



Dipl.-Ing. Kurt Fuchs, Köln

Leasing von Schienenfahrzeugen

Charakteristika, Vor- und Nachteile der verschiedenen Angebote

Die Liberalisierung des Eisenbahnmarktes in der Europäischen Union hat zahlreiche neue Marktteilnehmer hervorgebracht, neue Geschäftsfelder entstehen lassen und die Verhältnisse der Marktteilnehmer untereinander grundlegend verändert. Dennoch tritt die erhoffte Belebung des Marktes nur sehr schleppend ein. Am weitesten fortgeschritten ist die Marktentwicklung in Deutschland, Großbritannien, den Niederlanden, Schweden und in der Schweiz.

Im Fokus der Liberalisierungsbemühungen der Europäischen Union stand und steht der Schienengüterverkehr. In diesem Bereich erhofft sich die EU eine entscheidende Belebung durch mehr Wettbewerb der Eisenbahnunternehmen untereinander und durch die Harmonisierung technischer Vorschriften sowie den Abbau administrativer Hemmnisse. Zu Beginn der Liberalisierung war aber die mangelnde Verfügbarkeit geeigneter Fahrzeuge das entscheidende Wettbewerbshindernis im Schienengüterverkehr. Die ehemaligen Staatsbahnen waren und sind auch noch heute überwiegend nicht bereit, nicht mehr benötigte Fahrzeuge, seien es nun Lokomotiven oder Güterwagen, an potenzielle Wettbewerber zu verkaufen oder zu vermieten. Daher waren und sind gebrauchte

Schienenfahrzeuge nur in relativ bescheidenem Umfang verfügbar.

Auf der anderen Seite scheidet häufig selbst für die größten Wettbewerber der ehemaligen Staatsbahnen der Kauf neuer Fahrzeuge wegen des damit verbundenen erheblichen Kapitalaufwands aus. Neben der fehlenden Finanzkraft einiger Unternehmen ist dafür meist auch die verhältnismäßig kurze Laufzeit der Transportverträge und das damit verbundene Investitionsrisiko bezüglich des langlebigen Wirtschaftsguts Schienenfahrzeug ausschlaggebend.

Breites Leistungsspektrum

Vor diesem Hintergrund hat sich ein neuer Markt für Leasing- und Vermietungsleistungen für Schienenfahrzeuge entwickelt. Entscheidende Impulse hat dieser Markt aus Großbritannien erhalten, wo die gesamte Fahrzeugflotte der ehemaligen Staatsbahn British Rail auf drei Leasinggesellschaften aufgeteilt wurde, welche die Fahrzeuge wiederum an die verschiedenen Eisenbahnunternehmen vermieten. Inzwischen hat sich in Europa auf diesem Markt ein breites Leistungsspektrum entwickelt, das von Finanzie-



DER AUTOR

Dipl.-Ing. Kurt Fuchs (38) ist seit 2001 selbständiger Rechtsanwalt in Köln. Er studierte zunächst Maschinenbau an der RWTH Aachen mit den Schwerpunkten Schienenfahrzeugtechnik und Fördertechnik und anschließend Jura an der Universität Münster. Neben dem juristischen Referendariat erstellte er unter anderem mehrere Marktstudien für eine Unternehmensberatung zu verschiedenen Aspekten des Schienenverkehrs.

rungsleasing bis zur so genannten Full-Service-Vermietung reicht. Der Übergang zwischen den verschiedenen Leistungsangeboten ist fließend.

Finanzierungsleasing ist, wie der Name schon sagt, in erster Linie ein Finanzierungsinstrument und damit eine Alternative zur Kreditfinanzierung oder zum Ratenkauf. Der Leasinggeber kauft das Leasingobjekt und gibt es an den Leasingnehmer zur Nutzung gegen Zahlung der Leasingraten weiter. Der entscheidende Unterschied des Finanzierungsleasings zu anderen Finanzierungsarten liegt in der steuerlichen Zurechnung des Leasingobjekts zum Leasinggeber. Daher muss der Leasingnehmer den Leasinggegenstand nicht in seiner Bilanz aktivieren. Die Vertragslaufzeiten beim Finanzierungsleasing bewegen sich meist zwischen acht und 15 Jahren.

