

Zur Integration des Europäischen Schienennetzes

Der effektive Fluss von Gütern und Menschen ist ein wichtiger Teil der Integration Europas. Somit ist es heute wichtiger denn je, mittels eines effektiven und integrierten Schienennetzes den Umstieg auf Verkehrsmittel zu vollziehen, die frei von der Nutzung fossiler Brennstoffe sind.

Die laufenden Pläne in einigen Mitgliedsstaaten, konventionelle und Hochgeschwindigkeitsstrecken zu warten, auszubauen, wieder in Betrieb zu nehmen und neu zu bauen ist ein guter Ansatz, der jedoch noch stärker gefördert werden muss.

Investitionen in die Infrastruktur für Verbindungen zwischen Ländern – beispielsweise Hochgeschwindigkeitstrassen, EuroCity und Euronight – sind für die Schaffung eines robusten, integrierten Schienennetzes und zum Aufbau einer starken Konkurrenz für Flugverbindungen auf der Kurz- und Mittelstrecke unerlässlich. Viel zu oft werden Personentransport und Güterverkehr auf der Schiene als Landessache abgetan, sodass die einfachste Option für den Transport von einem Land in ein anderes oft der Flug oder die Straße ist.

Es besteht somit die Notwendigkeit einer Förderung der europäischen Ebene von grenzübergreifenden Zugverbindungen und Projekten, die einzelne Länder alleine kaum finanzieren können. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, dass nationale Budgets durch Zuschüsse ergänzt und keinesfalls ersetzt werden oder gar auf Kosten der Finanzierung regionaler Strecken gehen. Die EU muss zudem bessere Maßnahmen für den Umstieg des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene entwickeln und hierzu konkrete und bindende Ziele formulieren.

Die Entwicklung schnellerer Verbindungen ist ein Fortschritt, sollte jedoch nicht auf Kosten regionaler, regelmäßiger und zu festen Preisen betriebener Strecken geschehen, was besonders die Mobilität der Bürger mit geringerem Einkommen oder in ländlicheren Gegenden negativ beeinflussen würde. Mobilität für einige wenige Menschen ist nicht unser Ziel und wir fordern somit, dass Zugverbindungen die Prinzipien Zugänglichkeit und Mobilität für alle in sich vereinen sollten. Gestützt werden muss dies durch Finanzierungspläne, Planung und zuverlässige Umsetzung.

Eine weitere Herausforderung für das europäische Schienennetz ist es, einfache Buchungssysteme für Zugreisen einzurichten. Wie Flüge müssen auch Bahnreisen so einfach zu buchen sein, dass die Buchung einer Zugfahrt für Reisende im Vergleich zum Flug keinen Zusatzaufwand darstellt.

Im Transportsektor wird etwa ein Viertel des Kohlendioxidausstoßes der Europäischen Union erzeugt. Werden keine entsprechenden Maßnahmen ergriffen, wird dieser Anteil höchstwahrscheinlich noch weiter ansteigen. Heute übertrifft das Wachstum des Transportsektors bei Weitem die positiven Klimaschutzentwicklungen in anderen Branchen. Wir sind davon überzeugt, dass es möglich ist, diese Entwicklung mithilfe einiger Maßnahmen zu ändern:

1. Es muss einfacher werden, Züge oder andere grüne Transportmittel zu wählen, sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr.

2. Die EU muss Plattformen schaffen und technische Lösungen fördern, die den intermodalen Verkehr von Haustür zu Haustür deutlich attraktiver machen. Der Erwerb von Fahrkarten ist eines von vielen Beispielen. Eine weitere sinnvolle Möglichkeit ist es, Zug-, Flug- und Busfahrpläne zu integrieren, genau wie Flugpläne mittels internationaler Abkommen integriert wurden, um intermodalen Verkehr zu unterstützen.
3. Durch Landesgrenzen verursachte Probleme wie landesübergreifende Planung von Infrastruktur, Technikstandards und Kompatibilität, Finanzierungsmodelle, Fahrkartenkauf usw. müssen überwunden und durch sie entstehende Probleme gelöst werden. Die EU sollte Normen zur Abstimmung der verschiedenen Signalsysteme und Zuglizenzierungen innerhalb Europas erlassen und so die Einrichtung internationaler Zugverbindungen vereinfachen und vergünstigen. Das EU-System sollte genutzt werden, um einen deutlich größeren Beitrag zu innovativen Lösungen zu erzeugen.
4. Züge und andere grüne Transportmöglichkeiten dürfen nicht länger durch Infrastrukturabgaben, Steuern, Investitionen und Regulierung benachteiligt werden.
5. Die EU muss strategisch vorgehen, um Züge und Nachtzüge zur attraktiveren Alternative zu Flugreisen zu machen. Somit sollten für internationale Zugverbindungen und Nachtzüge europäische Mittel zur Verfügung gestellt werden.
6. Der Umstieg des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene wird einen erheblichen Unterschied in Bezug auf den CO₂-Fußabdruck des Transportsektors bewirken. Aus diesem Grund ist die EU-Gesetzgebung so zu überarbeiten, dass für diesen notwendigen Umstieg bessere Bedingungen geschaffen werden.
7. Da die Vorgaben des Klimaabkommens von Paris sich bisher nicht auf den Gütertransport per Luft und See beziehen, muss die Europäische Union Regulierungen durchsetzen, die dafür sorgen, dass der Vertrag auch für diese Branchen relevant wird. Zunächst könnten zu diesem Zweck Subventionen und Billigtickets, die ungerechte Voraussetzungen für Luft-, See- und Zugtransport schaffen, verboten werden.
8. Es sollte eine Zulassungssperre für Investitionen aus EU-Mitteln wie TEN-V¹, CEF², EIB³ und EFSI⁴ für alle Transportinfrastrukturen verhängt werden, die die Abhängigkeit

