



FINDING A BETTER WAY

2 Jahrzehnte deregulierter Schienengüterverkehr – Erfahrungen aus Schweden

Inge Vierth & Magnus Landergren,
Konferenz "Verkehrsökonomik und –politik"
TU Berlin, 2./3. Juni 2016

Eisenbahnsektor in Schweden

- 1988 wurden Eisenbahninfrastruktur und Betrieb getrennt
- seit 2010 ist die Infrastrukturbehörde (*Trafikverket*) verantwortlich für die nationale Infrastruktur für sämtliche Verkehrsträger
- Personenverkehr und Güterverkehr nutzen weitgehend das gleiche Eisenbahnnetz
- 2000 wurde staatliche Eisenbahnverwaltung in Unternehmen aufgeteilt, u.a.
 - Personenverkehrsunternehmen (*SJ*)
 - Güterverkehrsunternehmen (*Green Cargo*)
 - Immobilienunternehmen (*Jernhusen*)
- Schienengüterverkehr hat in Schweden mit 34% einen relativ hohen Anteil an den Landverkehrsträgern, (EU28: 18%, Deutschland 23%, Österreich 44% und Schweiz 49%, Quelle: Eurostat)

Analyse der Organisation des Eisenbahnsektors (2013-2015)

<http://www.sou.gov.se/jarnvagensorg/in-english>

VTI:s Auftrag im Bereich Schienengüterverkehr

- Aktualisierung der Effekte der Deregulierung in VTI-Bericht 741/2012
- Schlussfolgerungen bzgl. der zukünftigen Entwicklung des Schienengüterverkehrs und erforderlicher Massnahmen

Analyse mit Hilfe von

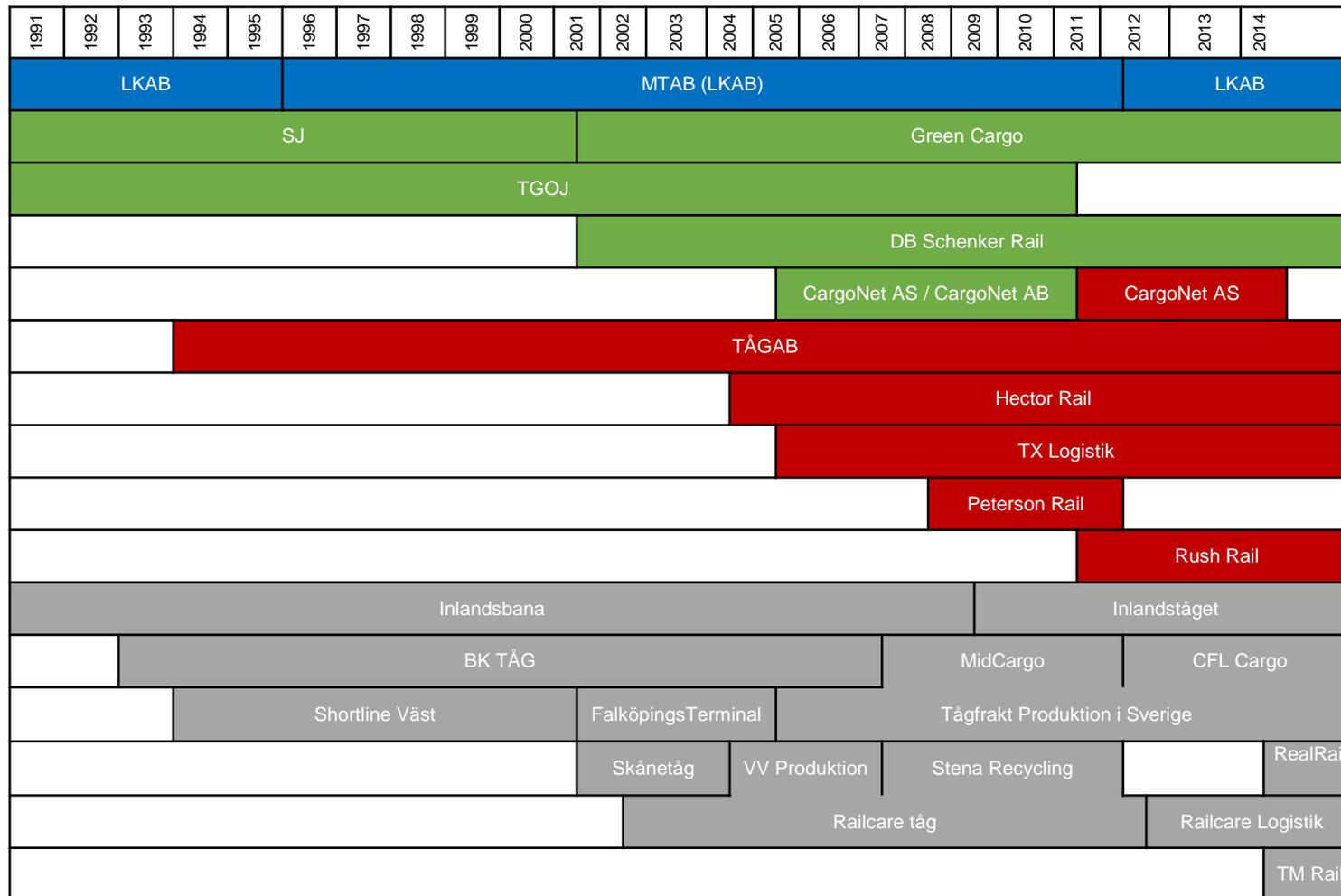
- Jahresabschlüssen der EVU 1997-2014
- Daten von der Infrastrukturbehörde und der Regulierungsbehörde
- Offizieller Verkehrsstatistik
- Literatur
- Interviews

