

**ECONOMIC MODELS AND ORGANISATION OF  
THE RAILWAY SECTOR**

**MODÈLES ÉCONOMIQUES ET ORGANISATION  
DU SECTEUR FERROVIAIRE**

**WIRTSCHAFTSMODELLE UND ORGANISATION  
DES EISENBAHNSEKTORS**

# ***Bibliography***

**07/2013**



**INTERNATIONAL UNION  
OF RAILWAYS**

Economic models and organisation of the railway sector

Modèles économiques et organisation du secteur ferroviaire

Wirtschaftsmodelle und Organisation des Eisenbahnsektors

This bibliography is the result of cooperation between the member documentation centres of the UIC Documentation Group

The references are taken from the databases of the following documentation centres: DB AG, FFE, JBV, SNCF, TRV and UIC.  
This compilation was prepared by the UIC Documentation Centre

*Cette bibliographie est le fruit du travail de coopération des centres de documentation membres du Groupe Documentation de l'UIC.*

*Les références de cette bibliographie sont issues des bases de données des centres de documentation suivants : DB AG, FFE, JBV, SNCF, TRV et UIC.  
La synthèse a été réalisée par le centre de documentation de l'UIC*

Diese Bibliographie ist in Zusammenarbeit mit den Dokumentationszentren und Mitgliedern der UIC-Dokumentationsgruppe entstanden.

Die Literaturhinweise dieser Bibliographie sind den Datenbanken der folgenden Dokumentationszentren entnommen: DB AG, FFE, JBV, SNCF, TRV und UIC.  
Die Zusammenstellung wurde vom Dokumentationszentrum der UIC realisiert.



# Table of contents - Table des matières – Inhaltsverzeichnis

1.	General – Généralités - Allgemeines .....	4
2.	Africa - Afrique – Afrika.....	5
3.	America – Amérique - Amerika .....	5
	USA – Etats-Unis – Vereinigte Staaten.....	5
4.	Asia and Oceania – Asie et Océanie – Asien und Ozeanien.....	6
	Japan – Japon.....	6
	New Zealand – Nouvelle-Zélande - Neuseeland.....	6
5.	Europe – Europa.....	7
	Austria – Autriche - Österreich .....	13
	Belgium – Belgique - Belgien.....	13
	Bulgaria – Bulgarie – Bulgarien .....	14
	Croatia – Croatie – Kroatien .....	14
	Czech Republic – République tchèque – Tschechien.....	15
	Estonia – Estonie - Estland .....	15
	Finland – Finlande - Finnland .....	15
	France - Frankreich .....	16
	Germany – Allemagne – Deutschland .....	20
	Greece – Grèce - Griechenland.....	24
	Hungary – Hongrie – Ungarn .....	24
	Italy – Italie – Italien.....	25
	Moldova - Moldavie – Moldawien.....	25
	Netherlands – Pays-Bas - Niederlande .....	25
	Norway – Norvège - Norwegen.....	25
	Poland- Pologne - Polen.....	26
	Roumania – Roumanie - Rumänien.....	26
	Russia – Russie - Russland.....	27
	Spain – Espagne - Spanien.....	27
	Sweden – Suède - Schweden .....	28
	Switzerland – Suisse - Schweiz.....	30
	Turkey – Turquie - Türkei.....	30
	United Kingdom – Royaume-Uni – Vereinigtes Königreich .....	31
	Ukraine.....	33

## 1. General – Généralités - Allgemeines

➤ Hanstein, Reinhard

### **Führt Deregulierung zur Verstaatlichung?**

(Eisenbahn-Revue international, 2012, Nr. 12, 586-588) EN

Ergänzend zum Beitrag "'Cross-border nationalisation' im Eisenbahnsektor?" (I1273392), bei dem am Beispiel des britischen Eisenbahnwesens gezeigt wurde, wie eine radikale Privatisierungspolitik zu ihrem Gegenteil (zur Rückverstaatlichungswelle) geführt hat, geht der Autor in diesem Beitrag der Frage nach, ob im Verkehrssektor (Schienenverkehr, Straßen-, Lufttransport sowie Schifffahrt), der in den 1990er Jahren eine tiefgreifende Liberalisierung und Deregulierung erfahren hat, weitere derartiger Privatisierungs-Tendenzen existieren. Es geht also darum, ob Privatisierung und der freie Wettbewerb bereits den Keim ihres eigenen Niedergangs in sich trage. Die entsprechende Hypothese geht davon aus, dass der Wettbewerb immer zu niedrigen Transportpreisen führt, die für viele Verkehrsunternehmen nicht auskömmlich sind, diese Unternehmen in finanziellen Schwierigkeiten geraten (Investoren erwarten Rendite, Bonität und Börsenwert fallen), und dass Staatsbetriebe, die über hohe Bonität verfügen, günstige Kredite erhalten, die Gelegenheit nutzen, private Wettbewerber und Verkehrsunternehmen günstig zu erwerben. Dies wird anhand von vielen Beispielen untermauert und am Schluss.

DB AG, I1273556

➤ Hanstein, Reinhard

### **"Cross-border nationalisation" of railway operators**

(railway update, 2013, Nr. 1-2, 22-24) EN

Thema des Beitrags ist das weitgehend unbeachtete Phänomen der "grenzübergreifenden Verstaatlichung", welches vorliegt, wenn eine Staatsbahn oder ihr Tochter- bzw. Beteiligungsunternehmen an einem bislang privaten oder teilprivaten Verkehrsunternehmen im Ausland beteiligt oder dies ganz übernimmt und sich dadurch der "Staatsanteil" am Kapital und/oder an der Verkehrsleistung im betreffenden Markt erhöht. In westlichen Ländern besteht die Sorge, dass reiche Ölstaaten oder asiatische Überschussökonomien wie China mit ihren finanziellen Engagement nicht bloß Divisidenreserven anlegen, sondern möglicherweise auch politischen Einfluss ausüben wollen. In Deutschland hat es mehrere Übernahmen privater Schienengüterverkehrsunternehmen durch ausländische Staatsbahnen gegeben, so z.B. TX Logistik (zu 100 Prozent FS Trenitalia), ITL Eisenbahn (zu 100 Prozent SNCF), Veolia Cargo Deutschland (zu 100 Prozent durch SNCF). Im Personenverkehr ging Abellio zu 100 Prozent an die Niederländischen Eisenbahnen (NS). Ganz anders präsentiert sich die Lage in Großbritannien, wo in den 1990er Jahren die Bahn komplett privatisiert wurde, die Privatisierung der Infrastruktur aber inzwischen wieder rückgängig gemacht wurde. Viele der britischen EVU gehören jedoch ganz oder teilweise einer ausländischen Staatsbahn, die mit 47,4 Prozent beinahe die Hälfte der fahrplanmäßigen Zugkilometer leisten (Fahrplanjahr 2010/2011). Die Gründe einer grenzüberschreitenden Verstaatlichung - zum Beispiel der der DB AG in Großbritannien - sind jedoch oft weniger betriebswirtschaftlich als strategisch, wobei die Strategie der DB AG gemeint ist und nicht die des deutschen Staates. Der Beitrag diskutiert das Phänomen und benennt diverse Beispiele. Deutsch I1273392. Eisenbahn-Revue international 7/2012, 362-364

DB AG, I1373798

### ➤ **Organización de los Sistemas Ferroviarios : efectos económicos de la separación vertical en sector ferroviario. Organización óptima de un sistema ferroviario : aportaciones de ferrocarriles no europeos**

(Organisation des systèmes ferroviaires: les effets économiques de la séparation verticale dans le secteur ferroviaire. L'organisation optimale d'un système ferroviaire : contributions des chemins de fer non-européens)

(Madrid : ADIF, 2012. — 18 p. ; 30 cm. — Estrategias Ferroviarias Europeas ; 58 ) ES

Dans cette traduction on présente deux documents de la CER qui sont les points de vue des pays opposés à la séparation de l'infrastructure ferroviaire.

FFE

➤ Roland Berger Strategy Consultants

**The optimal setup of a rail system: Lessons learned from outside Europe**

(Munich : Roland Berger Strategy Consultants, 2012-08-31, 94P.) EN [011 T 31]

Cette étude sur la structure des principaux systèmes ferroviaires en dehors de l'Europe analyse les structures ferroviaires aux États-Unis, au Canada, au Japon, en Russie et en Chine, qui représentent ensemble 80% du transport ferroviaire de marchandises au niveau mondial et 50% du transport ferroviaire de voyageurs. Dans ce pays, ces grandes entreprises sont toutes des systèmes intégrés: gestionnaire d'infrastructure et opérateur ferroviaire sont combinés dans une seule entreprise. L'étude conclut que ces systèmes ferroviaires ont considérablement amélioré leurs volumes de trafic, leurs actifs et la productivité du personnel et les investissements au cours des dix dernières années. Cette analyse des systèmes ferroviaires internationaux a eu lieu dans la période qui a précédé le quatrième paquet ferroviaire européen. L'étude a été déclenchée par le débat actuel sur la possible séparation complète des gestionnaires d'infrastructure et des opérateurs de transport ferroviaire en Europe.

IC022368

[http://www.rolandberger.com/media/pdf/Roland\\_Berger\\_Railways\\_Outside\\_Europe\\_20121015.pdf](http://www.rolandberger.com/media/pdf/Roland_Berger_Railways_Outside_Europe_20121015.pdf)

## 2. Africa - Afrique – Afrika

➤ Africa Infrastructure Country Diagnostic (AICD)

Bullock, R.

**Off track: Sub-Saharan African Railways**

(Background Paper, Washington, D.C. : Banque Mondiale, 2009-11, N.17, 88P.) EN [011 S 171]

Suite à la libéralisation économique qui a eu lieu dans de nombreux pays africains et aux importantes améliorations apportées au réseau routier de la région, la plupart des chemins de fer du continent ont perdu leur avantage économique. Sauf en Afrique du Sud, très peu d'entreprises ferroviaires jouent encore un rôle essentiel dans l'économie, sauf pour relier des sites miniers pour les ports. Les lignes voyageurs qui subsistent ne couvrent pas leurs coûts et les tarifs de fret sont plafonnés par la concurrence routière. Avec un trafic en baisse, il devient impossible pour beaucoup de réseaux de financer les investissements. La réponse politique a souvent été la mise en concession. Mais alors que les concessions ont généré des améliorations significatives des services et ont contribué à inverser le déclin du trafic, elles n'ont pas généré suffisamment de revenus pour financer la réfection de l'infrastructure qui est pourtant indispensable.

UIC021029

[http://www.infrastructurefrica.org/system/files/BP17%20Railways\\_maintxt.pdf](http://www.infrastructurefrica.org/system/files/BP17%20Railways_maintxt.pdf)

## 3. America – Amérique - Amerika

### *USA – Etats-Unis – Vereinigte Staaten*

➤ Westerfield, M.

**Le fret nord-américain fait ses Class**

(Rail (Le), Paris : IA Diffusion, 2010-07, N.168, P.12-15) FR

En quasi faillite à la fin des années 60, le secteur ferroviaire américain est aujourd'hui florissant. La clé de cette renaissance réside sans doute dans le mouvement de cession des petites lignes à partir de 1980 qui a conduit les grands réseaux à se concentrer sur le trafic massifié et a permis l'éclosion de nombreuses "short lines", des opérateurs de proximité qui exploitent efficacement le reste du réseau.

UIC019682

➤ Kaufman, Lawrence H.

**Waging a defensive war**

(Railway Age, 2010, Nr. 4, 29-30, 34) EN

Durch das Deregulierungsmandat, den Staggers Rail Act, von 1980 haben die Eisenbahnen mehr Freiheiten - vor allem im Bereich der Preisbildung. Einigen gefällt das nicht, vor allem Kunden. Schifflobbyisten wollen erreichen, dass auch die Schiffgesellschaften am Wettbewerb teilhaben. Es ist ein Kampf mit dem Kongress und untereinander. Für die Eisenbahnen gilt, dass ohne zu viele Regulierungen in vielen Bereichen die Preise niedriger sind und hoffen, dass dies in Zukunft bleibt. Erneute Regulierungen könnten das Aufstreben der Eisenbahnen verhindern oder einschränken.

DB AG, I1066911

➤ Kaufmann, Lawrence; et al.

**Renaissance - or retreat? America's railroads are under political attack**

(Railway Age, 2009, Nr. 2, 20-22, 24, 26, 28, 30, 33-34, 36, 38, 40, 42, 44-46) EN

Eine Gruppe von Kunden der amerikanischen Eisenbahnen, genannt CURE (Consumers United for Rail Equity), ist unzufrieden mit der Preisbildung im Gütertransport und hat eine Anfrage an den Congress gestellt, die Preisbemessung zu regulieren. Vor 1980 stand die Eisenbahnindustrie kurz vor dem Aus aufgrund zu großer Einschränkungen durch den Staat, welcher vor der Wahl stand, die Industrie zu verstaatlichen oder sie zu deregulieren. Der Staggar Act von 1980 schaffte daraufhin die strengen Bestimmungen ab und die Eisenbahnindustrie konnte Preise durch Wettbewerb bestimmen und hatte größere Entwicklungsmöglichkeiten. Seitdem hat sich die Industrie zunehmend erweitert und durch verschiedene Preissysteme konnte genug Kapital angehäuft werden, um zu expandieren, zu modernisieren und auch Umweltstandards immer mehr gerecht zu werden. CURE versucht durch Forderung eines Gesetzes zur Regulierung die weitere Entwicklung der Eisenbahnindustrie zu gefährden. Der Beitrag beschreibt den Kampf zwischen Regulierung und freier Marktwirtschaft sowie die Folgen für die Eisenbahnindustrie, die droht kaputt zu gehen. Es äußern sich auch einige Vertreter der Eisenbahngesellschaften und der Eisenbahnindustrie wie z.B. Union Pacific, Norfolk Southern, Portec Rail Products etc.

DB AG, I0962837

## 4. Asia and Oceania – Asie et Océanie – Asien und Ozeanien

### Japan – Japon

➤ Kobayashi, T. ; Takeuchi, K. ; Nagase, K.

**Feature 2: 25 years since start of JRs**

(Japan Railway and Transport Review, Tokyo 151-8578 : East Japan Railway Culture Foundation, 2012-02, N.60, P.45-59) EN

Dossier comprenant trois articles dont les titres sont les suivants : 1/ Evaluation du succès des réformes ferroviaires de 1987 et problèmes futurs 2/ Réalisations et problèmes de la gestion ferroviaire 3/ Réalisations ferroviaires technologiques et problèmes au fil des ans

UIC022134

### New Zealand – Nouvelle-Zélande - Neuseeland

➤ Winter, Paul

**Nouvelle-Zélande: un effort qui se veut décisif pour le rail**

(Le Rail, 2010, Nr. 167, 20-23) FR

In Neuseeland wurde 2008 die Eisenbahn mit Gründung des öffentlichen Unternehmens New Zealand Rail Corporation wieder verstaatlicht. Die in den Neunzigerjahren vorangetriebene Privatisierung der Eisenbahn hatte sich als Irrweg entpuppt. Inzwischen wird die Bahn nicht mehr als Last, sondern als Werkzeug für Landesentwicklung begriffen. In den kommenden drei Jahren wird die Regierung insgesamt 426 Mio. € in die Schiene investieren, vorrangig in den Güterverkehr. Durch Linienverbesserungen soll die Fahrzeit im Güterverkehr auf der Hauptachse zwischen Auckland und Christchurch inklusive Fährpassage zwischen Nord- und Südinsel auf 11 Stunden verkürzt werden. Damit wird die Bahn konkurrenzfähig zum LKW und es wird ein Nachtsprung ohne Konflikte mit den Vorortverkehren möglich. Aber auch der Vorortverkehr erfährt Verbesserungen: Wellington erhält 48 zweiteilige "Matangi"-Triebzüge vom koreanischen Hersteller Rotem. Verglichen mit den Investitionen in den Straßenverkehr bleiben die Mittel für die Schiene dennoch bescheidener als die politischen Äußerungen es vermuten lassen.

DB AG, I1067523

➤ Schmid, Felix

**KiwiRail debates the way forward**

(Railway Gazette International, 2009, Nr. 11, 39-42) EN

Neuseeland begann in den 1980er Jahren mit der Deregulierung und Umstrukturierung des Schienenverkehrs, und 1993 übernahm ein privates Konsortium sowohl den Bahnbetrieb als auch die Infrastruktur. Rund zehn Jahre später kaufte der Staat zunächst das Schienennetz und im Juli 2008 schließlich auch den Betrieb zurück, der sodann dem im Oktober 2008 gegründeten staatlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen KiwiRail übertragen wurde. Der vorliegende Beitrag zeichnet diese Entwicklung nach und gibt ein Gespräch mit zwei führenden Managern von KiwiRail wieder, das ein Jahr nach Gründung des Unternehmens stattfand. Darin geht es z. B. um die Unternehmensziele, das politische Umfeld und die Stimmung in der Belegschaft. Weiterhin erläutern die Manager, dass der Güterverkehr zwar den Schwerpunkt der Unternehmenstätigkeit darstellt und der Fernverkehr aufgrund der geringen Einwohnerzahl Neuseelands kaum lohnend ist, es aber verschiedene Projekte zur Verbesserung des Personennahverkehrs gibt.

DB AG, I0965704

## 5. Europe – Europa

➤ Bernheim, A.

