

16.12.12 | **Schienennetz**

## EU bereitet Zerschlagung der Deutschen Bahn vor

Verkehrskommissar Siim Kallas hilft dem Wettbewerb auf die Sprünge: Schienennetz und Betrieb in einer Hand soll es nicht mehr geben. Für die Deutsche Bahn bergen seine Pläne große Gefahren. Von *Florian Eder* Florian

*EderBiografie und alle Artikel des Autors Google + Twitter*

Vor 20 Jahren gebar Europa das Versprechen des freien Verkehrs von Gütern, Kapital, Dienstleistungen und Menschen in der EU. Nun will die Kommission den entscheidenden Schritt dahin tun, dieses Versprechen in einem Bereich einzulösen, in dem bisher nationale Eigenarten, Sonderregeln und Monopole den Binnenmarkt behindern, wie sie argumentiert.

Verkehrskommissar Siim Kallas (Link: [http://ec.europa.eu/commission\\_2010-2014/kallas/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/index_en.htm)) wird im Januar ein Maßnahmenbündel vorschlagen, das die radikale Öffnung der europäischen Bahnmärkte für den Wettbewerb erzwingen will. Der "Welt" liegen die Vorschläge bereits vor. Sie bergen Gefahren für heutige Quasi-Monopolisten – auch für die Deutsche Bahn (Link: <http://www.welt.de/112014279>) .

Mit besseren Dienstleistungen für Kunden lockt die Kommission – und auch mit der Aussicht auf eine Ersparnis für die Steuerzahler von 23 Milliarden Euro. Kallas will in Europa einen einheitlichen Bahnraum schaffen, in dem jedes Unternehmen in jedem Land, ungehindert durch Monopolstrukturen, seine Dienste anbieten kann.

### Unzufriedenheit mit der Bahn

Argumentationshilfe leistet der Leidensdruck der Kunden: Nur 46 Prozent der Europäer sind laut einer Umfrage des EU-Dienstes Eurobarometer zufrieden mit ihrem heimischen Bahnangebot. Zugfahren bekommt die schlechtesten Zufriedenheitswerte von allen Transportangeboten, nur sechs Prozent der Europäer nutzen mindestens einmal die Woche den Zug.

"Effizienzgewinne werden verzweifelt gebraucht, zum Wohl der öffentlichen Kassen und um nachhaltiges Wachstum zu schaffen", schreibt Kommissar Kallas. Nichtstun sei Verschwendung von Steuergeld, diese Mahnung steht hinter der Argumentation.

So seien zwar die Investitionen und Aufwendungen für die Branche in den meisten EU-Ländern erheblich gestiegen, aber ohne Auswirkungen auf die Auslastung von Zügen geblieben: Die Passagierkilometer, eine Messgröße für die Transportleistung, seien dagegen "nur moderat" gestiegen. Das liege auch "an der Unfähigkeit, Ineffizienzen auszumerzen, die durch das Fehlen geeigneter Wettbewerbsanreize verursacht werden".

### Interessenkonflikte sollen abgeschafft werden

Bahn-Vorstandschef Rüdiger Grube zählt den Kampf gegen die Kallas-Pläne zu seinen wichtigsten Aufgaben, wie er der "Welt" kürzlich sagte. Aus Grubes Sicht ist Angst berechtigt, denn für Deutschland bedeuten die Vorhaben: Schienennetz und Bahnbetrieb dürften ab Dezember 2019 – und damit vier Jahre früher als bisher geplant – nicht mehr in einer Hand liegen.

Das soll verhindern, dass der Netzbetreiber die eigenen Züge und die selbst betriebenen Strecken bevorzugt behandelt. Ziel ist es, solche "Interessenkonflikte" ebenso wie "Potenzial für Querfinanzierung abzuschaffen, das in integrierten Strukturen auftritt", heißt es im entsprechenden Verordnungsentwurf aus dem Hause Kallas. Die Bundesregierung hat sich

den Zerschlagungsplänen bislang stets verweigert.

Konkret sehen die Pläne neben der Trennung von Schiene und Betrieb auch eine Pflicht zur Ausschreibung für öffentliche Transportdienstleistungen vor. Die Möglichkeit für die öffentliche Hand, solche Verträge "direkt und nicht über ein Gebotsverfahren zu vergeben, wird abgeschafft", schreibt Kallas. Ziel ist es, "den Wettbewerbsdruck zu intensivieren, um die Quantität des Personentransports zu steigern und seine Qualität zu verbessern".

### **Gemeinheiten und fiese Tricks**

Die Pflicht zur Ausschreibung soll mit einer vorausgehenden Übergangsfrist von vier Jahren ab Ende des Jahres 2023 gelten. Das sei lang genug, dass sich Unternehmen und Auftraggeber darauf einstellen könnten, heißt es in den Dokumenten aus Brüssel.

Die Kommission will zudem auch die Gemeinheiten und fiesen Tricks verbieten, mit denen große Unternehmen kleine Wettbewerber draußen halten wollen. Der Strategieplan nennt zwei Beispiele: In Deutschland und Tschechien forderten die marktbeherrschenden Unternehmen Wettbewerbern hohe Provisionen "von bis zu 25 Prozent" dafür ab, Fahrscheine zu verkaufen.

"Dieser diskriminierende Effekt entmutigt neue Marktteilnehmer", heißt es. Die Konkurrenten klagten darüber, die ihnen zustehenden Einnahmen erst zwei Jahre später erstattet zu bekommen – während in anderen Ländern Provisionen von 1,5 Prozent reichen und die Einnahmen binnen Wochenfrist weitergereicht werden.

### **Auf Nebengleise abgeschoben**

In Italien weigerte sich die Staatsbahn, überhaupt Fahrkarten für Konkurrenten zu verkaufen. Das Unternehmen schob sie auf Nebengleise an abgelegenen Bahnhöfen ab und nahm ihre Züge nicht in den Fahrplan auf – zum Ärger und Schaden von Reisenden.

Es werde darauf ankommen, dass sich alle an EU-Regeln halten, mahnt der Chef der CSU-Europaabgeordneten, Markus Ferber. Die Mitgliedsstaaten dürften "ihre Märkte nicht nur auf dem Papier öffnen und nicht weiter die alten Staatsbahnen vom Wettbewerb abschotten".

Ein langer Kampf geht mit dem "vierten Eisenbahnpaket" wohl in die letzte Runde. Es beinhaltet sechs einzelne Verordnungen und Richtlinien, zusammengehalten durch einen Strategieplan, und baut auf der schon vor Jahren begonnenen schrittweisen Öffnung der Märkte für Güter- und Personentransport auf.