EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 13.9.2023
COM(2023) 510 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

Achter 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(2023) 288 final}

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

Achter 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 Schienenverkehrsmarkts ist eine wesentliche Voraussetzung, um die Marktentwicklungen verstehen und fundierte politische Beschlüsse fassen zu können.

Dieser Bericht stützt sich auf Daten bis 2020, einschließlich der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Sektor.

Für den Zeitraum 2015–2020 gibt es mehrere wichtigste Feststellungen.

- Im Durchschnitt stieg das Personenverkehrsaufkommen gemessen in Personenkilometern zwischen 2015 und 2019 jährlich um 3 %. Im Jahr 2020 gingen die Personenkilometer jedoch aufgrund der Maßnahmen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie, einschließlich der Reisebeschränkungen, um 46 % stark zurück.[1]

- Zwischen 2015 und 2019 nahm auch der Güterverkehr gemessen in Tonnenkilometern jährlich um 3 % zu. Auch der Schienengüterverkehr war von der Pandemie betroffen, mit einem Rückgang um 8 % zwischen 2019 und 2020 allerdings in geringerem Maße als der Schienenpersonenverkehr.

- Zwischen 2015 und 2019 stieg in den meisten Ländern der Verkehrsträgeranteil des Schienenpersonenverkehrs leicht an. Im Jahr 2020 ging der Anteil aufgrund der Pandemie jedoch um 2,4 Prozentpunkte zurück. Die Pandemie hatte im Schienenverkehr Auswirkungen auf die Nachfrage (stärkere Nutzung von Individualverkehrsmitteln aufgrund individueller Präferenzen) wie auch auf das Angebot (Ausfall einiger kommerziell betriebener Züge).

- Die Länge des Hochgeschwindigkeitsnetzes nahm zwischen 2015 und 2020 um fast 1500 km zu, während die Zahl der Personenkilometer bei Hochgeschwindigkeitsverkehrsdiensten im Jahr 2020 aufgrund von Reisebeschränkungen im Zusammenhang mit der Pandemie drastisch zurückging. Die Zahlen für 2019 zeigen jedoch vielversprechende Entwicklungen bei der Zahl der Personenkilometer. Sollte sich der Trend des Anstiegs der Personenkilometer von 2015 bis 2019 fortsetzen, würden die in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität für 2030 und 2050 festgelegten Ziele in Bezug auf die Nutzung von Hochgeschwindigkeitsverkehrsdiensten erreicht bzw. übertroffen werden.

[1] Die für 2021 erhobenen vorläufigen Daten zeigen eine allmähliche Erholung sowohl des Personenverkehrs- als auch des Schienengüterverkehrsaufkommens.

- Im Jahr 2020 verfügten Eisenbahnunternehmen über 1192 aktive Genehmigungen, was einem Anstieg um 100 Genehmigungen gegenüber 2018 entspricht.

- Der durchschnittliche Marktanteil neuer Marktteilnehmer betrug 2020 gegenüber den etablierten Betreibern:

    - 46 % in den Schienengüterverkehrsmärkten (Anstieg um elf Prozentpunkte gegenüber 2015);

    - 14 % der Personenverkehrsmärkte (Märkte für Verkehrsdienste, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden, und marktwirtschaftlich organisierte Personenverkehrsmärkte zusammengenommen), was einem Anstieg um zwei Prozentpunkte im Vergleich zu 2015 entspricht.

- Die Eisenbahn ist nach wie vor einer der sichersten Verkehrsträger.

- Ende 2020 waren gut 910 000 Menschen im Eisenbahnsektor beschäftigt. Dies ist ein leichter Rückgang gegenüber den Zahlen von 2018.

2. METHODIK

Dies ist die achte Ausgabe des Berichts zur Überwachung des Schienenverkehrsmarkts, den die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat gemäß Artikel 15 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU[2] alle zwei Jahre vorlegt. Sein Zweck ist es, einen Überblick über die wichtigsten Entwicklungen in den Schienenverkehrsmärkten im Rahmen der EU-Schienenverkehrsmarktpolitik zu liefern.[3] Der Schwerpunkt des achten Berichts liegt auf den Entwicklungen zwischen 2015 und 2020, mit Verweisen auf Daten aus dem Jahr 2019, um die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie zu verdeutlichen, sowie auf Trends und politischen Entwicklungen, die über den Berichtszeitraum bis zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts hinausgehen.

Neben den seitens der Mitgliedstaaten und Norwegen im Rahmen des Systems für die Überwachung des Schienenverkehrsmarkts (Rail Market Monitoring Scheme, RMMS) vorgelegten Daten stützt sich dieser Bericht auch auf Beiträge aus dem Statistischen Taschenbuch „EU Transport in Figures“[4], auf die Berichte der Eisenbahnagentur der Europäischen Union[5], Eurostat[6], die statistischen Erhebungen verschiedener sektoraler Organisationen sowie auf Präsentationen und Studien. Liegen nur Daten nach der RMMS-Verordnung vor, werden im Bericht die Entwicklungen für den Zeitraum 2015–2020 untersucht, um die Vergleichbarkeit der Daten sicherzustellen. Werden andere Quellen genutzt, spiegelt der Bericht auch Entwicklungen über einen längeren Zeitraum wider.

---

2 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).

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

4 https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2020_en

5 https://www.era.europa.eu/library/documents-regulations/corporate-publications

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

Aggregierte Daten und Durchschnittswerte beziehen sich auf die EU-27 (aktuelle Zahl der EU-Mitgliedstaaten[7]).

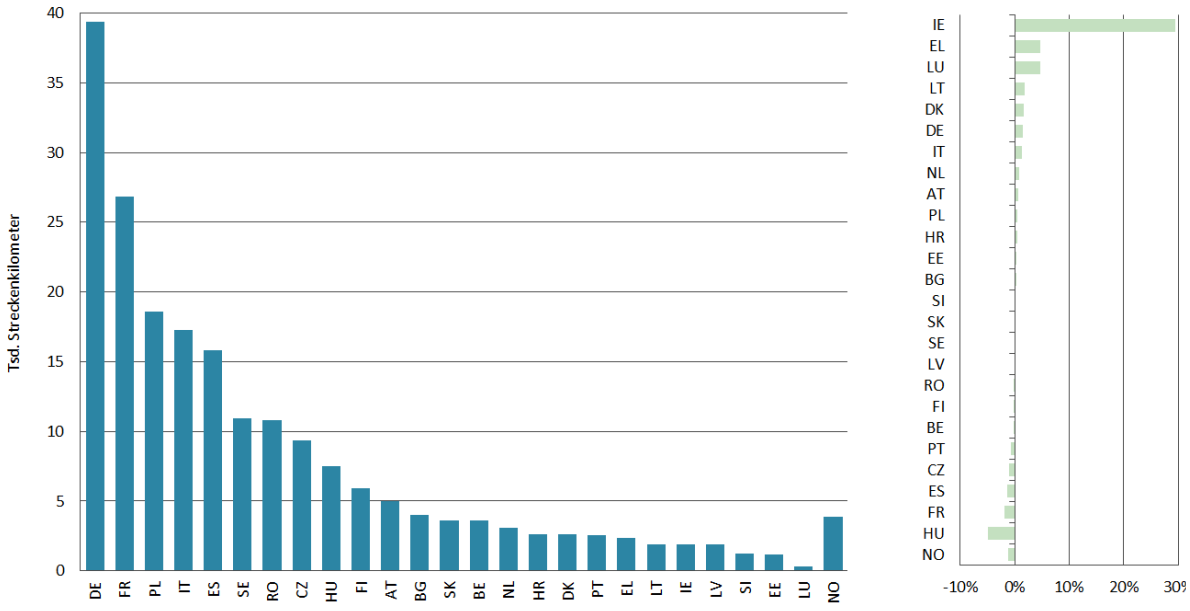
3. SCHIENENVERKEHR UND NACHHALTIGKEIT

Bei der Eisenbahn haben die direkten Treibhausgasemissionen seit 1990 nahezu kontinuierlich abgenommen, und dies bei einem Beförderungsanteil für das Jahr 2020 von 11,5 % am gesamten Güterverkehr und 5,1 % am gesamten Personenverkehr innerhalb der EU. Während sich die Emissionen zwischen 1990 und 2019 bei der Eisenbahn kontinuierlich verringert haben, war beim Schienengüterverkehr ein Anstieg um fast 10 % gemessen in Tonnenkilometern und bei der Zahl der Personenkilometer ein Anstieg um rund 35 % zu verzeichnen. Im Allgemeinen trägt die Eisenbahn vergleichsweise wenig zur Verschmutzung bei und ist energieeffizienter als andere motorisierte Verkehrsmittel. Im Jahr 2020 trug der Schienenverkehr in der EU-27 mit 0,4 % zu den verkehrsbedingten Treibhausgas- und CO_2-Emissionen bei und verursachte 1,9 % des Energieverbrauchs im Verkehrssektor. 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 2020 etwa 201 000 Streckenkilometer (0,4 % weniger als im Jahr 2015). Etwa 57 % des Netzes waren elektrifiziert, das sind 2410 Kilometer mehr seit 2015 (+2,2 %).

