

VERKEHR

Brüsseler Spitzen

Die Subventionen für die Deutsche Bahn stoßen auf den Widerstand der EU: Wegen der Beihilfen im Nahverkehr drohen Rückforderungen in Millionenhöhe.

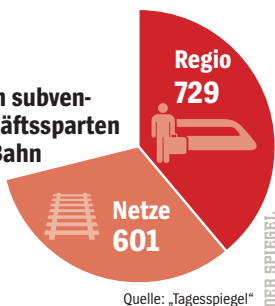
An diesem Donnerstag kann Bahn-Chef Rüdiger Grube im Berliner Marriott-Hotel endlich wieder kleine Erfolge vermelden. Trotz Winter- und S-Bahn-Chaos soll sein Unternehmen den Vorjahresgewinn von 1,69 Milliarden Euro leicht übertreffen.



Gewinn staatlich subventionierter Geschäftsparten der Deutschen Bahn

2010, in Mio. €

Gewinn 2010 insgesamt: **1,9 Mrd. €**



Quelle: „Tagesspiegel“

Regionalisierungsmittel des Bundes 2010

6,9 Mrd. €



EU-Kommissar Almunia, Regionalzug der Deutschen Bahn: Endlich mehr Konkurrenz auf der Schiene

„Überkompensation“, die die Bahn etwa vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg pro Jahr erhalten hat, 80 Millionen Euro – bei einem Gesamtvolumen von rund 300 Millionen jährlich. Mehr als ein Viertel der Zahlungen wäre also nicht nötig gewesen, wenn die Länder Berlin und Brandenburg ihren Nahverkehr ausgeschrieben und DB-Konkurrenten berücksichtigt hätten.

Ebenfalls auf dem Prüfstand stehen zum Beispiel die pannengeplagte S-Bahn Berlin, Regionalverbindungen um Stuttgart und das Angebot des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr, der zu den größten regionalen Verkehrsbetreibern Europas gehört.

Sollte die Kommission in diesen Fällen tatsächlich Überkompensationen feststellen und für wettbewerbswidrig erklären, müsste die Bundesrepublik dieses Geld von der Bahn zurückfordern. Von Grubes

Milliarden Euro zur Verfügung, die sogenannten Regionalisierungsmittel – ohne große Fragen. Mehr Wettbewerb auf der Schiene wird zwar gefordert, aber nicht energisch durchgesetzt. Dass die Länder diese Summen meist ohne Ausschreibung direkt an die Bahn vergaben, hat kaum jemanden gestört. Schließlich gehört die Bahn zu 100 Prozent dem Bund, hohe Gewinne galten jahrelang als unverzichtbar für das Traumziel Börsengang.

Bei den Überweisungen handele es sich um berechnete Einnahmen der Bahn, damit diese eine Rendite von 14 Prozent erzielen könne, heißt es deshalb in einem internen Vermerk des Berliner Verkehrsministeriums vom 24. November 2009.

Nach Angaben des Privatbahnverbandes Mofair sind dagegen im Wettbewerb nur Renditen „weit darunter, bestenfalls bei 3 bis 4 Prozent“ zu erzielen. Mit an-



Der Überschuss kommt zur rechten Zeit: Die EU-Kommission prüft gerade intensiv, ob die Bundesrepublik der Deutschen Bahn (DB) für den Nahverkehr unrechtmäßig Subventionen zahlte. Im schlimmsten Fall drohen dem Staatskonzern Rückzahlungen in Höhe von mehreren hundert Millionen Euro.

Das Beihilfeverfahren ist brisant, denn in Brüssel zeichnet sich ein Kurswechsel ab. Anstelle der bahnfrendlichen Generaldirektion Verkehr ist nun Wettbewerbskommissar Joaquín Almunia zuständig – der endlich mehr Konkurrenz auf der Schiene durchsetzen will. „Wir prüfen das sehr grundsätzlich“, sagt eine Mitarbeiterin der Wettbewerbsbehörde.

Jetzt liegen der Kommission erstmals konkrete Zahlen vor. Danach beträgt die

Gewinn bliebe dann wohl wenig übrig. Im Bahn-Tower blickt man entsprechend besorgt nach Brüssel, will sich zu den laufenden Verfahren aber nicht äußern.

