

Europas Eisenbahnnetz

Auf vielen Umwegen nach Rom

Von München nach Rom, ohne Umsteigen? Das war einmal. Europas Eisenbahngesellschaften fördern die Kleinstaaterei – zum Nachteil ihrer Fahrgäste.

von

Gerd Kolbe, Bonn

1.6.2015, 05:30 Uhr

Europas Eisenbahngesellschaften sind stolz auf ihre schnellen Verbindungen ins Ausland. Doch die Praxis zeigt, dass sie ihren Fokus verstärkt auf ertragreiche Inlandstrecken richten. Auch wenn die Zeiten vorbei sind, in denen Gastarbeiter-Züge aus dem Ruhrgebiet bis nach Neapel verkehrten: Vor 20 Jahren war es noch möglich, mit dem Zug von München nach Rom zu reisen, ohne nur einmal umsteigen zu müssen. Heute kann eine solche Fahrt schnell zum Abenteuer werden (siehe Kasten).

Schlechter Streckenzustand

Die Bahngesellschaften – staatliche und halbstaatliche – wollen die Passagiere möglichst lange auf dem eigenen Streckennetz befördern. Nicht nur Deutschland, auch Frankreich und Österreich sind Paradebeispiele dafür. Die Alpenrepublik hat ein Schnellverkehrssystem geschaffen, das Wettbewerb verspricht, ausländische Bahnkunden aber hauptsächlich verwirrt. Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) aber sind vor allem stolz auf ihren Hochgeschwindigkeitszug Rail-Jet, der die kürzesten Fahrzeiten zwischen Wien und den regionalen Metropolen verspricht. Er konkurriert mit dem ersten privaten Bahnunternehmen Österreichs, der Westbahn. Auch sie soll bald ins benachbarte Ausland fahren; nach Zürich, München, Frankfurt, Prag und Budapest. Zu ihren Eigentümern zählt die französische Staatsbahn SNCF.

Geworben wird mit niedrigen Fahrpreisen und Angeboten, die manchmal zu viel versprechen. So ist der deutsche Intercity-Express (ICE) im grenzüberschreitenden Verkehr immer noch günstiger. Fahrkarten anderer Anbieter werden bei der Westbahn nicht anerkannt. Ausserdem muss, wer in Österreich in einen Zug nach Wien steigt, Obacht geben, dass er nicht den Rest der Reise mit dem Tram zurücklegen muss. Die Westbahn fährt trotz der Eröffnung des neuen Hauptbahnhofs immer noch wie gewohnt zum ausserhalb des Stadtzentrums gelegenen Westbahnhof, jeder zweite Rail-Jet auch.

Fernbusse als Ersatz

Der grenzüberschreitende Schnellverkehr leidet unter dem oft miserablen Streckenzustand in Grenznähe. Auf dem Weg vom österreichischen Wels ins bayrische Vilshofen rumpelt der deutsche ICE über Gleise, die noch Tempo 120 zulassen. Die tschechische Bahnverwaltung hat begonnen, die eingleisige

Strecke von Eger zur deutschen Grenze bei Schirnding auf eine Geschwindigkeit von 120 km/h auszubauen. Nutzniesser werden Regionalzüge sein; ein Fernschnellzug verkehrt auf der Strecke von Nürnberg nach Prag schon lange nicht mehr. Diese Beobachtung lässt sich keineswegs nur bei Ländern längs des ehemaligen Eisernen Vorhangs machen. Auch Luxemburg ist nur noch mit Regionalexpress-Zügen ans deutsche Bahnnetz angeschlossen.

