



Karin Blättler

Präsidentin
Pro Bahn Schweiz

D Das Virus dominiert auch 2021

Das Jahr hat gestartet, wie das vorherige geendet hat. Das Virus diktiert unser Leben. Bei Redaktionsschluss sind Läden und Restaurants geschlossen und Home-office ist Pflicht. Es wird noch länger mit einschneidenden Massnahmen zu rechnen sein, die auch das Verhalten und die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden des öV verändern und unter Umständen den gesamten öV nachhaltig beeinflussen werden. Zuzuwarten bis das Virus wieder weg ist, ist mit Sicherheit keine Lösung. Es ist höchste Zeit, dass die Alliance SwissPass, der Verbund der öffentlichen Verkehrsbetriebe, sich mit diesen schnell verändernden Situationen auseinandersetzt, und schnellstmöglich neue flexiblere Abonnemente einführt. Ziel muss sein, dass auch für die treue Kundschaft Lösungen bereitgestellt werden, damit sie während und vor allem auch nach der Coronakrise dem öV treu bleibt. Wir wünschen Ihnen gute Fahrt und bleiben Sie gesund!

F 2021, année encore dominée par le virus

La nouvelle année a débuté comme la précédente s'est terminée, avec un virus qui a pris le pas sur nos vies. Au moment où cette édition part sous presse, les commerces et les restaurants sont toujours fermés et le télétravail reste obligatoire. Autant de restrictions qui devraient perdurer encore quelque temps. Une situation qui aura aussi un impact sur les habitudes et les besoins des usagers, avec un effet durable prévisible pour les transports publics dans leur ensemble. Se contenter d'attendre la disparition du virus n'est certainement pas la solution. Il est temps pour l'Alliance SwissPass, l'association des entreprises de transport publics, d'empoigner cette situation en pleine évolution, et d'introduire de nouveaux abonnements, plus flexibles, et ce, dans les meilleurs délais. Il s'agit d'apporter des solutions aux clients fidèles afin qu'ils restent attachés aux transports publics pendant, et surtout après la crise sanitaire. Nous vous souhaitons un bon voyage et de rester en bonne santé !

I Il virus continua a dominare l'agenda 2021

L'anno 2021 è iniziato sulla scia di quello precedente. Il virus continua a dettare le regole della nostra vita. Negozi e ristoranti restano chiusi al momento della consegna in tipografia di questo numero della nostra rivista e l'home office è diventato una pratica quasi obbligatoria. Ulteriori drastiche misure non sono escluse su tempi medio-lunghi, il che avrà anche conseguenze sul comportamento e sulle esigenze dei clienti del settore pubblico e potrebbe avere un impatto duraturo sull'intero sistema di trasporto collettivo. Aspettare che il virus sia sparito non è certamente una soluzione. È giunto il momento che Alliance SwissPass, l'associazione delle imprese del trasporto pubblico, si occupi di queste situazioni in rapida evoluzione e introduca al più presto nuovi abbonamenti più flessibili. L'obiettivo deve essere quello di fornire soluzioni alla clientela più fedele, in modo che rimanga legata al trasporto pubblico durante e soprattutto dopo la crisi dettata dal Covid-19. Caro lettore, non ci resta che augurarvi un buon anno in piena salute!

Inhalt

Schwerpunkt «Nachtzüge»

Neu erwachtes Bewusstsein	3
Interview mit SBB-Managern	4
Probleme mit dem Ticketing	5-6

Aktuell

Erste Bilanz des neuen Fahrplans 2021	7
Premiere: E-Betrieb nach München	8
Velogipfel: Mehr Platz für Zweiräder	9
ÖV im Kanton Solothurn: Kompliziert ..	10-11
Nachrichten 1	12
Rigi-Bahnen: 150-Jahr-Jubiläum	13
Nachrichten 2	14
Digital statt Papier: SBB-Stelen im Test	15

Pro Bahn

Astuti: il nuovo orario 2021	16-17
Citrap VD: le trafic régional vaudois	18
Leserbriefe	20
Sektion Zentralschweiz neu aufgestellt.....	21-22
CO ₂ -Gesetz: Pro Bahn empfiehlt ein Ja	23

Frontbild:

Ein Viererabteil im Liegewagen des Nightjets der ÖBB.

