

# Was kennzeichnet den europäischen Eisenbahnraum?

VON JULIAN NOLTE

**Mit dem jüngsten Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich<sup>(1)</sup> strebt die Bundesregierung die Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU in nationales Recht an<sup>(2)</sup>. Diese Richtlinie dient der „Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums“. Einen konkreten räumlichen Bezug lässt die Richtlinie gleichwohl vermissen, so dass an dieser Stelle einige Gedanken über die Merkmale eines europäischen Eisenbahnraums dargelegt werden sollen.**

Ein wesentliches Merkmal vieler Räume sind die Grenzen, die ihn auf einen bestimmten Bereich einengen („begrenzen“). Gibt es innerhalb eines Raumes weitere Grenzen, so lässt sich zwischen Außen- und Binnengrenzen unterscheiden. Die aktuelle Debatte über Grenzkontrollen an Binnengrenzen innerhalb des Schengen-Raumes verdeutlicht dies. Innerhalb der Europäischen Union (EU) werden als Binnengrenzen üblicherweise die nationalen Grenzen der einzelnen Mitgliedsstaaten angesehen.

Für die meist unter nationaler Prägung historisch gewachsenen Eisenbahnsysteme in den Mitgliedsstaaten haben die Staatsgrenzen insofern eine besondere Bedeutung, weil sie oftmals auch Systemgrenzen darstellen. Vor diesem Hintergrund entstand das Konzept eines einheitlichen (oder auch integrierten) Eisenbahnraums. In einer Veröffentlichung der EU-Kommission von 2008 heißt es hierzu: „Die nationalen Schienennetze haben über die Jahre hinweg Infrastrukturen mit verschiedenen technischen Spezifikationen entwickelt. Die unterschiedlichen Spurweiten, elektrischen Standards und Sicherheits- und Signalgebungssysteme erschweren und verteuern insgesamt den Zugverkehr zwischen den Ländern“.

Das Schlagwort, unter dem sich der Harmonisierungsbestrebungen zusammenfassen lassen, lautet Interoperabilität: „Die Schaffung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums erfordert [...] verbesserte ‚Interoperabilität‘ – oder technische Kompatibilität – der Infrastrukturen, der Fahrzeuge, der Signalgebungs- und anderer Eisenbahnsysteme sowie ein vereinfachtes Verfahren zur Zulassung von Fahrzeugen, die auf allen europäischen Schienennetzen eingesetzt werden können“<sup>(3)</sup>.

Die dem einheitlichen europäischen Eisenbahnraum zugrunde liegenden Überlegungen sind also insbesondere technisch, betrieblich sowie zwangsläufig rechtlich geprägt und auf eine Harmonisierung der bislang stark national geprägten Bahntechniksysteme und Aufsichtsregime bedacht. Gleichzeitig sollen die Vereinheitlichungen die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Schienenverkehrs auf dem gemeinsamen Binnenmarkt stärken. Dies kommt auch durch die Bezeichnung des deutschen Gesetzesentwurfes zur Umsetzung der Richtlinie zum Ausdruck.

Während es mit dem gemeinsamen Binnenmarkt, mit der Euro-Zone oder mit „Schengen“ bereits europäische Räume gibt, innerhalb derer der Austausch und die Bewegungen von Waren, Dienstleistungen, Geldern bzw. Personen weitgehend frei und keinen wesentlichen Restriktionen aufgrund nationaler Grenzen unterworfen sind, so steht ein derartiger Eisenbahnraum, der die – aufgrund der Binnengrenzen bestehenden – historisch gewachsenen Hemmnisse des Schienenverkehrs überwindet, erst noch am Anfang seiner Verwirklichung. Er mutet dabei sicherlich wie eine Utopie an. Schließlich sind selbst für eine Harmonisierung der europäischen Haupteisenbahnstrecken immense Anstrengungen nötig, die noch lange nicht abgeschlossen sein werden.

