk Karsdorf GmbH & Co. KG				Vgl. Richter, 2018
Farge-Vegesacker Eisenbahn GmbH	TochterCaptrain Deutschland	100%		Vgl. Richter, 2018
Fels Netz GmbH				
FKA Fahrzeugkompetenzzentrum Augsburg GmbH				Vgl. Richter, 2018
Flecken Bruchhausen-Vilsen				Vgl. Richter, 2018
Flex Bahndienstleistungen GmbH	Jan Habraneck, Kai Klaus Anger		100%	Vgl. Richter, 2018
FlixTrain GmbH				Vgl. Richter, 2018
FOXrail Zartkoruen Mukodo Reszenyarsasag"	1 Gesellschafter András Bogdán		100%	Vgl. Richter, 2018
FRACHTbahn Traktion GmbH"			100%	Vgl. Richter, 2018
Fränkische Museums Eisenbahn e.V. Nürnberg"	Verein		100%	Vgl. Richter, 2018
Franz Kassecker GmbH	Bauzugverkehre			Vgl. Kassecker o. D.
Freiberger Eisenbahngesellschaft mbH				Vgl. Richter, 2018
Freightliner DE GmbH	Freightliner- Tochter Genesee & Wyoming		100%	Vgl. Richter, 2018
GBM Gleisbau Maas GmbH	Bauzugverkehre			Vgl. Richter, 2018
Geiger + Schüle Bau GmbH & Co.KG	Bauzugverkehre			Vgl. Richter, 2018
Gernsheimer Hafenbetriebs-Gesellschaft mbH	Stadt Gernsheim	100%		Vgl. Gernsheim o. D.
GET Eisenbahn und Transport GmbH	VLO Landkreis Osnabrück 74,6%; Georgsmarienhütte Holding GmbH 25,4%	74,60%	25,40%	Vgl. Richter, 2018
GfE Gesellschaft für Eisenbahnbetrieb mbH				Vgl. Richter, 2018
G&K Rail Transport sp. Z o.o. Company"	Ann. Gehalten durch Gründer		100%	Vgl. G & K Rail Group o. D.
Go Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH				Vgl. Richter, 2018
GTS Rail S.p.A. "	Tochter GTS Group (im Eigentum der Firmen Gründer)+ 3 private Eigentümer		100%	Vgl. Richter, 2018
Gunvor Deutschland GmbH	Torbjörn Törnqvist 72% und leitende Angestellte 28%		100%	Vgl. Richter, 2018
H. Klostermann Baugesellschaft mbH	Bauzugverkehre			Vgl. Klostermann o. D.

H.F. Wiebe GmbH & Co. KG	Bauzugverkehre - Wiebe Holding		100%	Vgl. Richter, 2018
Hafen Krefeld GmbH & Co. KG	Stadt Krefeld und Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH	100%		Vgl. Richter, 2018
Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK)	Stadtwerke Köln, Stadt Köln, Rhein Erfk Kreis	100%		Vgl. Richter, 2018
Hafenbetriebsgesellschaft m.b.H. Hildesheim	Stadt Hildesheim und Rhenus AG NL Hildesheim, je 50%	50%	50%	Vgl. Richter, 2018
HAM Rail Port GmbH	Aykan Ceran		100%	Vgl. Richter, 2018
Hamburger Rail Service GmbH & Co. KG	Sven-Alexander Ptach & Adem Gülaz, je 50%		100%	Vgl. Richter, 2018
Hamburg-Köln-Express GmbH	keine GV-Aktivität erkennbar			Vgl. RDC Deutschland o. D.
Hans Kaiser GmbH & Co. KG	Bauzugverkehre			Vgl. Kaiser Gleisbau o. D.
Hans Strube Gleisbau, Hochbau, Tiefbau GmbH	5 Gesellschafter			Vgl. Richter, 2018
Hanse Bahn Nord GmbH	keine GV Aktivität erkennbar			Vgl. Hanse Bahn Nord o. D.
HANSeatische Eisenbahn GmbH	ENON Gesellschaft mbH & Co KG- Thomas Becken und Mathias Tenisson			Vgl. Richter, 2018
Hansebahn Bremen GmbH	51% Captrain - SNCF, 49% Arcelo Mittal	51%	49%	Vgl. Richter, 2018
Härtsfeldbahn Betriebs-GmbH	keine GV Aktivität erkennbar			Vgl. Härtsfeld Museumsbahn o. D.
Hartung-Bau Ingenieur- Tief- und Straßenbau GmbH	Bauzugverkehre			Vgl. Hartung Bau o. D.
Harzer Schmalspurbahn GmbH				Vgl. Richter, 2018
Havelländische Eisenbahn Aktiengesellschaft	6 Eigentümer, 5 davon staatlich, 1e private SE	88,80%	11,20%	Vgl. Richter, 2018
HBC Hanseatisches Bahn Contor GmbH	ZigsXpress 67%; Deutsche Eisenbahn Service AG		100%	Vgl. Richter, 2018
Heavy Haul Power International GmbH	3 Private Eigentümer mit 70/25/5% Anteil		100%	Vgl. Richter, 2018
Hector Rail AB"	Eigentum des Fonds EQT Infrastructure II + Management		10%	Vgl. Richter, 2018
Hector Rail GmbH	Hector Rail AB - Fond EQT Infrastructure II		100%	Vgl. Richter, 2018
Helrom GmbH	Tochter Helrom Limited - Keith Heller		100%	Vgl. Handelsblatt, 2020
HERING Bahndienste GmbH				
Hespertalbahn e. V.				Vgl. Richter, 2018
HEXAFRET SAS"		100%		Vgl. Richter, 2018
HFM Managementgesellschaft für Hafen und Markt Frankfurt mit beschränkter Haftung	Stadt Frankfurt am Main	100%		Vgl. Richter, 2018
HGB -Hessische Güterbahn GmbH	Torsten Putze		100%	Vgl. Richter, 2018
HLB Basis AG	9 Städte und Kreise, 1 Privatperson - Marlene Koch - 005%	99,99%		Vgl. Richter, 2018
HLB Hessenbahn GmbH				Vgl. Richter, 2018
Holsteinische Eisenbahngesellschaft für historischen Verkehr gGmbH	keine GV Aktivität erkennbar			Vgl. Hehs o. D.
Holzlogistik & Güterbahn GmbH (HLG)	Gerhard Pfaff - 100%		100%	Vgl. Richter, 2018
HOYER GmbH Internationale Fachspedition	Hoyer Group - Familieninhaber		100%	Vgl. Hoyer Group o. D.
HSL Logistik GmbH	Tochter Mercitalia	100%		Vgl. TX Logistik 2023
HTAG Häfen und Transport Aktiengesellschaft*	Tochter HGK - Stadtwerke Köln	100%		Vgl. Hafen Hamburg o. D.
HTRS Süd GmbH*	gelöscht - keine GV Aktivität erkennbar			Vgl. Handelsregister Online (I) o. D.
HTS- Mobile Schienenfahrzeugtechnik GmbH	Wartungsunternehmen - keine GV Aktivität erkennbar			Vgl. Hts Kassel o. D.
ICL Ludwigshafen Service GmbH	keine GV Aktivität erkennbar			Vgl. ILC Group o.D.
IGEBA Ingenieurgesellschaft Bahn mbH	Dieter Peschel und Frank Lehmann, je 50%		100%	Vgl. Richter, 2018
IGT Inbetriebnahmegesellschaft Transporttechnik mbH	4 Gesellschafter, je 25%		100%	Vgl. Richter, 2018

Ilmebahn GmbH	Landkreis Northeim 69,99%; Stadt Einbeck 29,25%; Streubesitz 0,75%	99,24%	0,75%	Vgl. Richter, 2018
Ilztalbahn GmbH	15 Private Gesellschafter + 1 Verein		100%	Vgl. Richter, 2018
InfraLeuna GmbH	5 Firmen als Gesellschafter, Linde AG, Domo Investment Group, Infra Leuna Beteiligungs GmbH, Leuna Harze GmbH, MDSE GmbH		100%	Vgl. Richter, 2018
Infraserv Logistics GmbH	Infraserv GmbH & Co. KG Höchst KG -Köchst Konzern		100%	Vgl. Richter, 2018
IntEgro Verkehr GmbH	Volker Dietel 50%; Kay Kreisel 50%		100%	Vgl. Richter, 2018
Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr IGE GmbH & Co. KG	Armin Götz 65%; Jürgen Zekeli 35%		100%	Vgl. Richter, 2018
InterTourex GmbH				
IPZ GmbH	vsl zugehörig zur UPZ-Gruppe, keine GV Aktivität erkennbar			Vgl. UPZ Gruppe o. D.
ITB Industrietransportgesellschaft mbH Brandenburg EVU	Manfred Villmann		100%	Vgl. Richter, 2018
ITL-Eisenbahngesellschaft mbH	zugehörig zur Captrain Gruppe - SNCF	100%		Vgl. Captrain o. D.
Jade-Weser-Bahn GmbH"	Tätigkeiten in evb aufgegangen			Vgl. Richter, 2018
JumboTec GmbH*	Bauzugverkehre - keine GV Aktivität erkennbar			Vgl. Jumbotec o. D.
K+S Minerals and Agriculture GmbH*				
KAF Falkenhahn Bau AG				Vgl. Richter, 2018
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung				Vgl. Richter, 2018
KGT Gleis- und Tiefbau GmbH"	Bauzugverkehre			Vgl. KGT Gleis- und Tiefbau o.D.
KombiRail Europe B.V."	Tochter Kombirail Intermodal Services AG	-	-	Vgl. Richter, 2018
KombiRail Europe GmbH	50% DB AG; 219 Speditionen: 50	mind. 50%	max. 50%	Vgl. Kombiverkehr o. D.
Kommanditgesellschaft EMS-Gleisbau (GmbH & Co.)				Bauzugverkehre
Kompetenz für Schienengebundene Verkehre GmbH"				Vgl. Richter, 2018
Komplex Rail Vasuti Szolgaltato Korlatolt Felelossegu Tarsasag"	2 private Eigentümer		100%	Vgl. Companywall o. D.
K-Rail GmbH	SETG 100% - Gunter Rudolf Piterka		100%	Vgl. Richter, 2018
Kreisbahn Mansfelder Land GmbH	Gerhard Kellner 26% + selbsthalten von Anteilen - keine nennenswerte Aktivität schtbar		100%	Vgl. Cargo Logistik Rail Service o. D.
Kreisverkehrs- und Infrastrukturbetrieb St. Wendel				Vgl. Richter, 2018
KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH (KSW)	Kreis Siegen-Wittgenstein	100%		Vgl. Richter, 2018
Kübler Heavy Rail GmbH				
L & K GbR	Kein Unternehmen im Handelsregister auffindbar			Vgl. Handelsregister Online, o. D.
L & S Luddenit und Scherf GmbH*	Wilfried Scherf & Michael Luddenheit, je 50%		100%	Vgl. Richter, 2018
Laeger & Wöstenhöfer GmbH & Co. KG	Joachim Laeger & Beate Wöstenhöfer		100%	Vgl. Richter, 2018
Lausitz Energie Bergau AG	Vattenfall 100% - nur GV auf eigenem Netz			Vgl. Richter, 2018
LEG Leipziger Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH	André Pietz		100%	Vgl. Richter, 2018
Leo Express Global a.s."				Vgl. Richter, 2018
LEONHARD WEISS Eisenbahnverkehrsunternehmen GmbH				

