

Lars Neumann,
Leiter Büro Berlin,
SCI Verkehr GmbH

Schienegebundene Nah- und Regionalverkehre:

Perspektiven der europäischen Betreibermärkte

Das Interesse der nationalen und internationalen Verkehrsunternehmen am wachsenden Volumen der im Wettbewerb zugänglichen Anteile des europäischen SPNV-Marktes steigt kontinuierlich.

Dabei stehen die Unternehmen vor der Herausforderung, Hintergrundinformationen der aktuellen Marktstrukturen und Entwicklungen zu bewerten und belastbare Prognosen der zukünftigen Dynamik zu erstellen.

Die aktuelle Marktstudie „Europäischer Betreibermarkt für den Schienenpersonen-nahverkehr – Märkte, Unternehmen, Strategien, Trends“ der SCI Verkehr GmbH leistet hierzu einen Beitrag. Basis dieser Analyse ist u.a. eine Auswertung aller europäischen Ausschreibungen, Vergaben und Planungen von SPNV Leistungen.

„Nahverkehrs-praxis“ veröffentlicht ausgewählte Ergebnisse dieser Analyse. Neben einer kurzen Darstellung der europäischen Entwicklung wird dabei auch auf zentrale Entwicklungen in Deutschland, Italien und Polen eingegangen.

Struktur und sachliche Abgrenzung des Marktes

Im Rahmen der Analyse schienegebundener Transportleistungen für Personen im europäischen Regionalverkehr wurde der Markt auf der Grundlage von drei Kriterien abgegrenzt:

- Verkehre zwischen Orten und Zielen in der Region mit einer mittleren Reiseweite bis zu 80 Kilometern und einer Reisezeit von 1 bis 3 Stunden,
- Verantwortlichkeit bei öffentlichen Verwaltungsinstitutionen in der Region meist unterhalb der zentralstaatlichen Regierung,
- Öffentliche Kofinanzierung (und Vergabe) der Verkehrsangebote auf Grundla-

ge einer Differenzierung zwischen eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehrsangeboten.

Entwicklungstendenzen des SPNV-Marktes

Bei einer Betriebsleistung von etwa 2 600 Mio Zugkilometern beträgt das jährliche Gesamtvolumen aller öffentlichen und privaten Verkehrsleistungen des europäischen Schienenpersonen-nahverkehrs beträgt etwa 34 Mrd €. Deutschland, Frankreich und Großbritannien teilen sich hierbei rund 60% des gesamten Leistungsvolumens auf.

Vor dem Hintergrund dieser Leistungsdaten wird die zukünftige Marktentwicklung bis zum Jahr 2009 prognostiziert. Bei dieser Prognose werden insbesondere zwei wesentliche Einflussgrößen berücksichtigt:

- Die Marktzugänglichkeit, abgeleitet aus den rechtlichen Marktgrundlagen bzw. Rahmenbedingungen (bspw. Netzzugang, Vergabe öffentlicher Leistungen,

Wettbewerbskontrolle und öffentliche Finanzierungssysteme).

- Die Marktdynamik, abgeleitet aus den wesentlichen Anforderungen, Erwartungen und Bewertung von konkreten (bislang bekannten) Ausschreibungen der öffentlichen Besteller von SPNV Leistungen (Nachfrage) sowie der Strategien, Aufstellungen und Aktivitäten der Verkehrsunternehmen (Angebot)

Bis 2009 konzentriert sich das weitaus größte zugängliche Marktvolumen auf Deutschland und Großbritannien (siehe Bild 1). Daneben ist in den Niederlanden, Schweden und Dänemark mit einer gesicherten Marktentwicklung zu rechnen. Angesichts der planbaren Marktöffnung können hier wesentliche Leistungen erschlossen werden. Wachsende Potenziale können vor allem auch in Polen und Italien identifiziert werden. Die attraktiven Märkte in Frankreich und Spanien werden mittelfristig für den Wettbewerb um Nah- und Regionalverkehrsleistungen geschlossen bleiben.