Beim Finanzierungsleasing trägt der Leasingnehmer das Restwertrisiko des Leasinggegenstands. Mit Restwertrisiko wird das Risiko bezeichnet, dass der Wert des Leasinggegenstands am Ende des Leasingvertrags nicht dem beim Abschluss des Vertrags angenommenen Wert entspricht. Auch sonst ist die rechtliche Stellung des Leasingnehmers derjenigen eines Eigentümers sehr ähnlich. Der Leasinggeber schließt regelmäßig jegliche Gewährleistung in Bezug auf den Leasinggegenstand aus und tritt im Gegenzug seine Gewährleistungsrechte gegen den Hersteller oder Verkäufer des Leasingobjekts an den Leasingnehmer ab. Der Leasingnehmer ist verantwortlich für die Wartung und Instandhaltung des Leasinggegenstands und



Abb. 1: Diesellok Class 66 der ERS Railways, angemietet über CB Rail, in Köln West auf dem Weg nach Rotterdam



trägt das Risiko des zufälligen Untergangs. Darüber hinaus enthalten Leasingverträge regelmäßig eine Regelung, die den Leasingnehmer verpflichtet, den Leasinggegenstand gegen alle denkbaren Risiken zu versichern.

Das so genannte operative Leasing unterscheidet sich vom Finanzierungsleasing dadurch, dass der Leasinggeber bei diesen Verträgen das Restwertisiko trägt, jedenfalls im vertraglichen Verhältnis zum Leasingnehmer. Der Begriff stammt, wie der Leasingbegriff überhaupt, aus dem angelsächsischen Raum. Dort wird zwischen *finance lease* und *operate lease* unterschieden, wobei der erste Begriff im Wesentlichen dem oben beschriebenen Finanzierungsleasing entspricht. Rechtlich stellt operatives Leasing einen Mietvertrag dar. Das Leistungsspektrum des operativen Leasings ist sehr breit. Der Übergang zum klassischen Mietvertrag ist fließend. Es wird innerhalb des operativen Leasings zwischen *dry lease* und *wet lease* unterschieden.

Bei dem so genannten *dry lease* ist die Vertragsgestaltung sehr ähnlich zum Finanzierungsleasing mit dem einzigen Unterschied, dass der Leasinggeber im Verhältnis zum Leasingnehmer das Restwertisiko trägt. Darüber hinaus entspricht die Vertragsgestaltung hinsichtlich der Gewährleistung, der Wartung und Instandhaltung, des Risikos des zufälligen Untergangs, sowie der Versicherungspflicht meist den oben dargestellten Regelungen beim Finanzierungsleasing. Die Vertragslaufzeiten betragen meist fünf bis acht Jahre, es kommen aber gerade bei Verträgen über SPNV-Fahrzeuge auch Vertragslaufzeiten bis zu 15 Jahre vor entsprechend den Vertragslaufzeiten der Verkehrsverträge im SPNV.

Mit *wet lease* wird im Unterschied zum *dry lease* eine Vertragsgestaltung bezeichnet, bei welcher der Leasinggeber im Vergleich zum Finanzierungsleasing neben dem Restwertisiko noch weitere vertragliche Pflichten gegenüber dem Leasingnehmer in Bezug auf den Mietgegenstand übernimmt, zum Beispiel in Bezug auf die Gewährleistung für den Leasinggegenstand, die Wartung und Instandhaltung desselben und dessen Versicherung. Hier sind auch Vertragslaufzeiten von nur einem Jahr sinnvoll und üblich. In der Regel liegen die Vertragslaufzeiten aber zwischen drei und fünf Jahren, gelegentlich auch bis zu acht Jahren.

