

# PRO BAHN *Post*

---

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern
 

---

März 2022



Der Nahverkehrsbetreiber Abellio hat den Betrieb zum 1. Februar 2022 eingestellt. Auch wenn in Nordrhein-Westfalen im Rahmen von Notvergaben andere Betreiber die Zugleistungen teilweise übernehmen, kommt es für die Fahrgäste zu deutlichen Einschränkungen. In Baden-Württemberg fahren die Abellio-Züge nun unter dem Dach der Landesverkehrsgesellschaft SWEG, um das Zugangebot stabil zu halten. Bei der Diskussion um den Wettbewerb im Bahnverkehr lohnt sich auch ein Blick ins Ausland, welche Vor- und Nachteile hätte z.B. das britische Modell? Bild (Abellio FLIRT in Werdohl): Edmund Lauterbach

---

- Kurznachrichten – Seite 2
- Außerfernbahn: Still – stiller – stillgelegt? – Seite 4
- Nordzulauf zum Brennerbasistunnel – Seite 5
- Wettbewerb: Ist das britische Modell besser? – Seite 8
- Reisen nach Frankreich mit Bahn und Bus – Seite 9

## *S-Bahn-Unfall am 14. Februar*

*Der Fahrgastverband PRO BAHN ist tief betrübt über das S-Bahn-Unglück vom 14. Februar 2022, das einen Toten und mehrere Verletzte forderte.*

*Unser Mitgefühl gilt den Verletzten und Angehörigen, sowie den Fahrgästen der Züge, die das schreckliche Geschehen miterleben mussten. Unser Dank gilt den Rettungskräften und allen, die vor Ort geholfen haben.*

*Eine Bewertung des Unglücks ist zunächst der Staatsanwaltschaft und den Gutachtern vorbehalten. Die Mitglieder von PRO BAHN wissen, dass die Bahn ein sehr sicheres Verkehrsmittel ist, das auch gegen Fehler mehrfach abgesichert ist. In seltenen Fällen hebt eine Verkettung mehrerer Fehler aber diese Absicherung aus. Wir hoffen, dass nach Auswertung aller Fakten Lehren gezogen werden können, um das Bahnsystem in Deutschland noch sicherer zu machen und solche Unfälle in Zukunft zu vermeiden.*

## **Kurznachrichten**

### **München: Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs notwendig**

Eigentlich eine Binsenweisheit, dass man „Push & Pull“ braucht, damit eine Verkehrswende positive Klimaeffekte erzielt. Das wurde jetzt nochmals in einer Studie bestätigt, die die Stadt München, der Münchner Verkehrsverbund (MVV) und die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) beauftragt haben (<https://kurzelinks.de/uqmi>, <https://muenchenunterwegs.de/angebote/klimagutachten-oepnv-grossraum-muenchen>). Wichtigstes Ziel bleibt dabei der ÖPNV-Ausbau. Ohne Einschränkungen beim Autoverkehr stellt sich in den Städten aber schnell die Frage, wo mehr Platz für ÖPNV (und Radfahrer und Fußgänger) herkommen soll. Überdies kämen bei einem Verzicht auf Beschränkungen für Autofahrer verkehrliche Klimaeffekte zu spät. In der Pressemitteilung (<https://kurzelinks.de/uqmi>) wird von MVG-Chef Wortmann auch das „Umsetzungsdefizit“ angesprochen, das PRO BAHN schon lange beklagt.

### **Seilbahn im Münchner Norden gescheitert**

Die Idee, den Frankfurter Ring in München mit einer Seilbahn zu überspannen, ist gescheitert. Den hohen Kosten stehen laut einer Studie kaum neue Fahrgäste entgegen. Die Pressemitteilung der Stadt zeigt jedoch, dass das Prestige eines „neuartigen“ Stadtverkehrsmittels für den Oberbürgermeister und die Bayerische Verkehrsministerin mehr zählt als rationale Argumente (<https://kurzelinks.de/lnih>). Angesichts der eindeutigen Ergebnisse der Studie ist es für PRO BAHN unverständlich, dass in Studien für weitere Seilbahntrassen investiert werden soll. In einer Pressemitteilung fordert PRO BAHN die Tram von

St. Emmeram zur U-Bahn-Station Studentenstadt zu verlängern (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20220216.html>). Dies würde eine hervorragende Direktverbindung von Johanneskirchen und perspektivisch dem Neubaugebiet östlich der S8 („SEM Nordost“) zur Nord-Süd-U-Bahn U6 ermöglichen und damit das MVV-Netz stärken.

