

Internationaler öffentlicher Personenverkehr IPV – Postulate und Potentiale aus Sicht der Schweiz

1. Ausgangslage

Der internationale öffentliche Personenverkehr – nachstehend IPV – hat durch das Vordringen der Fernbusse in die angestammten Märkte der Eisenbahn in den letzten Monaten zu intensiven Diskussionen geführt. Dabei geht leicht vergessen, dass der Luftverkehr seit vielen Jahren im IPV grosse Marktanteile gewonnen hat und die Bahn vor allem im hochpreisigen Segment stark konkurrenziert.

Als Freund der Eisenbahn ist diese Entwicklung natürlich höchst unerfreulich – aber sie ist Realität und unumkehrbar. Die Bahn kann im IPV und teilweise auch im nationalen öffentlichen Personenfernverkehr ihre Stärken nur noch auf wenigen Destinationen ausspielen.

Fatal ist, dass die öffentliche Diskussion über den IPV teilweise durch nostalgische Vorstellungen und Realitätsferne geprägt ist. Das wäre weiter nicht bedrohlich, wenn dadurch nicht falsche Entscheidungen gefällt oder Fehlinvestitionen getätigt werden.

Trotz der für sie unerfreulichen Entwicklung hat die Eisenbahn im grenzüberschreitenden Verkehr durchaus eine Existenzberechtigung sowie unerschlossene Potentiale.

In diesem Exposé wird nach ein paar Grundsatzüberlegungen auf Potentiale und Optimierungen der Eisenbahn im IPV eingetreten. Die Überlegungen erfolgen aus rein schweizerischer Optik.

2. Wesensmerkmale eines nachhaltigen und prosperierenden IPV

Nachstehend werden einige Wesensmerkmale eines nachhaltigen und prosperierenden IPV genannt. Der Katalog ist nicht abschliessend.

1. Die Reisezeit muss unter drei Stunden liegen.
2. Die Züge müssen komfortabel und attraktiv sein. Internetzugang und preiswerte Verpflegungsmöglichkeiten sind zwingend.
3. Die Züge müssen grosse Agglomerationen wie Paris, Berlin, Mailand oder Rom verbinden.
4. Die Fahrt mit der Eisenbahn darf nicht länger dauern als diejenige mit den Fernbussen.
5. Die Fahrpreise der Eisenbahn dürfen nur unwesentlich teurer sein als diejenige der Fernbusse oder des Luftverkehrs.
6. Der IPV mit der Eisenbahn muss mindestens (voll-) kostendeckend betrieben werden.
7. Der Zugang zum IPV muss einfach und transparent sein. Das gilt unter anderem für den Kauf der Billete, die Informationsmöglichkeiten über das Angebot, die Werbung und die Kompetenz des Verkaufspersonals.

3. Relativierung

Die im zweiten Abschnitt genannten Wesensmerkmale dürften für Verbindungen aus der Schweiz nur noch in Ausnahmefällen zutreffen. Das bedeutet nicht, dass die Züge des IPV einzustellen sind. Als zentrale Bedingungen müssen die Züge des IPV hingegen erstens eine wichtige nationale

Erschliessungsfunktion übernehmen und zweitens ins nationale Fahrplankonzept und das Taktgefüge eingebunden sein.

Eine hohe Existenzberechtigung und ein grosses Potential hat der IPV jedoch im „kleinen“ Grenzverkehr. Dies gilt vor allem für grenzüberschreitende Verkehrsverbünde.

4. Konsequenzen für die Schweiz

Ohne Anspruch auf Vollständigkeit werden nachstehend einige Konsequenzen für den IPV aus und in die Schweiz dargelegt.

1. Die Fernzüge nach München und Österreich müssen in der Schweiz nationale Erschliessungsfunktionen übernehmen.
2. Das Rollmaterial muss durch das Land gestellt werden, auf dem der grösste Teil des Zuglaufs erfolgt. Das ist mit Ausnahme der Relation nach Stuttgart und München bereits heute der Fall. Der Ausgleich unter den europäischen Bahnen darf nicht mehr über Transportleistungen wie Zugskilometer, sondern durch finanziellen Entschädigungen erfolgen.

Das hat zur Folge, dass schweizerisches Rollmaterial nur noch von Zürich, Basel oder Genf nach Mailand einzusetzen ist. Das Führen von Schweizer Triebzügen über Mailand hinaus nach Venedig oder Florenz ist einzustellen bzw. nicht wieder aufzunehmen – mindestens so lange, als die SBB in ihren Fernverkehrszügen nicht den gleich hohen Standard anbieten kann als dies in den ICE oder den ETR 500 der Fall ist. Menschen mit ETR 470 über die Alpen bis nach Florenz oder Venedig zu befördern ist unzumutbar.

3. Im Rheintal, ins Elsass, in der Region Genf sowie mit der Lombardei sind grenzüberschreitende Verkehrsverbünde mit durchlaufenden Zügen und einem ergänzenden Bus- und Schiffsangebot einzurichten. Mit den entsprechenden nationalen Eisenbahnunternehmen sind Einigungen über den Rollmaterialeinsatz und die personelle Besetzung auszuhandeln.

