

Sitzung der 92. Europaministerkonferenz am 21. Juni 2023 in Berlin

Grenzüberschreitender Schienenverkehr in Europa

Berichterstatter: Bayern, Berlin, Brandenburg, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt

Beschluss

1. Die Mitglieder der Europaministerkonferenz (EMK) unterstreichen, dass ein europaweit gut funktionierender grenzüberschreitender Schienenverkehr eine wichtige Voraussetzung für das weitere Zusammenwachsen Europas ist: Er leistet einen zentralen Beitrag zur Verwirklichung der Klimaziele des Europäischen Grünen Deals und ist wichtig für das Zusammenleben der Menschen, insbesondere in den Grenzregionen. Er ist auch elementarer Bestandteil eines gemeinsamen Binnenmarktes und damit ein entscheidender Wirtschaftsfaktor.
2. Die Mitglieder der EMK stellen fest, dass das europäische Eisenbahnnetz aufgrund der historisch über die letzten 200 Jahre getrennten Entwicklung in den einzelnen Mitgliedstaaten noch immer stark fragmentiert ist. Im Bereich des Schienenverkehrs ergeben sich insbesondere an den europäischen Grenzen zahlreiche Hürden infrastruktureller, technischer, wirtschaftlicher und rechtlicher Art, die grenzüberschreitende und grenzübergreifende Aktivitäten erschweren und erhebliches wirtschaftliches Potenzial in den Grenzregionen ungenutzt lassen.
3. Die Mitglieder der EMK sind sich bewusst, dass die Hindernisse im grenzüberschreitenden Schienenverkehr auch auf EU-Ebene bekannt sind und dass es bereits vielfach Ansätze zur Lösung gibt, wie z.B. die Förderung des Ausbaues der sogenannten „Wunderlinie“ (Groningen-Oldenburg-Bremen) durch die Europäische Kommission. Sie begrüßen die Ankündigung der

Europäischen Kommission, anhand von Pilotprojekten, die neue grenzüberschreitende Bahnverbindungen schaffen oder bestehende verbessern sollen, weitere Erkenntnisse zu bestehenden Hürden und Ansätze deren Überwindung zu gewinnen. Die Beseitigung von grenzüberschreitenden Hindernissen im europäischen Bahnverkehr sollte verstärkt, Entwicklungen effizient grenzüberschreitend koordiniert und von allen Akteuren auf nationaler und EU-Ebene unterstützt werden.

4. Die Mitglieder der EMK begrüßen den Ausbau des transeuropäischen Netzes (TEN-V) und das Förderinstrument Connecting Europe Facility (CEF), das für den Infrastrukturausbau im Verkehrssektor zur Verfügung steht. Sie weisen allerdings darauf hin, dass für zahlreiche regionale grenzüberschreitende Strecken außerhalb dieses Netzes kein Förderinstrument vorhanden ist. Insbesondere in den Grenzü Räumen Deutschlands zu Frankreich, Polen und den Niederlanden wurden seitens der Europäischen Kommission in einer Analyse das hohe Potential für diese Strecken dargelegt. Die Mitglieder der EMK unterstützen daher die Forderung der Verkehrsministerkonferenz gegenüber dem Bund, sich gegenüber der EU für die Schaffung eines Förderinstrumentes für regionale grenzüberschreitende Strecken inner- und außerhalb des Transeuropäischen Verkehrsnetzes einzusetzen. Dieses soll die eigenen Anstrengungen in den Staaten und Regionen komplementieren. Bei der Ausgestaltung des Förderinstruments ist jedoch auf die Berücksichtigung geeigneter Förderbedingungen wie z. B. vereinfachte Förderkriterien Acht zu geben.
5. Aufgrund der europarechtlichen Verpflichtungen, das Kernnetz des TEN-V in Deutschland bis 2030 anforderungsgerecht auszubauen, hat sich der Bund bislang grundsätzlich gegen Erweiterungen des TEN-V ausgesprochen. Ausnahme hierzu bildet die Neubaustrecke Dresden – Prag. Dies ist aus Sicht der EMK nicht ausreichend. Die Mitglieder der EMK fordern den Bund auf, eine Erweiterung des TEN-V-Netzes innerhalb Deutschlands zu ermöglichen.
6. Die Mitglieder der EMK begrüßen, dass die Bundesregierung eine vertiefte grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit verschiedenen Nachbarländern anstrebt. So wurde beispielsweise 2019 mit dem Vertrag von Aachen ein wichtiger Grundstein gelegt, um die deutsch-französischen Beziehungen auch

