EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 6.2.2019
COM(2019) 51 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

Sechster Bericht über die Überwachung der Entwicklung des Schienenverkehrsmarkts

{SWD(2019) 13 final}

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

Sechster 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. Einleitung

Der Eisenbahnsektor[1] leistet einen wesentlichen Beitrag zur Wirtschaft der EU; über 1 Million Menschen sind direkt in diesem Sektor beschäftigt (Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber). Jährlich werden etwa 1,6 Mrd. Tonnen Fracht und 9 Mrd. Fahrgäste mit den europäischen Bahnen befördert. Im Hinblick auf die EU-Strategie für einen stärker auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Verkehrssektor, den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt sowie die Schaffung von Verbindungen in und zwischen den Mitgliedstaaten ist der Schienenverkehr von entscheidender Bedeutung.

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

Der vorliegende Bericht stützt sich erstmalig auf den Fragebogen für die Berichterstattung, der in der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1100 der Kommission über die Überwachung des Schienenverkehrsmarkts[5] (im Folgenden die „RMMS-Verordnung“) enthalten ist. Im Zuge einer Übergangszeit, die mit dem Berichtsjahr 2016 endet, sollte die vom 1. Januar 2016 an geltende RMMS-Verordnung nach und nach zu konsistenteren und kohärenteren Datensätzen führen.

---

[1] In diesem Bericht bezieht sich der Begriff „Eisenbahnsektor“ auf Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber.

[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] 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. Zusätzlich zum Bericht über die Überwachung der Entwicklung des Schienenverkehrsmarkts veröffentlicht die Eisenbahnagentur der Europäischen Union Jahresberichte zur Sicherheit sowie zweijährige Berichte zur Interoperabilitätsleistung der Eisenbahnen.

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

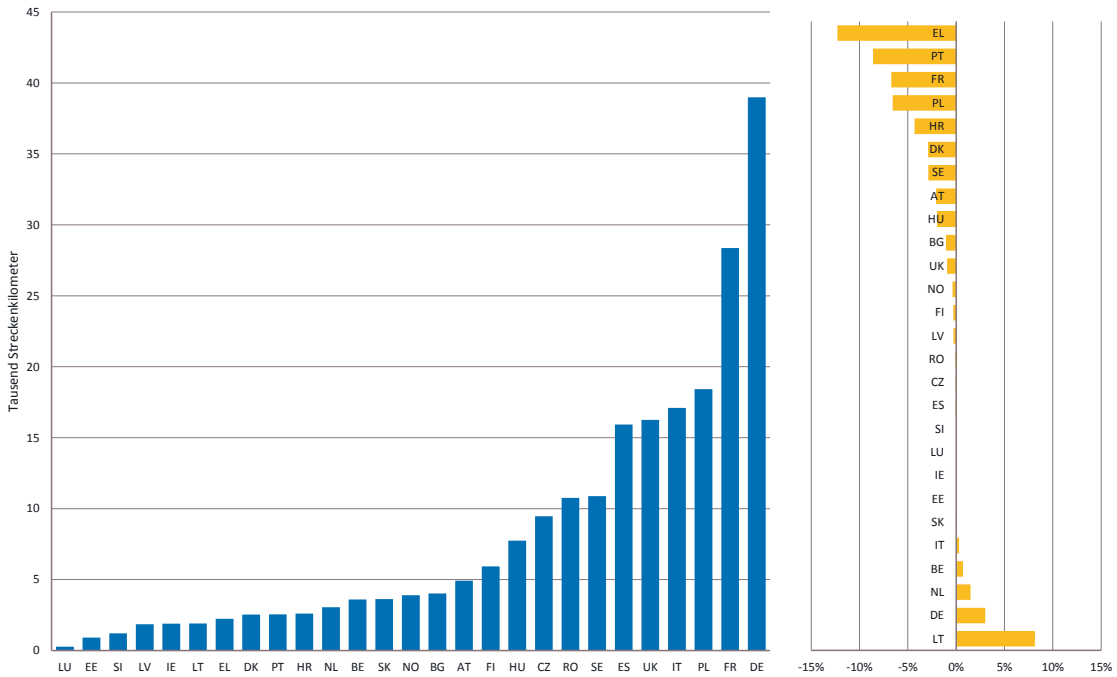
[5] Durchführungsverordnung (EU) 2015/1100 der Kommission vom 7. Juli 2015 über die Berichtspflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen der Überwachung des Schienenverkehrsmarkts (ABl. L 181 vom 9.7.2015, S. 1).

Neben den seitens der Mitgliedstaaten und Norwegen vorgelegten RMMS-Daten stützt sich dieser Bericht auch auf Beiträge aus dem Statistischen Taschenbuch „EU Transport in Figures“[6], auf die Berichte der Eisenbahnagentur der Europäischen Union[7], Eurostat[8], die statistischen Erhebungen verschiedener sektoraler Organisationen sowie auf Präsentationen und Studien.

2. Das Schienennetz in der EU

Die **Gesamtlänge des Schienennetzes in der EU**[9] betrug 2016 etwa 221 000 Streckenkilometer (entsprechend einem Rückgang von 1,6 % im Vergleich zu 2011). Die unterschiedlichen geografischen Gegebenheiten der Länder spiegeln sich in der **Dichte der nationalen Schienennetze** wider: demgemäß warten die nordischen und baltischen Länder mit der geringsten Schienennetzdichte im Verhältnis zur Fläche, aber auch mit der höchsten im Verhältnis zur Bevölkerungszahl auf. 2016 waren mit den seit 2011 zusätzlich elektrifizierten Strecken in einer Länge von 2 097 km etwa 54 % des EU-Netzes elektrifiziert (entsprechend einem Zuwachs von 1,7 %). Das **Hochgeschwindigkeitsnetz** der EU erstreckte sich Ende 2017 über mehr als 8 400 Streckenkilometer und hat sich somit seit 2003 mehr als verdoppelt.

Abbildung 1: Länge der nationalen Netze im Jahr 2016 und verhältnismäßige Veränderungen 2011-2016



Quelle: Statistisches Taschenbuch 2018. Infill-Daten aus verschiedenen anderen Quellen.

6 https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en
7 https://www.era.europa.eu/library/corporate-publications_en
8 http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database
9 Einschließlich Norwegen.

3. Dienstleistungen für Eisenbahnunternehmen

Angesichts der Variabilität der angebotenen Dienstleistungen und der vielen verschiedenen Betreiber unterschiedlichster Größe stellt die Kartierung der Serviceeinrichtungen eine ständige Herausforderung dar.

Laut den zur Verfügung stehenden RMMS-Daten[10] existierten 2016:

- 31 000 Passagierbahnhöfe,
- 2 358 Güterterminals,
- 452 Rangierbahnhöfe,
- 1 667 Betriebswerke,
- 702 Seeverkehrseinrichtungen und Hafenanlagen sowie
- 954 Einrichtungen für die Brennstoffaufnahme.

Die Kommission ist derzeit mit der Umsetzung der Verordnung (EU) 2017/2177 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen[11] befasst sowie mit der Kartierung Letzterer über ein EU-Portal für Schienenverkehrseinrichtungen und deren Überwachung durch eine bessere Anwendung der RMMS-Verordnung.

4. Entwicklung der Schienenverkehrsdienste

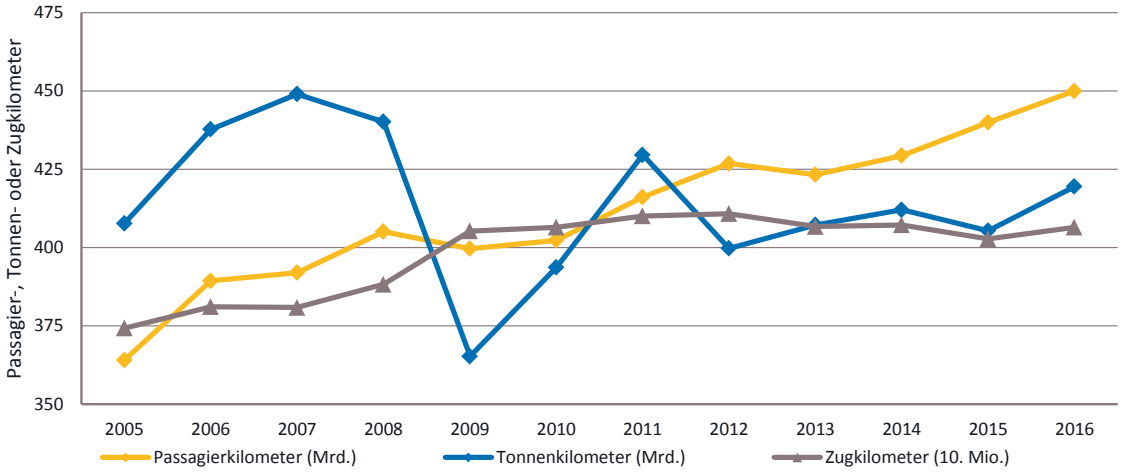
Die Gesamtzahl der EU-Zugkilometer, die sowohl Reisezug- als auch Güterzugfahrten umfasst, bewegte sich zwischen 2009 und 2016 auf stabilem Niveau. Der Schienenpersonenverkehr verzeichnete einen weiteren Anstieg von jährlich 1,7 %. Der Schienengüterverkehr hingegen hatte Mühe, sich von dem starken Rückgang des Volumens auf dem Tiefpunkt der Wirtschaftskrise im Jahr 2009 zu erholen. Nach einem Spitzenwert im Jahr 2011 folgte ab 2012 eine langsame Erholung.[12]

[10] Unvollständige Daten mit Datenlücken und Verwendung unterschiedlicher Definitionen. Daten für Norwegen sind erfasst.

[11] Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 der Kommission vom 22. November 2017 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen (ABl. L 307 vom 23.11.2017, S. 1-13).

[12] Aufgrund des unterschiedlichen Anwendungsbereichs, einer potenziell doppelten Erfassung von Transitaufkommen sowie aufgrund von Anpassungen (Schätzungen und Zusammenführungen 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.

Abbildung 2: Fahrgast- und Güteraufkommen 2005-2016



Quelle: RMMS 2018. Infill-Daten aus verschiedenen anderen Quellen und Schätzungen.

