

# **Deutsch-slowakische Betrachtungen zur „Europäischen Woche der Mobilität“ 2017**

VON

Martin PAVLÍK

---

Vom 16.-22. September fand dieses Jahr die „Europäische Woche der Mobilität“ statt, die traditionell im Zeichen der nachhaltigen, umweltfreundlichen und wirtschaftlichen Mobilität steht. Sie haben von dieser im Jahre 2002 von der EU-Kommission initiierten Woche noch nie gehört?

Ganz anders als in Deutschland – wo man im Rahmen solcher europäischer Aktionen keine flächendeckenden Maßnahmen kennt – sieht die Situation bei unseren ostmitteleuropäischen Nachbarn aus: Zum Beispiel in der Slowakischen Republik, die mit 5,5 Millionen Einwohnern etwa so groß wie Hessen ist. Zunächst würde man die Slowakei auf der Seite der „Autoländer“ verorten: Nirgends auf der Welt werden mehr PKW pro Kopf produziert als in diesem Landstrich zwischen Donau und Tatra, der seit 2004 der EU und seit 2009 der EURO-Zone angehört. Gerade deshalb bietet sich ein Blick auf die grundlegende Situation des schienengebundenen Verkehrs an.

Wer die Hauptstadt Bratislava, das westliche „Einfallstor“ des Landes mit seinen knapp 450.000 Einwohnern, betritt, wird seit einigen Jahren vom Autoverkehr regelrecht „überrollt“. Seit der demokratischen Revolution des Jahres 1989 stieg die Zulassung von PKW in Bratislava exponentiell an, ebenso parallel seit etwa zehn Jahren der internationale Flugverkehr. Ein eigenes Auto – und mag man auch auf dem Weg zur Arbeit noch so lange im Stau stehen – stellt das wichtigste Statussymbol dar. Je größer desto besser. Prozesse, die wir freilich auch aus Deutschland und aus der „autogerechten Stadt“ kennen.

Die postkommunistischen EU-Länder haben ein umfangreiches Netz an Massenverkehrsmitteln und Eisenbahninfrastruktur geerbt, welches aktuell wichtiger denn je ist, wenn man die Kerngedanken der Europäischen Woche der Mobilität fokussiert. Um auf die Vorzüge dieses Systems hinzuweisen, galten sämtliche in der EU ausgestellten Führerscheine während besagter Aktionswoche als Gesamtnetzfahrkarten im ÖPNV der slowakischen Hauptstadt.

Auch die staatseigene Eisenbahngesellschaft ŽSSK bot ein aus deutscher Sicht geradezu atemberaubendes Aktionsangebot an: So wurden alle Fahrscheine für Regionalzüge mit pauschalem 50%-Rabatt angeboten, was zur Ausgabe von 150.000 solcher Tickets führte.

Überhaupt staunt der deutsche Fahrgast, was alles in Ländern mit nach wie vor stark eingeschränktem finanziellem Spielraum möglich ist, wenn man nur *will*. Im Tagesfernverkehr gehören in allen Ländern östlich von Salzburg heutige Komfortmerkmale wie WLAN und Steckdosen schon seit Jahren zum Alltag, während sich Deutschland rühmt, seit nunmehr knapp einem Jahr kostenloses WLAN im ICE anbieten zu können (wann kommt es im IC/EC?). Doch Fahrgäste wünschen in Ostmitteleuropa prioritär neben diesen weichen Komfortfaktoren vor allem die „klassischen“ Dienstleistungen der Eisenbahn: ein sauberes Abteil, Platz für Gepäck, eine attraktive Zug-Gastronomie, ein transparentes Tarifsystem und jüngst im stark steigenden Segment des Fahrradtourismus eine unkomplizierte Fahrradmitnahme.



