



Foto: M. Oomen (2)

Europäische Schnellzüge

## Railteam – Railjet – EasyJet

Schranken statt Schengen: Das Reisen mit der Bahn bringt neue Schwierigkeiten

*Der internationale Bahnverkehr schwankt zwischen Trauerspiel und Marketingoffensiven. Jede Bahn verfolgt ihr eigenes Konzept, erfolgsmaximiert dank Platzbewirtschaftung wie beim Flugverkehr und Punkt-zu-Punkt-Tarifen. Liberalisierung verspricht mehr Einzellösungen. Wenig Chancen haben Reisende auf zusammenhängenden langen Bahnreisen in Europa: Umsteigen und neues Billett lösen – so lautet heute die Devise.*

**“B**uilding the best low-fare airline in the world – Europe No.1 air transport network“ – es ist unschwer zu erkennen, zu welchem Transportmittel dieser Slogan gehört. Europäische Fluggesellschaften haben sich zur „Star Alliance“ zusammengeschlossen. Und die Antwort der Schiene? „Reiseinformationen verbessern: Einfacher und schneller Zugang zu Fahrplänen, zur Verfügbarkeitsabfrage und zum Kauf von Fahrkarten ...“ ist unter „www.railteam.eu – unser Engagement“ zu finden. Doch wie sieht die Wirklichkeit aus? Und wie arbeitet Railteam?

„Europas Bahnallianz fährt im Bummeltempo“ und „Railteam, die Allianz der europäischen Hochgeschwindigkeitszüge, kann das Herzstück der Kooperation nicht verwirklichen: den Ticketverkauf auf einer gemeinsamen Webseite“ – beides sind Zitate aus Schweizer Zeitungen von Ende November 2009. Wer mit der Bahn mit Zügen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs (HGV) von Brüssel via Köln, Basel, Mailand nach Florenz fahren will, gibt bald auf. Thalys und ICE bis Basel sind separat zu buchen, durch die Schweiz gibt es den Studententakt und ganz finster wird es südlich davon, denn Trenitalia hält sich vornehm außerhalb des Railteams, ob schon der Eurostar Italia seit Dezember

2009 als HGV-Zug von Mailand nach Florenz und weiter bis Neapel saust.

Die Website von Railteam verspricht ab 2010 auch eine Verbindung Zürich–Wien mit 230 km/h. Weil die ÖBB viel zu viele Taurus-Loks beschafft hat, wurde flugs ein spezieller Zug dazu gebaut, eben der Railjet oder kurz RJ. Dreiklassig zwar, doch am Arlberg auf der einspurigen Strecke mit 30 % Neigung auch nicht schneller als 70 km/h. Mit den fast 90 Tonnen schweren Loks kann auch nicht bogenschnell gefahren werden. Nicht erfüllt hat sich die Hoffnung, dass dieser Schienenjet pünktlicher verkehrt als die früheren EC der ÖBB, Transalpin oder Kaiserin Elisabeth, die locker im Dreivierteltakt, aber sehr taktlos des Öfters mit einer Dreiviertelstunde Verspätung in Zürich eingetroffen sind. Deshalb wird der vollmundig auf acht Stunden beschleunigte Fahrplan 2010 ab 2011 wieder um 30 Minuten entschleunigt. Der Railjet hat deutlich weniger Plätze als die heutigen EC-Züge und befördert auch keine Fahrräder mehr, dafür gibt es die Premium-Class mit saftigem Aufpreis. Dass die RJ-Strategie der ÖBB nicht aufgeht, zeigt die kürzliche Stornierung der letzten bestellten Garnituren, womit der anvisierte Zweistundentakt nach Zürich auch schon wieder zur Makulatur wird.

Nahtlos fügt sich die Geschichte der „Abgasfilterwagen“ in den EC Zürich–München ein. Durch das Allgäu hinauf stoßen die Dieselloks BR 218 in Doppeltraktion so viel Abgas aus, dass es durch die Klimaanlage ins Wageninnere geblasen wird. Ansaugfilter in extra umgebauten Wagen sorgen nun für Abhilfe. Für die Elektrifizierung dieser Linie sind die Gelder bewilligt. Ob dereinst die Züge wirklich ohne Lokwechsel und Spitzkehre in Lindau verkehren, dazu ist das letzte Wort wohl noch nicht gesprochen.

