

DIE NEUE VERKEHRSGEOGRAPHISCHE LAGE DER SLOWAKEI

František PODHORSKÝ

1. Einführung

Die Unabhängigkeit der Slowakei hatte sowohl eine geopolitische Positionsverschiebung des Landes nach Osten als auch gewisse Änderungen in seiner Regionalstruktur zur Folge. Beides wirkt sich auf den Verkehr, besonders auf Straßen- und Eisenbahnverkehr, Schifffahrt und Rohrleitungen aus.

2. Territoriale Entwicklung der Slowakei, Entwicklung der administrativen Struktur

Die heutige Regionalstruktur der Slowakei ist das Ergebnis des Zusammenwirkens natürlicher Faktoren und der historischen Zugehörigkeit zu größeren Staaten. Als Teil der ungarischen Reichshälfte der Österreichisch-Ungarischen Monarchie war das Gebiet der heutigen Slowakei in Komitate gegliedert. Nach dem Zerfall Österreich-Ungarns übernahm die Tschechoslowakei auf dem Gebiet der Slowakei zunächst das System der Komitate. Nach dem Jahr 1928 wurden aber die Komitate aufgelöst und durch eine in der ganzen Tschechoslowakei einheitliche territoriale Gliederung in Kreise ersetzt. Im Rahmen dieser Gliederung bestand die Slowakei aus einem Kreis, der in Bezirke unterteilt war. Einen sehr bedeutsamen, jedoch negativen Eingriff in die Regionalstruktur der Slowakei bedeutete das Münchner Abkommen und der Wiener Schiedsspruch des Jahres 1938. Die Slowakei wurde gezwungen, mehr als 10 000 km² ihres Territoriums, Gebiete mit vorwiegend agrarischer Produktion, und mehr als 850 000 Einwohner an Ungarn abzutreten. Von ihnen waren mehr als 270 000 Slowaken, die damit einer harten nationalen Unterdrückung ausgesetzt wurden.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs wurde die Tschechoslowakei in den Grenzen vor dem Jahr 1938 wiederhergestellt. Einem Abkommen zwischen der Tschechoslowakei und der UdSSR zufolge mußten im Jänner 1946 aber 14 transkarpatische Gemeinden an die Sowjetunion abgetreten werden. Von ihnen wurde später nur die Gemeinde Lékárovice wieder an die Tschechoslowakei angeschlossen. In der Südwestslowakei vergrößerte sich im Oktober 1947 das Territorium der

Bemerkung der Herausgeber

F. Podhorský befaßt sich in seinem Beitrag mit der Entwicklung des Eisenbahn-, Straßen- und Donauverkehrs der Slowakei im historischen und mitteleuropäischen Kontext. Zugleich skizziert er eine mögliche künftige internationale Einbindung des slowakischen Verkehrsnetze.

Stadt Preßburg [Bratislava] und damit der Slowakei um drei Gemeinden, und zwar um die westlich der Donau gelegenen Orte Jarovce, Rusovce und Čunovo.

In den darauffolgenden Jahren wurde die administrative Struktur der Slowakei wiederholt umgestaltet. In der Tschechoslowakei wurden zunächst insgesamt 19 Kreise eingerichtet, 6 davon in der Slowakei. Im Jahr 1960 wurden 10 große Kreise gebildet, davon 3 Kreise in der Slowakei. Sie bestanden in den Jahren 1969 und 1970 vorübergehend nicht. Seit dem Jahr 1970 bildete das Territorium der Hauptstadt Preßburg keinen Bestandteil des Westslowakischen Kreises mehr, sondern eine Verwaltungseinheit gleichen Ranges wie die der Kreise. Im Jahr 1990 wurden die Kreise aufgelöst und zur Zeit wird eine neue Verwaltungsgliederung der Slowakei vorbereitet.

3. Die Lage der Slowakei im mitteleuropäischen Verkehrsnetz

Die verkehrsgeographische Lage der Slowakei hängt eng mit deren genereller geographischer Lage in Mitteleuropa zusammen. Die Slowakei liegt zentral in Mitteleuropa und ist deshalb auch ein Kreuzungspunkt von Verkehrswegen von europäischer Bedeutung.

