EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 13.1.2021
COM(2021) 5 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

Siebter Bericht über die Überwachung der Entwicklung des Schienenverkehrsmarkts gemäß Artikel 15 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates

{SWD(2021) 1 final}

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

Siebter Bericht über die Überwachung der Entwicklung des Schienenverkehrsmarkts gemäß Artikel 15 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates

1. WICHTIGSTE FESTSTELLUNGEN

Eine verlässliche Überwachung des Schienenverkehrsmarktes ist eine wesentliche Voraussetzung, um die Marktentwicklungen verstehen und fundierte politische Beschlüsse fassen zu können. Die Kommission finanziert sektorale Initiativen wie das Benchmarking der europäischen Plattform der Eisenbahninfrastrukturbetreiber (PRIME) und arbeitet zusammen mit den Mitgliedstaaten an einer besseren Überwachung.

Dieser Bericht stützt sich auf Daten bis 2018 und enthält daher keine Belege zu den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Sektor. Während die Schienenverkehrsdienste, insbesondere der Güterverkehr, 2020 weiterliefen, ging die Zahl der Fahrgäste im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr während der vielen Ausgangsbeschränkungen stark zurück. Die Gesamtnachfrage ist aufgrund der Unsicherheit und des Wirtschaftsabschwungs gesunken.

Nachstehend die wichtigsten Feststellungen und Trends in der EU-27 für 2015-2018 (ausgenommen die Länge des Hochgeschwindigkeitsnetzes, hier erstreckt sich der Vergleichszeitraum bis 2019):

- Das Schienenverkehrsaufkommen stieg um 2,5 % (Personenverkehr) bzw. um 4,1 % (Güterverkehr);
- der Verkehrsträgeranteil des Schienenverkehrs am Landverkehr erhöhte sich von 7,6 % auf 7,8 % im Personenverkehr und sank von 18,8 % auf 18,7 % im Güterverkehr;
- 2018 trug der Schienenverkehr nur 0,4 % zu den verkehrsbedingten Treibhausgas- und CO_2-Emissionen bei und verursachte lediglich 2 % des Energieverbrauchs im Verkehrssektor;
- das Hochgeschwindigkeitsnetz nahm zwischen 2015 und 2019 um 17 % an Länge zu;
- die Gesamtlänge der für überlastet erklärten Gleise hat sich mehr als verdoppelt;
- 2018 gab es insgesamt 1082 aktive Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen;
- der durchschnittliche Marktanteil der Wettbewerber betrug 2018 gegenüber den etablierten nationalen Betreibern:
    - 42 % in den Schienengüterverkehrsmärkten (Anstieg um 8 Prozentpunkte),
    - 10% in marktwirtschaftlich organisierten Schienenpersonenverkehrsmärkten (Anstieg um 2 Prozentpunkte),

- 16,2 % am Reiseverkehr mit Diensten, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht wurden (Rückgang um 0,5 Prozentpunkte);

– die Eisenbahn ist nach wie vor einer der sichersten Verkehrsträger und Reisen mit dem PKW sind 50-mal gefährlicher als Reisen mit dem Zug.

– Ende 2018 waren etwa 916 000 Menschen im Eisenbahnsektor beschäftigt, davon etwa 527 000 bei den Eisenbahnunternehmen (sowohl etablierte als auch alternative Betreiber) und 389 000 bei den Infrastrukturbetreibern.

2. METHODIK

Der Bericht ist die siebte Ausgabe des gemäß Artikel 15 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU[1] von der Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat vorgelegten Berichts zur Überwachung des Schienenverkehrsmarkts. Sein Zweck ist es, einen Überblick über die wichtigsten Entwicklungen in den Schienenverkehrsmärkten im Rahmen der EU-Schienenverkehrsmarktpolitik zu liefern.[2] Er deckt ein breites Spektrum von Themen ab, einschließlich: der Entwicklung des Schienenverkehrsbinnenmarkts, der von den Eisenbahnunternehmen abrufbaren Leistungen und Infrastruktur, der Rahmenbedingungen des Schienenverkehrs (einschließlich der Entgelte[3]), des Zustands des Schienennetzes, der Nutzung der Zugangsrechte sowie der Hindernisse auf dem Weg zu effizienteren Schienenverkehrsdiensten. Eine umfassende Analyse dieser Themen ist in dem begleitenden Arbeitsdokument enthalten.

Im vorliegenden Bericht wird zum zweiten Mal auf den Fragebogen für die Berichterstattung zurückgegriffen, der in der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1100 der Kommission über die Überwachung des Schienenverkehrsmarkts[4] (im Folgenden die „RMMS-Verordnung“) enthalten ist, und es ist der erste Bericht, der 2018 nach dem Ende der Übergangszeit für die Nutzung des Fragebogens erstellt wurde.

Neben den seitens der Mitgliedstaaten, des Vereinigten Königreichs und Norwegen vorgelegten RMMS-Daten stützt sich dieser Bericht auch auf Beiträge aus dem Statistischen Taschenbuch „EU Transport in Figures“[5], auf die Berichte der Eisenbahnagentur der Europäischen Union[6], Eurostat[7], die statistischen Erhebungen verschiedener sektoraler Organisationen sowie auf Präsentationen und Studien. Liegen nur Daten nach der RMMS-Verordnung vor, werden im Bericht die Trends für den Zeitraum 2015-2018 untersucht, um die Vergleichbarkeit der Daten sicherzustellen. Werden andere Quellen genutzt, kann der Bericht Trends über einen längeren Zeitraum widerspiegeln.

---

1 Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

2 Zusätzlich zum Bericht über die Überwachung der Entwicklung des Schienenverkehrsmarkts veröffentlicht die Eisenbahnagentur der Europäischen Union Jahresberichte zur Sicherheit und zur Interoperabilität der Eisenbahnen.

3 Eine umfassende Überwachung der von den Kunden zu zahlenden Schienenverkehrspreise ist aufgrund der großen Bandbreite der angebotenen Leistungen nicht möglich.

4 Durchführungsverordnung (EU) 2015/1100 der Kommission vom 7. Juli 2015 über die Berichtspflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen der Überwachung des Schienenverkehrsmarkts (ABl. L 181 vom 9.7.2015, S. 1).

5 https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2020_en

6 https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en

7 https://ec.europa.eu/eurostat/de/web/transport/data/database

Aggregierte Daten und Durchschnittswerte beziehen sich auf die EU-27 (d. h. die aktuellen Mitgliedstaaten[8]). Da das Vereinigte Königreich bis zum 31. Januar 2020 Mitgliedstaat der Union war, enthält der Bericht auch Gesamt- und Durchschnittswerte für die EU-28, entweder im Text oder in der auf der Website der GD MOVE zusammen mit dem Bericht veröffentlichten Excel-Datei.[9]

3. SCHIENENVERKEHR UND NACHHALTIGKEIT

Die Eisenbahn ist der einzige Verkehrsträger, bei dem die Treibhausgas- und CO_2-Emissionen seit 1990 nahezu kontinuierlich abgenommen haben, und dies bei der Beförderung von 13 % des gesamten Güterverkehrs und 7 % des gesamten Personenverkehrs (EU-27, 2018). Die Eisenbahn trägt somit vergleichsweise wenig zur Verschmutzung bei und ist energieeffizienter als andere motorisierte Verkehrsmittel. 2018 trug der Schienenverkehr nur 0,4 % zu den verkehrsbedingten Treibhausgas- und CO_2-Emissionen bei und verursachte lediglich 2 % des Energieverbrauchs im Verkehrssektor.[10] Um die Ziele des „europäischen Grünen Deals“ zu erreichen, muss die Bahn einen größeren Anteil am Personen- und Güterverkehr haben.

4. DAS SCHIENENNETZ IN DER EU

Die Gesamtlänge des Schienennetzes in der EU-27 betrug 2018 etwa 201 000 Streckenkilometer (entsprechend einem Rückgang von 0,4 % im Vergleich zu 2015). Etwa 56 % des Netzes waren elektrifiziert, das sind 855 Kilometer mehr seit 2015 (+1,2 %).