Da operatives Leasing rechtlich bereits einen Mietvertrag darstellt, ist die Abgrenzung zum klassischen Mietvertrag schwierig. Gemäß den gesetzlichen Regelungen zum Mietvertrag ist der Vermieter dafür verantwortlich, dass sich das Mietobjekt in dem nach dem Vertrag vorausgesetzten Zustand befindet. Damit ist der Vermieter verantwortlich für die Wartung und Instandhaltung des Mietobjekts und für dessen Versicherung. Auch hinsichtlich der Gewährleistung ist der Vermieter Ansprechpartner des Mieters. Schließlich ist

der Vermieter verpflichtet, dem Mieter im Falle eines Defekts am Mietgegenstand Ersatz für die Dauer der Reparatur zur Verfügung zu stellen oder Schadenersatz für den Ausfall zu leisten.

Von diesem gesetzlichen Leitbild kann allerdings im Mietvertrag abgewichen werden. Insbesondere die Stellung von Ersatzfahrzeugen im Falle eines technischen Defekts oder eines Unfallschadens am Mietfahrzeug ist im Eisenbahnsektor noch unüblich und nur in den so genannten Full-Service-Mietverträgen enthalten. Häufig übernimmt der Mieter auch einen Teil der Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge, so dass nur größere Arbeiten durch den Vermieter organisiert werden. Verfügt der Mieter über geeignete eigene Werkstätten, so kann er auch die gesamte Wartung und Instandhaltung selbst durchführen. Die üblichen Vertragslaufzeiten reichen von wenigen Monaten bis zu drei Jahren, bei Güterwaggons auch darüber hinaus. Es ist sogar möglich, Fahrzeuge auch stundenweise zu mieten, allerdings zu vergleichsweise hohen Kosten.

Spektrum der Anbieter

Genauso breit wie das Spektrum der Leistungen bezüglich Leasing und Vermietung von Schienenfahrzeugen ist das Spektrum der Anbieter auf diesem Markt. Es reicht von den klassischen Leasinggesellschaften über Fahrzeugvermieter bis hin zu den Eisenbahngesellschaften selbst. Auch einige Fahrzeughersteller vermieten Fahrzeuge.

Die Anbieter lassen sich aber gut in bestimmte Gruppen einteilen. Die erste Gruppe bilden die klassischen Leasinggesellschaften, die überwiegend Finanzierungsleasing, teilweise aber auch operatives Leasing in Form des *dry lease* anbieten, meist mit vergleichsweise langen Vertragslaufzeiten. In Deutschland sind bisher sechs Leasinggesellschaften besonders aktiv im Markt für Schienenfahrzeug-Leasing gewesen. In anderen Ländern dagegen konnten bisher keine entsprechenden Aktivitäten beobachtet werden, abgesehen von Gesellschaften, die von ehemaligen Staatsbahnen zur Finanzierung ihres Fahrzeugparks, insbesondere im Wege des so genannten Cross-Border-Leasings, gegründet wurden. Dabei haben Leasingnehmer und Leasinggeber ihren Sitz in unterschiedlichen Ländern.

Zur zweiten Gruppe gehören Firmen, deren Geschäftstätigkeit sich auf die Vermietung von Triebfahrzeugen, überwiegend Lokomotiven, teilweise aber auch Triebzüge für den Personenverkehr, spezialisiert haben. Das Leistungsspektrum dieser Anbieter reicht vom operativen Leasing in Form des *dry lease* bis zu Full-Service-Mietverträgen, wobei jeder einzelne Anbieter nur einen Teil dieses Spektrums abdeckt. Hier haben sich bisher fünf Anbieter am Markt etabliert, deren

Kerngeschäft die Vermietung von Triebfahrzeugen für den Schienenverkehr ist. Von diesen Unternehmen haben drei ihren Sitz oder Ursprung in Großbritannien, was auf die oben dargestellte Art der Privatisierung des Eisenbahnsektors in diesem Land zurückzuführen ist. Alle fünf Unternehmen zusammen verfügen mittlerweile über einen Fahrzeugpark von 500 Lokomotiven, davon je die Hälfte Diesel- und E-Loks und 200 Triebzüge. Eindeutiger Marktführer in diesem Segment ist derzeit die Firma Angel Trains.

Die dritte Gruppe bilden die klassischen Waggonvermieter. Zur Zeit der Staatsbahnen haben diese Unternehmen praktisch ausschließlich Kesselwagen vermietet, da alle anderen Waggontypen von den Staatsbahnen selbst vorgehalten wurden. Mit der Liberalisierung des Eisenbahnmarkts haben sich für diese Firmen neue Geschäftsfelder gebildet, die in unterschiedlicher Intensität von den einzelnen Unternehmen erschlossen wurden. Aber auch neue Anbieter sind nach der Liberalisierung in den Markt eingetreten.