3.1. Eisenbahnen

Eisenbahnstrecken von europäischer Bedeutung sind die Strecken Lundenburg [Břeclav] - Preßburg - Štúrovo - Budapest und Preßburg - Púchov - Sillein [Žilina] - Kaschau [Košice] - Čierna nad Tisou mit den Abzweigungen Púchov - Horní Lideč und Sillein - Oderberg [Bohumín]. Diese Verbindungen nach Tschechien bilden neben der Strecke Lundenburg - Preßburg die wichtigsten Bahnanschlüsse der Slowakei an das westliche Europa, in welches sich die Slowakei politisch, wirtschaftlich und militärisch integrieren will.

Eine direkte Verbindung der Slowakei mit dem westlichen Europa gewährleistet heute nur die eingleisige Strecke Preßburg - Marchegg - Wien. Im Jahr 1870 vollendet, war sie eine der wichtigsten Strecken der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. Sie verwandelte sich nach Bildung der Tschechoslowakei im Jahr 1918 auf jenem Abschnitt, der nach Österreich führt (Theben-Neudorf [Devínska Nová Ves] - Wien), in eine Nebenstrecke. Auch die slowakisch-polnische Grenze wird nur von zwei, derzeit wenig leistungsfähigen Strecken überquert, nämlich von der 1884 eröffneten Bahn Čadca - Skalité - Zwardoň, deren letzter Abschnitt im Jahr 1994 erneuert wurde, und von der Bahn Kysak - Prešov - Plaveč - Muszyna - Nowy Sacz (eröffnet 1876). Dagegen gibt es gute Bahnverbindungen von der Slowakei nach Ungarn, in die Ukraine und in die Staaten Südosteuropas.

Es ist bemerkenswert, wie sehr sich die Bedeutung einzelner Strecken im internationalen und innerstaatlichen Verkehr im Laufe der Zeit veränderte. Ebenso veränderten sich Aufgabe und Bedeutung dieser Strecken für die Regionalstruktur.

Die Strecke Staatsgrenze Slowakei/Österreich bei Marchegg - Theben-Neudorf - Preßburg - Štúrovo gehörte als Teil der Ungarischen Zentralbahn Wien - Budapest und als Verbindung der bedeutendsten Zentren der Monarchie zu den wichtigsten Eisenbahnlinien des ganzen Reichs. Sie büßte auch nach dem Zerfall von Österreich-Ungarn als eine der wichtigsten Anbindungen der Tschechoslowakei (und der Slowakei) an das Ausland wenig von ihrer Bedeutung ein.

Die Strecke Kaschau - Oderberg ("Kaschau-Oderberg-Bahn", eröffnet 1872) war mit der Abzweigung Kaschau - Čierna nad Tisou - Čop (eröffnet 1873) von Anfang an nicht nur eine wichtige innerstaatliche Verbindung in der ungarischen Reichshälfte, sondern knüpfte auf dem Gebiet der heutigen Slowakei auch an die Preußische Staatsbahn an. Deshalb gewann diese Strecke besonders nach dem Bau der Ungarischen Nordbahn von Budapest über Lučenec (1896 fertiggestellt) und Altsohl [Zvolen] nach Vrútky an Bedeutung. Sie wurde zu einer der wichtigsten im damaligen Ungarn. Ihre Bedeutung blieb auch nach dem Untergang der Monarchie erhalten. Im Abschnitt Vrútky - Horná Štubňa wurde sie durch ein zweites Gleis verstärkt. Zur Zeit wird im Rahmen der Modernisierung des südlichen Eisenbahnstranges in der Slowakei ihr südlicher Abschnitt elektrifiziert und mit einem zweiten Gleis versehen. Die Strecke Kaschau - Oderberg erlangte besondere Bedeutung nach dem Zweiten Weltkrieg, als sich die Tschechoslowakei politisch, wirtschaftlich und militärisch zur Sowjetunion hin orientierte. Deshalb wurde damals schon die gesamte Strecke erneuert, mit zwei Gleisen ausgestattet und elektrifiziert.

Wichtig wurde nach dem Zweiten Weltkrieg auch die 1883 fertiggestellte Waagtalstrecke. Man ergänzte sie durch ein zweites Gleis. Sie zweigt in Galanta von der Ungarischen Zentralbahn ab und mündet in Sillein in die Kaschau-Oderberg-Bahn ein.

