

Frankfurter Rundschau, vom 07.03.2019, S. 10, Ausgabe: Deutschlandausgabe / Meinung

Deutschlandausgabe
GASTBEITRAG

Für einen Ausbau des Schienennetzes

Das Europäische Parlament will mit 30 Milliarden Euro die Verbindungen der Bahnen verbessern. Das hilft allen - auch der Industrie.

Jetzt kommt es auf Deutschland an. In Brüssel erfolgt ein erster Lackmустest für die neue "Industriestrategie 2030" der Bundesregierung. Diese Agenda zielt vor allem auf faire globale Wettbewerbsbedingungen für strategische Spitzenindustrien. Genau darum geht es dieser Tage für Europas Bahnindustrie.

Im Dezember hat das Europäische Parlament eine beachtliche Reform beschlossen. Von 2021 bis 2027 soll die EU rund 30 Milliarden Euro aus einem Fonds auch in das europäische Schienennetz investieren. Nach dem Willen des Parlaments sollen diese EU-Steuermittel künftig nur dann fließen, wenn zumindest die Hälfte der Wertschöpfung aus Europa kommt - und klimaschonende, beste Lösungen realisiert werden.

Es ist ein Weckruf. Und zeugt von einem ordnungspolitischen Kompass. Doch jetzt droht eine Zitterpartie. Ausgerechnet einige Mitgliedstaaten der EU könnten dem Parlament in die Parade fahren, hört man aus Brüsseler Kreisen. Ein Veto im Rat gegen diese Reform wäre Gift für Mobilität 4.0 "made in Europe".

Gewiss, heute sind die europäischen Hersteller von Hochgeschwindigkeitszügen, Metros und digitaler Zugsteuerung global führend. Weil sie innovativ und auf freien Märkten erfolgreich sind. Doch in vielen Regionen der Welt schießen Marktabschottung und Exportsubventionen ins Kraut, obendrein werden Innovationen gezielter vorangetrieben.

Übers Jahr droht dieser ungleiche Wettbewerb die industrielle Basis in Europa zu unterspülen. Globale Partnerschaft und Vertrauen schließen nicht aus, dass Europa seine Interessen definiert. Deshalb muss die EU entscheiden: Neue globale Realitäten mit offenem Mund bestaunen - oder handeln? Nach alter Schule tadeln nun einige Reformgegner kurzerhand Brüsseler Dirigismus. Das Parlament schieße übers Ziel hinaus. Wirklich?

Erstens schafft das EU-Parlament Anreize für Innovationen. Nur so kann Europa Leitmarkt bleiben. Wer Schienenprojekte gewinnen will, bewirbt sich in öffentlichen Ausschreibungen. Oft folgen die aber einer starren Preisfixierung. So fallen neue, nachhaltige, oft digitale Lösungen leicht durch den Rost. Das passt nicht ins 21. Jahrhundert.

Wenn die EU Vorreiter für digitale Zugsteuerung, Klimaschutz, Elektromobilität, Künstliche Intelligenz, Smart Cities, Daten- und Cybersicherheit bleiben will, muss sie Technologiesprünge schneller nutzen. Deshalb schafft die Reform einen Bonus für Innovationen. Die machen Mobilität noch pünktlicher, leiser, spannender, wirtschaftlicher, sicherer. Und emissionsfrei.

Zweitens stärkt das EU-Parlament den Industriestandort Europa als Leitanbieter. Das Geld der europäischen Steuerzahler soll auch "made in Europe" zugute kommen und mithin nur Schienenprojekte fördern, die zumindest häufig auf europäische Jobs einzahlen.

Was in einer idealen Welt des Freihandels ein Irrweg wäre, kann die reale Welt der Bahnindustrie de facto verbessern. Das Kriterium gilt einzig für Anbieter aus Drittstaaten, die ihrerseits keinen freien Marktzugang bieten. Alles Hokuspokus? Nur noch 63 Prozent des Weltmarkts sind laut einer Studie der Beratung Roland Berger frei zugänglich. Weltweit gedeihen nationale Lokalisierungspflichten. Im Klartext: Ohne 70, 80 oder gar 100 Prozent lokale Fertigung kein Auftrag an ausländische Unternehmen.

Wer in einem Land Züge verkaufen möchte, muss sie dort auch herstellen. Diese Produktionsverlagerung folgt den Kraftlinien staatlicher Vorschriften. Umgekehrt könnten die neuen Werke in Drittstaaten den EU-Markt gleich mitversorgen. Den Preis zahlt Europa. Denn mit der Produktion gehen schleichend Technologien und Jobs verloren.

Mehr noch: Staatskonzerne aus aller Welt - zu Hause mit Subventionen bedacht - könnten europäische Vergaben mit ruinösen Billigpreisen aufrollen. Wie das geht? Dank einer Lücke im EU-Beihilferecht. Die wichtige Subventionskontrolle greift nämlich bisher nur für die Produktion innerhalb der EU, nicht aber für außereuropäische. Es ist eine Illusion anzunehmen, Europa könne großmütig auf jede Gegenseitigkeit verzichten und wie von Zauberhand andere Märkte öffnen. In den Worten von EU-Kommissionschef Jean-Claude Juncker: "We have to get what we give." Die EU ist offen, aber nicht naiv.

Wer an der Spitze steht, wird herausgefordert. Nicht globaler Wettbewerb gefährdet Jobs in der Bahnindustrie, sondern dessen Demontage durch massive Staatseingriffe. An die Stelle nationaler Interessen muss jetzt der europäische Ansatz

treten - wie das Parlament ihn will. Die europäischen Platzhirsche brauchen keinen Schutz, aber gleiche Spielregeln. Das EU-Parlament stärkt die Bahnindustrie als Schlüsselindustrie in Europa. Wer dieses Ziel teilt, sollte dem Parlamentsbeschluss zustimmen.


Ben Möbius ist Hauptgeschäftsführer des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland.

Quelle:	Frankfurter Rundschau, vom 07.03.2019, S. 10, Ausgabe: Deutschlandausgabe
Ressort:	Meinung
Rubrik:	Deutschlandausgabe
Ausgabe:	Deutschlandausgabe
Dokumentnummer:	fr_FRMT_FF4EE5370335761D3000-DEUTSCHLANDAUSGABE

Dauerhafte Adresse des Dokuments:

https://www.genios.de/document/FR_31ecab0f55e850b7ac526f10d7b7e90dadd3e974

Alle Rechte vorbehalten: (c) Frankfurter Rundschau GmbH

 © GBI-Genios Deutsche Wirtschaftsdatenbank GmbH