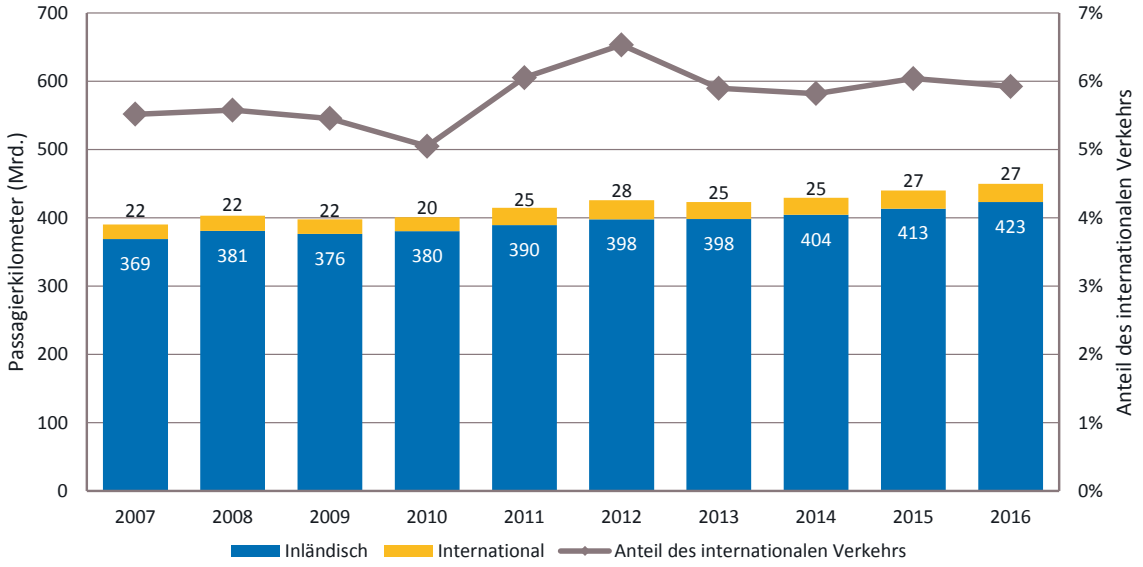
Die Schiene hat das Potenzial, im Hinblick auf die raschere Verringerung der verkehrsbedingten Emissionen eine wichtige Rolle zu spielen. Auf sie entfällt lediglich ein Anteil von 2 % an dem Gesamtenergieverbrauch der EU im Bereich Verkehr; bezogen auf die Gesamtheit der Verkehrsträger wurden im Jahr 2016 aber 11,2 % der Güter und 6,6 % der Fahrgäste mit der Eisenbahn befördert. Zudem ist die Schiene der einzige Verkehrsträger, bei dem die CO_2-Emissionen seit 1990 fast kontinuierlich gesunken sind: 2016 entfiel auf sie nur 0,5 % der CO_2-Emissionen aller Verkehrsträger.[13]

Personenverkehr

2016 hatte das Personenverkehrsvolumen in der EU 450 Mrd. Passagierkilometer von den insgesamt etwa 6 Bio. Passagierkilometern im Landverkehr erreicht. Beim Schienenpersonenverkehr handelt es sich vorwiegend um inländische Verkehrsdienste; der grenzüberschreitende Anteil lag im Jahr 2016 bei lediglich 6 %.

[13] Ausgenommen indirekte Emissionen aufgrund des Stromverbrauchs.

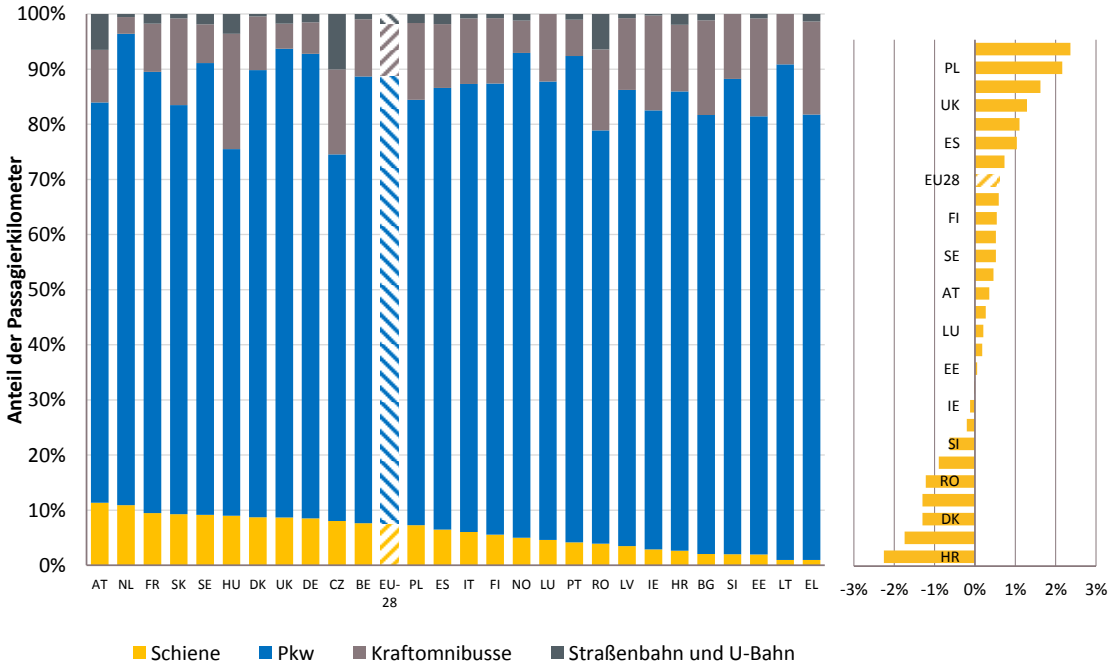
Abbildung 3: Entwicklung des Schienenpersonenverkehrsvolumens 2007-2016



Quelle: RMMS 2018. Infill-Daten aus verschiedenen anderen Quellen und Schätzungen.

Die durchschnittliche Neigung zu Reisen innerhalb der EU stieg von jährlich 830 Passagierkilometern pro Einwohner im Jahr 2011 auf 882 im Jahr 2016 (entsprechend einem Zuwachs von jährlich 1,2 %). Während sich der **Verkehrsträgeranteil** der Personenkraftwagen **am Landverkehr** weiter auf einem Niveau über 80 % bewegte, stieg der Anteil des Schienenpersonenverkehrs zwischen 2007 und 2016 von 7,0 % auf 7,6 %.

Abbildung 4: Verkehrsträgeranteil am Passagierlandverkehr nach Ländern im Jahr 2016 und Veränderungen des Anteils der Schiene 2011-2016

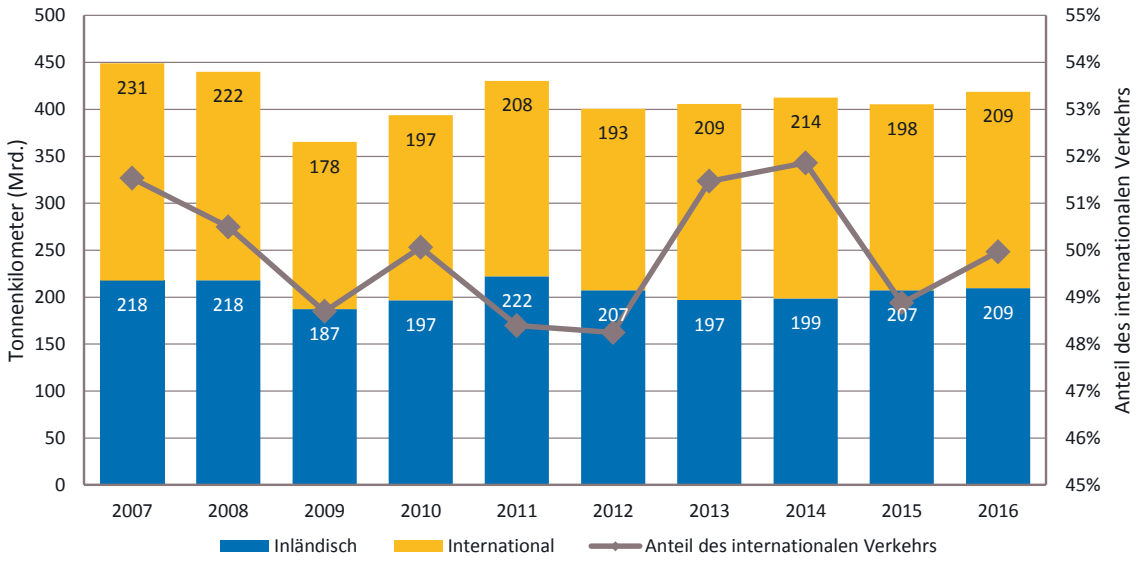


Quelle: Eurostat und Statistisches Taschenbuch 2018. Daten aus dem Jahr 2011 für die EU27.

Güterverkehr

2016 erreichte das Güterverkehrsvolumen in der EU 419 Mrd. Tonnenkilometer von den insgesamt 2,5 Bio. im Landverkehr. Etwa die Hälfte des gesamten Schienengüterverkehrs ist grenzüberschreitend. Dadurch erhält die Schienenfracht eine ausgeprägte europäische Dimension und lässt sie noch empfindlicher auf fehlende Interoperabilität und Zusammenarbeit zwischen den nationalen Schienennetzen reagieren – mit potenziellen Beeinträchtigungen der Wettbewerbsfähigkeit.