Seit jeher gehören beispielsweise Gepäckwagen im slowakischen Fernverkehr zur Selbstverständlichkeit. Dass diese Bauart auch im Modernisierungsprogramm der letzten Jahre ihren festen Platz hatte und nicht etwa ausgemustert wurde, zeigt, dass die ŽSSK wieder an bewährten Konzepten festhalten will. Neben einer großen Ladeklappe für das Einladen von Fahrrädern und Sperrgepäck befinden sich in diesen Wagen auch die Rollstuhlplätze und das Dienstabteil des Zugpersonals. Im Winter dienen die Wagen überwiegend der Beförderung von Skiausrüstung für jene, die in der Hohen Tatra ihre alpinen Hobbys ausüben. Die neben dem Gepäckteil gelegenen Abteile sind als Familienabteile bzw. für allein

reisende Damen reserviert. Die „schutzwürdigsten“ Fahrgäste finden also in unmittelbarer Nähe zum diensthabenden Personal Platz – übrigens ein Grund, warum jedes Kind in der Slowakei weiß, wo man im Ernstfall das Dienstabteil des Zugführers finden kann. Abteilwagen, in denen sich Reisende ungestört unterhalten können, ohne dass 60 andere Personen

zu unfreiwilligen Zuhörern werden, Kinder toben oder spielen können und auch mal die Möglichkeit besteht, die Augen zuzumachen und das Licht auf Halbbeleuchtung zu schalten, gehören in der Slowakei zum Standard. Im Fernverkehr kommen auch Großraumwagen zum Einsatz, jedoch wahrt man die Balance zwischen den beiden Wagenkategorien, während in anderen Ländern zuweilen bei jedem „Redesign“ eines Premiumprodukts auch noch die letzten Abteile rückgebaut werden und ausschließlich Großraum angeboten wird.



Interessanterweise steigt in Westeuropa parallel zur Abschaffung des Abteils die Nachfrage nach den Großraumplätzen im Bereich „*Ruhezone*“ stetig an. Anhand der graphischen Reservierungsübersichten der einschlägigen Buchungsportale springt dies bei vielen Zügen rein optisch unweigerlich ins Auge.

In allen slowakischen Schnellzügen und IC auf der Hauptstrecke Bratislava-Košice gehören Vollspeisewagen zum Standard, im durch die Slowakei führenden internationalen EC-Verkehr sowieso. Auch diese Fahrzeuge, die zumeist aus ex-DDR-Produktion stammen (Bautzen/Görlitz), wurden in den letzten Jahren umfassend modernisiert und entsprechen zeitgemäßen Anforderungen. „Frisches“ Kochen ist trotz Modernisierung nach wie vor eine Selbstverständlichkeit. Aufgrund der wenigen Tunnelstrecken unterliegt der Betrieb in der Slowakei allerdings nicht den einschlägigen Beschränkungen wie in Deutschland, so dass deutsche Gäste im Speisewagen zuweilen nicht schlecht staunen, wenn man nach der Bestellung seines Schnitzels im Hintergrund Klopferäusche und das Brutzeln auf der Herdplatte hört. Die Auslastung der Wagen ist durchgehend hoch – Preis und Qualität stehen in vernünftigem Verhältnis zueinander.



