

# PRO BAHN *Post*

---

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern
 

---

Juli 2018



Sommerzeit, Bauzeit, SEV-Zeit. Baumaßnahmen sind notwendig und Schienenersatzverkehre mitunter nicht vermeidbar. Oft ginge es jedoch auch fahrgastfreundlicher. Ob allerdings der „Runde Tisch Baustellenmanagement“ wirklich einen Fahrgastnutzen bringt, muss sich noch zeigen, schließlich waren Fahrgäste dabei nicht vertreten. („Wanderung“ vom SEV zum Zug; Bild: R. Forkel)

---

- Kurznachrichten – Seite 2
- „Entlastung“ durch Straßenbau? – Seite 4
- Bahnbau und Reptilien – Seite 5
- Durchsagen im Regionalverkehr: Zu viel des Guten? – Seite 6
- Runde Tische, Zukunftsbündnisse und Wow-Effekte – Seite 9
- Frankreich: Öffnung an die Konkurrenz; gewinnen alle? – Seite 9

## **Kurznachrichten**

### **Grobtrassen für Brenner-Nordzulauf**

Am 18. Juni wurden die Grobtrassen-Entwürfe für den Nordzulauf zum Brennerbasistunnel im Bereich des bayerischen Inntals vorgestellt (<https://www.brennernordzulauf.eu/aktuelles.html>). In der Meldung vom 18.06.2018 gibt es Links zu einer Präsentation und zu verschiedenen Kartendarstellungen. In einer weiteren Meldung vom 18.06.2018 wird auf sogenannte Infomärkte hingewiesen, wo der aktuelle Planungsstand den Bürgern in den betroffenen Regionen vorgestellt wird. Eine Stellungnahme der bayerischen Verkehrsministerin gibt es unter <http://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2018/53/index.php>.

### **Deutscher Städtetag fordert Verkehrswende in den Städten**

Der Deutsche Städtetag hat in einem Positionspapier eine radikale Neuausrichtung der Verkehrsabwicklung in den Ballungsräumen gefordert. Eine Pressemitteilung hierzu mit Links zum Positionspapier und weiteren Materialien gibt es unter <http://www.staedtetag.de/presse/mitteilungen/085685/index.html>. Die meisten Forderungen wurden allerdings schon des öfteren gestellt, ohne dass die Politik den Mut gefunden hätte, entsprechende Maßnahmen umzusetzen. Vielleicht ist ja jetzt die Zeit allmählich reif.

### **Präsentationen der EPF-Konferenz**

Anfang Juni fand in Aachen die Konferenz europäischer Fahrgastverbände statt. Zu zahlreichen interessanten Vorträgen sowie zur Exkursion findet man nun die Präsentationen unter <https://www.epfconference.eu/downloads-2018/>.

### **Stadtbahn für Regensburg**

Am 19. Juni hat der Regensburger Stadtplanungsausschuss mit großem Konsens die Einführung einer Stadtbahn beschlossen (<https://www.idowa.de/inhalt.regensburg-stadtbahn-einstimmig-beschlossen.c4366cc0-d0a5-4be1-9b4e-99ddef4b386a.html>). Bis die Stadtbahn fahren wird, wird es aber mindestens zehn Jahre dauern. Über die Zeitenwende des Stadtverkehrs in Regensburg freut sich auch die Interessengemeinschaft Historische Straßenbahn Regensburg e.V., die verschiedene Materialien zum Thema zusammengestellt hat (<http://www.stadtbahnregensburg.de/>) und sich seit langem für die Stadtbahn einsetzt.

### **S-Bahn-Ausbau Pasing–Buchenau**

Zum Projekt S-Bahn-Ausbau Pasing–Buchenau hat die DB am 19. Juni einen Flyer veröffentlicht, der auf <https://www.bahnausbau-muenchen.de/projekt.html?PID=35> unter „Downloads“ zu finden ist. Zudem wurden mit Vertretern der Anliegerkommunen „Planungsaufтактgespräche“ geführt.