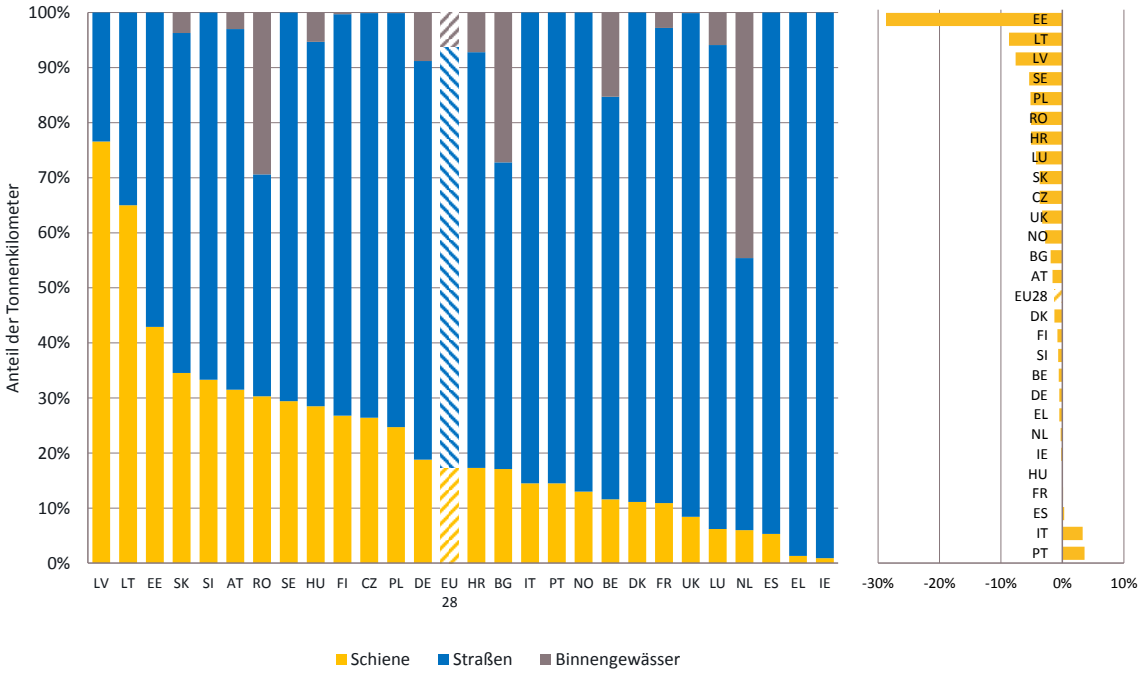
Abbildung 5: Entwicklung des Schienengüterverkehrsvolumens 2007-2016



Quelle: RMMS 2018. Infill-Daten aus verschiedenen anderen Quellen und Schätzungen.

Was den Verkehrsträgeranteil betrifft, hat sich der Anteil der Schiene am Güterlandverkehr in der EU seit dem Spitzenwert im Jahr 2011 (19 %) zwar verringert, konnte sich 2016 aber auf ein Niveau von etwa 17 % einpendeln, während der Anteil der Straße von 75 % auf 76 % gestiegen ist.

Abbildung 6: Verkehrsträgeranteil am Güterlandverkehr nach Ländern im Jahr 2016 und Veränderungen des Anteils der Schiene 2011-2016



Quelle: Eurostat.

5. Entwicklung der Rahmenbedingungen im Eisenbahnsektor

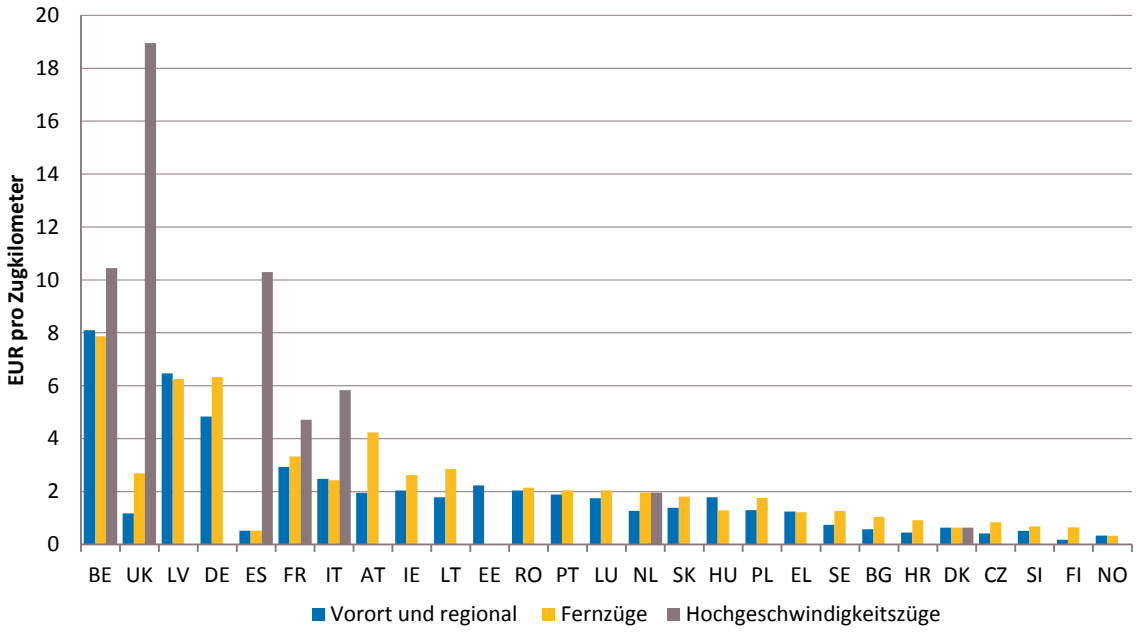
5.1. Infrastrukturentgelte

Sowohl bei den Güter- als auch den Personenzügen machten die Wegeentgelte in der Mehrzahl der Länder über 80 % der Einnahmen aus Entgelten der Infrastrukturbetreiber aus.

Die Wegeentgelte im Hochgeschwindigkeitsverkehr (ohne Aufschläge) liegen über den sonstigen Personenverkehrsentgelten und sind im Vereinigten Königreich am höchsten (19 EUR pro Zugkilometer im Jahr 2016).

Die Wegeentgelte für konventionelle Personenfernzüge (ohne Aufschläge-) betrugen in den meisten Ländern unter 3 EUR pro Zugkilometer.

Abbildung 7: Zugangsentgelte (ohne Aufschläge): Personenzüge nach Typen und Ländern, 2016

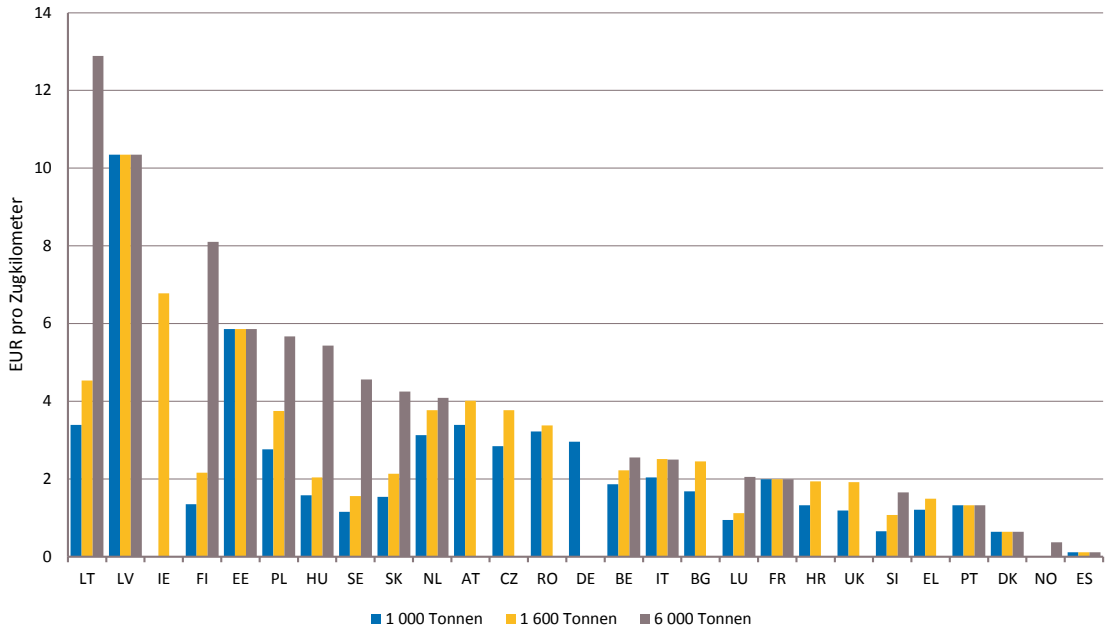


Quelle: RMMS 2018. Daten für Deutschland mit Aufschlägen.

Bezüglich der Frachtentgelte (ohne Aufschläge) erstreckt sich die Überwachung auf drei verschiedene Bruttohöchsttonnagen (1 000, 1 600 und 6 000). In fünf Mitgliedstaaten (Lettland, Estland, Frankreich, Portugal und Dänemark) wird ein festes Entgelt pro Zugkilometer berechnet. In den meisten anderen Mitgliedstaaten fallen mit zunehmender Größe des Zugverbands, wenn auch nicht anteilig zur Tonnage, höhere Zugangsentgelte an.

Was die Entgeltsätze zwischen 2013 und 2016 (sofern verfügbar) betrifft, so zeichnet sich weder bei Personen- noch Güterzügen ein klarer Richtungstrend ab.

Abbildung 8: Zugangsentgelte (ohne Aufschläge): Güterzüge nach Typen und nach Ländern, 2016

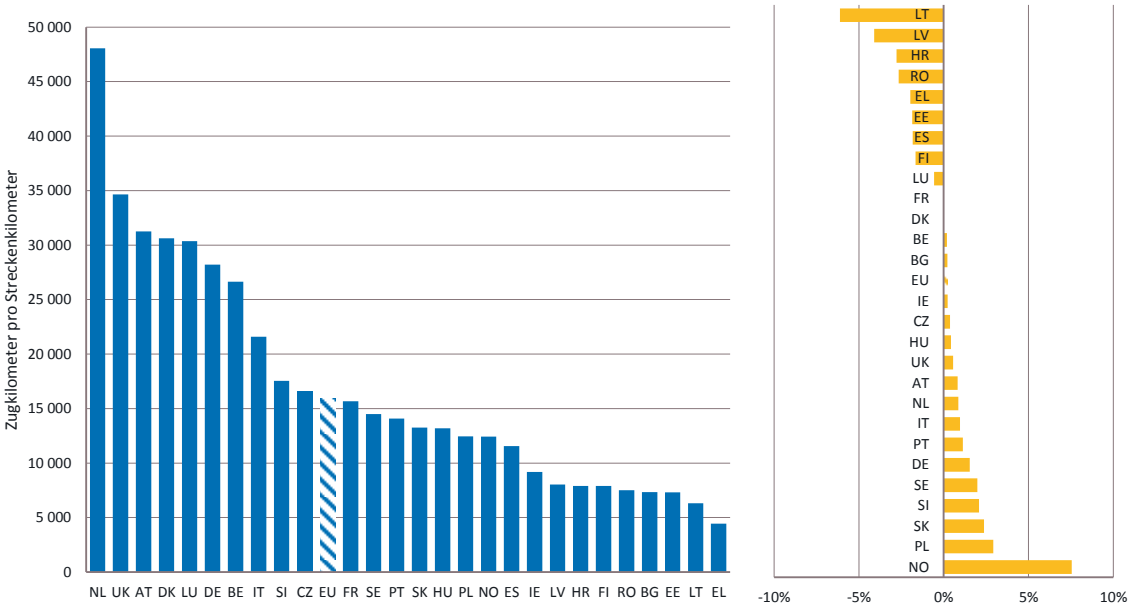


Quelle: RMMS 2018. Für Deutschland: Aufschlüsselung nach Zugtyp nicht verfügbar, die hier angegebene Zahl beinhaltet Aufschläge.

