



Ausarbeitung

**Schienerpersonenfernverkehr in Großbritannien, Österreich
und Schweden**

Schienerpersonenfernverkehr in Großbritannien, Österreich und Schweden

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 013/19
Abschluss der Arbeit: 9. April 2019
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Länderübergreifende Untersuchungen	4
3.	Situation in Deutschland	8
4.	Großbritannien	13
5.	Österreich	20
6.	Schweden	27
7.	Zusammenfassung	35
8.	Anlagen	39

1. Einleitung

In dem vorliegenden Sachstand wird der Frage nachgegangen, wie der *Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)* in Großbritannien, Schweden und Österreich gestaltet ist. Hierzu sollten folgende Fragestellungen beantwortet werden:

- Sind Infrastruktur und Verkehrssparten im Eisenbahnsektor in den jeweiligen Ländern getrennt? Wenn ja, wie wurde die Trennung von Netz und Transport organisatorisch und institutionell vollzogen? Wann wurden hierzu welche Schritte unternommen? Wurden im Laufe der Zeit Korrekturen vorgenommen?
- Wie wird der freie Zugang zu Netz, Stationen und Energie gewährleistet? Wie wird dieser von den zugangsberechtigten Eisenbahnverkehrsunternehmen bewertet?
- Wie gestalten sich die Nutzungsentgelte?
- Welche Marktanteile haben die Marktteilnehmer?
- Wie hat sich der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) entwickelt (Fahrgastzahlen, Modal Split)?
- Existiert im SPFV ein organisierter Taktverkehr? Wenn ja, welche Organisation/Institution sorgt für einen integralen Taktfahrplan?
- Wie ist der Vertrieb im SPFV organisiert (Verkaufsorte, gegenseitige Anerkennung von Fahrscheinen etc.)? Ist der Vertrieb wettbewerblich „neutralisiert“?
- Wie haben sich die Preise im SPFV seit 2008 entwickelt?
- Gibt es Aussagen zu der Pünktlichkeit der Züge im SPFV? Wenn ja, wie hat sich die Pünktlichkeit im SPFV seit 2008 entwickelt?

Im Folgenden wird zunächst auf länderübergreifende Untersuchungen und auf die Situation in Deutschland eingegangen. Die Ausführungen zu Großbritannien, Österreich und Schweden basieren auf den Antworten einer Abfrage bei den jeweiligen Ländern sowie auf eigenen Recherchen.

2. Länderübergreifende Untersuchungen

Die Trennung von Infrastrukturbetrieb und Verkehrsbetrieb im Eisenbahnsektor erfolgte in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union in unterschiedlicher Weise. Die *Generaldirektion Interne Politikbereiche des Europäischen Parlaments* befasste sich im Jahr 2011 ausführlich mit der Trennung und ihren Auswirkungen und erarbeitete hierzu das Themenpapier „Die Auswirkungen der Trennung von Infrastrukturbetrieb und Verkehrsleistungen auf den EU Eisenbahnsektor“¹. Hierin werden auch die Auswirkungen der Trennung in ausgewählten Mitgliedstaaten der Europäischen Union, darunter Großbritannien und Schweden, untersucht. Demnach fand in

1 [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2011/460039/IPOL-TRAN_NT\(2011\)460039_DE.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2011/460039/IPOL-TRAN_NT(2011)460039_DE.pdf) (zuletzt aufgerufen am 11.3.2019).

Großbritannien und Schweden eine vollständige Trennung von Infrastrukturbetrieb und Verkehrsleistungen auf dem Eisenbahnsektor statt. In Österreich erfolgte ebenso wie in Deutschland eine teilweise Integration.²

Die wesentlichen Ergebnisse des Themenpapiers sind in einem zusammenfassenden Vermerk veröffentlicht worden. Hierin wird u.a. ausgeführt:³

„Im Vereinigten Königreich hat die Einführung des „Franchise Bidding“ dazu beigetragen, das Wachstum des Marktes anzukurbeln, und Innovationen bei den Dienstleistungen sowie Elemente zur Begrenzung der Kostenbasis gefördert, wenngleich die Kosten seit 2000 erheblich gestiegen sind. Dies ist zwar teilweise auf die verstärkten Investitionen als Reaktion auf die bisherige Politik in Bezug auf Erneuerungsmaßnahmen zurückzuführen, doch wird argumentiert, dass die Kosten der Branche übermäßig hoch seien, was unter anderem an der Komplexität und Ineffizienz liegen könne, die auf die vertragliche Grundlage aus der Zeit der Privatisierung zurückgehen.“

In Schweden, einem Land mit einer langen Geschichte der vertikalen Trennung, ist es infolge dieser Trennung nicht zu Koordinierungsproblemen gekommen. Im Gegenteil ist seitdem eine höhere Effizienz festzustellen, und die Verspätungen sind zurückgegangen.“

An dieser Stelle sei angemerkt, dass das Unternehmen *Network Rail*, das für den Betrieb, die Wartung und die Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur in England, Schottland und Wales verantwortlich ist und 2002 als Gesellschaft mit beschränkter Haftung gegründet wurde, am 1. September 2014 aufgrund von technischen Problemen und Bedenken hinsichtlich seiner Führungsstruktur dem Verkehrsministerium zugeordnet wurde (siehe auch Abschnitt 4.).

Darüber hinaus wird auf den Sachstand „Trennung von Eisenbahnnetz und –betrieb in Frankreich, Großbritannien und Schweden“⁴ der Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages hingewiesen.

PricewaterhouseCoopers GmbH (PWC) führte in der „Studie zur Gestaltung und Entwicklung der Eisenbahninfrastrukturpreise in Europa“⁵ (Stand: Januar 2018) u.a. einen Vergleich der Trassenpreise in Europa durch. Hieraus ergibt sich, dass der durchschnittliche Trassenpreis SPFV 2017 in Deutschland im Vergleich zu Großbritannien, Österreich und Schweden am höchsten war. An

2 [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2011/460039/IPOL-TRAN_NT\(2011\)460039_DE.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2011/460039/IPOL-TRAN_NT(2011)460039_DE.pdf), S. 33 (zuletzt aufgerufen am 11.3.2019).

3 Siehe: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2011/460039/IPOL-TRAN_NT\(2011\)460039\(SUM01\)_DE.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/note/join/2011/460039/IPOL-TRAN_NT(2011)460039(SUM01)_DE.pdf), S. 4 (zuletzt aufgerufen am 19.2.2019).

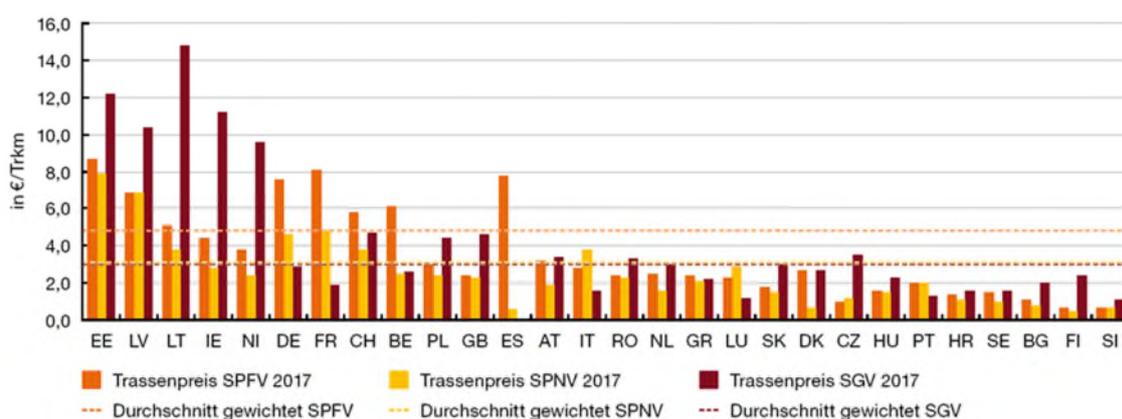
4 <https://www.bundestag.de/resource/blob/514738/4636783e27c5ae95e7d706e498468a51/WD-5-037-17-pdf-data.pdf> (zuletzt aufgerufen am 4.3.2019).

5 https://www.pwc.de/de/offentliche-unternehmen/eisenbahninfrastrukturpreise_012018.pdf (zuletzt aufgerufen am 4.3.2019).

zweiter Stelle lag Österreich, dann folgte Großbritannien. Am geringsten war der Trassenpreis in Schweden.

Nach der Studie gestaltete sich der durchschnittliche Trassenpreis 2017 in den EU-Staaten wie folgt:⁶

Abb. 10 Durchschnittliche Trassenpreise 2017 – nach Verkehrsarten



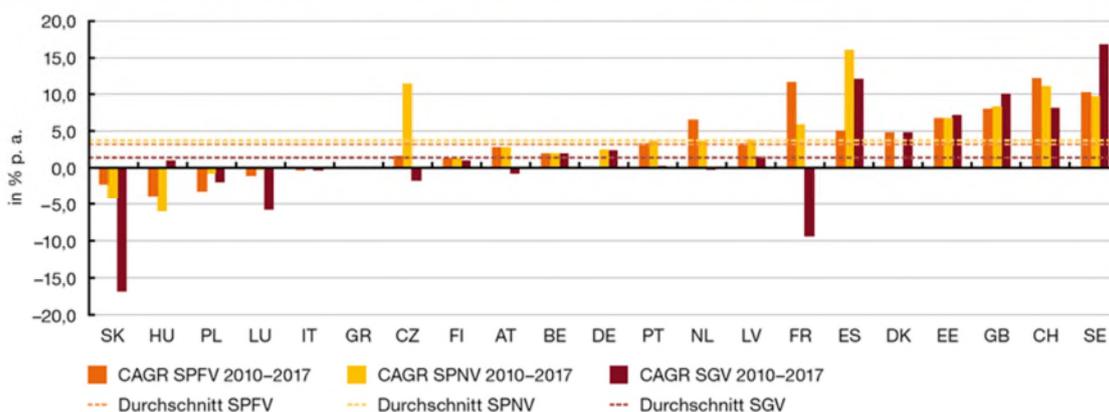
Quelle: Studie zur Gestaltung und Entwicklung der Eisenbahninfrastrukturpreise in Europa. PWC. Januar 2018.

Ebenso wurde in der PWC-Studie die länderspezifische Entwicklung der Trassenpreise in den Jahren 2010 bis 2017 dargestellt:⁷

6 https://www.pwc.de/de/offentliche-unternehmen/eisenbahninfrastrukturpreise_012018.pdf, S.20 (zuletzt aufgerufen am 4.3.2019).

7 https://www.pwc.de/de/offentliche-unternehmen/eisenbahninfrastrukturpreise_012018.pdf, S. 25 (zuletzt aufgerufen am 4.3.2019).

Abb. 16 Länderspezifische Entwicklung der Trassenpreise nach Verkehrsarten



Quelle: Studie zur Gestaltung und Entwicklung der Eisenbahninfrastrukturpreise in Europa. PWC. Januar 2018.⁸

Außerdem wird auf die Veröffentlichung des *Wissenschaftlichen Instituts für Infrastruktur und Kommunikationsdienste (WIK)* zum Thema „Die Bedeutung von Liberalisierungs- und Regulierungsstrategien für die Entwicklung des Eisenbahnpersonenfernverkehrs in Deutschland, Großbritannien und Schweden“ (2011) hingewiesen, die unter folgendem Link zu finden ist:

<https://docplayer.org/28573831-Die-bedeutung-von-liberalisierungsund-regulierungsstrategien-fuer-die-entwicklung-des-eisenbahnpersonenfernverkehrs.html>
(zuletzt aufgerufen am 4.3.2019).

Zum Thema „Personenbeförderung in Europa“ sind zur weiteren Übersicht die Tabelle „Personenbeförderung nach Verkehrszweig“ (**Anlage 1**) sowie die Tabellen „Beförderte Fahrgäste – Eisenbahn (Verkehr insgesamt)“ (**Anlage 2**) und „Beförderte Fahrgäste – Eisenbahn (Innerstaatlicher Verkehr)“ (**Anlage 3**) beigefügt.⁹ Eine Unterteilung in Schienennahverkehr und Schienenfernverkehr erfolgt hierbei jedoch nicht. Die Daten basieren auf Angaben des Statistischen Bundesamtes auf Basis der Eurostat Online Datenbank. Den Daten liegt die EU-Verordnung 2018/643 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. April 2018 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs¹⁰ zugrunde, die für alle Eisenbahnen in der Europäischen Union gilt. Jeder Mitgliedstaat legt Statistiken über den Eisenbahnverkehr in seinem Hoheitsgebiet vor. Ist ein Eisenbahnunter-

⁸ Anmerkung: CAGR steht für „Compound Annual Growth Rate“ (durchschnittliche jährliche Wachstumsrate).

⁹ In der Kategorie „Beförderte Fahrgäste“ wird unterschieden in Verkehr gesamt, innerstaatlicher Verkehr und grenzüberschreitender Verkehr. Aufgrund der Aufgabenstellung wird an dieser Stelle auf eine Ausweisung des grenzüberschreitenden Verkehrs verzichtet.

