

■ Reise & Bericht

## Erfahrungen einer Italienreise

aus SIGNAL 02-03/1999 (April/Mai 1999), Seite 30-31 (Artikel-Nr: 10001752)  
Martin Schiefelbusch, Berlin-Zehlendorf

**Die gute Nachricht zuerst: Wer die Grenze zum Heimatland des Pendolino überquert hat, der kommt für dieselbe Menge Geld viel weiter, als man das nördlich der Alpen gewohnt ist. Einzelfahrscheine für Stadtverkehre kosten in Italien umgerechnet zwischen 1 und 2 DM, und sowohl Regionalbus wie Eisenbahn haben Kilometertarife auf einem Niveau, das einen an die DR erinnert. Selbst wer sich in einen IC/EC oder gar den Eurostar Italia, verirrt, kommt zu etwa 50% billiger weg als bei der DB.**

Was den Umfang des Angebots angeht - also die Anzahl der Fahrten, Haltestellen und die gefahrene Geschwindigkeit -, so sind nach unseren Eindrücken die Unterschiede zu vergleichbaren Räumen und Verkehrsmitteln in Deutschland weniger groß als bei den Fahrpreisen. In manchen Regionen ist das Angebot etwas geringer, vor allem im überörtlichen Verkehr mit den Nah- und Regionalzügen der Bahn, und hier besonders der FS (Ferrovie dello Stato - Italienische Staatsbahnen). Während der Fernverkehr einigermaßen vertaktet oder rhythmisiert ist, allerdings von Nord nach Süd in abnehmendem Maße, so fehlt ein ähnliches Angebot im Nah- und Regionalverkehr fast völlig. Die FS befaßt sich eindeutig lieber mit Personenfern- und Güterverkehr und läßt ihre Nahverkehrskundschaft eben warten.

### Verkehr in den Ballungsräumen

Verdichtete Vorort- oder sogar S-Bahn-Verkehre gibt es kaum. In den vergangenen Jahrzehnten politischen Desinteresses an der Bahn hat man es freilich auch versäumt, entsprechende Kapazitäten zu schaffen. So »schaufeln" in den Stoßzeiten einige Garnituren aus Lok und einer Menge Doppelstockwagen die Pendler hin und her; in den übrigen Zeiten herrscht relative Ruhe am Gleis. Daß es auch anders geht, zeigen zumindest einige der Bahnen in regionalem Besitz wie etwa die Nordbahn (Ferrovie Nord Milano) im Mailänder Umland sowie die Circumvesuviana bei Neapel, die teilweise Taktverkehre anbieten.

Auch wenn man sich mit dem Nahverkehr in Italien theoretisch genauso gut oder schlecht durch Stadt und Land bewegen kann wie hierzulande, so heißt das noch lange nicht, daß es einem auch gelingt, dies zu tun.

Zunächst gilt es, einige Hürden zu überwinden. Etwa die Frage, ob es überhaupt ein öffentliches Verkehrsmittel zum Ziel gibt. Das ist nicht so einfach zu beantworten, denn der italienische Nahverkehr ist in dieser Hinsicht nicht öffentlich.

Wie sonst touristische Informationen, so sind auch Fahrpläne eine Rarität. Manche Verkehrsbetriebe produzieren gelegentlich kleine Bücher dieser Art, diese tauchen dann meist nur an unerwarteten Stellen auf. In Mailand und Umgebung, der nach Meinung der Italiener deutschesten (will sagen bestorganisiertesten Region) ihres Landes soll es eine Reihe grüner Fahrplanhefte für die Provinzen geben. Wer kein Glück hat, ziehe Erkundigungen bei den Einheimischen ein. Die könnten etwas wissen. Oder sie kennen jemanden, der etwas weiß - oder wissen könnte...



Haltestelle im Mailänder Umland; ähnliche Standards sind in Italien weit verbreitet (Foto: Martin Schiefelbusch)



Im Zentrum von Agropoli waren die einzigen Hinweise auf den ÖPNV ein Mast auf der anderen Straßenseite und ein Schild im Schaufenster rechts mit dem Hinweis, daß es hier keine Fahrkarten gäbe. (Foto: Martin Schiefelbusch)

Man könnte auf die Suche nach einer Haltestelle gehen, aber das ist nicht einfach - man muß sie finden! Offensichtlich ist es den Verkehrsbetrieben überlassen, wie sie sich den Nutzern präsentieren, und das Interesse an Selbstdarstellung scheint nicht groß und von Nord nach Süd abzunehmen: In Mailand gibt es an den Haltestellen ein Diagramm des Linienverlaufs und Fahrpläne. Bereits im Umland der Metropole kann man davon nur träumen.

