

Brüssel, den 18.12.2002



Zusammenfassung der Studie Liberalisierungsindex Bahn 2002

*Eine Studie der IBM Business Consulting Services in Zusammenarbeit mit
Prof. Dr. Dr. Christian Kirchner, Humboldt Universität zu Berlin,
zur Liberalisierung der europäischen Eisenbahnverkehrsmärkte*

Inhalt

<u>Einleitung</u>	2
<hr/>	
<u>Resultat</u>	5
Der LIB-Index	5
Der LEX-Index	7
Der ACCESS-Index	9
Der COM-Index	11
<hr/>	
<u>Fazit</u>	12
<hr/>	
<u>Anhang</u>	13
Das Konzept	13
Die Recherche	15

Diese Broschüre enthält die Zusammenfassung der in Zusammenarbeit zwischen Prof. Dr. Dr. Christian Kirchner und IBM Business Consulting Services erstellten Studie zur Liberalisierung der europäischen Eisenbahnverkehrsmärkte.
Sie gibt einen Überblick über die wichtigsten Ergebnisse der Untersuchung.

Detailangaben zu den Datenquellen, zum Berechnungs- und Bewertungsmodell sowie spezifische Länderberichte sind dem Endbericht der Studie zu entnehmen. Dieser wird ab dem 20.01.2003 bei www.bahn.de/presse abrufbar sein.

Einleitung

In der Europäischen Union wird seit längerem eine Marktöffnungsstrategie für Netzindustrien wie die Telekommunikation, die Personen- und Güterbeförderung auf der Schiene und die Energieversorgung betrieben, um auch in diesen Sektoren den Binnenmarkt zu realisieren. Die hier vorgestellten Ergebnisse zeigen auf, inwieweit die Eisenbahnverkehrsmärkte bereits für den Wettbewerb geöffnet sind.

Die Deutsche Bahn AG hat im August 2002 die Erstellung eines Liberalisierungsindex für den Europäischen Schienenverkehr ausgeschrieben. IBM Business Consulting Services (ehemals PwC Consulting¹) hat den Zuschlag für dieses Vorhaben aufgrund seiner Erfahrungen im Erstellen von Studien mit Bezug zum Eisenbahnsektor und seines konzeptionellen Vorsprungs erhalten. In Zusammenarbeit mit Prof. Dr. Dr. Christian Kirchner, der einen Lehrstuhl für deutsches, europäisches und internationales Zivil- und Wirtschaftsrecht an der Juristischen und an der Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Humboldt-Universität zu Berlin bekleidet, ist ein Liberalisierungsindex Bahn (LIB-Index) für die 15 EU-Staaten, die Schweiz und Norwegen entwickelt worden. Herr Prof. Dr. Dr. Christian Kirchner ist Experte für Wettbewerbsrecht und Netzökonomik.

¹ *BEACHTEN SIE BITTE, dass IBM vor kurzem den weltweiten Management- und IT-Dienstleistungsberatungsbereich von PricewaterhouseCoopers ("PricewaterhouseCoopers Unternehmensberatung GmbH", abgekürzt als "PwC Consulting"), übernommen hat. Infolgedessen gehört PwC Consulting nicht mehr zum PricewaterhouseCoopers-Firmennetzwerk, sondern ist jetzt Bestandteil der IBM-Business Unit "IBM Global Services" und tritt unter dem Namen "IBM Business Consulting Services GmbH" auf. Dementsprechend sind alle Verweise in diesem Dokument auf PricewaterhouseCoopers als Bezugnahmen auf IBM zu verstehen. IBM (einschließlich IBM Business Consulting Services GmbH) und PricewaterhouseCoopers sind nicht ein und dieselbe Organisation und keines der beiden Unternehmen beherrscht das andere oder ist ihm angegliedert oder eine Tochtergesellschaft oder ein Unternehmensbereich des anderen.*