Abbildung 1: Länge der nationalen Netze nach Land (Tsd. Streckenkilometer, 2020) und relative Veränderungen (2015–2020)



Quelle: Statistisches Taschenbuch 2022.

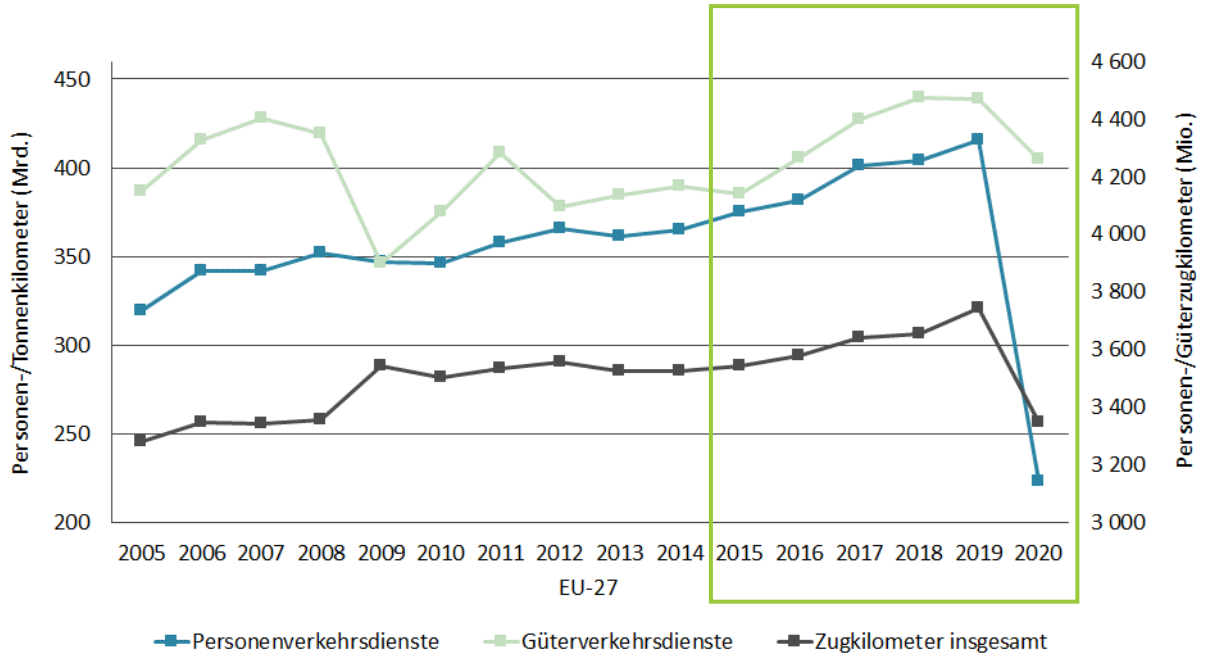
[7] Norwegen beteiligt sich zwar am RMMS, in den Gesamt- und Durchschnittswerten für die EU sind allerdings keine Daten für Norwegen enthalten.

Das Hochgeschwindigkeitsnetz der EU erstreckte sich Ende 2020 über mehr als 11 500 Streckenkilometer. Das ist ein Zuwachs um 14,5 % seit 2015. Sollte sich der derzeitige Trend zum Ausbau des Netzes in den nächsten Jahrzehnten fortsetzen, würde die Länge des Hochgeschwindigkeitsnetzes im Zeitraum 2015–2030 um etwa 50 % und im Zeitraum 2015–2050 um den Faktor 2,5 zunehmen. In der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität wurden ehrgeizige Ziele für den Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr festgelegt, wonach sich das Verkehrsaufkommen im Vergleich zu den Zahlen von 2015 bis 2030 verdoppeln und bis 2050 verdreifachen soll.

5. ENTWICKLUNG DER SCHIENENVERKEHRSDIENSTE

Nach einem Jahrzehnt mit moderatem Anstieg des Verkehrsaufkommens wurde die Gesamtzahl der EU-Zugkilometer (sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr) im Jahr 2020 durch die COVID-19-Pandemie stark beeinträchtigt. Im Vergleich zu 2019 ist der Güterverkehr im Jahr 2020 gemessen in Zugkilometern um 8 % zurückgegangen. Der Personenverkehr war stärker betroffen: Hier ging das Aufkommen im Vergleich zu 2019 um fast die Hälfte (46 %) zurück. Die jüngsten Marktentwicklungen scheinen jedoch im Hinblick auf Angebot und Nachfrage auf eine Rückkehr auf das Niveau vor der Pandemie und in bestimmten Segmenten sogar auf ein Überschreiten dieses Niveaus hinzudeuten.

Abbildung 2: Personen- und Güterverkehrsaufkommen (Personen-, Tonnen- und Zugkilometer, 2005–2020)

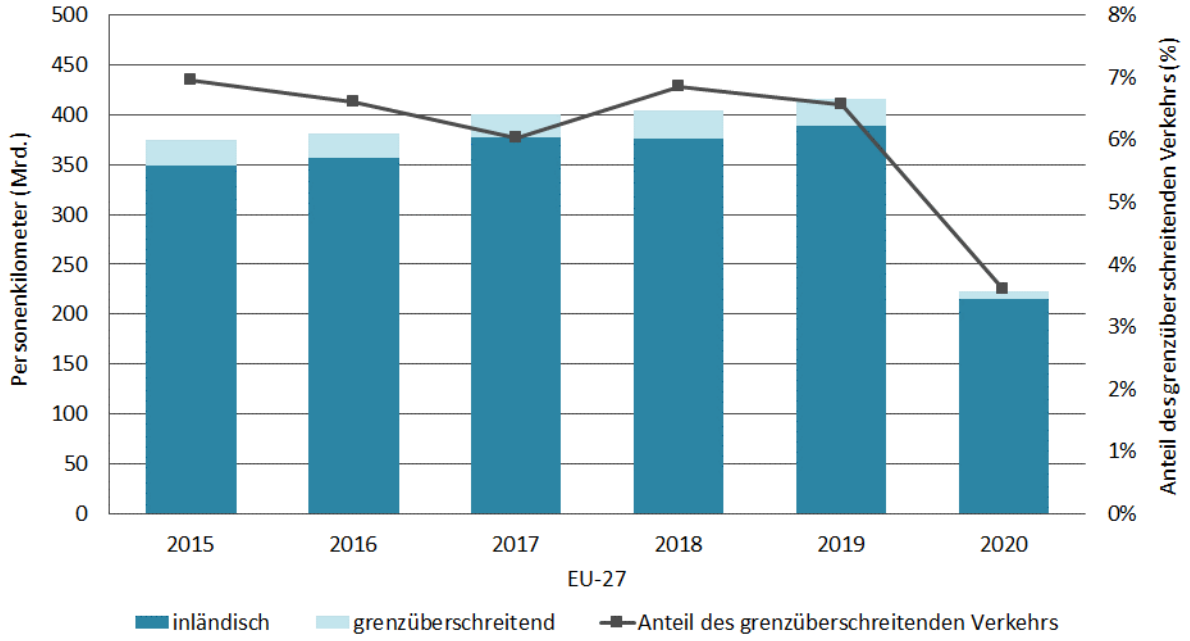


Quelle: RMMS 2022. Infill-Daten aus verschiedenen anderen Quellen und Schätzungen. Die Daten für RO für das Jahr 2014 und für PT für das Jahr 2020 wurden aufgrund eines Fehlers in der Größenordnung berichtigt. Bei den Daten für das Jahr 2015 für RO, für das Jahr 2015 für LU, für das Jahr 2016 für LU, für das Jahr 2016 für HU, für das Jahr 2019 für LU, für das Jahr 2019 für HR, für das Jahr 2019 für NL, für das Jahr 2020 für LV und für das Jahr 2020 für PL handelt es sich um Schätzungen der Europäischen Kommission.

Im Jahr 2020 wurden rund 1,4 Milliarden Tonnen Güter und 4,2 Milliarden Fahrgäste im Schienenverkehr befördert.

Durch die Pandemie wurde die überwiegend inländische Dimension des Schienenpersonenverkehrs noch deutlicher. Während der Anteil von grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten vor der Pandemie zwischen 2015 und 2019 rund 7 % erreichte, ging er 2020 auf weniger als 4 % zurück. In einer Studie aus dem Jahr 2021[8] wurden die größten Hindernisse für den grenzüberschreitenden Schienenfernverkehr ermittelt. Dazu gehören die Variabilität der Infrastrukturentgelte, die Kapazität der Eisenbahninfrastruktur zur Deckung der Nachfrage, der Mangel an geeigneten Fahrzeugen, die Fragmentierung der Fahrkartensysteme und die Durchsetzung von Fahrgastrechten. Der Aktionsplan der Kommission zur Förderung des Schienenpersonenverkehrs auf Fern- und grenzüberschreitenden Strecken[9] enthält eine Reihe von Maßnahmen zur Überwindung dieser Hindernisse für den Schienenpersonenverkehr auf Fern- und grenzüberschreitenden Strecken.