Nach Angaben der UIP gibt es immerhin 500 Unternehmen in Europa, die sich mit der Vermietung von Güterwaggons befassen. Allerdings verfügt der ganz überwiegende Teil dieser Unternehmen nur über sehr kleine Wagenparks mit nur einigen hundert Waggons, teilweise auch weniger als einhundert Waggons. Darüber hinaus sind gerade unter den kleinen Unternehmen sehr viele sehr stark spezialisiert und verfügen häufig nur über Waggons eines einzigen Typs. Die zwölf größten Waggonvermieter in Europa verfügen zusammen über eine Flotte von 125 000 Güterwaggons aller denkbaren Typen, wovon etwas mehr als die Hälfte Kesselwagen sind.

Rechtsfragen

Der Markt für Leasing und Vermietung von Schienenfahrzeugen ist mit Ausnahme des Marktes für Waggonvermietung noch relativ jung. Daher haben sich noch keine standardisierten Verträge entwickelt, wie sie zum Beispiel beim Kfz-Leasing oder der Kfz-Vermietung üblich sind. Allerdings stellen Schienenfahrzeuge, insbesondere Triebfahrzeuge auch kein derart standardisiertes Leasing- oder Mietobjekt dar wie Straßenfahrzeuge. Zwar verwenden praktisch alle Anbieter vorformulierte Verträge, aber in der Praxis sind fast alle Bedingungen verhandelbar, solange die Kosten-/Nutzen-Relation aus Sicht beider Vertragsparteien stimmt.

Einige Punkte sind bei Miet- oder Leasingverträgen für Schienenfahrzeuge besonders zu beachten. Dazu gehören die Regelungen über die Fahrzeugwartung, das Restwertisiko, die Haftung und die Möglichkeit der Weitervermietung des Fahrzeugs an Dritte.

Regelungen über die Wartung und Instandhaltung sind entscheidende Bestandteile jedes Leasing- oder Mietvertrags über Schie-



nenfahrzeuge. Fehlt es an einer klaren Regelung in Bezug auf die Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge im Vertrag, ist Streit zwischen den Vertragsparteien programmiert, sobald es technische Probleme mit dem Fahrzeug gibt. Im Vertrag sollten daher zunächst Art und Umfang der am Fahrzeug regelmäßig durchzuführenden Wartungsarbeiten festgelegt werden. Anschließend muss geregelt werden, wer für die jeweiligen Wartungsarbeiten verantwortlich ist. Trägt der Mieter oder Leasingnehmer die alleinige Verantwortung für sämtliche Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten, so sollte der Vermieter oder Leasinggeber diese Arbeiten überwachen.

Das Restwertisiko ist das zweite neuralgische Thema, insbesondere beim Finanzierungsleasing und bei langlaufenden Verträgen über operatives Leasing. Leasinggesellschaften übernehmen das Restwertisiko für Schienenfahrzeuge derzeit nur äußerst ungern. Dem steht aber eine solche Nachfrage am Markt gegenüber, da sich die meisten Eisenbahngesellschaften außer Stande sehen, die Risiken eines so langfristigen Investments wie dem Kauf eines Schienenfahrzeugs zu tragen.

Restwerte für Schienenfahrzeuge sind äußerst schwierig zu bestimmen. Anders als in allen anderen Verkehrssektoren, gibt es zurzeit noch keinen funktionierenden Markt für gebrauchte Fahrzeuge, was die Einschätzung des Restwerts für gebrauchte Fahrzeuge extrem erschwert. Für die Bestimmung des Restwerts eines Schienenfahrzeugs sind viele Faktoren relevant. Diese reichen von der weiteren Entwicklung der Eisenbahnsicherungssysteme in Europa über die technischen Risiken eines so komplexen Gebildes, wie es ein Triebfahrzeug für den Schienenverkehr darstellt, bis hin zu sich verändernden Marktanforderungen an die Gestaltung der Fahrzeuge. Der Schwierigkeitsgrad der Restwertbestimmung steigt dabei von Güterwaggonen über Reisezugwagen und Lokomotiven bis zu den Triebzügen kontinuierlich an. In jedem Fall sollte bei der Ermittlung des Restwerts eines Fahrzeugs dokumentiert werden, auf welchen Fakten und Annahmen diese beruht.