Das Hochgeschwindigkeitsnetz der EU erstreckte sich Ende 2019 über mehr als 9 100 Streckenkilometer: Das ist ein Zuwachs um 17 % seit 2015.[11]

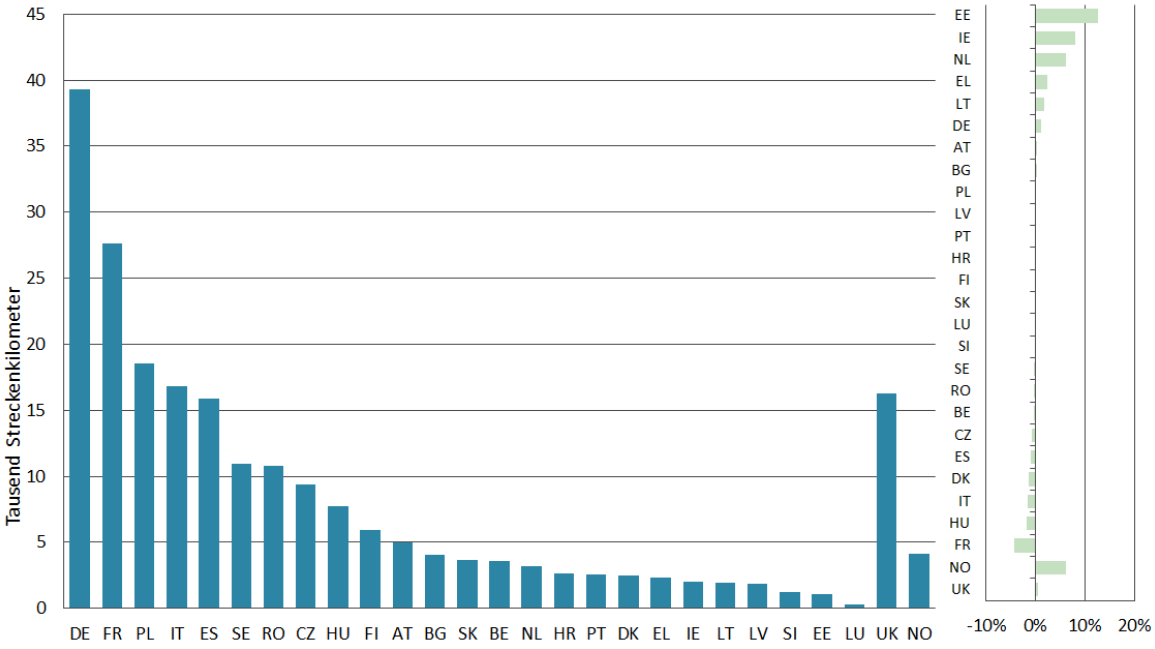
[8] Norwegen beteiligt sich zwar an dem System für die Überwachung des Schienenverkehrsmarktes (RMMS), in den Gesamt- und Durchschnittswerten für die EU sind allerdings keine Daten für Norwegen beigefügt.

[9] https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/market/market_monitoring_en

[10] EU-28: 0,5 %, 0,5 % bzw. 2 %.

[11] EU-28: 217 000 Streckenkilometer, von denen 54 elektrifiziert waren und über 9 200 Kilometer Hochgeschwindigkeitsstrecken.

Abbildung 1: Länge der nationalen Netze (tausend Streckenkilometer, 2018) nach Land und relative Veränderungen 2015-2018



Quelle: Statistisches Taschenbuch 2020. Infill-Daten aus verschiedenen anderen Quellen.

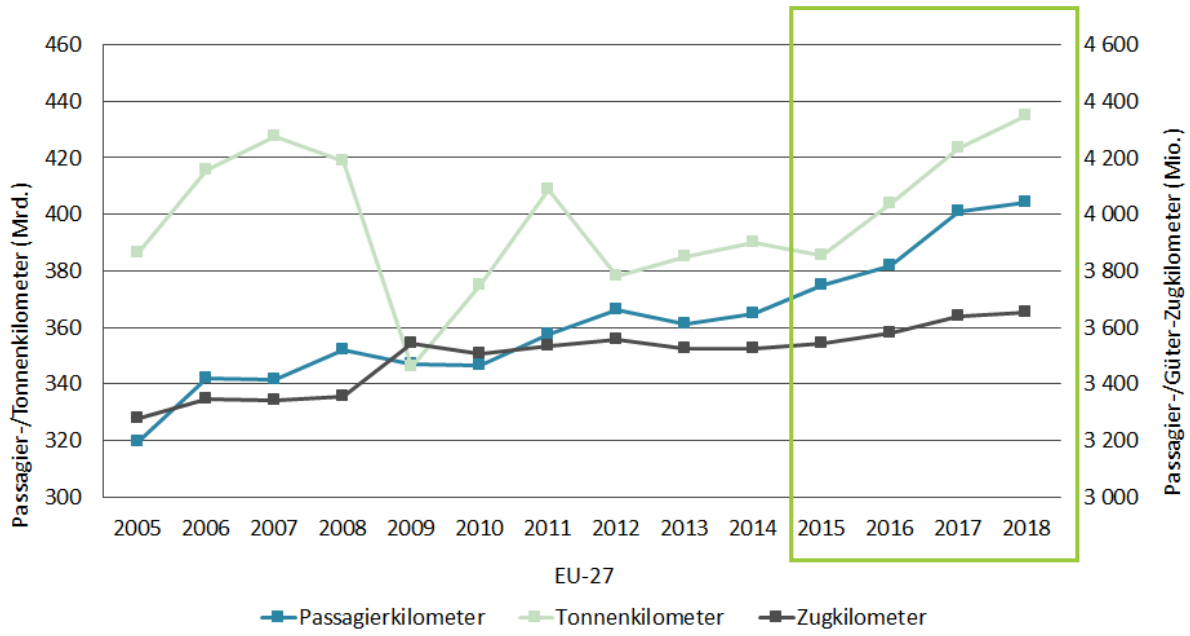
5. ENTWICKLUNG DER SCHIENENVERKEHRSDIENSTE

Die Gesamtzahl der EU-Zugkilometer, die sowohl Reisezug- als auch Güterzugfahrten umfasst, bewegte sich in den letzten 10 Jahren auf überwiegend stabilem Niveau. Der Personenverkehr und der Güterverkehr erholten sich unterschiedlich schnell von der Finanzkrise 2008, wobei der Güterverkehr Schwankungen unterlag. Zwischen 2015 und 2018 stieg das Schienenverkehrsaufkommen[12] in der EU-27 jährlich um 2,5 % (Personenverkehr) bzw. um 4,1 % (Güterverkehr)[13].

12 Aufgrund des unterschiedlichen Anwendungsbereichs, einer potenziell doppelten Erfassung von Transitaufkommen sowie aufgrund von Anpassungen (Schätzungen und Zusammenführungen von Daten aus anderen Quellen) können die Daten über das Aufkommen in der jährlichen Erhebung des Systems für die Überwachung des Schienenmarktes (RMMS) von den Eurostat-Daten abweichen.

13 EU-28: 2,4 % beim Personenverkehr und 3,8 % beim Güterverkehr.

Abbildung 2: Fahrgast- und Güteraufkommen 2005-2018 (Passagier-, Tonnen- und Zugkilometer)

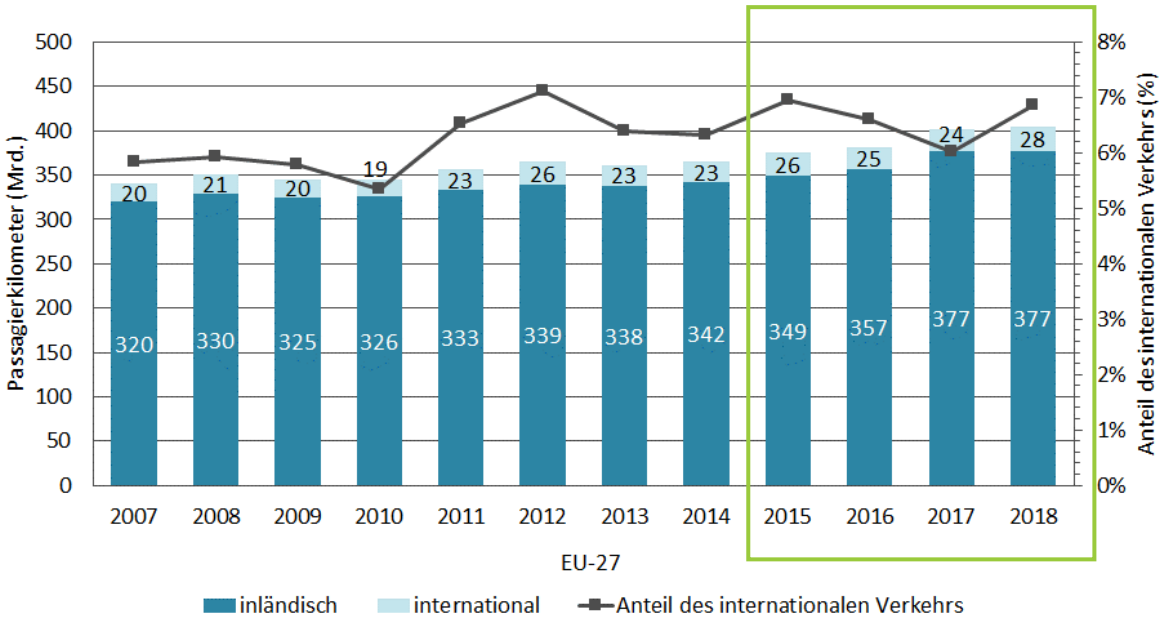


Quelle: RMMS 2020. Infill-Daten aus verschiedenen anderen Quellen und Schätzungen. Die Daten der Jahre 2015 und 2016 für RO sind Schätzungen. Die Daten enthalten auch Anpassungen an die Passagierkilometer für BE des Jahres 2018, die Tonnenkilometer für ES, NL und LU für die Jahre 2015 und 2016 sowie die Zugkilometer für IE für das Jahr 2016.

2018 machte das Schienenpersonenverkehrsvolumen in der EU-27 404 Mrd. Passagierkilometer von den insgesamt etwa 5 Bio. Passagierkilometern im Landverkehr aus.[14] Beim Schienenpersonenverkehr handelt es sich nach wie vor vorwiegend um inländische Verkehrsdienste; der grenzüberschreitende Anteil lag im Jahr 2018 bei lediglich 7 %.