Abbildung 3: Entwicklung des Schienenpersonenverkehrsaufkommens (inländisch, grenzüberschreitend und Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen) (Mrd. Personenkilometer, 2015–2020)



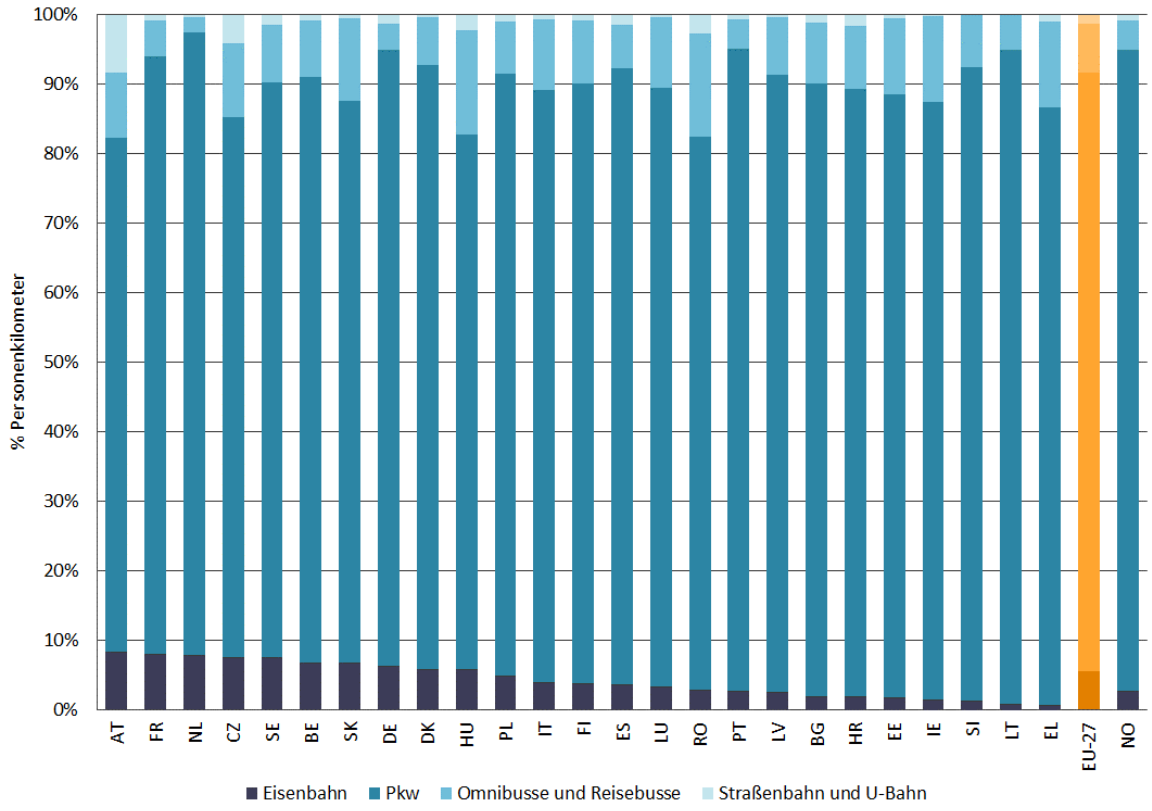
Quelle: RMMS 2022. Bei den Daten für das Jahr 2015 für RO, für das Jahr 2015 für LU, für das Jahr 2019 für NL und für das Jahr 2019 für HR handelt es sich um Schätzungen der Europäischen Kommission.

Die Neigung der Europäerinnen und Europäer, mit der Bahn zu reisen, entsprach im Jahr 2020 durchschnittlich 500 Personenkilometern pro Einwohner – ein starker Rückgang gegenüber 2019 (934 km).

Zwischen 2015 und 2019 stieg der durchschnittliche Verkehrsträgeranteil des Schienenverkehrs von 7,6 % auf 7,8 %. Im Jahr 2020 ging der Anteil des Schienenverkehrs aufgrund der Pandemie allerdings um 2,4 Prozentpunkte zurück, da die Menschen wieder mehr mit dem Auto fuhren.

[8] https://op.europa.eu/de/publication-detail/-/publication/34244751-6ea3-11ec-9136-01aa75ed71a1
[9] https://transport.ec.europa.eu/news/action-plan-boost-passenger-rail-2021-12-14_en

Abbildung 4: Verkehrsträgeranteil am Personenlandverkehr nach Ländern (% für 2020) und Veränderung in Prozentpunkten für den Schienenverkehr (2015–2019 und 2019–2020)

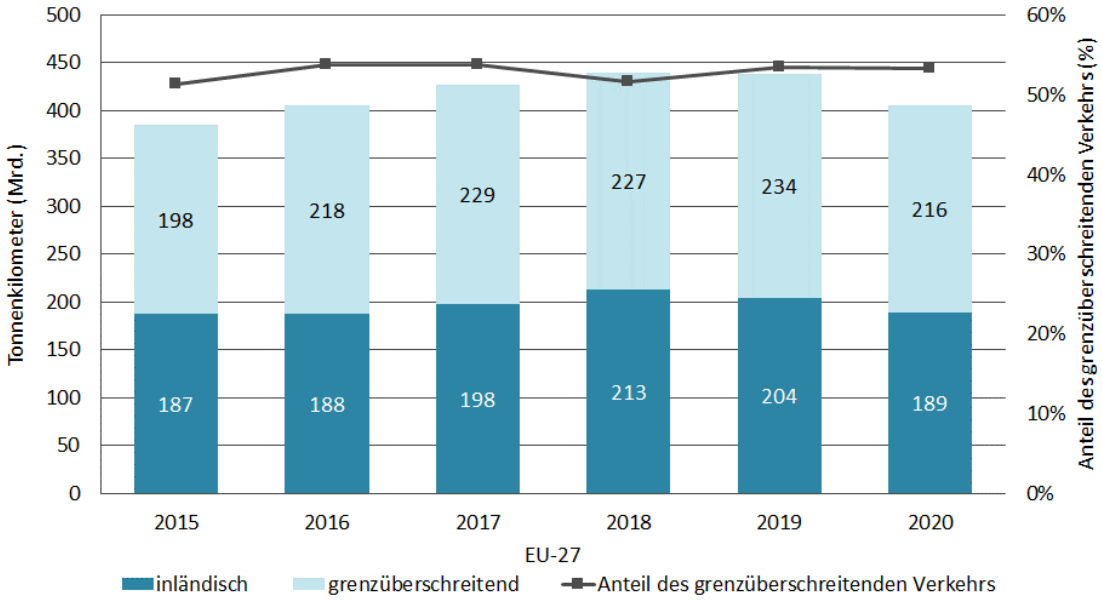


Quelle: Statistisches Taschenbuch 2022; ausgenommen CY und MT.

Der gesamte Schienengüterverkehr erfuhr einen Anstieg von 385 Milliarden Tonnenkilometern im Jahr 2015 auf 404 Milliarden Tonnenkilometer im Jahr 2020, wobei die Tonnenkilometer zwischen 2019 und 2020 um 33 Milliarden rückläufig waren. In Betrachtung der Entwicklung zwischen 2009 und 2019 beträgt der Anstieg in Milliarden Tonnenkilometern fast 27 %. Sollte dieser Aufwärtstrend in den nächsten Jahrzehnten in der gleichen Größenordnung anhalten, könnte der in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität gesetzte Meilenstein, wonach der Schienengüterverkehr bis 2030 um 50 % zunehmen und sich zwischen 2015 und 2050 verdoppeln soll, erreicht und sogar leicht übertroffen werden.

Der Anteil des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs blieb konstant über 50 %, was zeigt, dass die Auswirkungen der Pandemie auf die grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsverbindungen deutlich geringer waren als auf die grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrsverbindungen.

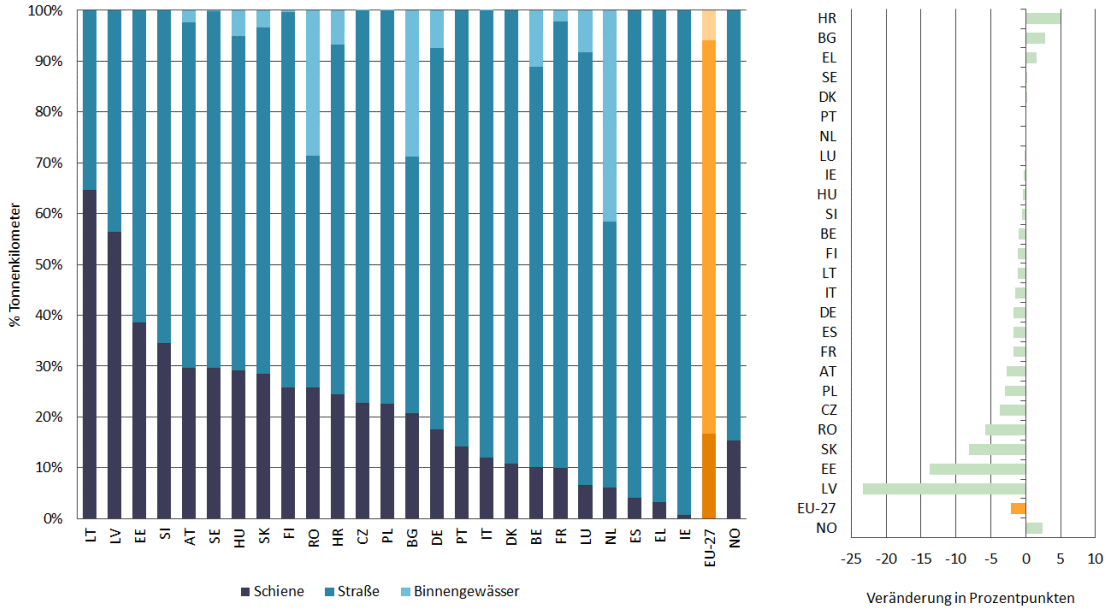
Abbildung 5: Entwicklung des Schienengüterverkehrsaufkommens (inländisch, grenzüberschreitend und Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen) (Mrd. Tonnenkilometer, 2015–2020)



Quelle: RMMS 2022. Bei den Daten für das Jahr 2015 für LU, für das Jahr 2015 für RO, für das Jahr 2016 für HU, für das Jahr 2019 für LU, für das Jahr 2020 für LV und für das Jahr 2020 für PL handelt es sich um Schätzungen der Europäischen Kommission.