Die einzigen langlaufenden Fernzüge, in denen keine Speisewagen mitgeführt werden, sind die aus Schlaf- und Liegewagen bestehenden Züge des Nacht- und Autoreisezugverkehrs. So betreibt die ŽSSK neben internationalen Kurswagenverbindungen z.B. nach Prag, Cheb, Warschau, Krakau und Kiev auch nationale Nachtzüge, so etwa zwei nahezu parallel ab Bratislava (via Poprad-Tatry bzw. Zvolen) verkehrende Züge nach Košice bzw. weiter bis an die ukrainische Grenze nach Humenné. Auch der private tschechische Anbieter *RegioJet* fährt zwischen Prag und Košice täglich mit Schlaf- und Liegewagen. Prag, Bratislava, Poprad, Košice und Humenné verfügen zudem über Autozugterminals, an denen PKW, Motorräder und Quads verladen werden können. Ende September konnte die ŽSSK für das Fahrplanjahr 2017 einen erneuten Passagierrekord in diesem Geschäftssegment vermelden: So erfreut sich insbesondere der Autotransport stark steigender Beliebtheit bei den Reisenden. Im nachfragestärksten und bis auf Weihnachten und Neujahr täglich verkehrenden Autozug Košice-Poprad-Prag konnten Auslastungen bei den Autotransportwagen von 80% verzeichnet werden, wobei der Zuwachs auf der Linie im Vergleich zum Vorjahr mit 12,5% angegeben wird. Auf der innerslowakischen Relation Humenné-Bratislava wurden 30% Zuwachs im Bereich Autotransport verbucht. Insgesamt wurden in der Slowakei auf diese Weise laut einer Pressemitteilung der ŽSSK vom 26. September über 13.000 Fahrzeuge im aktuellen Fahrplanjahr klimaschonend befördert. Perspektivisch wird die Durchbindung aller nationalen Nachtlinien nach Wien geprüft, um hier für die Reisenden weitere Anschlussmöglichkeiten ins europäische Ausland zu schaffen. Am 2014 eröffneten neuen Wiener Hauptbahnhof stünde hierfür ein leistungsfähiges ÖBB-Overladeterminale bereit. Modernisierung, Investition und internationale Verknüpfung von bestehenden traditionellen Angeboten werden vom Fahrgast nachweislich honoriert.



Zeitgleich zu solchen dynamischen Entwicklungen hat etwa die Deutsche Bahn im Dezember 2016 ihre letzten verbliebenen Auto- und Nachtzüge eingestellt, welche teilweise von der ÖBB oder privaten mittelständischen Anbietern wie der MSM-Gruppe aus Köln oder dem Nürnberger Unternehmen BTE-BahnTouristikExpress erfolgreich (weiter-)betrieben werden.



Vom Rückzug der DB aus dem Segment Nachtreiseverkehr profitierte paradoxerweise die slowakische ŽSSK, die beispielsweise nun freigewordene rollstuhlgerechte Liegewagen aus Deutschland erworben und das Interieur innerhalb kürzester Zeit umfangreich modernisiert hat. Die Fahrzeuge wurden dann stolz der Öffentlichkeit präsentiert.



Überhaupt hat das Management keinerlei „Berührungängste“ mit Nachtzügen, während in vielen westeuropäischen Ländern die Verantwortlichen für den Eisenbahnverkehr zuweilen nicht einmal mehr den Unterschied zwischen einem Schlaf- und einem Liegewagen kennen. Ein „Hotelzug“ kann eben naturgemäß keine ausschließlich aus *Sitzwagen* bestehende Zuggarnitur sein, in der sich Fahrgäste (etwa beim Sturmtief „Xavier“ in Norddeutschland) nachts „aufhalten“ können, wenn man aufgrund von Streckensperrungen irgendwo „strandet“...

„Stranden“ konnte man nach dem demokratischen Umbruch von 1989 freilich auch auf so mancher Nebenbahn in der Slowakei. Nach den finanziell schwierigen 1990er Jahren mit zahlreichen Streckenstilllegungen und einer Ausdünnung des Fahrplanangebotes im ländlichen Raum, geht die Slowakei im Bereich der Nebenbahnen neuerdings einen völlig neuen Weg. So wurde nach 14 Jahren Stillstand auf der Kursbuchstrecke 112 (Zohor - Plavecký Štvrtok) nordwestlich der Hauptstadt im Grenzgebiet zu Österreich, der Verkehr im April 2017 wieder aufgenommen. Die insbesondere für den Fahrradtourismus reizvolle Strecke wird am Wochenende von speziell umgebauten Triebwagen bedient, die eine stark vergrößerte Fläche für Fahrräder aufweisen. Bereits an den ersten Verkehrstagen wurden die Kapazitätsgrenzen erreicht, so dass eine Ausweitung des Verkehrsangebotes geprüft wird.