Impressum

InfoForum 1/2021, Versand: 3. März

Herausgeber und Inserate

Pro Bahn Schweiz (PBS)
Interessenvertretung der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs
8000 Zürich
T 044 741 49 90, M 079 401 05 40
www.pro-bahn.ch, edwin.dutler@swissonline.ch
Postkonto: 82-4920-4

Redaktion

Gerhard Lob (gl)
cp 361, 6604 Locarno
T 091 752 38 29
cescato.lob@ticino.com

Mitarbeit Pro Bahn

Karin Blättler, Mario Del Curto, Edwin Dutler, Peter Hummel, Antoine Jaquenoud, Thomas Lendenmann, Urs Schaffer, Noam Schaulin, Martin Stuber, Andreas Theiler, Kaspar P. Woker

Bilder

Pressedienste, Redaktion, soweit nicht anders erwähnt

Korrektur

Stefan Schweizer

Druck

Brunner Medien AG
Arsenalstrasse 24, Postfach 1064, 6011 Kriens
T 041 318 34 34, F 041 318 34 00
www.bag.ch / info@bag.ch

Grafisches Konzept und Layout

Marco Bernet, Projektathleten GmbH, Zürich
T 044 362 76 77, M 079 472 35 62
www.projektathleten.ch / marco@projektathleten.ch

Weitere Adressen

Siehe Kontakte Pro Bahn auf Seite 23

Auflage

2000 Exemplare, 4 x jährlich

Mitgliedschaft

Europäischer Fahrgastverband

Nächste Ausgaben

InfoForum 2/2021, Versand: 2. Juni 2021
Inserate- und Redaktionsschluss 11. Mai 2021
InfoForum 3/2021, Versand: 1. September 2021
Inserate- und Redaktionsschluss 11. August 2021

Erwachtes Bewusstsein für Nachtzüge

Die SBB wollen das Nachtzug-Angebot in Europa weiter ausbauen. Dafür braucht es ein Ja in der Referendumsabstimmung zum neuen CO₂-Gesetz mit dem Klimafonds.

Edwin Dutler Wie sich doch die Zeiten ändern. Noch vor drei Jahren waren Nachtzüge für die Bahnen in Europa mit Ausnahme der ÖBB kein wirkliches Thema. Im Gegensatz zur DB und zur SNCF haben sich die SBB jedoch nie ganz vom komfortablen Nachtverkehr mit Schlafwagen verabschiedet, auch wenn sie kein eigenes Rollmaterial mehr für die Nachtzüge besitzen. In einer Kooperation mit den ÖBB wurden verschiedene Verbindungen immer noch angeboten. Und zusätzlich wurden ab 2019 die Schlafwagen der ÖBB mit dem SBB-Logo verschönert.

Aber dank Greta Thunberg hat sich das Bewusstsein für Nachtzüge in Europa nun etwas geändert. Die ÖBB haben als erste Bahnverwaltung in Europa im Sommer 2018 erstmals wieder 13 neue moderne Nachtzüge mit einem innovativen Raumkonzept bei der Industrie bestellt, welche im Fahrplanjahr 2023 in den Einsatz gelangen sollen. Und bereits wurde eine Anschlussbestellung für weitere Nachtzüge bei der Industrie platziert. In der Schweiz soll mit dem Klimafonds die Möglichkeit geschaffen werden, dass der Bund Beiträge an den Betrieb von internationalen Nachtzügen leisten kann. Die Nagelprobe für den Klimafonds steht jedoch noch vor uns: Am 13. Juni 2021 müssen Volk und Stände dem CO₂-Gesetz zustimmen, das

diesen Fonds beinhaltet. Ich hoffe auf ein klares Ja, damit die «Spasfliegerei» zum Shoppen in Europa endlich aufhört.