### **La conférence-débat de la RGCF du 7 février 2013 : l'"unbundling en questions"**

(Revue générale des chemins de fer, Paris : HC, 2013-05, N.227, P.52-59) FR

La séparation verticale ou unbundling des systèmes ferroviaires est, depuis 25 ans, au coeur de la politique ferroviaire de l'Union européenne. Elle est considérée comme un outil favorisant la concurrence et l'efficacité des chemins de fer. Ses effets font toutefois l'objet de débats intenses. Fin 2012 la Communauté européenne du Rail (CER) a présenté une étude visant à estimer les effets de la séparation verticale sur les systèmes ferroviaires. A cette occasion, la RGCF a organisé un échange sur la question du fonctionnement du système ferroviaire, de la maîtrise des interfaces et des coûts de transaction associés tant sur le plan technique et fonctionnel qu'à travers une approche économique.

*UIC022659*

➤ Hanstein, Reinhard

### **Hat die private Eisenbahn eine Chance?**

(Eisenbahn-Revue international, 2013, Nr. 2, 100-203) DE

Vor dem Hintergrund zunehmender Privatisierung ehemaliger staatlich betriebener Eisenbahnen geht der Autor der Frage nach, ob Unternehmen im Eigentum solventer Staaten tendenziell bessere Bonitätsnoten erhalten als Private. Bessere Ratings bedeuten in der Regel billigere Kredite, die die Übernahme eines Konkurrenten auf Pump erleichtern oder erst möglich machen. Nur so war es z.B. für die DB AG möglich, die als eher ertragsschwach apostrophierte, aber strategisch wichtige Arriva 2010 zu kaufen. Kann sich eine Privatbahn behaupten mit einer "No-frills"-Strategie (keine Rüschen, kein Firlefanz), die für die im Preiskampf unerlässlichen niedrigen Kosten sorgt? Die Westbahn in Österreich jedenfalls erreicht bestenfalls Gleichstand, was die Geschwindigkeit betrifft. Punkten kann sie also nur mit akzessorischen Elementen: mehr Service durch einen Zugbegleiter pro Wagen, der auch Speisen und Getränke verkauft und Abfälle wegräumt, einer Cafeteria, kostenlose, drahtlosen Internetzugang. Wenn die Westbahn, die als Preisbrecher angetreten ist, dann mit Klagen reagiert, sobald der Konkurrent ebenfalls günstige Tarife anbietet, und sich dafür einsetzt, dass Bahnfahrten generell teurer wird, kann man dies als PR-Gau bezeichnen. Den privaten Eisenbahnen, so die Schlussfolgerung, drohen zwei wesentliche Risiken: ungünstigere Finanzierungsbedingungen und inkonsistentes Marketing mit Widersprüchen zwischen Produkt-, Preis-, Kommunikations- und Vertriebspolitik.

*DB AG, I1373694*

### **➤ Des défis à relever pour le rail européen**

(CE (Commission européenne), 2013-01-30, 1 vol. (11 p. / 406 Ko), en ligne.) FR

La Commission européenne a présenté le 30 janvier 2013 le quatrième paquet ferroviaire, à Bruxelles. Le texte propose plusieurs mesures, portant sur 3 volets : un volet Technique, qui prévoit, entre autres, de faire de l'Agence ferroviaire européenne un « point de contact unique » pour la délivrance des autorisations de véhicules ferroviaires et des certificats de sécurité. Un volet Ouverture des marchés, dont la mesure phare est l'ouverture, dès décembre 2019, de toutes les lignes nationales de transports de voyageurs aux nouveaux entrants et prestataires de services. Un volet Gouvernance. La Commission estime que le modèle de la séparation entre la gestion des voies et l'exploitation des trains est « le moyen le plus simple et le plus transparent pour garantir l'indépendance nécessaire » et assurer à toutes les entreprises un accès non discriminatoire aux voies mais n'exclut pas l'existence d'un autre modèle, intégré, et basé sur une structure en « holding » qui garantirait l'indépendance requise par des règles très strictes de séparation juridique, financière et opérationnelle.

*SNCF GDW010536*

➤ Poingt, M-H. ; Dumont, F. ; Grassart, P.

### **Libéralisation : la Commission européenne met la pression**

(Vie du Rail (La), Paris : La Vie du Rail, 2013-01-23, N.3399, P.4-7) FR

La Commission européenne doit lancer fin janvier 2013 ses propositions législatives dans le cadre du "quatrième paquet ferroviaire". Elle souhaite ouvrir l'ensemble des lignes voyageurs à la concurrence en 2019. D'autre part, allant contre le projet de réforme du gouvernement français, la Commission préconise une stricte séparation entre gestionnaire d'infrastructure et opérateurs ferroviaires. Le modèle belge, japonais, américain et indien sont mentionnés à titre d'exemples. Gilles Savary est également interviewé sur l'intention de la Commission européenne de libéraliser le transport de voyageurs. Enfin les trois paquets ferroviaires sont cités.

*UIC022349*



➤ Steiwer, N.

**Europe : les holdings ferroviaires seraient interdites dès 2019**

(Vie du Rail (La), Paris : La Vie du Rail, 2013-01-16, N.3398, P.19) FR

La réforme européenne du rail est reportée au début de 2013, mais la Commission recule pour mieux sauter : elle se prépare à interdire l'intégration entre opérateurs et gestionnaires de réseau dès 2019. Pourtant la SNCF et la DB se battent bec et ongles contre cette réforme depuis des mois.

*UIC022347*

➤ Jackson, C.

**Inching slowly towards a single railway area**

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey : DVV Media UK, 2013-01, Vol.169, N.1, P.30-33) EN

Alors que la Commission européenne se prépare à publier son projet de quatrième paquet ferroviaire pour poursuivre la réforme du secteur ferroviaire, les opinions demeurent partagées quant à la structure optimum et l'opportunité d'une approche unique.

*UIC022314*

➤ Briginshaw, D.

**Integration vs separation: the debate intensifies**

(IRJ. International Railway Journal : Cornwall, 2012, novembre, Vol. 52, N 11 P. 2, ISSN 2161-7376)

Le débat actuel sur la Commission Européenne concernant le quatrième paquet ferroviaire de réformes sur la façon dont les chemins de fer européens sont structurés et réglementés remue les passions, entre certains des plus importants gestionnaires de chemin de fer du continent qu'ils veulent accélérer la séparation des chemins de fer et ceux qui appellent à ralentir, consolider les acquis, et appliquer les règlements existants.

FFE

➤ inno-V ; University of Leeds. Institute for Transport Studies (ITS) ; Kobe University

Velde, D. van de ; Nash, C. ; Smith, A. ; al.

**EVES-Rail: Economic effects of vertical separation in the railway sector**

(Bruxelles : Community of European Railways, 2012-11, 188P.) EN [011 T 29]

L'étude sur les effets économiques de la séparation verticale dans le secteur des chemins de fer (EVES-Rail) a été réalisée par un consortium de recherche international dirigé par Inno-V, (Pays-Bas). L'étude EVES-Rail a pris en considération plusieurs recherches qualitatives et quantitatives qui ont évalué l'effet de la séparation verticale sur la rentabilité du secteur, sa part de marché, les dépenses de l'État et de la concurrence dans le secteur. L'étude développe également une analyse de la structure des incitations des gestionnaires d'infrastructures et opérateurs ferroviaires, et comment ces incitations peuvent conduire à des résultats efficaces ou inefficaces pour le secteur ferroviaire dans son ensemble, selon le modèle structurel en place. Cette étude conclut qu'un modèle unique pour tous les pays européens n'est pas réaliste compte tenu des caractéristiques très variables des différentes structures entre les Etats membres. L'étude EVES-Rail constate que la séparation verticale ne produit pas un unique effet positif ou négatif sur les coûts du système ferroviaire qui se produirait à l'identique dans tous les pays. Elle constate également que la concurrence ne fonctionne pas mieux avec une séparation verticale qu'avec une entreprise intégrée. En conséquence, le groupe indique que les coûts du secteur ferroviaire augmenteraient si la séparation verticale était imposée dans tous les pays de l'Union européenne.

*UIC022155*

<http://cer.be/publications/studies/studies-details/eves-rail-study-economic-effects-of-vertical-separation-in-the-railway-sector/>

➤ DURANTON S. ; AUDIER A. ; HAZAN J.

**The 2012 European Railway Performance Index**

(The Boston Consulting Group, 2012-09, 1 vol. (36 p. / 1,02 Mo)) EN

La libéralisation du rail est un thème récurrent depuis près de 20 ans en Europe. Pourtant, un indice de performance n'a jamais été mis en place. L'objectif de ce rapport est d'évaluer la performance des différents opérateurs ferroviaires en Europe et d'en examiner son évolution selon trois critères principaux : l'intensité d'utilisation de l'actif, la qualité de service et la sécurité de transport. En tête de ce classement on trouve la Suisse. L'étude montre également la corrélation directe entre les investissements et la performance. Plus le secteur public investit dans son système ferroviaire, plus la performance sera grande.

SNCF

➤ Merkert, R. ; Smith, A. ; Nash, C.

**The measurement of transaction costs: Evidence from European Railways**

(Journal of transport economics and policy, Bath : University of Bath, 2012-09, Vol.46, N.3, P.349-365) EN

De nombreux débats ont eu lieu au sujet de l'augmentation des coûts de transaction après la séparation verticale complète de chemins de fer a fait l'objet de beaucoup de débats, mais il ya encore peu de données quantitatives sur cette question. Cet article adopte une approche bottom-up pour calculer pour la première fois les coûts de transaction entre l'exploitation ferroviaire et des entreprises d'infrastructure dans trois systèmes ferroviaires européens (le Royaume-Uni, l'Allemagne et la Suède). Il constate que, bien que la séparation verticale complète augmente les coûts de transaction, ils représentent tout au plus environ 2 à 3 pour cent du coût total. Par conséquent, seuls de faibles avantages de la séparation verticale - par exemple, par une concurrence accrue - seraient nécessaires pour les compenser.

UIC021991

➤ World Bank

Monsalve, C.

**Railway Reform in South East Europe and Turkey: On the right track?**

(Washington, D.C. : World Bank, 2011-03, 269P.) EN [011 T 21]

Les chemins de fer du sud-est de l'Europe et de la Turquie ont connu des baisses importantes des volumes de trafic en 2009. Cela reflète l'impact de la crise financière internationale déclenchée au cours du dernier trimestre 2008 et son effet de contraction sur les économies de la région. La baisse des volumes de trafic s'est traduite dans la plupart des cas par une grave détérioration de la performance financière des chemins de fer appartenant à l'Etat. Ils ont payé le fait de ne pas avoir mis en œuvre des réformes essentielles pour améliorer la performance opérationnelle et financière du secteur lorsque l'économie était forte. En Roumanie, en 2010, les licenciements massifs ont été annoncés à court terme pour les compagnies ferroviaires publiques. La situation est similaire pour les chemins de fer bulgares (ils sont confrontés à une crise aiguë de liquidités, et auront besoin d'aides d'État supplémentaires simplement pour continuer à fonctionner. La leçon de ces événements est claire : il est imprudent de retarder la mise en œuvre des réformes nationales du secteur ferroviaire lorsque la situation économique est favorable), car les conséquences peuvent être très sévères si une crise financière se produit avant que ces réformes n'aient été décidées et mises en œuvre correctement.

<http://siteresources.worldbank.org/ECAEXT/Resources/258598-1256842123621/6525333-1306937865933/fullreport.pdf>

UIC021397

➤ **Les différents modèles d'organisation ferroviaire en Europe**

(Revue générale des chemins de fer, Paris : HC, 2012-02, N.213, P.64-67) FR

Cet article compare les différents systèmes d'organisation ferroviaire en Europe et donne les spécificités de chacun dans un tableau simple.

*Seit 20 Jahren fordert Brüssel die europäischen Bahnen auf, ihre Schienennetze auch fremden Betreibern zur Verfügung zu stellen, und dabei "Netz und Betrieb" gänzlich zu trennen. Die Ingenieure wollen die bewährte Symbiose, das integrative System "Schienennetz und Eisenbahnbetrieb" beibehalten. Die Wirtschaftstheoretiker wollen das Schienennetz "zum Wohl des Verbrauchers" vermarkten d.h. einen profitorientierten Wettbewerb privater Betreiber zuzulassen. Schweden und England sind Brüssels Forderungen zuerst nachgekommen, die Ergebnisse sind mehr oder weniger erfreulich. Die anderen Länder haben sehr unterschiedliche Lösungen gefunden, sei es gänzliche Trennung, sei es eine Holding, oder eine Mischung aus beiden. Heute ist Europa ein Flickenteppich aus verschiedenen Lösungen. Auf eine geregelte UIC und ihre kooperativen Mitgliedseisenbahnen folgte ein üppiger Wildwuchs von Organisationen, inmitten dessen die vielen Betreiber herumfahren dürfen. Ist das einfacher, wirkungsvoller, europäischer geworden? Die Autoren haben 28 europäische Bahnen und ihre Lösungen aufgelistet und überlassen dem Leser die Antwort.*

DB AG, I1271423 / SNCF GDW006462 / UIC021290

➤ Drew, J. ; Nash, C.

**Vertical separation of railway infrastructure: does it always make sense?**

(Working Paper, Leeds : University of Leeds. Institute for Transport Studies (ITS), 2011, N.594, 17P.) EN [011 T 18]

Depuis vingt ans la Commission européenne impose aux réseaux européens le dogme (édicte par la directive 91/440) de la séparation verticale entre la gestion de l'infrastructure et l'exploitation des trains. L'étude réalisée par Jeremy Drew et Chris Nash semble indiquer que ce n'est pas toujours le cas. Ce principe, destiné à accroître la compétitivité du rail, n'y a en rien contribué, si l'on tient compte des résultats obtenus par les réseaux ferrés de l'Union.

UIC021258

<http://www.its.leeds.ac.uk/downloads/ITS%20Working%20paper%20594%20-%20Vertical%20separation%20of%20railway%20infrastructure%20Drew%20Nash.pdf>

➤ Drew, Jeremy; Nash, Chris

**Does vertical separation always make sense?**

(Railway Gazette International, 2011, Nr. 10, 37-39, 41-42) EN

Dieser Beitrag basiert auf einer 2011 veröffentlichten Studie der Universität von Leeds (Großbritannien) zur Trennung von Netz und Betrieb. Anlass sind insbesondere die Überlegungen der Europäischen Kommission, von den Mitgliedstaaten zwingend die vertikale Trennung zu fordern. Die Verfasser verweisen darauf, dass dadurch zwar der Wettbewerb gefördert werden könne, dieser jedoch kein Selbstzweck sei, sondern nur dem Ziel einer effizienteren Bahn diene. Das werde aber möglicherweise verfehlt, wenn die Trennung z. B. den Investitionsanreiz für den Infrastrukturbetreiber reduziere. Für die Studie wurde die Entwicklung in den EU-Staaten (aufgeschlüsselt nach westlichen und östlichen Staaten sowie nach Güter- und Personenverkehr) analysiert, und es wurden weitere Faktoren wie die staatliche Unterstützung und die Regulierung berücksichtigt. Die Forscher kommen zu dem Ergebnis, dass sich für eine generelle vertikale Trennung keine klaren Vorteile feststellen lassen.

DB AG, I1170569 / UIC 020961

➤ **La séparation verticale a-t-elle toujours un sens ? Non, répond une étude réalisée à l'université de Leeds**

(Chemins de fer, Paris : Association Française des Amis des Chemins de fer (AFAC), 2011-12, N.531, P.4-7) FR

Depuis vingt ans la Commission européenne impose aux réseaux européens le dogme (édicte par la directive 91/440) de la séparation verticale entre la gestion de l'infrastructure et l'exploitation des trains. Une étude réalisée par Jeremy Drew et Chris Nash de l'université de Leeds "Vertical separation of railway infrastructure - does it always make sense ?" semble indiquer que ce n'est pas toujours le cas. Ce principe, destiné à accroître la compétitivité du rail, n'y a en rien contribué, si l'on tient compte des résultats obtenus par les réseaux ferrés de l'Union. Les points marquants de l'étude sont repris dans cet article.

UIC021140

➤ Sippel, Ludger ; Mayer, Thomas

**Regional passenger rail transport in Europe: an overview and comparison of organisation and responsibilities**

(Berlin: Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs, BAG-SPNV, 2011, 135 P.) EN

This brochure depicts the structure of regional rail transport (RRT) in the countries of Europe. Of the 27 member states of the European Union Cyprus and Malta do not have a rail system. To the 25 remaining states we added Switzerland and Norway, as these countries are closely related to Europe in terms of culture and geography.

[http://spnv.de/website/cms/upload/fakten/2011-11-](http://spnv.de/website/cms/upload/fakten/2011-11-01_Regional%20Passenger%20Rail%20Transport%20in%20Europe.pdf)

[01\\_Regional%20Passenger%20Rail%20Transport%20in%20Europe.pdf](http://spnv.de/website/cms/upload/fakten/2011-11-01_Regional%20Passenger%20Rail%20Transport%20in%20Europe.pdf)

TRV

➤ Direktoratet for forvaltning og IKT.

**Transportinfrastruktur i Sverige, Finland og Danmark – Forvaltning og organisering : En kartlegging**

(Transport Infrastructure in Sweden, Finland and Denmark - Management and organization: A survey / Infrastructures de Transport en Suède, en Finlande et au Danemark – Etude de la gestion et de l'organisation)

(Oslo : Difi, 2011-10, 69 P., Rapport 2011 :10, ISSN 1890-6583) NO

Direktoratet for forvaltning og IKT (Difi) har utredet organiseringen av forvaltningen av transportinfrastruktur i Sverige, Finland og Danmark og hovedtrekk i utviklingen i organiseringen i de senere år. Utredningen er gjort på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Utredningen omfatter organiseringen av de svenske, finske og danske virksomhetene som har oppgaver i forbindelse med forvaltning av infrastruktur på områdene veg, jernbane, sivil luftfart, havner og farleder, og der infrastrukturen i Norge forvaltes av henholdsvis Statens vegvesen, Jernbaneverket, Avinor AS og Kystverket. Vesentlige likheter og forskjeller i organiseringen mellom landene og sammenholdt med Norge er beskrevet.

