



Virgin Trains betreibt eine Flotte von 200 -km/h-Hochgeschwindigkeitszügen: 20 DMU Class 221 Super Voyager von Bombardier (im Bild) und 56 Alstom EMU Class 390 Pendolinos, die von Angel Trains geleast sind.

Großbritannien

Virgin Trains vor dem Aus

Das wohl innovativste EVU Großbritanniens sieht sich mit dem Ausschluss seiner seit 1997 betriebenen Verkehrskonzessionen im Franchising der West Coast Main Line (WCML) konfrontiert. Virgin Trains wurde nach der Privatisierung und der nachfolgenden Auflösung von British Rail Mitte der 1990er-Jahre gegründet. Im Oktober 1998 übernahm Stagecoach 49 Prozent der Virgin Rail Group.

Das Unternehmen, heute im Besitz der Virgin Rail Group, bewarb sich erfolgreich für die landesweiten InterCity-Verkehrskonzessionen mit eigenständigen EVU-Tochterunternehmen im Franchising: Die erste Konzession 1997 umfasste den Betrieb der InterCity-Züge auf der West Coast Main Line (WCML) durch die Virgin Trains West Coast Trains Limited. Fast zeitgleich folgte das EVU Virgin Cross-Country Ltd, welches zwischen 1997 und 2007 operierte. Virgin Trains East Coast Ltd war nur 2015 bis 2018 im dortigen Franchising operativ, da im dreijährigen Betrieb wegen zu schwacher Nachfrage-Entwicklung ein zu hoher Verlust resultierte.

Virgin transformierte die WCML, nach der Franchise-Übernahme von Sea Containers and Stagecoach, von einem schlecht geführten Servicestandard zur Topliga. Vor 1997 wurde die 645 Kilometer lange Magistrale zwischen London und Glasgow mit 75 Millionen Pfund (84 Millionen Euro) subventioniert. Heute liefert das EVU jährlich über 200 Millionen Pfund (225 Millionen Euro) an Steuern an den Staat ab. Die ursprüngliche Pünktlichkeit von 68 Prozent wurde auf über 90 Prozent gesteigert. Die WCML-Passagierzahlen verdreifachten sich seit 1997! Heute verkehren alle 20 Minuten Züge von London Richtung Norden und verbinden die sechs größten Zentren des

Landes mit 18 Millionen Einwohnern. Die Verbindungen London–Manchester wurden von täglich 17 auf heute 46 ausgebaut und transportieren jährlich 28 Millionen Passagiere.

Innovationstreiber Virgin Trains

2016 führte das Unternehmen ein Bordunterhaltungssystem BEAM ein, wie man es von den Fluggesellschaften kennt. Sobald man den Zug verlässt, registriert das System die Unterbrechung und beim nächsten Zustiegen wird der Film, das Spiel oder die Magazinstory fortgesetzt. Von Anfang an wurde das bordeigene WiFi-System in allen Klassen über eine App zur freien Verfügung gestellt. Inzwischen wurden die Möglichkeiten und die Leistung mehrmals ausgebaut. Als erstes britisches EVU realisierte Virgin die digitalen Fahrkarten und führte ein automatisches Vergütungssystem bei Zugverspätungen ein.

FOTOS: P. TRIPPI-SERVICES

Der Freitagabend-Pendleransturm konnte durch verschiedene Maßnahmen in den vergangenen Jahren praktisch ausgeglichen werden. Ab Januar 2019 erfolgte eine weitere Pionierleistung: Eine Auswahl an veganen Menüs wurde erstmals bei einem britischen EVU eingeführt, nachdem das Shop- und das Erste-Klasse-Konzept überarbeitet worden waren. Außerdem neu: Per App finden für gebuchte Passagiere der Standardklassen Auktionen für unbelegte Sitze in der ersten Klasse statt – bis 30 Minuten vor Abfahrt. Zurzeit ist eine Buchungs-App in Entwicklung, die dem Regionalzugkunden den tiefst möglichen Fahrpreis garantieren soll. Das Modell wird rückwirkend eine Nachkalkulation des bezahlten Preises einer gebuchten Verbindung mit der effektiven Fahrt ermöglichen und eine Rückvergütung sicherstellen. Im Fokus stehen dabei Passagiere, die nicht regelmäßig arbeiten, respektive sich in den Haupt- und dann wieder zu den Nebenzeiten bewegen.

Virgin Trains schlägt auch ein neues Buchungssystem für ihren zukünftigen Intercity-Verkehr vor: Das Airline-System würde auf Sitzreservierungen und einem Preismodell, das sich nach Angebot und Nachfrage richtet, basieren. Dies schließt flexible oder saisonale Tarife nicht aus, setzt allerdings jeweils eine Reservierung voraus und die unbeliebten Stehplätze würden der

Vergangenheit angehören.