### **PRO BAHN begrüßt Fortschritt beim viergleisigen Ausbau Pasing–Eichenau**

Lange Zeit waren auf dem Westast der S4 zwei eigene S-Bahn-Gleise bis Buchenau einhelliger Konsens. Seit einigen Jahren favorisierte das Verkehrsministerium jedoch eine Sparvariante mit lediglich drei Gleisen und nur bis Eichenau, die unter anderem von PRO BAHN deutlich kritisiert wurde. Anfang Februar hat sich die bayrische Verkehrsministerin nun auch dahingehend geäußert, dass sie den sofortigen viergleisigen Ausbau der S4 zwischen Pasing und Eichenau als Teil der Bahnstrecke München–Allgäu als die beste Lösung bezeichnet (<https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2022/30/index.php>). PRO BAHN hat dies in einer Pressemitteilung begrüßt die jetzigen Schritte hin zum viergleisigen Ausbau (<https://www.pro-bahn.de/muenchen/presse/20220214.html>) und fordert nun eine zügige Fortsetzung der Planung. Der viergleisige Ausbau hat nicht nur positive Auswirkungen auf das Münchner S-Bahn-System, sondern verbessert auch die Qualität der Zuganbindung Richtung Allgäu erheblich.

### **Wieder Zugverkehr bis nach Berchtesgaden**

Seit dem 21. Februar ist die Strecke Freilassing–Berchtesgaden nach monatelanger Sperrung endlich wieder durchgehend befahrbar. Der Grund für die lange Streckensperrung waren vom Hochwasser im Juni 2021 verursachte Schäden im Abschnitt zwischen Bischofswiesen und Berchtesgaden Hauptbahnhof.

### **Freie Sicht für Fahrgäste**

Baden-Württemberg hat eine Initiative gestartet, die Förderung beim Kauf von Linienbussen davon abhängig zu machen, dass die Seitenfenster der Busse nicht mit Werbung beklebt werden. Keine Werbung auf Fenstern von Verkehrsmitteln ist eine Forderung, die PRO BAHN schon lange erhebt, da insbesondere bei schlechtem Wetter oder Dämmerung die Folien sehr negativ wirken. PRO BAHN Stuttgart hat die Idee aus dem Verkehrsministerium begrüßt (<https://kurzelinks.de/qlhr>). Beispielsweise in München und der näheren Umgebung wird schon länger darauf verzichtet, nachdem die Münchner Verkehrsgesellschaft das auch zur Auflage für Subunternehmer machte, und sich S-Bahn und MVV-Regionalbusse weitgehend anschlossen. In der weiteren Umgebung, z.B. in Garmisch wird diesem guten Beispiel leider nicht gefolgt (<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/pbp201306.pdf>).

Weitere aktuelle Meldungen gibt es unter <https://www.pro-bahn.de/aktuell>.

## Radwegdiskussion um die Außerfernbahn

### Still – stiller – stillgelegt?

Es ist noch gar nicht lange her, dass die Elektrifizierung der österreichischen Außerfernbahn Pfronten-Steinach erreicht hat. Doch eine Aussicht auf eine weitere Modernisierung besteht nicht – im Gegenteil: Die Zukunft des Allgäuer Streckenteils Kempten - Pfronten wird aktuell in Frage gestellt.

Grund der Misere ist wie so oft der Zustand der Infrastruktur: Aktuell ist die Strecke bis zum 20. März gesperrt, das Trauerspiel geht aber schon viel länger: Zwischen Kempten und Pfronten-Steinach bestand im vergangenen halben Jahr am 26. Juli, vom 2. bis 10. August, vom 11. August bis 12. September sowie seit dem 24. November Schienenersatzverkehr, weitere kurzfristige Ausfälle sind hier noch gar nicht eingerechnet. Die Strecke war also den gesamten August, den halben September sowie den gesamten Winter auf Busbetrieb umgestellt. Ursprünglich hatte die Bahn angekündigt, dass zum Schulstart nach den Weihnachtsferien wieder Züge auf der Strecke fahren sollten.