Die Strecke Theben-Neudorf - Kúty - Lundenburg hatte nach ihrer Fertigstellung im Jahr 1900 (Abschnitt Theben-Neudorf - Kúty bereits 1891) und bis zum Ende der Monarchie nur lokale Bedeutung. Nach Bildung der Tschechoslowakei wurde sie zu einer der wichtigsten innerstaatlichen und internationalen Strecken, zur Hauptverbindung zwischen Preßburg und der Slowakei mit den Tschechischen Ländern. Sie wurde daher vollkommen erneuert und durch ein zweites Gleis ergänzt.

Die vielleicht größte Änderung ihrer Bedeutung erfuhr jedoch die 1873 eröffnete Strecke Michal'any - Medzilaborce - Lupkow in der Ostslowakei. Dieser die Beskiden nach Galizien überquerenden Strecke maß die damalige ungarische Regierung große strategische Bedeutung bei. Über sie wurde im Ersten Weltkrieg ein großer Teil des ungarischen Militärs an die russische Front befördert. Nach dem Untergang der Monarchie verlor die Strecke ihre Bedeutung, die Verbindung mit Polen wurde unterbrochen. Das zweite Gleis dieser Strecke wurde für den Bau der Strecke Bánovce nad Ondavou - Veľké Kapušany - Užhorod (1921 eröffnet) verwendet und ihr Nordabschnitt sank auf den Rang einer Lokalbahn herab.

Außer den erwähnten Strecken nehmen als Anschlüsse an die Eisenbahnnetze der Nachbarstaaten besonders die Strecken Rusovce - Rajka, Neuhäusl [Nové Zámky] - Komorn [Komárno/Komárom], Kysak - Čirč - Muszyna und die Breitspurbahn zwischen Užhorod und Haniska bei Kaschau eine wichtigere Stellung ein. Nach Abschluß ihres Ausbaus wird sich in nächster Zeit die Bedeutung der Strecke Čadca - Skalité - Zwardoň erhöhen, weil sie die Bahnverbindung Čadca - Krakau [Kraków] gegenüber der Strecke über Petrovice bei Ostrau [Ostrava] und Kattowitz [Katowice] um ca. 100 km verkürzen wird. Unter den nach Tschechien führenden Strecken wird (neben den bereits erwähnten Strecken Preßburg - Lundenburg und Sillein - Oderberg) v.a. den Karpatentransversalen Púchov - Hranice na Morave, Trenčianska Teplá - Bylnice erhöhte Bedeutung zukommen.

Aktuelle Aufgaben der Eisenbahnplanung in der Slowakei sind der Abschluß der Rekonstruktion des südlichen Hauptstranges (zweites Gleis, Elektrifizierung), besonders jedoch die Umwandlung der Strecken Lundenburg - Preßburg - Štúrovo und Preßburg - Sillein - Kaschau - Čierna nad Tisou in Hochgeschwindigkeitsbahnen, auf denen Eurocity- und Intercityzüge verkehren können.

3.2. Straßenverkehr

Etliche Straßen in der Slowakei haben den Rang von Europastraßen. Zu den wichtigsten gehören die Strecken E-50 Brünn [Brno] - Trentschin [Trenčín] - Sillein - Kaschau - Michalovce - ukrainische Staatsgrenze, die Strecke E-65 Lundenburg - Preßburg - Rusovce - ungarische Staatsgrenze und die Strecke E-75 Teschen [Český Těšín] - Sillein - Preßburg - Rusovce - ungarische Staatsgrenze. Quer durch die Mittelslowakei führt von der polnischen Staatsgrenze über Ružomberok und Altsohl zur ungarischen Staatsgrenze bei Šahy die Straße E-77, die auch eine wichtige Transitstrecke ist. Weitere Strecken des europäischen Straßennetzes, welche die Slowakei an das Straßennetz der Nachbarstaaten anknüpfen, sind die Straßen E-58 und E-71, die kurz nach Überquerung der österreichischen bzw. ungarischen Grenzen in Preßburg bzw. Kaschau enden. Für die Slowakei ist unter dem Gesichtspunkt der internationalen Einbindung die Straße E-58 die wichtigste, da sie das Straßennetz der Slowakei unmittelbar mit dem Straßennetz Österreichs und damit des westlichen Europas verbindet.