Eine weitere kleine Sensation war im Sommer 2017 die Reaktivierung des grenzüberschreitenden Verkehrs vom im Nordosten gelegenen Grenzort Medzilaborce ins polnische Łupków auf der Kursbuchstrecke 191. Die auch hier mehrheitlich dem Tourismus dienenden Züge sind bis ins polnische Sanok und Rzeszów durchgebunden, nachdem zuvor fast zehn Jahre Stillstand herrschte. Vorerst nur in den Sommermonaten verkehrend wird auch hier eine Angebotssteigerung erwägt.

Abschließend sei noch ein Wort zum Tarifsystem erlaubt. Aufgrund jüngster politischer Reformen im Eisenbahnwesen reist heute ein Drittel aller Reisenden (27 von insgesamt 66 Millionen pro Jahr) kostenlos. Dies betrifft alle Kinder sowie Studenten bis 26 Jahre und Rentner, die nach einer entsprechenden Registrierung einen Ausweis erhalten, mit welchem an den Schaltern Nullpreisfahrkarten gezogen werden können. Anders als im Regional- sind im Fernverkehr feste Kontingente definiert, wie viele Plätze innerhalb dieses Systems, das neben slowakischen Staatsbürgern auch allen EU-Bürgern offen steht, kostenlos vergeben werden. Für den „normalen“ Vielfahrer besteht die Möglichkeit, mit Ermäßigungskarten analog der deutschen BahnCard den Fahrpreis entsprechend zu reduzieren.

Den Normalpreis kann in der Slowakei übrigens jedermann schnell, einfach und verbindlich anhand einer Kilometertabelle im Kursbuch feststellen, wie es auch in Deutschland über Jahrzehnte hinweg üblich war. Der Autor gewinnt nach jahrelanger Beobachtung des „Tarif-

chaos“ in Deutschland zunehmend die Überzeugung, dass eine Preistabelle im Kursbuch gegenüber dem Hin- und Herjonglieren mit Begriffen, Preisstufen und geheim gehaltenen Sparpreiskontingenten das „fortschrittlichere“ und transparentere System darstellt.

Zusammenfassend lässt sich anhand der Slowakei zeigen, dass trotz der starken Stellung des Systems „Auto“ im Bewusstsein der Bevölkerung und in der volkswirtschaftlichen Bilanz ein Eisenbahnsystem funktionieren kann, welches das Potential hat, auch in Zukunft ein modernes und ökologisch nachhaltiges Rückgrat zu sein. Die konsequente Orientierung an den Wünschen der Kunden zeigt, dass ein ganzheitlich attraktives und transparent tarifiertes Angebot im Tag- **und** Nachtverkehr möglich ist und vom Fahrgast angenommen wird. Unverzichtbare Bestandteile eines solchen Systems sind eine einfache Zugänglichkeit, verständliche Tarifstrukturen, qualitative Verlässlichkeit und ein Angebot, das nicht nur die Magistralen bedient, sondern auch in der Fläche präsent ist. Die Slowakei bemüht sich trotz begrenzter finanzieller Spielräume in allen Punkten, diesen Weg konsequent weiterzugehen. Dabei verstehen viele Slowaken Stichwörter wie Gepäckabteil, Speisewagen, Kursbuch und Fahrkartenschalter nicht als Teil einer mutmaßlich rückständigen „Eisenbahnnostalgie“, sondern als unverzichtbare Elemente eines Mobilitätssystems, welches seine Vorteile und Alleinstellungsmerkmale im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern in den nächsten Jahren viel stärker und konsequenter ausspielen muss.

(Der Autor ist Osteuropahistoriker und Zugführer)

Fotos: Martin Pavlík (S. 2, 3, 4); ŽSSK/Wagon Service Travel (S. 5)