5.2. Kapazitätszuweisung, Infrastrukturbeschränkungen und Hindernisse auf dem Weg zu effizienteren Schienenverkehrsdiensten

In Nordwesteuropa werden die Netze am intensivsten genutzt, u. a. in folgenden Ländern: Niederlande (wo 2016 fast 50 000 Zugkilometer pro Streckenkilometer erreicht wurden) sowie Vereinigtes Königreich, Österreich, Dänemark, Luxemburg, Deutschland und Belgien – der Auslastungsgrad des Streckennetzes lag dort etwa 70 % höher als im EU-Durchschnitt.

Abbildung 9: Auslastungsgrad des Streckennetzes im Jahr 2016 und durchschnittlicher Gesamtanstieg 2011-2016



Quelle: RMMS 2018 und Statistisches Taschenbuch 2018

Überlastungen sind ein Indiz für Infrastrukturbeschränkungen, infolge derer nicht das gesamte potenzielle Verkehrsaufkommen auf dem Netz verkehren kann. Die Gesamtlänge der als überlastet erklärten Fahrwege (unter Einbeziehung von Norwegen) nimmt weiter zu und betrug im Jahr 2016 fast 3 000 km, einschließlich 1 000 km Schienengüterverkehrskorridore. 40 % aller überlasteten Fahrwege sind im Vereinigten Königreich zu verorten. Auch Deutschland, Italien und Rumänien mit mehr als 100 km als überlastet erklärten Fahrwegen haben mit erheblichen Engpässen zu kämpfen.

Den im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachten Verkehrsdiensten wird von den Mitgliedstaaten am häufigsten Vorrang eingeräumt: in 11 Mitgliedstaaten haben sie – gefolgt vom grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr – oberste Priorität.

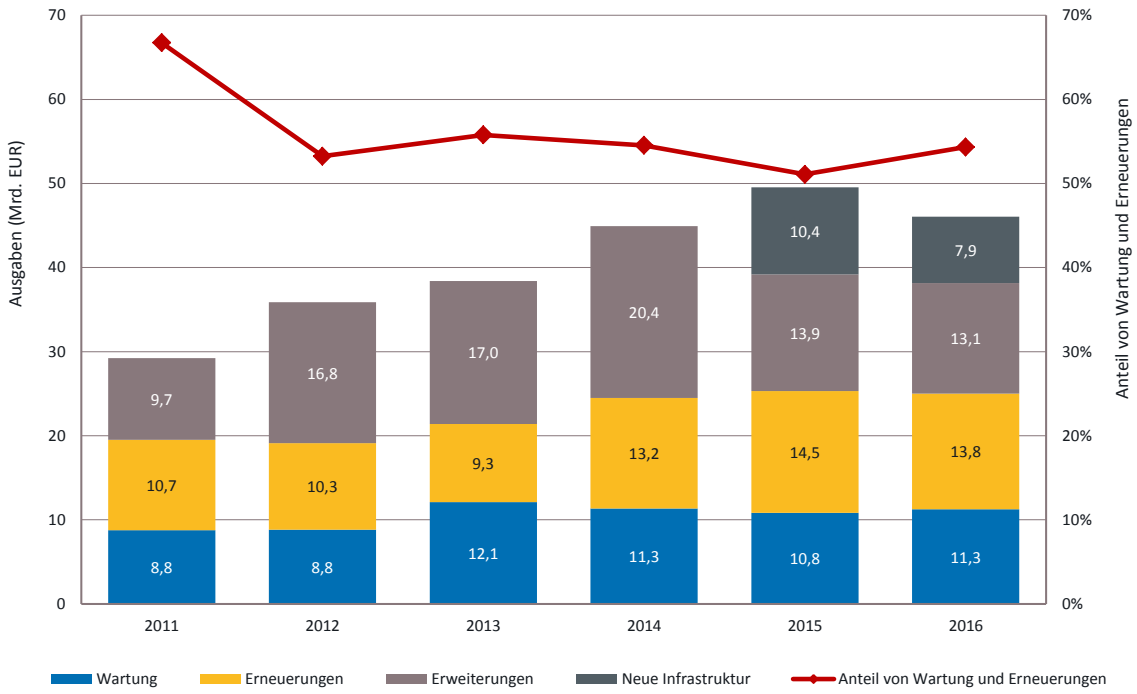
Auch operative Infrastrukturbeschränkungen können den Schienenverkehr kontingentieren und ein Hindernis auf dem Weg zu effizienteren Schienenverkehrsdiensten darstellen. Insbesondere die Inkompatibilität veralteter nationaler Zugleitsysteme stellt ein erhebliches Interoperabilitätshindernis dar. Aus diesem Grund wurde von der Union mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) ein gemeinsames Signalsystem eingeführt. Dem neuen europäischen ERTMS-Bereitstellungsplan[14] zufolge müssen bis 2023 etwa 30-40 % der Kernnetzkorridore mit ERTMS ausgerüstet sein (15 672 km): aktuell erfolgt der Betrieb nur auf einem Drittel davon, sodass in den kommenden Jahren noch viel zu tun bleibt.

[14] 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. 6-28).

5.3. Infrastrukturausgaben und Finanzierung

Insgesamt stiegen die Infrastrukturausgaben in der EU von 29 Mrd. EUR im Jahr 2011 auf 50 Mrd. EUR im Jahr 2015 und gingen 2016 um 3,5 Mrd. EUR zurück.[15]

Abbildung 10: Infrastrukturausgaben und Anteil der Ausgaben für Wartung und Erneuerungen 2011-2016



Quelle: RMMS 2018.

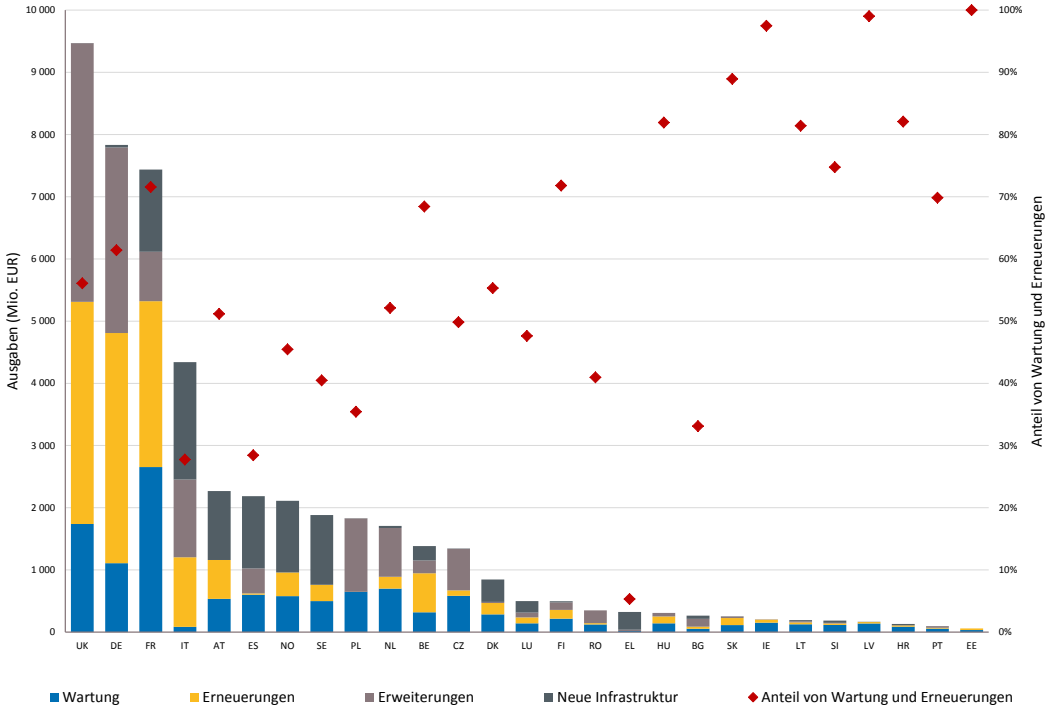
Die EU kann Eisenbahninvestitionsprojekte über den Kohäsionsfonds, den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, die Fazilität „Connecting Europe“, die Europäische Investitionsbank und den Europäischen Fonds für strategische Investitionen mitfinanzieren oder unterstützen. Mehr als 33 Mrd. EUR aus dem aktuellen EU-Finanzrahmen (2014-2020) wurden als Zuschüsse für Investitionen im Schienenverkehr vergeben.

Die Instandhaltung und Erneuerung des vorhandenen Schienennetzes zur Verbesserung seiner Sicherheit und operativen Leistung sowie zur Gewährleistung zuverlässiger Serviceleistungen stellt die Infrastrukturbetreiber vor eine große Herausforderung – insbesondere angesichts des steigenden Verkehrsaufkommens sowie der zwischen den nationalen Behörden und Betreibern vereinbarten anspruchsvollen Leistungsziele.

Laut Bericht beliefen sich die Ausgaben für Wartung und Erneuerung im Jahr 2016 auf 26 Mrd. EUR.[16] An den Gesamtausgaben betrug der Anteil dieser Ausgaben 54 %, wobei es hier länderbezogene Unterschiede gab und ein erheblicher Teil der Investitionen für die Wartung und Erneuerung von Strecken in mittel- und osteuropäischen Ländern getätigt wurde.

[15] Ohne Norwegen.
[16] Mit Norwegen.