Dazu kommen schlechte Anschlüsse an die Züge in Pfronten mit Wartezeiten bis zu einer Stunde. Jetzt hat man mit zusätzlichen Pendelbussen die Situation etwas verbessert. PRO BAHN Allgäu begrüßt die Nachbesserung beim SEV: Die jetzt gefundene Zwischenlösung betrifft eine Mehrheit der Fahrgäste und bringt eine deutliche Verbesserung. Auch wenn unser Sprecher Jürgen Vögele hofft, dass bald wieder Züge fahren können: Alles in allem ist die monatelange Sperrung der Außerfernbahn ein Trauerspiel. Um nach Ende der Sperrung Fahrgäste zurückzugewinnen, hat PRO BAHN der Deutschen Bahn eine umfassende Werbeaktion vorgeschlagen mit Vergünstigungen und Tagen mit Gratisfahrten.

„Es ist Zeit für eine Entscheidung, die weh tun könnte“, meint nun die Allgäuer Zeitung und berichtet von Plänen, auf den 30 Kilometern Strecke einen Radschnellweg zu errichten, und spricht vom „Leuchtturmcharakter“ dieses Umbaus: „Die Strecke von Pfronten über Oy-Mittelberg und Durach bis Kempten könnte als Ausgangspunkt für einen durchgehend asphaltierten, kreuzungsfreien Allgäuer Radschnellweg dienen. Damit würde der Radverkehr in der Region einen Schritt nach vorn machen, viele hätten eine Alternative zum Auto.“

Doch nicht allen Menschen in der Region gefallen solche „Leuchttürme“ in der Allgäuer Landschaft: So hat sich die stellvertretende Bürgermeisterin und Familienbeauftragte aus Haslach, Gemeinde Oy-Mittelberg, wegen der Verlängerung sowie der massiven Probleme des Schienenersatzverkehrs an PRO BAHN gewandt und um Unterstützung gebeten.

Sie schreibt: „Was mich besonders besorgt, ist ein Artikel der Allgäuer Zeitung, der von der Verlängerung des SEV berichtet und das Ganze so darstellt, als würde der Zug den Menschen der Region nicht fehlen, weil es ja keinen lau-

*ten Aufschrei gab! Das empört mich wirklich! Wird nur wahrgenommen, wer laut schreit oder auf die Straße zum „Spaziergehen“ läuft!?! Ist es nicht eine Selbstverständlichkeit, dass der ÖPNV so zuverlässig und benutzerfreundlich wie möglich organisiert wird? Ja, soll der ÖPNV nicht so umweltfreundlich wie möglich werden, um einfach zukunftssträchtig und nachhaltig zu sein? Stattdessen spekulieren Freizeitradler über einen Radschnellweg im Allgäu auf der Trasse der Außerfernbahn! Was ist mit den Menschen, die täglich eine funktionierende Verbindung zur Schule oder zur Arbeit sowie zum Arzt benötigen?“*

Während in anderen Bundesländern Strecken reaktiviert werden, stehen in Bayern jetzt sogar vorhandene Zweigstrecken zur Disposition – die Diskussion erinnert in fataler Weise an die 80er Jahre des letzten Jahrhunderts. Gerne spricht die bayerische Verkehrspolitik von der „Wahlfreiheit“ zwischen den Verkehrsmitteln. Die bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) bezeichnete die Zustände gegenüber der Allgäuer Zeitung zwar als „nicht akzeptabel“, der Betreiber DB Regio scheint aber den Vertragsbruch seiner Konzernschwester DB Netz einfach hinzunehmen. Was hier abläuft, ist aber leider nur eins: sehr erbärmlich und nichts anderes als die schleichende Abschaffung eines leistungsfähigen Nahverkehrs auf dem Land.

Norbert Moy

## **Nordzulauf zum Brennerbasistunnel**

Der Dauerbrenner der regionalen Verkehrspolitik, der Brennerbasistunnel (BBT), wird immer konkreter. Seit die PRO BAHN-Post im März 2021 den Stand der Planungen zusammenfasste, ist die Welt nicht stehen geblieben. Das mediale Interesse schwankt, derzeit beansprucht die Planung für die Zulaufstrecke im Raum Grafting – Ostermünchen die Aufmerksamkeit. Weitgehend unbeachtet blieb dagegen Ende Januar die Vergabe des Planungsauftrags für einen 25 km langen Streckenteil des neuen Brennerzulaufs östlich von Rosenheim, zwischen der Innquerung nahe Stephanskirchen und der Verknüpfungstelle im Inntal.

