

Kallas wirft Bahnen „Heuchelei“ vor

EU-Verkehrskommissar sieht Interessenüberlappung bei der DB

Von Christian Dahm

„Innerhalb der Holding der Deutschen Bahn (DB) besteht eine deutliche Überlappung der Interessen zwischen Netz und Betrieb.“ Das erklärte EU-Verkehrskommissar Siim Kallas exklusiv im DVZ-Interview. Es sei nicht ausgeschlossen, dass DB Netz die operativen Gesellschaften der DB begünstige. Den Nationalbahnen wirft Kallas „Heuchelei“ bei der Marktöffnung vor.

Kallas stellt vor allem die (ehemaligen) Staatsbahnen an den Pranger: „Es ist unerlässlich, dass die Nationalbahnen sich von ihren angestammten historischen Privilegien verabschieden.“ Die Bahnen müssten verstehen, dass sie die Wettbewerbsfähigkeit ihres Sektors zu einem guten Teil in eigenen Händen hielten.

Es sei heuchlerisch, sich öffentlich zur Marktöffnung zu bekennen, aber in der Praxis den Wettbewerb zu torpedieren. Statt zu versuchen, Konkurrenten unentwegt Steine in den Weg zu legen, sollten die Nationalbahnen lieber die eigene Leistungsfähigkeit steigern, betonte Kallas.

Der Este bekräftigte, den Strategie-
wechsel in der EU-
Verkehrspolitik
weg von der Ver-
kehrsverlagerung
auf die Schiene
hin zur Ko-Moda-
lität, der Optimie-
rung jedes einzelnen Verkehrsträ-
gers. „Es kann nicht die Rolle der EU
sein, der Wirtschaft einen Verkehrs-
träger aufzuzwingen.“

»Staukosten nicht als feste
Größe in Eurovignette-
Richtlinie einbeziehen«

EU-Verkehrskommissar Siim Kallas



Kloppte den Bahnen auf die Finger: EU-Verkehrskommissar Siim Kallas in einem exklusiven Interview mit der DVZ.

Ungleichgewichte und unfaire Rahmenbedingungen gelte es, für alle Verkehrsträger gleichermaßen zu beseitigen. Vorteile für einen Transportmodus dürften in jedem Fall nicht Folge der Nachteile für einen anderen sein.

In der Frage der geplanten Anlastung externer Kosten für den Schwerlastverkehr (Eurovignette-Richtlinie) deutete Kallas an, dass die Staukosten

nicht als feste Größe einbezogen werden könnten. Stattdessen soll die Variation der Mautsätze je nach Tageszeit deutlich erhöht werden.

Mittelfristig sei es das Ziel der Kommission, dass nicht nur die Straße, sondern jeder Verkehrsträger für die verursachten Kosten aufkomme. „Dazu gehören auch CO₂ und Unfälle“, stellte Kallas unmissverständlich fest. Die Kommission arbeite bereits daran, allen Verkehrsträgern ihre externen Kosten anzulasten.

DVZ 15.7.2010

»Bahnen müssen sich von Privilegien verabschieden«

EU-Verkehrskommissar Siim Kallas über den Richtungswechsel der EU-Verkehrspolitik, Kompromisse zur Eurovignette-Richtlinie und die **Kompromisslosigkeit bei der Bahnliberalisierung**



Gut fünf Monate ist Siim Kallas EU-Verkehrskommissar. Zeit genug, sich einen Einblick in seinen neuen Aufgabenbereich zu verschaffen. Unbeeindruckt zeigt sich der Este insbesondere von der Bahnlobby. Der DVZ erläutert Kallas, warum die DB-Holdingstruktur der Kommission ein Dorn im Auge ist und ihm persönlich die heuchlerische Haltung einiger Nationalbahnen sauer aufstößt.

Die EU-Kommission ist dabei, die Weichen für die EU-Verkehrspolitik bis 2020 zu stellen. Worauf muss sich der Verkehrssektor einstellen?

Mit dem geplanten Weißbuch zur künftigen EU-Verkehrspolitik soll klar unterstrichen werden, dass der Gütertransport entscheidend zur Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union beiträgt. Von wesentlicher Bedeutung ist daher die Schaffung eines integrierten europäischen Verkehrssystems, in dem nach dem Grundsatz der Ko-Modalität für alle Verkehrsträger die bestmöglichen Rahmenbedingungen für ihre individuelle Entwicklung geschaffen werden.

Gehört die bisherige Strategie der Verkehrsverlagerung von der Straße damit endgültig der Vergangenheit an?

Ich persönlich werde mich für den jeweils umweltfreundlichsten, aber auch effizientesten Verkehrsträger einsetzen. Ungleichgewichte und unfaire Rahmenbedingungen gilt es für alle Verkehrsträger gleichermaßen zu beseitigen. Vorteile für den einen dürfen nicht aus Nachteilen für einen anderen Verkehrsträger resultieren. Es kann nicht die Rolle der EU sein, der Wirtschaft einen Verkehrsträger aufzuzwingen.

Bedeutet dies, dass sich die EU-Verkehrspolitik vom Schienenverkehr abkehrt und dieser zumindest nicht mehr im Mittelpunkt der Bemühungen stehen wird?

Die Bahnen haben sicherlich ein riesiges Potential, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr eine gute Alternative zur Straße darzustellen. Dazu benötigen wir aber eine grundlegende Reform im Bahnsektor.

Heißt das, die von der EU eingeleitete Marktöffnung reicht nicht aus?

Verstehen wir uns nicht falsch. Eine Menge ist in den vergangenen Jahren erreicht worden. Doch der große Binnenmarkt im Bahnsektor ist ein bislang unerfüllter Traum geblieben. Ein Indiz dafür ist nicht zuletzt, dass sich große Bahnunternehmen übereinander beschwerten.

Die Kommission hat ja erkannt, dass eine Überarbeitung des ersten Eisenbahnpakets zur Liberalisierung des Schienengüterverkehrs unerlässlich ist. Wann werden die Vorschläge vorgelegt?

Das dürfte in den nächsten Wochen geschehen. Ziel ist es insbesondere, die Zugangsrechte von Bahnunternehmen zu Serviceeinrichtungen zu erweitern. Die Kommission musste feststellen, dass der alleinige Zugang zum Netz über die Vergabe von Trassen nicht ausreicht. Der Zugang zu Rangierbahnhöfen, Wartungs- und Reparaturwerkstätten, Tankstellen oder Bahnstrom ist unerlässlich, damit die Maßnahmen zur Liberalisierung des Schienengüterverkehrs ihre Früchte tragen können. Doch als ich von einer grundlegenden Reform sprach, dachte ich vor allem auch an den Bahnsektor selbst, der sich an die eigene Nase fassen muss.

Können Sie das bitte näher erläutern.

Die Bahnen müssen verstehen, dass sie die Wettbewerbsfähigkeit ihres Sektors zu einem guten Teil in den eigenen Händen halten. Mir ist in diesem Zusammenhang die heuchlerische Haltung einzelner Nationalbahnen ein Dorn im Auge. Auf der einen Seite bekennen sie sich offen zur Marktöffnung. Wenn es aber um die konkrete Umsetzung geht, suchen dieselben Bahnen unentwegt nach Möglichkeiten, sich vor Wettbewerbern zu schützen. Wenn die Bahnen diese Energie dazu verwenden würden, die eigene Leistungsfähigkeit zu steigern, könnten sie der Liberalisierung gelassen entgegensehen. Es ist unerlässlich, dass sich die (ehemaligen) Staatsbahnen von ihren angestammten historischen Privilegien verabschieden.

Ein Dorn im Auge ist der Kommission auch die Holdingstruktur der Deutschen Bahn. Was muss sich in Deutschland ändern?

Die Kommission bemängelt die Holdingstruktur der Bahn, weil sie keinerlei Garantie für die Unabhängigkeit der Netzbetreiberin DB Netz AG im Verhältnis zu den Transporttöchtern der DB Holding bietet, wie dies von den Eisenbahnrichtlinien vorgeschrieben wird. Wir mussten dabei leider feststellen, dass innerhalb der DB-Holding eine deutliche Überlappung der Interessen zwischen Netz und Betrieb besteht. Durch die konkrete Ausgestaltung der Holding ist nicht ausgeschlossen, dass DB Netz die operativen Gesellschaften der DB begünstigt.

Es hat beinahe sieben Jahre gedauert, bis die bei der Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets säumigen Mitgliedstaaten nun vor den Europäischen Gerichtshof zitiert wurden. Besteht nicht die Gefahr,

dass bei der bevorstehenden Überarbeitung des Richtlinienpakets ähnlich viel Zeit verloren geht?

Als Verkehrskommissar bin ich vollkommen einverstanden, dass die Kommission da schneller vorgehen muss. Als Politiker, der der Kommission bereits sechs Jahre angehört, bin ich mit solchen Aussagen natürlich ein bisschen vorsichtiger. Die Mühlen der Kommission mahlen nun mal langsam, weil sich die Interessen der einzelnen Mitgliedstaaten auch in dieser per Definition „europäischen Institution“ widerspiegeln.