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R0643&from=DE> (zuletzt aufgerufen am 1.4.2019).

nehmen in mehr als einem Mitgliedstaat tätig, so fordern die betreffenden einzelstaatlichen Behörden dieses Unternehmen auf, für jedes Land, in dem es tätig ist, getrennte Daten vorzulegen, so dass die einzelstaatlichen Statistiken erstellt werden können.

Die Mitgliedstaaten können die Eisenbahnunternehmen vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausschließen,

- a) die ausschließlich oder hauptsächlich innerhalb industrieller oder ähnlicher Anlagen einschließlich Häfen tätig sind;
- b) die hauptsächlich lokale Dienstleistungen für Touristen erbringen, zum Beispiel historische Dampfeisenbahnen.¹¹

Im Sinne der Verordnung bezeichnet:

- eine „Eisenbahn“ eine aus Schienen bestehende Verkehrsverbindung ausschließlich für den Gebrauch durch Eisenbahnfahrzeuge;
- ein „Eisenbahnfahrzeug“ ein ausschließlich auf Schienen fahrendes mobiles Gerät, das sich entweder aus eigener Kraft fortbewegt (Triebfahrzeuge) oder von einem anderen Fahrzeug gezogen wird (Reisezugwagen, Beiwagen, Gepäckwagen und Waggons);
- ein „Eisenbahnunternehmen“ jedes öffentliche oder private Unternehmen, das Dienstleistungen zur Beförderung von Gütern und/oder Personen mit der Eisenbahn erbringt. Unternehmen, deren einzige Tätigkeit darin besteht, Dienstleistungen zur Beförderung von Personen mit der Untergrundbahn, mit Stadt- und/oder Straßenbahnsystemen zu erbringen, sind nicht eingeschlossen.

3. Situation in Deutschland

Die *Deutsche Bahn AG (DB AG)* wurde im Januar 1994 als Aktiengesellschaft gegründet und entstand aus der Fusion der ehemaligen Staatsbahnen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn. Damit wurde aus zwei Staatsbahnen ein privatrechtlich geführtes Unternehmen. Das Eigentum an den Schienenwegen und an den für den Bahnbetrieb notwendigen Anlagen wurde aufgrund der am 1. Januar 1994 in Kraft getretenen Bahnstrukturreform auf die Deutsche Bahn AG übertragen. Der Konzern ist in eine Vielzahl von Unternehmen untergliedert.

Das *Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG)* definiert Eisenbahnen als öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur betreiben (EIU) oder die Eisenbahnverkehrsdienste zur Beförderung von Gütern oder Personen erbringen (EVU).¹²

Das Schienennetz der Eisenbahnen in Deutschland hat derzeit eine Streckenlänge von rund 38.500 km. Größter Netzbetreiber ist mit rund 33.300 Kilometern die Konzerntochter der Deutschen Bahn AG, die *DB Netz AG*. Das öffentliche Schienennetz, die Bundesschienenwege, steht

11 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R0643&from=DE>, S. L112/3 (zuletzt aufgerufen am 19.3.2019).

12 https://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/_2.html (zuletzt aufgerufen am 4.3.2019).

allen *Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)* zur Nutzung offen. Die übrigen Strecken gehören verschiedenen nichtbundeseigenen Eisenbahnen.¹³

Der Bund stellt jährlich eine feste Summe für Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz zur Verfügung. In den Jahren 2009 bis 2014 lag dieser Infrastrukturbeitrag des Bundes bei 2,5 Mrd. Euro jährlich. Bis 2019 werden insgesamt 19,5 Mrd. Euro aus Bundesmitteln für Ersatzinvestitionen in das Schienennetz zur Verfügung stehen. Im Gegenzug müssen die *Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)* garantieren, das Schienennetz in einer vorher definierten Qualität bereitzustellen und in definierten Mindestumfängen eigene Investitionen zu tätigen sowie ausreichende Instandhaltungsmaßnahmen durchzuführen.¹⁴

Nutzungsentgelte

1994 hat die *DB Netz AG* als erstes EIU in Europa ein Trassenpreissystem für die Nutzung der Schieneninfrastruktur eingeführt. Dieses setzt sich aus dem Entgelt für ein Mindestzugangspaket und der gefahrenen Trassenkilometer zusammen. Das Entgelt für das Mindestzugangspaket enthält je Marktsegment einen Aufschlag auf die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.¹⁵

Weitere Informationen finden sich unter dem Link:

https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/2080358/f4851bea3eb3fc14c74d2859ad3155a4/broschuere_tps_2019-data.pdf
(zuletzt aufgerufen am 6.2.2019).

PricewaterhouseCoopers GmbH (PWC) kommt in der „Studie zur Gestaltung und Entwicklung der Eisenbahninfrastrukturpreise in Europa“ (Stand: Januar 2018) zu dem Ergebnis, dass die Trassenpreise in Deutschland keinen großen Schwankungen unterliegen. Im Zeitraum von 2010 bis 2015 seien sie durchschnittlich um 2,0 Prozent jährlich gestiegen.¹⁶

13 <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/schienennetz/> (zuletzt aufgerufen am 11.3.2019).

14 Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II (LuFV II), S. 7 (https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Finanzierung/LuFV/Einstellen_LuFV_II.pdf?blob=publicationFile&v=3) (zuletzt aufgerufen am 3.4.2019).

15 https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/1354962/6a8c764103f4ce4e0543be15e4c345a1/snb_2019-data.pdf
(zuletzt aufgerufen am 13.2.2019).

16 https://www.pwc.de/de/offentliche-unternehmen/eisenbahninfrastrukturpreise_012018.pdf, S. 27 (zuletzt aufgerufen am 4.3.2019).

Stationsentgelte

Das Stationsentgelt, das für den Halt an einem Bahnhof bei der *DB Station&Service AG* zu entrichten ist, beinhaltet ein klar definiertes Leistungspaket (Infrastrukturnutzungsbedingungen Personenbahnhöfe - INBP).¹⁷ Eine entsprechende Stationspreisliste findet sich ebenso wie die gesonderte Preisliste für Ausstellungszüge, die Entgeltliste für die Nutzung von Fahrausweisautomatenaufstellflächen sowie die Preise für Änderungen zu Fahrplanaushängen auf den Internetseiten der DB Station & Service AG.¹⁸

Marktanteile

Die Wettbewerber der *DB AG* hatten im Schienengüterverkehr im Jahr 2017 einen Marktanteil von 47 Prozent. Im Schienenpersonennahverkehr lag der Marktanteil der Wettbewerber im Jahr 2017 bei 26 Prozent. Der Anteil der *DB AG* im Schienenpersonenfernverkehr liegt sowohl beim Fahrgastaufkommen als auch bei den Beförderungsleistungen (Personenkilometer) bei über 99 Prozent.¹⁹

Fahrgastzahlen

Personenfernverkehr – Verkehrsaufkommen – Beförderte Personen in Mio.

Jahr	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Schiene- fern- verkehr	124	123	126	125	131	131	129	131	138	142

Quelle: Verkehr in Zahlen 2018/2019. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

17 Die aktuellen Infrastrukturnutzungsbedingungen Personenbahnhöfe (gültig ab 01.02.2019) finden sich unter: https://www.deutschebahn.com/resource/blob/2834376/93a925c12c30d25df9b95d5e2f442465/INBP_gueltig-ab-01-02-2019-data.pdf (zuletzt aufgerufen am 4.3.2019).

18 Siehe <https://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/stationsnutzung/preisliste-1192744> (zuletzt aufgerufen am 4.3.2019).

19 Marktuntersuchung. Eisenbahnen 2018. Bundesnetzagentur. Siehe: https://www.bundesnetzagentur.de/Shared-Docs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahn2018.pdf?_blob=publicationFile&v=3 (zuletzt aufgerufen am 13.2.2019).

Modal Split

Motorisierter Personenverkehrsaufwand nach Verkehrsträgern in Mrd. Personenkilometer:

Jahr	Motorisierter Individualverkehr	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	Eisenbahn	Luftverkehr	Motorisierter Verkehrsaufwand gesamt
2007	883,4	81,3	79,1	58,8	1.102,6
2008	888,5	79,6	82,5	60,8	1.111,4
2009	898,7	78,6	82,2	58,4	1.117,9
2010	902,4	78,1	83,9	52,8	1.117,2
2011	912,4	78,0	85,4	55,2	1.131,0
2012	914,6	76,0	88,8	56,2	1.135,6
2013	921,4	77,1	89,6	56,3	1.144,5
2014	935,0	78,8	91,0	58,8	1.163,5
2015	945,7	81,8	91,7	61,5	1.180,8
2016	965,5	82,5	95,8	63,9	1.207,8

Quelle: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split#textpart-3> (zuletzt aufgerufen am 18.2.2019)

Integraler Taktfahrplan

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) prüft aktuell die Einführung eines sogenannten Deutschland-Takts. Das Ministerium führt aus:

„Der Deutschland-Takt ist ein abgestimmter, vertakteter Zugfahrplan für ganz Deutschland - von der regionalen Strecke bis hin zu den Hauptverkehrsachsen. Er integriert Nah- und Fernverkehr und wird zusammen mit den Ländern umgesetzt, die für den Nahverkehr verantwortlich sind.“²⁰

Vertriebsorganisation

In Deutschland stehen bundesweit über 400 DB Reisezentren mit rund 2.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zur Verfügung. Darüber hinaus gibt es rund 2.700 Reisebüros mit DB Lizenz, die den persönlichen Fahrkartenverkauf in Städten, kleineren Gemeinden oder an kleineren Bahnhöfen sicherstellen. Fast alle Bahnangebote können auch als Online-Ticket gebucht werden. Zusätzlich gibt es DB Automaten, an denen Fahrkarten für alle DB Angebote des Nah- und Fernverkehrs sowie des jeweiligen Verbundgebietes erworben werden können. In den Fernzügen der

²⁰ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/080-scheuer-deutschlandtakt.html> (zuletzt aufgerufen am 3.4.2019).

Bahn können darüber hinaus gegen einen Aufpreis von 19 Euro ebenfalls Fahrkarten erworben werden.²¹

Es gibt derzeit nur wenige private EVU im Schienenpersonenfernverkehr. Die Preise für diese Fernverkehrszüge können die Eisenbahnunternehmen selbst festlegen. Fahrscheine der Deutschen Bahn sind, abgesehen von einigen Teilstrecken in Verkehrsverbänden, in diesen Zügen nicht gültig.²²

Preisentwicklung

Verbraucherpreisindex für Deutschland (2010 = 100)

Jahr	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bahnfahrt, Fernverkehr	94,2	97,8	100,0	100,4	104,5	107,4	109,8	110,2	109,9	111,4

Quelle: Statistisches Bundesamt.²³

Pünktlichkeit

Anteil pünktlicher Fernverkehrszüge der DB AG in den Jahren 2012 bis 2018:

Jahr	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Anteil pünktlicher Fernverkehrszüge (in %)	79,1	73,9	76,5	74,4	78,9	78,5	74,9

Quelle: Deutsche Bahn; Deutscher Bundestag

<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/921374/umfrage/puenktlichkeit-der-fernverkehrszuege-der-deutschen-bahn/> (zuletzt aufgerufen am 18.2.2019).

21 https://www.bahn.de/p/view/service/buchung/verkaufsstellen/wege_zur_fahrkarte.shtml?dbkanal_007=L01_S01_D001_KIN_-rs-buchung_NAVIGATION-verkaufsstellen_LZ01 (zuletzt aufgerufen am 18.2.2019).

22 Telefonat mit FlixTrain (<https://www.flixtrain.de/service/kontakt>) am 13.2.2019.

23 Email des Statistischen Bundesamtes vom 6.2.2019.

Im Gesamtjahr 2018 erreichte die *DB AG* bei der durchschnittlichen Pünktlichkeit aller Züge 93,5 Prozent. Im Fernverkehr wurde eine durchschnittliche Jahrespünktlichkeit von 74,9 Prozent für 2018 ermittelt (gegenüber 78,5 Prozent im Vorjahr).²⁴

4. Großbritannien

Im Vereinigten Königreich gibt es eine Trennung zwischen Eisenbahninfrastruktur und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Nach der Privatisierung im Jahr 1993 gliederte sich *British Rail* in zwei Hauptteile:

- die nationale Eisenbahninfrastruktur (Gleis, Signaltechnik, Brücken, Tunnel, Bahnhöfe und Depots) und
- die Betreibergesellschaften, deren Züge auf diesem Netz fahren.

Die Infrastruktur ist mit Ausnahme der HS1-Strecke durch Kent, die von einem privaten Unternehmen im Rahmen eines Konzessionsvertrages unterhalten und betrieben wird, Eigentum von *Network Rail*.

Schieneninfrastrukturprojekte werden im Rahmen der branchenweiten periodischen Überprüfung (Periodic Review²⁵) alle fünf Jahre geplant.

