

# **Die Personenbeförderung mit der Bahn in Ungarn von der Monarchie bis zum XXI. Jahrhundert**

***Imre PERGER***

Übersetzung: Zoltán GYŐR  
**MÁV-START AG**  
Pressburg, 24.09.2009



**Ungarischer Verkehrsclub**

## A MAGYAR KIRÁLYSÁG VASÚTHÁLÓZATÁNAK ÁTNÉZETI TÉRKÉPE

Készítette:  
Balla László - 2009  
www.vasut.hu www.vasut.tk www.vasut.info



## ***Das Zonentarifsystem von Gábor Baross***

- q Zonentarifsystem von Gábor Baross 01.08.1889 – 1912
- q „Ich möchte, dass die gnädige Frau aus Kronstadt nach Budapest kommt, um Hut zu kaufen.“
- q große Ermäßigungen für den Nachbarnverkehr bzw. Reisen über 225 Km
- q die Tarif der ersten bzw. zweiten Stationen statt 0,7/0,9 Ft nur 0,1 /0,15 Ft.
- q im Falle von durchschnittlichen Entfernungen: - 30 – 50 % Ermässigung, Budapest – Fiume: statt 27,8, nur 5,8 Ft.
- q Schnittpunkt Budapest und Danube: bis Wien es kostet doppelt so viel von Ostungarn, wie bis Budapest!
- q die Zahl der Passagiere erhöhte sich von 9,056 Mio. (1889) auf 28, 628 Mio. (1912), um 215 %
- q die Einnahmen stiegen von 14,112 auf 19, 685 Mio., um 40%.
- q die Zahl der Passagiere stieg im Falle von Reisen unter 25 km von 1,2 Mio. auf 12 Mio. , über 225 km von 163 Tausend auf 657 Tausend
- q bis 1908 wurde der Eisenbahnbetrieb wirtschaftlich



# Die Tarifentabelle für Personenzüge des Baross – Gábor – Zonentarifsystems

Strecke		I.	II.	III.
		Wagenklasse, Ft		
		<b>Nachbarnverkehr</b>		
1		0,30	0,15	0,10
2		0,40	0,22	0,15
		<b>Fernverkehr</b>		
1-25	I.	0,50	0,40	0,25
26-40	II.	1,00	0,80	0,50
41-55	III.	1,50	1,20	0,75
56-70	IV.	2,00	1,60	1,00
71-85	V.	2,50	2,00	1,25
86-100	VI.	3,00	2,40	1,50
101-115	VII.	3,50	2,80	1,75
116-130	VIII.	4,00	3,20	2,00
131-145	IX.	4,50	3,60	2,25
146-160	X.	5,00	4,00	2,50
161-175	XI.	5,50	4,40	2,75
176-200	XII.	6,00	4,80	3,00
201-225	XIII.	7,00	5,30	3,50

## Die ungarische Bahn im Jahre 1900

	<b>MÁV</b>	<b>Privatbahnen im MÁV- Betrieb</b>	<b>Privatbahnen im eigenen Betrieb</b>	<b>Instgesamt</b>
Lokomotive	2 417	53	447	2 917
Personenwagen	4 615	137	978	5 730
Güterwagen	61 385	934	10 194	72 513
Streckenlänge	7 910	6 411	2 960	17 281
Passagierzahl (1000)	35 206	14 824	14 382	64 412
Personenkm (1000)	1 628 117	329 857	362 122	2 320 096
Einnahmen (1000 Kr)	203 703	28 825	42 789	275 317
Ausgaben (1000 Kr)	112 339	13 613	23 382	149 334
Profit (1000 Kr)	91 364	15212	19 407	125 953

## Die ungarische Bahn im Jahre 1900

	MÁV	Privatbahnen im MÁV- Betrieb	Privatbahnen im eigenen Betrieb	Instgesamt
Lokomotive	2 417	53	447	2 917
Personenwagen	4 615	137	978	5 730
Güterwagen	61 385	934	10 194	72 513
Streckenlänge	7 910	6 411	2 960	17 281
Passagierzahl (1000)	35 206	14 824	14 382	64 412
Personenkm (1000)	1 628 117	329 857	362 122	2 320 096
Einnahmen (1000 Kr)	203 703	28 825	42 789	275 317
Ausgaben (1000 Kr)	112 339	13 613	23 382	149 334
Profit (1000 Kr)	91 364	15212	19 407	125 953

## ***Die Wirkung des Friedenvertrags von Trianon auf das ungarische Bahnnetz I.***

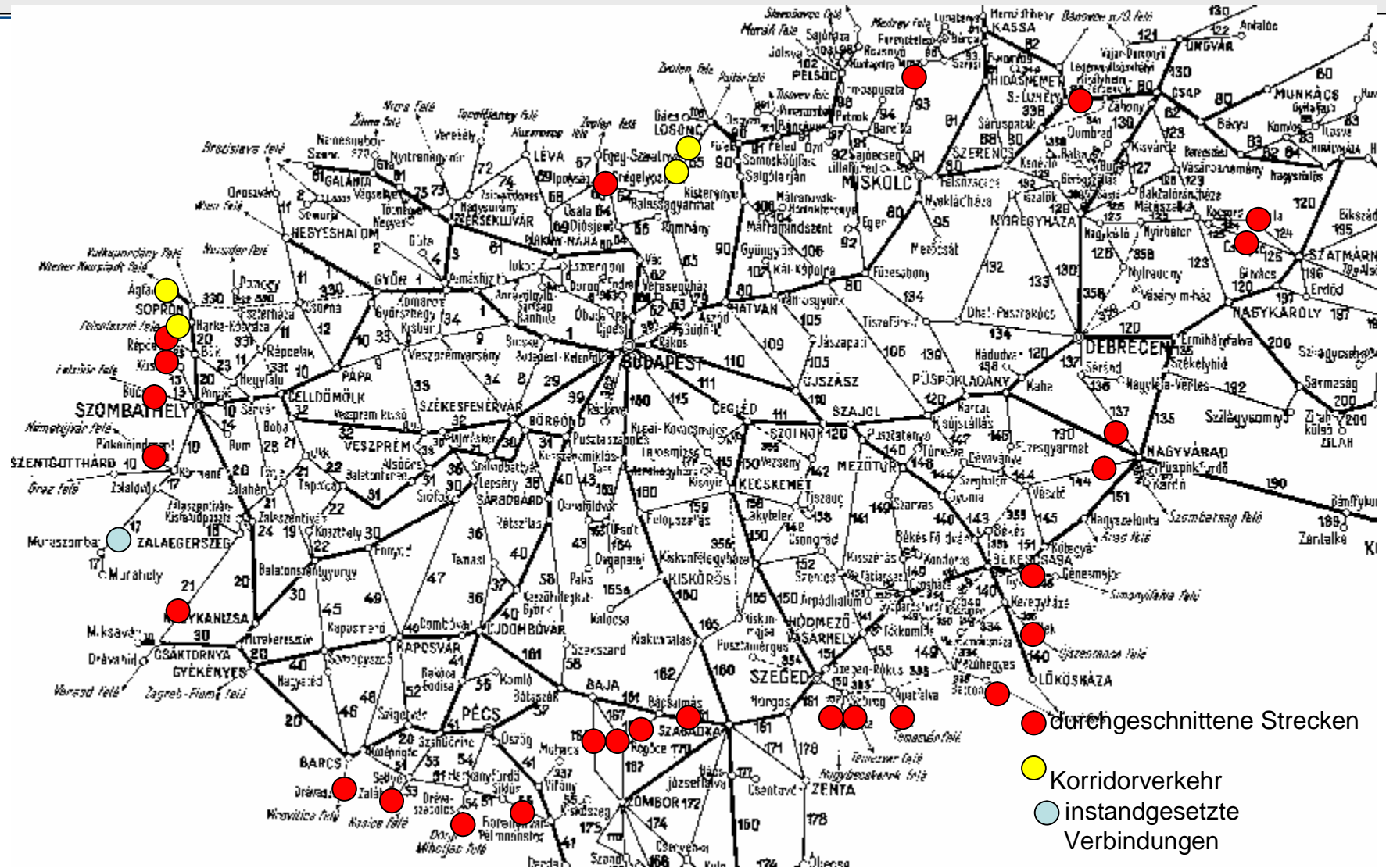
	1900	1917/1918	1920/1921(1925*)
<b>Lokomotive</b>	2 917	5 504	2195*
<b>Personenwagen</b>	5 730	10 668	3 533*
<b>Güterwagen</b>	72 513	119 360	36 871*
<b>Streckenlänge</b>	17 281	22 869	8 705
<b>Passagierezahl (1000)</b>	64 412	262 974	111 766
<b>Personenkm (1000)</b>	2 320 096	12 030 834	2 534 174
<b>Gütertonne (1000)</b>	42 577	74 519	19 634
<b>Gütertonnenkm (1000)</b>	5 315 183	9 911 381	1 593 894
<b>Mitarbeiter</b>	89 479	167 163	71 950

## ***Die Wirkung des Friedenvertrags von Trianon auf das ungarische Bahnnetz II.***

- q Kriegsschaden im Liniennetz und im Gütergegenstand
- q gesprengte Brücken
- q die neue Grenze schnitt die Eisenbahnlinien an 51 Punkten durch
- q die Verkehrsknotenpunkte gerieten jenseits der Grenze Subotica, Oradea, Carei, Beli Monastir
- q strategisch wichtige Strecken gerieten jenseits der Grenze (Stúrovo – Senec, Košice – Sátoraljaújhely – Čop – Korolevo, Fiľakovo – Bánréve – Rožňava)
- q Stadt und Einzugsgebiet in zwei verschiedenen Ländern Sopron, Sátoraljaújhely, Oradea, Subotica, Satu Mare
- q viele arbeitslose Eisenbahner kamen nach Ungarn
- q Demontage von bestimmten zweigleisigen Strecken (nur 1 Gleis bleibt) Békéscsaba – Lőkösháza, Soroksár – Kiskunlacháza, Kelebia – Grenze, Hatvan - Salgótarján



# Die neue Grenze schnitt die Eisenbahnlinien an 51 Punkten durch



## ***Entwicklungsvorstellungen in den 1920 er Jahren***

q **wenige Quellen, wenig Investitionen:**

q **Netzergänzung**

Kocsord – Fehérgyarmat 11 km, Behebung der Sacklinie

Dunaföldvár – Solt 11 km, mit Übergang auf der Donau  
verbindungsgleise in Budapest

Verbindungs – und Verladelinienstrecken

q **Linienkorrekturen**

Gleisbogenkorrektur bestimmter Hauptlinien

Bahnaufhebung in Budapest

q **Umstellung auf zweigleisigen Betrieb**

Kápolnásnyék – Székesfehérvár – Szabadsbattyán (33,6km), Szajol –  
Debrecen (101,9 km), Sárbogárd – Rétszilas (9,1 km)

q **Bahnhofserweiterung, Bau neuer Grenzbahnhöfe**

q **Ausbau von Schmalspurbahnen (203 km)**

q **Elektrifizierung**

Budapest – Komárom - Hegyeshalom

## ***Verstaatlichung der Privatbahnen***

1926-1930: 7 Strecken wurden verstaatlicht

1. Oktober 1931: 51 von MÁV betriebenen Vorortbahnen (3415 km) wurden verstaatlicht

1926-1931: Streckenverstaatlichung von 4052 Km

1. Juli 1932: Verstaatlichung der Bahngesellschaft Donau – Save – Adrien mit einer Linienstrecke von 560,7 km

### **Gründe:**

Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit = Rationalisierung!

## ***Die ungarische Bahn als Vorreiter der europäischen technischen Entwicklung***

- q Elektrifizierung der Eisenbahnlinie Budapest – Komárom – Hegyeshalom (1932)
- q Verbrauch von direkt vom ländlichen Stromnetz übernommenen Strom (100 kV) für Traktion (16 kV), 50 Hz
- q 24 Stück univerzale elektrische Lokomotiven des Typs „Kandó”

## ***Die ungarische Bahn als Vorreiter der europäischen technischen Entwicklung***

### **q 424 Dampflokomotive 1924-1958**

2D Achsanordnung, 14,4 – 15,1 T. Radsatzlast, 1295 kW, 90 km/h, 514 Stück

### **q 275 Motorsatzlokomotive 1928-1940**

1'B'1 Achsanordnung, 10,0 T. Radsatzlast, 199 kW, 100km/h, 148 Stück

### **q V40 Kandó Elektrolok 1932-1940**

1D1 Achsanordnung, 18,4 T. Radsatzlast, 1839 kW, 100km/h, 29 Stück

### **q BCmot Triebwagen mit Anhänger Ganz-Jendrassik 1926-1937**

A1 Achsanordnung, 10,0-10,8 T. Radsatzlast, von 1926 55 kW, von 1934 88 kW, 60 Km, 15+31 Sitzplätze, 128 Stück

### **q Schienenbus Árpád 1934-1940**

B'2' Achsanordnung, 11,0 T Radsatzlast, 202 kW, 120 km/h, 72 Sitzplätze, 7 Stück



# ***424 Dampflokomotive 1924-1958***

## **424 Dampflokomotive 1924-1958**

2D Achsanordnung, 1  
4,4 – 15,1 T. Radsatzlast,  
1295 kW,  
90 km/h,  
514 Stück



## 424 Dampflokomotive 1924-1958



## 275 Motorersatzlokomotive 1928-1940

1'B'1 Achsanordnung, 10,0 T. Radsatzlast, 199 kW, 100km/h, 148 Stück



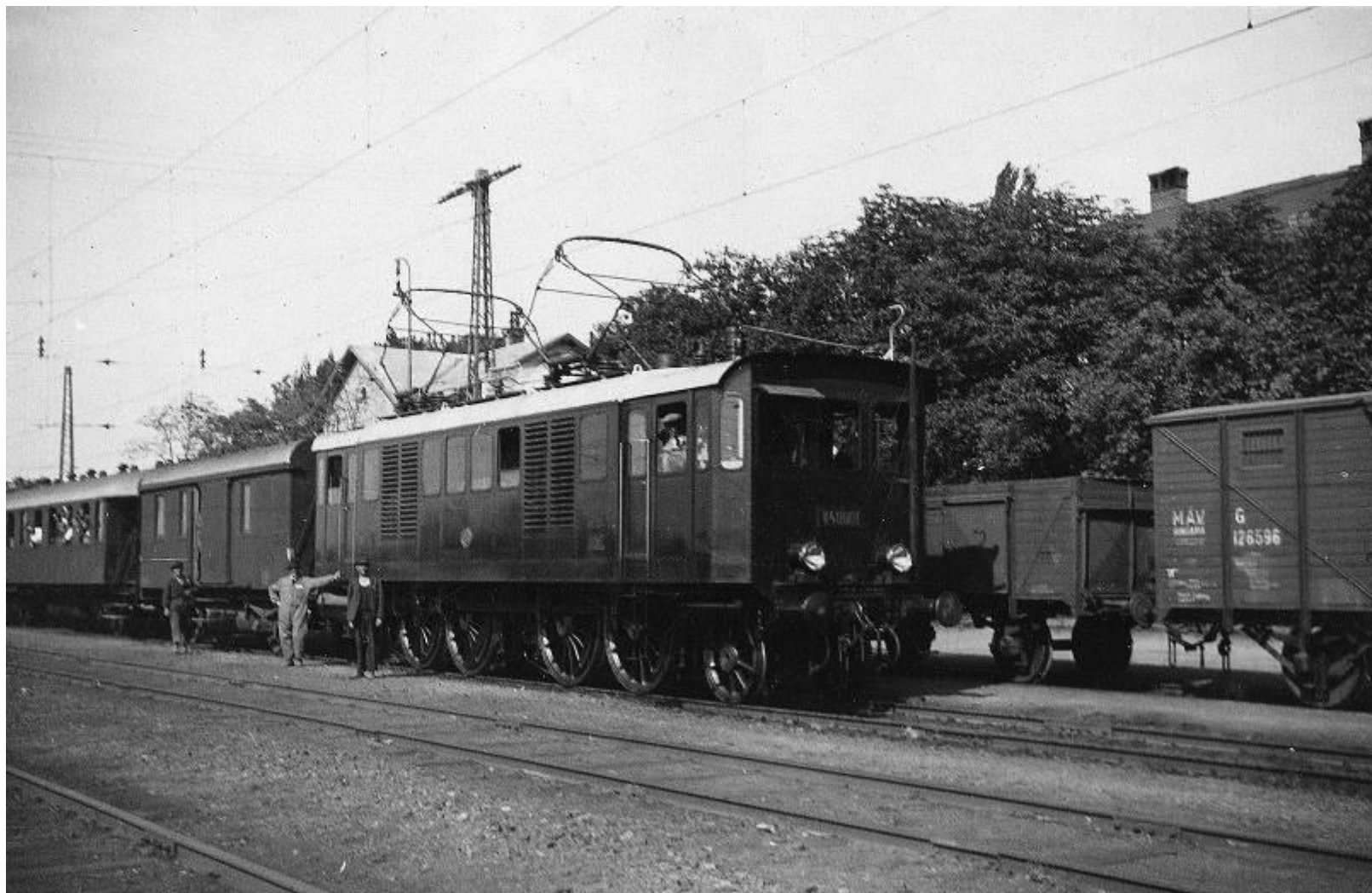


## ***V40 Kandó Elektrolok 1932-1940***

1D1 Achsanordnung, 18,4 T. Radsatzlast, 1839 kW, 100km/h, 29 Stück



## V40 Kandó Elektrolok 1932-1940





## ***BCmot Triebwagen mit Anhänger Ganz-Jendrassik 1926-1937***

A1 Achsanordnung, 10,0-10,8 T. Radsatzlast,  
von 1926 55 kW, von 1934 88 kW, 60 Km, 15+31 Sitzplätze, 128 Stück



# Schienenbus Árpád 1934-1940

B'2' Achsanordnung, 11,0 T Radsatzlast, 202 kW, 120 km/h, 72 Sitzplätze, 7 Stück



## ***Eisenbahnentwicklung zwischen den 2 Weltkriegen***

- q **1920-1938: Eisenbahnbau im Wert von 156 Mio. Goldener Pengő in den Nachfolgestaaten**
- q **Tschechoslowakei** : 42 Mio. Goldener Pengő
  - 7 Km neue Strecke Kassa, bzw. Abovce – Lenartovce
  - Gleiswechsel auf 695 Km Länge
- q **Rumänien**: 110 Mio. goldener Pengő
  - neue Normalspurstrecken (80 Km) : Ilva Mica – Cosna, Salva - Telciu
  - 42 Km Strecke mit schmaler Spurweite
  - II. Gleis auf 9 Km Länge, (Cluj – Apahida), 14 neue Ausweichstelle
  - Gleiswechsel auf 468 Km Länge
- q **Jugoslawien**: 4 Mio. goldener Pengő
  - 1 neue Fahrspurweiche
  - Gleiswechsel auf 83 Km Länge

## ***Die ungarische Bahnen im 2. Weltkrieg***

- q **1938-1943: Eisenbahnentwicklung im Wert von 418 Mio. Goldener Pengő auf den rückgliederten Gebieten:**
- q **Tschechoslowakei:** 26+22 Mio. Goldener Pengő  
Taracköz-Aknaszlatina (Teresva-Slatina) 16 Km  
Gleiswechsel auf 695 Km Länge
- q **Rumänien:** 352 Mio. Goldener Pengő  
Szeretfalva-Déda (Sărețel-Deda) Normalspurbahnbau (48,0 Km)  
Szászlekenye-Kolozsnagyida (Lechința-Viile Tecii)  
Schmalspurbahnbau (16 Km)  
Zsibó –Dés (Jibou-Dej) II. Gleis (76Km)  
Gleiswechsel auf 468 Km Länge  
Linieneingliederung als erstrangig
- q **Jugoslawien:** 18 Mio. Goldener Pengő  
Bahnhofserweiterung von Szabadka (Subotica) und Újvidék (Novi Sad)



Készítette:  
Balla László - 2009  
www.viasit.hu www.viasit.tk www.viasit.info





## ***Eisenbahnrekonstruktion nach dem Weltkrieg***

### **q Wiederherstellung von Kriegsschaden**

82 Tausend Tonnen Gleis und Stellpult, 470 Tausend Holzschwelle, 360 Tausend m3 Bettungsstoff, 5110 Tonnen Eisen, 3200 Tonnen Zement, 8 Mio. Stück Ziegeln, 700 m3 Holzstoff

### **q Mit dem Gesicht Richtung Eisenbahn, Ziel: Reparatur von 500 Loks und 10000 Waggonen, bis Ende 1945 fertig: 1429 Dampfloks, 18 Elektroloks, 14 Triebwagen, 6477 Güterwaggonen, 571 Personenwagen**

### **q fast alle Brücken über die Flüsse wurden vernichtet, Neuaufbau dauerte 10 Jahre lang**

### **q Bau von neuen Verbindungs- und Industriestrecken (178 Km)**

### **q Bau von Gleis II. (282 Km)**

### **q Entwicklung von Umladungsbahnhof Záhony wegen der Nachfrage des ungarisch-sowjetischen Güterverkehrs. Weitspurbahnbau auf 35 Km Länge mit 130 Km Gleislänge**

### **q Bau von automatischen und halbautomatischen Streckenblocks**

### **q Mangel an Personenwagen, Umbau von Güterwagen zu Personenwagen**

### **q Verstaatlichung von Privateisenbahnen, bis auf die Raaberbahn (GySEV)**

## **Verkehrskonzeption von 1968 – Eisenbahnmodernisierung und stiller Rückzug**

q Länge der gesperrten Eisenbahnlinien bis 1980: 1888 Km

Jahr	Normál	Schmalspurbahn	Instgesamt
1959-1960	87 km	14 km	101 km
1961-1970	66 km	354 km	420 km
1971-.1980	559 km	808 km	1367 km

q **Ziele der Verkehrskonzeption:**

- q Ablenkung des Verkehrs von Eisenbahnlinien mit kleiner Auslastung auf die Landstrasse
- q Erhöhung des Serviceniveau im Personen – und Güterverkehr
- q Ausbau von Umschlagsverkehrsknotenpunkten, Rayonierung des Güterverkehrs
- q Erhöhung der Wirtschaftlichkeit
- q Lösung der Arbeitnehmerwirtschaftung
- q grössere Teilnahme der öffentlichen Hand an Netzentwicklung und Beschaffung von Zugwagen

## ***Technische Erneuerung in den 70er Jahren***

Anfang der 70er Jahre hat der Generaldirektor von MÁV die Lage der ungarischen Eisenbahn folgenderweise beschrieben:

- q Der Zustand der Infrastruktur und der Sicherheitsgegenstände bleibt von den Erwartungen des Epochen zurück.
- q Das Niveau von Lokomotiven ist schlechter als es sein sollte
- q Der Zustand der Wagen ist schlechter als der Zustand der Lokomotiven
- q Das Serviceniveau des Bahnhofes ist schlechter als der Zustand der Fahrzeuge

## ***Die Bahn auf der Spitze***

- q Elektrifizierung der Hauptstrecken
- q Infrastrukturbau
- q Beschaffung von Reisezugwagen
- q V43 Elektrolok aufgrund französischer Patent mit Herstellung in Ungarn
- q M61 NOHAB Diesellok – die Liebe der Eisenbahnfreunde
- q M62- Sergei, sowjetische Diesellok – ungeeignet für die Personenbeförderung
- q bedeutender Personenverkehr

## ***Die am längsten geltende Personenbeförderungstarif***

- q Die Personenbeförderungstarife von MÁV blieben zwischen 1951 – 1980 unverändert
- q Tarifabrundung im Jahre 1980, Verringerung der Zonenzahl, ohne Tarifriveauerhöhung
- q 1982 – Tarifierhöhung im Wert von 100%
- q Es gibt kein einheitlicher Preisausgleich mehr
- q jährliche Tarifierhöhungen, Maß: 5-80%
- q zur Zeit sind die Tarife um 44 mal höher als im Jahre 1980



## ***Schock der Wende***

- q **abgeschaffte Arbeitsplätze, steigende Arbeitslosigkeit**  
weniger Verkauf von Monatskarten  
wenige pendeln am Wochenende,  
die Zahl mit Ermässigung reisenden ist gestiegen,  
die Zahl der Ermässigungsbeansprücher ist gestiegen
- q **Abschaffung des pflichtschuldigen Soldatendienstes**  
keine Soldatenreisen
- q **Die Zahl der Pkws ist gestiegen, Qualitätswagen**  
mehrere Individuellreisenden
- q **Der Eisenbahngüterverkehr ist geschrumpft**  
Finanzierungsmangel, ausfallende Bahninvestitionen
- q **Autobahnbau**  
Wettbewerbsvorteil bei der Strassenverkehr

## ***Langsame Agonie und unsichere Wegsuche***

q 1989: Wegfall von zirka 1000 Mrd. HUF Investitionen (bis 2005 ist die Zahl auf 5000 Mrd. HUF gestiegen)

q abgenutzte Lokomotivpark, Wegfall von Investitionen

q der Durchschnittsalter von Personenwagen: 17 Jahre (1980), 30 Jahre (2008)

1964-1983: Beschaffung von 3090 neuen Reisezugwagen

1983-2009: Beschaffung von 428 neuen Reisezugwagen

q 1994-2004 gab es praktisch keine Personenwagenbeschaffung

q Die Bahn ist nicht mehr attraktiv, negatives Image

## ***Bahnhistorischer Park – das reichste Eisenbahnmuseum in Europa***

- q Eröffnete am 14. Juli 2000 seine Tore auf der Anlage des ehemaligen Lokdepot Budapest Nord.
- q Ein beträchtlicher Teil der Fahrzeuge ist auch heute noch verkehrstüchtig, mit denen die Gesellschaft MÁV Nosztalgia GmbH Nostalgiefahrten sowie im Inland als auch im Ausland organisiert.

In dem größten Eisenbahn-Skansen von Europa können die Besucher die alten Maschinen nicht nur betrachten, sondern auch selbst ausprobieren.

## ***Ideen für Entwicklung und Rückentwicklung***

### **q ausländische Studien über die Zukunft der Bahn**

Knight Wendling, MERCER, Halcrow Fox,  
Boston Consulting, IFUA-Horvath

### **q Vorschläge:**

Kostenverringerung

Entwicklung der Hauptlinien

Netzrationalisierung, Outsourcing von Nebenlinien  
mehr Zuschuss vom Staat

Tarifierhöhung

Verringerung der Ermässigungen

Outsourcing

### **q Ergebnis:**

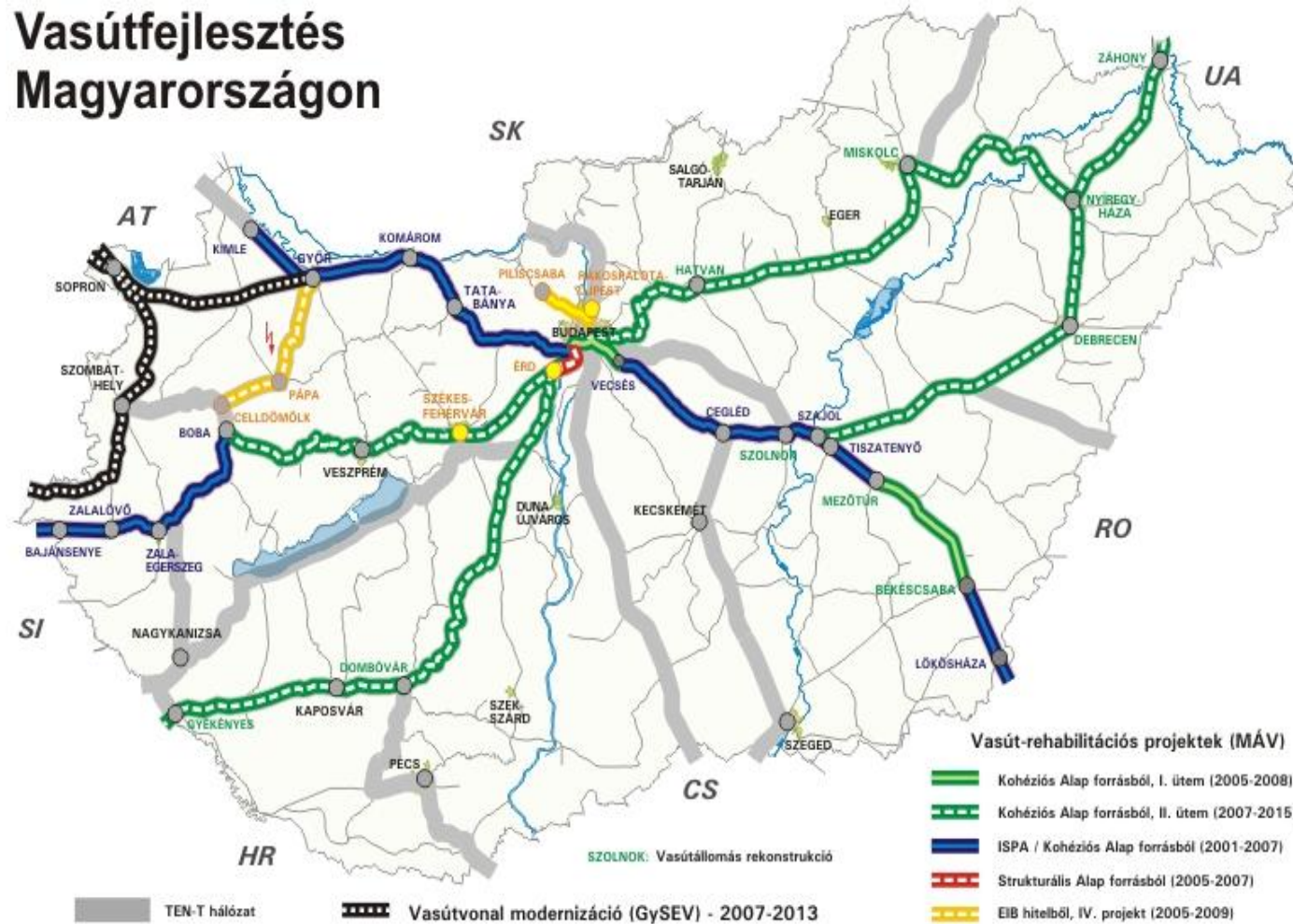
-

## *Die Aufteilung von MÁV*

- q MÁV Zrt. (Infrastruktur, Strategie, Finanzen, Immobilien, Investment, Portfolio)
  - q MÁV-START Zrt. (Personenbeförderung)
  - q MÁV-TRAKCIÓ Zrt. (Traktion, Lokführer)
  - q MÁV-GÉPÉSZET Zrt. (Fahrzeugreperatur, Fahrzeuginstandshaltung)
  - q MÁV Vagyonkezelő Zrt. (Portfoliobehandlung)
  - q MÁV Ingatlankezelő Kft. (Immobilienbetrieb)
  - q zirka weitere 100 GmbH im MÁV-Eigentum
- 
- q MÁV-CARGO Zrt. (Güterverkehr) – im ÖBB-Besitz

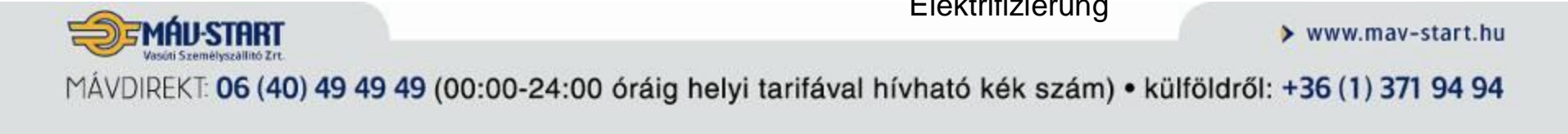
# Die geplante Entwicklung des europäischen Stammnetzes

## Vasútfejlesztés Magyarországon



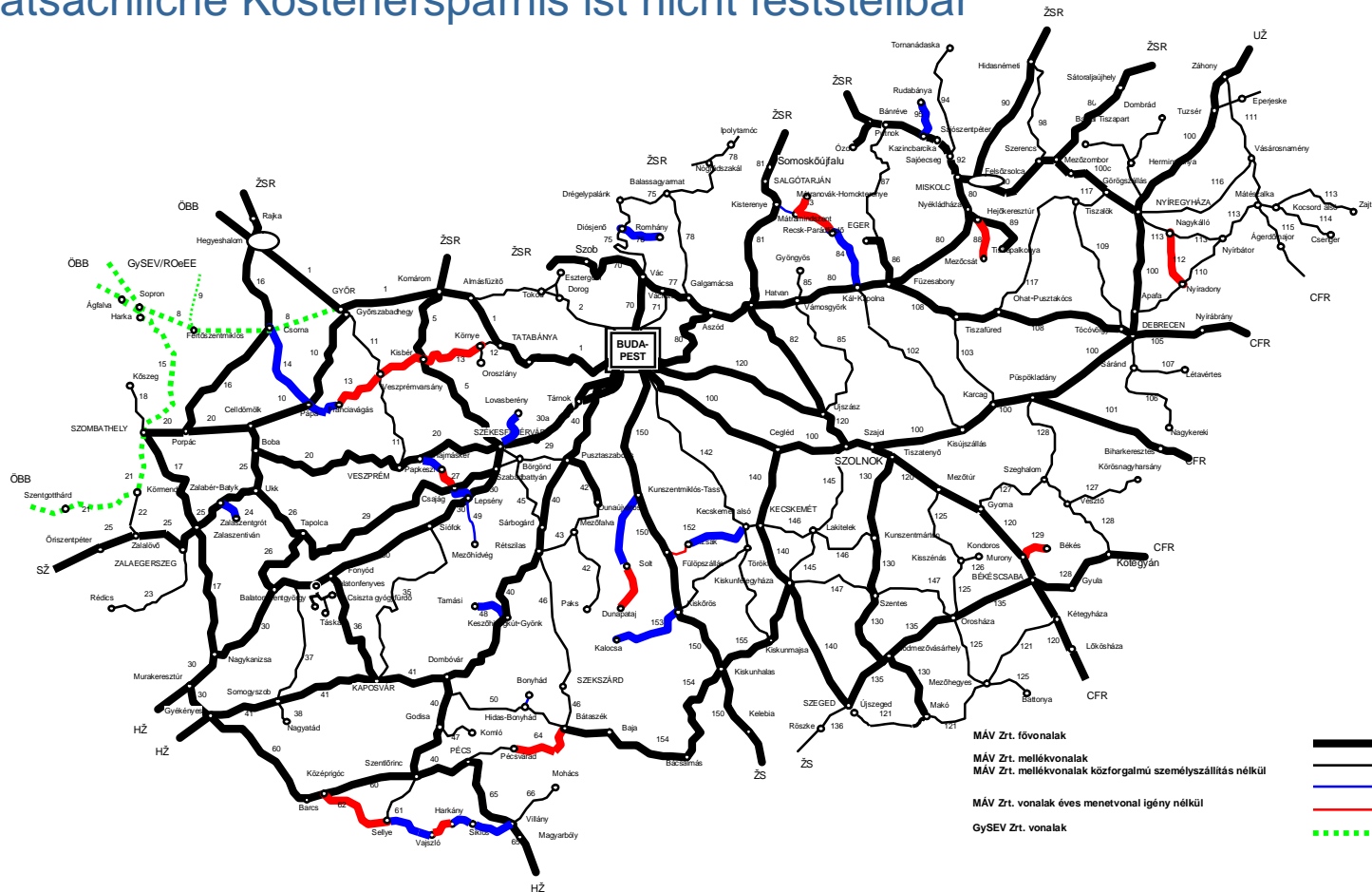


## Elektrifizierungspläne



# Die Situation der Nebenbahnlinien mit niedrigen Passagierzahlen

- q März 2007: auf 19 Nebenbahnlinien wurde der Verkehr eingestellt
- q tatsächliche Kostenersparnis ist nicht feststellbar



# ***Taktfahrplan, Serviceangebot mit Einschränkungen***

## **Diskussion über die Zukunft der Personenbeförderung**

### **Argumente:**

#### **A**

Angebotsfahrplan

Taktfahrplan

Serviceerweiterung

Drauffahrensystem von  
Bahn

und Strassenverkehr

Infrastrukturentwicklung

Verkehrsverbunde

#### **B**

Kostenverringering

Serviceeinengung

Netzrationalisierung

Betriebszeitverringering

Verkehrslenkung auf  
Autobus

Einengung von

Ermässigungen

## ***Entwicklungen in der Personenbeförderung***

### **q Beschaffung von Fahrzeugen**

### **q neue Triebzüge**

23+8	Desiro
10	Talent
60	FLIRT
	IC-Triebzug

### **q Automatisierung der Fahrkartenaufgabe**

elektronische Registrierkassen,  
Fahrkartenautomaten,  
Maschinen für Schaffner  
online Fahrkartenverkauf



# FLIRT



**Zuglänge:** 74,078 m  
**Sitzplätze:** 211  
**Max. Geschwindigkeit:** 160 km/h



► [www.mav-start.hu](http://www.mav-start.hu)

MÁVDIREKT: **06 (40) 49 49 49** (00:00-24:00 óráig helyi tarifával hívható kék szám) • külföldről: **+36 (1) 371 94 94**

# TALENT



**Zuglänge:** 66,87 m  
**Sitzplätze:** 208  
**Max. Geschwindigkeit:** 140 km/h  
**mehr Stromsystem**



► [www.mav-start.hu](http://www.mav-start.hu)

MÁVDIREKT: 06 (40) 49 49 49 (00:00-24:00 óráig helyi tarifával hívható kék szám) • külföldről: +36 (1) 371 94 94

# Desiro



**Zuglänge:** 41,7 m  
**Sitzplätze:** 118  
**Max. Geschwindigkeit:** 120 km/h



# ***Voraussichtliche Entwicklungen in der Personenbeförderung***

## **q Ausdehnung des IC-Netzes**

Kreis IC

Schräglinieverkehr über Budapest

Hibridzüge (IC und Schnellzug werden gemeinsam geführt)

## **q Ausdehnung des Taktfahrplans**

## **q Überprüfung des Ermässigungssystems**

q



## ***Public Service und Wettbewerb mit der Strassenverkehr***

- q im Jahre 2009 wurde zum ersten Mal der sog. Public Service Kontrakt für Personenbeförderung mit Bahn in Ungarn unterzeichnet
- q Dieser Vertrag ist noch nicht vollwertig, kompliziert, schwer erfüllbar, enthält irreale Bedingungen – aber endlich ist unterschrieben worden!
- q Weitere Abstimmungen und entsprechende Entscheidungen von der Regierung sind wichtig um eindeutig
  - die Häufigkeit,
  - den Zeitraum,
  - das erwartete Niveau und
  - die tatsächlichen Kosten zu beschreiben und dazu
  - die Quellen der Investitionen zu gewähren

## ***Kostenverteilung zwischen Bahn und Strasse***

	<b>Bus</b>	<b>Bahn mit Trassengebühr</b>	<b>Bahn ohne Trassengebühr</b>
Personalkosten	50,50 %	10,1%	16,9%
materieller Aufwand	21,10%	13,2%	22,1%
Triebstoff Traktion	19,0%	31,1%	52,2%
Trassengebühr		40,4 %	0
Amortisierung	7,6 %	4,5 %	7,8%
Andere Aufwendungen	1,8 %	0,6 %	1,0%

## ***Wie gross sollte das Eisenbahnnetz sein?***

- q Grundfrage: die Zukunft der Eisenbahnlinien
- q Die Entwicklung der Hauptbahnlinien ist das unentbehrliche Interesse der Volkswirtschaft
- q Die Zukunft der Nebenbahnlinien
  - Modernisierung
  - Istandebhaltung
  - Einstellung des Personenverkehrs auf einige Zeit
  - Abschliessung, Rekultivierung
- q Möglichkeiten für den weiteren Betrieb:
  - Teil des einheitlichen Netzes
  - regionale Eisenbahngesellschaft
  - Teil eines Verkehrsbundes
- q Die nötigen Quellen jener Wege sind Engpässe

## ***Einheitliches Europa***

- q 1 – Stunden – Takt nach Österreich
- q 2 – Stunden – Takt nach Rumänien über Lőkösháza (in anderen Richtungen 2-5 Zugpaare täglich)
- q Gewährung wettbewerbsfähiger Servicehäufigkeit
- q Revitalisierung der abgesperrten Grenzübergänge
  - q **Slowakei:**
    - Nógrádszakál-Busince, Ipolytarnóc-Lucenec,
    - Tornanádaska- Kosice
    - Hont-Sahy
  - q **Rumänien**
    - Battonya-Pecica
    - Körösnagyharsány-Oradea
  - q **Slowenien**
    - Rédics-Lendava



## ***Warum gibt es keine Verkehrsbunde in Ungarn?***

- q Es fehlen seit 30 Jahren die rechtlichen und finanziell Regeln
- q Erster Schritt des Budapester Verkehrsbundes: die Budapest-Zeitkarte: auf dem Gebiet der Hauptstadt kann auch die Bahn bzw. Bus in Anspruch genommen werden!
- q Die ausfallenden Einnahmen von MÁV und Bus werden gedeckt.
- q Es fehlt die tarifale Harmonisierung außer der Hauptstadt.
- q Der Verkehrsbund braucht jährlich so viel Geld wie 2km lange Autobahnbau
- q Auf dem Lande gibt es nicht einmal die Spuren der Gründung
- q Wettbewerb zwischen Bahn und Bus – keine intermodalen Verkehrsknotenpunkte
- q Der wirtschaftliche Anschluss von kleineren Dörfern zum Landesnetz ist nicht gelöst.

## ***Kampf der Gefühle und der Rationalisierung I.***

- q Die meisten Menschen haben positive Gefühle für die Eisenbahn, im jetzigen Zustand ist die Eisenbahn in Ungarn nicht wettbewerbsfähig
- q Die Tarife sind relativ teuer – für 2 Personen ist es schon günstiger mit PkW zu fahren
- q Lange Fahrtzeit – schlechte Infrastruktur, abgenutzte Fahrzeuge
- q Unbequeme Fahrt – alte, abgenutzte, unmoderne Fahrzeuge
- q Wegfall der Entwicklungen – es ist kompliziert die Fahrkarten zu besorgen und Informationen zu bekommen
- q Die Fahrt mit dem Autobus scheint attraktiver zu sein (dieselben Tarife und Ermässigungen, moderner Buspark

## ***Kampf der Gefühle und der Rationalisierung II.***

- q Die ungarische Bahn hat eines der dichtesten Eisenbahnnetz in Europa
- q Auf den meisten Strecken sind die Infrastruktur und die Sicherheitsgegenstände unmodern, das Serviceniveau ist ungenügend
- q Mangel an Investitionsquellen, die Inanspruchnahme der Eisenbahn sinkt
- q Mögliche Auswege: Man muss der Eisenbahn Aufgabe geben, deshalb muss entweder die Bahn modernisiert oder aufgeräumt werden.
- q Vor der entgültigen Entscheidung: Kampf der Gefühle und der Rationalisierung
- q In Ungarn weiss niemand Bescheid:
  - die tatsächlichen Kosten
  - die tatsächlichen Investitionen
  - die Grösse der nötigen Quelle
- q Die jetztigen Untersuchungen beruhen nicht auf die tatsächlichen Kosten- und Einnahmestrukturen

## ***Die Zukunft der Bahn***

- q Wir brauchen die Bahn:
  - im Budapest Nahverkehr
  - im Fernverkehr
  - im Einzugsgebiet der Verkehrsbunde
  - im Güterverkehr
  
- q Die Modernisierung der Bahn ist wichtig:
  - Infrastruktur und Sicherheitsgegenstände
  - Elektrifizierung
  - Modernisierung der Triebwagenzüge
  
- q Der kombinierter Güterverkehr muss entwickelt werden.
  
- q Für die Finanzierung sind EU-Quellen wichtig.

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

**Imre PERGER**

[perger.imre@mav-start.hu](mailto:perger.imre@mav-start.hu),  
[pergeri@t-online.hu](mailto:pergeri@t-online.hu)