Bau- und Stolpersteine für ein mobiles Europa

Prof. Dr. Ulrich Brasche
Economics / European Integration

FH Brandenburg
brasche@fh-brandenburg.de

Mobilität in der EU
Ziel: Eine Bahn ohne Grenzen

- **Wir wollen mit der Bahn**
  - Problemlos, pünktlich
  - Umweltfreundlich
  - Preisgünstig
  - Immer und überall

  Personen und Güter befördern
- **Grenzen sollen in der EU dabei keine Rolle mehr spielen!**

- **Ist dieses Ziel (noch) zu erreichen?**
- **Welchen Beitrag kann die EU leisten?**

Wer / was ist die Bahn?
Ausgangslage 1980er Jahre

- **National begrenzte Staatsmonopole (Fracht und Personen)**
  - Keine Zulassung für private (ausländische) Anbieter
  - Unter-Investition, Streckenstilllegungen
  - Effizienz gering
    - Personalüberhang, starke Gewerkschaften
    - Sonstige Kosten hoch
    - ➔ Subventionsbedarf bei sub-optimaler Leistung
  - Daseinsvorsorge als gesellschaftspolitisches Ziel
    - „Jedermann, vertretbare Preise, überall“
- **Nationale „Hoflieferanten“ für Technik**
  - Loks, Waggon, Signal- und Sicherheitsausrüstung
- **Nationale Regulierung und Aufsichtsbehörden**
  - Technische Standards und Normen
  - Sicherheitsstandards und Zulassung
  - Betriebsaufsicht
- **Wer vertritt den Bahnkunden?**

(C) U. Brasche 3

Die EU und ihr grenzenloser Binnenmarkt
Ein Kind der 80 Jahre

- **Zurückdrängen des Staates**
  - Wirtschaftlicher Liberalismus (De-Regulierung)
  - Privatisierung
  - ➔ Wettbewerb
    - Gewinner und Verlierer
    - Aber: „ … besser für den Kunden“ (?)
- **Grenzüberschreitender Wettbewerb auf EU-weit freien Märkten**
  - Öffentliche Dienstleistungen ➔ Vom Staat zum Markt
    - Privatisieren von Staatsbetrieben als Forderung der EU
    - Probleme
      - Netzbasierte DL ➔ private Monopole??
        - Wasser, Strom, **Bahn**, Telefon, Post
      - Daseinsvorsorge
      - Soziales (Arbeitsplätze, -bedingungen)
  - Widerstrand der Stakeholder

(C) U. Brasche 4

Netzbasierte Dienste (hier: Bahn) Charakteristika

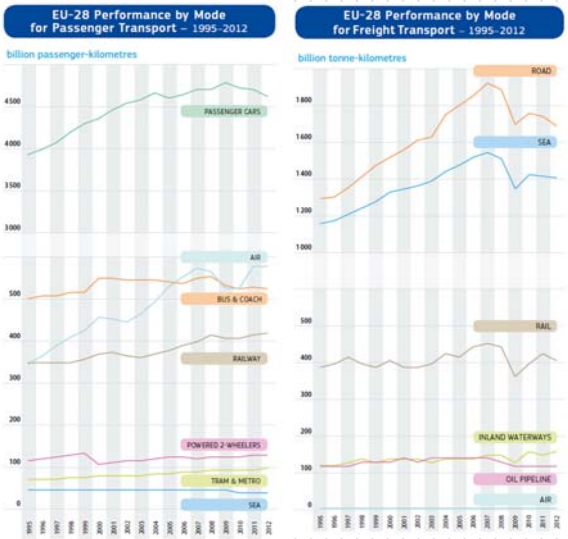
- **„Natürliches“ Monopol**
  - Hohe Fix-Kosten (Netz und rollendes Material)
  - Geringe Zusatzkosten pro Fahrgast
  - ➔ Je mehr Fahrgäste, desto geringer die (Fix-) Kosten pro Fahrgast
- **Besondere Situation**
  - Ein Monopolist ist besser für den Fahrgast als Wettbewerb durch mehrere Anbieter mit eigenen Netzen
    - Die Kosten für weitere Netze müssten von den Fahrgästen getragen werden
  - Konsequenz: Der Monopolist bleibt ohne Herausforderer
    - Effizienz?
      - Kosten
      - Leistung
    - Qualität?
    - Innovation?

➔ **Kann Wettbewerb überhaupt eingeführt werden?**

➔ Wenn ja: Nur noch rentable Strecken zu kostendeckenden Preisen?

