



Tragen 2019 drei RENFE-Hochgeschwindigkeitszüge vom Typ S-100 die Farben des ersten privaten EVU Intermodalidad de Levante (ILSA)?

Spanien

Wettbewerb nimmt Fahrt auf

Die CNMC (Nationale Kommission für Markt und Wettbewerb) macht Druck, sie sanktionierte Kartellabsprachen der RENFE Mercancías und der DB Cargo Gruppe mit Bußgeldern und erteilte dem ersten privaten Hochgeschwindigkeits-EVU die Marktzulassung. Der Regierungswechsel kann vieles wieder infrage stellen.

Das spanische Schienennetz wird durch einige Besonderheiten geprägt: Während das konventionelle Netzwerk über die spanische Breitspur (1668 Millimeter) verfügt, wird der Hochgeschwindigkeitsverkehr gänzlich auf der Normalspur abgewickelt. Weitere 8 Prozent der Strecken sind als Meterspurweiten ausgelegt. Mit seinen 3240 Kilometer langen HGV-Trassen, die noch weiter ausgebaut werden, belegt Spanien in Europa klar den ersten Rang. Seit dessen Eröffnung im Jahr 1992 benutzen über 120 Millionen Passagiere die 300-km/h-plus Züge, die mehr als 80 Zentren verbinden. Ebenso beansprucht es den ersten Platz in der ERTMS-Anwendung mit über 2000 Strecken-Kilometer. Weniger spektakulär sind die Bahngüter-Kennzahlen: Modalsplit bei 5 Prozent, durchschnittliche Geschwindigkeit von 53,8 km/h und weniger als 200 Güterzüge landesweit pro Tag. Die Bahn-Liberalisierung wurde Ende

2004 mit der Auflösung der Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles – RENFE in ihrer bisherigen, 63-jährigen Gesellschaftsform eingeleitet. Im Januar 2005 wurde die Infrastruktur durch die privatrechtliche Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) übernommen. Die restlichen Betriebsteile wurden in der RENFE Operadora zusammengefasst. Diese wurde 2013 in vier selbstständige Gesellschaften aufgegliedert und einer Holding unterstellt: Personenverkehr, Güterverkehr, Wartung und eine Leasinggesellschaft (RENFE Alquiler de Material Ferroviario), die überzähliges Material vermietet.

Liberalisierung des Marktes

2005 wurde der Bahngüterverkehr geöffnet, seit 2010 folgte die Öffnung für den internationalen Fernverkehr. CNMC hat im September 2017 die Kri-

terien festgelegt, unter welchen Bedingungen grenzüberschreitende Personenbeförderungsdienste und die Kabotagenutzung erfolgen können. Diese Zugverbindungen müssen mindestens 30 Prozent ihrer Fahrgäste von/nach internationalen Bahnhöfen befördern. 20 Prozent der Gesamtstrecke müssen außerhalb der Landesgrenze liegen. Im selben Zeitraum hat sich die Regierung dafür entschieden, dass der Betreiber RENFE Cercanías/Media Distancia (Nahverkehrs- und regionale Mittelstreckenzüge) diese öffentlichen Dienste bis 2027 aufrechterhalten soll. Dies steht im Widerspruch zur EU, die fordert, ab 2020 diesen Verkehr im Wettbewerb auszuschreiben. Die spanische Regierung nutzte hierbei die vertragliche „Hintertür“ einer Übergangsfrist, die von der EU vorgesehen ist. Die zehnjährige Vergabe wird mit einer Abgeltung von 9,7 Milliarden Euro „versehen“. Die vormalige Regierung hatte ursprünglich für 2014 die regionale Marktöffnung vorgesehen.

RENFE und CNMC im Clinch

Die staatliche Bahngesellschaft widersetzt sich den Bestrebungen der CNMC,

dass das Rollmaterial ab 2020 für private Personenzug-Betreiber zur Verfügung stehen muss. Mannigfaltig sind die Möglichkeiten der RENFE:

- Ankauf am 31. Januar 2018 vom praktisch gesamten verfügbaren Personenzug-Rollmaterial der Leasinggesellschaft RENFE Alquiler: drei AVE S-100 Hochgeschwindigkeitszüge, zwölf umspurbare Hochgeschwindigkeitszüge S-120, Wiederinbetriebnahme von zehn S-490 (ETR 490 Pendolino), zwei Breitspur Talgo IV-Züge und fünf Regionalzüge.
- Die RENFE Fabricación y Mantenimiento, S.A. hat mit wenigen Ausnahmen das Monopol für die Wartung von Personenzügen, Lokomotiven und EMU.