Der Straßenverkehr dominiert den gesamten Güterlandverkehr in der EU-27 mit einem Anteil von durchgängig mehr als 70 % zwischen 2015 und 2020. Im selben Zeitraum sank der Verkehrsträgeranteil des Schienenverkehrs von 18,9 % auf 16,7 %, wobei zwischen den einzelnen Ländern erhebliche Unterschiede bestanden.

Abbildung 6: Verkehrsträgeranteil am Güterlandverkehr nach Ländern (% für 2020) und Veränderung in Prozentpunkten für den Schienenverkehr (2015–2020)



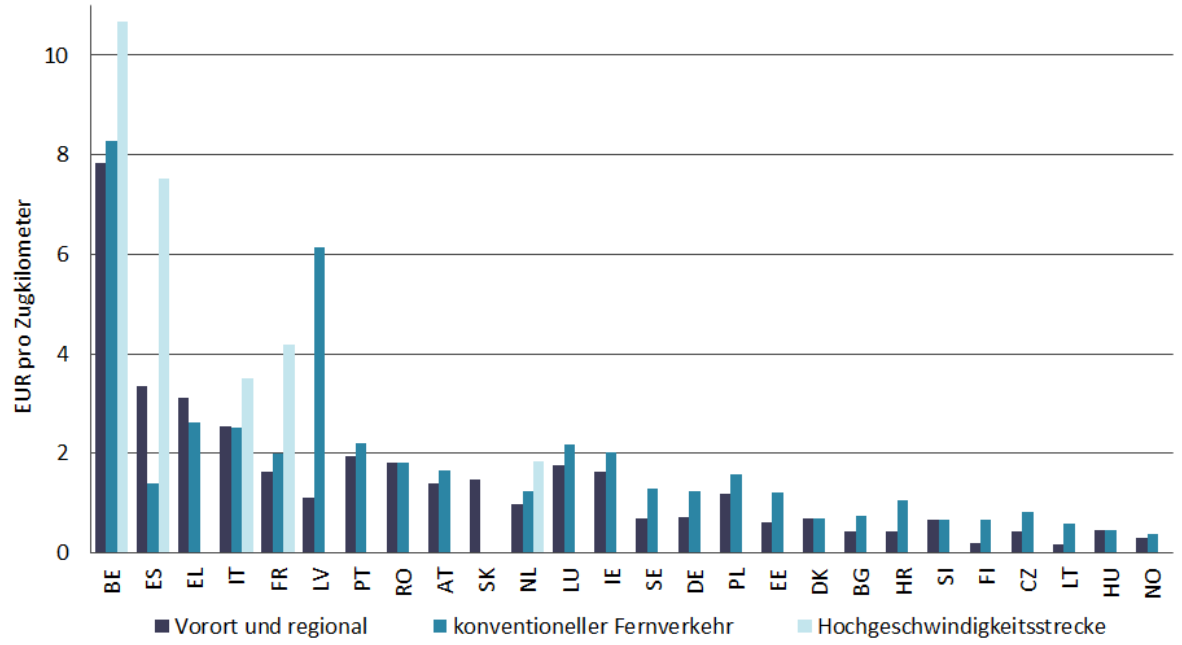
Quelle: Statistisches Taschenbuch 2022.

6. ENTWICKLUNG DER RAHMENBEDINGUNGEN IM EISENBAHNSEKTOR

6.1. Infrastrukturentgelte

Im Durchschnitt lagen die Wegeentgelte im Hochgeschwindigkeitsverkehr (ohne Aufschläge) über denen im sonstigen Personenverkehr.

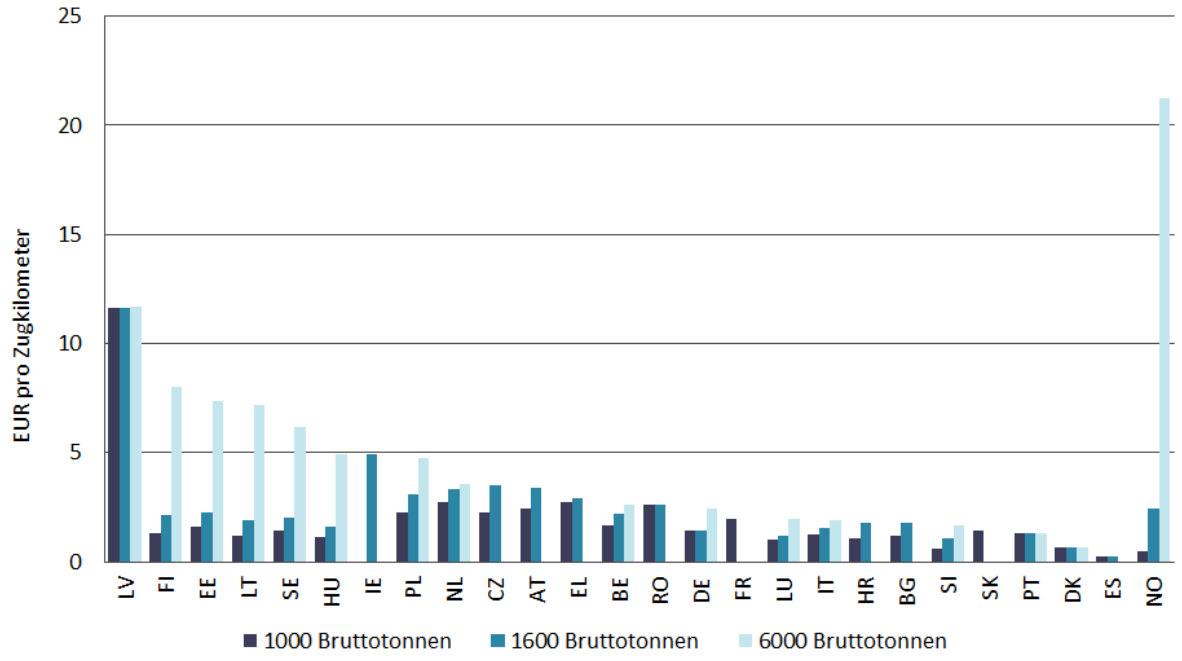
Abbildung 7: Wegeentgelte (ohne Aufschläge) für unterschiedliche Kategorien von Personenzügen nach Ländern (EUR pro Zugkilometer, 2020)



Quelle: RMMS 2022.

Bezüglich der Frachtentgelte (ohne Aufschläge) erstreckt sich die Überwachung auf drei verschiedene Bruttohöchsttonnagen (1000, 1600 und 6000). In den meisten Mitgliedstaaten fallen mit zunehmender Größe des Zugverbands, wenn auch nicht unbedingt proportional zur Tonnage, höhere Wegeentgelte an.

Abbildung 8: Wegeentgelte (ohne Aufschläge) für unterschiedliche Kategorien von Güterzügen nach Ländern (EUR pro Zugkilometer, 2020)



Quelle: RMMS 2022.

Für Hochgeschwindigkeitszüge gingen die Wegeentgelte in der gesamten EU kontinuierlich zurück.

Zur Abmilderung der wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie wurde im Oktober 2020 die Verordnung (EU) 2020/1429 erlassen, mit der die Vorschriften zu Entgelten vorübergehend gelockert wurden.[10] Im Hinblick auf die Verringerung der finanziellen Belastung des Eisenbahnsektors – insbesondere der im Personenverkehr tätigen Eisenbahnunternehmen – vor dem Hintergrund eines rückläufigen Verkehrsaufkommens hat sich die Maßnahme als sinnvoll erwiesen.

6.2. Kapazitätszuweisung und Infrastrukturbeschränkungen

Im Jahr 2020 wies das Netz in der EU-27 eine kombinierte Nutzungsintensität (Güter- und Personenzüge) von 16,73 Tausend Zugkilometer pro Streckenkilometer auf. Das ist deutlich weniger als in den Jahren vor der COVID-19-Pandemie.

