4. Oktober 2022

7. Schienencontrol Symposium 2022

Was braucht es zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors?

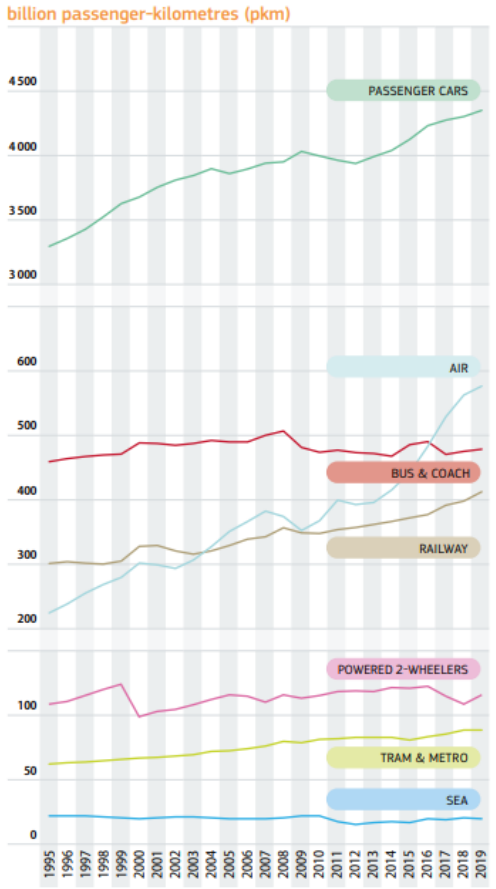
Manja Ernst

Prüferin am Europäischen Rechnungshof

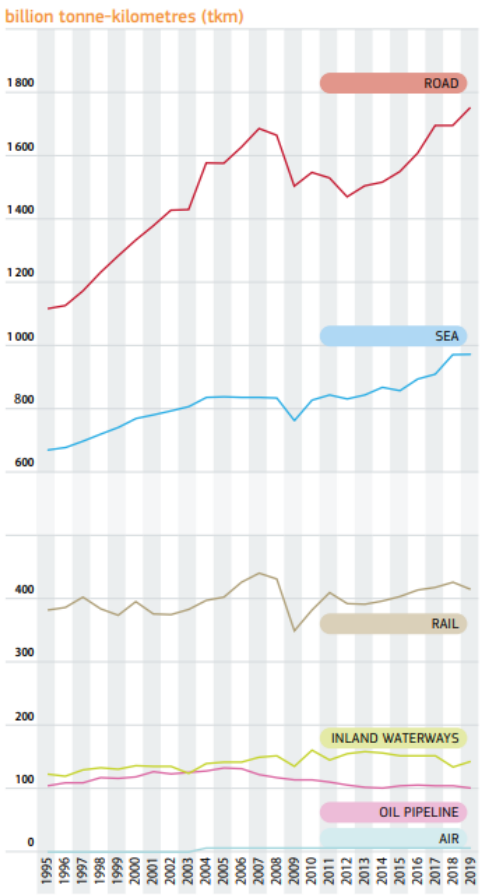
EUROPÄISCHER RECHNUNGSHOF

Die Entwicklung des Schienenverkehrs in Europa 1995 – 2019

EU-27 Performance for passenger transport 1995-2019 – BY MODE 2.3.1



EU-27 Performance for freight transport 1995–2019 – BY MODE 2.2.1



Source: European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, *EU transport in figures : statistical pocketbook 2021*, Publications Office, 2021

EuRH Veröffentlichungen zum Thema Schienenverkehr

8/2010 Verbesserung der Verkehrsleistung auf den transeuropäischen Eisenbahnachsen: Waren die EU Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur wirksam?

8/2016 Der Schienengüterverkehr in der EU: noch nicht auf dem richtigen Kurs

13/2017 Ein einheitliches europäisches Verkehrsleitsystem: Wird die politische Entscheidung jemals Realität?

19/2018 Europäisches Hochgeschwindigkeitsschienennetz: keine Realität, sondern ein unwirksamer Flickenteppich

10/2020 EU-Verkehrsinfrastrukturen: Um Netzwerkeffekte planmäßig zu erzielen, bedarf es einer beschleunigten Umsetzung von Megaprojekten

XX/2023 Intermodaler Güterverkehr (*Veröffentlichung geplant im ersten Quartal 2023*)

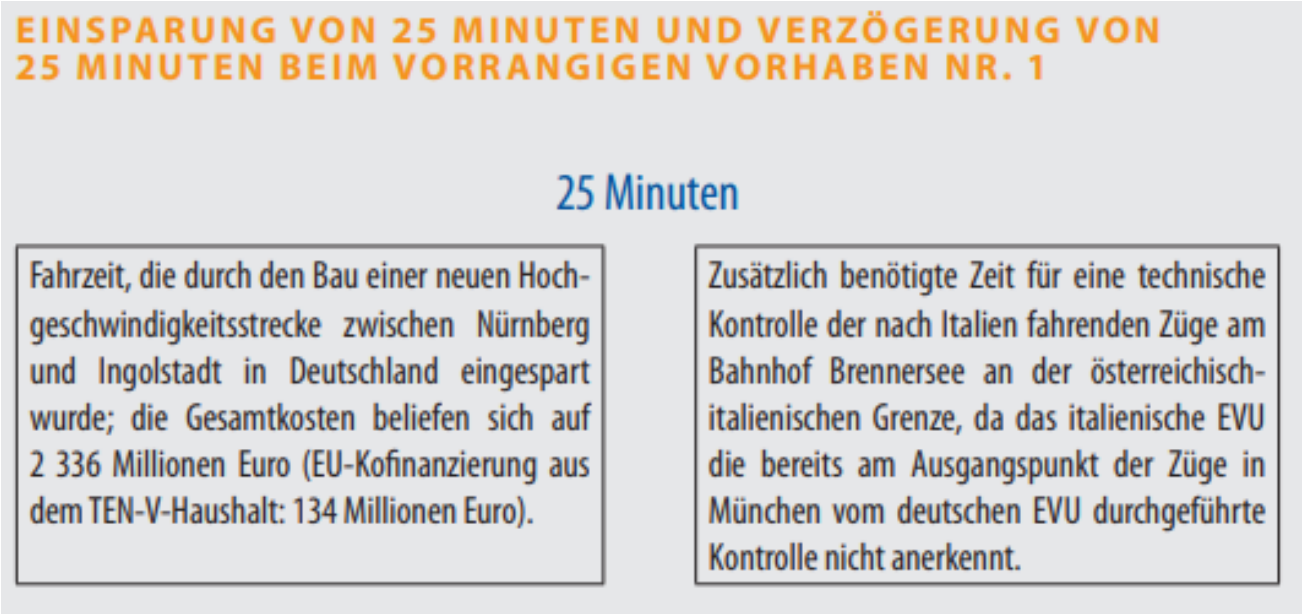
SR 08/2010 - Waren die EU Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur wirksam? (1/2)

- Die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs ist das Ergebnis eines komplexen Zusammenspiels verschiedener Faktoren (Infrastruktur, Fahrplankonzepte, rollendes Material, Vereinbarungen zwischen Betreibern etc.)

Barrieren für Interoperabilität

- **ERTMS**
- **Verschiedene Spurweiten**
- **Antriebsenergie**
- **Zugschlusssignale**
- **Sprachregelungen**
- **Technische Kontrollen**

SR 08/2010 - Waren die EU Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur wirksam? (2/2)