[14] EU-28: 473 Mrd. Passagierkilometer von insgesamt etwa 6 Bio. Passagierkilometern im Landverkehr.

Abbildung 3: Entwicklung des Schienenpersonenverkehrsvolumens 2007-2018 in Mrd. Passagierkilometern (inländisch, international und Anteil des internationalen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen)



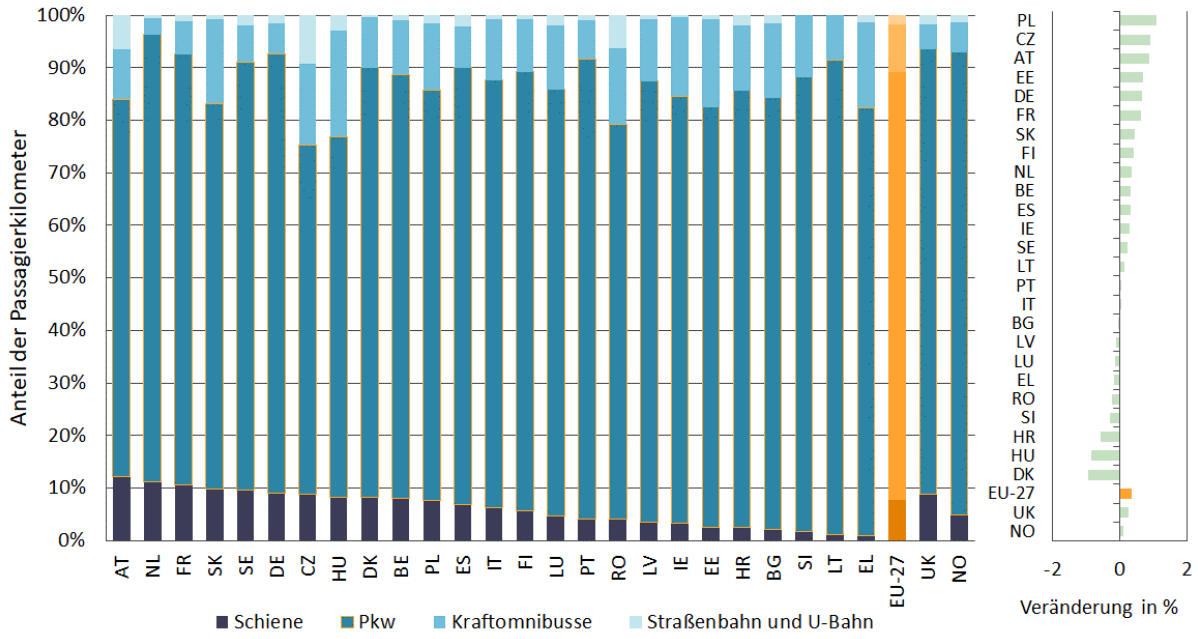
Quelle: RMMS 2020. Infill-Daten aus verschiedenen anderen Quellen und Schätzungen. Die Daten für BE, EE, EL, LU und RO sind für das Jahr 2015 Schätzungen.

Jeder Bürger der EU-27 legte 2018 im Schnitt jeweils 909 Passagierkilometer zurück (+2,4 % pro Jahr seit 2015[15]).

Der Verkehrsträgeranteil der Personenkraftwagen am Personenlandverkehr stieg in der EU-27 zwischen 2015 und 2018 von 81 % auf 81,4 %, während der Anteil des Schienenpersonenverkehrs von 7,6 % auf 7,8 % stieg, wobei es zwischen den einzelnen Ländern große Unterschiede gibt.

[15] EU-28: 926 Passagierkilometer und jeweils +2,2 %.

Abbildung 4: Verkehrsträgeranteil am Passagierlandverkehr nach Ländern (% für 2018) und Veränderung der Prozentpunkte für den Schienenverkehr (2015-2018)

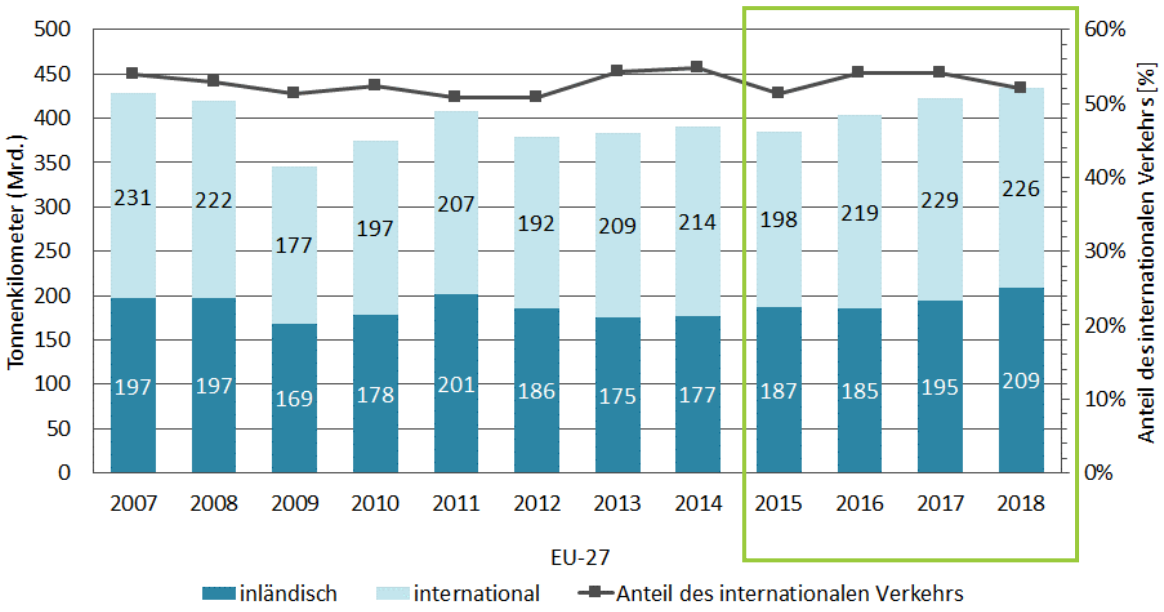


Quelle: Statistisches Taschenbuch 2020; ausgenommen CY und MT.

2018 betrug das Schienengüterverkehrsvolumen in der EU-27 435 Mrd. Tonnenkilometer von den insgesamt 2,3 Bio. Tonnenkilometern im Landverkehr.[16] Mehr als die Hälfte des Schienengüterverkehrs ist grenzüberschreitend. Dadurch wird seine Wettbewerbsfähigkeit durch Probleme bei der Interoperabilität und operative Schwierigkeiten zwischen nationalen Schienennetzen stark beeinflusst.

[16] Ohne Rohrleitungen. Für die EU-28: 452 Mrd. Tonnenkilometer von insgesamt 2,4 Bio. Tonnenkilometern im Landverkehr.

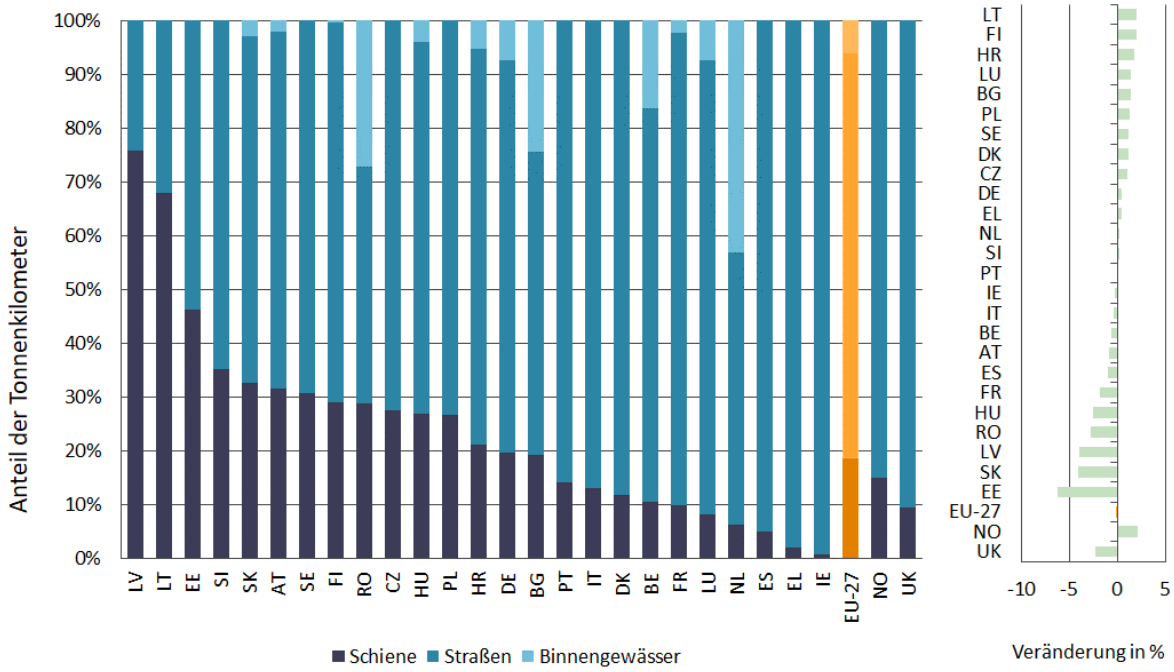
Abbildung 5: Entwicklung des Schienengüterverkehrsvolumens 2007-2018 in Mrd. Tonnenkilometern (inländisch, international und Anteil des internationalen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen)



Quelle: RMMS 2020. Infill-Daten aus verschiedenen anderen Quellen und Schätzungen. Für das Jahr 2016 wurden einige RMMS-Daten und Schätzungen gegenüber dem sechsten RMMS-Bericht überarbeitet.

