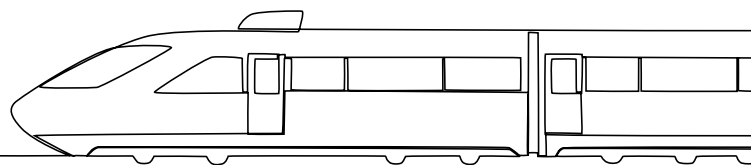
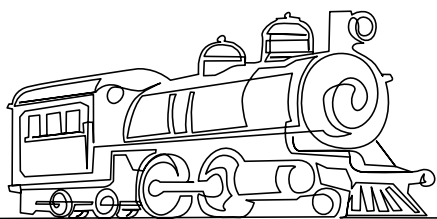




12. Pressemitteilung von „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene“ zur Ankündigung der EU, das grenzüberschreitende Bahnfahren zu erleichtern

Was vor hundert Jahren reibungslos ging, bereitet heute Probleme



Bürgerbahn begrüßt die Initiative der EU, grenzüberschreitendes Bahnfahren durch einheitliche Ticketverkaufs- und Beförderungsstandards (siehe das am 13.5.26 verkündete EU Rail Passenger Package) zu erleichtern.

Leider kommt diese Initiative der EU erst jetzt, nachdem die EU vor dreißig Jahren durch ihre neoliberalen Vorgaben eine zwischen den Staatsbahnen in Europa durchaus gut funktionierende Struktur des Bahnsystems zerschlagen hat, weil sie auf mehr Wettbewerb setzte. Dieser aber produzierte im Endergebnis mehr Abschottung anstelle von Kooperation.

In der alten Welt der Staatsbahnen war es schon vor mehr als hundert Jahren problemlos möglich, durchgängige Eisenbahnfahrkarten z. B. von Hamburg nach London (einschließlich des Fährtransportes Ostende-Dover) zu erwerben. Dieses System funktionierte bis in die 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts hinein problemlos. Selbst zu Zeiten des Kalten Krieges konnte man bei der Deutschen Bundesbahn eine durchgängige Fahrkarte von Hamburg nach Moskau oder von Hamburg nach Budapest erwerben. Damals gab es noch kaum Computer und keine einheitliche europäische Währung. Die Abrechnung der Fahrkarten, Aufteilung der Erlösung und der Währungstransfer wurden problemlos zwischen den Bahngesellschaften abgewickelt. Dafür gab es zwischen den Staatsbahnen ein einheitliches Regelwerk, welches nicht nur technische Details (z. B. die Kuppelbarkeit von Waggonen), sondern auch kaufmännische Fragen regelte. Dies hatte der internationale Eisenbahnverband UIC (Union International des Chemins de Fer) gestaltet und verwaltet. Diesen gibt es immer noch, er wird aber von der EU-Kommission geflissentlich übergangen.

Die EU propagiert zur »Förderung des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs« neue grenzüberschreitende Hochgeschwindigkeitsstrecken und will sich an der Finanzierung der entsprechenden Großprojekte (u. a. Brenner Nordzulauf, 30 km langer Erzgebirgsbasistunnel) beteiligen. Dagegen kommt der Ausbau bestehender grenzüberschreitender Bahnverbindungen mit durchgängiger Elektrifizierung nicht voran (z. B. Berlin – Stettin, Berlin – Küstrin). Von 16 Eisenbahngrenzübergängen zwischen Deutschland und Tschechien ist nur einer elektrifiziert und leistungsfähig. Der Ausbau der kleinen grenzüberschreitenden Nahverkehrsnetze bleibt weit hinter den Erfordernissen, und so werden die »kleinen Grenzverkehre« ganz überwiegend über die Straße abgewickelt. Insoweit ist die prinzipiell begrüßenswerte EU-Initiative für den Ausbau internationaler Verbindungen bei näherem Hinsehen sehr problembehaftet: sie bleibt dem neoliberalen Geschäftsmodell der EU verpflichtet mit dem Wunsch nach mehr Wettbewerb auf internationalen Hochgeschwindigkeitsstrecken und vernachlässigt den Ausbau für die grenzüberschreitenden Nah- und Interregio-Verkehre.

Bürgerbahn fordert daher:

- Schaffung eines Anbieter-neutralen Buchungssystems für grenzüberschreitendes Bahnreisen unter dem Dach der UIC.
- Sofortprogramm zur Stärkung des grenzüberschreitenden Schienenpersonennahverkehrs durch Abdeckung der Anlaufverluste aus EU-Mitteln und Wiedereröffnung stillgelegter grenzüberschreitender Bahnlinien wie z.B. den »Eisernen Rhein« von Mönchengladbach über Roermond nach Antwerpen oder die Strecke zwischen Xanten, Kleve und Nimwegen.
- Die Bestellung grenzüberschreitender Bahnverkehre im Fernverkehr als »Public Service Obligations«, um die Anlaufverluste abzudecken, bzw. diese Verbindungen auch in Schwachlastzeiten wirtschaftlich tragfähig auszugestalten, ohne damit in Konflikt mit den EU-Subventionsregeln zu geraten.
- Den Ausbau eines europäischen Nachtzugnetzes mit langlaufenden Linien. Dazu muss die EU eine Anschubfinanzierung für die Beschaffung neuen, standardisierten Rollmaterials (wie einst die UIC-Schlafwagen) zur Verfügung stellen, bzw. eine Leasinggesellschaft für Nachtzugrollmaterial unter dem Dach der Europäischen Investitionsbank gründen.
- Den Ausbau definierter Güterverkehrskorridore, damit mehr langlaufender Güterverkehr von der Straße auf die Bahn verlagert werden kann.

Dazu Prof. Heiner Monheim, Sprecher von „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine Starke Schiene“

»Der Ausbau grenzüberschreitender Bahnverkehre sichert die Zukunft der Bahnen in Europa. Das ist ein klimapolitisches Muss. Das betrifft einerseits die langlaufenden Fernverkehrsverbindungen als Alternative zum Luftverkehr und überbordenden Straßenverkehr. Aber auch die grenzüberschreitenden Nahverkehre und Interregio-Verkehre brauchen eine hohe europapolitische Priorität. EU-Infrastruktur-Fördermittel dürfen nicht von den extrem teuren und langwierigen Projekten der Hochgeschwindigkeitsbahn monopolisiert werden, wichtiger sind die Mittel zur Stärkung des grenzüberschreitenden Nah- und Interregio-Verkehrs durch kleine und mittlere Ausbauprojekte zur Komplettierung der grenzüberschreitenden Elektrifizierung und Mehrgleisigkeit. Zur Förderung des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs müssen die etablierten Strukturen der UIC modernisiert und angemessen genutzt werden. Europa braucht ein kundenfreundliches Internetportal für Kauf und Buchung, das von nationalen Anbietern unabhängig unter dem Dach der UIC operiert und mit allen nationalen Buchungssystemen kompatibel ist.«

Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene wird unterstützt von Bahnexperten und Initiativen.

www.buergerbahn-denkfabrik.org

Hamburg 21.05.2026