

## Tarif im Grenzverkehr

# Am Schlagbaum abkassiert

## Bilaterale Lösungen vereinigen Europa

➤ Drastische Preiserhöhungen für Bahnfahrten über die deutsch-tschechische und deutsch-polnische Grenze lenken den Blick auf ein altes Problem: Bahnfahrten über die Grenze ist oft sündhaft teuer. Doch es gibt Wege, den hohen Preisen zu entgehen, und es gibt an manchen Grenzen Bahntarife, die Europa vereinigen. Die Politik ist gefordert – die ehemaligen Staatsbahnen schaffen kein geeintes Europa.

### ■ Abkassiert in Tschechien

**B**ekanntlich ist das Zugangebot zwischen Deutschland und den EU-Beitrittskandidaten Polen und Tschechien nicht besonders gut. Begründet wird das immer mit der geringen Nachfrage, vor allem im grenzüberschreitenden Regionalverkehr.

Das Währungsgefälle zwischen Deutschland und den Nachbarstaaten ist immer noch groß – so groß, dass viele Waren und Dienstleistungen jenseits der Grenze spottbillig sind. Die Eisenbahnen können die Tarife schon im Inland kaum auf das Maß erhöhen, das nötig wäre, damit sie auf ihre Kosten kommen.

Zu Zeiten der sozialistischen Staatswirtschaft wurde dem Währungsgefälle dadurch abgeholfen, dass Fahrkarten für Westbesucher oft nur gegen Devisen zu haben waren. In Tschechien hat sich daran im Prinzip nichts geändert: Beim Kauf eines Fahrscheins für eine tschechische Strecke bei einer ausländischen Eisenbahn kommt ein um bis zu 300 Prozent höherer Tarif als in Tschechien üblich zur Anwendung.

Viele Reisende bezahlen daher ihre Fahrkarten erst hinter der Grenze in Kronen. Eine österreichische Internetseite empfiehlt ausdrücklich den Kauf beim tschechischen Schaffner und

gibt detaillierte Tipps. Dort wird auch vorgerechnet, dass eine Fahrkarte von Wien nach Prag zum normalen Tarif 76 Euro kostet, während getrennte Fahrscheine nur 44 Euro kosten.

Die Tschechischen Bahnen (ČD) haben ihr Zugpersonal angewiesen, von jedem Reisenden, der aus dem Ausland kommt und für den grenzüberschreitenden Streckenabschnitt bzw. für die Fahrt ab dem Grenzpunkt einen Fahrausweis im Zug lösen will, die Schwarzfahrergebühr von 400 Kč (umgerechnet etwa 13 Euro) zu kassieren. Das gilt unabhängig davon, ob er sich unaufgefordert beim Zugpersonal meldet, und unabhängig davon, ob er vor Antritt der Fahrt überhaupt die Möglichkeit zum Kauf einer Fahrkarte hatte. Eine Ausnahme gibt es nur für Reisende, die erst auf dem Grenzbahnhof einsteigen, wenn dort die Fahrkartenausgabe geschlossen war.

Auf längeren Strecken ist es mitunter billiger, selbst diese Strafgebühr in Kauf zu nehmen, als die Fahrkarte für die ganze Strecke am Schalter zu lösen. Noch billiger ist es aber, die Fahrkarte bis Deutschland bis zum ersten Haltebahnhof in der Tschechischen Republik zu kaufen. Dann erhält man für die restliche tschechische Strecke problemlos einen Fahrausweis beim tschechischen Zugpersonal – gegen eine Nachlösegebühr von 20 Kronen (etwa 0,65 €). Das Nachsehen haben nur solche Reisende, die in der Tschechischen Republik nur eine kurze Strecke zurücklegen wollen und vor Fahrtantritt keine Möglichkeit zum Fahrscheinkauf haben. In Deutschland ist der Erwerb internationaler Fahrausweise bekanntlich nicht mehr ganz so einfach, denn auf vielen Bahnhöfen wurden die Fahrkartenausgaben geschlossen oder deren Öffnungszeiten stark eingeschränkt. Und an den Automaten bekommt man nun einmal nur Fahrkarten für Bahnhöfe in Deutschland oder allenfalls bis zum Grenzpunkt. Auch wer



*Vogtlandbahn in Kraslice: ein preiswerter Fahrschein genügt, um die Innenstadt von Zwickau zu erreichen.*

versucht, bereits beim deutschen Zugpersonal den benötigten Fahrausweis zu bekommen, hat schlechte Karten, denn dort erhält er ebenfalls nur einen Fahrausweis bis zum Grenzpunkt.

### ■ Die DB kassiert mit

**B**ei so viel Böswilligkeit wollte auch die Deutsche Bahn (DB) nicht nachstehen und schaffte zum 16. Juni 2002 die Regelung ab, dass die IC-/EC-Züge auf dem Abschnitt Bad Schandau – Schöna Grenze (10 km) ohne Zuschlag benutzbar sind. Montags bis freitags handelt es sich dabei um das einzige Zugangebot zwischen Bad Schandau und Decín. Der Verkehrsverbund Oberelbe wurde über diese „Änderung“ nicht informiert, sodass in dessen Fahrplanheft, gültig ab 16. 6. 2002, die IC-/EC-Züge zwischen Bad Schandau und Děčín nach wie vor als zuschlagfrei gekennzeichnet sind. Jedoch weisen großflächige Aushänge auf dem Bahnhof Bad Schandau auf diese Willkürmaßnahme hin.

### ■ Abkassiert in Polen

Die Polnischen Staatsbahnen (PKP) erhöhten vor fast zwei Jahren für grenzüberschreitende Fahrten den Mindestpreis fast auf das Zehnfache. Für Fahrten über große Entfernungen betrug die Erhöhung dagegen „nur“ 30–40 Prozent.

Auf Proteste gegen die überhöhten Preise zwischen Görlitz und Zgorzelec (Görlitz-Moys) bei den PKP, der DB und beim Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit (SMWA) gab es von polnischer Seite überhaupt keine Antwort, die DB verwies darauf, dass die Preise lediglich für den polnischen Streckenanteil (1 km), aber nicht für den deutschen so hoch sind, und das SMWA sah keinen Handlungsbedarf, da es ja für die Hin- und Rückfahrt innerhalb von vier Tagen eine Ermäßigung von etwa 45 Prozent gibt.

Selbst mit dieser Ermäßigung ergibt sich jedoch ein Kilometerpreis von 0,58–1,30 Euro, was immer noch viel zu teuer ist. Nach den praktischen Erfahrungen der Fahrgäste genügt es häufig nicht, am Fahrkartenschalter eine Fahrkarte für Hin- und Rückfahrt zu verlangen. Um auf der sicheren Seite zu sein, muss man das DB-Personal ausdrücklich darauf hinweisen, dass es die Ermäßigung gibt, um sie überhaupt zu bekommen. Außerdem macht – auch wegen des miserablen Zugangebots von vier Zugpaaren am Tag – für die meisten Reisenden die Hin- und Rückfahrt mit dem Zug keinen Sinn. Vor der Preiserhöhung nutzten häufig Reisende von Bautzen, Löbau und Görlitz die Züge bis Zgorzelec miasto, um den Rückweg zum Bahnhof Görlitz zum Teil zu Fuß und zum Teil mit dem Stadtbus und/oder der Straßenbahn zu bewältigen. So konnte man die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gut mit verschiedenen Einkäufen in Polen und Deutschland verbinden. Bei den jetzigen Fahrpreisen macht das niemand mehr (siehe hierzu Tabelle unten).

### ■ Preise nicht akzeptabel

Ein Blick auf die Fahrpreise zeigt, dass die Preise selbst für deutsche Verhältnisse völlig inakzeptabel sind. Für Tschechen und Polen mit ihren geringen Einkommen sind sie absolut unerschwinglich. Wen wundert es da noch, dass die Straßengrenzübergänge – zumindest an bestimmten Tagen – überlastet sind, während die wenigen grenzüberschreitenden Züge allenfalls mäßig besetzt sind?

### ■ Bilaterale Lösungen sind möglich

Das Problem unzumutbarer Preise im grenzüberschreitenden Verkehr ist kein Einzelfall. Überall, wo die ehemaligen Staatsbahnen über die Grenze fahren, wenden sie internationale

TARIFSTAND 1.10.2002	Entfernung in km		Preis in Euro	Preis per km in Euro
○ Königstein (Sächs. Schweiz) – Děčín hl.n. (S → EC)	26	Fahrkartenausgabe in Königstein geschlossen, in Bad Schandau Zeit zum Lösen eines Fahrausweises	8,70*	0,33
○ Königstein (Sächs. Schweiz) – Děčín hl.n. (S → EC)	26	Fahrkartenausgabe in Königstein geschlossen, in Bad Schandau keine Zeit zum Lösen eines Fahrausweises (verspätete S-Bahn)	19,20**	0,74
○ Görlitz – Zgorzelec (IR / D)	2	Einfache Fahrt Hin- und Rückfahrt innerhalb von 4 Tagen	4,60 5,20	2,30 1,30

\* *Verbundfahrausweis Königstein – Bad Schandau (1 Zone) + Normaltarif DB Bad Schandau – Schöna Grenze + IC-/EC-Zuschlag DB + Auslandstarif ČD Schöna Grenze – Děčín. Das Lösen eines Fahrausweises bis zum Grenzpunkt ist an den Automaten, die im Bereich des Verkehrsverbundes Oberelbe aufgestellt sind, nicht möglich. Daher muss für die Fahrt von Königstein bis Bad Schandau ein separater Fahrausweis zum Verbundtarif gelöst werden.*

\*\* *Verbundfahrausweis Königstein – Bad Schandau + IC-/EC-Zuschlag DB + Inlandstarif ČD Schöna Grenze – Děčín + Schwarzfahrergebühr ČD. Nach unseren Beobachtungen ist entweder ČD- oder DB-Personal im*

*Zug, wobei jeder den Fahrpreis nur für seinen Streckenanteil erhebt. Wir sind von dem Fall ausgegangen, dass ein Reisender, für dessen S-Bahn in Königstein eine Verspätung von 15 Minuten angekündigt wurde (planmäßige Übergangszeit in Bad Schandau ist 17 Minuten), dort bereits den IC-/EC-Zuschlag für die Fahrt von Bad Schandau bis Schöna Grenze am Automaten gelöst hat, um wenigstens dafür keine Nachlösegebühr beim DB-Personal zahlen zu müssen. Da er jedoch im EuroCity ČD-Personal vorfindet, nützt ihm das überhaupt nichts. Vielmehr muss er für die Fahrt von Schöna Grenze bis Děčín die Schwarzfahrergebühr in Höhe von 400 Kronen bezahlen.*



Foto: Engel



Foto: Riedle



Foto: Engel

*oben links: Europa wächst zusammen: Triebwagen der Vogtlandbahn in tschechischen Cheb auf der Durchreise von Sachsen nach Bayern. Der Egro-Net-Tarif macht Reisen einfach und preiswert. Wo hingegen Züge der Staatsbahnen über die Grenze fahren, wird oft abkassiert.*

*oben rechts: Der „Seehas“: Seit 1994 grenzüberschreitender Regionalverkehr mit grenzüberschreitendem Tagesticket über die deutsch-schweizerische Grenze.*

*unten links: Verkehrsverbund über die Grenze: deutscher Triebwagen im niederländischen Enschede.*

Verträge an, die aus der Zeit stammen, als an der Grenze noch die Dampflok gewechselt wurden. Wo Unternehmen grenzüberschreitend tätig werden oder die Politik das vereinigte Europa entdeckt, gibt es bereits Lösungen für den Grenzverkehr.

Auch im Verkehr mit Tschechien gibt es bereits solche Angebote. Beispielsweise kann man mit dem „Schönes-Wochenende-Ticket“ angrenzende tschechische Bahnlinien befahren – nur eben nicht dort, wo die so genannten „internationalen“ Züge des Fernverkehrs unterwegs sind.

**A**uch im EgroNet gibt es nicht nur durchgehende Fahrkarten, soweit man in der Vogtlandbahn sitzen bleibt, sondern auch das EgroTicket, mit dem man ganz einfach vom Vogtland durch das tschechische Eger nach Bayern fahren kann. Es gilt in den Nahverkehrszügen der vier beteiligten Eisenbahnen: DB, ČD, Vogtlandbahn und VIAMONT sowie auf den deutschen und tschechischen Bus- und Straßenbahnlinien innerhalb des EgroNets.

Zwei ähnliche Tickets gibt es im Raum Aachen und Saarbrücken:

Das Euregio-Ticket ist gültig in der Stadt Aachen und in den Kreisen Aachen, Düren, Heinsberg und Euskirchen, in der niederländischen Provinz Limburg und den belgischen Provinzen Lüttich und Limburg sowie der deutschsprachigen Gemeinschaft um Eupen.

Das Saar-Lor-Lux-Ticket ist eine gemeinsame Initiative des Saarlandes, der Region Lothringen, Luxemburgs, der französi-

schen Eisenbahn SNCF, der luxemburgischen Eisenbahn CFL und der Deutschen Bahn DB Regio. Das Saar-Lor-Lux-Ticket wird als „internationales Schönes-Wochenende-Ticket“ bezeichnet und kostet für die erste Person 17 Euro, für die zweite bis fünfte Person je 8,50 Euro.

Das Vorbild für solche grenzüberschreitenden Tageskarten wurde mit der Einführung des „Seehas“ erfunden, der seit 1994 von Weinfelden in der Schweiz über Konstanz bis Engen über die Grenze führt. Heute ist das Ticket als „Euregio-Karte“ rund um den Bodensee gültig. Auch im Außerfern gibt es durchgehende Tarife (siehe S. 39ff in diesem Heft).

Anderenorts wurden Verkehrsverbünde über die Grenze erweitert: Das französische Wissembourg und das niederländische Enschede sind mit deutschen Verbundfahrausweisen zu erreichen, und ins niederländische Venlo gelangt man mit einem Zuschlag zum Fahrschein des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr.

Doch in den meisten Fällen waren Politiker, regionale Verkehrsverbünde oder regionale Unternehmen die Vorreiter der Vereinigung Europas. Allein haben es die ehemaligen Staatsbahnen nirgends geschafft, die Grenzen zu öffnen – die Politik muss ihnen Dampf machen.

*(pb-md)*



Informationen für Reisen nach Tschechien:  
<http://www.unet.univie.ac.at/~a0008954/cr-nemecko.htm>