

# Deine Bahn.

Fachzeitschrift von DB Training, Learning & Consulting  
und des Verbandes Deutscher Eisenbahnfachschulen

**April 2008**  
**36. Jahrgang**

## Mit starken Marken gut gerüstet im Wettbewerb



- **Neues Servicekonzept** in der 1. Klasse
- **Globaler Wettbewerb** und **Strategien** der Airlines
- **Das Trassenpreissystem** im Jahr 2008
- **Bahnen der Welt:** Eisenbahnen in Großbritannien

Wissen heißt **Vorsprung** ...

... auch bei der **Bahn**

## Die einzige Bildungszeitschrift der Bahn



- > Systemwissen
- > Ausbildung und Prüfung
- > Hintergründe

... und das ganze steuerlich absetzbar\*

## Ich bestelle (bitte ankreuzen)

ein **Jahres-Abonnement** der Fachzeitschrift *Deine Bahn* für mich oder als Geschenk für ein Jahr zum Bezugspreis von 5,40 € pro Ausgabe inkl. Versandkosten und gesetzlicher MwSt (Inland).

ein **Studenten- und Auszubildenden-Abonnement** der Fachzeitschrift *Deine Bahn* für ein Jahr zum Vorzugspreis von 4,40 € pro Ausgabe inkl. Versandkosten und gesetzlicher MwSt (Inland). Eine aktuelle Studien- oder Auszubildenden-Bescheinigung liegt dieser Bestellung bei.

Das Abonnement gilt für mindestens 12 Ausgaben. Ich habe das Recht bis sechs Wochen vor Ablauf des ersten Jahres bzw. danach bis 6 Wochen vor Vierteljahresschluss zu kündigen. Falls ich nicht 6 Wochen vor Ablauf des Abonnements kündige, verlängert sich dieses um ein weiteres Jahr.

ein **Probe-Abonnement** (nicht wiederholbar) der Fachzeitschrift *Deine Bahn* für drei Monate zum Vorzugspreis von 4,40 € pro Ausgabe inkl. Versandkosten und gesetzlicher MwSt (Inland) und spare somit 1,- € im Vergleich zum normalen Jahres-Abonnement.

Ich erhalte 3-mal hintereinander die neueste Ausgabe. Falls ich *Deine Bahn* nicht weiterlesen möchte, teile ich Ihnen dies bis spätestens 10 Tage nach Erhalt des zweiten Heftes schriftlich mit. Andernfalls erhalte ich das Jahres-Abonnement.

Auslandsporto: EU zzgl. 1,00 € pro Ausgabe

Restliche Welt zzgl. 1,80 € pro Ausgabe

Leserservice Deine Bahn, 65341 Eltville

Telefon (0 61 23) 92 38 237

Fax (0 61 23) 92 38 238

E-Mail: [deine-bahn@vertriebsunion.de](mailto:deine-bahn@vertriebsunion.de)

LWL408

## Rechnungsanschrift

Name/Vorname: \_\_\_\_\_

Straße/Nr.: \_\_\_\_\_

PLZ/Ort: \_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_

E-Mail: \_\_\_\_\_

## Lieferanschrift (falls abweichend oder Geschenk)

Name/Vorname: \_\_\_\_\_

Straße/Nr.: \_\_\_\_\_

PLZ/Ort: \_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_

E-Mail: \_\_\_\_\_

Bankeinzug  Rechnung

Konto-Nr.: \_\_\_\_\_

Bankleitzahl: \_\_\_\_\_

Datum, Unterschrift: \_\_\_\_\_

Die Bestellung kann innerhalb von 14 Tagen beim Leserservice Deine Bahn, 65341 Eltville widerrufen werden. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs mit Brief, Fax oder E-Mail.

Datum, Unterschrift: \_\_\_\_\_

\* Die Aufwendungen für ein Abonnement von *Deine Bahn* können als Werbungskosten in Ihrer Steuererklärung geltend gemacht werden.

Die Bahnen der Welt:

# Eisenbahnen in Großbritannien

## Ergebnisse eines radikalen Strukturwandels

**Rudolf R. Mertens**, Deutsche Bahn AG, Leiter Verkehrspolitische Außenbeziehungen (MA(V)), Berlin

*In keinem anderen europäischen Land sind Liberalisierung und Privatisierung im Bahnsektor so radikal erfolgt wie in Großbritannien. Und kein Bahnmodell hat so viele Verfechter und so viele Verächter gefunden wie das im Mutterland der Eisenbahn. Mit dem nachfolgenden Artikel will „Deine Bahn“ zur Beleuchtung der Frage beitragen, wie erfolgreich die englischen Bahnen tatsächlich sind.*



## Organisation des Bahnsektors in Großbritannien und die Reformdiskussionen

Mehrere Ansätze in den 60er, 70er und den 80er Jahren, die 1948 als Staatsbahn gegründete British Railways (BR) in kleinen Schritten zu reformieren und zu sanieren, führten nicht zu den angestrebten Ergebnissen. Das Schienennetz wurde zurückgebaut, der Personalbestand reduziert und weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Produktivität durchgeführt. Doch der Verlust an Verkehrsanteilen und steigende finanzielle Belastungen waren trotz aller Reformanstrengungen nicht aufzuhalten.

