

„Privilegierte Beziehungen“ behindern den Wettbewerb

Das 4. Eisenbahnpaket besteht aus drei Säulen. Vor allem die technische Säule wird von der Internationalen Vereinigung für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR) uneingeschränkt unterstützt. Diese soll die Sicherheitszertifizierung vornehmlich von grenzüberschreitenden Eisenbahnen vereinfachen und die

Ralf-Charley Schultze
Generaldirektor
Internationale
Vereinigung für den
Kombinierten Verkehr
UIRR



Fahrzeugzulassung für den gesamten EU-Eisenbahnsektor schneller und billiger machen.

Im Laufe der Jahre hat die UIRR immer wieder konsequent darauf beharrt, dass die „privilegierten Beziehungen“, die bis heute zwischen den etablierten Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern, die gemeinsam in einem staatseigenen Unternehmen in Form einer Holding organisiert sind, nach Möglichkeit nicht fortgesetzt werden sollten. Diese „privilegierten Beziehungen“ werden als ein wesentliches Hindernis für den Wettbewerb bei der Traktion im Schienengüterverkehr angesehen. Die Governance-Säule des 4. Eisenbahnpakets zielte ursprünglich genau darauf ab, diese „privilegierten Beziehungen“ abzuschaffen.

KV-Operateure stehen vor allem in direktem und starkem Wettbewerb zum durchgehenden Straßengüterfernverkehr und sehen ihren Wettbewerbsvorteil im besten Preis-Leistungs-Verhältnis der Traktionsdienstleistungen im Güterverkehr, die einen wesentlichen Bestandteil der gesamten KV-Transportkette darstellen. 80 Prozent der KV-Züge überqueren mindestens eine Grenze. Dies erfordert häufig einen Lokomotiven- und/oder Fahrerwechsel, manchmal sogar den Wechsel der Traktionsdienstleister.

Genauso wie Transporteure und Speditionen im grenzüberschreitenden Straßenverkehr die Fahrer oder Zugmaschinen nicht an den Grenzen wechseln müssen, so sollte auch den KV-Operateuren ein derartiger Aufwand erspart bleiben. Es wäre wesentlich besser, sie könnten sich auf der gesamten Strecke der Züge auf einen einzigen Traktionsdienstleister im Güterverkehr verlassen. ■

4. Eisenbahnpaket

Punktsieg für die Platzhirsche

Wettbewerb ja – aber nur dann, wenn die angestammten Pfründe dadurch nicht bedroht werden. Das ist die Quintessenz dessen, was sich am 26. Februar im Europaparlament abspielte. Die Lobbyisten der großen integrierten Bahnkonzerne setzten sich durch. Die EU-Kommission holte sich an diesem Mittwoch in Straßburg ein blaues Auge in der Abstimmung über ihr 4. Eisenbahnpaket. Ihr Wunsch nach scharfen Auflagen für integrierte Bahnunternehmen wurde niedergestimmt. Doch neben Schattens gab es auch helle Momente bei dieser ersten Lesung der Gesetzesammlung.

Zuerst zum Licht. Die Abgeordneten machten den Weg frei für eine deutliche Harmonisierung der Technik – mit großer Mehrheit. Das Bürokratiemonster aus heute noch rund 11.000 Sicherheits- und Zulassungsbestimmungen der 26 Staaten soll deutlich entschlackt werden. Einheitliche Technikstandards und allseits geltende Sicherheitskriterien werden den Bahnbetrieb in der EU bald einfacher machen.

Harmonie bei der Technik

Von einem echten Erfolg spricht in diesem Zusammenhang der deutsche Europaabgeordnete Michael Cramer. Die Kleinstaaterei sei endlich zu Ende. „Das spart Geld, Zeit und Nerven und erhöht zugleich das schon jetzt hohe Sicherheitsniveau im Bahnverkehr“, stellt der Grüne fest. Auch sein Parlamentskollege, der deutsche Sozialdemokrat Ismail Ertug, sieht dies so. „Für den Schienenverkehr sollten Grenzen im 21. Jahrhundert nur noch Striche auf der Landkarte darstellen, kein reales Hindernis mehr“, sagt Ertug. Das EU-Parlament sei sich darin weitgehend einig.

Das grüne Licht für die drei technischen Teile des 4. Eisenbahnpakets war also keine große Überraschung. Das Parlament beschloss unter anderem die künftige Schlüsselrolle der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) bei der Zulassung von Fahrzeugen. Nach einer vierjährigen Übergangszeit wird allein die ERA das Verfahren bestimmen. Bis dahin können Bahnunternehmen entscheiden, ob sie national oder durch die ERA zertifizieren lassen. Die Zulassung von Lokomotiven und Wagen, von Signal- und Sicherheitstechnik ist damit europaweit harmonisiert – für freie Fahrt durch die Europäische Union.

So weit die hellen Momente dieses 26. Februars in Straßburg. Breite Einigkeit bei der Technik. Bei den politischen Teilen des Eisenbahnpakets sieht es hingegen eher dunkel aus. EU-Verkehrskommissar Siim Kallas brachte die Sache direkt nach der Abstimmung auf den Punkt: „Das Europäische Parlament beseitigt zwar technische Hindernisse. Aber die heutige Entscheidung im Plenum ist wieder ein Beweis, wie hartnäckig sich eigennützige nationale Interessen durchsetzen.“

Gemeint sind damit die Beschlüsse über „Governance“, spricht: die politisch-wirtschaftlichen Teile des Eisenbahnpakets. Speziell die von der Kommission angestrebte strikte Trennung von Netz und Betrieb auf Europas Gleisen ging wie ein Riss durch das EU-Parlament. Bereits im Verkehrsausschuss hatte es darüber zum Jahresende 2013 Kontroversen gegeben. Mühsam hatten die Parlamentarier dort einen Kompromiss erarbeitet. Sie speckten die wirtschaftsliberalen Ideen des Kommissionsentwurfs in einigen Punkten ab.