



Der Berliner Hauptbahnhof präsentierte sich im Umfeld der Europawahlen im Stile der EU.  
Foto (14.05.19): Ingo Kühl

## Die Eisenbahn – (k)ein Vorbild für Europa

**M**it der medienwirksamen Kampagne „#Bahn fuer Europa“<sup>(1)</sup> rührte die DB AG im Vorfeld der Wahlen zum EU-Parlament die Werbetrommel, um Bürgerinnen und Bürger zur Teilnahme an den Wahlen zu animieren. DB-Chef Richard Lutz und weitere Vorsitzende europäischer Staatsbahnen riefen zum Wählen sogar mit großflächigen Anzeigen in mehreren Tageszeitungen auf. In Brüssel wurde gar die Taufe eines „Europa“-ICE inszeniert.<sup>(2)</sup>

Ob die tatsächlich gestiegene Wahlbeteiligung auf diese Werbetour zurückgeführt werden kann, darf bezweifelt werden. Auffällig ist jedenfalls der Zeitpunkt der Kampagne, die just in dem Moment startete, als die DB AG verkündete, ab November dieses Jahres keine Fahrkarten mit Eurostar-Nutzung mehr nach London zu verkaufen. In einem Beitrag für das „Handelsblatt“ hatte Lutz Anfang Mai gar die Eisenbahnen noch „als gutes Vorbild für die Idee der EU“ angepriesen<sup>(3)</sup>. Gegenwärtige Befunde lassen ein derartiges Vorbild aus Fahrgastsicht jedoch in einem fragwürdigen Licht erscheinen:

- Die **Einstellung des Verkaufs von London-Fahrkarten bei der DB AG** geht dem Vernehmen nach mit der Erfassung von persönlichen Passagierdaten bei Eurostar – ähnlich wie im Luftverkehr („Passenger Name Record“) – einher. Diese Entwicklung forcieren die an Eurostar beteiligten EVU SNCF und SNCB bereits länger, das DB-System kann nicht dies jedoch nicht abbilden.

- Aus Kundensicht sind damit **Einschränkungen bei den europarechtlich verbrieften Fahrgastrechten** verbunden, da nun „gestückelt“ werden muss. Wer hier auf die (bereits angekündigten) Kulanzregelungen der Bahngesellschaften hofft, der hat sich wohl noch nie im Kölner Reisezentrum die Weiterfahrt Richtung Belgien regelrecht „erstreiten“ müssen.<sup>(4)</sup>
- In dieses Bild passen auch die nach wie vor nicht vollständig ausgeräumten **Probleme mit dem DB-Buchungssystem „PiA“**<sup>(5)</sup>. Das Desinteresse am Verkauf von durchgängigen Fahrkarten ins Ausland scheint offenkundig bzw. wird durch die unterschiedlichen Entwicklungen in den verschiedenen Ländern erschwert.
- Außerdem wurde bereits im Herbst 2018 die **polnische Sprachversion von bahn.de abgeschaltet**: Zuvor konnte man neben Deutsch dort in acht weiteren Sprachen seine Fahrkarte buchen. Nunmehr sind es nur noch sieben Fremdsprachen. Polnisch ist somit die einzige Hauptsprache eines Nachbarlandes, auf der die DB AG nun keinen Onlineverkauf mehr anbietet. Service, um den ohnehin notleidenden Verkehr zum östlichen Nachbarn zu stärken, sieht jedenfalls anders aus.

All das sind letztlich Hemmnisse und Hürden für Fahrgäste im internationalen Verkehr, welche sich verschiedene Bahngesellschaften selbst aufgestellt haben. Hier von einer Vorbildfunktion zu sprechen, erscheint zumindest stark zweifelhaft – eher drängt sich das Gefühl auf, dass die Kooperation zwischen den europäischen Bahnen früher besser gelebt wurde als im heutigen marktlichen Umfeld<sup>(6)</sup>.

