



**Eisenbahn braucht nicht mehr, sondern wirksame und
rechtzeitige Wettbewerbsregulierung**

Peter Köhler

9. Oktober 2019

Über Leo Express

- Gegründet im Jahr 2010 als Open-Access Bahnbetreiber mit ersten Zugverkehren im Jahr 2012. Busbetrieb begann Leo Express im Jahr 2014.
- Mit etwa 3,5 Millionen Zugkilometern, ist Leo Express die Nummer 3 auf dem tschechischen und slowakischen Markt für Eisenbahnpersonenverkehre. Die wichtigsten Zugverbindungen in der Tschechischen Republik, der Slowakei, Polen und Deutschland werden durch ein Netz von Busverbindungen (Feederbusse) ergänzt, die weitere Märkte wie Österreich und die Ukraine erreichen.
- In Tschechien betreibt Leo Express elektrische Triebfahrzeuge von Stadler auf eigenwirtschaftlichen Strecken zwischen Prag, Ostrava, Krakau, Kosice und Zlin und entwickelt zur Zeit neue Triebfahrzeuge von CRRC. Ab Dezember wird Leo Express auf gemeinwirtschaftlichen Strecken Dieseltriebfahrzeuge von Alstom in den Regionen Pardubice und Niederschlesien in Betrieb nehmen sowie zusammen mit Arriva in der Zlin Region.
- In Deutschland betreibt Leo Express für Flixtrain Zugverkehre auf der 200 km/h open access Zugstrecke zwischen Berlin und Stuttgart.
- Unsere Strategie basiert auf Nachhaltigkeit, Kostenmanagement sowie moderne Technologien. Nähe zum Fahrgast und ein innovatives Team sind Voraussetzungen für unseren Erfolg.

