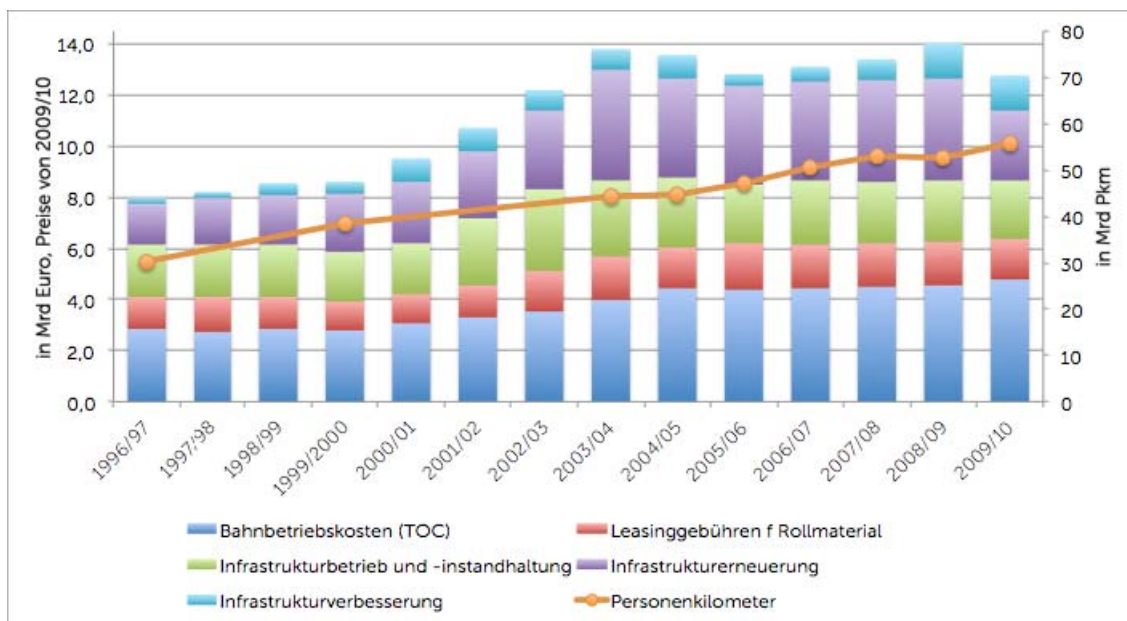


zwar theoretisch erlaubt, aber kaum möglich, da der Gewinner der Ausschreibung (Lead Operator) nicht behindert werden darf. Zusätzlich zum DfT ist das Office for Rail Regulation (ORR, Bahnregulator) für die Marktregulierung sowie für die Einhaltung wettbewerbsrechtlicher und sicherheitsspezifischer Aspekte verantwortlich.

Wie aktuelle Untersuchungen zeigen (McNulty 2011, Kummer et al 2013), konnten durch die Liberalisierung in Großbritannien jedoch weder die Kosten des Systems Bahn noch die staatlichen Subventionen gesenkt werden.

Die im Auftrag von DfT und ORR verfasste Studie (Mc Nulty 2011) kommt zum Schluss, dass das System ineffizient ist. Im Vergleich zu anderen europäischen Ländern sollte es zu einer Effizienzsteigerung von rund 40 Prozent kommen.

Wie die nachstehende Abbildung zeigt, sind die realen Ausgaben des SPV seit 1996/97 um rund 60 Prozent auf ca. 12,5 Mrd. Euro im Jahr 2009/10 gestiegen.



Quelle: eigene Darstellung von Grafik 2.2 in McNulty (2011), mit Daten aus Transport in Figures (EK 2011a) und Eurostat; umgerechnet zu Wechselkurs 1,14 (GBP/EUR im Jahr 2009/10).

Abbildung 6-1: SPV-Ausgaben in Großbritannien von 1996/97 bis 2009/10

Vier Hauptursachen können für die gestiegenen Kosten identifiziert werden: die Betriebskosten der TOCs, die Kosten für das Rollmaterial sowie die gestiegenen Kosten für die Erneuerung der Infrastruktur seit dem Zusammenbruch der privaten Infrastrukturgesellschaft Railtrack. Die gestiegenen Infrastrukturkosten sind vor allem auf Versäumnisse der Railtrack in den Jahren 1996 bis 2002 zurückzuführen (McNulty 2011, 19-21).