

Ki/Fi 15.08.2011

Pressemitteilung

Wie die EU-Kommission den Wettbewerb auf der Schiene ruiniert oder: Gut gemeint ist das Gegenteil von gut

Es ist so eine schöne Idee: Wenn der ukrainische Lkw-Fahrer mit seinem Lkw von Kiew bis Barcelona fahren kann, dann soll das bei der Eisenbahn auch möglich sein. Bislang besitzt jedes EU-Land ein eigenes Signalsystem und eigene Betriebsvorschriften sowie technische Normen für die Fahrzeuge. Die EU-Kommission will dem einen Riegel vorschieben: Mit einheitlichen Vorschriften, die die technische und betriebliche Harmonisierung von Europas Eisenbahnen herbeiführen sollen, wollen die Brüsseler Bürokraten die „Einheitseisenbahn“ schaffen.

Hierzu hat die EU-Kommission bislang insgesamt 20 sogenannte „Technische Spezifikationen Interoperabilität“ (TSI) erlassen. Der überwiegende Teil davon gilt für den Hochgeschwindigkeitsverkehr, 8 allerdings auch oder ausschließlich für den konventionellen Eisenbahnverkehr.

Bislang haben die TSI nur ein Ziel erreicht: Sie haben den Eisenbahnverkehr teurer gemacht. Ein Beispiel ist die Einführung des Zugsicherungssystems ETCS (European Train Control System), das ohne stationäre Signalanlagen auskommt. Ziel von ETCS ist es, die Investitionskosten von Fahrzeugen im internationalen Verkehr zu senken und Zeit bei grenzüberschreitenden Fahrten zu sparen. Die flächendeckende Einführung von ETCS würde es notwendig machen, dass alleine in Deutschland etliche Milliarden in die Umrüstung des bestehenden Streckennetzes investiert werden müssten. Hinzu kommt, dass es von ETCS mittlerweile drei verschiedene Stufen (sogenannte „Level“) gibt. Welches schlussendlich gelten soll, weiß niemand.

Die angestrebten Ziele sind weit überwiegend nicht erreicht worden: Die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzten Fahrzeuge sind nicht preiswerter sondern teurer geworden, weil die bestehenden nationalen Zugsicherungssysteme auf unabsehbare Zeit beibehalten werden, zugleich aber Neubaustrecken mit ETCS ausgerüstet worden sind. Die Zusatzkosten belaufen sich auf 250.000 bis 400.000 Euro pro Fahrzeug.

Eine Zeitersparnis gibt es in der Regel auch nicht, denn eine Verkürzung der Grenzaufenthalte kann heute nur dann erfolgen, wenn das eingesetzte Personal mehrsprachig ist. Das ist ein Lokführer in der Regel nicht. Er muss sich aber bei einem grenzüberschreitenden Verkehr zwingend mit den Stellwerken bzw. den Betriebsleitstellen der Bahngesellschaften in den Nachbarstaaten verständigen können.

Dieses Problem wird sich wohl nur beheben lassen, wenn es bei der Eisenbahn analog zum Flugverkehr eine einheitliche Verkehrssprache (z.B. Englisch) gibt. Darüber wird aber selbst bei der EU noch nicht einmal ernsthaft diskutiert.

Es wird also in Zukunft selbst dann Grenzaufenthalte geben, wenn Infrastruktur und Triebfahrzeuge mit einem Aufwand von etlichen Milliarden Euro vollständig „harmonisiert“ sind, wie es in der Eurokratensprache heißt.

Nun gibt es aber auch eine TSI, die den „harmonisierten“ Betrieb regeln soll, die sogenannte „OPE-TSI“, wobei OPE für „operations“ und damit für den Betrieb steht. Durch ETCS ist der Schienenverkehr bislang „nur“ teurer geworden. Die OPE-TSI wird dazu führen, dass es, gerade im Güterverkehr, kaum bzw. keinen Wettbewerb mehr auf der Schiene gibt und alle Erfolge der letzten Jahre zunichte gemacht werden. Sie sind ein weiterer Beweis für das lebensfremde Denken der EU-Bürokraten, die den zweiten Schritt vor dem ersten dringend erforderlichen, nämlich der Trennung von Netz und Betrieb tun wollen.