## **Durchgehendes Ticket Meridian/Westbahn**

Meridian und die österreichische Westbahn weiten ihre Kooperation aus und bieten seit dem 10.6.2018 ein gemeinsames Ticket für Fahrten zwischen München und Wien oder Linz an (<https://www.meridian-bob-brb.de/de/meridian/neuigkeiten>, Meldung vom 6.6.2018). Die Fahrkarten ab/bis Wien kosten für die erste Person 53 Euro, für die zweite bis fünfte Person jeweils 20 Euro. Ab/bis Linz sind es 43 Euro und 15 Euro. Bis zu drei Kinder unter 15 Jahren fahren kostenlos mit. Trotz der günstigen Pauschalpreise sollte man sich aber zum Vergleich auch immer die Sparpreise der Westbahn (z.B. in Kombination mit Bayern-Ticket oder Guten-Tag-Ticket von Meridian) und den Sparpreis Europa der DB anschauen.

## **Bayern startet Studie zu ÖPNV-Tarif und Fahrscheinvertrieb**

In einer bis 2019 laufenden Studie will der Freistaat Bayern „Möglichkeiten für den durchgängigen Vertrieb und einheitliche Tarifstrukturen“ untersuchen lassen (<http://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2018/34/index.php>). Ob im Ergebnis so etwas wie ein Landestarif herauskommt, ist ungewiss. Unterschiedliche Modelle hierfür gibt es in Schleswig-Holstein, Nordrhein-Westfalen oder Niedersachsen, sowie flächendeckende Großverbände in Brandenburg und Hessen. Auch Baden-Württemberg ist auf dem Weg zum Landestarif. Während Tickets für diesen BW-Tarif „auch an Automaten und Verkaufsstellen“ erhältlich sein sollen, geht es in Bayern nur um den „Vertrieb elektronischer Fahrscheine“.

## **Supersparpreis und Citytickets ohne Bahncard**

Laut einer Ankündigung der DB werden zum 1. August die 19,90-Euro-Aktionssparpreise in das Dauerangebot „Supersparpreis“ umgewandelt. Gleichzeitig wird das Cityticket, das Reisende mit Start oder Ziel in Großstädten im dortigen Nahverkehr nutzen können, auch für Reisende ohne Bahncard Bestandteil von Fernverkehrstickets über 100 Kilometer ([https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart\\_zentrales\\_uebersicht/](https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/), Meldung vom 28.05.2018). Für den Supersparpreis gilt die Cityticket-Option allerdings nicht. Zudem ist er nach Buchung nicht mehr stornierbar, während die Stornogebühr für Sparpreise auf zehn Euro gesenkt wird (Rückerstattung nur noch als DB-Gutschein). Aus inoffiziellen Informationen geht hervor, dass der neue Supersparpreis angeblich auch im Nahverkehr der Eisenbahn gelten sollte. Damit wäre im Gegensatz zum bisherigen 19,90-Euro-Aktionssparpreis künftig auch der Umstieg von Fernzügen in Regionalzüge und S-Bahnen und umgekehrt möglich. Die DB hält diese für viele Fahrgäste entscheidende Möglichkeit nicht für erwähnenswert.

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

## **„Entlastung“ durch Straßenbau? Entlastung durch Bahnkunden!**

Es ist ja an sich nichts Neues: Im selbsternannten „Bahnland Bayern“ werden sonntags die Reden über Klimaschutz und über die „Verkehrsverlagerung auf die Schiene“ geschwungen, doch schon am Montagmorgen rücken die Baumaschinen für den Straßenbau an. Dabei gibt sich die Staatsregierung stets bemüht, ihrer Klientelpolitik für die Autolobby ein menschenfreundliches Gesicht zu geben und die Ausbaumaßnahmen als „Entlastung“ für die vom Straßenverkehr geplagten Anwohner der Dörfer und Städte zu verkaufen. Dass dies letztendlich nur eine Nebelkerze ist, offenbarte sich jüngst erst beim Thema Blockabfertigung für den Lkw-Verkehr Richtung Brenner: Bayern vertritt hier knallhart die Position der Lkw-Lobby zulasten der – sie nicht wählenden – Tiroler Bevölkerung.

Aber auch im eigenen Land tut sich Widerstand auf: Die Umfahrung für Weilheim trifft vor Ort zunehmend auf Widerstand: Viele Weilheimer sind nicht mehr bereit, Natur und Landschaft rund um die Kreisstadt für eine weitere Straße zu opfern. Eine Prognose von Professor Kurzak hat nun tatsächlich aufgezeigt, dass kaum eine Variante des Wahlkampfgeschenks von Ex-Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt eine signifikante Minderung des Straßenverkehrs in der Stadt bringen wird: Zu viel Ziel- und Quellverkehr sind im Oberzentrum Weilheim unterwegs, letztlich führt der Ausbau nur zu zusätzlichem Verkehr. Die Enttäuschung gerade bei den Befürwortern dürfte also groß sein.

