Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/2138

7.8.2024

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2024/2138 DER KOMMISSION

vom 18. Juli 2024

über die Anwendbarkeit des Artikels 34 der Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates auf den kommerziellen Schienenpersonenverkehr in Schweden

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2024) 4998)

(Nur der schwedische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Funktionsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG ([1]), insbesondere auf Artikel 35 Absatz 3,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für öffentliche Aufträge,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. SACHVERHALT

1.1. Der Antrag

(1) Am 13. Dezember 2019 übermittelte die SJ AB (im Folgenden „Antragstellerin“ oder „SJ“) der Kommission einen Antrag nach Artikel 35 Absatz 1 der Richtlinie 2014/25/EU (im Folgenden „ursprünglicher Antrag“). Der Antrag steht im Einklang mit den Bestimmungen in Artikel 1 Absatz 1 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2016/1804 der Kommission ([2]).

(2) Am 2. Juli 2020 erließ die Kommission den Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1193 ([3]) gemäß Artikel 35 Absatz 3 der Richtlinie 2014/25/EU. In Artikel 1 des Durchführungsbeschlusses wurde festgestellt, dass die Richtlinie 2014/25/EU nicht für Aufträge gilt, die von Auftraggebern vergeben werden, um die Ausübung von Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienenpersonenverkehrsdiensten nach Maßgabe eines Vertrags über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Hoheitsgebiet Schwedens zu ermöglichen. In Artikel 2 des Durchführungsbeschlusses wurde festgestellt, dass die Richtlinie 2014/25/EU weiterhin für Aufträge gilt, die von Auftraggebern vergeben werden, um Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Erbringung kommerzieller Schienenpersonenverkehrsdienste im Hoheitsgebiet Schwedens zu ermöglichen.

([1]) ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 243.
([2]) Durchführungsbeschluss (EU) 2016/1804 der Kommission vom 10. Oktober 2016 über die Durchführungsmodalitäten für die Anwendung der Artikel 34 und 35 der Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste (ABl. L 275 vom 12.10.2016, S. 39).
([3]) Durchführungsbeschluss (EU) 2020/1193 der Kommission von 2. Juli 2020 über die Anwendbarkeit des Artikels 34 der Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates auf den Schienenpersonenverkehr in Schweden (ABl. L 262 vom 12.8.2020, S. 18).

(3) Die Antragstellerin beantragte beim Gericht die Nichtigerklärung von Artikel 2 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/1193. Am 1. Februar 2023 erklärte das Gericht in der Rechtssache T-659/20 Artikel 2 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/1193 wegen Missachtung des Anspruchs auf rechtliches Gehör für nichtig. Am 22. Dezember 2023 reichte SJ einen geänderten und aktualisierten Antrag ein, den die Kommission im Einklang mit Artikel 35 Absatz 4 der Richtlinie 2014/25/EU ([4]) bearbeitet.

(4) Der geänderte und aktualisierte Antrag betrifft die Vergabe von Aufträgen durch einen Betreiber kommerzieller Schienenpersonenverkehrsdienste in Schweden. Die Vergabe von Aufträgen durch regionale öffentliche Verkehrsbehörden, nationale öffentliche Verkehrsbehörden oder andere Behörden soll jedoch nicht Gegenstand des Antrags sein ([5]).

(5) Nach Kapitel 3 Abschnitt 24 des schwedischen Gesetzes über die Vergabe öffentlicher Aufträge im Versorgungssektor ([6]) können Auftraggeber Anträge gemäß Artikel 34 der Richtlinie 2014/25/EU stellen. Die Antragstellerin ist Auftraggeberin im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 der Richtlinie 2014/25/EU und übt eine Tätigkeit im Zusammenhang mit dem Betrieb von Netzen zur Versorgung der Allgemeinheit mit Verkehrsleistungen per Eisenbahn im Sinne des Artikels 11 der genannten Richtlinie aus.

(6) Dem Antrag ist keine mit Gründen und Belegen versehene Stellungnahme einer unabhängigen nationalen Behörde beigefügt, die für die betreffenden Tätigkeiten zuständig ist.

(7) Gemäß Anhang IV Nummer 1 der Richtlinie 2014/25/EU muss die Kommission innerhalb von 105 Arbeitstagen (d. h. innerhalb einer Frist von 90 Arbeitstagen, wenn der freie Zugang zu einem bestimmten Markt auf der Grundlage von Artikel 34 Absatz 3 als gegeben angesehen wird, die um 15 Arbeitstage verlängert wird, wenn dem Antrag keine mit Gründen und Belegen versehene Stellungnahme einer für die betreffende Tätigkeit zuständigen unabhängigen nationalen Behörde beigefügt ist) einen Durchführungsbeschluss über den Antrag erlassen. Die ursprüngliche Frist für die Änderung und Aktualisierung des Antrags lief am 6. Juni 2024 ab ([7]).

(8) Die Kommission führte am 7. Februar 2024 eine Telefonkonferenz mit Vertretern der Antragstellerin durch. Am 1. März 2024 richtete die Kommission ein Auskunftsersuchen an die schwedischen Behörden; die Antwortfrist endete am 15. März 2024. Die Antwort ging am 22. März 2024 ein. Am 15. April 2024 richtete die Kommission ein Auskunftsersuchen an SJ; die Antwortfrist endete am 17. April 2024. Die Antwort ging am 14. Mai 2024 ein. Am 3. Juni 2024 richtete die Kommission ein weiteres Auskunftsersuchen an SJ; die Antwortfrist endete am 7. Juni

([4]) SJ wendet sich derzeit in der Rechtssache T-427/23 gegen den im Schreiben der Kommission vom 20. März 2023 an die Antragstellerin dargelegten Standpunkt der Kommission, dass ein neuer aktualisierter Antrag mit aktuellen Marktdaten erforderlich sei, der den vorherigen Antrag ersetzt, damit die Kommission dem Urteil des Gerichts in der Rechtssache T-659/20 nachkommen und einen neuen Durchführungsbeschluss über die Anwendbarkeit des Artikels 34 der Richtlinie 2014/25/EU erlassen könne. Am 30. März 2023 antwortete die Antragstellerin, dass die Nichtigerklärung von Artikel 2 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/1193 weder die Nichtigerklärung des Antrags der Antragstellerin auf eine Ausnahme noch des gesamten Verfahrens vor Erlass des für nichtig erklärten Beschlusses nach sich ziehe. Nach Ansicht der Antragstellerin hätte die Kommission zwecks Umsetzung des Urteils in der Rechtssache T-659/20 entweder ohne Berücksichtigung der von der Kommission erhobenen Daten (zu denen die Antragstellerin nicht gehört worden war, was zur Nichtigerklärung in der Rechtssache T-659/20 führte) oder, hilfsweise, unter gebührender Berücksichtigung der von der Antragstellerin nach Mitteilung der Preisdaten vorgelegten Ausführungen einen neuen Durchführungsbeschluss erlassen müssen, mit dem der für nichtig erklärte Durchführungsbeschluss in Bezug auf kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste geändert wird. Am 10. Mai 2023 antwortete die Kommission auf das Schreiben der Antragstellerin und wies unter anderem darauf hin, dass eine nach Artikel 34 der Richtlinie 2014/25/EU gewährte Ausnahme für alle künftigen Ausschreibungen nach deren Erlass gilt und dass daher der Grundsatz „tempus regit actum“ Anwendung findet und der neue Beschluss der gegenwärtigen Situation auf dem Markt bzw. den Märkten für kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste in Schweden Rechnung tragen und sich auf die neuesten für die letzten Jahre (d. h. 2019 bis 2022) verfügbaren Informationen stützen muss. Schließlich forderte die Kommission die Antragstellerin auf, ihren früheren Antrag und ihre anschließenden Eingaben durch aktuelle Informationen zu den darin aufgeführten Elementen zu ergänzen. Die Antragstellerin wurde ferner aufgefordert, alle Bemerkungen und Ansichten vorzubringen, die sie für die Bewertung dieser Daten als relevant erachte, sowie eine aktualisierte Stellungnahme der nationalen Wettbewerbs- oder Regulierungsbehörde vorzulegen, falls sie dies für erforderlich halte. In dem Schreiben vom 10. Mai 2023 wurde darauf hingewiesen, dass die Kommission nach Erhalt all dieser zusätzlichen Informationen das Verfahren mit derselben zeitlichen Planung wie bei einem neuen Antrag einleiten werde.

([5]) Siehe Antrag, Absatz 30.

([6]) Lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna.

([7]) ABl. C, C/2024/2795, 19.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2795/oj.

2024. Die Antwort ging am 24. Juni 2024 ein. Gemäß Anhang IV Nummer 2 der Richtlinie 2014/25/EU wird die Überprüfungsfrist im Falle verspäteter oder unvollständiger Antworten für die Dauer zwischen dem Ende der im Auskunftsersuchen festgesetzten Frist und dem Eingang der vollständigen und korrekten Informationen unterbrochen. Folglich läuft die Frist für den Erlass des Beschlusses der Kommission am 22. Juli 2024 ab.

1.2. **Die Antragstellerin**

(9) Die Antragstellerin ist ein öffentliches Unternehmen, das zu 100 % im Eigentum des schwedischen Staates steht und im Jahr 2001 als einer von sechs im Zuge der Aufteilung und Privatisierung des ehemaligen staatlichen Eisenbahnunternehmens Affärsverket Statens Järnvägar gebildeten Geschäftsbereichen gegründet wurde. Die Antragstellerin ist im Bereich des Schienenpersonenverkehrs tätig.

(10) Das Geschäftsmodell von SJ beruht auf zwei Säulen: Erbringung kommerzieller Schienenverkehrsdienste unter ihrer eigenen Marke (Gegenstand des vorliegenden Beschlusses) und Erbringung von Schienenverkehrsdiensten, die von regionalen und nationalen öffentlichen Verkehrsbehörden entweder unter deren Marke oder unter der Marke der Beschaffungsstelle beschafft werden (Gegenstand des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/1193) ([8]).

2. **RECHTSRAHMEN**

(11) Die Richtlinie 2014/25/EU gilt für die Vergabe von Aufträgen zur Ausübung von Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Bereitstellung oder dem Betreiben von Netzen zur Versorgung der Allgemeinheit mit Verkehrsleistungen per Eisenbahn, automatischen Systemen, Straßenbahn, Trolleybus, Bus oder Seilbahn, sofern die Tätigkeiten nicht gemäß Artikel 34 der genannten Richtlinie ausgenommen sind.

(12) Nach Maßgabe von Artikel 34 der Richtlinie 2014/25/EU fallen Aufträge, die die Ausübung einer richtlinienrelevanten Tätigkeit ermöglichen sollen, nicht unter die Richtlinie, wenn der betreffende Mitgliedstaat oder die betreffenden Auftraggeber nachweisen können, dass diese Tätigkeit unmittelbar dem Wettbewerb auf Märkten ausgesetzt ist, die in dem Mitgliedstaat, in dem die Tätigkeit ausgeübt wird, keiner Zugangsbeschränkung unterliegen. Ob eine Tätigkeit unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt ist, wird anhand objektiver Kriterien festgestellt, wobei die besonderen Merkmale des betreffenden Sektors zu berücksichtigen sind ([9]). Dieser Bewertung sind jedoch gewisse Grenzen gesetzt durch die kurzen Fristen und dadurch, dass sie sich auf die der Kommission vorliegenden Informationen — die aus bereits verfügbaren Quellen stammen oder im Zuge der Anwendung von Artikel 35 beschafft wurden — stützen muss und nicht durch zeitaufwendigere Methoden, wie etwa öffentliche Anhörungen, die an die beteiligten Wirtschaftsteilnehmer gerichtet sind, ergänzt werden kann ([10]). Die volle Anwendung des Wettbewerbsrechts bleibt folglich von der im Rahmen der Richtlinie 2014/25/EU vorgesehenen Möglichkeit einer Bewertung, inwieweit eine Tätigkeit dem unmittelbaren Wettbewerb ausgesetzt ist, unberührt ([11]).

(13) Der Zugang zu einem Markt gilt als frei, wenn der betreffende Mitgliedstaat die einschlägigen Rechtsvorschriften der Union, durch die ein bestimmter Sektor oder ein Teil davon für den Wettbewerb geöffnet wird, umgesetzt hat und anwendet. Diese Rechtsvorschriften sind in Anhang III der Richtlinie 2014/25/EU aufgeführt.

(14) Ob eine Tätigkeit unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt ist, sollte anhand verschiedener Indikatoren beurteilt werden, von denen keiner für sich genommen notwendigerweise den Ausschlag gibt. In Bezug auf den von diesem Beschluss betroffenen Markt stellen die Marktanteile ein Kriterium dar, das neben anderen Kriterien (z. B. Marktzutrittsschranken oder der intermodale Wettbewerb ([12])) berücksichtigt werden sollte.

([8]) Jahresbericht 2018 der Antragstellerin, S. 22.
([9]) Richtlinie 2014/25/EU, Erwägungsgrund 44.
([10]) Ebd.
([11]) Ebd.
([12]) Der Wettbewerb durch andere Verkehrsträger als den Schienenverkehr, in diesem Fall insbesondere Bus- und Flugreisen.

(15) Dieser Beschluss lässt die Anwendung der Wettbewerbsrechtsvorschriften und anderer Bereiche des Unionsrechts unberührt. Insbesondere sind die Kriterien und Methoden zur Bewertung gemäß Artikel 34 der Richtlinie 2014/25/EU, ob eine Tätigkeit unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt ist, nicht notwendigerweise dieselben, die für eine Beurteilung nach Artikel 101 oder 102 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union oder nach der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ([13]) herangezogen werden, was auch vom Gericht bestätigt wurde ([14]).

(16) Mit diesem Beschluss soll festgestellt werden, ob die Dienstleistungen, auf die sich der Antrag bezieht, (auf Märkten mit freiem Zugang im Sinne des Artikels 34 der Richtlinie 2014/25/EU) in ausreichendem Maße dem Wettbewerb ausgesetzt sind, um zu gewährleisten, dass die Auftragsvergabe im Rahmen der betreffenden Tätigkeiten auch ohne die durch die in der Richtlinie 2014/25/EU festgelegten detaillierten Vorschriften für die Auftragsvergabe bewirkte Disziplin transparent, diskriminierungsfrei und auf der Grundlage von Kriterien erfolgt, anhand derer die Auftraggeber die wirtschaftlich günstigste Lösung ermitteln können.

3. **WÜRDIGUNG**

3.1. **Unbeschränkter Marktzugang**

(17) Der Zugang zu einem Markt gilt als nicht beschränkt, wenn der betreffende Mitgliedstaat die einschlägigen Vorschriften des Unionsrechts, durch die ein bestimmter Sektor oder ein Teil davon für den Wettbewerb geöffnet wird, umgesetzt hat und anwendet. Diese Rechtsvorschriften sind in Anhang III der Richtlinie 2014/25/EU aufgeführt. Was Schienenverkehrsdienste angeht, wird in diesem Anhang im Hinblick auf den Schienengüterverkehr und den grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr auf die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([15]) verwiesen; der inländische Schienenpersonenverkehr wird jedoch nicht genannt. Jedoch wird die Liberalisierung des Eisenbahnsektors mit der Richtlinie (EU) 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates ([16]) auf den inländischen Schienenverkehr ausgeweitet.

(18) Schweden hat beide Richtlinien vollständig in nationales Recht (das Eisenbahngesetz ([17])) umgesetzt. Folglich gilt der Zugang zum relevanten Markt gemäß Artikel 34 Absatz 3 der Richtlinie 2014/25/EU als nicht beschränkt.

3.2. **Wettbewerbsrechtliche Würdigung**

3.2.1. *Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes*

(19) Der vorliegende Beschluss betrifft nur die Auftragsvergabe für die Erbringung von kommerziell betriebenen Schienenpersonenverkehrsdiensten. Die Auftragsvergabe für die Erbringung von Schienenpersonenverkehrsdiensten im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen war Gegenstand des Durchführungsbeschlusses (EU) 2020/1193, mit dem Aufträge, die von Auftraggebern vergeben werden, um die Ausübung von Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienenpersonenverkehrsdiensten nach Maßgabe eines Vertrags über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Hoheitsgebiet Schwedens zu ermöglichen, von der Anwendung der Richtlinie 2014/25/EU ausgenommen wurden.

Unterscheidung zwischen kommerziellen Diensten und Diensten, die aufgrund von Verträgen über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erbracht werden

(20) In früheren Entscheidungen zu Unternehmenszusammenschlüssen und Kartellen ([18]) hat die Kommission festgestellt, dass es angemessen sein könnte, zwischen dem Markt für die Erbringung von Schienenpersonenverkehrsdiensten im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und dem Markt für die Erbringung von kommerziell

([13]) Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen („EG-Fusionskontrollverordnung“) (ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1).

([14]) Urteil des Gerichts vom 27. April 2016, Österreichische Post AG/Kommission, T-463/14, ECLI:EU:T:2016:243, Rn. 28. Siehe auch Richtlinie 2014/25/EU, Erwägungsgrund 44.

([15]) Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

([16]) Richtlinie (EU) 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur (ABl. L 352 vom 23.12.2016, S. 1).

([17]) Eisenbahngesetz (2004:519).

([18]) Sachen M.7897 — Arriva Rail North/Northern Franchise, Rn. 15-18; M.5855 — DB/Arriva, Rn. 64-69 und 131-133; M.5557 — SNCF-P/CDPQ/KEOLIS/EFFIA, Rn. 17; M.7146 — Govia/Thameslink, Southern and Great Northern Passenger Rail Franchise, Rn. 16-19; M.4797 — Govia/West Midlands Passenger Rail Franchise, Rn. 13.

betriebenen Schienenpersonenverkehrsdiensten zu unterscheiden. Diese Unterscheidung ist hauptsächlich durch angebotsseitige Erwägungen gerechtfertigt, insbesondere durch die unterschiedlichen für diese Dienste geltenden Aufsichtsregelungen. Diese Unterscheidung trägt der Tatsache Rechnung, dass Verkehrsdienste, die aufgrund von Verträgen über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erbracht werden, durch den Wettbewerb um den Markt (d. h., dass Eisenbahnunternehmen um das Recht konkurrieren, Verkehrsdienste auf einer bestimmten Strecke anzubieten) gekennzeichnet sind, während kommerzielle Verkehrsdienste durch den Wettbewerb auf dem Markt (d. h., dass Eisenbahnunternehmen um Fahrgäste konkurrieren) geprägt sind.

(21) Der Antragstellerin zufolge „umfasst der relevante Produktmarkt für die Erbringung von Personenverkehrsdiensten für Endkunden (Fahrgäste) zumindest Schienenpersonenverkehrsdienste mit Direktverbindungen, darunter sowohl kommerziell betriebene Dienste als auch Dienste, die aufgrund von Verträgen über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erbracht werden“ ([19]).