Struktur

1. Deregulierung des Schienengüterverkehrsmarktes in Schweden 1996 und innerhalb der EU 2007
2. Hindernisse auf den schwedischen Schienengüterverkehrsmarkt
3. Konkurrenten des Schienengüterverkehrs
4. Probleme und mögliche Lösungen
5. Schlussfolgerungen

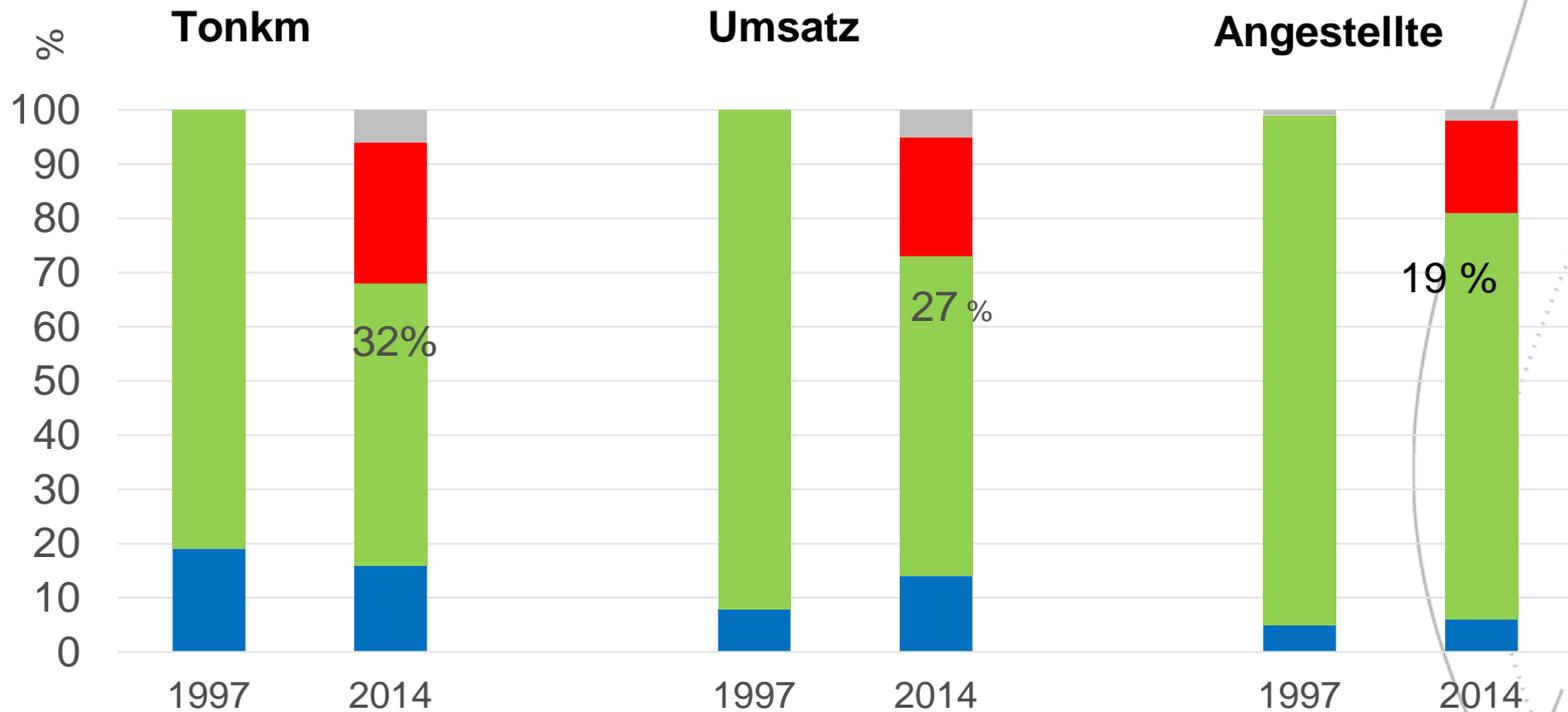
1. EVU die Schienengütertransporte durchführen 1991-2014