Die lokale Bevölkerung argumentiert aus ihrer jeweiligen Betroffenheit. Östlich des Inns präferiert man eine Trassenführung auf der Westseite, dort sieht man es genau umgekehrt. Um den Nordzulauf vielleicht völlig zu verhindern, stellen die Betroffenen seine Notwendigkeit infrage. Doch, erinnern wir uns, für die Regierung von Oberbayern waren die strategischen verkehrspolitischen Ziele der Europäischen Union Rechtsgrundlage und wesentliches Kriterium bei der Beurteilung der Pläne. Diese sehen den TEN-V-Kernnetzkorridor Skandinavien-Mittelmeer (ScanMed) durch den BBT vor. Der lokale Dauerbrenner ist also ein kontinentaler.

Ob hier die Frage nach der Notwendigkeit überhaupt zielführend ist, mag

jeder selbst beurteilen. Dennoch konzentrieren sich Befürworter und Gegner ausschließlich auf die Notwendigkeit, statt über eine strategische politische Entscheidung zu diskutieren. Die „Brenner Corridor Platform“ (BCP, <https://www.bcplatform.eu/>) hat eine Korridorstudie vorgelegt, die den künftig bedeutenden Verkehr durch den BBT nachweisen soll. Die von der Dachorganisation lokaler Gruppen, Brennerdialog „Rosenheimer Land e.V.“, in Auftrag gegebene Gegenstudie (<https://www.lok-report.de/news/deutschland/aus-den-laendern/item/30963.html>) wirft der Korridorstudie Denkfehler vor. Sie selbst ist aber gegen solche nicht gefeit, beispielsweise bedeutet Ostkorridor nicht notwendigerweise Weiterfahrt über die Tauernbahn.

### **Der Ostkorridor**

Die bestehende Nord-Süd Bahnstrecke in Deutschland ist überlastet. Um sie zu entlasten kam der Ostkorridor ins Spiel. Er führt von den Nordseehäfen über Leipzig und Hof nach Regensburg. Weiter geht es nach Landshut und dann entweder über München oder über Mühldorf bis Freilassing und Salzburg. Dieser Ostkorridor steht mittlerweile im „vordringlichen Bedarf“ des deutschen Bundeswegeplans (BVWP).

Die Gegenstudie moniert die Planung des Brennerzulaufs durch den Bahnknoten München, der bereits überlastet sei und keine weiteren Züge aufnehmen könne. Für den Zulauf vom Ostkorridor weist sie auf den fehlenden Ausbau der (direkten) Zulaufstrecke Mühldorf - Rosenheim hin. Die aktuell diskutierte Alternative über Freilassing taucht genausowenig auf wie die Verbindung mit den Ostseehäfen im Norden. Dies, obwohl sie zusammen mit dem Fehmarnntunnel strategisch für den ScanMed ist. Nebenbei bemerkenswert, ausgerechnet die beiden großen Endpunkte des deutschen Teils des ScanMed-Korridors sind überlastet. Denken wir immer noch deutsch statt europäisch?

Der Blick auf den Fehmarnntunnel lohnt sich auch aus anderen Gründen. Genauso wie beim Brennerzulauf kämpfen Naturschutz und lokale Initiativen gegen den Bau. Sie scheitern regelmäßig an den Gerichten. Die Hintergründe zu verstehen, wäre vielleicht hilfreich für die Anstrengungen der Bürger im Raum Rosenheim.

### **Diskussionen im Raum Rosenheim**

Derzeit öffentlichkeitswirksam sind die Kontroversen im Raum Ostermünchen. Doch auch rund um München steht der Ausbau noch in den Sternen. Wenn der Zulauf über München nicht realisiert werden kann, sieht der BVWP die Elektrifizierung Mühldorf-Rosenheim vor. Derzeit steht sie nur im weiteren Bedarf, ihr Nutzen-Kosten-Faktor ist aktuell zu schlecht. Auch hier zeigt sich, lokale Interessen werden zwar artikuliert, können die Eigendynamik eines Großprojekts aber selten stören.

Könnten die betroffenen Bürger die als aufgezwungen empfundene Dynamik

nicht nutzen, statt sich ihr ziemlich vergeblich entgegenzustellen? Natürlich lehnen Anwohner Planungen ab, in denen sie eine Verschlechterung ihrer Lebensumstände sehen. Könnten die gleichen Planungen aber nicht auch Chance für Verbesserungen sein?