(22) Die schwedische Wettbewerbsbehörde (im Folgenden „NWB“) weist darauf hin, „dass sich die kommerziellen Dienste von SJ auf mehreren Strecken des Landes mit Diensten im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen überschneiden, die häufig eher Regional- und Nahverkehrsdienste als Schienenfernverkehrsdienste betreffen. Diese Dienste können einen Wettbewerbsdruck auf das kommerzielle Angebot von SJ ausüben. Dies gilt insbesondere für Strecken, auf denen die Unterschiede bei den Reisezeiten begrenzt sind und durch bessere Zeitnischen und niedrigere Preise ausgeglichen werden können. Der Wettbewerbsdruck kann auf der gesamten Strecke oder auf bestimmten Teilstrecken bestehen“ ([20]).

(23) Die Kommission weist jedoch darauf hin, dass Dienste im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen je nach Strecke auch einen ergänzenden und nicht konkurrierenden Dienst darstellen können. In ihrer Antwort auf das Auskunftsersuchen der Kommission weist die NWB darauf hin, dass „der Verkehr im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in vielen Fällen einen Ersatz für den kommerziellen Verkehr von SJ darstellt, wenn er auf derselben Strecke getätigt wird. Auf bestimmten Strecken könnte er als ergänzend betrachtet werden, beispielsweise wenn er die Beförderung von Fahrgästen zu bestimmten Bahnhöfen ermöglicht, die von SJ nicht bedient werden. ... Im Bericht von 2023 der Verkehrsbehörde wird festgestellt, dass der Verkehr im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in letzter Zeit zugenommen hat und auf verschiedenen Strecken sowohl mit dem kommerziellen Verkehr konkurrieren als auch diesen ergänzen kann. Inwieweit der Verkehr im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen mit dem kommerziellen Verkehr konkurriert oder diesen ergänzt, hängt von dem betroffenen Teil der Strecke ab“ ([21]).

(24) Für die Zwecke der Bewertung im Rahmen dieses Beschlusses und unbeschadet der Anwendung des Wettbewerbsrechts kann im Hinblick auf die nachfolgende Analyse offengelassen werden, ob kommerzielle Dienste einen gesonderten Markt bilden oder zu demselben Markt gehören wie die Dienste im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, da die Kommission unabhängig davon, welche Produktmarktdefinition zugrunde gelegt wird, zu derselben Schlussfolgerung gelangt.

Unterscheidung zwischen Schiene und anderen Verkehrsträgern

(25) In früheren Entscheidungen zu Unternehmenszusammenschlüssen und Kartellen ([22]) vertrat die Kommission die Auffassung, dass andere Verkehrsträger wie Pkw, Bus, Flugzeug oder Fähre aufgrund regulatorischer Unterschiede und der begrenzten Nachfragesubstituierbarkeit (z. B. in Bezug auf Komfort, Geschwindigkeit, Anbindung und Preis) nicht demselben Produktmarkt wie die Schiene angehören.

(26) Die Antragstellerin macht geltend, dass „der relevante Produktmarkt auch andere Verkehrsträger auf bestimmten (Teil-)Strecken umfassen kann, z. B. Busdienste auf der Strecke Göteborg–Malmö und Flugdienste auf der Direktverbindung Stockholm–Göteborg. Wichtig ist, dass selbst wenn Dienste, die aufgrund von Verträgen über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erbracht werden, und/oder andere Verkehrsträger nicht als ausreichend substituierbar angesehen würden, um in denselben relevanten Produktmarkt wie kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste eingeschlossen zu werden, sie dennoch einen Wettbewerbsdruck ausüben“ ([23]).

([19]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 29. Für die Zwecke dieses Beschlusses umfasst eine Strecke alle Fahrten zwischen den Bahnhöfen entlang dieser Strecke (d. h. alle Punkt-zu-Punkt-Verbindungen entlang dieser Strecke). Eine Teilstrecke wird als Streckenabschnitt verstanden, der alle Punkt-zu-Punkt-Verbindungen zwischen zwei Bahnhöfen entlang einer Strecke umfasst.

([20]) Antwort der NWB vom 22.3.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 1.3.2024, S. 11, letzter Absatz.

([21]) Antwort der NWB vom 22.3.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 1.3.2024, S. 12, zweiter Absatz.

([22]) AT.39678 — Deutsche Bahn I und AT.39731 — Deutsche Bahn II, Rn. 33; M.2446 — Govia/Connex South Central, Rn. 13; M.5855 — DB/Arriva, Rn. 137-140, M.5557 – SNCF-P/CDPQ/KEOLIS/EFFIA, Rn. 32-36.

([23]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 29.

(27) Die NWB weist darauf hin, dass es „in Bezug auf Schienenpersonenverkehrsdienste üblich ist, den Produktmarkt auf der Grundlage der Strecke zu definieren. Je nach den Merkmalen der Strecke kann der Produktmarkt auch andere Verkehrsmittel (z. B. Zug, Bus, Pkw) umfassen oder enger gefasst sein und nur Züge umfassen“ ([24]).

(28) Vor diesem Hintergrund wird die Kommission den von anderen Verkehrsträgern ausgehenden Wettbewerbsdruck auf (Teil-)Streckenbasis bewerten und dabei die Merkmale und Besonderheiten des Dienstes wie Reisezeit, Preisniveau, Preisgestaltungsmuster, Komfort und Verfügbarkeit berücksichtigen.

3.2.2. *Abgrenzung des räumlich relevanten Marktes*

(29) In früheren Entscheidungen zu Unternehmenszusammenschlüssen und Kartellen im Zusammenhang mit Schienenpersonenverkehrsdiensten hat die Kommission den räumlichen Markt je nach den Besonderheiten des Einzelfalls anhand des gesamten nationalen Eisenbahnnetzes ([25]), von Strecken ([26]) oder von Punkt-zu-Punkt-Verbindungen zwischen Ausgangs- und Zielorten ([27]) abgegrenzt.

(30) Der Antragstellerin zufolge ist „der räumlich relevante Markt für die Erbringung von Personenverkehrsdiensten für Endkunden (Fahrgäste) auf Ebene der Punkt-zu-Punkt-Verbindungen abzugrenzen“ ([28]).

(31) Die Antragstellerin bringt vor, dass der Markt nach Strecken zwischen Ausgangs- und Zielorten abzugrenzen ist, da die Wettbewerbsbedingungen je nach Strecke erheblich variieren können. Die Antragstellerin macht Folgendes geltend: „Daher ist die Methode zur Beurteilung, ob eine einzelne Strecke unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt ist, genau dieselbe wie auf nationaler Ebene. Tatsächlich stellt die Beurteilung des Wettbewerbs auf der Ebene der einzelnen Strecken einen Baustein für die Beurteilung des Wettbewerbs auf nationaler Ebene dar“ ([29]).

(32) Außerdem schlägt die Antragstellerin vor, die Marktdefinition offenzulassen, da der Wettbewerb auf einer breiteren Grundlage bewertet werden müsse, da sich die Kosten der Eisenbahnunternehmen nicht auf der Ebene von Punkt-zu-Punkt-Verbindungen, sondern auf umfassenderer Ebene konstituierten. Angesichts der sehr großen Zahl von Märkten für Punkt-zu-Punkt-Verbindungen und der Unmöglichkeit, jeden dieser Märkte zu untersuchen, schlägt die Antragstellerin vor, die fünf wichtigsten Strecken in Schweden zu analysieren (d. h. Stockholm–Malmö(–Kopenhagen), Stockholm–Göteborg, Göteborg–Malmö, Stockholm–Sundsvall–Umeå und Stockholm–Karlstad(–Oslo). Die Antragstellerin macht geltend, dass eine Ausnahme für ganz Schweden auf der Grundlage von Marktdaten für diese wichtigsten Strecken gewährt werden könnte. „Da diese Strecken von großer wirtschaftlicher Bedeutung für SJ waren, würden die Wettbewerbsbedingungen auf diesen Strecken insgesamt entscheidenden Einfluss auf die Strategie der Auftragsvergabe von SJ ausüben“ ([30]).

(33) Diese Strecken sind für die Antragstellerin am wichtigsten, da auf sie mehr als [vertraulich] % der Einnahmen und fast [vertraulich] % ihrer Gewinne entfallen ([31]). Darüber hinaus entfallen auf diese Strecken ([32]), alle Betreiber zusammengenommen, fast [vertraulich] % der Einnahmen und [vertraulich] % der Personenkilometer aller Strecken.

(34) Die NWB weist darauf hin, dass „der räumlich relevante Markt auf der Grundlage jeder Punkt-zu-Punkt-Verbindung definiert wird (ohne Berücksichtigung von Teilstrecken, die selbst zusätzliche geografische Märkte sind), es sei denn, die Angebotssubstitution durch Teilstrecken oder längere Strecken stellt eine glaubwürdige Bedrohung dar“ ([33]). Dennoch vertritt die NWB in ihrer Stellungnahme die Auffassung, dass es angemessener sei, für die Zwecke der Bewertung gemäß Artikel 34 der Richtlinie 2014/25/EU eine aggregierte wettbewerbliche Bewertung der kommerziell bedeutendsten wichtigen Strecken vorzunehmen, da „viele der beschafften Betriebsmittel und Dienstleistungen gemeinsame Kosten“ ([34]) seien: „Darüber hinaus ist es, wie bereits im vorangegangenen Bericht dargelegt, weder möglich noch angemessen, den Wettbewerbsdruck auf den einzelnen Strecken, die möglicherweise definiert werden können, zu bewerten. Stattdessen erscheint es angemessener, eine aggregierte Bewertung der kommerziell bedeutendsten Strecken vorzunehmen. Dieser Ansatz erscheint zudem angesichts des Zwecks der Prüfung gemäß Artikel 34 der Richtlinie und des Umstands, dass es sich bei vielen der beschafften Betriebsmittel

([24]) Antwort der NWB vom 22.3.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 1.3.2024, S. 9, letzter Absatz.
([25]) Sachen COMP AT.39678 und AT.39731, Rn. 34 und 35; Sache M.5855, Rn. 159 und 160.
([26]) Sache M. 7011 — SNCF/SNCB/Thalys JV, Rn. 41-46.
([27]) Sache M.7897 — Arriva/Rail North/Northern Franchise, Rn. 19-23.
([28]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 30.
([29]) Vorbringen der Antragstellerin vom 4.6.2020, Absatz 15.
([30]) Vorbringen der Antragstellerin vom 4.6.2020, Absatz 17.
([31]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Tabelle 6, S. 13, und Tabelle 7, S. 14.
([32]) Anlage 1 zur Antwort der NWB vom 22.3.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 1.3.2024.
([33]) Antwort der NWB vom 22.3.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 1.3.2024, S. 11, erster Absatz.
([34]) Stellungnahme der NWB, S. 11.

und Dienstleistungen um gemeinsame Kosten handelt, umso sinnvoller. Im Einklang mit dem vorangegangenen Bericht bedeutet dies, dass die allgemeine wirtschaftliche Bedeutung ausreichend wettbewerblicher Märkte gegen die Bedeutung nicht wettbewerblicher Märkte abgewogen werden muss“ ([35]).

(35) Die Kommission findet Hinweise darauf, dass die Erbringung von Schienenpersonenverkehrsdiensten in Schweden auf die nationale Ebene beschränkt ist. Erstens ist der Rechtsrahmen (z. B. die Anforderungen für den Betrieb von Eisenbahnunternehmen) landesweit einheitlich. Zweitens sind einige Anbieter (wie SJ, MTR, Transdev usw.) auf verschiedenen Strecken in Schweden tätig. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass diese Anbieter je nach Entwicklung der Marktbedingungen weitere Strecken bedienen. Drittens sind die Merkmale des Schienennetzes zu berücksichtigen. Insbesondere die bestehenden Skalen- und Netzeffekte, d. h. die Generierung zusätzlichen Verkehrsaufkommens durch die Verknüpfung verschiedener Strecken ([36]), deuten ebenfalls auf das Vorliegen eines landesweiten Marktes hin.

(36) Den relevanten Markt für die Zwecke der Bewertung des Antrags gemäß Artikel 34 der Richtlinie als nationalen Markt (d. h. alle Strecken zusammengenommen) zu definieren, ist außerdem angemessener, da die Antragstellerin nach ihren Angaben „die meisten ihrer Betriebsmittel für kommerziell betriebene Dienste auf gemeinsamer Basis“ ([37]) beschafft. Darüber hinaus führt die Antragstellerin aus: „Die Investitionen von SJ beziehen sich in erster Linie auf den Erwerb neuer Zugflotten sowie auf die Überholung/Aufrüstung bestehender Flotten. Diese Flotten werden nicht vorab bestimmten (Teil-)Strecken zugewiesen, sondern kontinuierlich entsprechend unterschiedlichen Marktmerkmalen. Diese Merkmale, wie z. B. die Nachfragemuster der Verbraucher, können sich im Laufe der Zeit ändern und damit zu einer neuen Zuweisung von Zügen führen“ ([38]). Die Antragstellerin führt weiter aus, dass „der Löwenanteil an den Beschaffungen von SJ nicht den Märkten für Punkt-zu-Punkt-Verbindungen entspricht und somit nicht unmittelbar mit Marktabgrenzungen auf der Grundlage von Punkt-zu-Punkt-Verbindungen zusammenhängt, die auf Erwägungen im Zusammenhang mit dem Wettbewerb um Einnahmen beruhen. Vielmehr decken die Beschaffungen von SJ gemeinsam eine oder mehrere Strecken ab“ ([39]). Des Weiteren legt die Antragstellerin dar ([40]), dass die NWB ihrer Auffassung zustimme, dass die Frage, ob der Markt dem Wettbewerb ausgesetzt ist, angesichts des großen Anteils der gemeinsamen Beschaffungen der Antragstellerin auf der Grundlage einer aggregierten wettbewerblichen Bewertung beurteilt werden sollte. Die Antragstellerin erläutert, dass gemeinsame Beschaffungen für die drei Strecken (Stockholm–Malmö, Stockholm–Göteborg und Göteborg–Malmö) von besonderer Bedeutung seien und dass der relevante Maßstab für die Beurteilung, ob diese Strecken dem Wettbewerb ausgesetzt sind, ihre gemeinsame Bewertung sei.

(37) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen vertritt die Kommission für die Zwecke der Bewertung im Rahmen dieses Beschlusses und unbeschadet der Anwendung des Wettbewerbsrechts die Auffassung, dass es sich bei dem räumlich relevanten Markt um einen nationalen Markt handelt. Der Vollständigkeit halber wird die Kommission im Einklang mit dem von der Antragstellerin und der NWB vorgeschlagenen Ansatz jedoch auch eine aggregierte Bewertung des Grades an Wettbewerb vornehmen, dem die Antragstellerin auf den fünf kommerziell bedeutendsten Strecken in Schweden (zusammengenommen) ausgesetzt ist.

3.2.3. *Marktanalyse*

Nationale Ebene

(38) Auf dem Markt für kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste und Schienenpersonenverkehrsdienste, die aufgrund von Verträgen über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erbracht werden (einschließlich Schienenpersonenverkehrsdiensten im Regional-/Kurzstrecken- und im Fernverkehr nach Maßgabe

([35]) Antwort der NWB vom 22.3.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 1.3.2024, S. 11. zweiter Absatz.
([36]) Auf Seite 18 ihrer Stellungnahme von 2019 stellt die NWB Folgendes fest: „Aufgrund von ‚Netzeffekten‘ dürfte SJ einen Anreiz haben, den Verkehr aufrechtzuerhalten: Es ist davon auszugehen, dass ihr Angebot an ergänzenden Anschlussfahrten zu den Hauptstrecken die Attraktivität der Hauptstrecken erhöht.“
([37]) Antrag, Absatz 465.
([38]) Antrag, Absatz 467.
([39]) Vorbringen der Antragstellerin vom 4.5.2020, Absatz 29.
([40]) Vorbringen der Antragstellerin vom 4.5.2020, Absätze 31 und 32.

eines Vertrags über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen), hatte die Antragstellerin nach ihrer Schätzung im Jahr 2023 (im Folgenden „2023E“) ([41]) einen Marktanteil nach Einnahmen von [50 bis 60 %] ([42]). Im selben Jahr war der nächstfolgende Marktteilnehmer MTR mit einem Marktanteil von [20 bis 30] %, gefolgt von Transdev mit [10 bis 20] % und VR (ehemals Arriva) mit [5 bis 10] %. Wie aus diesen Marktanteilen hervorgeht, ist der Marktanteil von SJ 2,5-mal höher als der Marktanteil ihres unmittelbarsten Wettbewerbers und fast fünf- bzw. siebenmal höher als der Marktanteil des dritt- bzw. viertgrößten Wettbewerbers. Die Marktanteile der Antragstellerin sind ein vorläufiger Anhaltspunkt für eine beträchtliche Marktmacht.

(39) Allein auf dem Markt für die Erbringung kommerzieller Schienenpersonenverkehrsdienste liegt der Anteil nach Einnahmen von SJ in den Schätzungen für das Jahr 2023E voraussichtlich [70 bis 80 %] und damit über den Anteilen [70 bis 80] % im Jahr 2019 ([43]) und [70 bis 80] % im Jahr 2016 ([44]). Ebenso wird ihr Anteil nach Personenkilometern bei den kommerziellen Schienenpersonenverkehrsdiensten im Jahr 2023E voraussichtlich rund [80 bis 90] % betragen (Schätzung der Antragstellerin) und damit etwas über den 2019 verzeichneten [80 bis 90] % ([45]) und deutlich über den [80 bis 90] % im Jahr 2016 ([46]) liegen.

(40) SJ zufolge dürfte der schwedische Gesamtmarkt für kommerzielle Personenverkehrsdienste im Jahr 2023 aufgrund geringerer Geschäftsreisen und der Ausweitung der Dienste im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen um mehr als 10 % unter dem Wert von 2019 ([47]) bleiben. SJ und A-Train sind die einzigen kommerziellen Betreiber, die voraussichtlich ihren Marktanteil erhöhen werden. A-Train wird im Jahr 2023E voraussichtlich einen Anteil von [0 bis 5] % haben, gegenüber [0 bis 5] % im Jahr 2019. Im Fall von FlixTrain wird der Vergleich zum Jahr 2021 gezogen, in dem das Unternehmen den Betrieb aufnahm ([48]).

(41) Die Stabilität und das Fortbestehen der sehr hohen Gesamtmarktanteile der Antragstellerin deuten darauf hin, dass ihre beträchtliche Marktmacht von anderen Bahnbetreibern auf nationaler Ebene nicht erfolgreich angefochten werden kann.