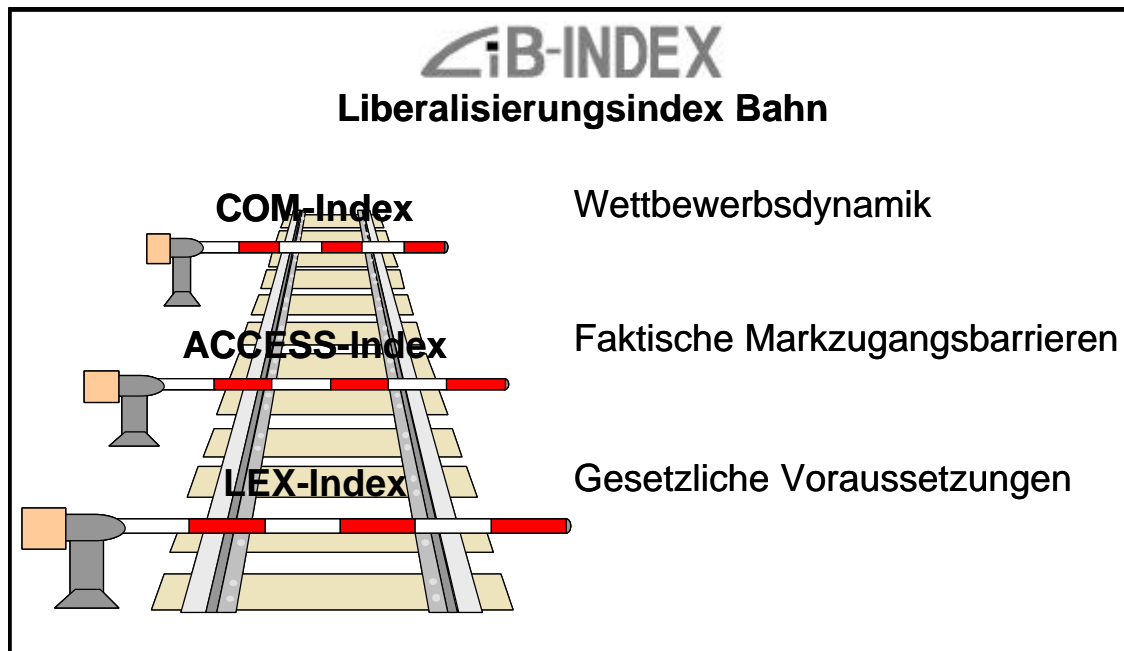
Ziel des LIB-Indexes

Der LIB-Index gibt der verkehrspolitischen Diskussion über die Öffnung der Schienennetze eine unabhängige und fundierte Wissensgrundlage. Der Index macht den unterschiedlichen Grad der Marktöffnung zum 01.10.2002 unter dem Aspekt des Netzzuganges im europäischen Schienenverkehr transparent und vergleichbar.

Bei der Erstellung des LIB-Index ist der Standpunkt zutrittswilliger Dritter Eisenbahnverkehrsunternehmen (Dritte EVU²) eingenommen worden. Bei der Erstellung Ihrer Geschäftspläne haben diese hauptsächlich drei Fragen zu beantworten:

1. Wie sind die gesetzlichen Grundlagen im Zielland für Dritte EVU?
2. Wie gestalten sich die Marktzugangsmöglichkeiten und -barrieren?
3. Welche Dynamik/Intensität hat der Wettbewerb im Eisenbahnverkehrsmarkt?

Diese drei Aspekte sind anhand von drei Teilindizes abgebildet worden, wie in der folgenden Abbildung dargestellt. Der LEX-Index behandelt die erste Frage, der ACCESS-Index die zweite und der COM-Index die dritte Frage.



Die Geschäftspläne der Dritten EVU sind zeitgebunden und müssen deshalb in einem überschaubaren Zeitrahmen erstellt werden. Aus diesem Grund wurde ein Zeitraum von zwei Monaten für die Recherche der Marktzugangsbedingungen als sinnvoll erachtet. Aus Sicht Dritter EVU müsste es sich als zusätzliche Marktzutrittsbarriere darstellen, wenn nur durch tiefgreifende, zeit- und kostenaufwendige empirische Recherchen Informationen über den Zugang zu einem Eisenbahnnetz zu erhalten sind.

Der LIB-Index Bahn stellt zum einen allgemein den Grad der Offenheit des Bahnsektors für neue Wettbewerber dar. Zum anderen legt er detailliert offen, wo die Schwachstellen der Liberalisierung sind und wie die unterschiedlichen Ansätze der betreffenden Länder sich tatsächlich in der Offenheit ihrer Schienennetze widerspiegeln. In der Auswertung entscheidend war nicht ein absolutes Maß der Liberalisierung, dessen Erhebung mit erheblichen methodischen Problemen belastet wäre, sondern der relative Grad der Liberalisierung in den verschiedenen Ländern. Die Arbeit konzentrierte sich folglich

² Unter Dritten EVU sind alle Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Ausnahme der ehemaligen Monopolisten (Staatsbahnen, öffentliche Bahnen) zu verstehen. Z.B. CONNEX in Deutschland, RTC in Italien, dies wäre auch die SNCF in Deutschland oder die DB AG in Spanien.

auf den Vergleich der derzeitigen Offenheit der nationalen Märkte³ aus Sicht zutrittswilliger Marktwettbewerber der *Incumbents*⁴, den Dritten EVU. Der Index bewertet in der aktuellen Form nicht, welcher Liberalisierungsansatz besser oder ab welchem Punkt ein nationaler Eisenbahnmarkt komplett liberalisiert ist.

Der LIB-Index Bahn garantiert durch seine modulare Struktur die Anpassbarkeit an die zukünftigen Phasen der Liberalisierung, ohne das Gesamtgefüge in Frage stellen zu müssen. Das Konzept des LIB-Index ist zudem durch seine detaillierte Veröffentlichung transparent und damit für die Weiterentwicklung im wissenschaftlichen Diskurs grundsätzlich offen.