In Bezug auf Haftungsfragen müssen drei rechtlich voneinander unabhängige Bereiche unterschieden werden:

- die vertragliche Gewährleistung für Mängel am Fahrzeug, die schon bei der Lieferung des Fahrzeugs vorhanden waren,
- die Haftung für sonstige Schäden am Fahrzeug, sei es durch Fehlgebrauch, durch mangelnde Instandhaltung, durch Unfälle oder durch sonstige externe Einflüsse und
- die Haftung für Schäden, die Dritten im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schienenfahrzeugs entstehen.

Bei Vertragsklauseln, die Haftungsausschlüsse enthalten, ist zu beachten, dass die Haf-



Abb. 2: Vierachsiger Großraum-Schiebewandwagen der AAE in Köln-Eifelort (Fotos: Kurt Fuchs)

tung für vorsätzlich oder grob fahrlässig verursachte Schäden vertraglich nicht beschränkt werden kann. Ebenso wenig kann die Haftung für Personenschäden vertraglich wirksam beschränkt werden. Dies gilt nicht nur im deutschen Recht, sondern dem Grunde nach in allen europäischen Rechtsordnungen.

Mietet oder least ein Eisenbahnunternehmen ein Fahrzeug, so ist es selbst nicht Vertragspartner des Herstellers. In Verträgen über Finanzierungsleasing oder operatives Leasing in Form eines *dry lease* ist es aber üblich, dass der Leasinggeber seine Gewährleistungsansprüche gegen den Hersteller an den Leasingnehmer abtritt und im Gegenzug dafür jegliche eigene Gewährleistung für den Leasinggegenstand ausschließt. Nachteilig für das Eisenbahnunternehmen kann an dieser Konstellation allerdings sein, dass es sich gegenüber dem Fahrzeughersteller in einer wesentlich schlechteren Verhandlungsposition als der Leasinggeber selbst bei der Durchsetzung von Gewährleistungsansprüchen befindet.

Daher sollte der Leasingnehmer auf eine Vertragsgestaltung drängen, die den Leasinggeber verpflichtet, den Leasingnehmer bei der Durchsetzung von Gewährleistungsansprüchen gegenüber dem Fahrzeughersteller zu unterstützen. Bei Mietverträgen und wet leases dagegen übernimmt der Vermieter oder Leasinggeber regelmäßig die Gewährleistung für das Mietobjekt oder den Leasinggegenstand im Verhältnis zum Mieter oder Leasingnehmer.

Es können auch Mängel oder Schäden am Fahrzeug auftreten, die keine Gewährleistungshaftung des Herstellers auslösen. Hier ist zu unterscheiden zwischen Schäden durch Fehlgebrauch, durch mangelnde Instandhaltung und durch Unfälle und Vandalismus.

Für Schäden durch Fehlgebrauch haftet immer der Leasingnehmer oder Mieter selbst, da er als Nutzer der Einzige ist, der solche

Schäden verursachen kann. Er hat daher dafür Sorge zu tragen, dass sein Personal ausreichend für den Umgang mit den Fahrzeugen geschult ist. Zusätzlich empfiehlt es sich für den Leasingnehmer oder Mieter, sich, soweit dies möglich ist, gegen Schäden, die fahrlässig von seinem Personal verursacht werden, zu versichern, da eine Haftung für solche Schäden zu einer erheblichen finanziellen Belastung werden kann.

Für Schäden, die auf mangelnde Instandhaltung zurückzuführen sind, haftet derjenige Vertragspartner, der für Wartung und Instandhaltung des Fahrzeugs zuständig ist. Ist die Verantwortung für Wartung und Instandhaltung unter den Vertragspartnern aufgeteilt, so bildet die Haftung für Schäden, die aus mangelnder Instandhaltung resultieren, erhebliches Streitpotenzial. Daher ist in einer solchen Konstellation beiden Vertragspartnern zu empfehlen, die Wartungsarbeiten, die in ihren jeweiligen Verantwortungsbereich fallen, umfassend zu dokumentieren, um sich im Schadensfall entlasten zu können.