Dabei kam es nach der Öffnung der Grenzen zwischen Ost und West zunächst zu einer Eisenbahn-Renaissance. Sogar der Express «Vindobona», der über ein halbes Jahrhundert lang Berlin via Prag mit Wien verband, wurde aufgegeben, weil er in Österreich den Verkehr im stündlichen Takt gestört hätte. Ein Ersatz-Zug fährt von Prag an Wien vorbei über Bratislava nach Budapest. Im Dezember wurde die letzte Schnellzugverbindung, der EC Wawel von Hamburg über Berlin nach Wroclaw/Breslau, eingestellt – aus wirtschaftlichen Gründen, wie es in Polen hiess. Wundern konnte das nicht. Für die 350 Kilometer brauchte der Zug viereinhalb Stunden. Das schafften Dampflokomotiven schon 1905. Für die deutschen Partner völlig überraschend stellte Polen im März auch noch den durchgehenden Regionalzugverkehr von Dresden nach Wroclaw ein. Als Grund wurde eine Kürzung der Finanzmittel genannt. Die Schnellverbindung von Warschau über Wroclaw und Dresden nach Frankfurt am Main verschwand schon vor Jahren aus dem Fahrplan. Der Auf- und Ausbau des polnischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs beschränkt sich einstweilen auf die Nord-Süd-Achse. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember fahren italienische Pendolinos von Gdingen und Danzig über Warschau wahlweise nach Krakau und Gleiwitz, freilich noch nicht mit Spitzengeschwindigkeit, sondern mit Tempo 200. Ende des Jahres sollen auch Wroclaw und das östlich gelegene Rzeszow an das Hochgeschwindigkeitsnetz angeschlossen werden. Im Ost-West-Verkehr sind die Polen deshalb mehr denn je auf Fernbusse angewiesen, und sie nutzen diese reichlich.

Das östliche Nachbarland ist mit der Vorliebe für die Nord-Süd-Richtung nicht allein. Vor allem der ICE-Verkehr von Deutschland in die Schweiz, in die Niederlande und nach Belgien erfreut sich wachsenden Zuspruchs und steigender Rentabilität. Die Deutsche Bahn fährt schon seit Jahren bis nach Zürich und Interlaken, nach Amsterdam und Brüssel.

Unternehmen behindern sich

Schwieriger gestaltet sich der grenzüberschreitende Schnellverkehr nach Frankreich und Grossbritannien. Statt sich zu ergänzen, behindern sich die Bahnunternehmen gegenseitig. Thalys war anfangs ein Gemeinschaftsunternehmen der Bahnen Frankreichs, Belgiens, der Niederlande und Deutschlands. Dessen dunkelrote TGV-Züge verbanden Paris mit Brüssel, Amsterdam und Köln und schienen das Modell für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr schlechthin zu sein. Doch inzwischen ist die Deutsche Bahn (DB) aus der Genossenschaft ausgeschieden. Die offizielle Begründung lautet, das Thalys-Projekt sei für die Deutschen mit ihrem Zehn-Prozent-Anteil nicht wirtschaftlich. In Frankreich argwöhnte man nicht zu Unrecht, die DB wolle mit dem ICE am lukrativen Verkehr zwischen

Brüssel und Paris teilhaben.

Verbindung nach London

Den Anlass zu derlei Vermutungen bot die Ankündigung der DB, von Frankfurt über Köln und Brüssel durch den Ärmelkanaltunnel nach London zu fahren. Schon lange machen sich die französische SNCF und die DB das Leben schwer. Die Franzosen verteidigen ihr TGV-Monopol auf den Inlandstrecken, wissen aber, dass sie im Ernstfall am EU-Wettbewerbskommissar scheitern werden. Das Interesse der DB an einer Verbindung nach London ist unverändert, wie ein Sprecher des Unternehmens bestätigte. Die Genehmigung zur Fahrt durch den Ärmelkanaltunnel hat sie schon.

Nach Brüssel fährt der ICE bereits viermal täglich. Details kann man in Berlin allerdings erst nennen, wenn die Züge der Baureihe 407 auch in Doppeltraktion für Fahrten in Belgien und Nordfrankreich zugelassen werden. Schliesslich will man sicher sein, dass die Verbindung nach London auch wirtschaftlich ist. Zweifel sind angebracht.

