



Bahn von unten
Postfach 2112
65011 Wiesbaden
Tel./Fax 0611.406807
mobil 0173.6528418
bahnvonunten@aol.com
info@bahnvonunten.de

"Drittes Eisenbahnpaket": Ein weiterer Schritt in Richtung völlige Marktöffnung, Zerschlagung und Privatisierung

Von der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt ist am 1. Januar 2010 das "Dritte Eisenbahnpaket" der EU in Kraft getreten. Kernstück dieses Pakets ist die Liberalisierung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs. Damit können die in der EU lizenzierten, bisher nationalen Eisenbahnunternehmen Zugang zum Netz anderer nationaler Bahnen erhalten und gegeneinander konkurrieren. Weitere Elemente des Pakets sind einheitliche Regeln für die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern als Grundlage eines internationalen „Lokführerscheins“ sowie eine Stärkung der Fahrgastrechte.

Nach der vor drei Jahren vollzogenen Liberalisierung des EU-weiten Schienengüterverkehrs ist das "Dritte Eisenbahnpaket" ein weiterer Schritt in Richtung völlige Marktöffnung, Zerschlagung und Privatisierung des Eisenbahnsektors. Befürworter dieser Politik versprechen sich von dieser Liberalisierung und Auflösung bisheriger staatlicher Eisenbahnen mit Monopolstellung eine Belebung des europaweiten Schienenverkehrs durch Konkurrenzdruck. Kritiker hingegen warnen als Folge des Rendite- und Konkurrenzdrucks vor einer Rosinenpickerei, Konzentration auf wenige Fernverkehrsachsen und Rückzug aus der Fläche sowie zunehmendem Druck auf Löhne und Sozialstandards.

Wie in allen anderen Bereichen der Daseinsvorsorge zielt die EU-Eisenbahnpolitik seit gut zwei Jahrzehnten auf die Öffnung aller profitablen Bereiche im Eisenbahnsektor für private Investoren ab. Dazu wurden und werden die bisher staatlichen und integrierten Eisenbahnunternehmen zunehmend in Einzelteile und Filetstücke zerlegt.

Deutschland gehört neben Großbritannien und Schweden zu den Ländern, in denen diese Liberalisierung schon relativ weit fortgeschritten ist. Durch die Ausschreibungspraxis haben bereits Dutzende privater Bahn- und Busunternehmen im bundesdeutschen staatlich subventionierten Nah- und Regionalverkehr Fuß gefasst. Bei vielen dieser Unternehmen handelt es sich vielfach um Töchterbetriebe privater Konzerne und Banken, privatisierte kommunale und Länderbahnen und Ableger anderer europäischer Bahngesellschaften wie der französischen SNCF und der niederländischen Nedrail. Auch im Schienengüterverkehr haben Unternehmen wie die SBB Cargo, eine

Tochter der schweizerischen SBB, der DB-Güterbahn DB Schenker Rail Marktanteile insbesondere im profitablen Ganzzugverkehr über lange Strecken abgenommen.

Als Ausgleich für verlorene Marktanteile im Inland bemüht sich die Deutsche Bahn (DB) seit Jahren um die Eroberung neuer Märkte. So übernahm sie etwa Güterbahnen in den Niederlanden, Dänemark, Großbritannien, Frankreich, Polen, der Schweiz und Italien und Regionalbahnen in England und Schweden. Weitere Eroberungen sind geplant. Kritiker wiederum bemängeln, dass die DB in ihrem internationalen Eroberungsdrang und Renditestreben die Berliner S-Bahn zugrunde gerichtet und den Kahlschlag im heimischen Güterverkehr forciert hat.

Wie bei der Energieversorgung dürfte die von den Wettbewerbspropagandisten geforderte Zerschlagung staatlicher Monopole auch hier über kurz oder lang zur Herausbildung neuer privater Monopolunternehmen führen. Die beiden Großen, DB und SNCF, geraten dabei zunehmend in einer Konkurrenzsituation. So will Keolis, eine Tochter der SNCF und der AXA-Versicherungsgruppe, ab 2011 eigenwirtschaftlich mehrmals täglich Züge von Straßburg über Frankfurt nach Hamburg und Berlin betreiben. Keolis hat bereits in Belgien, Deutschland, Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Niederlande, Schweden und Kanada Stützpunkte im Öffentlichen Nahverkehr.

Der 2009 abgelöste DB-Chef Hartmut Mehdorn hatte schon vor Jahren gedroht, die DB werde nach der Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitstrasse vom Elsaß nach Lyon mit einer neuen Flotte "frankreichtauglicher" ICE-Züge dem französischen Schnellzug TGV Konkurrenz machen und Ziele wie Lyon, Marseille und Barcelona anfahren. Sein Nachfolger Rüdiger Grube hat inzwischen auch Interesse an einer eigenwirtschaftlichen ICE-Direktverbindung von Köln nach London geäußert und diesen Markt als "hochattraktiv" bezeichnet. Offenbar um diesen Expansionsdrang Richtung England der DB zu zügeln und die DB ins Bock zu holen, rückt die SNCF nach Medienberichten inzwischen von ihrem bisherigen Widerstand gegen einen Erwerb von Eurostar-Aktien ab. Eurostar ist die französisch-britisch-belgische Betreibergesellschaft für Hochgeschwindigkeitszüge von London nach Paris und Brüssel.

Befürworter einer Liberalisierung, Privatisierung und Expansion der Bahnen begründen ihre Absichten auch mit der Notwendigkeit der Schaffung schnellerer europaweiter Schienenverbindungen. Dabei kooperieren die europäischen Staatsbahnen schon seit Jahrzehnten ganz ohne Privatisierung und Liberalisierung erfolgreich im raschen grenzüberschreitenden Verkehr. Spezielle Baureihen von Personen- und Güterzuglokomotiven können seit Jahrzehnten ohne Stopp und Personalwechsel an den Grenzübergängen durchfahren. DB und SNCF betreiben gemeinsam den Hochgeschwindigkeitsverkehr von Paris nach Köln, Frankfurt (Main) und Stuttgart in durchweg weniger als vier Stunden und können damit den Flugverbindungen durchaus das Wasser reichen. Durch eine neue Hochgeschwindigkeitstrasse zwischen Aachen und dem belgischen Liège (Lüttich) hat sich jetzt die Fahrzeit von Köln nach Paris auf dreieinviertel Stunden verkürzt.

Kritiker im Gewerkschaftslager, allen voran die linke britische Bahngewerkschaft RMT, sehen daher im internationalen „Lokführerschein“ vor allem ein Mittel, um Lokführer europaweit einzusetzen und damit gezielt Lohn- und Sozialdumping zu betreiben.