

Parl. Abend der Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag zum Thema „EU-Osterweiterung – Perspektiven für die Schiene“:

Mit Investitionen und Wettbewerb Osteuropas Bahnen stärken

Berlin, 21. November 2003 – Die Bahnunternehmen der neuen EU-Beitrittsländer in Mittel- und Osteuropa (MOEL) kämpfen mit sinkenden Transportmengen, Investitionen im dreistelligen Milliardenbereich sind erforderlich für die Erneuerung von Schienennetzen und rollendem Material, die EU bewirkt rechtliche Veränderungen und fördert Investitionen, Europa braucht ein ganzheitliches Verkehrskonzept einschließlich MOEL, und Deutschland ist als Transitland vom Wachstum des Verkehrs mit Osteuropa am stärksten betroffen, lautet das Fazit des Parlamentarischen Abends, den die Parlamentsgruppe Schienenverkehr im Deutschen Bundestag in Berlin durchführte.

„Der Schienenverkehr hat in Osteuropa dann gute Chancen, wenn die Weichen in der Verkehrspolitik der Beitrittsländer jetzt richtig gestellt werden und Wirtschaft und Politik sich am Markt und an der Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs im gesamten Europa orientieren“, sagte **Eduard Oswald MdB**, Vorsitzender der Parlamentsgruppe Schienenverkehr sowie des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag. Spezielle Probleme gebe es im Güterverkehr mit einem Anstieg auf das Drei- bis Vierfache. Die erkennbare Verringerung der Transportmengen bei den Eisenbahnen der MOE und das starke Wachstum des Straßengüterverkehrs auf 40 bis 50 Prozent Marktanteil gebe Anlass zur Besorgnis. Mit der Erweiterung der Europäischen Union nach Mittel- und Osteuropa im Mai 2004 werde sich der gesamte europäische Verkehrsmarkt verändern. Die Beitrittsländer zählten bereits heute zu den wichtigsten Handelspartnern der bestehenden Europäischen Union und speziell Deutschlands. Mit dem Positionspapier „Infrastrukturbedarf für die EU-Osterweiterung“ habe das Deutsche Verkehrsforum kürzlich auf das Thema hingewiesen, betonte Oswald. Darin sei der Appell enthalten, heute grenzüberschreitend und weitsichtig eine europäische Verkehrspolitik zu schaffen und die politische Kleinstaaterei endgültig zu beenden.

Polen habe sich entsprechend den Forderungen der EU mit einer Bahnreform und der Umstrukturierung der Staatsbahn PKP auf den Beitritt und damit eine auf Wettbewerb ausgerichtete Entwicklung vorbereitet, sagte Generaldirektor **Tadeusz Kaczmarek**, Leiter der in Berlin ansässigen Generalvertretung der Polskie Koleje Państwowe S.A. (PKP). Auch die staatlichen Organe seien entsprechend gebildet worden und hätten ihre Tätigkeit aufgenommen. Die zunehmend engeren Beziehungen zwischen Polen und Deutschland würden durch das gute Verhältnis der PKP mit der Deutschen Bahn AG dokumentiert. Die Restrukturierung der Polnischen Staatsbahnen, die im Jahre 1990 begonnen habe, führte zur Gründung der PKP AG, diese begann ihre Tätigkeit am 01. Januar 2001, die Gruppe umfasse heute insgesamt 24 Tochtergesellschaften.

Die Transportkorridore haben laut Kaczmarek in Polen besondere Bedeutung, da hier Gewinne erzielt würden. Von einer Gesamtlänge des Schienennetzes von 23.500 km würden 17.000 km als kosteneffizient angesehen. Die Investitionen mit Hilfe der verschiedenen Finanzierungsprogramme auch der EU sehen Gesamtkosten in Höhe von umgerechnet ca. 6-7 Mrd. Euro vor. Da eine vollständige Harmonisierung technischer Standards und betrieblicher Systeme im Schienenverkehr nicht realistisch und finanzierbar seien, sollten zumindest in der Zukunft gemeinsame Standards und für die bestehenden Systeme Schnittstellen an den Grenzen für eine Interoperabilität geschaffen werden.

Polen erwartet von der EU eine Ausdehnung der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, Straffung des Tempos bei der Projektabwicklung, Reduzierung der Bürokratie bei der Umsetzung von Projekten, Durchsetzung der Harmonisierung des gemeinschaftlichen Rahmens für den Transportmarkt, beschleunigte Umsetzung der TINA-Projekte auf der Basis von „PPP“, gleiche Behandlung der „alten“ und „neuen“ Staaten der Gemeinschaft. Ein koordinierter Ansatz für alle gesamteuropäischen Verkehrskorridore und Verkehrsgebiete sei wünschenswert, vor allem wenn sich damit eine umfassende Koordinierung mit internationalen Finanzorganisationen einfügen könne.

Die von der EU gestellten Bedingungen zur Liberalisierung würden eingehalten und im Zeitraum vom Beitrittsdatum 01. Mai 2004 bis zum Ende 2006 angewendet. Der Zugang zum polnischen

Netz vollziehe sich mit einer Freigabe von jährlich 20 Prozent der Kapazität. Ab 01. Januar 2008 werde der Binnengüterverkehr liberalisiert. Auch im Personenverkehr sei vorgesehen, internationalen Verkehr ab 01. Januar 2006 und den Binnenverkehrsmarkt nicht später als 01. Januar 2008 zu liberalisieren. Diese Forderung nehme die PKP-Gruppe ernst. Die Prognosen für den grenzüberschreitenden Güterverkehr einschließlich Transit zeigen einen deutlichen Aufwärtstrend bis 2015.