Oder die Jammergeschichte der sich neigenden ICE-Züge zwischen Zürich und Stuttgart, die das deutsche Eisenbahnbundesamt nach wie vor nicht das bogenschnelle Fahren zugelassen hat und die jetzt durch konventionelle IC-Züge ohne Speisewagen und mit längerer Fahrzeit ersetzt worden sind.

Ähnliche Geschichten lassen sich zuhauf aufzählen. Europa wächst zusammen, Schengen lässt Grenzen verschwinden, aber die Bahnen erschweren nahtloses Reisen über die Grenzen. Und je länger die Reisen sind, desto mehr Erschwernisse treten auf. Meist haben die CEOs (Chief Executive Officer, Neusprech für Vorstandsvorsitzender) eher sich selbst im Blick als das Wohl der Kunden. Die



„Staatsbahnen“ wehren sich mit Händen und Füßen gegen die Aufweichung ihrer Monopole. Sie lassen die landeseigene Fahrzeugindustrie mit gütiger Unterstützung der Zulassungsämter Fahrzeuge entwickeln, die zwar theoretisch frei durch Europa fahren könnten, es aber nicht tun. Die bürokratischen Hürden und die monozentrischen An- und Absichten sind schwer zu überwinden.

Entgegen allen Prospekten ist es eine Tatsache, dass sich die europäischen Bahnen vom „Service public“ (frei übersetzt: den Kunden dienender Service) für internationale Bahnreisen fast völlig verabschiedet haben. Das Schlimmste dabei: Die verantwortlichen Akteure der Bahnen kennen ihre eigenen internationalen Produkte kaum aus persönlicher Erfahrung. Auch die Vertreter von Railteam – Ausnahme die Schweizer Delegation – benutzen zu den Sitzungen regelmäßig das Flugzeug, der Zug sei viel zu umständlich, und das trotz der First-Class-Freifahrtscheine für diese Personen!

Bei der letzten Jahrestagung des Europäischen Fahrgastverbandes EPF wurden den Vertretern von Eurostar beispielsweise zwei Wünsche unterbreitet: Direktzüge zwischen London und weiteren europäischen Städten und Nachtverbindungen zwischen dem Kontinent und Großbritannien. Beides würde einem Bedürfnis entsprechen. Kommt nicht infrage, lautete die lakonische Antwort, denn einzig volle Züge zwischen ausgewählten Städten bringen eine gute Rendite.

Zurück zur Website – und ein Blick in die Railteam-Denkweise. Im Streckenplan wird als schnellste Verbindung Zürich–München die Zeit von 6 Stunden und 37 Minuten angegeben. Kein Wunder, denn die Reise führt mit ICE über Basel–Mannheim–Stuttgart. Der direkte EC via Lindau benötigt 4 Stunden und 12 Minu-

ten. Die schnellste Verbindung Zürich–Lyon wird mit 6 Stunden und 14 Minuten via Basel–Mulhouse offeriert; via Genf sind es 4 Stunden 43 Minuten. Zwischen Zürich und Stuttgart bietet Railteam gar keine Verbindungen. Wer sich über Eisenbahnbanausen amüsieren möchte, dem bietet diese Website ein echtes Vergnügen.

Als Hauptziel wollte Railteam eine einheitliche Internet-Plattform schaffen, um alle HGV-Züge der Mitglieder online buchen zu können. Das Fazit nach langjähriger Arbeit: extrem teuer und zu kompliziert. Das erstaunt wenig, denn ein effizientes Yield-Management der Plätze (maximale Belegung bei optimalem Preis mix für das Unternehmen) generiert täglich andere Fahrpreise, auch bei Eurostar. Für den Autor ergab es sich, dass ein einfaches Billett London–Paris am Sonntag teurer zu stehen kam als ein „Open-date-round-trip-Ticket“ (= gewöhnliches Retour-Billett). Merke: Die Fluggesellschaften machen es vor.