Beispiel Landverbrauch: Wertvolle Agrarflächen sollen der Bahntrasse geopfert werden. Der sechsspurige Ausbau der Autobahnen stößt auf weniger Kritik, auch er verbraucht viel Land und versiegelt zudem die Oberfläche. Mehr Verkehr auf der Schiene könnte manchen Straßenbau überflüssig machen, zumindest ein Teil des Landverbrauchs wäre ausgeglichen. Der an Trassen gebundene Schienenverkehr strukturiert die Landschaft. Eine an dieser Struktur orientierte Planung könnte mit der Fläche sparsamer umgehen als es die derzeit überall auf grüner Wiese entstehenden Gewerbegebiete vermögen. Auch dieser Landverbrauch muss in eine sorgfältige Abwägung einbezogen werden.

Die Bürger wollen bessere regionale Verkehrsverbindungen. Wenn die bestehenden Bahnstrecken bis zur letzten Reserve belastet werden, leidet der Regionalverkehr auf der Schiene. Wenn eine vernünftig gestaltete Neubautrasse künftig für Entlastung sorgt, eröffnen sich sofort neue Möglichkeiten.

Drittens, der durch den Verkehr verursachte Lärm belastet die Bürger. Das gilt gleichermaßen für Straße und Schiene. Hohe Lärmschutzwände sind unbeliebt, vor allem in einer Fremdenverkehrsregion. Sie zerstören das Landschaftsbild. Für die Schiene gibt es wirksame Alternativen. Die enge Spurführung erlaubt Lösungen, die bei der Straße nicht umsetzbar sind. Beim Neubau kann wirksamer und landschaftsschonender Lärmschutz von Anbeginn an integriert werden.

Nach den aktuellen Plänen kommt der Durchgangsverkehr aus dem Norden nur dann auf die Neubautrasse, wenn er über München läuft. Der zu erwartende Verkehr über Mühldorf und Salzburg verbleibt auf deutschem Staatsgebiet auf den Bestandsstrecken und belastet diese weiter. Als Alternative wurde mehrfach eine Verbindung zwischen Bestands- und Neubaustrecke vorgeschlagen. Die jetzt beauftragte Planung für den Streckenteil östlich des Inns könnte so für das Inntal und für den Ort Stephanskirchen eine Alternative eröffnen. Notwendige Korrekturen dürften nur nicht von vorneherein ausgeschlossen werden. Wir sollten die Diskussionen für eine perspektivisch gute Lösung voranbringen.

Rudi Barth

## **Das PRO BAHN Post-Archiv**

Das Archiv der PRO BAHN-Post umfasst die Ausgaben seit November 2004. Unter [https://www.pro-bahn.de/bayern/pbp\\_archiv.htm](https://www.pro-bahn.de/bayern/pbp_archiv.htm) findet man die Titel der Beiträge mit Links zu den PDF-Files der PRO BAHN Post-Hefte, in denen der jeweilige Artikel erschienen ist.

## *Verdopplung der Fahrgastzahlen*

### **Ist das britische Modell besser?**

Die deutsche Bahnreform 1994 und die Regionalisierung 1996 gelten im Nahverkehr gemeinhin als großer Erfolg. Durchaus zu Recht: Dank des Wettbewerbs kam es zu massiven Kostensenkungen, die es erlaubten, wesentlich mehr Zugleistungen zu bestellen, den Fahrzeugpark zu erneuern und damit die Fahrgastzahlen erheblich zu steigern. Gleichzeitig wurden viele Arbeitsplätze geschaffen und neue Werkstätten gebaut. DB Regio verlor zwar viele Leistungen, aber die alten Fahrzeuge waren meist abgeschrieben und konnten ohne Verluste ausgemustert werden. Das freigesetzte Personal wurde weitgehend für die üppigen Zusatzleistungen der gewonnenen Ausschreibungen benötigt.

Diese Erfolge waren einmalig und lassen sich naturgemäß nicht wiederholen. Bei Wiederausschreibungen stößt das deutsche Modell daher jetzt an seine Grenzen. Verwiesen sei zum Beispiel auf die bei Betreiberwechseln auftretenden Probleme im Personal- und Fahrzeugbereich. Im Werkstattbereich kommt es zu Überkapazitäten, weil fast jeder neue Betreiber neu baut, z.B. in Ostbayern in Regensburg, Schwandorf, Weiden, Marktredwitz und Hof. Auch die Zersplitterung der Fahrzeugbauarten ist sicher nicht optimal. Bei den großen S-Bahnen mit Stammstrecken (Berlin, Hamburg, München, Stuttgart und Frankfurt) kommt Wettbewerb nicht richtig in Gang. Last not least ist die Qualität auf einem Tiefpunkt.