Kartleggingen er i hovedsak basert på studier av sentrale dokumenter (nettsider) i tillegg til intervjuer av sentrale personer i noen av virksomhetene i Sverige, Finland og Danmark. Det er som utgangspunkt for den komparative beskrivelsen gitt en kort beskrivelse av organiseringen i Norge.

➤ Engel, Rainer

**Trennung von Netz und Verkehr vorantreiben**

(derFahrgast, 2011, Nr. 3, 20-23) DE

Die Fachabteilung der Generaldirektion Interne Politikbereiche der EU hat im Mai 2011 eine Studie veröffentlicht, in der die Vor- und Nachteile der vertikalen Trennung im Europäischen Eisenbahnsektor sowie ihre wirtschaftlichen, operativen, sicherheitstechnischen und die Nutzer betreffenden Auswirkungen behandelt und anhand von fünf Fallbeispielen untersucht werden. Die Trennung von Netz und Produktion fördere den Wettbewerb und die Schaffung größerer und effizienterer Märkte und ermögliche in Verbindung mit einem starken Rechtsrahmen den diskriminierungsfreien Zugang zu den Eisenbahnnetzen mehr als nur die Regulierung durch Aufsichtsbehörden. Von den 27 EU-Staaten haben 14 bereits die Trennung von Netz und Verkehrsunternehmen der Eisenbahnen vollzogen. Im Beitrag wird zunächst kurz die Studie vorgestellt und anschließend wird die Umsetzung der vertikalen Trennung in Großbritannien, Schweden, Niederlande, Italien und Frankreich beschrieben. Abschließend werden die Vorschläge der Autoren der Studie kurz erläutert und es wird eine Bewertung seitens PRO BAHN vorgenommen.

DB AG, I1172054

➤ Barrow, K.

**Can the recast deliver a more complete package?**

(International Railway Journal (IRJ), New York : Simmons-Boardman, 2011-11, Vol.51, N.11, P.16) EN  
UIC021005

➤ **Regulators in the firing line**

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey : DVV Media UK, 2011-03, Vol.167, N.3, P.25-26) EN

La libéralisation du transport ferroviaire international de voyageurs n'ayant pas eu l'impact escompté, Bruxelles prépare d'autres réformes; un quatrième paquet ferroviaire prend forme.

UIC020283

➤ **Gleiches Ziel - unterschiedlicher Weg: Wie die Gemeinschaft Europäischer Eisenbahnen und die European Rail Freight Association den Wettbewerb stärken wollen**

(Deutsche Verkehrs-Zeitung DVZ, 2011, Nr. 30, 6) DE

Der Beitrag gibt Gespräche der DVZ mit Dr. Johannes Ludewig, dem Exekutivdirektor der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften, CER, und François Coart, dem Präsidenten der European Rail freight Association (Erfa) zum Thema Überarbeitung des Ersten Eisenbahnpaketes (Recast) wieder. Die CER erhofft sich vom recast verbindliche Mehrjahresverträge für die Infrastrukturnutzung, diskriminierungsfreien Zugang zu Dienstleistungen und bessere Regulierungen. Sie wird sich deutlich dafür einsetzen, dass die Kernanliegen des Recast, und zwar angemessene Finanzierung und Stärkung des Wettbewerbs durchgesetzt werden. Wichtigstes Anliegen der Erfa ist eine obligatorische wirtschaftliche Trennung der Geschäftsfelder Infrastruktur und Verkehrsleistungen, da rund 80 Prozent der Probleme von Wettbewerbern der Staatsbahnen ihre Ursache in der Struktur eines integrierten Holdingmodells der ehemaligen Staatsbahnen begründet seien. Die Erfa fürchtet, dass die Kommissionsvorschläge völlig ausgehöhlt werden könnten und erneut eine Chance vertan wird, die Basis für eine faire Marktöffnung zu schaffen.

DB AG, I1171162

➤ Jackson, C.

**20 years on, the uncertainty remains**

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey : DVV Media UK, 2010-08, Vol.166, N.8, P.60-62) EN

La libéralisation du secteur ferroviaire a débuté il y a près de vingt ans sous l'impulsion de l'Union européenne dans le but de créer un marché unique. Les réformes progressent à un rythme différent suivant les Etats membres et il reste encore de nombreuses pierres d'achoppement.

UIC019745

➤ Cantos, P. ; Pastor, J. ; Serrano, L.

**Vertical and horizontal separation in the European railway sector and its effects on productivity**

(Journal of transport economics and policy, Bath : University of Bath, 2010-05, Vol.44, N.2, P.139-160) EN

Les processus de séparation verticale (relation entre l'infrastructure et l'exploitation) et horizontale (relation entre les différents services qui utilisent l'infrastructure) dans le secteur ferroviaire sont relativement récents dans beaucoup de pays européens. Il existe donc peu de travaux analysant leur impact. L'objectif de cette communication est d'analyser les effets de ces réformes organisationnelles sur l'efficacité, la productivité et les changements techniques sur seize systèmes ferroviaires nationaux en Europe sur la période 1985-2005. Les résultats montrent qu'en général les réformes semblent avoir eu des résultats bénéfiques en terme d'efficacité et de productivité, particulièrement quand la séparation verticale s'est accompagnée de l'arrivée de nouveaux opérateurs dans le domaine du fret.

UIC019357

➤ Ehrmann, Thomas; Hager, Hans-Jörg

**Comeback des Staates auf dem Logistikmarkt**

(Deutsche Verkehrs-Zeitung DVZ, 2009, Nr. 85, 12) DE

Die Autoren kritisieren in ihrer Streitschrift "Re-Verstaatlichung versus Liberalisierung", deren Argumente im Beitrag in gekürzter Form dargestellt werden, Re-Verstaatlichungstendenzen in der Logistik. Beispiele sind verschiedene Postgesellschaften, aber auch staatliche Logistikunternehmen mit großen Wachstumsambitionen wie SNCF/Geodis, DHL, DB AG oder ÖBB/RCA. Statt kaufen für jeden Preis sollten die Maßnahmen für Privatisierung, Liberalisierung sowie Deregulierung wieder aufgenommen werden und die Staaten auf Unternehmensakquisitionen verzichten.

DB AG, I0964003

➤ Holzhey, Michael

**Staatliche Jäger sind des privaten Hasen Tod: Nicht die Staatsbahnen sind durch die Liberalisierung bedroht - fehlende Chancengleichheit bedroht die Newcomer**

(Deutsche Verkehrs-Zeitung DVZ, 2009, Nr. 134/Beilage, 3) DE

Sind die europäischen Staatsbahnen durch die Liberalisierung in ihrer Existenz bedroht? Der Autor legt anhand von vier Punkten dar, dass die Realität nicht der Gleichung "Liberalisierung=mehr Wettbewerb=Masseneintritt Privater=Exitus der Staatsbahnen" entspricht, sondern erheblich vielschichtiger ist. Verbleibt zum Beispiel das Netz nach der Liberalisierung bei der Staatsbahn, so profitieren nicht die privaten Güterbahnen von den erweiterten Möglichkeiten sondern eher die Staatsbahnen. Ebenso gehen die Staatsbahnen aus der derzeitigen Wirtschaftskrise relativ ungeschoren hervor, während Privatbahnen bereits beim Kauf von zwei Lokomotiven an der Kreditvergabe ihrer Hausbank scheitern. Der Autor nimmt an, dass selbst der Übergang der Schieneninfrastruktur an eine "neutrale" Instanz nicht zwangsläufig zum Untergang der Staatsbahnen führen wird.

DB AG, I0967377

➤ RGL Forensics ; Frontier Economics ; AECOM

**Study on separation of accounts of railway undertakings and rail infrastructure managers: Final report**

(2009-11-05, 603P.) EN [011 S 173]

L'objectif de cette étude est de vérifier si les Etats membres ont mis en oeuvre de manière appropriée les dispositions de la directive 91/440 amendée par la directive 2001/12 sur la séparation des comptes et de rassembler des données financières concernant les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure pour évaluer dans quelle mesure ils se conforment aux exigences de séparation des comptes.

UIC022393

[http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/studies/doc/2009\\_separation-of-accounts.pdf](http://ec.europa.eu/transport/modes/rail/studies/doc/2009_separation-of-accounts.pdf)

➤ Asmild, M. ; Holvad, T. ; Hougaard, J. ; al.

**Railway reforms: Do they influence operating efficiency?**

(Discussion papers, Copenhagen K : University of Copenhagen. Department of Economics, 2008, N.08-05, 28P.) EN [011 S 164]

Cette communication examine des activités ferroviaires dans 23 pays européens au cours des années 1995-2001, période où une série de réformes a été lancée sous l'impulsion de la Commission européenne, et analyse si ces initiatives ont amélioré l'efficacité des chemins de fer en question. L'efficacité est mesurée en utilisant une analyse multidirectionnelle de l'efficacité.

UIC019255

<http://www.econ.ku.dk/english/research/publications/wp/2008/0805.pdf/>

➤ Neumann, L.

**Leistungsanalyse des Schienenverkehrs in Europa**

(Internationales Verkehrswesen, Hamburg : Deutscher Verkehr, 2009-10, Vol.61, N.10, P.360-363) DE

Dans les années 90, les gouvernements des Etats membres de l'UE ont commencé de vastes réformes de leurs chemins de fer nationaux. L'objectif était de renforcer l'attrait et l'efficacité économique du transport ferroviaire et également de maintenir les financements publics accordés au secteur ferroviaires dans certaines limites. De plus, les chemins de fer nationaux ont été restructurés et le marché a été ouvert à la concurrence. Le consultant allemand SCI Verkehr a analysé l'évolution de la performance du secteur ferroviaire à l'échelle européenne à la demande de la DB AG.

UIC018675

➤ Drew, J.

**Market reforms revitalise European rail freight**

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey : DVV Media UK, 2008-09, Vol.164, N.9, P.675-683) EN

La question est très souvent posée de savoir si la concurrence entre les opérateurs améliore leur efficacité et si la séparation de l'infrastructure et de l'exploitation est nécessaire pour développer une concurrence viable. L'auteur compare l'impact pour les clients des réformes ferroviaires en Allemagne en Suède et au Royaume-Uni.

UIC017775

## *Austria – Autriche - Österreich*

➤ Gürtlich, Gerhard

### **Vor der Deregulierung muss eine Regulierung stattfinden**

(ETR - Eisenbahntechnische Rundschau, 2009, Nr. 3, 128-129) DE

Um in Österreich eine Deregulierung des Schienenverkehrsmarktes vorantreiben zu können, steht zunächst das Erarbeiten verbindlicher Rechtsvorschriften auf dem Arbeitsprogramm der Sektion IV des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie für die Jahre 2009 und 2010, wie die Verordnung über genehmigungsfreie Bauvorhaben und Bauvorhaben an Schienenfahrzeugen, die Novelle der Schienenfahrzeuglärmmulassigkeits-Verordnung oder die Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen, ebenso die Novelle der Eisenbahnkreuzungsverordnung. Auf Gesetzesebene wird es zum Jahresende 2009 eine Novelle des Eisenbahngesetzes aufgrund des 3. Eisenbahnpaktes der EU geben, in dessen Mittelpunkt der EU-weite Lokomotiv-Führerschein und die völlige Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrsmarktes (einschließlich der Zulassung der Kabotage und die Rechte und Pflichten der Fahrgäste) stehen. Als Sektionschef im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und Leiter der Sektion IV mit den Bereichen Eisenbahnen, Schifffahrt und Verkehrs-Arbeitnehmerschutz sprach Gerhard Gürtlich in diesem Interview über die Liberalisierung im Schienenverkehr, den Bedarf nach Regulierung und künftige Forschungsagenden in seinem Bereich.

DB AG, I0962607

## *Belgium – Belgique - Belgien*

➤ Hondius, H.

### **Two (an a half)'s company**

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey : DVV Media UK, 2013-03, Vol.169, N.3, P.40-43) EN

Le gouvernement belge a approuvé le plan pour démanteler le groupe SNCB-Holding à compter du 1 Janvier 2014, avec la SNCB et Infrabel qui deviennent deux entités indépendantes. Le projet vise une simplification organisationnelle du groupe SNCB.

UIC022492

➤ Poingt, M-H.

### **Belgique : une structure bicéphale pour gouverner le rail**

(Ville, Rail & Transports, Paris Cedex 09 : La Vie du Rail, 2013-01-29, N.547, P.65) FR

UIC022355

➤ Poingt, M-H.

### **Belgique : la SNCB place le fret sous droit privé**

(Vie du Rail (La), Paris Cedex 09 : La Vie du Rail, 2011-03-30, N.3304, P.15) FR

La SNCB a décidé de filialiser son activité fret, lourdement déficitaire. Une nouvelle entreprise est née le 1er février 2011, SNCB Logistics. Elle va supprimer 30% des effectifs.

UIC020341

➤ Hondius, H.

### **SNCB in troubled waters**

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey : DVV Media UK, 2010-12, Vol.166, N.12, P.28) EN

UIC020076

## Bulgaria – Bulgarie – Bulgarien

➤ Stanev, Zheko

### **Za ravnopostavennost mezhdou darzhavni i chsatni zhp perevozvachi**

(Für eine Gleichstellung von staatlichen und privaten Eisenbahnunternehmen)

(Zelezopaten transport, 2012, Nr. 5, 18-21) sprache

Ein radikaler Gesinnungswandel zeichnet sich in der bulgarischen Eisenbahnpolitik ab. Auslöser ist die EU, die eine Gleichbehandlung staatlicher und privater Eisenbahnunternehmen fordert und dazu gesetzliche Aktivitäten von ihren Mitgliedsländern erwartet. Danach sollen alle Eisenbahnunternehmen freien Zugang zur Infrastruktur erhalten, wenn sie lizenziert wurden. Im Beitrag werden die Vorgeschichte und das radikale Umdenken in den letzten Jahren beschrieben. Seitens der EU drohen bei Nichterfüllung der Richtlinie erhebliche Strafen. Der bulgarische Verkehrsminister hat mit allem Nachdruck im Parlament erklärt, dass er Strafmaßnahmen gegen Bulgarien verhindern wird. Das Ministerium hat die Willenskraft, die einschlägigen Richtlinien umzusetzen. Anfang Mai wurden bereits neue einheitliche Preise für die Infrastrukturnutzung durch Eisenbahnunternehmen erlassen.

DB AG, I1272450

➤ Ilie, E.

### **We have started many reform processes that have been postponed for decades: Interview with Mr. Yordan Nedev, Executive Director of BDZ Holding**

(Railway Pro, Bucharest : Transport & Logistica, 2012-06, N.6, P.26-28) EN

UIC021745

➤ Monov, H.

### **Enhancing competitiveness and addressing challenges**

(European Railway Review, Brasted : Russell, 2008, Vol.14, N.5, P.64-68) EN

Les chemins de fer bulgares célèbrent leur cent-vingtième anniversaire en 2008. En 2007, ils ont entrepris une réforme structurelle. Cet article offre une présentation de la situation des chemins de fer en Bulgarie.

UIC017535

## Croatia – Croatie – Kroatien

➤ Pericic, D.

### **Restructuring generates modernisation in Croatia**

(European Railway Review, Brasted : Russell, 2013, Vol.19, N.1, P.50-53) EN

Fin octobre 2012, le changement de statut et de structure de la holding HZ ont été finalisés. Le programme de restructuration des chemins de fer croates entre maintenant dans une nouvelle phase, avec une organisation en trois entreprises indépendantes qui devront se positionner sur le marché des services ferroviaires libéralisés. Ces trois entreprises sont HZ Instruktura d.o.o. (gestion, maintenance et construction de l'infrastructure ferroviaire); HZ Putnicki prijevoz d.o.o. (transport de voyageurs) et HZ Cargo d.o.o. (transport de marchandises).

UIC022445

➤ Kobak, D.

### **Achieving the goal of positive business activity**

(European Railway Review, Brasted : Russell, 2008-01, Vol.14, N.1, P.40-43) EN

En 2007, le processus de restructuration des chemins de fer croates est entré dans une phase clé. Cinq compagnies ont été regroupées dans une holding. Des augmentations en terme de trafic voyageurs et marchandises ont déjà eu lieu en 2007. Un des buts de 2008 va être de confirmer cette tendance à la hausse mais aussi d'ajuster les activités aux directives européennes et d'adopter le programme national d'infrastructure des chemins de fer.

UIC016710

## Czech Republic – République tchèque – Tschechien

➤ Habarta, P.

### Enhancing investments for a quality network

(European Railway Review, Brasted : Russell, 2011, Vol.17, N.6, P.24-27) EN

SZDC, Le gestionnaire de l'infrastructure de la République tchèque est, entre autre, responsable de la modernisation et du développement du réseau ferroviaire du pays. La restructuration du secteur ferroviaire s'est poursuivie le 1er septembre 2011 avec le transfert de la responsabilité de l'exploitation des chemins de fer tchèques au gestionnaire d'infrastructure.

UIC021096

➤ 'We are very modest'

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey : DVV Media UK, 2008-10, Vol.164, N.10, P.792-794) EN

Prendre en compte les exigences de la législation européenne tout en continuant à développer l'exploitation voyageurs et fret à travers la République tchèque est une tâche difficile. L'auteur a rencontré Vojtech Kocourek, le Ministre en charge des chemins de fer pour discuter de la restructuration des chemins de fer tchèques, de l'avenir des lignes régionales et des relations avec Bruxelles.