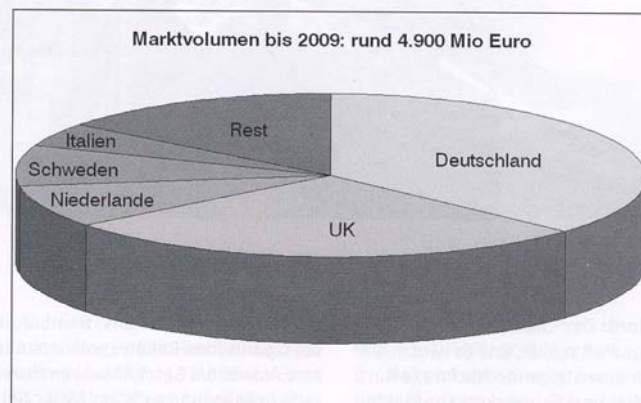


Bild 1: Prognostiziertes Marktvolumen nach Regionen bis 2009 (Bilder: SCI).

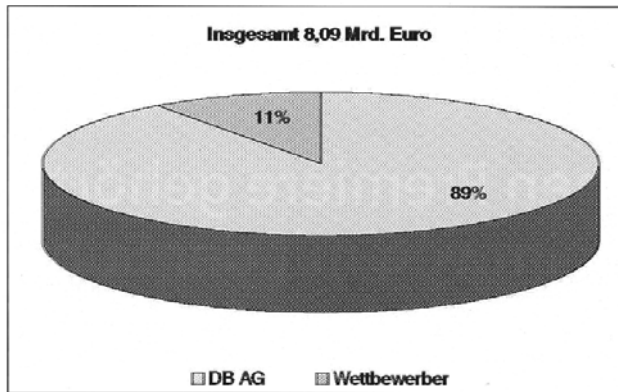


Bild 2: Leistungsvolumen Deutschland (Fahrplan 2003/2004).

Deutscher Markt: sehr stark umkämpft

Der deutsche SPNV Markt hat ein Gesamtvolumen von rund 8 Mrd € pro Jahr – bei einer Betriebsleistung von gut 600 Mio Zugkilometern.

Die DB Regio AG kann bislang einen Marktanteil von knapp 90% verteidigen (siehe Bild 2). In der jüngsten Vergangenheit ist es ihr gelungen, alle wesentlichen regionalen Märkte – insbesondere auf nachfragestarken Relationen – zu behaupten und außerhalb von Wettbewerbsverfahren zu sichern.

Dennoch ist binnen der nächsten fünf Jahre mit einer signifikanten Marktöffnung zu rechnen. Rund 20% der inländischen Betriebsleistung werden im Wettbewerb vergeben. Langfristig ist von einer umfassenden Öffnung des Marktes auszugehen. Damit wird der Wettbewerb der verschiedenen Anbieter weiter zunehmen und sich der Marktanteil der DB Regio deutlich reduzieren. Gleichzeitig stellen die Reduzierung der öffentlichen Finanzmittel und die steigende Bedeutung der Fahrgeldeinnahmen die Betreiber vor wachsende qualitative Anforderungen. In der Folge eines gegenwärtig vor allem über den Preis gestalteten Wettbewerbs ist mit der Fortschreitung der Konzentration des Marktes zu rechnen.

Italienischer Markt: zunehmend dynamisch

Mit rund 175 Mio Zugkilometern ist die Trenitalia Trasporto Regionale der zentrale Anbieter von Verkehrsleistungen im regionalen Personenverkehr (siehe Bild 3).

Die Liberalisierung des SPNV-Marktes hat sich zunächst in Norditalien durchgesetzt. Gegenwärtig werden hier erste Erfahrungen mit wettbewerblichen Ausschreibungen von SPNV Leistungen gemacht:

- Region Lombardia: Ausschreibung von drei Netzen mit einem Gesamtvolumen von gut 3,6 Mio Zugkilometern (und knapp 3 Mio Buskilometern)

- Im Mai 2004 wurde das erste Netz in der Region Liguria ausgeschrieben.
- Region Veneto: Ausschreibung mit einem Volumen von über 10 Mio Zugkilometern p.a.