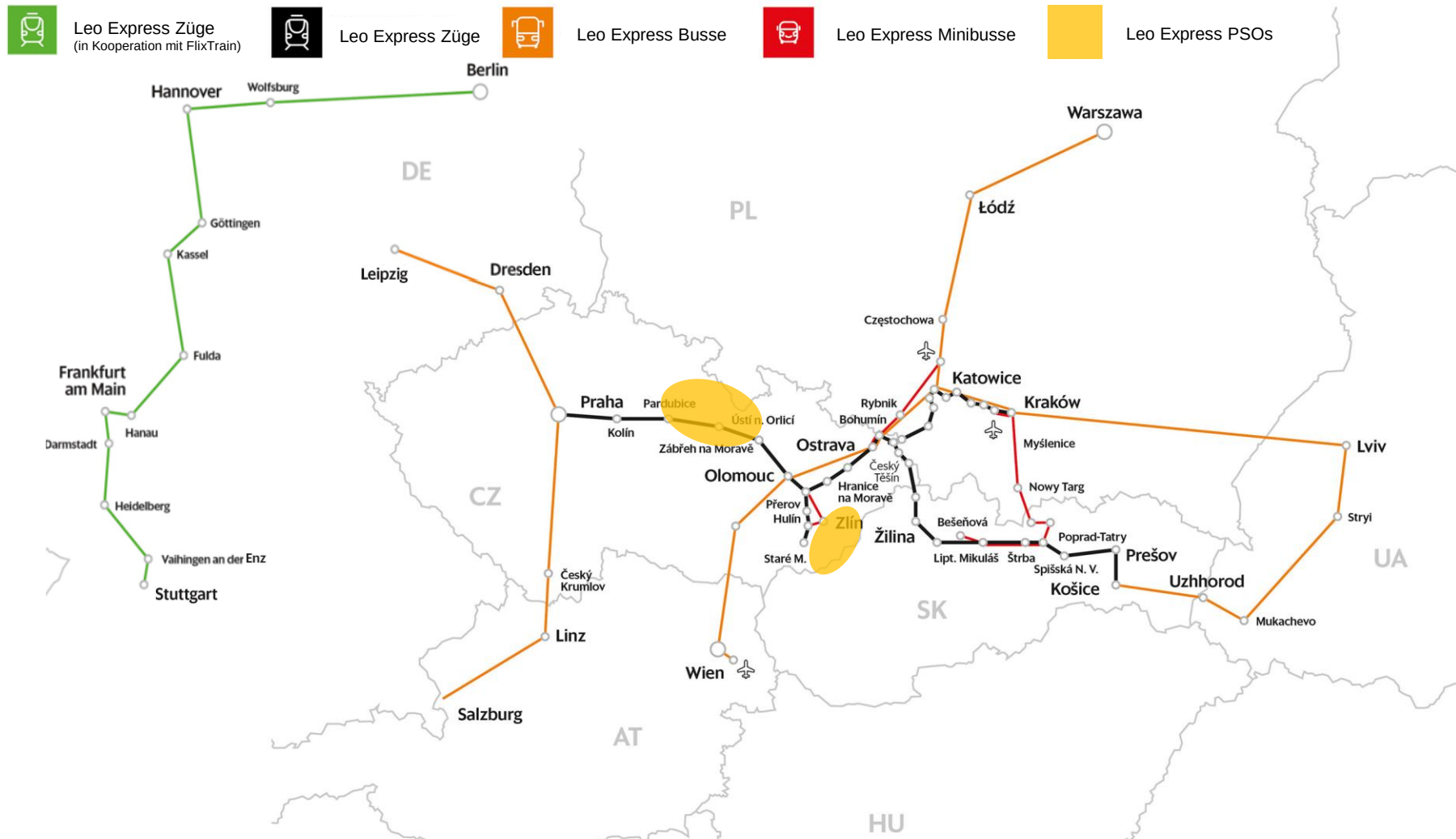




Leo Express Züge



2019



Multimodalität:

- Züge
- Busse
- Minibusse
- carsharing HoppyGo

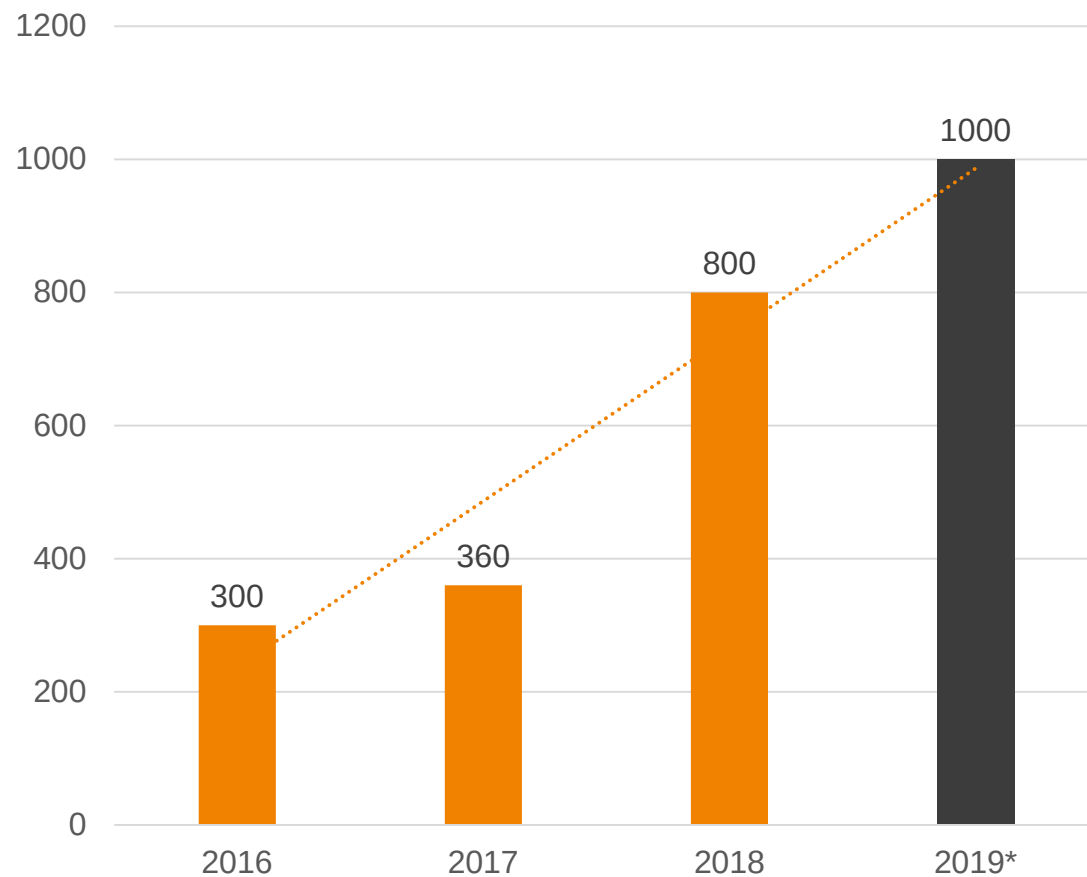
Europa:

- 6 Länder
- kommerzieller Bahnbetrieb in CZ, SR, DE, PL
- kommerzieller Busbetrieb in CZ, SR, GE, PL, AU and UA

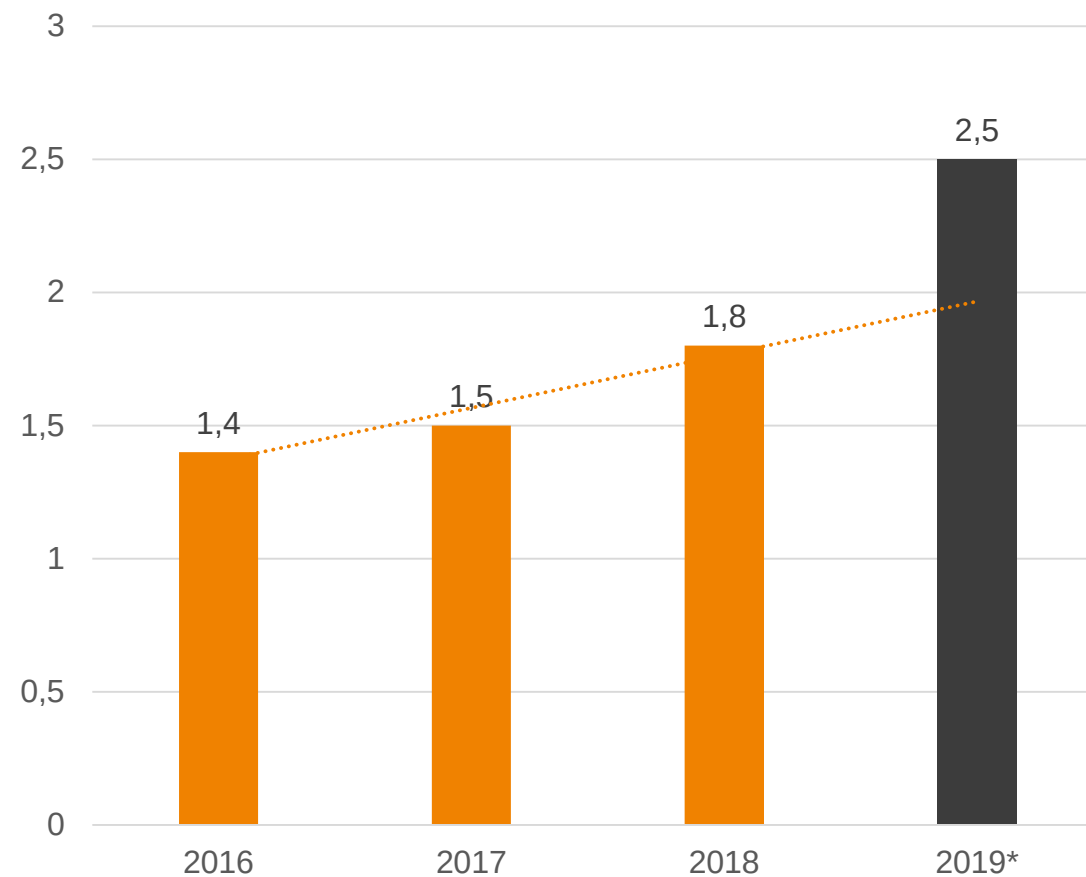
Die Tschechische Republik:

- 8 Regionen
- 1 650 000 Passagiere
- 3 million Zugkilometer
- regionale PSOs ab Dezember 2019

Umsatz von Leo Express (mil. CZK)



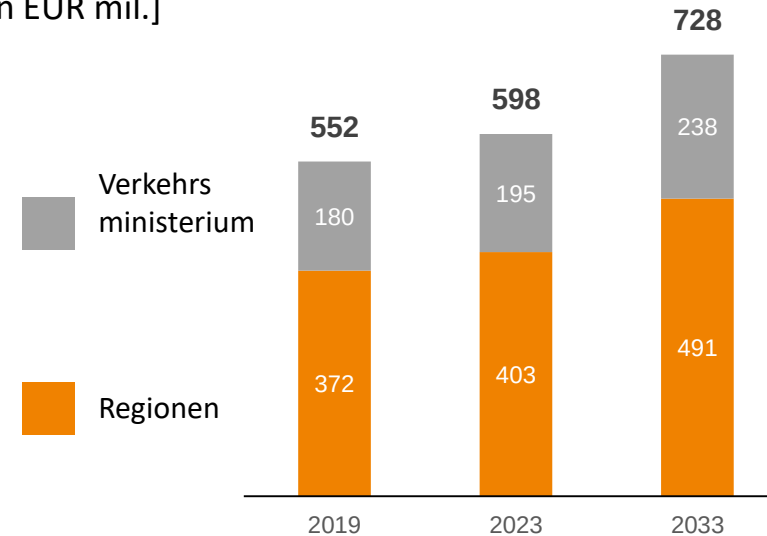
Passagiere (mil.)