Dabei war es nicht nur die Konkurrenz von Straße und Küstenschiffahrt, die BR immer weiter auf Talfahrt schickten. Auch – und insbesondere – die starre, monolithische Struktur der Staatsbahn, die mit ihren regionalen Gliederungen produktions- und kostenorientiert statt markt- und erfolgsorientiert agierte, war ursächlich für die negative Entwicklung. Das Problem wurde erkannt, aber erst Ende der 80er und in der ersten Hälfte der 90er Jahre Anstrengungen unternommen, die Macht der „Regionalfürsten“ zu beschneiden und durchgängige, gewinnorientierte Managementstrukturen für Marktsektoren wie InterCity, Regional- und Nahverkehre sowie den Güterverkehr zu schaffen. 1991 bis 1993 schließlich wurden die regionalen Direktionen sogar aufgelöst und vertikal integrierte Business Units geschaffen. Diese Struktur erschien vielen als Alternative zu einer Privatisierung der BR, zumal die Neuausrichtung auch durchaus positive Wirkung im Hinblick auf die finanzielle Entwicklung der Staatsbahn und damit auch auf den Zuschussbedarf durch die Staatskasse zeigte.

Schließlich aber war es im Geiste der damals vorherrschenden Wirtschaftsphilosophie unter der Premierministerin Margaret Thatcher und deren Nachfolger John Major, dass einer schnellen Privatisierung des Bahnsektors der Vorzug gegeben wurde.

Hinzu kamen eine Reihe von Arbeitskämpfen und Eisenbahnunfällen, die das Ansehen der BR in der breiten und der verbreiteten öffentlichen Meinung als unzuverlässiges, unfreundliches, „drecksiges“ Verkehrsmittel auf einen Tiefpunkt brachten. Die Regierung war damit zu

schnellen und drastischen Maßnahmen gezwungen. Doch die Privatisierung kam zu schnell und zu drastisch, wie sich alsbald herausstellte.

## Der Verkauf von British Rail in einzelnen Teilen

Der Verkauf der BR als integrierte Einheit wurde verworfen, weil eine notwendige und fortdauernde Regulierung des privaten Monopolisten, der entstanden wäre, als zu schwierig und zu aufwendig angesehen wurde. Auch eine Aufteilung in regionale oder sektorale, integrierte Privatgesellschaften wurde aus denselben Gründen verworfen. Die Trennung des Schienennetzes von den Betriebsbereichen des Schienenverkehrs der BR erschien daher als erfolgreichste Lösung, auch im Hinblick auf den gewünschten Wettbewerb und die Nähe zu den Markterfordernissen.

Die notwendige Koordinierung für ein reibungsloses Zusammenwirken der verschiedenen Aktionen und Stellen für einen sicheren und effizienten Bahnbetrieb wurde dabei als erreichbar angesehen. Schließlich, so die mehrheitliche Auffassung damals, habe sich das Modell eines Angebotswettbewerbes auf regulierten Netzen im bereits privatisierten Strom- und Telekommunikationsmarkt Englands bewährt.

Als Grundmodell für den Bahnsektor wurde daher festgelegt, dass alle nicht kostendeckend zu betreibende Verkehre als Bestellerverkehre im Franchisesystem betrieben werden, während eigenwirtschaftliche Verkehre wie der Güterverkehr im Wettbewerb bei freiem Netzzugang ausgestaltet werden. Das Schienennetz selbst wird als Ganzes privatisiert.

Um die Markteintrittsschranke für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) weiter abzusenken, wurde das Rollmaterial der BR gesondert in private Leasinggesellschaften, so genannte ROSCOS (Rolling Stock Leasing Companies), eingebracht. Diese sollen im Wettbewerb untereinander die TOCs (Train Operating Companies) mit Wagen und Loks ausstatten und damit von hohen Investitionskosten befreien. Auch die schwere Instandhaltung wurde gesondert privatisiert. Auf die Infrastruktur bezogen, die nunmehr in das Eigentum der börsennotierten „Railtrack Plc“ überging, sollte der Wettbewerb dadurch verstärkt werden, dass die Bau- und Instandhaltungskapazitäten der BR in gesonderte,

ebenfalls private Firmen eingebracht wurden. Das Modell der Regierung Mayor für den britischen Eisenbahnsektor entsprach somit der „reinen Lehre“ für einen Wettbewerb auf Netzen. Ob dieses Modell jedoch den besonderen Bedingungen des Eisenbahnbetriebes gerecht werden kann, musste sich erst noch in der Praxis erweisen.

### Umsetzung des Ausgangsmodells und erste Erfahrungen

Mit der praktischen Umsetzung des Modells im Verkehrsmarkt wurde 1995 begonnen und bis 1997 wurden für den Personenverkehr 25 Konzessionen für 5 bis 15 Jahre durch Ausschreibung vergeben. 16 Bahngesellschaften hatten sich beworben und das vorherrschende Kriterium für den Zuschlag war und ist heute noch der geringste Zuschuss aus der Staatskasse. Für den Schienengüterverkehr (SGV) war ein Verkauf in sechs Teilen zur Schaffung möglichst ebenso vieler Bahngesellschaften vorgesehen. Wegen geringer qualifizierter Angebote gingen tatsächlich aber fünf Teile an nur einen amerikanischen Bieter, die EWS (English, Welsh and Scottish Railways). Nur der Seecontainerverkehr wurde separat in die Firma „Freightliner“ eingebracht.

Die drei ROSCOS mit dem Rollmaterial der BR wurden 1995 für 1,7 Milliarden und das Schienennetz für 1,9 Milliarden Pfund verkauft. Weitere 4,5 Milliarden Pfund wurden durch den Verkauf weiterer Vermögensgegenstände, wie z.B. BR-eigene Waggonwerke, realisiert.