Die Gesamtlänge der als überlastet erklärten Fahrwege ist seit 2015 konstant angestiegen und nahm im Jahr 2020 erheblich zu. Zwar ist in den meisten Mitgliedstaaten im Berichtszeitraum ein Anstieg zu verzeichnen, doch ist die erhebliche Zunahme der Länge überlasteter Fahrwege weitgehend auf eine Änderung der Kriterien in Italien zurückzuführen, nach denen ein Abschnitt als überlastet eingestuft wird.

[10] 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).

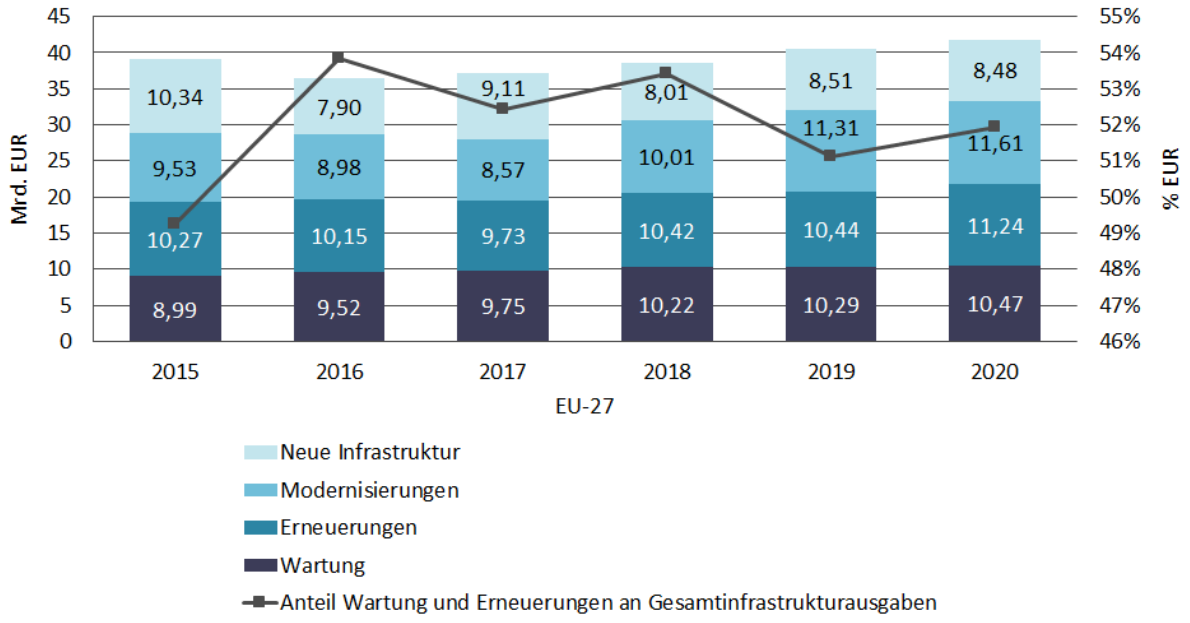
Bei Überlastung geben die Mitgliedstaaten am häufigsten den Diensten den Vorzug, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden, gefolgt von grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten. Dem Güterverkehr wird nur selten oberste Priorität eingeräumt.

Um die Inkompatibilität veralteter nationaler Zugleitsysteme zu überwinden, wird derzeit ein gemeinsames Signalsystem, das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (European Railway Traffic Management System, ERTMS), eingeführt. Dem europäischen ERTMS-Bereitstellungsplan[11] zufolge sollen bis 2023 15 682 Schienenkilometer mit diesem Signalsystem ausgerüstet sein. Bislang wurde das System an 5906 Kilometern der geplanten Streckenlänge installiert (das entspricht 38 %). Dies stellt eine erhebliche Verzögerung gegenüber der Planung dar, denn die Bereitstellung bis zum Ende des Jahres 2019 machte etwa 78 % des geplanten Ziels aus.

6.3. Infrastrukturausgaben und -finanzierung

Die Infrastrukturgesamtausgaben stiegen von 39,1 Mrd. EUR im Jahr 2015 auf 41,8 Mrd. EUR im Jahr 2020. Im Jahr 2020 entfielen 25 % der Ausgaben auf Wartung, 27 % auf Erneuerungen, 28 % auf Modernisierungen und 20 % auf Investitionen in neue Infrastruktur.

Abbildung 9: Infrastrukturausgaben und Anteil der Ausgaben für Wartung und Erneuerungen (Mrd. EUR, 2011–2020)



Quelle: RMMS 2022.

[11] 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).

Im Jahr 2020

- beliefen sich die gemeldeten Gesamtausgaben für Wartung und Erneuerungen für die EU-27 auf 21,7 Mrd. EUR, was 52 % der Gesamtausgaben entspricht, wobei es erhebliche Unterschiede zwischen den Ländern gab;

- wurden 69 % der Gesamtausgaben in der EU-27 aus den nationalen Haushalten und 8 % über die Kofinanzierung der EU beglichen. Der verbleibende Anteil der Finanzierung stammte aus anderen Quellen, einschließlich Darlehen, Eigenfinanzierung und Entgelten. Nach 2020 dürften die EU-Mittel, die über die Fazilität „Connecting Europe“, im Rahmen der Kohäsionspolitik und über die Aufbau- und Resilienzfazilität bereitgestellt werden, zu einer Erhöhung des Anteils der EU-Mittel an den Gesamtausgaben für den Schienenverkehr führen.

6.4. Qualität der Schienenverkehrsdienste

Bei der Entwicklung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums ist Sicherheit nach wie vor oberste Priorität. Die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (European Union Agency for Railways, ERA) überwacht die Fortschritte bei der Sicherheit und Interoperabilität des Eisenbahnsystems der EU. In ihrem Bericht 2022[12] unterstreicht die ERA einmal mehr, dass die europäischen Eisenbahnen im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern nach wie vor zu den sichersten der Welt[13] gehören. Reisen mit dem Auto wird als 44-mal gefährlicher eingeschätzt als Reisen mit dem Zug.

Die durchschnittliche Pünktlichkeit von Personennah- und -regionalverkehrsdiensten[14] nahm von 93,1 % im Jahr 2015 auf 88,7 % im Jahr 2020 ab. Auch die durchschnittliche Pünktlichkeit von Fern- und Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdiensten nahm ab, und zwar von 84,9 % im Jahr 2015 auf 82,6 % im Jahr 2020.

Die durchschnittliche Zuverlässigkeit[15] von Personennah- und -regionalverkehrsdiensten nahm zwischen 2015 und 2020 ab, wobei die Ausfallquote von 1,4 % auf 4,0 % anstieg. Die durchschnittliche Zuverlässigkeit von Fern- und Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdiensten nahm zwischen 2015 und 2020 ebenfalls ab, mit einem Anstieg der Ausfallquote von 1,5 % auf 6,0 %. Allerdings hat sich bei beiden Indikatoren die Leistung im Jahr 2020 im Vergleich zu 2019 als direkte Folge der COVID-19-Pandemie verschlechtert.

Im Schienengüterverkehr sank die durchschnittliche Pünktlichkeit[16] zwischen 2015 und 2020 für inländische Verkehrsdienste leicht von 65 % auf 64,1 %, während sie für grenzüberschreitende Verkehrsdienste von 44,2 % auf 47,4 % stieg.

---

12 https://www.era.europa.eu/system/files/2022-10/Report%20on%20Railway%20Safety%20and%20Interoperability%20in%20the%20EU%202022.pdf

13 Auf der Grundlage einer für fünf Hoheitsgebiete vorgenommenen Schätzung der Zahl der tödlichen Unfälle im Schienenverkehr wird das Eisenbahnsystem der EU in dem Bericht 2022 als das zweitsicherste der Welt nach Südkorea genannt.