Leonhard Weiss GmbH & Co. KG	Bauzugverkehre			Vgl. Richter, 2018
LGM Logistikgesellschaft mbH	Bauzugverkehre			Vgl. Hasselmann LGM o. D.
Lineas NV/SA"	Privatisiertes Incumbent Aufteilung Investor und Staatsfond			Vgl. Lineas, 2025; Vgl. DVZ Lineas, 2024
LION Rail GmbH	Sven Noatzke		100%	Vgl. LION Group o. D.
LOCON Logistik & Consulting AG	3 Privatpersonen als Eigentümer		100%	Vgl. Richter, 2018
LoConnect GmbH	Christian Fries 100%		100%	Vgl. Richter, 2018
Lokomotion Austria Gesellschaft für Schienentraktion mbH"		mind. 50%		- Vgl. Richter, 2018
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH	DB Cargo 30%; RTC 30%; Kombierkehr 20%; STR 20%	mind. 50%		- Vgl. Richter, 2018
Lok-Partner Betriebsgesellschaft mbH & Co. KG	3 private Eigentümer		100%	Vgl. Companyhouse (I) o. D.
LTE Germany GmbH	LTE Logistik- und Transport GmbH - Tochter GKB und Rhenus, je 50%	50%	50%	Vgl. Richter, 2018
LTE Logistik- und Transport- GmbH"	LTE Logistik- und Transport GmbH - Tochter GKB und Rhenus, je 50%	50%	50%	Vgl. Richter, 2018
LTE Netherlands B.V."	LTE Logistik- und Transport GmbH - Tochter GKB und Rhenus, je 50%	50%	50%	Vgl. Richter, 2018
LTE POLSKA sp. Z o.o."	LTE Logistik- und Transport GmbH - Tochter GKB und Rhenus, je 50%	50%	50%	Vgl. Richter, 2018
Lutra GmbH	Stadt KönigsWusterhausen	100%		Vgl. Richter, 2018
LWC Lappwaldbahn Cargo GmbH	Kai Uwe Ebert-100%		100%	Vgl. Richter, 2018
M Rail Mobility"	Kein Unternehmen im Handelsregister auffindbar			Vgl. Handelsregister Online, o. D.
Magdeburger Hafen GmbH	öffentliches Unternehmen - Magdeburg	100%		Vgl. Richter, 2018
Mansfelder Bergwerksbahn e. V.				Vgl. Richter, 2018
Märkische Dienstleistungsservice GmbH	keine GV Aktivität erkennbar- nur Personaldienstleister			Vgl. MDsG
MaS Bahnconsult GmbH				
Matthäi Trimodalbau GmbH & Co. KG*				Vgl. Richter, 2018
Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH				Vgl. Richter, 2018
Medway Belgium"	Tochter MSC-Group		100%	Vgl. Richter, 2018
MEDWAY ITALIA S.r.l."	Tochter MSC-Group		100%	Vgl. Richter, 2018
MEG Märkische Eisenbahngesellschaft mit beschränkter Haftung	3 Gesellschafter im öffentliche Eigenum, MVG GmbH 99,27%; MKG 0,5%; Stadt Plettenberg 0,23%	100%		Vgl. Wikipedia (II) o. D.
METRANS Rail (Deutschland) GmbH	Metrans 100% - HHLA Intermodal GmbH	66,80%	33,20%	Vgl. METRANS o. D.
METRANS Rail Sp. Z o.o."	Tochter Metrans	66,80%	33,20%	Vgl. Richter, 2018
METRANS Rail s.r.o."	Tochter Metrans	66,80%	33,20%	Vgl. Richter, 2018
MEV Eisenbahn Verkehrsgesellschaft mbH	HSM Management- und Beteiligungs GmbH 100%		100%	Vgl. HSM Beteiligungsgesellschaft o. D.
MHEL Müchelner Hoch-, Erd- und Leitungsbau GmbH	Bauzugverkehre			Vgl. MHEL, o. D.
Mindener Kreisbahnen GmbH	Kreis Minden Lübbecke	100%		Vgl. Richter, 2018
Mineraloelraffinerie Oberrhein GmbH & Co. KG				
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH	80% DB Cargo, 20% VTG	80%	20%	Vgl. Richter, 2018
Mittelfränkische Eisenbahnbetriebs GmbH	keine GV Aktivität erkennbar- nur Infrastruktur			Vgl. MEbG, o. D.
Mittelweserbahn GmbH	EVb GmbH 99,99%; Mittelweserbahn GmbH 0,01% - 10 Gemeinden + Hannoversche Beteiligungsgesellschaft	100%		Vgl. Richter, 2018

MM Railservice GmbH	Vgl. 2 private Gründer - keine GV Aktivität erkennbar- nur Infrastruktur		100%	Vgl. M2 RailGroup, o. D.
Muldental-Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH	PRESS 100% - 2 Eigentümer und 1 Verein		100%	Vgl. Richter, 2018
Museumsbahn Schönheide e.V. (Gemeindeverwaltung Schönheide)				Vgl. Richter, 2018
Museumseisenbahn Hamm e. V.	keine GV Aktivität erkennbar			Vgl. Museumseisenbahn Hamm, o. D.
Museums-Eisenbahn-Club-Losheim (MECL)"				Vgl. Richter, 2018
MZ Eisenbahndienstleistungen GmbH			100%	Vgl. MZ Eisenbahndienstleistungen o. D.
NBE nordbahn Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG				Vgl. Richter, 2018
NBS Niederlausitzer Bahnservice GmbH	Familiengehalten/geführt		100%	Vgl. Niederlausitzer Bahnservice o. D.
neg Süderau Betriebs GmbH"	Mit NEG verschmolzen - Keine Aktivität mehr als eigenes EVU			Vgl. Implisense, o. D.
NeSA Eisenbahn- Betriebsgesellschaft Neckar-Schwarzwald-Alb mbH	8 Gesellschafter		100%	Vgl. Richter, 2018
Netzwerkbahn Sachsen GmbH	Felix Hils		100%	Vgl. Richter, 2018
Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn AG (NME)	94% Vering & Waechter GmbH & Co. KG; Streubesitz 6%		100%	Vgl. Richter, 2018
Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG*	Stadtwerke Düsseldorf und Neuss	100%		Vgl. Richter, 2018
Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft NIAG	Rhenus Veniro 51%, 5 Städte und Kreise 49%	49%	51%	Vgl. Richter, 2018
Norddeutsche Eisenbahn Niebüll GmbH	CFL Luxemburg + RDC	74,90%	25%	Vgl. Richter, 2018
Nordic Rail Service GmbH	Tochter LHG Service Gesellschaft mbH - Hafen Lübeck	100%		Vgl. Richter, 2018
Nordlandrail GmbH	Oberländer - Private Person		100%	Vgl. Eurailpress, 2012
NordOstBayerische Eisenbahndienstleistungen (NOBEG) - Kurt Reinold	Inhaber: Kurt Reinold		100%	Vgl. Bahnadressen, o. D.
Nord-Ostsee-Bahn GmbH				Vgl. Richter, 2018
NordWestBahn GmbH (NWB)	Transdev			Vgl. Richter, 2018
OCTOPUS RAIL GmbH	aufgelöst- keine GV Aktivität erkennbar			Vgl. Handelsregister Online (II), o. D.
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH				Vgl. Richter, 2018
OHE Cargo GmbH*				Vgl. Richter, 2018
Oiltanking Deutschland GmbH & Co.KG	Tochtergesellschaft von Marquard & Bahls		100%	Vgl. Oiltanking DeutschlandGmbH o. D.
Oiltanking Tanklager Waltershof GmbH & Co.KG	zugehörig zur Oiltanking GmbH		100%	Vgl. Enport, o. D.
Olavion sp. Z o.o.	Olaf Zielinski		100%	Vgl. Richter, 2018
Orlen Kolej sp. Z o.o.	Kapitalgruppe Polski Koncern Naftowy Orlen S.A. - ausgegliedert aus poln. Ölkonzern		100%	Vgl. Richter, 2018
Ost-West Logistic Poland sp. Z o.o.	Tochter OWLN Gruppe aus der Ukraine - vsl privat		100%	Vgl. Ost-West Logistik o. D.
Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE)*	87,5% Netinera Bachstein, 8 Landkreise - 13%	100%		Vgl. Richter, 2018
PCC Intermodal GmbH	Waldemar Preussner über PCC SE		100%	Vgl. PCC, o. D. Vgl. PCC Intermodal, o. D.
Pfalzbahn Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH	6 Gesellschafter		100%	Vgl. Richter, 2018
PKP Cargo S.A."	börsennotiert mit >1/3 staatlich gehaltenen Aktien	-	-	Vgl. Richter, 2018
PKP INTERCITY SPOLKA AKCYJNA"				Vgl. Richter, 2018
POLREGIO S.A."	keine GV Aktivität erkennbar			Vgl. Polregio, o. D.

Prefere Resins Germany GmbH"	Dynea Chemicals Oy - Fondsgesellschaft		100%	Vgl. Richter, 2018
Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG)	Tochter Netinera- Italienische Staatsbahn	100%		Vgl. Richter, 2018
Prolok GmbH"	Emons-Rail-Cargo GmbH (75%) und Sabine Gerda Klewitz		100%	Vgl. Richter, 2018
Rail & Service GmbH*	Bauzugverkehre			Vgl. Richter, 2018
Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft	Tochter RCC	100%		Vgl. Richter, 2018
Rail Cargo Carrier-Germany GmbH"	Tochter RCC	100%		Vgl. Richter, 2018
Rail Cargo Carrier - Poland sp. Z o.o."	Tochter RCC	100%		Vgl. Richter, 2018
Rail Force One Germany GmbH	Rail Innovators Group, Mark & Julian Remie		100%	Vgl. Richter, 2018
Rail Logistic 24 GmbH"	aufgelöst- keine GV Aktivität erkennbar			Vgl. Eurailpress (I), 2012
Rail Power Systems GmbH"	Bauzugverkehre			Vgl. RPS, o. D.
Rail STM Sp. z o.o."	Michał Piotr Piotrowski 80%; Katarzyna Teresa Piotrowska 20%		100%	Vgl. Rejestr jo (IV), o. D.
rail thuringia GmbH	2 private Eigentümer (Scheidig und Rosendahl)		100%	Vgl. Eurailpress (II), 2021
Rail Time Logistics GmbH	aufgelöst- keine GV Aktivität erkennbar			Vgl. Northdata (I), o. D.
Rail4Captrain GmbH	Captrain Deutschland	100%		Vgl. Richter, 2018
RailAdventure GmbH	nur Versuchs/ Probefahrten			Vgl. Richter, 2018
Raildox GmbH & Co. KG	4 Eigentümer (Rudolf)		100%	Vgl. Richter, 2018
Railflex GmbH	Eigentümer: David Sebastian Uhr		100%	Vgl. Richter, 2018
Railpool Lokservice GmbH & Co. KG				Vgl. Richter, 2018
Railsystems RP GmbH	Eigentümer: Steffen Müller		100%	Vgl. Richter, 2018
Railtrans International, a.s."	RT Logistic a.s. - priat gehalten		100%	Vgl. Richter, 2018
Railtraxx NV"	Tochter SNCF Gruppe	100%		Vgl. Richter, 2018
RBH Logistics GmbH	Tochter DB Cargo AG	100%		Vgl. Richter, 2018
RBP Rheinische Bahnpersonal- und Verkehrsgesellschaft mbH	2 private Eigentümer a 50%		100%	Vgl. RBP o. D.
RbT Regiobahn Thüringen GmbH*				Vgl. Richter, 2018
RDC Autozug Sylt GmbH	RDC 90% und 7 weitere Gesellschafter		100%	Vgl. Richter, 2018
RDC Deutschland GmbH	RDC Autozug Sylt GmbH macht GV - RDC: keine GV Aktivität erkennbar		100%	Vgl. RDC Deutschland (I) o. D.
Regio Infra Service Sachsen GmbH	RPE 50% + CVAG 50%	50%	50%	Vgl. Richter, 2018
Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH	Captrain Deutschland	100%		Vgl. Richter, 2018
RegioJet AT GmbH"	Tochter Regiojet holding a.s. keine GV Aktivität erkennbar			Vgl. Firmen ABC (I), o. D.
Regionalverkehr Münsterland GmbH	11 Städte und Kommunen	100%		Vgl. Richter, 2018
Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH	22 Städte und Kommunen	100%		Vgl. Richter, 2018
Rennsteigbahn Gesellschaft mbH & Co. KG	12 private Gesellschafter		100%	Vgl. Richter, 2018
Retrack Germany GmbH	Tochter VTG		100%	Vgl. Richter, 2018
RheinCargo GmbH & Co. KG	Häfen Köln und Neuss	100%		Vgl. Richter, 2018
Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH	Kreis Rhein Sieg	100%		Vgl. Richter, 2018
Rhenus Port Logistics Rhein Neckar GmbH & Co. KG*	Rhenus Group		100%	Vgl. Richter, 2018
Rhenus Rail St. Ingbert GmbH	Rhenus Group		100%	Vgl. Richter, 2018
Rhomberg Sersa Bahntechnik GmbH"	Bauzugverkehre			Vgl. Rhomberg Sersa, o. D.
Rhomberg Sersa Deutschland - Ost GmbH"	Bauzugverkehre			Vgl. Rhomberg Sersa, o. D.
RM Rail Mobility GmbH*	keine Unternehmensaktivität feststellbar			Vgl. Webvalid, o. D.
Road & Rail Service e.K.	Bauzugverkehre			Vgl. Richter, 2018

