

Konferenzbericht

Manuela Kropp (Rosa-Luxemburg-Stiftung Brüssel), Stephen Schindler (Mitarbeiter bei MdEP Cornelia Ernst)

Online-Konferenz am Mittwoch, 24. Februar 2021

„Weichen stellen für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr – Das europäische Jahr der Schiene in den europäischen Grenzregionen“

Eine Konferenz organisiert von der Fraktion THE LEFT im Europaparlament und der Rosa-Luxemburg-Stiftung Brüssel, in Zusammenarbeit mit der Rosa-Luxemburg-Stiftung Prag

Bahnfahren ist umweltfreundlich, sicher und komfortabel. Einer der **Pläne des Europäischen Green Deals** ist es, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und die Binnenschifffahrt zu verlagern, um die Treibhausgase zu reduzieren. Dazu hat die Europäische Kommission für 2021 das **„Europäische Jahr der Schiene“** ausgerufen. Hier steht die EU vor großen Herausforderungen. Die Schieneninfrastruktur in Europa wurde **jahrzehntelang vernachlässigt, Strecken wurden stillgelegt** und auch im grenzüberschreitenden europäischen Güterverkehr gibt es viel Nachholbedarf.

Wir haben mit Vertreter*innen der Zivilgesellschaft aus Polen, Tschechien und Deutschland, mit Gewerkschafter*innen, mit der europäischen Kommission und mit linken Abgeordneten aus dem Europaparlament, Bundestag und Landtag diskutiert.

Während der Konferenz konnten wir **über 85 Gäste begrüßen, die sich aus allen Regionen** diesseits und jenseits der deutsch-tschechisch-polnischen Grenze und auch von überall in der EU zugeschaltet hatten.

Im Rahmen ihrer Begrüßung wies **Cornelia Ernst**, Mitglied der Fraktion THE LEFT im Europaparlament darauf hin, dass wir natürlich eine radikale Verkehrswende benötigen, und dass dazu auch der Ausbau der Schiene gehört. Die sächsische CDU habe in den goer Jahren viele Bahnhöfe geschlossen, und damit **Neubau, Modernisierung und eklatante Investitionen** umso dringender gemacht. Allein der Vergleich der Pro-Kopf-Investitionen in Schiene zeigt die Dimensionen: in Deutschland liegt diese Zahl bei 76 EUR pro Jahr und Kopf, in Schweden bspw. liegen diese Investitionen dreimal so hoch, in der Schweiz sogar fünfmal so hoch.

Marco Böhme von der linken Fraktion Sachsen forderte, dass die aktuellen **Einnahmeverluste** bei Eisenbahn und ÖPNV komplett durch den Staat ausgeglichen werden müssten, damit der öffentliche Verkehr durch die COVID-19-Krise nicht noch stärker unter Druck gerate. Die **sinkende Bevölkerungszahl** in Sachsen wurde als Vorwand genutzt, um Strecken stillzulegen. Aber: die

Stilllegung von Eisenbahnstrecken erfolgte in viel stärkerem Maße, als dies der Bevölkerungsschwund nahegelegt hätte. (Die Einwohnerzahl sank in den letzten 30 Jahren von 4,8 Mio. Einwohnern auf 4 Mio. Einwohner.) **22% (570 km) der damals bestehenden Strecken** in Sachsen wurden stillgelegt, obwohl das Verkehrsaufkommen insgesamt gestiegen ist. Die Auswirkungen sind besonders stark beim Güterverkehr zu beobachten: hier fand eine **starke Verlagerung von der Schiene** auf den straßengebundenen Güterverkehr statt. Der geplante Ausbau der Autobahn in Sachsen wird das Verkehrsaufkommen auf der Straße noch befeuern, denn mehr Straßen ziehen mehr Verkehrsaufkommen nach sich. Die Schiene dürfte nicht durch zu hohe Netzbeträge gegenüber der Straße benachteiligt werden. Vielmehr müssten die Anreize so gesetzt werden, dass wieder „**rollende Landstraßen**“¹ (also LKW über längere Strecken auf Zügen zu transportieren) entstehen könnten – damit seien in der Vergangenheit gute Erfahrungen gemacht worden.

