

Netz und Verkehrsunternehmen in einer Holding zu integrieren. Auch das deutsche Trassenpreissystem verstoße nicht gegen EU Recht.

Die GRV begrüßt die Position des Generalanwaltes des EuGH und weist darauf hin, dass sich in Deutschland der von der Kommission gewünschte Wettbewerb sehr positiv entwickelt hat. So wurden 2011 im Schienenpersonennahverkehr 14 Prozent der Personenkilometer von Wettbewerbern der DB erbracht, im Güterverkehr betrug ihr Anteil an den Tonnenkilometern sogar 26 Prozent. Siehe dazu auch den folgenden Beitrag.

Infrastrukturbetreiber RFF soll mit SNCF zusammengeführt werden

Siehe dazu auch den Bericht „SNCF fordert die Eisenbahninfrastruktur im eigenen Konzern“ in Folge 94 der GRV-Nachrichten, Seite 5f.

Am 30. Oktober 2012 nannte der französische Verkehrsminister, Frédéric Cuvillier, seine Ziele für die geplante französische Bahnreform, 2013 soll ein Gesetz folgen. Den aktuellen Zustand des Bahnsystems in Frankreich fasste Cuvillier in vier Punkten zusammen:

1. Das Bahnsystem leidet unter Funktionsmängeln, welche die Leistungsqualität für die Nutzer verschlechtert.
2. Die Kosten sind nicht unter Kontrolle.
3. Der soziale Rahmen ist seit der Ankunft von privaten Güterverkehrsunternehmen auseinandergebrochen.
4. Das Bahnsystem muss für die weiteren Entwicklungen der EU gerüstet werden.

Ausgehend von dieser Situation soll die große Reform sowohl die Bedürfnisse der Nutzer als auch einen neuen Sozialpakt für die Partner der Branche berücksichtigen. Gleichzeitig muss das wirtschaftliche Gleichgewicht des Sektors wieder hergestellt werden und die Marktöffnung zu gleichen Bedingungen vorbereitet werden.

Unter der Überschrift «La famille cheminote réunie sous un même toit» (die Eisenbahnfamilie unter demselben Dach vereint) verkündete Cuvillier seine Idee der Zusammenführung von RFF (Infrastruktur) und SNCF (Eisenbahnverkehrsunternehmen). Aus RFF soll ein einheitlicher Infrastrukturbetreiber „GIU“ (Gestonnaire d'infrastructure unique) gebildet werden, der mit der Staatsbahn SNCF unter einem Dach vereint werden soll. Die Rechtsform des GIU steht noch nicht fest.

Mit GIU soll der Infrastrukturmanager gestärkt werden, indem alle Funktionen zum Betreiben und zur Unterhaltung des Netzes zusammengefasst werden. Neben dem heutigen RFF sollen die Eisenbahnbetriebsdirektion (Direction de la circulation ferroviaire, DCF) und die Eisenbahner von SNCF Infra GIU bilden, mit ins-

gesamt rund 50 000 Mitarbeitern. RFF wurde 1997 gegründet und zählt heute nur 1300 Mitarbeiter. DCF und SNCF Infra sind derzeit Teile der SNCF, die im Auftrag von RFF arbeiten.

DAS DERZEITIGE FRANZÖSISCHE BAHNSYSTEM



Grafik: Heutige Bahnstruktur in Frankreich

Quelle: Präsentation Guillaume Pepy, 24. April 2012.

Der Staat wird, kohärent mit seinen großen Zielen der Eisenbahnpolitik, die Prioritäten bei der Auswahl der Investitionen setzen. Im Gesetz sollen Regeln zur Kostendeckung des Netzes und zum finanziellen Gleichgewicht von GIU festgeschrieben werden und als zahlenmäßige Ziele in den Fünfjahresplan zwischen dem Staat und GIU eingehen. Mit diesen verschiedenen Maßnahmen soll die Verschuldung bei 1 bis 1,5 Milliarden Euro jährlich stabilisiert werden.

Bereits am 05. November gab Cuvillier bekannt, dass Jacques Rapoport (bisher Generaldirektor von La Poste) Präsident von RFF werden soll, um den neuen Infrastrukturbetreiber Frankreichs zu verwirklichen.

Die GRV begrüßt die Absicht des französischen Verkehrsministers die Einheit von Netz und Fahrbetrieb wiederherzustellen.

