

Ein sexy Image ist gefragt

Bei einer Studientagung in Zürich ging es unter dem Titel «Hype oder Nachhaltigkeit?» um die Renaissance der Nachtzüge.

Andreas Theiler/Gerhard Lob Seit der Jahrtausendwende wurden Nachtzüge, welche die Schweiz bedienten, durch schlechten Service, Ausfälle und Buchhaltungstricks systematisch «plattgemacht». Die SBB waren an diesem Debakel mit den Nachtzügen Richtung Italien wesentlich beteiligt, die DB mit den Linien in den Norden. Im Dezember 2016 übernahmen die ÖBB das Geschäft und seither geht es wieder aufwärts. Dies gibt unterdessen auch anderen Ländergesellschaften Auftrieb, Nachtzuglinien wieder aufzubauen.

Die grossen Konkurrenten der Züge sind und bleiben die Billigflieger. Gerade jetzt, im Zeichen der Klimadiskussionen, stehen einige Forderungen an diese im Raum, welche durch die Politik durchgesetzt werden müssen: Einführung einer Flugticketabgabe in der Schweiz, internationales Engagement der Schweiz zur Einführung von Lenkungsabgaben im Flugverkehr, Verursacherprinzip, Stärkung umweltfreundlicher Alternativen zum Flugverkehr – insbesondere Bahnreisen – und in diesem Zusammenhang eine Sensibilisierung der Bevölkerung. Dies sind die Push-Faktoren.

Damit das Produkt aber vermehrt angenommen wird, braucht es auch Pull-Faktoren. Railtour-Chef Werner Schindler brachte es an einer Studientagung der Bahnjournalisten Schweiz am 11. November in Zürich so auf den Punkt: Fliegen ist schnell, einfach und günstig – Nachtbahnfahren ist unbekannt, unsexy, langsam und teuer. Wie ändern wir also das Image

der Nachtzüge, so dass sie attraktiv und sexy werden wie das Flugzeug? Schindler schlug unter anderem vor, die Preisphilosophie der Fluggesellschaften zu übernehmen, d. h. ein billiger und transparent gebildeter Grundpreis mit Verrechnung aller Extras gemäss dem Motto «Topqualität zu günstigem Preis». Dazu gehören auch selbstreinigende Nasszellen und Abteile in Fertigbauweise. Nachtzugfahren muss Spass machen («Influencer fahren Bahn»); es braucht beispielsweise Ökobonus-Punkte pro gefahrenen Kilometer.

Wer einen solchen langen Wunschkatalog bezahlen soll, blieb freilich offen. Doch am Ende der Tagung war klar: Die Politik ist gefragt. Und just ein Tag später präsentierten SBB-Vertreter der nationalrätlichen Verkehrskommission den geplanten Angebotsausbau im internationalen Personenverkehr, namentlich eine deutliche Steigerung von grenzüberschreitenden Nachtzügen. Selbst bei guter Auslastung werden diese Angebote in der Schweiz nicht kostendeckend zu führen sein, wurde dort argumentiert. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat der Kommission deshalb verschiedene Ansätze aufgezeigt, wie diese unterstützt werden könnten, falls dies politisch gewünscht sein sollte. Anders gesagt: Für eine Intensivierung des Nachtzugangebots müssen die Politiker für entsprechende Finanzen sorgen, vergleichbar etwa mit der Unterstützung der Verlagerung des Gütertransports von der Strasse auf die Schiene.



Geben mittlerweile in Europa den Ton an: die ÖBB mit ihren Nightjets.

Bild: ÖBB

Randnotiz

Die Nacht gehört uns

Kaspar P. Woker

Mehr Nachtzüge, ein verlockender Gedanke. Doch halt, ohne uns! Wir sagen, wann und ob Schlafwagenzüge durchfahren dürfen. Wenn's möglich ist; wir bauen, nicht immer geplant, auch mal kurzfristig. Schaut selbst, wo ihr durchkommt, aber andernorts bauen sie des Nachts ebenfalls. Dies der Tenor der staatlichen «Gleisbesitzer». Monopolistisch.

Thello-Nachtzug Paris – Lausanne – Venedig, via Simplon: Unterbruch wegen Tunnelanierung. Umleitung via Mont Cenis: Unterbruch wegen Streckenausbauten. Umleitung Paris – Basel – Gotthard – Milano: kompliziert und zu weit. Also Zug ausfallen lassen, mehrere Tage in der Reisesaison. Nicht etwa geplant im Jahresfahrplan, sondern vier Monate vor Reisedatum angekündigt. So funktioniert das Nebeneinander von Infrastrukturbetreibern in Frankreich, der Schweiz, Italien und den Bahnen SNCF, Thello, SBB, FS. Unkoordiniert. Die Nacht gehört uns, den Baurupps. Die europäischen Eisenbahnen mit ihren nach wie vor über alles stehenden nationalen Präferenzen und Eigenarten stehen sich für den Relaunch des Nachtverkehrs selbst zuvorderst im Weg.

Dann wären da noch Zoll und Grenz-wache. Immigranten und Drogenhändler lieben Nachtzüge. Grosskontrollen sind die Folge, Verspätungen bis 90 Minuten ebenfalls. Thello weist für neun Monte bei ihrem Zugpaar Paris – Venedig total 20073 Verspätungsminuten aus, das heisst jeder der 546 Züge hatte im Schnitt 37 Minuten Verspätung, nur wenige waren pünktlich. «Fragilité de la circulation» nennt sich das.

Quintessenz: Es geht nicht ohne mehr Koordination und Absprache auf internationaler Ebene. Handeln statt europäische Absichtserklärungen – und die Nacht gehört auch uns, die wir die Nachtzüge lieben, aber immer noch vermissen, weil das Zusammenspiel zwischen Infrastruktur und Betrieb der Eisenbahn ungenügend funktioniert und dies das Nachtzugangebot ausbremst.