

EUROPEAN PASSENGERS' FEDERATION

REISEN OHNE GRENZEN

Ceļošana bez robežām
Cestovania bez hraníc
Cestování bez hranic
Gränsfria resor
Journeys without borders
Podróże bez granic
Potovanja brez mej
Пътувания без граници
Reesen ouni Grenzen
Reizen zonder grenzen
Rejser uden Grænser
Ταξίδια χωρίς Σύνορα
Viaggi senza confini
Viajes sin fronteras
Viatges sense fronteres
Voiajuri fără granițe
Voyages sans frontières

Eine Studie über Erfolge und Probleme

Oktober 2010

REISEN OHNE GRENZEN - JOURNEYS WITHOUT BORDERS

EUROPÄISCHER FAHRGASTVERBAND - EUROPEAN PASSENGERS' FEDERATION

www.epf.eu

REISEN OHNE GRENZEN ERFOLGE UND PROBLEME

EINLEITUNG

Im Europa des 21. Jahrhunderts ist es einfach geworden, Grenzen zu überwinden – zu Lande und auf manchen Routen auch mit dem Schiff. Pass- und Zollkontrollen sind verschwunden oder wurden zumindest stark beschleunigt. Mehr als ein Dutzend Länder haben dieselbe Währung. Ein Tunnel verbindet Großbritannien und Frankreich ebenso wie Tunnel und Brücken die Skandinavische Halbinsel mit Dänemark und dem Rest Europas verbinden.

Es ist einfacher geworden, in einem Land zu leben und in einem anderen zu arbeiten, Geschäfte zu machen oder seine Freizeit zu verbringen. Mit dem Auto oder dem Flugzeug ist das problemlos möglich. Wie ist es jedoch, wenn man den Zug, das Schiff oder den Linienbus benutzen möchte? Welche Angebote bietet die Bahn im Vergleich zum Privatwagen?

Seit Mitte der 1990er Jahre wurden auf verschiedenen Verbindungen erfolgreich die Fahrzeiten verkürzt, und internationale Fernreisen wurden vereinfacht. Allerdings werden diese Fortschritte nicht mit Nachdruck fortgesetzt. Tatsächlich gab oder gibt es für die Zukunft des Europäischen Eisenbahnverkehrs keine anderen Planungen als die für die „Transeuropäischen Netze“, welche jedoch Personen- und Güterverbindungen nur auf wenigen Korridoren abdecken.

In einigen Grenzregionen wurden auf lokaler oder regionaler Ebene Tarif- und Fahrplaninnovationen eingeführt oder Infrastrukturen verbessert, um ungehindertes Reisen – oft auch verkehrsmittelübergreifend – zu ermöglichen. Jedoch gab es auch Misserfolge in Form von fehlender oder zu langsamer Entwicklung, Angebotskürzungen oder sogar Abbestellungen auf einigen Verbindungen.

Im Internetauftritt des EPF (www.epf.eu) werden grenzüberschreitende Verbindungen mit der Bahn – und wenn diese nicht existieren auch solche mit dem Bus – vorgestellt. Diese Liste wurde vor Erscheinen dieser Studie aktualisiert.

Im Idealfall sollte für den Grenzübertritt das Verkehrsmittel nicht gewechselt werden müssen, in manchen Fällen lässt sich dies aber nicht vermeiden. Mit durchgehenden Fahrplänen, Tarifen und einheitlichen Informationen sollte ein solcher Umstieg für den Fahrgast jedoch so einfach wie möglich gehalten werden. Neben anderen weist hier die Arbeit der ERA (European Railway Agency) ein wichtiges Potential für Verbesserungen auf.

ERFOLGE – UND NEBENEFFEKTE

1. Durch das Angebot schneller problemloser Verbindungen über Grenzen hinweg haben internationalen Eisenbahnunternehmen wie Eurostar und Thalys hier den Marktanteil der Bahn erhöht.
Der Schlüssel zu diesen Erfolgen waren neue Hochgeschwindigkeitsstrecken mit Verbindungen zu den Hauptbahnhöfen im Herzen der Städte wie in London, Paris, Brüssel, Amsterdam und Köln. Darauf verkehren schnelle Triebzüge, welche bis zu vier verschiedene Signal- und Stromsysteme der durchfahrenen Länder beherrschen.

Verbleibende Probleme betreffen die langen Check-in-Zeiten von Eurostar und das eigene Preissystem von Thalys, welches häufig keinen Verkauf von durchgehenden Fahrkarten erlaubt.