Iwona Budyach von KolejDEPL² (Initiative für deutsch-polnischen Schienenverkehr) berichtete, dass sich diese Initiative im März 2017 gegründet habe, anlässlich einer **Streckenstilllegung Wroclaw-Hamburg-Krakau**, gegen die sich Bürger*innen gewehrt haben. Denn nach der **Zusammenstreichung der grenzüberschreitenden** Verbindungen seien nur ein paar wenige, durch regionale Eisenbahnunternehmen betriebene, Verbindungen übriggeblieben. Aber KolejDEPL setzt sich nicht nur für die Wiederaufnahme der Eisenbahnverbindungen ein, sondern auch gegen Ausgrenzung in der Verkehrspolitik. Es sei nicht akzeptabel, dass **de facto 14 Mio. Menschen in Polen vom Eisenbahnverkehr ausgeschlossen** bzw. abgekoppelt sind (v.a. Masuren, Karpaten, Zentralpolen). Besonders in Ostpolen seien in den letzten Jahren viele Verbindungen gestrichen worden. Umso begrüßenswerter sei es, dass die Verbindung Krakau-Berlin durch den Eurocity wieder reaktiviert wurde. Der Ausbau bzw. Wiederaufnahme der Eisenbahnverbindung **zwischen den europäischen Städten** müsse Priorität haben, ebenso die Reaktivierung des europäischen Nachtzugsystems. Dazu gehöre auch, auf beiden Seiten der Grenze die Strecken entsprechend zu **elektrifizieren**, und das Angebot zu **normen bzw. zu standardisieren**, um grenzüberschreitende Fahrkartenbuchungen zu vereinfachen.

Petr Slegr vom Zentrum für Transport (Tschechien) begrüßte, dass nach 10 Jahren Vorbereitungszeit nun endlich der Bau der **Strecke Dresden – Tschechien beginnen** könne. In Ländern wie Deutschland und Tschechien gäbe es einen hohen Anteil an PKW-Verkehr, und dies führe zu einer Vernachlässigung des Schienennetzes. Autobahnen könnten schnell gebaut werden, auch **mithilfe von Geldern aus den europäischen Strukturfonds**, jedoch sei dies eine völlig verfehlte Schwerpunktsetzung. Petr Slegr zeigte in seiner Präsentation, wie absurd es ist, dass mitten im Zentrum von Europa, **absurde Umwege per Eisenbahn** genommen werden müssten, einfach, weil die Schieneninfrastruktur in den letzten Jahren abgebaut worden sei. Die EU habe zwar progressive Ansätze entwickelt, aber die Umsetzung in den Mitgliedstaaten sei mangelhaft. Umso wichtiger, dass **die EU einheitliche Parameter für die Bahnverbindungen schaffe**, um auch den grenzüberschreitenden Schienenverkehr voranzubringen. Natürlich sei eine Maut dringend notwendig, um die Schiene gegenüber der Straße attraktiver zu machen. Die Maut in Tschechien sei bspw. zu gering, um Lenkungswirkung zu entfalten.

¹ Antwort auf Anfrage von Marco Böhme zum Thema rollende Landstraße https://marco.linxxnet.de/wp-content/uploads/2019/01/6_Drs_14204_1_1_1.pdf

² <https://bahndepl.wordpress.com/uber-uns/>

Caren Lay von der linken Bundestagsfraktion hob hervor, dass **Verkehrspolitik auch eine soziale Dimension habe** und Bahnfahrten in Deutschland schlicht günstiger werden müsse. Die **verschleppte Elektrifizierung** auf deutscher Seite bei der Strecke Dresden – Wroclaw sei peinlich, denn Polen habe die versprochene Elektrifizierung erreicht, Deutschland allerdings nicht. Es sei absurd, dass **vor dem Zweiten Weltkrieg** die Strecke Hamburg – Berlin – Dresden – Prag schneller per Bahn zu bereisen gewesen wäre, als dies heute der Fall sei. Nach der Wende 1989 habe in der sächsischen Lausitz ein **regelrechter Kahlschlag stattgefunden**, 570 km Schiene sei in Sachsen abgebaut worden – und zwar vor allen Dingen **grenznah und ländlich**. Hierzu hat die linke Fraktion im Bundestag eine kleine Anfrage gestellt.³ Im Gegenzug seien in den letzten Jahren nur 63 (!) km Schiene neu gebaut worden. Zu begrüßen sei, dass ein Teil der Milliarden für den Kohleausstieg auch für den Schienenverkehr verwendet werden sollen.