14 Laut RMMS gilt ein Personenzug als pünktlich, wenn er nicht mehr als fünf Minuten Verspätung hat.

15 Definiert durch die Ausfallquote.

16 Laut RMMS gilt ein Güterzug als pünktlich, wenn er nicht mehr als 15 Minuten Verspätung hat.

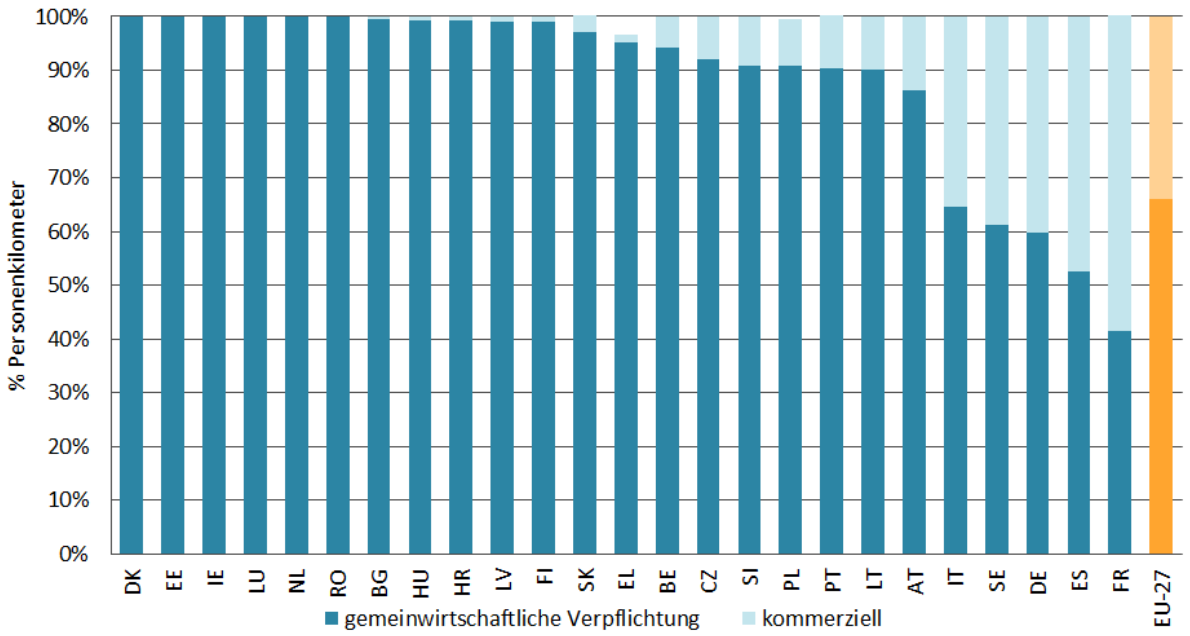
Im selben Zeitraum nahm die Zuverlässigkeit von inländischen Verkehrsdiensten leicht ab, mit einem Anstieg der Ausfallquote von 6,6 % auf 7,4 %, während bei der Ausfallquote für grenzüberschreitende Verkehrsdienste ein deutlicherer Rückgang zu verzeichnen war (von 15,5 % im Jahr 2015 auf 8,9 % im Jahr 2020).

6.5. Öffentliche Dienstleistungsaufträge

Im Jahr 2020 betrug der Anteil von Personenverkehrsdiensten, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht wurden, an den gesamten Personenkilometern in der EU-27 durchschnittlich 64 %. Dies entspricht einem Anstieg gegenüber dem für das Jahr 2019 verzeichneten Anteil von 60 %. Der Anstieg des Anteils der im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erbrachten Personenverkehrsdienste ist auf einen überproportionalen Rückgang der Zahl der Personenkilometer bei kommerziellen Diensten im Zusammenhang mit der Pandemie zurückzuführen. 99 % der im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erbrachten Personenverkehrsdienste entfielen auf inländische Verkehrsdienste, wobei Regionalverkehrsdienste gegenüber Fernverkehrsdiensten überwogen.

RMMS-Daten zufolge fiel der gesamte Personenverkehr in Dänemark, Estland, Irland, Luxemburg und den Niederlanden unter eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung. Viele Länder meldeten für Verkehrsdienste, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht wurden, einen Anteil von fast 100 %. Mehr als 30 % der Personenkilometer entfallen auf kommerziell betriebene Dienste in Italien, Schweden, Deutschland, Spanien und Frankreich.

Abbildung 10: Anteil des Personenverkehrs, der im Rahmen einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung erbracht wird, und kommerzielle Schienenverkehrsdienste nach Ländern (% Personenkilometer, 2020)



Quelle: RMMS 2022. Die Daten für BE, PT, EL und FR sind Schätzungen. Für RO stehen keine Daten zur Verfügung.

Von den 149 Mio. Personenkilometern im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Jahr 2020 entfielen 28 % auf ausgeschriebene Dienste. Relativ gesehen fanden 92 % aller Ausschreibungen in der EU-27 in den beiden Mitgliedstaaten statt, die ihre Dienstleistungen frühzeitig liberalisiert haben (80 % in Deutschland und 12 % in Schweden). Der Anteil der ausgeschriebenen Dienste ist mit 28 % vergleichsweise gering, denn der Wert dieses Indikators lag 2019 bei fast 44 % (gegenüber 40 % 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.

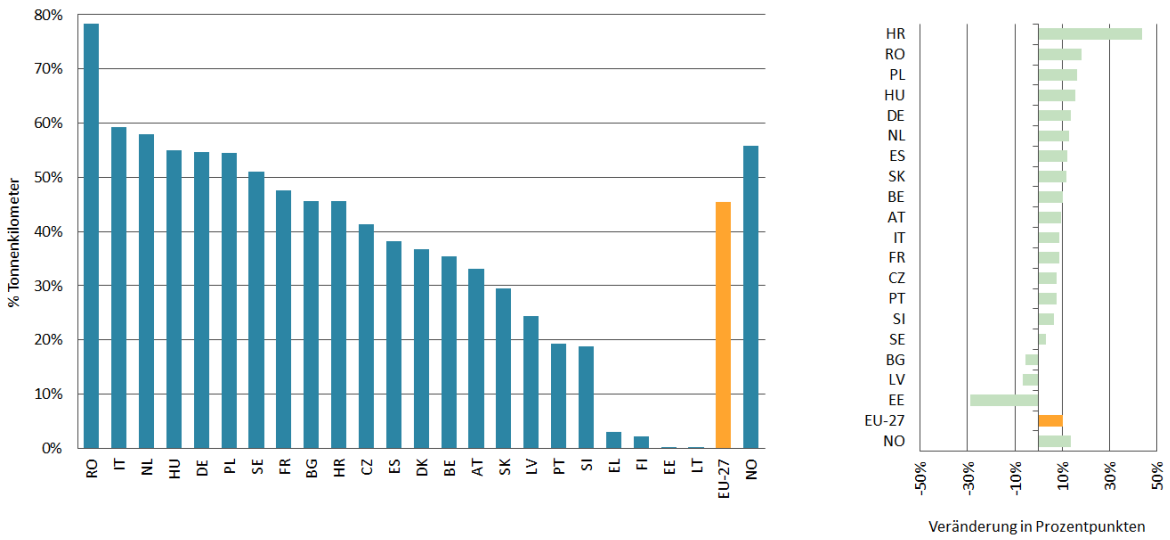
6.6. Erteilung von Genehmigungen

Insgesamt wurden für das Jahr 2020 in der EU-27 1192 aktive Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen gemeldet. Deutschland meldete die höchste Zahl (475) und Luxemburg die niedrigste (2).

6.7. Grad der Marktöffnung und Nutzung der Zugangsrechte

Im Güterverkehr stieg der durchschnittliche Marktanteil neuer Marktteilnehmer zwischen 2015 und 2020 von 35 % auf 46 %. Im Allgemeinen hat die COVID-19-Pandemie die Marktdurchdringung neuer Marktteilnehmer im Schienengüterverkehrssegment nicht gebremst.

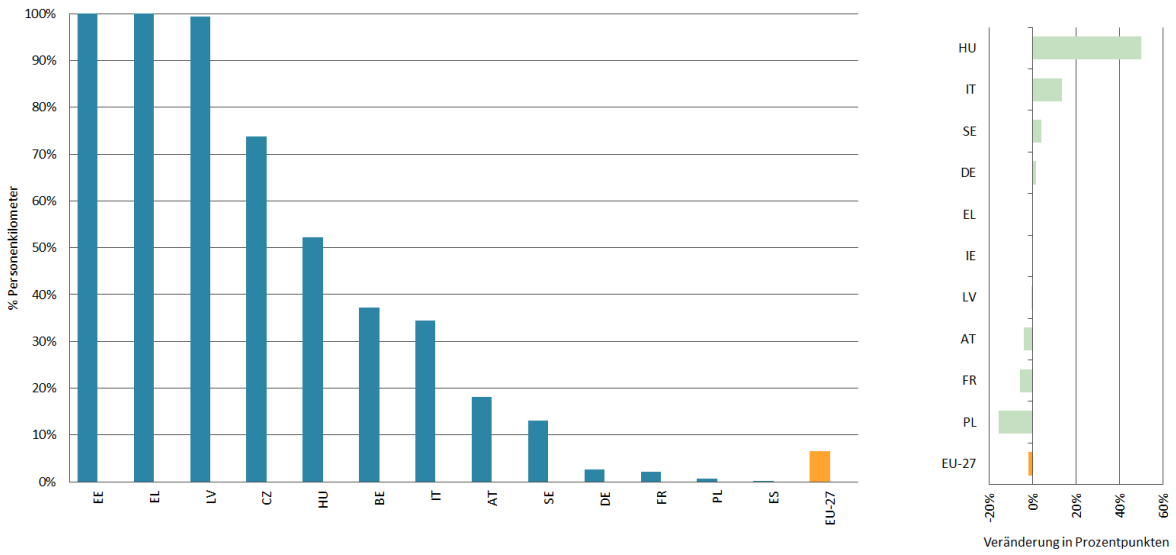
Abbildung 11: Marktanteil neuer Marktteilnehmer im Güterverkehrsmarkt nach Ländern (% für 2020) und Veränderung in Prozentpunkten (2015–2020)



Quelle: RMMS 2022. Daten für NL für das Jahr 2015 angepasst. Daten für RO für das Jahr 2015, für LV für das Jahr 2020 und für PL für das Jahr 2020 geschätzt. Keine Daten für das Jahr 2015 für DK, FI, EL, IE, LV, LT und LU verfügbar.