Dürftige Informationen

Auf Grund dieser neuen Situation wollten DB und SNCF jetzt natürlich nicht mehr als rückständig gelten. In einer aufwändig inszenierten Veranstaltung wurde unter der Leitung des deutschen Bundesministeriums für Verkehr im Dezember 2020 eine Absichtserklärung für Nachtzugsverbindungen ratifiziert (siehe Kasten), welche von den vier Regierungen sowie den Staatsbahnen von Deutschland, Österreich, Frankreich und der Schweiz unterzeichnet wurde. Die schweizerischen Bahnjournalisten wurden für diese Veranstaltung nicht eingeladen. Aber dank den guten Beziehungen zu unseren Freunden von Pro Bahn Deutschland haben wir den Link für die Teilnahme an der virtuellen Medienkonferenz von ihnen erhalten und waren so doch dabei. Nach den abgelesenen Referaten und Sonntagsreden waren dann natürlich auch keine Fachfragen zugelassen; nur zwei bekannte Medienhäuser durften je eine bestellte Frage stellen. Die zwei gezeigten Folien waren vom Informationsgehalt her dürftig und auch fehlerhaft. Über das «Wie und wer» war wie gewohnt nichts zu erfahren. Auf den berechtigten Einwand zum

Konzept TEE 2.0 (siehe InfoForum 4/2020) von BAV-Direktor Peter Füglistaler wurde überhaupt nicht eingegangen. Die ganze Veranstaltung war wenig berauschend und entsprach in etwa der Qualität der dritten Klasse der Züge der beteiligten Bahnen, welche im Jahre 1956 abgeschafft wurde. Besonders befremdlich war, dass in der Boulevardpresse und in angesehenen Medien die ganze Veranstaltung und die DB unkritisch in den höchsten Tönen gelobt wurden.

Nachdem jetzt aber die SBB in den zukünftigen Verhandlungen federführend mitwirken und weitere Bahnen wie NS und Trenitalia ihr Interesse an einer Zusammenarbeit an einem runden Tisch bekundet haben, sollte es qualitativ besser werden. Pro Bahn Schweiz hat bei den SBB nachgefragt (siehe Interview auf Seite 4).

Die Absichtserklärung

ED Die Staatsbahnen DB, ÖBB, SNCF und SBB wollen den grenzüberschreitenden Bahnverkehr fördern. Das haben die Verkehrsminister von Deutschland, Österreich, Frankreich und der Schweiz am 8. Dezember 2020 in einem Grundsatzentscheid beziehungsweise in einer Absichtserklärung beschlossen. Das Bundesamt für Verkehr hielt in einer Medienmitteilung fest: «Dabei geht es etwa darum, hochwertiges Rollmaterial zu beschaffen, Fahrpläne zu optimieren und attraktive Buchungsplattformen zu entwickeln. Mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) haben sich die SBB bereits im September auf eine Absichtserklärung verständigt, um das bestehende Nachtzugangebot ab der Schweiz auf insgesamt 10 Linien zu 25 Destinationen auszubauen. Dazu gehören neue Nachtzüge ab der Schweiz nach Amsterdam, Rom und Barcelona.» Das BAV gibt sich zuversichtlich: «Mit der heute vereinbarten Kooperation der vier Bahnen DB, ÖBB, SNCF und SBB wird die Idee der Förderung von Fern- und Nachtzügen an Dynamik gewinnen.»



Wiederentdeckung der Nachtzüge: Die ÖBB mit ihren Nightjets geben in Europa den Takt an.

Bild: ÖBB

Über Nacht reisen: Von Zürich nach Barcelona im Jahr 2024

Interview mit Armin Weber,
Leiter SBB Internationaler
Personenverkehr, und Werner
Ebert, SBB Marktmanagement
International.

Interview: **Edwin Dutler**

PBS: Was gibt es Generelles zu den vorgesehenen neuen Nachtzügen zu bemerken?