Personenverkehr: Private gehen an den Start

Das baskische Bahnunternehmen Euskotren gab im April 2018 seine Absicht bekannt, auf dem Normalspurnetz zwischen San Sebastian, Gasteiz-Vitoria und Bilbao (dem sogenannten Bilbao-Y-Projekt) einen Hochgeschwindigkeits-Commuterzug in Ergänzung zu seinen Straßenbahnen und Regionalzügen auf dem Schmalspurnetz einzusetzen. Das Bilbao-Y-Projekt mit neuen HGV-Trassen wurde 2004 gestartet und soll bis Anfang der 2020er-Jahre fertiggestellt sein.

Die 1982 gegründete Euskotren befördert heute über 30 Millionen Passagiere pro Jahr und ist im Besitz der baskischen Provinzregierung. Hinter dem EVU Intermodalidad de Levante (ILSA mit Sitz in Valencia) steht die spanische Fluggesellschaft Air Nostrum. Das Unternehmen will 2019 den internationalen Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Strecke Madrid – Saragossa – Barcelona – Perpignan – Narbonne – Montpellier mit drei S-100 Alstom-Kompositionen von RENFE Alquiler aufnehmen. Diese drei Züge werden aber von RENFE Viajeros für Eigenbedarf beansprucht. In dieser Sache hat ILSA nun die CNMC-Behörde angerufen. ILSA hat inzwischen die Betriebslizenz der AESF (Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria – Bahn-



Unter dem Marktdruck der Liberalisierung stehen der RENFE Mercancías mehrere Restrukturierungen bevor, um die Wettbewerbsfähigkeit und die Ertragskraft zu steigern.

sicherheitsbehörde) erhalten. Dass ILSA höhere Ambitionen hat, zeigt die Ausschreibung über 17 Züge für den HGV-Betrieb.

Arriva Spain, bis heute ein Busunternehmen der Region Madrid und Galicia mit einem regionalen Marktanteil von 12 Prozent, will im 3. Quartal 2019 eine HGV-Verbindung über den Atlantik-Korridor zwischen dem nordspanischen La Coruna nach dem portugiesischen Porto aufnehmen. Als weiteren Anwärter mit HGV-Bahnambitionen wird die größte spanische Tourismusgruppe Globalia gehandelt.

Bahngüterwettbewerb erwacht

Ende 2006 beantragten sieben Unternehmen die Bewilligung für einen Betrieb auf spanischen Bahntrassen. Als erstes Unternehmen erhielt das größte Infrastruktur- und Engineering-Unternehmen Spaniens COMSA eine Betriebslizenz und nahm 2007 den Betrieb als Güter-EVU auf. Kurz darauf erhielt die im europäischen Autotransport tätige Transfesa eine Bewilligung. Weitere Unternehmen drängten in der Folge in den Markt. Logitren Ferroviaria erhielt 2007 die EVU-Lizenz. Das Unternehmen ist im Besitz von Torrescamara (Infrastruktur Bauunternehmen), der öffentlichen Verwaltung Va-

lencia und Laumar Cargo (Spezialist für intermodalen Transport von Containern). Der portugiesische Bau- und Logistikkonzern Mota Engil startete 2006 mit Takargo Rail im liberalisierten Bahnverkehr in Portugal. In Kooperation mit COMSA betreibt Takargo unter dem Namen Ibercargo Rail Cargoverbindungen zwischen Spanien und Portugal.

Im Februar 2008 erfolgte der Markteintritt durch die Infrastrukturgruppe Grupo Azvi mit dem EVU Tracción Rail, das den Betrieb vorerst auf fünf Verbindungen aufnahm. Im Jahr 2009 wurde die Lizenz auf das gesamte spanische Netz erweitert. Schwerpunkte sind Öl- und Gefahrgut- sowie Baurtransporte. Als integrierte Logistikgruppe betreibt Tramesa eigene Güter-EVU-Aktivitäten, vorwiegend im Container-, Stahl- und Gefahrguttransport.

Continental Rail wurde als EVU der Logistikgruppe GRUPO VÍAS tätig und arbeitet je nach Tätigkeitsschwerpunkten in verschiedenen Untergesellschaften mit RENFE zusammen. Anfang 2018 wurde die Medway als weiteres portugiesisches Gütereisenbahnverkehrsunternehmen im inner-spanischen Netz aktiv. Der Intermodalshuttle zwischen Madrid und Valencia wird fünfmal wöchentlich angeboten. Als Tochterunternehmen der MSC



Hartes Pflaster für private Güter-EVU auf spanischen Bahngleisen. Das Durchgreifen der Wettbewerbsbehörde CNMC im Fall unlauterer Absprachen zwischen RENFE und der DB Cargo Gruppe wird den Privaten neue Möglichkeiten verschaffen.

Shipping Group hat es in Portugal einen Marktanteil von 90 Prozent.

