



2021 - Das Europäische Jahr der Schiene

Wünsche und Wirklichkeiten

Das Jahr 2021 ist von der Europäischen Union zum "Europäischen Jahr der Schiene" ausgerufen worden. Dies ist in jedem Fall eine gute, eine wichtige Nachricht. Von allen Verkehrsträgern, die sich über den reinen Bereich der Nahmobilität hinaus erstrecken, hat die Eisenbahn aktuell die beste Nachhaltigkeitsbilanz. Niedrige Unfallzahlen, seriöse Arbeitsbedingungen für das Personal und ein hoher Anteil an erneuerbarem Energieeinsatz sind Werte, die andere Landverkehrsträger nicht so umfassend erreichen. Hinzu treten systemisch hohe Kapazitäten bei moderatem Flächenverbrauch und eine angemessene, passgenaue Netzgeschwindigkeit.

Doch solche Werte haben auch ihren Preis. Die Erstellung und Unterhaltung der erforderlichen Infrastrukturen benötigen viel Zeit und sind teuer. Die historische Überformung der fast zwei Jahrhunderte alten Technologie mit nationalen, oft sogar regionalen Regularien ist nach wie vor virulent und wird auch heute noch gelegentlich als politisches Faustpfand benutzt. Verkehrs- und Preisangebote sind - der Gravitation folgend - primär auf diesen nationalen und regionalen Fokus orientiert oder folgen den rein betriebswirtschaftlichen Prämissen privater Anbieter und verhindern so besonders im Personenverkehr einen wirklich durchgängigen, europäischen Verkehrsraum.

Es ist aller Ehren wert, dass die deutsche Ratspräsidentschaft mit der TEE 2.0-Initiative im Herbst 2020 einen Grundstein für die Renaissance der Eisenbahnen gelegt hat. Damit dieser aber nicht zum Tropfen auf den heißen Stein mutiert ist weit mehr nötig als symbolträchtige solitäre Tages- und Nachtzüge über maximale Entfernungen durch ganz Europa zu schicken. Echte grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnen Europas bedeutet einen engen Austausch, ein verlässliches, dichtes Taktangebot zwischen den einzelnen Hauptstädten und eine einheitliche, integrierte Tarifierung über alle beteiligten Anbieter hinweg. InterRail

macht exemplarisch vor, welches Potenzial in der radikalen Vereinfachung liegt.

Es ist eminent wichtig, dass die EU den Start für eine "Single European Rail" nun - mehr als zwei Jahrzehnte nach der Single European Sky-Initiative - im Lichte des European Green Deals endlich in Angriff nimmt. Allerdings wird ein einzelnes "Europäisches Jahr der Schiene" dafür nicht ausreichen - diese Herkulesaufgabe braucht ein oder am besten gleich mehrere ganze Eisenbahn-Jahrzehnte!



Autor

Sebastian Belz

Generalsekretär EPTS Foundation e.V.

DVWG-Präsidiumsmitglied

Kontakt: belz@epts.eu