auf regionaler Ebene weiterhin zu stärken. Die Mitglieder der EMK unterstreichen, dass es entsprechender Beiträge der Vertragspartner bedarf, damit die grenzüberschreitende Mobilität erleichtert und insbesondere der grenzübergreifende Schienennahverkehr adäquat ausgebaut und gefördert werden kann. Der grenzüberschreitende Bahnverkehr zwischen Deutschland und Frankreich spielt eine bedeutende Rolle, um die Menschen in beiden Ländern wirtschaftlich, sozial und kulturell noch enger miteinander zu verbinden. Dabei wäre die Unterstützung durch die Europäische Kommission wie beispielsweise bei der „Wunderlinie“ zwischen Deutschland und den Niederlanden auch für Bahnverbindungen zwischen Deutschland und seinen anderen Nachbarländern zu empfehlen. Innerhalb Deutschlands können Verbesserungen im Infrastruktursektor nicht allein Aufgabe der Länder sein. Die Strategie eines Ausbaus grenzüberschreitender Schieneninfrastruktur ist dabei zentral durch den Bund als einem Eigentümer der Schieneninfrastruktur in Abstimmung mit den betroffenen Aufgabenträgern, mit den Mitgliedstaaten und der EU abgestimmt zu koordinieren. Die Mitglieder der EMK halten zudem eine stärkere Förderung von Mehrsystemfahrzeugen, die erheblich teurer als herkömmliche Fahrzeuge sind, für eine geeignete Maßnahme, um den grenzüberschreitenden Schienenverkehr zu unterstützen.

7. Darüber hinaus halten die Mitglieder der EMK das European Train Control System (ETCS) für ein wichtiges Instrument zur Harmonisierung des europäischen Eisenbahnraumes. Das ETCS reduziert insbesondere teurere Mehrausstattungen im Bereich der Sicherungstechnik bei Fahrzeugen und es hat Kapazitätseffekte, die gerade auf den ausgelasteten Hauptkorridoren benötigt werden. Die Mitglieder der EMK begrüßen die beabsichtigte Förderung der Fahrzeugausstattung mit ETCS und fordern den Bund auf, eine zeitnahe Umsetzung sicherzustellen, dabei die erforderliche Koordinierung der Umrüstung, zum Beispiel bei der Zulassung der Fahrzeugbaureihen, zu gewährleisten und zugleich die Umrüstung auch im Schienengüterverkehr in den Blick zu nehmen. Nur wenn ausreichend Fahrzeuge ETCS-Geräte verbaut haben, können Strecken nur mit ETCS (und ohne zweites Sicherungssystem) modernisiert bzw. errichtet werden. Nur dann kann ETCS seine Potentiale zur Kapazitätssteigerung voll entfalten.

8. Die EU spielt aus Sicht der Mitglieder der EMK eine entscheidende Rolle bei der Umsetzung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK), die zentral für die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des energieeffizienten Schienengüterverkehrs ist. Die Mitglieder der EMK halten es für angezeigt, dass die EU sicherzustellen und zu koordinieren hat, dass alle Unternehmen die Kupplung einführen. Da anzunehmen ist, dass die wenigsten Unternehmen die einmalig anfallenden hohen Investitionen selbst finanzieren können, halten die Mitglieder der EMK eine Förderung der DAK durch EU und Bund für notwendig.
9. Aufgrund seiner immer wichtiger werdenden Brückenfunktion nach Mittel- und Osteuropa sollte auch dem deutsch-polnischen und deutsch-tschechischen Grenzraum entsprechend Rechnung getragen werden. Die Mitglieder der EMK fordern die Anerkennung der überregionalen Bedeutung bestimmter Strecken wie z.B. der sogenannten Ostbahn (Berlin-Küstrin), der sogenannten Amerika-Linie (Langwedel, Uelzen-Stendal) oder der Strecke (Nürnberg –) Dresden – Görlitz, und damit die Aufnahme in das transeuropäische Netz.
10. Aufgrund der unterschiedlichen regionalen Zuständigkeiten im Schienenpersonennahverkehr besteht häufig eine Fokussierung auf Verkehre innerhalb einer räumlichen Verwaltungseinheit. Im Zusammenspiel mit begrenzt verfügbaren Mitteln zur Bestellung der Verkehre werden grenzüberschreitende Angebote häufig nachrangig eingerichtet. Im Sinne der europäischen Dimension fordern die Mitglieder der EMK hier die Schaffung eines ergänzenden europäischen Förderinstruments als Anschubfinanzierung für die Ausführung der internationalen Regional-Verkehre.
11. Ein engmaschiges Netz für den grenzüberschreitenden Personenverkehr ist eine wesentliche Voraussetzung für das Leben und Arbeiten über Grenzen hinweg. Grenzregionen können nur dann zusammenwachsen, ihr Potential ausschöpfen und den europäischen Gedanken verwirklichen, wenn Bürgerinnen und Bürgern ausreichende und leicht zugängliche Verkehrsangebote zur Verfügung stehen. Die EMK setzt sich dafür ein, dass einerseits noch stärker das beschleunigte Schließen vorhandener Infrastrukturlücken („Missing Links“) im grenzüberschreitenden Schienennetz vorangebracht wird und andererseits auch die Modernisierung und der Ausbau

bestehender grenzüberschreitender Schieneninfrastruktur beschleunigt vorangetrieben wird. In diesem Zusammenhang wird angeregt, auch die Möglichkeit einer Zusammenlegung vorhandener doppelter Strukturen in räumlicher Nähe zueinander (bspw. Bahnhöfe Padborg/Flensburg) in den Blick zu nehmen.