Staatliches Eisenerzunternehmen LKAB (blau), Incumbent "Green Cargo-konzern" (grün), EVU mit über 20 Angestellten (rot), EVU mit unter 20 Angestellten (grau)



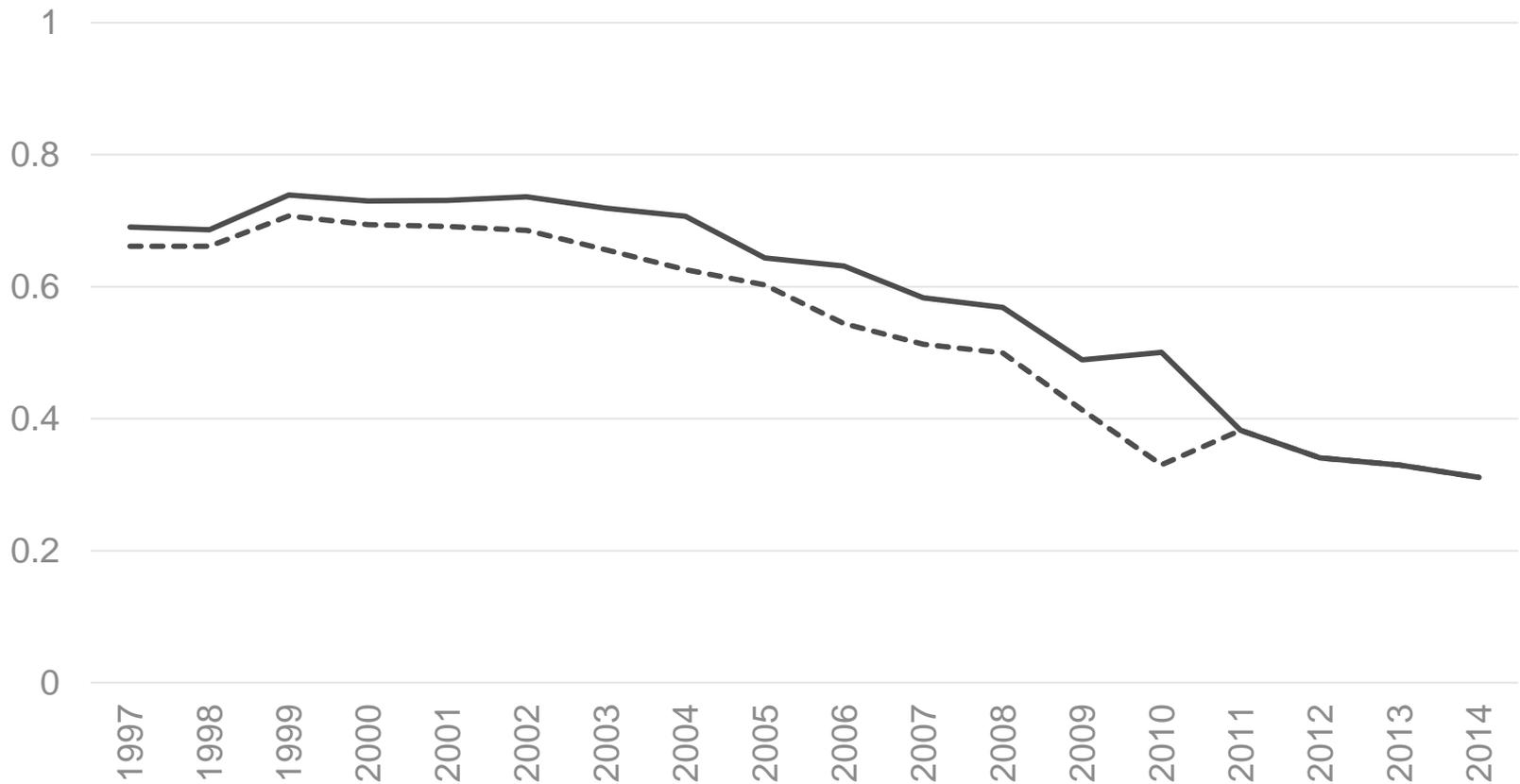
1. Konzentration 1997 och 2014

Staatliches Eisenerzunternehmen LKAB (blau), "Green Cargo-koncern" (grün),
EVU mit über 20 Angestellten (rot), EVU mit under 20 Angestellten (grau)