### **Fahrpläne und Haltestellen**

In Neapel gab es noch eine Art Linienbeschreibung an einem Mast, und der Verkehrsbetrieb hatte an einigen Stellen einen postkartengroßen Plan der wichtigsten Linien im Innenstadtbereich ausgelegt. Weiter südlich in Agropoli gab es nur noch den Mast, das Schild »Haltestelle" war schon lange verschwunden, und damit es nicht zu luxuriös wurde, mußte ein solcher Pfahl für beide Straßenseiten reichen. Mehrere Einheimische hatten uns nach dem Motto »da unten an der Ecke" gelotst, trotzdem waren wir uns als relative Anfänger nicht so ganz sicher, ob das die richtige Ecke war. Also fragten wir noch eine vertrauenserweckende Bürgerin, was sich als richtig herausstellte. Denn sie wollte auch mit dem Bus fahren. Fortan wichen wir nicht von ihrer Seite.

In unserem südlichsten Standquartier zeigte sich die Präsenz des Busunternehmers in Form einer alten Wartehalle neben der örtlichen Müllkippe. Die Haltestelle sollte aber ganz woanders sein. Wir verließen uns auf die Beteuerungen der Einheimischen, daß der Bus wirklich dort anhalten würde und winkten eifrig als er kam. Es hat funktioniert. Den einzigen Fahrplan für seiner Linie fanden wir jedoch ganz am anderen Ende im Bahnhofsgebäude. Auch einige andere Linien hingen in der Vitrine einträchtig, wenn auch nicht immer leserlich nebeneinander, nur (?) der Bahnbus hatte es nicht nötig.

### **Fahrkartenkauf - aber wie?**

Die nächste Prüfung, auf die der Nahverkehrsnutzer gestellt wird, ist die Suche nach einer Fahrkarte.

Nach italienischem Verständnis ist das Fahrpersonal im Nahverkehr zum Fahren ist. Erstaunlich ist die Konsequenz, mit der dies im ländlichen Raum praktiziert wird. Selbst dort heißt es meist: Der Fahrgast (Gast?) hat sich sein Kärtlein im voraus zu kaufen. Hilfestellungen der Verkehrsbetriebe sind dabei dünn gesät, also halte man Ausschau nach den nächstliegenden Läden. Tabakgeschäfte, passenderweise fast überall an dem gleichen Aushängeschild zu erkennen, Kioske oder Bars sind meist ein guter Tip, es kann aber auch ein hölzerner Verschlag dafür aufgestellt worden sein oder sich ein Standschaffner in der Gegend herumtreiben.

Interessant wird es, wenn die Verkaufsstelle geschlossen hat. Man pflegt in den südlichen Ländern im allgemeinen eine lange Mittagsruhe. Manchmal hat der Fahrer dann doch etwas zu verkaufen. Oder er erläßt einem das Bezahlen. Seltsamerweise ist er trotzdem auf vielen Regionalstrecken für das Abstempeln, Zerreißen, sonstiges Entwerten oder das Kontrollieren zuständig. Jeder Betrieb hat hier seine eigenen Ideen parat. In der Nähe von Como fuhren wir mit einem Bus, dessen Fahrer die Leute zunächst so mitfahren ließ. An einem Laden an der Strecke hielt er an, wo sich die

noch nicht versorgten Leute dann einen Fahrschein kaufen konnten. Von diesem mußte der Fahrer dann wieder einen Kontrollabschnitt abreißen, bevor es weitergehen konnte. Jeder Zeitvorteil der durch den Verzicht auf Verkauf im Fahrzeug entstehen könnte war natürlich dahin.

## **Kontrollen!**

Manchmal gibt es im Regionalverkehr Stichprobenprüfungen durch mobile Kontrolleure. Dabei beweisen sie eine erstaunliche Kreativität. Etwa wenn auf einer kurvenreichen Landstraße der Gegenbus mit wildem Hupen zum Halten gebracht wird, damit der Kontrolleur in fast fliegendem Wechsel den Wagen wechseln kann.

## **Die sprichwörtliche Pünktlichkeit**

Hat man diese Hürden überwunden, so gilt es zu hoffen, daß das gewünschte Verkehrsmittel auch erscheint. Hier muß man feststellen, daß der italienische ÖV besser als sein Ruf ist. Die Wahrscheinlichkeit für eine pünktliche Abfahrt ist nicht klein. Auch hier kommt wieder das Nord-Süd-Gefälle zum Tragen, so daß man in der Nähe der Schweizer mit höherer Zuverlässigkeit rechnen kann als Richtung Sizilien.

Auch im Busverkehr ist von seltsamen Verhältnissen zu berichten. Als wir einen Regionalbus in der Nähe von Neapel benutzen wollten, tauchte dieser erst mit 20 Minuten Verspätung aus seinem Versteck an der Endstation auf. Trotzdem waren wir, ohne daß der Fahrer südländisches Temperament an den Tag legen mußte, am Ziel wieder pünktlich. Was hat sich der Betrieb dabei gedacht? Vielleicht nichts. Schließlich war es derselbe, der in seinem Fahrplanheft bei fast allen Linien die Erklärungen der reichlich vorhandenen Fußnoten vergessen hatte.