SBB: Die Erweiterung des Nachtzugangebots basiert auf der Grundlage, dass das vom schweizerischen Parlament beschlossene CO₂-Gesetz am 13. Juni 2021 vom Stimmvolk angenommen wird. Ohne die im Klimafonds vorgesehenen Beiträge an die grenzüberschreitenden Nachtzüge kann das Netz in der geplanten Form und Grösse nicht realisiert werden.

Als erste neue Verbindung wird ab nächstem Jahr ein Nachtzug nach Amsterdam eingeführt. Wie ist das Konzept für diesen Zug?

Dieser Nachtzug führt Schlafwagen, Liegewagen sowie Sitzwagen von SBB und DB in der ersten und zweiten Wagenklasse und ersetzt auf der Strecke Basel – Köln den heutigen Nacht-ICE. Die Schlaf- und Liegewagen werden von der Firma RDC Asset GmbH in Hamburg gemietet, wobei die Schlafwagen ehemalige WLAB der ÖBB mit je 10 Abteilen mit maximal 3 Betten sind. Der Zug wird zwischen Frankfurt und Amsterdam mit einer Lokomotive vom Typ Vectron geführt, damit entfällt ein zusätzlicher Lokwechsel an der Grenze zu Holland.

Was erwartet uns im Jahr 2023?

Ab 2023 wird es einige Neuerungen geben. So planen wir, den Nachtzug Zürich – Hamburg/Berlin auf zwei Züge aufzuteilen. Der Berlin-Zug soll dann zusätzlich einen Zugteil nach Dresden und Prag erhalten. In einem zweiten Schritt ist ausserdem eine künftige Verlängerung des Zuges an die Ostsee angedacht.

Ab Dezember 2023 soll auch eine neue Nachtverbindung Zürich – Bern –



Unsere SBB-Interviewpartner:
Armin Weber
und Werner Ebert.
Bilder: zVg

Brig – Bologna – Florenz – Rom in Betrieb genommen werden. Das für diese Verbindung notwendige Rollmaterial und das Betriebskonzept auf der Neubaustrecke sind zurzeit in Erarbeitung. Klar ist heute bereits, dass ein ÖBB-Nightjet und ein FV-Dosto der SBB nicht vereint gefahren werden können.

Was ist für die Verbindung Zürich – Barcelona im Jahr 2024 angedacht?

Die im Konzept TEE 2.0 vorgeschlagene Linienführung über Mulhouse erachten wir aus der Schweizer Perspektive nicht als sinnvoll, da grosse Teile der Schweiz keinen direkten Zugang zu dieser Verbindung erhalten würden. Für diesen Zug haben wir konventionelles RIC-Rollmaterial vorgesehen. Der Zug soll auf der Strecke Zürich – Bern – Genf mit einer Re 460 geführt werden, ab Genf übernimmt eine französische Lokomotive den Zug und fährt direkt bis Barcelona.

Pro Bahn hat in ihrem Arbeitspapier für Nachtzüge eine direkte Nachtverbindung Schweiz – London vorgeschlagen. Wie stehen die SBB zu diesem Vorschlag?

Es gibt heute leider kein nachzugfähiges Rollmaterial, das für den Kanaltunnel zugelassen ist. Eine direkte Tagesverbindung von der Schweiz scheitert daran, dass die vom englischen Staat vorgeschriebenen Infrastrukturvorschriften in den Abgangsbahnhöfen mit vernünftigem finanziellen Aufwand nicht realisiert werden können. Hier wären eigene Abfertigungsbereiche

erforderlich, die mit dem Check-in am Flughafen vergleichbare Sicherheitskontrollen ermöglichen. Solche Bereiche werden wir an Schweizer Bahnhöfen schon aus Platzgründen nicht einrichten können. Somit bleibt es hier auch längerfristig leider nur bei Umsteigeverbindungen.