Trotz des WCML-Verlust, will Virgin im Geschäft bleiben. Im Rahmen der neuen Open-Access-Politik beantragten im Juni dieses Jahres die Virgin Group, Stagecoach, SNCF und Alstom beim Office of Rail & Road (ORR) ab Mai 2021 eine Zulassung für 24 Verbindungen zwischen London und Liverpool. Dieser Service soll mindestens 10 Prozent günstiger sein als jener der Konkurrenz. Der On-board-Service soll freien WiFi-Zugang, TV-Entertainment und eine Sitzreservierung beinhalten.

Neuvergabe der WCML-Konzession

Der Franchisevertrag West Coast mit Virgin Trains endet am 8. Dezember 2019. Die Neuausschreibung der WCML-Strecken erfolgte 2017.

Im April 2019 wurde der Joint-Venture-Partner Stagecoach wegen eines nicht den Ausschreibungs-Bedingungen entsprechenden Angebots für die Neuvergabe der East Midland-Franchise 2019 bis 2027 durch das Departement for Transport (DfT) ausgeschlossen. In der Folge wurde Stagecoach zeitgleich auch disqualifiziert für die laufenden zwei Ausschreibungen WCML und South Eastern. Stagecoach Group Plc bewarb sich zusammen mit Virgin Trains und SNCF für die WCML-Ausschreibung. Gewonnen hat die East-Midland-Ausschreibung Abellio, das



East Midlands Trains ist ein Tochterunternehmen der Stagecoach Group und betreibt das Netz seit 2007. Die neue Franchising-Vergabe erfolgte im April 2019 an Abellio.

Tochterunternehmen der Nederlandse Spoorwegen.

Pensionskasse als Ursache

Das Railways Pension Scheme (RPS) wurde als Nachfolger der alten Pensionskasse der ehemaligen British Rail beim Systemwechsel zum Privatisierungs-Modell 1994 definiert. Heute weist die RPS bei einer Bilanz von 29 Milliarden Pfund (33,5 Milliarden Euro) eine steigende Unterdeckung von 4,5 auf 7,5 Milliarden Pfund innerhalb der letzten drei Jahre aus. Der Pensionskassen-Regulator fordert deshalb einen unmittelbaren Beitrag von 2,6 Milliarden Pfund (2,9 Milliarden Euro) ein. Wenn auch keine Details des Scheiterns von Stagecoach im East-Midland- und WCML-Franchising-Vergabeverfahren bekannt sind, steht fest, dass sich das Unternehmen offenbar gegenüber unkalkulierbaren PK-Nachforderungen absicherte. Das Unternehmen ließ verlauten, dass dies das Geschäftsmodell unberechenbar mache und es damit tief in die roten Zahlen treiben könnte. In der Folge sind nun zwei Beschwerdeverfahren beim DfT anhängig, deren Ausgang noch ungewiss sind. Die in der East-Midland-Ausschreibung aus demselben Grund ausgeschlossene Arriva hat ebenfalls eine Klage gegen die DfT-Behörde eingeleitet. Unabhängig vom gerichtlichen Entscheid DfT/Stagecoach, wird das EVU Virgin Trains die WCML-Franchise verlieren. Ein Verlust der Konzession dürfte mehrere Tausend Mitarbeitende betreffen und für die nachgewiesenen Innovationsbeiträge von Virgin Trains das Aus bedeuten. Vermutet wird, dass Abellio mit der staatlichen NS im Rücken die Pensionskassen-Risiken weniger Kopfzerbrechen bereiten und es somit die Auflagen der vergebenden DfT bei East Midland erfüllte ... eine Fortsetzung dieser Auseinandersetzungen dürfte die Juristen beider Seiten noch nachhaltig beschäftigen und für weitere Schlagzeilen sorgen.

Auf der Strecke bleiben wohl einmal mehr die Bahnkunden, die ja bekanntlich bei den staatlichen Behörden wie den EVU im Zentrum stehen (sollten).

Peider Trippi



Heile Welt? Ob neue Züge, wie hier die Hitachi Class 800 der Great Western Railways, und erneuerte Stationen das bisher erfolgreichste Franchising-System zu transformieren vermögen, bleibt fraglich.