¹ TEN-V = Transeuropäisches Verkehrsnetz

Mittels TEN-V wird der Abschluss vorrangiger Vorhaben, die für hohen europäischen Mehrwert stehen, sowie von Projekten von allgemeinem Interesse und zentralen Verkehrsverwaltungssystemen gefördert. In mehrjährigen und jährlichen Arbeitsprogrammen werden die Ziele und Prioritäten bestimmt, die zu erfüllen sind.

² CEF = Infrastrukturfazilität „Connecting Europe“

Die Infrastrukturfazilität „Connecting Europe“ soll Investitionen in transeuropäische Netzwerke beschleunigen und den Zugang zu Finanzierungen aus öffentlichem und privatem Sektor erleichtern. Dank der CEF soll es möglich werden, eine fruchtbare Symbiose aus Transport-, Telekommunikations- und Energiesektor zu schaffen und deren volles Potenzial auszuschöpfen.

³ EIB = Europäische Investitionsbank

Die Anteilseigner dieser EU-Bank sind ihre Mitgliedsstaaten. Sie arbeitet eng mit anderen EU-Institutionen zusammen, um EU-Richtlinien umzusetzen, und ist die weltweit größte internationale, öffentliche Kreditanstalt.

⁴ EFSI = Europäischer Fonds für strategische Investitionen

- Europas von Öl fördern. Investitionen sollten darauf ausgerichtet werden, das Infrastruktursystem Europas hauptsächlich durch Investitionen in grenzüberschreitende Zugverbindungen sowie den nachhaltigen Transport per Schiff zu integrieren. Besondere Aufmerksamkeit verdienen dabei regionale, grenzüberschreitende Schienenstrecken, die nicht mehr genutzt werden (siehe <http://www.missing-rail-links.eu>). Des Weiteren müssen bereits zugesagte Investitionen in Autobahnen, Flughäfen usw. noch einmal überdacht werden.
9. Für die Optimierung von TEN-V-Projekten sollte auch die Rolle einer europäischen Verkehrsorganisationsbehörde diskutiert werden.
 10. Mittel für TEN-V-Projekte sind in deutlich höherem Maße in Projekte zu investieren, in denen keine fossilen Brennstoffe zum Einsatz kommen. Es ist erforderlich, denn Wettbewerb zugunsten der Zugverbindungen zu beeinflussen, indem Investitionen in Verkehrsinfrastruktur priorisiert vom Straßen- in den Schienenbau umgeleitet werden. Die EU steht in der Verantwortung, ein paneuropäisches Verkehrsnetz frei von fossilen Brennstoffen zu fördern. Öffentliche Mittel sollten nicht nur dort eingesetzt werden, wo die Investitionsrendite finanziell gesehen gewährleistet ist, sondern auch dort, wo sich Investitionen in besserem Umweltschutz niederschlagen. Es ist somit erforderlich, über Investitionen solche Projekte zu priorisieren, die externe Kosten minimieren, anstatt diese zu erzeugen.
 9. Im Rahmen des künftigen multifinanziellen Rahmens muss über TEN-V mehr Geld für den Abschluss von Schienenbauprojekten bereitgestellt werden.
 10. Die Kommission benötigt zusätzliche Werkzeuge für die Überwachung der verschiedenen nationalen Pläne, um sicherzustellen, dass ausreichende Maßnahmen ergriffen werden, um das Kern- wie das umfassende Schienennetz des TEN-V abzuschließen. Europäische Mittel, die für Forschung und Infrastruktur bereitgestellt werden, sollten als Zusatz zu nationalen Mitteln für Infrastrukturfinanzierung verstanden werden, nicht als Ersatz nationaler Investitionen in Infrastruktur.

Der Europäische Fonds für strategische Investitionen (EFSI) ist eine gemeinsam von der EIB-Gruppe und der Europäischen Kommission ins Leben gerufene Initiative, die der aktuellen Investitionsknappheit in der EU entgegenwirken soll, indem für die private Finanzierung strategischer Investitionen in Kernbereiche wie Infrastruktur, Bildung, Forschung und Innovation sowie die Risikofinanzierung kleiner Unternehmen geworben wird.