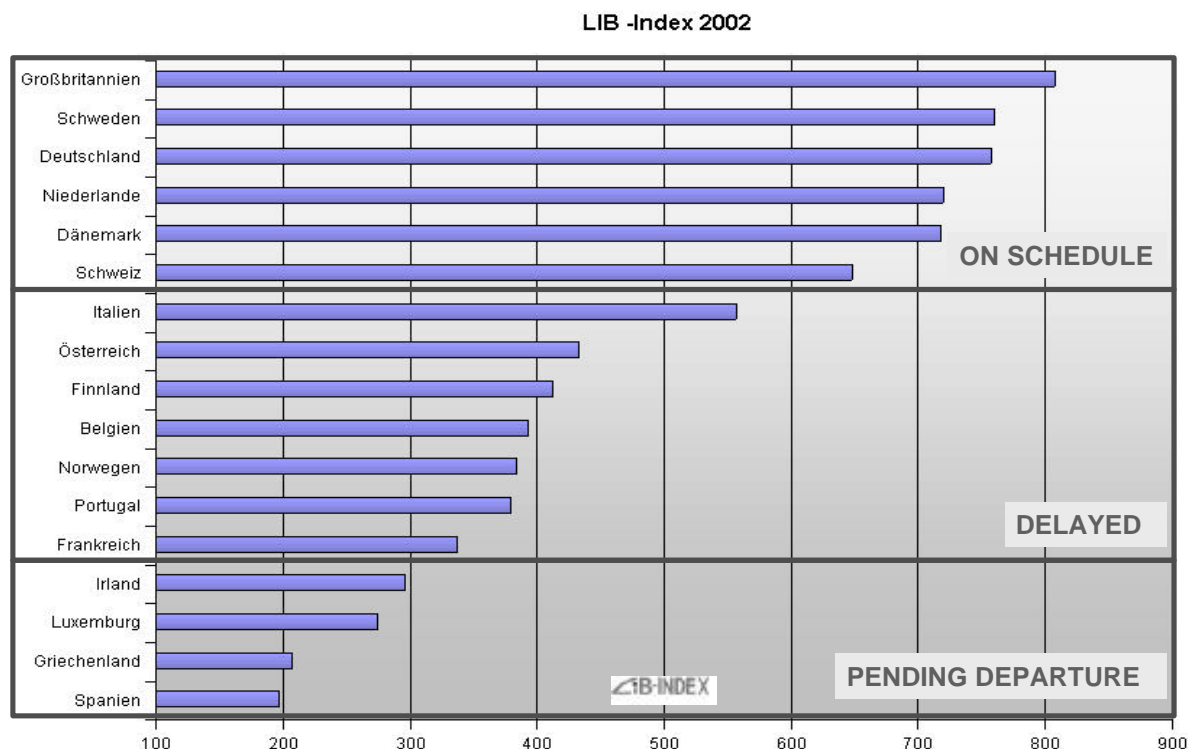
Wünschenswert wäre, dass der LIB-Index sich als ein europaweit akzeptierter Index etabliert. Durch Anlehnung des Konzeptes an das *Rail Market Monitoring Scheme* der Europäischen Kommission sind die Voraussetzungen dafür geschaffen.

³ Güterverkehr, Personennahverkehr und Personenfernverkehr. Der urbane Personenverkehr ist nicht Bestandteil der Studie.

⁴ Ehemalige Monopolisten oder Staatsbahnen bzw. öffentliche Bahnen wie die SNCF oder die DB AG.

Resultat

Der LIB-Index



Als Ergebnis der Studie lässt sich der aktuelle Stand der Marktöffnung in den betrachteten 17 Ländern in drei Gruppen einteilen.

Die erste Gruppe bestehend aus Großbritannien, Schweden, Deutschland, den Niederlanden, Dänemark und der Schweiz ist bei dem Prozess der Marktöffnung gut vorangekommen. Diese Länder haben 600 und mehr Punkte bei der Indexberechnung erhalten. Die Gruppe wird mit dem Status "Marktöffnung im Zeitplan" (*on schedule*) bezeichnet. In diesen Ländern gibt es bereits nennenswerten Wettbewerb, und die Marktzugangsmöglichkeiten für die Dritten EVU sind akzeptabel.

Die Marktöffnung der zweiten Gruppe, bestehend aus Italien, Österreich, Finnland, Belgien, Norwegen, Portugal und Frankreich, ist gegenüber der ersten Gruppe wesentlich geringer vorangekommen. Die Punktezahl dieser Länder liegt zwischen 300 und 599 Punkten. Diese Gruppe wird mit dem Status "Verzögerte Marktöffnung" (*delayed*) bezeichnet.

In Irland, Luxemburg, Griechenland und Spanien ist der Liberalisierungsprozess in seiner Gesamtbetrachtung so gut wie nicht eingeleitet. Die Punktezahl dieser Länder liegt zwischen 100 und 299 Punkten. Diese Gruppe wird mit dem Status "Anfänge der Marktöffnung" (*pending departure*) bezeichnet.

Großbritannien bietet derzeit den liberalisiertesten Eisenbahnmarkt in Europa. Die Transportleistungen werden ausschließlich von Dritten EVU erbracht. Der Inselstaat hat 1993 mit dem *Railway Act* die *British Rail* in über hundert Unternehmen zerschlagen.

Auch in Schweden und Deutschland ist die Liberalisierung gut vorangeschritten. Sie haben einen ähnlichen Öffnungsgrad, aber unterschiedliche Ansätze zur Umsetzung der Liberalisierung. In Deutschland ist die Entscheidung nach intensiver Diskussion für ein integriertes Bahnkonzept gefallen, wohingegen in Schweden eine vollständige institutionelle Trennung der Staatsbahn vom Netz vollzogen worden ist. Zu betonen ist, dass Diskriminierungspotentiale, die aus der Organisationsstruktur eines *Incumbent* folgen, an den relevanten Stellen in die Bewertung der Zugangsbedingungen eingeflossen