In einem Punkt muss Richard Lutz' Beitrag im „Handelsblatt“ jedoch ausdrücklich zugestimmt werden. Er fordert Mut, um „nationale und regionale Lösungen dort zuzulassen, wo sie vor Ort besser gefunden werden können“. Das ist zwar Kern des Subsidiaritätsprinzips der EU; praktisch sind die nationalen und regionalen Ausnahmen im Bahnbereich oft jedoch in ihrer Wirkung beschränkt. Es bringt die Eisenbahnen in Europa jedenfalls nicht voran, wenn ein Fahrzeug des Regionalverkehrs für eine kurze Fahrt auf einem TEN-T-Korridor vollständig TSI-konform sein oder das EVU alle erdenklichen Bescheinigungen mitbringen muss, obwohl diese Formalitäten nur für die Fahrt zum Übergabebahnhof auf der Hauptstrecke benötigt werden. Eher wird durch zusätzliche Bürokratie regionaler Verkehr erschwert. Ein augenscheinliches Beispiel für ähnliche Auflagen ist der seit Jahren brachliegende, keine zwei Kilometer lange Streckenabschnitt zwischen der tschechischen Grenze und dem sächsischen Seiffhennersdorf, da dem regionalen Infrastrukturunternehmen die erforderliche Sicherheitsgenehmigung nach Richtlinie 2004/49/EG fehlt.

Die oft beschworenen Lösungen „vor Ort“ werden durch das bestehende, von EU-Ebene kommende Rechtsregime eher gehemmt als gefördert. Gleichzeitig lässt die europäische Regulierung aber unterschiedliche Infrastrukturpreise von nationalen und internationalen Verkehren<sup>(7)</sup> oder auch die zunehmende Fragmentierung des internationalen Vertriebs (s. oben) zu, was beides nicht einem Zusammenwachsen Europas per Eisenbahn dienlich ist. Andererseits kümmern sich die EU-Gesetzgeber um die Vereinheitlichung von Vorschriften zur Toilettengestaltung im Personenverkehr, haben aber die Forcierungen zur Einführung von automatischen Kupplungen im technischen Bereich im Wesentlichen links liegen gelassen.

Und so gibt es in Europa derzeit einen offenkundigen „Mismatch“ zwischen Anspruch und Wirklichkeit: Im weitgehend unregulierten Bereich des Fahrkartenvertriebs treiben die Bahngesellschaften im Schatten der „Selbstheilungskräfte des Marktes“ die Fragmentierung eines einstmals europaweit sehr durchlässigen Systems mit zahlreichen Kollateralschäden (Stichwort Fahrgastrechte) für die Kunden voran. In anderen Bereichen sieht sich die Eisenbahn mit zunehmender Überregulierung (oder fehlgerichteter Regulierung) konfrontiert.

Ein „Weiter so“ darf es in den skizzierten Entwicklungen jedenfalls nicht geben, damit die Eisenbahn eine echte Vorbildfunktion für die Europäer erlangen kann.

JULIAN NOLTE



(1) Siehe auch die Website der Kampagne [www.bahn-fuer-europa.de/](http://www.bahn-fuer-europa.de/)

(2) Ein Foto des Zuges findet sich auf S. 24 dieser Ausgabe

(3) [www.handelsblatt.com/politik/international/europawahl/europa-kann-es-besser/bahn-ceo-richard-lutz-die-schiene-kann-europas-starkes-rueckgrat-sein/24261138.html](http://www.handelsblatt.com/politik/international/europawahl/europa-kann-es-besser/bahn-ceo-richard-lutz-die-schiene-kann-europas-starkes-rueckgrat-sein/24261138.html)

(4) Siehe dazu auch *Bahn-Report* 2/19, S. 8

(5) Siehe dazu auch *Bahn-Report* 5/16, S. 19

(6) Exemplarisch dazu die Diskussionen um die Einstellung des Nachtzugverkehrs durch die DB, siehe dazu auch *Bahn-Report* 2/15, S. 76-77

(7) Comprehensive analysis of the existing cross-border rail transport connections and missing links on the internal EU borders (2018), S. 37