Auf staatlicher Seite waren nun neue Einrichtungen zur Aufsicht des zersplitterten Bahnmarktes zu schaffen. Während eine Behörde für die Sicherheitsaufsicht mit der „Health and Safety Authority“ (HSA) bereits bestand, wurden eine Regulierungsbehörde sowie eine Stelle für die Vergabe und Überwachung der Franchiserechte neu eingerichtet. Das „Office of the Rail Regulator (ORR)“ bekam die Aufgabe, die Trassenbenutzungsverträge zu prüfen und zu genehmigen sowie die Trassengebühren festzulegen. Weiterhin gehören die Überwachung der Lizenzen für die Betreibergesellschaften und die Infrastrukturgesellschaft „Railtrack“, die Marktaufsicht und der Verbraucherschutz zu ihren Aufgaben. Demgegenüber oblag

es dem „Office of Passenger Rail Franchising (OPRAF)“, das gesamten Franchising-Verfahren, die Festlegung der regulierten Fahrpreise und das Bestellerentgeltverfahren zu managen.

### Erfolge am Verkehrsmarkt, aber Labilität des Modells erfordert schnelle Korrekturen

Zurückblickend auf die Erfahrungen in den ersten zehn Jahren des neuen Ordnungsrahmens kann zusammenfassend festgestellt werden, dass sich die englische Bahnreform in Bezug auf die Verkehrsleistungen des Verkehrsträgers mit einem Plus von 43 Prozent im Personenverkehr und 44 Prozent im Güterverkehr bei einem Wachstum der Wirtschaft im selben Zeitraum von „nur“ 27 Prozent äußerst positiv entwickelt haben, während das privatisierte Schienennetz unter „Railtrack“ in eine sehr schwierige Lage und schließlich ins Ausfuhr. Auch das staatliche Aufsichts- und Regulierungssystem erwies sich bald als untauglich, weil zu komplex und zu wenig auf die Bedürfnisse der Schienenverkehrsmarktes und seiner Kunden fokussiert.

### Der Kollaps von Railtrack und der Übergang auf Network Rail

Untersuchungen über die Ursachen für das Scheitern von „Railtrack“ stellen drei Faktoren heraus. Erstens musste „Railtrack“ alle Wartungs- und Baumaßnahmen an die gesondert privatisierten Spezialfirmen nach vorgegebenen Vertragsmustern und Preisbestimmungen vergeben und verlor so die fachliche sowie finanzielle Kontrolle; Zweitens führte der Umstand, dass ein Großteil des früheren Fachpersonals der BR für die „Railtrack“ nicht mehr zur Verfügung stand, zu einem erheblichen Defizit an technischem Know-how. Andererseits fehlte aber auch die Erfahrung im Umgang mit kompliziertem Vertragsmanagement.

Schließlich waren es die Folgen des Unfalles bei Hatfield im Oktober 2000, bei dem insbesondere mangelnde Wartung der Gleise als hauptsächliche Unfallursache festgestellt wurde. „Railtrack“ reagierte mit der Einrichtung einer Vielzahl von Langsamfahrstellen, was wiederum zu chaotischen Zuständen im Betriebsablauf und bei der Servicequalität führte. Die einhergehenden finanziellen Belastungen

führten schließlich zur Insolvenz von Railtrack, in deren Folge die Anteilseigner ihre Investitionen verloren und der britische Steuerzahler auf viele Jahre für die Folgeschäden aufkommen musste.

Die britische Regierung stellte nunmehr „Railtrack“ zunächst unter staatliche Verwaltung und überführte dann das Netz in „Network Rail“, eine Gesellschaft, deren Auftrag öffentlichem Charakter hat und erwirtschaftete Gewinne ausschließlich in die Infrastruktur reinvestiert. Sie hat keine Anteilseigner, sondern 100 bis 120 Mitglieder. Diese setzen sich aus Vertretern der privaten Bahnen, der öffentlichen Einrichtungen wie dem Verkehrsministerium und dem ORR und – mehrheitlich – aus Vertretern der breiten Öffentlichkeit zusammen. Dennoch ist „Network Rail“ privatrechtlich organisiert. Als weiterer Schritt wurde die Infrastrukturinstandhaltung in die Infrastrukturgesellschaft zurückgegliedert. Die so bewirkte, stärkere Einbindung der Betreibergesellschaften in die wichtigen Angelegenheiten und Entscheidungen des Netzes wird auch als „virtuelle vertikale Integration“ dargestellt.

### Neuordnung für eine einheitliche Entwicklungsstrategie

Die Privatisierung und Desintegration war erfolgt, ohne dass die Regierung für eine effektive Koordinierung bei der Fortentwicklung des Eisenbahnsystems gesorgt hatte. Die Liberalisierung hatte ein Nebeneinander vieler Stellen mit Einzelverantwortlichkeiten wie das ORR, das OPRAF, die HSA, Railtrack bzw. Network Rail, das Verkehrsministerium, die privaten TOCs und ROSCOs und dergleichen mehr geschaffen. Evident wurde der Mangel an einheitlicher Strategie, als Aufkommen und Nachfrage im Schienentransportmarkt kräftig stiegen, die Kapazitäten und die Qualität der Infrastruktur und der Ausrüstungen aber nicht angemessen mitentwickelt wurden.

In Folge dieses Mangels wurde 2001 die Strategic Rail Authority (SRA) eingerichtet, die mit der Entwicklung einer Gesamtstrategie und deren Umsetzung beauftragt wurde und auf die zudem die Aufgaben der OPRAF übertragen wurden.

Schließlich wurde aber durch Beschluss des Parlamentes von 2004 auch die SRA wieder aufgelöst und deren Aufgaben direkt in das Verkehrsministerium (Rail

Office) verlagert. Die Regierung trifft hierzu in ihrem Weißbuch 2004 zum Eisenbahnwesen in Großbritannien die Festlegung: „Der Eisenbahnverkehr ist eine öffentliche Dienstleistung, die durch die Regierung spezifiziert und durch private Unternehmen erbracht wird“.

