

"Pünktlich heisst 0 Minuten Verspätung" – Britische Züge heute

Von interessierter Seite suggeriert, stellen sich manche einen Bericht über den Schienenverkehr des Vereinigten Königreichs etwa gemäss folgendem Zerrbild vor:

Der privatisierte britische Bahnbetrieb zeigt ein düsteres Bild, besonders im mehrheitlich links stimmenden Norden des Landes, wo die konservative Regierung in die staatliche Infrastruktur kaum investiert und den Unterhalt vernachlässigt. Das Personal wirkt ausgenutzt, unmotiviert und überfordert. Im arg heruntergekommenen Bahnhofshotel von Glasgow stören ständig Ausfall- und Verspätungsmeldungen der Züge usw.

Doch die Engländer haben die Bahn erfunden. Nach überwundenen Privatisierungswirren (1997) überzeugen sie mit Resultaten, die anderswo als fast unerreichbar gelten. – Reise vom Juli 2015:

- TER 200 Basel 19.21 (+0), Strassburg 20.39 (+0)
- TGV Réseau Strassburg 10.46 (+0), Paris Est 13.05 (+0)
- "Transilien" Paris Nord 14.56 (+0), St-Denis 15.01 (+0)
- "Transilien" St-Denis 15.11 (+0), Paris Nord 15.17 (+0)
- TGV Duplex Paris Nord 15.46 (+0), Calais Fréthun 17.23 (+0)
- TER Diesel-AGC Calais Fréthun 18.01 (+0), Calais Ville 18.10 (+0)

- Southern-HGV-Zug (225 km/h) Dover Priory 21.49 (+0), London St-Pancras 22.54 (+0)
- Virgin-IC-"Pendolino" London Euston 9.30 (+0), Preston 11.50 (+12) ((*Stop and Go auf 2-Spur-Teil der meist 4-spurigen Strecke, zahlreiche Kohle- und Container-Züge*))
- Virgin-"Pendolino" Preston 12.00 (+7), Oxenholme 12.29 (+9) ((*Warten auf IC*))
- Transpennine-Diesel Oxenholme 12.33 (+6), Windermere 12.50 (+6) ((*Folgeverspät.*))
- Northern-Diesel Grange-over-Sands 11.02 (+9), Ravenglass 13.02 (+28) ((*statt Triebzug alte Wagen und erlahmte "Deltic"-Diesel, von Direct Rail Services "günstig" gemietet*))
- Northern-Diesel Ravenglass 17.36 (+8), Carlisle 19.14 (+4)
- Virgin-"Pendolino" Carlisle 20.46 (-1), Glasgow 21.58 (-4)

- Virgin Cross Country-Diesel-"Pendolino" Glasgow Central 10.00 (+0), Wolverhampton 13.35 (+2) ((*Einspurabschnitt wegen Elektrifizierungsarbeiten im Bahnhof Stafford*))
- London-Midland-Diesel Wolv'hampton 13.30 (+0), Smethwick Galton Bridge 14.07 (+0)
- London-Midland-Diesel Smethwick Galton Bridge 14.12 (+0), Kidderminster 14.38 (+0)
- London-Midland-Diesel Kidderminster 12.10 (+0), 12.48 Birmingham Moor Street (-1)
- Chiltern-Diesel Birmingham Moor Street 12.56 (+1), London Marylebone 14.44 (-3)
- Southern-Triebzug London Victoria 16.53 (+0), East Grinstead 17.48 (+0)
- Southern-Triebzug East Grinstead 22.37 (+0), London Victoria 23.33 (-2)

- Eurostar London St Pancras 10.23 (-1), Paris Nord 13.54 (+7) ((*"Einfädeln" in Lille, Hochgeschwindigkeits-Dreieck*))
- TGV Duplex/Réseau Paris Est 15.25 (+0), 17.42 Strassburg (+62) ((*Überholung TGV der Gegenrichtung durch 4 Züge via "falsches" Gleis nach Panne vor Bahnhof Meuse*))
- TER 200 Strassburg 18.51 (+0), Basel SBB Elsässer Bahnhof 20.10 (+1) ((*Einfahrt*))

Stabiles Leistungsniveau. Insgesamt gleiches Bild wie bei 5 Reisen in den Jahren 2011–2014. – Ankunftsgenauigkeit: Nach Stillstand der Züge fast ausschliesslich an Bahnhofsuhren gemessen.

Definition. Die Frage, ob "on time" bis Verspätungen von 3, 5 oder 10 Minuten bedeute, irritierte am Informationsschalter des Bahnhofs London Euston. Pünktlich heisse 0 Minuten Verspätung (gleiche Antwort von 3 Personen in 2 Pariser Bahnhöfen). Die Briten erwähnen Abweichungen

von 1 Minute. Pünktliche Ankünfte rufen Engländer (*understatement!*) nicht aus; *sie tun es!* (Bei den SBB gelten Reisende mit Verspätungen von weniger als 3 Minuten als pünktlich befördert).

