

Arbeitsprogramme zur Stärkung des Eisenbahnsektors

Fachgespräch zu grenzüberschreitenden öffentlichen
Personennahverkehren in Europa

31.5.2017 – Vertretung des Landes Brandenburg bei der Europäischen Union in Brüssel

Wer ist ALLRAIL?

- ALLRAIL ist die Allianz der wirklich privaten Schienenverkehrsunternehmen und Vertriebsfirmen des Fracht- und Passagierbereichs, die sich der Vision der Europäischen Kommission nach einem einheitlichen europäischen Eisenbahnsektor verschrieben hat.

 - ALLRAIL besteht nur aus privaten Unternehmen, keine Staatsbahnen sind Mitglieder.
 - ERFA (Verband von 30 privaten und unabhängigen Güterverkehrsunternehmen)
 - LEO Express
 - MTR Nordic
 - NTV
 - Regiojet
 - Trainline
 - WESTbahn
- ⇒ Eintrittskriterium ist das Bekenntnis zur Liberalisierung, zum Wettbewerb und zur Marktöffnung.
- Die Mitglieder von ALLRAIL glauben daran, dass fairer Wettbewerb und offene Märkte der einzige Weg sind, um erfolgreich Güter und Passagiere von der Straße auf die Schiene zu bringen und neue Kunden zu gewinnen. Das Ziel ist es, leistbaren und attraktiven Schienengüter- und Passagierverkehr sicherzustellen und die Vorteile des umweltfreundlichen Transportwegs Schiene zu betonen.

 - ALLRAIL unterstützt alle Initiativen für eine attraktive und zukunftsorientierte Gesetzgebung und Regulierung im Eisenbahnbereich. Damit unterstützt ALLRAIL logischerweise die aufrechten und intensiven Bemühungen der EU-Kommission, den Wettbewerb im Bahnverkehr zu stärken.

Mehr Wettbewerb im Bahnverkehr ist wirklich dringend notwendig!

- Aktuell gibt es nur ganz wenige Beispiele für Open Access Bahn-Wettbewerb in Europa.
 - Auch die wettbewerblichen Vergaben von Nahverkehrsaufträgen sind nur in wenigen Ländern wie Deutschland institutionalisiert.
- ⇒ **Ohne Wettbewerb aber wird der Bahnsektor nicht an Dynamik gewinnen.**
- Damit sind Klimaziele in Gefahr.
 - Damit verlieren Kunden Anreize, um auf den Öffentlichen Verkehr umzusteigen → Wettbewerb fördert niedrige Preise und schafft damit Kundenanreize.
 - Wettbewerb ist der Schlüssel zur Auslastung teurer Infrastruktur.
- ⇒ Wettbewerb im Bahnsektor ist aber EU-weit noch nicht so entwickelt wie in Deutschland, zumindest im Bereich der Vergabe von Leistungsbestellungen für öffentliche Verkehrsdienste.

Was möchte ALLRAIL?

- Die Leitlinien von ALLRAIL konzentrieren sich darauf, die Eisenbahn zur besten Wahl für bestehende und neue Kunden zu machen.

Die beiden Hauptziele:

- verbesserter Zugang zum Eisenbahnsystem für Geschäftsreisende und Privatreisende
- Infrastrukturkosten so niedrig wie möglich (nach EU-Vorschriften) halten, um den realen Wettbewerb zwischen Schiene und Straße zu erleichtern

Ein positiver Wettbewerb bringt mehr Kunden für alle Eisenbahnen und führt somit zu einem deutlich höheren Marktanteil.

- Bei ALLRAIL konzentrieren wir uns auf

ALLES für den Kunden
ALLES für den Eisenbahnmarkt
ALLES für die Umwelt
ALLES für die Zukunft

- ⇒ Nur zufriedene Kunden kommen wieder und nur davon leben Private!
 - ⇒ Damit ist klar, wer sich wirklich um die Kunden sorgt.



Alliance of Rail New Entrants

ALLRAIL Arbeitsprogramme

Faire Infrastrukturkosten

- Ein EU-weiter Standard für eine faire, konsistente und nachvollziehbare direkte Kostenermittlung für alle europäischen Infrastrukturbetreiber ist ein Muss.
- Die aktuelle Markup-Diskussion muss gelöst werden und ALLRAIL schlägt folgende Lösung vor:
 - Ist in einem Land eine Straßenpreisgestaltung in Abhängigkeit von den Straßenkilometern (und keine Vignetten-Flatrate) vorhanden, so ist ein Markup-Zuschlag anwendbar. Wenn nicht, dann kann kein Markup zugewiesen werden. Dies ist die einzige Möglichkeit, fairen Wettbewerb zwischen den Modi zu sichern.