2. In manchen Fällen erlaubt auch eine enge Zusammenarbeit zwischen nationalen Eisenbahnunternehmen einen attraktiven grenzüberschreitenden Fernverkehr. Beispielsweise haben die Eisenbahnen von Irland und Nordirland (Ianrod Eireann und Northern Ireland Railways) gemeinsam die „Enterprise Trains“ entwickelt, welche auf beiden Bahnsystemen verkehren und die Stadtzentren von Dublin und Belfast verbinden. Diese Züge bedienen auf ihrem Weg mehrere wichtige Städte. Zusätzlich ist das Rollmaterial voll kompatibel zu einigen Zügen der IE ebenso wie zu Zügen der NIR.
3. Eine weitere Option ermöglicht nationalen Hochgeschwindigkeitszügen, wichtige Zentren in den jeweiligen Nachbarländern zu bedienen. In Kooperationen verkehren Deutsche ICE zusammen mit baugleichen ICE, welche von den Niederländischen, Dänischen oder Österreichischen Bahnen gekauft wurden, auf schnellen Verbindungen in diese deutschen Nachbarländer. Darüber hinaus verkehren Deutsche ICE über Bern bis Interlaken, nach Zürich, Liege und Brüssel, Österreichische Railjets verkehren nach Zürich, Budapest und München. Französische TGV fahren nach Bern, Genf und Zürich ebenso wie nach Brüssel und Luxemburg sowie ab Dezember 2010 nach Figueras in Spanien mit dem Ziel, demnächst auch Barcelona zu erreichen. Gerade der Railjet läuft allerdings bisher noch nicht problemlos – beispielsweise werden Trassen in der Schweiz bei verspäteter Ankunft aus Wien nicht erreicht. Im vom Taktverkehr dicht belegten Schweizer Netz führt die Weiterfahrt dann zu Problemen und weiteren Verspätungen. Auch der Komfort, das Catering und die Zuverlässigkeit wurden kritisiert, und auch das Rollmaterial erscheint Manchem für Reisen über zwei bis drei Stunden, nicht aber für bis zu acht Stunden geeignet.
4. In einigen Fällen sind Kundenbetreuung und Vertrieb weniger effizient fortentwickelt worden als die technischen Errungenschaften der neuen internationalen Züge. Zum Beispiel ist es auf verschiedenen Verbindungen immer noch notwendig, mehrere Fahrkarten zu kaufen, Platzreservierungen im Ausland gestalten sich schwierig oder es gibt Probleme mit den Anschlüssen. Eine der Aufgaben von RailTeam seit der Gründung 2007 war und ist es, diese Probleme zwischen den sieben Anbietern von Hochgeschwindigkeitsverkehren (DB, SNCF, SBB, SNCB/NMBS, Eurostar, NS Hispeed und ÖBB) zu lösen. Ein zusammenhängendes, benutzerfreundliches Netzwerk im Hochgeschwindigkeitsverkehr sollte den Anteil der Bahn am internationalen Fahrgastaufkommen erhöhen. RailTeam vereinigt Zugpersonal von allen sieben Unternehmen. Im Netz wurden fünf Knotenbahnhöfe identifiziert (Lille, Brüssel, Köln, Frankfurt und Stuttgart), an welchen die Fahrgäste Unterstützung beim Umsteigen zwischen den Hochgeschwindigkeitszügen und bei Verspätungen erhalten – zum Beispiel bei Reisen von Amsterdam nach Zürich oder von London nach Berlin. Es ist geplant, die Marke RailTeam weiter zu entwickeln, um ein hohes Qualitätsniveau und das Vertrauen der Fahrgäste dauerhaft zu erreichen. Dennoch werden die Fahrpreise weiterhin durch die einzelnen Unternehmen festgelegt und durchgehende Fahrkarten sind bisher nur teilweise verfügbar. Der Europäische Fahrgastverband EPF hofft, RailTeam mit der Weitergabe von Kundenwünschen und ersten Ideen zur Lösung der offenen Punkte helfen zu können.

5. Ein unerwünschter Nebeneffekt der vermehrten Hochgeschwindigkeitsverbindungen ist das Verschwinden von Bahnverbindungen im grenzüberschreitenden Regionalverkehr. Beispielsweise ist es nicht mehr so einfach, zwischen Städten in Kent und im Pas-de-Calais zu reisen.
 Es ist verständlich, dass Eurostar einen gut besetzten Zug London – Brüssel nicht in Calais halten lässt. Ist der Zug jedoch wenig besetzt, kann durch häufigere Halte in Ashford International und Calais-Frethun sogar die Auslastung der weniger besetzten Züge erhöht werden. Der geringe Fahrzeitzuwachs für die Gesamtstrecke wird zu diesen Zeiten niemanden von der Nutzung des Eurostar abhalten.
 Alternativ könnten die Unternehmen statt zusätzlicher Halte „Semi-fast“ Züge einsetzen, welche die Strecke mit mehr Halten als ergänzendes Angebot befahren.
 Der freie Netzzugang hilft regionalen Anbietern, hier tätig zu werden. Zunächst erscheint jedoch eine regionale Markterhebung erforderlich, welche im Rahmen des Projektes “Regions of Connected Knowledge“ (RoCK) durchgeführt werden könnte (siehe www.rock-project.eu).
 Auf der Altstrecke zwischen Liege und Aachen konnte nach großem Einsatz aus den Regionen beiderseits der Grenze nur die Bestellung eines zweistündlichen Regionalverkehrs erreicht werden. Die belgische Staatsbahn SNCB wird ihren IC Oostende – Eupen nicht mit einem Flügelzug nach Aachen anbieten, um laut eigener Aussage nicht Fahrgäste vom neuen Hochgeschwindigkeitsservice abzuziehen.
 Ebenso verhält es sich auf der Verbindung zwischen Roosendaal und Antwerpen, für welche der Bedarf für einen Schnellverkehr ermittelt wurde, jedoch wurde nur ein langsamer Lokalverkehr eingerichtet.
 Auch zwischen Paris und Mons wurden kurze grenzüberschreitende Bahnfahrten unmöglich, weil die Betreiber die Rentabilität der Hochgeschwindigkeitszüge stützen wollen.

6. Ein weiterer Nebeneffekt auf einigen Hochgeschwindigkeitsverbindungen ist die Einstellung von Nachtzügen. Zum Beispiel ist Brüssel nicht mehr per Nachtzug erreichbar und der Nachtzug Zürich – Rom wurde ebenfalls eingestellt. Es gibt jedoch auch andere Gründe für den Rückgang der Nachtzüge – daher fordert EPF eine EU-weite Studie zur zukünftigen Rolle des Nachtverkehrs.
 Für den Nachtreisenden ist die Geschwindigkeit nicht das ausschlaggebende Argument. Günstige Abfahrts- und Ankunftszeiten – etwa am späten Abend und zur Frühstückszeit – sind weitaus wichtiger.
 Traditionelle Schlafwagen sind zu teuer, um sie tagsüber auf dem Abstellgleis stehen zu lassen. Deshalb könnten Fahrzeuge helfen, die dazwischen als Sitzwagen im Tagesverkehr eingesetzt werden können.

