

Standardisierung und Interoperabilität und das vierte EU-Eisenbahnpaket

Prof. Kay Mitusch, KIT

19. / 20. September 2013
46. Freiburger Verkehrsseminar

Network Economics



Vorbemerkung

- **Titel: „Standardisierung und Interoperabilität und das vierte EU-Eisenbahnpaket“**
- **Dieser Vortrag befasst sich mit dem Problem der Fragmentierung der europäischen Märkte im Schienenpersonenverkehr (SPV)**
- **Neben der fehlenden Marktöffnung ist diese Fragmentierung in erster Linie auf die fehlende Interoperabilität des Wagenmaterials zurückzuführen**
- **Die Bemühungen der EU zur Überwindung der technologischen Fragmentierung werden kurz skizziert**

Gliederung

- **Schienenpersonenfernverkehr (SPFV):
Erfahrungen HKX mit Wagenmaterial**
- **Schienenpersonennahverkehr (SPNV):
Fragmentierte Märkte für Wagenmaterial**
- **Die Bemühungen der EU zur technologischen
Harmonisierung (inkl. 4. Paket)**
- **Fazit zum SPV**

SPFV: Erfahrungen HKX

- **Zentrale Markteintrittsbarriere: Das Zusammentreffen von 4 notwendigen Voraussetzungen:**

1. Auftreten profitabler Marktnischen

2. Zugang zu Trassen in diesen Marktnischen (langfristig als Rahmenverträge)

3. Zugang zu Rollmaterial

4. Zugang zu Finanzierung des Rollmaterials

SPFV: “Window of Opportunity” für Wettbewerb scheint geöffnet

- **Die Probleme der DB Fernverkehr mit ihrem Rollmaterial und mit der Beschaffung neuen Rollmaterials**
 - **reißen Marktnischen auf (Voraussetzung 1)**
 - **und lassen dort auch Trassen frei (Voraussetzung 2)**

SPFV:

„Window of Opportunity“ wieder verschlossen wg. fehlender Interoperabilität beim Wagenmaterial

■ **Neue Wagen:**

Lange Bestellzeiten wg. geringer Produktionskapazitäten (siehe DB),
lange Zulassungszeiten für Änderungen an den Wagen

■ **Gebrauchte nicht in D zugelassene Wagen:**

Lange Zulassungszeiten, hohe Kosten der Zulassung

■ **Gebrauchte in D zugelassene Wagen:**

Markt leergefegt, auch wg. taktischer Maßnahmen der DB

■ **Finanzierung:**

Schwierig, da Kosten für Wagen aufgrund fehlender Interoperabilität in
hohem Ausmaß “versunken” sind (trotz leergefegten Marktes, da Zahl
der potenziellen Wettbewerber in D extrem klein)

SPNV: Markteintrittsbarrieren wg. fehlender Interoperabilität beim Wagenmaterial

- **Fehlende Interoperabilität:**
 - **Kein homogener EU-Markt für neues oder gebrauchtes Rollmaterial**
 - **Hohe Produktionskosten für kleine Serien**
 - **Hoher Anteil versunkener Kosten beim Rollmaterial**
 - **Hohes Risiko aufgrund hoher Langlebigkeit des Rollmaterials (ca. 30 Jahre)**
 - **Schwierigkeiten, Finanzierung zu finden**
 - **Markteintrittsbarriere!**

SPNV: Markteintrittsbarrieren wg. fehlender Interoperabilität beim Wagenmaterial

- **Abhilfe Interoperabilität:**
 - **Plattformkonzepte für Wagen mit EU-weit zugelassener Plattform**
 - **Vereinheitlichung der Bahnsteige in Europa (Höhe, Länge, Abstand zum Fahrzeug)**

SPNV: Markteintrittsbarrieren

- Abhilfe nach dem 4. Paket

- COM(2013) 28 final: Vorschlag der Kommission für eine Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Artikel 5a:
- „... sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass das Restwertrisiko des Rollmaterials von der zuständigen Behörde unter Einhaltung der Regeln für staatliche Beihilfen getragen wird, falls Betreiber, die sich an Ausschreibungsverfahren für öffentliche Dienstleistungsaufträge beteiligen möchten und können, dies beantragen, um an Ausschreibungsverfahren teilnehmen zu können.
- Die zuständige Behörde kann die in Unterabsatz 1 enthaltene Anforderung auf eine der folgenden Arten erfüllen:“
 - **durch Erwerb und Bereitstellung**
 - **durch Übernahme einer Bürgschaft**
 - **durch Übernahmeverpflichtung bei Neuausschreibung**

