

EISENBAHN-LIBERALISIERUNG

Wettbewerb als Prinzip



Die Idee, wonach Konkurrenz das Geschäft belebt, hat beim Zugverkehr bislang nicht funktioniert. Und doch müssen die Bahnen weiter liberalisieren - auch in Luxemburg.

(ergué) - Im September wird Transportminister Lucien Lux eine Eisenbahntripartite einberufen. Erklärtes Ziel: die zukünftige Ausrichtung der Luxemburger Eisenbahn auszuloten und die sich daraus ergebenden politischen Entscheidungsprozesse vorzubereiten. Ein schwerer Brocken, denn Luxemburg weht aus Brüssel ein starker Liberalisierungswind entgegen. Die Zeit drängt, nach offizieller europäischer Lesart gehört Luxemburg eher zu den Nachzüglern im Liberalisierungs-Marathon. 2007 soll der innereuropäische Fracht- und ab 2010 der Personenfernverkehr vollständig liberalisiert sein. Nicht mehr viel Zeit also, die nicht gerade von Dynamik strotzende CFL auf die anstehenden Veränderungen vorzubereiten.

Um den Diskussionsprozess in Gang zu bringen, hatte der Minister am Mittwoch und Donnerstag dieser Woche zu einem Seminar in seinen Heimatort Bettendorf geladen. Titel: "Fir eng zukunfts-fähig Eisebunn". Neben PolitikerInnen, Verantwortlichen der Eisenbahngesellschaft und Transportgewerkschaften hatten sich auch VertreterInnen verschiedener Organisationen, wirtschaftlicher Verbände und der Berufskammern eingefunden. Zwei Grundsatzreferate am ersten Tag machten den Zwiespalt, den die Bahnliberalisierung mit sich bringt, deutlich.

Zunächst brach der ehemalige Chef der deutschen Bundesbahn, Johannes Ludewig, eine Lanze für den Liberalisierungsprozess. Ludewig ist derzeit Geschäftsführer beim Verband der Europäischen Eisenbahnen (CER), dem auch die CFL angehören. Ihm zufolge ist der Wettbewerb unumgänglich, um das grundsätzlich zukunftsträchtige System Eisenbahn in einem auf Effizienz ausgerichteten wirtschaftlichen Umfeld fit zu machen.

Seit dem Zweiten Weltkrieg ist der Trend eindeutig: Der Anteil der Eisenbahn am Verkehrsaufkommen in den "alten" EU-Ländern hat sich langsam, aber sicher nach unten bewegt. Die Werte sollen sich, wenn auch auf sehr niedrigem Niveau von etwa zwölf Prozent, einpendeln, und der Schrumpfungprozess sich nicht mehr fortsetzen - ein "Erfolg", den der Bahnmanager der Liberalisierung zuschreibt. Bei den zehn neuen Mitgliedsstaaten,

die im Jahre 1995 noch einen Anteil der Schiene an sämtlichen Transporten von mehr als der Hälfte aufwiesen, wird sich der Abwärtstrend freilich noch fortsetzen. Das Forschungsinstitut Protrans sieht den Anteil bis zum Jahre 2015 auf 33 Prozent absinken.

Für Sabine Trier vom Sektor Eisenbahnen der Europäischen Transportarbeiter-Föderation ETF greift die allein auf Wettbewerbsfähigkeit ausgerichtete Ursachenanalyse zu kurz. Der Rückgang des Marktanteils der

Bahnen sei einhergegangen mit einem Rückzug der einzelnen Staaten aus den Bahnaktivitäten, jahrelangem Fehlen von Investitionen in die Infrastrukturen und deren Modernisierung, einer enormen Last an Altschulden, den hohen Kosten einer flächendeckenden Versorgung, aber vor allem einem unfairen Wettbewerb seitens der anderen Transportträger.

Die im europäischen Weißbuch zur Verkehrspolitik aufgeführten Prinzipien, die den Bahnen überfällige Investitionen, die Schaffung fairer Infrastrukturpreise für alle Verkehrsträger und eine Angleichung der Sozialbedingungen im Straßenverkehr versprochen, sind nicht erfüllt worden. Diese Einschätzung teilen Bahnmanagement und Gewerkschaften. Ein Mittel, etwas mehr Gerechtigkeit in den Wettbewerb mit anderen Verkehrsarten einzubringen, wäre die Einführung einer Euro-Vignette im Lastkraftwagenverkehr. Sie soll zumindest teilweise eine Preisgerechtigkeit zwischen der der Bahn - die für ihre Infrastrukturkosten selber aufkommt - und den LKWs - die auf staatlich finanzierten Straßen fahren - herstellen. Doch der in der Diskussion befindliche Vorschlag wird von der Straßenlobby torpediert und geht in den Augen der Bahnbetreiber zudem längst nicht weit genug.