Völlig ignoriert wird aber auf beiden Seiten eine heute schon effektive Entlastung der Straßen: Die Fahrgäste. Längst bewegen sich die Fahrgastzahlen nördlich von Weilheim (ca. 15.000) in der Größenordnung, die über der Prognose für die Umfahrung liegt (ca. 12.000). Nach Bekanntwerden der Nicht-Entlastung gab nun auch das staatliche Tiefbauamt zu, dass es „auch um eine Stärkung“ der B2 zwischen Starnberg und Garmisch ginge. Unwillkürlich fragt man sich, warum sich dieses Verkehrsbedürfnis nicht über die parallele A95 abwickeln lässt.

Die weitere Frage, was wäre im Großraum München auf den Straßen los, wenn die Bahnkunden auch noch auf das vermeintliche Recht zum Autofahren pochen würden, sollte gestellt werden. Tausende Fahrgäste, die mit CO<sub>2</sub>-neutralem Strom aus dem Walchensee-Kraftwerk in die Stadt fahren, sind die, die den Großraum München vor dem totalen Stau-Chaos bewahren. Nützen tut es den Fahrgästen aber derzeit noch nichts: Wiederum Dobrindt war es, der den weiteren Ausbau der Werdenfelsbahn noch im letzten Jahr für überflüssig erklärte. Die Bahnkunden dürfen sich also auch weiterhin mit den Problemen eingleisiger Strecken, fehlender Kreuzungsbahnhöfe und in München mit einer desolaten S-Bahn herumplagen.

Tragisch ist auch der Zustand der Pfaffenwinkelbahn Weilheim–Schongau: Mit über 100 Millionen Euro wurde in den letzten 25 Jahren die parallele B472 mit

„Entlastungsstraßen“ zur Rennstrecke ausgebaut, während die Bahn gerademal auf drei Kilometern eine sagenhafte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausfahren kann und auf den restlichen 21 Kilometern nicht über die 60 km/h hinauskommt. Beide Verkehrswege gehören dem Bund. Deswegen erklärt sich der Freistaat auch immer gebetsmühlenhaft für nicht zuständig für die bundeseigene Schieneninfrastruktur. In Auftragsverwaltung für den Bund treibt er jedoch mit äußerst agil auftretenden Beamten den Ausbau der Bundesstraßen voran, während die DB Netz AG ihre Zweigstrecken allenfalls als „investive Fehlallokation“ betrachtet.

Als Fahrgäste sollten wir trotzdem nicht frustriert sein – im Gegenteil: Wir sind es, die den Großraum München verkehrlich am Leben halten und schon längst effektive Elektromobilität praktizieren. Gerade in Wahlkampfzeiten sollten wir hier nicht als Bittsteller, sondern selbstbewusst gegenüber der Politik auftreten.

Norbert Moy

## **Bahnbau und Reptilien**

Der Tierschutz gewinnt beim Neubau bzw. der Erneuerung von Gleisanlagen zunehmend an Bedeutung. Beispiele sind die aufwändigen Maßnahmen zum Schutz der Großtrappen an der Strecke Hamburg–Berlin oder die Fledermausprobleme an der wieder zu eröffnenden Strecke Weil der Stadt–Calw. Bei den Planfeststellungsverfahren müssen die Maßnahmen zum Schutz von Tieren detailliert nachgewiesen werden. Besonders häufig betrifft dies Reptilien, die an aus Kies bestehenden Bahndämmen fast immer zu finden sind. In der warmen Jahreszeit halten sich die Tiere auch gerne im Bahnschotter auf, im Winter verkriechen sie sich im Untergrund. Aus diesem Grund versucht die DB, Gleisbauarbeiten mehr in die Wintermonate zu verlegen.

Beim Bau des Haltepunktes Hinrichsseggen an der Mangfalltalbahn 2014 wurden Zauneidechsen, Blindschleichen und Schlingnattern als zu schützende Spezies festgestellt. Für sie wurde zuerst gegenüber dem zukünftigen Bahnsteig eine Gabionen-Mauer errichtet. Dann wurde versucht, die Reptilien durch Auflegen von Plastikmatten im Bereich des zu errichtenden Bahnsteiges zu vergrämen in der Erwartung, dass diese über das Gleis zum Ersatzbiotop wandern würden. Über einen Erfolg dieser Vergrämnungsmaßnahme ist nichts bekannt.