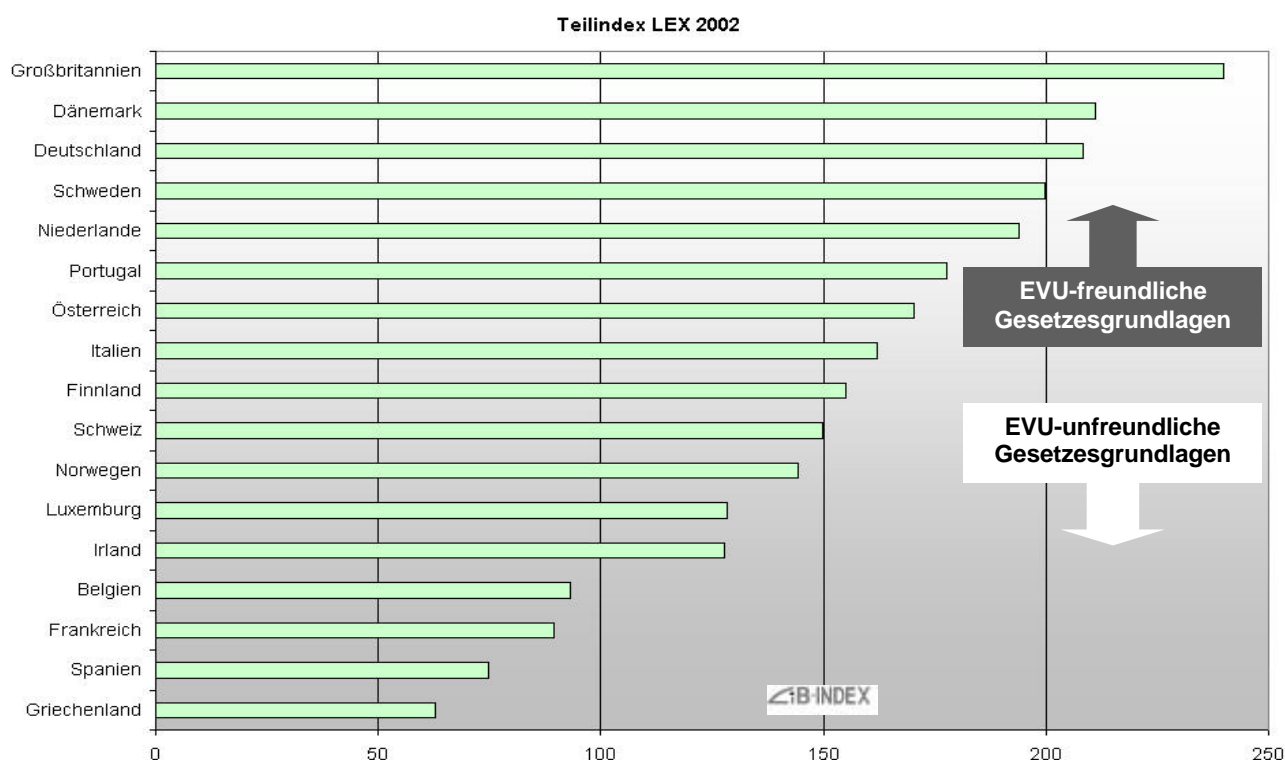
sind. Die Positionierung dieser drei Länder an der Spitze des Feldes dokumentiert, dass verschiedene Ordnungsmodelle zielführend sein können.

Die Niederlande und Dänemark haben in den letzten Jahren ebenfalls viel unternommen, um Dritten EVU den Markteintritt zu ermöglichen. Auch sie haben einen vergleichbaren Liberalisierungsstand erreicht und besitzen einen deutlichen Abstand zur Schweiz, die sich aufgrund ihrer effizienten Prozesse bei der Vermarktung von Güterverkehrsstrassen (Analyse beschränkte sich auf SBB und BLS-Netz) ebenfalls in der ersten Gruppe befindet. Der Personenfern- und Regionalverkehr ist jedoch für neue Dritte EVU in der Schweiz nahezu geschlossen, während in den anderen Ländern der ersten Gruppe Zugang zu diesen Märkten besteht.

In der zweiten Gruppe hat Italien sein nationales Schienennetz durch das Gesetz 388 aus dem Jahr 2000 am weitesten geöffnet. Strukturen, die Dritten EVU einen Marktzugang ermöglichen, bestehen bereits oder sind im Aufbau. Frankreich und Österreich befinden sich trotz Ihrer Bedeutung für die Transeuropäischen-Netze (TEN) nicht in der ersten Gruppe. Ihre Politik der Marktöffnung ist relativ restriktiv. Alle anderen Länder der zweiten und dritten Gruppe haben ebenfalls restriktive bzw. keine Marktzugangsmöglichkeiten für Dritte EVU.

Die Stärken und Schwachstellen der einzelnen Länder beim Liberalisierungsprozess lassen sich durch eine Analyse der Teilindizes aufzeigen.

Der LEX-Index



Das größte Gewicht im LEX-Index erhielt der Themenkomplex „Regulierungsbehörde“ aufgrund seiner fundamentalen Bedeutung in Märkten mit ehemaligen Monopolisten.

Die staatliche Aufsicht zum Netzzugang ist in Deutschland, Großbritannien, Österreich, Portugal, Dänemark und der Schweiz am weitesten entwickelt. In diesen Ländern bestehen bereits die Regulierungsprozesse und Strukturen, um aufkommenden Wettbewerb zu regulieren und um diskriminierungsfreien Zugang zu gewährleisten. Nur Großbritannien, Deutschland, Österreich und Portugal können bereits eine Regulierungsbehörde gemäss EG-Richtlinie 2001/14 nachweisen. Bei den anderen Länder befindet sich diese Regulierungsstelle gerade im Aufbau bzw. ist noch nicht eingerichtet. Bezüglich der vertikalen Struktur (Netz und Transport) der *Incumbents* lassen sich sechs Varianten unterscheiden, wobei Schweden, die Niederlande, Großbritannien, Dänemark und Norwegen als einzige ihre Staatsbahnen sowohl vertikal institutionell als auch horizontal (bilanzielle Trennung der Personen- und Güterverkehrssparten) getrennt haben. Hinsichtlich der Zugangsrechte finden sich die wettbewerbsförderndsten und über EG-Richtlinien hinausgehenden nationalen Rechte in den Niederlanden, Großbritannien, Schweden und Deutschland.