(42) Die Kommission stellt ferner fest, dass es in Schweden auf dem Markt für kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste erhebliche Hindernisse für den Markteintritt gibt. Diese Hindernisse bestehen insbesondere in den erforderlichen hohen Investitionskosten und den damit verbundenen wirtschaftlichen Risiken für die Anschaffung von Fahrzeugen sowie in technischen und rechtlichen Anforderungen, z. B. an die Zulassung von Fahrzeugen auf nationaler Ebene. Im Jahr 2019 wiesen die NWB und die schwedische Verkehrsbehörde auch auf das Bestehen einer Eintrittsbarriere im Zusammenhang mit den Ticket-Vertriebswegen hin ([49]), die hohe Kosten mit sich bringen, die von einem Markteintritt und einer Expansion abhalten könnten. In ihrer Antwort auf das Auskunftsersuchen der Kommission weist die NWB darauf hin ([50]), dass einige Abhilfemaßnahmen ergriffen wurden. Es wurden jedoch keine Maßnahmen zum Aufbau eines anderen Ticketsystems für kommerzielle Schienenverkehrsdienste ergriffen, um der Tatsache abzuhelfen, dass mit Ausnahme der Ticket-Plattform der Antragstellerin andere Plattformen nur geringe Bedeutung haben und bei den Fahrgästen nur wenig bekannt sind.

(43) Zusätzlich zu ihrer Analyse der Marktanteile und der Markteintrittsschranken wird die Kommission der Vollständigkeit halber auch eine Analyse der Einnahmen pro Personenkilometer vornehmen, die sie nachrangig berücksichtigen wird, um den Grad an Wettbewerb zu ermitteln, dem die Antragstellerin ausgesetzt ist. Aus Schaubild 1 geht hervor, dass die Einnahmen pro Personenkilometer (definiert als Verhältnis zwischen den Einnahmen und der Zahl der Personenkilometer) insgesamt betrachtet seit 2016 bei der Antragstellerin deutlich höher waren als bei ihren vorgeblichen Wettbewerbern.

([41]) Vorläufige Daten für 2023 auf der Grundlage interner Einnahmendaten der Antragstellerin für das erste Halbjahr 2023.
([42]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Schaubild 1.
([43]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 40, Schaubild 4.
([44]) Antrag vom 13.12.2019, Absatz 101, Schaubild 4.
([45]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 41, Schaubild 5.
([46]) Antrag vom 13.12.2019, Absatz 101, Schaubild 5.
([47]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 41.
([48]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 41, Schaubild 5.
([49]) Stellungnahme der NWB, S. 5, und Stellungnahme der schwedischen Verkehrsbehörde, S. 7.
([50]) Antwort der NWB vom 22.3.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 1.3.2024, S. 8. zweiter und dritter Absatz.

Schaubild 1

Verhältnis der Einnahmen pro Personenkilometer von SJ für kommerzielle Schienenverkehrsdienste zu denen anderer Betreiber ([51]), ([52]) **[vertraulich]**

(44) Schaubild 1 zeigt, dass die Einnahmen pro Personenkilometer der Antragstellerin im Jahr 2019 um [vertraulich] % und im Jahr 2023E um [vertraulich] % höher als die von MTR waren. Die Einnahmen pro Personenkilometer von Transdev sind seit 2016 systematisch um [vertraulich] niedriger als die der Antragstellerin. Das gleiche Muster ist bei allen anderen Betreibern mit Ausnahme von A-Train zu beobachten. A-Train ist der kommerzielle Betreiber von Arlanda Express, einem Schnellzugdienst, der auf der Strecke Stockholm Stadtzentrum (Hauptbahnhof)–Stockholm Flughafen Arlanda tätig ist ([53]). Bei dieser Strecke handelt es sich eindeutig um einen sehr spezifischen Markt (auch „Nischenmarkt" genannt), dessen Besonderheiten einen Vergleich mit anderen kommerziellen Schienenpersonenverkehrsdiensten in Schweden nicht angemessen erscheinen lassen. Die Einnahmen pro Personenkilometer von A-Train sind durchweg [vertraulich] höher als die der Antragstellerin. Im Gegensatz dazu richtet FlixTrain sein Angebot in erster Linie an Fahrgäste, die auf den Preis achten und niedrige Ticketpreise für Privatreisen nutzen ([54]). Dies spiegelt sich eindeutig in den Daten wider, da die Einnahmen pro Personenkilometer der Antragstellerin im Jahr 2023E mehr als doppelt so hoch sind wie die von FlixTrain.

(45) Die Tatsache, dass die Antragstellerin im Laufe der Zeit durchweg höhere Einnahmen pro Personenkilometer als die Wettbewerber (mit Ausnahme des besonderen Falls A-Train) erzielen kann, deutet darauf hin, dass sie möglicherweise keinem ausreichenden Wettbewerbsdruck ausgesetzt ist. Andernfalls wäre normalerweise zu erwarten, dass Wettbewerber in der Lage wären, entweder einen erheblichen Marktanteil zu gewinnen (da ihre Einnahmen pro Personenkilometer und damit die Durchschnittspreise niedriger sind) oder höhere Preise zu berechnen, was möglicherweise zulasten der Möglichkeit geht, größere Anteile an den Personenkilometern zu gewinnen (dafür aber bessere Gewinne aufgrund höherer Einnahmen pro Personenkilometer mit sich bringt). Die Tatsache, dass keiner der beiden Fälle eintritt, deutet darauf hin, dass die Antragstellerin unabhängig von ihren Wettbewerbern handelt, die offenbar nur diejenigen Verbraucher anziehen, die für die Antragstellerin nicht von wirtschaftlichem Interesse sind.

(46) Die von der Antragstellerin vorgelegten Belege aus Erhebungen legen nahe, dass der Markt möglicherweise in einem gewissen Umfang nach Preis- und Qualitätsparametern segmentiert ist. Beispielsweise „geht aus der Wettbewerbserhebung von SJ vom Dezember 2022 hervor, dass die Kunden von FlixTrain den Fahrkartenpreis als wichtigeren Faktor für die Wahl des Betreibers betrachten als die Kunden von SJ. Darüber hinaus schneidet FlixTrain bei der Tarifierung besser ab als SJ, während SJ bei Parametern wie der wahrgenommenen ‚Leichtigkeit des Reisens', einem wichtigen Faktor für die Wahl des Betreibers für die Kunden von SJ, besser abschneidet als FlixTrain" ([55]). Ferner scheint es, dass „Privatreisende die wichtigste Zielgruppe von FlixTrain und Snälltåget und eine wichtige Kundengruppe für MTR sind" ([56]), sodass es den Anschein hat, dass bestenfalls einige kommerzielle Betreiber um nur einen begrenzten Teil des Kundenstamms der Antragstellerin konkurrieren könnten.

(47) Die vorstehende Analyse basiert auf aggregierten Daten. Die Besonderheiten bestimmter Strecken mögen auf eine andere Situation hindeuten, wenn ein disaggregierter Ansatz verfolgt wird. Dies wird im nächsten Abschnitt behandelt.

(48) In Anbetracht der oben untersuchten Faktoren kann die Kommission nicht zu dem Schluss gelangen, dass die Erbringung kommerziell betriebener Schienenpersonenverkehrsdienste auf nationaler Ebene in Schweden unabhängig von der Definition des sachlich relevanten Marktes unmittelbar dem Wettbewerb im Sinne des Artikels 34 Absatz 1 der Richtlinie 2014/25/EU ausgesetzt ist.

Aggregierte Ebene der Strecken

(49) Die Bedeutung der fünf wichtigsten kommerziellen Strecken (Stockholm–Malmö(–Kopenhagen), Stockholm–Göteborg, Göteborg–Malmö, Stockholm–Sundsvall–Umeå und Stockholm–Karlstad(–Oslo)) für die Antragstellerin wird voraussichtlich mit einem Anstieg nach Einnahmen von [vertraulich] % im Jahr 2019 auf [vertraulich] % im Jahr 2023E zunehmen. Göteborg–Malmö ist die einzige der fünf wichtigsten Strecken, bei der der Anteil der

([51]) Eigene Berechnungen auf der Grundlage von Anlage 2 zur Antwort der Antragstellerin vom 26.4.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 15.4.2024.

([52]) Die Tabelle ist wie folgt zu lesen: 1,200 bedeutet, dass die Einnahmen von SJ pro Personenkilometer um 20 % höher sind; 0,19 bedeutet, dass die Einnahmen von SJ pro Personenkilometer um 81 % niedriger sind.

([53]) Antrag vom 13.12.2019, Absatz 91.

([54]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 13.

([55]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 98.

([56]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 99.

Antragstellerin an den Einnahmen voraussichtlich von [vertraulich] % im Jahr 2019 auf [vertraulich] % im Jahr 2023E sinken wird. Auf den anderen vier wichtigen kommerziellen Strecken werden die Einnahmen der Antragstellerin voraussichtlich steigen ([57]). Der Vergleich mit 2022 führt zu ähnlichen qualitativen Schlussfolgerungen, mit Ausnahme der Strecke Göteborg–Malmö, wo der Anteil an den Einnahmen unverändert bleibt ([58]).

(50) Die Antragstellerin ist der Ansicht, dass ihre gesamte Tätigkeit, auch auf jeder der fünf oben genannten Strecken, unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt ist. ([59]) Die Faktoren, die diese Schlussfolgerung erklären, sind der Wettbewerb durch Anbieter kommerziell betriebener Schienenpersonenverkehrsdienste und Anbieter von Schienenpersonenverkehrsdiensten, die aufgrund von Verträgen über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erbracht werden, sowie der intermodale Wettbewerb.

(51) Die Kommission wird den Grad des Wettbewerbs bewerten, dem die Antragstellerin auf jeder der fünf oben genannten Strecken ausgesetzt ist, bevor sie auf aggregierter Ebene der Strecken (d. h. unter gemeinsamer Berücksichtigung der oben genannten fünf Strecken) Schlussfolgerungen zieht.

(52) Für jede der fünf oben genannten Strecken wird die Kommission erstens die Wettbewerbssituation auf dem Markt für Schienenpersonenverkehrsdienste unter Berücksichtigung der beiden möglichen Abgrenzungen des sachlich relevanten Markts (d. h. kommerzielle Verkehrsdienste und Verkehrsdienste im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zusammen und nur kommerzielle Verkehrsdienste) untersuchen. Bei ihrer Bewertung der Wettbewerbssituation auf dem Markt für Schienenpersonenverkehrsdienste wird die Kommission, wie in Erwägungsgrund 42 erläutert, die Marktanteile der Antragstellerin und ihrer Wettbewerber sowie das Vorliegen erheblicher Marktzutrittsschranken zugrunde legen ([60]). Der Vollständigkeit halber wird sich die Kommission nachrangig auch auf einen Vergleich der Einnahmen pro Personenkilometer der Antragstellerin und ihrer Wettbewerber stützen.

(53) Die Kommission wird zweitens für jede der fünf oben genannten Strecken den Grad des (gegebenenfalls) von anderen Verkehrsträgern ausgeübten Wettbewerbsdrucks ermitteln, wobei sie die nachstehenden allgemeinen Erwägungen zum intermodalen Wettbewerb berücksichtigen wird.

(54) Bus- und Flugreisen haben sich nach der COVID-19-Pandemie viel langsamer erholt als Bahnreisen. Aus dem KTH-Bericht von 2022 geht hervor, dass sich die Erbringung von Busdiensten nicht von den Auswirkungen der Pandemie erholt hat ([61]). In Bezug auf Flugreisen führt die Antragstellerin aus, dass „die Fluggastzahlen im Jahr 2023 auf allen vier Hauptstrecken im Vergleich zu den Fluggastzahlen im Jahr 2019 voraussichtlich niedriger sein werden. Darüber hinaus werden die Flugdienste voraussichtlich im Jahr 2023 im Vergleich zu 2019 auf allen vier Strecken Marktanteile verlieren. Die stärksten Marktanteilsverluste nach Fluggästen sind auf den Strecken Stockholm–Malmö–Kopenhagen und Stockholm–Göteborg zu beobachten. Nach der COVID-19-Pandemie hat sich die Nachfrage nach Privatreisen gut erholt, während dies bei der Nachfrage nach Geschäftsreisen nicht in gleichem Maße der Fall war. Dies hat sich stärker auf die Flugreisen als auf die Bahnreisen ausgewirkt, da die Flugdienste traditionell stärker auf Geschäftsreisen ausgerichtet sind“ ([62]).

(55) Die Kommission stellt fest, dass der Wettbewerb durch den Luftverkehr nur für die Bewertung der Teilstrecken für die Direktverbindungen (STO–GOT, STO–MAL–COP, STO–UME und STO–OSL) von Bedeutung ist.

(56) In der Regel wird die Kommission Strecken und Teilstrecken auf der Grundlage ihrer relativen wirtschaftlichen Bedeutung für die Antragstellerin bewerten.

([57]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 42, Schaubild 6.
([58]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 43, Schaubild 7.
([59]) Vorbringen der Antragstellerin vom 13.12.2019, Absatz 23.
([60]) Die Kommission stellt fest, dass der Markt für Schienenpersonenverkehrsdienste in Schweden durch erhebliche Marktzutrittsschranken gekennzeichnet ist, die den Markteintritt von Eisenbahnunternehmen bei jeder der oben genannten Strecken gleichermaßen beschränken. Da das Vorliegen erheblicher Marktzutrittsschranken ein gemeinsames Merkmal der fünf zu bewertenden Strecken ist, wird es nicht bei jeder einzelnen Bewertung erneut angeführt.
([61]) KTH-Bericht von 2022, S. 29, Schaubild 13.
([62]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absätze 206 und 207.

3.2.3.1. Stockholm–Öresund (STO–ORE) ([63])

(57) Auf diese Strecke, die Züge umfasst, die zwischen Stockholm, Malmö und Kopenhagen verkehren, entfielen im Jahr 2016 [vertraulich] % der Einnahmen aus kommerziellen Schienenverkehrsdiensten von SJ, die 2022 auf [vertraulich] % und 2023E auf [vertraulich] % anstiegen ([64]). Sie ist eine der beiden wichtigsten Strecken der Antragstellerin, da auf sie [vertraulich] % des Gewinns entfallen ([65]). Auf dieser Strecke ist Transdev (Snälltåget) der Wettbewerber der Antragstellerin, der Züge für kommerzielle Direktverbindungen einsetzt. Auf verschiedenen Teilstrecken werden regionale Verkehrsdienste im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht.

(58) Auf einem Markt, der sowohl kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste als auch aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachte Schienenpersonenverkehrsdienste umfasst, stellt sich die Situation wie in den folgenden Erwägungsgründen beschrieben dar.

(59) Im Jahr 2019 wurde erwartet, dass FlixTrain mit einem kommerziellen Angebot mit zwei Verbindungen täglich auf der Strecke in den Markt eintritt. Zu diesem Markteintritt ist es jedoch nicht gekommen, und im März 2024 zog FlixTrain alle seine Trassenanträge auf unbestimmte Zeit zurück.

(60) Der Marktanteil der Antragstellerin am Gesamtmarkt in Bezug auf Umsatz lag 2016 bei [60 bis 70] % und dürfte 2023E auf knapp unter [60 bis 70] % steigen. Im Hinblick auf die Personenkilometer wird von einem Rückgang von [50 bis 60] % im Jahr 2016 auf [50 bis 60] % im Jahr 2023E ausgegangen ([66]). Der andere kommerzielle Dienst (Snälltåget) behielt in diesem Zeitraum einen stabilen Anteil bei. Öresundståg (im Eigentum von Transdev), das auf einigen Teilstrecken im Rahmen einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung tätig ist, hat zwar bezogen auf die Personenkilometer einen gewissen Marktanteil gewonnen, jedoch bezogen auf die Einnahmen deutlichere Verluste verzeichnet. Aus dem KTH-Bericht von 2022 ([67]) geht hervor, dass auf den Schnellzug der Antragstellerin fast 80 % der Fahrten auf der Strecke Malmö–Stockholm entfallen und dass er die niedrigste durchschnittliche Reisezeit aufweist. Der Preisvergleich in dem Bericht zeigt, dass die Schnellzugpreise der Antragstellerin zwischen 2019 und 2022 doppelt so hoch waren wie die Preise anderer Intercity-Züge.

(61) Die Einnahmen pro Personenkilometer der Antragstellerin auf der gesamten Strecke sind [vertraulich] höher als die der anderen Wettbewerber (zwischen 2016 und 2021 führte die Antragstellerin den Betrieb von Mälardalstrafik). Schaubild 2 zeigt für jedes Jahr das Verhältnis der Einnahmen pro Personenkilometer der Antragstellerin im Vergleich zum Verhältnis aller anderen Betreiber. Beispielsweise sind die Einnahmen der Antragstellerin im Jahr 2023E um [vertraulich] % höher als die Einnahmen von Snälltåget (Einnahmen von SJ/Einnahmen von Snälltåget = [vertraulich]). Im Vergleich zu den anderen Betreibern sind die Einnahmen pro Personenkilometer der Antragstellerin im Jahr 2023E [vertraulich] bis fast [vertraulich]-mal höher.

Schaubild 2

Relative Differenz zwischen den Einnahmen pro Personenkilometer von SJ und denen anderer Betreiber auf der Strecke STO–MAL–COP ([68]) [vertraulich]

(62) Die Preise von Snälltåget sind im Allgemeinen [vertraulich] als die Fahrkartenpreise der Antragstellerin. Der von der Antragstellerin vorgelegte Fahrkartenpreisvergleich legt nahe, dass Snälltåget in erster Linie um [vertraulich] Kunden konkurriert ([69]). [vertraulich] ([70]).

([63]) Stockholm–Öresund ist die Strecke zwischen Stockholm und der Öresund-Region.
([64]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 42, Schaubild 6, und Antrag vom 13.12.2019, Absatz 129, Schaubild 8.
([65]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Schaubild 7, S. 14, und Berechnung der Kommission des Anteils der vier Hauptstrecken, auf denen die Antragstellerin Gewinne erzielt.
([66]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 46, Antwort der Antragstellerin vom 1.4.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 22.3.2024, Anlage 2, Schaubilder 10 und 11, und Antrag vom 13.12.2019, Absatz 135, Schaubilder 12 und 13.
([67]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 290, Schaubild 173.
([68]) Eigene Berechnungen auf der Grundlage von Anlage 2 zur Antwort der Antragstellerin vom 1.4.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 22.3.2024 und Anlage 50 zum Antrag.
([69]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 87.
([70]) Snälltåget Economy und SJ Economy plus sind die nächstgelegenen Fahrkartenkategorien, wobei SJ Economy plus etwas mehr Komfort bietet (Vorbringen der Antragstellerin vom 14.5.2024, Anlage 11).

(63) Die Kommission stellt fest, dass die Antragstellerin auf einem Markt ausschließlich für kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste nur einen einzigen Wettbewerber hat, nämlich Transdev. Die Antragstellerin genießt mit einem Marktanteil von fast [80 bis 90] % ([71]) bezogen auf die Personenkilometer eine noch stärkere Marktstellung als auf einem Markt, der auch Dienste im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen umfasst.

(64) Der Anteil des Busverkehrs ([72]) ist im Vergleich zu den Zugdiensten ([73]) sehr gering. Darüber hinaus sind die Unterschiede beim Preis (Busfahrkarten kosten etwa die Hälfte von Zugfahrkarten) und bei der Reisezeit (8 Stunden gegenüber 5 Stunden oder weniger) gegenüber den Zugdiensten so erheblich ([74]), dass Busdienste einen sehr begrenzten Wettbewerbsdruck auf die Zugdienste ausüben.

3.2.3.1.1. Teilstrecke Stockholm–Öresund (STO–ORE) (Direktverbindung)

(65) Auf diese Teilstrecke werden im Jahr 2023 voraussichtlich mehr als [vertraulich] % der Gesamteinnahmen der Antragstellerin auf der Gesamtstrecke entfallen ([75]). Legt man die Gesamteinnahmen aller Betreiber von Schienenpersonenverkehrsdiensten zugrunde, werden auf die Direktverbindung voraussichtlich rund [vertraulich] % der Einnahmen der Gesamtstrecke entfallen. Sie ist die wichtigste Teilstrecke auf dieser Strecke. Der Marktanteil der Antragstellerin bei kommerziellen Diensten ist auf einem äußerst hohen Niveau stabil geblieben: [80 bis 90] % der Einnahmen und [80 bis 90] % der Personenkilometer im Jahr 2016 gegenüber [80 bis 90] % (voraussichtlich [80 bis 90] % im Jahr 2023E) bzw. [80 bis 90] % (voraussichtlich [80 bis 90] % im Jahr 2023E) im Jahr 2022. Der Zugewinn der Antragstellerin geht zulasten des einzigen anderen Wirtschaftsteilnehmers (Snälltåget) ([76]).

(66) Im Jahr 2023E waren die Einnahmen pro Personenkilometer von JS um [vertraulich] % höher als die Einnahmen von Snälltåget.

Schaubild 3

Relative Differenz zwischen den Einnahmen pro Personenkilometer von SJ und denen anderer Betreiber auf der Strecke STO–MAL–COP Direktverbindung ([77]) **[vertraulich]**

(67) Der Anteil des Busverkehrs ist im Vergleich zu Zugdiensten sehr gering ([0 bis 5] % bezogen auf die Fahrgäste ([78])) ([79]). Darüber hinaus sind die Unterschiede beim Preis und bei der Reisezeit gegenüber Zugdiensten so erheblich ([80]) (Busfahrkarten kosten etwa die Hälfte von Zugfahrkarten; die Reisezeit mit dem Bus beträgt 8 Stunden gegenüber 5 Stunden oder weniger mit dem Zug), dass die Busdienste einen sehr begrenzten Wettbewerbsdruck auf die Zugdienste ausüben.

(68) Auf dieser Strecke gibt es nach Angaben der NWB ([81]) wahrscheinlich einen gewissen Wettbewerbsdruck seitens des Luftverkehrs und möglicherweise auch einen zunehmenden Wettbewerbsdruck durch Billigflüge.

(69) Drei Fluggesellschaften bieten Direktflüge zwischen den Stockholmer Flughäfen Arlanda und Bromma und den in der Öresund-Region gelegenen Flughäfen Kopenhagen und Malmö an. Die Fluggesellschaft Ryanair, die 2021 in den Markt eingetreten ist und Flüge von Stockholm (Arlanda und Bromma) nach Malmö und Kopenhagen angeboten hat, hat den Markt wieder verlassen. Insgesamt hat der Flugverkehr seit 2019 Marktanteile auf dieser Strecke verloren, während die Marktanteile der Antragstellerin gestiegen sind ([82]).

(70) Die Kommission stellt fest, dass die Antragstellerin auf einem intermodalen Markt, der kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste, aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachte Schienenpersonenverkehrsdienste sowie Luft- und Busverkehr einschließt, einen Marktanteil bezogen auf die Anzahl der Passagiere von [40 bis 50] % hat ([83]).

([71]) Eigene Berechnungen auf der Grundlage des Vorbringens der Antragstellerin vom 22.12.2023, Schaubild 11.
([72]) Die Antragstellerin legte auf den Einnahmen beruhende Schätzungen der Marktanteile vor und machte geltend, dass auf den Fahrgastzahlen beruhende Marktanteile (die von der Kommission als genauerer Indikator angesehen werden) nicht verfügbar seien.
([73]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 184, Schaubild 109.
([74]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absätze 154 und 155, Schaubild 88.
([75]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 47.
([76]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 47, Schaubilder 12 und 13, und Antrag vom 13.12.2019, Absatz 135, Schaubilder 14 und 15.
([77]) Eigene Berechnungen auf der Grundlage von Anlage 2 zur Antwort der Antragstellerin vom 26.4.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 15.4.2024 und Anlage 50 zum Antrag.
([78]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 157.
([79]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 184, Schaubild 109.
([80]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absätze 154 und 155, Schaubild 88.
([81]) Antwort der NWB vom 22.3.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 1.3.2024, S. 14. Absatz 3.
([82]) Antwort der NWB vom 22.3.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 1.3.2024, S. 14. Absatz 2.
([83]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 210, Schaubild 119.

(71) Die Gesamtreisezeit ([84]) ist mit der Bahn um eineinhalb Stunden kürzer als mit dem Flugzeug, was der Bahn einen leichten Vorteil verschafft.

(72) Was den Luftverkehr angeht, sind die Preise von SAS ([85]) um etwa [vertraulich] % höher als die der (im Hinblick auf Klasse und Flexibilität) vergleichbaren Fahrkarten der Antragstellerin und steigen mit zunehmender Nähe des Kaufdatums zum Abflugdatum stark an, [vertraulich] ([86]). Ähnliche qualitative Schlussfolgerungen lassen sich aus dem Vergleich mit Braathens (BRA) ([87]) (Schaubilder 23, 24 in Anlage 32, eingereicht am 21.12.2023) ziehen. Ein Preisvergleich mit Ryanair ist nicht mehr sachdienlich, da Ryanair auf dieser Strecke keine Dienste mehr anbietet.

(73) Aus dem KTH-Bericht von 2022 geht auch hervor, dass die durchschnittlichen Flugticketpreise für Flüge zwischen Stockholm und Malmö im Allgemeinen mehr als doppelt so hoch wie die Bahnfahrkartenpreise sind ([88]).

(74) Etwa [vertraulich] % der Fahrkarten der Antragstellerin auf der Strecke werden innerhalb von 15 Tagen vor der Abfahrt verkauft ([89]). Dies ist genau der Zeitraum, in dem die Preise für Flug und Bahnfahrt erheblich voneinander abweichen. Die Preisgestaltungsmuster von SAS und BRA sind sich sehr ähnlich, und die Preisgestaltungsmuster (aber nicht die Preisniveaus) der Antragstellerin und von Snälltåget sind sich ebenfalls sehr ähnlich. Fluggesellschaften haben ein anderes Preisgestaltungsmuster und Preisniveau als Eisenbahnunternehmen. [vertraulich] ([90]). Es bestehen daher deutliche Unterschiede bei den Preisen für Bahnfahrkarten und Flugtickets. Aufgrund der [vertraulich] Preise üben Flugdienste wahrscheinlich nur einen begrenzten Wettbewerbsdruck auf die Schienenverkehrsdienste der Antragstellerin aus.

3.2.3.1.2. Teilstrecke Stockholm–Östergötland (STO–OST)

(75) Auf diese Teilstrecke dürften 2023 knapp [vertraulich] % der Einnahmen der Antragstellerin auf der Gesamtstrecke entfallen. Legt man die Gesamteinnahmen aller Schienenpersonenverkehrsunternehmen auf dieser Strecke zugrunde, wird diese Teilstrecke im Jahr 2023 voraussichtlich rund [vertraulich] % ausmachen ([91]).

(76) Der auf die Einnahmen bezogene Marktanteil der Antragstellerin belief sich im Jahr 2016 auf [90 bis 100] % ([92]). Der auf die Einnahmen bezogene Anteil der Antragstellerin lag im Jahr 2023E bei [80 bis 90] % und damit über dem Anteil von [70 bis 80] % im Jahr 2019 (als der Anteil von Mälardalstrafik [5 bis 10] % betrug). Ähnlich verhält es sich im Hinblick auf die Personenkilometer, wo die Antragstellerin einen sehr hohen Marktanteil von [80 bis 90] % hat ([93]).

(77) Zwischen 2019 und 2023E lagen die Einnahmen pro Personenkilometer von SJ jedes Jahr um [vertraulich] % über den Einnahmen von Snälltåget.

([84]) Die Gesamtreisezeit ist definiert als die Reisezeit von Stadtzentrum zu Stadtzentrum und umfasst somit im Fall von Flugreisen auch die Fahrt zum und vom Flughafen.

([85]) Für den gesamten Beschluss gilt, dass beim Vergleich der Preise für Flug- und für Bahnreisen die Kosten für den Transfer vom Flughafen und zwischen Flughäfen einbezogen werden, wie im KTH-Bericht von 2023 ausgeführt: „Werden die Kosten für Verbindungsfahrten zwischen der Stadt (Bahnhof) und dem Flughafen zum Flugticketpreis hinzugerechnet (siehe Schaubild 18), erhält man einen Preis, der den Preis der Reise zwischen Knotenpunkten mit hoher Erreichbarkeit, d. h. von Stadt zu Stadt, deutlicher widerspiegelt." (Anlage 12a zum Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, S. 34). Die Antragstellerin legte für diese und andere Strecken Preisvergleiche mit anderen Verkehrsunternehmen vor (wie SAS in den Schaubildern 17 und 18 der Anlage 32 zum Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023), in denen der Durchschnittswert der Preise von SJ nur Fahrten umfasste, bei denen z. B. mehr als 40 % der Fahrkarten im Rahmen von Unternehmensvereinbarungen gekauft wurden. Dies impliziert, dass Fahrten von SJ in Zeitnischen, die diese Bedingung nicht erfüllen, nicht im Durchschnittswert von SJ enthalten sind. Die Durchschnittswerte der Betreiber, mit denen SJ verglichen wird, scheinen jedoch nicht in ähnlicher Weise angepasst zu sein. Daher ist nicht klar, ob solche Vergleiche angemessen sind.

([86]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Anlage 32, Schaubilder 15, 16, 21 und 22.

([87]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Anlage 32, Schaubilder 23 und 24.

([88]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 292, Schaubilder 176, 177, 178 und 179.

([89]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 238, Schaubild 137.

([90]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absätze 132 bis 136.

([91]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 49.

([92]) Es ist jedoch unklar, ob darin auch die Einnahmen von Mälardalstrafik enthalten waren, die von der Antragstellerin als Konzessionärin betrieben wurde.

([93]) Vorbringen der Antragstellerin vom 23.12.2023, Absatz 50, Schaubilder 14 und 15, und Antrag vom 13.12.2019, Absatz 140, Schaubilder 16 und 17 sowie Antwort der Antragstellerin vom 1.4.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 22.3.2024, Anlage 2.

Schaubild 4

Relative Differenz zwischen den Einnahmen pro Personenkilometer von SJ und denen anderer Betreiber auf der Strecke STO–OST ([94]) **[vertraulich]**

3.2.3.1.3. Teilstrecke Hässleholm–Malmö (HAS–MAL)

(78) Legt man die Einnahmen aller Betreiber zugrunde, werden auf diese Teilstrecke voraussichtlich [vertraulich] % der Einnahmen der Gesamtstrecke entfallen ([95]). Der auf die Einnahmen bezogene Marktanteil von SJ ist mit [0 bis 5] % im Jahr 2023E sehr gering. Öresundståg ist der Betreiber mit dem bei Weitem größten Marktanteil ([60 bis 70] % im Jahr 2023E) und Pågatåg nimmt mit [20 bis 30] % im Jahr 2023E die zweite Stelle ein. Die Marktanteile aller Betreiber sind zwischen 2019 und 2023E relativ stabil geblieben. Die auf die Personenkilometer bezogenen Anteile von SJ sind geringer (0,3 % im Jahr 2023E), aber das Gesamtbild ist qualitativ ähnlich.

(79) Die Einnahmen pro Personenkilometer von SJ auf dieser Teilstrecke sind zwischen 2019 und 2023E jedes Jahr um [vertraulich] % höher als die Einnahmen von Snälltåget. Sie sind fast [vertraulich] höher als die Einnahmen pro Personenkilometer von Öresundståg und Pågatåg im Jahr 2023E, wie in Schaubild 5 dargestellt.

Schaubild 5

Relative Differenz zwischen den Einnahmen pro Personenkilometer von SJ und denen anderer Betreiber auf der Strecke HAS–MALP ([96]) **[vertraulich]**

(80) Die Teilstrecke Hässleholm–Malmö ist der letzte Abschnitt (78 km) der Strecke Stockholm–Malmö (513 km). Die Kommission nimmt auch die Bemerkungen der Antragstellerin zum allerletzten Abschnitt dieser Teilstrecke (Lund/Malmö–Kopenhagen) zur Kenntnis: „Der Wettbewerb um Pendler ist für SJ auf dieser Teilstrecke kein vorrangiges Ziel, da das Fahrgastaufkommen auf der Grundlage der von SJ angebotenen Fahrten nicht effizient bewältigt werden kann. Wenn sich SJ als starker Mitbewerber um Pendler positionieren würde, bestünde überdies die Gefahr, dass der Pendlerverkehr den Verkehr auf den längeren Teilstrecken verdrängt, die für SJ auf der Strecke Stockholm–Malmö/Kopenhagen eine wichtige Einnahmequelle darstellen“ ([97]).

3.2.3.1.4. Teilstrecke Alvesta–Malmö (ALV–MAL)

(81) Auf diese Teilstrecke entfallen im Jahr 2023E voraussichtlich fast [vertraulich] % der Gesamteinnahmen auf der Gesamtstrecke und fast [vertraulich] % der Einnahmen der Antragstellerin ([98]).

(82) Der auf die Einnahmen bezogene Marktanteil der Antragstellerin ist, wenn man den auf der Grundlage gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen tätigen Betreiber Öresundståg einbezieht, leicht von [40 bis 50] % im Jahr 2019 auf [40 bis 50] % im Jahr 2023E gestiegen. Bezogen auf die Personenkilometer ist der Anteil von SJ in diesem Zeitraum von [20 bis 30] % auf [20 bis 30] % gesunken. Wird Öresundståg aus den Berechnungen des Marktanteils ausgeklammert, liegt der auf die Einnahmen bezogene Anteil der Antragstellerin bei den kommerziellen Tätigkeiten zwischen 2019 und 2023E jedes Jahr bei [80 bis 90] % (der auf die Personenkilometer bezogene Anteil der Antragstellerin beträgt [70 bis 80] %, wobei sich der niedrigste Wert in diesem Zeitraum auf [70 bis 80] % im Jahr 2020 belief). Sowohl Öresundståg als auch Snälltåget werden von Transdev betrieben.

(83) Die Einnahmen pro Fahrgast von SJ sind ebenfalls um [vertraulich] % höher als die des anderen kommerziellen Betreibers (Snälltåget) und um das [vertraulich]-Fache höher als die des auf der Grundlage gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen tätigen Betreibers (Öresundståg).

([94]) Eigene Berechnungen auf der Grundlage von Anlage 2 zur Antwort der Antragstellerin vom 1.4.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 22.3.2024 und Anlage 50 zum Antrag.
([95]) Vorbringen der Antragstellerin vom 23.12.2023, Absatz 51.
([96]) Eigene Berechnungen auf der Grundlage von Anlage 2 zur Antwort der Antragstellerin vom 1.4.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 22.3.2024 und Anlage 3 zur Antwort der Antragstellerin vom 24.6.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 3.6.2024.
([97]) Antrag, Absatz 348.
([98]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 53.

Schaubild 6

Relative Differenz zwischen den Einnahmen pro Personenkilometer von SJ und denen anderer Betreiber auf der Strecke ALV–MALP ([99]) **[vertraulich]**

3.2.3.1.5. Teilstrecke Lund–Malmö/Kopenhagen LUN/MAL–COP

(84) Auf dieser Teilstrecke ist die Antragstellerin in einem äußerst geringen Umfang tätig (Anteil von [0 bis 5] % bezogen auf Einnahmen und Fahrgäste) ([100]).

(85) Dennoch waren im Jahr 2023E die Einnahmen pro Fahrgast der kommerziellen Dienste der Antragstellerin (den Verkehr von SJ in der Zeit, als das Unternehmen den Vertrag über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen für Öresundståg innehatte, nicht eingerechnet) [vertraulich] höher als 2016 und haben sich seit 2019 [vertraulich], [vertraulich] ([101]).

3.2.3.1.6. Teilstrecke Linköping–Norrköping LIN–NOR

(86) Die Anteile der Antragstellerin auf dieser Teilstrecke liegen sowohl bei den Einnahmen als auch bei den Fahrgästen unter [0 bis 5] %. Der auf der Grundlage gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen tätige Betreiber Östgötatrafiken hat Anteile zwischen [90 bis 100] % bei Fahrgästen und Einnahmen auf dieser Teilstrecke ([102]).

(87) Östgötatrafiken hat Verträge über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen inne, die als sogenannte Produktionsverträge ([103]) eine Betriebsvergütung beinhalten, während der Fahrkartenverkauf, einschließlich der Festlegung der Fahrkartenpreise, vom Auftraggeber verwaltet wird ([104]).

(88) Die Fähigkeit eines auf der Grundlage gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen tätigen Betreibers, Wettbewerbsdruck auf kommerziell betriebene Dienste auszuüben, hängt vom Grad der Ähnlichkeit der jeweiligen Dienste ab. Beispielsweise liegt der Schwerpunkt des Geschäftsmodells des auf der Grundlage gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen tätigen Betreibers Östgötatrafiken auf Kurzstrecken und dem zwischenstädtischen Pendlerverkehr innerhalb der Region Östergötland, wobei das Angebot Fahrkarten für die kombinierte Nutzung von Zug, Stadtbus und Straßenbahn umfasst ([105]). Das Geschäftsmodell von Öresundståg beruht andererseits auf einem gemeinsamen regionalen Bahnsystem mit Zugverkehr in Schweden und Dänemark, einschließlich des Verkehrs zwischen Malmö und Kopenhagen über die Öresundbrücke ([106]). Im Vergleich zu einem kommerziellen Betreiber, der Zugverbindungen zwischen Städten anbietet, wird das Geschäftsmodell von Öresundståg wahrscheinlich als eine näherliegende Alternative wahrgenommen als das von Östgötatrafiken (in ihren jeweiligen geografischen Gebieten), dessen Geschäftsmodell eher als Ergänzung erscheinen mag.