Rostocker Straßenbahn AG"				Vgl. Richter, 2018
Rotterdam Rail Feeding B.V."	Tochter G&W, welche Brookfield Infrastrucutre Partners, L.P. und GIC gehört		100%	Vgl. Richter, 2018
RP Eisenbahn GmbH				Vgl. Richter, 2018
RS Gleisbau GmbH*	Bauzugverkehre			Vgl. RSV, o. D.
RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH	Privatpersonen und Verein		100%	Vgl. Wikipedia (I), o. D.
RST Rangier-Service und Transportgesellschaft mbH	Schubert + Jonen Holding		100%	Vgl. Richter, 2018
RTB Cargo Austria "	RATH GmbH		100%	Vgl. Richter, 2018
RTB CARGO GmbH	RATH GmbH		100%	Vgl. Richter, 2018
RTS Rail Transport Service GmbH"	Tochter Swietelsky			Vgl. Richter, 2018
Ruhrbahn Mülheim GmbH	Beteiligungen Mülheim	100%		Vgl. Richter, 2018
Rund ums Gleis GmbH	Jan Ristau		100%	Vgl. Northdata, o. D.
Ruhrthalbahn GmbH"				Vgl. Richter, 2018
Saar Rail GmbH	Saarstahl AG		100%	Vgl. Richter, 2018
Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH (SOEG)"	6 Gemeinden/Landkreise	100%		Vgl. Richter, 2018
Salzbug AG für Energie, Verkehr u. Telekommunikation"	Stadt/Land Salzburg + Energie Oberösterreich	100%		Vgl. Richter, 2018
SAB Schwäbische Alb-Bahn GmbH*	2 Eigentümer und ein Verein		100%	Vgl. Richter, 2018
S-Bahn Berlin GmbH				Vgl. Richter, 2018
SBB Cargo Deutschland GmbH	Tochter SBB Cargo International	75%	25%	Vgl. Richter, 2018
Schienenflotte GmbH*				
Schiffahrt der Inselgemeinde Langeoog (Inselbahn)				Vgl. Richter, 2018
Schütz GmbH & Co. KGaA*	Eigentum der Familie Schütz		100%	Vgl. Wikipedia (III) o. D.
Schwalbe Baugesellschaft mbH & Co. KG	Bauzugverkehre			Vgl. Schwalbe Baugesellschaft, o. D.
Schweerbau Gesellschaft mit beschränkter Haftung und Co. KG. Bauunternehmen	Bauzugverkehre			Vgl. Schweerbau o. D.
Schweerbau Logistik GmbH	Bauzugverkehre			Vgl. Schweerbau Logistik o. D.
SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH	keine eigene GV Aktivität erkennbar			Vgl. Richter, 2018
SES Aus- und Fortbildung	keine eigene GV Aktivität erkennbar			Vgl. SES, o. D.
SGL-Schienen Güter Logistik GmbH	Knape Gruppe Holding - Bauzugverkehre			Vgl. Richter, 2018
Siemens Mobility GmbH	keine GV Aktivität erkennbar			Vgl. Siemens Mobility
SKL Schienen Komplex Logistik Magdeburg GmbH & Co. KG	2 Eigentümer		100%	Vgl. Richter, 2018
SLG Spitzke Logistik GmbH*				Vgl. Richter, 2018
smart rail GmbH	3 private Eigentümer (Jäger, Saller und Widmer)		100%	Vgl. Eurailpress (III), o. D.
smart rail traction GmbH	Tochter smart rail GmbH		100%	Vgl. Eurailpress (IV), o. D.
SNCF Voyages Deutschland GmbH*				Vgl. Richter, 2018
Spitzke SE*	Bauzugverkehre			Vgl. Richter, 2018
SPL EisenbahnVerkehr GmbH	Tochter Wilke Holding - Familienunternehmen		100%	Vgl. Wilke, o. D. Vgl. SPL, o. D.
S-Rail GmbH	Gunther Pitterka		100%	Vgl. Richter, 2018; Vgl. S-Rail, o. D.
S-Rail GmbH (Österreich)"	Gunther Pitterka		100%	Vgl. Richter, 2018
SSM GmbH	keine Unternehmensaktivität feststellbar			Vgl. SSM-Stahl, o. D.
Stadt Pfullendorf (Regionale öffentliche Bahn der Stadt Pfullendorf)				
Stadtbahn Saar GmbH"	Stadt Saarbrücken-keine GV Aktivität erkennbar	100%		Vgl. Saarbahn, o. D.
Stahlwerk Thüringen GmbH	Companhia Siderurgica Nacional		100%	Vgl. Richter, 2018
Starkenberger Güterlogistik GmbH	Starkenberger Quarzsandwerke		100%	Vgl. Starkenberger o. D.

Stauden-Verkehrs-GmbH	nach Insolvenzverfahren keine GV Aktivität erkennbar			Vgl. Staudenbahn, o. D.
Stefen GmbH & Co. KG	3 Personen-Eigentümer - Bauzugverkehre			Vgl. Richter, 2018
Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH"		100%		Vgl. Richter, 2018
Stock -Transport-	Michael Stock		100%	Vgl. Richter, 2018
STRABAG Rail Fahrleitung GmbH	Tochter Strabag SE - börsennotiert - Bauzugverkehre			Vgl. Strabag Rail (I), o. D.
STRABAG RAIL Operations GmbH	Tochter Strabag SE - börsennotiert - Bauzugverkehre			Vgl. Strabag Rail, o. D.
Strukton Rail Equipment B.V."	Bauzugverkehre			Vgl. Strukton, o. D.
SVG Schienenverkehrsgesellschaft mbH"	keine GV-Aktivität erkennbar			
SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH	Land Baden Württemberg	100%		Vgl. Richter, 2018
T&C SPOLKA Z ORGANICZONA ODPOWIEDZIALNOSCIA"	2 private Eigentümer		100%	Vgl. Rejestr jo (V), o. D.
TDK Plus sp. Z o.o."	Kamil Jerzy Neumann & David Thomas Neumann, je 2 Anteile		100%	Vgl. Rejestr jo (VI), o. D.
Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH				Vgl. Richter, 2018
tenforty2-Rail GmbH	Annahme: Laurin Stütz			Vgl. Northdata (V), o. D.
Thüringer Eisenbahn GmbH"	keine GV Aktivität - nur Infrastruktur			Vgl. Thüringer Eisenbahn, o. D.
<b>TFR Cargo GmbH*</b>				
Thyssenkrupp Steel Europe AG*	börsennotiert		100%	Vgl. Thyssenkrupp Steel, o. D. Vgl. Thyssenkrupp Steel (I), o. D.
timberrail logistics GmbH	zugehörig Erfurter Bahnservice GmbH - Maik Günzler 75,2%, Nico Kempe 24,8%		100%	Vgl. Bahndressen (I), o. D. Vgl. Erfurter Bahnservice, o. D.
TKE GmbH	Kaya Yusuf			Vgl. Handelsregister (IV), o. D.
Tourismus und Warnetalbahn GmbH"	Dampflokomotivgemeinschaft 41096 e.V.		100%	Vgl. Tourismus und Warnetalbahn o. D.
Touristenbahnen im Rheinland GmbH (TBR)				Vgl. Richter, 2018
Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow I e.V.				Vgl. Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow, o. D.
Train Charter Services B.V."	keine GV Aktivität vorhanden			Vgl. Train Charter Services, o.D.
Trainspeed sp. Z. o.o."	Einzelgesellschaft, 1 privater Eigentümer		100%	Vgl. Richter, 2018
Train4Train GmbH				Vgl. Train 4 Train, o. D.
Trainlog GmbH	René Spieß		100%	Vgl. Richter, 2018
trans regio Deutsche Regionalbahn GmbH				Vgl. Richter, 2018
TrRANSCHEM Sp. Z o.o."	4 Eigentümer		100%	Vgl. Richter, 2018
Transdev Instandhaltung GmbH				Vgl. Richter, 2018
Transdev Regio Ost GmbH				Vgl. Richter, 2018
Transdev Verkehr GmbH				Vgl. Richter, 2018
TRI Train Rental GmbH	keine GV Aktivität vorhanden			Vgl. Train Rental TRI, o. D.
TRIANGULA Logistik GmbH"	PD-Beratungs- und Beteiligungs-GmbH-Klaus-Peter Dietz		100%	Vgl. Richter, 2018
TUG Tief- u. Gleisbau Brandenburg/H. GmbH	Bauzugverkehre			Vgl. TUG Brandenburg
twentyone GmbH"	Gino Pfister		100%	Vgl. Richter, 2018
TX Logistik AG	Tochter Mercitalia	100%		Vgl. Richter, 2018
UBB Usedomer Bäderbahn GmbH				Vgl. Richter, 2018
UEF Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH				Vgl. Richter, 2018