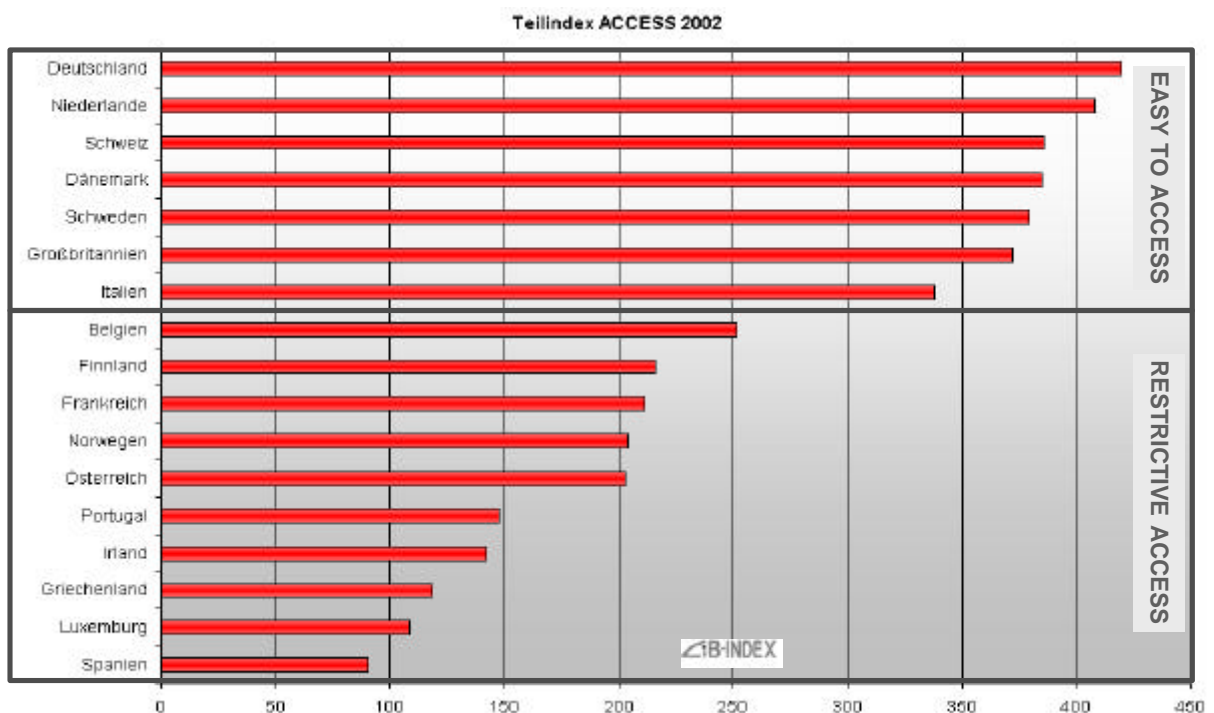
Im Themenkomplex „Marktzugang“ sind die Unterschiede relativ gering. Alle untersuchten Länder können gesetzliche Zugangs- und Transitrechte für internationale Gruppierungen und für den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr vorweisen. Ferner haben alle *Incumbents* einen Unabhängigkeitsstatus und haben Vermögen, Haushaltsplan und Rechnungsführung von denen des Staates getrennt. Es ist auch in allen Ländern eine getrennte Buchführung für die Eisenbahninfrastruktur (Netz) und die eigentliche Erbringung von Verkehrsdiensten (Transport) vorgeschrieben. Lediglich bei den Maßnahmen zur Verringerung der Verschuldung existieren Unterschiede. Der französische Staat zum Beispiel hat die Schulden der öffentlichen Bahn SNCF nicht übernommen. Statt dessen erfolgte eine Schuldenübernahme durch die RFF (französischer Netzbetreiber). In Belgien hat der Staat ebenfalls die Schulden nicht übernommen.

Im europäischen Vergleich sind Belgien, Schweiz und Portugal am wenigsten bei der Vorbereitung des *Trans-European-Rail-Freight-Network*⁵ (TERFN) fortgeschritten. Die Schweizer werden wahrscheinlich erst nächstes Jahr entscheiden, ob sie dem TERFN beitreten wollen.

Portugal und Österreich sind im Verhältnis zum Gesamtergebnis des LIB-Index relativ gut positioniert, da in beiden Ländern Strukturen für eine Wettbewerbsregulierung bestehen. Diese fanden aber noch keine Anwendung, da Wettbewerb noch nicht existiert bzw. sich dieser in Portugal auf ein Drittes EVU begrenzt. Portugal hat eine vertikale institutionelle Trennung seiner Staatsbahn vollzogen und liegt deshalb im oberen Drittel des LEX-Index, verliert aber wie Österreich aufgrund der Gestaltung des praktischen Marktzuganges.

⁵ *Europäisches Güterverkehrsnetz, das in der EG-Richtlinie 2001/12 beschrieben ist und bis zum 15.03.2003 für Dritte EVU geöffnet sein muss.*

Der ACCESS-Index



Bei der Analyse der absoluten und relativen Zugangsbarrieren können zwei Gruppen identifiziert werden. Die Gruppe, in der Dritte EVU derzeit akzeptable bis gute praktische Marktzugangsbedingungen vorfinden, wird mit dem Status "Leichter Marktzutritt" (*easy access*) bezeichnet. Deutschland und die Niederlande treten hier als zugangsfreundlichste Länder hervor. Zu dieser Gruppe zählt ferner die Schweiz (nur Güterverkehr auf dem BLS- und SBB-Netz), Dänemark, Schweden, Großbritannien und Italien.

Italien bildet das Bindeglied zur zweiten Gruppe, in der eingeschränkte bis ungenügende praktische Marktzugangsbedingungen für Dritte EVU existieren. Diese Gruppe wird mit dem Status "Beschränkter Marktzutritt" (*restrictive access*) bezeichnet. Zu dieser zweiten Gruppe zählen Belgien, Finnland, Frankreich, Norwegen, Österreich, Portugal, Irland, Griechenland, Luxemburg und Spanien.