Großbritannien

Franchise-Modell auf Prüfstand

Nachdem British Rail Ende der 1980-Jahre wegen Missmanagement, Sicherheitsmängeln und Rezession unter die politischen Räder geraten war, wurde mit dem Railways Act 1993 die Privatisierung mit dem Franchising-System aus der Taufe gehoben. 25 Jahre später steht es erneut in der Kritik. Bedarf das britische Bahnsystem einer grundlegenden Erneuerung?

Im April 1994 wurde British Rail in 25 EVU, drei Rollmaterial-Firmen (später Angel Trains, Eversholt und Porterbrook), fünf Güterunternehmen, 19 Wartungsbetriebe und rund 100 Komponentenfirmen aufgesplittet. Diese Tochterunternehmen erhielten eigene Kostenrechnungen und die EVU eigene Lizenzen.

Die ersten Franchising-Verträge, South West Trains und Great Western, wurden am 19. und 20. Dezember 1995 zuerkannt und nahmen am 4. Februar 1996 den Betrieb auf.

Nach einem jahrzehntelangen Rückgang des Bahnverkehrs vor 1990 brachte die Privatisierung eine Wende: Verdoppelung des Passagieraufkommens in den letzten 25 Jahren. Die jährlichen Betriebsverluste von 2 Milliarden Pfund (2,2 Milliarden Euro) wurden auf einen positiven Ertrag von 200 Millionen Pfund gesteigert.

Dank der Investitionen in den Fahrzeugpark, das Netzwerk und in 600 erneuerte Bahnhöfe verkehren heute täglich 4000 Züge mehr, was einem Ausbau von nahezu einem Drittel entspricht. Heute hat das britische Bahnsystem den höchsten Sicherheitsstandard in Europa.

Rückschlag mit Railtrack

Die Privatisierung brachte viele Franchising-Kritiker und unzufriedene Passagiere hervor. Die Eisenbahnunglücke von Southall 1997, Ladbroke Grove 1999 (mit 31 Toten und 523 Verletzten das bisher größte Eisenbahnunglück) und Hatfield 2000 trugen wesentlich dazu bei, dass tief greifende Veränderungen unausweichlich wurden. In der Folge wurde das private Eisenbahninfrastrukturunternehmen Railtrack mit Schulden von über 7 Milliarden Pfund (7,7 Milliarden Euro) unter Zwangsverwaltung gestellt und 2002 aufgelöst. Die Bahninfrastruktur ging an das neu gegründete Staatsunternehmen Network Rail. Ergänzend wurden das Rail Safety and Standards Board (Eisenbahnaufsicht) sowie die Rail Accident Investigation Branch (Unfalluntersuchungsbehörde) etabliert.

DfT fällt in Ungnade

In den letzten Jahren kam das Franchising-System mehrmals in die Schlagzeilen und damit das zuständige DfT (Department for Transport) unter Druck. Unter anderem durch folgende Ereignisse:

- Bei der Fahrplanumstellung im Mai

2018 entstand durch DfT-Fehlplanungen und -Missmanagement ein erhebliches, netzweites Chaos im Fahrbetrieb.

- Virgin und Stagecoach verloren nach drei Jahren Betrieb 2018 den Franchise-Auftrag East Coast, da die 3,3 Milliarden Pfund (3,7 Milliarden Euro) Kontraktzahlungen an den Staat wegen Verkehrseinbrüchen (und übertriebenen Wachstumserwartungen) nicht mehr zugesichert werden konnten. In der Folge übernahm die staatliche DfT OLR Holding (Betriebs-Auffanggesellschaft für EVU) das Unternehmen und betreibt es vorerst unter LNER London North Eastern Railways weiter.

- Die von der Go-ahead Group betriebene Govia Thameslink Railway (Thameslink, Great Northern, Southern, Gatwick Express) mit dem größten Franchiseauftrag im Nahverkehrsbereich sieht sich mit dem Franchise-Verlust 2021 konfrontiert. Es besteht kaum Klarheit über die finanziellen Verhältnisse. Die Zufriedenheit der Reisenden erreichte über die letzten Jahre Tiefstwerte. Gemäß DfT sollen die Franchising-Vergaben beim Lizenzablauf 2021 aufgesplittet werden.

- Die Bürgermeister von Manchester und Liverpool forderten im Mai 2019 das DfT auf, der Northern (Arriva UK) den Franchising-Vertrag zu entziehen. Ein Fünftel aller Züge

hatten Verspätungen, 28.000 Züge fielen 2018 aus, die Flotte verkehrte im Winterhalbjahr mit über 25.000 gekürzten Zügen (6 Prozent, 2017 3,1 Prozent), Sonntagszüge fielen oft unangemeldet aus und 46 Streiktage seit Frühling 2017 trugen das ihre dazu bei.