Bislang war es in Deutschland so, dass die Infrastrukturbetreiber (In Deutschland ist das überwiegend die DB Netz AG) den Eisenbahnen die wichtigsten Daten zu den befahrenen Strecken wie zum Beispiel Signalabstände, Bremswege und alle technischen Besonderheiten innerhalb der Bahnhöfe zur Verfügung gestellt haben. Diese Daten werden beim Fahren der Züge von den Lokführern genutzt. Sie sind neben den Signalen den Verkehrsschildern auf der Straße gleichzusetzen. Die Zusammenfassung dieser jeweiligen streckenspezifischen Besonderheiten nennt sich „Örtliche Richtlinien“. Nach der OPE-TSI, die glücklicherweise noch nicht in nationales Recht umgesetzt ist, muss der Infrastrukturbetreiber den Eisenbahnen jedoch nur noch Mindestangaben zur Verfügung stellen. Die Eisenbahnen müssen anhand dieser Mindestangaben die streckenspezifischen Daten selbst berechnen. Das ist so, als wenn bei Gefahrenstellen an Straßen Schilder aufgestellt werden, die als Geschwindigkeit den Rahmen „10 bis 160 km/h“ vorgeben. Die sogenannten „Örtlichen Richtlinien“ müssen dann privaten Eisenbahnunternehmen nicht mehr ausgehändigt werden.

Für jede Strecke, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen befährt, soll es nach der OPE-TSI ein sogenanntes „Streckenbuch“ führen müssen, in dem sämtliche Angaben enthalten sind, die die Infrastrukturbetreiber bislang zur Verfügung stellen. Ohne den Nachweis des Führens von Streckenbüchern wird es zukünftig keine Betriebsgenehmigung mehr geben.

Dieser Aufwand ist für kleine und mittlere Eisenbahnunternehmen kaum oder gar nicht zu leisten.

Diese Vorgaben aus Brüssel sind wettbewerbsbehindernd, weil in Deutschland nach wie vor keine Trennung von Netz und Betrieb existiert. Der größte Teil des deutschen Eisenbahnnetzes gehört der Deutschen Bahn AG. Es ist anzunehmen, dass die Konzernschwestern DB Regio, DB Fernverkehr und DB Schenker Rail nach wie vor sämtliche Unterlagen der DB Netz AG erhalten werden – die Wettbewerber aber nicht mehr. Dies ist ein klarer Fall vorsätzlich herbeigeführter Diskriminierung und Aushebelung des Wettbewerbs durch die EU-Kommission.

Netzwerk Privatbahnen - Vereinigung Europäischer Eisenbahngüterverkehrsunternehmen e.V.

Vorstand: Torsten Sewerin (Vors.), Sven Flore, Günther Alsdorf, Christian Dehns, Christian Krüger,
Isabelle Schulze, Ludolf Kerkeling – Geschäftsführer: Ass. jur. Alexander Kirfel

Etwas anderes könnte nur gelten, wenn durch eine Herauslösung der Infrastrukturgesellschaften DB Netz AG, DB Station & Service AG und DB Energie GmbH aus dem DB-Konzern eine vollständige Trennung von Netz und Betrieb durchgeführt würde. Kleinere und mittlere Unternehmen würden zwar auch dann noch massiv benachteiligt, aber zumindest würden einigermaßen gleiche Bedingungen für alle herrschen.

Bis dahin erwarten wir von der Bundesregierung, dass die OPE-TSI nicht in nationales Recht umgesetzt wird. Ansonsten müsste die EU-Kommission keinen ersten Schritt mehr machen, weil es dann – zu Lasten der Kunden, der Wirtschaft und nicht zuletzt der Steuerzahler – keinen Wettbewerb auf der Schiene mehr gibt.

Über das Netzwerk Privatbahnen:

Im Netzwerk Privatbahnen sind seit 2001 25 Eisenbahnen aus ganz Europa zusammengeschlossen, wobei der Großteil der Mitgliedsbahnen in Deutschland ansässig ist. Diese Bahnen, die etwa 15 % des Transportvolumens im Schienengüterverkehr in Deutschland abwickeln (DB Schenker Rail Deutschland AG: 75 %), bekennen sich zu mehr Wettbewerb auf der Schiene und haben sich dazu entschieden, dieses volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch wichtige Ziel durch ihre Mitgliedschaft bei Netzwerk Privatbahnen aktiv zu fördern.