Bei dem bis Dezember zu erstellenden Haltepunkt Feldolling geht es nur um Zauneidechsen. Ihr Ersatzbiotop in Form von Steinhaufen konnte nur auf der gleichen Seite wie der Bahnsteig westlich von diesem angelegt werden. Die Matten sollten, am östlichen Ende des Bahnsteigs beginnend, in mehreren Schritten immer weiter nach Westen verschoben werden, um die Eidechsen parallel zum Gleis zu den Steinhaufen hin zu vertreiben. Leider wurde jedoch das gesamte

Areal in einem Zug mit Matten abgedeckt, so dass eine gezielte Abwanderung der Eidechsen zum Ersatzbiotop vermutlich nicht stattfinden wird.

An der Strecke München–Buchloe kann man bei Kaufering kilometerlange Plastikzäune (ähnlich den Krötenzäunen an den Straßenrändern) sehen. Dort wurden die Eidechsen zuerst vergrämt, dann wurden die Zäune errichtet, um die Tiere von den Bauflächen fernzuhalten. Anschließend erfolgt eine Kontrollbegehung, bei der neu eingedrungene Eidechsen aufgesammelt werden.

Aber auch nach dem Bau sind mitunter Maßnahmen erforderlich: Kabelkanäle entlang den Bahngleisen stellen, wenn sie am Boden aufliegen, für Reptilien ein unüberwindbares Hindernis dar. Die Industrie bietet daher Rampen aus Kunststoff an, damit die Tiere den Kabelkanal überklettern können.

Günther Polz

## *Durchsagen im Regionalverkehr*

### **Zu viel des Guten?**

Durchsagen in Regionalverkehrszügen sind aus Fahrgastsicht sicher sinnvoll. Beispielsweise hilft es sehr, wenn die Ausstiegsseite vor der Ankunft an einer Bahnstation angekündigt wird – nicht nur Sehbehinderten. Auch Hinweise auf Umsteigebeziehungen sind nützlich. Jedoch sollte darauf geachtet werden, dass nur relevante Informationen gegeben werden: wenn zu viele nutzlose Durchsagen erfolgen, lenkt das von den tatsächlich wichtigen Fakten ab und kann auf die Dauer für Fahrgäste nervend sein.

Im Rahmen eines Treffen zwischen Hansrüdiger Fritz, dem Vorsitzenden der Regionalleitung von DB Regio Bayern, Thomas Prechtel, Geschäftsführer der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) und Vertretern von PRO BAHN am 28. Mai in der Richelstraße wurde dieses Thema – neben anderen – diskutiert. Hierzu hatte PRO BAHN eine Handreichung vorbereitet, um Schwachstellen und Optimierungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Die Ausarbeitung basiert auf der Situation im Netz der Werdenfelsbahn.

Im folgenden sind die wichtigsten Punkte zusammengefasst:

Der allgemeine Hinweis „Achten Sie bitte auf die Durchsagen und Aushänge am Bahnsteig“ ist unnötig bzw. trivial und kann deshalb entfallen. Jeder Fahrgast, der sich unsicher fühlt, wird selbständig alle im Bahnhof vorhandenen Informationen nutzen.

In Zügen Richtung Garmisch-Partenkirchen sind in München-Pasing Hinweise auf Umsteigeverbindungen zum Streckenabschnitt zwischen Hauptbahnhof und Pasing in der Regel unnötig: Umsteiger zur S-Bahn wird es kaum geben, da diese