7. Sorgen bereitet darüber hinaus die Tendenz zu Buchungsgebühren für internationale Fahrkarten durch einige Bahnunternehmen. Seit August 2010 erheben die Belgischen Eisenbahnen (SNCB/NMBS) € 7,- „persönliche Beratungsgebühr“ auf die meisten der am Schalter oder im Internet erworbenen internationalen Fahrkarten. Die Gebühr wird erlassen für mobilitätseingeschränkte Personen sowie für Reisen mit nur kurzen Strecken im Ausland, wie nach Roosendaal, Maastricht, Lille, Aachen oder Luxemburg. Eine Begründung für die Gebühr waren ähnliche Pläne bei Eurostar und SNCF.
 Die Niederländische Staatsbahn (NS) erhebt bereits eine Servicegebühr von € 3,50 zusätzlich zur Reservierungsgebühr von € 10,-, während bei Zahlung mit Kreditkarte € 2,50 erhoben werden.
 Natürlich existieren andere Wege, ein Ticket zu erwerben. Das Internet spielt eine wichtige Rolle, zudem sind Fahrkarten auch für recht weite Reisen am Automaten zu kaufen. Fahrgäste, die per Fähre Hoek van Holland erreichen, können mit Kreditkarte

am Automaten Fahrkarten für weitere Reisen – beispielsweise bis Berlin – erwerben. Im Internet können Fahrkarten ohne zusätzliche Gebühren, jedoch nur mit ausgewählten Konten bei bestimmten Banken gekauft werden.

Es wäre angemessen und fair, dem Fahrgast eine Auswahl über den Weg zu seinem Ticket zu überlassen. Weshalb sollten Fahrgäste, die beim Fahrkartenkauf von einer Person bedient werden wollen, dafür bestraft werden?

REGIONAL- UND NAHVERKEHR

Viele gute Beispiele im grenzüberschreitenden Nahverkehr werden im Folgenden wiedergegeben – aber auch einige Warnungen vor möglichen Problemen, um Betreibern und politischen Entscheidungsträgern Hinweise und Anregungen für die Entwicklung von eigenen Projekten zu geben.

1. FRANKREICH / SCHWEIZ / DEUTSCHLAND

Basels Hauptbahnhof (Basel SBB) war traditionell Umsteigepunkt für die meisten Fahrgäste. Ende der 1990er Jahre wurden durchgehende Verbindungen zwischen Mülhausen (Elsass) und Frick bzw. Laufenburg in der Schweiz eingerichtet. Die Züge waren für das Französische und Schweizer System geeignet. Viele Verbindungen zwischen Frankreich und der Schweiz wurden einfacher und schneller.

2009 wurde einseitig auf dem Französischen Abschnitt der Verbindung neues Rollmaterial eingeführt, welches keinen Systemwechsel zulässt und deshalb Schweizer Strecken nicht benutzen kann. Die Direktverbindung wurde eingestellt, die Französischen Züge enden nun wieder in Basel SNCF mit einigen Minuten Fußweg zur Station Basel SBB und der Notwendigkeit, auf der genannten Verbindung wieder umzusteigen.

Gleichzeitig hat die Schweizerische Bundesbahn (SBB) die Ausschreibung für den Verkehr auf den Linien Basel SBB – Lörrach – Zell und Lörrach – Weil gewonnen und damit einen Halbstundentakt zwischen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof eingeführt.

2. FRANKREICH / SCHWEIZ

Die Strecke Boncourt – Belfort wird für einen Regionalverkehr wiedereröffnet, um den nördlichen Jura mit der Region um Porentruy und Delemont mit Belfort und dem neuen TGV-Angebot zu verbinden. Diese grenzüberschreitende Linie ist auch für den Verkehr zwischen den Grenzorten Delle und Boncourt wichtig.

3. NIEDERLANDE / DEUTSCHLAND

Die Reaktivierung der Verbindung zwischen Enschede und Gronau war sehr erfolgreich und die Ausweitung des direkten Verkehrs bis Hengelo und möglicherweise Zutphen wird überlegt.

Dagegen war die (Wieder-) Einführung von Nahverkehrszügen zwischen Emmerich und Zevenaar (Arnhem) nicht erfolgreich und wurde bereits 2006 nach nur einem Jahr Betrieb zurückgenommen. Hier war der Versuchsbetrieb zu kurz, um für einen Weiterbetrieb ausreichende Fahrgastzahlen zu erreichen. Zudem wurde der Zwischenhalt Elten nicht angeboten und die Anschlüsse in Emmerich waren ungenügend.

4. NIEDERLANDE / BELGIEN / DEUTSCHLAND (EUREGIO MAAS - RHEIN)

Die Verbesserungen in dieser Region starteten mit der Wiedereröffnung der Strecke Heerlen – Herzogenrath im Personenverkehr 1992 und einem Angebot der Euregio-Bahn zwischen Heerlen und Aachen, welches in den Folgejahren auf weitere Verbindungen ausgeweitet wurde.

Weitere Verbesserungen betrafen neben besseren Verbindungen auch gemeinsame Tarife und Informationssysteme, wie das Euregio-Ticket als Tageskarte für Bahnen und Busse in der Euregio oder ein Call-Center mit Service in Französisch, Niederländisch und Deutsch.

Im Juni 2008 unterzeichneten die Vertreter aus den Niederlanden, Belgien und Deutschland eine Absichtserklärung zu weiteren Verbesserungen einschließlich einer „Lightrail“-Verbindung Hasselt – Maastricht.

Weitere Informationen zu diesem sehr guten Beispiel grenzüberschreitender Zusammenarbeit sind im Internet unter www.euregio-mr.org zu finden.

5. DEUTSCHLAND / ÖSTERREICH

Die Einführung der S-Bahn Salzburg 2004 hat die Fahrt durch die Stadt und ihre Vororte auf den Linien von Saalfelden oder Zell am See nach Berchtesgaden vereinfacht – eine Verbindung zahlreicher weiterer kleiner Städte und Orte beiderseits der Grenze. Im Rahmen des Projektes von Salzburger Lokalbahn, ÖBB und Berchtesgadener Land Bahn wurden zudem einige neue Stationen eröffnet. Die volle Entwicklung soll bis 2014 abgeschlossen werden.

6. DEUTSCHLAND / FRANKREICH

Seit den späten 1990er Jahren verkehrt die Saarbahn als Stadtbahn zwischen Saarbrücken und dem Französischen Saargemünd mit Anschluss von und nach Straßburg. Zwischenzeitlich wurde die Saarbahn in die nördliche Region um Saarbrücken erweitert.