Zwischen 2015 und 2018 stieg der Verkehrsträgeranteil des Straßenverkehrs am Güterlandverkehr in der EU-27 von 74,2 % auf 75,4 %, während der Anteil des Schienenverkehrs von 18,8 % auf 18,7 % zurückging, wobei es zwischen den einzelnen Ländern große Unterschiede gibt.

Abbildung 6: Verkehrsträgeranteil am Güterlandverkehr nach Ländern (% für 2018) und Veränderung der Prozentpunkte für den Schienenverkehr (2015-2018)



Quelle: Statistisches Taschenbuch 2020.

6. ENTWICKLUNG DER RAHMENBEDINGUNGEN IM EISENBAHNSEKTOR

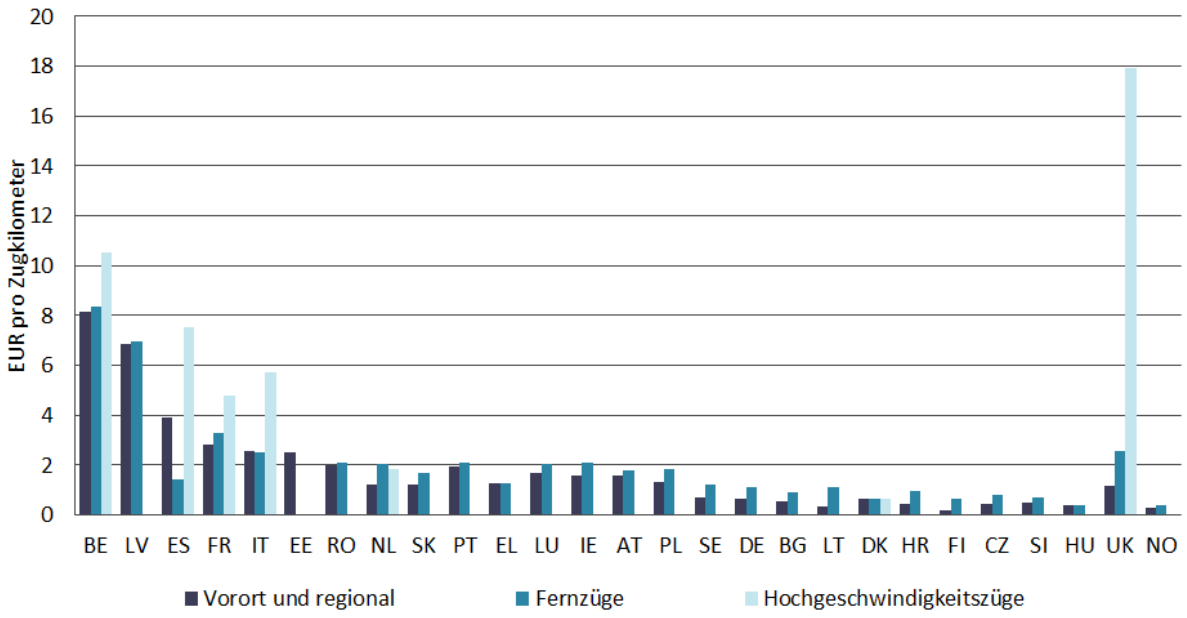
6.1. Infrastrukturentgelte

Die Wegeentgelte machten 2018 in der EU-27 über 80 % der Einnahmen aus Entgelten der Infrastrukturbetreiber aus (84 % bei Güterzügen und 88 % bei Personenzügen[17]).

Die Wegeentgelte im Hochgeschwindigkeitsverkehr (ohne Aufschläge) liegen über den sonstigen Personenverkehrsentgelten und waren 2018 im Vereinigten Königreich (18 EUR pro Zugkilometer) und Belgien (10,6 EUR pro Zugkilometer) am höchsten.

[17] EU-28: 84 % bzw. 89 %.

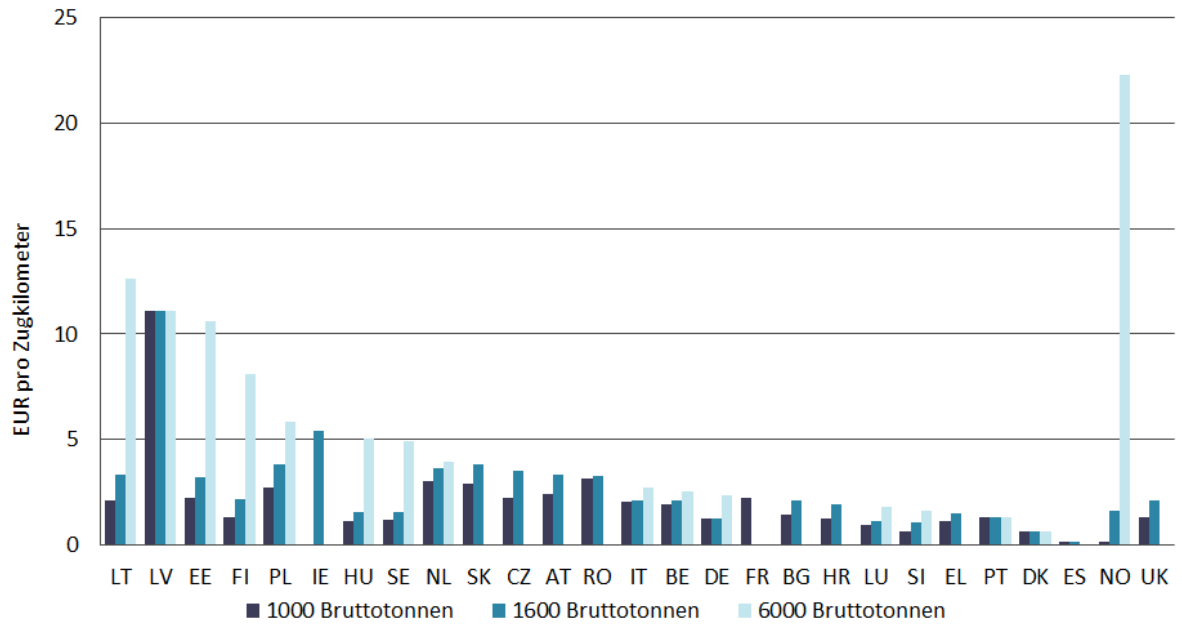
Abbildung 7: Wegeentgelte (ohne Aufschläge) für unterschiedliche Kategorien von Personenzügen nach Ländern 2018 (EUR pro Zugkilometer)



Quelle: RMMS 2020.

Bezüglich der Frachtentgelte (ohne Aufschläge) erstreckt sich die Überwachung auf drei verschiedene Bruttohöchsttonnagen (1 000, 1 600 und 6 000). In den meisten Mitgliedstaaten fallen mit zunehmender Größe des Zugverbands, wenn auch nicht anteilig zur Tonnage, höhere Frachtentgelte an.

Abbildung 8: Frachtentgelte (ohne Aufschläge) für unterschiedliche Kategorien von Güterzügen nach Ländern 2018 (EUR pro Zugkilometer)



Quelle: RMMS 2020

Weder bei Personen- noch bei Güterzügen zeichnet sich bei den für den Zeitraum 2015 bis 2018 gemeldeten Entgeltsätzen[18] ein klarer Richtungstrend ab, mit Ausnahme von Hochgeschwindigkeitszügen (bei denen die Wegeentgelte überall, außer im Vereinigten Königreich, zurückgingen).

Die Plattform für europäische Eisenbahninfrastrukturbetreiber (PRIME) wird eine umfassende Studie zu den Entgelt- und Finanzierungsmechanismen von Infrastrukturbetreibern durchführen, die 2021 abgeschlossen wird. Die Studie wird einen Überblick über die Wegeentgelte und ihre unterschiedlichen Bestandteile geben.

Zur Abmilderung der wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie wurde im Oktober 2020 die Verordnung 2020/1429 erlassen, mit der die Vorschriften zu Entgelten vorübergehend gelockert werden, um die finanzielle Belastung des Eisenbahnsektors zu verringern.[19]

6.2. Kapazitätszuweisung und Infrastrukturbeschränkungen

2018 betrug die Nutzung des Netzes in der EU-27 18 200 Zugkilometer pro Streckenkilometer (in der EU-28 19 500). In Westeuropa wurden die Netze 2018 am intensivsten genutzt, vor allem in den Niederlanden mit einer Nutzungsintensität von 50 600 Zugkilometern pro Streckenkilometer. Griechenland hat mit nur 4 800 Zugkilometern

[18] Wegeentgelte ohne Aufschläge.

[19] Verordnung (EU) 2020/1429 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Oktober 2020 zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs (ABl. L 333 vom 12.10.2020, S. 1).

pro Streckenkilometer die niedrigste Nutzungsintensität. Obwohl diese Durchschnittsangaben pro Land nichts über die am wenigsten genutzten Teile des Netzes verraten, geben sie doch einige Hinweise darauf, welche Netze im Schnitt ein höheres Verkehrsaufkommen als andere haben und damit eine beschränkte Kapazität für zukünftigen Verkehr.