UIC017581

## Estonia – Estonie - Estland

➤ Simmermann, K.

### Significant developments help future sustainability

(European Railway Review, Brasted : Russell, 2008-04, Vol.14, N.2, P.52-57) EN

L'année 2007 a été une année charnière pour les chemins de fer estoniens qui ont été en partie renationalisés. Une restructuration importante a lieu cette année-là afin de rendre le fret plus compétitif sur le long terme et de moderniser les lignes de transport de voyageurs.

UIC016989

## Finland – Finlande - Finnland

➤ Leviäkangas, Pekka et al

### Ownership and governance of Finnish infrastructure networks

(Esbo: VTT, 2011, VTT publications, 777, 127 P. ISSN 1455-0849) EN

This research report investigates and analyzes the pros and cons of different ownership and governance models of infrastructure networks. The report covers most infrastructure networks: transportation networks (roads, streets, railways, airports, harbors) and utility networks (water and sewage, energy and electricity). There is no unifying solution that would fit all sectors in terms of the most efficient ownership model. However, in many sectors reforms are needed towards more elaborated client-supplier frameworks to ensure greater efficiency and cost transparency. Surprisingly, traditional organizational structures do not seem to impact on financial returns of those networks that provide user-financed services. In Finland technical infrastructure networks are typically owned, administered and managed by the public sector as they are considered public goods and critical assets for the wellbeing of citizens. In many ways the sectors have remained passive and with little interaction towards more innovative service provision solutions or organizational models. In terms of developing the networks' services and their profitability, the greatest business opportunity would result from allowing open entry to market and competition in contracting. This would mean abandonment of negotiated contracts and proactive evolution of functional markets. The scope of business opportunities will increase in all aspect of service delivery; from management to engineering and economic studies, asset management systems, construction and maintenance works, and the labor to do all that.

<http://www.vtt.fi/inf/pdf/publications/2011/P777.pdf>

TRV



## France - Frankreich

➤ Briginshaw, D.

### **French reform grapples with historic challenges**

(International Railway Journal (IRJ), New York : Simmons-Boardman, 2013-06, Vol.53, N.6, P.20-22) EN

En juin 2013, le gouvernement français doit publier un projet de propositions pour restructurer les chemins de fer avec pour objectif de faire émerger un gestionnaire d'infrastructure à part entière. Plutôt que d'attendre l'entrée en vigueur de la législation en 2015, la SNCF a commencé à travailler plus étroitement avec RFF. Interview de Guillaume Pepy, président de la SNCF au sujet des défis qui attendent le secteur ferroviaire en France.

UIC022743

➤ Savary, G.

### **Le modèle français de réforme ferroviaire**

(Rail (Le), Paris : IA Diffusion, 2012-04, N.195, P.30-31) FR

UIC022640

➤ Dumont, F.

### **Jean-Louis Bianco : "Il faut arrêter cette dérive d'un milliard et demi"**

(Vie du Rail (La), Paris : La Vie du Rail, 2013-05-01, N.3413, P.6-9) FR

Pour Jean-Louis Bianco, ancien ministre de l'Équipement et des Transports français, chargé par le gouvernement de préfigurer la réforme ferroviaire, la grande priorité est de construire un gestionnaire d'infrastructure unique et de construire le pôle public ferroviaire. La nouvelle organisation doit permettre de réaliser plus de 500 millions d'économies par an, la SNCF compte dégager par ses propres efforts une somme proche et l'État pourrait contribuer d'autant au rétablissement des finances du système. Interview de M. Bianco.

UIC022633

➤ Poingt, M-H.

### **Réforme ferroviaire : le retour de l'Etat stratège**

(Vie du Rail (La), Paris : La Vie du Rail, 2013-05-01, N.3413, P.4-5) FR

Le 22 avril 2013, Jean-Louis Bianco a remis son rapport sur la réforme ferroviaire tandis que Jacques Auxiette présentait le sien sur les propositions des régions. La puissance publique revient en force au sein du nouveau pôle public ferroviaire constitué d'un EPIC (Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial), d'un GIU (Gestionnaire d'Infrastructure Unifié) et d'un transporteur, SNCF. Ces deux derniers, chargés de l'opérationnel, doivent gagner en productivité pour financer le système.

UIC022632

➤ Bessay, G.

### **Rapport Bianco : une réforme ambiguë**

(Rail (Le), Paris : IA Diffusion, 2012-04, N.195, P.32-34) FR

Le rapport intitulé "Réussir la réforme du système ferroviaire" remis par Jean-Louis Bianco au premier ministre français Jean-Marc Ayrault ne soulève pas l'enthousiasme et fait l'objet de nombreuses critiques.

UIC022641 / SNCF GDW011715

➤ Auxiette, J.

### **Un nouveau destin pour le service public ferroviaire français : les propositions des régions**

(2013-04, 68P.) FR [011 T 34]

Le rapport du président de la commission transports de l'Association des régions de France (ARF) remis le 22 avril 2013 au premier ministre Jean-Marc Ayrault contient 42 propositions pour donner "un nouveau destin" au service public ferroviaire français. Sur les 42 propositions de Jacques Auxiette, 12 concernent le rôle des régions. Ces dernières doivent être reconnues comme "Autorités coordinatrices de l'intermodalité". A ce titre, elles doivent mettre en place "un schéma de l'intermodalité opposable", comme le prévoit le projet de loi de décentralisation déposé le 10 avril en conseil des ministres français. Autre question importante pour les régions, celle du financement : il faut "accorder aux régions le droit de fixer leurs tarifs" et les doter d'un "versement transport régional et de nouvelles ressources fiscales notamment écologiques", lit-on dans le rapport Auxiette. Par ailleurs, les régions souhaitent que soit précisée rapidement la nouvelle règle de modulation de la TICPE (ex TIPP) qui leur avait été accordée pour augmenter leurs ressources et les affecter aux infrastructures. Car elle arrive à échéance fin 2013. Les autres propositions concernent les relations entre les régions et les deux opérateurs que sont la SNCF et le futur Gestionnaire d'infrastructures unifiée (GIU). Les régions veulent "imposer comme règle les pratiques de transparence financière" dans le cadre des contrats qu'elle passe avec la SNCF. Un objectif qui doit être atteint "avant la fin de la présente législature" et qui permettra "d'assainir les relations entre la SNCF et les Régions".

UIC022596 / SNCF GDW011715

[http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/RAPPORT\\_JACQUES\\_AUXIETTE.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/RAPPORT_JACQUES_AUXIETTE.pdf)

➤ Poingt, M-H. ; Dumont, F.

**Réforme ferroviaire : la mission Bianco préconise de créer trois Epic**

(Ville, Rail & Transports, Paris Cedex 09 : La Vie du Rail, 2013-03-26, N.549, P.12) FR

L'ex-ministre de l'Équipement et des Transports français recommande de ne plus construire de LGV et d'augmenter les ressources du gestionnaire d'infrastructure. Il estime aussi nécessaire de responsabiliser les trois entités à créer du futur pôle public ferroviaire.

*UIC022532*

➤ **Back under one roof?**

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey : DVV Media UK, 2012-12, Vol.168, N.12, P.25) EN

*UIC022247*

➤ Charlier, L.

**Rapprochement SNCF - RFF : d'un modèle kafkaïen à un autre ?**

(Lettre ferroviaire (La), Versailles : Edition VB, 2012-11-13, N.75, P.1-5) FR

Le 30 octobre 2012, le ministre des transports français, Frédéric Cuvillier, a fait sienne la proposition numéro 2 de la Commission des Assises du ferroviaire en charge de la "gouvernance du système ferroviaire", à savoir la mise en place d'un gestionnaire d'infrastructure intégré au sein d'un groupe pivot, la SNCF. Avec l'unification des activités infrastructure dans une entité unique, le GIU (gestionnaire d'infrastructure unifié) et leur rattachement à la SNCF au sein d'un pôle public ferroviaire unifié (PPFU), le ministre souhaite optimiser le fonctionnement d'un système devenu kafkaïen.

*UIC022160*

➤ Dumont, F. ; Grassart, P.

**RFF - SNCF : la réunification en questions**

(Vie du Rail (La), Paris : La Vie du Rail, 2012-11-07, N.3388, P.6-8) FR

Un "grand pôle public ferroviaire unifié", mais encore ? Si le statut des cheminots est garanti, qu'en est-il de la nature de l'entreprise, de la dette, des conditions faites à la concurrence, de la décision finale de Bruxelles. La réunification SNCF/RFF, solennellement annoncée devant 2500 cheminots par le ministre des Transports le 30 octobre 2012, laisse nombre de questions en suspens. Examen des modalités qui restent à définir pour donner sa figure à cette réforme "à la française".

*UIC022124*

➤ Proux, C.

**Conclusion des Assises du ferroviaire**

(Revue générale des chemins de fer, Paris : HC, 2012-03, N.214, P.38-43) FR

Le 15 décembre 2011, Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement et Thierry Mariani, ministre des Transports ont clôturé les assises du ferroviaire en présentant les recommandations des quatre commissions qui ont travaillé depuis le 15 septembre sur le modèle ferroviaire français de l'avenir et en annonçant les mesures retenues par le gouvernement français.

*UIC021388*

➤ Assemblée Nationale

Mariton, H.

**Rapport d'information déposé en application de l'article 146 du Règlement par la Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire relatif à l'organisation ferroviaire dans le contexte européen**

(Paris : Assemblée Nationale, 2012-02-01, N.4236, 31P.) FR [011 T 19]

Le présent rapport a pour objet d'appréhender les problématiques essentielles du transport ferroviaire dans sa dimension européenne au moment où se discutent au Parlement européen comme au Conseil de l'Union européenne la modification du premier paquet ferroviaire et l'élaboration du quatrième paquet et alors que le schéma national d'infrastructures de transport fait l'objet d'une réflexion en cours. Les assises du ferroviaire dont les conclusions ont été dévoilées en décembre 2011 ne peuvent et ne doivent pas ignorer cette réalité européenne et centrer la réflexion prospective dans le cadre strictement national.

*UIC021370*

<http://www.assemblee-nationale.fr/13/pdf/rap-info/i4236.pdf>

➤ Mignauw, T.

**Comment réussir la réforme ferroviaire**

(Ville, Rail & Transports, Paris Cedex 09 : La Vie du Rail, 2012-02-21, N.536, P.38-44) FR

Ancien dirigeant de la SNCF, partisan du maintien du système intégré, Thierry Mignauw invite la France à adopter une réforme à l'allemande, avec une SNCF puissante, une autorité de la concurrence forte, un cadre social harmonisé. Une initiative franco-allemande permettrait de défendre des positions communes aux deux pays dans la discussion du quatrième paquet ferroviaire.

*UIC021293*

➤ Mariton, H.

**Assises du ferroviaire : Pour une séparation totale entre gestionnaire d'infrastructure et opérateurs**

(Ville, Rail & Transports, Paris Cedex 09 : La Vie du Rail, 2012-02-21, N.536, P.34-36) FR

Député de la Drome, rapporteur spécial du budget des transports à l'Assemblée nationale, Hervé Mariton a présenté le 1er février 2012 un rapport relatif à l'organisation ferroviaire dans le contexte européen, dans lequel il défend le principe du maintien d'une séparation entre RFF et la SNCF, contre le modèle de holding à l'allemande. Il souhaite que cette disposition soit l'un des points clés du quatrième paquet ferroviaire. La fin du rapport est reproduite dans cet article.

*UIC021292*

➤ **Assises du ferroviaire : rapports finaux des commissions**

(MINISTERE DE L'ECOLOGIE DU DEVELOPPEMENT DURABLE DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT, 2011-12, 4 vol. (32 p. / 374 ko), (15 p. / 259 Ko), (18 p. / 224 Ko), (8 p. / 226 Ko), en ligne.) FR

Lancées en septembre 2011, les Assises du ferroviaire ont permis un débat national sur l'avenir du modèle ferroviaire français. De septembre à décembre 2011, les acteurs des assises ont travaillé pendant plus de 200 heures cumulées au sein de quatre commissions qui ont planché sur la place du ferroviaire français en Europe, sa gouvernance, son modèle économique et sa filière industrielle.

*SNCF GDW005273*

➤ Dumont, F.

**Un modèle qui plait à RFF : Séparation à la suédoise : le consentement mutuel**

(Ville, Rail & Transports, Paris Cedex 09 : La Vie du Rail, 2011-11-30, N.532, P.58-60) FR

A la recherche d'un modèle pour structurer le secteur ferroviaire, RFF penche vers le modèle suédois : gestionnaire d'infrastructure et opérateur historique y sont radicalement distincts, les autorités organisatrices puissantes ont la haute main sur une concurrence très régulée. L'opérateur historique se porte bien et les concurrents aussi. Cependant le financement reste fragile.

*UIC021060*

➤ Dumont, F.

**Un modèle qui fait rêver la SNCF : Holding à l'allemande : les certitudes d'un champion**

(Ville, Rail & Transports, Paris Cedex 09 : La Vie du Rail, 2011-11-30, N.532, P.62-63) FR

Rüdiger Grube, le président de la DB, a célébré le 16 novembre 2011 à Paris devant le monde ferroviaire français les mérites de la réforme allemande. Ce modèle intéresse fortement la SNCF.

*UIC021061 / SNCF GDW005171*

➤ Crozet, Y.

**Coûts de transaction, coûts de production, capture... Comment remettre sur les rails le système ferroviaire français ?**

(Ville, Rail & Transports, Paris Cedex 09 : La Vie du Rail, 2011-11-30, N.532, P.64-70) FR

Pour Yves Crozet, économiste, administrateur de RFF, l'idée de créer une holding "à la française" sur le modèle allemand est un leurre. En effet, adopter le modèle allemand, c'est accepter toutes ses composantes : désendettement, transformation des établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC) en sociétés anonymes, extinction progressive du statut, ouverture à la concurrence, maîtrise des subventions, réduction des effectifs...

*UIC021062*

➤ Bianco, J-L. ; Sardais, C. ; Espinasse, L.

**Réussir la réforme du système ferroviaire : Recommandations**

(2013-04, VP.) FR [011 T 33]

L'ancien ministre des Transports français Jean-Louis Bianco a remis le 22 avril 2013 son rapport sur la réforme ferroviaire. Il valide le choix du gouvernement de former un gestionnaire d'infrastructure unifié (GIU), notamment pour juguler la dette.

*UIC022595 / SNCF GDW011482*

[http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Recommandations\\_JLBianco.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Recommandations_JLBianco.pdf)

➤ Crozet, Y. ; Raoul, J-C.

**Le transport ferroviaire en France : avis de tempête organisationnelle ?**

(Transports, Paris : Editions techniques et économiques, 2011-07, N.468, P.213-220) FR

Dans un monde où dominent la concurrence et les marchés, ce sont les organisations c'est à dire les firmes, qui constituent les acteurs clés. Le secteur du transport ferroviaire n'échappe pas à cette règle. Même si on trouve encore, surtout en France, une logique de monopole, ou plutôt à cause de cela, il est indispensable de fixer au secteur ferroviaire français un objectif global de productivité. On ne peut se satisfaire de l'idée selon laquelle les succès du TGV et des TER pourraient masquer les reculs du fret. Quelques indicateurs permettent de le comprendre. Pour que le transport ferroviaire renoue avec la performance, des réformes organisationnelles doivent être envisagées, y compris en modifiant le cadre institutionnel hérité de la réforme de 1997. Les auteurs n'ont pas de solution toute faite, ils invitent à un large débat, sans perdre de vue l'objectif général de productivité.

*UIC020882*

➤ Dumont, F.

**RFF-SNCF : le partage fait de nouveau débat**

(Ville, Rail & Transports, Paris Cedex 09 : La Vie du Rail, 2011-04-06, N.517, P.82-83) FR

Le 26 mars 2011, Guillaume Pépy a remis en cause la réforme de 1997 de dissociation entre le gestionnaire d'infrastructure et l'opérateur ferroviaire qui selon lui conduit à une impasse financière.

*UIC020359*

➤ Vieu, Patrick

**Enjeux, moyens et finalités de la régulation ferroviaire**

(Transports, 2009, Nr. 455, 145-152) FR

Die Öffnung des Schienennetzes für den Güterverkehr ist in Frankreich auf dem RFF im Jahre 2006 erfolgt und die für den Personenverkehr ab 2010. Da die Anzahl der auf dem Netz verkehren EVU zunimmt, bedarf es einer Behörde zur Überwachung des fairen Netzzugangs sowie der Verteilung und Kosten der Trassen. Zu diesem Zweck wurde die Autorité de régulation des activités ferroviaires, kurz ARAF gegründet. Bei Verstößen hat sie die Möglichkeit Strafen zu verhängen wie z.B. Geldstrafen und Netzzugangsverbot für einen gewissen Zeitraum. Diese Behörde ist den EVU und EIU gegenüber Weisungsbefugt und kann dem Établissement public de sécurité ferroviaire, kurz EPSF Empfehlungen geben. Es nimmt die Rolle des Schiedsrichters ein.

*DB AG, I0964728*

➤ Dumont, F.

**RFF/SNCF : le rapport qui tranche en faveur de la SNCF**

(Vie du Rail Magazine (La), Paris Cedex 09 : La Vie du Rail, 2008-10-15, N.3176, P.4-6) FR

L'article traite du rapport du sénateur Hubert Haenel sur la réforme ferroviaire de 1997 en France. Ce dernier préconise la création d'une filiale à 100 % de la SNCF chargée de l'allocation des sillons en lieu et place de RFF. Il s'engage dans une voie assez proche de la solution allemande, où l'entreprise historique garde la haute main sur l'organisation ferroviaire du pays.