An Sonntagen verkehren Nahverkehrszüge zwischen Mülheim und Mühlhausen auf einer bisher dem Güterverkehr vorbehaltenen Strecke, mit der Aussicht auf eine Ausweitung des Nahverkehrs auf die ganze Woche.

7. SCHWEIZ / ITALIEN / ÖSTERREICH (RHÄTISCHES DREIECK)

Die Reaktivierung der Vinschgerbahn nach Mals in Südtirol/Alto Adige hatte auf Initiative der regionalen Behörden im Dreiländereck zahlreiche Verbesserungen des Angebotes im Nahverkehr der Region zur Folge. Ein Netzwerk von Buslinien verbindet inzwischen die Endpunkte des Eisenbahnverkehrs in Scuol-Tarasp, Landeck und Mals für Einwohner und den Touristenverkehr. Diese Städte waren untereinander noch nie per Bahn verbunden.

8. LUXEMBURG / FRANKREICH / BELGIEN / DEUTSCHLAND

In den vergangenen zehn Jahren haben die Luxemburgischen Bahnen (CFL) Vereinbarungen mit den Nachbarländern getroffen, ihre Züge über die Grenzen hinweg zu verlängern. So verkehren die Züge der CFL als Antwort auf die steigenden Pendlerzahlen aus den umliegenden Ländern über eine bisherige Güterstrecke nach Audun-le-Tiche und über neue Gleise bis Volmerange-les-Mines in Frankreich. In Deutschland kommen die Züge bis Schweich, 10 km an Trier vorbei, während Belgische Züge zwischen Arlon und Rodange bis Athus verkehren.

Die Regierung des Großherzogtums hat sich außerdem an der Französischen Hochgeschwindigkeitsstrecke finanziell beteiligt, wodurch Luxemburg mehrere direkte TGV-Verbindungen mit Paris pro Tag erhielt.

Weiterhin bedient CFL eine Buslinie nach Saarbrücken mit Anschluss an das Deutsche ICE-Netz, weil Luxemburg und Saarbrücken nicht per Bahn verbunden sind (und das auch nie waren).

9. DEUTSCHLAND / POLEN

Seit September 2008 verkehrt die Usedomer Bäderbahn auf neuen Gleisen von Ahlbeck bis Swinoujscie Centrum – eine nahe liegende Ausweitung des Netzes.

Für viele Jahre wurde der grenzüberschreitende Personenverkehr der Bahn bei Görlitz / Zgorzelec nur schlecht bedient. Seit 2008 verkehren wieder durchgehende Züge zwischen

Dresden und Wrocław – zwei Oberzentren und Bahnknoten. In der Folge haben sich die Fahrgastzahlen vervierfacht.

Kostrzyn wird seit 1992 wieder von Deutschland aus bedient. Seit der Ausschreibung der Strecke verkehren die Züge der Niederbarnimer Eisenbahn im Stundentakt von Berlin-Lichtenberg bis Kostrzyn. Die „Interessengemeinschaft Ostbahn Berlin – Gorzów (IGOB)“ engagiert sich, eine Verlängerung der Linie ostwärts bis Gorzów und Pila zu erreichen. Derzeit verkehren östlich von Kostrzyn etwa zweistündlich überwiegend Diesellokomotiven der Polnischen Staatsbahn (PKP), wobei in Kostrzyn durch eine Unterführung umgestiegen werden muss. Das hier gültige attraktive „Grenzenlos-Ticket“ wird in Deutschland nur im Zug verkauft, während es in Polen nur an besetzten Stationen erhältlich ist. DB-Tickets, am Bahnhof Berlin-Lichtenberg erworben, sind deutlich teurer und das beliebte, flexible Berlin-Brandenburg-Ticket gilt nicht bis in die wichtige Stadt Gorzów, während Szczecin, Kostrzyn und drei kleinere Polnische Bahnhöfe enthalten sind.

Die IGOB stellte durch ihre Arbeit auf dieser Strecke Verbesserungen an den Bahnhöfen Rehfelde und Müncheberg sicher und hat sich zu einer Europäischen Wirtschaftlichen Interessenvereinigung (EWIV) weiterentwickelt, um ihre Arbeit zur Belebung der Regionen beiderseits der Grenze zu intensivieren.

Ein gestärkter Verkehr auf der Gesamtstrecke zwischen Berlin und Pila wird die Erreichbarkeit von Kostrzyn und Gorzów aus Osten und Westen deutlich verbessern.

Weitere Informationen sind unter www.igob.eu und www.ostbahn.eu erhältlich.

10. DEUTSCHLAND / TSCHECHISCHE REPUBLIK

Züge der Mandaubahn zwischen Zittau – Seifhennersdorf – Eibau passierten früher das Tschechische Territorium ohne Halt in Varnsdorf. Von hier aus gibt es eine Verbindung in das Tschechische Eisenbahnnetz.

Nach Verhandlungen der Ministerien in Berlin und Prag und Einbindung der regionalen Behörden halten die Züge seit Sommer 2008 in Varnsdorf. Dies ist von offensichtlichem Vorteil für den Pendler- und Freizeitverkehr zwischen den beiden Schengen-Staaten.

11. DÄNEMARK / SCHWEDEN

Die Eröffnung der Öresund-Brücke hat für Stockholm und Göteborg die Erreichbarkeit von Kopenhagen stark verbessert. Fünf Schwedische X2000 Hochgeschwindigkeitszüge verbinden diese Schwedischen Städte jeweils fünf Mal täglich mit der Dänischen Hauptstadt.

Zusätzlich ermöglicht der Brückenschlag einem neuen Regionalverkehr, dem Öresundtog, im 20-Minuten-Takt zwischen den Städten beiderseits des Sundes zu verkehren. So ist es möglich, per Zug von Helsingør über Kopenhagen und Kastrup Flughafen nach Malmö und weiter über Lund – Landskrona bis Helsingborg zu reisen. Eine direkte Fährlinie verbindet Helsingborg und Helsingør im 15-Minuten-Takt und benötigt nur 20 Minuten für die Überfahrt. In beiden Häfen bestehen direkte Übergangsmöglichkeiten zu Bahn und Bus.