Kommen wir noch zur Verbindung Zürich – München. Dank der fahrenden Transition in St. Margrethen wird die Reisezeit nochmals um 30 Minuten verkürzt. Wird auch die lästige Taktlücke von vier Stunden geschlossen und ist eine einmalige Durchbindung nach Mailand eine Option?

Die Schliessung der Taktlücke ist auf den nächsten Fahrplan an Spitzentagen vorgesehen und mit der DB abgesprochen. Bei entsprechender Nachfrageentwicklung kann das 7. Zugpaar ab 2023 täglich gefahren werden. Eine Durchbindung nach Mailand setzt Infrastrukturarbeiten in Zürich HB voraus. Das ist also eine Option, die wir für die Zukunft sicher weiterverfolgen werden.

Was ist die Meinung der SBB zum TEE-2.0-Konzept der deutschen Regierung?

Es ist ein interessantes Papier. Wir befürworten jedoch nicht einzelne lange Tagesverbindungen, sondern bevorzugen einen dichten Taktverkehr auf Strecken, welche in der Grössenordnung von vier bis sechs Stunden liegen mit guten Anschlussverbindungen in den relevanten Knotenbahnhöfen zu weiter entfernten Destinationen.

Ambitionierte Pläne – tiefdämpelndes Ticketing

Von den Schwierigkeiten, Nachtzüge und internationale Bahnverbindungen zu buchen: Ein Erfahrungsbericht.

Kaspar P. Woker Mein Reisewunsch: Zürich – Madrid, Hinfahrt am 11. August, retour am 9. September. Die Suche begann am 27. Januar 2021, gut sechs Monate im Voraus. Resultat: fluege.de ergab über hundert Varianten. Die Webseite thetrainline.com präsentierte für (Genf –) Valence – Barcelona – Madrid eine Meldung «Sie sind etwas zu früh. Passen Sie Ihre Reservation an oder versuchen Sie es später.» Ein Dämpfer für meine umweltbewussten Pläne, mit TGV und AVE statt Flugzeug nach Spanien zu reisen.

Mit dieser Idee habe ich den Schwachpunkt der Initiativen zu mehr Nachtzügen, TEE-Verbindungen und internationalen

Bahnreisen erwischt. Politische Absichtserklärungen, Versprechen nach mehr Zug von Bahnmanagern verpuffen, so lange wie Europas Bahnen punkto Reservation und Ticketing meilenweit hinter den Fluggesellschaften her dümpeln. Dies zeigte auch die Mehrzahl der Kommentare zu den kürzlichen Nachtreise-Avancen in Medien und Foren.

Innovatives BLS-Reisezentrum

So wandte ich mich an den Spezialisten des BLS-Reisezentrums in Gümligen – weitherum bekannt als innovativ in Sachen internationale Bahnreisen. Auch hier, mein Reisewunsch war zu früh. Mehr als sechs

Monate im Voraus liegt nicht drin. Dabei hat die BLS eine Einzelanbindung ans Reservationssystem der SNCF, was «vom Besten» sei, wie mir beschieden wurde. Da könnten trotz Globalpreisen auch alle TGV-Sparvarianten und Billette für die TER-Anschlüsse gebucht werden. Das BLS-Reisezentrum nahm meinen Auftrag gerne entgegen und wird zu gegebener Zeit versuchen zu buchen – auch mit einem Interrail-Ticket als Basis, womit nur die Reservation extra zu bezahlen sei.

Wie sieht es bei anderen Verbindungen in Europa aus? Nachtzüge ab Paris sind ebenfalls einfach zu reservieren. Gleiches gilt für AVE-/Alvia- und Regioexpresszüge >>>

Nachtzug Europa: Die Neuerungen 2021

Edwin Dutler Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 hat die aufstrebende nordschwedische Universitätsstadt Umeå eine zweite direkte tägliche Nachtzugverbindung von Stockholm sowie Göteborg erhalten, welche sehr gut benützt wird. Ab Ostern 2021 soll der Nightjet Wien/ Innsbruck – Düsseldorf nach Amsterdam verlängert werden. Die norwegische Bahnunternehmung Vy (die ehemalige NSB)

hat acht Liegewagen der Deutschen Bahn gekauft. Die Wagen werden umgebaut und erhalten geräumige Gepäckräume für Fahrräder. Diese Wagen werden anschliessend auf der Bergenbahn Oslo – Bergen eingesetzt. Die norwegischen Bahnen kennen bis jetzt nur Schlafwagen. Mit den günstigen Preisen in den umgebauten Liegewagen will Vy vorzugsweise ein junges Publikum ansprechen.