Einem Bedarf an Infrastrukturkosten von 140 Milliarden Euro für die prioritären Projekte stehen lediglich 20 Milliarden Euro im EU-Haushalt gegenüber. Damit wird die stärkste Last der Finanzierung den einzelnen Mitgliedsstaaten aufgebürdet, die allesamt mit Haushaltsproblemen zu kämpfen haben. Für die ETF ist die Analyse eindeutig: Eine voluntaristische Politik zu Gunsten der Bahn ist derzeit auf EU-Ebene nicht erkennbar.

Negative Bilanz

Die Bilanz nach mehr als einem Jahrzehnt Liberalisierung und Ausrichtung auf mehr Wettbewerb lässt ernüchtern: Zwar konnten im Güterverkehr Marktanteile auf einigen wichtigen Achsen zwischen den nordeuropäischen Häfen und Südeuropa dazu gewonnen werden, doch haben die Bahnen europaweit ihr flächendeckendes Angebot zu-

rückfahren müssen. Die kommerzielle Ausrichtung der Bahngesellschaften hat dazu geführt, dass unrentable Angebote zurückgenommen wurden. Die Kosteneinsparungen bei der Erhaltung der Infrastruktur haben in den drei Ländern, bei denen die Liberalisierung am weitesten fortgeschritten ist - Schweden, Großbritannien und Deutschland -, zu einer größeren Anfälligkeit des Systems geführt: Die Verspätungen haben zu- und nicht abgenommen, wie es das Effizienz-Credo der Wettbewerbsbefürworter eigentlich erwarten ließ.

In Großbritannien musste die Privatisierung der Schieneninfrastruktur sogar rückgängig gemacht werden, da das ehemals staatliche Unternehmen in 120 Kleinstnetze zerschlagen worden war und eine auf 20 Jahre beschränkte Lizenzvergabe langfristige Investitionen für die Betreiber uninteressant machten.

Die Verbesserungen im Personenverkehr, die in einigen Bereichen stattgefunden haben, sind nicht aus der Wettbewerbsdynamik heraus entstanden, sondern auf eine starke Förderung seitens der öffentlichen Hand zurückzuführen, wie dies bei den TGV-Strecken in Frankreich beobachtet werden kann.

Ein Fortschreiben des Liberalisierungsprozesses wird in den Augen der Gewerkschaften zu einer weiteren Verschlechterung des Angebotes führen. Im Güterverkehr werden nur wenige große Unternehmen den europäischen Markt unter sich aufteilen und vor allem die großen Korridore bedienen. In der Fläche wird der LKW-Transport das Rennen machen. Ähnliche Trends sind auch im Personenverkehr zu verspüren, wobei es hier zu Kompensationszahlungen seitens der öffentlichen Hand kommen wird, um einen minimalen Verkehr aufrecht zu erhalten.

Für Lucien Lux deutet sich ein Kampf an zwei Fronten an: Außer Frankreich und Belgien forcieren die anderen EU-Mitgliedsstaaten die Liberalisierung. Die von Lux vorgeschlagene Zwischenevaluierung des bisherigen Prozesses stößt auf wenig Verständnis. Am 21. April, wenn der Verkehrs-Ministerrat zusammen tritt, wird neben der Euro-Vignette auch über das Tempo verhandelt, in dem weiter liberalisiert wird.

In Luxemburg heißt es dann im Herbst, die Weichen für ein überlebensfähiges Konzept im Bereich des Güterverkehrs zu stellen. Anders als Holland oder Dänemark soll Luxemburg sich nämlich nicht gänzlich aus dem Güterverkehr verabschieden. Somit bieten sich drei Optionen an: eine Kooperation mit einem unserer Nachbarn, eine eigenständige Luxemburger Gesellschaft, - herausgelöst aus dem CFL-Bestand - oder aber eine Joint Venture mit einem in Luxemburg ansässigen Unternehmen, das von der Größe und vom Know How her, die Bahn ergänzen könnte - das wäre die Arcelor. Der ehemals größte Kunde übernimmt sozusagen das Geschäft - ob das dem ursprünglichen Gedanken einer "Befreiung der Marktkräfte" gerecht wird, wie sie es Anfang des Liberalisierungsprozesses gedacht war?