Ulrich Joh. Evers GmbH & Co Kommanditgesellschaft Gesellschaft für Landschafts- und Umweltpflege	Bauzugverkehre - nicht öffentliches EVU			Vgl. Evers Umweltpflege, o. D.
UTL Umwelt- und Transportlogistik GmbH	Gfrörer Energie und Umwelt GmbH, S+R Spezialtransporte und Recycling GmbH		100%	Vgl. Richter, 2018
Uwe Adam EVU GmbH	3 Personen-Eigentümer		100%	Vgl. Richter, 2018
Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH	Landkreise und Kommunen	100%		Vgl. Richter, 2018
Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e. V. (VSE)				Vgl. Richter, 2018
Verkehrsbetriebe Exertal - Exertalbahn GmbH				Vgl. Richter, 2018
Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH	Gemeinden, Kommunen und Beteiligungen (Bspw. EVB)	100%		Vgl. Richter, 2018
Verkehrsbetriebe Peine - Salzgitter Gesellschaft mit beschränkter Haftung	Salzgitter Gruppe - börsennotiert mit Anteilen des Landes Niedersachsen	-	-	Vgl. Richter, 2018
VGT Vorbereitungsgesellschaft Transporttechnik mbH	Tochter Alstom			Vgl. Richter, 2018
VIAS GmbH				Vgl. Richter, 2018
VIAS Rail GmbH*				Vgl. Richter, 2018
vlexx GmbH				Vgl. Richter, 2018
VLO Bahn GmbH	Kreis Osnabrück + 5 Kommunen	100%		Vgl. Richter, 2018
VLO Bahn GmbH/ Verkehrsgesellschaft Landkreis Osnabrück	Kreis Osnabrück + 5 Kommunen	100%		Vgl. Richter, 2018
Vorpommernbahn GmbH*	ehemalige Tochter DB Konzern - gelöscht-			Vgl. Northdata (IV), o. D.
Vossloh Rail Service Deutschland GmbH*	Bauzugverkehre - Infrastruktur			Vgl. Vossloh, o. D.
VTG Maintenance Assets GmbH	Tochter VTG Rail Logistics			Nur Vermietung- Betrieb via Retrack-keine GV Aktivität erkennbar
Vulkan-Eifel-Bahn Betriebsgesellschaft mbH	Jörg Petry		100%	Vgl. Richter, 2018
VVM Museumsbahn Betriebsgesellschaft mbH				Vgl. Richter, 2018
Weco Rail GmbH"	Combi-Cargo Transportlogistik		100%	Vgl. Weco Rail o. D.
WEE Rail GmbH*			100%	Vgl. WEE Rail o. D.
Wendelsteinbahn GmbH	Tochter Lechwerke AG/ RWE Group			Vgl. Richter, 2018
Werra Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH	Dr. Sylke Pietz-Maerker		100%	Vgl. Richter, 2018
WESTbahn Deutschland GmbH*				
Westerwaldbahn GmbH	Kreis Altenkirchen	100%		Vgl. Richter, 2018
WestfalenBahn GmbH				Vgl. Richter, 2018
WestVerkehr GmbH				Vgl. Richter, 2018
WFL Wedler Franz Logistik GmbH & Co. KG	Hartmut Wedler und Reinald Franz		100%	Vgl. Richter, 2018
Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH"	Eigentümer Wiener Lokalbahnen			Vgl. Richter, 2018
Willke Logistics GmbH"				Vgl. Richter, 2018
WRS Widmer Railservices AG"			100%	Vgl. WRS Widmer Rail Services, o.D.
WHE Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH*	Stadt Herne und Stadtwerke Herne	100%		Vgl. Richter, 2018
WLE Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH	10 Städte und Kommunen	100%		Vgl. Richter, 2018
WuppertalBahn EIV gGmbH*				
Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH	Keine öffentliche GV Aktivität erkennbar			Vgl. Richter, 2018
Yncoris GmbH & Co. KG*	Keine öffentliche GV Aktivität erkennbar			Vgl. Yncoris, o. D.

Zaklad Inzynierii Kolejowej sp. Z o.o.*	2 private Gesellschafter		100%	Vgl. Richter, 2018
ZossenRail Betriebsgesellschaft mbH				Vgl. Richter, 2018
Zug-Pilot GmbH	vorrangig Personaldienstleister			Vgl. Handelsregister (III), o. D.
Zürcher Bau GmbH				Vgl. Richter, 2018
Zweckverband Kandertalbahn*				Vgl. Richter, 2018

Mit \* markierte Unternehmen sind in der Liste der ERA gelistet, aber nicht in der des EBA - Quelle Liste ERA: Vgl. European Union Agency for Railways

Mit " markierte Unternehmen sind in der Liste des EBA gelistet, aber nicht in der der ERA - Quelle Liste EBA: Vgl. Eisenbahn Bundesamt (I)

### 9.3 Anhang C – Frankreich

Güterverkehrsunternehmen	Eigentümerstruktur	Anteile staatlich	Anteile privat	Quelle:
Captrain France	Tochter Rail Logistics Europe	100,00%		Vgl. Captrain, o. D.
Colas Rail Traction	Tochter Colas Group, Tochter von Bouygues			Vgl. Richter, 2018
Combirail	Tochter Open Modal Familie Burnier		100,00%	Vgl. Actu Transport, o. D.; Vgl. Le Groupe open Modal, o. D.
Compagnie de traction et de services ferroviaires (CTSf)	Einpersonengesellschaft		100,00%	Vgl. Pappers enterprises, o. D.
DB Cargo France	Tochter DB Cargo AG	100,00%		Vgl. Richter, 2018
ECORAIL Transport SAS	Im Captrain Netzwerk	100,00%		Vgl. Richter, 2018
Eiffage Rail	börsennotiert Paris			Vgl. Richter, 2018
ETF Services	Tochter der börsennotierten Vinci Group			Vgl. ETF, o. D.
ETMF	keine Angabe - vorrangig Bauzugverkehre			Vgl. Richter, 2018
Europorte France	Tochter Getlink - börsennotiert		100,00%	Vgl. Richter, 2018
FERROMOVE				Ausstellungsdatum 2024
FERROTRACT	Tochter Unifer Gruppe - vorrangig Bauzugverkehre			Vgl. Richter, 2018
Fret SNCF	Staatsbahntochter	100,00%		Vgl. Richter, 2018
Hexafret	Tochter Rail Logistics Europe			Ausstellungsdatum 2024
LINEAS France	Tochter Lineas Group, siehe Belgien	45%	55%	Vgl. Lineas, o. D. Vgl. Deutsche Verkehrszeitung (2024)
Millet Rail	Familienunternehmen		100,00%	Vgl. Millet-Rail, o.D.
Naviland Cargo	Tochter Rail Logistics Europe	100,00%		Vgl. Naviland Cargo, o. D.
Normandie Rail Services (NRS)	Tochter Rail Logistics Europe	100,00%		Vgl. Normandie Rail Service, o. D.
OFP Sud-Ouest	5 Eigentümer - HafenBayonne, DB Cargo France, Hafenbetreiber Maiscia, Logistikgesellschaft des Baskenlands, Getreidelogistiker Ládour	87,40%	12,60%	Vgl. Richter, 2018
Régie des Transports Métropolitains	Keine Marktaktivität	100%		Vgl. Regie des Transport Métropolitains, o. D.
Régiorail France	Tochter RDC + Privatpersonen		100,00%	Vgl. Richter, 2018
SNCF Voyageurs	Keine Marktaktivität	100,00%		Vgl. Richter, 2018
STF - SECURAIL	Keine Geschäftsaktivität erkennbar			Vgl. Richter, 2018
Time Fret Express France	3 Eigentümer		100,00%	Vgl. Annuaire entreprises, o. D.
TRACKFER	Railadventure		Ang.100%	Vgl. Lok-Report, 2021
TRANSDEV RAIL	Caisse des Depots und Rethmann group	66,00%	34,00%	Vgl. Transdev, o. D.
Transifer	Französische Aktiengesellschaft - Annahme Eigentümer = Geschäftsführer Keine Marktaktivität erkennbar			Vgl. Annuaire entreprises (2), o. D.
TSO SAS	Groupe NGE - Bauzugverkehre			Vgl. Richter, 2018

Quelle Liste ERA: Vgl. European Union Agency for Railways

## 9.4 Anhang D – Italien

Güterverkehrsunternehmen	Eigentümerstruktur	Anteile staatlich	Anteile privat	Quelle
ADRIAFER SRL.	Autorita di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale - Hafen Triest	100,00%		Vgl. Richter, 2018
ART - Altmann Rail Traction S.r.l.				Ausstellungsdatum 2024
BLS CARGO ITALIA	Tochter BLS-Cargo AG- Tochter BLS, Captrain & Ambrogio Gruppe	89,10%	10,90%	Vgl. Richter, 2018
Captrain Italia S.r.l.	T.F. Holding SAS - SNCF	100,00%		Vgl. Richter, 2018
Compagnia Ferroviaria Italiana S.p.A.	5 private Eigentümer		100,00%	Vgl. Richter, 2018
DB CARGO ITALIA	DB Cargo AG & FNM S.P.A.	60,00%	40,00%	Vgl. Richter, 2018
DINAZZANO PO SPA.	Im Besitz verschiedener Regionen und Häfen - öffentliche Eigentümer	100,00%		Vgl. Richter, 2018
ERMES RAIL S.R.L.	EVU weißt keinen Umsatz vor - daher keine Marktaktivität vermutet.			Vgl. Informazione-aziende, o.D.
EVM RAIL S.r.l.	Tochter der privaten Etea Group		100%	Vgl. EVM Rail, o.D.
Ferrottramviaria SpA	5 private Eigentümer		100,00%	Vgl. Richter, 2018
Ferrovie Udine Cividale Srl		100,00%		Vgl. Richter, 2018
FUORIMURO IMPRESA FERROVIARIA S.r.l.	FNM S.p.A. (Region Lombardei) 49%; Tenor S.r.l. 30,6% (privat); In Rail S.p.A.20,4% (Brennerautobahn)	mind. 60%	max. 40%	Vgl. Richter, 2018
Grandi Treni Espressi S.p.A.	Keine Aktivität im SGV feststellbar			Vgl. Grand Treni Espressi, o.D.
GTS RAIL SpA	Tochter GTS Group (im Eigentum der Firmen Gründer)+ 3 private Eigentümer		100,00%	Vgl. Richter, 2018
HUPAC S.P.A.	Tochter der Hupac SA - 72% Logistik- und Transportunternehmen, 28% Bahnen, laut Wikipedia - 24% SBB	-	-	Vgl. Hupac, o.D.; Vgl. Wikipedia, o.D.
InRail S.p.A.	75% Autostrada Brennero, 25% Tenor	63,75%	36,25%	Vgl. Richter, 2018; Autostrada del Brennero o. D.
Interporto Servizi Cargo S.p.A.	Interporto Campano S.p.A. (91,9%) & Cafiservice S.p.A. (8,1%)		100%	Vgl. Richter, 2018
Longitude Holding S.r.l.	Renfe Beteiligung			Ausstellungsdatum 2024
LTE Italia S.r.l.	Tochter LTE Group	50,00%	50,00%	Vgl. LTE-Group, o.D.
MEDWAY ITALIA S.r.l.	Tochter der MSC Gruppe		100,00%	Vgl. Medlog, o.D.; Vgl. MSC, o.D.
MERCITALIA Rail	Tochter FS	100,00%		Vgl. Richter, 2018
MERCITALIA SHUNTING & TERMINAL S.r.l.	Tochter FS	100,00%		Vgl. Richter, 2018
OCEANOGATE ITALIA SRL.	Tochter Eurokai GmbH und Co KG + Eurogate GmbH & Co KG		100,00%	Vgl. Richter, 2018
RAIL CARGO CARRIER ITALY S.R.L.	Tochter Rail Cargo Carrier	100,00%		Vgl. Richter, 2018
RTC SpA	Aufteilung Brennerautobahn und DB Cargo	ca. 85,5%	ca. 14,5%	Vgl. Rail Traction Company, o.D.; Vgl. Autostrada del Brennero, o.D.
SANGRITANA S.P.A.	Region Abbruzen	100,00%		Vgl. Sangritana, o. D.
SBB CARGO ITALIA SRL.	Tochter SBB Cargo International AG	75,00%	25%	Vgl. Richter, 2018
Sistemi Territoriali S.p.A.	Unternehmen der Region Venetien: Ferrovie Venete 0,17%; Veneto Sviluppo S.p.A. 99,83%	100,00%		Vgl. Richter, 2018