Zuerst nur am Wochenende, ab dem 11. Juni täglich, will das private schwedische Bahnunternehmen Snälltaget eine Nachtverbindung von Stockholm nach Berlin anbieten. Zwischen Stockholm und Malmö wird der Nachtzug mit einem Tageszug gemeinsam geführt und bietet dadurch auch den Komfort eines Speisewagens.

Ab Ostern soll auch der Alpen-Sylt-Nachtexpress mit Schlafwagen, Liegewagen und Sitzwagen von Konstanz bzw. Salzburg über Frankfurt – Hamburg nach Westerland verkehren.

Zusammen mit dem Autoreisezug Lörrach – Hamburg bietet ab Juli 2021 jeweils Freitag/Samstag beziehungsweise Samstag/Sonntag der Urlaubs-Express eine Direktverbindung zwischen Lörrach bzw. Basel und dem Ostseebad Binz und zurück an. Der Urlaubs-Express führt Schlafwagen, Liegewagen und Sitzwagen.

In Périgueux lässt die SNCF 60 Reisezugwagen (Liegewagen in 1. und 2. Klasse sowie Sitzwagen in 2. Klasse) umfassend renovieren, um sie bereits dieses Jahr, spätestens aber ab 2022 auch auf den wiedereröffneten Nachtverbindungen Paris – Nizza sowie Paris – Tarbes einzusetzen.



>>> in Spanien sowie die Nachtzüge Hendej/Madrid – Lissabon. Mühsam wird es inneritalienisch, z.B. Roma – Palermo. Da gilt die 6-Monate-Frist, aber es gibt keine Möglichkeit für Sparbillette. Und immer wenn ein Fahrplanwechsel ansteht, verkürzt dies die mögliche Reservationsfrist auf zirka 60 Tage. Italo, die privaten italienischen Hochgeschwindigkeitszüge, kann das Reisezentrum via das SNCF-Tool buchen, auch wenn der Fahrplan dazu weder bei Trenitalia noch im ausführlichsten Fahrplan-System, demjenigen der DB, aufgeführt wird. Für private Recherchen heisst das surfen und selbst vergleichen.

Zuverlässig funktionieren die Reservationen der ÖBB-Nightjet-Verbindungen. Auch hier gilt «nicht mehr als sechs Monate im Voraus». Wenig geht, wenn das gewünschte Reisedatum in den Zeitraum einer Streckensperrung am Arlberg fällt. Dann heisst es abwarten und weitere Versuche starten, bis klar ist, ob der Zug Wien – Zürich ganz ausfällt oder umgeleitet wird – der Reisepfrol entdeckt dies an der Ankunftszeit in Zürich um 10.20 statt 08.20 Uhr. Erst dann kann die Kundschaft zuverlässig orientiert werden.

Wer weiter Richtung Südosteuropa fahren will, wird Hürden antreffen. Über das uralte System EPR können zwar Liegeplätze bis Timisoara gebucht werden, sofern aus der Kombination verschiedener Fahrpläne die Nummer des gewünschten Zuges herausgelesen werden kann. Diese wechselt je nach Land und Fahrtrichtung. Für Billette muss in den Balkanländern am lokalen Schalter angestanden werden. Kaum ein Thema sind für die Profis am Bahnhof Gümligen Reservations- und Ticketwünsche für die private Konkurrenz: RegioJet und Leo-Express in Tschechien und der Slowakei, Westbahn in Österreich und Flixtren in Deutschland. Deren Daten sind nur auf der Webseite abrufbar – identisch wie am heimischen PC. In den Fahrplänen der Staatsbahnen werden sie totgeschwiegen.