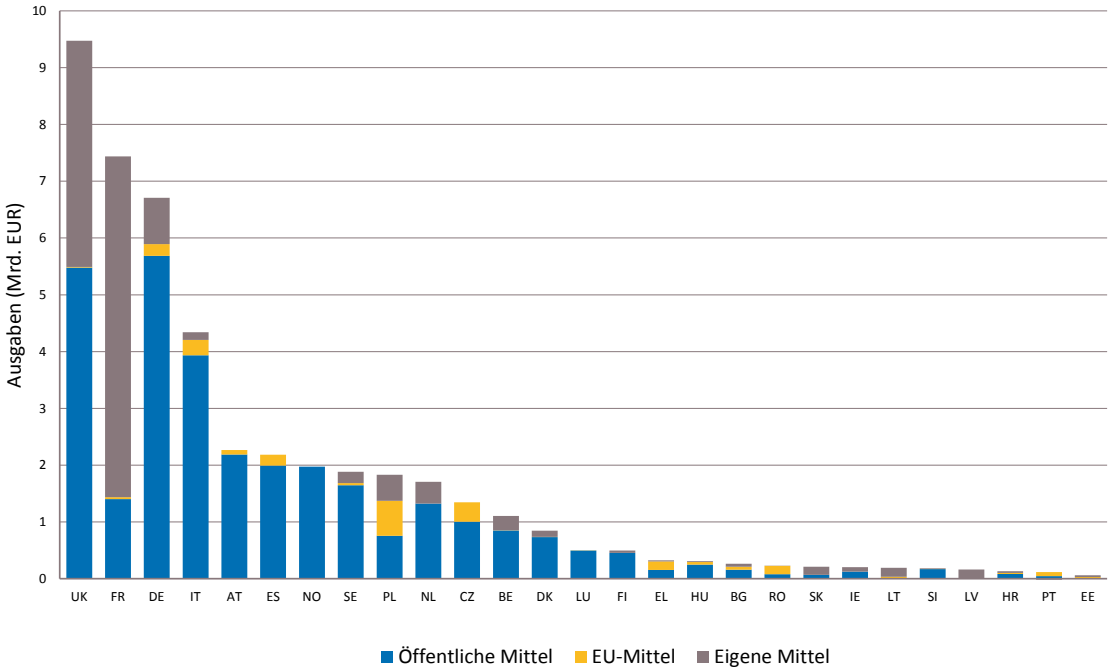
Abbildung 11: Infrastrukturausgaben und Anteil der Ausgaben für Wartung und Erneuerungen nach Ländern, 2016



Quelle: RMMS 2018. Norwegen und Schweden bezogen in die Erneuerungen auch Ausbaumaßnahmen ein.

Infrastrukturbetreiber erhalten die Mittel für die Wartung und Verbesserung ihrer Eisenbahninfrastruktur aus verschiedenen Quellen, obgleich 70 % im Jahr 2016 aus den nationalen Haushalten stammten. Die Entgelte für den Zugang zur Infrastruktur werden den Eigenmitteln zugerechnet. Der intern generierte Anteil an der Gesamtfinanzierung war in Lettland (100 %), Litauen und Frankreich (jeweils 81 %) am höchsten, gefolgt von der Slowakei (69 %) und dem Vereinigten Königreich (42 %).

Abbildung 12: Staatliche Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur nach Quellen und Ländern, 2016



Quelle: RMMS 2018.

5.4. Qualität der Schienenverkehrsdienste

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Personenverkehrsdienste

Ausgehend von der zugrunde gelegten Definition[17] waren im Durchschnitt 90 % der Personennah- und -regionalverkehrsdienste **pünktlich**. Aufgrund der oft höheren Auslastung mit gemischtem Verkehr auf den Fernstrecken sind Fernzüge im Allgemeinen weniger pünktlich. Die anhand der Ausfallquote gemessene **Zuverlässigkeit** der Dienstleistungen liegt sowohl bei Fern- als auch Nahverkehrs- und Regionalzügen normalerweise unter 2 %.

Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Güterverkehrs

Was die **Zuverlässigkeit** des Güterverkehrs angeht, stehen nur begrenzt Daten zur Verfügung, da die Mitgliedstaaten sich weiterhin auf die Übergangszeit für die Anpassung an die neuen Berichtspflichten im Rahmen der RMMS-Verordnung berufen haben. Laut Angabe der meisten Mitgliedstaaten ist der inländische Güterverkehr **pünktlicher**[18] als der internationale Güterverkehr. Die nur in begrenztem Umfang verfügbaren Daten legen nahe, dass der Güterverkehr deutlich weniger zuverlässig ist als Personenverkehrsdienste und dies in stärkerem Maße für grenzüberschreitende als für nationale Beförderungen gilt, was hauptsächlich den längeren Strecken geschuldet ist.

Sicherheit

[17] Laut RMMS gilt ein Personenzug mit einer Verspätung von maximal 5 Minuten noch als pünktlich.
[18] Laut RMMS gilt ein Güterzug mit einer Verspätung von maximal 15 Minuten noch als pünktlich.

Die Eisenbahn ist nach wie vor einer der sichersten Verkehrsträger. Im Jahr 2016 waren in Europa 964 Todesopfer im Bahnverkehr[19] zu beklagen: in der Mehrzahl handelte es sich dabei um Personen, die schienengleiche Bahnübergänge überquerten (255) sowie um unbefugte Personen (600). Die Anzahl der tödlich verunglückten Beschäftigten bzw. Fahrgäste betrug jeweils 32 und 44. Die Sicherheit im Eisenbahnverkehr hat sich im Zeitraum von 2010 bis 2015 weiter verbessert, trotz der 2016 leicht gestiegenen Anzahl von Todesfällen und schweren Verletzungen. In dem Zeitraum zwischen 2011 und 2015 war das Reisen mit der Bahn 25 Mal sicherer als das Reisen mit dem Pkw.

Kundenzufriedenheit mit den Personenverkehrsdiensten

Laut einer im September 2018 veröffentlichten Eurobarometer-Umfrage[20] sind 66 % der Europäer zufrieden mit der Frequenz der Personenzüge, 59 % mit der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie 55 % mit den Reiseinformationen während der Fahrt, insbesondere bei Verspätungen. Diese Zahlen zeugen von deutlichen Verbesserungen im Vergleich zu einer vergleichbaren Studie aus dem Jahr 2013.

Zudem gibt die Umfrage einen Einblick in das Reiseverhalten. Vier von fünf (80 %) Europäern reisen mit dem Zug und benutzen diesen am ehesten im Vorortverkehr (67 %). Hier besteht weiterhin erheblicher Verbesserungsbedarf: nur 38% der Europäer zeigen sich über die Art und Weise des Umgangs mit Beschwerden zufrieden und an der Barrierefreiheit der Schienenverkehrsdienste für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität muss nach wie vor gearbeitet werden. Laut Umfrage finden es 75 % der Europäer einfach, Zugfahrkarten zu lösen und 62 % sind mit der Verfügbarkeit von Fahrkarten für Reisen unter Nutzung mehrerer Züge oder Verkehrsträger zufrieden.

Zufriedenheit der Akteure mit den Verkehrsdiensten entlang der Schienengüterverkehrskorridore

Eine vergleichbare EU-weite Umfrage zur Kundenzufriedenheit mit Schienengüterverkehrsdiensten liegt nicht vor.[21] Allerdings scheint unter den Akteuren eine gewisse Einigkeit über drei Schlüsselelemente für die Kundenzufriedenheit im Schienengüterverkehr zu bestehen: Zuverlässigkeit, Flexibilität und die Bereitstellung zuverlässiger Beförderungsangaben.

5.5. Öffentliche Dienstleistungsaufträge

2016 betrug der Anteil des Reiseverkehrs mit Diensten, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht wurden, an den gesamten Passagierkilometern im EU-Schienenverkehr über 60 % und die entsprechenden Ausgleichszahlungen stellen für die Eisenbahnunternehmen in den meisten Mitgliedstaaten nach wie vor eine bedeutende Einnahmequelle dar. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen spielen eher im inländischen und im regionalen

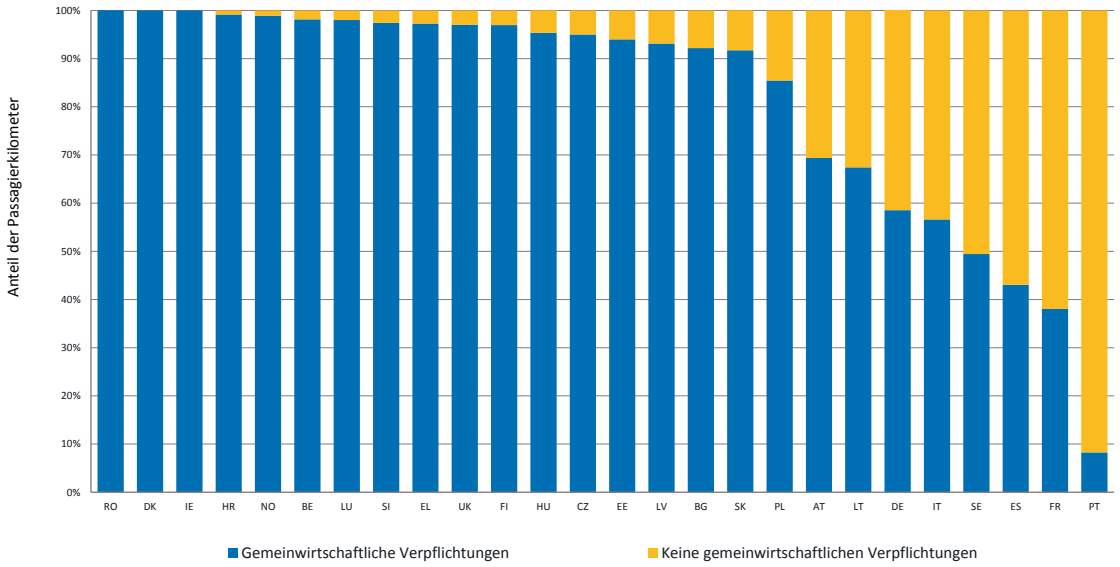
[19] Ausgenommen Selbsttötungen. Weitere Informationen sind in dem „Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2018“ (Bericht 2018 über die Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr in der EU) der Europäischen Eisenbahnagentur enthalten.

[20] http://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/flash/surveyky/2172

[21] Die Schienengüterverkehrskorridore veröffentlichen jährliche Erhebungen auf der Grundlage eines vereinheitlichten Fragebogens.

Schienenverkehr als im Fernverkehr eine Rolle und nur wenige Länder melden gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im grenzüberschreitenden Verkehr.

