

Raum Stockholm, vor allem auf Strecken mit Personen- und Güterverkehr, zu Verspätungen, da die Schienenkapazitäten nicht ausreichen (Kummer et al 2013, S. 112). Es besteht die Gefahr, dass durch Open Access die Anzahl an Angeboten und demzufolge die Komplexität zunimmt, falls Unternehmen neue Verbindungen anbieten, die sich teilweise mit bereits existierenden, vertraglich vereinbarten Dienstleistungen überschneiden.

### **Aktuelle Marktanteile**

Die aktuellen Marktanteile für Regional- und Fernverkehr betragen (Kummer et al 2013, 116):

- Staten Järnvägar: 56 Prozent
- andere Eisenbahnverkehrsunternehmen: 44 Prozent

### **Zerschlagung**

Parallel zu dem beschriebenen Liberalisierungsprozess kam es 2001 zur weiteren Zerschlagung der ehemals integrierten schwedischen Staatsbahn sowie zum Teil auch zu Privatisierungen. Die Zerschlagung hatte den gleichberechtigten Zugang zu Infrastruktur und Dienstleistungen für alle Bahnbetreiber zum Ziel. So kam es zur Gründung eines Personenverkehrsunternehmens (SJ), eines Güterverkehrsunternehmens (Green Cargo), eines Immobilienunternehmens (Jernhusen) sowie eines Wartungsunternehmens (EuroMaint). Zwei Unternehmen, TraffiCare (Reinigungsunternehmen) und Unigrd (Informations- und Kommunikationsdienstleistungen), wurden wenige Monate nach der Zerschlagung privatisiert, EuroMaint erst einige Jahre später (Alexandersson; Hultén al 2008, S. 24f).

### **Gesamtkosten des Systems Bahn**

Wie aktuelle Untersuchungen zeigen (Kummer et al 2013, Alexandersson et al 2012, Alexandersson; Hultén 2008), war das schwedische Modell aus wirtschaftlicher Sicht nur kurzfristig erfolgreich. Eines der zentralen Ziele der Liberalisierung, die Senkung der Kosten, konnte nicht erreicht werden. Jedoch stieg, der Subventionsbedarf durch die öffentliche Hand signifikant an. Zwar konnten die Personenkilometer um 58 Prozent von 6,5 Mrd. im Jahr 1988 auf 10,3 Mrd. im Jahr 2009 gesteigert werden. Dabei versiebenfachten sich jedoch im gleichen Zeitraum die Kosten für den schwedischen Staat.<sup>11</sup>

Als Gründe werden, neben höheren Investitionen in die Infrastruktur<sup>12</sup>, vor allem die Zersplitterung und Aufteilung der Aufgaben auf mehrere Unternehmen sowie der Aufbau eines kostenintensiven Verwaltungsapparates für die Durchführung des Ausschreibungswettbewerbs genannt. Zudem ist durch die Liberalisierung sowie durch die Zerschlagung die Komplexität innerhalb des Systems Bahn stark gestiegen. Die Aufgaben, die zuvor von einem Unternehmen zentral durchgeführt wurden, sind nun auf viele unterschiedliche Akteure verteilt. Dadurch wurden mitunter auch neue, diesmal private, Monopole geschaffen (Kummer et al 2013, S. 112 und 121).

<sup>11</sup> Laut Alexandersson et al (2012, S. 6) betragen sie 1988 2,4 Mrd SEK und stiegen auf 16,6 Mrd SEK bis 2008 an (gerechnet in Preisen von 2008). Umgerechnet in Euro wären dies mit dem durchschnittlichen Wechselkurs 2008 226 Mio Euro 1988 gegenüber 1,56 Mrd Euro im Jahr 2008 gewesen.

<sup>12</sup> Ab 1988 rund 1 Mrd. SEK (ca. 140 Mio. Euro) pro Jahr, während den 90er-Jahren rund 3 Mrd. SEK (das sind ca. 350 Mio. Euro) pro Jahr und einer Prognose aus 2008 zufolge rund 10 Mrd. SEK (bzw. ca. 940 Mio. Euro) pro Folgejahr (Alexandersson; Hultén 2008, S. 29).