30 Jahre nach der Bahnreform ist daher die Frage naheliegend, ob der Wechsel auf ein anderes Wettbewerbsmodell jetzt nicht besser wäre. Man stößt dann rasch auf das britische Modell, das die genannten Probleme weitgehend nicht kennt. Dort werden bei einem Betreiberwechsel im Wesentlichen nur die Chefs ausgetauscht (sog. Betriebsübergang). Fahrgäste und Personale merken kaum etwas davon. So konnte der Autor nach einem Betreiberwechsel in Wales noch oft Personale in den Uniformen des vorherigen Betreibers beobachten.

Die Angebote im Wettbewerb unterscheiden sich in Großbritannien vor allem in den Zukunftsplanungen, z.B. bei den Investitionen in neue Fahrzeuge. Der eigentliche Fahrzeugwechsel findet dann nicht wie bei uns zeitgleich mit dem Betreiberwechsel statt, sondern während der Vertragslaufzeit. Wenn es dabei Probleme gibt, stehen die alten Fahrzeuge und das Personal, das sich damit auskennt, noch zur Verfügung.

Die Verdopplung der Fahrgastzahlen hat man in Großbritannien schon lange erreicht und das fast ohne teure NBS, aber mit umfassendem Einsatz von Neigtechnik. Fern- und Nahverkehr werden meist gemeinsam ausgeschrieben. Gewinne im Fernverkehr werden so mit Verlusten aus dem Nahverkehr verrechnet, für den der Staat damit weniger zahlen muss. Open-Access-Züge gibt es, aber nur in geringem Umfang. Auch das Thema der Trennung von Fahrweg und Be-



trieb ist gelöst, seit man im Rahmen einer 2. Bahnreform die private Railtrak in das staatliche Network Rail überführt hat. Network Rail baut überwiegend am Wochenende und kommuniziert wesentlich besser als DB Netze. Auffällig ist, dass „National Rail“, also der Staat, auch für Fahrgäste viel präsenter ist als bei uns.

Ein Problem des britischen Modells ist, dass immer wieder Verkehrsunternehmen zu hohe Erlöse prognostizieren, um Aufträge zu bekommen und dann insolvent werden, wenn diese Erlöse nicht erreicht werden. Das ist ein Nachteil des Netto-Prinzips, den wir auch bei uns kennen, siehe das aktuelle Beispiel Abellio. Noch stärker als bei uns will man daher künftig in Großbritannien im Rahmen einer weiteren Reform auf das Brutto-Prinzip setzen. Damit sind gleichzeitig auch die von Corona verursachten Erlösprobleme gelöst, allerdings alles auf Kosten des Staates.

Noch nicht gelöst ist in Großbritannien dagegen das Problem der sehr hohen Fahrpreise des betreiberübergreifenden nationalen britischen Tarifs. Sonderangebote gelten, von wenigen Ausnahmen wie zum Beispiel einem Senior-Railpass abgesehen, nur jeweils für die Züge eines Unternehmens. Vielleicht sollten wir hier eher nach Österreich schauen, wo man mit dem Klima-Ticket einen sehr günstigen, gleichzeitig sehr einfachen und unternehmensübergreifenden Tarif geschaffen hat.

Besonders vorteilhaft ist das britische Modell auch für das Personal, das bei Betreiberwechseln nicht um Lohn und Arbeitsplatz fürchten muss. Ist das nicht letztlich sogar noch wichtiger als ein konzerninterner Arbeitsmarkt?

Andreas Schulz

## **Reisen nach Frankreich mit Bahn und Bus**

Internationale Reisen können einfach zu buchen sein, wenn sich das Fahrtziel in einer größeren Stadt (z.B. Paris, Lyon, Brüssel oder Amsterdam) befindet. Was passiert allerdings, wenn sich das Reiseziel in einer kleinen Stadt befindet? Eine solche Reise ist immer noch exotisch und verlangt zwar vom Fahrgast inzwischen nicht mehr die Kenntnis von unterschiedlichen Buchungsportalen, aber eine durchgehende Fahrkarte zu erwerben, ist in diesen Fällen leider nicht möglich. Die französischen und deutschen Bahnsysteme sind da leider nicht kompatibel.

Meine Reise sollte an einem Nürnberger Vorortbahnhof, Nürnberg-Mögeldorf, starten. Ziel der Reise war die französische Kleinstadt Clermont-en-Argonne in der Nähe von Verdun, die von Bussen der französischen Bahn SNCF bedient wird.