*UIC017572*

➤ Haenel, H.

**Rapport à M. le Premier ministre de M. Hubert Haenel, sénateur du Haut-Rhin, première partie : une organisation ferroviaire à la hauteur de nos ambitions**

(Paris : Sénat, 2008-10-08, 63P.) FR

Depuis mai 2008, Hubert Haenel est chargé d'une mission temporaire sur l'organisation du système ferroviaire auprès du secrétaire d'État chargé des transports, Dominique Bussereau. Son premier rapport propose une réforme d'ensemble du système ferroviaire français qui est beaucoup trop complexe en raison de la séparation entre RFF et la SNCF . Il réclame aussi plus de moyens pour faire face à la dégradation des voies ferrées.

*UIC017576*

[http://www.huberthaenel.com/IMG/pdf/RAPPORT\\_DEFINITIF.pdf](http://www.huberthaenel.com/IMG/pdf/RAPPORT_DEFINITIF.pdf)

[http://www.huberthaenel.com/IMG/pdf/4\\_pages\\_30\\_septembre.pdf](http://www.huberthaenel.com/IMG/pdf/4_pages_30_septembre.pdf)

[http://www.huberthaenel.com/IMG/pdf/Lettre\\_de\\_mission.pdf](http://www.huberthaenel.com/IMG/pdf/Lettre_de_mission.pdf)

➤ Cour des Comptes

**Rapport public thématique : le réseau ferroviaire : une réforme inachevée, une stratégie incertaine**

(Paris : Cour des Comptes, 2008-04, 169P.) FR [23 S 25]

En 2004, la Cour des Comptes a présenté un premier bilan de la réforme de 1997 (portant création de RFF). Ce premier bilan concluait que, si les charges financières de la SNCF avaient été en partie reportées sur RFF, les concours publics au système ferroviaire et son endettement global n'avaient pas diminué. En 2006 et 2007, la Cour des Comptes a contrôlé les comptes et la gestion de RFF et de la SNCF (plus particulièrement la branche infrastructure de la SNCF). A l'issue de ces contrôles, il lui est apparu souhaitable de publier non seulement une actualisation de ce bilan financier, mais aussi de dresser le bilan économique de la gestion des infrastructures ferroviaires en France. Les conflits persistants entre RFF et la SNCF, le mauvais état du réseau ferroviaire, les carences de sa maintenance, les mauvaises conditions d'utilisation de ses capacités, la productivité insuffisante de sa maintenance et de son exploitation, la faible rentabilité de certains investissements, l'absence de vision cohérente à long terme du système ferroviaire et son financement justifient le présent rapport.

UIC017515

<http://www.ccomptes.fr/fr/CC/documents/RPT/RPT-reseauFerroviaire.pdf>

*Germany – Allemagne – Deutschland*

➤ Steiwer, N.

**Justice : la holding DB confortée par les juges européens**

(Ville, Rail & Transports, Paris Cedex 09 : La Vie du Rail, 2013-03-13, N.548 S, P.18) FR

Dans un arrêt rendu le 28 février 2013, les juges européens estiment que rien, dans la législation ferroviaire européenne actuelle, n'empêche la DB de fonctionner en holding.

UIC022474

➤ Werner, M. ; Ebrecht, C.

**Effective competition remains a distant dream**

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey : DVV Media UK, 2012-09, Vol.168, N.9, P.58-59) EN

Bien que l'Allemagne soit souvent perçue comme un des marchés européens les plus ouverts, le législateur européen accroît la pression pour assurer une concurrence réelle dans le secteur ferroviaire.

UIC021956

➤ Briginshaw, D.

**Grube continues the fight against separation**

(International Railway Journal (IRJ), New York : Simmons-Boardman, 2012-09, Vol.52, N.9, P.39-42) EN

Interview de Rüdiger Grube, PDG de la Deutsche Bahn AG.

*Die deutsche Bahn steht finanziell gut da, hat aber mit einigen drohenden Eingriffen seitens der EU-Politik zu kämpfen. Vor allem die diskutierte Aufspaltung des Konzerns und Trennung von Netzbetrieb und Verkehr in separate Gesellschaften würde die DB schwächen, ohne dass dadurch anderweitig Vorteile erkennbar würden. Herr Dr. Grube sieht das Wirtschaftsmodell der DB als erfolgreich bestätigt und argumentiert, dass eine politische Entscheidung für eine erzwungene Abspaltung des Netzes vom Konzern für alle Bahnen in Europa katastrophale Folgen haben würde. Der Wettbewerb sei gegeben, was Zahlen über die Verkehrsleistungen von Nicht-DB-Anbietern belegen. Die Stärke der DB wird dadurch bewiesen, dass der öffentliche Finanzierungsanteil stetig sinkt. Es wird auch auf aktuelle Probleme der Fahrzeugverfügbarkeit sowie einiger Großprojekte eingegangen.*

DB AG, 112/ UIC02 1935

➤ Polster, Julian; Kokew, Christian

### **Stand und Perspektiven des Eisenbahnregulierungsrechts**

(Verkehr und Technik, 2012, Nr. 3, 105-109) DE

Die zentralen Bestimmungen über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und über die Erhebung von Zugangsentgelten sind in der Richtlinie 2001/14/EG verankert. Die europäischen Richtlinienvorgaben wurden sukzessive im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und in der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) umgesetzt, die in der derzeitigen Fassung eine engmaschige Regulierung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur, eine Kontrolle der Infrastruktorentgelte sowie die Entflechtung von Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen (Unbundling) umfassen. Um die Defizite des bestehenden Regulierungsrahmens zu beseitigen (die monopolistischen Infrastrukturbetreiber (DB Netz und DB Station & Service) können ihre Marktmacht durch überhöhte Preise ausnutzen und Wettbewerber auf den nachgelagerten Eisenbahnverkehrsmärkten diskriminieren) und die Wettbewerbsbedingungen auf den Eisenbahnverkehrsmärkten zu verbessern, ist eine Reform der Eisenbahnregulierung auf europäischer und nationaler Ebene notwendig. Der Beitrag beschreibt zunächst den Rechtsrahmen zur Regulierung des Eisenbahnsektors und geht dann auf die Schwächen des derzeitigen Regulierungsrahmens sowie auf die Reform des Eisenbahnregulierungsrechts (Kernelemente des Europäischen Recast, Entwurf eines Gesetzes zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich durch das BMVBS) ein.

DB AG, I1271810

### **➤ "Guten Zustand nicht gefährden" - Eisenbahnen: DB-Netz-Vorstandsvorsitzender Oliver Kraft zu Netzausbau und -finanzierung**

(Deutsche Verkehrs-Zeitung DVZ, 2012, Nr. 75, 6) DE

Ende 2013 läuft die geltende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und Bahn aus. Eine Deckelung der Einnahmen durch Eingriffe der Regulierung könnte dazu führen, dass die Innen-Finanzierungskraft der DB Netz nicht ausreicht, um die Mitfinanzierung durch die DB AG zu gewährleisten. Damit würden Schulden oder Bauverzögerungen drohen. Mit dem Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr konnten bereits einige kapazitive Verbesserungen erzielt werden. Bei der Bahnstromregulierung hat die Bundesnetzagentur Kostenbestandteile nicht anerkannt, was zunächst zur Folge hat, dass ein Teil des Ergebnisses fehlt. Dasselbe gilt für die Vorgabe einer Preisentwicklung, also für das Setzen eines Price-Caps, sowie für das sogenannte grenzkostenbasierte Pricing. Im Interview äußert sich der Vorstandsvorsitzende von DB Netz AG, Oliver Kraft, zu Netzausbau und -finanzierung.

DB AG, I1272730

➤ Speck, Georg

### **Zur Regulierung der Eisenbahnen in Deutschland**

(Eisenbahn-Revue international, 2012, Nr. 6, 313-319) DE

Im Januar 2012 wurde der Entwurf zu einem Eisenbahn-Regulierungsgesetz vorgelegt. Dieses soll Monopolmissbrauch verhindern, Monopolrenditen begrenzen, die Erfüllung öffentlicher Aufgaben erleichtern und einen diskriminierungsfreien Wettbewerb gewährleisten. Durch die damit angestrebten niedrigen Beförderungspreise soll sie auch schwächeren sozialen Schichten und Regionen in Randbereichen eine gleichwertige Teilhabe am Gemeinwesen ermöglichen. Es darf jedoch nur so viel reguliert werden, wie nötig und angemessen ist (Grundsatz der Verhältnismäßigkeit). Der Autor nimmt dies zum Anlass, einige markante Fragen zu beleuchten, und bietet einen Überblick über die damit zusammenhängende historische Eisenbahnentwicklung (Verstaatlichung, Reichsbahn und Bundesbahn, Bahnreform 1993/1994, Erstes Eisenbahnpaket, Regulierung durch die Bundesnetzagentur, Monopolkommission, Regulierungsaufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes EBA, Neuordnung und Regulierung) und die aktuell geführte Diskussion. Einige Empfehlungen des Autors: Anknüpfung der Gemeinwohlverantwortung des Bundes im Schienenpersonenfernverkehr und im Güterverkehr an die zu erfüllende Verkehrsaufgabe anstatt an das Eigentum durch Änderung des Grundgesetzes, ergebnisoffene Diskussion einer Trennung von Infrastruktur- und Transportunternehmen des Bundes sowie einer Privatisierung der Transportunternehmen vor dem Hintergrund der Aufwendung und Nebenwirkungen einer Regulierung, Integration von staatlichem Leistungsauftrag beim Netz, staatlicher Netzfinanzierung und Preisbildung.

DB AG, I1273240

➤ Heinrici, Timon

### **Bundesregierung verschärft Eisenbahnregulierung - Trassenpreise müssen vorab genehmigt werden, Höhe wird überprüft**

(Deutsche Verkehrs-Zeitung DVZ, 2012, Nr. 113, 2) DE

Am 19.09.2012 hat das Bundeskabinett den "Entwurf der Regulierung zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich" beschlossen, womit die Rechte der Bundesnetzagentur bestärkt werden. Die Kontrolle der Trassenpreise ist damit verschärft worden. Da der Anbieter keine Veranlassung hat, die eigenen Kosten zu senken, will die Anreizregulierung den Wettbewerb anregen, indem z.B. Höchstpreise festgelegt werden, die im Laufe des Jahres sinken müssen. Infrastrukturbetreiber müssen auch für nicht zum gleichen Unternehmen gehörende Eisenbahnen Rangierdienstleistungen erbringen. Es wird außerdem, ein Zugangsrecht zu Werksbahnen eingeführt. Die Stilllegung von Serviceeinrichtungen wie Terminals, Werkstätten oder Tankstellen wird genehmigungspflichtig.

DB AG, I1274061

➤ Heinrici, Timon

**DB Netz schafft es auch allein - Kappung der Ergebnisabführung an Holding darstellbar/Potenziell mehr Geld für Infrastruktur**

(Deutsche Verkehrs-Zeitung DVZ, 2011, Nr. 34, 4) DE

Im Jahr 2009 versuchte die CDU/FDP-Koalitionsarbeitsgruppe Verkehr, einen Kompromiss zur Trennung von Netz und Betrieb der Deutschen Bahn zu formulieren. Ihr Plan war es, die DB AG als Alleineigentümerin der Infrastrukturtöchter zu belassen, jedoch die Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge aufzuheben. Die Aufhebung der Verträge wurde durch das Bundesverkehrsministerium beauftragt und im Juli 2010 von der Kanzlei Orrick Hölters & Elsing in Form der "Stellungnahme Deutsche Bahn AG: Modell zur Stärkung der Unabhängigkeit des Netzes" abgeliefert. Der Autor berichtet über den Inhalt der Stellungnahme und die Folgen einer Aufhebung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages. Seiner Einschätzung nach könnten die Mittel aus der Ergebnisabführung der DB-Infrastrukturunternehmen an die DB-Holding auch ohne juristische Verrenkungen der Infrastruktur zugute kommen. Blicke das Geld im Finanzierungskreislauf der Schiene, so könnten in den kommenden fünf Jahren statt der geplanten 25 Mrd. Euro 29 Mrd. Euro in die zahlreichen anstehenden Infrastrukturmaßnahmen investiert werden.

DB AG, I1171715

➤ Hanstein, Reinhard

**Privatisierung und Verstaatlichung - "Grundtakt" der Eisenbahngeschichte?**

(Eisenbahn-Revue international, 2011, Nr. 2, 100-102) DE

Eine gängige Unterteilung der Bahnhistorie ist die Unterteilung in Epochen (sechs Zeitabschnitte, definiert anhand gesellschaftlicher und technisch-betrieblicher Kriterien). Der Beitrag stellt eine alternative Periodisierung vor, die sich ausschließlich an der Organisationsform der Eisenbahnunternehmen orientiert. Daraus offenbart sich ein periodisches Muster aus Staatsbahnzeiten und Privatisierungstendenzen, ein Oszillieren zwischen Freihandel und Protektionsismus, liberalen und linken Ideen. Die mögliche Epochenenteilung wäre damit: Ursprüngliche Privatbahnzeit (1835-1875), Staatsbahnzeit (1875-1921), Privatisierungstendenz (1921-1937), Staatsbahnzeit (1937-1993), Privatisierungstendenz (ab 1994), zuletzt (mit Fragezeichen versehen) die Dritte Staatsbahnzeit (Aufkauf privater Konkurrenten durch europäische Staatsbahnen ab ca. 2005). Eng verbunden sind als Wendemarke zu sehen die Erste Depression (Gründerkrise ab 1873), die Zweite Depression (Weltwirtschaftskrise ab 1929) und Dritte Depression (Dotcom-Krise ab 2001, Finanzmarktkrise ab 2008). Thema des Beitrages, der als "Versuch" und Anregung verstanden sein will, sind die möglichen Auswirkungen langer Wellen auf die Eisenbahngeschichte, jedoch räumt der Autor ein, dass die Wellentheorien umstritten sind und dass die Theorie in einer Periode nicht zutrifft, nämlich im "Wirtschaftswunder" nach dem Zweiten Weltkrieg ca. 1950-1975, wo es trotz des Aufschwungs keine Tendenz gegeben hat, die Deutsche Bundesbahn zu privatisieren.

DB AG, I1168701

➤ Hülen, Bertil

**Germany and the deregulation of its railway**

(Linköping: VTI, 2011, 23 P.) EN

EU Member States have implemented EU rail legislation in various ways. Germany's rail reform aimed at increasing rail transport and decreasing the sector's public financial support. These objectives have generally been reached although opinions vary. Germany and Sweden have several common features; Regional authorities are responsible for regional services, often tendered out in competition. Entry on the commercial long-distance market has been very limited. Sweden has fully separated infrastructure and operations while Germany retains infrastructure within the Deutsche Bahn group. This project analyses various aspects of the German railway regulatory framework and draw conclusions for Sweden and in general. In Germany principles for capacity allocation and priorities in daily operations are uncertain and controversial. Framework agreements can only be signed for fixed five year periods or parts thereof and operators consider this too inflexible. Incentive or Bonus/Malus agreements between infrastructure managers and operators have been tried in both countries. Little money changes hands but all parties agree that this area needs to be developed. Access to maintenance facilities is regulated but some controversies exist. Rolling stock is an unregulated area but connected to capacity allocation – if a new entrant gets his capacity allocation too late he may not be able to acquire rolling stock in time for the start of operations.

This paper has been presented at Thredbo 12 CONFERENCE ON COMPETITION AND OWNERSHIP ISSUES IN LAND PASSENGER TRANSPORT in Durban, South Africa, Sep 2011.