Das Parlament führt auf seinen Internetseiten aus, dass *Network Rail* (NR) für den Betrieb, die Wartung und die Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur (d.h. der Gleise, Signale, Brücken und Bahnhöfe) in England, Schottland und Wales verantwortlich ist. Hauptkunden sind die Bahn- und Güterverkehrsunternehmen, die den Zugverkehr über das Netz betreiben. NR wurde 2002 als Gesellschaft mit beschränkter Haftung gegründet, die auf kommerziellen Strecken betrieben wird und Gewinne in die Eisenbahninfrastruktur reinvestiert. Am 1. September 2014 wurde die Gesellschaft, nachdem das Unternehmen aufgrund von technischen Problemen und Bedenken hinsichtlich seiner Führungsstruktur zunehmend unter Druck geriet, dem Verkehrsministerium zugeordnet. Durch diesen Schritt sind die Schulden der NR, die bis 2019 auf 50 Milliarden Pfund geschätzt werden, auf die Regierung übergegangen. Die Regierung sei dadurch, so wird argumentiert, in der Lage, eine höhere Kontrolle auszuüben. Nach Verzögerungen und Kostenüberschreitungen bei ihrem umfangreichen Verbesserungsprogramm im Jahr 2015 ordnete die Regierung eine Reihe von Überprüfungen an, in welcher Form NR zukünftig betrieben werden sollte. Zwei Untersuchungen lagen hierzu Ende 2015 vor und konzentrierten sich darauf, wie das Verbesserungsprogramm wieder aktiviert werden könnte, mit welchen Kosten dies verbunden sei und wie ähnliche Probleme in Zukunft vermieden werden könnten. Der „Shaw Report on NR“, der im März 2016 veröffentlicht wurde, empfahl, dass die NR-Regulierung überarbeitet werden sollte. Ferner sollte das Unternehmen seine Aktivitäten umstrukturieren und dezentralisieren. Insbeson-

24 <https://www.deutschebahn.com/resource/blob/1187698/4ec4a0d0470d6389556725b1775e563d/fragenantworten-data.pdf> (zuletzt aufgerufen am 13.2.2019).

25 <https://orr.gov.uk/rail/economic-regulation/regulation-of-network-rail/price-controls/periodic-review-2018> (zuletzt aufgerufen am 25.3.2019).

dere sollten aber dem Privatsektor Konzessionen oder befristete Verträge für den Betrieb einzelner Strecken gewährt werden, um so u.a. die Kosten aus der Staatsbilanz herauszunehmen. Die Regierung kündigte an, im Laufe des Jahres umfassend auf den Bericht zu reagieren.²⁶

Hinsichtlich weiterer Informationen zu *Network Rail* wird auf **Anlage 4** verwiesen.

Fernverkehrszüge im Vereinigten Königreich werden hauptsächlich von privaten Unternehmen betrieben, die mit der Regierung über das *Verkehrsministerium (Department of Transport - DfT)* mehrjährige Franchise-Lizenzen²⁷ vereinbart haben (siehe auch **Anlage 5**). Hierbei legt die Regierung ein Leistungsverzeichnis vor, das über einen bestimmten Zeitraum erfüllt werden soll (Servicelevel, Upgrades, Leistung usw.). Die Regierung wählt aus der Bieterschaft das Unternehmen aus, das das beste Gesamtpaket und das beste Preis-Leistungs-Verhältnis bietet.

Gemäß dem *Eisenbahngesetz (Railways Act) 2005*²⁸ wurden die Aufgaben im Zusammenhang mit Franchisevereinbarungen für England von der inzwischen aufgelösten *Strategischen Eisenbahnbehörde (Strategic Rail Authority)* auf den *Staatssekretär für Verkehr (Secretary of State for Transport)* übertragen. Die Verantwortung für das schottische Franchiseverfahren wurde auf die schottische Regierung übertragen, und der walisischen Regierung wurde eine direkte Rolle für lokale und regionale Schienenpersonenverkehrsdienste in Wales übertragen.

Weitere Informationen zu Hintergrund und Geschichte des Schienenpersonenverkehrs in England finden sich in der Veröffentlichung „Passenger Rail Services in England“ (**Anlage 6**) der Bibliothek des Britischen Unterhauses.²⁹

Zugang zu Netz, Stationen und Energie

Im Vereinigten Königreich gibt es freien und offenen Zugverkehr in einem begrenzten Umfang. *Open-Access-Betreiber (OAOs)*³⁰ agieren auf kommerzieller Basis ohne Subventionen und müssen beim *Office of Rail and Road (ORR)* und bei *Network Rail (NR)* die notwendigen Zugangsrechte für den Betrieb ihres geplanten Dienstes beantragen. Die von den OAOs festgelegten Tarife unterliegen nicht der Preisregulierung. Von den 19 Anträgen für Open-Access-Dienstleistungen, die das ORR zwischen 2000 und 2014 erhielt, wurden nur vier genehmigt.

26 <https://researchbriefings.parliament.uk/ResearchBriefing/Summary/SN02129> (zuletzt aufgerufen am 25.3.2019).

27 Siehe hierzu auch: <https://researchbriefings.parliament.uk/ResearchBriefing/Summary/SN01343> (zuletzt aufgerufen am 25.3.2019).

28 <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2005/14/contents> (zuletzt aufgerufen am 25.3.2019).

29 <https://researchbriefings.parliament.uk/ResearchBriefing/Summary/SN06521> (zuletzt aufgerufen am 25.3.2019).

30 OAOs verfügen über sogenannte "Slots", bestimmte Teile des nationalen Fahrplans, für den Betrieb ihrer eigenen Personenverkehrsdienste.
<https://researchbriefings.parliament.uk/ResearchBriefing/Summary/SN01343> (zuletzt aufgerufen am 26.3.2019).

Es gibt derzeit die folgenden vier OAOs:

- First Hull Trains,
- Grand Central Railway,
- Heathrow Express und
- Eurostar.

Von diesen stehen insbesondere die beiden Erstgenannten in direktem Wettbewerb mit Langstrecken-Franchise-Unternehmen.

Das ORR hat allgemeine Leitlinien³¹ veröffentlicht, wie Personen- und Güterzugbetreiber einen fairen Zugang zum Schienennetz erhalten.

Weitere Informationen zur Eisenbahnregulierung finden sich in der Veröffentlichung „Rail regulation“³² (**Anlage 7**) der Bibliothek des Britischen Unterhauses.

Nutzungsentgelte

Zugbetreiber (Train operating companies – TOCs) müssen, obwohl das ORR für die Festlegung der Nutzungsentgelte verantwortlich ist, an NR für das Recht zur Nutzung der Schieneninfrastruktur ein Nutzungsentgelt entrichten. Es gibt zwei Arten von Nutzungsentgelten:

- Gebühren, die direkt anfallende Kosten abdecken:

Charge	Payable by:	Recovers:
Variable Usage Charge	All operators	Maintenance and renewal costs that vary with traffic
Electrification Asset Usage Charge	All operators of electric vehicles	Maintenance and renewal costs of electrification assets that vary with traffic
Capacity Charge	All operators	Expected increase in performance regime (delay and cancellation) costs incurred by Network Rail as a result of increased traffic on the network
Coal Spillage Charge	All freight operators for coal services	The additional costs incurred through spillage of coal on infrastructure
Traction Electricity Charge	All operators who run electrically powered services	Charges for supplying and consuming electricity for traction

31 <https://orr.gov.uk/rail/access-to-the-network/track-access/guidance> (zuletzt aufgerufen am 25.3.2019).

32 <https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN02071/SN02071.pdf> (zuletzt aufgerufen am 25.3.2019).

- Zuschläge, die einen Teil der Fixkosten decken:

Charge	Payable by:	Recovers:
Freight Only Line Charge	Freight train operators who transport electricity supply industry coal and spent nuclear fuel	Fixed costs associated with freight only lines
Freight Specific Charge	Freight train operators who transport electricity supply industry coal, spent nuclear fuel and iron ore. <i>This is a new charge for CP5.</i>	Freight avoidable costs not recovered by other charges
Fixed Track Access Charge	Franchised passenger operators only	Remaining income required to meet Network Rails' total revenue requirement

Weitere Informationen zu den Nutzungsentgelten finden sich in der entsprechenden Richtlinie des ORR unter dem Link:

https://orr.gov.uk/data/assets/pdf_file/0006/17619/track-access-guidance-charging.pdf
(zuletzt aufgerufen am 25.3.2019).

Die aktuellen Zugangsentgelte für die Control Period 6 (CP6), die bis zum 31. März 2024 gelten, finden sich unter dem Link:

<https://www.networkrail.co.uk/industry-commercial-partners/information-operating-companies/cp6-access-charges/#CP6-access-charges> (zuletzt aufgerufen am 1.4.2019).

Marktanteile

Der Marktanteil der Franchise-Betreiber im Schienenpersonenfernverkehr bezogen auf den Gesamtschienenverkehr ist nach Aussage des britischen Parlaments seit 1994/1995 stabil geblieben.

Seit 1994/1995 liegt dieser berechnet nach dem Anteil der Zugfahrten im Schienenfernverkehr zwischen sieben und neun Prozent. Legt man die Anzahl der beförderten Personen zugrunde, liegt der Marktanteil zwischen 34 und 37 Prozent.³³

33 Siehe Office of Rail and Road, Passenger revenue by sector, table 12.8. (<http://dataportal.orr.gov.uk/displayreport/report/html/a578fd7d-bd90-4e28-bfbc-da153157e196> (zuletzt aufgerufen am 25.3.2019)) und passenger journeys by setor, table 12.6 (<http://dataportal.orr.gov.uk/displayreport/report/html/a10e3c7b-7766-40ae-a87a-14c56cf85a63> (zuletzt aufgerufen am 25.3.2019)).

Anmerkung des Verfassers zu den Zahlenangaben dieser Quelle: Im Englischen steht ein Dezimalpunkt statt eines Kommas zwischen dem ganzen und dem gebrochenen Teil einer Zahl und ein Komma statt eines Dezimalpunkts zur Trennung der Tausendereinheiten.

Weitere Statistiken zum Marktanteil nach Branchen, Tickettypen und Bahnbetreibern finden sich unter:

<http://dataportal.orr.gov.uk/browse/reports/12> (zuletzt aufgerufen am 25.3.2019).

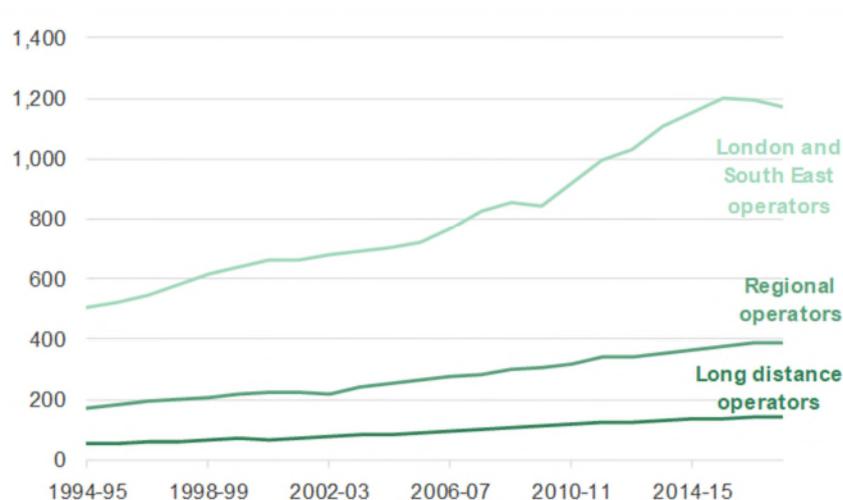
Entwicklung des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV)

In den letzten 20 Jahren ist die jährliche Zahl der Passagierfahrten um rund 970 Millionen (132 Prozent) gestiegen. Der Anstieg der Passagierzahlen liegt bei 167 Prozent und ist größtenteils auf das Passagierwachstum bei den Betreibern in London und im Südosten zurückzuführen.

Die Personenbeförderung, unterteilt nach Fernstrecke, Regionalverkehr und dem Bereich London/South East, gestaltete sich in den Jahren 1994/95 bis 2014/15 wie folgt:³⁴

Passenger journeys by sector

Million passenger journeys by franchised operators by sector, 1994-95 to 2017-18



Source: Office of Rail and Road, Passenger journeys by sector, table 12.6

34 Siehe auch: Office of Rail and Road, Passenger journeys by sector (<https://dataportal.orr.gov.uk/display-report/report/html/a10e3c7b-7766-40ae-a87a-14c56cf85a63#> (zuletzt aufgerufen am 25.3.2019)).

Integraler Taktfahrplan

Die Dienstleistungen von Schienenfernverkehrsunternehmen werden zum Teil durch die Franchisevereinbarungen bestimmt. Open-Access-Betreiber wie z.B. Hull Trains und Grand Central haben dagegen wesentlich mehr Spielraum, um die Frequenz zu bestimmen.