Überraschenderweise kann die Reiseauskunft auf der DB-Webseite ohne Probleme eine Verbindung auswerfen. Start ist an einem Montag um 9.20 Uhr in Nürnberg-Mögeldorf, das Ziel Clermont-en-Argonne wird fahrplanmäßig um 18.01 Uhr erreicht. Es werden zwei Fahrkarten angeboten, und zwar eine internationale Fahrkarte von Nürnberg-Mögeldorf nach Straßburg und eine französische Fahrkarte von Straßburg nach Clermont-en-Argonne. Sparpreise sind für beide Verbindungen erhältlich.

Die Tücken dieses Angebotes zeigen sich, wenn man sich die Details ansieht. Auf deutscher Seite gibt es zwei Anschlüsse mit Übergangszeiten von weniger als 10 Minuten, und zwar in Karlsruhe und Offenburg (Karlsruhe an 12.53 Uhr, ab 13.00 Uhr und Offenburg an 13.29 Uhr, ab 13.36 Uhr). Das bedeutet doch im Klartext, dass die planmäßige Ankunft in Straßburg um 14.06 Uhr nicht gesichert ist. Somit ist auch nicht gesichert, dass der TGV nach Meuse um 14.20 Uhr ab Straßburg erreicht wird.

Eine spätere Verbindung ist zwar möglich, diese führt aber über einen komplett anderen Reiseweg, was mit Sicherheit zu Komplikationen mit französischen Zugbegleitern führen dürfte oder man müsste ein aufwendiges Gespräch am Schalter im Straßburger Hauptbahnhof führen. Ob der für den französischen Teil bereits gezahlte Fahrpreis nicht möglicherweise nochmals zu zahlen wäre, ist nicht ausgeschlossen, die SNCF kann sich natürlich auf den Standpunkt stellen, was können wir dafür, wenn die Deutsche Bahn unpünktlich ist. Dieser Diskussion wollte ich mich nicht stellen.

Die sicherere Variante war hier, in Nürnberg früher abzufahren. Bei einer Abfahrt um 7.20 Uhr wird Straßburg mit hoher Wahrscheinlichkeit um 12.13 Uhr erreicht und der Anschlusszug um 14.20 Uhr Richtung Paris auch.

Dann zeigt sich das Dilemma der französischen Überlandverbindungen, die Bahn spielt hier als Anschlussverkehr oft keine Rolle. Die Schnellfahrstrecke Richtung Paris wird zügig befahren, auf dem flachen Land gibt es ein paar Stationen, an denen gelegentlich der TGV hält. Der Bahnhof Meuse TGV liegt mitten auf dem flachen Land, außer einem großen Parkplatz gibt es kaum Infrastruktur. Glücklicherweise waren die beiden SNCF-Busse, die den Anschluss nach Verdun und Bar-le-Duc herstellen, gut zu sehen. Diese Busse verkehren aber nur in einer Punkt-zu Punkt Relation, nach einer Haltestelle ist Endstation am Bahnhof Verdun.

Der Bahnhof Verdun macht einen eher traurigen Eindruck, obwohl das Gebäude gepflegt ist und auch die Schalter geöffnet sind. Aber die Züge dort verkehren nur im Zweistundentakt nach Metz, das ist alles. Auch die Anschlussverbindung nach Clermont-en-Argonne ist in keinster Weise mit dem TGV-Verbindungsbus abgestimmt. Nach einer Wartezeit von einer Stunde und 40 Minuten (Ankunft 15.54 Uhr, Abfahrt 17.34 Uhr) fuhr dann der Bus parallel zur stillgelegten Bahn-

strecke nach Clermont-en-Argonne. Beim Anblick der vielen ehemaligen Bahnübergänge, bei denen die Schienen schon entfernt waren, wurde klar, dass niemand mehr ernsthaft an eine Reaktivierung dieser Strecke denkt.

Fazit: Es erfordert schon einen gewissen Idealismus, diese Strecke mit Bahn und Bus zurückzulegen. Die Entfernung zwischen Nürnberg und Clermont-en-Argonne beträgt 526 Straßenkilometer. Die Fahrzeit mit Zug und Bus beträgt 10 Stunden und 41 Minuten mit fünfmaligem Umsteigen, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 49 km pro Stunde entspricht. Allerdings muss gesagt werden, dass auf dem Weg drei Aufenthalte mit einer Wartezeit von mindestens einer Stunde (Stuttgart, Straßburg und Verdun) zu verzeichnen waren, da ich mich nicht auf das Erreichen der knappen Anschlüsse in Karlsruhe und Offenburg verlassen wollte (die die Reisezeit bei optimaler Anslusserreichung um zwei Stunden verkürzt hätten).