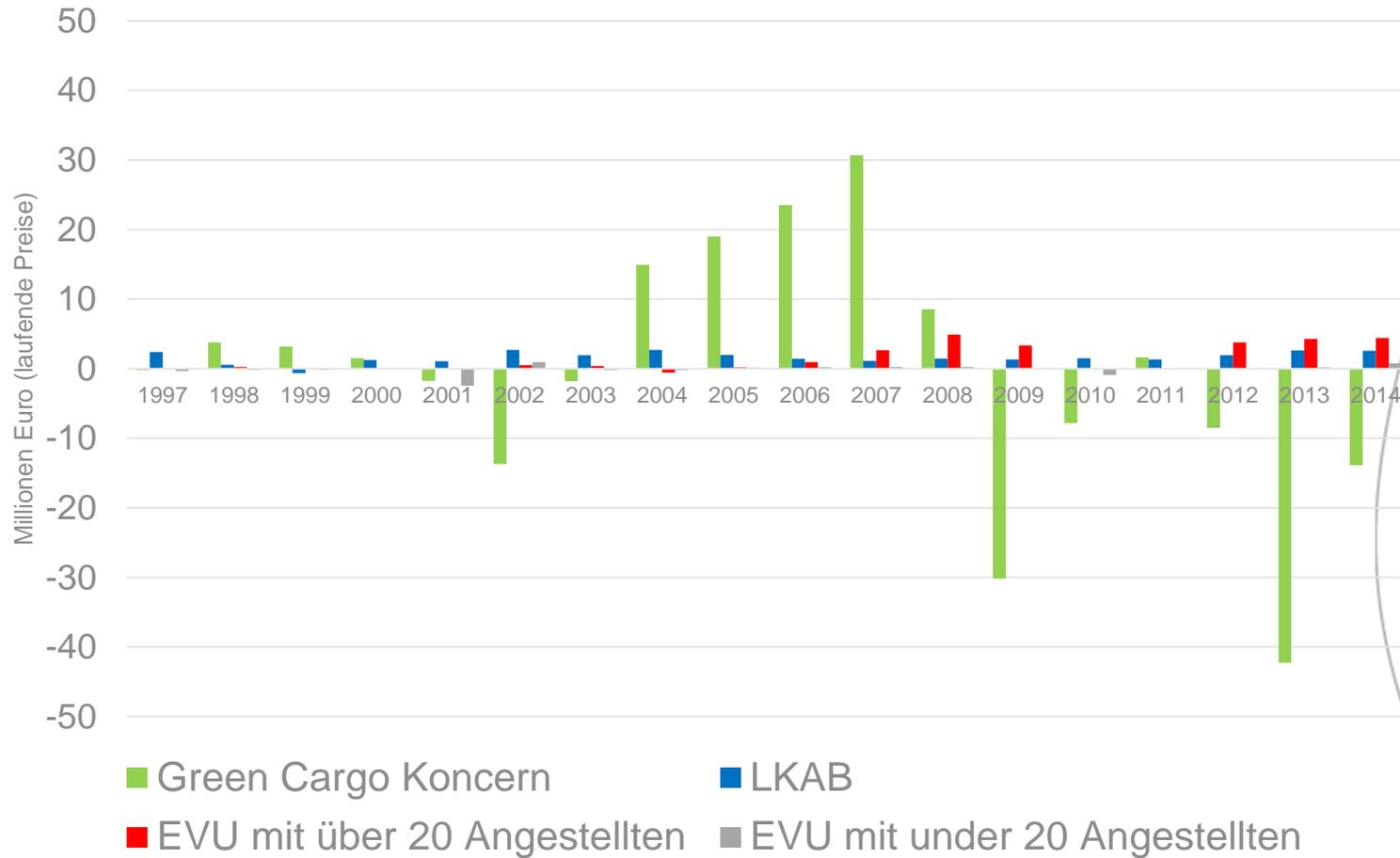


Herfindahl-Hirschman index für den schedischen Güterverkehrsmarkt (Tonnen-km)

Durchgehende Linie: Green Cargo als "Konzern", gestrichelte Linie: jedes EVU für sich