bereits im Hauptbahnhof in die entsprechende S-Bahn eingestiegen sind. Das gilt insbesondere für Fahrgäste, die Richtung Innenstadt/Ostbahnhof fahren wollen. Niemand wird z.B. in die Werdenfelsbahn einsteigen, nach Pasing fahren und dann in eine S-Bahn nach Ebersberg einsteigen. Hinweise auf den Fernverkehr sind ebenfalls unnötig, weil Fernverkehrsreisende bereits im Hauptbahnhof in ihren IC/ICE einsteigen – schon wegen einer stressfreien Sitzplatzsuche. Wer sich einen ganz speziellen, erst ab Pasing gültigen Fernverkehrsfahrschein gekauft hat und für die Anreise vom Hauptbahnhof bis Pasing den Nahverkehr nutzen muss (etwa mit einer Monatskarte), ist in der Regel ein „Experte“ und benötigt keine entsprechenden Umsteigehinweise. Diese Anmerkungen gelten jedoch nicht für Durchsagen vor Pasing in Regionalbahnen, die aus Richtung Garmisch-Partenkirchen kommen. Lediglich Anschlüsse auf den Fernverkehr zum Münchner Hauptbahnhof sind hier sinnlos, zumal diese Züge häufig mit dem Hinweis „nicht einsteigen“ versehen sind.

Hinweise auf Umsteigeverbindungen zur S6 südlich von Pasing in Zügen Richtung Garmisch-Partenkirchen sollten modifiziert werden. In einem Regionalzug, der in Starnberg und Tutzing hält, ist ein Hinweis vor Starnberg auf eine S6 „nach Tutzing“ wenig hilfreich. Die Durchsage vor Starnberg sollte stattdessen auf die Unterwegshalte hinweisen: „Sie haben Anschluss zur S6 Richtung Tutzing mit Halt auf allen Unterwegsstationen“ oder „Sie haben Anschluss zur S6 Richtung Tutzing mit Halt in Possenhofen und Feldafing“. Analoges gilt für Umsteigehinweise vor Starnberg zu S-Bahnen, die nach Norden fahren. Allerdings gibt es vermutlich sehr wenige Fahrgäste, die solche Verbindungen nutzen, zumal die Übergangszeit in Starnberg von der Werdenfelsbahn auf eine entsprechende S6 sehr groß ist. Die Zahl der Umsteiger in Tutzing nach Feldafing oder Possenhofen könnte etwas höher sein, aber auch hier wären die Durchsagen anzupassen, indem konkret auf diese Stationen hingewiesen wird.

Die Hinweise auf Umsteigeverbindungen zur S6 südlich von Starnberg in Zügen Richtung München sollten ebenfalls modifiziert werden. In einem Regionalzug, der in Starnberg hält, ist ein Hinweis vor Starnberg auf eine S6 nach Grafing/Ebersberg wenig hilfreich. Auch hier sollte die Information auf die Unterwegsbahnhöfe fokussiert sein. Teilweise werden Verbindungen Richtung „Münchner Osten“ empfohlen, die sogar kontraproduktiv sind, weil bei einem Verbleiben im Regionalzug bis zum Münchner Hauptbahnhof noch eine frühere S6 erreicht werden könnte.

In Tutzing könnte man auf Anschlüsse zu dem qualitativ hochwertigen Busverkehr (täglicher Stundentakt) zum Kloster Andechs hinweisen. Dieser Bus ergänzt das Bahnliniennetz und erschließt ein touristisches Highlight.

In zweiteiligen Regionalbahnen, von denen ein Triebwagen in Weilheim endet und der andere Richtung Garmisch weiterfährt, sollte vor Weilheim deutlich auf die Zuggtrennung hingewiesen werden, beispielsweise „Fahrgäste, die nach Mur-

nau/Garmisch weiterfahren wollen, müssen in den vorderen Zugteil umsteigen“.

Hinweise auf die Trennung von mehrteiligen Zügen in Garmisch (etwa jeweils ein Triebwagen nach Reutte in Tirol bzw. Mittenwald) und das damit gegebenenfalls notwendige Umsteigen von Fahrgästen in den anderen Zugteil brauchen noch nicht vor Pasing gegeben zu werden. Zu diesem Zeitpunkt ist diese Information für vermutlich 90% der Fahrgäste irrelevant. Die entsprechenden Durchsagen kurz vor und in Garmisch sollten hier ausreichen. Falls eine frühzeitige Information von der DB für notwendig erachtet werden sollte, dann wäre ein Zeitpunkt nach Abfahrt in Pasing besser geeignet als ein Zeitpunkt vor Pasing, da es in Pasing in der Regel zahlreiche Einsteiger gibt.

Anschluss Hinweise in der Anfahrt zum Münchner Hauptbahnhof auf Fernbusverkehre sind ärgerlich. Damit wird die Konkurrenz gefördert. Zudem ist ein Hinweis „Bus nach Prag“ ohne die Zusatzinformationen auf den ZOB ohnehin wenig hilfreich.