Die Gesamtlänge der als überlastet erklärten Fahrwege ist in der EU-27 seit 2015 konstant angestiegen und hat sich bis 2018 nahezu verdoppelt. Es waren 2 261 Schienenkilometer betroffen (in der EU-28 3 432 Kilometer), 1 339 Kilometer davon in Schienengüterverkehrskorridoren.

Bei Überlastung geben die Mitgliedstaaten am häufigsten den Diensten den Vorzug, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden: In 13 Ländern haben diese oberste Priorität, gefolgt von grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten (7 Länder). Dem (inländischen wie internationalen) Güterverkehr wird nur selten oberste Priorität eingeräumt.

Um operative Infrastrukturbeschränkungen und die Inkompatibilität veralteter nationaler Zugleitsysteme, die ein erhebliches Interoperabilitätshindernis darstellen, zu überwinden, wurde von der EU mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) ein gemeinsames Signalsystem eingeführt. Dem neuen europäischen ERTMS-Bereitstellungsplan[20] zufolge müssen bis 2023 15 682 Schienenkilometer mit diesem Signalsystem ausgerüstet sein; bis jetzt wurde das System an 5 906 Kilometern der geplanten Streckenlänge installiert (das entspricht 38 %): Damit wurden 78 % des für Ende 2019 geplanten Ziels erreicht.

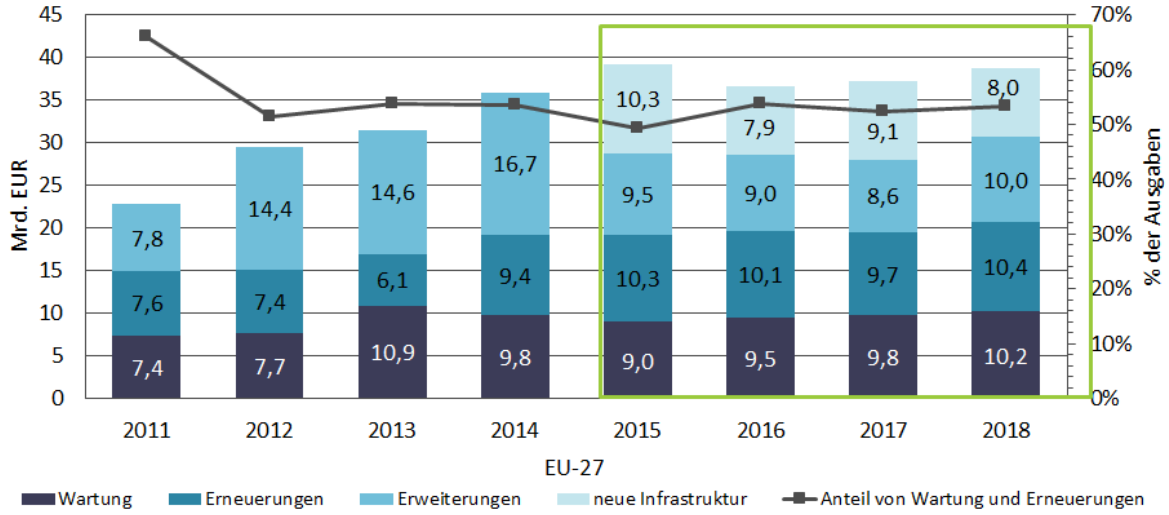
6.3. Infrastrukturausgaben und Finanzierung

Die Ausgaben für die Eisenbahninfrastruktur beliefen sich 2018 in der EU-27 insgesamt auf 38,7 Mrd. EUR nach einem Höchststand von 39,1 Mrd. EUR im Jahr 2015.[21]

[20] Durchführungsverordnung (EU) 2017/6 der Kommission vom 5. Januar 2017 über den europäischen Bereitstellungsplan für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ABl. L 3 vom 6.1.2017, S. 6).

[21] EU-28: von 49,5 Mrd. EUR im Jahr 2015 auf 47,5 Mrd. EUR im Jahr 2018.

Abbildung 9: Infrastrukturausgaben und Anteil der Ausgaben für Wartung und Erneuerungen 2011-2018 (Mrd. EUR)



Quelle: RMMS 2020

Im Jahr 2018:

- betrugen die Ausgaben für Wartung und Erneuerungen für die EU-27 laut Bericht 20,6 Mrd. EUR, das entspricht 53 % der Gesamtausgaben (für die EU-28 25,8 Mrd. EUR und 54 %) mit starken Unterschieden zwischen den einzelnen Ländern;
- wurden in der EU-27 72,3 % der Gesamtausgaben und Investitionen in die Infrastruktur aus den nationalen Haushalten beglichen, 8,3 % aus der Kofinanzierung der EU und 19,4 % aus anderen Quellen, einschließlich Darlehen, Eigenfinanzierung und Entgelten.[22]

6.4. Qualität der Schienenverkehrsdienste

Die Eisenbahn ist nach wie vor einer der sichersten Verkehrsträger. Reisen mit dem Personenkraftwagen sind 50-mal gefährlicher als Reisen mit dem Zug. Die Sicherheit im Eisenbahnverkehr hat sich im Zeitraum von 2015 bis 2018 in der EU-27 weiter verbessert, trotz der 2016 leicht gestiegenen Anzahl von Todesfällen und schweren Verletzungen.[23]

Ausgehend von der zugrunde gelegten Definition[24] nahm die durchschnittliche Pünktlichkeit der Personennah- und -regionalverkehrsdienste in der EU-27 von 93 % im Jahr 2015 auf 90 % im Jahr 2018 leicht ab.[25] Die durchschnittliche Pünktlichkeit von Fern- und Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdiensten nahm von 85 % im Jahr 2015 auf 79 % im Jahr 2018 ab.[26] Die durchschnittliche Zuverlässigkeit von Personennah- und -regionalverkehrsdiensten nahm zwischen 2015 und 2018 ab, die Ausfallquote stieg von

22 EU-28: 68,8 %, 6,6 % bzw. 24,5 %.

23 Quelle: Europäische Eisenbahnagentur: „*Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2020*“ (Bericht 2020 über die Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr in der EU).

24 Laut RMMS gilt ein Personenzug mit einer Verspätung von maximal 5 Minuten noch als pünktlich.

25 EU-28: in etwa die gleichen Zahlen.

26 EU-28: von 84 % auf 77 %.

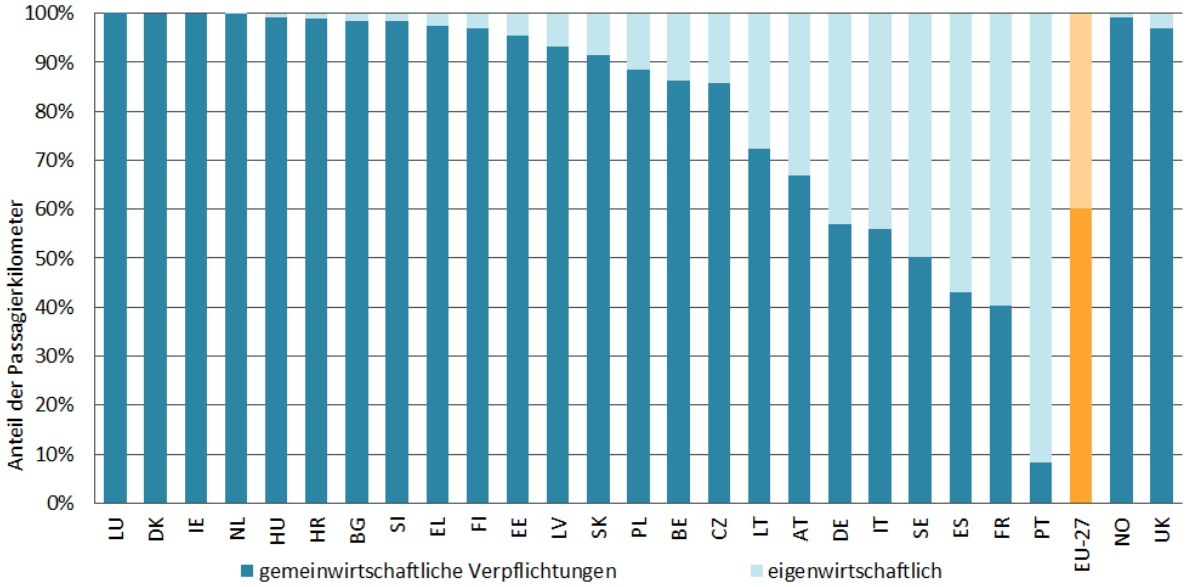
1,4 % auf 1,9 %.[27] Die durchschnittliche Zuverlässigkeit von Fern- und Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdiensten nahm zwischen 2015 und 2018 zu, die Ausfallquote fiel von 1,5 % auf 1,3 %.[28]

Die durchschnittliche Pünktlichkeit des Schienengüterverkehrs[29] lag in der EU-27 im Jahr 2018 bei 60,0 % (inländischer Güterverkehr) bzw. 53,2 % (internationaler Güterverkehr). 7,3 % der inländischen und 11,0 % der internationalen Verkehrsdienste fielen aus.[30]

6.5. Öffentliche Dienstleistungsaufträge

2018 betrug der Anteil des Reiseverkehrs mit Diensten, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht wurden, an den gesamten Passagierkilometern in der EU-27 durchschnittlich 60 % (von 53 % im Jahr 2015[31]), rund 98 % davon entfielen auf inländische Verkehrsdienste. Innerhalb der inländischen Verkehrsdienste deckten Dienste, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht wurden, mehr Regional- als Fernverkehrsdienste ab.