Als mögliche Relationen seien genannt:

- a. Bellegarde – Genf – Nyon und Evian – Genf – Lausanne
- b. eventuell und abhängig von der Wiederinbetriebnahme der „Tonkin“-Linie auch Bellegarde – Annemasse – Evian – St. Gingolph - Monthey
- c. Schruns – Feldkirch – Buchs SG – Rorschach
- d. Bellinzona – Lugano – Mendrisio – Varese – Mailand
- e. Biel – Delsberg – Delle - Belfort
- f. Mulhouse – Basel – Olten
- g. Visp – Brig – Iselle – Domodossola (ausserhalb der Stosszeiten Busbetrieb von Iselle nach Domodossola)

Der guten Ordnung sei darauf hingewiesen, dass aus Basel und im Bodenseeraum bereits sehr gut funktionierende grenzüberschreitende Zugläufe und ansatzweise auch grenzüberschreitende Verkehrsverbünde bestehen.

4. Keine sinnvollen Optionen und Angebote sind unter anderem folgende:

- a. stündliche Weiterführung der Lötschberger von Brig nach Domodossola
- b. S-Bahn Linie 30 von Cadenazzo über Luino bis nach Malpensa, eventuell und anhängig von der Verfügbarkeit der Trassen jedoch S-Bahn Betrieb bis Laveno-Mombello TI (Endpunkt einer stark frequentierten S-Bahn-Linie über Varese bis nach Milano Treviso in der Nähe)

Bei der Erstellung dieses Exposés ist mir einmal mehr aufgefallen, dass die Verbindungen von Tre Nord auf den ehemaligen Linien der Ferrovia Milano Nord im elektronischen Fahrplan der SBB auch weiterhin nicht verfügbar sind.

5. Unbedingt zu verbessern ist die Kommunikation der Zugverbindungen. Aus der Schweiz ins Ausland verkehrende Züge sind mit den Zugläufen im Ausland (wieder) vollständig ins Kursbuch zu integrieren. Zuschläge beim Verkauf von internationalen Billetten sind abzuschaffen, und die Kompetenz des Verkaufspersonals ist zu erhöhen.
6. Es ist bezeichnend für die Beschaffungspolitik und das Marktverständnis der SBB, dass für Hunderte von Millionen neue Triebfahrzeuge für den internationalen Verkehr beschafft werden und keine Mittel für ein internationales Kursbuch oder – mindestens – für eine massvolle Erweiterung des nationalen Kursbuches verfügbar sind.
7. Fraglich ist, weshalb die SBB für die wenigen verbleibenden Relationen des IPV eigene Fahrzeuge entwickeln und beschaffen müssen. Die ETR 610 werden heute von mehreren europäischen Bahnunternehmen eingesetzt und haben sich gut bewährt.
8. Vom Parlament mit breiter Zustimmung der Bevölkerung für den Anschluss der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz bestimmte Mittel sind zweckentsprechend – sofern es nach der Verbindung von Bellegarde über Nantua ins Burgund überhaupt noch Projekt gibt – einzusetzen. So sehr der Doppelspurausbau von Bern nach Kerzers zu begrüßen ist, so sehr ist die Entnahme von CHF 100 Mio. für den Rosshäuserentunnel zu kritisieren.
9. Einzustellen sind Forderungen an unsere Nachbarländer, ihr Streckennetz so anzupassen, dass Züge nach unseren Vorstellungen eingesetzt werden können. Das betrifft vor allem die Elektrifizierung der Strecke von Lindau nach Buchloe oder die Forderung eines Durchgangsbahnhofes und die Aufgabe des Stadtbahnhofes von Lindau – nur damit schätzungsweise 300 Reisende ein paar Minuten schneller von Zürich nach München reisen können.
10. Abschliessend noch ein paar Bemerkungen zu den Nachtzügen. Ich bin relativ häufig und leidenschaftlich mit den Nachtzügen gefahren. Der bedauerliche Niedergang ist auch hier unverkennbar. Mit der Abschaffung der Speisewagen in den Nachtzügen der City Night-Line wurde die Attraktivität dieser Züge weiter geschmälert. Dagegen – und nicht gegen die Elimination des Nachtzuges von Basel nach Kopenhagen – hätte man sich zur Wehr setzen müssen. Fraglich hingegen ist die Aufrechterhaltung des aus acht Wagen bestehenden Nachtzuges EN 465 von Zürich nach Graz, Villach und Belgrad – das ist reine Nostalgie.

5. Schlussbemerkungen

Mein Vater war seinerzeit infolge eines Arbeitsunfalls während vielen Jahren „Platzanweiser“ – heute würde man von Ground Steward sprechen – bei den legendären TEE-Zügen. Ich erinnere mich mit Wehmut an diese grossartigen Züge.

Aber Realitätsverlust, Strukturförderung und Nostalgie sind keine effizienten Orientierungshilfen für die Zukunftssicherung und die Attraktivitätssteigerung der Bahn im IPV.