Man könnte probeweise am Wochenende in Werdenfelsbahnen Richtung Süden kurze touristische Durchsagen machen: den Blick auf den Starnberger See und den Staffelsee ankündigen und den ersten Blick auf die Zugspitze (vielleicht sogar nur in englisch). Es ist aber auch durchaus denkbar, dass (nord)deutsche Touristen solche Ansagen schätzen würden, wenn man bedenkt, welche Begeisterung oft allein schon der Name des Bahnhofs „Huglfing“ hervorruft. Man sollte nach eine Probephase jedoch überprüfen, ob sich eine große Zahl von Fahrgästen durch solche Ansagen genervt fühlt. Eine solche Aktion könnte man eventuell medienwirksam vermarkten.

Mangels eigener Erfahrungen wurde nicht konkret angesprochen, ob es in den Regionalexpress-Zügen (RE) der Werdenfelsbahn Hinweise auf die tariflichen Besonderheiten gibt: Bekanntlich halten diese Züge nicht in Tutzing, so dass Inhaber von MVV-Fahrscheinen diese Züge nur zwischen München Hauptbahnhof und Pasing benutzen dürfen. Zeitkarten, die bis Tutzing gelten, haben in den RE keine Gültigkeit und die Fahrgäste werden als Schwarzfahrer behandelt. Insofern wäre es dringend notwendig, Fahrgäste zwischen Hauptbahnhof und Pasing vor dieser Tariffalle zu warnen. Gerade in Fällen von starken Abweichungen vom Regelfahrplan – Verspätungen und Gleisänderungen kommen ja leider immer wieder vor – kann es leicht passieren, dass ein „MVV-Fahrgast“ im Hauptbahnhof aus Versehen in einen RE statt eine Regionalbahn einsteigt, zumal es auch auf den Zugzielanzeigern keine entsprechenden Warnungen gibt („MVV-Tickets gelten nur bis Pasing“).

Allen Anschein nach stießen die Hinweise von PRO BAHN bei den Gesprächspartnern auf Interesse und grundsätzliche Zustimmung. Es wurde zugesagt zu prüfen, welche Verbesserungen umsetzbar seien. Auf jeden Fall würden die bestehenden Verkehrsverträge zwischen BEG und Eisenbahnverkehrsunternehmen

eine gewisse „Nachjustierung“ dieser Art erlauben. Spätestens bei dem nächsten Treffen im November wird PRO BAHN nachfragen, was aus den Vorschlägen geworden ist. Aber vielleicht kommt ja auch schon etwas früher eine Reaktion oder man erfreut sich an modifizierten Ansagen.

Matthias Wiegner

## **Runde Tische, Zukunftsbündnisse und Wow-Effekte**

Anfang Juni haben Verkehrsunternehmen, Unternehmensverbände und Aufgabenträger bei einem „Runden Tisch Baustellenmanagement“ beraten, wie DB Netz künftig seine Baustellen kundenorientierter gestalten kann ([https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart\\_zentrales\\_uebersicht](https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht), Pressemitteilung vom 6.6.2018). Herausgekommen ist dabei die Broschüre „Clever Bauen – Gut Fahren“ (in der Pressemitteilung zum Download). Fahrgastinteressen waren bei den Beratungen allerdings nicht direkt vertreten, da Fahrgäste nicht direkt Kunden von DB Netz sind.

Ein anderer Gesprächszirkel wurde mit dem „Zukunftsbündnis Schiene“ in die Welt gesetzt, von dem sich Verkehrsminister Scheuer einen „Wow-Effekt beim Bahnfahren“ erhofft. Auch wenn die Ziele durchaus lobenswert sind: Ob damit auch konkret Defizite, denen Fahrgäste tagtäglich ausgesetzt sind (siehe <https://www.facebook.com/pro.bahn/posts/1937715299585518>) gemindert werden sollen, bleibt leider zweifelhaft.