Mit dieser klaren Rückverlagerung der Verantwortlichkeiten auf den öffentlichen Sektor war eine einschneidende und nachhaltige Kurskorrektur gegenüber dem ursprünglichen Privatisierungskonzept vollzogen.

### Die neue Rolle des ORR

Im Zuge der Konsolidierung des Eisenbahnsektor bekam das „Office of the Rail Regulator“ umfassende Befugnisse außerhalb der Kompetenzen des Ministerium. Insbesondere übernahm es auch die Sicherheitsregulierung von der HSA. Somit vergibt ORR die Lizenzen und Sicherheitszertifikate, erteilt die Zulassungen von Fahrzeugen und führt die Sicherheitsinspektionen durch. Eine Sonderstelle des ORR behandelt alle Verfahren im Zusammenhang mit den Interoperabilitätsrichtlinien („Benannte Stelle“). Das ORR beaufsichtigt aber auch die diskriminierungsfreie Trassenzuteilung und Trassenbepreisung sowie die Behandlung der Konzessionen und stellt als vom Ministerium unabhängige Behörde den Mittelbedarf von Network Rail fest. Das ORR verfügt über ein breites Spektrum von Zwangsmitteln zur Durchsetzung ihrer Anordnungen, einschließlich der Erteilung von Bußgeldern von bis zu 10 Prozent des Jahresumsatzes des betroffenen Unternehmens.

Wie der Eisenbahnsektor in Großbritannien nach den unterschiedlichen Reformen heute gemanagt wird, ist in Abbildung 1 zusammenfassend dargestellt.

### Infrastruktur: Engpässe erschweren das weitere Wachstum des Schienenverkehrs

Mit Stolz verweist die britische Regierung darauf, dass der in vier Jahrzehnten verlorene Schienenverkehr in den vergangenen 10 Jahren mit über 40 Prozent Wachstum wieder aufgeholt werden konnte (Abbildungen 2 und 3). Gleichzeitig war aber das Streckennetz auf 16.500 km zusammengeschrumpft und auch die zulässigen Geschwindigkeiten und der Verkehrsmix

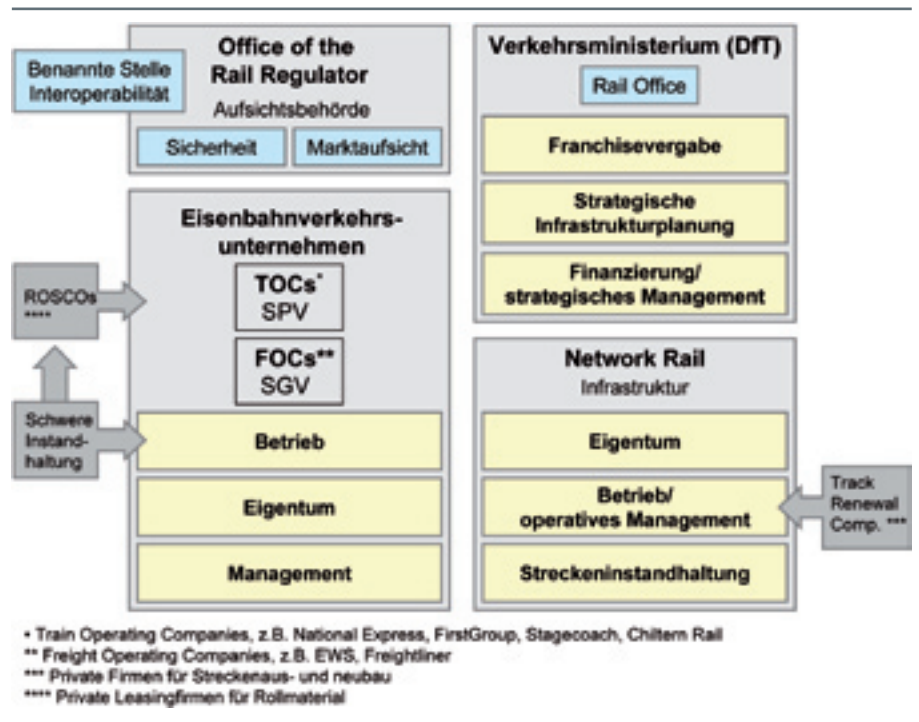
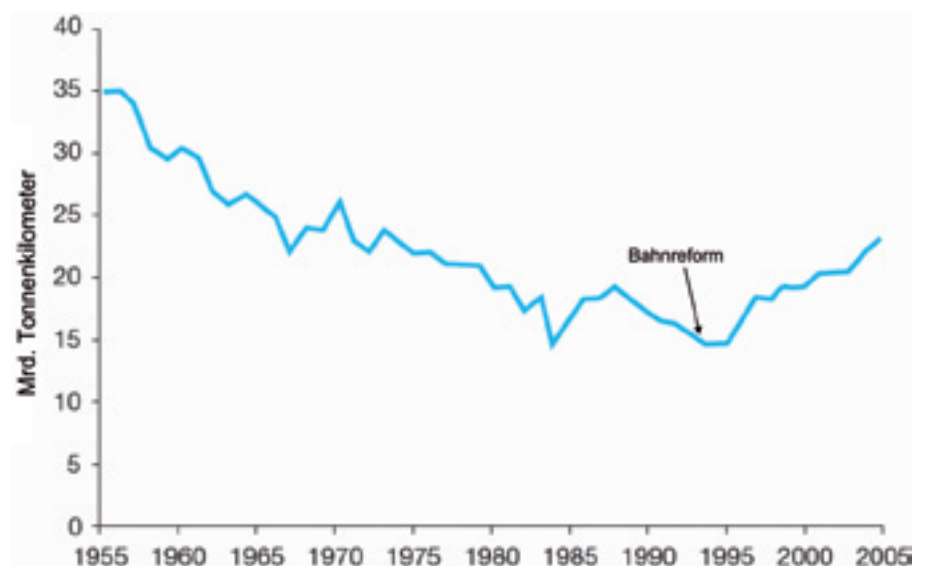


Abbildung 1:  
Eisenbahnsektor in Großbritannien.

im Netz haben sich – von einigen Ausnahmen abgesehen – nicht wesentlich geändert. Da für die kommenden 10 Jahre ein weiteres Wachstum der Nachfrage nach Schienenverkehrs von 30 Prozent erwartet wird, müssen die Infrastrukturkapazitäten rasch dem Bedarf angepasst werden.

