

Der Europäische Fahrgastverband (EPF)

Vorbemerkung: Der Artikel wurde durch Arriën Kruyt, Mitglied im Management Board von EPF, für das Magazin des niederländischen Fahrgastverbandes Rover geschrieben. Bearbeitung durch Josef Schneider, Chairman im Management Board.

Zusammen mit vielen ähnlichen Organisationen ist Rover Mitglied von EPF. Ich freue mich, Mitglied des Vorstands zu sein. In diesem Artikel gebe ich einen Überblick, wo EPF in seiner Entwicklung im Jahr 2021 steht.

Seit dem Frühjahr 2020 schränkt die Corona-Pandemie das Leben erheblich ein. Dies hat zu einem drastischen Rückgang der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel geführt. Nichtsdestotrotz gibt es in der europäischen Politik und in vielen Regionen Pläne zur Förderung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Die Erfahrung zeigt, dass Investitionen in den öffentlichen Verkehr lange Vorlaufzeiten erfordern. Deshalb ist es gut, dass diese Planungen vorangetrieben und konkretisiert werden. Die gute Nachricht ist, dass diese Planungen auch auf europäischer Ebene gemacht und dort nach Möglichkeit möglichst koordiniert werden. Die Bedeutung von EPF als Sprecher der Fahrgäste in ganz Europa ist dabei nicht zu unterschätzen.

Kostbar

Die Verbesserung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs ist viel komplizierter und teurer als die Verbesserung des nationalen öffentlichen Verkehrs. Die Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Amsterdam und Brüssel war zu keinem Zeit-

punkt grenzüberschreitend gut geplant. Die niederländische und die belgische Regierung sowie die niederländischen und die belgischen Eisenbahnunternehmen hatten völlig unterschiedliche Interessen, das grenzüberschreitende Gesamtinteresse der Fahrgäste ist da häufig aus dem Blick geraten. Jeder Thalys-Reisende weiß aus Erfahrung, dass dieser Zug, der 300 km/h fahren kann, zwischen Antwerpen und Brüssel die Geschwindigkeit eines gemütlichen Bummelzuges hat. Der Grund dafür ist, dass die belgische Regierung nicht in eine Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Brüssel und Antwerpen investieren will. Weitere komplizierende Faktoren sind länderspezifische Sicherheitssysteme, Schienennutzungsgebühren, länderspezifische Vorschriften und Sicherheitsvorschriften. Der Lokführer, der einen Zug von Aachen über Maastricht nach Lüttich fahren will, muss in Deutschland Deutsch, in den Niederlanden Niederländisch und in Lüttich Französisch sprechen können. Er muss auch wissen, wie die Sicherheitssysteme in drei Ländern funktionieren und wie die Texte der Vorschriften in drei Sprachen abgefasst sind. Die politische Antwort ist, dass ganz Europa an einem europäischen Sicherheitssystem namens ERTMS arbeitet. Hier hat es lange Zeit an einer effektiven Koordination gemangelt. Das führt zu inzwischen europaweit fast 50 verschiedenen ERTMS-Systemen, die mit entsprechenden

Kosten entwickelt wurden. Insgesamt ist der grenzüberschreitende Eisenbahnverkehr im Durchschnitt 50 Prozent teurer als der inländische Eisenbahnverkehr. Die Fahrgäste spüren das nicht, außer vielleicht daran, dass eine internationale Fahrkarte oft teurer ist. Hohe Preise bei grenzüberschreitenden Bahnreisen schrecken potenzielle Fahrgäste in vielen Fällen von der Nutzung der Schiene ab.

Tickets

Reisewillige werden feststellen, dass es darüber hinaus schwierig ist, ein Ticket für ein kompliziertes Reiseziel zu kaufen. Ich reiste im letzten Sommer von Amersfoort nach Nettedal, einem Vorort von Oslo, als es möglich war, dies trotz der Corona-Pandemie zu tun. Ich brauchte zwei Stunden Internet-Wrestling, um Fahrpläne zu finden, dann musste ich Tickets kaufen. Dies verlief reibungslos über die ausgezeichnete Website der DB für eine Zugfahrkarte von Amersfoort nach Aalborg in Dänemark. Von dort fuhr ich mit dem Bus nach Frederikshavn, für den ich nach längerer Suche einen Fahrkartenautomaten an der Bushaltestelle fand. Von Frederikshavn gab es eine bequeme Fähre von DFDS nach Oslo. Die Fahrkarte konnte ich über die DFDS-Website buchen. Der letzte Teil der Reise ging mit dem Zug von Oslo nach Nettedal, und ich konnte dieses Ticket auch über einen Fahrkartenauto-

maten der norwegischen Eisenbahn kaufen. Alles in allem vier verschiedene Systeme: Der Gesamtpreis war ungefähr vergleichbar mit dem eines Flugtickets, aber dieses lässt sich mit einigen wenigen Klicks buchen. Wenn der internationale Eisenbahnverkehr mit dem Flugticket konkurrieren soll, muss es hier wesentliche Verbesserungen bei der Fahrplanauskunft und der Buchung geben. Für EPF ist es eine der obersten Prioritäten, den Kauf eines internationalen Tickets zu vereinfachen.