Nah- und Fernverkehrsdienste werden im Vereinigten Königreich jedoch oft von verschiedenen Behörden verwaltet und von verschiedenen privaten Organisationen betrieben, wodurch eine stärkere Integration von Fahrplänen und Diensten verhindert wird. So betreibt der *Transport for London* z.B. lokale Londoner Dienste, während das *Verkehrsministerium (DfT)* die Franchisebehörde für die meisten Personenfernverkehrsdienste im Vereinigten Königreich ist.

Vertriebsorganisation

Es gibt geregelte und unregelte Bahntarife. Erstere werden von der Franchising-Behörde (in England und bei grenzüberschreitenden Dienstleistungen ist das der *Staatssekretär für Verkehr* bzw. in Wales und Schottland sind es die jeweils zuständigen *Minister*) und letztere von den Eisenbahnverkehrsunternehmen auf kommerzieller Basis festgelegt.

Rund 45 Prozent der Tarife unterliegen der Regulierung. Geregelte Tarife gelten in der Regel auf Pendlerstrecken, auf denen die Pendler nur wenige Alternativen zur Schiene haben. Die geregelten Tarife werden nach einer Formel festgelegt, die auf dem Einzelhandelspreisindex (Retail Price Index) des Vorjahresmonats Juli sowie bereits seit vielen Jahren auf einem sogenannten „fares basket“ oder „flex“ basieren, d.h. einige Tarife können steigen, während andere sinken oder gleich bleiben, vorausgesetzt, der „basket of fares“ erhöht sich um den regulierten Betrag.

Um die Vorteile eines koordinierten nationalen Netzes zu erhalten, sind die Zugbetreiber aufgrund ihrer Franchisevereinbarungen verpflichtet, bestimmte Vereinbarungen zu Fahrkarten, Beförderungsbedingungen und telefonischen Anfragen einzuhalten. Die Vereinbarungen sind die branchenweiten und vom *DfT* kontrollierten „Ticketing and Settlement Agreement (TSA)“, die „Nationalen Eisenbahnbeförderungsbedingungen (National Rail Conditions of Carriage)“ und das „Nationale Eisenbahn-Auskunftssystem (National Rail Enquiry Scheme)“. Das TSA verpflichtet die Zugbetreiber, auf allen Strecken "inter-available"-Tarife (d.h. Tarife, die auf den Diensten jedes Eisenbahnunternehmens verwendet werden können) anzubieten.

Weitere Informationen zu Bahntarifen und Fahrscheinverkauf in Großbritannien finden sich in der Veröffentlichung „Rail fares and ticketing“ der Bibliothek des Britischen Unterhauses, die als **Anlage 8** beigefügt ist.

Preisentwicklung

Informationen zu den Bahntarifen finden sich in der Veröffentlichung „Railways: Fares statistics“ in Kapitel 1 (**Anlage 9**, S. 4) sowie im Anhang in „Table A2 Rail Fares Index: January 1995-2018“.³⁵

Im Januar 2018 lagen die Tarife aller Betreiber effektiv 20 Prozent höher als im Januar 1995. Der durchschnittliche reale jährliche Anstieg betrug 0,8 Prozent. Die Tarife stiegen bei Fernverkehrsunternehmen am schnellsten, der durchschnittliche jährliche Anstieg lag hier zwischen Januar 1995 und Januar 2018 bei 1,4 Prozent. Im gleichen Zeitraum wurde in London und im Südosten sowie bei regionalen Betreibern ein durchschnittlicher jährlicher Anstieg von 0,5 Prozent bzw. 0,6 Prozent beobachtet.

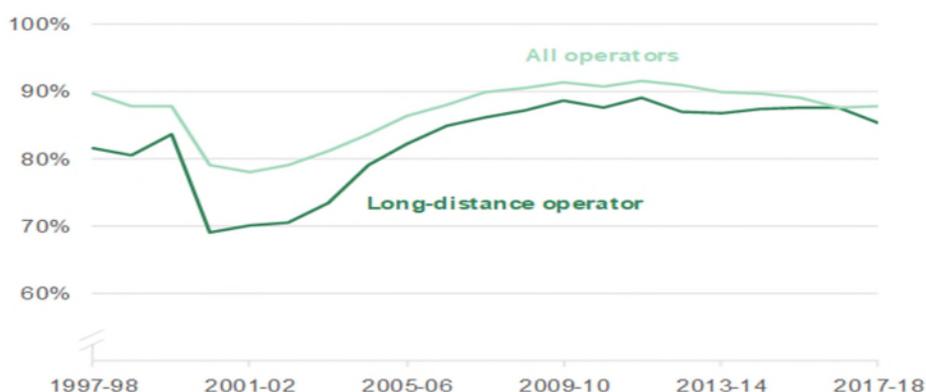
Pünktlichkeit

Das ORR verwendet hinsichtlich der Pünktlichkeit im Schienenverkehr die zwei Messgrößen „Public Performance Measure“ und „CaSL (Cancelled or Significantly Late)“.

Mit dem *Public Performance Measure (PPM)* wird die Pünktlichkeit gemessen - der Anteil der Züge, die innerhalb von 5 Minuten nach ihrer planmäßigen Ankunft (bzw. 10 Minuten für Fernverbindungen) am Endziel ankommen. In den letzten zehn Jahren ist der Anteil der Fernverkehrszüge, die pünktlich am Ziel ankamen, mit knapp 90 Prozent relativ stabil geblieben.³⁶

Public performance measure (PPM)

The proportion of trains arriving at their final destination within 5/10 minutes of their timetabled arrival



Source: Office of Rail and Road, Public Performance Measure by sector, table 3.34

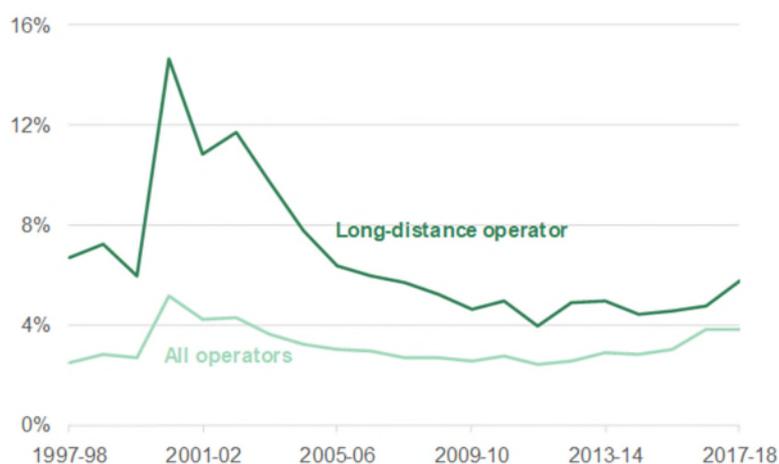
35 <https://researchbriefings.parliament.uk/ResearchBriefing/Summary/SN06384> (zuletzt aufgerufen am 25.3.2019).

36 Siehe auch: Office of Rail and Road. Public performance measure (PPM) by sector - Table 3.43. <http://dataportal.orr.gov.uk/displayreport/report/html/4cdbe8cc-dc97-4a8e-ae6e-a7fcd5bd268c> (zuletzt aufgerufen am 25.3.2019).

„CaSL“ steht für *cancelled* oder *significantly late* und misst die Zuverlässigkeit. Der CaSL bildet den Anteil der Züge ab, die storniert wurden oder mit mehr als 30 Minuten Verspätung am Ziel ankamen. Wie beim PPM hat sich der Anteil der Fernverkehrszüge, die storniert wurden oder sich deutlich verspäteten, in den letzten zehn Jahren verbessert - im Durchschnitt wurden seit 2007/08 etwa 5 Prozent der Fernverkehrszüge pro Jahr storniert oder waren deutlich verspätet:³⁷

Cancelled and significantly late (CaSL)

The proportion of trains that were cancelled or were significantly late



Source: Office of Rail and Road, Cancelled and significantly late by sector, table 3.6

Weitere Informationen zur britischen Eisenbahn finden sich im Informationspapier der Bibliothek des Britischen Unterhauses „A Quick Guide to the Railways“ (**Anlage 10**)³⁸ sowie auf der Internetseite „Railways Briefings“ des britischen Parlaments unter dem Link:

<https://researchbriefings.parliament.uk/?ContentType=&Topic=Transport&SubTopic=Railways&Year=&SortByAscending=false> (zuletzt aufgerufen am 25.3.2019).

5. Österreich

Der Infrastrukturbetrieb und die jeweiligen Verkehrssparten sind in Österreich prinzipiell organisatorisch voneinander getrennt.

37 Siehe auch: Office of Rail and Road. Cancelled and significantly late (CaSL) by sector - Table 3.6 <http://dataportal.orr.gov.uk/displayreport/report/html/158e2337-acb8-43da-a852-123bcce2834a> (zuletzt aufgerufen am 25.3.2019).

38 <https://researchbriefings.parliament.uk/ResearchBriefing/Summary/SN04128>

So befinden sich beispielsweise unter dem Dach der *ÖBB-Holding AG*, die 2004 gegründet wurde, sowohl der Infrastrukturbetrieb (*ÖBB-Infrastruktur AG/ÖBB-Infra*) als auch die Verkehrssparten Personen- (*ÖBB-Personenverkehr AG/ÖBB-PV*) und Güterverkehr (*Rail Cargo Austria AG/RCA*). Die Anteile an der *ÖBB-Holding AG* werden vollständig von der Republik Österreich gehalten und vom *Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT)* verwaltet.

Das Unternehmen *ÖBB-Holding AG* stellt sich wie folgt dar:³⁹

„Die ÖBB-Holding AG wurde am 20. April 2004 - wie im Bundesbahnstrukturgesetz 2003 vorgesehen - als strategische Leitgesellschaft des ÖBB-Konzerns gegründet. Die Anteile am Unternehmen werden zu 100 Prozent von der Republik Österreich gehalten, die Anteilsrechte werden vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) verwaltet.

Die Hauptaufgaben der ÖBB-Holding AG, welche sämtliche Anteilsrechte an den nachgeordneten Gesellschaften des ÖBB-Konzerns hält, sind die Ausübung dieser Anteilsrechte sowie die einheitliche strategische Ausrichtung des ÖBB-Konzerns.

Seit 1. Jänner 2005 ist der ÖBB-Konzern operativ tätig. An die Stelle der bisherigen ÖBB trat eine Konzernstruktur mit der ÖBB-Holding AG als Leitgesellschaft sowie wirtschaftlich eigenständiger und selbst verantwortlicher Aktiengesellschaften und GmbHs. Damit soll die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Bahn langfristig gesichert werden.“

Das integrierte Eisenbahnunternehmen „Steiermärkische Landesbahnen“, das sowohl Eisenbahninfrastruktur- als auch Verkehrsbetreiber war, wurde 2018 in die drei Gesellschaften:

- Steiermärkische Landesbahnen (Infrastruktur),
- Steiermarkbahn & Bus GmbH (Personenverkehr) und
- Steiermarkbahn Transport & Logistik GmbH (Güterverkehr)

aufgeteilt.

Korrekturen hat es nicht gegeben. Integrierte Eisenbahnunternehmen sind weiterhin rechtlich zulässig. Sie müssen allerdings eine jeweils unabhängige Trassenzuweisungsstelle und eine entgelt-erhebende Stelle beauftragen. Einige Privatbahnen im Sinne des *Privatbahngesetzes 2004*⁴⁰ sind integrierte Eisenbahnunternehmen, darunter:

- die Raaberbahn,
- die Graz-Köflacher Bahn,
- die Montafonerbahn,
- die Salzburger Lokalbahn,

39 <https://holding.oebb.at/de/das-unternehmen> (zuletzt aufgerufen am 5.2.2019).

40 <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20003309> (zuletzt aufgerufen am 3.4.2019).

- die NÖVOG/Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft mbH und
- die Wiener Lokalbahnen.

In Österreich können Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Sitz in Österreich und Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der EU oder der Schweiz, teilweise mit Einschränkungen den Zugang zum österreichischen Schienennetz beantragen. Die Voraussetzungen sind in § 57 *Eisenbahngesetz*⁴¹ geregelt.⁴²

Zugang zu Netz, Stationen und Energie

Die österreichische Gesellschaft für Schienenmarktregulierung *Schienen-Control GmbH*, die in Österreich für den freien Zugang aller Eisenbahnunternehmen zur Schiene zu angemessenen Preisen zuständig ist, führt zum österreichischen Eisenbahnnetz aus:⁴³

„Das österreichische Schieneninfrastrukturnetz hat eine Länge von 5.611 Kilometern und wird von mehreren Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrieben. Davon sind 5.306 Kilometer Streckenlänge in Normalspur (Spurweite von 1.435 Millimetern) ausgeführt und gelten somit als vernetzte Bahnen. 305 Kilometer werden als Schmalspur (Spurweite von 760 oder 1.000 Millimetern) betrieben. ...

Das österreichische Eisenbahnnetz verfügt, betrachtet man alle Infrastrukturunternehmen zusammen, über 1.434 Verkehrsstationen.“

Der diskriminierungsfreie Zugang zu Netz, Stationen und Energie wird nach österreichischen Angaben durch die Schienen-Control Kommission, „eine bei der Schienen-Control GmbH angesiedelte weisungsfreie Verwaltungsbehörde“, sichergestellt.

