

European Rail Freight Association – ERFA

Vollständige Marktöffnung ist auf der Schiene

Die ERFA (European Rail Freight Association) gratuliert der Kommission dazu, dass sie das Vierte Eisenbahnpaket trotz starken Drucks der angestammten großen Unternehmen termingerecht am 30. Januar in einem Stück vorgelegt hat. Das ist ein wichtiger Schritt, und die Genehmigung dieses Pakets muss noch in dieser Legislaturperiode, das heißt deutlich vor Ende 2014, unter Dach und Fach gebracht werden. 2015 könnte nämlich ein neu zusammengesetztes Europäisches Parlament und eine neue Kommission bringen, die ein unabgeschlossenes Projekt aus der Vorgängerperiode womöglich wieder infrage stellen. Europa müsste dann erneut mit erheblichen Verzögerungen bei der vollständigen Marktöffnung rechnen.

Wir erinnern daran, dass die „Neufassung“ des Ersten Pakets bereits zehn Jahre gekostet hat und sich der Prozess der Öffnung von den ersten Richtlinien im Jahr 1991 bis zu den Zielen des Weißbuchs im Jahr 2050 bereits über 60 Jahre erstreckt!

Die europäische Integration stockt. Der freie Waren-, Personen- und Dienstleistungsverkehr muss be-

schleunigt werden. Die Liberalisierung sowie der inter- und intramodale Wettbewerb im Schienenverkehr werden stark dazu beitragen – sofern dieser „offene“ Markt nicht von „nationalen Champions“ dominiert und den Mitgliedstaaten unnötig geschützt wird.

Um die von der Industrie und den Reisenden lange erwartete vollständige Öffnung schnellstmöglich zu erreichen, fordert die ERFA nachdrücklich

- die Stärkung der Befugnisse der „System Authority“ und der Aufsichtsrolle der nationalen Sicherheitsbehörden der Europäischen Eisenbahnagentur;
- die vollständige Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber in Kombination mit der Unabhängigkeit und Reaktionsfähigkeit der nationalen Netzregulierungsbehörden, um so die Nichtdiskriminierung von Eisenbahnunternehmen sicherzustellen;
- die Inbetriebnahme von sechs großen Güterverkehrskorridoren im November 2013 als wichtigen Schritt im Rahmen der grenzüberschreitenden Marktöffnung;

- TEN-T- und EFC-Projekte und die entsprechenden finanziellen Mittel, da sie – trotz Kürzungen – für die Entwicklung des Marktes unerlässlich sind.

Ein letztes Wort: Der Job von ERFA und ihren Mitgliedern ist es, Züge zu günstigen Preisen und zur Zufriedenheit der Kunden fahren zu lassen – und nicht, mit Politik, Justiz und Verwaltung über Züge zu diskutieren. Es besteht, wie bereits gesagt, dringender Handlungsbedarf für eine vollständige und wirksame Marktöffnung. ■



Pierre Tonon
Generalsekretär
European Rail Freight Association ERFA

Die Europäische Kommission hat am 30. Januar ihren Vorschlag für ein Viertes Eisenbahnpaket vorgelegt. Seit zwanzig Jahren betreiben wir eine Politik der Öffnung der europäischen Eisenbahnmärkte für den Wettbewerb. Dazu müssen viele technische und administrative Hindernisse beseitigt werden.

Bei der Marktöffnung haben wir einiges erreicht, besonders der Güterverkehr europäisiert sich mehr und mehr. Beim Personenverkehr, bei dem es bisher nur eine Marktöffnung für internationale Verkehre gab, merken die Fahrgäste allerdings bisher noch keinen großen Fortschritt.



Dr. Matthias Ruete
Generaldirektor für
Mobilität und Verkehr
Europäische Kommission

Auch intermodal hat die Bahn hier bisher nur einen Marktanteil von sechs Prozent.

Deshalb schlagen wir die Öffnung der nationalen Personenverkehrsmärkte vor und eine Ausschreibungspflicht für gemeinwirtschaftliche Leistungen, die über zwei Drittel der Verkehre ausmachen. In Deutschland gibt es das schon, aber in vielen anderen Ländern noch nicht.