Auch gegen Unfallschäden, die durch Dritte verursacht werden, sollte das Fahrzeug versichert sein, da es häufig schwierig oder unmöglich sein wird, von dem Dritten, der den Schaden verursacht hat, diesen ersetzt zu bekommen. Das gleiche gilt für Vandalismusschäden.

Durch den Eisenbahnbetrieb können auch Dritte geschädigt werden, meist bei Unfällen mit Eisenbahnfahrzeugen. Nach den Vorschriften des Haftpflichtgesetzes haftet jedes Eisenbahnunternehmen für Schäden, die Dritten im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb entstehen, und zwar sowohl für Personen- als auch für Sachschäden. Die Haftung ist nur dann ausgeschlossen, wenn der Schaden durch höhere Gewalt verursacht wurde. Darüber hinaus ist ein Verschulden des Eisenbahnunternehmers für die Haftung nicht erforderlich. Unerheblich ist auch, ob ein Dritter, wie zum Beispiel der Vermieter eines Eisenbahnfahrzeugs, für den Schaden verantwortlich ist, denn gegenüber dem Ge-



schädigten Dritten kann sich der Eisenbahnunternehmer nicht entlasten. Aus diesem Grund ist für alle Eisenbahnunternehmen eine Haftpflichtversicherung vorgeschrieben, die solche Schäden abdeckt.

Daneben haften Leasinggeber, Vermieter, Leasingnehmer und Mieter Dritten gegenüber nach den allgemeinen Vorschriften des Deliktrechts. In Deutschland umfasst diese Haftung nur Personen- und Sachschäden, nicht aber Vermögensschäden, in Österreich zum Beispiel aber auch Vermögensschäden. Die Haftung setzt regelmäßig Verschulden voraus. Das heißt, das Eisenbahnunternehmen oder der Fahrzeugeigentümer müssen mindestens fahrlässig gehandelt haben. Dies ist aber immer dann der Fall, wenn Sorgfaltspflichten verletzt werden, so zum Beispiel wenn Sicherheitsvorschriften im Eisenbahnverkehr nicht beachtet, die Fahrzeuge nicht in einem betriebssicheren Zustand gehalten werden oder dieser Zustand nicht hinreichend überwacht wird.

Bei Miet- und Leasingverträgen ist es dem Mieter oder Leasingnehmer regelmäßig nicht gestattet, die Nutzung des Mietobjekts oder Leasinggegenstands ohne Zustimmung des Vermieters oder Leasinggebers Dritten zu überlassen. Dies entspricht auch dem gesetzlichen Leitbild des Mietvertrags. Ein Eisenbahnunternehmen kann aber ein erhebliches wirtschaftliches Interesse daran haben, Fahrzeuge auch anderen Eisenbahnunternehmen zur Nutzung überlassen zu können. Eine Regelung, die für jede Weitergabe eines gemieteten oder geleasten Fahrzeugs an Dritte eine gesonderte Erlaubnis des Eigentümers vorschreibt, dürfte wenig praktikabel sein, weil dies eine kurzfristige Fahrzeugdisposition unmöglich machen würde.

Eine Lösung kann darin liegen, dass im Vertrag zwischen Vermieter und Mieter beziehungsweise zwischen Leasinggeber und Leasingnehmer vorab festgelegt wird, zu welchen Bedingungen die Weitergabe der Fahr-

zeuge an Dritte zulässig ist. Für den Vertrag zwischen dem Fahrzeugmieter oder Leasingnehmer und dem Dritten, an den er ein Fahrzeug weitergeben möchte, gelten die obigen Ausführungen zum Vertrag zwischen Vermieter und Mieter beziehungsweise zwischen Leasinggeber und Leasingnehmer entsprechend. Das heißt, auch im Vertragsverhältnis des Fahrzeugmieters oder Leasingnehmers mit dem Dritten, also dem Untermieter, müssen Fragen der Fahrzeuginstandhaltung und der Haftung geregelt werden. Und auch hier stellt sich die Frage, ob es dem Dritten seinerseits gestattet ist, das Fahrzeug an andere weiter zu geben.