Sie ist nach dem österreichischen Eisenbahngesetz zuständig für:

- die Wettbewerbsaufsicht,
- die Entscheidung über Beschwerden wegen Nichtzustandekommen von Verträgen betreffend den Anschluss an oder die Mitbenutzung von Eisenbahninfrastruktur,
- die Zuweisung von Fahrwegkapazität,
- die Gewährung des Mindestzugangspakets,
- den Zugang zu Serviceeinrichtungen und
- die Gewährung von Serviceleistungen.

41 <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011302>

42 <https://infrastruktur.oebb.at/de/geschaeftpartner/schienennetz/zugang-zum-oebb-netz/netzzugang-leicht-gemacht> (zuletzt aufgerufen am 13.3.2019).

43 <https://www.schienencontrol.gv.at/de/NetzAnschlussbahnen.html> (zuletzt aufgerufen am 12.3.2019).

Im Rahmen der alljährlichen Erhebung zu Betriebs- und Leistungsdaten aller in Österreich tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen wird auch deren Zufriedenheit bezüglich der oben genannten Punkte evaluiert.

Nutzungsentgelte

Die österreichische Regulierungsbehörde Schienen-Control GmbH führt zu Infrastrukturnutzungsentgelten aus:⁴⁴

„Für die Benutzung der Schieneninfrastruktur wird den Fahrwegkapazitätsberechtigten Wegeentgelt verrechnet. Die Berechnung wird nach verschiedenen Parametern vorgenommen. Von allen Infrastrukturbetreibern einheitlich werden die Zugkilometer, die zurückgelegte Strecke, zur Berechnung herangezogen. Zusätzlich werden von der Mehrheit der Unternehmen auch noch die Bruttotonnenkilometer (Gewicht von Fahrzeug und Ladung mal der zurückgelegten Strecke) herangezogen. Anhand dieser beiden Parameter kann die Abnutzung der Schieneninfrastruktur gut abgebildet werden. Ein Infrastrukturbetreiber verwendet anstelle der Bruttotonnenkilometer zusätzlich die Bruttotonnen (Gewicht von Wagen und Ladung) des jeweiligen Verkehrs als Verrechnungseinheit.“

Neben dem Wegeentgelt wird den Fahrwegkapazitätsberechtigten auch Entgelt für die Benutzung von Serviceeinrichtungen (Bahnhöfe, Wagenwaschanlagen, Terminals, etc.) verrechnet. Die Berechnung des Entgelts für einen Halt in einem Bahnhof richtet sich beispielsweise nach der Anzahl der Fahrgäste in der jeweiligen Station und nach der Ausstattung des Bahnhofes. Bei der Nutzung einer Wagenwaschanlage wird die gesamte Anzahl der in einem Zeitabschnitt zu waschenden Wagen in die Berechnung einbezogen.

Neben der ÖBB-Infrastruktur, dem größten Infrastrukturbetreiber, gibt es in Österreich mehrere kleinere Infrastrukturbetreiber, die auch für den Betrieb von Nebenbahnen zuständig sind. Dazu zählen unter anderem die Neusiedlerbahn, die Wiener Lokalbahn, die Graz-Köflacher Bahn, die Steiermärkischen Landesbahnen, die Salzburger Lokalbahn.“

Im Jahresbericht 2017 der Schienen-Control⁴⁵ wird zu dem Trassenpreissystem in Österreich ausgeführt:⁴⁶

„In Österreich wurde mit dem Wegeentgeltmodell 2018 ein neues Trassenpreissystem, das zwischen sechs Marktsegmenten unterscheidet, eingeführt.“

Das Marktsegment „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“ umfasst alle Personenverkehrsdienste, die ohne einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag erbracht werden. Die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages erbrachten Personenverkehrsdienste werden in

44 <https://www.schienencontrol.gv.at/de/IBE.html> (zuletzt aufgerufen am 12.3.2019).

45 https://www.schienencontrol.gv.at/files/1-Homepage-Schienen-Control/1g-Presses/Pressemappen/Pressemappen2018/SC-Jahresbericht-2017_Web.pdf (zuletzt aufgerufen am 13.3.2019).

46 https://www.schienencontrol.gv.at/files/1-Homepage-Schienen-Control/1g-Presses/Pressemappen/Pressemappen2018/SC-Jahresbericht-2017_Web.pdf, S. 83 f (zuletzt aufgerufen am 13.3.2019).

drei weitere Marktsegmente unterteilt: „Gemeinwirtschaftlicher Fernverkehr“, der öffentlich bestellte Fernverkehrsdienste abbilden soll, sowie „Nahverkehr stark“ und „Nahverkehr schwach“. Die Klassifizierung als Nahverkehr stark erhalten Züge, die über mehr als 200 Sitzplätze verfügen, in der Hauptverkehrszeit unterwegs sind und ihren Start- bzw. Zielbahnhof in einer Metropolregion haben.

Im Güterverkehr wird nach manipulierten und nicht-manipulierten Güterverkehrszügen unterschieden, um den preissensitiven Einzelwagenladungsverkehr und den Kombinierten Verkehr sowie die Vershubgüterzüge von den Ganzzügen abzugrenzen.“

Durch das jeweilige Entgelt ist das Mindestzugangspaket gemäß RL 2012/34/EU abgedeckt. Zusätzlich fallen je nach Bedarf Kosten für die Nutzung von Serviceeinrichtungen (z.B. Bahnhöfe/Verkehrsstationen, Abstellgleise, Waschanlagen etc.) und Bahnstrom an.

Zur weiteren Information sind die Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019 der ÖBB-Infrastruktur AG inkl. Mindestzugangspaket und Zusatzleistungen (gültig ab 9. Dezember 2018) als **Anlage 11** beigelegt.

Marktanteile

Im Netz der *ÖBB-Infra* findet im Personenfernverkehr Wettbewerb auf zwei Verbindungen statt:

- ÖBB-PV und WESTbahn seit 2011 auf der Strecke Wien-Salzburg,
- ÖBB-PV und das tschechische Unternehmen Regiojet seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 auf der Strecke Wien-Breclav (tschechische Grenze).

Konkrete Marktanteile im Personenfernverkehr konnten derzeit von österreichischer Seite nicht genannt werden mit der Argumentation, dass sich die Fahrgastzahlen der ÖBB-PV im Fernverkehr nicht konkret für einzelne Strecken aufschlüsseln ließen und dadurch kein Vergleich möglich sei. Eine Auswertung anderer Parameter (Zugkilometer, Personenkilometer etc.) nach Marktsegmenten ist - nach Aussage des Parlaments - technisch erst mit dem Jahresbericht 2018 der ÖBB (Veröffentlichung im Juni 2019) möglich.

Marktbeobachtungen im Schienenpersonenverkehr, jedoch nicht unterteilt in Fern- und Nahverkehr, wurden von der Schienen-Control GmbH für das Jahr 2017 veröffentlicht. Demnach konnten die meisten Bahnen im Jahr 2017 im Personenverkehr einen Fahrgastzahlenanstieg verzeichnen. Schienen-Control führt hierzu weiter aus:⁴⁷

„Die ÖBB-Personenverkehr konnte die Zahl der Fahrgäste im Vergleich mit dem Vorjahr um 0,6 Prozent steigern, der Zuwachs bei den Personenkilometern betrug 0,5 Prozent. Die Mitbewerber konnten die Fahrgäste um 0,6 Prozent steigern. Damit ist die Aufteilung der Marktanteile an den Fahrgästen gleich geblieben. Insgesamt fuhren im Personenverkehr im ÖBB-Netz 15 Bahnen im Jahr 2017.“

47 <https://www.schienecontrol.gv.at/de/marktentwicklung.html> (zuletzt aufgerufen am 12.3.2019).

Der Personenverkehrsmarkt 2017 nach Unternehmensgruppen stellt sich wie folgt dar:⁴⁸

	Summe	ÖBB-PV	Mitbewerber	Anteil Mitbewerber
Reisende (in Mio.)	290,6	245,67	44,92	15,5 %
Personenkilometer (in Mrd.)	12,7	11,18	1,47	11,6 %
Personenzugkilometer (in Mio.)	114,5	99,62	14,93	13,0 %

Quelle: Schienen-Control GmbH

Die Marktanteile der Mitbewerber der ÖBB-PV im Personenverkehr 2013 bis 2017 in Österreich gestalten sich wie folgt:⁴⁹

Jahr	Reisende (in %)	Personenkilometer (in %)	Personenzugkilometer (in%)
2013	14,5	10,7	12,3
2014	15,4	11,8	12,4
2015	15,7	12,2	13,0
2016	15,5	11,6	13,2
2017	15,5	11,6	13,0

Quelle: Schienen-Control GmbH

Entwicklung des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV)

Im Fernverkehr beförderte die *ÖBB-PV* im Jahr 2017 36,4 Millionen Reisende (2016: 35,2 Millionen). Das entspricht einer Zunahme von 3,6 Prozent.

48 <https://www.schienecontrol.gv.at/files/1-Homepage-Schiene-Control/1d-Markt/Marktentwicklung/Tabelle%20a.pdf> (zuletzt aufgerufen am 12.3.2019).

49 <https://www.schienecontrol.gv.at/files/1-Homepage-Schiene-Control/1d-Markt/Marktentwicklung/Tabelle%20a.pdf> (zuletzt aufgerufen am 12.3.2019).

Die Aufteilung der Fahrgastzahlen zwischen Nah- und Regionalverkehr sowie Fernverkehr veränderte sich gegenüber 2016 etwas. Der Anteil des Fernverkehrs beträgt nunmehr 14,8 Prozent (2016: 14,4 Prozent).

An dieser Stelle wird auf den Abschnitt „Personenverkehr“ (S. 37-39) im aktuellen Jahresbericht 2017 „Ihr Recht am Zug“ der Schienen Control GmbH⁵⁰ verwiesen.

Zum Modal Split liegen derzeit vom österreichischen Parlament keine aktuellen Daten vor.

Integraler Taktfahrplan

Aus Österreich liegen hierzu folgende Informationen vor:

„Ende der 1970er-Jahre wurde in Österreich mit der stufenweisen Entwicklung eines Taktverkehrs begonnen. Mittlerweile deckt dieser beinahe das gesamte Netz ab. Hauptbesteller ist das BMVIT. Die Abwicklung findet über die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) statt. Ergänzende Verkehre werden durch die Länder und Gemeinden bestellt.“

Vertriebsorganisation

Der österreichische Schienenpersonenfernverkehrsmarkt umfasst neben der ÖBB-Personenverkehr (ÖBB-PV) und der WESTbahn seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 auch das tschechische Unternehmen Regiojet. Hinzu kommen im Nahverkehr sieben Verkehrsverbünde sowie sonstige vernetzte und nicht vernetzte Bahnunternehmen.⁵¹

Schienen Control führt hierzu aus:⁵²

„Aufgrund der Verbundexklusivität erhalten Fahrgäste von österreichischen Bahnunternehmen vorrangig den Verbundtarif 2, sofern der Fahrgast ein Ticket für eine Strecke, die sich im Verbundgebiet befindet, kauft. Geht eine Fahrt über die Grenzen eines Verkehrsverbundes hinaus, so zahlt der Fahrgast nicht mehr den VerbundTarif, sondern wechselt in den Tarif des jeweiligen Bahnunternehmens.“

Nach Informationen aus Österreich gilt hinsichtlich der Vertriebsorganisation:

„Alle SPFV-Bahnen bieten Tickets online, mobil mittels App, im Zug (meistens gegen einen Aufschlag) oder mittels diverser je nach Bahnunternehmen unterschiedlicher Provisions-

50 <https://www.schienencontrol.gv.at/files/1-Homepage-Schienen-Control/1d-Markt/Marktentwicklung/Tabelle%20a.pdf> (zuletzt aufgerufen am 3.4.2019).

51 <https://www.schienencontrol.gv.at/files/1-Homepage-Schienen-Control/1d-Markt/Marktentwicklung/Tabelle%20a.pdf>, S. 51 (zuletzt aufgerufen am 3.4.2019).

52 <https://www.schienencontrol.gv.at/files/1-Homepage-Schienen-Control/1d-Markt/Marktentwicklung/Tabelle%20a.pdf>, S. 51 (zuletzt aufgerufen am 3.4.2019).

partner (z.B. trainline oder Trafiken) an. Je nach Unternehmen werden Fahrkarten auch mittels Verkaufsstellen wie Personenschaltern (insbesondere ÖBB-PV, in geringerem Umfang auch WESTbahn und Regiojet), Fahrkartenautomaten (ÖBB-PV) oder telefonisch (ÖBB-PV, regiojet) angeboten. Die meisten Aktionstickets sind nur online oder mobil erhältlich.