(89) Die Einnahmen pro Fahrgast der Antragstellerin sind zwischen 2016 und 2023E durchweg [vertraulich] als bei anderen Betreibern ([107]), [vertraulich] ([108]).

Schlussfolgerungen zu STO–ORE

(90) Wie in ihrer Stellungnahme ([109]) aus dem Jahr 2019 stellt die NWB auch in ihrer Antwort auf das Auskunftsersuchen der Kommission fest: „Der Wettbewerbsdruck auf der betreffenden Strecke ist weiterhin so groß, dass SJ nicht in der Lage ist, in seiner Preispolitik völlig unabhängig zu handeln, jedoch nach Auffassung der Wettbewerbsbehörde nicht groß genug, wenn nicht sogar schwächer als zuletzt, um zu dem Schluss zu gelangen, dass die Strecke unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt ist“ ([110]).

([99]) Eigene Berechnungen auf der Grundlage von Anlage 2 zur Antwort der Antragstellerin vom 1.4.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 22.3.2024 und Anlage 3 zur Antwort der Antragstellerin vom 24.6.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 3.6.2024.

([100]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 137, Schaubilder 75 und 76.

([101]) Eigene Berechnungen auf der Grundlage von Anlage 23 zur Antwort der Antragstellerin vom 22.12.2023 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 10.5.2023 und Anlage 51 zum Antrag.

([102]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 143, Schaubilder 82 und 83.

([103]) Antwort der Antragstellerin vom 1.4.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 22.3.2024, Anlage 1.

([104]) Antwort der Antragstellerin vom 1.4.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 22.3.2024, Absatz 38.

([105]) https://www.ostgotatrafiken.se/.

([106]) https://www.oresundstag.se/en/about-oresundstag/who-are-we/.

([107]) Eigene Berechnungen auf der Grundlage von Anlage 23, eingereicht am 22.12.2023, und Anlage 51 zum Antrag.

([108]) Dies könnte zum Teil auf die Methode zur Schätzung der Fahrgäste von Snälltåget zurückzuführen sein, bei der im Vergleich zur Methode zur Einnahmenschätzung „die für Snälltåget angenommene Zahl der Fahrgäste verringert wird“ (Antwort der Antragstellerin vom 23.6.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 3.6.2024, S. 37).

([109]) Stellungnahme der NWB, S. 14.

([110]) Antwort der NWB vom 22.3.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 1.3.2024, S. 14, Absatz 4.

(91) Auf einem Markt, der sowohl kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste als auch aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachte Schienenpersonenverkehrsdienste umfasst, hat die Antragstellerin hohe Marktanteile von [50 bis 60] % bezogen auf die Personenkilometer auf der Gesamtstrecke und hohe Marktanteile auf den wichtigsten Teilstrecken. Die Marktanteile von SJ sind nur auf drei Teilstrecken (HAS–MAL, LUN–MAL–COP und LIN–NOR) gering, die für die Antragstellerin von sehr begrenzter wirtschaftlicher Bedeutung sind. Die Marktanteile der Antragstellerin sind auf dem Markt für kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste sogar noch höher.

(92) Darüber hinaus haben Busunternehmen und Fluggesellschaften begrenzte Marktanteile und unterschiedliche Angebote. Folglich üben sie keinen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf die Antragstellerin aus. Selbst wenn das Niveau des Wettbewerbsdrucks auf den Teilstrecken möglicherweise nicht identisch ist, kann die Antragstellerin, wenn die Bedeutung jeder einzelnen Teilstrecke berücksichtigt wird, in einem derart ausreichenden Maß unabhängig von anderen Schienenpersonenverkehrsunternehmen handeln, dass ihre Tätigkeit nicht als einem ausreichenden Wettbewerbsdruck ausgesetzt betrachtet wird.

(93) In Anbetracht der oben untersuchten Faktoren und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der intermodale Wettbewerb einen begrenzten Druck auf die Antragstellerin ausübt, kann die Kommission nicht zu dem Schluss gelangen, dass die Erbringung kommerziell betriebener Schienenverkehrsdienste auf der Strecke Stockholm–Öresund einem unmittelbaren Wettbewerbsdruck ausgesetzt ist.

3.2.3.2. Stockholm–Göteborg (STO–GOT)

(94) Im Jahr 2016 entfielen auf diese Strecke [vertraulich] % der Einnahmen der Antragstellerin aus kommerziellen Schienenverkehrsdiensten, die im Jahr 2023E mit einem Anteil von [vertraulich] % leicht zurückgingen ([111]). Zusammen mit der Strecke Stockholm–Öresund ist dies eine der beiden wichtigsten Strecken für die Antragstellerin. Auf diese Strecke entfallen [vertraulich] % ihrer Gewinne ([112]).

(95) Die kommerziellen Betreiber auf dieser Strecke sind die Antragstellerin, MTR und FlixTrain (Betrieb von Direktverbindungen). FlixTrain hat den Betrieb von Zügen zwischen Stockholm und Göteborg im Januar 2024 eingestellt. Schienenpersonenverkehrsdienste auf der Grundlage von Verträgen über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen werden auf verschiedenen Teilstrecken erbracht.

(96) Auf einem Markt, der sowohl kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste als auch aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachte Schienenpersonenverkehrsdienste umfasst, stellt sich die Situation wie in den folgenden Erwägungsgründen beschrieben dar.

(97) Insgesamt ging der Marktanteil der Antragstellerin bezogen auf die Einnahmen von [80 bis 90] % im Jahr 2019 auf [80 bis 90] % im Jahr 2023E zurück. Bezogen auf die Personenkilometer ging er im selben Zeitraum von [70 bis 80] % auf [70 bis 80] % zurück ([113]). Zum Vergleich: MTR, der zweitgrößte Betreiber auf dieser Strecke, hielt im Jahr 2023E sowohl bei den Einnahmen als auch bei den Personenkilometern einen Marktanteil von [10 bis 20] % ([114]).

(98) Aus dem KTH-Bericht von 2022 ([115]) geht hervor, dass der Schnellzug von SJ durchweg etwa die Hälfte der Fahrten auf der Strecke Stockholm–Göteborg (in beiden Richtungen) mit der niedrigsten durchschnittlichen Fahrzeit belegt hat. Schließt man den Regionalzug von SJ ein, entfallen auf die Antragstellerin rund 70 % der Fahrten auf dieser Strecke.

(99) Die Einnahmen pro Personenkilometer von SJ sind um mehr als [vertraulich] % höher als die von MTR, dem zweitgrößten kommerziellen Betreiber, und deutlich höher als die von Västtrafik und FlixTrain [vertraulich]. [vertraulich]

([111]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 42, Schaubild 6, und Antrag vom 13.12.2019, Absatz 129, Schaubild 8.
([112]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Schaubild 7, S. 14, und Berechnung der Kommission des Anteils der vier Hauptstrecken, auf denen die Antragstellerin Gewinne erzielt.
([113]) Antwort der Antragstellerin vom 1.4.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 22.3.2024, Anlage 2.
([114]) Ebd.
([115]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 290, Schaubild 173.

Schaubild 7

Relative Differenz zwischen den Einnahmen pro Personenkilometer von SJ und denen anderer Betreiber auf der Gesamtstrecke STO–GOT ([116]) **[vertraulich]**

(100) Die Fahrkartenpreise von MTR in der zweiten und der ersten Klasse sind niedriger als die Preise in den entsprechenden Fahrkartenklassen von SJ. [vertraulich]

(101) Die kumulative Verteilung der von der Antragstellerin bis zum Abfahrtsdatum verkauften Fahrkarten für Direktverbindungen auf der Strecke STO–GOT ([117]) zeigt, dass die Antragstellerin 60 Tage vor der Abfahrt etwas mehr als [vertraulich] % der Fahrkarten verkauft hat und dass ab dem 22. Tag vor der Abfahrt etwa [vertraulich] % der Fahrkarten verkauft werden. Somit werden in dem Zeitraum von 60 bis 22 Tagen vor der Abfahrt etwa [vertraulich] % der Fahrkarten der Antragstellerin verkauft. Bei diesen [vertraulich] % berücksichtigt die Antragstellerin die Preise von MTR, es sei denn, es wird ein Ausverkauf erwartet. Darüber hinaus scheinen erweiterte Business- und Economy-Fahrkarten in der Zeit bis zu 22 Tage vor der Abfahrt häufiger verkauft zu werden (im Vergleich zu Economy-Fahrkarten) ([118]). Angesichts der oben beschriebenen recht stabilen Differenz zwischen den Preisen der Antragstellerin und denen von MTR ist unklar, ob das Verhalten der Antragstellerin tatsächlich von den Preisen von MTR beeinflusst wird.

(102) Im Antrag ([119]) ist ein zusätzlicher Preisvergleich enthalten, bei dem die durchschnittlichen Ticketpreise von SJ, MTR und Fluggesellschaften nach Abreisezeitnischen dargestellt werden. [vertraulich]

(103) Die Antragstellerin betont, dass sie die Preisstrategien von MTR eingehend prüft, um ihre eigenen Strategien anzupassen ([120]). [vertraulich].

(104) Umgekehrt scheint die Antragstellerin im Falle früherer Fahrkartenkäufe ([121]) in der Lage zu sein, ihre Preise sehr unabhängig von den Fluggesellschaften festzusetzen, wobei sie sich MTR annähert, aber in den meisten Zeitfenstern immer noch [vertraulich] % teurer als MTR ist.

(105) Die durchschnittliche Zahl der täglichen Verbindungen mit dem Hochgeschwindigkeitszug der Antragstellerin zwischen Stockholm und Göteborg zwischen den Wochen 16 und 19 beträgt 15 ([122]) gegenüber 9 von MTR. Darüber hinaus verfügt die Antragstellerin über durchschnittlich acht Regionalzüge auf der Strecke. MTR hat die gleiche durchschnittliche Anzahl von Fahrten von Stockholm nach Göteborg, doch verfügt die Antragstellerin im Durchschnitt über 16 Hochgeschwindigkeitszüge und 10 Regionalzüge. Daher ist das Angebot der Antragstellerin viel umfassender und deckt im Vergleich zu MTR einen größeren Tageszeitenbereich ab.

(106) Andere Verkehrsträger, wie Busse oder Regionalzüge, können zwar Abfahrtszeiten aufweisen, die denen der Hochgeschwindigkeitszüge der Antragstellerin sehr ähnlich sind, doch können sie aufgrund ihrer Merkmale und Reisezeiten nicht mit einem Hochgeschwindigkeitszug verglichen werden. Im Fall von Flügen liegt der Zeitpunkt, an dem ein Passagier tatsächlich abreisen muss, um pünktlich zum Flug zu gelangen, deutlich vor dem Zeitpunkt der Abreise für eine Reise mit dem Zug oder dem Bus, weshalb ein direkter Vergleich nicht möglich ist.

(107) Alles in allem begrenzen der Umfang der Tätigkeit und die Kapazität zur Bedienung von mehr Zeitnischen den Wettbewerbsdruck durch MTR auf dieser Strecke.

(108) Die Preise von FlixTrain liegen deutlich unter den Preisen von SJ. [vertraulich] ([123]). Die sehr geringe Häufigkeit der Fahrten ([124]) von FlixTrain und sein Basiskomfortniveau ([125]) bringen es mit sich, dass FlixTrain eine ganz bestimmte Kundengruppe anspricht, die sich von jener der Antragstellerin unterscheidet. Beispielsweise betrachten die Kunden von FlixTrain den Fahrkartenpreis als wichtigeren Faktor für die Wahl des Betreibers als die Kunden der Antragstellerin ([126]), was auf eine Marktsegmentierung hindeutet, die die Antragstellerin vor dem unmittelbaren Wettbewerbsdruck durch FlixTrain abschirmen würde.

([116]) Eigene Berechnungen auf der Grundlage von Anlage 2 zur Antwort der Antragstellerin vom 1.4.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 22.3.2024.
([117]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 244, Schaubild 144.
([118]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 244, Schaubild 145.
([119]) Antrag vom 13.12.2019, Absatz 309, Schaubilder 78 und 80.
([120]) Antrag vom 13.12.2019, Absatz 144.
([121]) Antrag vom 13.12.2019, Absätze 80 und 81.
([122]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Anlage 27c.
([123]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 94, Schaubild 49.
([124]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Anlage 27c.
([125]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 96.
([126]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 98.

(109) Was den Marktein- und -austritt betrifft, so hat der Markt auf der Strecke STO–GOT in den letzten Jahren eine gewisse Aktivität gezeigt. Blå Tåget verließ den Markt im Sommer 2019 wegen mangelnder Rentabilität ([127]). Die NWB betrachtet diesen Marktaustritt als mögliche Verringerung des Wettbewerbs auf dieser Strecke ([128]). MTR war 2015 eingetreten ([129]), verlässt aber den Markt 2024 im Anschluss an eine Abmachung über den Verkauf des Unternehmens an das finnische staatseigene Unternehmen VR-Group wieder. Laut Moody's Orbis-Datenbank hat MTR Express (Sweden) AB, die auf dieser Strecke tätige Tochtergesellschaft der MTR-Gruppe, zwischen 2015 und 2022 (letztes Jahr mit verfügbaren Daten in der Datenbank zum Zeitpunkt der Abfrage) jedes Jahr Verluste ausgewiesen.

(110) FlixTrain wurden ab dem Frühjahr 2020 Zeitnischen für drei Verbindungen täglich auf dieser Strecke zugewiesen, doch trat das Unternehmen erst im Mai 2021 in den Markt ein. Sein Marktanteil war sehr gering. Die Zielgruppe von FlixTrain sind in erster Linie Fahrgäste, die auf den Preis achten und niedrige Ticketpreise für Privatreisen nutzen ([130]). Anfang 2024 stellte FlixTrain alle Fahrten auf dieser Strecke auf unbestimmte Zeit ein ([131]).

(111) Der andere Betreiber, Västtrafik AB, ist im Eigentum der Region Västra Götaland und hat einen nach wie vor sehr kleinen Marktanteil, der sogar rückläufig ist.

(112) Die Kommission stellt fest, dass die Situation auf einem Markt ausschließlich für kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste der in Erwägungsgrund 95 beschriebenen Situation sehr ähnlich ist, da auf die Dienste im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen [0 bis 5] % der Einnahmen und [0 bis 5] % der Personenkilometer entfallen.

(113) Der Anteil des Busverkehrs ist im Vergleich zu den Zugdiensten sehr gering ([0 bis 5] %) ([132]). Darüber hinaus sind die Unterschiede bei der Reisezeit (6 bis 7 Stunden gegenüber etwa 3 Stunden) gegenüber den Zugdiensten derart erheblich ([133]), dass es nicht den Anschein hat, dass er einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf die Schienenverkehrsdienste ausübt.

3.2.3.2.1. Teilstrecke Stockholm–Göteborg (STO–GOT) (Direktverbindung)

(114) Die Direktverbindung STO–GOT ist die mit Abstand wichtigste Teilstrecke des Marktes, auf die über [vertraulich] % der auf der Strecke erzielten Einnahmen der Antragstellerin und insgesamt entfallen ([134]). Das heißt, dass die oben vorgenommene Gesamtanalyse auch für diese Teilstrecke ein genaues Bild vermittelt. Dennoch hat die Antragstellerin weitere aufgeschlüsselte Daten speziell zum Punkt-zu-Punkt-Verkehr vorgelegt. Diesen Daten zufolge ist der auf die Einnahmen bezogene Anteil der Antragstellerin auf der Teilstrecke von [70 bis 80] % im Jahr 2016 auf [80 bis 90] % im Jahr 2023E gestiegen (und der auf die Personenkilometer bezogene Anteil ist von [70 bis 80] % auf [70 bis 80] % zurückgegangen). Der Anteil von MTR bleibt auf einem viel niedrigeren Niveau relativ stabil (Marktanteil von [10 bis 20] % bezogen auf die Einnahmen und von [20 bis 30] % bezogen auf die Personenkilometer im Jahr 2023E ([135])), und FlixTrain hat einen sehr geringen Marktanteil erworben, der im Jahr 2023E im Vergleich zu 2021 rückläufig ist. Västtrafik ist auf dieser Teilstrecke nicht tätig.

(115) Drei Fluggesellschaften bieten Flüge zwischen den Stockholmer Flughäfen Arlanda und Bromma und Göteborg an. Die Gesamtreisezeit ist mit der Bahn und mit dem Flugzeug ähnlich.

(116) Die Kommission stellt fest, dass die Antragstellerin auf einem intermodalen Markt, der kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste, aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachte Schienenpersonenverkehrsdienste sowie Luft- und Busverkehr einschließt, einen Marktanteil bezogen auf die Anzahl der Passagiere von [60 bis 70] % hat ([136]).

([127]) Antwort der NWB vom 22.3.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 1.3.2024, S. 4, Absatz 4.
([128]) Antwort der NWB vom 22.3.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 1.3.2024, S. 15, Absatz 2.
([129]) Antrag vom 13.12.2019, Absatz 144.
([130]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 13.
([131]) Antwort der NWB vom 22.3.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 1.3.2024, S. 4, Absatz 2.
([132]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 185, Schaubild 110.
([133]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absätze 159 und 160 sowie Schaubild 91.
([134]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 58.
([135]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 59, Schaubilder 22 und 23.
([136]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 211, Schaubild 120.

(117) Was den Luftverkehr angeht, sind die Preise von SAS um rund [vertraulich] höher als die (im Hinblick auf Klasse und Flexibilität) vergleichbaren Fahrkarten der Antragstellerin [vertraulich] ([137]). Ähnliche qualitative Schlussfolgerungen lassen sich aus dem Vergleich mit BRA ziehen ([138]). Was den Preisvergleich mit Ryanair betrifft, so ist nicht klar, inwieweit ein solcher Vergleich angemessen ist, da die Strecke offenbar nur in der Sommersaison bedient wird.

(118) Aus dem KTH-Bericht von 2022 geht auch hervor, dass die durchschnittlichen Flugticketpreise für Flüge zwischen Stockholm und Göteborg im Allgemeinen mehr als doppelt so hoch wie die Bahnfahrkartenpreise sind ([139]).