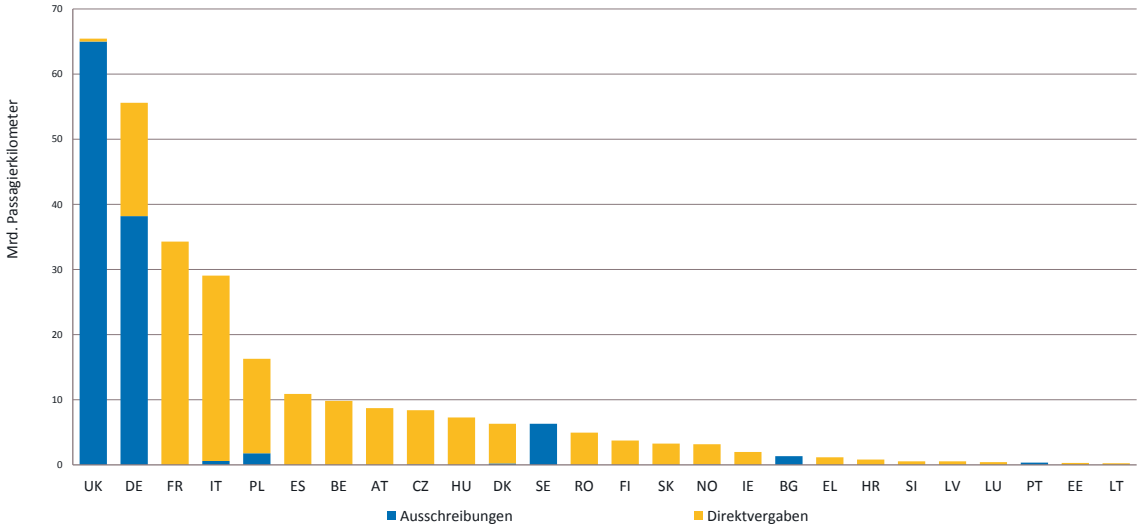
Abbildung 13: Passagierkilometer auf den aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen geleisteten und den kommerziellen Schienenverkehrsdiensten, 2016



Quelle: RMMS 2018. Keine aktuellen Daten für die Niederlande.

Nur für 41 % aller im Jahr 2016 aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bestehenden Dienste wurden Ausschreibungen durchgeführt, und zwar fast ausschließlich in drei bereits frühzeitig liberalisierten Mitgliedstaaten (Vereinigtes Königreich, Deutschland und Schweden). Dank des vierten Eisenbahnpakets werden die Ausschreibungsverfahren nun allmählich zur Regel und Direktvergaben noch nur in Ausnahmefällen zugelassen. 2016 wurden mehr als 32 Mio. Zugkilometer pro Jahr im Rahmen neuer Ausschreibungen vergeben.

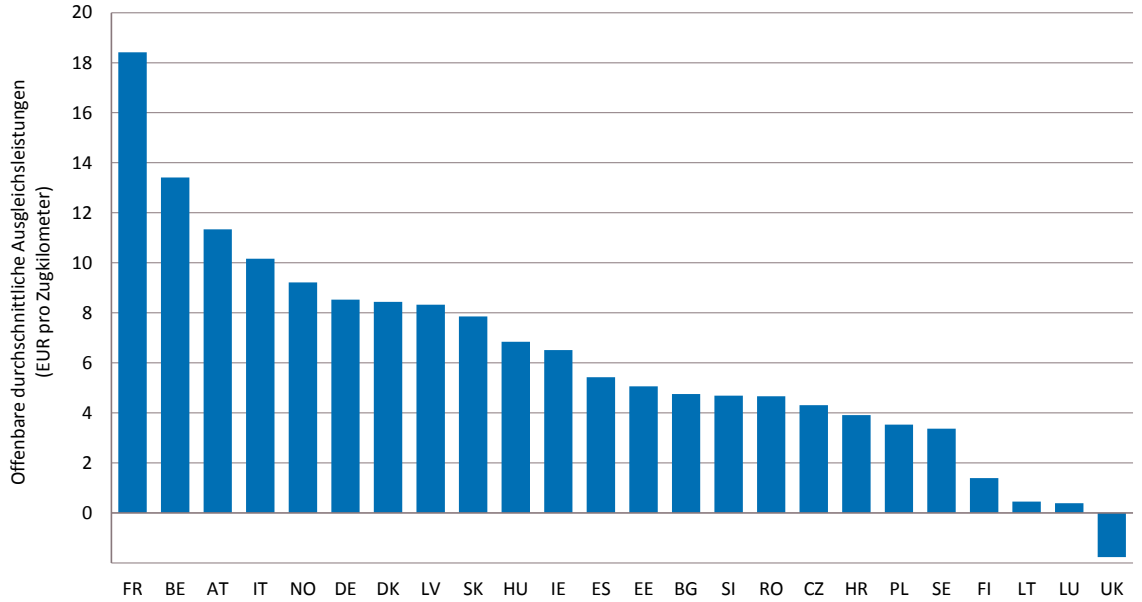
Abbildung 14: Ausschreibungen und Direktvergaben im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen 2016



Quelle: RMMS 2018. Keine Daten für die Niederlande.

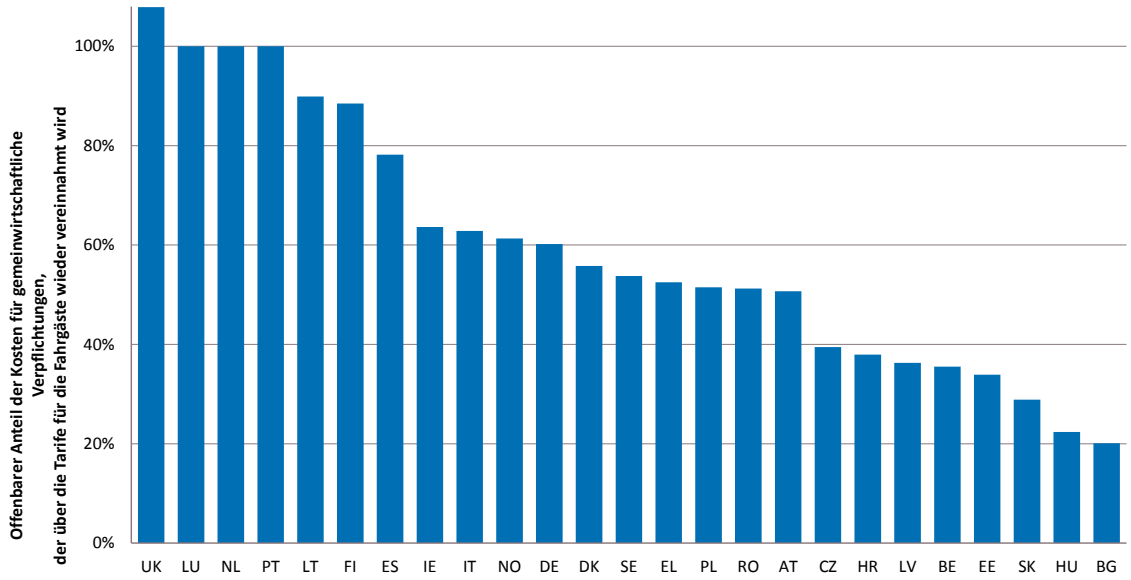
Die Höhe der Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen pro Zugkilometer sowie der über die Tarife für die Fahrgäste wieder vereinnahmte Anteil der Kosten für diese Verpflichtungen unterscheiden sich im Ländervergleich stark. Im Vereinigten Königreich, wo die Bieter auf Exklusivrechte im Rahmen von Verträgen über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen („Konzessionen“) ggf. einen „Aufschlag“ entrichten, wenn nach ihrer Ansicht die Dienste auf Basis der aktuellen (regulierten) Höhe der Zugangsentgelte und Tarife rentabel betrieben werden können, weisen die durchschnittlichen Ausgleichsleistungen negative Werte auf.

Abbildung 15: Offenbare durchschnittliche Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen 2016



Quelle: RMMS 2018. Keine Daten für Griechenland, Niederlande und Portugal.

Abbildung 16: Offenbarer Anteil der Kosten für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, der über die Fahrgasttarife wieder vereinnahmt wird, 2016



Quelle: RMMS 2018. Keine Daten für Frankreich und Slowenien.

5.6. Erteilung von Genehmigungen

Die **Zahl der aktiven Genehmigungen** für Eisenbahnunternehmen schwankte 2016 von 448 in Deutschland bis zu 2 in Luxemburg und Irland. Polen und die Tschechische Republik meldeten ebenfalls über 100 aktive Genehmigungen und das Vereinigte Königreich gab über 50 an.

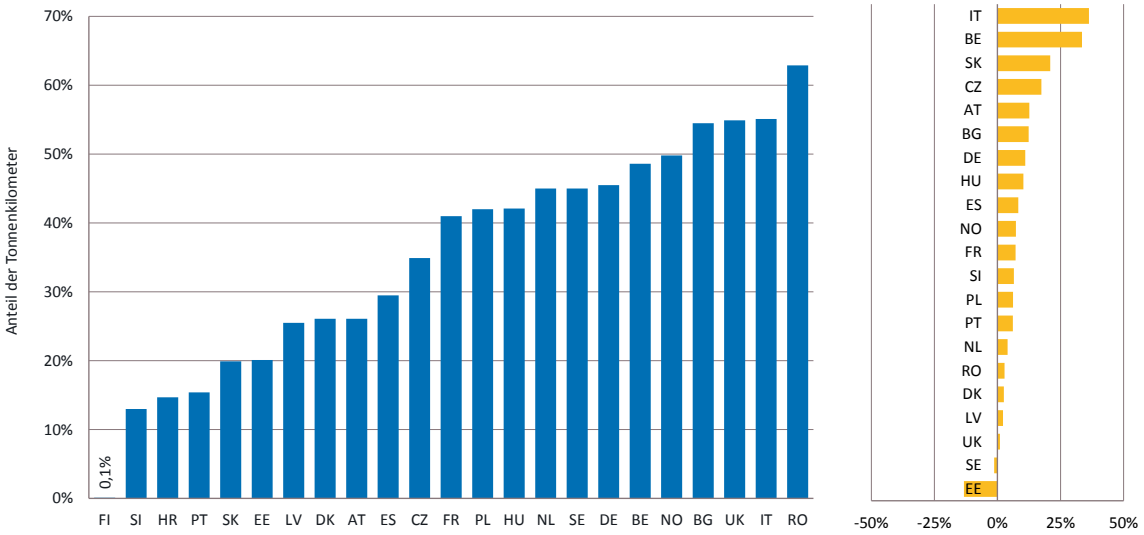
Die **durchschnittlichen Entgelte** für den Erhalt einer Genehmigung lagen 2016 zwischen 37 500 EUR in Portugal und 10 EUR in Kroatien.