Nach einer Mitteilung von Edmund Lauterbach

*Reportage aus Frankreich*

## **Öffnung an die Konkurrenz; gewinnen alle?**

Über das Thema Bahnreform macht man sich unter dem neuen französischen Präsidenten auch schon einige Gedanken, so dass das französische Fernsehen nicht nur die momentanen Verhältnisse in Frankreich beklagt hat, sondern auch einen Blick nach München gemacht hat, um Frankreich mit dem in dieser Hinsicht flexibleren Deutschland zu vergleichen. Die Sendung in französischer Sprache kann bei Youtube unter [q6t4uj9e37g](https://www.youtube.com/watch?v=q6t4uj9e37g) angesehen werden, der Titel der Sendung ist „L’ouverture à la concurrence, tous gagnants?“.

Zunächst wurde im Fernsehbericht der Ist-Zustand des Regionalverkehrs in Frankreich unter die Lupe genommen (der Fernverkehr jedoch außer Betracht gelassen). Tatsache ist laut dem Sender, dass der Regionalverkehr häufig verspätet ist. In der Sendung wurde gesagt, dass in der Bretagne 6 % der Regionalzüge

und in der Provence 20 % der Regionalzüge verspätet sind oder annulliert wurden; die vom Sender ermittelten Zahlen für verspätete bzw. ausgefallene Regionalzüge liegen in Deutschland durchschnittlich bei 5,6 %, während Frankreich einen Wert von 10,6 % erreichte.

Als Grund dafür wird die Unflexibilität der SNCF angesehen. Die Eisenbahner in Frankreich gehen im Alter von 50 bis 55 Jahren in den Ruhestand, haben jeweils nur eine Aufgabe (Fahrdienst oder Wartungsdienst) und sind unkündbar, so die Aussage der Reportage. Konkurrenz auf den Schienen ist in Frankreich so gut wie unbekannt. Und offensichtlich ist kein Wille vorhanden, den Regionalverkehr auszubauen bzw. zu verbessern.

Ganz erstaunt ist man als Deutscher über die doch positive Darstellung der deutschen Bahnen. Immerhin werden laut Aussagen des Senders nur noch 65 % des Regionalverkehrs von der DB und 35 % von der privaten Konkurrenz erbracht. In der Sendung sieht man die am Münchener Hauptbahnhof haltenden Züge der „privaten“ Betreiber wie BOB, Meridian, Alex und Railjet. Taktverkehr im Regionalverkehr ist in Deutschland inzwischen selbstverständlich (was aber nicht auf die Konkurrenz verschiedener Verkehrsunternehmen zurückzuführen ist).

Sicherlich ist zutreffend, dass die privaten Betreiber anders organisiert sind als die DB. Der Wartungsdienst kann im Bedarfsfalle auch Züge fahren, die Fahrer der Privatbahnen kontrollieren auch nach Fahrtende die Sauberkeit im Zug. Laut Aussagen des Senders würden die deutschen Eisenbahner bis zu elf Stunden bei nur 30 Minuten Pause arbeiten, während die französischen Eisenbahner lediglich acht Stunden arbeiten und eine Pausenzeit von einer Stunde haben.

Auch wenn bei mancher Behauptung in der Reportage Zweifel aufkommen können: Man kann dem Sender nicht vorwerfen, nicht recherchiert zu haben. Unter anderem habe ich eine Stunde lang den Reportern im Münchener Hauptbahnhof zum Thema Regionalzugsystem in Deutschland Rede und Antwort gestanden, selbst wenn nur 30 Sekunden davon in der Reportage zu sehen sind.

Fazit: Sicherlich ist der Schienenpersonennahverkehr in Deutschland wesentlich besser ausgebaut als in Frankreich, wo ein Taktverkehr außerhalb des Pariser Umlandes zu größten Teilen unbekannt ist und an bedienten Bahnhöfen teilweise nicht einmal ein Aushangfahrplan zu sehen ist. Bei der SNCF besteht im Regionalverkehr durchaus Verbesserungspotenzial.

Allerdings besteht das bessere Angebot in Deutschland sowohl auf den von der DB wie auf den von „privaten“ Gesellschaften betriebenen Strecken, da die Zugleistungen von den jeweiligen Nahverkehrsgesellschaften der Länder bestellt werden. Insofern ist das Fragezeichen bei der Aussage „Öffnung an die Konkurrenz, gewinnen alle?“ durchaus berechtigt.

Frank Lipke

## Das PRO BAHN Post-Archiv

[https://www.pro-bahn.de/bayern/pbp\\_archiv.htm](https://www.pro-bahn.de/bayern/pbp_archiv.htm)

---

Herausgeber: PRO BAHN Regionalverband 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. 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 14,40 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 für Mitglieder und Abonnenten der Papierversion kostenlos, allgemein frei verfügbar nach einem Monat.