Bedeutendste Projekte der Engpassbeseitigung sind neben dem weit fortgeschrittenen Ausbau der Westküstenkorridors das so genannte „Thames Link Programme“, das ein leistungsfähige Schienenverbindung durch das Zentrum von London in

Abbildung 2:  
Auf der Schiene bewegte Güter 1995 bis 2006  
(Quelle: Transport Statistics Great Britain, 2006).



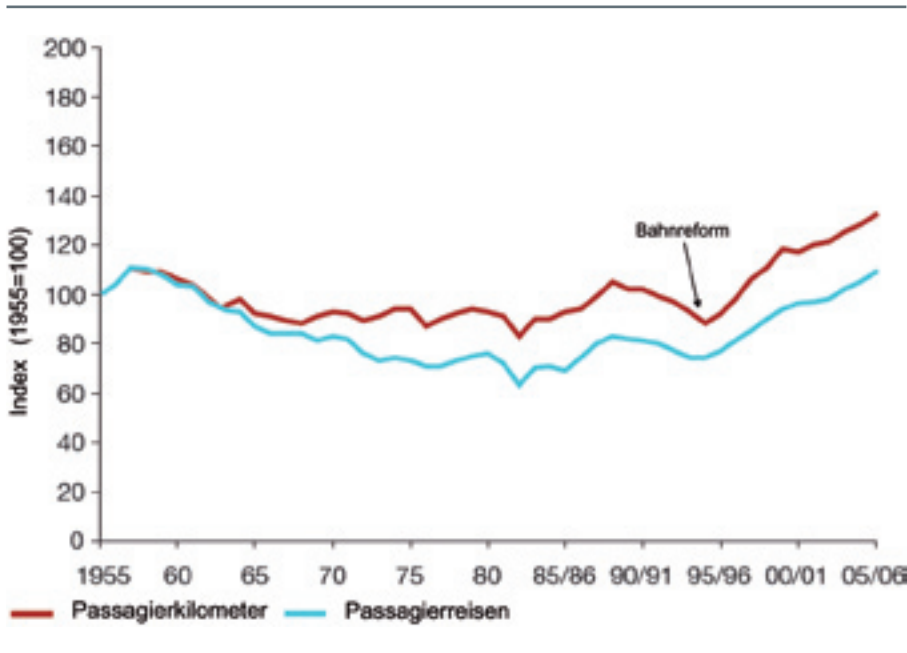


Abbildung 3:  
Passagierkilometer und -reisen in  
Großbritannien 1955 bis 2006  
(Quelle: Transport Statistics Great Britain,  
2006).

Nord-Süd-Richtung bis 2015 herstellen wird. Die Gesamtkosten sind mit 5,5 Milliarden Pfund veranschlagt. Eine entsprechende Verbindung in Ost-West-Richtung wird mit dem Projekt „Crossrail“ für den weiteren Bedarf nach 2014 ebenso geplant wie der stufenweise Ausbau der großen Korridore.

für Instandhaltung des Fahrweges. Im Planungszeitraum bis 2014 stehen dabei relativ schnell greifende Maßnahmen, wie z.B. Bahnsteigvergrößerungen zur Verlängerung von Zügen oder Modernisierung von Signaltechnik zur Erhöhung der Streckenkapazität, im Vordergrund.

Gegen den Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken führt die Regierung ins Feld, dem Fahrgast komme es nicht so sehr auf Fahrzeitreduzierung, sondern auf Zuverlässigkeit und Häufigkeit der Dienste an. Außerdem sprächen weit überproportional steigende Energiekosten und Umweltbelastungen einer Geschwindigkeitserhöhung gegen eine solche: eine Erhöhung von 200 km/h auf 350 km/h verursache einen Energiemehrverbrauch von 90 Prozent, erbringe aber eine Fahrzeitreduzierung zwischen Stationen von nur 25 Prozent und von Haus zu Haus noch weniger.

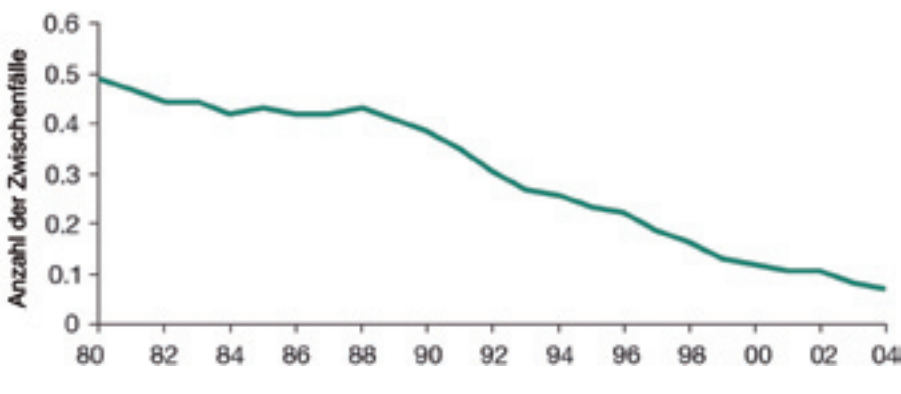
Die Fahrwegqualität auf den bestehenden Hauptstrecken wird in den kommenden Jahren im Hinblick auf die Erfordernisse der ab 2015 in Betrieb gehenden neuen Generation von InterCity Express-Zügen angepasst.