Übrigens gibt es auch in der Vergangenheitsbewältigung einen bemerkenswerten verkehrsmittelbezogenen Unterschied zwischen Deutschland und Italien: Bekommt man hierzulande mitunter zu hören »Hitler hat ja immerhin auch die Autobahnen gebaut«, so heißt das Äquivalent südlich der Alpen »Unter Mussolini waren die Züge wenigstens pünktlich«. Inzwischen ist man aber dort eher neidisch auf die germanischen Errungenschaften beim Straßenbau als auf die Leistungen der DB. Während man auf der Straße wie beschrieben nicht gerade mit großem Komfort rechnen kann, zählt das Warten selbst, um auch mal etwas positives zu berichten, bei der Bahn noch zu den eher erträglichen Erlebnissen.

Fast alle von uns benutzen Bahnhöfe, die ganz kleinen unbesetzten Haltepunkte mal ausgenommen, machten einen durchaus ansprechenden Eindruck. Auf den Bahnsteigen selbst sind zwar meist eher wenige Sitze und Komfortmerkmale vorhanden, die Gebäude selbst sind jedoch meist mit Warteräumen, Fahrkartenausgabe und weiteren Notwendigkeiten ausgestattet. Oft ist auch eine noch betriebene Gaststätte oder Bar in das Gebäude integriert. Der Zustand ist zwar nicht immer hervorragend, aber doch im allgemeinen ordentlich, wozu sicher auch die »großzügige« Personaldecke mit einem entsprechend hohen Anteil besetzter Stationen beigetragen hat. Auch in großen Städten machen die Bahnhöfe dabei noch eher den Eindruck einer Verkehrsanlage als eines Einkaufszentrums.

Die italienischen Bahnen, insbesondere die FS, setzen im Nah- und Regionalverkehr

meist Rollmaterial ein, das sich als »alt, aber robust" beschreiben läßt. Erst in jüngster Zeit wurde ein Doppelstocktriebzug für den Nahverkehr entworfen, von dem nach einigen Verzögerungen nun die ersten Exemplare fertig geworden sind. Die vorhandenen Einheiten haben ungefähr Charme und Ausstattung nichtmodernisierter Reichsbahn-Garnituren. Als Mitteleuropäer hat man allerdings mitunter Schwierigkeiten, auf den Sitzen Platz zu finden.

### **Ist Italien also aus verkehrlicher Sicht eine Reise wert?**

Ich würde sagen ja, allerdings aus anderen Gründen als man sich normalerweise die Planung in der Schweiz, Frankreich oder den Niederlanden ansieht.

Die enge Bebauung der italienischen Dörfer und Städte mit verbreiteten Fahrverboten und das niedrige Preisniveau im ÖV bei recht hohen Autokosten sollten eigentlich eine gute Grundlage für den öffentlichen Verkehr sein. In der Tat ist der Besetzungsgrad der Fahrzeuge manchmal beeindruckend. Bei näherer Betrachtung kommen einem aber doch gewisse Zweifel, ob diese Potentiale auch wirklich erkannt und genutzt werden.

Der italienische ÖV zeugt nicht gerade von hoher Wertschätzung seitens der Politiker, wie sie etwa durch Ausbaumaßnahmen, Bevorrechtigung oder nur regelmäßige Erneuerung zum Ausdruck kommen könnte. Vielmehr scheint er eher eine Versorgungsanstalt für Politiker und nur nachrangig Beförderungsanbieter für einige Leute ohne Alternative zu sein.

»Öffentlich" hat im öffentlichen Verkehr Italiens zwei Bedeutungen, die durchaus nicht in jedem Falle vorteilhaft für den Nutzer sind.

Ebenso hat man nicht den Eindruck, daß den Verkehrsunternehmen selbst ihre Fahrgäste sonderlich am Herzen liegen oder sie ihnen besonders wichtig sind würden und daß es ihnen relativ egal ist, ob diese nun mehr oder weniger werden. Das Angebot ist zwar vorhanden und in rein quantitativer Sicht gar nicht schlecht, wird aber doch unter solchen Begleitumständen erbracht, daß man sich nicht unbedingt willkommen geheißen fühlt.

Im Vergleich muß man sagen, daß allen Schwierigkeiten zum Trotz sich hierzulande doch in den letzten Jahren einiges zum Besseren entwickelt hat. Als Besucher mag man besonders sensibel sein, aber auch den Einheimischen scheint der ÖV keinerlei Begeisterung zu entlocken.

Das typische Fahrzeug der Italiener ist zwar deutlich kleiner als ein hiesiger fahrbarer Untersatz, insbesondere wenn man die zahlreichen Zwei- und Dreiräder dazurechnet, wird aber nach meinem Eindruck eher häufiger und mit fast noch mehr Hingabe benutzt. Für einen Freund sanfter Mobilität ist das zwar bedauerlich, aber auch nicht so ganz unverständlich.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001752>.