Das italienische Netz betreibt die im Juli 2001 gegründete Gesellschaft RFI. Sie vergibt über ihre Tochtergesellschaft CESIFER die notwendigen, trassenabhängigen Sicherheitszertifikate. In dem Zertifizierungsprozess wird momentan die Haupthürde für Dritte EVU in Italien gesehen.

Die DB Netz AG, der Netzbetreiber in Deutschland, hat die wesentlichen Voraussetzungen geschaffen, um Dritten EVU den Netzzugang zu ermöglichen. Ein *One Stop Shop-Manager*⁶ steht als zentraler Ansprechpartner für zutrittswillige EVU für die Vermarktung von internationalen Trassen zur Verfügung. Darüber hinaus verfügt die Deutsche Bahn AG über einen Wettbewerbsbeauftragten als unmittelbare Beschwerdeinstanz. Bei der Determinante „Lizenz- und Sicherheitszertifikat“ hat Deutschland die höchste Punktzahl erzielt, da kein gesondertes, restriktives Sicherheitszertifikat gefordert ist und einige Aspekte bereits in der Lizenzvergabe enthalten sind.

Die ausführlichsten und die kundenfreundlichsten Informationen über den Netzzugang finden sich in Deutschland, Großbritannien, den Niederlanden und der Schweiz. Der Umgang mit diesen notwendigen Informationen ist ein erster Indikator über die Offenheit eines Netzes. Bei den administrativen Prozessen wie der Lizenz- und Sicherheitszertifikats-

⁶ Anlaufstelle für alle relevanten Fragestellungen zum Vertrieb von Trassen.

vergabe besteht ein deutlicher Unterschied zwischen der ersten und der zweiten Gruppe bezüglich der Effizienz dieser Prozesse.

Im Güterverkehr besteht *Open Access*⁷ bei den Ländern der ersten Gruppe. Im Zugang zu Personenverkehrstrassen differenzieren sich diese Länder.

Im Personenfernverkehr besteht in Deutschland *Open Access*. Trotz dieser Regelung gibt es in diesem Teilmarkt bisher kaum Wettbewerb. Dies mag unter anderem an den hohen Markteintrittskosten für Rollmaterial, an den vergleichsweise hohen Trassenbenutzungsentgelten sowie an der Trassenverfügbarkeit liegen. In Großbritannien und Schweden muss an Ausschreibungen teilgenommen oder eine Konzession erworben werden, um Personenfernverkehr anbieten zu können. In allen anderen Ländern ist der Zugang zu diesem Teilmarkt noch restriktiver. In der Schweiz wird diese Dienstleistung voraussichtlich bis 2007 nur vom *Cisalpine* (Gemeinschaftsunternehmen von der SBB und Trenitalia), der SBB und der BLS erbracht werden.

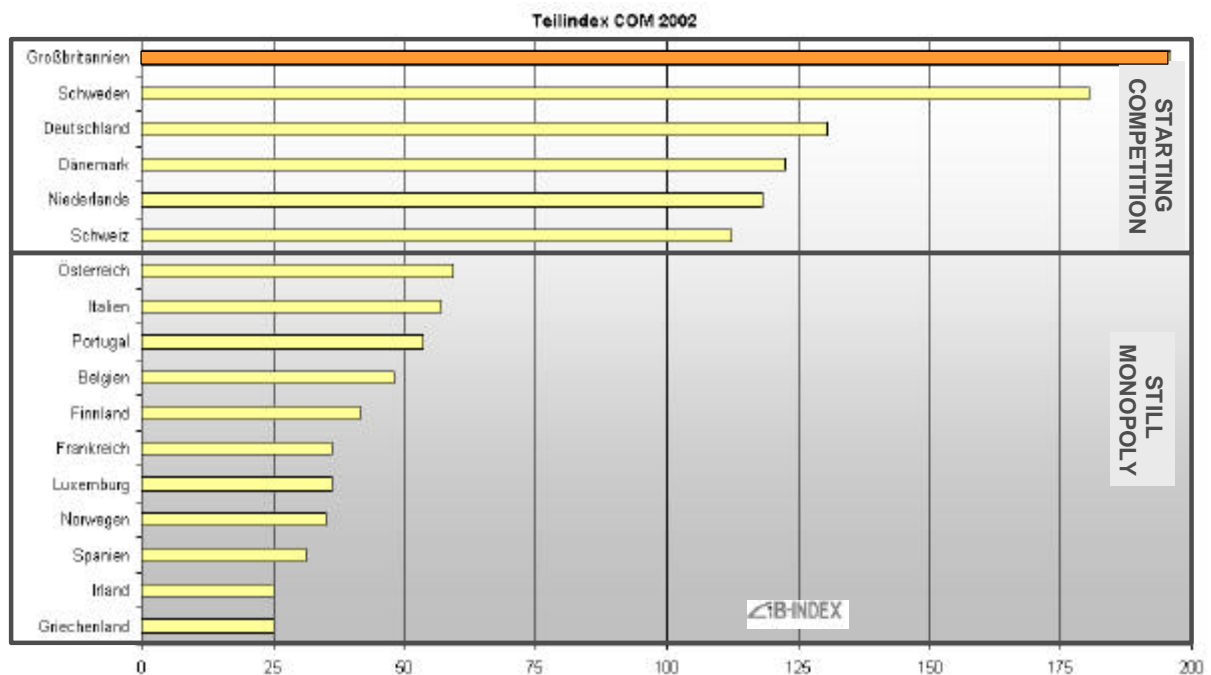
Im Personennahverkehr werden Teile der Trassen in Deutschland, Großbritannien, Schweden, den Niederlanden und in Portugal unregelmässig bzw. jährlich ausgeschrieben oder über Konzessionen vergeben.