Zugleich sei an die Probleme erinnert, die eine langsame Migration neuer Techniken wie z. B. ETCS (European Train Control System) nach sich zieht: Solange es nicht flächendeckend eingesetzt wird, ist es eine Spezialausrüstung und somit vornehmlich teuer<sup>(4)</sup>. Aber auch dort, wo es bereits eingesetzt wird, sind nicht alle Einrichtungen an Fahrzeugen und Strecken miteinander kompatibel<sup>(5)</sup>, so dass wohl weitergehende Standards nötig sind. Bis auf weiteres ist jedenfalls davon auszugehen, dass die europäischen Binnengrenzen, also die Grenzen der Nationalstaaten mit ihren jeweiligen Regelwerken, noch lange den internationalen Bahnverkehr auf diesem Kontinent hemmen werden.

## ■ Vielfältige Hemmnisse aufgrund von Grenzen

Die Betrachtung von Hemmnissen aufgrund von Grenzen darf allerdings nicht auf die bereits dargelegten Harmonisierungsbestrebungen der nationalen Bahntechniken beschränkt bleiben. Grenzen hemmen den Schienenverkehr auch

insofern, als dass sie einstmals internationale Bahnstrecken durchtrennt haben. Vielerorts sind diese Strecken nicht wieder aufgebaut worden. Grenzüberschreitende Reaktivierungen wie z. B. jüngst Selb – Aš (Asch) [CZ] sind eher die Ausnahme als die Regel.

Selbst längst verschwundene – oder jedenfalls nicht mehr in der einstigen Intensität wahrnehmbare – Grenzen haben bis heute Auswirkungen auf das europäische Eisenbahnnetz. Das anschaulichste Beispiel hierfür ist sicherlich der einstige „Eiserne Vorhang“. Innerhalb Deutschlands wurden nach der Wiedervereinigung zahlreiche Lückenschlüsse zwischen Ost und West mit den Verkehrsprojekten „Deutsche Einheit“ vollbracht. Doch im Verlauf der heutigen bundesdeutschen Außengrenzen finden sich im Bahnnetz nach wie vor klaffende Lücken: So sei an einige einst zwischen Deutschland und den Niederlanden bestehende Bahnverbindungen erinnert. Das Überleben ihres Güterverkehrs verdankten sie lange Zeit der Tatsache, dass die Niederlande deutsche Kohle als Brennstoff importierten. Nachdem bei den Nachbarn größere Erdgasvorkommen entdeckt worden waren und folglich in der niederländischen Industrie sowie in den Haushalten von Kohle- auf Gasversorgung umgestellt wurde, kam dieses grenzüberschreitende Verkehrsbedürfnis jedoch zum Erliegen<sup>(6)</sup>.

Heute sorgen der gemeinsame europäische Binnenmarkt und der Schengen-Raum dafür, dass internationale Verflechtungen im Güterwie im Personenverkehr zunehmen und somit verstärkt grenzüberschreitende Verkehrsbedürfnisse bestehen. Doch viele Bahnstrecken wurden noch zu Zeiten stärkerer „Grenzwirkungen“ stillgelegt oder gar abgebaut. Dort kann die Eisenbahn also nicht (mehr) dazu beitragen, den Grenzverkehr zu bewältigen. Nicht unbegründet fordert der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Europäischen Parlaments, Michael Cramer, daher, „dass die Wiederherstellung der durch

(4) Erinnert sei beispielsweise an die Einstellung des Nachtzugs „Jan Kiepura“ nach Amsterdam; vgl. *Bahn-Report* 2/2015, S. 77

(5) Siehe dazu auch S. 25 in dieser Ausgabe über die Probleme der DB-Baureihe 185 beim ETCS-Betrieb in der Schweiz

