



Nachdem während des Covid-Lockdowns die Passagierzahlen einbrachen, wurden über drei Milliarden Pfund (3,6 Milliarden Euro) an Steuergelder genutzt, um die fehlenden Ticketeinnahmen zu ersetzen. Letztlich bedeutete dies auch das finale Aus eines qualitativ unbefriedigenden Franchising-Systems.

Großbritannien – Great British Railways

GBR soll's richten

Nach Covid-Verzögerungen wurde der Williams-Shapps-Plan für die Schiene im Mai 2021 dem britischen Parlament vorgelegt. So benannt nach deren Verfasser Keith Williams und Grant Shapps, dem unabhängigen Vorsitzenden der britischen Bahn-Überprüfung und dem damaligen Verkehrsminister.

Die Williams Rail Review wurde im September 2018 ins Leben gerufen, um die Struktur der gesamten Bahnindustrie und wie die Schienenpersonenverkehrsdienste erbracht werden, zu untersuchen. Dieser Bericht hielt im Wesentlichen folgende Punkte fest:

- Kundenorientierung ging verloren
- mangelndes Vertrauen der Öffentlichkeit in das britische Bahnsystem
- Ausgaben für Betrieb und Instandhaltung sind zu hoch
- Arbeitspraktiken haben sich seit Jahrzehnten nicht verändert
- Fragmentierung infolge der Privatisierung führte zu einer überhöhten Komplexität
- die Folge davon ist ein verwirrendes Tarifsystem mit Preissteigerungen über der Inflationsrate

Die nach privatwirtschaftlichen Kriterien definierten und wettbewerbsorientierten Verträge (Franchises) brachen unter dem Covid bedingten Einbruch der Passagierzahlen zusammen. Das Verkehrsministerium rettete die Betreiber, indem es ihnen Notverträge anbot, bei denen der Staat alle Einnahmen einbehält und den Betreibern eine kleine Gebühr zahlt.

Sechs Jahre nachdem die konservative Regierung die Notwendigkeit großer Veränderungen zur Verbesserung der Situation für Fahrgäste und Steuerzahler festgestellt hatte, wurde bei den Reformen der britischen Eisenbahn kaum etwas erreicht.

Die geplante Great British Railways (GBR) zur Wiedervereinigung von Betrieb und Infrastruktur konnte nicht gegründet werden, obwohl ein Start für März 2024 geplant war. Zudem hat sich die konservative Regierung immer noch nicht über grundlegende Fragen wie die Unabhängigkeit von GBR, die Zusammenarbeit mit kommerziellen Betreibern und die Festlegung der Fahrpreise geeinigt. Das Parlament wurde aufgelöst, nachdem Rishi Sunak für den 4. Juli 2024 Neuwahlen ausgerufen hatte.

Versprechungen Labour

Die Labour Party verkündete im April 2024 das Zugnetz innerhalb von fünf Jahren nach seiner Machtübernahme vollständig zu verstaatlichen. Dies mit dem Versprechen, im Rahmen der „größten Reform unserer Eisenbahn seit einer Generation“ die günstigsten Tarife zu garantieren. Eine der ersten

großen Regierungshandlungen von Labour soll dazu führen, dass der gesamte Personenverkehr in nationales Eigentum an GBR übergeht.

Auch kündigte Labour an, dass sie plant, die Verschwendung zu reduzieren und die Dividenden der EVU- und ROSCO-Aktionäre zurückzufordern, um 2,2 Milliarden Pfund (2,6 Milliarden Euro) einzusparen. Labour schätzt, dass die Konsolidierung der 14 separaten Eisenbahnunternehmen zusätzliche 680 Millionen Pfund pro Jahr erbringen könnte.

Sie will eine Aufsichtsbehörde, die Passenger Standards Authority, einrichten, die das neue System unter die Lupe nehmen soll. Den Fahrgästen sollen Bestpreisgarantien, automatische Verspätungsrückzahlung und digitale Zeitkarten im gesamten Streckennetz angeboten werden.

Folgen Taten auf Worte?

Der Plan sieht vor, das Franchising zugunsten von Passagierdienstleistungsverträgen abzuschaffen und „starke Anreize für die Betreiber zu schaffen, sichere, qualitativ hochwertige und pünktliche Dienste anzubieten, die Kosten im Griff zu behalten, mehr Passagiere anzuziehen und Innovationen einzuführen“. Die damalige Labour-Verkehrsministerin Louise Haigh weiter: „Bei meinen Treffen mit verschiedenen EVU sowie Network Rail haben

wir klar zum Ausdruck gebracht, dass wir die schlechte Leistung, die die letzte Regierung geduldet hat, nicht länger tolerieren werden“.

Das Department of Transport (DfT) hat ein „Great British Railways Transition Team“ (GBRTT) eingerichtet, das mit dem DfT and Network Rail (Infrastrukturbetreiber) zusammenarbeiten soll, um innerhalb des heutigen Rechtsrahmens eine Führungsrolle in der Branche zu übernehmen.