Abbildung 10: Anteil des Personenverkehrs, der im Rahmen gemeinwirtschaftlicher und marktwirtschaftlicher Schienenverkehrsdienste nach Ländern erbracht wird (% Passagierkilometer, 2018)



Quelle: RMMS 2020. Die Daten für BE, PT, EL und FR sind Schätzungen. Für RO stehen keine Daten zur Verfügung.

Nur für 26 % aller im Jahr 2018 aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bestehenden Dienste wurden Ausschreibungen durchgeführt, und zwar fast ausschließlich in den Mitgliedstaaten, die ihre Dienste bereits frühzeitig liberalisiert haben (Deutschland, Schweden und Vereinigtes Königreich).

---

27 EU-28: von 1,6 % auf 2,2 %.

28 EU-28: Zunahme von 1,7 % auf 1,8 %.

29 Laut RMMS gilt ein Güterzug mit einer Verspätung von maximal 15 Minuten noch als pünktlich.

30 EU-28: Im Schnitt waren 63 % des inländischen Verkehrs und 53,2 % der internationalen Verkehrsdienste pünktlich. 6,8 % der inländischen und 11,0 % der internationalen Verkehrsdienste fielen aus.

31 EU-28: Anstieg auf 66 % von 60 % im Jahr 2015.

Ausgleichszahlungen für im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachte Dienste stellen für die Eisenbahnunternehmen in den meisten Mitgliedstaaten nach wie vor eine bedeutende Einnahmequelle dar, wenngleich die Höhe der Ausgleichsleistungen pro Zugkilometer in den einzelnen Ländern stark variiert. 2018 betrugen in der EU-27 die durchschnittlichen Ausgleichsleistungen für im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachte Dienste 10,51 EUR pro Zugkilometer (in der EU-28 8,57 EUR).

6.6. Erteilung von Genehmigungen

Insgesamt wurden für das Jahr 2018 in der EU-27 1 082 aktive Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen gemeldet. Deutschland meldete die höchste Zahl (434), Irland und Luxemburg die niedrigste (2).

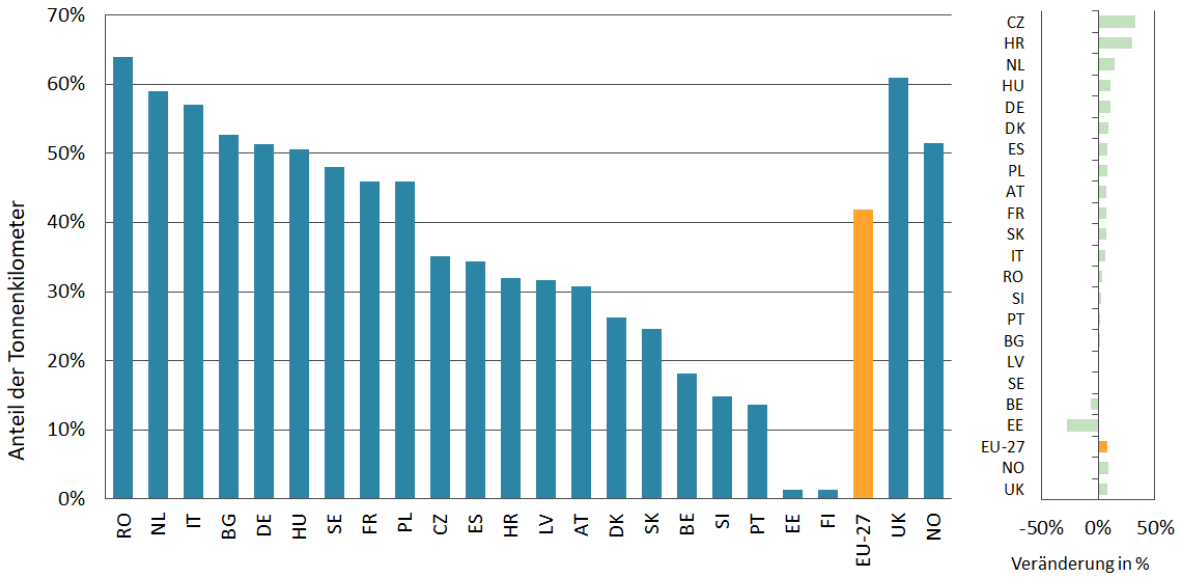
Die durchschnittlichen Entgelte für den Erhalt einer Genehmigung lagen 2018 – sofern Entgelte erhoben werden – zwischen 37 500 EUR in Portugal und 5 EUR in Kroatien.

Spanien, Polen und das Vereinigte Königreich meldeten den höchsten durchschnittlichen Zeitaufwand für die Erlangung einer Genehmigung (über 100 Tage).

6.7. Grad der Marktöffnung und Nutzung der Zugangsrechte

Der Marktanteil konkurrierender Güterverkehrsunternehmen stieg in der EU-27 von 34 % im Jahr 2015 auf 42 % im Jahr 2018.[32] 2018 waren in allen Ländern außer Griechenland, Irland, Litauen und Luxemburg neue Betreiber aktiv, die mit den etablierten nationalen Betreibern konkurrierten, und in mehr als der Hälfte dieser Länder betrug der Marktanteil der Wettbewerber über 30 %.

Abbildung 11: Marktanteil konkurrierender Unternehmen im Güterverkehr nach Ländern (% für 2018) und Veränderung in Prozentpunkten (2015-2018)



Quelle: RMMS 2020. Ein einziger Betreiber mit 100 % Marktanteil in EL, IE, LT und LU.

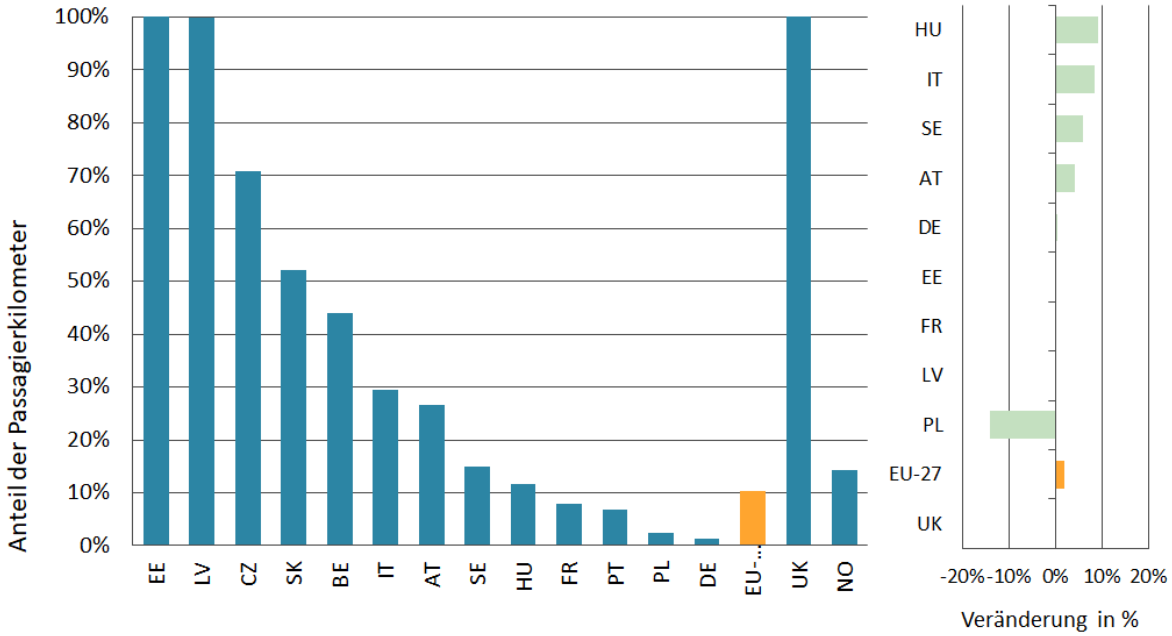
[32] EU-28: von 35 % auf 43 %.

Ein freier Marktzugang und die Pflicht zur Ausschreibung für öffentliche Dienstleistungsaufträge auf den inländischen Schienenpersonenverkehrsmärkten wurde auf EU-Ebene erst mit dem vierten Eisenbahnpaket eingeführt. Es ist noch zu früh, um die Auswirkungen auf die Länder sehen zu können, die ihre Märkte bis dahin nicht geöffnet hatten.

Im Schnitt hatten Wettbewerber in marktwirtschaftlich organisierten Schienenpersonenverkehrsmärkten in der EU-27 2018 einen Marktanteil von 10 % (das ist ein Anstieg um 2 Prozentpunkte gegenüber 2015[33]) und im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Schienenpersonenverkehr einen im Vergleich zu 2015 nahezu konstant bleibenden Marktanteil von 16,2 % (Abnahme um 0,5 Prozentpunkte[34]).