Ein Nachteil besteht noch darin, dass keine durchgehende Fahrkarte ausgestellt wird. Insofern ist bei Anschlussversäumnissen auf dem deutschen Teil der Strecke kein sichtbarer Hinweis gegeben, dass eine durchgehende Verbindung gebucht wurde. Weiterhin besteht die Verbindung über Meuse TGV und Verdun nur um 14.20 Uhr, eine spätere Verbindung ist nur über einen anderen Reiseweg (z.B. Reims) möglich. Insofern wird man auf jeden Fall sicherstellen wollen, den TGV ab Straßburg um 14.20 Uhr zu erreichen.

Frank Lipke

---

Herausgeber: PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München; Telefon 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66, <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/>.

Verantwortliche Redakteure: Renate Forkel, Andi Barth; Lektorat: Helmut Lerche.

Elektronisch ist die Redaktion über [pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de) erreichbar, die Abonnentenverwaltung über [pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de](mailto:pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de).

PRO BAHN Post im Internet: <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 15 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04 (Konto 37 20 730, BLZ 700 905 00). Internetversion als PDF frei verfügbar.

Alle Rechte vorbehalten. Beiträge, die mit vollem Namen gekennzeichnet sind, geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion bzw. des Verbandes wieder.

---

## **PRO BAHN in den sozialen Medien:**

<https://www.facebook.com/pro.bahn/>, [https://twitter.com/PRO\\_BAHN](https://twitter.com/PRO_BAHN)

<https://www.linkedin.com/company/fahrgastverband-pro-bahn>

[https://www.instagram.com/pro\\_bahn\\_oberbayern/](https://www.instagram.com/pro_bahn_oberbayern/)

---

## Termine anderer Veranstalter

Mi. 02.03. 18:30 Uhr; Vsl. **Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel**; Videokonferenz, Verbindungsdaten und Informationen siehe <https://verkehrsforum-bgl.de/>

## PRO BAHN-Termine

Mi. 02.03. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)

Fr. 04.03. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Region München**: Schwerpunktthema „Machbarkeitsstudien 2022 aus dem Planungsprogramm“; Info und Einwahldaten: [muenchen@pro-bahn.de](mailto:muenchen@pro-bahn.de)

Mi. 16.03. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)

Mo.28.03. 19:30 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Augsburg**: A. Nusser, BEG, Qualitätsmanagement: „Unterwegs Anschlusswunsch per Fahrplan-App vormelden“; Info zu Einwahldaten: [erro1.yazgac@pro-bahn.de](mailto:erro1.yazgac@pro-bahn.de), Telefon (0160) 938 961 80, [https://www.pro-bahn.de/bayern/termin\\_zeigen.php?app=aus](https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=aus)

Fr. 01.04. 19 Uhr; **PRO BAHN Treff Region München**, Videokonferenz: vsl. Schwerpunktthema „Machbarkeitsstudien 2023 aus dem Planungsprogramm“; Info und Einwahldaten: [muenchen@pro-bahn.de](mailto:muenchen@pro-bahn.de)

Mi. 06.04. 19 Uhr; Videokonferenz; **PRO BAHN Treff Oberbayern**; Info zu Einwahldaten: [oberbayern@pro-bahn.de](mailto:oberbayern@pro-bahn.de)

- Falls nicht anders vermerkt, finden die PRO BAHN-Treffen als Videokonferenz statt (auch Telefoneinwahl möglich). Weitere Informationen und Termine: <https://www.pro-bahn.de/bayern/termine.htm>.
- Ob der Stammtisch in München am 30. März doch stattfinden kann, ist sehr unsicher. Für den Fall, dass er doch stattfinden sollte, wird dies unter [https://www.pro-bahn.de/bayern/termin\\_zeigen.php?app=obb](https://www.pro-bahn.de/bayern/termin_zeigen.php?app=obb) kurzfristig mitgeteilt.

---

**Bitte unterstützen Sie die Arbeit von PRO BAHN  
durch Ihre Mitgliedschaft:**

<https://www.pro-bahn.de/beitritt>