SO.G.RA.F S.r.l	Tochter Arvedi Stahgruppe + 3 weitere Anschließer im Hafen Cremona		100,00%	Vgl. Richter, 2018
Transporti Ferroviari Italiani S.r.l.	Tochter Ferrotramviaria SpA		100,00%	Vgl. TFI Cargo, o. D.
Trasporto ferroviario toscano Spa	Trasporto Ferroviario Toscano S.p.A. ist ein Unternehmen von La Ferroviaria Italiana S.p.A.- ein Unternehmen von Trasporti Pubblici Toscani S.p.A.- im Eigentum der staatlichen französischen RATP-Gruppe.	100,00%		Vgl. Trasporto ferroviario toscano, o. D.
TUA S.p.A. Società Unica Abruzzese di Trasporto	Ente Regione Abruzzo - Eigentümer von SANGRITANA S.P.A.	100,00%		Vgl. Richter, 2018
TX-Logistik	Tochter Mercitalia - Tochter FS	100,00%		Vgl. Richter, 2018
Quelle Liste ERA: Vgl. European Union Agency for Railways				

## 9.5 Anhang E – Luxemburg

Güterverkehrsunternehmen	Eigentümerstruktur	Anteile staatlich	Anteile privat	Quelle:
CFL cargo S.A.	Unternehmen der staatlichen CFL Gruppe und ArcelorMittal	66,60%	33,30%	Vgl. Richter, 2018
Quelle Liste ERA: Vgl. European Union Agency for Railways				

## 9.6 Anhang F – Niederlande

Güterverkehrsunternehmen	Eigentümerstruktur	Anteile staatlich	Anteile privat	Quelle
BAM Infra Rail B.V.	Tochter der Royal			Vgl. Richter, 2018
BTT Rail Port Brabant B.V.	Tochter der familiengeführten GVT		100%	Vgl. Inbrabant, 2022
Captrain Netherlands	T.F. Holding SAS - SNCF	100%		Vgl. Richter, 2018
Crossrail Benelux*	Tochter BLS-Cargo	93,73%	7.27%	Vgl. BLS Cargo, o.D.
DB Cargo Nederland	Tochter DB Cargo - DB- Konzern	100%		Vgl. Richter, 2018
Duisport Rail GmbH*	Duisburger Hafen AG	100%		Vgl. Duisport, o.D.
Eurailscout Inspection & Analysis B.V.				Vgl. Richter, 2018
HappyTrain Production Services B.V.				
HSL Netherlands B.V.	Tochter Mercitalia und Sven Schallach (Geschäftsführer und Gesellschafter)	90%	10%	Vgl. Richter, 2018
KombiRail Europe B.V.	Tochter Kombiverkehr: 50% DB AG; 219 Speditionen: 50	mind. 50%	max. 50%	Vgl. Richter, 2018
Lineas Group N.V.		45%	55%	Vgl. Lineas, 2025; Vgl. DVZ Lineas, 2024
LTE Netherlands B.V.	Tochter GKB und Rhenus	50%	50%	Vgl. Richter, 2018
Mdrivers B.V.				
Medway Belgium N.V.*	Tochter MSC-Group		100%	Vgl. Medlog, 2025; Vgl. MSC, 2025
METRANS Rail Netherlands B.V.				
Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft NIAG*	Rhenus Veniro 51%, 5 Städte und Kreise 49%	49%	51%	Vgl. Richter, 2018
OOC Rail B.V.	OOC Beheer B.V. und BMC Investments B.V.		100%	Vgl. Richter, 2018
NedTrain B.V.	Wartungstochter der NS			Vgl. NS, o.D.
PKP Cargo S.A.*	börsennotiert mit >1/3 staatlich gehaltenen Aktien			Vgl. Richter, 2018
Rail Cargo Carrier Benelux BV	Tochter Rail Cargo Carrier - ÖBB	100%		Vgl. Rail Cargo Group, o.D.
Rail Force One B.V.	Tochter Rail Innovators Group, welche eine hohe Beteiligung der Reichmuth & Co Privatbankiers besitzt		100%	Vgl. Richter, 2018
Rail2U B.V.	VaRotrans B.V. und LUCATU B.V.		100%	Vgl. Richter, 2018
Railexperts B.V.	Tochter von Railadventure		100%	Vgl. Richter, 2018
Railinsight B.V.				Vgl. Creditsafe, o.D.

Railtransport Servie GmbH	Tochter Switelsky		100%	Vgl. Richter, 2018
Railtraxx N.V.*	Tochter SNCF Gruppe		100%	Vgl. Richter, 2018
RheinCargo GmbH & Co. KG*	Häfen Köln und Neuss		100%	Vgl. Richter, 2018
Rotterdam Rail Feeding BV	Tochter G&W, welche Brookfield Infrastructre Partners, L.P. und GIC gehört		100%	Vgl. Richter, 2018
RTB Cargo Netherland B.V.	Tochter der Rath Gruppe		100%	Vgl. Richter, 2018
SBB Cargo Nederland/ Deutschland (ProRail)	Tochter SBB Cargo International	75%	25%	Vgl. Richter, 2018
Shunter Tractie B.V.	Shunter Group			Vgl. Richter, 2018
Strukton Rail Equipment B.V.	Tochter Strukton Group			Vgl. Strukton, o.D.
Train Charter Services B.V.				Vgl. Train Charter Services, o.D.
VGT Vorbereitungsgesellschaft Transporttechnik mbH*				Vgl. Richter, 2018
voestalpine Railpro B.V.	Tochter der Voestalpine, BAM, Strukton und Volker Rail			Vgl. Richter, 2018
VolkerRail Materieel en Logistiek B.V	Tochter des Volker Wessels Konzern			Vgl. Richter, 2018
Quelle Liste ERA: Vgl. European Union Agency for Railways				
Mit * markierte Unternehmen sind nicht in der Liste der ERA gelistet, werden von Pro Rail jedoch angeführt - Quelle vgl. Pro Rail, o. D.				

## 9.7 Anhang G – Österreich

Güterverkehrsunternehmen	Eigentümerstruktur	Anteile staatlich	Anteile privat	Quelle:
BLS Cargo AG		89,10%	10,90%	Vgl. BLS Cargo, o.D.
BauRail AG				Vgl. Baurail, o.D.
boxXpress.de GmbH	47% ERS, 38% EUROGATE, 15% TXL	-	-	Vgl. Richter, 2018
BSAS Eisenbahnverkehrs GmbH & Co. KG	BSAS Verwaltungsgesellschaft mbh - Alexander Stein		100%	Vgl. Richter, 2018
BUDAMAR WEST GmbH	Tochter Budamar Logistik Group - im Eigentum der BUDAMAR TRANSPORT LIMITED - keine staatlichen Einflüsse erkennbar		100%	Vgl. Budamar, o.D. Vgl. Antimonopolamt der Slowakei, 2021
Captrain Deutschland Cargo West GmbH				Vgl. Richter, 2018
Cargo Service GmbH	Tochter des Voestalpine-Konzerns		100%	Vgl. Richter, 2018
CD Cargo, a.s.				Vgl. Richter, 2018
DB Cargo AG				Vgl. Richter, 2018
DB Cargo Czechia				Vgl. Richter, 2018
dispo-Tf Rail Austria GmbH				Ausstellungsdatum 2024
DPB Rail Infra Service GmbH	Tochter DPB-Gruppe		100%	Vgl. DPB Unternehmensgruppe, o.D. Vgl. Kleine Zeitung, 2024
ecco-rail GmbH	2 Privat-Eigentümer		100%	Vgl. Richter, 2018
Eurogate Rail Hungary Zrt.	64% Eurogate Intermodal - gehalten von Eurokai - börsennotiert, 36% I.C.E. Holding AG		100%	Vgl. Eurogate, o.D.
FOXrail Zrt.	András Bogdán		100%	Vgl. Richter, 2018
FRACHTbahn Traktion GmbH	Haselsteiner + weitere Investoren		100%	Vgl. der Standard, 2023
Franz Plasser Dienstleistungsgesellschaft m.b.H.	Bauverkehre			Vgl. Richter, 2018
EVD Gesellschaft für Eisenbahnverkehrsdienstleistungen mbH	Tochter Nürnberger Wach- und Schließgesellschaft mbH - keine Aktivität derzeit			Vgl. Richter, 2018
Graf Railservice GmbH	Bauverkehre			Vgl. Firmen ABC, o.D.
Graz-Koeflacher Bahn und Busbetrieb GmbH		100%		Vgl. Richter, 2018
Helrom GmbH	Tochter Helrom Limited - Keith Heller		100%	Vgl. Handelsblatt, 2020
Holzlogistik & Güterbahn Bebra GmbH	Gerhard Pfaff		100%	Vgl. Richter, 2018
HSL Logistik Austria GmbH	Tochter Mercitalia	100%		Vgl. Richter, 2018
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH	30% DB Cargo, 20% STR AG, 20% Kombiverkehr, 20% RTC	mind. 50%	-	Vgl. Richter, 2018
Lokomotion Austria Gesellschaft für Schienentraktion mbH	30% DB Cargo, 20% STR AG, 20% Kombiverkehr, 20% RTC	mind. 50%	-	Vgl. Richter, 2018
LTE Austria GmbH	Tochter GKB und Rhenus	50%	50%	Vgl. Richter, 2018
LTE Schweiz GmbH	Tochter GKB und Rhenus	50%	50%	Vgl. Richter, 2018
METRANS Railprofi Austria GmbH	80% Tochter der Metrans a.s. (zu 2/3 staatlich), 20% Wolfgang Stütz	53,44%	46,56%	Vgl. Metrans, o.D. Vgl. HHLA, o.D. Vgl. Railprofi, o.D.
MEV Independent Railway Services GmbH	nur Tf Vermietung und Verschub, HSM Management- und Beteiligungs GmbH 100%		100%	Vgl. Richter, 2018