(119) Etwa [vertraulich] % der Fahrkarten der Antragstellerin auf der Strecke werden innerhalb von 15 Tagen vor der Abfahrt verkauft ([140]). Dies ist genau der Zeitraum, in dem die Preise für Flug und Bahnfahrt voneinander abweichen. Die Preisgestaltungsmuster von SAS und BRA sind sich sehr ähnlich und die Preisgestaltungsmuster (aber nicht die Preisniveaus) der Antragstellerin und von MRT sind sich ebenfalls sehr ähnlich. Das Preisgestaltungsmuster und die Preisniveaus der Fluggesellschaften unterscheiden sich jedoch stark von denen der Eisenbahnunternehmen. Darüber hinaus gibt es deutliche Unterschiede beim Komfort für die Passagiere und bei den Merkmalen der einzelnen Verkehrsträger. Insgesamt deutet dies darauf hin, dass Flüge keinen erheblichen Wettbewerbsdruck auf den Schienenverkehr zwischen Stockholm und Göteborg ausüben.

3.2.3.2.2. Teilstrecke Stockholm–Skövde (STO–SKO)

(120) Auf die Teilstrecke STO–SKO entfallen rund [vertraulich] % der Einnahmen von SJ und der Gesamteinnahmen auf der Gesamtstrecke im Jahr 2023 ([141]).

(121) Die Antragstellerin hat zwischen 2016 ([70 bis 80] %) und 2023E ([80 bis 90] %) auf Kosten der beiden anderen Betreiber (MTR und FlixTrain) Marktanteile hinzugewonnen. Västtrafik ist auf dieser Teilstrecke nicht tätig. Auch der auf die Personenkilometer bezogene Anteil der Antragstellerin ist von [70 bis 80] % im Jahr 2016 auf [80 bis 90] % im Jahr 2023E angestiegen ([142]).

3.2.3.2.3. Teilstrecke Skövde–Göteborg (SKO–GOT)

(122) Die drittwichtigste Teilstrecke ist Skövde–Göteborg, auf die fast [vertraulich] % der Gesamteinnahmen auf dieser Strecke entfallen. Auf dieser Teilstrecke hat die Antragstellerin einen Marktanteil von [70 bis 80] % bezogen auf die Einnahmen und von [60 bis 70] % bezogen auf die Personenkilometer ([143]).

Schlussfolgerungen zu Stockholm–Göteborg

(123) Die NWB ist der Auffassung ([144]), dass sich der Wettbewerbsdruck seit dem Zeitpunkt ihrer Stellungnahme von 2019 nicht verringert hat. Abgesehen vom Wettbewerb durch MTR sei es wahrscheinlich, dass die beiden neuen Marktteilnehmer FlixTrain und Ryanair den Wettbewerbsdruck auf der Strecke erhöhen. Die NWB stellt fest ([145]), dass die Strecke trotz der hohen Marktanteile der Antragstellerin weiterhin als unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt betrachtet wird.

(124) Die Kommission stellt fest, dass die Antragstellerin auf der Gesamtstrecke und auf den wichtigsten Teilstrecken sehr hohe und relativ stabile Marktanteile hat und dass ihre Marktanteile viermal höher als die ihres nächsten Wettbewerbers MTR sind. Die Kommission stellt ferner fest, dass FlixTrain geringe Marktanteile hat und kürzlich alle Fahrten eingestellt hat und dass Blå Tåget den Markt verlassen hat.

(125) Darüber hinaus zeigt die Analyse der Belege für die Teilstrecken und die Gesamtstrecke Stockholm–Göteborg, dass die Antragstellerin unabhängig davon, ob auf der Grundlage gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen tätige Betreiber zu berücksichtigen sind, in der Lage ist, Preisgestaltungsmuster anzuwenden und im Laufe der Zeit eine erhebliche Preisspanne gegenüber anderen kommerziellen Betreibern und auf der Grundlage gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen tätigen Betreibern aufrechtzuerhalten, ohne dass ihr Marktanteil dadurch erheblich beeinträchtigt wird.

([137]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Anlage 32, Schaubilder 57, 58, 65 und 66.
([138]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Anlage 32, Schaubilder 67 und 68.
([139]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 292, Schaubilder 176, 177, 178 und 179.
([140]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Schaubild 144.
([141]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 60.
([142]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 61, Schaubilder 24 und 25, und Antrag vom 13.12.2019, Absatz 151, Schaubilder 22 und 23.
([143]) Anlage 1 zur Antwort der NWB vom 22.3.2023 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 1.3.2024.
([144]) Antwort der NWB vom 22.3.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 1.3.2024, S. 4, Absatz 4.
([145]) Antwort der NWB vom 22.3.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 1.3.2024, S. 4, Absatz 5.

(126) Busunternehmen und Fluggesellschaften haben begrenzte Marktanteile und weisen im Hinblick auf die Merkmale ihres Angebots unterschiedliche Besonderheiten auf, was zeigt, dass sie keinen ausreichenden Wettbewerbsdruck auf die Antragstellerin ausüben. Der Ausstieg von Ryanair aus der Strecke Stockholm–Göteborg wirft weitere Zweifel am Wettbewerbsdruck durch Fluggesellschaften auf die Antragstellerin auf. Selbst wenn das Niveau des Wettbewerbsdrucks auf den Teilstrecken möglicherweise nicht identisch ist, kann die Antragstellerin, wenn man die Bedeutung jeder einzelnen Teilstrecke in Anschlag bringt, in einem derart ausreichenden Maß unabhängig von anderen Schienenverkehrsunternehmen handeln, dass ihre Tätigkeit nicht als einem ausreichenden Wettbewerbsdruck ausgesetzt betrachtet wird.

(127) In Anbetracht dieser Faktoren und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der intermodale Wettbewerb keinen Wettbewerbsdruck auf SJ ausübt, kann die Kommission nicht zu dem Schluss gelangen, dass die Erbringung kommerziell betriebener Schienenverkehrsdienste auf der Strecke Stockholm–Göteborg unmittelbarem Wettbewerb ausgesetzt ist.

3.2.3.3. Göteborg–Malmö

(128) Die Strecke ist die drittwichtigste Strecke in Schweden. Für SJ ist diese Strecke unter dem Gesichtspunkt der Einnahmen und der Rentabilität viel weniger wichtig als die beiden oben erwähnten Hauptstrecken, da auf sie nur [vertraulich] % der Gesamteinnahmen ([146]) der Antragstellerin und nur [vertraulich] % ihres Gewinns ([147]) entfallen.

(129) Auf der Gesamtstrecke ist der Marktanteil der Antragstellerin sowohl bezogen auf die Einnahmen ([10 bis 20] % im Jahr 2023E) als auch bezogen auf die Personenkilometer ([10 bis 20] % im Jahr 2023E) deutlich zurückgegangen. Was die beiden anderen auf der Grundlage gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen tätigen Betreiber angeht, verzeichnete Pågatåg ebenfalls einen Rückgang des Marktanteils, während Öresundståg seine Präsenz auf dieser Strecke deutlich erhöht hat. MTR hatte auf diesem Markt nur eine Zuschauerrolle. Die Antragstellerin hatte sich im April 2012 von dieser Strecke zurückgezogen, aber im Dezember 2013 ihren Betrieb mit einem modernisierten Dienst mit verkürzter Reisezeit wieder aufgenommen. Die Antragstellerin führte in den Jahren 2021 und 2022 den Vertrag über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen von Öresundståg durch. Der Vertrag über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sollte 2030 auslaufen, wurde aber aufgrund geänderter Betriebsbedingungen im Dezember 2022 mit Zustimmung beider Parteien vorzeitig gekündigt. In den Jahren 2021 und 2022 war die Antragstellerin auf den beiden wichtigsten Teilstrecken keinem Wettbewerb und insgesamt einem geringeren Wettbewerb ausgesetzt. Die Antragstellerin hatte einen Marktanteil von fast [60 bis 70] % im Jahr 2021 und von [60 bis 70] % im Jahr 2022 bezogen auf die Einnahmen sowie von rund [50 bis 60] % im Jahr 2021 und von über [60 bis 70] % im Jahr 2022 bezogen auf die Personenkilometer. Transdev übernahm den Vertrag über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, bei dem die Fahrkartenpreise und die Anzahl der Fahrten streng geregelt sind.

(130) Aus dem KTH-Bericht von 2022 ([148]) geht hervor, dass auf den Schnellzug von SJ im Jahr 2019 fast ein Drittel der Fahrten auf der Teilstrecke MAL–GOT (in beide Richtungen) entfielen und dass dieser Anteil im Jahr 2022 auf ein Fünftel zurückging. Die Zahl der Fahrten von Öresundståg blieb in diesem Zeitraum konstant. Der Schnellzug von SJ hatte die niedrigste durchschnittliche Reisezeit.

(131) Wie in Schaubild 8 gezeigt, sind die Einnahmen pro Personenkilometer der Antragstellerin höher als die der anderen Betreiber.

Schaubild 8

Relative Differenz zwischen den Einnahmen pro Personenkilometer von SJ und denen anderer Betreiber auf der Gesamtstrecke GOT–MAL ([149]) **[vertraulich]**

(132) Die Kommission stellt fest, dass die Antragstellerin auf einem Markt ausschließlich für kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste keinen Wettbewerber hat.

([146]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Schaubild 6, S. 13.

([147]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Schaubild 7, S. 14, und Berechnung der Kommission des Anteils der vier Hauptstrecken, auf denen die Antragstellerin Gewinne erzielt.

([148]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 290, Schaubild 173.

([149]) Eigene Berechnungen auf der Grundlage von Anlage 2 zur Antwort der Antragstellerin vom 1.4.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 22.3.2024.

(133) Was den Busverkehr angeht, ist der Anteil im Vergleich zu den Zugdiensten gering ([10 bis 20] %) ([150]). Der Preis und die Reisezeit sind mit den Diensten im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen vergleichbar, doch ist der Dienst der Antragstellerin immer noch erheblich schneller (2 Stunden und 35 Minuten gegenüber 3 bis 3 Stunden und 25 Minuten) und im Falle von Fahrkarten, die 14 bis 0 Tage vor der Abfahrt gekauft werden, auch teurer als Busdienste (ungefähr um 30 % bis 100 %) ([151]). Infolgedessen können Busdienste auf dieser Strecke einen gewissen Wettbewerbsdruck ausüben.

3.2.3.3.1. Teilstrecke Göteborg–Malmö GOT–MAL (Direktverbindung)

(134) Auf diese Gesamtstrecke werden im Jahr 2023 voraussichtlich [vertraulich] % der Einnahmen bei Direktverbindungen entfallen.

(135) Bei der Direktverbindung (auf die [vertraulich] % der Einnahmen der Antragstellerin und [vertraulich] % der Gesamteinnahmen entfallen ([152])) hatte die Antragstellerin im Jahr 2023 Marktanteile von [20 bis 30] % sowohl bezogen auf die Einnahmen als auch bezogen auf die Personenkilometer ([153]).

(136) Öresundståg setzt konstante Preise fest, die unabhängig davon sind, wie frühzeitig der Kauf vor dem Abfahrtsdatum erfolgt ([154]). Sein Vertrag über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ist ein Produktionsvertrag, der eine Betriebsvergütung beinhaltet, während der Fahrkartenverkauf, einschließlich der Festlegung der Fahrkartenpreise, vom öffentlichen Auftraggeber verwaltet wird ([155]). Daher ist Öresundståg nicht berechtigt, komplexere Preisregelungen anzuwenden oder andere Maßnahmen zu ergreifen, die es ihm gestatten würden, wirksamer als Wirtschaftsteilnehmer auf dem Markt in den Wettbewerb zu treten. [vertraulich].

3.2.3.3.2. Teilstrecke Göteborg–Halmstad GOT–HAL

(137) Auf diese Teilstrecke entfallen voraussichtlich rund [vertraulich] % der Einnahmen der Antragstellerin auf der Gesamtstrecke und rund [vertraulich] % der Gesamteinnahmen. Die Antragstellerin hat Marktanteile von fast [10 bis 20] % bezogen auf die Einnahmen und von [5 bis 10] % bezogen auf die Personenkilometer ([156]).

3.2.3.3.3. Teilstrecke Göteborg–Boras GOT–BOR

(138) Der auf die Anzahl der Fahrgäste bezogene Anteil von SJ ist von [20 bis 30] % im Jahr 2019 auf [20 bis 30] % im Jahr 2023E leicht zurückgegangen. Der auf die Einnahmen bezogene Anteil von SJ ist jedoch im selben Zeitraum von [30 bis 40] % auf [30 bis 40] % gestiegen ([157]).

(139) Die Einnahmen pro Fahrgast von SJ sind um [vertraulich] % höher als die von Västtåg [vertraulich].

Schaubild 9

Relative Differenz zwischen den Einnahmen pro Fahrgast von SJ und denen anderer Betreiber auf der Gesamtstrecke GOT–BOR ([158]) **[vertraulich]**

(140) In Anbetracht der oben untersuchten Faktoren ist die Kommission der Auffassung, dass die Erbringung kommerziell betriebener Eisenbahnverkehrsdienste auf der Strecke Göteborg–Malmö derzeit nur auf einem Markt, der sowohl kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste als auch aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachte Schienenpersonenverkehrsdienste umfasst, als unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt betrachtet werden kann.

([150]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 163, Schaubilder 92 und 93.
([151]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absätze 164 und 165, Schaubilder 94 und 95.
([152]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 64.
([153]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Schaubilder 27 und 29, S. 20.
([154]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 120, Schaubilder 62 und 63.
([155]) Antwort der Antragstellerin vom 1.4.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 22.3.2024, Absatz 38.
([156]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Schaubilder 30 und 31.
([157]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Schaubilder 70, 71, 89 und 90 des Antrags auf eine Ausnahme.
([158]) Eigene Berechnungen auf der Grundlage von Anlage 2 zur Antwort der Antragstellerin vom 1.4.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 22.3.2024.

Schlussfolgerungen zu Göteborg–Malmö

(141) Die Wettbewerbsbehörde ist der Auffassung ([159]), dass diese Strecke angesichts des sowohl von unten nach oben als auch von oben nach unten gerichteten Wettbewerbsdrucks und des Rückgangs des Marktanteils der Antragstellerin im Laufe der Zeit weiterhin als unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt betrachtet werden kann.

(142) In Anbetracht der oben untersuchten Faktoren ist die Kommission der Auffassung, dass die Erbringung kommerziell betriebener Eisenbahnverkehrsdienste auf der Strecke Göteborg–Malmö derzeit nur auf einem Markt, der sowohl kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste als auch aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachte Schienenpersonenverkehrsdienste umfasst, als unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt betrachtet werden kann.

3.2.3.4. Stockholm–Sundsvall–Umeå (STO–SUN–UME)

(143) Dies ist die viertwichtigste Strecke in Schweden, auf die insgesamt rund [vertraulich] % der Gesamteinnahmen und der gesamten Personenkilometer aller fünf Hauptstrecken, alle Betreiber zusammengenommen, entfallen ([160]). Dies ist die drittwichtigste Strecke von SJ, da auf sie [vertraulich] % ihrer Einnahmen ([161]) und fast [vertraulich] % ihrer Gewinne ([162]) entfallen. Diese Strecke wird derzeit (Direktverbindung) von der Antragstellerin und von Vy im Rahmen eines Vertrags über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen mit einem Nachtzug bedient. Auf verschiedenen Teilstrecken werden Verkehrsdienste im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht.

(144) Auf einem Markt, der sowohl kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste als auch aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachte Schienenpersonenverkehrsdienste umfasst, stellt sich die Situation wie in den folgenden Erwägungsgründen beschrieben dar.

(145) Insgesamt ist der auf die Einnahmen bezogene Marktanteil der Antragstellerin von [70 bis 80] % im Jahr 2016 auf [70 bis 80] % im Jahr 2023E gestiegen. Bei den Personenkilometern war ein Anstieg von [60 bis 70] % auf [60 bis 70] % zu verzeichnen ([163]).

(146) Aus dem KTH-Bericht von 2022 ([164]) geht hervor, dass auf den Schnellzug von SJ die überwiegende Mehrheit der Fahrten auf der Strecke SUN–STO (in beiden Richtungen) entfällt und dass er die niedrigste durchschnittliche Reisezeit aufweist. Auf den Schnellzug von SJ entfällt fast die Hälfte der Fahrten auf der Strecke UME–STO (in beiden Richtungen), und er weist die niedrigste durchschnittliche Reisezeit auf.

(147) Mit Ausnahme des Nachtzugs in Obernorrland sind die Einnahmen pro Personenkilometer von SJ erheblich höher als die aller anderen Betreiber ([vertraulich]). Im Jahr 2019 wurde dieser Vertrag über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen von SJ durchgeführt, deren Einnahmen pro Personenkilometer um rund [vertraulich] % höher waren. Der Vertrag über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen wird seit 2020 von Vy durchgeführt. Nach dem Verlust des Vertrags über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen für den Nachtzug im Dezember 2020 nahm die Antragstellerin den Betrieb eines Nachtzugs auf kommerzieller Basis auf. Wenn man die Jahre der Pandemie (2020 und 2021) ausklammert, hat sich der Unterschied bei den Einnahmen pro Personenkilometer [vertraulich].

Schaubild 10

Relative Differenz zwischen den Einnahmen pro Personenkilometer von SJ und denen anderer Betreiber auf der Gesamtstrecke STO–SUN–UME ([165]) **[vertraulich]**

(148) Die Kommission stellt fest, dass trotz des Rückgangs der Marktanteile der Antragstellerin sowohl die Einnahmen als auch die Personenkilometer, die auf die Antragstellerin entfallen, im Jahr 2023 nominal höher sind als im Jahr 2019. Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass das Unternehmen Vy den Vertrag über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, der im Dezember 2024 ausläuft, mit der Begründung, dass ihm höhere Kosten entstanden sind als erwartet, nicht verlängern wird ([166]).

(149) Die Kommission stellt fest, dass SJ auf einem Markt ausschließlich für kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste keinen Wettbewerber hat.

([159]) Antwort der NWB vom 22.3.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 1.3.2024, S. 17, Absatz 2.
([160]) Anlage 1 zur Antwort der NWB vom 22.3.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 1.3.2024.
([161]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Schaubild 6, S. 13.
([162]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Schaubild 7, S. 14, und Berechnung der Kommission des Anteils der vier Hauptstrecken, auf denen die Antragstellerin Gewinne erzielt.
([163]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 70, Schaubilder 32 und 33, und Antrag vom 13.12.2019, Absatz 162, Schaubilder 30 und 31.
([164]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 290, Schaubild 173.
([165]) Eigene Berechnungen auf der Grundlage von Anlage 2 zur Antwort der Antragstellerin vom 1.4.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 22.3.2024.
([166]) Antwort der NWB vom 22.3.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 1.3.2024, S. 17, Absatz 3.