Entspannte Atmosphäre beim Interviewtermin: (von links) DVZ-Korrespondent Christian Dahm, Verkehrskommissar Siim Kallas, Pressesprecherin Helen Kearns und Kallas stellvertretender Kabinettschef Keir Fitch.

Die DB ist alles andere als glücklich über die EU-Verordnung für ein vorrangiges Bahnfrachtnetz. Wie beurteilen Sie die Bedenken?

Die Bedenken der DB sind bei weitem übertrieben. Der gefundene Kompromiss räumt den Infrastrukturbetreibern eine große Flexibilität bei der Verwaltung der Korridore ein. Starre Vorrangregeln für Güterzüge gibt es nicht. Und aufgrund der Einbindung der nationalen Infrastrukturbetreiber in den One Stop Shop, der für die Trassenvergabe verantwortlich zeichnet, kann nicht von einem Eingriff in die Entscheidungsbefugnis gesprochen werden.

Sehen Sie die Gefahr, dass die Umsetzung der Verordnung torpediert werden könnte?

Nein. Auch Deutschland wird einsehen, dass die Verordnung ein Meilenstein für die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in der EU ist. Die Kommission geht davon aus, dass eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene von bis zu 3 Prozent erzielt werden kann. Damit die Korridore

korrekt und fristgerecht eingerichtet werden, plant die Kommission, den Mitgliedstaaten Leitlinien für die Umsetzung der Verordnung an die Hand zu geben.

Die belgische Präsidentschaft ist optimistisch, im EU-Ministerrat vor Ende des Jahres eine Einigung über die Anlastung externer Kosten für den Schwerlastverkehr zu finden. Welche Kompromisse wären für die Kommission akzeptabel?

Einer der größten Streitpunkte ist die Einbeziehung der Staukosten. Diese nicht zu berücksichtigen,

Ist eine Einbeziehung von Kosten für CO₂ und Unfälle vom Tisch?

Nein. Mittelfristig ist es das Ziel der Kommission, dass nicht nur die Straße, sondern jeder Verkehrsträger für die verursachten Kosten aufkommt. Dazu gehören auch CO₂ und Unfälle. Meine Dienststellen arbeiten bereits an einer Methodologie, um allen Verkehrsträgern ihre externen Kosten anzulasten.

Die Kommission plant auch eine Revision der Leitlinien für den Aufbau des Trans-europäischen Verkehrsnetzes (TEN).

wäre sicherlich der falsche Weg. Die Kommission könnte jedoch akzeptieren, dass diese nicht zusätzlich als feste Größe angerechnet werden, sondern die Mautsätze je nach Tageszeit anhand differenzierter Staukosten variieren. Im Durchschnitt bliebe die Maut bei diesem Szenario unverändert.

Dies ist doch bereits heute möglich?

Stimmt. Neu ist aber, dass diese Variation nicht mehr 50 Prozent, sondern bis zu 500 Prozent betragen könnte. Der Effekt einer Verkehrslenkung wäre somit ungemein höher.

Und wie sieht es bei der Zweckbindung der Mauteinnahmen aus?

Ich habe vorgeschlagen, dass zumindest ein Teil der Gebühren in einen EU-Fonds zur Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur von europäischem Interesse fließen soll. Erste Signale der Mitgliedstaaten zeigen, dass viele dem Vorschlag etwas abgewinnen können. Weitere Diskussionen sind aber notwendig.

Wie soll sichergestellt werden, dass die Mitgliedstaaten ihre Verpflichtungen auch tatsächlich einhalten?

Die Diskussionen darüber sind noch nicht abgeschlossen. Ich kann aber bereits verraten, dass die Kommission nach einem Ansatz sucht, der die Gewährung von EU-Mitteln von den Fortschritten von Projekten abhängig macht.

Herr Kallas, vielen Dank für das Gespräch.

DVZ 15.7.2010

Das Gespräch führte Christian Dahm.

Zur Person
Siim Kallas

Der 61-jährige Este ist seit Mitte Februar EU-Verkehrskommissar. Der studierte Volkswirt war Präsident der estnischen Nationalbank, estnischer Außenminister, Finanzminister und während zwei Jahren Ministerpräsident. Kallas gehört der Kommission seit 2004 an und zeichnete insbesondere für Verwaltung und Betrugsbekämpfung verantwortlich.