(6) EK-Special 120 „Grenzverkehre“ (2016), S. 87



**Zu den zahlreichen grenzüberschreitenden Bahnstrecken, deren Verkehr zu Zeiten eingestellt wurde, als Grenzen vielerorts eine noch viel stärkere Trennwirkung entfalteten als heutzutage aufgrund der europapolitischen Errungenschaften, gehört auch die Strecke von Kleve ins niederländische Nijmegen (Nimwegen). Somit steht der Klever Prellbock symbolisch für die im europäischen Eisenbahnraum klaffenden Netzlücken, die für einen internationalen Regionalverkehr auf der Schiene geschlossen werden müssen.**  
Foto (23.03.11): Ralf Daute/kleblog

(1) BR-Drucksache 22/16 vom 15.01.16

(2) Siehe dazu auch S. 12-13 in dieser Ausgabe

(3) *Moderne Eisenbahn – modernes Europa*. Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission (2008), S. 6



**Moderne E-Loks mit ETCS für grenzüberschreitende Einsätze, wie hier 185 121 der DB, versinnbildlichen den hinter dem europäischen Eisenbahnraum stehenden Gedanken der Interoperabilität. Die Migration neuer Techniken verläuft allerdings nicht immer reibungslos, wie die aktuellen Probleme der DB-Baureihe 185 beim Einsatz in der Schweiz zeigen (siehe dazu auch S. 25). Ebenjene 185 121 wartete am 21.09.15 im Grenzbahnhof Buchs SG mit dem Zug 45708 aus dem österreichischen Hall in Tirol auf die Abfahrt zum Rangierbahnhof Limmattal bei Zürich. Foto: Remo Hardegger**

Kriegs- und Nachkriegszeit gerissenen Lücken oberste Priorität erhält<sup>(7)</sup>. Das von Cramer initiierte Projekt „Die Lücke muss weg“ zeigt 15 kleinere grenzüberschreitende Bahnverbindungen in Europa, die derzeit noch ihrer Reaktivierung harren<sup>(8)</sup>.

## ■ Ein Raumkonzept ohne Raumbezug

Es verwundert, dass gerade dem Konzept eines Eisenbahnraums bislang eine konkret-räumliche, mit Maßnahmen gefüllte Komponente zur Netzentwicklung fehlt. Denn auch wenn der europäische Eisenbahnraum grundsätzlich derselben, „(binnen)grenzenlosen“ Logik wie der Schengen-Raum, die Euro-Zone oder der gemeinsame Binnenmarkt folgt, so ist ein Unterschied doch

deutlich hervorzuheben: Schienenverkehr ist nicht derart volatil wie es Personen und Produkte oder Gelder und Güter sind. Es besteht für Züge keine „Wahlfreiheit“, wie Grenzen überschritten werden soll – Eisenbahnen sind im internationalen Verkehr auf grenzüberschreitende Schienenwege angewiesen.

Fehlt eine internationale Bahnstrecke, so findet der grenzüberschreitende Verkehr der Bürger, die im Schengen-Raum reisen, oder der Waren, die auf dem europäischen Binnenmarkt ausgetauscht werden, mit anderen Verkehrsmitteln statt – höchstwahrscheinlich auf dem, auch grenzüberschreitend, wesentlich engmaschigeren Straßennetz. Als weitere Konsequenz bedeutet das: Ein Eisenbahnraum kann sich nur dort entfalten, wo auch Gleise liegen. Das Wörtchen „wo“ im vorherigen Satz unterstreicht die Notwendigkeit einer verstärkt räumlichen Betrachtung in Bezug auf die Entwicklung der europäischen Eisenbahnen.

(7) EK-Special 120, „Grenzverkehre“ (2016), S. 2

(8) siehe dazu <http://www.michael-cramer.eu/publikationen/missing-links/> (letzter Zugriff am 12.02.16)

**Ein Güterzug aus dem kroatischen Čakovec war am 21.05.09 im slowenischen Lendava, das auf Schienen nur über Kroatien zu erreichen ist, angekommen. Auf dem Weg dorthin pasierte er damals noch die EU-Außengrenze, so dass in Lendava nicht nur der Bahnhofsvorstand und ein Rangierer, sondern auch ein Grenzpolizist zur Ausweiskontrolle des Lokpersonals (!) warteten. Nach dem EU-Betritt Kroatiens wurde Ende 2014 der Personenverkehr nach Lendava reaktiviert. Ein Lückenschluss in das ungarische Rédics lässt allerdings weiterhin auf sich warten. Foto: Oliver Heckmann**



