

Gastkommentare

Züge von und nach nirgendwo

Anmerkungen zu den Problemen beim internationalen Fernverkehr und einigen Fantasieprojekten.

Kurt Metz

Nach London direkt mit der Bahn? Diese Idee geistert seit kurzer Zeit durch die Medien. Skizziert wurde sie erstmals im November letzten Jahres an der Fachtagung des Schweizer Reiseverbands in Parma von Philipp Mäder, dem Leiter Internationaler Personenverkehr der SBB. Zehn Länder und 120 Destinationen seien derzeit mit der Bahn direkt an unser Land angeschlossen, wusste er zu berichten. Frage ist allerdings wie und in welcher Qualität.

Ungemach nach Norden ...

Mit Deutschland hapert es massiv: Kaum ein Zug von München nach Zürich kommt pünktlich an. In einem deutschen Fachmedium wurde kürzlich das Gerücht in die Luft gesetzt, diese Eurocity-Verbindung werde demnächst nur bis beziehungsweise ab St. Gallen verkehren. Eine etwas weniger drastische Massnahme wäre, dass Reisende in St. Gallen und Winterthur nur noch aussteigen dürften und der EC inner-schweizerisch nicht mehr im Fahrplan aufgeführt würde. Dies berichtete die Sonntagszeitung am 28. Januar 2024. Auf der Rheintalstrecke von Basel nach Norden sieht es kaum besser aus: Die Direktzüge nach Interlaken und Chur

sind oft dermassen verspätet, dass sie nur bis Basel fahren und die Passagiere dort umsteigen müssen. Die bevorstehenden Bauarbeiten Richtung Frankfurt mit Streckensperrungen über mehrere Wochen mit Umsteigen auf Busse sind auch nicht dazu angetan, die Beliebtheit der Bahn zu fördern (siehe Seite 11). Immerhin hat die DB 150 (!) neue Überland- und Gelenkbusse mit «hohem Komfortstandard» angeschafft, um das «Reiseerlebnis» etwas abzufedern.

... und nach Süden

Ähnliches droht auf der Lötschberg-Simplon-Achse Richtung Mailand: Da wird der Zugverkehr wegen Infrastruktur-Ausbauten im Sommer eingestellt. Passagiere steigen in Arona auf Busse um. Ihre Fahrzeit ist länger und die Sitzplatzkapazität ist geringer als jene der gut ausgelasteten Eurocity. Wie das aufgeht, ist noch ein Rätsel. Stehplätze?!

Luftschloss London

Die SBB fabulieren von einer Direktverbindung nach London. Dieses ambitionierte Vorhaben präsentierte auch Véronique Stephan, Leiterin Markt Personenverkehr der SBB, anlässlich des Tourismus-Forums Schweiz des

Staatsekretariats für Wirtschaft Seco im November in Luzern vor versammelter Tourismusprominenz. Sie fand es vor diesen Profis, die täglich unter den chaotischen Zuständen leiden, nicht für nötig, auf die aktuellen Probleme hinzuweisen. Sie kündigte auch keine Anstrengungen an, wie die SBB den Missständen Einhalt zu gebieten planen. Es ist bekanntlich einfacher, die Flucht nach vorne zu ergreifen und vollmundig Ablenkungsmanöver zu führen als sich der Realität zu stellen.

Es ist noch ein sehr langer Schienenweg von der Schweiz nach London. Wichtiger als für dieses technisch (unterschiedliche Signalisation- und Stromsysteme), organisatorisch (Sicherheits-, Pass- und Zollkontrollen für die Einfahrt ins Vereinigte Königreich bereits auf dem Kontinent) und finanziell (Trassenpreise, geeignetes Rollmaterial) komplexe Unterfangen Personal zu binden, wäre heute das engagierte Angehen und rasche Lösen der aktuellen Herausforderungen mit den Bahnen und Infrastrukturbetreibern unserer Nachbarländer. Dies bedeutet allerdings arbeitsintensive, persönliche Beziehungspflege, den Einbezug des im internationalen Verkehr erfahrenen Zugpersonals und die enge Zusammenarbeit aller SBB-Divisionen.

Engagement für Träume

Zur Diskussion um die Wirtschaftlichkeit der Nachtzüge.

Kurt Metz

Die SBB träumen von der Wiedereinführung der Nachtzüge nach Barcelona und Florenz – Rom – Neapel. Rollmaterial haben sie keines, und die ÖBB werden kaum einen ihrer mit Verzögerung nun gelieferten Nightjets für Strecken ab der Schweiz zur Verfügung stellen. Besonders wenn sie keinen Bezug zum Nightjet-Einsatzradius haben. Trenitalia kauft 370 neue Treno-Notte-Waggons für die inneritalienischen Strecken für über 730 Millionen Euro. Die SNCF

baut ihr abgespecktes Nachtzugesangebot in raschem Tempo wieder auf. Die Schweiz – mitten in Europa und in allen Himmelsrichtungen ideal gelegen für Nachtverbindungen über Distanzen von 800 bis 1200 Kilometer – zögert und zaudert. Schweizer «Fachleute» sprechen dem Nachtverkehr die Existenzberechtigung mit teils nur betriebswirtschaftlichen Argumenten ab. Oder sie propagieren den Bau von noch teureren Nachtzügen, die für den Tageseinsatz umgebaut werden können. In Analogie müssten wir unsere IC

und EC, statt in der Nachtpause in die Unterhaltswerkstätten zu senden, zu Schlaf- und Liegewagen konvertieren, um sie rund um die Uhr im Einsatz zu halten. In Hotels werden die Gäste um zehn Uhr morgens rauskomplimentiert und sie können die Zimmer meist erst ab 16 Uhr beziehen. Was in der Zwischenzeit geschieht, wissen wir alle. Das sollte man auch den Nachtzügen für ihre Passagiere zugestehen.