Eine gegenseitige Anerkennung im SPFV zwischen den Bahnunternehmen ist nicht bekannt. Sofern mehrere Bahnunternehmen Mitglied eines Verkehrsverbundes sind (z.B. ÖBB-PV und WESTbahn im Bundesland Oberösterreich), können diese Fahrkarten bei beiden Bahnunternehmen verwendet werden. Jedes Bahnunternehmen verkauft seine eigenen Fahrkarten, die ÖBB-PV zunehmend auch Fahrkarten der Verkehrsverbünde bzw. für Strecken einiger Regionalbahnen.“

Preisentwicklung

Bis 2013 wurden die Preise für die Kilometertarife (für die gefahrenen Kilometer war ein im Vorfeld festgelegter fester Tarifkilometerpreis zu zahlen) dargestellt, ab 2014 wurden die Preise mittels eigener Preiserhebung der konkret angebotenen Preise auf ausgesuchten Strecken von ÖBB-Personenverkehr und WESTbahn an bestimmten Stichtagen untersucht.⁵³

Pünktlichkeit

In Österreich gilt ein Zug als pünktlich, wenn er unter fünf Minuten und 29 Sekunden Verspätung ankommt.

Für die Jahre 2010 bis 2017 gelten für die Pünktlichkeit im Fernverkehr folgende prozentualen Werte:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Personenfernverkehr	76 %	87 %	87 %	86 %	88 %	88 %	87 %	86 %

6. Schweden

Die folgenden Ausführungen zur historischen Entwicklung von 1988 bis heute basieren auf Informationen des schwedischen *National Road and Transport Research Institute (VTI)*⁵⁴.

53 Eine weitere Aussage wurde an dieser Stelle zur Preisentwicklung nicht getroffen, sondern auf die Berichte der apf/Schlichtungsstelle bzw. der Schienen-Control GmbH aus den Jahren 2009 bis 2017 verwiesen. Eine eigene Darstellung konnte aufgrund fehlender eindeutig zuordenbarer Daten nicht erstellt werden.

54 <https://www.vti.se/en> (zuletzt aufgerufen am 27.3.2019).

Historische Entwicklung

Im Jahr 1988 wurde die staatliche Eisenbahn aufgeteilt in

- die *Schwedische Nationale Eisenbahnverwaltung (Banverket)*; ein staatliches Versorgungsunternehmen), die für die Infrastruktur zuständig ist, und
- die *Schwedische Staatsbahn (Statens Järnvägar - SJ)*, eine staatliche Unternehmensverwaltung mit einer Monopolstellung sowohl bei Güter- als auch bei Passagierdienstleistungen, die durch Gesetze und Verordnungen gegen Wettbewerb geschützt⁵⁵ und nur für den Eisenbahnverkehr zuständig ist.⁵⁶

Die Infrastruktur wurde in Hauptstrecken und Regionalstrecken aufgeteilt. In jeder Provinz wurde ein Verantwortlicher für den Eisenbahnverkehr auf den Regionalstrecken eingesetzt.

Im *Bereich des Personenverkehrs* wurde zunächst das Privatunternehmen, *BK Tåg*, das über umfangreiche Erfahrungen im Bereich „Busverkehr“ verfügte, beauftragt, den Schienenpersonenverkehr auf fünf Regionalstrecken im südlichen Teil Schwedens in den Jahren 1990 -1994 zu übernehmen. Später wurde *BK Tåg* zusätzlich auf einer Regionalstrecke in der Mitte Schwedens tätig. Für die anderen 12 Regionalstrecken war *SJ* zuständig. Im Juni 1994 übernahm *SJ* von *BK Tåg* die fünf südlichen Regionalstrecken.

Einige überregionale Verbindungen, wie z.B. die Strecke zwischen den Städten Göteborg-Kalmar/Karlskrona und der Nachtfernverkehr in die nördlichen Teile Schwedens, die *SJ* nicht im Rahmen des Betriebs der Hauptstrecke wirtschaftlich betreiben konnte, wurden 1988 vom Staat vergeben. Ab 1993 wurden diese in einem Wettbewerbsverfahren ausgeschrieben. Den Zuschlag erhielt *SJ*. Durch das Vergabeverfahren und den damit verbundenen Wettbewerb wurden die Kosten um schätzungsweise 15 - 20 Prozent gesenkt.

Zu Beginn galt die Vergabe jeweils für ein Jahr, ab 1993 kam es zu Fünfjahresverträgen. Dies führte zu einer zunehmenden Erneuerung der alten Züge und damit auch zu Fahrzeitverkürzungen sowie zu einer höheren Fahrfrequenz.

Im Bereich des Güterverkehrs behielt *SJ* auch nach 1988 das alleinige Recht für den Gütertransport sowohl auf den Hauptstrecken als auch auf den Regionalstrecken. Die erste regionale Güterbahn nahm 1990 im Süden des Landes durch das Privatunternehmen *Österlöntåg* ihren Dienst auf.

1992 erhielt das staatliche Bergbauunternehmen *LKAB* das Recht, auf der 500 Kilometer langen Eisenbahnspezialstrecke "*Malmbanan*" (die "*Erzbahn*") zwischen der schwedischen Stadt Luleå und der norwegischen Stadt Narvik Erz zu transportieren. Norwegen akzeptierte jedoch nur die „Norwegian Statsbaner“ (*NSB*) für den Verkehr innerhalb Norwegens. Im Ergebnis wurden *SJ* und *NSB* gemeinsame Betreiber der *Malmbanan*, wobei *LKAB* ein Drittel der Waggons besitzt

55 Gunnar Alexanderson, Stockholm School of Economics; article in Review of Network Economics, January 2008.

56 <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:672198/FULLTEXT01.pdf> (zuletzt aufgerufen am 27.3.2019).

und SJ/NSB die Lokomotiven. Darüber hinaus gab es die Vereinbarung, dass schwedische Lokführer von Luleå nach Narvik und norwegische Lokführer von Narvik nach Luleå fuhren.

Ein Spezialfall des kombinierten Personen- und Güterverkehrs ist in Schweden die 1.000 km lange Eisenbahnstrecke „*Inlandsbanan*“ (*Hinterlandbahn, IBAB*). 1993 beschloss das schwedische Parlament eine Sondervereinbarung zwischen der IBAB und der Regierung. Die Vereinbarung garantierte den IBAB-Betreibern für die Dauer von 20 Jahren das Nutzungsrecht, während der Staat Eigentümer blieb und die IBAB mit Geldern für Investitions- und Betriebsmaßnahmen unterstützte. Die IBAB ist auf dieser Strecke für den Personenverkehr sowie für die Infrastruktur und das Verkehrsmanagementsystem verantwortlich. Die SJ ist für den Güterverkehr zuständig. Die *Inlandsbanan* steht somit als Beispiel für die Deregulierung eines Eisenbahnsystems, das im Personenverkehr trotz teilweiser staatlicher Finanzierung vom Staat unabhängig ist.

Zusammenfassend gestaltet sich die frühe Entwicklung der Verkehrsreform von 1988 wie folgt:

- Die Zuständigkeit für die Eisenbahninfrastruktur wurde der *Schwedischen Nationalen Eisenbahnverwaltung (Banverket)* übertragen.
- Die Betreiber zahlen Zugangsgebühren für die Nutzung der Infrastruktur.
- SJ wurde zu einem reinen Bahnbetreiber, der gewinnorientiert arbeitet.
- Die Deregulierung des Personenverkehrs auf den Regionalstrecken wurde eingeführt und eine weitere Deregulierung in Aussicht gestellt.
- In einem ersten Deregulierungsschritt konnten die örtlichen Verkehrsbehörden zunächst andere Bahnbetreiber als SJ mit Dienstleistungen auf den Regionalstrecken beauftragen und schließlich zwischen verschiedenen Betreibern für regionale Dienste auch auf den Hauptstrecken wählen.

Im Jahr 1996 verfügte jede Provinz in Schweden über eine *Öffentliche Verkehrsbehörde (PTA)*, die für den öffentlichen Verkehr zuständig war. Die PTAs entschieden über den Umfang der Dienstleistungen, die Fahrpläne und die Tarife für alle öffentlichen Schienenverkehrsmittel. In der Regel erfolgte die Vergabe des gesamten PTA-Schienenverkehrs im Rahmen von Ausschreibungen.

Dienstleistungen, die die *Schwedische Staatsbahn (SJ)* aus wirtschaftlichen Gründen nicht erbringen konnte, wurden einem staatlichen „Purchasing Committee“ gemeldet, das dann eine Ausschreibung für eine Reihe von Dienstleistungen durchführte. Bis 1996 erhielt SJ in allen Ausschreibungen den Zuschlag. Durch diese wettbewerbsorientierten Ausschreibungen konnten die Kosten bei etwa gleichem Verkehrsaufkommen um 20 - 30 Prozent gesenkt werden.

Anstatt nur die Verluste des Betreibers zu decken, ermöglichte das Vorgehen des Purchasing Committees die Einführung neuer Züge durch die Deckung der Kapitalkosten und die anschließende Überlassung des Dienstes an SJ ohne weitere finanzielle Unterstützung.

1996 hatten mehrere PTAs Verträge mit SJ geschlossen, um so die Fahrt mit dem InterCity und anderen überregionalen Zügen mit Dauerfahrkarten oder auch anderen vorausbezahlten Tickets zu ermöglichen. Diese Vereinbarungen mit verschiedenen Mischformen von festen und variablen Gebühren, die von den PTAs an SJ zu zahlen waren, wurden jedoch auslaufen gelassen.

Darüber hinaus wurden InterCity-Züge durch Hochgeschwindigkeitszüge, die allgemein unter dem Markennamen X2000 bekannt sind, mit obligatorischen Reservierungen ersetzt. Einige PTAs führten ihre eigenen speziellen Zugsysteme ein.

SJ blieb bis in die 90er Jahre hinein das marktbeherrschende Verkehrsunternehmen im Schienenpersonenverkehr.

*Beschreibung und Vergleich des Personenverkehrs von 1988 und 2007
sowie der Weiterentwicklung*

Das *Verkehrspolitikgesetz (Transport Policy Act)* von 1988 mit der *Trennung der Eisenbahninfrastruktur (Banverket) vom Zugbetrieb (SJ)* gilt allgemein als Ausgangspunkt für die Veränderung des schwedischen Eisenbahnsystems von einem vertikal und horizontal integrierten Monopol zu einem Markt, der durch Dezentralisierung und intramodalen Wettbewerb gekennzeichnet ist. Beide Unternehmen blieben zunächst in öffentlicher Hand, und SJ behielt zunächst seine Monopolstellung.

Im Jahr 2007 wurde ein Großteil der Schienenpersonenverkehrsstrecken, die unter dem Management von SJ unrentabel waren⁵⁷, ausgeschrieben. *SJ* wurde in verschiedene spezialisierte Unternehmen umgewandelt, von denen einige privatisiert wurden und andere in staatlichem Besitz blieben. So stammt *SJ AB (SJ Ltd)* z.B. aus dem ehemaligen Personenverkehr und ist nach wie vor der größte schwedische Bahnbetreiber. Der gesamte Prozess wurde 2007 abgeschlossen.

Ab dem Jahr 2007 gestaltet sich der schwedische Eisenbahnmarkt derart, dass die nationale Behörde *Banverket* die staatliche Eisenbahninfrastruktur – dies sind ca. 80 Prozent aller Bahnstrecken - besitzt und unterhält. Die regionalen Behörden besitzen einige Strecken, vor allem in der Region Stockholm. Darüber hinaus befinden sich mehrere kleinere Strecken im Besitz von Fabriken und Kommunen. *Banverket* erhält seine finanziellen Mittel hauptsächlich aus staatlichen Zuschüssen, die vom Parlament für mehrere Jahre beschlossen werden, aber auch aus Trassenutzungsentgelten. Die Regierung und das Parlament haben *Banverket* die Gesamtverantwortung für die Entwicklung des Eisenbahnsektors übertragen. Dies umfasst sowohl den Schienenverkehr wie auch den Straßenbahn- und U-Bahn-Verkehr.

Eine Schlüsselbehörde⁵⁸ ist die *Schwedische Eisenbahnagentur (SRA)*, die 2008 gegründet wurde. SRA entstand aus der ehemaligen Eisenbahnaufsichtsbehörde und übernahm die Sicherheitsaufgaben im Bahn-, U-Bahn- und Straßenbahnbereich. Darüber hinaus wurden SRA auch neue Aufgaben übertragen, wie z.B. sicherzustellen, dass die für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur erhobenen Entgelte wettbewerbsneutral und diskriminierungsfrei festgelegt werden. Das Gleiche gilt für die Kapazitätszuweisung und die Erbringung von Dienstleistungen. Jedes Unternehmen, das Zugverbindungen auf dem schwedischen Schienennetz betreiben möchte, muss eine Lizenz bei der SRA beantragen.

57 Gunnar Alexanderson, Stockholm School of Economics; article in *Review of Network Economics*, January 2008.

58 *Review of Network Economics* Vol.7, Issue 1 – March 2008.