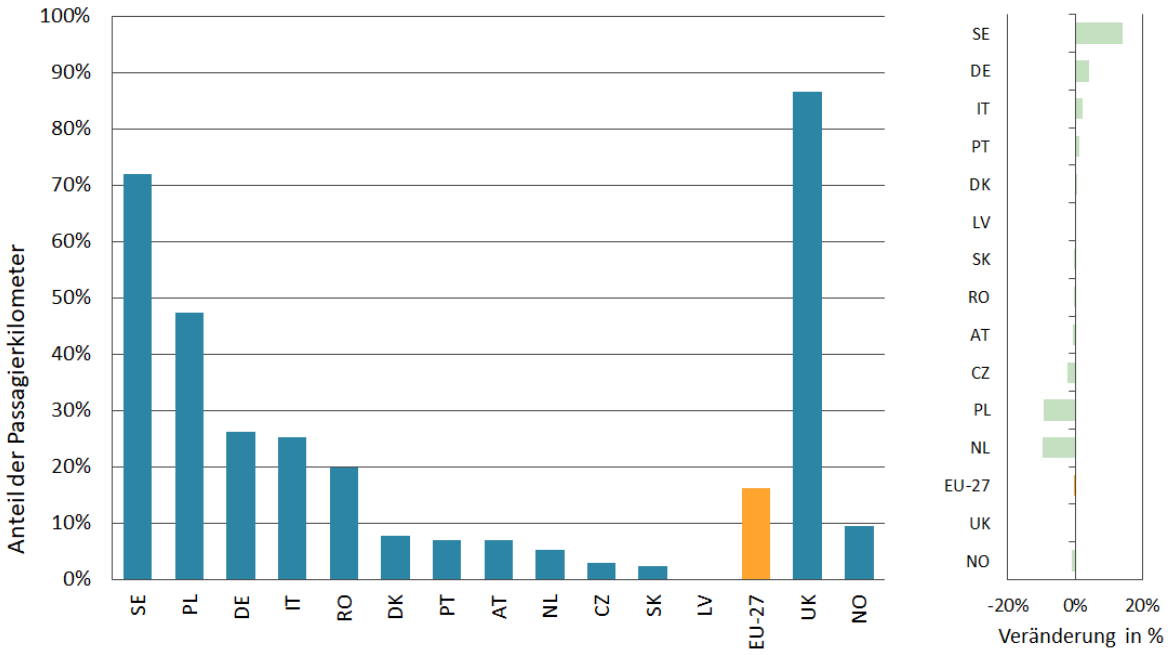
[33] EU-28: 12 %, +2 Prozentpunkte gegenüber 2015.
[34] EU-28: 32 %, -2 Prozentpunkte gegenüber 2015.

Abbildung 12: Marktanteil konkurrierender Unternehmen im marktwirtschaftlich organisierten Schienenpersonenverkehrsmarkt nach Ländern (% für 2018) und Veränderung in Prozentpunkten (2015-2018)



Quelle: RMMS 2020. BG, DK, HR, FI, EL, LT, LU, SI, und ES meldeten 2018 keine Wettbewerber bei kommerziellen Diensten mit einem Marktanteil von mindestens 1 %. In IE gab es keine kommerziellen Dienste auf dem Schienenpersonenverkehrsmarkt. Keine Daten für NL und RO.

Abbildung 13: Marktanteil konkurrierender Unternehmen im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Schienenpersonenverkehr (% für 2018) und Veränderung in Prozentpunkten (2015-2018)



Quelle: RMMS 2020. Die Daten für PT für das Jahr 20015 basieren auf einer Schätzung. BE, BG, HR, EE, FI, FR, EL, HU, IE, LT, LU, SI und ES meldeten keine konkurrierenden Unternehmen im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Schienenpersonenverkehr.

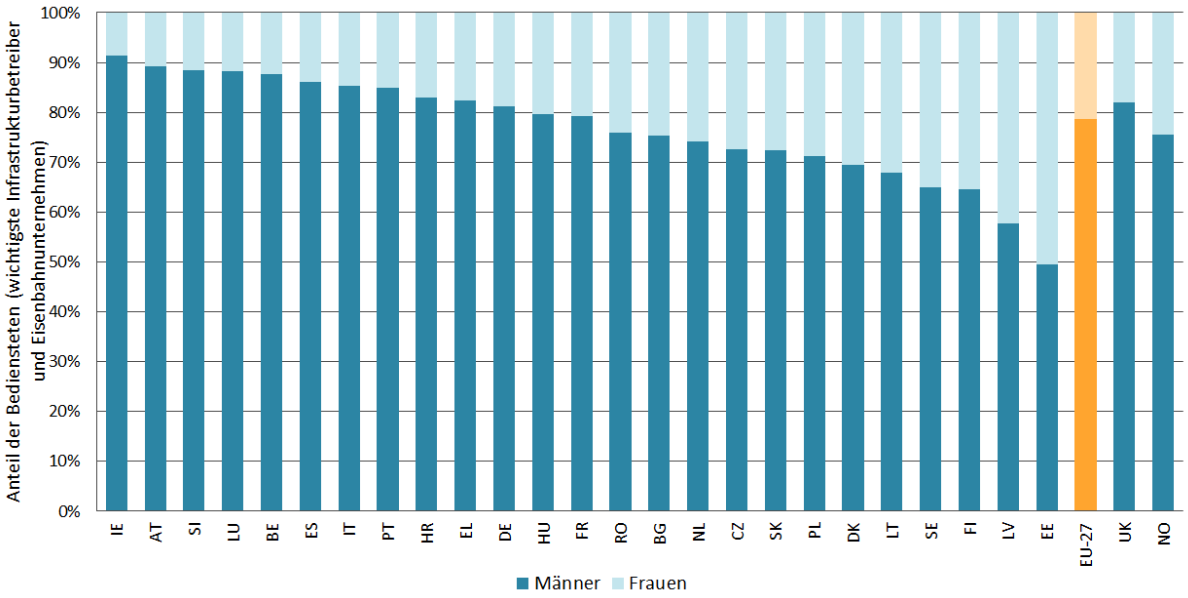
6.8. Beschäftigung und soziale Bedingungen

Ende 2018 waren in der EU-27 etwa 916 000 Menschen im Eisenbahnsektor beschäftigt, davon etwa 527 000 bei den Eisenbahnunternehmen (sowohl etablierte als auch alternative Betreiber) und 389 000 bei den Infrastrukturbetreibern.[35]

Die Arbeitskräfte sind vorwiegend männlich, der durchschnittliche Frauenanteil betrug lediglich 21 %. Der Anteil an weiblichen Bediensteten schwankt zwischen 51 % in Estland und 9 % in Irland.

[35] EU-28: etwa 1 034 000 Beschäftigte, davon etwa 600 000 bei Eisenbahnunternehmen und 434 000 bei Infrastrukturbetreibern.

Abbildung 14: Beschäftigte insgesamt (wichtigste Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen) nach Geschlecht (% für 2018)

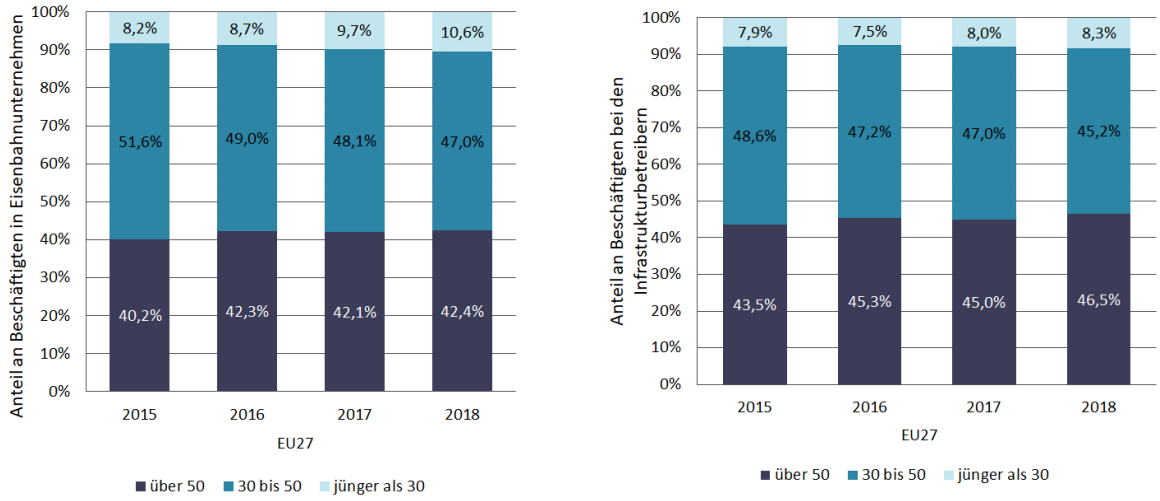


Quelle: RMMS 2020.

Der Anteil jüngerer Beschäftigter (unter 30 Jahren) in Eisenbahnunternehmen stieg in der EU-27 von 8,2 % im Jahr 2015 auf 10,6 % im Jahr 2018.[36] Die Überalterung der Arbeitskräfte gibt nach wie vor Anlass zur Sorge, insbesondere in Spanien, Rumänien, Griechenland, Bulgarien und Litauen, wo im Jahr 2018 über 50 % der Arbeitskräfte über 50 Jahre alt waren. Infrastrukturbetreiber haben tendenziell ältere Arbeitskräfte als Eisenbahnunternehmen, aber auch hier stieg der Anteil jüngerer Beschäftigter zwischen 2015 und 2018 von 7,9 % auf 8,3 %.