PSO-Verträge in der Tschechischen Republik

- Derzeit machen die PSOs 93 % des Marktes für den gesamten Schienenpersonenverkehr in der Tschechischen Republik aus.
- České dráhy kontrolliert den größten Teil des PSO-Marktes und dominiert den Markt.
- Kernmärkte für Leo Express sind Tschechischen Republik, der Slowakei, Polen und Deutschland.
- Der EU Markt wird auf insgesamt **20 Mrd. EUR** geschätzt.

Geschätzter Wert der PSOs in der Tschechischen Republik
[in EUR mil.]



Tenders in 2019

Pardubice Region

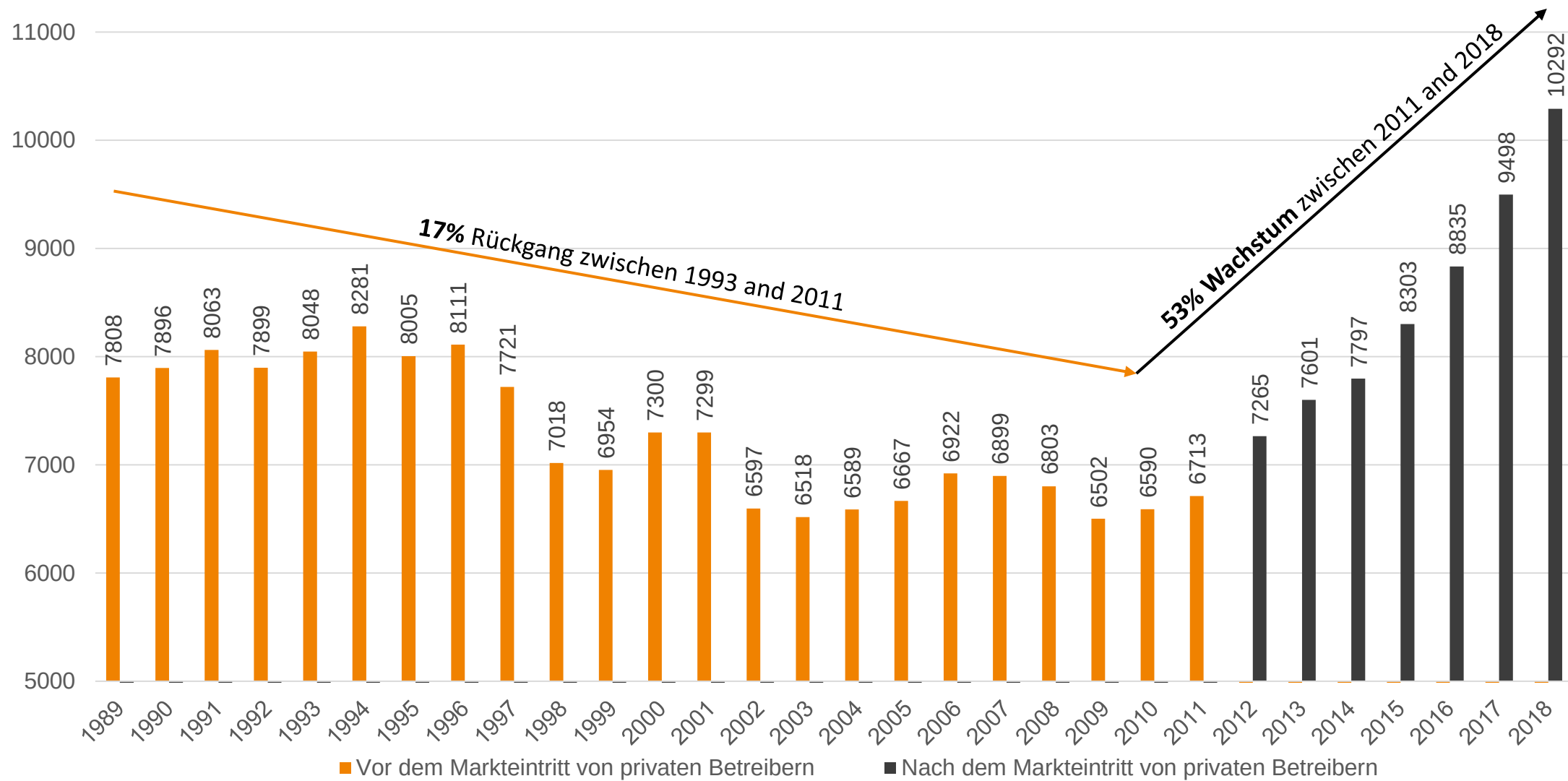
Beginnend in 12/2019 – c. 700 ths. km jährlich

Zlín Region

Beginnend in 12/2019 (Konsortium mit Arriva) – c. 1,8 mil. km jährlich

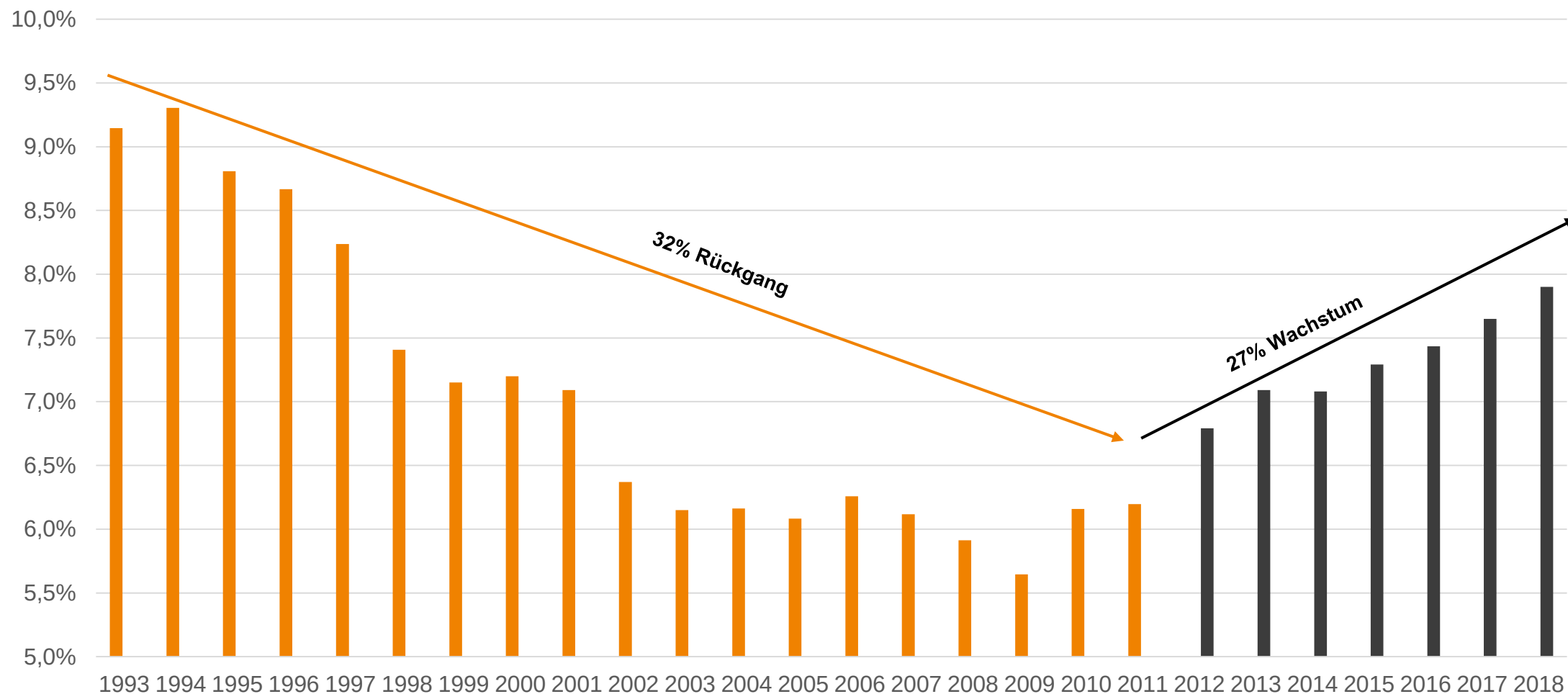
Schienenpersonenverkehr in der Tschechischen Republik 1993 - 2018