Finanzierungslösungen

- Eine „positive Diskriminierung“ der staatlichen Eisenbahnen mit Hilfe von Darlehen mit staatlichen Garantien darf nicht mehr länger nur für Staatsbahnen möglich sein.
- EUROFIMA-Zugförderung muss für alle privaten Unternehmen, die im Fracht- und Personenverkehr tätig sind, sowohl für Open Access als auch für PSO-Verträge sofort geöffnet werden.

Durchsetzung des diskriminierungsfreien Zugangs

- Alle Fälle von Diskriminierung müssen beseitigt werden, insbesondere wenn ein Vorfall durch eine marktbeherrschende Situation verursacht wird.

Abbau von Verkaufsschranken

- ALLRAIL fordert eine obligatorische Eröffnung aller staatlichen Eisenbahn-Vertriebskanäle, um alle privaten Unternehmen zu verkaufen.
- Nur wenn die Kunden sich selbst informieren und ihr Ticket auf einer bekannten Plattform kaufen können (egal ob online, in Callcentern oder über Fahrkartenautomaten) und so eine umfassende Auswahl an transparenten Fahrplaninformationen erhalten können, die nicht durch den Algorithmus eines Unternehmens gesteuert werden und dann aus einer Reihe von konkurrierenden Angeboten wählen können, ist ein Vollbild für sie verfügbar.
- ALLRAIL fordert auch, dass alle Vertriebsplattformen die volle Unterstützung durch die etablierten Anbieter haben müssen, um Fahrplan und Tickets mit völlig gleichen Informationslevels (bis hin zu real-time-data) und zu identen Bedingungen (von Preisen bis Konditionen) an alle Kunden bereitstellen zu können.
- Wenn das Erhalten des besten Preises über unterschiedliche Portale – speziell aber Incumbent-Portale – uneingeschränkt möglich ist, dann haben die Kunden gewonnen. Und in der Folge wird dann die Eisenbahn völlig neue Kundensegmente anziehen.

“Economic Equilibrium-Test” nur für ausgeschriebene PSO´s

- Direkt vergebene Aufträge garantieren höhere Margen als Ausschreibungen. Aus diesem Grund kann der Economic Equilibrium-Test nur in solchen Fällen angewandt werden, wobei auch die vollständigen erwarteten positiven Netzeffekte zur Senkung der Ausgleichszahlungen untersucht werden müssen. Nur diese Umstände können die Einmischung in den Wettbewerb rechtfertigen.

Gegenseitige Ticketanerkennung

- Um dem Kunden völlige Flexibilität und mehr Chancen zu bieten, ist es unvermeidlich, dass alle Bahnunternehmen Tickets von allen anderen Firmen akzeptieren müssen.
- Eine Ausnahme von dieser Regel können nur ganz spezielle kontingentierte Unternehmens-Angebote sein, die mit vorgewählten Zügen bei Sonderaktionen verbunden sind.
- Ticketanerkennung ist ein Schlüssel zum Wettbewerb, da aufgrund der Feeder-Verkehre und Anschlüsse zu Fernverkehrszügen sonst die Kunden wegen der Einsparungen aufgrund eines Tarifs mit Preisdegression (vielfach in Europa verbreitet) aber auch der Single-Ticket-Möglichkeit etc. kein anderes Unternehmen als den Incumbent wählen.
- Eine künftige Erhöhung der Flexibilität bei der Zugwahl wird für den Kunden ein enormer Vorteil sein und durch faire Abgeltungs-/Einnahmenaufteilungsvereinbarungen erreicht werden.

Voller Zugang zu Anlagen

- Eine gewünschte maximale Auslastung aller Einrichtungen der Staatsbahnen kann leicht erreicht werden, indem man sie wirklich und überall für neue Anbieter öffnet.
- Eine unabhängige Inspektionsbehörde der EU-Kommission könnte freie Kapazitäten erfassen und zuteilen.
- Eine effiziente Nutzung bestehender Anlagen führt zu niedrigeren Kosten und letztlich zu besseren Konditionen für Kunden im Güter- und Personenverkehr.