Montafonerbahn Aktiengesellschaft	Streuung zwischen staatlichen/privaten Eigentümern	77,2	22,80%	Vgl. Richter, 2018
ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH	je 50% RCC & ÖBB PV	100%		Vgl. Richter, 2018
ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH		100%		Vgl. Richter, 2018
ÖGEG Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte Gesellschaft m.b.H.				Ausstellungsdatum 2024
ÖKOMBI GmbH	integriert in RCG			Vgl. Verkehr - internationale Wochenzeitung, 2013
PORR AUSTRIARAIL GmbH	Gleisbau - keine Relevanz			Vgl. Richter, 2018
PSP Cargo Group Austria Ges.m.b.H.	Unternehmen geschlossen			Vgl. PSP Cargo Group Austria, o.D.
Raaberbahn Cargo GmbH	65,64% Ungarn, 28,24% AT, 6,12% STRABAG SE	93,88%	6,12%	Vgl. Raaberbahn AG, 2022
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn Aktiengesellschaft	65,64% Ungarn, 28,24% AT, 6,12% STRABAG SE	93,88%	6,12%	Vgl. Raaberbahn AG, 2022
Rail & Sea Traction GmbH				Ausstellungsdatum 2024
Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft		100%		Vgl. Richter, 2018
Rail Trans international	RT-Logistic, a.s. - gehalten durch JUDr. Ján Sabol		100%	Vgl. Richter, 2018
Raildoox GmbH & Co KG	4 Eigentümer		100%	Vgl. Richter, 2018
RegioJet AT GmbH				Vgl. Regiojet, o.D.
Rhomberg Sersa Bahntechnik GmbH	Familienunternehmen		100%	Vgl. Richter, 2018
RTB CARGO AUSTRIA GmbH	Tochter Rath Gruppe (BE)		100%	Vgl. Richter, 2018
RTS Rail Transport Service GmbH	Tochter Swietelsky		100%	Vgl. Richter, 2018
Safety4You Baustellenlogistik GmbH	2 private Eigentümer zu 90 und 10 %		100%	Vgl. Richter, 2018
Salzburg Linien Verkehrsbetriebe GmbH	Tochter Salzbug AG	100%		Vgl. Salzburg AG, o.D.
Siemens Mobility Austria GmbH	keine Leistungen im GV- Tochter der Siemens AG			Vgl. Northdata, o.D.
S-Rail GmbH	Geflecht an Firmen - Rudolf Pitterka		100%	Vgl. Richter, 2018
Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH		100%		Vgl. Richter, 2018
Steiermarkbahn und Bus GmbH		100%		Vgl. Richter, 2018
Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H.			100%	Vgl. Richter, 2018
STRABAG BahnLogistik GmbH	Baulogistik			Vgl. Strabag Rail, o.D.
SZ Cargo	SZ - Staatsbahn Slowenien	100%		Vgl. Richter, 2018
Twentyone GmbH	Gino Pfister		100%	Vgl. Richter, 2018
TX Logistik	Eigentümer: Mercitalia	100%		Vgl. Richter, 2018
Weco Rail GmbH	Combi-Cargo Transportlogistik		100%	Vgl. Weco Rail, o.D.
WESTbahn Management GmbH		17,40%	82,60%	Vgl. Westbahn, o.D.
Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH	Eigentümer Wiener Lokalbahnen	100%		Vgl. Richter, 2018
WIENER LOKALBAHNEN GmbH	Wiener Stadtwerke GmbH + Vermögensverwaltung	100%		Vgl. Richter, 2018
WRS Widmer Rail Services AG	Widmer 50%; Balzer 40%; Dietrich 10%		100%	Vgl. Richter, 2018

Quelle Liste EVU ÖBB-Infrastruktur AG: Vgl. ÖBB-Infrastruktur AG, (o. D.)

## 9.8 Anhang H – Schweiz

Güterverkehrsunternehmen	Eigentümerstruktur	Anteile staatlich	Anteile privat	
BauRail AG*	lediglich EVU für Bauverkehre			Vgl. Baurail, o. D.
BLS Cargo AG	BLS 52% (zu ca. 84,81%staatl.), Captrain Holding 45%, Ambrogio Trasporti 3%	89,10%	10,90%	Vgl. BLS Cargo, o. D.
Captrain Deutschland CargoWest GmbH				
Captrain France	Tochter Rail Logistics Europe	100,00%		Vgl. Richter, 2018
Captrain Italia srl	Tochter Rail Logistics Europe	100,00%		Vgl. Richter, 2018
CFI - Compagnia Ferroviaria Italiana S.p.A.	4 Eigentümer - aufgeteilt		100,00%	Vgl. Richter, 2018
CFL cargo S.A.	Tochter CFL Cargo S. A.	66,60%	33,30%	Vgl. Richter, 2018
Crossrail Benelux NV				
DB Cargo AG	Tochter DB Konzern	100,00%		Vgl. Richter, 2018
DB Cargo Schweiz GmbH*		100,00%		Vgl. Richter, 2018
DB Cargo Italia Srl	Tochter DB Cargo AG	100,00%		Vgl. Richter, 2018
GTS Rail S.p.A.			100,00%	Vgl. Richter, 2018
Hexafret		100,00%		Vgl. Richter, 2018
Inrail S.p.a.	75% Autostrada Brennero, 25% Tenor	63,75%	36,25%	Vgl. Richter, 2018; Autostrada del Brennero o. D.
Lineas SA/NV*			100,00%	Vgl. Richter, 2018
LTE Schweiz GmbH*	Tochter GKB/Rhenus	50,00%	50,00%	Vgl. Richter, 2018
MEDWAY ITALIA SRL			100,00%	Vgl. Richter, 2018
Mercitalia Rail		100,00%		Vgl. Richter, 2018
MEV Schweiz AG*	nur Tf Vermietung und Verschub			Vgl. MEV Schweiz, o. D.
MIS Rail Srl	Magli-Familie		100,00%	Vgl. Magli Intermodal Service, o. D.
OCEANOGATE ITALIA SPA	Tochter Eurokai GmbH und Co KG, siehe Italien		100,00%	Vgl. Richter, 2018
railCare AG*	Tochter Coop Group		100,00%	Vgl. Richter, 2018
Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft	Tochter ÖBB	100,00%		Vgl. Richter, 2018
Rail Traction Company spa	Aufteilung Brennerautobahn (ca. 85% öffentlich, ca. 15% privat) und DB Cargo	ca. 85,5%	ca. 14,5%	Vgl. Richter, 2018; Autostrada del Brennero o. D..
Rail Access AG*	noch keine Geschäftsaktivität erkennbar			Vgl. Rail Access, o.D.
Retrack Germany GmbH*	Tochter VTG Group - Eigentum mehrerer Fonds/Stiftungen/Beteiligungsgesells- chaften		100,00%	Vgl. VTG Germany, 2022 Vgl. VTG Germany, 2023
Rheinland Cargo Schweiz GmbH*	Tochter Rhein Cargo - Stadtwerke Köln	100,00%		Vgl. Richter, 2018
SBB CARGO		100,00%		Vgl. Richter, 2018
SBB CARGO International*		75,00%	25%	Vgl. Richter, 2018
SBB CARGO ITALIA S.r.l.		75,00%	25%	Vgl. Richter, 2018
Swiss Rail Traffic AG*	Private Eigentümerstruktur nach Gründung		100,00%	Vgl. Richter, 2018
TR Trans Rail AG*	50% Beteiligung Müller Frauenfeld, Rest Eigentümergeführt		100,00%	Vgl. Richter, 2018
TX Logistik GmbH	Eigentümer Mercitalia	100,00%		Vgl. Richter, 2018

TX Logistik GmbH	Eigentümer Mercitalia	100,00%		Vgl. Richter, 2018
UTL UMWELT + TRANSPORTLOGISTIK AG*	je 50% Gfrörer Energie, Fischer Weilheim - inhabergeführt		100,00%	Vgl. UTL Bahnlogistik, o. D.
WRS Widmer Rail Services AG	Aktiengesellschaft, Gründung durch Pierre Widmer, seitdem keine Änderung der Eigentümerstruktur ablesbar.		100,00%	Vgl. WRS Widmer Rail Services, o. D.

Quelle Liste ERA: Vgl. European Union Agency for Railways

Mit \* markierte Unternehmen sind nicht in der Liste der ERA gelistet, werden von der Bundesamt für Verkehr jedoch angeführt. Quelle vgl. Bundesamt für Verkehr, (o. D.)

## 9.9 Anhang I – RFC 1

Grenzübergang:	Belgien-Deutschland		
Anzahl der Züge pro Jahr: 22.232	Eigentümerstruktur:		
Eisenbahnverkehrsunternehmen:	privat	staatlich/ öffentlich	gemischt
Captrain Gruppe		X	
Crossrail Benelux			X
DB Cargo		X	
HSL		X	X
Lineas Group			X
Medway	X		
RTB Cargo	X		
<b>Gesamtauswertung:</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>

Grenzübergang:	Belgien-Niederlande		
Anzahl der Züge pro Jahr: 1.510	Eigentümerstruktur:		
Eisenbahnverkehrsunternehmen:	privat	staatlich/ öffentlich	gemischt
Belgium-/ Rotterdam Rail Feeding	X		
Captrain Gruppe		X	
Crossrail Benelux			X
DB Cargo		X	
HSL		X	X
Lineas Group			X
Medway	X		
Metrans			
RTB Cargo	X		
<b>Gesamtauswertung:</b>	<b>3</b>	<b>3(2)</b>	<b>3(2)</b>

Grenzübergang:	Deutschland-Niederlande		
Anzahl der Züge pro Jahr: 46.187	Eigentümerstruktur:		
Eisenbahnverkehrsunternehmen:	privat	staatlich/ öffentlich	gemischt
Captrain Gruppe		X	
Crossrail Benelux			X
DB Cargo		X	
Duisport Rail		X	
HSL		X	X
Kombi Rail Europe			X
Lineas Group			X
LTE Gruppe			X
Medway	X		
Niederrheinische Verkehrsbetriebe NIAG		X	
PKP Cargo			X
Rail Cargo Carrier		X	
Rail Force One	X		
Railtraxx		X	
RheinCargo		X	
RTB Cargo	X		
SBB Cargo (Int.)			X
<b>Gesamtauswertung:</b>	<b>3</b>	<b>8(7)</b>	<b>7(6)</b>

Grenzübergang:	Deutschland-Schweiz		
Anzahl der Züge pro Jahr: 47.450	Eigentümerstruktur:		
Eisenbahnverkehrsunternehmen:	privat	staatlich/ öffentlich	gemischt
BLS Cargo			X
Captrain Gruppe		X	
Compagnia Ferroviaria Italiana	X		
CFL Cargo			X
Crossrail Benelux			X
DB Cargo		X	
GTS Rail	X		
Lineas Group			X
RTC/ Lokomotion			X
LTE Gruppe			X
Medway	X		
Mercitalia (Töchter)		X	
Rail Cargo Carrier		X	
Retrack	X		
RheinCargo		X	
SBB Cargo (Int.)			X
TX Logistik		X	
UTL Transportlogistik	X		
WRS Widmer Rail Service	X		
<b>Gesamtauswertung:</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>7</b>

Grenzübergang:	Schweiz-Italien		
Anzahl der Züge pro Jahr: 43.644	Eigentümerstruktur:		
Eisenbahnverkehrsunternehmen:	privat	staatlich/ öffentlich	gemischt
BLS Cargo			X
Captrain Gruppe		X	
Compagnia Ferroviaria Italiana	X		
CFL Cargo			X
Crossrail Benelux			X
DB Cargo		X	X
GTS Rail	X		
InRail			X
RTC/ Lokomotion			X
LTE Gruppe			X
Medway	X		
Mercitalia (Töchter)		X	
Oceanogate	X		
Rail Cargo Carrier		X	
SBB Cargo (Int.)			X
TX Logistik		X	
<b>Gesamtauswertung:</b>	<b>4</b>	<b>5(4)</b>	<b>8(7)</b>