Für die Einbindung der Slowakei in das mitteleuropäische Straßennetz sind aber auch Nicht-Europastraßen von Bedeutung. Zu ihnen gehören die Straßen I/49 Púchov - Horní Lideč, I/54 Nové Mesto nad Váhom - Veselí nad Moravou sowie weitere Straßen, die nach Polen und Ungarn führen. Zu ihnen muß man auch die Straße Bytča - Makov - Valašské Meziříčí rechnen, die zwar als Europastraße gilt (E-442), jedoch innerhalb der Grenzen der ehemaligen Tschechoslowakei verläuft. Dasselbe gilt für die Straße E-571 (Preßburg - Neutra [Nitra] - Altsohl - Rožňava - Kaschau, die die Grenzen der Slowakei nicht überschreitet.

Eine aktuelle Aufgabe der Straßenverkehrsplanung in der Slowakei ist der Ausbau von Autobahnen, deren Gesamtlänge in der Slowakei zur Zeit etwa 200 km beträgt. Dazu kommen noch etwa 80 km vierspuriger Schnellstraßen. Vor allem wird der Bau einer Autobahn in west-östlicher Richtung vorrangig sein, da auf diese Weise der ganze Staat besser verbunden wäre. Ihr Bau könnte die Urbanisierung wesentlich beschleunigen und die Wirtschaft beleben. Zur Zeit kommt die höchste Priorität dem Anschluß an das österreichische Autobahnnetz (Autobahn Wien - Preßburg) in Petržalka zu.

3.3. Donauverkehr

Die Donau spielt als größter mitteleuropäischer Fluß für Schifffahrt, Energiewirtschaft und als Wasserressource eine herausragende Rolle. Die Slowakei bemüht sich, ihr Potential in jeder Hinsicht optimal zu nutzen. Schon heute hat die Donau für die Slowakei als internationale Kommunikationslinie grundlegende Bedeutung. Sie hat sich nach der Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals noch gesteigert. Die Slowakei gewann dadurch eine direkte Schifffahrtsverbindung mit dem Rhein, der frequentiertesten Wasserstraße Europas, und mit den Industriegebieten Westeuropas. Eine bessere Nutzung der Donau wird zur Zeit durch den Bürgerkrieg im ehemaligen Jugoslawien und durch die Haltung Ungarns zum Wasserkraftwerk Gabčíkovo-Nagymaros behindert. Die Anbindung an die entwickelten Industriegebiete Westeuropas durch die Donau kann sich schon sehr bald auf die Regionalentwicklung im Südwesten der Slowakei auswirken.

4. Internationale Einbindung des slowakischen Verkehrsnetzes

Die günstigsten Bedingungen für eine Verbindung des Verkehrssystems der Slowakei mit den Verkehrssystemen der benachbarten Staaten existieren v.a. im Süden, dann auch im Westen und im Osten. Zum Süden hin öffnen sich die Täler, es überwiegen Tiefländer und Senken. Diese Oberflächengestalt schafft ideale Voraussetzungen für die Führung von Verkehrswegen.

Im Westen bietet v.a. das Tiefland an der March [Morava] günstige natürliche Bedingungen. Ansonsten können Täler und Pässe als natürliche Leitlinien dienen. In den mehr als 70 Jahren eines gemeinsamen Staates von Tschechen und Slowaken wurde das Verkehrswegenetz zwischen den beiden Teilen sehr verdichtet.

An der Ostgrenze der Slowakei entstanden trotz günstiger natürlicher Bedingungen nur drei Verkehrsverbindungen mit der ehemaligen Sowjetunion. Auch nach Österreich gibt es nur drei Verkehrsverbindungen, was durch die Existenz des Eisernen Vorhangs erklärt werden kann. In nächster Zeit werden nach Österreich aber weitere Verkehrsverbindungen eröffnet werden.

Die ungünstigen natürlichen Bedingungen existieren im Norden, zwischen der Slowakei und Polen. Hier machen hohe Gebirgszüge den Bau von Verkehrswegen schwierig.

5. Schlußfolgerungen

Die Slowakei erfährt zur Zeit eine Umorientierung ihrer verkehrsgeographischen Position in Mitteleuropa von einer überwiegenden Ost-, Nordwest- und Südostausrichtung auf eine solche nach dem Westen, auf Österreich und Deutschland hin. Man kann annehmen, daß sich mit den wirtschaftlichen Verflechtungen auch der Verkehr in diese Richtung intensiviert, während in den übrigen Richtungen mit einer gewisse Stabilisierung der existierenden Verflechtungen gerechnet werden kann.