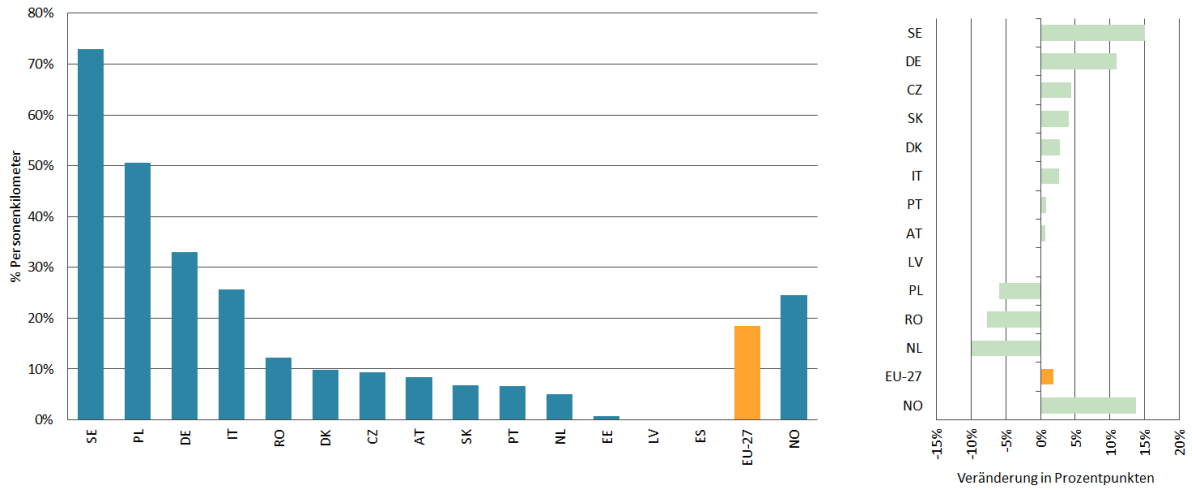
Im kommerziellen Schienenpersonenverkehr hatten neue Marktteilnehmer im Jahr 2020 einen durchschnittlichen Marktanteil von 6,6 % und auf den nationalen Märkten für Personenverkehrsdienste, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden, einen Marktanteil von 18,5 %.

Abbildung 12: Marktanteil konkurrierender Unternehmen im kommerziellen Personenverkehrsmarkt nach Ländern (% für 2020) und Veränderung in Prozentpunkten (2015–2020)



Quelle: RMMS 2022. NO erklärte Daten für vertraulich. BG, DK, FI, HR, LT, PT und SI meldeten für 2020 keine neuen Marktteilnehmer bei kommerziellen Diensten mit einem Marktanteil von mindestens 1 %. Keine kommerziellen Personenverkehrsdienste in IE und RO. Keine Daten für NL, LU und SK.

Abbildung 13: Marktanteil neuer Marktteilnehmer im Markt für im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachte Personenverkehrsdienste (% für 2020) und Veränderung in Prozentpunkten (2015–2020)



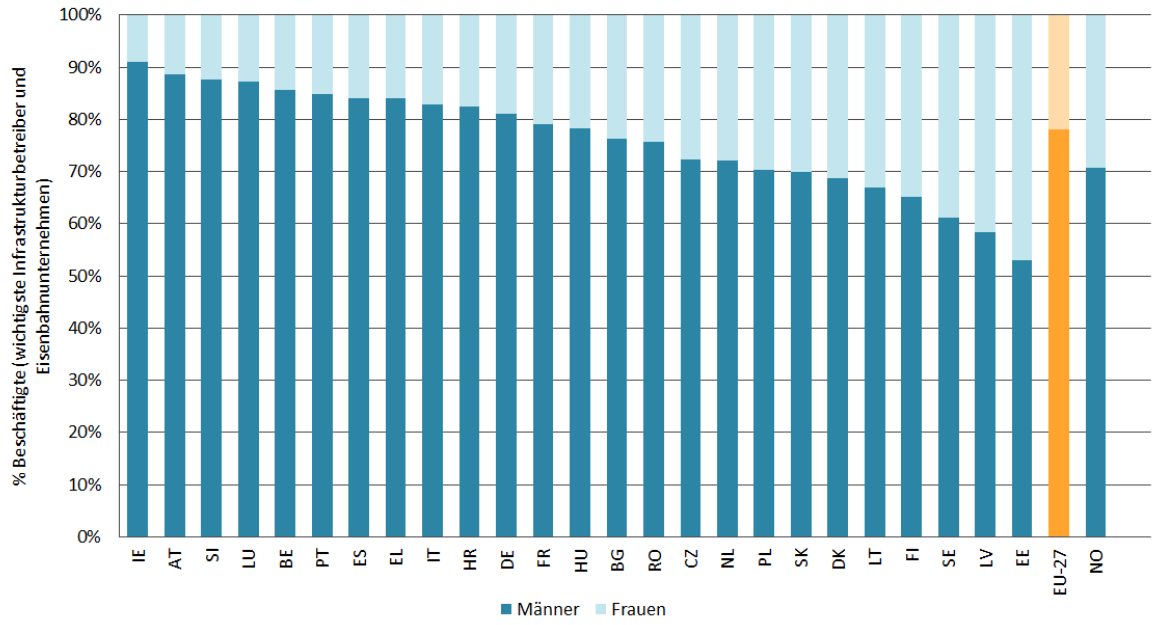
Quelle: RMMS 2022. Die Daten für PT für das Jahr 2015 basieren auf einer Schätzung. BE, BG, HR, EE, FI, FR, EL, HU, IE, LT, LU, SI und ES meldeten keine neuen Marktteilnehmer im Markt für im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachte Personenverkehrsdienste.

6.8. Beschäftigung und soziale Bedingungen

Ende 2020 waren in der EU-27 gut 910 000 Menschen im Eisenbahnsektor beschäftigt, davon etwa 523 000 bei Eisenbahnunternehmen und 387 000 bei Infrastrukturbetreibern. Mit einem Minus von jeweils etwa 2000 Beschäftigten entspricht dies einem leichten Rückgang gegenüber den Zahlen von 2018.

Die Arbeitskräfte sind vorwiegend männlich. Der durchschnittliche Frauenanteil betrug lediglich 22 %.

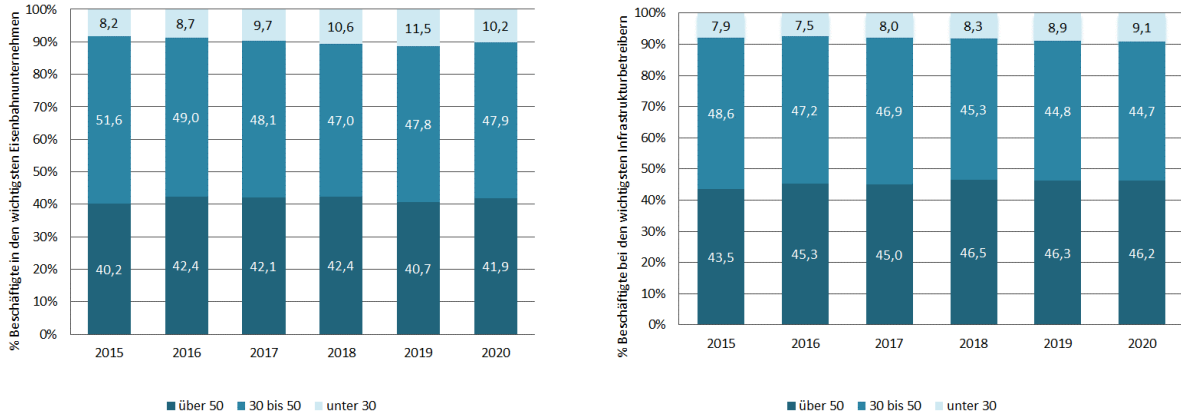
Abbildung 14: Beschäftigte insgesamt (wichtigste Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen) nach Geschlecht (% für 2020)



Quelle: RMMS 2022.

Der Anteil jüngerer Beschäftigter (unter 30 Jahren) in Eisenbahnunternehmen stieg von 8,2 % im Jahr 2015 auf 10,2 % im Jahr 2020. Die Überalterung der Arbeitskräfte gibt nach wie vor Anlass zur Sorge: Im Jahr 2020 waren im Durchschnitt 41,9 % der Arbeitskräfte in Eisenbahnunternehmen über 50 Jahre alt. Infrastrukturbetreiber haben tendenziell ältere Arbeitskräfte als Eisenbahnunternehmen, aber auch hier stieg der Anteil jüngerer Beschäftigter zwischen 2015 und 2020 von 7,9 % auf 9,1 %.

Abbildung 15: Beschäftigte nach Altersgruppen, wichtigste Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber (%, 2015–2020)



Quelle: RMMS 2022. Keine Daten für das Jahr 2015 für Eisenbahnunternehmen in LV, LU, ES und SE; keine Daten für das Jahr 2020 für Eisenbahnunternehmen in RU und NL; keine Daten für das Jahr 2015 für Infrastrukturbetreiber in ES, LU und LV.