### 9.10 Anhang J – RFC 3

Grenzübergang:	Deutschland-Österreich		
Anzahl der Züge pro Jahr: 22.261	Eigentümerstruktur:		
Eisenbahnverkehrsunternehmen:	privat	staatlich/ öffentlich	gemischt
BLS Cargo			X
boxXpress.de			X
BSAS Eisenbahnverkehrs	X		
BUDAMAR West	X		
Captrain Deutschland Cargo West		X	
CD Cargo		X	
DB Cargo/ DB Cargo Czechia		X	
DPB Rail Infra Service	X		
ecco-rail	X		
Eurogate Rail Hungary	X		
FOXrail	X		
FRACHTbahn Traktion	X		
Helrom	X		
Holzlogistik & Güterbahn Bebra	X		
HSL Logistik Austria		X	
Lokomotion Austria			X
Lokomotion/RTC			X
LTE Austria/LTE Schweiz			X
METRANS Railprofi Austria			X
Rail Cargo Carrier		X	
Rail Trans international	X		
Raildox	X		
RegioJet AT	X		
Rhomberg Sersa Bahntechnik	X		
RTB CARGO AUSTRIA	X		
RTS Rail Transport Service	X		
S-Rail	X		
Steiermarkbahn Transport und Logistik		X	
Twentyone	X		
TX Logistik		X	
Weco Rail	X		
Wiener Lokalbahnen Cargo		X	
WRS Widmer Rail Services	X		
<b>Gesamtauswertung:</b>	<b>19</b>	<b>8</b>	<b>6</b>

Grenzübergang:	Italien-Österreich		
Anzahl der Züge pro Jahr: 18.551	Eigentümerstruktur:		
Eisenbahnverkehrsunternehmen:	privat	staatlich/ öffentlich	gemischt
BLS Cargo			X
Captrain Gruppe			X
DB Cargo/ DB Cargo Italia		X	X
RTC/ Lokomotion			X
LTE Gruppe			X
Rail Cargo Group		X	
TX-Logistik		X	
<b>Gesamtauswertung:</b>	<b>0</b>	<b>3 (2)</b>	<b>5 (4)</b>

### 9.11 Anhang K – RFC 9

Grenzübergang:	Deutschland-Österreich		
Anzahl der Züge pro Jahr: 45.132	Eigentümerstruktur:		
Eisenbahnverkehrsunternehmen:	privat	staatlich/ öffentlich	gemischt
BLS Cargo			X
boxXpress.de			X
BSAS Eisenbahnverkehrs	X		
BUDAMAR West	X		
Captrain Deutschland Cargo West		X	
CD Cargo		X	
DB Cargo/ DB Cargo Czechia		X	
DPB Rail Infra Service	X		
ecco-rail	X		
Eurogate Rail Hungary	X		
FOXrail	X		
FRACHTbahn Traktion	X		
Helrom	X		
Holzlogistik & Güterbahn Bebra	X		
HSL Logistik Austria		X	
Lokomotion Austria			X
Lokomotion/RTC			X
LTE Austria/LTE Schweiz			X
METRANS Railprofi Austria			X
Rail Cargo Carrier		X	
Rail Trans international	X		
Raildox	X		
RegioJet AT	X		
Rhomberg Sersa Bahntechnik	X		
RTB CARGO AUSTRIA	X		
RTS Rail Transport Service	X		
S-Rail	X		
Steiermarkbahn Transport und Logistik		X	
Twentyone	X		
TX Logistik		X	
Weco Rail	X		
Wiener Lokalbahnen Cargo		X	
WRS Widmer Rail Services	X		
<b>Gesamtauswertung:</b>	<b>19</b>	<b>8</b>	<b>6</b>

Grenzübergang:	Deutschland-Frankreich		
Anzahl der Züge pro Jahr: 1.910	Eigentümerstruktur:		
Eisenbahnverkehrsunternehmen:	privat	staatlich/ öffentlich	gemischt
Captrain Gruppe		X	
DB Cargo-Gruppe		X	
Lineas Group			X
Gesamtauswertung:	0	2	1

## 9.12 Anfragen und Antworten

### Bundesnetzagentur (I) – gestellt per Mail

Anfrage: Im Rahmen einer wissenschaftlichen Arbeit untersuche ich derzeit den Markt im Eisenbahnbereich.

Bei der Durchsicht ihres Wettbewerbsberichts aus dem Jahr 2024 ist mir aufgefallen, dass die Anzahl der zugelassenen EVUs mit 501 deutlich höher liegt, als die Anzahl der zugelassenen EVUs, welche durch die ERA für Deutschland aufgeführt wird, Anzahl gesamt 435 (Quelle: ERA-Factsheets). Woher resultiert die Diskrepanz ihrer Meinung nach?

Werden europäisch andere Bedingungen für die Zulassung der EVUs angewendet?

Antwort: Zu den Gründen für das von Ihnen angesprochene Delta zwischen ERA und EBA liegen uns leider keine verbindlichen Informationen vor. Jedoch nimmt die ERA in ihren Veröffentlichungen eine Zuordnung der EVU zu den jeweiligen Verkehrsdiensten (nur Personenverkehr / nur Güterverkehr / beides) vor. Da die ERA ihre Daten hier von den jeweils zuständigen nationalen Behörden erhält, wäre es in diesem Kontext denkbar, dass EVU, für die seitens des EBA keine entsprechende Einordnung vorgenommen wurde (aktuell ca. 60) in den Aufzählungen der ERA fehlen.

Zudem wird die Zulassungsliste des EBA fortlaufend aktuell gehalten, was je nach Abrufzeitpunkt zu Differenzen zwischen den beiden Quellen führen kann.

Die aktuelle Zulassungsliste des EBA können Sie hier abrufen:  
[https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Eisenbahnunternehmen/eisenbahnunternehmen\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Eisenbahnunternehmen/eisenbahnunternehmen_node.html)

Die Zulassung als EVU erfolgt durch die jeweiligen nationalen Zulassungsbehörden, nicht durch die ERA. Diese führt die nationalen Daten in einem zentralen europäischen Zulassungsregister zusammen.

Die nationalen Zulassungsbestimmungen weichen im Detail voneinander ab. Einige auf europäischer Ebene vorgegebene Normen sind jedoch für bestimmte Verkehre verpflichtend zu erfüllen, beispielsweise bedarf es für die Durchführung grenzüberschreitender Verkehre gemäß Artikel 10 der EU-Richtlinie 2016/798 einer Sicherheitsbescheinigung. Diese kann sowohl von der zuständigen nationalen Zulassungsbehörde als auch direkt von der ERA ausgestellt werden.

Im Rahmen unserer Markterhebungen werten wir aus, wie viele EVU im Berichtszeitraum auf dem deutschen Eisenbahnnetz aktiv waren, also in eigener Regie Verkehre durchgeführt haben. Deren Anzahl ist sichtbar geringer als die Anzahl der als EVU zugelassenen Unternehmen. Dieses Delta geht darauf zurück, dass die Zulassungslisten des EBA viele Einträge enthalten, wo nach den Erkenntnissen aus unseren Erhebungen keine bzw. keine eigenen Eisenbahnverkehre (mehr) durchgeführt werden und die Zulassung z.B. aus strategischen Gründen weiter gehalten wird, oder durch Verschmelzungen / Übernahmen durch andere EVU eine (weiter bestehende) Zulassung nicht mehr aktiv genutzt wird.

Wenn Sie Ihre Arbeit abgeschlossen haben, würden wir uns über eine kurze Information freuen - gerne können Sie uns auch einen Auszug zusenden.

### **Bundesnetzagentur (II) – gestellt per Mail**

Anfrage: In Ihrer Marktuntersuchung über das Berichtsjahr 2023 veröffentlichen Sie Marktanteile der einzelnen Verkehrsunternehmen, benennen diese jedoch lediglich als EVU 1, EVU 2, ...

Besteht die Möglichkeit, die Namen der EVU zu den zugehörigen Marktanteilen zu erfahren?

Ich benötige die Daten für eine wissenschaftliche Arbeit, welche den europäischen Schienengüterverkehr mit den Eigentümerstrukturen der EVU analysiert. Die Wettbewerbsbahnen veröffentlichen in ihrem Zusammenschluss "die Güterbahnen" ebenfalls die Marktanteile einzelner Marktteilnehmer, jedoch besteht hier noch kein Bericht über das Jahr 2023.

Antwort: leider muss ich Ihnen in diesem Fall mitteilen, dass wir den Marktteilnehmern unserer jährlichen Markterhebung umfassende Vertraulichkeit bezüglich der unternehmensspezifischen Daten zusichern und daher derartige Daten nicht veröffentlichen können.

Wir führen jedoch regelmäßig grobe Abgleiche mit dem Wettbewerberreport von „Die Güterbahnen“ durch, sodass sich deren Angaben gut mit unseren Daten decken. Leider

müssten Sie für aktuellere Daten die Veröffentlichung des Wettbewerberreports für 2023 abwarten.

Anfrage: Vielen Dank für ihre Antwort, dementsprechend werde ich auf die Angaben von „Die Güterbahnen“ zurückgreifen. Ich habe noch zwei weitergehende Fragen an Sie/ die BNetzA:

1. In der Marktuntersuchung 24 werden Marktanteile nach Eigentümer veröffentlicht. Wie werden Unternehmen mit gemischter Eigentümerstruktur (Privatwirtschaft und öffentlich/staatlich) darin behandelt? - Bspw. LTE oder CFL besitzen Eigentümer aus beiden Kategorien.

2. Weshalb unterscheidet sich die Handhabung der Regulatoren hinsichtlich der Veröffentlichung der Marktanteile der SGV-EVU? - Bspw. Veröffentlichen die ARAFER und die Schienen-Control Marktanteile der Unternehmen auf die namentlich genannten EVU

Antwort: Bei den Eigentümerstrukturen ist der mehrheitliche Eigentümer ausschlaggebend. So zum Beispiel bei der SNCF als Luxemburgische Staatsbahn der 94-Prozent-Anteil des Staates, daher als staatlich eingestuft. Bei 50/50 Beteiligungen orientieren wir uns am maßgeblichen Einfluss der Eigentümergruppen. Bei LTE ist das die private Rhenus-Gruppe, daher privat. Allerdings fällt die Zuordnung bei vielen anderen 50/50-Fällen mit staatlicher Beteiligung meistens in Richtung staatlich aus. Dabei ergeben sich regelmäßig interessante Änderungen, wie zum Beispiel bei der Transdev-Gruppe inkl. sämtlicher Töchter, die nach der Aufstockung durch Rethmann jetzt als rein privat geführt wird.

Die Veröffentlichung von unternehmensspezifischen Daten richtet sich nach den länderspezifischen Regelungen, welche insbesondere bei uns einen hohen Schutz von BuG-Daten beinhalten. Wir kennen die Veröffentlichungen unserer Nachbarn und nutzen diese auch.

### **CBS (Niederlande) – gestellt per Mail**

Anfrage: I am currently working on my master thesis focusing on the market structure of rail freight transport in Europe.

In this context, I would like to inquire whether you can provide current data on the market shares of railway undertakings (RUs) active in the Netherlands in the field of rail freight transport. I am interested in the following:

- A list of railway undertakings operating in the Dutch rail freight sector
- Their respective market shares

Antwort: Thank you for submitting your email. We have a couple of datasets regarding goods transport by railway. You will find the sets below. Some are available in both English and Dutch, others are only available in Dutch.