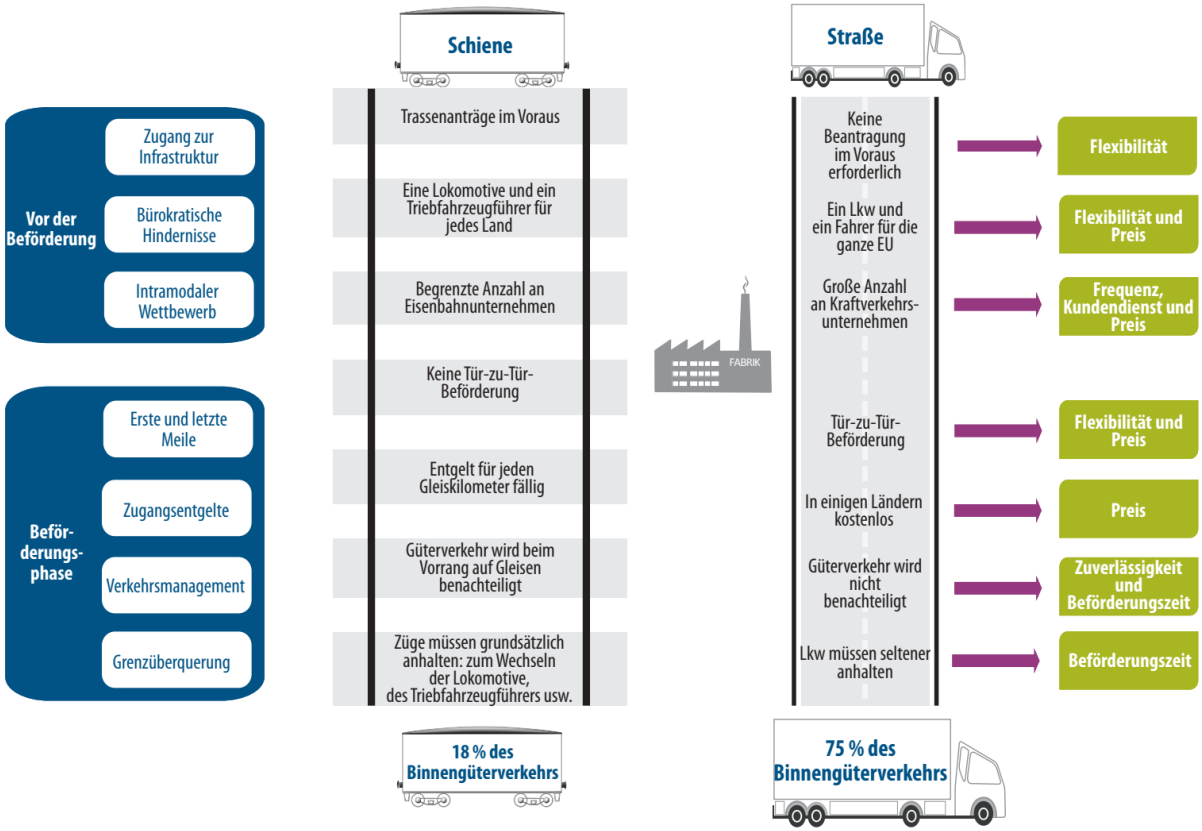


- Fortschritte beim Abbau von Systembeschränkungen im Ergebnis einer stärkeren Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten erzielen ähnliche Effekte wie finanzielle Investitionen in die Infrastruktur.

SR 08/2016 - Der Schienengüterverkehr in der EU: noch nicht auf dem richtigen Kurs? (1/2)

Abbildung 6

Vergleich einiger Herausforderungen des Schienengüterverkehrs im Vergleich zur Straße



Quelle: Europäischer Rechnungshof.

SR 08/2016 - Der Schienengüterverkehr in der EU: noch nicht auf dem richtigen Kurs? (2/2)

Der Schienengüterverkehr muss wirtschaftlich attraktiv gemacht werden, damit die verkehrspolitischen Ziele der EU erreicht werden können.

1) Für den Schienengüterverkehr ist es schwierig, den Kapazitätsbedarf nach Standardfahrplan zu ermitteln.

2) Bei Kapazitätsengpässen wird dem Schienengüterverkehr oft die geringste Priorität eingeräumt.

3) Die Trassenentgelte für den Güterverkehr waren im Durchschnitt 28 % als für Intercity-Personenzüge bzw. 78 % höher als für Vorortzüge. Auf dem Grenzabschnitt zwischen Perpignan (FR) und Figueras (ES) waren die Kosten für den Zugang zur Infrastruktur für einen Zug sechsmal höher als die Transportkosten für eine entsprechende Anzahl von Lastwagen.

SR 19/2018 - Europäisches Hochgeschwindigkeits-schienennetz: keine Realität, sondern ein unwirksamer Flickenteppich (1/2)

Foto 1 - Verbindungslücke am Grenzübergang auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Madrid-Lissabon

Quelle: © Ferropedia, Inserco ingenieros.

SR 19/2018 - Europäisches Hochgeschwindigkeits-schienennetz: keine Realität, sondern ein unwirksamer Flickenteppich (2/2)

Tabelle 6 - Analyse zur Fahrt von Tür zu Tür auf ausgewählten Hochgeschwindigkeitsstrecken

	MADRID, Puerta del Sol - BARCELONA, Plaça de Catalunya		ROM, Piazza del Campidoglio - MAILAND, Piazza del Duomo		BERLIN, Potsdamer Platz - MÜNCHEN, Marienplatz		PARIS, Place de la Concorde - STRASSBURG, Place du Château	
Entfernung	607-698 km		572-661 km		587-654 km		466-548 km	
Verkehrsträger	Zeit	Preis *(Euro)*	Zeit	Preis *(Euro)*	Zeit	Preis *(Euro)*	Zeit	Preis *(Euro)*
PKW	10:40-18:20	138-190	10:40-18:40	180	10:00-16:40	95-142	8:40-12:20	44-79
Luftverkehr	6:30-8:00	227-253	6:30-7:00	140	6:30-8:00	146	n. v.	n. v.
Fernbus	16:20-18:00	36-49	15:00-21:00	40	17:00-23:00	45-79	13:00-22:40	33-55
Herkömmliche Eisenbahn	11:30-12:00	124-128	9:00-23:00	61-103	n. v.	n. v.	n. v.	n. v.
Hochgeschwindigkeits-schienenverkehr	6:00-8:20	159-181	6:50-9:00	23-205	8:30-10:30	66	5:10-5:30	158-165

Quelle: Europäischer Rechnungshof.

Was braucht es zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors?

P olitische Rahmenbedingungen

R egulierung des Marktes

O perationelles Umfeld

S tandardisierung / Interoperabilität

C onnectivity

H ohe Qualitätsstandards

I ntegration / Multimodalität

E inbeziehung negativer externer Effekte in die Kostenstruktur umweltschädlicher Verkehrsträger

N utzerfreundliche Konzepte

E ntwicklungspotentiale ausschöpfen

Kontakt

Manja Ernst
Prüferin
manja.ernst@eca.europa.eu

Wenn Sie mehr über unsere Arbeit erfahren möchten,

besuchen Sie unsere Website: **eca.europa.eu**;

folgen Sie uns auf Twitter: **@EUAuditors**;

gehen Sie auf unsere LinkedIn- und Facebook-Seiten;

sehen Sie sich unsere Videos auf YouTube an:

EUAuditorsECA;

kontaktieren Sie uns über: **ECA-info@eca.europa.eu.**

EUROPÄISCHER RECHNUNGSHOF