In der Öresundregion wurde ein spezieller Tarif für Züge, Busse und Fähren eingeführt, der den grenzüberschreitenden Verkehr vereinfacht. So können Fahrkarten dieses grenzüberschreitenden Zonen-Tarifs an jeder Station und in jedem Bus erworben werden und gelten auch im öffentlichen Nahverkehr vor Ort beiderseits des Öresunds.

Dennoch muss erwähnt werden, dass in der Öresundregion die nationalen Tarifsysteme im Nahverkehr in Dänemark und Schweden jeweils weiterhin bestehen und die „Smartcards“ beider Seiten bisher nicht kompatibel sind.

12. BALTISCHE LÄNDER

Grenzüberschreitender Verkehr zwischen Estland, Lettland und Litauen findet nicht vertaktet, selten und mit veraltetem ehemaligem Sowjetischem Rollmaterial statt.

In den letzten 20 Jahren haben diverse Busunternehmen, überwiegend mit modernen Bussen, regelmäßige Verbindungen zwischen Tallinn und Riga sowie zwischen Riga und Vilnius eingeführt.

Die Busstation in Riga liegt 500 Meter von einer Bahnstation entfernt, während es in Vilnius 300 Meter sind. Von diesen beiden Hauptstädten werden nur noch vorwiegend regionale Bahnverbindungen angeboten.

13. ITALIEN / SLOVENIEN

Von Triest nach Koper existiert nur eine umwegige Bahnverbindung. Alternativ und bequemer wird ein nahezu stündlicher Busverkehr auf direktem Weg angeboten, welcher jedoch nur werktags verkehrt.

Ein stündlicher Stadtbus fährt zwischen Triest und dem Italienischen Grenzbahnhof Villa Opicina.

14. WEITERE EUREGIOS

In den vergangenen Jahren wurden grenzüberschreitende Informations-Webseiten, Nahverkehrsfahrkarten und Zonenkarten in verschiedenen Gebieten ähnlich wie in der erwähnten Euregio Maas-Rhein entwickelt.

Erwähnenswert ist die Triregio (Frankreich/Schweiz/Deutschland) mit dem Zentrum Basel, deren Service und Möglichkeiten im Internet unter www.triregio.info in Französisch und Deutsch erklärt werden. Sie überdeckt einen Teil des Elsass, den Regio Verkehrsverbund Lörrach und den Tarifverbund Nordwestschweiz. Mit den Slogans „une nouvelle marque ombrelle pour les transports publics“ und „alle Tarifangebote unter einem Dach“ werden das TriRegio-Ticket für den Freizeitverkehr und zahlreiche Karten für Pendler angeboten. Ebenso sind Informationen über Einzel- und Gruppenfahrkarten, über Zuschläge oder Park-and-Ride, Fahrradparken und andere Transportfragen verfügbar.

Für benachbarte Bereiche in Frankreich, Deutschland und Luxemburg besteht ein Wochenendangebot für Einzelreisende und Gruppen bis zu fünf Personen: das Euregio Ticket Saar/Lor/Lux.

In der Euregio Bodensee werden Tageskarten für Fähren, Züge und Busse für verschiedene Zonen in den benachbarten Bereichen von Deutschland, der Schweiz und Österreich einschließlich Liechtenstein angeboten.

Im Osten Österreichs erlaubt ein Euregio Ticket grenzüberschreitende Fahrten in die Slowakei – zur Benutzung zwischen Wien und Bratislava, einschließlich des öffentlichen Nahverkehrs in den Städten.

15. UNGARN / RUMÄNIEN

Rumänien soll 2011 in den Kreis der Schengen-Staaten aufgenommen werden, Verbesserungen für den grenzüberschreitenden Bahn- und Busverkehr sind jedoch derzeit noch nicht vorgesehen.

Die EPF-Mitgliedsorganisation DERKE (Debreceni Regionális Közlekedési Egyesület) ist mit einem Projekt beauftragt, Empfehlungen für solche Verbesserungen zu entwickeln.

16. DIE ROLLE DER FÄHREN

Die Erfahrung hat gezeigt, dass im internationalen Verkehr auch Fähren immer noch eine Rolle spielen. Einige Verbindungen fehlen inzwischen jedoch oder sind unattraktiv, weil Fährlinien keine Fußgänger mehr befördern und viele keine funktionierende Anbindung an den öffentlichen Verkehr aufweisen.

Die Seehäfen Dun Laoghaire, Holyhead, Harwich und Hoek van Holland bieten ebenso wie Esbjerg, Hirtshals, Kristiansand, Frederikshavn, Kiel, Travemünde und Trelleborg einen einfachen Zugang vom Zug zum Schiff.

Es gibt diverse attraktive Zug/Schiff/Zug-Verbindungen, welche jedoch nicht gut vermarktet werden.

Regelmäßige und schnelle Schiffsverbindungen bestehen in der Ostsee von Tallinn aus nach Helsinki und mit einem Nachtschiff nach Stockholm. Von der Schwedischen Hauptstadt aus wird eine Nachtverbindung nach Riga angeboten, von dessen Hafen wiederum die Tram die Passagiere zu Bahnhof und Busbahnhof befördert.

Zwischen Schweden und Finnland sind die Fährverbindungen sehr wichtig. Sie bestehen aus vier täglichen Verbindungen zwischen Stockholm und Turku mit sehr bequemem Bahnanschluss direkt vom Hafengebäude weiter nach Helsinki und Tampere. Zwei Nachtverbindungen verbinden die beiden Hauptstädte Stockholm und Helsinki mit dem Schiff direkt.

Die schnellste Verbindung von Stockholm Hauptbahnhof nach Turku führt per Bus nach Kapellskar und weiter mit der Fähre nach Turku.

EPF fordert, dass solche Verbindungen besser beworben und ausgebaut werden, weil sie für bestimmte Reisen zwischen Europäischen Ländern eine attraktive Alternative zum Flug- oder Autoverkehr bieten.