Auch für den Schienengüterverkehr sind keine gesonderten Strecken geplant, sondern die Regierung hat Network Rail mit der Entwicklung eines „Strategischen Güternetzes“ (SFN) beauftragt. Dieses sieht den Ausbau eines leistungsfähigen Kernnetzes für längere Güterzüge bei erhöhten Achslasten und für größere Lichtraumprofile (z.B. für Großcontainertransporte) vor, wobei bestehende Netze und Ergänzungsnetze integriert werden. Derzeit verfügen die meisten Strecken nur über ein eingeschränktes Lichtraumprofil, was gerade im Seehafenhinterlandverkehr spürbare Wachstumsbegrenzungen für den Intermodalverkehr bedeutet. Für die Entwicklung des SFN hat die Regierung Sondermittel von 200 Mio. Pfund bis 2014 vorgesehen. Einen Großteil der Kosten soll der Personenverkehr über die von ihm zu zahlenden Trassenpreise tragen, da er zu den Hauptnutznießern des SFN zählen wird.

Insgesamt sieht ein Regierungsprogramm Investitionen von 10 Milliarden Pfund im Zeitraum 2009 bis 2014 vor. Das sind zwei Drittel des Gesamtvolumens aller staatlichen Mittel für den Bahnsektor. Die damit erreichte Kapazitätserhöhung soll ein Wachstum des Schienenverkehrs von 22,5 Prozent erlauben.

Bei ihren strategischen Planungen setzt die Regierung dabei nicht – zumindest nicht im überschaubaren Planungszeitraum – auf den Bau von neuen Strecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr, sondern auf Kapazitätserhöhung durch fokussierten Abbau von Engpässen und Erweiterungsinvestitionen. Im Haushalt für 2007/2008 sind dafür 3,5 Milliarden Pfund veranschlagt. Zusätzlich gibt es – noch als Folge des Railtrack-Desasters – 1,5 Milliarden Pfund jährlich aus dem Staatshaushalt

Abbildung 4:  
Zugunfälle mit schwerem Personenschaden  
im VK pro Millionen Zugkilometer  
(gleitender 5-Jahresdurchschnitt)  
Anmerkung:  
Bei 2004 handelt es sich um den  
neunmonatigen Zeitraum vom 1.4.2004 bis  
zum 31.12.2004 (Quelle: HSE's Annual Report  
on Railway Safety 2004).



Ein Sonderprogramm gibt es für die Sanierung von Bahnhöfen. Diese stehen wie das Schienennetz im Eigentum von Network Rail, werden aber vorwiegend zum Betrieb und zur Nutzung den Personenverkehrsunternehmen übertragen, die auch die jeweilige Strecke als Konzessionär betreiben. Ausnahmen bilden die großen Bahnhöfe in Eisenbahnknotenpunkten. Diese stehen in der direkten Verwaltung durch Network Rail.

Schließlich steht auch die weitere Verbesserung der Sicherheit des Schienenverkehrs auf der Tagesordnung. Schließlich ist dieses Thema in der öffentlichen Diskussion immer wieder dafür ins Feld geführt worden, dass das englische Modell der Bahnreform gescheitert sei. Allerdings gibt die Statistik der Bahnunfälle keinen Anhaltspunkt für eine solche Behauptung. Vielmehr hat sich die Sicherheit auch nach Einleitung der Privatisierung verbessert, wie die Langzeitbetrachtung in Abbildung 4 ausweist.

## Schienengüterverkehr (SGV)

Der britische Markt für den SGV ist liberalisiert, d.h. es besteht freier Netzzugang. Derzeit gibt es drei nennenswerte Güterbahnen, genannt FOCs (Freight Operating Companies), und fünf Nischenanbieter. English, Welsh & Scottish Railways (EWS), die im vergangenen Jahr von der Deutschen Bahn AG erworben wurde, hält dabei allein einen Anteil am Umsatz von zwei Dritteln, gefolgt vom Spezialisten für den Kombinierten Verkehr mit Seecontainern „Freightliner Intermodal“ und dessen Tochterunternehmen für den Wagenladungsverkehr „Freightliner Heavy Haul“ mit zusammen über einem Viertel Marktanteil. Bei einem Güteraufkommen von 123 Millionen Tonnen beträgt die Verkehrsleistung auf der Schiene 22 Mrd. tkm. Das entspricht einem kräftigen Wachstum seit Einleitung der Bahnreform 1995 von über 60 Prozent (s. Abbildung 3). Allerdings ist trotz einer beachtlichen Verbesserung auch des Marktanteils der Schiene von unter 8 Prozent auf knapp 12 Prozent der Tonnenkilometerleistungen der britischen Bahnen im europäischen Vergleich noch recht gering.

Fast 60 Prozent der Verkehre sind national. Der grenzüberschreitende Verkehr verteilt sich mit je rund 20 Prozent gleichmäßig auf Import und Export. Fast 40 Prozent des Aufkommens im Schienengüterverkehr



## Portrait einer Güterbahn: English-Welsh & Scottish Railways (EWS)

EWS ist mit einem Marktanteil von rund zwei Dritteln der Verkehrsleistungen die mit Abstand größte Güterbahn in GB. Sie entstand 1996 aus dem Erwerb und der Konsolidierung eines großen Teils der Güterverkehrssparte der ehemaligen „British Rail“ durch die amerikanische Regionaleisenbahn „Wisconsin Central“.