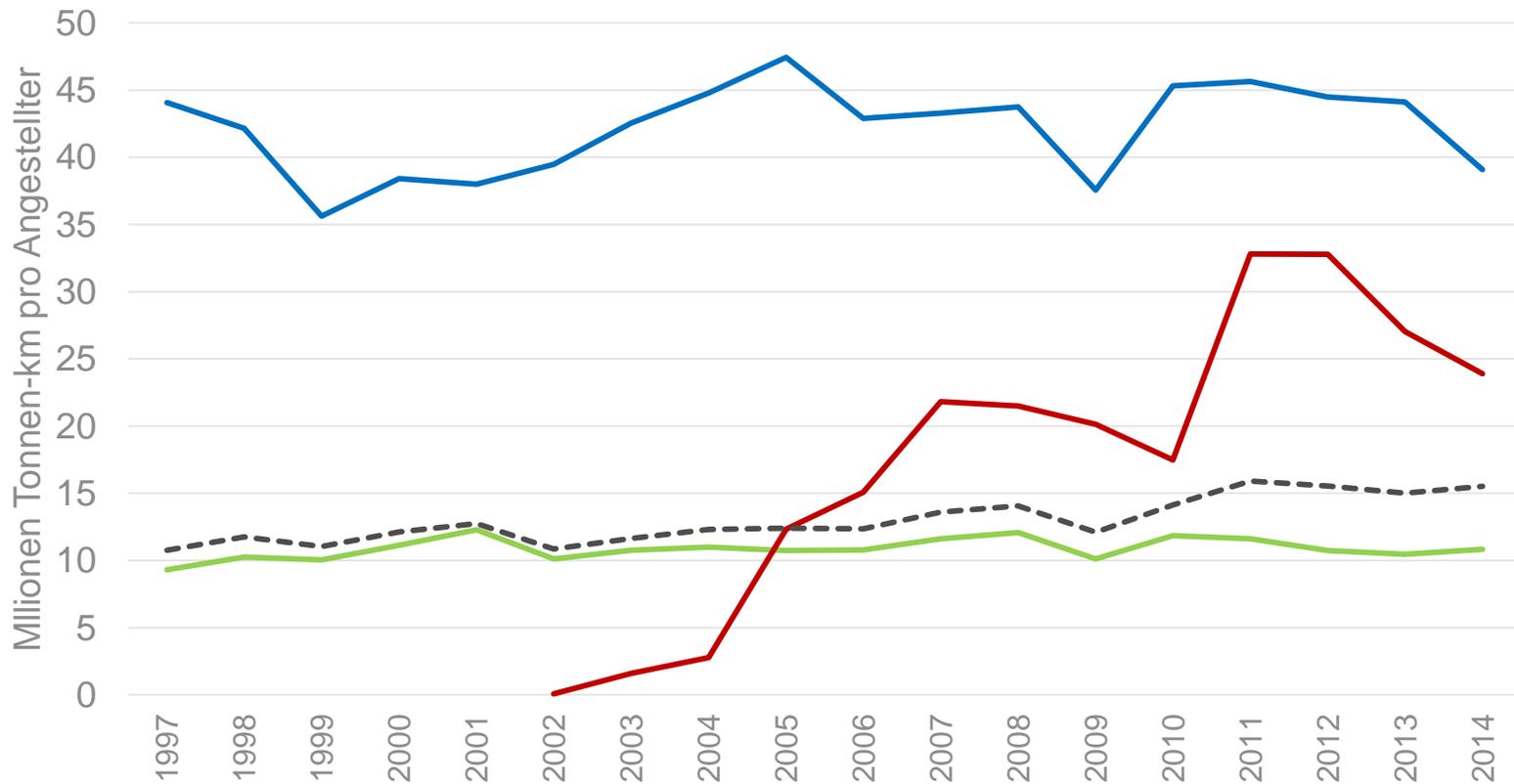


Betriebsergebnisse (Millionen €, laufende Preise) 1997-2014

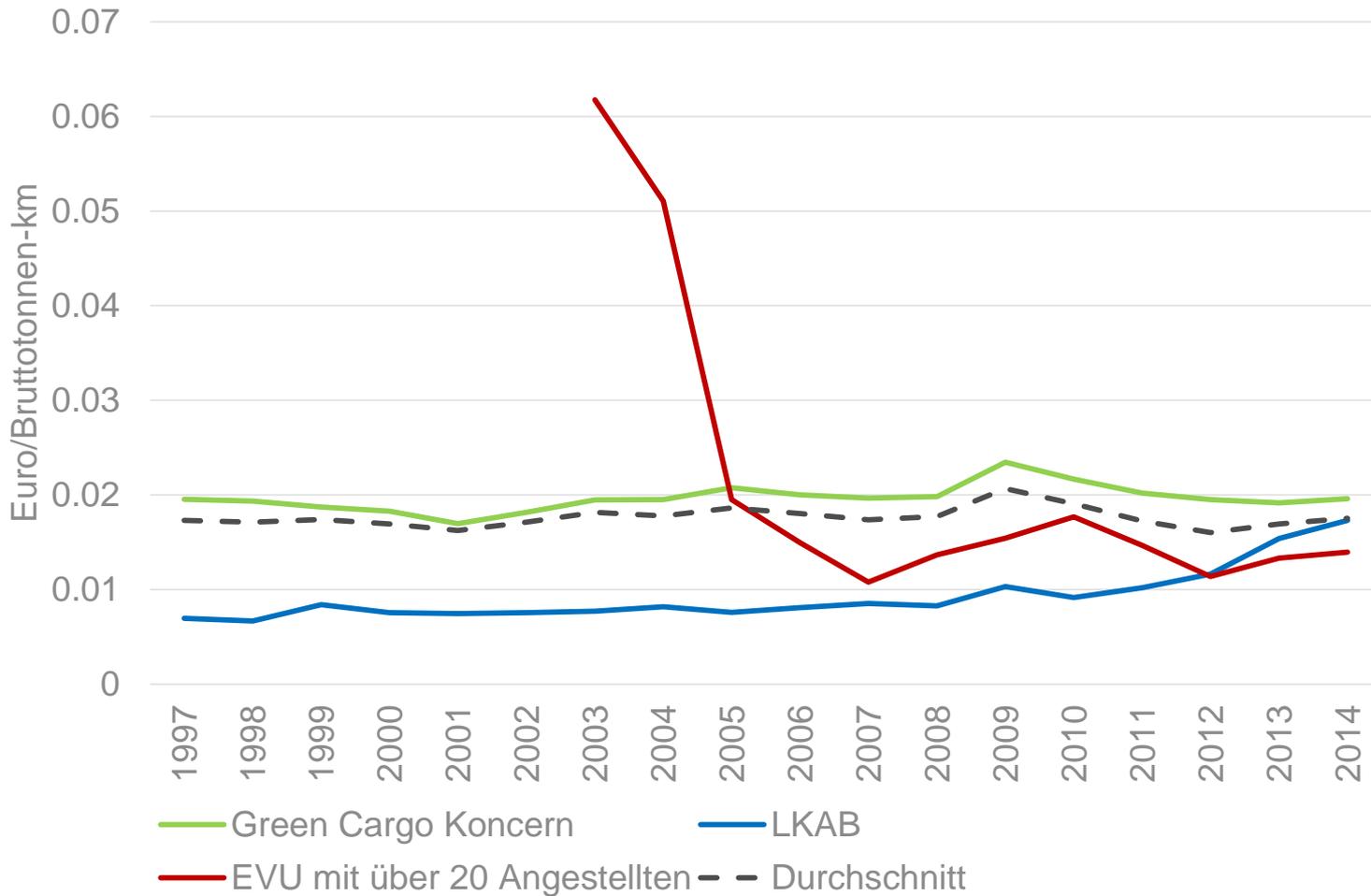


2. Millionen Tonnen-km pro Angestellter 1997-2014

LKAB (blau), "Green Cargo-konzern" (grün),
EVU mit über 20 Angestellten (rot), Durchschnitt (- - -)