Die Marktöffnung funktioniert aber nur, wenn allen Eisenbahnunternehmen auch wirklich ohne Diskriminierung Zugang zur Infrastruktur gewährt wird. Am einfachsten gelingt der Wettbewerb, wenn Infrastruktur und Verkehr klar institutionell getrennt werden. Das ist in vielen EU-Ländern schon geschehen, ohne größere Probleme oder Kosten. Wenn die Mitgliedsstaaten aber gemeinsame Strukturen behalten wollen, müssen klare Regeln beachtet werden, um eine Kontrolle der Holding über die Entscheidungen des Infrastrukturbetreibers auszuschließen. Nur dann kann der Betreiber allen Eisenbahnunternehmen gleiche Bedingungen bieten. Außerdem muss dafür gesorgt werden, dass staatliche Mittel für die Infrastruktur oder Trassengebühren nicht dazu verwendet werden, die Verkehrsunternehmen des integrierten Konzerns quer zu subventionieren. Andernfalls werden wir Mitgliedsstaaten mit bereits getrennter Infrastruktur nicht dazu bewegen können, eine Öffnung ihrer Personenverkehrsmärkte zu akzeptieren. Ein europäischer Markt für Bahnverkehr, der allen europäischen Bahnen gleiche Chancen eröffnet, wird die Auswahl für Fahrgäste und Frachtkunden – und damit auch die Qualität der Dienstleistungen – verbessern. Nur dadurch können wir das Potenzial der Eisenbahn ausschöpfen, ihren Marktanteil gegenüber der Straße vergrößern und auf diese Weise auch etwas für die Umwelt tun. ■

Viertes Eisenbahnpaket

Holdingmodell weiter unter Druck

Das Holdingmodell der Deutschen Bahn AG ist mit geltenden EU-Vorgaben – namentlich dem Ersten Eisenbahnpaket – vereinbar. Diese Auffassung vertritt der Europäische Gerichtshof (EuGH), der am 28. Februar die Klage der EU-Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland und auch gegen Österreich zurückwies und damit bestätigte, dass integrierte Strukturen bei Bahnkonzernen rechtlich zulässig sind. Im aktuellen Ringen um die Neufassung der Eisenbahnrichtlinien auf europäischer Ebene im Vierten Eisenbahnpaket fachte die Entscheidung der höchsten europäischen Richter den Streit zwischen Gegnern und Befürwortern einer integrierten Konzernstruktur im Schienensektor erneut an. Die Entscheidung habe „Signalwirkung“ für das Vierte Eisenbahnpaket, erklärte der Chef der Deutschen Bahn AG, Rüdiger Grube, umgehend. Schützenhilfe bekam er aus dem Bundeskabinett. „Deutschland hat sich bei der Bahnreform für den integrierten Konzern entschieden“, erklärte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer. Auch beim Vierten Eisenbahnpaket werde die Bundesregierung darauf achten, dass die Regulierungen nicht so ausfallen, dass sie eine Holdingstruktur wie die der DB AG faktisch unmöglich machen, hieß es aus dem Ministerium.

Im Januar gab es auf Spiegel online – von der DB umgehend dementierte – Gerüchte um eine Rücktrittsdrohung des DB-Chefs, sollte die Bundesregierung nicht in Brüssel ihren Einfluss geltend machen, um das Vierte Eisenbahnpaket zu stoppen. In der Tat wurde die Veröffentlichung des Kommissionsentwurfes kurzfristig und für viele überraschend von der Tagesordnung genommen, erfolgte dann aber am 30. Januar.

Die vorgelegte Fassung lässt weiterhin zu, dass die Bereiche Netz und Verkehrsunternehmen unter einem übergreifenden Konzerndach organisiert sind. Allerdings drängt EU-Verkehrskommissar Siim Kallas weiter auf eine strikte Trennung von Infrastruktur und Fahrbetrieb. Die Kommission bleibe überzeugt davon, „dass eine effektivere Trennung zwischen dem Betreiber des Schienennetzes und dem Bahnbetrieb notwendig ist, um allen Anbietern einen nicht diskriminierenden Marktzugang zu gewährleisten und so das Wachstum im Eisenbahnsektor anzukurbeln“, erklärte Kallas im Zusammenhang mit der EuGH-Entscheidung vom Februar.

Integrierte Strukturen sollen erlaubt bleiben, aber die Bedingungen dafür werden im Vierten Eisenbahnpaket weiter verschärft. Strenge „chinesische“ Mauern seien innerhalb einer solchen Holding zu errichten, um die rechtliche, finanzielle und operationelle Unabhängigkeit von Netz und Betrieb zu gewährleisten, heißt es aus der Kommission. Gewährleistet werden müssen der diskriminierungsfreie Zugang von Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Netz, die Transparenz der Finanzströme zwischen den Konzernbereichen Netz und Betrieb und funktionierende Maßnahmen gegen die unzulässige Quersubventionierung eines Konzernbereichs durch den anderen. Als Anreiz für die europäischen Bahnkonzerne, Unabhängigkeit zu schaffen und zu sichern, schlägt die Kommission vor, vertikal integrierten Konzernen den Betrieb in anderen Mitgliedsstaaten zu verwehren, solange sie keine hinreichenden Vorkehrungen treffen, um fairen Wettbewerb auf ihrem Inlandsmarkt zu schaffen. dre