Ausblick

Der Eisenbahnmarkt insgesamt, wie auch der Markt für Vermietung und Leasing von Schienenfahrzeugen stehen noch am Anfang der Entwicklung. Insbesondere der Schienengüterverkehr wurde durch die Liberalisierung des Eisenbahnsektors belebt. Der Effekt ist in den Ländern am stärksten, die den Markt weitgehend oder völlig geöffnet haben, während die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs in den Ländern, in denen noch keine Marktöffnung stattgefunden hat, weiterhin rückläufig ist.

Vor allem in Deutschland haben private Eisenbahnunternehmen ihre Verkehrsleistung im Güterverkehr in den letzten Jahren erheblich gesteigert und erreichten 2005 bereits einen Marktanteil von 15 Prozent während ihr Marktanteil gemessen an der Verkehrsleistung im Jahr 2000 noch weniger als zwei Prozent betrug. Auch in den nächsten Jahren ist damit zu rechnen, dass die Verkehrsleistung der privaten Eisenbahnen im Schienengüterverkehr weiter stark zunehmen wird, insbesondere vor dem Hintergrund, dass in einigen Ländern die Marktöffnung gerade erst begonnen hat oder sogar noch bevorsteht. Im Personenverkehr werden aufgrund

knapper Finanzmittel öffentliche Ausschreibungen zunehmen. Dadurch wird auch hier zwangsläufig der Marktanteil privater Eisenbahnunternehmen steigen.

Entsprechend den positiven Erwartungen für die geschäftliche Entwicklung der privaten Eisenbahngesellschaften ist auch für den Markt für Leasing und Vermietung von Schienenfahrzeugen mit einem weiteren Wachstum in den nächsten Jahren zu rechnen, wobei die Bedeutung des reinen Finanzierungsleasings aber zurückgehen wird. Hinzu kommt, dass durch die veränderten Marktbedingungen und eventuell auch aufgrund der faktischen Privatisierung ehemaliger Staatsbahnen auch diese in Zukunft zunehmend auf alternative Beschaffungs- und Finanzierungsmodelle bei der Fahrzeugbeschaffung zurückgreifen werden, um so den Kapitaleinsatz zu reduzieren und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern.

Einzig die Entwicklung im Markt für die Vermietung von Güterwaggons muss differenziert nach den unterschiedlichen Waggontypen beurteilt werden. Während die Nachfrage nach bestimmten modernen Güterwaggons weiter wachsen wird, besteht hinsichtlich vieler Typen klassischer Güterwaggons derzeit oft nur eine künstlich durch die ehemaligen Staatsbahnen dadurch erzeugte Knappheit, dass sie sich weigern, diese Waggons Dritten zur Nutzung zur Verfügung zu stellen. Diese künstliche Verknappung wird nur dann bestehen bleiben, wenn die ehemaligen Staatsbahnen sich letztendlich entschließen sollten, die von ihnen selbst nicht mehr benötigten Waggons zu verschrotten anstatt sie an Dritte zu veräußern oder zu vermieten.

Dieser Beitrag ist die gekürzte Fassung einer vom Autor erstellten Marktstudie, die bei ihm bestellt werden kann. Weitere Informationen zum Autor unter www.eisenbahnrecht.biz

ANZEIGE



Logistik von ihrer schönsten Seite

Die HGK ist ein modernes Dienstleistungsunternehmen des Kombinierten Ladungsverkehrs. Mit einem umfassenden Leistungsangebot in allen Bereichen der Logistik deckt die HGK die gesamte Dienstleistungspalette des modernen Güterverkehrs ab.

Häfen und Güterverkehr Köln AG
 Harry-Blum-Platz 2 · 50678 Köln
 Fon: +49 (0)221 3 90 0 · Fax: +49 (0)221 3 90 13 43
 E-Mail: hgkpresse@hgk.de · Internet: www.hgk.de