On time. Wie auch die früheren Erfahrungen zeigten, verkehren in England/Schottland/Wales die Züge aller Kategorien zum grossen Teil mit Abfahrts- und Ankunftsverspätungen 0. Im Londoner Bahnhof Paddington (Züge aus Cornwall, Devon, von Bristol, Südwest, Oxford, Heathrow) war bei unserem Besuch keine einzige Minute Verspätung angekündigt (14 Züge).

Ausfälle. Unterwegs und bei Rundgängen durch die Londoner Bahnhöfe 1 Ausfall festgestellt.

Kundendienst. Alle Züge (inkl. S-Bahn) sind von motiviertem Zugpersonal begleitet, das nach jedem Halt Fahrausweiskontrollen durchführt und bei Bedarf mit schnellen Geräten Billette nach dem gesamten Netz verkauft (manchenorts wirtschaftlicher als teure Billettautomaten).

Information. Sachlich, höflich, cool, nicht anbiedernd, kein Wort zuviel, keines zuwenig.

Sauberkeit. Lässt keine Wünsche offen. Rauchverbot in Bahnhöfen inkl. Perrons wird beachtet. Versprayt: bei 6 Reisen 1 solches Fahrzeug (Lokomotive in London Liverpool Street) gesehen.

"Zug blockiert Strecke". Weder erlebt noch gesehen noch gelesen.

Technische Störung am Fahrzeug. Weder erlebt noch gelesen.

Stellwerkstörungen. Weder erlebt noch gelesen (kein "Wort des Jahres").

Türstörungen. Wie bei allen früheren Reisen keine einzige erlebt oder bemerkt.

Fahrleitungsstörungen. In Südostengland ist die S-Bahn mit dritter Schiene elektrifiziert (wie Untergrundbahnen). Bei Laubfall entstehen gelegentlich Kontaktschwierigkeiten. Das historische Lichtraumprofil genügt weder für Oberleitungen noch für Doppelstockwagen. Die Fahrleitungen der ausgebauten Fernverkehrsstrecken funktionierten bei all unseren Besuchen einwandfrei.

Beschädigung am Gleis. Den Betrieb beeinträchtigend weder erlebt noch gesehen noch gelesen.

Unterhalt. Wie schon optisch erkennbar, investieren die staatlich eng beaufsichtigten britischen Bahnbetreiber für den Fahrzeugunterhalt offensichtlich mehr als die SBB. Der Gleiszustand ist von Penzance bis Inverness auf Haupt- wie Nebenstrecken korrekt.

Rollmaterial. Die Elektrifizierung von 1400 km (im Gang) verjüngt auch den Dieselpark.

Kosten. Die Subventionen für den Personenverkehr zu analysieren wäre äusserst anspruchsvoll. Der Schienen-Güterverkehr (eigenwirtschaftlich) ist je nach Region im Aufwind oder eingestellt.

Hochgeschwindigkeitsverkehr. Wie erlebt, operiert vor allem die West Coast Main Line an der Kapazitätsgrenze. Die East Coast Main Line mitentlastend plant die Regierung nach betrieblichen (nicht politischen!) Prioritäten die Hochgeschwindigkeitsstrecke *High Speed (HS) 2* von London in den Raum Manchester für Züge auch nach Birmingham, Liverpool, Glasgow und Edinburgh.

Wettbewerb. Von zwei oder mehr Gesellschaften befahrene Gemeinschaftsabschnitte bewirken einen direkten und indirekten Wettbewerb. Schlechte Leistungen fallen auf. Die Konzessionen sind auf einige Jahre beschränkt und werden immer wieder angepasst oder neu erteilt.

Tarife. Wie in der Luftfahrt und in Frankreich nachfrageabhängig (bei wenig Buchungen, selbst spät, enorm günstig). Vor Zugsabfahrt entsprach der Tarif York-Scarborough umgerechnet dem

Normalpreis der SBB für diese Distanz (68 km). Die *Association of Train Operating Companies (ATOC)*, die 1994 gegründete Dachorganisation der zurzeit 23 Bahngesellschaften, erstellt mit Network Rail die Fahrpläne, sorgt für das gemeinsame Tarifsystem und verteilt die Erträge.

Museumsbahnen. Saisonal erbringen mehr als 100 grösstenteils dampfbetriebene Bahnen wie die *Severn Valley Railway* bei Birmingham (1700 Freiwillige, wenig Festangestellte) mit sehr viel Einsatz und oft überraschenden Ideen kundendienstlich höchst bemerkenswerte Leistungen.

17.8.2015

Hans Bosshard / Jakob Bosshard



First Transpennine, Middlesbrough

Im Mutterland der Eisenbahn



Virgin-, Pendolini“, London Euston



Chiltern Railways, Regionalzug



IC-Züge, East Coast Main Line, London Kings Cross



Londoner S-Bahn-Zug



Chiltern-Diesel, London Marylebone



North Yorkshire Moors Museumsbahn