Heinz Hilbrecht, Direktor der Abteilung Landverkehr der Generaldirektion Verkehr und Energie der Europäischen Kommission, sagte, ein „big bang“ sei beim Beitritt der neuen Mitglieder der EU nicht zu erwarten, sondern eine kontinuierliche Weiterentwicklung. Im Vergleich zu Westeuropa gebe es in MOEL ein dichteres Streckennetz, das sich jedoch überwiegend in schlechtem Zustand befinde. Bei den Investitionen in die Infrastruktur gebe es erhebliche Probleme bei der Restfinanzierung, wenn von der EU Zuschüsse bereit gestellt würden. Hilbrecht betonte, dass eine echte Interoperabilität der Infrastrukturen in Ost und West erreicht werden müsse. Insgesamt müsse Osteuropa besser werden als Westeuropa, und dazu beständen gute Chancen, wenn die Qualität der Verwaltung verbessert, die bestehende Überschuldung der Bahnen abgebaut und die Diskriminierung von Privatbahnen nicht stattfindet. „Die Bahnen müssen die knappen Ressourcen auf effiziente Strecken konzentrieren, ihre Qualitätsprobleme in den Griff bekommen und sich am gesamten europäischen Transportbedarf orientieren“, sagte Hilbrecht. Dann habe MOEL die große Chance, der Schiene wieder relativ hohe Marktanteile zu verschaffen. Heinz Hilbrecht betonte in der Diskussionsrunde: „Die Privatisierung der Infrastruktur ist nicht auf der Agenda der EU-Kommission.“

Dr. Johannes Ludewig, Exekutivdirektor der Vereinigung der Europäischen Bahnen (GEB), in der sich 34 Bahnunternehmen in Ost-, West- und Nordeuropa zusammengeschlossen haben, forderte eine Abkehr von der bisherigen Bahnpolitik in MOEL. Die Grundforderung der EU laute, einen größeren Anteil des Verkehrs auf Schiene und Wasserstraßen zu bringen. Der erwartete Rückgang des Schienentransports in MOEL müsse mit allen Mitteln begrenzt werden. Mauteinnahmen müssten der Schiene zugute kommen. Insgesamt orientiere sich MOEL zu stark an der Straße. Ludewig wörtlich: „Für den Schienenverkehr sollten Engpässe schnellstens beseitigt und in großem Umfang neue Strecken in Mittel- und Osteuropa gebaut werden. Im Hinblick auf den Zeitbedarf für Großprojekte müssen die Entscheidungen für Investitionen in die Infrastruktur jetzt getroffen werden.“ Mit besserer Leistungsfähigkeit der Bahnen, der Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen für alle Transportarten und höherer Infrastrukturkapazität seien die Bahnen in die richtige Wettbewerbsposition zu bringen, sagte Dr. Ludewig.

Thomas Kohl, Leiter der Abteilung Eisenbahn im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, hob die Vorteile der Schiene hervor und sagte zum Infrastrukturproblem, nur intensiver Dialog mit den Nachbarn könne bewirken, dass Infrastrukturinvestitionen den „richtigen Weg“ gehen. Kritisch äußerte sich Kohl zur Praxis der Europäischen Kommission, mit einer nachträglichen Veränderung der Bedingungen, statt 14 Projekten jetzt 26 Projekte zu fördern. Zur Finanzierung von Projekten sagte er: „Wir brauchen neue Finanzierungsinstrumente, wir brauchen PublicPrivatePartnership(PPP)-Konzepte auf europäischer Ebene, um private Investoren anzuziehen.“ Kohl stellte zudem fest, Chancen und Risiken der EU-Ostweiterung hielten sich die Waage, eine kurz- oder mittelfristige Verbesserung der Situation der Eisenbahnen in den Beitrittsstaaten sei auch infolge eines EU-Beitritts nicht zu erwarten. Kohl betonte: „Nur wenn die europäische Dimension genutzt wird, kann die Bahn ihre Chancen realisieren.“ Es werde nach seiner Auffassung künftig einige wenige europäische Bahngesellschaften geben, die den Wettbewerb organisieren.

In der Podiumsdiskussion äußerte sich **Albert Schmidt MdB**, Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, kritisch zu Projekten, die durch PPP finanziert werden sollen. Diese Form der Finanzierung sei aus seiner Sicht eher attraktiv für die Investoren bei Straßenprojekten, nicht bei der Schiene. Er stellte zudem die Frage: „Was nützt eine Wunschliste über neue Projekte, wenn Geld fehlt und die Staaten nicht die nötigen Garantien für die Investoren geben können?“. **Karin Rehbock-Zureich MdB**, Vorstandsmitglied der Parlamentsgruppe Schienenverkehr, fragte nach den Methoden der Qualitätsverbesserung von Bahnleistungen und auf welche Art Mittel aus den europäischen Fonds beschafft werden können. Wichtig ist ihr zudem die Frage, wie die Chancen einer möglichen Europabahn zu bewerten sind. Kritisch äußerte sich **Horst Friedrich MdB**, Verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Fraktion zu Finanzierungsfragen: „Die Grundfinanzierung der Infrastruktur geht nicht über PPP, sondern die Staatshaushalte. Alle anderen Maßnahmen können bestimmte Abläufe ergänzen, aber nicht die Verantwortung und den Haushalt des Staates ersetzen.“ Zur für das Jahr 2008 vorgesehenen vollständigen Liberalisierung des Schienenverkehrs in Europa sei nicht auszuschließen, dass nach der Neuorganisation der Bahnen durch Abstimmung untereinander ein Oligopol der ehemaligen Staatsbahnen entstehen könne.