Keir Fitch von der europäischen Kommission unterstrich die wichtige Rolle des europäischen Jahrs der Schiene, denn um die Ziele des Europäischen Green Deal zu erfüllen, müssten die Treibhausgasemissionen im **Verkehrssektor bis 2050 um 90% sinken**. Es sei bedauerlich, dass viele grenzüberschreitende Verbindungen zu wenig genutzt würden. Teilweise stünden auch **Vorschriften von Seiten der Mitgliedstaaten** einem reibungslosen grenzüberschreitenden Schienenverkehr entgegen. Besonders die Regionen seien gefordert, denn sie müssten **mögliche Kooperationen vertraglich** festlegen, um überhaupt grenzüberschreitende Verbindungen zu betreiben. Das **Vierte Eisenbahnpaket**, das erst seit letztem Jahr in Kraft ist, würde Probleme bei grenzüberschreitenden Verbindungen abbauen. Außerdem stünden über die Connecting Europe Facility und die Regionalfonds **europäische Gelder** für die Regionen zur Verfügung, um die Elektrifizierung und Lückenschließung voranzubringen. Es sei zu begrüßen, dass das **europäische Rettungspaket** (recovery programme) auch für die Schiene ausgegeben werden kann, allerdings müssten die Mitgliedstaaten diesen Spielraum dann auch nutzen.

Kateřina Konečná, tschechisches Mitglied der Fraktion THE LEFT im Europaparlament, wies darauf hin, dass es in den letzten Jahren **14 schwere Unfälle bei der tschechischen Eisenbahn** gegeben hätte, und viele Menschen deshalb Vorbehalte gegen dieses Verkehrsmittel entwickelt hätten. Die **Risiken** hätten zugenommen, und die Sicherheit abgenommen, z.B. weil Lokführer nicht ausreichend geschult würden. Hier sei wichtig, dass in Zukunft die Züge besser miteinander „kommunizieren“ könnten und die **elektrischen Sicherheitssysteme** auf Vordermann gebracht würden. Aber dies helfe alles nichts, wenn die **Beschäftigten nachts in langen Schichten arbeiten** müssten, unter **schlechten Bedingungen**, und getrieben würden, Dinge zu tun, die nicht in Ordnung seien. Es sei bedauerlich, dass alle Mitgliedstaaten in ihren Grenzregionen die Schieneninfrastruktur vernachlässigen würden. Schließlich läge hier auch ein Potenzial für die Förderung des Tourismus. Kateřina Konečná verweist auf eine **Entschließung des Europaparlaments von 2016**⁴ zum Ausbau der grenzüberschreitenden

³ <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/183/1918387> Kleine Anfrage der Abgeordneten Caren Lay et al., Stilllegung und Wiederbelebung von Bahnstrecken in Sachsen, 26.03.2020

⁴ Entschließung des Europaparlaments „Verbesserung der Anbindung und der Barrierefreiheit der Verkehrsinfrastruktur in Mittel- und Osteuropa“ vom 25. Oktober 2016
https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2016-0408_DE.html

Verbindungen, die aber keinerlei Reaktion von Seiten der europäischen Kommission erwirkt hätte. Dies verstärkte den Trend des Bevölkerungsschwundes in den Grenzregionen. **17 grenzüberschreitende Verbindungen** sind nach dem Zweiten Weltkrieg eingestellt worden, neun davon wurden mittlerweile wieder geöffnet. Es sei bedauerlich, dass die europäische Kommission **v.a. TEN-T-Verbindungen** statt **regionaler Programme** fördere (wie z.B. Interreg), die doch für die Regionen besonders wichtig seien.

