



Europäische Kommission mahnt Deutschland zu mehr Wettbewerb im Schienenverkehr

Kurios: Acht Mitgliedstaaten in Verzug mit einer Richtlinie, die gerade überarbeitet wird

Am 25.02.2016 hat die Europäische Kommission offiziell Deutschland sowie sechs weitere Mitgliedstaaten aufgefordert, die Richtlinie 2012/34/EU über die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes umzusetzen.

Nach Meinung der Kommission sind die entsprechenden Vorschriften für den Betrieb der Infrastruktur, das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen, die Kriterien für die Erteilung von Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen, die Grundsätze und Verfahren für die Festlegung und Erhebung von Wegeentgelten, die Zuweisung der Fahrwegkapazitäten sowie zur Regulierungsaufsicht nicht oder nicht vollständig umgesetzt.

Eine komplette Umsetzung hätte allerdings bis zum 16.06.2015 erfolgen müssen, so die Kommission, die die entsprechenden Mitgliedstaaten am 22.07.2015 auf die Defizite hingewiesen habe.

Worin die Vorwürfe gegen Deutschland genau bestehen, wird aus der Mitteilung der Europäischen Kommission an die Öffentlichkeit nicht ersichtlich. Bekannt ist allerdings, dass der Kommission schon seit langem das Holdingmodell der Deutschen Bahn AG ein Dorn im Auge ist.

Unter dem Dach des ehemaligen Monopolisten versammeln sich Tochterunternehmen, die die Zugänge zum Schienennetz, zu den Bahnhöfen sowie auch zu den Energieversorgungseinrichtungen als Nahezu-Alleinanbieter „alternativlos“ verwalten.

Die DB Netz als absolut dominierendes Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterhält im Auftrag des Bundes, der alleiniger Eigentümer des Schienennetzes ist, nahezu das gesamte Schienennetz in Deutschland. Wenn also ein Eisenbahnverkehrsunternehmen dieses nutzen will, dann ist es auf eine Zuteilung von Kapazitäten durch DB Netz angewiesen. Für die Nutzung des Netzes müssen die

Eisenbahnverkehrsunternehmen dann Trassenentgelte entrichten.

Zugleich sind die Bahnhöfe und Haltepunkte in Deutschland in der Hand der DB Station & Service. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die an Haltepunkten und Bahnhöfen halten möchten, müssen mit DB Station & Service einen Vertrag schließen und so genannte Stationsentgelte zahlen. Ähnliches gilt für die DB Energie, die nahezu monopolartig die Energielieferung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen bereitstellt.

Größter Kunde dieser drei Tochterunternehmen DB Energie, DB Netz und DB Station & Service sind deren Schwesterunternehmen DB Fernverkehr und DB Regio. Letztere müssen wie die private Konkurrenz Trassen- und Stationsentgelte bezahlen, nur fließen die im Gegensatz zur Konkurrenz zum eigenen Mutterkonzern zurück. Die Kommission bevorzugt hingegen Modelle, die auf eine völlige Trennung des Eisenbahninfrastrukturbetreibers und des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens hinauslaufen.

Auch Vertreter des Europäischen Parlaments hat sie dabei an ihrer Seite. So bemängelte jüngst der Verkehrsausschussvorsitzende des Europäischen Parlaments, MdEP Michael Cramer (Grüne/EFA) auf einer Veranstaltung in der NRW-Vertretung in Brüssel die stark gestiegenen Trassen- und Stationspreise, ohne allerdings damit die Organisationsfrage zu stellen.

Die Bundesregierung hat sich in ihrem Koalitionsvertrag darauf festgelegt, am Holdingmodell festzuhalten. Auch der Bundesrat hat sich gegen eine „Zerschlagung“ der DB AG gewandt.

Die Bundesregierung könnte in ihrer Antwort darauf hinweisen, dass es immerhin eine Bundesnetzagentur, ein Eisenbahnbundesamt und ein Bundeskartellamt in Deutschland gibt, die über das diskriminierungsfreie Funktionieren des deutschen

Die Landesvertretung Nordrhein-Westfalen in Brüssel informiert



Schienenverkehrsmarktes wachen. Zudem scheinen viele mehr oder weniger private Anbieter von Eisenbahnverkehrsleistungen durchaus kein Problem mit dem bestehenden System zu haben. Und viele dieser „privaten“ ausländischen Eisenbahnverkehrsanbieter sind selbst ehemalige Monopolisten, deren Herkunftsländer sich schwer mit wettbewerblichen Bedingungen tun, wie sie etwa für den Schienenpersonennahverkehrsmarkt in Deutschland gelten.

Deutschland und die anderen betroffenen Mitgliedstaaten haben nun zwei Monate Zeit, um auf die Vorwürfe zu reagieren und zu versuchen, diese zu widerlegen. Geschieht dies nicht oder nach Meinung der Kommission nur unzureichend, kann die Kommission Klage beim Europäischen Gerichtshof einreichen.

Weiterführende Informationen:

http://ec.europa.eu/deutschland/press/pr_releases/14040_de.htm