Nach den geringen Abstufungen zwischen den Länder beim LEX-Index, kristallisieren sich beim ACCESS-Index zwei Gruppen heraus. Die erste Gruppe mit niedrigen Marktzutrittsbarrieren hebt sich durchgängig bei jeder Determinante des Teilindex von der zweiten Gruppe mit beschränktem Marktzutritt ab. Diese Länder haben bereits Erfahrungen mit Dritten EVU und deshalb entsprechende Prozesse aufgebaut. Länder wie Österreich oder Portugal sind aufgrund der praktischen Zugangshürden aus dem ersten Drittel des LEX-Index ins Mittelfeld gelangt. In den Ländern des Mittelfeldes bestehen zum Teil Strukturen und Prozesse für den Marktzugang, diese werden aber nur geringfügig bzw. gar nicht praktiziert. In den Ländern des letzten Drittels sind diese kaum bzw. gar nicht vorhanden.

Der nachfolgende COM-Index bestätigt die bisherigen Resultate des LEX- und ACCESS-Index.

⁷ *Open Access: Eigenständiger, rechtlich gesicherter Anspruch auf Netzzugang für Dritte EVU.*

Der COM-Index



Der COM-Index bewertet anhand aggregierter Marktgrößen in den drei Themenkomplexen "Marktentwicklung des Modal Split", "Dritte EVU in 2001/2002" und "Zugänglicher Markt in 2002" die Wettbewerbssituation in den einzelnen Ländern. Soweit möglich, wird hierbei eine Unterscheidung der Marktsegmente Güterverkehr, Personennah- und Fernverkehr vorgenommen.

Beim Ergebnis des COM-Index kristallisieren sich zwei Gruppen am deutlichsten heraus. Diese lassen sich in Anlehnung an die Eigenschaften des COM-Index in "Beginnender Wettbewerb" (*starting competition*) und "Fortbestand des Monopols" (*still monopoly*) unterscheiden.

Großbritannien nimmt hierbei eine Sonderrolle ein, da es keinen *Incumbent* mehr gibt, sondern nur noch Dritte EVU. Die anderen Länder aus der ersten Gruppe weisen beginnenden Wettbewerb auf. Diese Gruppe wird von Schweden, aufgrund der relativ hohen Anzahl an aktiven EVU und des relativ großen Marktanteils dieser EVU, deutlich angeführt. Dem Spitzenreiter Schweden folgen in dieser Gruppe mit relativ geringen Abstufungen Deutschland, Dänemark, die Niederlande und die Schweiz.

Alle anderen Länder haben einen sehr geringen bzw. überhaupt keinen Wettbewerb im Schienenverkehrsmarkt. Folgende Länder sind nach Auswertung des COM-Index in dieser Gruppe: Österreich, Italien, Portugal, Belgien, Finnland, Frankreich, Luxemburg, Norwegen, Spanien, Irland und Griechenland.

In Italien sind drei Dritte EVU auf dem Netz der RFI, die das notwendige, trassenabhängige Sicherheitszertifikat besitzen, aktiv. Diese haben aber nur einen marginalen Marktanteil. Die anderen bestehenden EVU in Italien und Österreich sind nicht eine Folge der Liberalisierung, sondern bestehen schon seit längerem bzw. bieten Eisenbahndienstleistungen auf ihren eigenen Netzen an. In Portugal ist das einzige bestehende Dritte EVU bei der bisher einzigen Ausschreibung dem *Incumbent* bevorzugt worden.

Fazit

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Liberalisierung der Schiene noch am Anfang steht. In den Ländern der Gruppe *on schedule* ist bereits aufkommender Wettbewerb auf der Schiene zu verzeichnen. In dieser Gruppe wird mit unterschiedlichen Ansätzen ähnlich erfolgreich die Marktöffnung realisiert. Dagegen ist in den Ländern der anderen Gruppen ein Markteintritt neuer EVU noch mit erheblich höheren Problemen behaftet oder aufgrund der aufgezeigten Restriktionen ganz ausgeschlossen.

Anhang

Das Konzept

Als Ergebnis konzeptioneller Überlegungen hat sich eine Dreiteilung in aufeinander aufbauende Teilindizes als sinnvoll erwiesen, um den unterschiedlichen Facetten des Themas Liberalisierung sowie der logischen Abfolge eines Marktzutrittsprozesses gerecht zu werden. Jeder Teilindex setzt sich aus mehreren Themenkomplexen zusammen. Diese enthalten wiederum Determinanten, die ihrerseits teilweise in Subkriterien aufgeschlüsselt sind. Aus diesem Gerüst leiten sich dann spezifische Fragen und Antwortkategorien für die Datenerhebung ab.

Durch das modulare Gerüst kann eine spätere Anpassung der heterogenen Determinantenmengen vorgenommen werden, ohne das Gesamtgefüge in Frage zu stellen.

Zur Untersuchung der Offenheit der Märkte für schienengebundenen Personen- und Güterverkehr gilt es drei Ebenen zu unterscheiden, nämlich die Ebene des nationalen Rechtsrahmens, die Ebene der tatsächlich vorhandenen Zugangsmöglichkeiten bzw. -barrieren und die Ebene der tatsächlichen Wettbewerbsintensität.

Auf der ersten Ebene (LEX-Index) wird der existierende rechtliche Rahmen abgebildet (*law in the books*), auf der zweiten Ebene wird gefragt, wie die tatsächlichen Zutrittsmöglichkeiten bzw. -barrieren aussehen (ACCESS-Index: *law in action*). Auch hier werden rechtliche Fragen relevant, allerdings aus dem unternehmerischen Blickwinkel auf die Anwendungspraxis. Die dritte Ebene bildet die Wettbewerbsintensität ab (COM-Index). Wichtig sind die erste und dritte Ebene als Voraussetzung bzw. Indikator; ausschlaggebend für die Marktöffnung ist aber die zweite Ebene.

In den LEX-Index fließen folgende Themenkomplexe ein:

- Marktzugang (Status Quo - ohne TERFN) nach 91/440 i.d.F. der RL 2001/12
- Weitergehende nationale Zugangsrechte
- Organisatorische Strukturen der Incumbents
- Vorbereitungsgrad TERFN und
- Regulierungsbehörde

Der ACCESS-Index setzt sich aus sechs Themenkomplexen zusammen:

- Informative Schranken
- Lizenzvergabe und Sicherheitszertifikat
- Auslegungsspielräume/Zugangsregime
- Netzzugang und Vorleistungen
- Trassenpreissystem
- Zugang zu Serviceleistungen

In den COM-Index fließen drei Themenkomplexe ein:

- Marktentwicklung des Modal Split
- Dritte EVU in 2001/2002
- Zugänglicher Markt in 2002

Die Gewichte für die Teilindizes, Determinanten und Subkriterien wurden in einer Expertenrunde anhand von Paarvergleichen festgelegt. Auf der obersten Ebene, der Teilindexebene, wurde folgende Gewichtsverteilung für die aktuelle Phase der Liberalisierung erarbeitet:

LEX-Index	25%
ACCESS-Index	50%
COM-Index	25%

Der Personverkehr und der Güterverkehr wurden bei den Subkriterien mit jeweils 50% bewertet. Der Personennah- und der Fernverkehr wurden mit jeweils 25% gewertet.

Der ACCESS-Index besitzt eine herausragende Bedeutung, da er die praktischen Marktzugangsmöglichkeiten und die Marktzugangsschranken am stärksten reflektiert. Dementsprechend besitzt er die mit Abstand höchste Gewichtung im Gesamtindex. Dem COM-Index wird zusammen mit dem LEX-Index die gleiche Bedeutung innerhalb der drei Teilindizes zugemessen, da nur anhand der Marktdaten nachgewiesen werden kann, dass der Marktzugang nicht nur potentiell möglich ist, sondern auch in entsprechendem Maße stattfindet. Damit lassen sich eventuelle Spezifikationsfehler bzw. die Unvollständigkeit der getroffenen Auswahl an Determinanten ausgleichen. Auch die Determinanten des LEX-Index sind, ähnlich wie beim COM-Index, eigenständig nur bedingt in der Lage, praktische Markteintrittshindernisse zu messen. Die Gewichtung reflektiert die Bedeutung nationaler Gesetze als Anspruchsgrundlage mit Blick auf ein europäisches Wettbewerbsverständnis.

In dem momentan jungen Markt sind die gesetzlichen Bestimmungen sowie die prozessual-administrativen Schranken (d.h. LEX und ACCESS) die begrenzenden Faktoren und machen deshalb drei Viertel des Gewichts des LIB-Index aus. Sollte die Liberalisierungspolitik der EU mit der in den Initiativen der jüngsten „Eisenbahnpakete“ zum Ausdruck kommenden Intensität fortgesetzt werden, wird der COM-Index an Gewicht gewinnen.

Die Recherche

Die Daten für den LIB-Index wurden von IBM Business Consulting Services Beratern mit ausgewiesener Expertise aus dem Transport- und Strategiefeld erhoben. Darüber hinaus stand dem Rechercheteam das europäische IBM Business Consulting Services-Netzwerk von Bahnexperten bei der Datenerhebung, Auswertung und Quellenidentifikation zur Verfügung. Grundlage für die Datenerhebung war ein Fragenkatalog (verfügbar in den Sprachen Deutsch, Englisch, Französisch und Italienisch) der sich aus den Determinanten des Konzeptes ableitete.

In den einzelnen Ländern wurden die entsprechenden kompetenten Ansprechpartner bei Verkehrsministerien, Regulierungsbehörden, Lizenz- und Sicherheitszertifikatvergebenden Stellen, Netzbetreibern, *One Stop Shops* und *Incumbents* etc. kontaktiert und interviewt. Zudem wurden die Ansichten und Erfahrungen von Dritten EVU eingeholt.

Die verfügbaren länderspezifischen Netzzugangsbedingungen wurden ausgewertet. Länderübergreifend wurden Daten zum Beispiel bei der UIC, der Europäischen Kommission, der Gemeinschaft Europäischer Bahnen und der Weltbank gesammelt. Ferner wurden die Geschäftsberichte sowie die Internetauftritte der Netzbetreiber und der *Incumbents* analysiert.

Anhand von aktuellen, wissenschaftlichen Veröffentlichungen, weiterführenden sekundären Quellen und von Experteneinschätzungen wurden die erhobenen Daten verifiziert. Paarvergleiche und Plausibilitätsprüfungen wurden darüber hinaus zur Validierung der Daten durchgeführt.

Nichtantworten sind bei bestimmten Determinanten des ACCESS-Index Bestandteil des Ergebnisraumes. Denn wenn es in einem Zeitraum von zwei Monaten trotz intensiver und punktueller Recherche nicht möglich ist, relevante Informationen zum Netzzugang zu erhalten, sind diese entweder nicht öffentlich verfügbar oder werden restriktiv gehandhabt. Diese Tatsache benachteiligt Dritte EVU bei der Erstellung Ihrer Geschäftspläne.



International Business Machines Corporation
IBM Business Consulting Services
Keplerstrasse 2
10589 Berlin
Deutschland

IBM, the IBM logo, [add any other trademarks or registered trademarks] are trademarks or registered trademarks of International Business Machines Corporation in the United States, other countries, or both.

Other company, product and service names may be trademarks or service marks of others.