SPNV: Markteintrittsbarrieren - Abhilfe nach dem 4. Paket

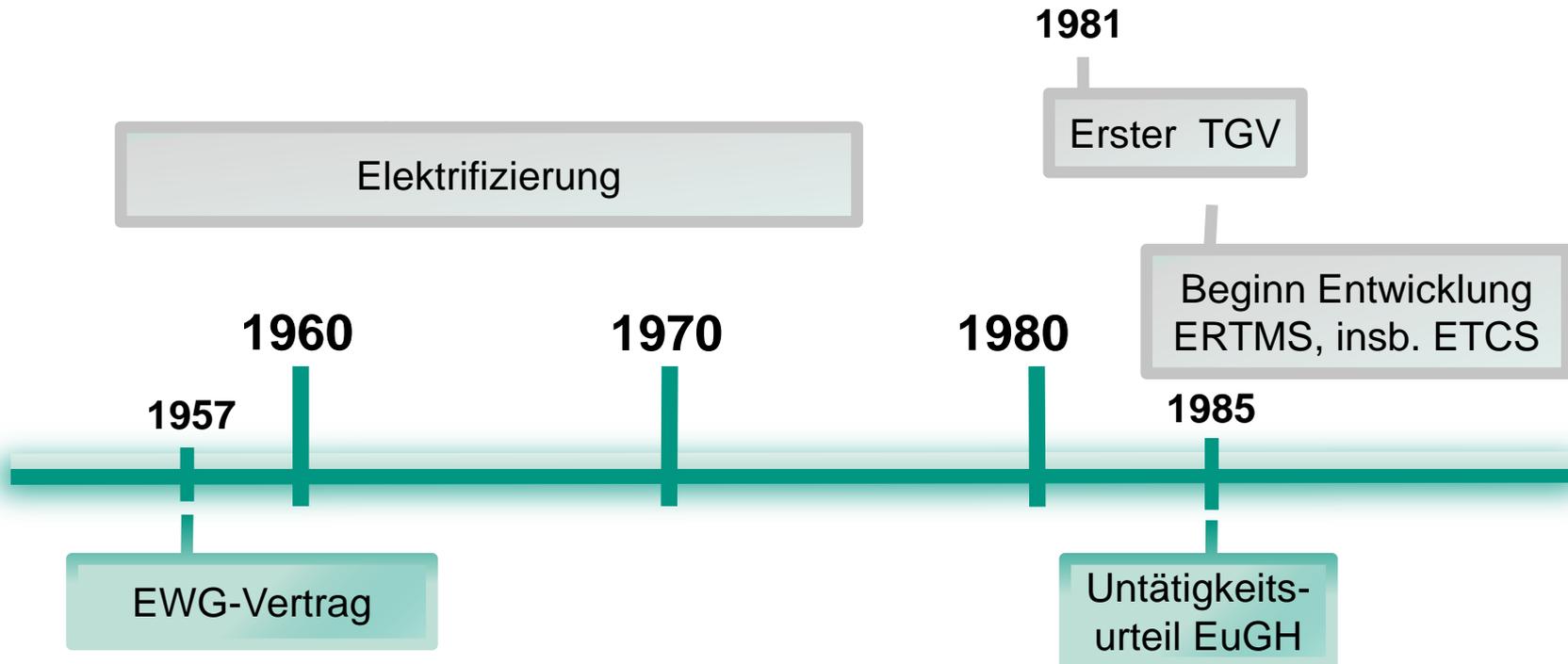
- **durch Erwerb und Bereitstellung**
 - Aufgabenträger muss unternehmerische Funktion des Wagen-Managements übernehmen oder eine weitere Firma zwischenschalten

- **durch Übernahme einer Bürgschaft**
 - Aufgabenträger begibt sich ins Risiko. Hat später starken Anreiz, den Anschlussauftrag an dasselbe EVU zu vergeben.

