



Fotos: Engel (4)

*Prellböcke kennzeichnen Europas Eisenbahnverkehr. In Enschede trennen zwei Prellböcke das deutsche und das niederländische Schienennetz. Es war die einzige Möglichkeit, kostengünstig grenzüberschreitend Züge fahren zu lassen.*

**EU und grenzenloser Verkehr:**

# Wohin steuert die EU?

➤ Die Politik der EU gewinnt im Bereich des Schienenverkehrs zunehmend an Bedeutung. In welche Richtung steuert die EU-Kommission?

## Grenzenlos reisen

**W**ährend auf der Straße und im Luftverkehr technische Hindernisse für den Verkehr so gut wie unbekannt sind, hat die von den nationalen Eisenbahnen geprägte technische Entwicklung den Personen- und Güterverkehr auf der Schiene in einen Rückstand gebracht, der kaum aufholbar scheint. Nationale Einzelregelungen führen dazu, dass das Reisen mit Bahn, Flugzeug, Bus und Schiff schon beim Erfragen der Fahrplaninformation und beim Fahrscheinkauf schwierig wird: ein großes Hindernis für die europäische Integration.

Gegen viele nationale Widerstände hat die Politik der EU den Weg für den freien Zugang zum Schienennetz geebnet und

einheitliche Rechte der Fahrgäste bei grenzüberschreitenden Reisen ermöglicht. Die Entwicklung geht langsam, aber stetig voran.

## Vorteile der Marktöffnung

Die EU-Kommission hofft, dass die Verbesserungen des Bahnverkehrs – sowohl bei Hochgeschwindigkeitszügen als auch bei herkömmlichen Nah- und Fernverkehrszügen – ähnliche Vorteile bringen werden, wie sie für einige abgelegene Regionen bereits durch die Angebote von Billigfliegern verfügbar wurden. Um diese Entwicklung zu stärken, setzt sich die Kommission dafür ein, gleiche Wettbewerbsvoraussetzungen zu schaffen, insbesondere durch ein faires Steuersystem, bei dem sowohl die Bahn als auch der Luftverkehr für zusätzliche Kosten, die sie verursachen, bezahlen. In diesem Zusammenhang ist der Vorschlag der Kommission, den Luftverkehr in das EU-Emissionshandelssystem (ETC) mit einzu-

beziehen, bereits in das EU-Recht eingeflossen. Außerdem hat die Kommission im Juli 2008 eine Strategie zur Internalisierung externer Kosten vorgelegt, welche verschiedene Maßnahmen für weiteres „Grünen“ des Verkehrsbereichs ankündigt, von denen einige den Bahnverkehr (Lärminderung) und andere den Luftverkehr (Senkung des Stickoxid-Ausstoßes, Flughafengebühren) betreffen. Die Europäische Union hilft bei der Finanzierung der Hochgeschwindigkeitsbahnnetze und bei der Modernisierung herkömmlicher Bahnlinien. Allerdings stößt sie auf erhebliche Widerstände einzelner Nationen, die besonders von den Vorteilen des ungenügend besteuerten Luftverkehrs profitieren. Inwieweit diese Widerstände durch Mehrheitsentscheidungen gebrochen werden können, die durch das Inkrafttreten des Lissabon-Vertrags möglich werden, ist noch nicht absehbar.

Wenn gleiche Wettbewerbsbedingungen erreicht sind, muss nach Auffassung der EU

der Markt die Anteile zwischen den verschiedenen Verkehrsarten festlegen.

### Grenzverkehr und durchgehende Fahrscheine

Die Kommission geht davon aus, dass der Schienenverkehr eine wichtige Rolle innerhalb des europäischen Verkehrssystems spielen wird, weil er sicher und energieeffizient ist und keine größeren Stauprobleme hat. Aus Sicht der EU-Kommission sind daher Qualität und Leistung im Schienenverkehr zu erhöhen. Dafür muss die Bahninfrastruktur staatlich mitfinanziert werden. Betriebliche und techni-

sche Barrieren an Grenzen müssen beseitigt und ein für Bahnreisen wettbewerbsfähiger Markt muss geschaffen werden. Die Auswirkungen dieser Politik sind bereits spürbar, nicht zuletzt im Hochgeschwindigkeitsbahnnetz, das von bedeutenden Gemeinschaftsfinanzierungen profitiert (insbesondere nach dem TEN-V-Programm und den Struktur- und Kohäsionsfonds). Diese Entwicklung soll gefördert werden, unter anderem durch die EU-Verordnung zu den Fahrgastrechten im Schienenverkehr, die im Dezember 2009 in Kraft getreten ist.