[million-Personenkilometer]



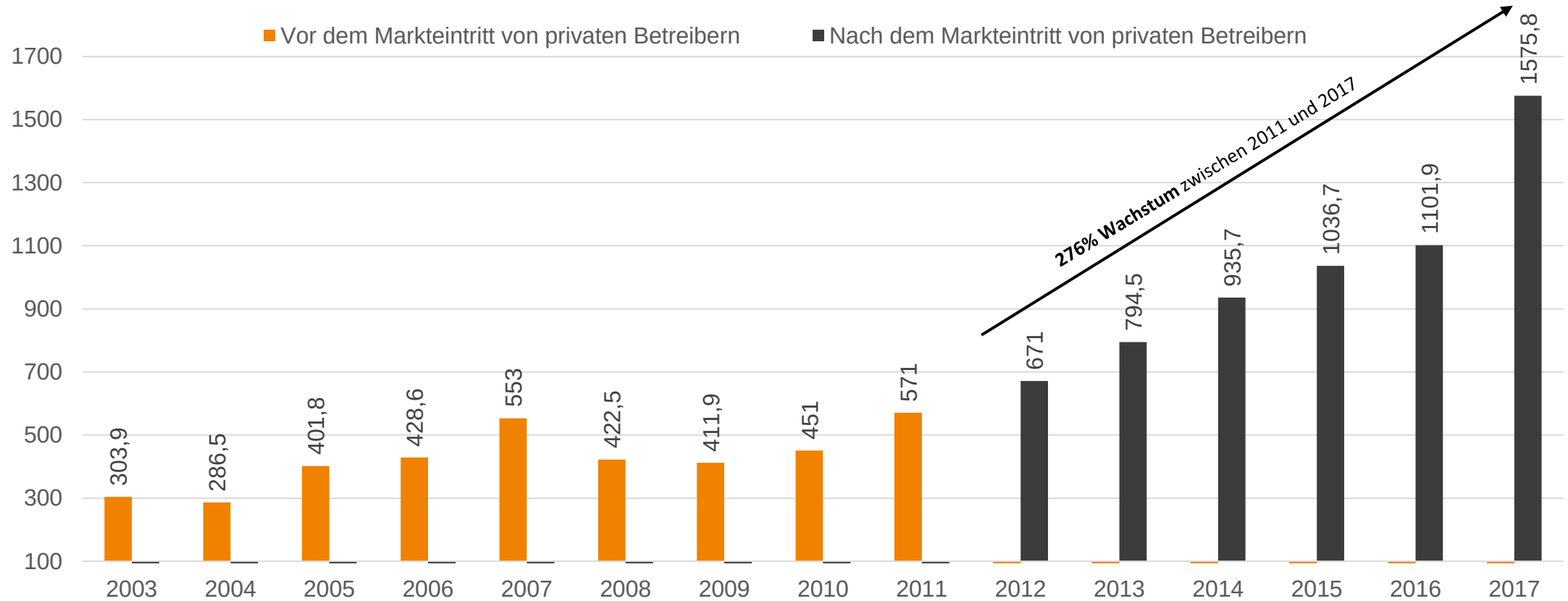
Schienenpersonenverkehr in der Tschechischen Republik 1993 - 2018

[% Anteil im Vergleich zu anderen Verkehrsalternativen]



Personenverkehr zwischen Prag und dem Nordosten der Tschechischen Republik (Ostrava) 2003 – 2017

[in Tausenden von Passagieren]



Unterschiedliche Situation in den Mitgliedstaaten: CEE-Vergleich

Tschechien

- 0,9 Bahn Meter/Bewohner
- 35% elektrifizierte Eisenbahn
- 5% Ausschreibungen in Regionen
- 895 pkm pro Kopf
- Fernverkehr = meistens PSO
- Kein Fernverkehr-Tender vollständig abgeschlossen, nur ein in Regionen

Deutschland

- 0,5 Bahn Meter/Bewohner
- 60% elektrifizierte Eisenbahn
- 60% Ausschreibungen in Regionen
- 1154 pkm pro Kopf
- Fernverkehr = kommerzieller Service
- BEG –koordiniert 6 verschiedene Bahnbetreiber, integriertes Ticketing

Österreich

- 0,7 Bahn Meter/Bewohner
- 58% elektrifizierte Eisenbahn
- ~ 0% Ausschreibungen in Regionen
- 1431 pkm pro Kopf
- Fernverkehr = meistens PSO
- 2019 - Direktvergabe an die ÖBB für 15 Jahre

Polen

- 454 pkm pro Kopf
- Polen hat bisher kein Open Access außer Leo Express.
- Begrenzte Anzahl von Ausschreibungen und regionalen Betreibern.

