

29.01.2013 / Wirtschaft/Soziales / Seite 9

Eisenbahnpaket nicht durchsetzbar

EU-Kommission mottet Pläne zur Trennung von Netz und Betrieb ein

Von Rainer Balcerowiak

Eigentlich wollte Brüssel mit einem Gesetzespaket den Kurs der Liberalisierung im Schienenverkehrsbereich weiter vorantreiben. Doch die Gegner der Pläne sind offenbar zu mächtig.



Brüssel möchte das Schienennetz vom Bahnbetrieb trennen.

Foto: dpa

Offenbar auf Druck der Bundesregierung nimmt die EU-Kommission das 4. Eisenbahnpaket vorläufig von der Agenda. Die Präsentation des Entwurfs durch Verkehrskommissar Siim Kallas, zuletzt für den 30. Januar angekündigt, ist auf unbestimmte Zeit verschoben worden.

Kernstück des Gesetzesvorhabens ist die Trennung des Schienennetzes vom Verkehrsbetrieb. Damit wäre das Holding-Modell wie etwa bei der Deutschen Bahn AG mit Netz- und Verkehrssparten unter einem Konzerndach nicht mehr EU-rechtskonform. Gegen die Pläne hatten sich vor Kurzem auch die Chefs der Deutschen Bahn AG und des französischen Staatskonzerns SNCF bei einem Treffen aus Anlass des 50. Jahrestages des Elysée-Vertrags ausgesprochen. »Es wäre fatal und ein Abenteuer, wenn wir uns ohne Kosten-Nutzen-Analyse auf neue Modelle fokussieren würden«, sagte DB-Chef Rüdiger Grube. Sein französischer Kollege. Jedes Land solle die richtige Organisationsform selbst wählen können.

Der Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Berlin Brandenburg (VBB) Hans-Werner Franz, kritisierte dagegen die Haltung der Bundesregierung. Das Netz gehöre in unmittelbare staatliche Verantwortung. Bislang würden die Gewinne, welche die DB Netz AG durch die Trassenentgelte der Bahnbetreiber erwirtschaftet, nicht in die Infrastruktur investiert, sondern an die Konzernmutter abgeführt. »Die Fahrgäste haben ein Recht darauf, dass diese Mittel wieder dem Bahnsystem zu Gute kommen. Es hilft nur eine

Auftrennung des DB-Konzerns«, so Franz.

DB Netz ist die profitabelste Sparte des Konzerns. Mit 941 Millionen Euro trug sie 2012 zu 41 Prozent zum Gewinn der Deutschen Bahn bei. 2013 sollen es 1,2 Milliarden Euro sein. Auf der anderen Seite sieht Franz gerade im Regionalverkehr einen erheblichen Investitionsstau. Als Beispiele nannte der VBB-Geschäftsführer die seit Jahren auf Eis gelegten Elektrifizierungen der Strecken Berlin-Szczecin und Berlin-Cottbus-Wrocław. Auch fehlten offensichtlich Mittel zur Beseitigung von Langsamfahrstellen und zur Modernisierung veralteter Weichen und Signalanlagen. Zudem führe das Monopol der Deutschen Bahn zu ständig steigenden Trassenpreisen, was den SPNV zusätzlich verteuere. Das Fazit von Franz: »Auf alle Zeit einen integrierten Konzern fortzuführen, der seine Monopolgewinne weltweit in Zukäufe von Logistik- und Verkehrsunternehmen einsetzen darf, ist im Interesse der Fahrgäste nicht akzeptabel.«

Linke Kritiker sehen dagegen in den Kommissionsplänen eine neue Runde der Filetierung und Privatisierung kommen. Sie warnen vor fatalen Folgen für Beschäftigte und die Verkehrssicherheit. Die Bahn-Gewerkschaften sind sich nicht einig. Während sich die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) für den Erhalt des integrierten Bahn-Konzerns einsetzt und vor Stellenabbau warnt, fordert die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) die Überführung der Infrastruktur in eine Anstalt des öffentlichen Rechts ohne Gewinnabsicht. Damit werde dem Wohl der Allgemeinheit und den Verkehrsbedürfnissen Rechnung getragen und nicht unternehmerischen Interessen.

URL: <http://www.neues-deutschland.de/artikel/811250.eisenbahnpaket-nicht-durchsetzbar.html>