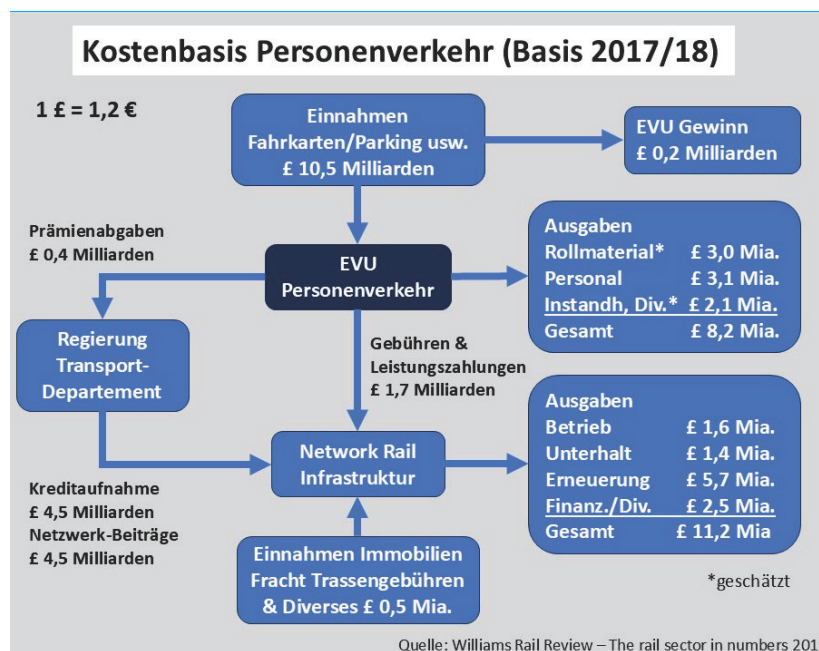
Der Gesetzentwurf zu den Passenger Railway Services wurde am 3. September 2024 in dritter Lesung im Unterhaus verabschiedet. Es handelt sich dabei um das erste große Gesetz, das unter der kürzlich gewählten Labour-Regierung das Unterhaus passierte. Der Gesetzentwurf wird die Vergabe von Betriebsaufträgen für Personenzüge an private Unternehmen beenden und stattdessen die Vergabe an öffentliche Betreiber vorschreiben. Im weiteren Verlauf der Legislaturperiode soll mit dem „Public Ownership Bill“ ein eigenständiges Gesetz erlassen werden. Dies ist für die Umsetzung umfassender Bahnreformen, einschließlich der Gründung von Great British Railways, erforderlich.

Am 4. September erfolgte die Ankündigung, dass GBR nun in Schattenform (Shadow GBR) etabliert wird. Am 3. Oktober wurde Laura Shoaf, CEO der West Midlands Combined Authority, zur Vorsitzenden der Shadow Great British Railways ernannt.

Im Dezember bestätigte das Verkehrsministerium, dass die South Western Railway als erste im Mai 2025 verstaatlicht wird, gefolgt von den c2c-Diensten von Trenitalia UK im Juli.

Hürden und Fragezeichen

Die Konzepte und die Finanzierung zur Einführung kontaktloser Tickets und integrierter Tarife nach Londoner Vorbild und zur Verknüpfung einiger Bus- und Straßenbahnnetze (wurde schon unter Boris Johnson versprochen) fehlen, noch sind Umsetzungsziele konkretisiert. Auch ist noch unklar, wie viel Geld sowohl für die Einrichtung von GBR als auch für die Auflösung der Franchising-Verträge nötig sein werden.



Die Situation der Finanzierung soll schlanker und effizienter werden und die Aktionärs-gewinne an den Staat fallen. So zumindest die Versprechungen der heutigen Labour-Regierung.

Die Elektrifizierung ist eine Achillesferse. Massive Kostenüberschreitungen, gestoppte Projekte mit unfertigen Ausbauten und politische Uneinigkeiten mit, in der Folge, kostspieligen Beschaffungen von Mehrsystemzügen stehen im Raum.

Dass das britische Bahnwesen noch an Struktur- und Gewerkschaftsproblemen leiden zeigen zwei Beispiele von Northern Rail, die 2020 verstaatlicht wurde:

- Kürzlich enthüllte das Unternehmen, dass heute noch Faxe intern verwendet werden um Zugausfälle zu kommunizieren und Dienstweisungen an das Personal und Zug-Besatzungen mitzuteilen.
- Die Verfügbarkeit von Zugpersonal an Sonntagen ist nach wie vor ein Problem, da die Arbeitsverträge dies nicht regeln.

Ausblick

Da etwa die Hälfte der Zugausfälle der Eigentümerin der Infrastruktur (Network Rail) angelastet werden, ist das größte Problem der britischen Eisenbahnen nicht das Eigentum an den Betreibern, sondern die eingeschränkten Kapazitäten. Dies folgt auf Jahre uneinheitlicher und unzureichender staatlicher Investitionen in die Schieneninfra-

struktur, die im Jahr 2002 im Rahmen von Network Rail in öffentliche Hände übergeben wurde. Die befürchteten Investitionskürzungen des britischen Finanzministeriums infolge der hohen Staatsverschuldung könnten neue Vorhaben gefährden. Offen ist auch wie die derzeitige Diskrepanz gelöst wird, wonach das Verkehrsministerium für die Geldausgaben verantwortlich ist, das britische Finanzministerium jedoch das Geld der Zugbetreiber einnimmt.

Die Erfahrung zeigt, dass Reorganisationen über mehrere Betriebseinheiten den Fokus auf internes Change-Management lenken wird; der Kundenfokus wird somit wohl auf der Strecke bleiben. Kurzfristig könnten die größten Veränderungen nur ein paar Äußerlichkeiten sein. Die Rückkehr zu einer nationalen Identität mit einem überarbeiteten British Rail-Logo und einer Reduzierung der Zahl der Zuglackierungen wird weder zuverlässigere und erschwinglichere Dienstleistungen für die Fahrgäste bringen noch die Subventionen für die Steuerzahler verringern. Last but not least – Great British Railways wird wohl mehrere Regierungen überleben, was Minister schaffen, können sie auch wieder verwerfen.

Peider Trippi