12. Für viele grenzüberschreitende Fahrten ist kein durchgehender Ticketerwerb vorgesehen. Diese Fragmentierung ist für die Bürgerinnen und Bürger der EU in einem gemeinsamen Binnenmarkt ohne Grenzen kaum nachvollziehbar. Die Möglichkeit europaweit online Tickets auf einer europäischen Buchungsplattform zu erwerben, ist ein wichtiger Faktor zur Stärkung der Attraktivität des nachhaltigen Reisens mit der Bahn. Gleiches gilt für die Abstimmung von Fahrplänen. Der Ticketerwerb sollte durch grenzüberschreitende E-Ticketingsysteme und einfache Tarife erleichtert werden. Projekte wie EasyConnect zwischen Nordrhein-Westfalen und den Niederlanden, das Niedersachsenticket Plus, welches bis Groningen gilt, sowie EgroNet zwischen Bayern, Sachsen und der Tschechischen Republik oder RailBLu zwischen Brandenburg und Lubuskie in Polen können als Vorbild dienen. Auch die Möglichkeit, mit dem jüngst eingeführten Deutschlandticket bis in die benachbarten EU-Länder hineinfahren zu können, wie bspw. von Niedersachsen und voraussichtlich von Nordrhein-Westfalen nach Hengelo, ist ein nachahmenswerter Ansatz.

Darüber hinaus hat diese Fragmentierung unmittelbaren Einfluss auf die Nutzung von Alternativverbindungen sowie auf Kompensationsansprüche im Verspätungsfall. Die Mitglieder der EMK fordern daher die Anwendung von Fahrgastrechten auch bei mehreren, betreiberübergreifenden Tickets.

13. Bei der Erreichung der Klimaziele spielen Verkehrsangebote eine entscheidende Rolle. Sie müssen nachhaltig, benutzerfreundlich und individuell anpassbar sein, dürfen dabei aber Lebensrealitäten nicht ausblenden. Weite Teile der Bevölkerung in den Grenzregionen werden weiterhin auf den motorisierten und nicht-motorisierten Individualverkehr angewiesen sein. Den Grenzregionen droht eine mehrfache Benachteiligung: steigende Kosten für fossile Kraftstoffe sowie neue Fahrzeuge und geringe Möglichkeit zum Umstieg auf Alternativen mangels gut ausgebauten Schienenverkehrs oder Lade- und

Tankinfrastruktur. Deshalb braucht es multimodale Verkehrskonzepte, die eine Vielzahl nachhaltiger Verkehrsangebote verbinden. Die Nutzung dieser Angebote muss auch durch digitale Plattformen wie Apps leicht planbar und buchbar gemacht werden.

14. Im Laufe der Jahre wurden viele Nachtzugverbindungen mangels Rentabilität eingestellt. Dies begründete sich vor allem mit der damals beginnenden größeren Verfügbarkeit günstiger Flugverbindungen. Oftmals fehlen passende Alternativangebote. Die EMK sieht in Nachtzügen eine zu unterstützende Alternative zum Flugverkehr. Die finanzielle Attraktivität für die Verbraucherinnen und Verbraucher sollte hierbei Beachtung finden. Durch die Planung von Zwischenhalten in den zu durchquerenden Grenzregionen wie z. B. in der deutsch-dänischen Grenzregion bei der Verbindung Hamburg-Kopenhagen-Stockholm würde sich zudem die Attraktivität und der potenzielle Nutzerkreis der grenzüberschreitenden Nachtzüge erhöhen. Der Bund, der sich im Rahmen des „TEE 2.0 – Grenzüberschreitender Hochgeschwindigkeits- und Nachtverkehr auf der Schiene für den Klimaschutz“ für eine Verkehrsverlagerung einsetzt, muss seiner Verantwortung nachkommen. Die Mitglieder der EMK unterstützen daher die Forderung der Verkehrsministerkonferenz gegenüber dem Bund, derartige Anreize zur Stärkung des klimafreundlichen Nachtzugverkehrs zu setzen. Auch auf europäischer Ebene sollten entsprechende Anreize gesetzt werden.
15. Die Mitglieder der EMK fordern die EU-Institutionen und die Bundesregierung auf, die Schaffung eines einheitlichen digitalen Eisenbahnraumes verstärkt in den Fokus zu nehmen und als einen wesentlichen Beitrag zu einer zukunftsfähigen EU zu betrachten.