(150) Der Anteil des Busverkehrs ist im Vergleich zu den Zugdiensten sehr gering ([0 bis 5] % bezogen auf die Fahrgäste im Jahr 2023E) ([167]). Darüber hinaus sind die Unterschiede bei Qualität und Reisezeit (6 Stunden gegenüber 9 Stunden) im Vergleich zu den Zugdiensten so groß ([168]), dass es nicht den Anschein hat, dass der Busverkehr einen Wettbewerbsdruck auf den Schienenverkehr ausüben kann.

3.2.3.4.1. Teilstrecke Stockholm–Umeå STO–UME (Direktverbindung)

(151) Auf diese Teilstrecke entfallen im Jahr 2023 voraussichtlich rund [vertraulich] % der Einnahmen der Antragstellerin auf der Gesamtstrecke und rund [vertraulich] % der Einnahmen bei Berücksichtigung aller Betreiber ([169]).

(152) Auf dieser Teilstrecke ging der Anteil der Antragstellerin aufgrund des Verlusts eines Vertrags über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zugunsten von Vy zurück. Im Hinblick auf kommerziell betriebene Dienste bleibt der Anteil der Antragstellerin (als dem einzigen gewerblichen Betreiber auf der Strecke) bei [90 bis 100] %. Was die Tätigkeit im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betrifft, so scheint es, wenn man das Jahr 2019 zugrunde legt (das letzte Jahr, in dem die Antragstellerin auf der Teilstrecke als Monopolistin — sowohl kommerziell als auch im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen — tätig war), dass der kommerzielle Anteil bezogen auf die Personenkilometer nur geringfügig zurückgegangen ist (von [70 bis 80] % im Jahr 2019 auf [60 bis 70] % im Jahr 2023E). Allerdings ist der Anteil von SJ bezogen auf die Einnahmen von [60 bis 70] % im Jahr 2019 auf [60 bis 70] % im Jahr 2023E gestiegen ([170]).

(153) Die Einnahmen pro Personenkilometer der Antragstellerin sind [vertraulich] als beim Dienst im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen. [vertraulich].

Schaubild 11

Relative Differenz zwischen den Einnahmen pro Personenkilometer von SJ und denen anderer Betreiber auf der Gesamtstrecke STO–UME Direktverbindung ([171]) **[vertraulich]**

(154) Die Antragstellerin betrieb den Nachtzug in Obernorrland bis Ende 2020. Vy hat den Zuschlag bis Ende 2024 erhalten. Der öffentliche Auftraggeber, Trafikverket, hat jedoch mitgeteilt, dass es ab 2025 keinen Betreiber gibt und dass voraussichtlich ein Notauftrag direkt vergeben wird; die Antragstellerin wurde gebeten, den Verkehrsbetrieb zu übernehmen, doch wurden bislang weder Entscheidungen getroffen noch Vereinbarungen eingegangen ([172]). SJ nahm ihren gewerblichen Nachtzugdienst am 13.12.2020 auf, zeitgleich mit der Übertragung des Nachtzugbetriebs auf Vy im Rahmen eines Vertrags über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ([173]).

(155) Der Durchschnittspreis des Nachtzugdienstes der Antragstellerin ist niedriger als der des aufgrund eines Vertrags über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen eingesetzten Nachtzugs in Obernorrland ([174]). Die Reisezeit des Nachtzugs von SJ ist länger. Darüber hinaus bietet die Antragstellerin mehrere andere Zugdienste an, darunter einen Hochgeschwindigkeitszug ([175]), sodass die Nachtzüge nur einen Teil ihrer Interessen auf dieser Teilstrecke darstellen.

(156) Auf der Direktverbindung führen drei Luftfahrtunternehmen Direktflüge durch. Die Reisezeit mit der Bahn beträgt etwa 5 Stunden, während die Gesamtreisezeit mit dem Flugzeug drei Stunden beträgt.

(157) Die NWB ist der Auffassung ([176]), dass „der Unterschied bei der Reisezeit zwischen Bahn und Flugzeug etwa 2 Stunden beträgt, was ungefähr dem Unterschied bei der Reisezeit auf der Strecke Stockholm–Öresund entspricht, sodass der von diesem Verkehrsträger ausgehende Wettbewerbsdruck auf den beiden Strecken vergleichbar sein sollte. Auf der Strecke wurden über mehrere Jahre Gleisarbeiten durchgeführt, wodurch sich die Fahrzeit der Züge erheblich verlängert hat, doch wurden die Gleisarbeiten im Jahr 2023 abgeschlossen“.

([167]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 167, Schaubilder 96 und 97.
([168]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absätze 168 und 169, Schaubilder 98 und 99.
([169]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 71.
([170]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 73, Schaubilder 34 und 35.
([171]) Eigene Berechnungen auf der Grundlage von Anlage 2 zur Antwort der Antragstellerin vom 1.4.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 22.3.2024.
([172]) Antwort der Antragstellerin vom 1.4.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 22.3.2024, Anlage 1.
([173]) Antwort der Antragstellerin vom 1.4.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 22.3.2024, Absatz 46.
([174]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 106, Schaubilder 50, 51, 52 und 53.
([175]) Anlage 27c zum Vorbringen vom 22.12.2023.
([176]) Antwort der NWB vom 22.3.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 1.3.2024, S. 19, Absatz 2.

(158) Die Kommission stellt fest, dass die Antragstellerin auf einem intermodalen Markt, der kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste, aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachte Schienenpersonenverkehrsdienste sowie Luft- und Busverkehr einschließt, einen Marktanteil bezogen auf die Anzahl der Passagiere von [10 bis 20] % hat ([177]).

(159) Was den Luftverkehr angeht, sind die Preise von SAS um [vertraulich] % höher als die der vergleichbaren Fahrkarten der Antragstellerin und steigen mit zunehmender Nähe des Kaufdatums zum Abflugdatum stark an, wobei sie sich um mehr als [vertraulich] % erhöhen, wenn der Kauf bis maximal 10 Tage vor dem Abflug getätigt wird ([178]). Ähnliche qualitative Schlussfolgerungen lassen sich aus dem Vergleich mit BRA ([179]) und Norwegian ([180]) ziehen.

(160) Aus dem KTH-Bericht von 2022 geht auch hervor ([181]), dass die durchschnittlichen Ticketpreise für Flüge zwischen Stockholm und Umeå im Allgemeinen um mehr als 50 % teurer als Bahnfahrkartenpreise sind.

(161) Etwa [vertraulich] % der Fahrkarten der Antragstellerin auf der Strecke werden innerhalb von 15 Tagen vor der Abfahrt verkauft ([182]). Dies ist genau der Zeitraum, in dem die Preise für Flug und Bahnfahrt völlig auseinanderdriften. Die Preisgestaltungsmuster von SAS, BRA und Norwegian sind sich sehr ähnlich und die Preisgestaltungsmuster (aber nicht die Preisniveaus) der Zugbetreiber sind sich ebenfalls sehr ähnlich. Das Preisgestaltungsmuster und die Preisniveaus der Fluggesellschaften unterscheiden sich jedoch stark von denen der Eisenbahnunternehmen. Darüber hinaus gibt es deutliche Unterschiede bei der Reisezeit, dem Komfort für die Passagiere und den Merkmalen der einzelnen Verkehrsträger.

(162) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Flüge einen Wettbewerbsdruck auf den Schienenverkehr auf der Direktverbindung STO–UME ausüben können.

3.2.3.4.2. Teilstrecke Gävle–Sundsvall (GAV–SUN)

(163) Auf die Teilstrecke Gävle–Sundsvall entfallen [vertraulich] % der Einnahmen der Antragstellerin auf dieser Strecke und [vertraulich] % der Gesamteinnahmen (alle Betreiber auf dieser Strecke) ([183]).

(164) X-tåget und die Antragstellerin sind die einzigen Betreiber auf der Teilstrecke, wobei X-tåget mit einem Anteil von [50 bis 60] % an den Einnahmen im Jahr 2023 ([60 bis 70] % an den Personenkilometern) an erster Stelle steht. Der auf die Einnahmen bezogene Anteil der Antragstellerin ist von [30 bis 40] % im Jahr 2016 auf [40 bis 50] % im Jahr 2023E gestiegen und der auf die Personenkilometer bezogene Anteil von [20 bis 30] % auf [30 bis 40] % ([184]). Der auf der Grundlage gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen tätige Betreiber hat feste Fahrkartenpreise, die weit unter dem Niveau der Fahrkartenpreise der Antragstellerin liegen ([185]), während die durchschnittliche Reisezeit fast identisch ist ([186]).

(165) Der Vergleich der Preise der Fahrkarten der Antragstellerin mit den Preisen von X-Trafik zeigt einen deutlichen Unterschied auf: Die Preise für die Intercity- und Schnellzüge der Economy-Klasse von SJ sind um mehr als 50 % höher und die für die Business-Klasse mehr als dreifach so hoch ([187]). Angesichts der großen Preisunterschiede ist nicht klar, ob die Antragstellerin und X-Trafik um dasselbe Kundenprofil konkurrieren ([188]).

([177]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 270, Schaubild 163.
([178]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Anlage 32, Schaubilder 95, 96, 101 und 102.
([179]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Anlage 32, Schaubilder 99 und 100.
([180]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Anlage 32, Schaubilder 105 und 106.
([181]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 292, Schaubilder 176, 177, 178 und 179.
([182]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Schaubild 150.
([183]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 74.
([184]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 75, Schaubilder 36 und 37, und Antrag vom 13.12.2019, Absatz 166, Schaubilder 34 und 35.
([185]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Schaubilder 58 und 59, S. 38.
([186]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 116.
([187]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 114, Schaubilder 58 und 59.
([188]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Anlage 12a, KTH-Bericht von 2023, S. 19.

3.2.3.4.3. Teilstrecke Uppsala–Gävle UPP–GAV

(166) Auf die Teilstrecke Uppsala–Gävle entfallen [vertraulich] % der Einnahmen der Antragstellerin auf dieser Strecke und [vertraulich] % der Gesamteinnahmen (alle Betreiber auf diesen Strecken) ([189]). Upptåget und die Antragstellerin sind die einzigen Betreiber auf der Teilstrecke, wobei Upptåget mit einem Anteil von [70 bis 80] % an den Einnahmen im Jahr 2023E und von [80 bis 90] % an den Personenkilometern an erster Stelle steht. Der auf die Einnahmen bezogene Anteil der Antragstellerin ist von [10 bis 20] % im Jahr 2016 auf [20 bis 30] % im Jahr 2023E gestiegen und der auf die Personenkilometer bezogene Anteil von [5 bis 10] % auf [10 bis 20] % ([190]).

(167) Die Geschäftsmodelle von SJ und Mälartåg unterscheiden sich auf dieser Teilstrecke. Die Antragstellerin bietet diese Verbindung als Teil von längeren Fahrten an, die diese Städte bedienen, während Mälartåg als auf der Grundlage gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen tätiger Betreiber Uppsala und Gävle mit vielen Haltestellen entlang der Strecke verbindet ([191]).

(168) Mälartåg setzt konstante Preise fest, die unabhängig davon sind, wie frühzeitig der Kauf vor dem Abfahrtsdatum erfolgt ([192]). Sein Vertrag über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ist ein Produktionsvertrag, der eine Betriebsvergütung beinhaltet, während der Fahrkartenverkauf, einschließlich der Festlegung der Fahrkartenpreise, vom Auftraggeber verwaltet wird ([193]). Daher ist Mälartåg nicht berechtigt, komplexere Preisregelungen anzuwenden oder andere Maßnahmen zu ergreifen, die es ihm gestatten würden, wirksam als Wirtschaftsteilnehmer auf dem Markt in den Wettbewerb zu treten.

(169) Die Antragstellerin bietet auf dieser Teilstrecke vier Arten von Diensten an: Schnellzug Economy, Schnellzug Business, Intercity Economy und Intercity Business. [vertraulich].

3.2.3.4.4. Teilstrecke Stockholm–Uppsala (STO–UPP)

(170) Die Teilstrecke Stockholm–Uppsala wird von der Antragstellerin und der NWB als wichtige Teilstrecke bezeichnet, die als eine weitere Hauptstrecke angesehen werden könnte. Auf diese Teilstrecke entfallen [vertraulich] % der Einnahmen der Antragstellerin auf dieser Strecke und [vertraulich] % der Gesamteinnahmen (alle Betreiber auf dieser Strecke) ([194]). Die Teilstrecke STO–UPP weist unter dem Gesichtspunkt der Gesamteinnahmen eine der Strecke STO–KAR–OSL vergleichbare Größenordnung auf ([195]).

(171) Auf dieser Teilstrecke betreibt die Antragstellerin einen kommerziellen Zugdienst und hat als Wettbewerber den Betreiber MTR, der im Rahmen von Verträgen über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (Aktiebolaget Storstockholms Lokaltrafik — „SL“ und Mälardalstrafik MÄLAB AB — „Mälartåg“) tätig ist.

(172) Die Einnahmen pro Personenkilometer von SJ belaufen sich etwa auf [vertraulich] der Einnahmen von SL, einem von MTR durchgeführten Vertrag über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen. Dem KTH-Bericht von 2022 ([196]) zufolge konkurriert der Pendlerzug Stockholm–Uppsala von SL zum Teil mit dem kommerziellen Zugdienst der Antragstellerin zwischen den Endpunkten, ergänzt ihn jedoch, da er über den Flughafen Arlanda fährt und mehrere Haltestellen hat. Der Vertrag über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen mit SL wurde vorzeitig gekündigt, und seit März 2024 ist die Antragstellerin im Rahmen eines Notvertrags über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen mit einer Laufzeit von zwei Jahren tätig.

(173) Mälardalstrafik ist ein weiterer Vertrag über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, der derzeit von MTR durchgeführt wird. Dieser Vertrag wird im Anschluss an einen Notvertrag mit offenen Büchern von Transdev übernommen. Die Einnahmen pro Personenkilometer im Rahmen dieses Vertrags über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen liegen näher bei denen der Antragstellerin, doch sind die Einnahmen der Antragstellerin immer noch niedriger. Aus dem KTH-Bericht von 2022 geht hervor, dass Mälartåg auch mit dem kommerziellen Dienst Stockholm–Uppsala der Antragstellerin konkurriert, aber durch die Movingo Partnerschaft für die Ticketausstellung ergänzen die Dienste einander.

([189]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 74.
([190]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 76, Schaubilder 38 und 39, und Antrag, Absatz 169, Schaubilder 36 und 37.
([191]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Anlage 12a, KTH-Bericht von 2023, S. 19.
([192]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 112, Schaubilder 56 und 57.
([193]) Antwort der Antragstellerin vom 1.4.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 22.3.2024, Absatz 38.
([194]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 74.
([195]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 127.
([196]) Antrag vom 13.12.2019, Anlage 12a.

Schaubild 12

Relative Differenz zwischen den Einnahmen pro Personenkilometer von SJ und denen anderer Betreiber auf der Gesamtstrecke STO–UPP [197] **[vertraulich]**

(174) Die Preise von SL und Mälardalstrafik bleiben unabhängig vom Abfahrtsdatum gleich [198]. Beide Verträge über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sind Produktionsverträge, die eine Betriebsvergütung beinhalten, während der Fahrkartenverkauf, einschließlich der Festlegung der Fahrkartenpreise, vom Auftraggeber verwaltet wird [199]. In Anbetracht der Bedingungen, die ihre jeweiligen Verträge über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen regeln, sind sie nicht berechtigt, komplexere Preisregelungen anzuwenden oder andere Maßnahmen zu ergreifen, die es ihnen gestatten würden, wirksam als Wirtschaftsteilnehmer auf dem Markt in den Wettbewerb zu treten.

(175) Die Teilstrecke Stockholm–Uppsala wird von den drei Betreibern mit häufigen Zügen bedient (z. B. bietet der Pendlerzug von SL ab dem frühen Morgen Fahrten im Halbstundentakt) [200]. Sowohl SJ als auch auf der Grundlage gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen tätige Betreiber bieten Direktverbindungen zwischen den beiden Städten an. Darüber hinaus ist im Rahmen der von SJ angebotenen Dienste diese Verbindung Teil einer längeren, durch diese beiden Städte verlaufenden Strecke [201].

(176) [vertraulich] Die Antragstellerin hat beschlossen, ihren kommerziellen Schienenpersonenverkehrsdienst auf dieser Strecke ab Dezember 2024 einzustellen. [202] Dennoch „werden bestimmte Züge, die längere Strecken bedienen und dabei zwischen Stockholm und Uppsala — wie z. B. Züge auf der Strecke Stockholm–Sundsvall–Umeå — verkehren, weiterhin in Uppsala halten“ [203]. Somit wird die Antragstellerin aus kommerzieller Sicht weiterhin auf diesem Markt präsent sein. Darüber hinaus begann die Antragstellerin nach Erhalt des Zuschlags für einen zweijährigen Notvertrag im März 2024 mit der Durchführung des Vertrags über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen für die Stockholmer Pendlerzüge.

(177) In Anbetracht der angeführten Komplementaritäten und der unterschiedlichen Art der Tätigkeiten im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und der kommerziellen Tätigkeiten im Hinblick auf die Preisgestaltung und die Geschäftsmodelle scheinen die Dienste im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen keinen Wettbewerbsdruck auf die Antragstellerin auszuüben.

3.2.3.4.5. Teilstrecke Sundsvall–Umeå (SUN–UME)

(178) Auf dieser Teilstrecke liegt der Anteil der Antragstellerin sowohl bezogen auf die Einnahmen als auch bezogen auf die Personenkilometer bei [10 bis 20] % [204].

(179) Die Durchschnittspreise von Vy Norrtåg sind bis zu sieben Tage vor der Abfahrt [vertraulich] wie die Preise für den Schnellzug in der Economy-Klasse von SJ [vertraulich]. Auch die Preise für den Schnellzug in der Business-Klasse von SJ sind niedriger, und der Unterschied ist beim Kauf mehr als sieben Tage vor der Abfahrt besonders groß [205]. Angesichts dieser Preisunterschiede ist nicht offenkundig, dass SJ und Vy Norrtåg ihr Augenmerk auf dieselbe Art von Kunden richten.

Schlussfolgerungen zu Stockholm–Sundsvall–Umeå

(180) Die NWB kommt zu dem Schluss [206], dass die Gesamtstrecke nicht dem Wettbewerb ausgesetzt ist, dass die Antragstellerin jedoch angesichts der Wettbewerbssituation auf den Teilstrecken und ihrer allgemeinen wirtschaftlichen Bedeutung im Vergleich zur Gesamtstrecke nicht in der Lage ist, ihre Preise völlig unabhängig zu gestalten.