Die SNCF hat unlängst die Trasse-Preise erhöht. In der Werbung heisst es schon heute, die Fahrt von Köln nach London werde nur vier Stunden dauern. Dies trifft aber nur für die Fahrt von der Insel auf den Kontinent zu. Die strengen britischen Sicherheitsvorschriften verlängern die Reise in der Gegenrichtung schon um fast eine Stunde. Wenn aber ohnehin alle Fahrgäste den Zug zur Personen- und Gepäckkontrolle verlassen müssen, könnte man genauso gut in Brüssel-Süd in den britisch-französischen Eurostar umsteigen.

Vorsicht, falscher Zug!

Die EU-weite Liberalisierung des Bahnverkehrs fördert den Wettbewerb. Sie hat das Reisen für die Fahrgäste aber nicht einfacher gemacht. Die DB verkauft für den Thalys keine Fahrscheine mehr, umgekehrt sind auch ihre Tickets in Thalys-Zügen nicht mehr gültig. Gegenüber dem Kölner Hauptbahnhof wurde eigens ein Thalys-Reisebüro eingerichtet. Wenn ein Thalys und ein Regionalexpress nach Aachen, wie es oft geschieht, in Köln am selben Bahnsteig stehen, wachen Bahnbedienstete darüber, dass Reisende nicht in den falschen Zug steigen. Es könnte sonst während der Fahrt böse finanzielle Überraschungen geben. Solches kann im süddeutschen Raum, wo die Bahngesellschaften derzeit noch friedlich kooperieren, nicht passieren. Sie fahren von Frankfurt oder Stuttgart aus über Saarbrücken oder Strassburg abwechselnd nach Paris und bald auch nach Marseille.

Werbung für das Flugzeug

Ko. · Wer mit dem Zug von München nach Rom fahren möchte, muss sich unter Umständen auf eine umtriebige Reise gefasst machen. So schlägt die Deutsche Bahn ihren Kunden auf ihrer Website etwa vor, die Reise noch vor Mitternacht anzutreten, um Rom am darauffolgenden Tag nach 15 Stunden zu erreichen. Empfohlen wird die Fahrt mit einem ICE von München nach Karlsruhe. Nach einer Stunde Wartezeit reist man mit einem Intercity nach Basel weiter, anschliessend nach Bern, wo ein Zug nach Brig wartet. Dort steigt man in einen Eurocity von Genf nach Mailand. Der italienische Eurostar schafft es in drei Stunden nach Rom.

Freilich ist die Ewige Stadt von München aus auch schneller, nämlich in zehn Stunden, zu erreichen – vorausgesetzt, man fährt erst nach Bologna und steigt dort nach einer Stunde Wartezeit in den Eurostar. Kann die Werbung für den Flugverkehr deutlicher ausfallen? Selbst im dichtesten Ferienreiseverkehr dürfte die Fahrt mit dem eigenen Auto zwar nervtötend sein, doch vergleichsweise schneller zum Ziel führen. Auch nach Mailand oder an die ligurische Küste gibt es von München aus längst keine direkte Verbindung mehr. Allenfalls Venedig ist noch ohne Zug-Wechsel zu erreichen.

Für Österreich war es indes stets wichtig, eine durchgehende Verbindung von Nordtirol durchs italienische Südtirol nach Osttirol zu bekommen. Doch auch dies ist ohne Umsteigen nicht mehr möglich – es sei denn, man geht auf das Angebot der ÖBB ein, die Strecke zwischen Innsbruck und Lienz mit dem Bus zurückzulegen. Dieser fährt über den Brenner und durch Eisack- und Pustertal ohne einen einzigen Halt auf Südtiroler Gebiet. Mit knapp drei Stunden Fahrzeit ist das die schnellste Verbindung. Man fühlt sich indes an die Spannungen zwischen Österreich und Italien erinnert, bevor Südtirol einen Sonderstatus erhielt. Damals fuhr ein «Korridor-Zug» mit verschlossenen Türen von Innsbruck nach Lienz.