Leistungsanalyse ausgewählter Eisenbahnmärkte in Europa

Lars Neumann

SCI Verkehr GmbH, Berlin.

In den 1990er Jahren haben die Regierungen der EU-Mitgliedstaaten mit umfassenden Reformen ihrer nationalen Eisenbahnen begonnen. Ziel war es, die verkehrliche Attraktivität und wirtschaftliche Effizienz des Verkehrsträgers Schiene zu stärken und den öffentlichen Mittelbedarf für das System Schiene in finanziell vertretbaren Grenzen zu halten. Der Steuerzahler sollte nachhaltig entlastet werden. Dazu wurden die nationalen Eisenbahnen unternehmerisch neu strukturiert und die Märkte für den Wettbewerb geöffnet. Vor dem Hintergrund laufender Diskussionen um den Erfolg der Reformen, hat die Europäische Akademie für umweltorientierten Verkehr (EVA) die SCI Verkehr GmbH gebeten, die Entwicklung der europäischen Eisenbahnmärkte zu analysieren. Dabei hat SCI Verkehr mit Prof. Dr. Dr. Dr. h.c. Christian Kirchner, Humboldt Universität Berlin, zusammengearbeitet.

Das Ergebnis der Leistungsanalyse ist, dass die Entwicklung der europäischen Eisenbahnmärkte unwesentlich von den Strukturmodellen, Integration versus Trennung von Netz und Betrieb, sondern vielmehr von konkreten politischen Entscheidungen zur Stärkung der Eisenbahnen abhängig ist. Hier sind verkehrspolitische und finanzpolitische Entscheidungen zu Gunsten der Eisenbahnen, zur Schieneninfrastrukturfinanzierung, sowie die wettbewerbspolitischen Entscheidungen zu Gunsten eines wirtschaftlich und qualitativ hochwertigen Angebots der Eisenbahnunternehmen wesentlich stärkere Einflussfaktoren.

Mit Blick auf dem deutschen Eisenbahnmarkt kommt die Leistungsanalyse zu folgenden Ergebnissen:

Verkehrliche Entwicklung der europäischen Eisenbahnmärkte

Im Schienenpersonenverkehr werden die höchsten Verkehrsleistungen in Frankreich und in Deutschland erbracht. Die Verkehrsleistungen in den weiteren untersuchten Ländern liegen deutlich darunter. In den vergangenen Jahren konnten insbesondere Frankreich, Deutschland und das Vereinigte Königreich ein signifikantes Wachstum der Verkehrsleistung verzeichnen. Im Schienengüterverkehr ist Deutschland mit Abstand der größte Markt in Europa. In den weiteren Betrachtungsländern sind die Verkehrsleistungen viel niedriger. Während die meisten Länder einen Zuwachs der Leistung im Schienengüterverkehr aufweisen konnten, befindet sich der Schienengüterverkehr in Frankreich und in der Tschechischen Republik auf einem Abwärtstrend.

Die Schweiz weist traditionell einen hohen Modal-Split-Anteil der Schiene am gesamten Verkehrsaufkommen auf. Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr liegt sie weit vorne. Im Güterverkehr jedoch weist Österreich einen ähnlichen hohen Modal-Split-Anteil der Schiene auf.

Die Infrastruktur- und Fahrzeugkapazitäten haben zu diesen Entwicklungen beigetragen. Trotz eines starken Rückgangs der Schienennetzlänge verfügt Deutschland über das längste Schienennetz in Europa. Die Netznutzungsintensität ist in der Schweiz vergleichsweise hoch. Die Analyse der Fahrzeuge für den Schienenpersonenverkehr zeigt, dass es in Deutschland zahlreiche Investitionen ermöglicht haben, annähernd 50 Prozent der aktuellen Flotte neu zu beschaffen. Die Fahrzeuge für den Schienengüterverkehr haben insbesondere in Österreich ein geringes Durchschnittsalter.

Wettbewerbliche Entwicklung der europäischen Eisenbahnmärkte

Die unterschiedlichen Länder weisen je nach Land und Segment unterschiedliche Öffnungsgrade auf. Trotz eines grundsätzlich harmonisierten Rechtsrahmens innerhalb der Europäischen Union im Hinblick auf die

Marktöffnung für Personennah- und Regionalverkehre auf der Schiene existieren hier große Unterschiede zwischen den betrachteten Ländern. Nur das Vereinigte Königreich und Deutschland haben ihre Märkte vollständig für den Wettbewerb geöffnet.