- Es ist ein Muss für alle Eisenbahnunternehmen, alle notwendigen sozialen Standardanforderungen zu erfüllen.
- Gleichzeitig ist ein fairer Zugang zu allen Personalressourcen erforderlich. Überkapazitäten von zB Lokführern der Staatsbahnen sollten für andere Unternehmen einerseits in Bezug auf die Sicherung der effizientesten Nutzung der verfügbaren Arbeitskräfte und andererseits als Nutzen für den Kunden verfügbar sein.

Koordination von Arbeiten an der Infrastruktur

- ALLRAIL unterstützt uneingeschränkt neue EU-Vorschriften, die einen Rahmen für Infrastrukturarbeiten schaffen, mit der Verpflichtung der frühzeitigen Veröffentlichung von Störungen und Konsultation der Eisenbahnunternehmen, sowie die Bereitstellung von Umleitungswegen bei Infrastrukturarbeiten, die einen großen Einfluss auf den Eisenbahnverkehr haben.
- Die Eisenbahnunternehmen müssen im Voraus über Störungen Bescheid wissen, um ihre Tätigkeiten und den Transportbedarf anzupassen.
- Es müssen auch alle Anstrengungen unternommen werden, um die Kosten einer Störung für die Eisenbahnunternehmen zu begrenzen.

Einheitliche Betriebsprache für den Bahnbereich

- Eisenbahnunternehmen stehen in Bezug auf Kunden im Wettbewerb mit Straßentransportern (Trucks und Busse), deren Fahrer keine gleich hohen sprachlichen Anforderungen aufweisen müssen.
- Wenn die Schiene das Transportaufkommen aufrechterhalten oder sogar erhöhen soll, müssen die Sprachanforderungen der Fahrer auf ein Niveau vereinheitlicht werden, das die Sicherheit des Schienensystems gewährleistet und gleichzeitig gewährleistet, dass die Kosten nicht das Geschäftsmodell der Bahn untergraben.

Forcierte Umsetzung der Angelegenheiten im Zusammenhang mit dem 4. Eisenbahnpaket

- Die Umsetzung des neuesten Eisenbahnpakets ist eine Weiterentwicklung des gesamten Sektors. Es ist von größter Wichtigkeit, alles zu verhindern, was die Eisenbahn benachteiligt, seien es alte Monopole oder veraltete und unangefochtene Vormachtstellungen.

Notwendigkeit einer klaren Finanzierungslösung für die fahrzeugseitige ETCS-Ausrüstung im Güterverkehr

Ausflug
Güterverkehr

- Die unerschwinglichen Kosten der ETCS-Bordausrüstung unterschiedlichen Levels gefährden die Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahnen und bedrohen viele kleine Eisenbahnunternehmen, für die eine Investition in ein teures Vorhaben ohne Möglichkeit der Kostenweitergabe an die Kunden eine klare Gefahr für ihre Lebensfähigkeit ist.

Schienengüterverkehrskorridore

- Schienengüterverkehrskorridore sind ein positives Instrument zur Verbesserung des Schienenangebots für die Kunden und bieten eine gute Basis für die Straffung des Bahnverkehrs und die Priorisierung der Kapazitäten für grenzüberschreitende Bahntransporte.
- ALLRAILs Priorität ist, die Leistung der Korridore zu verbessern, um Endkunden durch gesicherte Transportzeiten für den Bahntransport zu gewinnen. Das bedeutet, die Qualität zu verbessern und die Kosten des aktuellen Korridorangebots zu senken.

Lärmbelästigung durch Schienengüterverkehr

- ALLRAIL unterstützt ein europäisches Konzept hinsichtlich Lärmbelästigung, unter Vermeidung einseitiger, nationaler Maßnahmen.
- Lärm ist ein Problem für die Schiene, das nicht vermieden werden kann, so dass eine kostengünstige Lösung, die die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn nicht gefährdet, gefunden werden muss.
- Das Lärmproblem darf nicht isoliert für die Schiene angesprochen werden, sondern muss auch als externer Aufwand für alle Verkehrsarten, vor allem dem Straßenverkehr, berücksichtigt werden.
- ALLRAIL unterstützt den Vorschlag, „Sections“ zu definieren, als den pragmatischsten Weg nach vorne, wobei jedoch restriktiv vorzugehen ist.



Alliance of Rail New Entrants

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!