Die meisten Beschäftigten sowohl bei den Infrastrukturbetreibern als auch in den Eisenbahnunternehmen arbeiten in Vollzeit.

7. FAZIT

Die COVID-19-Pandemie hatte 2020 sehr starke Auswirkungen auf den Eisenbahnsektor, insbesondere auf den Personenverkehr, wo sich das Aufkommen im Vergleich zu 2019 fast halbierte. Um den Auswirkungen der Pandemie auf den Eisenbahnsektor entgegenzuwirken, hat die EU mehrere Maßnahmen auf den Weg gebracht, darunter die Aufbau- und Resilienzfazilität und eine Verordnung zur Lockerung der Erhebung von Entgelten während der Pandemie.

Mit dem allmählichen Rückgang der Schwere der Pandemie und der Aufhebung der von den Mitgliedstaaten ergriffenen Eindämmungsmaßnahmen (einschließlich erheblicher Beschränkungen des freien Personenverkehrs) hat sich der Sektor jedoch allmählich erholt. Es ist davon auszugehen, dass der Sektor eine immer wichtigere Rolle innerhalb des EU-Verkehrssystems spielen und zur Verringerung der verkehrsbedingten Umweltverschmutzung und des Energieverbrauchs beitragen wird.

Sieht man von den Auswirkungen der Pandemie ab, so werden beim Vergleich der Daten für 2019 in diesem Bericht mit Daten aus früheren Berichten einige längerfristige Trends deutlich.

Erstens haben die direkten Treibhausgasemissionen bei der Eisenbahn seit 1990 nahezu kontinuierlich abgenommen, während das Verkehrsaufkommen erheblich gestiegen ist. Dies ist vor allem auf die Elektrifizierung des Schienennetzes und die rückläufige Kohlenstoffintensität des Strommixes in der EU zurückzuführen.

Zweitens stellt sich bei der Marktöffnung nach wie vor ein gemischtes Bild dar. Mit dem vierten Eisenbahnpaket wurden kommerzielle inländische Schienenpersonenverkehrsdienste ab dem Netzfahrplan 2021 für den Wettbewerb geöffnet. Ferner wurde mit dem vierten Eisenbahnpaket die Ausschreibung als Standardverfahren für die Vergabe von öffentlichen

Dienstleistungsaufträgen mit einer Übergangsfrist bis Dezember 2023 eingeführt. Die Kommission wird die korrekte Umsetzung[17] und Anwendung des vierten Eisenbahnpakets genau überwachen, damit es mittelfristig sein volles Potenzial ausschöpfen kann.

Drittens ist eine weitgehende Stagnation bei den grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten zu beobachten, obwohl das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz wächst. Der Aktionsplan 2021 der Kommission zur Förderung des Schienenpersonenverkehrs auf Fern- und grenzüberschreitenden Strecken zielt darauf ab, die größten Hindernisse für diese Dienste zu beseitigen, von der Fahrkartenausstellung bis hin zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Interoperabilität. Gleichzeitig war der Schienengüterverkehr bis zur COVID-19-Pandemie zwar im Anstieg begriffen (und weniger von der Pandemie betroffen als der Personenverkehr), doch muss mehr getan werden, um diesen positiven Trend aufrechtzuerhalten, damit die Ziele der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität und des europäischen Grünen Deals erreicht werden können. Insbesondere müssen die Kapazitäten des Schienenverkehrs im EU-Netz voll ausgeschöpft werden, und es bedarf einer besseren Integration des Schienenverkehrs mit anderen Verkehrsträgern. Dies wird das Ziel des Pakets zur Ökologisierung des Güterverkehrs sein, das im Laufe des Jahres 2023 angenommen werden soll.

Viertens ist der Eisenbahnsektor, was die Finanzierung betrifft, zwar nach wie vor ein wichtiger Empfänger von nationalen und EU-Mitteln, doch scheinen die Ergebnisse darauf hinzudeuten, dass eine Reihe von Mitgliedstaaten Betriebssubventionen gegenüber längerfristigen Investitionen bevorzugt, durch die die Qualität der Infrastruktur und die Rahmenbedingungen für alle Eisenbahnunternehmen verbessert würden.

Die Fazilität „Connecting Europe“ (CEF), die Kohäsionspolitik und die Aufbau- und Resilienzfazilität bieten hervorragende Finanzierungsmöglichkeiten, um die dringend benötigte Modernisierung des Eisenbahnsektors voranzutreiben. Die CEF-Mittel sind in erster Linie auf grenzüberschreitenden Schienenverkehrsprojekte wie die Rail-Baltica-Verbindung, den Brenner-Basistunnel und die Strecke Lyon-Turin ausgerichtet. Im Laufe von zwei Finanziellen Vorausschauen werden seit 2014 70 % der CEF-Mittel in den Schienenverkehr investiert. In den Aufbau- und Resilienzplänen der Mitgliedstaaten, die für eine Unterstützung durch die Aufbau- und Resilienzfazilität vorgelegt wurden, sind etwas mehr als 50 Mrd. EUR für den Schienenverkehr vorgesehen (einschließlich Investitionen in das ERTMS und Fahrzeuge). Dieser Betrag stellt den größten Teil der Mittel aus der Aufbau- und Resilienzfazilität dar, die dem Verkehrssektor zugutekommen. In den kohäsionspolitischen Programmen für den Zeitraum 2021–2027 sind für den Schienenverkehr weitere 18,2 Mrd. EUR aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und dem Kohäsionsfonds vorgesehen. Die Priorität sollte nun darin bestehen, diese Projekte im Einklang mit den vereinbarten Zielen zügig umzusetzen.

Forschung und Innovation sind nach wie vor von zentraler Bedeutung, wenn es darum geht, das Potenzial des Sektors voll auszuschöpfen. Das im Jahr 2021 gegründete Gemeinsame Unternehmen für Europas Eisenbahnen (EU-Rail) wird auf der erfolgreichen Arbeit des Gemeinsamen Unternehmens Shift2Rail aufbauen. Ziel ist es, einen raschen Übergang zu einem attraktiveren, benutzerfreundlichen, wettbewerbsfähigen, erschwinglichen, wartungsfreundlichen, effizienten und nachhaltigen europäischen Eisenbahnsystem zu

[17] Im Unionsrecht bezeichnet „Umsetzung“ das Verfahren, bei dem die Mitgliedstaaten der Europäischen Union eine Richtlinie durch die Verabschiedung entsprechender Durchführungsmaßnahmen in Kraft setzen.

gewährleisten, das in das allgemeine Verkehrssystem integriert ist.

Mit Blick auf die Zeit nach 2020 hat das Europäische Jahr der Schiene 2021 den Schienenverkehr wieder ins Rampenlicht gerückt. Das Europäische Jahr der Schiene brachte die EU-Organe, die Mitgliedstaaten und den Sektor generell zusammen, um für die Vorteile des Schienenverkehrs zu werben und gleichzeitig zu erörtern, wie die größten Hindernisse für den Sektor beseitigt werden können. Das Jahr 2022 markiert den Beginn des russischen Angriffskrieges gegen die Ukraine – ein tragisches Jahr für ganz Europa. Der Eisenbahnsektor steht im Mittelpunkt der Solidaritätsmaßnahmen der EU für die Ukraine. Die Eisenbahnunternehmen reagierten mit überwältigender Mehrheit auf den Hilferuf und brachten ukrainische Flüchtlinge nach Europa in Sicherheit. Zugleich hat der Eisenbahnsektor auch dazu beigetragen, Solidaritätskorridore zwischen der EU und der Ukraine sowie alternative Handels- und Verkehrskorridore einzurichten, um es der Ukraine zu ermöglichen, ihre Waren in die übrige Welt auszuführen bzw. in der Ukraine benötigte Waren einzuführen. Gleichzeitig ist durch den Krieg gegen die Ukraine erneut die Notwendigkeit in den Mittelpunkt gerückt, den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zu verbessern, insbesondere im Hinblick auf grenzüberschreitende Konnektivität und die Verfügbarkeit einer einheitlichen europäischen Spurweite, um die notwendige Resilienz für Europa zu erreichen.

Alles in allem geht aus den Daten in diesem Bericht hervor, dass der Schienenverkehr trotz der COVID-19-Pandemie wieder auf dem Vormarsch ist und das Schienenverkehrsaufkommen steigt. Das Tempo des Fortschritts steht allerdings nicht in einem angemessenen Verhältnis zum Handlungsbedarf in Bezug auf den Klimawandel und zum erwarteten Beitrag des Schienenverkehrs zur Dekarbonisierung des Verkehrs. Der gesamte Sektor sollte mit Unterstützung der Mitgliedstaaten und der EU auf der durch das Europäische Jahr der Schiene 2021 geschaffenen Dynamik aufbauen und die dringend erforderliche Umgestaltung des Schienenverkehrs vorantreiben, damit dieser zum Rückgrat des nachhaltigen, intelligenten und widerstandsfähigen Mobilitätssystems der EU wird.