(C) U. Brasche 5

Die Bahn als Verkehrsträger (EU-28) - stagnierend



(C) U. Brasche 6

Bahntransport
Einführung von Wettbewerb (1)

- **Strategie 1: Netz öffnen & Wettbewerb bei Transport-Diensten**
  - Platzhirsch vermietet Netz-Nutzung, aber bleibt auch Anbieter von Transport-DL
  - Problem: Platzhirsch handelt „unfair“
    - Trassenpreise, Zugang zu Bahnhöfen, Fahrplansystem, Vertraulichkeit, Vorrang bei Engpässen, …

  ➔ **starke Aufsicht / Gerichte nötig**
- **Strategie 2: Netz und Betrieb trennen (Unbundling)**
  - Strategie 2a: Netz bleibt beim Staat
  - Strategie 2b: Private Netzgesellschaft

  Netz-Eigentümer vermietet an viele Bahngesellschaften

  Gibt es genug Kapital / Profit für Pflege und Expansion?
- **Alterantive: Monopol aufweichen ➔ Substitution**
  - Straße: PKW, LKW, (Fern-) Bus
  - Flugzeug
  - Schiff

(C) U. Brasche 7

Bahn
Einführung von Wettbewerb (2)

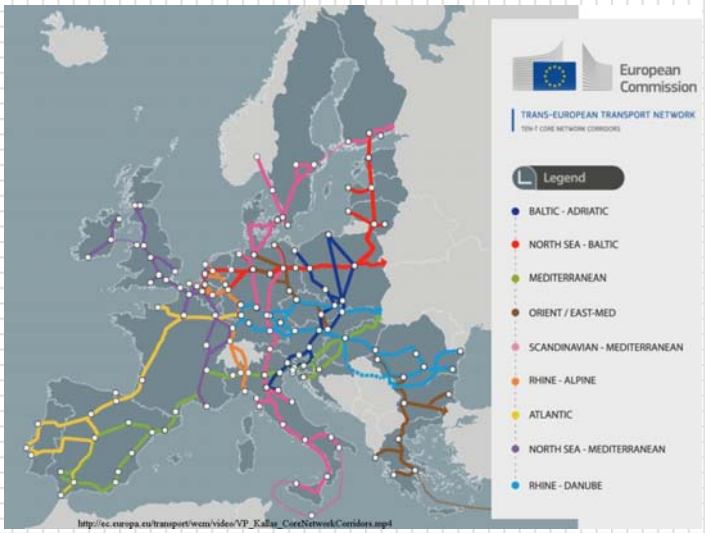
- **Daseinsvorsorge und Wettbewerb**
  - Öffentlicher Auftrag mit Subvention
  - EU-weite Ausschreibung
- **Rationalisierung**
  - Jobs, Löhne
    - Soll es ein Reservat für den Öffentlichen Dienst geben?
  - Kostendruck contra Sicherheit?
    - Der Mythos der British Rail
    - Beispiel: Billig-Flieger
    - ➔ staatliche Aufsicht
- **Grenzüberschreitend**
  - Interoperabiltät: Anpassung der Standards und Techniken
  - Zulassung (Technik, Personal) und Betriebsaufsicht
  - Infrastruktur
    - Lücken schließen
    - Europäische Korridore definieren und bauen

(C) U. Brasche 8

Die Bahn fährt durch Europa

- **Heute: Nationale Zuständigkeiten**
  - Bau von Infrastruktur (finanziell + juristisch)
  - Technische Normen und Maße, Zulassung, Aufsicht
- **Was die EU darf (Artikel 170, AEUV)**
  - „… Förderung des Verbunds und der Interoperabilität der einzelstaatlichen Netze sowie des Zugangs zu diesen Netzen …“
  - „… Mitgliedstaaten koordinieren untereinander in Verbindung mit der Kommission die einzelstaatlichen Politiken …“
  - Europäische Gesetze (Kom ➔ Rat ➔ EP) für mehr Gemeinsamkeit
- **Kann die EU grenzüberschreitende Bahn-Systeme schaffen**
  - Ohne Entscheidungsbefugnis, ohne Budget
- **Zentralisierung als Lösung (?)**

TEN-T
Trans-European-Network - Transport



Wo steht die EU?

- **Fracht ist grenzüberschreitend frei, aber Infrastruktur fehlt**
- **Personentransport**
  - Einige Strecken funktionieren
  - Formale Freigabe ab 2019
  - Realisierung nur langsam

Grenzüberschreitender Wettbewerb auf der Bahn …

- **Ist für den Kunden wünschenswert**
- **Ist technisch möglich, braucht mehr Zeit und Kapital**
- **Erfordert (teilweise) Zentralisierung („Vergemeinschaftung“)**
- **Trifft auf Widerstand der „stakeholder“**