Im Schienenpersonenfernverkehr sind die Zugangsbedingungen je nach Land sehr unterschiedlich. Bei den betrachteten Ländern können zwei Gruppen identifiziert werden. In Deutschland, im Vereinigten Königreich, in Österreich und in der Tschechischen Republik besteht die Möglichkeit, eigenwirtschaftliche Schienenpersonenverkehre anzubieten. In diesen Ländern sind auch dritte Eisenbahnverkehrsunternehmen aktiv. In Frankreich und in der Schweiz hingegen ist die Erbringung von eigenwirtschaftlichen Leistungen durch dritte Eisenbahnverkehrsunternehmen nur eingeschränkt möglich.

Der Markt für Schienengüterverkehr ist in allen europäischen Ländern geöffnet.

Wirtschaftliche Entwicklung der Verkehrsunternehmen in den europäischen Eisenbahnmärkten

Die SNCF und die DB AG dominieren den europäischen Schienenpersonenverkehrsmarkt nach Umsätzen deutlich. Die Unternehmen in den weiteren Vergleichsländern folgen mit starkem Abstand. Im Jahr 2011 verzeichneten die DB AG und die SBB die höchste Umsatzrendite. Dahinter folgen die SNCF, die ÖBB und die ČD.

Die DB Schenker Rail Deutschland ist der größte Schienengüterverkehrsbetreiber nach Umsatz in Europa. Dahinter folgen die RCA, Fret SNCF, die SBB Cargo, die DB Schenker Rail UK und die ČD Cargo. Im Jahr 2011 verzeichnen die DB Schenker Rail UK, RCA und ČD Cargo eine positive Umsatzrendite, wobei alle untersuchten Unternehmen 2010 eine negative Umsatzrendite als Folge der Wirtschaftskrise aufwiesen. Die DB Schenker Rail Deutschland und die SBB Cargo weisen leicht negative Umsatzrenditen auf. Obwohl immer noch mit einem sehr schwachen Wirtschaftsergebnis hat sich Fret SNCF seit 2009 inzwischen wieder leicht erholt.

Entwicklung der öffentlichen Zuwendungen für die europäischen Eisenbahnmärkte

In Deutschland und Frankreich sind die öffentlichen Gesamtzuwendungen für die Eisenbahnmärkte am höchsten. Im Vereinigten Königreich sind die öffentlichen Gesamtzuwendungen zwar niedriger, jedoch ist zu beachten, dass die öffentlichen Mittel für die Infrastruktur während ihrer ordnungspolitischen Trennung und Privatisierung in den Jahren 1994 bis 2002 (Railtrack) auf einem sehr niedrigen Niveau lagen. Nach ihrer Reorganisation und Überführung in öffentliches Eigentum (Network Rail) sind die öffentlichen

Mittel sehr stark gestiegen. Nach einem sehr hohen Mittelzufluss bis etwa 2007 sinken diese inzwischen wieder auf das Niveau der Jahre 2002 bis 2005.

Fünf Thesen zum deutschen Eisenbahnmarkt

Vor dem Hintergrund dieser Leistungsanalyse hat SCI Verkehr GmbH 5 Thesen zum Regulierungsbedarf im Bereich des Schienennetzes in Deutschland erarbeitet:

1. Entwicklungspfade der Eisenbahnmärkte in Europa berücksichtigen

Die europäischen Eisenbahnmärkte sind historisch gewachsene, sehr komplexe Systeme mit jeweiligen Ordnungsrahmen. Jede Leistungsanalyse der unterschiedlichen Ordnungsmodelle muss diese Entwicklungspfade berücksichtigen und vor ihrem jeweiligen Hintergrund bewerten.

2. Das deutsche Eisenbahnsystem ist auch im Vergleich erfolgreich

Die Leistungsanalyse kommt zu dem Ergebnis, dass sich das Eisenbahnsystem in Deutschland seit Anfang der 1990er Jahre – insbesondere bei wettbewerblichen, haushaltspolitischen und beschäftigungspolitischen Leistungsgrößen – erfolgreich entwickelt hat. Weitgehende Veränderungen des ordnungspolitischen Strukturmodells würden zu neuen Schnittstellen, erhöhtem Abstimmungsaufwand und damit auch zu einem deutlich erhöhten finanziellen Aufwand führen, welcher sich negativ auf die Leistungsbilanz des deutschen Eisenbahnmodells auswirken würde.