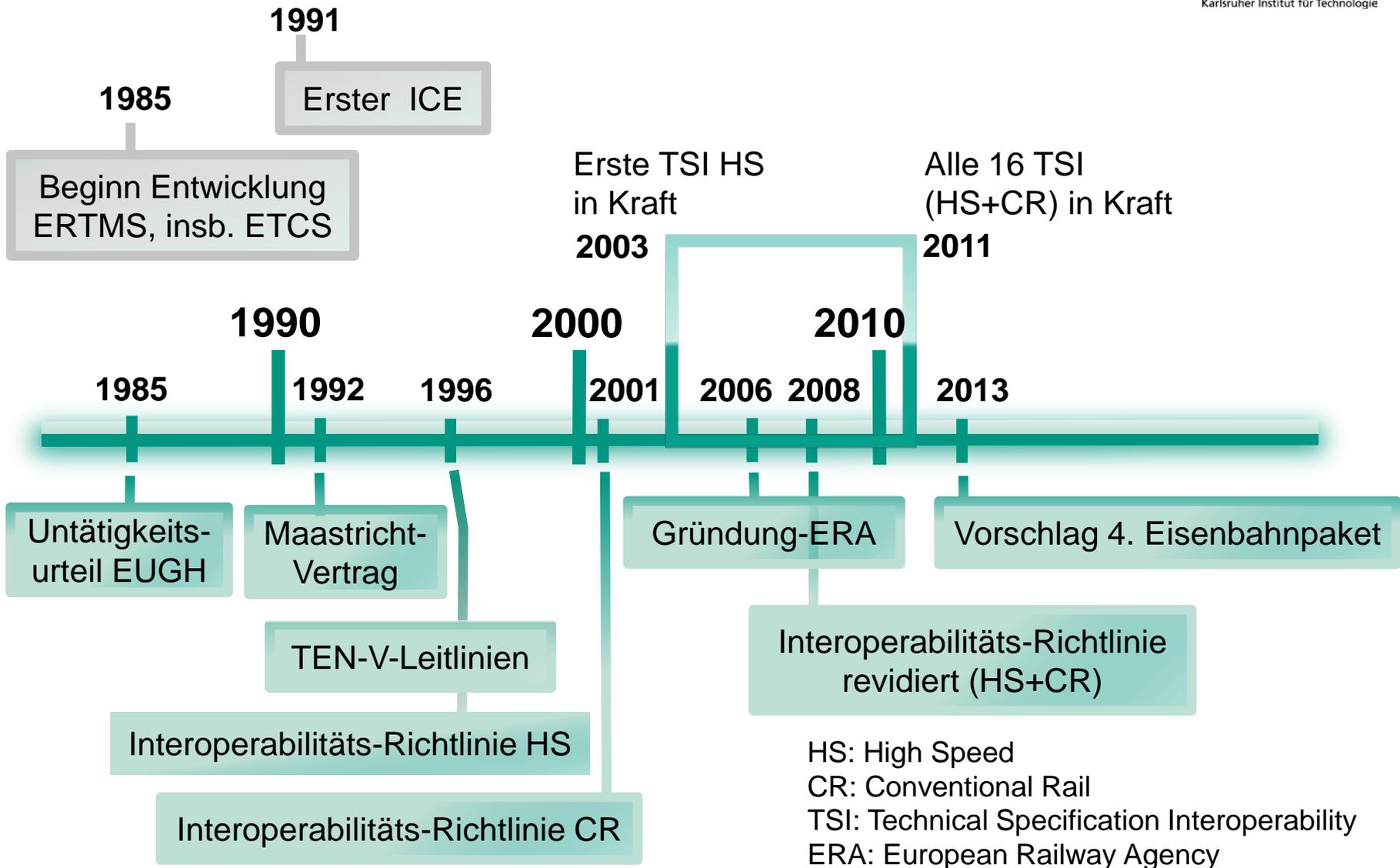
- **durch Übernahmeverpflichtung bei Neuausschreibung**
 - Mischung der beiden o.g. Effekte

- **Fazit:**
 - **Gegenwärtig können diese Maßnahmen angezeigt sein**
 - **Aber viel besser wäre ihre Ersetzung durch Interoperabilität**

Harmonisierungsbemühungen der EU



Harmonisierungsbemühungen der EU



Zentrale Aspekte der “technischen Säule” des 4. Eisenbahnpakets

- **Weitere Vereinheitlichung der technischen Standards**
- **Zunehmende Zentralisierung der Zulassungsprozesse bei der European Railway Agency (ERA)**
- **Förderung der Cross Acceptance zwischen Staaten**

- **Parallel dazu (nicht im 4. Paket):
Weitere Förderung der SGV-Korridore (EU Kernnetz)**

Fazit zum SPV

- **“Technische Säule” des 4. Eisenbahnpakets ist ein bedeutender Zwischenschritt auf dem Weg zur Interoperabilität**
- **“Technische Säule” sollte ggf. beschleunigt verabschiedet werden**
- Langfristig wird die entscheidende Frage sein, ob die nationalen Zuständigkeiten in Zulassungsfragen und die nationalen Besonderheiten der Infrastrukturen (CCS, Bahnsteige, Bahnstrom) überwunden werden können
- Der unternehmerische Spielraum auf Infrastrukturebene wird durch die zunehmenden Vorgaben zur Interoperabilität eingeschränkt

**Vielen Dank für die Aufmerksamkeit
& Grüße aus Karlsruhe!**