Von den gezeigten erfolgreichen Kooperationen zwischen Verkehrsunternehmen und Behörden auf regionaler Ebene kann in fast allen Grenzregionen – auch untereinander – noch viel gelernt werden. Auch eine Unterstützung solcher Vorhaben durch die nationalen Regierungen und die Europäische Union ist für die erfolgreiche Umsetzung weiterer Projekte förderlich.

AKTUELLE PROBLEME, HERAUSFORDERUNGEN UND MÖGLICHE LÖSUNGEN

1. BUSSE ERSETZEN ZÜGE IM GRENZÜBERSCHREITENDEN VERKEHR

Zwischen Österreich und Italien queren seit Neuestem weniger Züge die Grenze. Die meisten ÖBB-Verbindungen werden nun per Bus erbracht. Trenitalia hat sich von zahlreichen Kooperationen mit anderen Eisenbahnunternehmen verabschiedet – in einigen Fällen auch wegen Trassenproblemen.

Die Deutsche Bahn (DB) bietet über die neue Autobahn eine neue Buslinie mit Reservierungspflicht zwischen Nürnberg und Prag an. Anders als die oben erwähnte Busverbindung Luxemburg – Saarbrücken verkehrt diese Linie parallel zu einer direkten Zugverbindung.

In wieweit die ÖBB-Busverbindung mit dem Verkehrsmittelwechsel in Villach die Fahrgastzahlen beispielsweise zwischen Klagenfurt und Venedig oder gar zwischen Wien und Venedig beeinflusst hat, ist nicht bekannt.

Die DB hat die Buslinie als Alternative zur langsamen, umwegigen und nicht elektrifizierten Bahnverbindung eingerichtet. Durch die Eröffnung der neuen Autobahn war dieser schnellere Service auf der Straße möglich.

Der private Betreiber Arriva bedient nach Ausschreibung jeweils zweimal täglich die Verbindungen München – Prag und Nürnberg – Prag. Ein Marktpotential für die Bahnverbindung zwischen den Großstädten und den Zwischenstationen, insbesondere den wichtigen Knotenbahnhöfen Pilsen und Schwandorf, scheint also vorhanden, auch wenn die Gesamtstrecke Nürnberg – Prag mit der Nonstop-Busverbindung mehr als eine Stunde schneller zurückgelegt wird. Der ursprünglich zweistündliche Service wurde als Reaktion auf die Fahrgastnachfrage zwischenzeitlich für die Spitzenzeiten auf einen Stundentakt verdichtet.

Auf welchen Verbindungen kann der Bus sinnvoll die Bahn ersetzen?

Die Erfahrungen in Großbritannien haben unter anderem in Studien der Vorgängerorganisation von Railfuture (1977 und 1982) gezeigt, dass bei Einstellung von Bahnverbindungen nur noch 20% der früheren Fahrgäste die Busse benutzen.

Die Deutsche Erfahrung zeigt, dass nur etwa 50% der früheren Bahnfahrergäste einen Busersatzverkehr nutzen, wenn der Fahrplan und die Fahrzeiten vergleichbar bleiben.

Ein Reisebus mag natürlich mehr Fahrgäste anziehen als ein Regionalverkehrsbus. Eine direkte schnelle Busverbindung zwischen zwei Stadtzentren über Autobahnen und mit Fahrpreisen unterhalb der normalen Bahnpreise ist sicherlich erfolgreich und kann wie zwischen Nürnberg und Prag als zusätzliches Angebot angesehen werden, das durch Neukunden den Marktanteil des öffentlichen Verkehrs insgesamt erhöht.

Dieses Thema erfordert jedoch zusätzliche aktuelle Nachforschungen.

2. CISALPINO

Eine neue zeitgemäße Qualität im internationalen Bahnverkehr zwischen Zürich sowie anderen Schweizer Städten und Mailand sollte der Cisalpino schaffen – vergleichbar mit den Angeboten von Eurostar und Thalys. Weiterführende Verbindungen existierten zu anderen Italienischen Zielen wie beispielsweise Venedig.

Cisalpino war ein Gemeinschaftsunternehmen der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und der Italienischen Staatsbahn (jetzt Trenitalia) von 1993 mit Neigetechnikzügen, um die betreffenden Verbindungen zu beschleunigen. Das Unternehmen wurde im Dezember 2009 nach einer langen Zeit der Unzuverlässigkeit aufgelöst. Was ist bei Cisalpino verkehrt gelaufen?

Probleme bei der Unterhaltung der Fahrzeuge sind vermutlich darauf zurückzuführen, dass Cisalpino als Unternehmen keine eigenen Werkstätten und Werkstattpersonal hatte. Außerdem waren die Lokführer entweder bei der SBB oder bei Trenitalia beschäftigt.

Zusätzlich wurde die weitere Führung der Züge in beiden Richtungen kritisiert, wenn diese die Grenze jeweils verspätet erreichten.

Wäre das Unternehmen erfolgreicher verlaufen, wenn Cisalpino eine eigene Wartung und eigenes Personal mit klaren Entscheidungsstrukturen gehabt hätte? Interessanterweise hat sich Eurostar mit genau diesen Ideen restrukturiert und das gesamte Personal in das Unternehmen integriert.

Das Rollmaterial von Cisalpino wurde zwischen SBB und Trenitalia aufgeteilt, so dass die Züge nun in direkter Konkurrenz verkehren. Der freie Netzzugang erlaubt der SBB, eigene Züge im Italienischen Netz anzubieten und dasselbe der Trenitalia auf dem Schweizer Netz. Wird dieses zum Nutzen der Fahrgäste sein? – Man wird sehen.

Die SBB betreibt nun mit den ursprünglich für Cisalpino bestimmten Zügen ETR610 vier Mal am Tag die Route Basel – Bern – Lötschberg – Mailand und mit den älteren Cisalpino ETR470 Zürich – Gotthard – Mailand im Zweistundentakt.

Ein weiterer Wettbewerber könnte mit TGV Lyria auftreten, welcher an der Verlängerung der Linie Paris – Genf über Lausanne bis Mailand interessiert sein soll.