Profis gefragt

Gute Noten gibt es für Schlafwagen-Reservationen bei der schwedischen SJ. Auch Züge in Norwegen und Finnland liessen sich gemäss Auskunft der Reisezentrum-Profis via EPR buchen, diese aber erst 60



Tage vor Abfahrt. Deshalb seien Nordland-Reisen mit Schlafwagen bis Hamburg, Fähre über die Ostsee, Hotel unterwegs und Weiterreise per Bahn recht kompliziert zusammenzustellen. Meist hängt die Bahnreservation eines Zwischenteils noch in der Luft, was bei Nichtfunktionieren zur Umstellung der Reise führt. Da schätzt man die Ausdauer der Profis im Reisezentrum.

Wechseln wir Richtung Grossbritannien. London mit Eurostar ist via SNCF buchbar. Weiter als London ist seit der Einführung der Bahn-Franchisen nichts mehr erhältlich. Jede Bahngesellschaft kümmert sich nur noch um ihr eigenes Angebot – und gebucht kann nur, wenn die persönliche Kreditkarte des Reisenden hinterlegt wird. Am Billett-Automat vor Ort wird mit der Eingabe der Kreditkarten-Nummer (hoffentlich) das gewünschte, zuggebundene Ticket ausgespuckt. Damit gleichen Reisen per Bahn und Fähre via England nach Irland einer Zitterpartie. Auch für den beliebten Caledonian-Sleeper nach Schottland sind am Bahnhof keine Reservationen und Billette mehr erhältlich.

Das Ziel Moskau ist sogar mit Senior/Junior-Tarif buchbar, ab Paris oder Nizza sowie Zustieg unterwegs in Berlin, da diese Verbindung im SNCF-System drin ist. Für Reisen auf der Transsibirischen Eisenbahn

und dem russischen Talgozug Berlin – Moskau arbeiten die BLS-Reisezentren mit Globotrain zusammen.

Nationale Eigenbrötlerei

Dieser Überblick zeigt das Drama von Bahnreisen über nationale Grenzen auf. Kaum eine Staatsbahn denkt an den Incoming-Tourismus. Dass Billette für Regionalzüge zuggebunden sind (Italien, Spanien) oder im Ausland überhaupt nicht (Frankreich) ausgestellt werden können, löst Kopfschütteln aus. Für Fernreisen sind Punkt-zu-Punkt-Tarife als Globaltickets mit variablen Preisen Standard. Bequemes Umsteigen auf einen Anschlusszug wäre oft möglich, wird aber mit neuerlichem Ticketlösen am unbekanntenen Billettautomaten zum Ärgernis.

Damit ist jeder Vorteil der durchgehenden Transportkette, wie sie die Schiene bietet, verfliegen. Mithin ein tiefdämpelndes Bahn-Ticketing, und noch sind keine Anzeichen der Besserung ersichtlich. Wer genügend Elan hat, kann sich am eigenen Bildschirm durchklicken. Wer es bequemer will, findet beim BLS-Reisezentrum einen besseren Service. Wirklich frühzeitig lassen sich auch dort keine Bahnreisen buchen. Flüge nach Madrid, Schottland, Helsinki, Palermo bucht man zu Hause und im Reisezentrum immer schon zehn Monate im Voraus.

Hochfliegende Pläne zu mehr internationalen Bahnreisen beginnen mit einem zuverlässigen Volservice bei Reservation und Ticketing. Nachbemerkung: Im SBB-Reisezentrum wird man für entsprechende Anfragen auf den SBB-Webshop verwiesen. Die Staatsbahn verkauft nur internationale Billette, die mit wenigen Klicks in ihrem System abrufbar sind.

Wer es bequemer will, findet beim BLS-Reisezentrum einen besseren Service. Wirklich frühzeitig lassen sich auch dort keine Bahnreisen buchen.