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

---

## Termine anderer Veranstalter

**PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite.**

So. 01.07., So. 08.07., So 15.07., 22.07. und So. 29.07.; Bad Endorf (09:55, 11:55, 15:20, 17:20 Uhr) / Obing (8:55, 10:55, 15:20 und 17:20 Uhr); **Touristikverkehr auf der Lokalbahn Endorf-Obing mit VT 26**; Info: <https://www.leo-online.org/> und Tel. 0151/2020 7626

Di. 03.07. 18:30 Uhr; München, TU München, Vorhoelzer Forum, 5. Stock, Arcisstr. 21; **Vortrag** in der Reihe „Der öffentliche Verkehr in der digitalen Stadt“: Dr. N. Lang, The Boston Consulting Group: „Vision für urbane Mobilität am Beispiel Boston“ Veranstalter: Münchner Verkehrsgesellschaft u. Lehrstuhl für Raumentwicklung, TU München; Info: <http://www.re.ar.tum.de/vortragsreihe-verkehr/>.

Mi. 04.07. 18:30 Uhr (Termin noch nicht bestätigt!); Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: <http://www.verkehrsforum-bgl.de/aktuell.html> und lokale Presse.

Sa. 14.07. vsl. So. 15.07. 8:25 Uhr; München Hbf, **Alpenrundfahrt über die Außerfernbahn** mit VT98; Veranstalter: Bayerischer Localbahn Verein; Info und Buchung: <http://www.localbahnverein.de/> unter „Termine“ und Tel. 089/4481288.

Mi. 01.08. 18:30 Uhr (Termin noch nicht bestätigt); Bad Reichenhall, „Avalon-Hotel“, Restaurant „Masala“, Bahnhofsplatz 14; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land; Info: Siehe Termin am 04.07.

---

## PRO BAHN-Termine

PRO BAHN Geschäftsstelle: Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München. Telefon 089/53 00 31, Fax 089/53 75 66. Tram 19 Agnes-Bernauer-Platz oder je 10 Minuten Fußweg: S-Bahn Laim, U5 Laimer Platz.

Allgemeine Treffen: Aktiventreffen i.d.R. am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr in der Geschäftsstelle, Stammtisch in München am letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr, derzeit mit wechselndem Treffpunkt.

Änderungen und weitere Termine finden Sie unter [https://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_termin.htm](https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm).

Mi. 04.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 06.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Sa. 07.07. Sa. 14.07., Sa. 21.07. und Sa. 28.07., 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: R. Kurzmeier ([rainer@blumen-kurzmeier.de](mailto:rainer@blumen-kurzmeier.de)), B. Meerstein ([bernd@meerstein.de](mailto:bernd@meerstein.de))

Do. 12.07. 19 Uhr; Rosenheim; „Flötzingler Bräustüberl“ (wahrscheinlich 1. Stock), Samerstraße 17, **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Mi. 18.07. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mi. 25.07. ab 19:30 Uhr; München; Gaststätte „Xaver’s“ (ehemals „Zwingereck“), Rumfordstr. 35, 80331 München; **Stammtisch**

Do. 26.07. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Treffen der Kreisgruppe Weilheim-Schongau**; Info: Norbert Moy ([n.moy@bayern.pro-bahn.de](mailto:n.moy@bayern.pro-bahn.de))

Mo. 30.07. 19:30 Uhr; Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Hollsaal, Zugang durch Tür „Aufgang Treppe“); **PRO BAHN-Treff Schwaben**; Sandra Bobic, DB Regio Kundendialog Bayern, Projektleitung Reservierungen im Nahverkehr „Mit dem Ohr am Kunden“; Info: [w.karg@bayern.pro-bahn.de](mailto:w.karg@bayern.pro-bahn.de), [errol.yazgac@pro-bahn.de](mailto:errol.yazgac@pro-bahn.de), 08251/53887 und [https://www.pro-bahn.de/bayern/index\\_termin.htm](https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm) unter „Schwaben“

Mi. 01.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 03.08. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Stadt- und Kreisgruppe München**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.

---

**Überlassen Sie die Zukunft des Bahnverkehrs  
nicht der Autolobby!**

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

---