3. Die Stärkung der Eisenbahn im intermodalen Wettbewerb bleibt wesentliche Herausforderung

Unter Berücksichtigung der verschiedenen Leistungsgrößen wird insbesondere im intermodalen Wettbewerb der Verkehrsträger ein wesentlicher Handlungsbedarf deutlich. Im europäischen Vergleich bewegt sich der Modal-Split-Anteil der Schiene in Deutschland nur im unteren, beziehungsweise mittleren Niveau. Gleichzeitig wird aber deutlich, dass die öffentlichen Finanzmittel für die Eisenbahnen im internationalen Vergleich sehr gering sind. Insofern bleibt die Stärkung der Schiene – insbesondere durch höhere finanzielle Beiträge für die Infrastruktur – eine wesentliche Herausforderung.

4. Systemführerschaft in einem integrierten Ordnungsmodell zur Optimierung des Verkehrsträgers Schiene nutzen

Die Deutsche Bahn AG konnte ihre Vorteile als Systemführer zur Optimierung der Eisenbahn insbesondere im intermodalen Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern nutzen. In einem klar definierten Ordnungsrahmen wurden diese Systemvorteile auch an die Wettbewerber der DB Mobility AG auf den Verkehrsmärkten weitergegeben. Die gelebte Konkurrenz der

Verkehrsunternehmen verstärkt die positive Entwicklung der Schiene im intermodalen Wettbewerb weiter.

5. Wesentliche Eckpfeiler des Ordnungsmodells für die Eisenbahnmärkte in Deutschland weiterentwickeln

Um die zuvor beschriebene Dynamik zu ermöglichen ist der Erhalt der wesentlichen Eckpfeiler des Ordnungsmodells für die Eisenbahnmärkte in Deutschland eine Voraussetzung. Hierzu zählen u. a. klar abgegrenzte Verantwortungsbereiche der öffentlichen und privaten Akteure, den klar definierten Ordnungsrahmen und die Berücksichtigung des Zusammenhangs des Rad-Schiene-Systems.

Perspektiven der EU-Bahnpolitik

Unter dieser Überschrift stand die internationale Konferenz der Europäischen Akademie für umweltorientierten Verkehr (EVA) und der Gewerkschaft EVG am 19. und 20. September 2012 in Berlin. **Alexander Kirchner**, Vorsitzender der Eisenbahner-Gewerkschaft EVG, konnte über 200 Teilnehmer begrüßen und forderte mit Blick auf die steigenden Kohlendioxid Emissionen des Verkehrs eine Verkehrspolitik mit dem Ziel mehr Schienenverkehr.

Im ersten Referat deutete sich eine veränderte Haltung der EU-Kommission zur Frage der Trennung von Netz und Betrieb an. „Wir sind nicht dogmatisch auf eine Trennung festgelegt“, sagte **Keir Fitch**, stellvertretender Kabinettsleiter von EU-Verkehrskommissar Kallas. „Wenn wir mit anderen Methoden dasselbe Ziel erreichen, ist das umso besser“. Laut Fitch solle das 4. Eisenbahnpaket lediglich die Unabhängigkeit des Infrastrukturmanagers vom Eisenbahnbetrieb festschreiben. (Anmerkung: Kallas bestätigte die Aussagen von Fitch in seiner Rede am 24. September 2012 bei einer Konferenz zum 4. Eisenbahnpaket in Brüssel, siehe: http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2012/09/railways-speech_de.htm).

In Vertretung des Bundesverkehrsministers begrüßte Staatssekretär **Rainer Bomba** den Zeitpunkt der Konferenz sowie das bevorstehende 4. Eisenbahnpaket, dessen Rechtsrahmen solle das bewährte deutsche Holdingmodell weiterhin zulassen. Bomba unterstrich die Notwendigkeit von technischen Standards. Da ERTMS aber sehr teuer sei, müssten noch ausreichende Mittel für die Infrastruktur der Transeuropäischen Netze verbleiben.

Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, **Dr. Rüdiger Grube**, wies auf die deutlich bessere Qualität des Schienenverkehrs nach der Bahnreform hin. Grube betonte die Wichtigkeit einer effektiven Regulierung mit einem diskriminierungsfreien Netzzugang, im 4. Eisenbahnpaket solle sich die Kommission