Preise (Umsatz/Bruttotonnen-km, Preisnivå:2014), 1997-2014

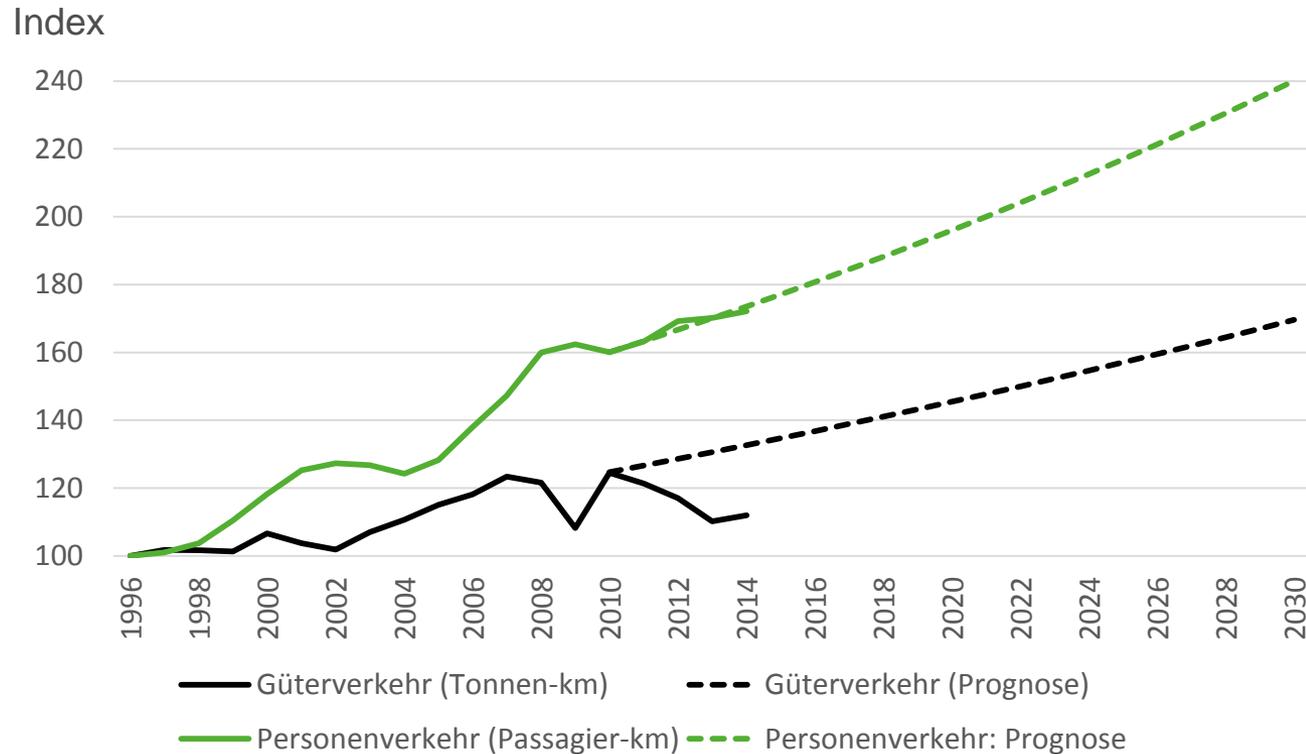


2. Hindernisse auf dem Schienengüterverkehrsmarkt

- Wenige Fälle im Rahmen der Wettbewerbsgesetze (Wettbewerbsbehörde)
- Teilweise zu lange Wartezeiten und hohe Eintrittskosten (Regulierungsbehörde)
- Zugang zu rollendem Material im Prinzip kein Problem
- Zugang zu gemeinsamen Einrichtungen und Dienstleistungen nicht immer gewährleistet und nicht transparent
- Beispiel Rangierbahnhof in Hallsberg: Green Cargo rangierte für konkurrierende EVU; *Jernhusens* und *Trafikverkets* Rollen nicht 100% klar

3. Konkurrenten des Schienengüterverkehrs (1)

Der Wettbewerb zwischen Personen- und Güterverkehr um Trassenkapazität ist ein wachsendes Problem



3. Konkurrenten des Schienengüterverkehrs (2)

Konkurrenz zwischen den Verkehrsträgern

Strasse:

- Einführung einer entfernungsabhängige Maut für schwere Lkw wird diskutiert (Studie Dezember 2016)
- Maximale Lkw-dimensionen heute: 25,25 Meter und 64 Tonnen (74 Tonnen werden diskutiert)

Schiene

- Erhöhung der Trassenabgaben (Deckung der kurzfristigen Marginalkosten)
- *Miljökompensationen* wird diskutiert