(181) Auf einem Markt, der sowohl kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste als auch aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachte Schienenpersonenverkehrsdienste umfasst, hat die Antragstellerin einen großen Marktanteil auf der Gesamtstrecke und auf drei wichtigen Teilstrecken (STO–UME Direktverbindung, GAV–SUN und UPP–GAV).

[197] Eigene Berechnungen auf der Grundlage von Anlage 2 zur Antwort der Antragstellerin vom 1.4.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 22.3.2024 und Anlage 4 zur Antwort der Antragstellerin vom 24.6.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 3.6.2024.
[198] Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 109, Schaubilder 54 und 55.
[199] Antwort der Antragstellerin vom 1.4.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 22.3.2024, Absatz 38.
[200] Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Anlage 18a.
[201] Antwort der Antragstellerin vom 24.6.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 3.6.2024, Absatz 43.
[202] Antwort der Antragstellerin vom 1.4.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 22.3.2024, Absatz 49.
[203] Antwort der Antragstellerin vom 24.6.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 3.6.2024, Absatz 43.
[204] Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 139, Schaubilder 78 und 79.
[205] Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 117, Schaubilder 60 und 61.
[206] Antwort der NWB vom 22.3.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 1.3.2024, S. 18, Absatz 2.

(182) Darüber hinaus zeigt die Analyse der Belege für die Teilstrecken und die Gesamtstrecke Stockholm–Sundsvall–Umeå, dass die Antragstellerin unabhängig davon, ob auf der Grundlage gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen tätige Betreiber zu berücksichtigen sind, in der Lage ist, Preisgestaltungsmuster anzuwenden und im Laufe der Zeit eine erhebliche Preisspanne gegenüber anderen kommerziellen Betreibern und auf der Grundlage gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen tätigen Betreibern aufrechtzuerhalten, ohne dass ihr Marktanteil dadurch erheblich beeinträchtigt wird.

(183) Auf einem intermodalen Markt, der kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste, aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachte Schienenpersonenverkehrsdienste sowie Luft- und Busverkehr einschließt, ist der Marktanteil der Antragstellerin auf der Teilstrecke STO–UME (Direktverbindung) nicht hoch ([10 bis 20] % der Fahrgäste im Jahr 2023E ([207])). Während Busunternehmen einen marginalen Marktanteil ([0 bis 5] % ([208])) aufweisen, haben die Fluggesellschaften zusammen einen Marktanteil von [70 bis 80] % ([209]). Dies zeigt, dass der Luftverkehr auf dieser Teilstrecke Wettbewerbsdruck auf den Schienenverkehr ausüben kann.

(184) In Anbetracht der oben untersuchten Faktoren und der Tatsache, dass der intermodale Wettbewerb auf einer einzigen Teilstrecke einen Wettbewerbsdruck auf die Antragstellerin ausübt und die Antragstellerin einen insgesamt hohen Marktanteil auf dieser Strecke hat, kann die Kommission nicht zu dem Schluss gelangen, dass die Erbringung kommerziell betriebener Schienenpersonenverkehrsdienste auf der Strecke Stockholm–Sundsvall–Umeå unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt ist.

3.2.3.5. Stockholm–Karlstad(–Oslo)

(185) Im Jahr 2023E entfielen auf diese Strecke [vertraulich] % der Einnahmen der Antragstellerin ([210]). Diese Strecke macht [vertraulich] % der Einnahmen der Antragstellerin aus [vertraulich] ([211]).

(186) Auf einem Markt, der sowohl kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste als auch aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachte Schienenpersonenverkehrsdienste umfasst, stellt sich die Situation wie in den folgenden Erwägungsgründen beschrieben dar.

(187) Der auf die Einnahmen bezogene Anteil der Antragstellerin auf der Gesamtstrecke ist von [80 bis 90] % im Jahr 2016 auf [80 bis 90] % im Jahr 2023E gesunken (der auf die Personenkilometer bezogene Anteil ist von [80 bis 90] % auf [80 bis 90] % gesunken) ([212]). Der auf die Einnahmen bezogene Anteil des einzigen anderen kommerziellen Betreibers (Tågab) ist von [0 bis]5 % im Jahr 2016 auf [0 bis 5] % im Jahr 2023E gesunken. Sein Anteil nach Personenkilometern ist ebenfalls entsprechend gesunken.

(188) Die Einnahmen pro Personenkilometer der Antragstellerin sind höher als die der anderen Betreiber, mit Ausnahme von Mälardalstrafik in den Jahren 2019 und 2020, als dieser Vertrag über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen noch von SJ durchgeführt wurde.

Schaubild 13

Relative Differenz zwischen den Einnahmen pro Personenkilometer von SJ und denen anderer Betreiber auf der Gesamtstrecke STO–KAR-OSL ([213]) **[vertraulich]**

(189) Der Anteil des Busverkehrs ist im Vergleich zu den Zugdiensten gering ([10 bis 20] % im Jahr 2023E) ([214]). Darüber hinaus sind die Unterschiede bei der Reisezeit im Vergleich zu den Zugdiensten (7 Stunden gegenüber 5 Stunden mit dem Zug) so groß ([215]), dass sie offenbar keinen erheblichen Wettbewerbsdruck auf Schienenverkehrsdienste ausüben.

([207]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 270, Schaubild 163.
([208]) Ebd.
([209]) Ebd.
([210]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 42, Schaubild 6.
([211]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Schaubild 6, S. 13.
([212]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 78, Schaubilder 40 und 41, und Antrag vom 13.12.2019, Absatz 171, Schaubilder 38 und 39.
([213]) Eigene Berechnungen auf der Grundlage von Anlage 2 zur Antwort der Antragstellerin vom 1.4.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 22.3.2024 und Anlage 50 zum Antrag.
([214]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 172, Schaubilder 100 und 101, und Absatz 177, Schaubilder 105 und 106.
([215]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absätze 173 und 174, Schaubilder 102 und 103, Absatz 175, Schaubild 104, und Absatz 179, Schaubilder 107 und 108.

3.2.3.5.1. Teilstrecke Stockholm–Oslo STO–OSL (Direktverbindung)

(190) Auf die Direktverbindung entfallen im Jahr 2023 voraussichtlich rund [vertraulich] % der Einnahmen von SJ auf dieser Strecke. Insgesamt entfallen auf die Direktverbindungen rund [vertraulich] % der Einnahmen auf dieser Strecke ([216]). Die Antragstellerin ist weiterhin der einzige Betreiber von Schienenpersonenverkehrsdiensten auf dieser Teilstrecke ([217]).

(191) Die Kommission stellt fest, dass die Antragstellerin auf einem intermodalen Markt, der kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste, aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachte Schienenpersonenverkehrsdienste sowie Luft- und Busverkehr einschließt, einen Marktanteil bezogen auf die Anzahl der Passagiere von [10 bis 20] % hat ([218]).

(192) Was den Luftverkehr angeht, sind die Preise von SAS in der Premium-Economy-Klasse [vertraulich] so hoch wie die Preise der (im Hinblick auf Klasse und Flexibilität) vergleichbaren Fahrkarten der Antragstellerin und steigen mit zunehmender Nähe des Kaufdatums zum Abflugdatum stark an, wobei sie das [vertraulich] betragen, wenn der Kauf rund 5 bis 0 Tage vor dem Abflug getätigt wird. Der Unterschied zwischen der Economy-Klasse von SAS und der Economy-Klasse für den Schnellzug von SJ beträgt [vertraulich] % ([219]). Ähnliche qualitative Schlussfolgerungen lassen sich aus dem Vergleich mit Norwegian ziehen ([220]).

(193) Etwa [vertraulich] % der Fahrkarten der Antragstellerin auf der Strecke werden innerhalb von 7 Tagen vor der Abfahrt verkauft ([221]). Dies ist genau der Zeitraum, in dem die Preise für Flug und Bahnfahrt voneinander abweichen. Die Preisgestaltungsmuster von SAS und Norwegisch sind sich sehr ähnlich, unterscheiden sich jedoch stark von denen der Antragstellerin (dem einzigen Eisenbahnunternehmen auf dieser Direktverbindung). Darüber hinaus gibt es deutliche Unterschiede bei der Reisezeit (3 Stunden 15 Minuten mit dem Flugzeug gegenüber mehr als 5 Stunden mit dem Zug), dem Komfort für die Passagiere und den Merkmalen der einzelnen Verkehrsträger. Alles in allem deutet dies darauf hin, dass Flüge einen gewissen Wettbewerbsdruck auf den Schienenverkehr auf der Direktverbindung STO–OSL ausüben können.

3.2.3.5.2. Teilstrecke Stockholm–Karlstad (STO–KAR)

(194) Auf diese Teilstrecke entfallen im Jahr 2023 voraussichtlich rund [vertraulich] % der Einnahmen der Antragstellerin auf dieser Gesamtstrecke und rund [vertraulich] % der Einnahmen aller Betreiber ([222]).

(195) Der auf die Einnahmen bezogene Marktanteil von SJ auf der Teilstrecke ist von [90 bis 100] % im Jahr 2016 auf [90 bis 100] % im Jahr 2023E gestiegen. Der auf die Personenkilometer bezogene Marktanteil ist von [90 bis 100] % auf [90 bis 100] % gestiegen ([223]).

Schlussfolgerungen

(196) Die NWB ist der Auffassung ([224]), dass auf dieser Strecke kein unmittelbarer Wettbewerb besteht. Die NWB weist jedoch darauf hin, dass sowohl Flüge als auch Busfahrten einen gewissen Wettbewerbsdruck ausüben, wie im Fall der Strecke Stockholm–Malmö–Kopenhagen.

(197) Auf einem Markt, der ausschließlich kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste umfasst, sowie auf einem Markt, der sowohl kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste als auch aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachte Schienenpersonenverkehrsdienste umfasst, hat die Antragstellerin sehr hohe Marktanteile auf der Gesamtstrecke und auf den wichtigsten Teilstrecken. SJ ist in der Lage, Preisgestaltungsmuster anzuwenden und im Laufe der Zeit eine erhebliche Preisspanne gegenüber anderen kommerziellen Betreibern und auf der Grundlage gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen tätigen Betreibern aufrechtzuerhalten, ohne dass ihr Marktanteil erheblich beeinträchtigt wird.

([216]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 79.
([217]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 80.
([218]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 271, Schaubild 165.
([219]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Anlage 32, Schaubilder 117, 118, 119 und 120.
([220]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Anlage 32, Schaubilder 121 und 122.
([221]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Schaubild 155.
([222]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 81.
([223]) Vorbringen der Antragstellerin vom 22.12.2023, Absatz 82, Schaubilder 44 und 45, und Antrag vom 13.12.2019, Absatz 175, Schaubilder 42 und 43.
([224]) Antwort der NWB vom 22.3.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 1.3.2024, S. 19, Absatz 2.

(198) Auf einem intermodalen Markt, der kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste, aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachte Schienenpersonenverkehrsdienste sowie Luft- und Busverkehr einschließt, ist die Antragstellerin auf der Teilstrecke STO–OSL (Direktverbindung) einem Wettbewerbsdruck durch den Luftverkehr ausgesetzt. In Anbetracht seines insgesamt niedrigen Marktanteils, seiner niedrigeren Preise und seiner längeren Reisezeiten wird davon ausgegangen, dass der Busverkehr auf der Strecke STO–KAR–OSL keinen erheblichen Wettbewerbsdruck auf die Antragstellerin ausübt. Angesichts der begrenzten wirtschaftlichen Bedeutung der Teilstrecke STO–OSL (Direktverbindung) für die Antragstellerin kann die Kommission nicht zu dem Schluss gelangen, dass SJ auf der Strecke STO–KAR–OSL unmittelbar einem Wettbewerb ausgesetzt ist.

3.2.3.6. Schlussfolgerungen auf aggregierter Ebene der Strecken

Standpunkt der Antragstellerin

(199) Die Antragstellerin vertritt folgende Auffassung: „Da ihre Beschaffungen sowohl Strecken betreffen, auf denen SJ erheblichem Wettbewerb ausgesetzt ist, als auch Strecken, auf denen SJ der einzige Eisenbahnbetreiber ist, kommt Wettbewerb auch auf den Strecken zum Tragen, auf denen SJ keinen unmittelbaren Wettbewerbsdruck erfährt“ ([225]).

Standpunkt der NWB

(200) Nach ihrer Prüfung kommt die NWB zu dem Schluss, dass zwei Strecken (Stockholm–Göteborg und Göteborg–Malmö) unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt sind. Auf diese Strecken entfallen [vertraulich] % der Einnahmen und [vertraulich] % der Gewinne der Antragstellerin, weshalb sie für die Antragstellerin unentbehrlich sind, um Gewinne erwirtschaften zu können. Die NWB weist ferner darauf hin, dass die Strecke Stockholm–Malmö(–Kopenhagen), auf die rund [vertraulich] % der Einnahmen und rund [vertraulich] % Gewinne der Antragstellerin entfallen, einem Wettbewerbsdruck ausgesetzt ist, der jedoch nicht ausreicht, damit die Strecke als unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt zu betrachten ist. Hinsichtlich der beiden übrigen Strecken (Stockholm- Umeå und Stockholm–Oslo) kam die NWB zu dem Schluss, dass sie zwar nicht unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt sind, aber ein gewisser Wettbewerbsdruck besteht, der die Antragstellerin an einer völlig unabhängigen Preisgestaltung hindert. Die NWB stellt jedoch fest, dass auf diese Strecken ein geringerer Anteil der Einnahmen und Gewinne der Antragstellerin entfällt.

(201) Insgesamt kommt die NWB zu dem Schluss, dass der Markt für kommerzielle Schienenpersonenverkehrsdienste auf den fünf Strecken zusammengenommen und ganz allgemein in Schweden (alle Strecken kombiniert) als unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt betrachtet werden sollte.

Schlussfolgerung der Kommission

(202) Die Kommission kommt bei der Bewertung der fünf Hauptstrecken zusammengenommen nicht zu den gleichen Schlussfolgerungen wie die Antragstellerin oder die NWB. Die kommerziellen Dienste der Antragstellerin sind nur auf der Strecke Göteborg–Malmö unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt. Auf die Strecke Göteborg–Malmö entfallen insgesamt fast [vertraulich] % der Gesamteinnahmen und fast [vertraulich] % der gesamten Personenkilometer aller fünf Hauptstrecken, alle Betreiber zusammengenommen ([226]). Sie hat für die Antragstellerin eine geringere wirtschaftliche Bedeutung als die ersten beiden Strecken (Stockholm–Malmö(–Kopenhagen) und Stockholm–Göteborg) und macht rund [vertraulich] % der Einnahmen und [vertraulich] % des Gewinns der Antragstellerin aus.

(203) Die Kommission erinnert daran, dass der Zweck der Wettbewerbsanalyse nach Artikel 34 der Richtlinie 2014/25/EU darin besteht, die Relevanz der Anwendung der Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge festzustellen, wie in Erwägungsgrund 16 dargelegt. Da die Beschaffung gemeinsam erfolgt, kann nicht angenommen werden, dass der auf einer für die gesamte kommerzielle Tätigkeit der Antragstellerin nur wenig repräsentativen Strecke wie Göteborg–Malmö bestehende Wettbewerb Einfluss auf die Beschaffung der Antragstellerin für die Erbringung von kommerziellen Diensten auf anderen wichtigeren Strecken hat ([227]). Im Übrigen hat die Antragstellerin kein Beispiel für eine Beschaffungsmaßnahme speziell für diese Strecke vorgelegt ([228]).

([225]) Vorbringen der Antragstellerin vom 4.5.2020, Absatz 30.
([226]) Anlage 1 zur Antwort der NWB vom 22.3.2024 auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 1.3.2024.
([227]) Antrag vom 13.12.2019, Absatz 465.
([228]) Aus diesen Gründen ist die Kommission im Einklang mit der Argumentation, die der Abgrenzung des für die Zwecke dieses Beschlusses räumlich relevanten Markts zugrunde gelegt wurde, der Auffassung, dass es nicht angemessen ist, die Gewährung einer Ausnahme nur für eine einzige Strecke in Erwägung zu ziehen.

(204) Wichtig ist auch, darauf hinzuweisen, dass die jüngsten Marktentwicklungen im Jahr 2024, wie etwa der Verkauf von MTR Express an einen neuen Eigentümer aufgrund wiederkehrender Verluste aus der Tätigkeit oder die Einstellung des Betriebs auf der Strecke Stockholm–Göteborg durch FlixTrain und Ryanair, auf einen allgemein geringeren Grad an Wettbewerb auf den fünf Hauptstrecken hindeuten, auf denen die Antragstellerin kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste erbringt.

(205) In Anbetracht der vorstehenden Erwägungen stellt die Kommission für die Zwecke dieses Beschlusses und unbeschadet der Anwendung des Wettbewerbsrechts fest, dass die Erbringung kommerziell betriebener Eisenbahnverkehrsdienste auf den fünf wichtigsten Strecken (zusammengenommen) nicht unmittelbar dem Wettbewerb im Sinne des Artikels 34 der Richtlinie 2014/25/EU ausgesetzt ist.

3.3. **Schlussfolgerung**

(206) Für die Zwecke dieses Beschlusses und unbeschadet der Anwendung des Wettbewerbsrechts sollten die Ergebnisse der in den Erwägungsgründen 17 bis 198 erläuterten Marktanalyse als Anzeichen dafür betrachtet werden, dass die Erbringung kommerziell betriebener Schienenpersonenverkehrsdienste nicht dem Wettbewerb im Sinne des Artikels 34 der Richtlinie 2014/25/EU ausgesetzt ist. Daher sollte festgestellt werden, dass die Richtlinie 2014/25/EU auf Aufträge, die die Ausübung dieser Tätigkeiten in Schweden ermöglichen sollen, weiterhin Anwendung findet.

3.4. **Schlussbemerkungen**

(207) Dieser Beschluss beruht auf der Rechts- und Sachlage im Juni 2024 sowie auf den von der Antragstellerin und der NWB vorgelegten Informationen und den öffentlich zugänglichen Informationen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 2014/25/EU gilt weiterhin für Aufträge, die von Auftraggebern vergeben werden, um Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Erbringung kommerziell betriebener Schienenpersonenverkehrsdienste im Hoheitsgebiet Schwedens zu ermöglichen.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an das Königreich Schweden gerichtet.

Brüssel, den 18. Juli 2024

Für die Kommission
Thierry BRETON
Mitglied der Kommission