Zu diesem Zeitpunkt war der Schienenverkehr in GB auf einem historischen Tiefpunkt angelangt. Durch umfangreiche Investitionen in das Rollmaterial – insbesondere die Entwicklung und Beschaffung von 250 leistungsfähigen und zuverlässigen Class 66 Dieselloks von General Motors und zweieinhalb tausend Güterwagen sowie umfangreichen Rationalisierungsmaßnahmen

Kennziffern	EWS*
Personal	5.000
Loks	500
Wagen	14.000
Tonnen (Mio)	> 100
Tkm (Mrd.)	rd. 15
Züge/Tag	>1000
Umsatz Mio. Euro	rd. 850
Einsatz Loks	18 Std/Tag

– gelang die Kehrtwende: mehr als 60 Prozent ist der Schienengüterverkehr auf der Insel gewachsen und war EWS eine der wenigen Güterbahnen in Europa mit schwarze Zahlen. Aktuelle Kennzahlen sind in der Tabelle dargestellt (Kennzahlen EWS\*: Schätzungen, nur Größenordnung, da Zahlen nicht veröffentlicht werden).

EWS bedient das gesamte britische Netz. Hauptgeschäft ist der SGV in den klassischen Massengutbereichen wie Kohle, Erze, Baumaterialien und landwirtschaftliche Produkte. Daneben ist die Gesellschaft als Transporteur wichtigster Partner von Network Rail bei der Schieneninstandhaltung und bei Bauprojekten. Zusätzlich vermietet sie eigene Lokomotiven an Personenverkehrsgesellschaften und bietet diesen diverse Dienstleistungen für den Eisenbahnbetrieb an.

EWS hat die Liberalisierung des europäischen Schienengüterverkehrs genutzt und Lizenzen für Frankreich und Belgien erwirkt. EWS ist heute eine Beteiligung von DB Schenker, zu der auch die spanische Gesellschaft Transfesa gehört. Somit ist EWS heute in ein enges Produktionsnetzwerk auch außerhalb Großbritanniens eingebunden.



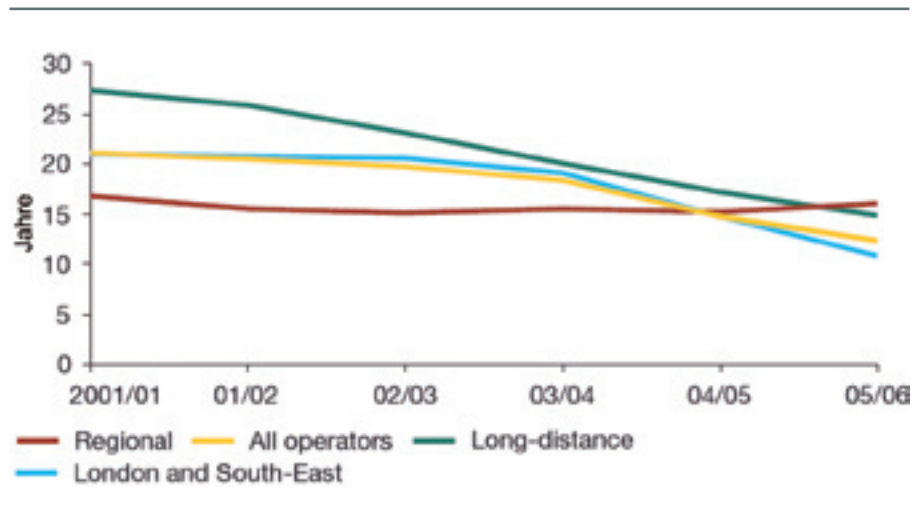


Abbildung 5:  
Durchschnittliches Alter der Wagenflotte nach Sektoren (Quelle: National Rail Trends Yearbook 2005-06).

Abbildung 6:  
Zug Class 168 (Clubman) in Kings Sutton, Chiltern Railways, Dieseltriebfahrzeug (Foto: DB AG/Roger Vaughan).

sind Kohle, gefolgt von der Gütergruppe Mineralien und Baustoffe mit 14 Prozent. Am stärksten wächst der Intermodalverkehr. Freightliner hat 2006 rund 750.000 Container transportiert und rechnet mit 6 Prozent Zuwachs pro Jahr. Dabei handelt es sich vor allem um Seehafenhinterlandverkehr und das weitere Wachstum ist daher in besonderem Maße von dem Ausbau der Schieneninfrastruktur abhängig.

### Schienenpersonenverkehr: 99 Prozent konzessionierte Bestellerverkehre

Der Personenverkehr auf der Schiene hat – trotz aller Kritik an mangelnder Qualität – einen lebhaften Aufschwung erfahren (s. Abbildung 2). Heute kann man feststellen, dass die Bahnreform auch in Großbritannien mit einem Wachstum von über 40 Prozent der Verkehrsleistungen zweifellos zu einer Trendwende in diesem Marktsegment geführt hat.

Derzeit operieren etwa 30 Unternehmen des Schienenpersonenverkehrs, die so genannten TOCs (Train Operating Companies), auf dem britischen Eisenbahnnetz, die aber in der Hand von rund einem Dutzend Holdinggesellschaften sind. Hierunter befinden sich große Gesellschaften wie ARRIVA plc, National Express Group, First Group und Virgin Rail Group. Theoretisch gibt es einen freien Marktzugang zu diesem Markt dann, wenn es sich um eigenwirtschaftliche Verkehre handelt. Faktisch gibt es aber nur sechs nicht-konzessionierte Betreiber, davon drei



auf der Strecke London-Heathrow und einer, nämlich Eurostar, im internationalen Verkehr. Alle anderen Verkehre werden ausgeschrieben und durch Konzessionen für bis zu etwa 10 Jahren vergeben. Den Zuschlag bekommt derjenige Anbieter, der die geringsten Subventionen verlangt beziehungsweise – in wenigen Fällen – die höchsten Beiträge an den Besteller abführt. Dabei ist zu beachten, dass die ausschreibende Behörde Art und Umfang der Leistung festlegt. Der Konzessionär erhält dann ein ausschließliches Recht für die Erbringung der ausgeschriebenen Dienste.

