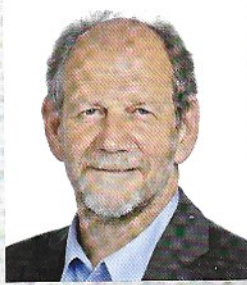


## Lücken schließen!

„Wir brauchen eine Verkehrspolitik mit einem echten europäischen Mehrwert – mit der Bahn im Mittelpunkt.“ Dies unterstreicht der Sonderbericht des Europäischen Rechnungshofes zum Hochgeschwindigkeitsschienennetz in der EU. Obwohl seit Jahrzehnten Milliarden in ein EU-weites Schienennetz investiert werden, wird dem Netz ein Flickenteppich attestiert, mit vielen Lücken exakt an den Grenzen. Dabei wurden die HGV-Strecken von der EU mit 23,7 Milliarden Euro kofinanziert.



Michael Cramer  
Bundestagsabgeordneter  
Bündnis 90/Die Grünen

Die Strecken werden von den Mitgliedstaaten oft isoliert geplant und gebaut – ohne den grenzüberschreitenden, europäischen Mehrwert. Die Kommission hat leider keine rechtlichen Instrumente, damit die Transeuropäischen Netze (TEN-T) rasch umgesetzt werden. Das muss sich ändern!

Generell brauchen wir ein Umdenken in der Investitionspolitik. 30 Jahre nach dem Fall des Eisernen Vorhangs müssen die vielen Lücken im Schienennetz an den Grenzen – gerade auch abseits von TEN-T – geschlossen werden. Oft fehlen nur wenige Kilometer Gleis mit geringem Investitionsbedarf. Verantwortlich dafür ist eine verfehlte Prioritätensetzung und nicht Geldmangel. Verfügbare Mittel fließen in milliardenschwere Großprojekte, die nach Jahrzehnten vielleicht fertig sind – wie beispielsweise der Tunnel Lyon-Turin. Bei viel geringeren Kosten würden die kleinen Lückenschlüsse das Zusammenwachsen der EU-Regionen bewirken und die Umwelt entlasten. Bei der Wiedereröffnung der Bahnstrecke Münster-Enschede wurden die prognostizierten Fahrgastzahlen um 400 Prozent überschritten.

Die Kommission konnte die Forderungen der Grünen zuletzt nicht mehr länger ignorieren. In bereits zwei Förderrunden der Haushaltslinie „Connecting Europe Facility“ wurde die Schließung kleiner Lücken im grenzüberschreitenden Verkehr als Priorität aufgenommen. Dieser Erfolg muss fortgesetzt werden!

## Anreizen, nicht erschweren!

Die EU-Kommission hat die geplante Fusion der Bahnsparte von Siemens mit dem französischen Alstom-Konzern am 6. Februar 2019 offiziell untersagt. Der Zusammenschluss würde den Wettbewerb einschränken, so die offizielle Begründung. Die von den Unternehmen angebotenen Zugeständnisse hätten nicht ausgereicht, um die wettbewerblichen Bedenken auszuräumen.

Diese von Wettbewerbskommissarin Margrethe Vestager verkündete Entscheidung ist wohl oder übel zu akzeptieren. Natürlich ist der Konkurrenzkampf um Aufträge ein hohes und wichtiges Gut jeder marktwirtschaftlich orientierten Volkswirtschaft. Diesen Wettbewerb hätte es allerdings auch nach einer Fusion weiterhin gegeben, wenn auch in einigen wenigen Marktsegmenten wie Hochgeschwindigkeitszüge oder Signaltechnik mit einer geringeren Ausprägung. Aber so zu tun, als gäbe es in diesen Segmenten dann keinen oder einen nur noch unzureichenden Wettbewerb, ist falsch, unprofessionell, strategisch und industriepolitisch sogar schädlich.

Nicht unerwähnt bleiben darf in diesem Zusammenhang auch, dass es sich bei den Kunden für die Angebote der Bahnindustrie häufig ebenfalls um sehr große, mächtige, weltweit agierende und professionell einkaufende Konzerne handelt, wie zum Beispiel die Deutsche Bahn oder die SNCF. Die Kundenmacht ist bei diesen Unternehmen sehr stark ausgeprägt. Im Bereich der Nachfrage nach Signaltechnik für die Eisenbahninfrastruktur sind die genannten Unternehmen sogar – cum grano salis – Nachfragemonopolisten, die es aus Anbietersicht zu hegen und pflegen und nicht „über den Tisch“ zu ziehen gilt. Denn darum ging und geht es selbstverständlich nicht! Um was aber dann? Kurz gesagt: einen weltweit wirklichen Bahnindustrie-Champion zu schaffen, der in der Lage ist, Europa im immer wichtiger werdenden Eisenbahnmarkt auch noch in 20 oder 30 Jahren weltweit erfolgreich zu repräsentieren. Denn meine feste Überzeugung ist, dass dem schieneengebundenen Verkehr eine bisher noch nicht dagewesene Renaissance bevorsteht, die es weiter politisch, wirtschaftlich und technisch zu befeuern gilt. So

sieht das offensichtlich auch die Zentralregierung in der Volksrepublik China. Diese hat bereits vor Jahren die für China strategisch relevanten Branchen festgelegt, in denen die Volksrepublik zum weltweiten Marktführer aufsteigen und langfristig in allen wichtigen globalen Märkten präsent sein will, wozu auch die Eisenbahnindustrie gehört. Gemessen am Marktvolumen wurde Ersteres bereits erreicht. Bei der weltweiten Marktpräsenz sind die Chinesen massiv und erfolgreich auf dem Weg. Soll also wirklich ein zweiter „Huawei“ nun auch in der Bahnbranche entstehen, dem die Europäer nicht heute, nicht morgen, aber übermorgen nur noch wenig auf den Weltmärkten entgegenzusetzen haben? Dies darf nicht passieren, denn sonst sind wir wieder einmal eine Schlüsselbranche los. Nach der abgelehnten Fusion gilt es also nun umso mehr, die europäische Bahnindustrie massiv zu stärken und beispielsweise gemeinsame Initiativen zur Technologie- und Exportförderung mit deutlich mehr „Verve“ als bisher voranzutreiben. Kooperationen zwischen den Unternehmen des europäischen Bahnsektors sind viel stärker als heute anzureizen und nicht zu erschweren. Eine neue europäische Industriepolitik, die zukünftig die Schaffung europäischer Großkonzerne mit Weltgeltung möglich macht, ist aus meiner Sicht notwendig. Denn wir wollen auch morgen noch stolz sein auf die hohe Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in Europa – und noch mehr auf die der Bahnindustrie!



Prof. Dr. Ronald Pörner  
ordentlicher Professor für Strategisches  
Management an der HTW in Berlin  
und Inhaber der Strategie- und  
Marketingberatung Berlin