Große Schwierigkeiten bereitet es dem potenziellen Fahrgast, im grenzüberschrei-

tenden Verkehr eine zuverlässige Fahrplanauskunft zu bekommen. Selbst für vorhandene attraktive Verbindungen zwischen den europäischen Metropolen benötigt man häufig ein ganzes Paket unterschiedlicher Fahrscheine und Reservierungsdokumente. Verlässliche Auskünfte über günstige Tarife sind absolute Mangelware. So hat die mit viel Aufwand geschlossene Partnerschaft der großen europäischen Bahnbetreiber „Railteam“ gerade eingeräumt, dass aus technischen und Kostengründen bis auf Weiteres kein gemeinsames Buchungssystem nutzbar gemacht werden könne.



*Technische Hindernisse im Eisenbahnverkehr sind an der Tagesordnung: Lokwechsel in Bad Bentheim.*

*Grenzüberschreitender Verkehr ist die Ausnahme: TGV aus Paris in Stuttgart.*



*Die Unternehmer versuchen, Fahrgastrechte für Busreisende zu blockieren: Fernbus in Hannover. Für die pünktliche Ankunft gibt es keine Gewähr.*

### Elektronische Tickets

Die Entwicklung elektronischer Tickets und Zahlungsmittel erfolgt national und droht, zu einem weiteren Zugangshindernis zum öffentlichen Verkehr zu werden. Das ist der Kommission bekannt. Sie hat daher eine Studie zu Smartcards im öffentlichen Verkehrssystem durchgeführt, um die unterschiedlichen Systeme zu überprüfen und die Auswirkungen zu beurteilen. Die Ergebnisse der Studie werden noch veröffentlicht.

### Fahrgastrechte

Fahrgastrechte gehören zu den wichtigsten Zielen der EU-Politik. Daher hat der bisherige Verkehrskommissar Tajani im Dezember 2008 dem europäischen Gesetzgeber Vorschläge zum Schutz der Rechte von Passagieren, die auf Wasserwegen oder in Linien- und Reisebussen reisen, vorgelegt. Über diese beiden Rechtsvorschriften verhandelt der Europäische Rat und das Parlament in den Jahren 2009 und 2010. Auch hier sollen, wie für Flug- und Bahnfahrpassagiere, Rechte von Personen mit eingeschränkter Mobilität besonders geschützt und Rechte auf Entschädigungen und Hilfeleistungen bei Verspätungen und Unterbrechungen der Reise festgelegt werden.

Um zu gewährleisten, dass die bereits in Kraft befindlichen Rechte der Fluggäste eingehalten werden, macht die Kommission von allen ihr zur Verfügung stehenden Befugnissen gegenüber Fluglinien und staatlichen Durchsetzungsorganen aktiv Gebrauch. Sobald die Rechtssetzung der EU zu Fahrgastrechten auf die anderen Verkehrsbereiche angewendet werden kann, wird die Kommission die notwendige Überwachung auch hierauf ausweiten. Für 2010 ist ein umfangreicher Prozess zur Überarbeitung der Fluggastrechte angekündigt. Inwieweit dieser Prozess zur weiteren Stärkung der Kundenrechte oder zu deren Aufweichung führen wird, bleibt abzuwarten. Da dies auch wegweisend für mögliche künftige Revisionen anderer Passagierrechte im Verkehr sein wird, wird sich PRO BAHN über den Europäischen Fahrgastverband (EPF) verstärkt einbringen. Ein neuer Aspekt wird dabei die Berücksichtigung von Reiseketten über verschiedene Verkehrsträger hinweg sein.

Der bis Anfang 2010 als Verkehrskommissar zuständige Italiener Antonio Tajani war erklärter Befürworter von starken Kundenrechten im Verkehr. Der designierte Ver-

kehrskommissar Siim Kallas wird diese Linie weiterverfolgen, wie seine Anhörung am 14. Januar 2010 ergab. Auch er setzt auf fairen Wettbewerb der Verkehrsträger. Ebenfalls führt das Inkrafttreten des Lisabon-Vertrags zu einer Veränderung der politischen Einflüsse, da das EU-Parlament in Straßburg künftig die EU-Gesetze beschließen muss, während das Parlament bisher nur unverbindliche Stellungnahmen abgeben konnte.