Grüner Deal

Zur Bekämpfung des Klimawandels hat die Europäische Union einen „Grünen Deal“ unter der Leitung des niederländischen Vizepräsidenten der Europäischen Kommission, Frans Timmermans, beschlossen. Ich habe mit Timmermans selbst gesprochen, und er hat sich sehr klar über sein Ziel für den Verkehr geäußert. Es gilt, weniger mit dem Pkw zu fahren, weniger zu fliegen und stattdessen mehr mit dem Zug zu reisen. Die Europäische Kommission hat dafür umfangreiche Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt. Die Europäische Kommission denkt insbesondere an Hochgeschwindigkeitsstrecken und Nachtzüge als Alternative zum Fliegen. Der Europäische Rechnungshof hat bereits früher darauf hingewiesen, dass es in Europa kein zusammenhängendes Hochgeschwindigkeitsbahnnetz gibt. Aus niederländischer Sicht sollte dies bedeuten, dass das Projekt der HSL Oost wieder aufgenommen wird. Die bestehende Strecke Utrecht–Arnheim–Emmerich–Ruhrgebiet ist langsam und schon zu voll, insbesondere zwischen Utrecht und Arnheim. Nahverkehrszüge, nationale Intercity-Züge, ICE- und Güterzüge belasten die Strecke. Die Europäische Kommission ist sich der Tatsache bewusst, dass Corona zu hoher

Arbeitslosigkeit führen wird, und möchte daher zu Projekten beitragen, die viele Arbeitsplätze schaffen. Der Bau einer HSL Oost ist sowohl im deutschen als auch im niederländischen Interesse und könnte auf beiden Seiten der Grenze für viele Leute Arbeitsplätze schaffen. EPF hat gute Kontakte zum Kabinett von Frans Timmermans aufgebaut.

Niederländische Regierung

Die Europäische Kommission hat das Initiativrecht und führt die Umsetzung durch. Das Europäische Parlament tut das, was alle Parlamente tun: Überwachung und Aufstellung von Haushalten. Im Europäischen Ministerrat sind alle Regierungen durch ihre eigenen Minister vertreten, im Falle des öffentlichen Verkehrs sind dieses die Minister, in deren Zuständigkeit dieser fällt. In der Praxis ist ein Konsens zwischen diesen drei europäischen Organen erforderlich, um etwas in Gang zu bringen.

Das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft hat die Initiative zur Zusammenarbeit mit Ministerien in anderen EU-Ländern im internationalen Eisenbahnverkehr ergriffen. Die Präsidentschaft wird mit Österreich geteilt, und das ist sehr klug, denn Österreich hat traditionell gute Kontakte in Mittel- und Osteuropa. Es ist sehr wichtig, dass diese Initiative erfolgreich ist, denn sie wird es dem Europäischen Ministerrat ermöglichen, die gleiche Ambition wie die Europäische Kommission zu entwickeln. Ich bin über EPF beteiligt. Dies wird ein mehrjähriges Projekt sein.

TEE 2.0

Die älteren Menschen unter uns werden sich an die Trans-Europ-Express-Züge mit ihren roten und gelben Farben erinnern. Es

war eine Initiative des damaligen Niederländische Spoorwegen (NS)-Präsidenten aus dem Jahr 1957, F. Q. den Hollander, um den Geschäftsreisenden eine Alternative zum Flugzeug anzubieten. Die deutsche Regierung hat 2020 den TEE 2.0-Plan vorgelegt. TEE 2.0 bietet ein europäisches Netz von Tages- und Nachtzügen. Die Frequenz und die Umstiege sollten an den sogenannten Deutschlandtakt angeschlossen werden, der jede Station innerhalb Deutschlands stündlich zugänglich machen soll. Der niederländische Fahrgast kennt das seit Jahrzehnten, aber in Deutschland ist das noch neu. Auf europäischer Ebene wäre dies eine beispiellose Verbesserung. Von Amsterdam ins Ruhrgebiet würden nicht wie jetzt sieben ICE-Züge pro Tag in unregelmäßigen Abständen verkehren, sondern ein Zug pro Stunde. Die deutsche Regierung ist pragmatisch und sich der Notwendigkeit bilateraler Abkommen mit Nachbarländern bewusst. Ich denke, das ist eine einmalige Gelegenheit für Rover und die deutschen Kollegen des Fahrgastverbands PRO BAHN und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD).

Europäisches Jahr der Schiene

Um all diese Entwicklungen hervorzuheben und die Öffentlichkeit auf sie aufmerksam zu machen, hat die Europäische Union 2021 zum Europäischen Jahr der Schiene erklärt. Davon wird es im ersten Halbjahr wegen Corona wenig geben, aber die zweite Jahreshälfte wird zweifellos mehr Chancen bieten.

ARRIËN KRUYT



MITGLIED DES MANAGEMENT BOARD
DES EPF

