



Zum Thema

Kurt Metz zur Frage, wer in den letzten Jahren innovativ war

Trittbrettfahrer SBB im internationalen Verkehr

Die Schweizer Bevölkerung gehört zu den Spitzenreitern im Bahnfahren. Im internationalen Personenverkehr sind das über zwölf Millionen Fahrgäste im Jahr. Den täglichen internationalen Verkehr bewältigen 40 Züge nach Deutschland, 20 nach Italien, 18 nach Frankreich und 14 nach Österreich. Nachts gibt es acht Verbindungen nach Deutschland und gen Osten. Die Mehrheit des Wagenmaterials stellen die „Kooperationspartner“ DB, ÖBB, SNCF und Trenitalia. „Kooperationen sind der Modus für die Entwicklung des internationalen Personenverkehrs“, so lautet das Credo der SBB. Diese seien das „Erfolgsmodell für mehr Bahn in der europäischen Bahnlandschaft“. Optimierte Nutzung von Kapazitäten, Synergien dank Nutzen des jeweiligen Know-hows, Wahrung nationaler Interessen – mit diesen hehren Schlagworten wird allerdings keine neue Verbindung eröffnet. Sie zeugen von der optimalen Verwaltung des Bestehenden und verhindern – im wahrsten Sinne des Begriffs – bahnbrechend Neues. Unternehmerisches Entscheiden und Handeln überlässt man lieber den „Kooperationspartnern“ wie den Österreichern und Italienern, die beispielsweise hohe dreistellige Millionenbeträge in Nachtzugflotten investieren oder ihr bis vor Kurzem schlafendes Nachtnetz wieder ins Leben zurückrufen wie die Franzosen und teils die Skandinavier. Auf Subventionen bauend – die Parlamentarier werden es schon richten – muss man kein unternehmerisches Risiko eingehen, kann man sich Marktwünschen verschließen oder deren Erfüllung den Kooperationspartnern überlassen. **RB 18.11.24**

Mehr wird gewünscht, einiges getan

International Die Nachfrage nach grenzüberschreitenden Reisen auf der Schiene ab und nach der Schweiz boomt, mit einem plus von 40% gegenüber der Vor-Corona-Spitze bereits 2023. Das Angebot hingegen nahm bloss um 30% zu.

Auf der Fachtagung „Nachfrage Top! – Angebot Flop?“ der Bahnjournalisten Schweiz durchleuchtete Bastian Bommer von der Konsumentenorganisation Pro Bahn das Angebot mit folgendem Schluss: Die Zahl der Züge und erreichten Ziele in Richtung Deutschland ist gut, es harzt allerdings mit der Qualität. Man gelnde Pünktlichkeit und Zugausfälle sind an der Tagesordnung.

London und Barcelona im Visier

Paris als Ziel erhält gute Noten, aber wenn es darüber hinaus oder in den Südwesten Frankreichs und nach Spanien geht, hapert es gewaltig. Gut schneiden auch Italien und Österreich ab. Das Wunschziel London, mit über 3 Mio. Fluggästen aus der Schweiz pro Jahr, ist für Bahnreisende in Paris noch ein Umsteige-Hindernislauf. Barcelona, einst direkt bedient mit dem Nachtzug Pau Calsals ab Zürich, folgt als nächstes Wunschziel. Am Tag fehlt heute eine rasche Verbindung ab Genf nach Lyon, wo auf die HGV-Züge nach Südfrankreich und Spanien umgestiegen werden könnte. Konkret wünscht Pro Bahn direkte Züge aus der Schweiz nach Paris Charles-de-Gaulle und weiter nach Lille und Brüssel sowie Züge nach Marseille – Nizza das ganze Jahr statt nur im Hochsommer und die Wiedereinführung des Nachtzugs nach Rom mit Verlängerung bis Neapel.

SBB bessert nach

Die SBB verbindet mit ihren Kooperationspartnern – lies staatlichen Nachbarbahnen – heute 10 Länder, fährt 90 internationale Fernzüge täglich und befördert mehr als 12 Mio. Fahrgäste jährlich im Internationalen Personenverkehr (IPV). Diese Form der Zusammenarbeit preist die SBB „als den Modus für die Entwicklung des IPV, ist das Erfolgsmodell für mehr Bahn in die europäische Nachbarschaft.“ In Prüfung ist die Verbesserung und Beschleunigung der Verbindung nach Lyon und studiert wird die Direktverbindung nach London. 2026 sollte sich als Schlüsseljahr entpuppen: häufigere Ver-

bindungen über die Rheinschiene, mehr Destinationen in und kürzere Reisezeiten nach Italien sowie der Einsatz von modernem Wagenmaterial vom Typ Nightjet der ÖBB für die Nachtzüge. Für das Jahr 2050 rechnet die SBB mit einer Verdoppelung der Nachfrage, auch für Ziele mit Fahrzeit von über sechs Stunden.

Lausanne – Marseille ab Sommer

TGV Lyria plant, nächsten Hochsommer die Verbindung Lausanne – Marseille anzubieten. Ihre 15 Doppelstockzüge haben die notwendige Kapazitätssteigerung nach Paris ab Genf, Lausanne und Zürich-Basel gebracht. Die Einführung von Wifi-Infotainment steht bevor.

Erfolge im Süden

Die BLS ist erst seit 2017 mit ihren RE-Zügen nach Domodossola im IPV tätig, schreibt jedoch bereits eine Erfolgsgeschichte: Mit dem hohen Pendleraufkommen aus der Lombardei ins Wallis und dem Fokus auf touristische Gäste auch im Incoming verdoppelten sich die Personenkilometer innerhalb sechs Jahren. Dies rechtfertigt den Stundentakt durch den Simplon, zudem kündigt sich weiteres Wachstum an. Die voraussichtlich Ende 2025 in Betrieb gehende Verbindungsschleife vom Flughafen Malpensa an die Simplonlinie dürfte für zusätzlichen Aufschwung sorgen.

Ähnliches gilt auch für Tilo, das Gemeinschaftsunternehmen von SBB und Trenord, im Tessin und der Lombardei. Die Passagierzahlen steigen laufend an, besonders an den Wochenenden. Geplant sind Kapazitätssteigerungen von Locarno nach Mailand, kürzere Reisezeiten von Lugano nach Malpensa und eine neue Verbindung aus dem Südtessin nach Como und Lecco.

Einfacher und einheitlicher

Railtour als grösster Schweizer Bahnreiseveranstalter fordert von den Bahnen u.a. eine einfachere Buchbarkeit internationaler Bahntickets, die Vereinheitlichung und Ausweitung der Buchungshorizonte im IPV auf zwölf Monate, eine Vereinfachung der Rückerstattungsprozesse sowie die Einführung von „Hop on the next available train“, gültig für alle Bahngesellschaften der Railteam-Allianz. **RB 18.11.24 (km)**