Freilich sind räumliche Ideen europäischen Konzepten keinesfalls fremd (Stichworte Kohäsion und Konvergenz). Im Bereich der Infrastrukturen wird die internationale Raumentwicklung beispielsweise durch die „Transeuropäischen Netze“ von der EU gefördert. Auch für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit kleinräumiger Entwicklungen existieren Programme und Projekte. Dennoch bleibt auffällig, dass ausgerechnet das Konzept eines Eisenbahnraums keine räumlichen Entwicklungsziele aufzeigt.

## ■ Grenzen des Tarifwesens

Durch Grenzen bedingte Hemmnisse im europäischen Eisenbahnraum haben weitere Gründe, die nicht ausschließlich durch technisch-betriebliche Interoperabilität überwunden können. Neben den zuvor beschriebenen räumlich-infrastrukturellen Konsequenzen von Grenzen steht ebenso die internationale Tarifierung oftmals einer einfachen Nutzung des Schienenverkehrs entgegen. Zwar freut sich wohl jeder Reisende, wenn er einen Sparpreis für 29 EUR zur Fahrt von Deutschland nach Ungarn erwerben kann. Der Regelpreis ist das jedoch nicht und günstige Angebote sind auf verschiedenen Vertriebswegen nicht immer gleichermaßen verfügbar. Dabei sind derartige Angebotsunterschiede nicht einmal notwendigerweise auf die zunehmende Anzahl von Akteuren in der Schienenverkehrsbranche zurückzuführen. Selbst innerhalb der DB-Vertriebssysteme (personenbedienter Verkauf, Automat, Internet) existieren, gerade bei internationalen Relationen, nicht dieselben Buchungsmöglichkeiten.

Gibt es keine Sonderangebote, ist es nicht selten der Grenzabschnitt, der den Fahrpreis in die Höhe treibt. So kostet beispielsweise die vierstündige Fahrt vom deutschen Grenzort Igel ins luxemburgische Wasserbillig ohne weiteren Rabatt 4,70 EUR. Zum Vergleich: Für bereits 4 EUR gibt es eine ÖPNV-Tagesnetzkarte für beliebig viele Fahrten in ganz Luxemburg, die jedoch nicht ab bzw. zu den Grenzpunkten gilt. Wichtig für einen konkurrenzfähigen internationalen Bahnverkehr sind aber nicht zuletzt auch grenzüberschreitende Abstimmungen über ein attraktives Angebot<sup>(9)</sup>, insbesondere im Bereich der Tarife. Mit schlechtem Beispiel vorangegangen sind die ÖBB, die Ende 2015 das beliebte „EURegio“-Ticket für Fahrten von Österreich nach Tschechien und nach Ungarn abgeschafft haben.

Neben den räumlichen Lücken im Netz sind somit auch vielerorts fehlende attraktive grenzüberschreitende Angebote ein weiteres gegenwärtiges Kennzeichen des europäischen Eisenbahnraumes.

Mit diesen Ergebnissen will der Beitrag noch einmal die Bedeutung von Grenzen vergegenwärtigen. Er soll dabei zugleich eine Mahnung an diejenigen sein, die sich für eine stärkere Abschottung an den nationalen Grenzen aussprechen: Grenzziehungen waren im Regelfall schnell in die Geschichtsbücher geschrieben. Auswirkungen von Grenzen zu überwinden bedarf, nicht nur wie hier an Beispielen des europäischen Eisenbahnraums gezeigt, leider meist wesentlich länger. ■

(9) Zuweilen ist die Abstimmung an Zuständigkeitsgrenzen allerdings selbst innerhalb der Nationalstaaten ein Problem; vgl. z. B. *Bahn-Report* 3/2010, S. 4-5 („Endstation: Aufgabenträgergrenze“)