CSV über Taiwan-Frage gespalten

Die innerparteilichen Dissonanzen bei der CSV in der China-Frage traten anlässlich des gestrigen Arbeitsbesuches des chinesischen Außenministers Li Zhaoxing beim Präsidenten des Europäischen Rates Jean-Claude Juncker offen zu Tage. Juncker, der die chinesisch-luxemburgische Zusammenarbeit besonders auf wirtschaftlichem Gebiet zu intensivieren versucht, trifft mit dieser Position in seiner Partei seit Jahren auf Widerstand: Eine kleine radikale Minderheit um Viviane Reding, Laurent Mosar und Astrid Lulling, Präsidentin der "Association Taiwan-Luxembourg" setzt sich nämlich für den Abtrünnling Taiwan ein. Nun forderte Mosar als Vertreter der CSV-Fraktion die Einberufung einer Sitzung der parlamentarischen Außenkommission, um "sich mit der Möglichkeit der Aufhebung des europäischen Waffenembargos gegen die Volksrepublik China und der Regierungsposition in dieser Angelegenheit zu befassen". Aufgrund des Tiananmen-Massakers hatte in Europa bislang ein Waffenembargo gegolten. Neuerdings sprechen sich aber Länder wie Deutschland und Frankreich für eine Aufhebung des Lieferstopps aus. Das Thema sorgte deshalb auch beim Bush-Juncker-Treffen Mitte Februar für Uneinigkeit. Während die CSV-Fraktion, die weiterhin für das Embargo eintritt, Juncker nun als Luxemburger Staatschef und europäischen Ratsvorsitzenden aufforderte, das "Anti-Sessionsgesetz" zu verurteilen, notieren Nachrichtendienste, dass Peking hinter verschlossenen Türen das Gesetz im Vorfeld mit den USA und der EU abgestimmt hatte.

Luxembourg branché à Cattenom

En fin de compte, le Grand-Duché risque lui aussi d'importer de l'électricité nucléaire. Selon un communiqué de presse publié hier par l'organisation Greenpeace, une enquête commodo/incommodo sera ouverte samedi prochain pour la construction d'une nouvelle ligne électrique aérienne haute tension 225 kV allant du site sidérurgique Esch/Belval au poste Moulaine en France. Ce dernier entretient une liaison directe avec la centrale nucléaire de Cattenom. Le demandeur pour la construction de la connexion avec l'EDF étant la filiale électrique du groupe Arcelor, la société Sotel viserait selon Greenpeace un double but: sécuriser l'alimentation du réseau de Sotel et offrir à ses clients l'accès au marché français de l'énergie électrique. Aux yeux de Roger Spautz, porte-parole de Greenpeace Luxembourg, le projet "est une gifle pour tous les opposants au nucléaire français". Avec l'achat de ce courant, Sotel soutiendrait la production continue d'électricité nucléaire au détriment du développement des énergies renouvelables.

Semaine prochaine:

Communes multiculturelles?

Six mois seulement jusqu'au dépôt des listes pour les élections communales. Que font les partis pour encourager des candidatures non-luxembourgeoises?

Gemeinsam sind wir reich

Gestern Abend war es wieder soweit: Nach Drucklegung dieser Ausgabe trafen sich Verwaltungsrat und TeilhaberInnen der woxx-Kooperative zur alljährlichen Generalversammlung. Beim verwaltungstechnischen Teilkündigung kündigte sich eine erfreuliche Nachricht an: Die woxx schließt das Jahr 2004 nämlich mit einem Gewinn von sage und schreibe 293,93 Euro ab. Und es ist nicht das erste Mal, dass unsere Zeitung, nach schweren Anfangsjahren, schwarze Zahlen schreibt. Zum dritten Mal in Folge ein positives Resultat, das darf doch wohl schon als Trend noch oben bezeichnet werden. Was nicht jedes Blatt auf dem Luxemburger Markt von sich behaupten kann. Deshalb: Wenn Sie auf der Suche nach zukunftsträchtigen Investitionsfeldern sind - woxx-Anteilscheine kaufen! Nur ein kleines Problem gibt es dabei: Selber reich werden kann man auf diese Weise bislang nicht. Denn die gleiche Generalversammlung entscheidet jedes Jahr, dass die Gewinne zur Aufstockung der Reserven dienen und nicht an die AnteilhaberInnen ausbezahlt werden. Aber kollektiver Reichtum ist doch auch was Schönes, oder?