3. FAHRPREISE UND AUSSCHREIBUNGEN

Für zahlreiche kurze oder regionale grenzüberschreitende Fahrten sind die Kosten und die Bequemlichkeit die Schlüsselfaktoren für den möglichen Fahrgast. Der Fahrpreis sollte attraktiv gehalten werden und die Tarife sollten einfach sein.

Ab der Stadt Luxemburg beispielsweise ist der Fahrpreis bis vor die Belgische Grenze nach Kleinbettingen marktgerecht, doch für die Weiterfahrt zur wichtigen Stadt Arlon steigt der Fahrpreis unmittelbar hinter der Grenze in Belgien stark an. In diesem Fall wird der nicht subventionierte internationale Tarif angewandt.

Es wäre sinnvoll, den Fahrpreis bis auf die Grenzlinie oder besser sogar bis zur ersten Station im Nachbarland vorzugeben. Bis 1991 wurden Zugfahrten in Belgien tatsächlich bis zur Grenzlinie subventioniert, seitdem sehen die Verträge des Staates eine Subvention nur noch bis zur letzten Station in Belgien vor. Eine Gesetzesvorlage, die vorherige Situation wieder herzustellen, scheiterte im März 2001.

In den Niederlanden sind Subventionen oder Ausschreibungen über die letzte Station vor der Grenze hinaus nicht zulässig. Zumindest wenn die Behörden der Provinzen zahlen, können Ausnahmen zugelassen werden. Der Staat stellt den Provinzen Mittel für einen nationalen Eisenbahnnahverkehr zur Verfügung. Internationaler Nahverkehr wurde bei dieser Regelung jedoch nicht berücksichtigt.

Ausschreibungen des grenzüberschreitenden Verkehrs sind zulässig, wenn die Provinzen dies selbst bezahlen – was jedoch meist Ausgabenkürzungen an anderer Stelle nach sich zieht. Dieser Sachverhalt mag erklären, weshalb Niederländische Regionalregierungen nicht immer darauf aus sind, in regionalen grenzüberschreitenden Verkehr zu investieren.

In anderen Fällen subventionieren zwei Länder gemeinsam einen grenzüberschreitenden Verkehr, eines zieht jedoch später seine Finanzierungszusage zurück – beispielsweise im Rahmen von allgemeinen Einsparungen, wie zwischen Harrachov (Tschechische Republik) und Szklarska Poreba (Polen). Dort wurde zunächst eine Verbindung wieder hergestellt, jedoch im Anschluss die Zusagen von der Polnischen Verwaltung zurückgezogen.

An der Tschechisch – Deutschen Grenze existiert ein Fall von „nah und doch so fern“. Die Eisenbahnstrecke von Rumburk nach Dolni Poustevna wurde teilsaniert und die Gleise liegen bis kurz vor der Deutschen Grenze. Im Deutschen Bahnhof Sebnitz wurden die Gleisarbeiten beendet, während die kurze Verbindung zur Grenze auf die Vollendung wartet. Eine Vereinbarung zwischen den Deutschen und Tschechischen Behörden sowie mit den Verkehrsunternehmen über das Verkehrsangebot auf der Schiene steht noch aus. Es gilt, sich zu einigen – über das Fahrplanangebot, Durchbindungen und die erforderlichen Subventionen aufgeteilt nach den jeweiligen nationalen Vorteilen. Diese Vorteile können als ökonomischer, sozialer und kultureller Nutzen auftreten. Ebenso können in den beteiligten Ländern Staus auf den Straßen reduziert werden oder der Vorteil beläuft sich auf die Nutzung von existierender (Eisenbahn-) Infrastruktur gegenüber dem Neubau von Straßeninfrastruktur.

Eine Studie über die Fahrpreise zwischen Kortrijk und Lille hat eine deutliche Diskrepanz aufgezeigt: Eine Fahrkarte für die 31 km zwischen Kortrijk und Lille kostet € 7,40, von welchen € 3,80 für den Belgischen Abschnitt anfallen und € 3,60 für die Französische Strecke (15 km). Eine Fahrt über 31 km in Belgien würde lediglich € 4,80 kosten.

In Ostbelgien hat 2009 ein Bericht von TreinTramBus gezeigt, dass eine Überschneidung der Tarife zwischen SNCB/NMBS und AVV ausgehandelt werden sollte. Das Belgische Tarifsystem sollte bis Aachen gelten, während der Deutsche Tarif für Fahrten aus dem Aachener Raum bis Welkenraedt und Eupen auszuweiten wäre.

Nach den uns vorliegenden Informationen soll das Belgische Tarifsystem tatsächlich ab 2011 bis Roosendaal, Maastricht und Aachen gelten. Für Fahrten von Belgischen Stationen aus nach Lille und Luxemburg werden nach diesen Informationen noch Lösungen gesucht.

Es ist zu wünschen, dass solche zwischenstaatlichen Lösungen auch für vergleichbare Fälle in anderen Regionen Europas gefunden werden.

4. RISIKEN UND EXPERIMENTE

Der Betreiber einer grenzüberschreitenden Verbindung muss selbst ein Risiko übernehmen, wenn keine Vereinbarung einer Subvention erreicht werden kann und der Betrieb nur in einem der beteiligten Länder subventioniert wird.

Wird der Zusatznutzen, der durch den Weiterbetrieb ins Nachbarland erzeugt wird, die zusätzlichen Betriebskosten und den gesamten Einführungsaufwand decken? Das Risiko wird zumindest überschaubarer, wenn hinter der Grenze eine größere Stadt erreicht wird.

In einem solchen Fall mag eine testweise Ausweitung des nationalen Angebots über die Grenze versucht werden. Die Verbindung könnte beispielsweise weniger häufig als der nationale Linienabschnitt bedient werden, doch sollten die Anforderungen der Fahrgäste noch erfüllt werden.

Solch eine Ausweitung muss zudem in beiden Ländern gut beworben und lange genug angeboten werden, so dass potentielle Fahrgäste ihre Fahrtgewohnheiten ändern. Die Britischen Erfahrungen – beispielsweise zwischen Norwich und Cambridge – zeigen, dass ein solcher Testverkehr mindestens zwei Jahre betrieben werden sollte. Erst nach drei Jahren steigt die Fahrgastzahl erfahrungsgemäß nicht mehr so stark an, wenn mehr als ein touristisches Bedürfnis bedient wird.