Die Anzahl der Konzessionen ist im Vergleich zur Ausgangssituation 1994/95 durch Konsolidierung zurückgefahren worden. Da in der Regel die Verträge auf der Basis fester Konditionen abgeschlossen werden, hat der Konzessionär einen Anreiz, die Kosten zu senken und die Einnahmen durch Marketingmaßnahmen zu steigern. Allerdings ist etwa die Hälfte aller Fahrpreise reguliert. Das betrifft vor allem Tarife solcher Personenverkehre, zu denen die Menschen kaum Alternativen haben, wie beispielsweise Berufspendlerverkehre.

## Gemäßigte Fahrpreiserhöhungen

Ausschreibungswettbewerb und Fahrpreisregulierung haben sich für viele Fahrgäste durchaus positiv bemerkbar gemacht: während das verfügbare Einkommen der Briten in den vergangenen Jahren um 30 Prozent gewachsen ist, lag die durchschnittliche Fahrpreiserhöhung pro Tarifkilometer bei nur drei Prozent, und dies obwohl die Premiumprodukte wie Geschäftsreiseverkehr der gehobenen Wagenklasse deutlich teurer geworden sind. Jedoch finden 80 Prozent aller Fahrten entweder zu regulierten oder zu diskontierten Preisen statt.

Das Marketinggebaren der Bahnunternehmen wird teilweise aber auch kritisch gesehen. So beklagen Verbraucherschützer heute einen Tarifschub, der es dem Fahrgast schwer mache, das für ihn beste Angebot zu finden.

Auf dem „Fahrgast-Strategiekonzept“ der Regierung stehen daher die Vereinfachung der Tarifstrukturen und deren Transparenz ganz oben auf der Agenda, gefolgt von einfacherem Fahrkartenkauf

und schnelleren und genaueren Fahrgastinformationen. Hierbei sieht sich die Regierung in der Rolle eines Förderers für den Einsatz neuerer Technologien in diesen Feldern und eines Moderators zwischen den beteiligten Industrien und den Bahnnutzern. Wichtiges Ziel im Interesse des Fahrgastes in einem so zersplitterten Bahnmarkt wie Großbritannien ist die Schaffung eines anbieterübergreifenden Verkaufs- und Informationssystem mit nur einem Ansprechpunkt.

## Jüngste Wagenflotte in Europa

Nach offiziellen Angaben liegt das durchschnittliche Alter der Personenwagenflotte in Großbritannien bei 13 Jahren (23 Jahre zu Beginn der Bahnreform) und damit an der Spitze in Europa (Abbildung 5).

Fast sieben Milliarden Euro haben Regierungsstellen und die Privatindustrie in dieses Modernisierungsprogramm investiert. Erklärtes Ziel ist es, das Durchschnittsalter längerfristig auf einem Niveau von 15 Jahren zu halten. Das größte Projekt ist die Entwicklung eines Triebzuges „Inter-

CityExpress“ für den Fernverkehr, der an 2015 in Betrieb genommen werden soll.

## Beziehungen zur Deutschen Bahn AG

Die Deutsche Bahn AG hat sich mit dem Erwerb der EWS im Jahr 2007 und 2008 von Chiltern Railways (Franchise im London-Birmingham Korridor) und kleineren Beteiligungen im englischen Markt engagiert. Insbesondere mit EWS kann sie somit an dem weiteren Wachstum des Schienengüterverkehrs auf der Insel und im internationalen Verkehr mit der Insel partizipieren und ihre Erfahrungen als Komplettanbieter von integrierten Transport- und Logistikleistungen einbringen. EWS International hat auch eine Lizenz und ein Sicherheitszertifikat in Frankreich und bald in Belgien, womit die kundengerechte Transportabwicklung bedarfsweise auch aus einer Hand erfolgen kann. Mit dem Eintritt in den Schienenpersonenverkehr in England unterstreicht die DB AG ihre Absicht, auch in diesem Segment international eine Rolle zu spielen. ■

■ Abkürzungen auf einen Blick	
BR	British Rail (ehemaliges staatliches Eisenbahnunternehmen in GB)
EWS	English, Welsh and Scottish Railways (privates Eisenbahnunternehmen in GB)
FOC	Freight Operating Companies (Eisenbahnverkehrsunternehmen des Güterverkehrs)
HSA	Health and Safety Authority (Behörde für Gesundheits- und Sicherheitsaufsicht)
ORR	Office of the Rail Regulator (Behörde zur Überwachung des Netzzugangs)
OPRAF	Office of Passenger Rail Franchising (ehem. Behörde für die Konzessionsvergabe und das Bestellerentgeltverfahren)
TOC	Train Operating Companies (Eisenbahnverkehrsunternehmen des Personenverkehrs)
ROSCOS	Rolling Stock Leasing Companies (Verleihunternehmen für Eisenbahnwagen und Loks)
Rail Office	Eisenbahnabteilung des Nationalen Verkehrsministerium
Railtrack Plc	PI Public Limited Company (ehem. Aktiengesellschaft für Schieneninfrastruktur)
SFN	Strategic Freight Network (Strategisches Güterverkehrsnetz)
SGV	Schienengüterverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr
SRA	Strategic Rail Authority (ehem. Behörde zur Entwicklung einer Gesamtstrategie für den Eisenbahnsektor)