Jolanta Skalska von der EVG betonte, dass wir kein „Jahr der Schiene“ brauchen, sondern vielmehr ein **„Jahrzehnt der Schiene“**, denn es müsse viel klarer in der Öffentlichkeit kommuniziert werden, welches ungenutzte Potenzial in der Schiene schlummere. Die EVG habe auch ein entsprechendes Positionspapier dazu erarbeitet.⁵ Die Förderung des Schienenverkehrs bringe auch **neue Jobs**: bei Cottbus entsteht ein neues Bahnwerk, wo 1.200 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Wir bräuchten eine Mobilitätswende und hätten dafür auch die Unterstützung der Bürger*innen, **denn 90% der Menschen in Deutschland** und 70% der Menschen in der EU insgesamt wünschten sich mehr Mobilität auf der Schiene und weniger auf der Straße. Das würde auch die Straßennetze entlasten, den ein einziger Güterzug ersetzt bereits 52 LKW. Zwar hatte die europäische Kommission schon 2011 in ihrem Weißbuch Verkehr⁶ ambitionierte Umweltschutzziele ausgegeben, allerdings sind die **Treibhausgase aus dem Verkehrssektor unverändert weiter gewachsen** – um 30% seit 1990. Jolanta Skalska kritisiert, dass die Schiene im Wettbewerb mit der Straße und der Luftfahrt **systematisch benachteiligt** werde, z.B. bei Stromsteuer und Mehrwertsteuer. Im Eisenbahnsektor müssten **gute und sichere Arbeitsplätze** geschaffen werden, v.a. auch für Frauen und junge Menschen. Im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr müssten **harmonisierte Arbeitsbedingungen** geschaffen werden. Es fehlten schlicht Kontrollen der Arbeitsbedingungen, bspw. gebe es Auswüchse wie „selbständige Lokführer“, die 16 h am Stück arbeiteten – mit entsprechenden Folgen für die Beschäftigten und die Sicherheit. **Prekäre Beschäftigungsverhältnisse müssten abgeschafft werden**, denn die Beschäftigungsverhältnisse im Schienengüterverkehr dürften nicht derartig prekariert werden, wie dies im Straßengütertransport geschehen ist. Dementsprechend müsse auch die **aktuelle Mobilitätsstrategie**⁷ der europäischen Kommission nachgebessert werden.

Programm:

- Eröffnung: **Cornelia Ernst**, Mitglied des Europaparlaments, THE LEFT, Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie
- Moderation: **Joanna Gwiazdecka**, Leiterin Rosa-Luxemburg-Stiftung Prag und **Cornelia Ernst**
- **Marco Böhme**, Mitglied des Landtages Sachsen (DIE LINKE), Deutschland
- **Iwona Budyh**, KolejDEPL (Initiative deutsch-polnischer Schienenpersonenverkehr), Polen
- **Petr Slegř**, Zentrum für Transport (Centrum pro efektivni dopravu), Tschechien

Englisch: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2016-0408_EN.html (Resolution of European parliament, 25 October 2016, Improving the connection and accessibility of the transport infrastructure in Central and Eastern Europe)

⁵ [https://www.evg-online.org/fileadmin/user_upload/20-11-09-
evg_200946_evg_pp_klimaneutraler_Verkehr_in_Europa_2050_201007_doppelseitig.pdf](https://www.evg-online.org/fileadmin/user_upload/20-11-09-evg_200946_evg_pp_klimaneutraler_Verkehr_in_Europa_2050_201007_doppelseitig.pdf)

⁶ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP_11_372

⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/com20200789.pdf>

- **Caren Lay**, Mitglied des Bundestags (DIE LINKE), Deutschland
- **Keir Fitch**, Leiter des Referats "Eisenbahnsicherheit und Interoperabilität", DG MOVE Europäische Kommission
- **Kateřina Konečná**, Mitglied des Europäischen Parlaments (Komunistická strana Āech a Moravy), Ausschuss für Verkehr und Tourismus, Tschechien
- **Jolanta Skalska** (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG)