

# EuroNight „METROPOL“

## Ein gestutzter „Trägerzug“ Europas

von Martin Pavlík M.A.

---

*„Für mich war und ist Europa  
ohne seinen Osten ein Torso“  
(Willy BRANDT)*

Wer heute im vereinten Europa des Jahres 2018 spontan einen internationalen Zug nennen müsste, der während seines Fahrtverlaufs *mehr als drei* EU-Mitgliedsstaaten durchquert, kommt schnell ins Grübeln. Die Anzahl der Züge, die dieses Kriterium erfüllt, ist mittlerweile leider an einer Hand abzählbar.

Bis Dezember 2017 zählte auch der EuroNight 477/476 „METROPOL“ zu dieser Kategorie. Am Berliner Hauptbahnhof abends um 19:01 Uhr startend ging die Fahrt über Dresden durchs Elbtal nach Prag, weiter über Brünn ins slowakische Bratislava und immer der Donau folgend zum Zielbahnhof Budapest Keleti, wo man ausgeschlafen um 8:37 Uhr ankam. „*Vier* Länder, *vier* Hauptstädte“ und einen Tag gewonnen, so könnte man das Motto des Zuges zusammenfassen und wer die Kurswagen nach Wien mitrechnet, kommt nebenbei sogar auf *fünf* EU-Hauptstädte.

Im Kursbuch der Slowakischen Eisenbahnen lässt sich nachlesen, dass der „METROPOL“ im Jahr 2008 auch als Trägerzug für die Schlafwägen Bukarest-Prag, Budapest-Minsk, Zagreb-St.Petersburg, Budapest-Moskau, Budapest-Warschau und Budapest-Krakau fungierte. Beim Durchsehen solcher Fahrpläne stockt einem regelrecht der Atem, was noch vor zehn Jahren alles möglich war auf der Schiene.

Der „METROPOL“ fuhr auf seinem Laufweg in nahezu unveränderter Form seit dem Jahr 1965. Moment, war das damals nicht das Europa der Grenzkontrollen nachts um 3 Uhr im Liegewagen? Das Europa der grimmig dreinschauenden Zöllner? Das Europa der 40 Währungen und Visabestimmungen? Das Europa des atomaren Wettrüstens? Der Ausgangsbahnhof Berlin-Lichtenberg (wo der Zug vor Fertigstellung des Berliner

Hauptbahnhofes startete) gehörte vor der Wende natürlich politisch zu „Ost-Europa“, aber nur wenige Züge standen in den Jahren nach dem Mauerfall so exemplarisch für alltägliche gutnachbarschaftliche Zusammenarbeit zwischen Ost und West wie der „METROPOL“. Grenzüberschreitender Einsatz von Personal und Lokomotiven war über Jahrzehnte Alltag in diesem 365 Tage im Jahr verkehrenden Nachtzug.

Doch Kooperation, Vertrauen und gegenseitigen Respekt sucht man im Nachreiseverkehr bei den europäischen Bahnmanagern des Jahres 2018 mittlerweile vergeblich. Für die Ungarische Staatsbahn als formelle Betreiberin des Zuges waren die Trassenpreise in Deutschland nach einer erneuten Preiserhöhung wirtschaftlich nicht mehr zu schultern. Versuche, eine gemeinsame Finanzierung auf die Beine zu stellen, führten zu „keinem Ergebnis“. Gute Auslastungszahlen interessierten da schon niemanden mehr. Deutschland, der viel beschworene ökonomische „Motor Europas“ wirkt im Eisenbahnbereich mittlerweile als Bremsklotz.

Sukzessive kehren wir zurück ins Postkutschenzeitalter, wo vor der Grenze Schluss ist, denn seit Dezember 2017 endet der Zug aus Budapest kommend um 6:04 Uhr in Prag statt in Berlin. Wer zu so einer Uhrzeit die Viertelstunde Übergang auf den EuroCity 178 nicht scheut, ist dann zum Mittagessen am Brandenburger Tor, ansonsten geht der Folgezug *zwei* Stunden später.

Was sagt so eine Haltung aus über die Einstellung der Verantwortlichen bei der Deutschen Bahn zu unseren ostmitteleuropäischen Nachbarn? Zum internationalen Prestige der DB allgemein? Zum konkreten zwischenstaatlichen Schienenverkehr und auch den deutschen Fahrgästen auf dieser Verbindung im Besonderen?

Wenn die Projekte Europa, Klimaschutz und Aussöhnung langfristig gelingen sollen, braucht es *mehr* „METROPOL“ und nicht weniger! Brauchen wir *mehr* grenzüberschreitende Züge und nicht weniger! Brauchen wir *mehr* Kooperation statt borniertes Blockieren! Brauchen wir Tages- und Nachtzüge!

Ohne diese Einsicht läuft das System Eisenbahn in Europa Gefahr, in wenigen Jahren selbst zum „Torso“ zu werden. 🚂

---

(Der Autor ist Osteuropahistoriker und Zugführer)