Goods transport; mode and flows of transport to and from the Netherlands:  
<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/en/dataset/83101ENG/table?dl=BDB91>

Goederenvervoer; vervoerwijzen, vervoerstromen van en naar Nederland:  
<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83101NED/table?dl=BDB92>

International trade and transit trade; value, weight, goods, transport mode:  
<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/en/dataset/84668ENG/table?dl=BDB93>

Internationale handel en doorvoer; waarde, gewicht, goederen, vervoerwijze:  
<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/84668NED/table?dl=BDB94>

Spoorvervoer; goederenvervoer over Nederlands spoor, aan- en afvoer, landen:  
<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/82513NED/table?dl=A7C52>

Spoorvervoer; goederenvervoer over Nederlands spoor, goederensoort:  
<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/82512NED/table?dl=A7C50>

Spoorvervoer; ladinggewicht, ladingtonkilometer, treinkilometers:  
<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/80429ned/table?dl=BDB95>

You are able to filter different categories within the table. Use the black filter icon for filtering and selecting the figures you are most interested in.

Should you have any questions or comments, please don't hesitate to contact us.

Anfrage: Thank you very much for providing the links to the data.

For my written elaboration, I am looking for updated information regarding the market share of railway undertakings in the Netherlands. Unfortunately, the most recent data I could find is from 2019.

Could you please let me know if there is more recent information available, preferably from 2023?

Antwort: Thank you for replying. I think you are looking for the datasets Spoorvervoer; goederenvervoer over Nederlands spoor, aan- en afvoer, landen and Spoorvervoer; goederenvervoer over Nederlands spoor, goederensoort. The datasets contain figures from 2023. I have sent you both datasets in my earlier email to you. These datasets are the source for this news article: [Bijna 12 procent minder goederen over het spoor in 2023 | CBS](#). The

article is translated in English, but there are no references to sources. This is because the sources are only available in Dutch.

### **Die Güterbahnen – gestellt per Mail**

Anfrage: In Ihrer Marktuntersuchung über das Berichtsjahr 2022 veröffentlichen Sie Marktanteile der einzelnen Verkehrsunternehmen im deutschen Schienengüterverkehr.

Über das Jahr 2023 haben Sie bisher leider noch keine Studie herausgebracht.

Besteht die Möglichkeit, die Namen der EVU mit den zugehörigen Marktanteilen im Jahr 2023 zu erfahren?

Ich benötige die Daten für eine wissenschaftliche Arbeit, welche den europäischen Schienengüterverkehr mit den Eigentümerstrukturen der EVU analysiert.

Antwort: Wir veröffentlichen am 22. September 2025 eine aktualisierte Übersicht der intramodalen Marktanteile im Rahmen unseres Wettbewerber-Reports Eisenbahnen. Bitte entschuldigen Sie, dass wir bis dahin die Daten nicht herausgeben wollen.

Vielleicht aber interessant für Sie, falls noch nicht bekannt: <https://www.boeckler.de/de/faust-detail.htm?produkt=HBS-009102>

### **Eisenbahn Bundesamt – gestellt per Mail**

Anfrage: Im Rahmen einer wissenschaftlichen Arbeit untersuche ich derzeit den Markt im Eisenbahnbereich.

Bei der Durchsicht des Wettbewerbsberichts (Bundesnetzagentur) aus dem Jahr 2024 ist mir aufgefallen, dass die Anzahl der zugelassenen EVUs mit 501 (Verweis auf das EBA als Quelle) deutlich höher liegt als die Anzahl der zugelassenen EVUs, welche durch die ERA für Deutschland aufgeführt wird, Anzahl gesamt 435 (Quelle: ERA-Factsheets). Woher resultiert die Diskrepanz ihrer Meinung nach?

Werden europäisch andere Bedingungen für die Zulassung der EVUs angewendet?

Antwort: Sie haben richtig erkannt, dass sich die Zahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in der Liste der nationalen EVU auf der Homepage des EBA von der der European Railway Agency (ERA) unterscheidet.

Die Bedingungen für die Erteilung von Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen ist für alle Mitgliedstaaten gleichermaßen in der RL 2012/34/EU und der DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2015/171 geregelt. Jedoch gibt es in Deutschland reine Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die (mit Ausnahme DB InfraGO AG, DB RegioNetz Infrastruktur GmbH) nicht an die ERA gemeldet werden. Eisenbahninfrastrukturunternehmen werden in der RL sowie in der Durchführungsverordnung als „Interessierte Partei“ beschrieben und nicht als EVU im Sinne der zu „Genehmigenden Unternehmen“. Desweiteren wird in der Durchführungsverordnung nur auf den Bezug zu Sicherheitsbescheinigungen (Artikel 6) eingegangen, was nur EVU betreffen kann (EIU = Sicherheitsgenehmigungen). Weiterer Hintergrund ist, dass an die ERA keine Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) übermittelt werden, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen (§ 3 Allgemeines Eisenbahngesetz).

Mit Tag heute ergeben sich folgende Zahlen:

Nationales Eisenbahnverkehrsunternehmensregister des EBA: 563, 434 (nach Filterung: ohne „nichtöffentl.“ EVU“)

Datenbank der ERA (ERADIS): 434

### **RailCom – gestellt per E-Mail**

Anfrage: Im Rahmen einer wissenschaftlichen Arbeit über den Schienengüterverkehr in Europa untersuche ich die Eigentümerstrukturen und die Marktanteile der Verkehrsunternehmen in den jeweiligen Ländern. Im Rahmen Ihres Faktenblatts sprechen Sie nur vom alpenquerenden Güterverkehr. Für eine genauere Marktlage würde ich jedoch gerne auch die Anteile der Verkehrsunternehmen in der gesamten Schweiz heranziehen.

Haben sie hierzu Daten?

Ebenfalls würden mir Daten über die tatsächliche Aktivität von Verkehrsunternehmen helfen, da Sie von lediglich 18 im Güterverkehr tätigen EVUs sprechen. Welche Unternehmen sind dementsprechend nur für den Erhalt der Lizenz als EVU angemeldet?

Antwort: Vielen Dank für Ihre Nachricht. Leider können wir Ihnen nicht weiterhelfen, da die RailCom (im Gegensatz zu vielen anderen Regulatoren in Europa) selber keine Daten erhebt, sondern vollumfänglich auf die offiziellen Statistiken des Bundesamts für Statistik/BFS zurückgreifen muss. Den Einstieg ins Thema Schienengüterverkehr auf der BFS-Website finden Sie hier: Schienengüterverkehr. Wenn Sie auf dieser Website nach unten scrollen, sehen Sie auch die Kontaktangaben des BFS – an diese Stelle können Sie sich wenden, falls Sie Fragen haben.

Allerdings sind meines Wissens keine öffentlich verfügbaren Daten über die von Ihnen gesuchten Angaben verfügbar.

Eventuell kann Ihnen bei weiteren Fragen auch die Sektion Güterverkehr des Bundesamts für Verkehr/BAV weiterhelfen. Hier der Link zur BAV-Website: Güterverkehr - BAV

### **SBB Infrastruktur Netzzugang – gestellt per E-Mail**

#### Anfrage:

Im Rahmen einer wissenschaftlichen Arbeit über den Schienengüterverkehr in Europa untersuche ich die Eigentümerstrukturen und die Marktanteile der Verkehrsunternehmen in den jeweiligen Ländern. Für eine genauere Marktlage würde ich jedoch gerne auch die Anteile am Markt der Verkehrsunternehmen in der gesamten Schweiz heranziehen.

Haben sie hierzu Daten?

Das Bundesamt für Verkehr hat mich an Sie verwiesen, da dieses die Daten von Ihnen bezieht. Ebenfalls würden mir Daten über die tatsächliche Aktivität von Verkehrsunternehmen helfen, da das BAV von lediglich 30 geschäftlich im Güterverkehr tätigen EVUs spricht. Welche Unternehmen sind dementsprechend nur für den Erhalt der Lizenz als EVU angemeldet?

#### Antwort:

Gerne können Sie sich die Informationen auf der Seite Zahlen und Fakten anschauen. Falls Sie dann noch weitere Fragen haben werden, können Sie gerne diese an [stat@sbb.ch](mailto:stat@sbb.ch) richten.

### **Schweizer Bundesamt für Statistik – gestellt per E-Mail**

#### Anfrage:

im Rahmen einer wissenschaftlichen Arbeit über den Schienengüterverkehr in Europa untersuche ich die Eigentümerstrukturen und die Marktanteile der Verkehrsunternehmen in den jeweiligen Ländern. Im Rahmen Ihrer Fakten sprechen Sie nur vom alpenquerenden Güterverkehr. Für eine genauere Marktlage würde ich jedoch gerne auch die Anteile der Verkehrsunternehmen in der gesamten Schweiz heranziehen.

Haben sie hierzu Daten?

Ebenfalls würden mir Daten über die tatsächliche Aktivität von Verkehrsunternehmen helfen, da Sie von lediglich 18 im Güterverkehr tätigen EVUs sprechen. Welche Unternehmen sind dementsprechend nur für den Erhalt der Lizenz als EVU angemeldet?

Antwort:

Wir bedanken uns für Ihr Interesse an den Dienstleistungen des BFS. Informationen zu konzessionierten Transportunternehmen finden Sie im Verzeichnis der Transportunternehmen des Bundesamtes für Verkehr. Daten zu einzelnen Unternehmen dürfen vom BFS aus Datenschutzgründen nicht publiziert werden.

**Schweizer Bundesamt für Verkehr – gestellt per E-Mail**

Anfrage:

Im Rahmen einer wissenschaftlichen Arbeit über den Schienengüterverkehr in Europa untersuche ich die Eigentümerstrukturen und die Marktanteile der Verkehrsunternehmen in den jeweiligen Ländern. Im Rahmen Ihrer Angaben sprechen Sie nur vom alpenquerenden Güterverkehr. Für eine genauere Marktlage würde ich jedoch gerne auch die Anteile der Verkehrsunternehmen in der gesamten Schweiz heranziehen.

Haben sie hierzu Daten?

Ebenfalls würden mir Daten über die tatsächliche Aktivität von Verkehrsunternehmen helfen, da die RailCom von lediglich 18 im Güterverkehr tätigen EVUs spricht. Welche Unternehmen sind dementsprechend nur für den Erhalt der Lizenz als EVU angemeldet?

Antwort:

1. In Ihrer Nachricht sprechen Sie von Daten zu den Marktanteilen der EVU im Güterverkehr in der Fläche (=gesamte Schweiz). Wir verfügen hierzu über Daten, die wir von der SBB beziehen. Allerdings können wir Ihnen dazu keine Auswertungen der Marktanteile nach EVU übermitteln, da diese unter das Geschäftsgeheimnis juristischer Personen fallen. Wir würden Sie bitte, sich hierzu mit einer Datenanfrage direkt an die SBB-Infrastruktur zu wenden. Eventuell haben Sie während Ihrer Recherche den Bericht in Erfüllung des Postulats 21.3597 noch nicht gefunden. Gegebenenfalls liefert Ihnen dieser noch weitere wertvolle Informationen.
2. Allerdings geht aus Ihrer Anfrage geht nicht eindeutig hervor, ob sie eine Anzahl der aktiv im Schienengüterverkehr tätigen EVU benötigen, oder eine Übersicht aller EVU, die über eine Lizenz in der Schweiz verfügen. Unsere Auswertungen auf Basis der

vorgängig genannten Daten zeigen, dass im Jahr 2024 insgesamt 30 EVU im Schienengüterverkehr tätig waren. Sollten Sie die Gesamtzahl der vergebenen Lizenzen benötigen, so können Sie sich gerne noch einmal an uns wenden.