Slowakei

- 629 pkm pro Kopf
- Die Slowakei führte Maßnahmen gegen private Betreiber ein.
- Bisher keine Markteintrittsmöglichkeiten.

Ungarn

- 550 pkm pro Kopf
- Markteintrittsmöglichkeiten sind begrenzt.

Aktuelle Marktprobleme im Schienenverkehr

Zugang zum Markt

- Verdrängungspreise, staatliche Beihilfen
- Zugang zu Eisenbahnfonds und Finanzierung von Schienenfahrzeugen

Infrastruktur

- Elektrifizierung, Zugang zu Einrichtungen, Kapazität
- Hohe Infrastrukturkosten (DE: € 4 - 8/km, CZ: € 0,5 - 2,0/km, SK: € 1-2/km, PL: € 1-2/km) access fees

Herausforderungen des einheitlichen EU-Eisenbahnraums

Unterschiedlicher Zugang zu Infrastrukturregeln, Tarife und keine Unterstützung für den grenzüberschreitenden Open Access Verkehr -> Förderung von Dieselnissen als Alternative für transeuropäisches Reisen

Zugriff auf Daten und Ticketing - echtes grenzenloses Reisen für Passagiere

Ungleicher Zugang zur Bahn und Einrichtungen (Depots, Wartungswerkstätten)

- Wirtschaftlicher Gleichgewichtstest (Schutz der Betreiber versus Beseitigung von Neuankömmlingen)

Regulation

- Wir begrüßen, dass das European Network of Rail Regulatory Bodies funktioniert. Es ist dennoch nicht möglich, alles den nationalen Regulierungsbehörden (RB) zu überlassen.
- Mehr Regulierung ist nicht mehr nötig-> Die Mitgliedstaaten müssen den Markt wirklich öffnen wollen
- **Staatliche Beihilfen und Vorschriften müssen zu einer Erhöhung der Fahrgastzahlen führen**
- Eröffnung von API -> Vernetzung der Verkehrsträger, die zu einer effizienteren Nutzung des Verkehrs führt
- Richtlinie 2012/34/EU, Art. 38 (4):
 - *„Beabsichtigt ein Antragsteller, Fahrwegkapazität mit dem Ziel zu beantragen, einen Personenverkehrsdienst in einem Mitgliedstaat zu betreiben, in dem das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 11 eingeschränkt ist, so unterrichtet er die betreffenden Infrastrukturbetreiber und Regulierungsstellen darüber mindestens **18 Monate** vor Inkrafttreten des Netzfahrplans, auf den sich der Antrag auf Fahrwegkapazität bezieht.*
 - Die 18-monatige Meldefrist macht es fast unmöglich, in den Markt des Open-Access-Markets einzutreten.
 - In CZ war zuvor nur eine zweimonatige Meldefrist, die zum Eintritt von 3 Open-Access-Operatoren, der Verbesserung des Transports und der Senkung der Preise für Passagiere führte

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

- Es besteht keine Notwendigkeit, die Verordnung zu ändern, sondern ist genügend einfach ihrer derzeitigen Formulierung einzuhalten.
- Die Übergangsfrist bis Dezember 2023 ist in Übereinstimmung mit dem Zweck des 4. Eisenbahnpakets und seinem endgültigen Ziel der Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums auszulegen.
- **Die Übergangszeit soll die Öffnung des Marktes vorbereiten und nicht den Status quo verlängern!**
- In der Regel wird nicht geprüft, ob es Überkompensationen geben:
- Präambel (28): *„Die zuständige Behörde und der Betreiber eines öffentlichen Dienstes können beweisen, dass eine übermäßige Ausgleichsleistung vermieden wurde, indem sie allen Auswirkungen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf die Nachfrage nach öffentlichen Personenverkehrsdiensten in dem im Anhang enthaltenen Berechnungsmodell gebührend Rechnung tragen.“*

Hilft der Bahn die 4RP?