RENFE Mercancías unter Druck

Der fast unaufhaltsame Aufstieg der privaten Güter-EVU seit 2010 auf einen Drittel Marktanteil (siehe auch nachfolgenden Beitrag) und die „dauerhaften“ Defizite der Gütersparte RENFE Mercancías S.A. setzten den RENFE-Konzern unter Handlungszwang. Im Rahmen des im Dezember 2017 von der Regierung verabschiedeten fünfjährigen Güter-Entwicklungsplans für die Bahn soll ein strategischer Partner mit einer 50-Prozent-Beteiligung an der RENFE Mercancías gefunden werden. Laut Entwicklungsministerium stehen internationale Güter-EVU, Logistikunternehmen und Schiffsreedereien im Vordergrund. Der 2016 von RENFE Mercancías initiierte Managementplan 2017–2019 hat zum Ziel, die Ertragskraft zu steigern und innerhalb von drei Jahren wieder

schwarze Zahlen zu schreiben. 2016 schrieb das Unternehmen einen Verlust von 48 Millionen Euro, eine Verschlechterung um 24,9 Prozent gegenüber 2015. Gemäß dem Managementplan sollen 20 Prozent des Personals abgebaut und nicht mehr benötigtes Rollmaterial veräußert werden. Die Beteiligungen an Transfesa (Anteil 20,35 Prozent) und Semat (Anteil 36,36 Prozent) stehen zur Disposition. Die Resultate von 2017 und dem ersten Semester 2018 zeigen, dass RENFE Mercancías eine Verbesserung schaffen könnte: Um 7,3 Prozent konnte 2017 die Frachtonnage gesteigert, das kommerzielle Ergebnis um 3,5 Prozent erhöht und erstmals ein neutralen EBITDA erreicht werden. Der Umsatz erreichte 218 Millionen Euro. Der Verlust betrug „nur“ noch 17 Millionen Euro. Bei der Partnersuche konnte 2018 die zweite Phase, das heißt Bewertung aller Aktiven der RENFE Mercancías, abgeschlossen werden. In der dritten und abschließenden Phase soll ein Ab-

schluss mit einem strategischen Partner im Herbst 2019 erfolgen. In über 74 Losen wurden im Herbst 2018 71 Lokomotiven (von 319 insgesamt) und 1434 Güterwagen an nicht mehr benötigtem Rollmaterial ausgeschrieben. Dadurch erhofft sich das Unternehmen einen außerordentlichen Ertrag von 17,5 Millionen Euro.

Ausblick

Wie weit die Markttransformation unter der neuen sozialistischen PSOE-Ministerin für Industrie, Handel und Tourismus, Reyes Maroto, in der Regierung Sánchez fortgesetzt wird, ist offen. Was sich jetzt schon abzeichnet, ist, dass Captrain mit COMSA und dem portugiesischen Kooperationspartner Takargo der wieder erstarkenden RENFE Mercancías wohl den Spanien-Markt vermehrt streitig machen wird und RENFE Viajes Internacionales erstmals gegen Wettbewerber im internationalen Verkehr antreten muss.

Peider Trippi

Juan Diego Pedrero, AEFP-Generalsekretär, im Interview

Private Güter-EVU auf 34 Prozent

Die Marktanteile der privaten Güter-EVU haben in dem von Staatsbetrieb RENFE Mercancías S.A. beherrschten und beeinflussten Markt einen schwierigen Stand. Mit der 100-Prozent-Übernahme von COMSA durch Captrain werden neue Marktkräfte entstehen, wenn auch der tiefe Modalsplit ohne Wagenladungsverkehr kaum Verbesserungschancen verspricht.

Privatbahn Magazin: Was verbirgt sich hinter dem Kürzel AEFP?

Juan Diego Pedrero: Die Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas – Vereinigung privater EVU in Spanien – wurde 2007 gegründet und umfasst heute zehn Unternehmen aus den Bereichen Güter-EVU, Transport-Logistik, Reedereien und Infrastruktur.

Was hat die AEFP in den letzten Jahren erreicht?

Im 2011 betrug der Marktanteil privater

Güter-EVU 12 Prozent, im Oktober 2018 lag er bei 34 Prozent. Einen wesentlichen „Beitrag“ leistete die von AEFP initiierte kartellrechtliche Marktuntersuchung. Die CNMC (Nationale Kommission für Markt und Wettbewerb) verhängte in der Folge Bußgelder von insgesamt 75,6 Millionen Euro über mehrere Unternehmen der RENFE und DB Cargo Gruppe wegen unlauteren Wettbewerbs. Doch Hürden sind nach wie vor die Monopolposition der RENFE im internationalen Verkehr,

die marktbeherrschende Stellung in der Wartung des Rollmaterials und die Behinderung des Verkaufs von ungenutzten Vermögenswerten – wie zum Beispiel Lokomotiven. Dazu gesellt sich der schwache Leistungsausweis der spanischen Transportbehörde.

