



guter  
Mittel

# Dringend Weichen für die Zukunft des Schienengüterverkehrs stellen

EP klopft untätiger EU-Kommission auf die Finger

Dem Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments reicht es. Die seit Jahren unternommenen Initiativen zur Liberalisierung des Schienengüterverkehrs haben bei weitem nicht den erwarteten Erfolg gekannt. Der Marktanteil der Bahn sei nicht gestiegen, sondern habe sich seit 2002 auf dem niedrigen Niveau von rund 10 % stabilisiert, stellen die Europaabgeordneten fest.

Doch damit wollen sie sich nicht abfinden. Denn die Schuldigen sind ausgemacht. Und das sind ihrer Meinung nach die EU-Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission.

Ihrem Unmut machen die Europaabgeordneten in einer Resolution Luft. Die Tatsache, dass 21 EU-Länder das erste Eisenbahnpaket nach sieben Jahren noch immer nicht ordnungsgemäß umgesetzt hätten, habe die Erhöhung des Anteils der Schiene am Güterverkehr verhindert. Zudem wird in der Resolution bedauert, dass die Kommission fünf Jahre habe verstreichen lassen, bis erste Schritte gegen die säumigen Mitgliedstaaten ergriffen wurden. Da die eingeleiteten Verfahren aber immer noch anhängig sind, wird die Kommission aufgefordert, unverzüglich rechtliche Schritte einzuleiten.

Aber damit nicht genug: Die Schuldigen sollen öffentlich an den Pranger gestellt werden. Deshalb werden der Kommission feste Fristen gesetzt, in denen sie insbesondere ihre Informationen offenlegen soll, wie die EU-Länder die Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets zur Marktöffnung

des Schienengüterverkehrs verzögern. Der Verkehrsausschuss will erreichen, dass der Öffentlichkeit insbesondere Details über die Beanstandungen hinsichtlich der vorgeschriebenen Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber und der nationalen Regulierungsbehörden sowie der Vorschriften bezüglich der Umsetzung des Trassenpreissystems zugänglich gemacht werden.

Den Zeitpunkt hätten die Europaabgeordneten nicht besser auswählen können, um der Kommission und den Mitgliedstaaten auf die Finger zu klopfen. Der Schienengüterverkehr steht am Scheideweg. Einige große Bahnen wie die französische SNCF und die italienische FS ziehen ernsthaft in Erwägung den Einzelwagenverkehr einzustellen. Die Privatbahnen monieren seit Jahren, dass die Lücken des ersten Eisenbahnpakets geschlossen werden. So gelte es, den Zugang zu Serviceeinrichtungen wie Rangierbahnhöfen, erster und letzter Meile oder Tankstellen sicherzustellen. Zudem sollen die Kompetenzen der nationalen Regulierungsbehörden gestärkt werden.

Last but not least droht eine schleichende Konsolidierung des Eisenbahnmarkts durch die Aufkäufe kleiner Güterbahnen durch (ehemalige) Staatsbahnen wie SNCF und Deutsche Bahn, welche die Erfolge der Liberalisierung untergraben. Bereits 2002 hatte der damalige EU-Wettbewerbskommissar Mario Monti erkannt, dass der geschaffene Wettbewerb durch finanzstarke Bahnen wieder ausgehebelt wird. Doch

bislang standen die EU-Wettbewerbschützer dem Zusammenschluss von Bahnunternehmen stets sehr – und vielleicht zu – wohlwollend gegenüber. Das ist übrigens ein Punkt, den der Verkehrsausschuss in seiner Resolution völlig außer Acht lässt. Doch auch hier sollte die Kommission endlich mal genauer hinsehen.

Es ist natürlich fraglich, ob sich die Kommission von einer unverbindlichen Resolution beeindrucken lassen wird. Doch das politische Gewicht des Europäischen Parlaments hat in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen und wird weiter steigen.

So sieht ein interinstitutionelles Abkommen mit der Kommission vor, dem EP Rechte zu gewähren, die über den EU-Vertrag hinausgehen. Die Kommission will sich verpflichten, schneller auf Initiativen der Europaabgeordneten zu reagieren. Auf Forderung des EP nach einem Gesetzesvorschlag soll die Kommission künftig innerhalb von drei Monaten antworten. Reagiert sie positiv, muss sie den Gesetzesvorschlag innerhalb von zwölf Monaten vorlegen. Bei einer Ablehnung müsste die Kommission ihre Entscheidung ausdrücklich rechtfertigen.

Nicht zuletzt deswegen sollte der politische Druck, den eine Resolution erzeugt, nicht unterschätzt werden. Verkehrskommissar Siim Kallas hat von seinem Vorgänger mit der Überarbeitung des ersten Eisenbahnpakets und mit den anhängigen Verfahren wegen der unzureichenden Umsetzung desselbigen zwei hochsensible Dossiers geerbt, die entscheidend für die Zukunft des Schienengüterverkehrs in Europa sind. Da ist es gut, dass die Europaabgeordneten den Novizen aus Estland eindringlich erinnern, woher der Wind weht.



**Christian Dahm,**  
EU-Korrespondent der  
DVZ Deutsche Logistik-  
Zeitung in Brüssel



Die Wiederbelebung des europäischen Schienengüterverkehrs liegt im Interesse aller Eisenbahnverkehrsakteure.  
Foto: C. Müller