Erwartungen, Chancen und Risiken der Umsetzung der politischen Säule des Vierten Eisenbahnpakets

- Rolle der Mitgliedstaaten: Wollen sie wirklich einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum?
- Unterschiedliche Einstellungen zur Umsetzung von 4RP in nationales Recht
- Was zwischen 2019 und 2023 geschehen wird, wird entscheidend für die Bahn
- Worst case: Bahnmarkt für den Wettbewerb geschlossen, bis 2033
- Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fahrgäste in erster Linie: effektive Bestimmung der KPIs
- Bau von multimodalen Schienen- und Straßennetzen

(6) Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, können die zuständigen Behörden entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnverkehr — mit Ausnahme anderer schienengestützter Verkehrsträger wie Untergrund- oder Straßenbahnen — direkt zu vergeben. Abweichend von Artikel 4 Absatz 3 haben diese Aufträge eine Höchstlaufzeit von zehn Jahren, soweit nicht Artikel 4 Absatz 4 anzuwenden ist.



Beispiel für eine nationale Implementierung

- **Derzeit im Eisenbahngesetz:**
 - '(9) Unter Serviceeinrichtungen versteht man Bahnhöfe, Abstellgleise, Tankstellen und andere technische Einrichtungen, die zur Erbringung von Dienstleistungen dienen, die unmittelbar mit dem Betrieb des Eisenbahnverkehrs auf einer nationalen oder regionalen Strecken oder auf einem öffentlich zugänglichen Anschlussgleis zusammenhängen.
- 
- A large, solid orange arrow pointing downwards, indicating a transition or comparison between the current legal definition and the proposed implementation.
- '(9) Serviceeinrichtungen sind Bahnhöfe, Haltestelle, Abstellgleise, Tankstellen und andere technische Einrichtungen, **die speziell von ihrem Betreiber bestimmt wurden.**"
 - Die Definition von Dienstleistungseinrichtungen wurde im tschechischen Recht eingeschränkt. Die neue Formulierung entspricht jedoch nicht den Anforderungen der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen Europäischen Eisenbahnraums. **Daher wird der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur eingeschränkt.**

Erfahrungen aus dem polnischen Markt

- Unvorhersehbare Regulierung erschwert Unternehmenstätigkeit
- GVD Änderungen 5-mal im Jahr, langfristige Planung nicht möglich (Ticketbuchung)
- Technische Anforderungen an Züge unterscheiden sich deutlich von CZ, was grenzüberschreitende Verbindungen kompliziert
 - Der einheitliche europäische Eisenbahnraum existiert nur auf dem Papier
 - Infrastrukturbetreiber (PKP PLK) priorisiert offen den staatlichen Eisenbahnbetrieb (PKP IC)

Die Regulierung darf nicht dazu dienen, einen bestimmten Eisenbahnbetreiber zu begünstigen!

Wettbewerbsfähige und effektive Eisenbahn in Europa: Call to Action

1. Marktöffnung: Tendering
2. Infrastruktur: Infrastrukturkosten müssen gesenkt werden -> SERA
3. Fairer Zugang zu EU/öffentlichen Fonds
4. Zugang zu Fahrzeugen und deren Finanzierung
5. Ticketing -> Open Data / API
6. Förderung SERA v. Wirtschaftlicher Gleichgewichtstest

Leo Express und europäische Gesetzgebung

- Leo Express ist Gründungsmitglied der Alliance of Rail New Entrants, die 2017 von ERFA gegründet wurde, um nicht etablierte Passagiergesellschaften zusammenzubringen. Peter Köhler im Vorstand von Allrail
- ALLRAIL hat seinen Sitz in Brüssel und ist ein aktiver Vertreter von Verkehrsunternehmen vor der mit dem Verkehr befassten Einrichtungen der Europäischen Union.
- ALLRAIL vertritt die Interessen der nicht etablierten Personenverkehrsunternehmen vor der EU und setzt sich dafür ein, einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten, um den Schienenverkehr für die Fahrgäste attraktiver zu machen und ihn zu einem echten Rückgrat des europäischen Verkehrs zu machen.
- Zu den Mitgliedern der Organisation gehören RegioJet (CZ), MTR Nordic (SW), NTV (IT), WestBahn (AT), ILSA (ES) oder der größte unabhängige europäische Ticketverkäufer Trainline.





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Peter Köhler

CEO Leo Express

peter.koehler@leoexpress.com

+420 724 100 888