Wie auch immer der Fall gelagert ist, ein großer Kreis Beteiligter muss in die Entscheidungsfindung einbezogen werden. Nicht nur Betreiber und Infrastrukturunternehmen, sondern auch lokale Behörden, Firmen, Handelskammern, die Tourismusindustrie, Bildungseinrichtungen oder gemeinnützige Organisationen.

Untersuchungen über die Zahl der möglichen Fahrgäste und den Nutzen durch eine eventuelle Verkehrsverlagerung sind ebenso erforderlich wie die Ermittlung eines akzeptablen Fahrpreises.

Zusätzliche Möglichkeiten zur Nutzung von „Smartcards“ oder Guthabekarten können neben verkehrsmittelübergreifenden Flächenkarten nach Vorbild des Berlin-Brandenburg-Tickets den Nutzen für die Fahrgäste erhöhen.

In die richtige Richtung führt die gemeinsame Ausschreibung von grenzüberschreitenden Linien. Ein Beispiel hierfür ist die grenzüberschreitende Mandaubahn, welche mehrfach zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik wechselt. Als Ergebnis wird der Verkehr nun durch die Vogtlandbahn erbracht, die bereits Erfahrungen im grenzüberschreitenden Verkehr sowie ein Tschechisches Tochterunternehmen hat. Verschiedene bereits existierende kurze Verbindungen werden dabei zu einem durchgehenden Angebot von Seiffhennersdorf über Varnsdorf und Zittau bis Liberec verknüpft.

Egal wie das neue oder verbesserte Angebot aussieht – die Erfahrungen von regionalen Partnerschaften oder Linien-Komitees in verschiedenen Europäischen Ländern können zur Unterstützung hilfreich sein.

5. TECHNISCHE HERAUSFORDERUNGEN

Auch wenn die Marktforschung und die politischen Interessen einen neuen oder verbesserten grenzüberschreitenden Verkehr unterstützen, müssen oft noch technische Herausforderungen überwunden werden.

Auf elektrifizierten Strecken sind die unterschiedlichen Spannungen der Oberleitung das erste Problem, welches mit modernen Mehrsystemzügen inzwischen jedoch leicht zu bewältigen ist.

Das nächste Problem betrifft die unterschiedlichen Sicherheitssysteme. Dabei können für kurze Abschnitte Ausnahmen genehmigt werden – wie für die Belgischen Bahnen, um in die Niederlande bis Roosendaal und Maastricht fahren zu können.

Die Zulassungsverfahren („Homologation“) für ausländisches Rollmaterial ist für alle Länder zeitaufwändig, schwierig und teuer. Gerade für den kurzen grenzüberschreitenden Verkehr sollte eine kürzere kostengünstige Prozedur eingeführt werden.

Dazu sind einige hoffnungsvolle Zeichen zu erkennen: Am 22. Dezember 2008 unterzeichneten Belgische, Französische, Niederländische und Luxemburger Behörden eine Vereinbarung zur gegenseitigen Anerkennung der Zulassungen von Rollmaterial.

Am 19. Januar 2010 schloss das Deutsche Eisenbahnbundesamt (EBA) eine solche zur gegenseitigen Anerkennung mit seinen Belgischen und Luxemburger Gegenstücken. Das EBA hat solche Vereinbarungen bereits mit den Niederlanden, Frankreich, Österreich, Italien und der Schweiz, während eine solche derzeit mit Polen ausgehandelt wird.

SCHLUSSBEMERKUNG

In dieser Studie haben wir als Nutzer des öffentlichen Verkehrs versucht, Erfolge im grenzüberschreitenden Verkehr in Europa hervorzuheben. Jedoch werden auch Probleme aufgezeigt und Wege, wie einige davon angegangen werden können. Es ist unsere Hoffnung und unser Wunsch, dass diese Studie die Diskussion und Entwicklung in zahlreichen Grenzregionen voranbringen möge.

Alle Beteiligten haben ihre Rolle bei der Verbesserung von internationalen und grenzüberschreitenden Eisenbahn- und öffentlichen Verkehrsverbindungen in ganz Europa – die Europäische Kommission, das Europäische Parlament, nationale und regionale Regierungen, Betreiber, Infrastrukturunternehmen und – last but not least – die Fahrgastverbände.

Trevor Garrod
1. Oktober 2010

HINWEIS DES HERAUSGEBERS

Der Europäische Fahrgastverband (European Passengers' Federation / EPF) vereinigt über 30 Mitgliedsorganisationen in 19 Europäischen Ländern. Weitere Informationen – einschließlich der Grundsatzerklärung in 15 Sprachen – sind im Internet unter www.epf.eu erhältlich. Dort finden sich auch Links zu unseren Mitgliedsorganisationen.

EPF ist eine internationale Non-profit Organisation mit Sitz in Belgien,
H. Frère-Orbanlaan 570, 9000 Gent.

Als Vorsitzender von EPF habe ich diese Studie aus den Nachforschungen und Erfahrungen einer großen Zahl unserer Mitglieder entwickelt.

Trevor Garrod

DANKSAGUNG

Zu danken ist den zahlreichen engagierten Personen in den Mitgliedsverbänden des Europäischen Fahrgastverbandes (European Passengers' Federation / EPF) für die Hilfe bei der Übermittlung und Prüfung der Informationen für diese Studie.

Wir haben unser Bestes gegeben, einen aktuellen und präzisen Bericht zu erstellen, können dennoch leider nicht für dessen völlige Fehlerfreiheit garantieren. Einzelne Informationen könnten trotz all unserer Sorgfalt bereits bei Erscheinen veraltet sein.

Wir bedanken uns weiterhin für die Vorarbeiten im Bericht „Kansen voor Euregionale treinen“ der Flämischen Vereinigung TreinTramBus (Gent, 2009) und danken dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) für die Übersetzung der vorliegenden Studie aus dem Englischen.

Trevor Garrod
1. Oktober 2010