[http://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer\\_001401\\_001500/Publikation\\_001463/Hylen%20TrV%20final.pdf](http://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer_001401_001500/Publikation_001463/Hylen%20TrV%20final.pdf)

TRV

➤ Hanstein, Reinhard

**Wie privat sind die "Privaten"?**

(Eisenbahn-Kurier, 2010, Nr. 2, 48-50) DE

Im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) in Deutschland hat die DB AG mit 99 % der Personenkilometer (2008) Dominanz, die Wettbewerber spielen noch keine Rolle, im SPNV sind die Privatbahnen zwar im Kommen, konnten 2009 jedoch erst ein Neuntel der Zugkilometer erbringen. Im Schienengüterverkehr gibt es zwar Konkurrenz zur DB mit DB Schenker Rail Deutschland durch z. B. Rail4Chem, RBH Logistics oder ITL Eisenbahn, jedoch sind die anfänglich privaten Mitbewerber am Markt inzwischen teilweise oder vollständig von den Staatsbahnen DB SNCF oder FS übernommen worden. Die auf den ersten Blick "bunte Landschaft" der EVUs im SPNV oder Schienengüterverkehr täuscht; wenn man die Eigner der einzelnen Bahnen genauer betrachtet, ist der Staatsanteil sehr hoch. Der Autor hat die Eigentumsverhältnisse bei den so genannten Privatbahnen analysiert und festgestellt, dass die Bezeichnung "Private" oft irreführend ist: Keolis zum Beispiel, Nummer fünf auf dem deutschen SPNV-Markt gehört zu 45 % der SNCF, die in Niedersachsen und NRW tätige Abellio wurde 2008 von Nedrailways, dem Expansionsunternehmen der NS gekauft, in öffentlicher Hand sind die Landes- und Kommunalbahnen Hessische Landesbahn (HLB) und die Erfurter Bahn (EB) und Rail4Chem wurde 2008 an Veolia Cargo Deutschland verkauft, die wiederum 2009 von der SNCF übernommen wurde.  
DB AG, I1066923

➤ Heinrici, Timon

**Regulierung: Streit um die Dosis - Eisenbahnen**

(Deutsche Verkehrs-Zeitung DVZ, 2009, Nr.107 , 6) DE

Auf der 15. Fachtagung "Aktuelle Probleme des Eisenbahnrechts" in Tübingen beschäftigten sich Bahnjuristen mit dem erforderlichen Umfang der Regulierung im Eisenbahnbereich. Dabei kamen u. a. Vertreter der Bundesnetzagentur (BNetzA), des EBA und der DB AG zu Wort. Ein kurzer Überblick zu den Themen Regulierung der Trassenentgelte, Umsetzung der Liberalisierung in Europa, Fahrzeugzulassung, Befugnisse der Aufsichtsbehörden und Ansprüche an das EIU bei Minderleistung wird gegeben.  
DB AG, I0964475

➤ Kirchner, Christian

**Eisenbahnmärkte klug regulieren - Kritische Gedanken zum Sondergutachten der Monopolkommission Bahn 2009: Wettbewerb erfordert Weichenstellung**

(Der Nahverkehr, 2009, Nr. 12, 30-33) EN

In ihrem Sondergutachten "Bahn 2009: Wettbewerb erfordert Weichenstellung" schlägt die Monopolkommission vor, die Regulierung der Schienenverkehrsmärkte zu verschärfen. Dabei wird jedoch nicht berücksichtigt, dass es keiner "verschärften", sondern einer "klugen" Regulierung bedarf, wie sie der Autor im Beitrag beschreibt. Er geht auf die Anforderungen einer "klugen Regulierung" ein und belegt anhand von Beispielen (z.B. Auslegung der VO 1370/2009; Tarif- und Vertriebsstruktur; Trassenverfügbarkeit im Schienenpersonenfernverkehr; Anreizregulierung) die falschen Weichenstellungen im Sondergutachten. Falsch ist seiner Meinung nach auch das im Sondergutachten geforderte Trennungskonzept von Schiene und Verkehr.  
DB AG, I0966318

➤ Heinrici, Timon

**DB: Regulierung reicht aus**

(Deutsche Verkehrs-Zeitung DVZ, 2009, Nr. 65, S. 2) DE

Am 28.05.2009 hat die DB AG ihren neuesten Wettbewerbsbericht vorgelegt. Der Beitrag beschäftigt sich nur mit dem Aspekt möglicher neuer Regulierungskompetenzen der BNetzA, welche von der DB AG abgelehnt werden. 2008 sei bei mehr als 150 eingeleiteten Regulierungsverfahren kein diskriminierendes Verhalten festgestellt worden und die operative Zusammenarbeit werde von den Wettbewerbern im Wesentlichen als gut beurteilt. Ferner Sorge die im Januar 2009 abgeschlossene Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für genügend Anreize für mehr Effizienz bei den Infrastrukturunternehmen der DB AG.  
DB AG, I0963595

➤ Kühlwetter, Hans-Jürgen

**Gegenstand und Reichweite des Wettbewerbsrechtes im Eisenbahnbereich**

(Eisenbahn-Revue international, 2008, Nr. 2, 96-98) EN

Bei der Ausgestaltung des Eisenbahnwesens stehen sich zwei Denkschulen gegenüber: Die eine sieht ein ausreichendes Verkehrsangebot unter Berücksichtigung des Umweltschutzes als Staatsaufgabe im Rahmen von Gemeinwirtschaftlichkeit und von öffentlicher Daseinsvorsorge, d. h. als eine Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse. Die andere beruht auf dem Grundsatz einer offenen Marktwirtschaft mit freiem Wettbewerb und hat sich im Schienenverkehr bisher insbesondere über verschiedene EU-Richtlinien - zumindest in Ländern wie Deutschland - eher durchsetzen können. Der 1. Teil des Beitrages geht auf die Entwicklung des Wettbewerbs im deutschen Eisenbahnbereich ein, der heute vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA), von der Bundesnetzagentur (BNA) und von den allgemeinen Kartellbehörden überwacht wird. Der Beitrag wird in I0858044 zu Einzelfragen fortgesetzt.  
DB AG, I0857779



➤ Raynard, C.

**DB Schenker : du redressement à l'intermodalité**

(Rail (Le), Paris : IA Diffusion, 2008-06, N.146-147, P.16-20) FR

Présentation du processus de réforme des chemins de fer en Allemagne. Le marché y est ouvert depuis 1994 et la concurrence est réellement apparue au début des années 2000. Il existe actuellement plus de 300 entreprises ferroviaires privées qui opèrent dans le transport de marchandises. Après la filialisation de l'activité fret, devenue DB Cargo puis Railion et enfin DB Schenker en décembre 2007, des mesures ont été mises en place pour restructurer ce secteur d'activité. Progressivement le fret allemand s'est internationalisé.

*UIC017284*

**Greece – Grèce - Griechenland**

➤ **Fehlplanungen und Misswirtschaft bei der Griechischen Bahn**

(Eisenbahn-Revue international, 2011, Nr. 11, 532-535) DE

Das, was sich in den letzten Jahren bei den Griechischen Eisenbahnen OSE abgespielt hat - massive Fahrplanverkürzungen, Einstellung aller internationalen Verbindungen, faktische Stilllegung des Meterspurnetzes - ist nicht in erster Linie eine Folge des akuten Geldmangels und des damit verbundenen Sparzwangs. Sie sind vor allem eine Folge von jahrelanger Konzeptlosigkeit und Misswirtschaft. Im Beitrag werden die Fehlplanungen und die Misswirtschaft beschrieben, die dazu führten. Es wird vor allem auf die Situation auf der Strecke Athen-Thessaloniki sowie auf den Niedergang des Meterspurnetzes eingegangen, ferner auf den Unfall in Achladokampos (eine Zugentgleisung, die als Vorwand benutzt wurde, die Strecke zu schließen), auf die wenig Nutzen bringenden Modernisierungsprojekte in Nordgriechenland, auf die Bauruinen am neuen Knotenpunkt SKA, dem Abbau sanierter Meterspurstrecken und den zu teure Güterzugstrecken.

*DB AG, I1170868*

➤ **Greek Railways: poor planning and mismanagement**

(railway update, 2012, Nr. 1-2, 11-13) EN

Das, was sich in den letzten Jahren bei den Griechischen Eisenbahnen OSE abgespielt hat - massive Fahrplanverkürzungen, Einstellung aller internationalen Verbindungen, faktische Stilllegung des Meterspurnetzes - ist nicht in erster Linie eine Folge des akuten Geldmangels und des damit verbundenen Sparzwangs. Sie sind vor allem eine Folge von jahrelanger Konzeptlosigkeit und Misswirtschaft. Im Beitrag werden die Fehlplanungen und die Misswirtschaft beschrieben, die dazu führten. Es wird vor allem auf die Situation auf der Strecke Athen-Thessaloniki sowie auf den Niedergang des Meterspurnetzes eingegangen, ferner auf den Unfall in Achladokampos (eine Zugentgleisung, die als Vorwand benutzt wurde, die Strecke zu schließen), auf die wenig Nutzen bringenden Modernisierungsprojekte in Nordgriechenland, auf die Bauruinen am neuen Knotenpunkt SKA, dem Abbau sanierter Meterspurstrecken und den zu teure Güterzugstrecken. Deutsch erschienen in Eisenbahn-Revue international 11/2011, Bestellnummer I1170868.

*DB AG, I1270988*

**Hungary – Hongrie – Ungarn**

➤ Joo, F.

**Hungary presses for a new transport policy**

(International Railway Journal (IRJ), New York : Simmons-Boardman, 2012-06, Vol.52, N.6, P.39-41) EN

Der öffentliche Personenverkehr in Ungarn ist fortgesetzt defizitär und benötigt dringend eine Reformierung. Seit der Demokratisierung des Landes zu Beginn der 1990er Jahre wurden mehrere Versuche seitens Parlament und Verwaltung unternommen, durch Vorgaben an die Organisation der Verkehre, neue Preiskonzepte, Ausdünnung und Anpassung an den veränderten Bedarf des weitverzweigten und teils redundanten Verkehrsangebotes aus Eisenbahn-, Bus- und Straßenbahnverkehren sowie durch gesetzgeberische Einwirkung die Kosten zu senken und Einnahmen zu erhöhen. Die Kommunen sollen an der Finanzierung beteiligt werden und damit auch die Möglichkeit erhalten, die Fahrgeldeinnahmen zu verbessern durch Einflussnahme auf die alt hergebrachten hohen Rabatte bzw. Sonderpreis für viele Einrichtungen und Institutionen. Die EU beteiligt sich an der ebenfalls erforderlichen Erneuerung großer Teile der Infrastruktur.

*DB AG, I1273345 / UIC021611*

➤ Barrow, K.

**A fresh start for MAV ?**

(International Railway Journal (IRJ), New York : Simmons-Boardman, 2008-01, Vol.48, N.1, P.16-18) EN

Les chemins de fer hongrois connaissent une réforme avec la vente de la partie fret et la restructuration des autres services. C'est la réforme la plus importante de l'histoire de MAV. L'efficacité doit être améliorée et le parc rajeuni.

*UIC016597*

## Italy – Italie – Italien

➤ Briginshaw, D.

### Italy speeds into an uncertain future

(International Railway Journal (IRJ), New York : Simmons-Boardman, 2012-03, Vol.52, N.3, P.24-27) EN

Le nouveau gouvernement italien au pouvoir depuis novembre 2011 planifie des changements radicaux dans un secteur public plétorique; il cherche à libéraliser l'économie et réduire sa dette tout en relançant la croissance. Ces changements pourraient avoir des conséquences majeures dans le secteur ferroviaire.

UIC021355

## Moldova - Moldavie – Moldawien

➤ Ilie, E.

### "Moldovan Railways has to open the railway transport market to private operators": Interview with Mr. Vitalie Struna, General Manager of Moldovan Railways

(Railway Pro, Bucharest : Transport & Logistica, 2012-04, N.4, P.26-28) EN

UIC021497

## Netherlands – Pays-Bas - Niederlande

### ➤ Reshaping a complex network

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey : DVV Media UK, 2013-03, Vol.169, N.3, P.45-48) EN

UIC022493

➤ Swier, J.

### A business case in a nutshell

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey : DVV Media UK, 2012-04, Vol.168, N.4, P.64-66) EN

Aux Pays-Bas, la séparation verticale entre l'infrastructure et l'exploitation a rendu la gestion cohérente des activités ferroviaires plus complexe. La création d'un modèle de gestion unifié permet de clarifier les relations entre les coûts et le chiffre d'affaires et facilite la prise de décision pour les investissements futurs et l'exploitation.

UIC021440

## Norway – Norvège - Norwegen

➤ Olsen, Silvia J. ; et al.

### Regulering, kontrakt eller nettverk? : En drøfting av nye styringsinstrumenter i jernbanesektoren

(Règlement, contrat ou réseau ? Analyse des nouveaux instruments de gestion dans le secteur ferroviaire)

(Oslo : Transportøkonomisk Institutt, 2013-01, I-V, 50 P., ISBN 978-82-480-1409-6, Rapport 2013 :1249, ISSN 0808-1190) NO

The report discusses the governing of the Norwegian Railway sector in two scenarios: The current model and a tendering model. Addressing three theoretical approaches - regulations, contracts, or network - we formulate possible governing tools for the sector.

JBV

➤ Sondresen, Kjartan

### Privat versus statlig jernbane : En gjennomgang av den norske erfaringen og en drøfting av eierskap

(Ferroviaire privé ou public : examen de l'expérience norvégienne et discussion sur la propriété)

(Oslo : Universitetet i Oslo, 2008-01, I-IV, 55 P.) NO

Denne oppgaven ser på norsk jernbane, og drøfter argumenter for og mot statlig eierskap. Privatisering er både et politisk og teoretisk felt, og i denne oppgaven er fokuset hvordan eierskap i jernbanen kan analyseres i et økonomisk teoretisk perspektiv. Jernbanen fanger mange av de problemstillingene man finner i økonomisk teori og denne oppgaven, som mye av annen litteratur om emnet, trekker ingen konklusjoner på hvordan jernbanen burde organiseres. Den setter mange av argumentene i den teoretiske drøftingen av eierskap inn i en sammenheng hvor de kan sees opp mot hverandre, og gir et grunnlag for å analysere eierskap innen jernbanen. Oppgaven er delt inn i tre hovedkapitler; historie og økonomisk teori i jernbanen, et teoretisk rammeverk hvor en eierskaps modell presenteres og til slutt en analyse av norsk jernbane i lys av denne modellen.

Målsettingene innen jernbanen er to delte, og består av en politisk del og en fagetats del. Jernbanepolitikken setter føringer og mål for den politiske delen, departementets instruks og fag avdelinger bestemmer over en administrerende del. I 1996 ble NSB del opp i tre enheter som dannet bakgrunnen for dagens NSB AS, Jernbaneverket og Jernbanetilsynet. Oppgaven går igjennom enhetenes roller, og hvilke målsettinger de har.

I kapittel tre presenteres en modell som ser på løsningene til privat og statlig selskaper, i et marked med spesielle antakelser. Disse antakelsene har mange likheter med situasjonen i norsk jernbane. Modellen antar at: staten kjøper et

gode på vegne av samfunnet, det er et bytteforhold mellom kvalitet og kostnadseffektivitet ved produksjon av godet, godet blir kjøpt gjennom en ufullstendig kontrakt, konkurranse om produksjon er irrelevant, residuale rettigheter fører til forskjeller i eierformene og insentiv strukturer under privat og statlig eierskap forklares ut ifra residuale rettigheter. I kapittel fire analyseres jernbanen i lys av modellen. I Norge er erfaringene med privat jernbane små, og oppgaven bruker erfaringer fra privatiseringen i England. Engelsk jernbane ble privatisert i 1994, og har vært studert nøye frem til i dag. Bakgrunnen for privatiseringen i England blir forklart. I siste del av oppgaven ser vi på hvilke deler av jernbanen som ikke beskrives presist eller beskrives feil av modellen. Mange av antagelsene som ligger til grunn for resultatet i modellen hviler på forenklinger, og oppgaven drøfter elementer som er relevant for privatiseringsspørsmålet som modellen ikke fanger opp. Etter en gjennomgang av andre argumenter for eller mot privatisering summeres hensynene rundt privatisering opp i slutten av oppgaven.

JBV

### *Poland- Pologne - Polen*

➤ Kuczynski, R.

#### **The PKP family is working in harmony**

(European Railway Review, Brasted : Russell, 2008, Vol.14, N.3, P.57-61) EN

Le Groupe PKP existe depuis la restructuration de l'entreprise publique en 2001. Portrait de la maison mère PKP S.A. et de ses différentes filiales.

UIC017304

### *Roumania – Roumanie - Rumänien*

➤ Ilie, E.

#### **Private management, model in the restructuring of state-owned companies: Interview with the Romanian Minister of Transport and Infrastructure, Anca Boagiu**

(Railway Pro, Bucharest : Transport & Logistica, 2011-07, N.7, P.26-31) EN

UIC020758

➤ Lupulescu, A.

#### **CFR Marfa privatisation boosts cargo market competition**

(Club Feroviar, Bucharest : R & R Multimedia Communication, 2009-09, Vol.5, N.9, P.48-49) EN

Le ministre des transports roumain a annoncé que la privatisation de CFR Marfa interviendrait lorsque le contexte économique international mais aussi national serait plus favorable. En Roumanie, la privatisation est une préoccupation de tous les ministres des transports depuis 2003. Pourtant les analystes pensent qu'une telle initiative serait peu favorable pour l'Etat roumain, du fait que l'entreprise a déjà perdu 30% de parts de marché. CFR Marfa a lancé un vaste programme de réorganisation et a introduit de nouveaux services dans le but de regagner les parts de marché perdues. Il est également possible que cette annonce soit en fait une stratégie marketing de la part de l'opérateur national pour essayer de combattre la pression de plus en plus forte exercée par ses concurrents.

UIC018598

➤ Ilie, E.

#### **CFR SA on the verge of winter and disaster: Urgent reorganisation for saving the company**

(Club Feroviar, Bucharest : R & R Multimedia Communication, 2008-12, Vol.4, N.12, P.20-26) EN

UIC017829

➤ **1998-2008: 10 years of liberalisation**

(Club Feroviar, Bucharest : R & R Multimedia Communication, 2008-10, Vol.4, N.10, P.14-28) EN

Dossier sur les 10 ans de libéralisation des chemins de fer en Roumanie. Il contient en particulier une interview de Viorel Simut, premier directeur général de la nouvelle entreprise CFR SA.

UIC017596

## Russia – Russie - Russland

➤ Verkhovyykh, G. V.

### **Problemy pravogo regulirovaniya prigorodnogo zheleznodorozhnogo soobshheniya**

(Rechtliche Probleme bei der Regulierung des Personennahverkehrs)

(Zheleznodorozhny transport, 2012, Nr. 3, 37-41) RU

Der schienengebundene Personennahverkehr wird in 73 Städten der Russischen Föderation betrieben und umfasst den innerstädtischen Verkehr und den Verkehr ins Umland bis zu einer Entfernung von 200 Kilometern. Er hat in den vergangenen Jahren von der Reisendenzahl und der Verkehrsarbeit her im Gegensatz zum Fernverkehr zugenommen. Gleichwohl ist er defizitär und muss subventioniert werden. Die Quersubventionen aus dem Güterverkehr der Russischen Eisenbahnen (RZD) belasten deren Ergebnis insgesamt. Deshalb wurde ab 1. Januar 2011 der Personennahverkehr an Betreibergesellschaften übergeben, an denen auch staatliche Organe und private Investoren beteiligt sind. Die RZD bleiben Infrastrukturbesitzer. Im Beitrag diskutiert werden die daraus resultierenden rechtlichen Probleme und die Verantwortlichkeiten, die in einem Gesetz geregelt wurden. Von großer Bedeutung ist die Tarifgestaltung, um damit der sozialen Verantwortung gerecht zu werden.