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

5.7. Grad der Marktöffnung und Nutzung der Zugangsrechte

Der **Schienengüterverkehrsmarkt** wurde im Jahr 2007 dank der EU-Rechtsvorschriften **dem Wettbewerb** geöffnet. 2016 waren in allen Ländern außer Griechenland, Irland, Litauen und Luxemburg neue Betreiber aktiv, die mit den etablierten nationalen Betreibern konkurrierten, und in der Hälfte dieser Länder betrug **der Marktanteil** der Wettbewerber über 40 %. Von 2011 bis 2016 stieg der Marktanteil der Wettbewerber in allen EU-Ländern kontinuierlich an. Nur in Schweden und Estland verloren die Wettbewerber an Boden, wobei in Estland ihr Marktanteil von 41 % auf 20 % fiel.

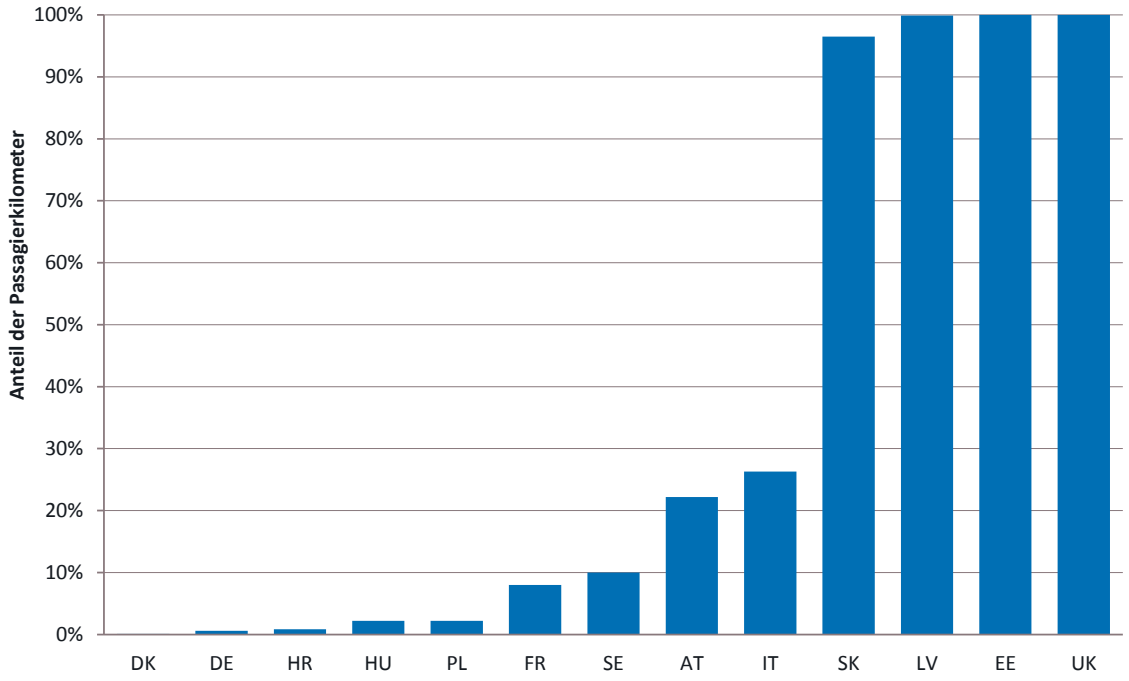
Abbildung 17: Konkurrierende Unternehmen im Güterverkehr: Marktanteil und durchschnittlicher Gesamtanstieg 2011-2016



Quelle: RMMS 2018. Ein einziger Betreiber mit 100 % Marktanteil in Griechenland, Irland, Litauen und Luxemburg.

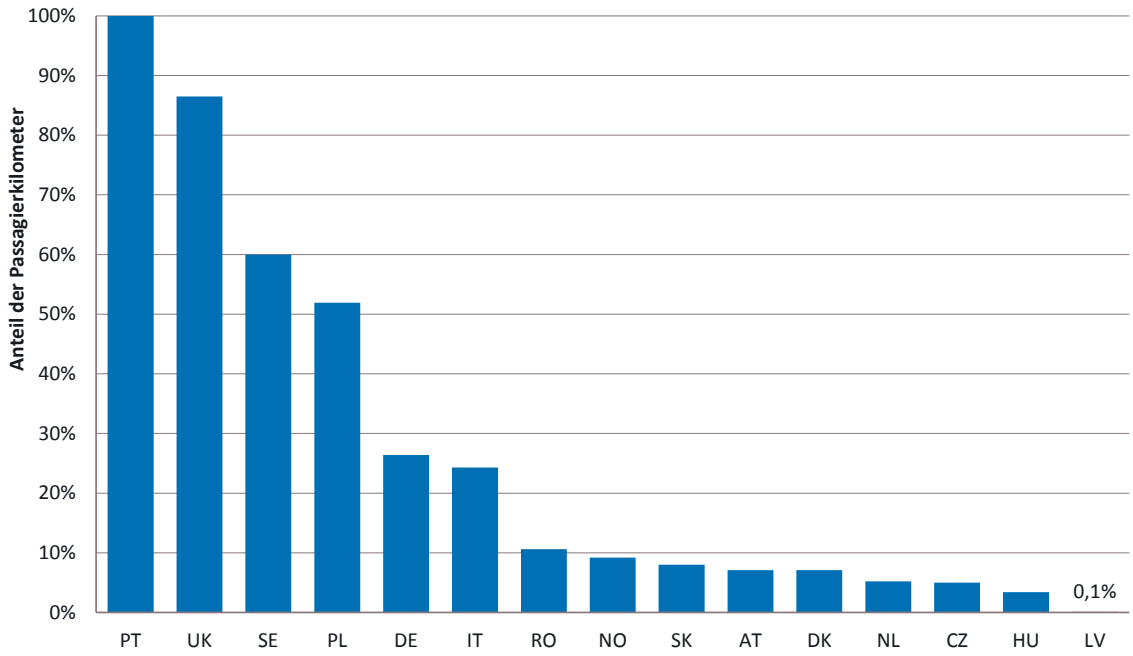
Während der Markt für **grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste** seit 2010 eine **Wettbewerbsöffnung** erfährt, wird der Zugang zu den **inländischen Schienenpersonenverkehrsmärkten** bis zur Umsetzung des vierten Eisenbahnpakets nach wie vor von den Mitgliedstaaten geregelt. Eisenbahnunternehmen, die im Bereich des Schienenpersonenverkehrs operieren, können ihre Dienste im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen oder zu rein marktüblichen Bedingungen (d. h. ohne öffentliche Ausgleichsleistungen) erbringen. Für beide Märkte gilt, dass die Dienste entweder von nur einem etablierten Monopolbetreiber angeboten werden oder anderen konkurrierenden Eisenbahnunternehmen offenstehen können. Den gemeldeten Zahlen zufolge sind lediglich in der Hälfte der Mitgliedstaaten konkurrierende Betreiber in dem marktwirtschaftlich organisierten Schienenpersonenverkehrsmarkt aktiv. Ihr **Marktanteil** liegt im Allgemeinen über 10 % und in vier Mietgliedstaaten werden nahezu alle kommerziellen Dienste von neuen Marktteilnehmern angeboten. Auch im Segment der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sind alternative Betreiber präsent, jedoch liegt ihr Marktanteil nur in wenigen Mitgliedstaaten über 10 %.

Abbildung 18: Wettbewerber im marktwirtschaftlich organisierten Schienenpersonenverkehrsmarkt, Marktanteil 2016



Quelle: RMMS 2018. Keine Daten für Belgien, Tschechische Republik, Irland, Niederlande und Rumänien.

Abbildung 19: Wettbewerber im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Schienenpersonenverkehr, Marktanteil 2016



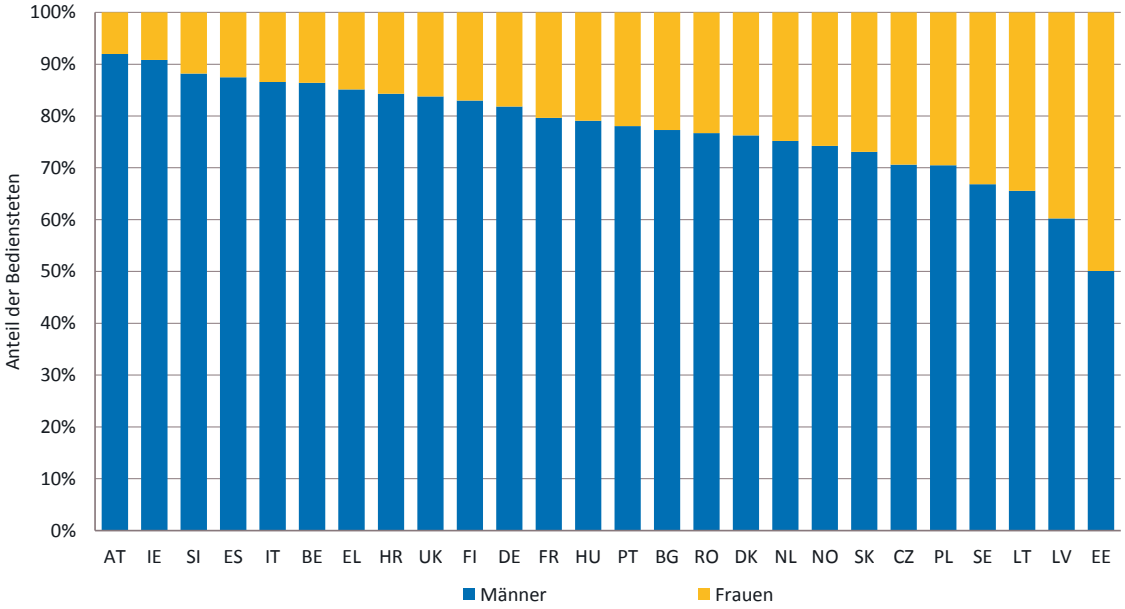
Quelle: RMMS 2018. Die übrigen Mitgliedstaaten meldeten einen einzigen Betreiber.

5.8. Beschäftigung und soziale Bedingungen

Laut den RMMS-Daten der Mitgliedstaaten und Norwegen waren Ende 2016 mit etwa 600 000 bei den Eisenbahnunternehmen und 440 000 bei den Infrastrukturbetreibern etwas über 1 Mio. Menschen im europäischen Eisenbahnsektor beschäftigt.

Die Arbeitskräfte sind vorwiegend männlich, der durchschnittliche Frauenanteil betrug lediglich 21 %. Der Anteil an weiblichen Bediensteten schwankt zwischen 50 % in Estland und 8 % in Österreich.