Im Jahr 2008 nutzten rund 20 Eisenbahnbetreiber die Schieneninfrastruktur des schwedischen Staates, die meisten davon waren sehr kleine Unternehmen. Auf der Fahrgastseite ist das staatliche Unternehmen *SJ Ltd.* nach wie vor das marktbeherrschende Verkehrsunternehmen. *Green Cargo*, hervorgegangen aus der ehemaligen Frachtabteilung von SJ, ist das größte Schienengüterverkehrsunternehmen.

Das Transportvolumen (in Personenkilometern) ist zwischen 1990 und 2003 um mehr als 40 Prozent gestiegen. Betrachtet man die Entwicklung seit 1995, so wird deutlich, dass kein anderer Verkehrsträger ein stärkeres Wachstum bei den Personenkilometern zu verzeichnen hat. Mit einem Zuwachs von 32 Prozent war das Wachstum des regionalen Nahverkehrs besonders stark, während der Langstreckenverkehr (über 100 km) um 15 Prozent zunahm. Im Frachtbereich stieg der Verkehr (gemessen in Tonnenkilometern) zwischen 1990 und 2003 um 5 Prozent.

Auch im Jahr 2008 war der schwedische Eisenbahnmarkt noch nicht vollständig für den Wettbewerb geöffnet. Die staatliche *SJ Ltd.* hatte einen Marktanteil von fast 75 Prozent für Schienenpersonenverkehr und war teilweise durch das ausschließliche Recht geschützt, überregionale Strecken zu bedienen, die keine Betriebskostenzuschüsse erforderten. Die vier größten Unternehmen hatten zusammen einen Marktanteil von etwa 95 Prozent. Zwei staatliche Unternehmen beherrschten weiterhin den offenen Frachtmarkt: *Green Cargo* und *MTAB*.

Der schwedische Markt für Schienenpersonenverkehrsdienste ist seit dem Jahr 2010 für den Wettbewerb geöffnet. Die etablierte *SJ* sah sich jedoch erst im März 2015 einer erheblichen Wettbewerbssituation ausgesetzt, als der in Hongkong ansässige *MTR Express* seinen Dienst zwischen Stockholm und Göteborg aufnahm.

Der Güterverkehrsmarkt ist seit langem liberalisiert und durch einige wenige große Betreiber gekennzeichnet. Nach Aussage der *Swedish Transport Agency (2018)* kamen lange Zeit keine neuen Betreiber auf den Markt, bis 2017 eine neue Gesellschaft die Genehmigung für den Betriebsverkehr erhielt.

Der Markt für den Personenverkehr ist dynamischer, da neben den marktbeherrschenden weitere Betreiber auf dem Markt etabliert sind.

Nutzungsentgelte

Die *Swedish Transport Agency* legt die Nutzungsregeln fest und überwacht deren Einhaltung.

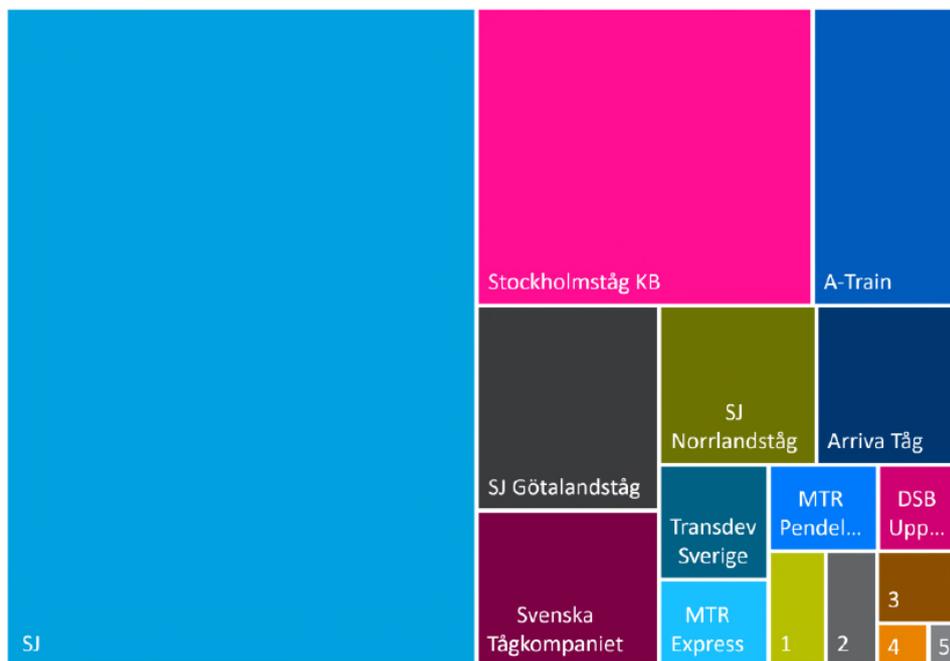
Die Nutzungsentgelte werden nach dem *Grenzkostenprinzip (principle for marginal costs)* bemessen. Geht die Nutzung in besonderen Fällen über das Normalmaß hinaus, muss der Nutzer der Infrastruktur auch zusätzliche Gebühren zahlen. Es können ebenfalls zusätzliche Gebühren erhoben werden, um eine vollständige Kostendeckung zu erzielen oder die Umsetzung bestimmter Infrastrukturprojekte zu ermöglichen.

Marktteilnehmer

Im Jahr 2016 gab es 17 Betreiber im Schienenpersonenverkehr. Viele von ihnen gehören zur gleichen Unternehmensgruppe, wie z.B. *SJ AB*, *SJ Norrlandståg* (Schienenverkehr in nördliche Teile Schwedens), *SJ Götalandståg* (Schienenverkehr in westliche Teile) und *Stockholmståg*, die alle

Teil der SJ-Gruppe sind. Das Unternehmen *Skandinaviska Jernbanor* wurde als Betreiber ausgeschlossen, da das Sicherheitszertifikat widerrufen wurde, kam aber mit *Hector Rail* als Betreiber zurück. *Botniatåg (Botnia-Bahn)* stellte den Verkehr ein, als die Vereinbarung mit Norrtåg auslief usw.

Die folgende Abbildung zeigt die relativen Marktanteile pro Unternehmen 2016 bezogen auf den Umsatz im Schienenpersonenverkehr:



Quelle: Swedish Transport Agency

Das marktbeherrschende Unternehmen *SJ* besitzt fast 50 Prozent der Marktanteile, während die Unternehmensgruppe über 76 Prozent der Marktanteile verfügt. Die zweitgrößten Unternehmen, *A-train* und *Arriva*, verfügen über sieben bzw. fünf Prozent. Das große alte Staatsunternehmen *SJ* beginnt, Marktanteile an kleinere Unternehmen zu verlieren, mit etwa zwei Prozentpunkten seit dem letzten Jahr und fünf Prozentpunkten in den letzten fünf Jahren. *MTR* gewinnt Marktanteile.

Modal Split

Nach der schwedischen *Trafik Analys*⁵⁹ stieg der Schienenpersonenverkehr im Zeitraum 2000 bis 2010 um 36 Prozent. Die Anzahl der regionalen Personenbeförderungen auf der Schiene stieg im genannten Zeitraum um 58 Prozent.

59 <https://www.trafa.se/en/> (zuletzt aufgerufen am 2.4.2019).

Personenverkehr nach Verkehrsträgern (in Mrd. Personenkilometern):

Jahr	Privater motorisierter Verkehr ⁶⁰	Öffentlicher Personenverkehr auf der Straße	Schiene	Luftverkehr
2007	64,2	0,94	10,3	3,3
2008	64,1	0,92	11,2	3,2
2009	63,8	0,92	11,3	2,9
2010	63,6	0,94	11,2	3,0
2011	64,1	0,97	11,4	3,4
2012	63,6	0,95	11,8	3,4
2013	64,0	0,97	11,8	3,4
2014	65,2	0,97	12,1	3,6
2015	66,6	0,98	12,7	3,6
2016	68,1	0,99	12,8	3,7
2017	68,8	1,0	13,3	3,9

Quelle: Trafik Analys

Integraler Taktfahrplan

Es gibt in Schweden integrale Taktfahrpläne im Schienenpersonenfernverkehr.

Der Taktfahrplan ist jedoch nicht einheitlich geregelt, sondern wird zwischen den Betreibern abgestimmt und findet nicht nur zwischen verschiedenen Betreibern des Schienenverkehrs, sondern auch zwischen Betreibern des Schienen- und des Busverkehrs statt.

Fahrkarten

Nach Angaben der *Swedish Transport Agency* hat sich die Preisdifferenzierung durch den verstärkten Einsatz von dynamischen Preismodellen erhöht. Nach *Trafik Analys*⁶¹ richtet sich die Marktpreisgestaltung danach, ob es auf der Strecke einen funktionierenden Wettbewerb gibt.

60 Schwedische Anmerkung: Cars and motorcycles (MC) (MC about 1 percent of cars km).

61 <https://www.trafa.se/en/> (zuletzt aufgerufen am 2.4.2019).

Preisentwicklung

Wie bereits ausgeführt, sah sich das etablierte Unternehmen *SJ* erst im März 2015, als *MTR Express* auf der Strecke Stockholm-Göteborg den Dienst aufnahm, einem erheblichen Wettbewerb ausgesetzt. Ab diesem Zeitpunkt war die Preisentwicklung von größtem Interesse und wurde untersucht.⁶² Die Ergebnisse zeigen, dass die Preise des etablierten Verkehrsunternehmens zwischen März 2015 und Juni 2016 durchschnittlich um 12,8 Prozent gesunken sind. Das Preisniveau des Wettbewerbers liegt deutlich unter dem Durchschnittspreis, der in der Zeit vor März 2015 auf dem Eisenbahnmarkt angeboten wurde. Darüber hinaus wurde die prozentual größte Preissenkung bei Tickets festgestellt, die 10 Tage vor dem Abreisedatum gebucht wurden.

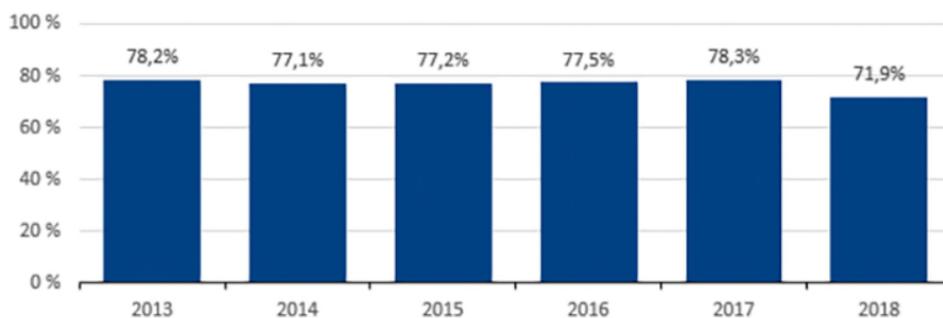
Die Preise von MTR liegen im Durchschnitt 100 SEK unter den Preisen von SJ.

Nach Angaben der *Swedish Transport Agency* sind die Preise im Personenfernverkehr zwischen 2008 und 2017 um durchschnittlich 10 Prozent gestiegen.

Pünktlichkeit

Als pünktlich gilt ein Zug in Schweden dann, wenn dieser sein Ziel mit maximal fünf Minuten Verspätung erreicht.

Die folgende Tabelle gibt Auskunft über die Pünktlichkeit in den Jahren 2013 bis 2018, jedoch wird darauf hingewiesen, dass im Zeitraum 2013 bis 2014 ein anderes Messverfahren als im Zeitraum 2015 bis 2018 zugrunde gelegt wurde:



Quelle: Swedish Transport Administration.

62 VTI. Centre for Transport Studies. Competition in Swedish Passenger Railway: Entry in open access market. 2016.

7. Zusammenfassung

Bei der Anfrage handelte es sich um ein sehr komplexes Thema mit einer überaus detaillierten Fragestellung.

Zusammenfassend werden die Ergebnisse, die im Wesentlichen auf einer Länderabfrage beruhen, im Folgenden noch einmal überblickshaft dargestellt.

Organisation

In Großbritannien gibt es eine Trennung zwischen Eisenbahninfrastruktur und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Nach der Privatisierung im Jahr 1993 gliederte sich *British Rail* in die nationale Eisenbahninfrastruktur (Gleis, Signaltechnik, Brücken, Tunnel, Bahnhöfe und Depots) und die Betreibergesellschaften, deren Züge auf diesem Netz fahren.

In Österreich sind der Infrastrukturbetrieb und die jeweiligen Verkehrssparten prinzipiell organisatorisch voneinander getrennt.

In Schweden wurde die staatliche Eisenbahn im Jahr 1988 aufgeteilt in die *Schwedische Nationale Eisenbahnverwaltung (Banverket)*; ein staatliches Versorgungsunternehmen), die für die Infrastruktur zuständig ist, und die *Schwedische Staatsbahn (Statens Järnvägar - SJ)*, eine staatliche Unternehmensverwaltung mit einer Monopolstellung sowohl bei Güter- als auch bei Passagierdienstleistungen, die nur für den Eisenbahnverkehr zuständig ist.