DB AG, I1271836

➤ Yakunin, V.

### **Reforming Russia's railway network: final phase**

(European Railway Review, Brasted : Russell, 2011, Vol.17, N.3, P.53-56) EN

UIC020579

## Spain – Espagne - Spanien

➤ PALAO, M.C.

### **Un nuevo modelo para las infraestructuras ferroviarias. Adif se adapta al sistema europeo de cuentas**

(Un nouveau modèle pour l'infrastructure ferroviaire. ADIF correspond au système européen des comptes)

(Líneas del tren : Madrid, 2012-2013, décembre-janvier, N 58, P. 14 – 17) ES

L'année 2013 marque un changement pour 2013 ADIF. Cette date impliquera la mise en œuvre d'un nouveau modèle dans la gestion des infrastructures ferroviaires, ADIF divisera ses activités en deux sociétés distinctes. L'objectif est d'empêcher que la dette de l'entreprise ne se traduise dans le déficit de l'Etat, se conformant ainsi au nouveau système de comptabilité imposé pour Bruxelles.

FFE

➤ PUENTE, F

### **Calls for abolition of Renfe as Spain's rail budget faces cutbacks**

(IRJ. International Railway Journal : Cornwall, 2012, novembre, Vol. 52, N 11 P. 2, ISSN 2161-7376) EN

La Commission de la Concurrence espagnole a attaqué le gouvernement espagnol sur son programme de libéralisation du secteur ferroviaire, pour ce qu'il considère comme la portée lente de la dernière réforme et appelant à l'abolition complète de l'opérateur ferroviaire Renfe Operadora. Dans cette année ils auront à subir des pertes en intégrant FEVE l'opérateur des chemins de fer à voie étroite.

FFE

➤ Riedle, Hubert; Woker, Kaspar P.

### **Die spanische FEVE vor der Übernahme durch die RENFE**

(Eisenbahn-Revue international, 2012, Nr. 12, 622-624) DE

48 Jahre nach ihrer Gründung im Jahr 1965 wird die staatliche spanische Meterspurbahn "Ferrocarriles españoles de vía estrecha" (FEVE) als Teil des Sparprogramms der Regierung Rajoy zum 01.01.2013 in die bisher für Normal- und Breitspurnetz zuständigen RENFE Operadora (EVU) bzw. ADIF (EIU) eingegliedert. Das Sparprogramm betrifft auch andere öffentliche Dienstleistungen einschließlich den für den Güterverkehr relevanten Bergbau und es sind weitere eisenbahnrechtliche Reformen vorgesehen, u.a. eine forcierte Aufteilung der RENFE in Sparten und eine Liberalisierung des Schienenverkehrs. Die FEVE betreibt ein 1192 km langes Meterspurnetz im Norden Spaniens zwischen Ferrol in Galicien, Oviedo/Gijón (Asturien), Santander (Kantabrien sowie León in Kastilien und Bilbao im Baskenland. Auch die 17 km kurze Linie Cartagena - Los Nietos im Süden Spaniens gehört zum FEVE-Netz. Bekannt und erfolgreich ist das touristische Angebot mit Luxuszügen. Ursprünglich dienten FEVE-Linien als Transportweg für die Kohle- und Stahlindustrie, später Quarzsand-Transporte. Wegen abnehmenden Fahrgastzahlen (von 2006 bis 2011 von 11,2 auf 8,9 Millionen Fahrgäste) wurde beschlossen, den Betrieb zu rationalisieren und das Angebot bedarfsgerecht zu reduzieren. Einige Ausbauprojekte wurden redimensioniert bzw. gestoppt (z.B. einige Elektrifizierungsvorhaben), jedoch soll das bestehende Schienennetz vollständig erhalten bleiben.

DB AG, I1273634

➤ **Renfe prepares for competition**

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey : DVV Media UK, 2012-12, Vol.168, N.12, P.49-52) EN

Le marché du transport ferroviaire de voyageurs espagnol doit être ouvert à la concurrence le 31 juillet 2013. L'opérateur public, Renfe, doit quant à lui être restructuré en 4 entreprises, responsables de l'exploitation voyageurs, fret, de la maintenance du matériel roulant et du leasing des trains.

FFE / UIC022252

➤ **El Gobierno prepara una gran reforma del ferrocarril público estatal**

(Le gouvernement prépare une grande réforme du chemin de fer public)

(Via Libre, 2012, 1 vol. (2 p. / 112 Ko)) ES

Le conseil des ministres a décidé le 27 avril dernier, la mise en marche d'un nouveau modèle pour les infrastructures ferroviaires. Ce modèle, à, entres autres mesures l'intégration de Feve (chemins de fer à voies étroites) dans Renfe Operadora (parties opérations) et Adif (infrastructure).

SNCF GDW006864

<http://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=8809&cs=oper>

➤ Garicoix, M.

**Espagne. Le gouvernement organise la concurrence dans les services voyageurs**

(La Vie du rail : Paris, 2012, juin, n° 3366 P. 12) FR

Dans ce bref article sont décrites les intentions du gouvernement de l'Espagne pour libéraliser les services passagers. Au cours de l'année 2013 les lignes de banlieue pourront être gérées par des opérateurs privés et par la suite des lignes AVE et longue distance pourront également être exploitées par des opérateurs différents. Le gouvernement autorisera la concurrence aux franchises pour un meilleur prix, service ou confort.

FFE

*Sweden – Suède - Schweden*

➤ Jan-Eric Nilsson ; Roger Pyddoke ; Joakim Ahlberg

**Marknadsöppning – och sen? Samhällsekonomisk analys av förutsättningarna för en stärkt kollektivtrafik**

(Market opening – and then what? An economic analysis of preconditions for strengthening Sweden's public transport)

(Linköping: VTI, 2013, VTI rapport, 772, 42 P. ISSN 0347-6030) SE

Taxpayers and users pay about half the costs for local and regional public transport in Sweden. The subsidy is implemented by way of competitive tendering. The (regional) public transport authority (PTA) awards a contract to the bidder that is willing to provide pre-specified services at lowest cost. The difference between costs and ticket revenue is made up for by the subsidy.

The market for public transport, both bus and rail, was opened for entry in January 2012. Any fit, willing and able operator is entitled to provide services on a commercial basis. During the first year after market opening, little has happened. A direct bus service in the greater Stockholm region is one of a handful of entry examples. The report concludes that it is not reasonable to expect much further entry. The reason is that a commercial entrant has to compete with the existing service provider who only charges the customers for half the costs for running buses or trains. Under these circumstances there are probably very few examples where an entrant could offer a viable service in terms of price and quality

TRV

<http://www.vti.se/sv/publikationer/pdf/marknadsoppning--och-sen-samhallsekonomisk-analys-av-forutsattningarna-for-en-starkt-kollektivtrafik.pdf>

➤ Pyddoke, Roger

**Inträdeshinder och flaskhalsar för en öppen marknad för persontransporter på järnväg**

(Entry barriers and bottlenecks to an open market for rail passenger)

(Stockholm : Center for Transport Studies, 2012, CTS Working Paper, 2012 :6, 34 P.) SE

The purpose of this report is to assess the likelihood of expansion of supply from established or new operators in the Swedish passenger rail market, what may be hindrances to such developments and to analyze possible alternative measures to remove entry barriers or at least reduce their influence. Three major obstacles for expanded supply are identified. Firstly, the only a few passenger railway services Swedish are profitable. Secondly, all potential challengers emphasize the general uncertainties and high cost of acquiring rolling stock for the purpose of servicing new lines. Thirdly, several operators that have tried entering suggest that the process of allocating track capacity is time consuming and bureaucratic. For these hinders the report suggests that increased track charges are motivated and that this measure can alleviate some of the pressure on capacity. For the availability of rolling stock several measures are suggested, the most important perhaps being, the state giving guarantees for value loss.

TRV

[http://swopec.hhs.se/ctswps/abs/ctswps2012\\_006.htm](http://swopec.hhs.se/ctswps/abs/ctswps2012_006.htm)

➤ Alexandersson, Gunnar ; Hultén, Staffan ; Nilsson, Jan-Eric ; Pyddoke, Roger

**The liberalization of railway passenger transport in Sweden: outstanding regulatory challenges**

(Stockholm: Center for Transport Studies, 2012, CTS Working Paper, 2012 :5, 24 P.) EN

The purpose of this paper is to describe Sweden's recent reforms to open the railway passenger markets to entry, and to address four critical issues for the success of the reforms; the allocation of infrastructure capacity, the provision of maintenance and terminal facilities, the access to rolling stock and the provision of information and ticketing to travelers. The analysis shows that the legislation and regulatory tools that are needed to handle these challenges to a large extent remain to be developed.

TRV

[http://swopec.hhs.se/ctswps/abs/ctswps2012\\_005.htm](http://swopec.hhs.se/ctswps/abs/ctswps2012_005.htm)

➤ Vierth, Inge

**Uppföljning av avregleringen av godstrafiken på järnväg**

(Follow-up study of the deregulation of rail freight traffic)

Linköping: VTI, 2012, VTI rapport, 741, 81 P. ISSN 0347-6030) SE

Sweden, Germany, Great Britain and the Netherlands were among the first EU countries that deregulated their rail freight markets in the mid-1990s. In 2007 the international rail freight market was opened. Given that all EU countries have committed themselves to deregulate their rail markets both the Swedish and European perspective are addressed. The analysis of the Swedish market has been carried out by analysing research and investigating reports, statistics, operators' annual reports and interviews. The limited review for the other countries is based solely on literature and statistics. The market has been positively affected, although there are not several equal players. Real and threatening competition has contributed to improved cost efficiency and innovations. From about 2004, the market has become more international. It is necessary to analyse trends in various submarkets. The newly established operators run exclusively combined road/rail transports and system-transport, i. e. separated flows with relatively low risk levels. There are no major barriers to competition on the Swedish rail freight market. Several obstacles are related to cross-border transports. A major consolidation is going on on the rail freight market. There is reason to follow up the development in the market for rail freight traffic in Sweden and in Europe.

TRV

<http://www.vti.se/sv/publikationer/pdf/uppfoljning-av-avregleringen-av-godstrafiken-pa-jarnvag.pdf>

➤ Nilsson, Jan-Eric ; Pettersson, Stefan ; Pyddoke, Roger

**Strategi för Transportstyrelsens marknadstillsyn över järnvägssektorn**

(A strategy for the Swedish Transport Agency's oversight of the railway market)

(Linköping: VTI, 2010, VTI rapport, 679, 87 P. ISSN 0347-6030) SE

The purpose of this report is to analyse Transportstyrelsen's (the Swedish Transport Agency's) remit in its capacity as rail market regulator and the distribution of responsibilities between the government, Transportstyrelsen and infrastructure managers (in particular Banverket (the Swedish Rail Administration)) against the background of the forthcoming liberalisation of railway passenger transport. The most important observation is that the forthcoming liberalisation may lead to a need for expanded powers for Transportstyrelsen to oversee and intervene in parts of the railway markets in addition to railway undertakings and infrastructure managers. Furthermore the report observes that the procedures of establishing time tables will require a substantial development which in turn will require a developed competence in Transportstyrelsen oversight as well. It is also important to consider the connection between pricing of time table slots and the general pricing of track use. Concerning the management of the regulation we emphasise that it should aim at being predictable for the interested parties and to be transparent to a high degree. For this purpose we point to the importance of a clear policy and an open three year plan for the regulatory tasks.

<http://www.vti.se/sv/publikationer/pdf/strategi-for-transportstyrelsens-marknadstillsyn-over-jarnvagssektorn.pdf>

TRV

➤ Laval, P.

**Suède : des réformes qui font école en Europe**

(Vie du Rail (La), Paris : La Vie du Rail, 2010-04-28, N.3256, P.12-17) FR

Le 1er avril 2010, le gestionnaire d'infrastructure suédois, Banverket, est intégré dans une nouvelle autorité des transports, Trafikverket. Cette évolution fera-t-elle école ? Dès octobre 2010 la concurrence est libre pour les trains de voyageurs, comment cette arrivée de nouveaux opérateurs a-t-elle été préparée ? En outre, quelles seront les parts de marché des entreprises ferroviaires "historiques" ? Comment est géré actuellement le personnel qui a été fortement réduit lors des premières années de la réforme ? Quels sont les résultats du fret ferroviaire et comment est géré le transport de voyageurs (rapidité, fréquence, coût) ? L'ensemble de ces points sont évoqués dans l'article.

UIC019335

➤ **Effektiva transporter och samhällsbyggande - en ny struktur för sjö, luft, väg**

(Efficient transport and urban development - a new structure for sea, air, road and rail)

(Stockholm : Statens offentliga utredningar, 2009, SOU 2009:31, 220+329 P. ISSN 0375-250X ) SE

The government decided on 26 June 2008 to appoint a special investigator to identify and analyze certain activities and functions of the authorities in the transport sector, mainly in the Swedish Road Administration (Vägverket), the Swedish Rail Administration (Banverket), the Swedish Maritime Administration (Sjöfartsverket), Civil Aviation Authority (Luftfartsverket), National Public Transport Agency (Rikstrafiken), Swedish Institute for Transport and Communications Analysis (SIKA) Business Administration's National Railways (ASJ) and Rederinämnden.

TRV

<http://www.regeringen.se/sb/d/11344/a/123597>

➤ Nilsson, Jan-Eric et al

**Infrastrukturpolitik på samhällsekonomisk grund**

(Infrastructure policy on an economic basis)

(Linköping: VTI, 2009, VTI rapport, 654, 84 P. ISSN 0347-6030) SE

A government committee, Trafikverksutredningen, has commissioned VTI to review the national infrastructure policy regarding construction and maintenance of roads and railways as well as concerning policies to ascertain its appropriate use. Based on our review, recommendations are given relative to the appropriate organisation of a future infrastructure agency and the ways in which responsibilities for different types of decisions can be split between the political and administrative/agency level in order to enhance efficiency in the use of scarce resources. The report has also been published as Appendix 2 to the official committee report (SOU 2009:31).

<http://www.vti.se/sv/publikationer/pdf/infrastrukturpolitik-pa-samhallsekonomisk-grund.pdf>

TRV

➤ Alexandersson, Gunnar ; Hultén, Staffan

**The Swedish railway deregulation path**

(Review of Network Economics, Vol. 7, N. 1, 2008, P. 18-36) EN

This paper deals with railway deregulation and related reforms by means of a case study of Sweden, studying the 1988 split of railway infrastructure from operations and the subsequent steps of vertical and horizontal disintegration to a market characterized by decentralization and intra-modal competition. We also analyze the current market situation, in terms of the actors and their roles, and industrial organization measures. This assessment is used to discuss the sustainability of the current regulatory structure, concluding that although it seems more sustainable than in the past, regulators will sooner or later have to deal with some of its inconsistencies.

[http://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer\\_001501\\_001600/Publikation\\_001508/The\\_Swedish\\_Railway\\_Deregulation\\_Path.pdf](http://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer_001501_001600/Publikation_001508/The_Swedish_Railway_Deregulation_Path.pdf)

TRV

## Switzerland – Suisse - Schweiz

➤ MAIER-GYOMLAY J.

**Learning lessons from Switzerland: a BLS perspective**

(Railway gazette international, 2013-01-01, vol. 169, n° 1, p. 36-40 (5 p. / 2.2 Mo), ill., schéma, en ligne) EN

Conçu autour des principes de durabilité financière, facilité d'utilisation, haute qualité de service et le soutien public, le modèle ferroviaire suisse actuel offre un mélange entre libéralisation et intégration. Cela a donné lieu à des bénéfices mais à aussi révélé des zone nécessitant plus d'attention. Un exemple qui pourrait servir de guide pour la politique ferroviaire européenne.

SNCF GDW011281 / UIC022316

## Turkey – Turquie - Türkei

➤ **Reform is gathering pace**

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey : DVV Media UK, 2013-05, Vol.169, N.5, P.76-78) EN

Avec un régulateur ferroviaire et une autorité de sécurité indépendante déjà en place, le marché ferroviaire turc se prépare à l'arrivée de la concurrence, une fois que le parlement aura ratifié la législation sur la libéralisation.

UIC022652

➤ Ahi, T. ; Geitz, W-D.

**Vertical separation on the horizon**

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey : DVV Media UK, 2012-03, Vol.168, N.3, P.57-60) EN

Le gouvernement turc a voté une loi qui ouvre la voie à la restructuration des chemins de fer, TCDD. Cette réforme devrait permettre aux chemins de fer turcs de se focaliser sur la politique commerciale et de tirer le meilleur parti des niveaux d'investissements dans les infrastructures qui sont sans précédents.

UIC021350

➤ **On the fast track to reform**

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey : DVV Media UK, 2009-02, Vol.165, N.2, P.53-55) EN

La modernisation du réseau des chemins de fer turcs se poursuit avec la construction de nouvelles lignes. Dans le même temps un projet de loi, présenté au gouvernement en 2008, prévoit de restructurer le secteur ferroviaire pour introduire la concurrence entre les opérateurs.