### Konventioneller Grenzverkehr

Während der Hochgeschwindigkeitsverkehr zunehmend grenzüberschreitend möglich wird – wenn auch nur auf bestimmten Linien –, gibt es bei konventionellen Zügen nach wie vor tief greifende Hindernisse, die sich in Prellböcken wie in Enschede, in Lokwechseln an vielen anderen nationalen Grenzen oder im Zwang umzusteigen darstellen. Die Kommission betrachtet Interoperabilität der herkömmlichen Bahnverkehrssysteme als Priorität und hat daher mehrere technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) verabschiedet, beispielsweise zu Kontrollbefehlen und Signalisierungen, Personen mit eingeschränkter Mobilität, Schienenfahrzeugen, Lärm, Verkehrsbetrieb und Management und Telematikanwendungen für den Güterverkehr. Diese Arbeit wird für weitere TSI fortgesetzt, die Reisezugwagen, Telematikanwendungen für den Personenverkehr, Infrastruktur und Energie betreffen. EU-Fonds unterstützen die Entwicklung der Bahninfrastruktur auf herkömmlichen Linien. Die Implementierung dieser TSI wird die Entwicklung des herkömmlichen Bahnverkehrs für Güter- und Regionalzüge erleichtern. Die Langlebigkeit von Schienenverkehrsfahrzeugen und die hohen Kosten reduzieren aber die Geschwindigkeit der Entwicklung.

### Sicherung des fairen Wettbewerbs

Bisher haben sich die Versuche, die Erbringung von Verkehrsleistungen im öffentlichen Verkehr der Städte und der Regionen für den Wettbewerb zu öffnen, nicht immer als erfolgreich erwiesen. Der europäische Gesetzgeber, das Europäische Parlament und die Mitgliedsstaaten haben sich daher entschlossen, den für die Organisation und die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs verantwortlichen nationalen Behörden das Wahlrecht zu gewähren, den Wettbewerb

zuzulassen oder die Leistungen selbst zu erbringen. Die 2007 verabschiedeten Rechtsvorschriften zum öffentlichen Bahn- und Straßennahverkehr setzen aber Maßstäbe und geben die anzuwendenden Verfahren vor, damit solche Entscheidungen den Verkehrsmarkt nicht verzerren. Nach dem ab dem 3. Dezember 2009 gültigen Rechtssystem steht es den zuständigen öffentlichen Behörden frei, Verträge für die Bereitstellung öffentlicher Verkehrsdienste entweder nach Wettbewerbsvorgehen oder direkt an einen ausgewählten Verkehrsbetreiber im Rahmen der Verordnung zu vergeben. Allgemeine Grundsätze wie Nichtdiskriminierung und Transparenz werden weiter verstärkt.

Dass die EU-Kommission ihre Aufgabe, den Verkehrsmarkt vor Verzerrungen zu schützen, sehr ernst nimmt, hat sie Ende 2009 gegenüber Deutschland gezeigt: Während selbst deutsche Gerichte einen Verkehrsvertrag zwischen dem Land Brandenburg und der DB gutgeheißen hatten, hat die EU-Kommission den Vertrag als versteckte Subvention beanstandet und von der DB die Rückzahlung von 100 Mio. Euro an Berlin und Brandenburg verlangt.

### Grüner Stadtverkehr

Unter dem Titel „Green Urban Transport“ beschäftigt sich die Kommission seit mehreren Jahren mit den Möglichkeiten, den Verkehr in städtischen Verdichtungsregionen umweltfreundlich und effizient zu organisieren. Nach langer Diskussion wurde Ende September 2009 ein Aktionsplan beschlossen, der den lokalen und regionalen Behörden Optionen aufzeigen soll, dieses Ziel zu erreichen.

Die Umsetzung dieses Plans liegt im Ermessen der betroffenen Regionen. Innerhalb der nächsten vier Jahre sollen die Ergebnisse beobachtet und anschließend neu bewertet werden.

(reljs)