Sollten die Erfahrungen dieser Regionen aus der Perspektive der öffentlichen Hand positiv bewertet werden, kann dies einen positiven Domino-Effekt auch auf andere (bislang nicht geöffnete Regionen) haben.

Gleichzeitig werden Unsicherheiten bei der konkreten Ausgestaltung des SPNV-Wettbewerbs deutlich. Gerade aus der Perspektive der Betreiber stellen rechtliche Unsicherheiten und relativ große Betriebsleistungsvolumen große Schwierigkeiten dar. Zusätzlich stellt sich der Fahrzeugzugang als zentrales Marktzugangshemmnis dar.

Polnischer Markt: zunehmend attraktiver

Insbesondere im Regionalverkehr wird die PKP mittel- und langfristig der zentrale Anbieter bleiben. Trotzdem zeigt sich in Polen eine wachsende Offenheit für privatwirtschaftliche Lösungen. Diese wird im Gegensatz zu anderen europäischen Lösungen

durch die Privatisierung von Teilsystemen und die geplante Leistungsübernahme durch privatwirtschaftliche Anbieter angezeigt: Dies verdeutlichen die angestrebten Privatisierungen der PKP WKD und SKM:

- Die PKP WKD ist der zentrale Anbieter von Verkehrsleistungen in der Region Warschau. Für die Übernahmen dieser Leistungen hat sich ein Konsortium aus den Gemeinden in der Region sowie des Marschallamts der Wojwodschaft Mazowieckie beworben. Außerdem zeigt sich das polnische Busunternehmen „Polski Express“ an einer Übernahme der WKD interessiert.

- Schienenverkehre im zweitgrößten polnischen Ballungsraum der Städte Gdynia, Danzig und Sopot werden durch die PKP SKM erbracht. An der Übernahme der SKM sind über zehn inländische und ausländische Unternehmen interessiert. Nach Meinung der PKP gewinnt der Investor mit dem besten Know-how und der größten Erfahrung im städtischen Eisenbahnverkehr. Diese Bedingungen können derzeit nur ausländische Betreiber erfüllen.

- Der doppelte Eindruck einer Bereitschaft für neue Lösungen und der gleichzeitig hohen Komplexität dieser Aufgabe wird durch den (zunächst gescheiterten) Markteinstieg der Connex-Gruppe verstärkt. CONNEX Polska Sp. z o. o. hat als erstes privates EVU eine Konzession für die Personenbeförderung auf dem polnischen Netz beantragt. Nachdem diese Aktivitäten zunächst genehmigt wurden, ist die Konzessionserlaubnis Anfang 2003 durch heftige politische Auseinandersetzungen wieder zurückgezogen worden.

Die Gesamtergebnisse der Studie sowie ein umfangreicher Anhang u.a. mit Strecken- und Ausschreibungsdatenbanken können bei der SCI Verkehr GmbH bezogen werden. Weitere Informationen erhalten Sie unter: www.sci.de.

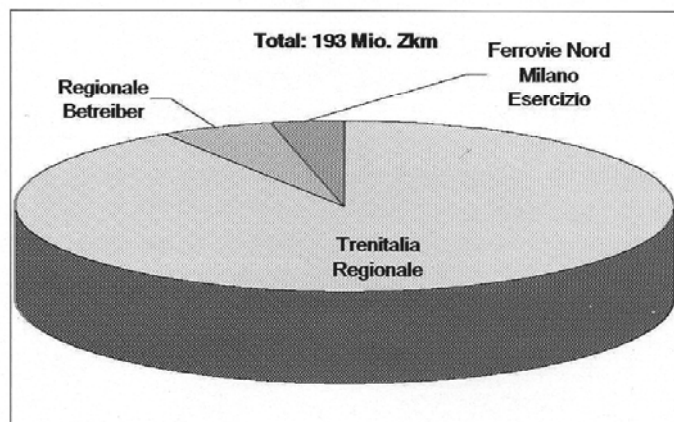


Bild 3: Marktanteile Italien (Fahrplan 2003/2004).