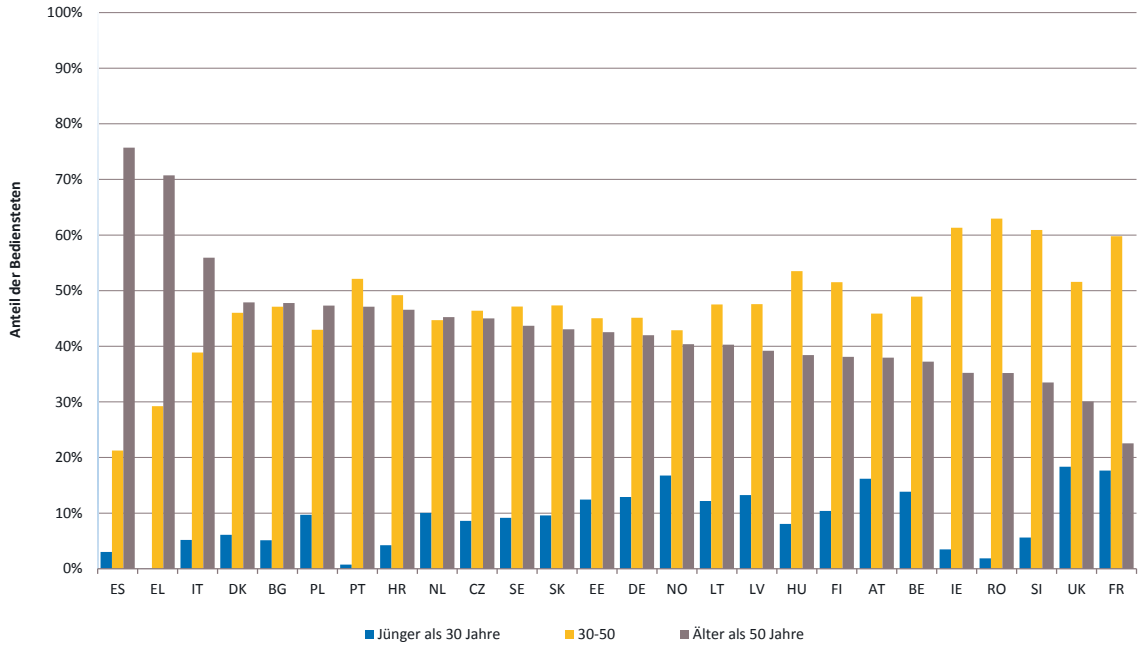
Abbildung 20: Beschäftigte nach Geschlecht und Ländern, 2016



Quelle: RMMS 2018. Keine Daten für Luxemburg.

Die Überalterung der Arbeitskräfte gibt nach wie vor Anlass zur Sorge, insbesondere in Spanien, Griechenland und Italien, wo im Jahr 2016 über 50 % der Arbeitskräfte über 50 Jahre alt waren.

Abbildung 21: Beschäftigte nach Altersgruppen und Ländern, 2016



Quelle: RMMS 2018. Keine Daten für Luxemburg.

Laut den Daten befinden sich mindestens 90 % der Bediensteten in einem unbefristeten Arbeitsverhältnis, was einerseits die Notwendigkeit, gut ausgebildetes Personal wie Triebfahrzeugführer und Fahrdienstleiter zu halten, und andererseits die historische Beschäftigungspolitik widerspiegelt. Zudem sind mindestens 80 % der Beschäftigten in Vollzeit angestellt.

Nur einige wenige Mitgliedstaaten berichteten über die Existenz von Ausbildungs- und Praktikumsprogrammen, die eher bei Eisenbahnunternehmen in Österreich und im Fall Deutschlands bei Infrastrukturbetreibern üblich sind.

6. Fazit

Die Schlussfolgerungen in diesem Abschnitt beruhen auf der Analyse in dem vorliegenden Bericht und begleitenden Arbeitsdokument. Sowohl die Relevanz laufender Initiativen der Kommission als auch der Rechtsetzungsbedarf im Eisenbahnsektor werden dabei untersucht.

Der Eisenbahnbereich der EU ist weiterhin auf dem Wachstumspfad und insbesondere im Zeitraum 2011–2016 ist das Fahrgastaufkommen erheblich gestiegen. Das Frachtvolumen ist jedoch weiterhin Schwankungen unterworfen, was 2016 zu einem Rückgang des Verkehrsträgeranteils gegenüber der Straße führte. Gleichzeitig ist eine schrittweise Öffnung der Schienenverkehrsmärkte festzustellen und das Sicherheitsniveau ist nach wie vor hoch. Eine sukzessive Entwicklung des Sektors hin zu einer höheren Leistungsorientierung, mehr Innovation und einer stärkeren Einbeziehung der Kundenbedürfnisse zeichnet sich ab.

Der Schienenverkehr leistet durch das Angebot an sauberer Mobilität und hoher Effizienz einen wichtigen Beitrag zum Verkehrsträgermix in der EU. Während gegenüber der Situation vor fünf Jahren eine Steigerung der Zufriedenheit der Europäer mit den

Schienenpersonenverkehrsdiensten verzeichnet werden kann, besteht bei den Fahrgastrechten weiterhin Verbesserungsbedarf. Die Verhandlungen mit den Gesetzgebern über den 2017 vorgelegten Vorschlag der Kommission zur Änderung der Verordnung (EG) 1371/2007[22] über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr dauern noch an.

Die skizzierten Entwicklungen haben sich vor dem Hintergrund eines tief greifenden Wandels innerhalb des Sektors vollzogen, der durch die strukturellen Änderungen, die durch EU-Rechtsvorschriften vor über 20 Jahren eingeleitet und 2016 mit Verabschiedung des vierten Eisenbahnpakets vollendet wurden, vorangetrieben wurde. Im Rahmen der Umsetzung der technischen Säule dieses Pakets ab Juni 2019 wird sich die Interoperabilität der nationalen Schienennetze weiter verbessern. Auch im grenzüberschreitenden Betrieb zwischen den Mitgliedstaaten wird es zu Bürokratieabbau kommen und die Rolle der Eisenbahnagentur der Europäischen Union gestärkt werden. Die marktpolitische Säule vollendet die Öffnung der Inlandsmärkte bis Dezember 2019 und macht bis spätestens Dezember 2023 bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen in der EU den Grundsatz wettbewerbsgestützter Vergabeverfahren zur Auflage – Direktvergaben sind dann nur noch in Ausnahmefällen zulässig.

Die Kommission hat ihre Arbeit an den notwendigen Durchführungsmaßnahmen im Interesse eines funktionierenden Marktes fortgesetzt. Sie konzentriert sich nun auf die Durchsetzung und stellt sicher, dass beide Säulen des Pakets richtig umgesetzt und angewandt sowie Durchführungsrechtsakte erlassen und befolgt werden.

Was die Schwierigkeiten des Schienengüterverkehrs angeht, seinen Verkehrsanteil zu erhöhen, so macht der internationale Charakter diese Dienste besonders anfällig für Interoperabilitätsbarrieren und Probleme der grenzübergreifenden Koordinierung. Um diesem Umstand zu begegnen, verfolgt die Kommission eine Agenda einander ergänzender Initiativen und Maßnahmen. Erst unlängst wurde die langjährige Politik der Kommission, die auf die Verwirklichung der Interoperabilität ausgerichtet ist (einschließlich einer effizienten und koordinierten ERTMS-Einführung) gestärkt, wobei vor allem die Lösung konkreter operativer Probleme im grenzüberschreitenden Verkehr im Mittelpunkt steht.

Die Politik der Kommission zur Entwicklung der Infrastruktur in Gestalt von Maßnahmen für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) verfolgt das Ziel, die Infrastruktur durch die Beseitigung von Engpässen und Verbindungslücken zu verbessern. Für den kommenden Finanzrahmen hat die Kommission vorgeschlagen, die finanzielle Unterstützung aus der Fazilität „Connecting Europe 2“, dem Kohäsionsfonds, dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) sowie dem Fonds „InvestEU“ auch dafür einzusetzen, die Digitalisierung des Schienenverkehrs schneller voranzutreiben. Um die Schienenverkehrsbranche bei der Inanspruchnahme von Finanzmitteln zu unterstützen, entwickelt die Kommission derzeit im Rahmen ihres Aktionsplans zu nachhaltigen Finanzierungen[23] eine Methodik für die Bewertung der „grünen Komponenten“ von Eisenbahnprojekten.

Die Schienengüterverkehrskorridore sind nach wie vor ein wichtiger Teil der Politik der Kommission zur Förderung des Schienengüterverkehrs. Die Bewertung der Verordnung

[22] 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).
[23] https://ec.europa.eu/info/publications/180308-action-plan-sustainable-growth_en

zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für den Güterverkehr[24] sowie der Richtlinie über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern[25] ist noch im Gang. Mit dem Ziel, den Schienengüterverkehr zu stärken, schlug die Kommission im November 2017 als Teil ihres zweiten Mobilitätspakets eine Änderung der Richtlinie über die Regeln für den kombinierten Güterverkehr 92/106/EC[26] vor, um neue und effektivere Unterstützungsmaßnahmen für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene bereitzustellen.

Diese wichtige Politik wird von Anstrengungen flankiert, gegen das Problem des Schienenlärms vorzugehen, den Schienenverkehr durch den Einsatz digitaler Technologien besser in das multimodale Verkehrssystem einzubinden und Innovationen zu fördern, insbesondere durch die Tätigkeiten des gemeinsamen Unternehmens Shift2Rail[27].

Darüber hinaus kann der Schienenverkehr nicht isoliert von den anderen Verkehrsträgern betrachtet werden: seine Konkurrenzfähigkeit hängt auch von den Rahmenbedingungen für den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern ab. Die Kommission strebt aus diesem Grund gleiche Bedingungen für den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern an, u. a. durch das Mobilitätspaket und die Änderung der Eurovignetten-Richtlinie[28]. Zudem hat die Kommission eine umfassende Studie über die Internalisierung externer Kosten im Verkehr in Auftrag gegeben. Diese Maßnahme wird dazu beitragen zu bewerten, inwieweit das Nutzerprinzip und das Verursacherprinzip für die einzelnen Verkehrsträger in den Mitgliedstaaten angewandt werden.

Eine verlässliche Überwachung des Schienenverkehrsmarkts gehört nach wie vor zu den Prioritäten, um die Marktentwicklungen verfolgen und Leistungsmaßstäbe setzen zu können.

[24] 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).
[25] Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51-78).
[26] Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38).
[27] https://shift2rail.org/
[28] https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_de