Welche Marktanteile haben die einzelnen Unternehmen im Cargo-Markt?

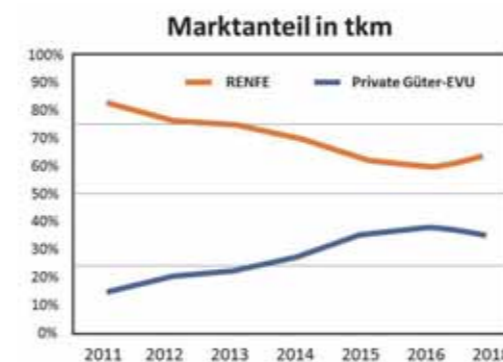
Der Staatsbetrieb RENFE Mercancías S.A. verlor in den Jahren 2015 bis 2018 14 Prozent und liegt nun bei knapp zwei Drittel des Marktanteils. Gefolgt von COMSA – heute Teil der Captrain-Gruppe – mit 13 Prozent, die sich in den letzten Jahren kontinuierlich steigerte. Die Transfesa – Mehrheits-

aktionär mit 70,29 Prozent ist die DB IBERICA HOLDING, RENFE ist mit 20,35 Prozent beteiligt – liegt bei 6,5 Prozent und musste in den letzten zwei Jahren 2,5 Prozent abgeben. Die restlichen 14,5 Prozent bestreiten diverse private und industrie-eigene EVU. Die Konsolidierung im Bereich der Güter-EVU wird weiter voranschreiten, wobei Captrain wohl eine bedeutende Stellung einnehmen wird.

Welche Unterstützungen leistet AEFP, neben den politischen Aufgaben, für die Güter-EVU?

Im Speziellen werden die Bereiche Sicherheit und Qualitätsaspekte gefördert. Unter anderem koordinierte die Vereinigung ein gemeinsames Sicherheits-Managementsystem und ist nun involviert in die Digitalisierung bei den beiden technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und Telematics Applications for Freight (TAF).

Wie sieht der Modalsplit in Spanien aus?



Mit 5 Prozent Bahnanteil ist das Land praktisch das Schlusslicht im europäischen Kontext. Dies ist der Politik und RENFE, dem schlechten Ausbaustand der Gütertrassen, den wenigen Hafenanbindungen und dem fehlenden Wagenladungsverkehr geschuldet. Der Intermodalverkehr bestreitet 30 Prozent in Tonnen respektive 33 Prozent in Tonnenkilometern. Blockzüge der Schwerindustrie, im Petrol- und Getreideverkehr befördern 70 Prozent nach Tonnen respektive 67 Prozent der Tonnenkilometer. Zukünftig gewinnt vor allem der Hafenhinterlandverkehr mit Containern an Bedeutung.

Welche Relationen sind zentral für die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnlogistik?

Der mediterrane Korridor mit dem 923-Millionen-Euro-Ausbau der Normalspurline zwischen französischer Grenze und Algeciras am Golf von Gibraltar. Eingeschlossen sind Dreischienengleise (kombiniert mit iberischer Breitspur) und die Erschließung von Hafenanlagen. Im Weiteren der Ausbau bis 2023 der Strecke Valencia–Teruel–Saragossa–Bilbao, wo unter anderem Werke von Ford, Opel, Volkswagen und Mercedes liegen. Beide Trassen haben hohe Bedeutung für den Güterverkehr.

Der Marktanteil der privaten Güter-EVU konnte seit 2011 verdreifacht werden. Mit dem Markteintritt portugiesischer und französischer Güterbahnen wird ab 2019 mit einem weiteren Anstieg zulasten der staatlichen RENFE erwartet.



Juan Diego Pedrero
Generalsekretär des Verbands privater EVU in Spanien, bekleidete mehrere Management-Positionen in Güter-EVU und verbrachte 35 Jahre bei privaten Unternehmen.

Welches sind die nächsten, wichtigen Entwicklungsschritte im spanischen Eisenbahnmarkt?

Erstens: Die Spanische Transportbehörde muss dem Bahngüterverkehr eine strategische Bedeutung zugestehen, was heute nicht der Fall ist. Zweitens: Der Wettbewerbsgedanke muss bei allen Marktteilnehmern besser greifen, allen voran bei RENFE. Drittens: Um einen wirklich freien Markt zu haben, müssen die jährlichen Verlust-Finanzierungen der RENFE Mercancías S.A gestoppt werden.

Herr Pedrero, danke für das Interview.

Die Fragen stellte Peider Trippi.