- Londons neue Ost-West-Metroverbindung sollte im Dezember 2018 durch den Franchisenehmer Crossrail in Betrieb gehen. Jetzt wird eine Eröffnung im März 2021 angepeilt. Die Kosten werden auf 17,6 Milliarden Pfund (19,6 Milliarden Euro) geschätzt, budgetiert waren 14,8 Milliarden. Rund 300 fertiggestellte Wagen stehen zwischenzeitlich auf den Abstellgleisen.

- Das ambitionöse Hochgeschwindigkeits-Projekt HS2 mit Investitionen von über 55 Milliarden Pfund (über 60 Milliarden Euro) steht in der Schwebe. Politische Befürchtungen bezüglich Geldverschwendung lassen einen Projektstopp nicht ausschließen. Von den drei Franchising-Bewerbern (siehe Kasten) First, Stagecoach und MTR stehen zwei auf der Kippe: Stagecoach sieht sich mit dem Ausschluss durch das DfT in drei Bewerbungen konfrontiert (siehe vorigen Beitrag zu Virgin Trains) und erwägt, aus dem Bahngeschäft auszusteigen. Bei First Group haben Aktionärsaktivisten die Absetzung des Vorstandes und den Ausstieg aus dem Bahngeschäft eingefordert, um der „Geldvernichtung“ ein Ende zu setzen.

- Die staatliche Pensions-Betriebsgesellschaft RPS (Rail Pension Scheme), wo Arbeitgeber 60 Prozent und Arbeitnehmer 40 Prozent einzahlen, sieht sich mit einer Unterdeckung von 7,5 Milliarden Pfund (8,3 Milliarden Euro) konfrontiert.

Diese Entwicklungen veranlassten Chris Grayling, den vormaligen Staatssekretär und Leiter des DfT, eine Untersuchung unter Leitung des früheren CEO von British Airways, Keith Williams, einzuleiten. Der nun vorliegende Williams-Bericht fasst die Situation wie folgt zusammen: „... offen gesagt, das Franchising-System kann so nicht

weiter betrieben werden. Es liefert nicht mehr die gemachten Versprechungen an die Steuerzahler wie an die Fahrkarten-Bzahler“. Die Bahnaufsichtsbehörde erhob ihrerseits in einem kürzlich veröffentlichten Bericht schwere Vorwürfe an das Transport-Departement: Nicht eingehaltene Versprechen mit neuen Leistungen, Indiskretionen bei der Franchise-Vergabe, mangelndes Management in der Verwaltung von Großprojekten und Systemunterbrüchen, die Vernachlässigung der Behinderten-Gesetzgebung und des Fahrplan-Missmanagements.

Big plan – big changes

Die Rail Delivery Group, eine Vereinigung der EVU und bahnnahe Betriebe, ergänzte den Williams-Bericht um folgende acht Forderungen, die durch umfangreiche Passagier- und Unternehmensbefragungen ermittelt wurden:

- Vereinfachtes Tarifsystem mit Einweg-Fahrkarten.
- Gründung einer vom DfT unabhängigen nationalen Organisation für die Führung des Bahnsystems.
- Regionalisierung der Entscheidungsgewalt, folglich höhere Gewichtung des regionalen Verkehrs zulasten von zentralen Regierungsentscheidungen.
- Kundenorientierte Public Service Contracts anstelle des Franchising-Systems.
- Auf Langstrecken Open-Access-Betreiber zuzulassen.

HS2 als Paradigmenwechsel

Die nächste Generation von Intercityzügen in Großbritannien soll die Bahnreisen in eine neue Dimension „katapultieren“. Die Ausschreibung 2017 durch das britische Transport-Departement DfT sieht vor, dass die neue High Speed 2 – Generation durch den Zughersteller gemeinsam mit dem Franchisenehmer West Coast Main Line (WCML) entwickelt wird. Die Unternehmen Alstom, Bombardier/Hitachi Rail Europe, Siemens, Talgo und CAF bewerben sich um den 2,75 Milliarden Pfund (3 Milliarden Euro) Auftrag für vorerst 54 HS2-Einheiten für 360 Stundenkilometer, die ab 2026 erstmals auf dem West Coast Partnership Franchise (London-Birmingham) zum Einsatz kommen sollen. Um die neue, ab 2019 zu vergebende, WCP-Franchise bewarben sich drei Konsortien:

- Stagecoach/Virgin Trains (der heutige West Coast-Betreiber) mit SNCF,
 - First Group/Trenitalia,
 - MTR/Guangshen Railway Company China/ RENFE.
- Den Zuschlag erhielt im August First Group/Trenitalia.

pt