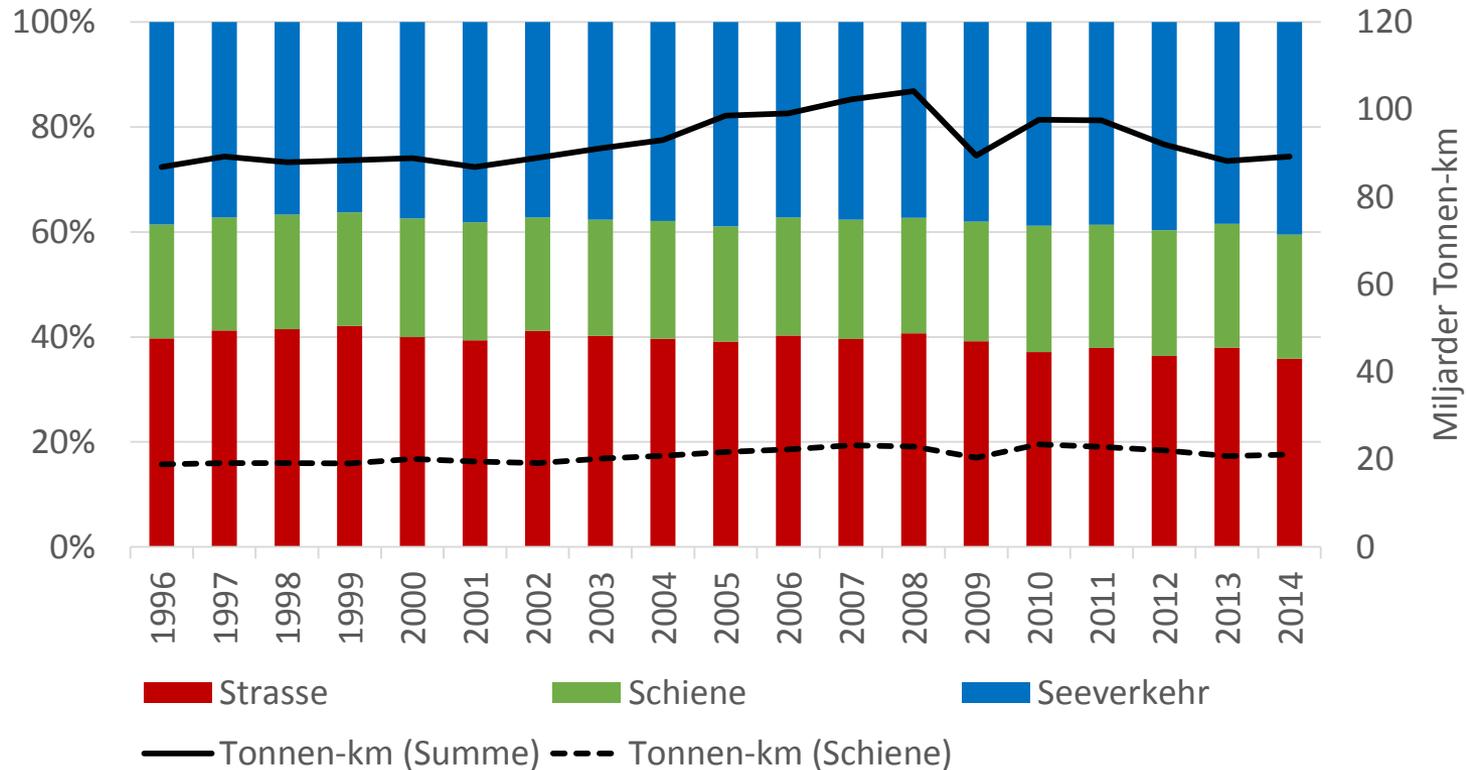
Seeverkehr

- Niedrigere Ölpreise haben Senkung der Schwefelgrenzwerte im SECA weitgehend kompensiert
- ECO-bonus wird diskutiert

3. Relativ konstanta Anteile der verschiedenen Verkehrsträger 1996-2014

Stapel: Anteile der Verkehrsträger Strasse, Schiene und Seeverkehr auf der linken Achsel.

Linien: Tonnen-km (Summe) (durchgehend) und Tonnen-km (Schiene) (gestrichelt)



4. Probleme und mögliche Lösungen

a) Zugang zu Trassen in Schweden und internationell

- Verteilung der Trassen (mehr transparent, schneller)
- Bessere Ausnutzung der Kapazität mit Hilfe von (mehr) differenzierten Abgaben und der Benutzung von längeren Güterzügen
- Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken für Personenverkehr wird diskutiert, unklar wieviel Kapazität für den Güterverkehr geschaffen werden kann

b) Unzureichende Pünktlichkeit - mehr Information erforderlich

d) Unzureichend Information zu wie Güterverkehrsmarkt und verschiedene Segmente funktionieren

c) Mangel an Lokführern – mehr Lokführer müssen ausgebildet werden

5. Schlussfolgerungen

- Deregulierung des Schienengüterverkehrsmarktes hat zu einer Effektivisierung der Transporte und niedrigen Preisen beigetragen
- Rentabilität der EVU ist niedrig
- Wettbewerbsbezogene Hindernisse vor allem bezüglich des Zugangs zu gemeinsamen Einrichtungen und Dienstleistungen
- Potenzial des Schienenverkehrs wird durch eingeschränkten Zugang zu Trassen, mangelnde Pünktlichkeit und den zu erwartenden Mangel an Lokführer begrenzt
- Mangel an Daten erschwert Auswertung der Funktionsweise des Schienengüterverkehrsmarktes und deutet darauf hin, dass Behörden sich nicht ausreichend Unterlagen beschafft haben, um ihre Massnahmen auszuwerten

Abgeschlossener Bericht:

VTI rapport 874/2015 Inge Vierth & Magnus Landergren

<https://www.vti.se/sv/publikationer/godstransportmarknaden-pa-jarnvag-underlag-till-utredningen-om-jarnvagens-organisation/>

Ökonometrische Studie:

Megersa Abate, Magnus Landergren, Inge Vierth

The effect of deregulation in rail freight markets: exploratory evidence from Sweden

**Vielen Dank für ihre
Aufmerksamkeit !**

Inge Vierth

VTI

Teknikringen 10, KTH Campus Valhallavägen

Box 55685, SE-102 15 Stockholm

Telefon +46-709-430 494

E-mail: inge.vierth@vti.se