[36] EU-28: 8,4 % bzw. 10,6 %.

Abbildung 15: Beschäftigte nach Altersgruppen (% für 2015-2018)



Quelle: RMMS 2020. Für Eisenbahnunternehmen keine Daten für das Jahr 2015 in LV, LU, ES und SE. Für Infrastrukturbetreiber keine Daten für das Jahr 2015 in ES, LU und LV.

Die meisten Beschäftigten sowohl bei den Infrastrukturbetreibern als auch in den Eisenbahnunternehmen arbeiten in Vollzeit. In Belgien, Dänemark und Luxemburg haben alle Beschäftigte bei Infrastrukturbetreibern unbefristete Verträge, in Irland sind es 89 %. Nur Schweden, Italien, Polen, die Niederlande, Deutschland und Norwegen meldeten einen Anteil von Beschäftigten in Eisenbahnunternehmen mit unbefristeten Verträgen von weniger als 95 %. Den niedrigsten Anteil an Vollzeitverträgen bei den Beschäftigten von Infrastrukturbetreiben haben die Niederlande (83 %) und Belgien (88 %). Bei den wichtigsten Eisenbahnunternehmen findet sich der niedrigste Anteil an Vollzeitverträgen in Belgien (86 %).

Über Ausbildungs- und Praktikumsprogramme berichteten nur einige wenige Mitgliedstaaten. Sie sind vor allem in Österreich und Deutschland sowohl bei Eisenbahnunternehmen als auch bei Infrastrukturbetreibern üblich.

7. FAZIT

Der Eisenbahnsektor trägt erheblich zum wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt der EU-27 bei. Er beschäftigt unmittelbar mehr als 900 000 Menschen und befördert jedes Jahr etwa 1,6 Mrd. Tonnen Fracht[37] und 7,1 Mrd. Fahrgäste[38].

Um die Nachfrage nach einem nachhaltigeren Verkehr erfüllen zu können, muss der Schienenverkehr unbedingt mehr genutzt werden. Eine stärkere Nutzung hätte auch erhebliche positive Auswirkungen auf die Umwelt und den Energieverbrauch und würde zu den ehrgeizigen Emissionsminderungszielen des europäischen Grünen Deals beitragen.

Das Fahrgastaufkommen hat in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Im Schienengüterverkehr ist der Anstieg uneinheitlich. Die Zugbewegungen, sowohl im

[37] Eurostat, EU-27 mit Ausnahme von BE, das die Daten als vertraulich gekennzeichnet hat.

[38] Eurostat, EU-27 mit Ausnahme von BE, HU, NL und PL, die die Daten als vertraulich gekennzeichnet haben.

Personen- als auch im Güterverkehr, sind stabil geblieben, während die Nachfrage nach nachhaltigen Verkehrsformen parallel zum Bewusstsein der Öffentlichkeit für den Klimawandel zugenommen hat.

Trotz dieser positiven Entwicklungen schöpft der Schienenverkehr sein Potenzial noch nicht voll aus. Die Beförderung im Schienenverkehr muss im Vergleich zu anderen Verkehrsformen pünktlicher und zuverlässiger werden und dazu braucht es eine stärkere Kundenorientierung und die bessere Nutzung von Innovationen. Außerdem muss der Schienenverkehr effizienter und preiswerter werden.

In ihrer Unterstützung des Sektors bei der Bewältigung der größten Herausforderungen konzentriert die EU ihre Maßnahmen auf vier Zielsetzungen:

1. Ein wettbewerbsorientierter Markt

   Ein freier Marktzugang für alle Betreiber ermöglicht die Einführung neuer multimodaler Angebote und mehr Auswahl für Reisende und Unternehmen.

   Zu diesem Zweck wurde mit der Marktsäule des vierten Eisenbahnpakets die Ausschreibung als Standardverfahren für die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen mit einer Übergangsfrist bis Dezember 2023 eingeführt. Außerdem wurden kommerzielle inländische Schienenpersonenverkehrsdienste ab dem Netzfahrplan 2021 für den Wettbewerb geöffnet. Die Kommission wird die korrekte Umsetzung und Anwendung des vierten Eisenbahnpakets genau überwachen, damit es mittelfristig sein volles Potenzial ausschöpfen kann.

   Ebenso sollte ein fairer Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern gefördert und zu diesem Zwecke sichergestellt werden, dass jeder Verkehrsträger für seine externen Kosten aufkommt.

2. Verbesserte grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste

   Die Überquerung der EU-Binnengrenzen muss einfacher werden, um den Verkehrsträgeranteil der Schiene erhöhen zu können. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen Interoperabilitätsbarrieren beseitigt werden, das ERTMS zum Einsatz kommen, geeignete Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden und ausreichend Triebfahrzeugführer bereit stehen.

   Auf Ersuchen des Europäischen Parlaments leitete die Kommission eine Studie zu grenzüberschreitenden Fernverbindungen mit Schwerpunkt auf Nachtzugdienste in die Wege. Ein Bericht wird Mitte 2021 erwartet.

3. Bessere Schieneninfrastruktur

   Für eine effiziente Erbringung von Schienenverkehrsdiensten ist eine gut entwickelte Infrastruktur ohne Engpässe und Verbindungslücken erforderlich. Die EU wird die Entwicklung der Infrastruktur über das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) weiter vorantreiben, wobei der Schienenverkehr über die Fazilität „Connecting Europe“ finanziell kräftig unterstützt wird. Bis Ende 2030 wird nach dem Abschluss großer TEN-V-Projekte ein umfassendes und leistungsstarkes Hochgeschwindigkeitsnetz zur Verfügung stehen.

Der Eisenbahnsektor erhält einen großen Teil an öffentlichen Mitteln. Ein wachsender Markt für grüne Anleihen könnte den Wechsel zur privaten Finanzierung nachhaltiger Anlagen ermöglichen. In der Taxonomie-Verordnung[39] und den dazugehörigen delegierten Rechtsakten werden der erforderliche Rahmen und die Kriterien für ein eindeutiges Klassifizierungssystems zur Bestimmung nachhaltiger Tätigkeiten festgelegt.

Immer höhere Überlastungen sorgen für Engpässe insbesondere auf den wichtigsten Eisenbahnstrecken und umfassende Wartungsarbeiten verhindern eine effiziente Nutzung des Netzes. Die Kommission unterstützt die neuen Ansätze des Sektors in Bezug auf die Zuweisung von Fahrwegkapazität und eine Steuerung, die auf miteinander vernetzten digitalen Plattformen/Werkzeugen basiert, sowie ihre zügige Umsetzung.

4. Eine stärkere Kundenorientierung

Schienenverkehrsleistungen müssen die Bedürfnisse der Kunden erfüllen. Sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr sind hohe Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie leichter Zugang zu den Diensten unerlässlich.

Die Rechte der Reisenden auf Auskunft, Unterstützung, Weiterreise und Entschädigung müssen gewährleistet werden, damit noch mehr Reisende auf den Schienenverkehr umsteigen. Der Vorschlag der Kommission zur Neufassung der Richtlinie (EG) 1371/2007[40], zu dem im Oktober 2020 mit dem Europäischen Parlament und dem Rat eine Einigung erzielt wurde, sollte zu einer Stärkung der Rechte von Reisenden mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, zu klareren Durchsetzungs- und Beschwerdevorschriften sowie zu einem besseren Schutz der Reisenden im Falle von Unterbrechungen im Reiseverkehr führen.

Die Schienengüterverkehrskorridore sind nach wie vor ein wichtiger Teil der Politik der Kommission zur Förderung des Schienengüterverkehrs. Die Bewertung des Rechtsrahmens für die Verordnung 913/2010[41] legt die Grundlagen für weitere legislative Maßnahmen.

Die Kommission unterstützt Initiativen zur Verbesserung von Effizienz und Flexibilität bei der Fahrplanerstellung, dem Vorgehen in Notfallsituationen und der Koordinierung vorübergehender Kapazitätsbeschränkungen.

---

39 Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (ABl. L 198 vom 22.6.2020, S. 13-43).

40 Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 14-41).

41 Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr (ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22-32).

Die Digitalisierung des Schienenverkehrs muss gefördert werden, damit dieser für Unternehmen attraktiver wird. Die neue Verordnung über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI[42]) wird den digitalen Austausch von Informationen zwischen Unternehmen und Behörden ermöglichen. Die Kommission plant außerdem, einen Vorschlag für eine Europäische Partnerschaft für Forschung und Innovation vorzulegen, die auf dem bereits bestehenden Gemeinsamen Unternehmen Shift2Rail aufbaut. Bei der zukünftigen Partnerschaft wird die Intensivierung der Forschung und Entwicklung innovativer Technologien und operativer Lösungen, gestützt auf Digitalisierung und Automatisierung, im Zentrum stehen.

Das Europäische Jahr der Schiene 2021 soll durch den Austausch von Wissen und bewährten Verfahrensweisen zu einem höheren Bahnanteil am Personen- und Güterverkehr beitragen.

[42] Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 33-48).