Selbst in den Bundesländern wird inzwischen indirekt eingeräumt, dass die Bahn in der Vergangenheit großzügig bedacht wurde. Zum Beispiel in Brandenburg: Als dort vor zwei Jahren erstmals Nahverkehrsverträge nicht wie sonst üblich direkt an die Bahn vergeben, sondern ausgeschrieben wurden, pries das Landesverkehrsministerium ausdrücklich den Kostenvorteil: „Allein Brandenburg spart über 40 Millionen Euro pro Jahr.“

Die bisherige Praxis lässt nicht zuletzt den Bund schlecht aussehen: Er stellt den Ländern seit 1996 jährlich bis zu sieben

deren Worten: Üppige Subventionen für die Bahn waren in Deutschland politisch erwünscht. Die EU-Kommission traute sich lange nicht, dagegen energisch vorzugehen.

Nervös versucht Konzernchef Grube nun, das für ihn bequeme System der Direktvergabe zu erhalten und Freunde in der Politik zu aktivieren. Bereits im vorigen Herbst hatte Nordrhein-Westfalen eine Bundesratsinitiative verfasst. Darin soll die wettbewerbswidrige Praxis der Direktvergabe über eine Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes legalisiert werden. Inzwischen findet das Vorhaben auch in anderen Landesregierungen wie der in Baden-Württemberg Anhänger. Die Zeit drängt, nachdem Anfang Februar der Bundesgerichtshof das

bestehende System im Kern für rechtswidrig erklärt hat.

Aber selbst wenn die Bundesratsinitiative Erfolg hätte, wäre damit nur eines der Probleme gemildert, die Grube derzeit mit Europa hat. Auch die von seinem Vorgänger Hartmut Mehdorn hart bekämpfte Trennung von Netz und Betrieb wird nun wahrscheinlicher – die Kommission hat dazu ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik angestrengt.

Der Europäische Gerichtshof muss entscheiden, ob die Konzerntochter DB Netz weiterhin bestimmen darf, zu welchen Bedingungen und Preisen Konkurrenten das Schienennetz nutzen dürfen. Wettbewerber kritisieren seit langem, dass sie von der DB Netz benachteiligt würden.

Während die Richter noch überlegen, planen EU-Parlamentarier in Straßburg bereits die nächste Attacke auf die Bahn. Die EVP-Fraktion, der Zusammenschluss der konservativen Parteien Europas, will durchsetzen, dass in Europa Eisenbahnunternehmen das Schienennetz nicht mehr besitzen dürfen. „Wir streben noch dieses Jahr Eckpunkte eines Gesetzes an, das die eigentumsrechtliche Trennung von Betrieb und Netz vorschreibt“, sagt der Chef der CSU im Europaparlament Markus Ferber.

Im Salon des Straßburger Parlamentsgebäudes versuchte Grube Anfang März bei einem Abendessen, Verkehrspolitikern aus Deutschland und Österreich die Sicht der Bahn nahezubringen – mit den altbekannten Argumenten. Ohne Zugriff aufs Netz sei der Konzern in Europa nicht wettbewerbsfähig.

Die Kommission ist davon nicht überzeugt. „Die Auflösung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages zwischen der Deutschen Bahn AG und der DB Netz AG und der Ausschluss von Doppelmandaten wären wichtige erste Schritte zur Beseitigung dieser Vertragsverletzung“, schreibt der Vizepräsident der EU-Kommission Siim Kallas an den FDP-Bundestagsabgeordneten und Bahn-Aufsichtsrat Patrick Döring.

Selbst im Bundesverkehrsministerium von Peter Ramsauer (CSU) werden die Weichen nun anders gestellt. Seine Fachleute feilen an einem kleinen, aber wichtigen Regelwerk, dem Eisenbahnregulierungsgesetz.

Sogenannte Beschlusskammern sollen sich künftig um den Wettbewerb auf der Schiene kümmern. Sie sollen der Bundesnetzagentur, einer unabhängigen Behörde, angegliedert sein und anstelle der DB Netz die Trassenpreise festlegen.

Mit großer Verspätung würden dann auch im Schienenverkehr Wettbewerbsregeln Wirklichkeit, wie sie bei Strom und Telekommunikation schon seit Jahren gelten.

PETER MÜLLER,
ANDREAS WASSERMANN