UIC018006

*United Kingdom – Royaume-Uni – Vereinigtes Königreich*

➤ McNulty, Roy

**How do we ensure we get Value for Money in the UK rail industry?**

(Modern Railways, 2012, Nr. 764, 51-53) EN

Während die britischen Eisenbahnen auf ein beachtliches Wachstum bei Verkehrsleistung, Kundenzufriedenheit und Sicherheit zurückblicken können, blieben die Kosten je Personenkilometer praktisch konstant, obwohl andere Wirtschaftszweige durch Privatisierung Kostenvorteile von 20-30 % erreichen konnten. Gleichzeitig liegen die Infrastrukturkosten etwa 40 % über dem Niveau anderer europäischer Staaten. Der Verfasser spricht sich vor diesem Hintergrund für grundlegende Reformen aus, unter anderem bei der Regulierung, der Vergabe von Verkehrsverträgen und damit verbundenen Anreizen, Tarifen sowie den rechtlichen Rahmenbedingungen. Eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen rundet den Katalog von Vorschlägen ab, mit dem Einsparungen bis zu 30 % erreicht werden könnten.

DB AG, I1272958

➤ Barrow, K.

**Can decentralisation pull Britain's railways into line ?**

(International Railway Journal (IRJ), New York : Simmons-Boardman, 2012-04, Vol.52, N.4, P.22-25) EN

En mars 2012, le gouvernement britannique a publié son Command Paper, document d'orientation de la politique ferroviaire. La réforme qui doit être mise en oeuvre prévoit de réduire les coûts de 3,5 milliards de £ d'ici à la fin de la décennie.

*Seit der Privatisierung der Britischen Eisenbahn Mitte der 90er Jahre sind die Kosten weitaus stärker gestiegen als die Verkehrsleistung, wodurch das britische Eisenbahnnetz eines der teuersten Europas geworden ist. In einem "command paper" (Parlamentsvorlage) des Verkehrsministers wird dargelegt, wie durch Änderung des Systems des Managements, der Finanzierung und der Vergabe von Verkehrsleistungen an Franchisenehmer signifikante Einsparungen erzielt werden sollen. Die Industrie, die Verkehrsgesellschaften und der Netzbetreiber sollen dazu angeregt werden, effizientere Formen der Zusammenarbeit zu entwickeln. Hierzu soll auch die Leitungsstruktur des Netzbetreibers angepasst und mehr in so genannte Routen dezentralisiert werden, um die Steuerung und Weiterentwicklung der Infrastruktur näher am Marktbedarf auszurichten.*

DB AG, I1273328 / UIC021428

➤ **ROSCOs: McNulty rejects Competition Commission findings**

(Modern railways, Hersham, Surrey : Ian Allan, 2011-05, Vol.68, N.752, P.26-27) EN

UIC020664

➤ **McNulty reforms: eight years to save the railway**

(Modern railways, Hersham, Surrey : Ian Allan, 2011-05, Vol.68, N.752, P.26-27) EN

UIC020663

➤ Ford, R.

**McNulty report: a strange mixture**

(Modern railways, Hersham, Surrey : Ian Allan, 2011-05, Vol.68, N.752, P.22-24) EN

UIC020662

➤ **McNulty's reforms: easier said than done**

(Modern railways, Hersham, Surrey : Ian Allan, 2011-05, Vol.68, N.752, P.4-5) EN

UIC020661

➤ **NR on the route to devolution**

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey : DVV Media UK, 2011-06, Vol.167, N.6, P.52) EN

Im Mai 2011 wurde in Großbritannien die vom Verkehrsministerium in Auftrag gegebene Studie "Rail value for money" (etwa: "Verbesserung des Preis-Leistungs-Verhältnisses bei der Bahn") vorgestellt, mit der die Kostenstrukturen im Bahnsektor untersucht und Wege zur Effektivitätssteigerung ermittelt werden sollten. Diese Studie hat ergeben, dass die Kosten pro Fahrgast und Kilometer in Großbritannien (inflationsbereinigt) in den letzten 15 Jahren trotz erheblich gestiegener Fahrgastzahlen nicht gesunken sind und außerdem ebenso wie die Fahrpreise und die aufgewandten Steuergelder auch im europäischen Vergleich hoch ausfallen. Dies wird nicht zuletzt auf die Kompetenzverteilung zwischen Staat und Bahnindustrie zurückgeführt, die durch eine "Rail Delivery Group" aus hochrangigen Bahnvertretern verbessert werden soll. Weiterhin befürwortet die Studie die Dezentralisierung beim Infrastrukturbetreiber Network Rail, durch die mehr Zuständigkeiten auf das regionale Management verlagert werden.

DB AG, I1169912 / UIC020611



➤ Ford, R.

**Railway restructuring: McNulty genuinely radical**

(Modern railways, Hershaw, Surrey : Ian Allan, 2011-03, Vol.68, N.750, P.16-22) EN

Cet article présente l'étude menée par le consultant LEK en complément de l'étude "Rail Value for Money" menée par Roy McNulty à la demande du Secrétaire d'Etat aux Transports. L'étude LEK porte sur la restructuration des chemins de fer britannique et fait des recommandations pour améliorer leur gestion.

*UIC020294*

➤ Nelson, John

**Privatisation: past and future - Britain's railways, the next generation**

(Modern Railways, 2010, Nr. 737, 52-55) EN

In einem Vortrag gab John Nelson, Vorsitzender von First Class Partnerships, einen Überblick über die Privatisierung der britischen Eisenbahn. Nach der teilweisen Privatisierung von 1994 führte ein Regierungswechsel 1997 zu einer (zunächst) gesunden staatlichen Regulierung. Zwischen Kundenorientierung und dem Versagen des EIU Network Rail stieg der Zuschussbedarf auf heute rund 5 Milliarden Britische Pfund pro Jahr an. Gleichzeitig sind Verbesserungen bei Fahrgastzahlen, Kundenzufriedenheit, Sicherheit und Flottenalter zu verzeichnen. Eine Reihe von Reformen sei für die Zukunft nötig, um die Erfolgsgeschichte weiterzuschreiben.

*DB AG, I1068214*

➤ **Network Rail governance: change is inevitable**

(Modern railways, Hershaw, Surrey : Ian Allan, 2009-10, Vol.66, N.733, P.29-31) EN

*UIC018623*

➤ Ford, Roger

**Hard times are getting harder - Has Network Rail got a 'thriff' mode?**

(Modern Railways, 2009, Nr. 729, 27-30) EN

Im britischen Staatshaushalt ist mit spürbaren Einschnitten zu rechnen. Die Investitionen in das Schienennetz scheinen durch einen festen Fünfjahresplan bis 2014 abgesichert. Eine Eingriffsmöglichkeit wäre, das definierte EIU-Leistungsniveau zu senken. Daneben könnten Kostensteigerungen durch Zinserhöhungen aufgrund politischer Entscheidungen entstehen. Im Zuge der "Cap & Collar"-Regulierung könnten darüber hinaus Verluste der Verkehrsunternehmen in Teilen auf öffentliche Kassen abgewälzt werden. Weitere Sparmöglichkeiten bestehen für den kommenden Fünfjahreszeitraum (ab 2014).

*DB AG, I0965543*

➤ Swift, John

**Reflections on revolutions in the railways - The first Rail Regulator, John Swift QC, advocated longer franchises and liberalising the market in a lecture to the Railway Study Association**

(Modern Railways, 2009, Nr. 725, 58-62) EN

Die durch den "Railways Act" von 1993 eingeleitete Eisenbahnprivatisierung in Großbritannien wird vielfach als Misserfolg gesehen. Verkehrsleistungen werden dabei durch den Staat weitgehend als Franchise-Verträge an zahlreiche "Train Operating Companies" (TOCs) vergeben, die zur Zusammenarbeit verpflichtet sind. Die Infrastruktur wird dagegen von einem EIU (Network Rail) betrieben, dessen Haushalt und Ziele in Fünf-Jahres-Plänen durch die Politik fortgeschrieben werden. In Politikkreisen wird dieses Regulierungsmodell, bei dem Monopole vermieden, der Wettbewerb gefördert, die Qualität erhöht und Subventionen minimiert werden sollen, heute weitgehend als Erfolg betrachtet. Es führte zu massiven Fahrgastzuwächsen - weit über dem Erwartungswert des BIP-Wachstum hinaus - deutlich gestiegenen Marktanteilen der Eisenbahn, aber auch zu höherer Sicherheit, Zuverlässigkeit und Kapazität. Ein Nachteil liegt in nur schwach ausgeprägten Innovationsanreizen, aber auch eine längere Laufzeit der Franchiseverträge scheint diskussionswürdig. Zu den Geburtsfehlern zählten anfangs ferner ein zu schneller Wechsel von Staats- zu Privatbahnen, fehlende Vorgaben durch die Politik, mangelndes Wissen über den Zustand des Netzes (Hatfield-Unglück u. a.) sowie Managementfehler einiger TOCs. Nach anfänglichen Misserfolgen wurde ab 1997 zeitweise sogar eine Wiederverstaatlichung diskutiert. Heute nimmt die Regierung wieder eine wichtige Rolle ein, die möglicherweise zu stark ist, um Innovation und Fortschritt zu behindern. Eine gezielte Deregulierung des Marktes scheint erstrebenswert.

*DB*

*AG,*

*I0963741*

## Ukraine

➤ Petrenko, E.

**Zustand und Entwicklungsperspektiven des Eisenbahnwesens der Ukraine unter den Bedingungen der durchzuführenden Reform**

(Zeitschrift der OSShD, Warszawa : Komitee der Organisation für die Zusammenarbeit der Bahnen, 2009, Vol.52, N.4-5, P.23-29) DE ; RU

*UIC018619*

➤ Golovach, K.

**UZ on the path to renewal**

(Railway Gazette International, Sutton, Surrey : DVV Media UK, 2008-04, Vol.164, N.4, P.239-242) EN

Les chemins de fer ukrainiens ont commencé le renouvellement de leur matériel roulant et la modernisation de leur infrastructure afin de répondre à la hausse du trafic et aux exigences croissances de ses clients. Ils cherchent à attirer les investissements privés mais cela ne se fera pas sans une réforme structurelle.

*UIC016976*

## The Documentation Centres / Les centres de documentation / Die Dokumentationszentren

➤ **DB Kommunikationstechnik GmbH**  
Medien und Kommunikationsdienste  
IuD (Information und Dokumentation) Bahn  
Kriegsstraße 136  
D-76133 Karlsruhe  
Allemagne  
Tél : + 49 721 938 1458  
Fax : + 49 721 938 1370  
E-mail : [dbselect@deutschebahn.com](mailto:dbselect@deutschebahn.com)

➤ **FFE – Fundacion de los Ferrocarriles Españoles**  
Museo del Ferrocarril de Madrid  
Biblioteca Ferroviaria  
Paseo de las Delicias, 61  
E-28045 Madrid  
Spain  
Tel: + 34 91 506 81 77  
E-mail : [acabanes@ffe.es](mailto:acabanes@ffe.es)

➤ **JBV -- Jernbaneverket**  
Biblioteket (The Library)  
PO Box 788 Sentrum  
N-0106 Oslo  
Norway\*  
Tel: + 47 22 45 54 92  
Fax: + 47 22 45 54 99  
E-mail: [bibl@jbv.no](mailto:bibl@jbv.no)

➤ **SNCF Société Nationale des Chemins de fer Français**  
Stratégie Innovation Recherche et Régulation  
Service Archives Documentation (SARDO)  
5 rue Francis de Présenssé SAINT-DENIS  
F-93210 Saint-Denis  
France  
Tel: + 33 1 80 60 69 69  
E-mail: [documentation.cdi@sncf.fr](mailto:documentation.cdi@sncf.fr)

➤ **SNCF Société Nationale des Chemins de fer Français**  
Centre de documentation H C0.021  
Rue de France 85 - Section 80 1  
B-1060 Bruxelles  
Belgium  
Tel: + 32 2 525 22 41  
Fax: + 32 2 525 22 46  
E-mail: [doccenter@b-holding.be](mailto:doccenter@b-holding.be)

➤ **UIC – Union Internationale des Chemins de fer**  
Centre de Documentation  
16 rue Jean Rey  
F-75015 Paris  
France  
Tél : + 33 1 44 49 22 71/73  
Fax : + 33 1 44 49 22 79  
E-mail : [doc@uic.org](mailto:doc@uic.org)

## Satisfaction Survey

*This bibliography was produced by the member documentation centres of the UIC Documentation Group. We hope you find it useful for your work.*

*To help us learn more about you and your expectations, please take a few minutes to answer the questionnaire below.*

- What is the name of the bibliography you have just consulted?

.....

- How did you find out about our product?

From the UIC website.....

From a railway documentation centre .....

Through a colleague.....

By some other means.....

- Please state which

- In what form did you access this bibliography?

Paper document .....

File downloaded from the Internet.....

- Is this the first time you have consulted one of our bibliographies?

Yes  No

- Are you satisfied with the layout of this bibliography?

Yes  No

- Do you have any suggestions for improvements to the layout?

.....

.....

- Are you satisfied with the contents of the bibliography?

Yes  No

- Do you have any suggestions for improvements to the contents?

.....

.....

- Do you have any suggestions as to the topics covered by these bibliographies?

.....

.....

- Who are you?

Student.....

Researcher.....

Documentalist / librarian.....

Railway undertaking / infrastructure manager staff.....

Consultant.....

Other.....

Please specify.....

- What country do you work in?

.....



Please send this questionnaire back to : UIC –Centre de Documentation  
16, rue Jean Rey  
F-75015 Paris  
France  
Fax : +33 1 44 49 22 79  
Email : [doc@uic.org](mailto:doc@uic.org)

## Enquête de satisfaction

*Vous avez entre les mains une bibliographie établie par les centres de documentation membres du Groupe Documentation de l'UIC. Nous espérons qu'elle vous a été utile dans votre travail.*

*Afin de mieux vous connaître et de mieux cerner vos attentes, nous vous remercions de prendre quelques minutes pour répondre à ce questionnaire.*

- Quel est le nom de la bibliographie que vous venez de consulter ?

.....

- Comment avez-vous découvert notre produit ?

Sur le site Internet de l'UIC.....

Dans un centre de documentation ferroviaire .....

Par un collègue .....

Par un autre biais.....

Préciser lequel .....

- Sous quelle forme avez-vous eu accès à cette bibliographie ?

Document papier .....

Fichier téléchargé sur Internet.....

- Est-ce la première fois que vous consultez une de nos bibliographies ?

Oui  Non

- Etes-vous satisfait de la forme de cette bibliographie ?

Oui  Non

- Avez-vous des suggestions à formuler pour améliorer la forme de cette bibliographie ?

.....

.....

- Etes-vous satisfait du contenu de cette bibliographie ?

Oui  Non

- Avez-vous des suggestions à formuler pour améliorer le contenu de cette bibliographie ?

.....

.....

- Avez-vous des suggestions sur les thèmes abordés par ces bibliographies

.....

.....

- Qui êtes-vous ?

Etudiant.....

Chercheur .....

Documentaliste / Bibliothécaire.....

Salarié d'une entreprise ferroviaire / d'un gestionnaire d'infrastructure.....

Consultant.....

Autre .....

Préciser.....

- Dans quel pays travaillez-vous ?

.....



Merci de renvoyer ce questionnaire à : UIC –Centre de Documentation  
16, rue Jean Rey  
F-75015 Paris  
France  
Fax : +33 1 44 49 22 79  
Email : [doc@uic.org](mailto:doc@uic.org)

## Bewertungsbogen

Sie haben Literaturhinweise erhalten, die von den der UIC-Dokumentationsgruppe angehörenden Dokumentationszentren erstellt wurden. Wir hoffen, dass sie für Ihre Arbeit von Nutzen sind.  
Um Sie und Ihre Erwartungen besser zu kennen, möchten wir Sie bitten, sich ein paar Minuten Zeit für die Beantwortung dieses Fragebogens zu nehmen. Wir bedanken uns!

- Welches ist der Name der Ausgabe der Literaturhinweise, die Sie gerade benutzt haben?  
.....
- Wie haben Sie unser Produkt gefunden?  
Auf der UIC-Website.....   
In einem Dokumentationszentrum der Bahnen .....   
Durch eine(n) Kollegen/in .....   
Auf andere Art und Weise .....   
Bitte näher erläutern .....
- In welcher Form haben Sie Zugriff auf diese Literaturhinweise?  
Papierdokument.....   
Elektronische Datei aus dem Internet .....
- Benutzen Sie unsere Literaturhinweise zum ersten Mal?  
Ja   
Nein
- Sind Sie mit der Form dieser Literaturhinweise zufrieden?  
Ja   
Nein
- Ihre Vorschläge zur Verbesserung der Form dieser Literaturhinweise:  
.....  
.....
- Sind Sie mit dem Inhalt dieser Literaturhinweise zufrieden?  
Ja   
Nein
- Ihre Vorschläge zur Verbesserung des Inhalts dieser Literaturhinweise:  
.....  
.....
- Ihre Vorschläge zu den in diesen Literaturhinweisen angesprochenen Themen:  
.....  
.....
- Angaben zu Ihrer Person:  
Student/in .....   
Wissenschaftler/in .....   
Dokumentalist/in / Bibliothekar/in .....   
Angestellte(r) eines EVU / Infrastrukturbetreibers.....   
Consultant .....   
Sonstiges .....   
Bitte näher erläutern.....
- In welchem Land arbeiten Sie?  
.....



Bitte senden Sie das Bewertungsbogen zurück an: UIC – Dokumentationszentrum  
16, rue Jean Rey  
F-75015 Paris France  
Fax: + 33 1 44 49 22 79  
Email: [doc@uic.org](mailto:doc@uic.org)