Netzzugang

In Großbritannien gibt es freien und offenen Zugverkehr in einem begrenzten Umfang. *Open-Access-Betreiber* agieren auf kommerzieller Basis ohne Subventionen und müssen beim *Office of Rail and Road* und bei *Network Rail* die notwendigen Zugangsrechte für den Betrieb ihres geplanten Dienstes beantragen.

In Österreich wird der diskriminierungsfreie Zugang zu Netz, Stationen und Energie durch die Schienen-Control Kommission, eine weisungsfreie Verwaltungsbehörde, sichergestellt.

Der schwedische Markt für Schienenpersonenverkehrsdienste ist seit dem Jahr 2010 für den Wettbewerb geöffnet.

Nutzungsentgelte

In Großbritannien müssen Zugbetreiber für das Recht zur Nutzung der Schieneninfrastruktur ein Nutzungsentgelt an *Network Rail* entrichten. Hierbei gibt es Gebühren, die direkt anfallende Kosten abdecken, und Zuschläge, die einen Teil der Fixkosten decken. Weitere Informationen zu den Nutzungsentgelten finden sich in der entsprechenden Richtlinie des *Office of Rail and Road*.

In Österreich wurde mit dem Wegeentgeltmodell 2018 ein neues Trassenpreissystem, das zwischen sechs Marktsegmenten unterscheidet, eingeführt. Das Marktsegment „Eigenwirtschaftlicher Personenverkehr“ umfasst alle Personenverkehrsdienste, die ohne einen öffentlichen Dienstleis-

tungsauftrag erbracht werden. Die im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages erbrachten Personenverkehrsdienste werden in drei weitere Marktsegmente unterteilt. Durch das jeweilige Entgelt ist das Mindestzugangspaket gemäß RL 2012/34/EU abgedeckt. Zusätzlich fallen je nach Bedarf Kosten für die Nutzung von Serviceeinrichtungen (z.B. Bahnhöfe/Verkehrsstationen, Abstellgleise, Waschanlagen etc.) und Bahnstrom an.

In Schweden legt die *Swedish Transport Agency* die Nutzungsregeln fest und überwacht deren Einhaltung. Die Nutzungsentgelte werden nach dem *Grenzkostenprinzip (principle for marginal costs)* bemessen. Geht die Nutzung in besonderen Fällen über das Normalmaß hinaus, muss der Nutzer der Infrastruktur auch zusätzliche Gebühren zahlen. Es können ebenfalls zusätzliche Gebühren erhoben werden, um eine vollständige Kostendeckung zu erzielen oder die Umsetzung bestimmter Infrastrukturprojekte zu ermöglichen.

Marktanteile

In Großbritannien ist der Marktanteil der Franchise-Betreiber im Schienenpersonenfernverkehr bezogen auf den Gesamtschienenverkehr seit 1994/1995 stabil geblieben und bewegt sich - berechnet nach dem Anteil der Zugfahrten im Schienenfernverkehr - zwischen sieben und neun Prozent. Legt man die Anzahl der beförderten Personen zugrunde, bewegt sich der Marktanteil zwischen 34 und 37 Prozent.

Aus Österreich liegen zu Marktanteilen im Personenfernverkehr keine gesonderten Informationen vor.

In Schweden besitzt das marktbeherrschende Unternehmen *SJ* fast 50 Prozent der Marktanteile, während die Unternehmensgruppe über 76 Prozent der Marktanteile verfügt. Die zweitgrößten Unternehmen, *A-train* und *Arriva*, verfügen über sieben bzw. fünf Prozent. Das große alte Staatsunternehmen *SJ* beginnt, Marktanteile an kleinere Unternehmen zu verlieren, mit etwa zwei Prozentpunkten seit dem letzten Jahr und fünf Prozentpunkten in den letzten fünf Jahren. Das Unternehmen *MTR* gewinnt Marktanteile.

Entwicklung des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV)

In Großbritannien ist die jährliche Zahl der Passagierfahrten in den letzten 20 Jahren um rund 970 Millionen (132 Prozent) gestiegen. Der Anstieg der Passagierzahlen liegt bei 167 Prozent und ist größtenteils auf das Passagierwachstum bei den Betreibern in London und im Südosten zurückzuführen.

In Österreich beförderte die *ÖBB-PV* im Fernverkehr im Jahr 2017 36,4 Millionen Reisende (2016: 35,2 Millionen). Das entspricht einer Zunahme von 3,6 Prozent. Die Aufteilung der Fahrgastzahlen zwischen Nah- und Regionalverkehr sowie Fernverkehr veränderte sich gegenüber 2016 etwas. Der Anteil des Fernverkehrs beträgt nunmehr 14,8 Prozent (2016: 14,4 Prozent).

In Schweden wuchs der Schienenpersonenverkehr im Zeitraum 2000 bis 2010 um 36 Prozent. Die Anzahl der regionalen Personenbeförderungen auf der Schiene stieg im genannten Zeitraum um 58 Prozent. Eine spezielle Aussage zum Schienenfernverkehr liegt nicht vor.

Integraler Taktfahrplan

In Großbritannien werden die Dienstleistungen von Schienenfernverkehrsunternehmen zum Teil durch die Franchisevereinbarungen bestimmt. Open-Access-Betreiber wie z.B. Hull Trains und Grand Central haben wesentlich mehr Spielraum als die Franchise-Unternehmen, um die Frequenz zu bestimmen. Aufgrund der Organisationsform von Nah- und Fernverkehr im Vereinigten Königreich gestaltet sich eine stärkere Integration von Fahrplänen und Diensten schwierig.

In Österreich wurde Ende der 1970er-Jahre mit der stufenweisen Entwicklung eines Taktverkehrs begonnen. Mittlerweile deckt dieser beinahe das gesamte Netz ab. Hauptbesteller ist das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Die Abwicklung findet über die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH statt. Ergänzende Verkehre werden durch die Länder und Gemeinden bestellt.

In Schweden gibt es integrale Taktfahrpläne im Schienenpersonenfernverkehr. Der Taktfahrplan ist jedoch nicht einheitlich geregelt, sondern wird zwischen den Betreibern abgestimmt und findet nicht nur zwischen verschiedenen Betreibern des Schienenverkehrs, sondern auch zwischen Betreibern des Schienen- und des Busverkehrs statt.

Vertriebsorganisation

In Großbritannien gibt es geregelte und unregelte Bahntarife. Die geregelten Bahntarife werden von der jeweils zuständigen Franchising-Behörde, die unregulierten von den Eisenbahnverkehrsunternehmen auf wirtschaftlicher Basis festgelegt. Rund 45 Prozent der Tarife unterliegen der Regulierung.

In Österreich bieten alle SPFV-Bahnen Tickets online, mobil mittels App, im Zug (meistens gegen einen Aufschlag) oder mittels diverser je nach Bahnunternehmen unterschiedlicher Provisionspartner (z.B. trainline oder Trafiken) an. Je nach Unternehmen werden Fahrkarten auch mittels Verkaufsstellen wie Personenschaltern (insbesondere ÖBB-PV, in geringerem Umfang auch WESTbahn und Regiojet), Fahrkartenautomaten (ÖBB-PV) oder telefonisch (ÖBB-PV, regiojet) angeboten. Die meisten Aktionstickets sind nur online oder mobil erhältlich. Eine gegenseitige Anerkennung im SPFV zwischen den Bahnunternehmen ist nicht bekannt.

In Schweden hat sich die Preisdifferenzierung durch den verstärkten Einsatz von dynamischen Preismodellen erhöht. Die Marktpreisgestaltung richtet sich danach, ob es auf der Strecke einen funktionierenden Wettbewerb gibt.

Preisentwicklung

In Großbritannien lagen die Tarife aller Betreiber im Januar 2018 effektiv 20 Prozent höher als im Januar 1995. Der durchschnittliche reale jährliche Anstieg betrug 0,8 Prozent. Die Tarife stiegen bei Fernverkehrsunternehmen am schnellsten, der durchschnittliche jährliche Anstieg lag hier zwischen Januar 1995 und Januar 2018 bei 1,4 Prozent. Im gleichen Zeitraum wurde in London und im Südosten sowie bei regionalen Betreibern ein durchschnittlicher jährlicher Anstieg von 0,5 Prozent bzw. 0,6 Prozent beobachtet.

Aus Österreich liegen hierzu keine konkreten Angaben vor.

In Schweden sind die Preise des etablierten Verkehrsunternehmens *SJ* aufgrund der neu entstandenen Wettbewerbssituation zwischen März 2015 und Juni 2016 durchschnittlich um 12,8 Prozent gesunken. Das Preisniveau des Wettbewerbers *MTR* liegt deutlich unter dem Durchschnittspreis, der in der Zeit vor März 2015 auf dem Eisenbahnmarkt angeboten wurde. Darüber hinaus wurde die prozentual größte Preissenkung bei Tickets festgestellt, die 10 Tage vor dem Abreisedatum gebucht wurden. Die Preise von *MTR* liegen im Durchschnitt 100 SEK unter den Preisen von *SJ*. Die Preise im Personenfernverkehr sind zwischen 2008 und 2017 um durchschnittlich 10 Prozent gestiegen.

Pünktlichkeit

In Großbritannien ist der Anteil der Fernverkehrszüge, die pünktlich in den letzten zehn Jahren am Ziel ankamen, mit knapp 90 Prozent relativ stabil geblieben. Der Anteil der Fernverkehrszüge, die storniert wurden oder sich deutlich verspäteten, hat sich in den letzten zehn Jahren verbessert. Im Durchschnitt wurden seit 2007/08 etwa 5 Prozent der Fernverkehrszüge pro Jahr storniert oder waren deutlich verspätet.

In Österreich hat sich der Anteil der Züge im Fernverkehr, die mit weniger als fünf Minuten und 29 Sekunden Verspätung ankamen, von 76 Prozent im Jahr 2010 auf 86 Prozent im Jahr 2017 verbessert.

In Schweden lag der Anteil der Züge mit einer maximalen Verspätung von fünf Minuten in den Jahren 2013 bis 2017 zwischen 77,1 und 78,3 Prozent, fiel aber im Jahr 2018 auf 71,9 Prozent.

8. Anlagen

- Anlage 1** Personenbeförderung nach Verkehrszweig (in %).
Eigene Darstellung nach Angaben des Statistischen Bundesamtes auf Basis der Eurostat Online Datenbank, Luxemburg 2019 (Stand: 12.2.2019).
- Anlage 2** Beförderte Fahrgäste – Eisenbahn (Verkehr insgesamt).
Eigene Darstellung nach Angaben des Statistischen Bundesamtes auf Basis der Eurostat Online Datenbank, Luxemburg 2019 (Stand: 12.2.2019).
- Anlage 3** Beförderte Fahrgäste – Eisenbahn (Innerstaatlicher Verkehr).
Eigene Darstellung nach Angaben des Statistischen Bundesamtes auf Basis der Eurostat Online Datenbank, Luxemburg 2019 (Stand: 12.2.2019).
- Anlage 4** Network Rail. Briefing Paper, Number SN02129, 16 March 2016. House of Commons Library.
<https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN02129/SN02129.pdf> (zuletzt aufgerufen am 25.3.2019).
- Anlage 5** Railway passenger franchises. Briefing Paper, Number CBP 1343, 23 May 2018. House of Commons Library.
<https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN01343/SN01343.pdf> (zuletzt aufgerufen am 25.3.2019).
- Anlage 6** Passenger rail services in England. Briefing Paper, Number CBP 6521, 9 January 2018. House of Commons Library.
<https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN06521/SN06521.pdf> (zuletzt aufgerufen am 25.3.2019).
- Anlage 7** Rail regulation. Briefing Paper, Number SN02071, 4 May 2016. House of Commons Library.
<https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN02071/SN02071.pdf> (zuletzt aufgerufen am 25.3.2019).
- Anlage 8** Rail fares and ticketing. Briefing Paper, Number SN01904, 23 February 2017. House of Commons Library.

<https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN01904/SN01904.pdf> (zuletzt aufgerufen am 25.3.2019).

Anlage 9 Railways: Fares statistics. Briefing Paper, Number SN06384, 30 November 2018. House of Commons Library.

<https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN06384/SN06384.pdf> (zuletzt aufgerufen am 25.3.2019).

Anlage 10 A Quick Guide to the Railways. Briefing Paper, Number CBP 4128, 4 December 2018. House of Commons Library.

<https://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/SN04128/SN04128.pdf> (zuletzt aufgerufen am 25.3.2019).

Anlage 11 Schienennetz-Nutzungsbedingungen 2019 der ÖBB-Infrastruktur AG inkl. Mindestzugangspaket und Zusatzleistungen. Gültig ab 9. Dezember 2018. ÖBB-Infrastruktur AG.

<https://infrastruktur.oebb.at/de/geschaeftpartner/schienennetz/snnb/snnb-2019/schienennetz-nutzungsbedingungen-2019.pdf> (zuletzt aufgerufen am 3.4.2019).