Abkommen der Staatsbahnen Europas ermöglichen einst durchgehende Bahnbillette von Stockholm bis Palermo. Im Zeichen der Liberalisierung und der Renditeoptimierung sind solche Bequemlichkeiten im Wortsinn auf der Strecke geblieben. Für jeden HGV-Zug der Marketingallianz (siehe Übersicht auf Seite 30/31) werden nur noch Punkt-zu-Punkt-Tarife, wenn möglich an Datum und Zuglauf gebunden, ausgegeben. Zug- oder Datumswechsel gibt es nur gegen happigen Aufpreis und je nach Buchungsdatum bezahlt man für ein und denselben Zug bis zum doppelten Fahrpreis. Speziell für Gruppen- oder Abiturreisen ist das ein äußerst mühsames Unterfangen. Die Buskonkurrenz lacht sich ins Fäustchen. Dafür darf man je nach Gesellschaft Lounges benutzen, Clubmitglied werden oder Bahnmeilen sammeln.

Ende 2009 erklärte Richard Brown, Präsident von Railteam, vollmundig: „Seit der Gründung unserer Allianz (2007) konnten wir die Reisequalität für unsere Fahrgäste in ganz Europa entscheidend verbessern.“ Wer aber öfter per Bahn in Europa unterwegs ist, stellt – wohlwollend gesagt – fest, dass jeder zweite bis dritte internationale Zug verspätet ist und Anschlussbrüche an der Tagesordnung sind. Pünktlichkeit und klare Bahntarife sind anscheinend keine Reisequalität. Dazu genügt ein Blick auf die Ankunftsbildschirme in internationalen Bahnhöfen.

Da tönt es fast revolutionär, wenn der SBB-CEO anlässlich des Spatenstichs zur zweiten Rheinüberquerung in Basel fragt, ob wirklich alle Fernverkehrszüge Schweiz–Deutschland in Basel zweimal anhalten müssten. Es ist offensichtlich: Von Basel Badischer Bahnhof direkt nach Zürich, Bern oder Luzern zu fahren, würde über 15 Minuten sparen. Mit phantasievoller Fahrplangestaltung ließe es sich wohl machen, dass innerschweizerische Anschlusszüge alternierend in den beiden →

Bilder oben:

- 1 Sterntreffen in Budapest keleti pu: Zwei ÖBB-Railjets haben den weitesten Weg hinter bzw. vor sich, die rote E-Lok brachte einen Zug aus der Slowakei, links ein ungarischer Binnenzug.
- 2 Grenzbahnhof im Dreiländereck Deutschland – Österreich – Schweiz: Soeben erreicht EC 194 von München kommend Lindau Hbf. Das wird wohl noch einige Jahre so aussehen.
- 3 Mit dem TGV begann das HGV-Zeitalter in Europa. Inzwischen fahren Züge der fünften Generation als TGV-POS auch nach Deutschland, im Bild ein TGV in Strasbourg.



Fotos: M. Oomen

Der neueste Zug der ÖBB, der Railjet, ist verglichen mit seinem Vorgänger ein Rückschritt: Der Großraumbereich und die Railjet-Bar.

→ Basler Bahnhöfen abfahren. Schließlich verkehren zwischen Basel und Zürich fünf Züge pro Stunde, von denen einer sogar den Zürcher Hauptbahnhof links liegen lässt. Kleinkariert mutet es dagegen an, wenn in St. Margrethen (Schweiz) für die Bahnlinie Richtung Bregenz (Österreich, Strecke Zürich–München) eine neue Rheinbrücke zu bauen ist, diese aber nur eingleisig geplant wird. Damit wird für die EC-Züge und die trinationale S-Bahn Bodensee-Alpenrhein gleich wieder ein Engpass zementiert.

Als Bahnkundenorganisation wird man den Eindruck nicht los, dass die Bahnen heute grenzüberschreitend eher fatalistisch als avantgardistisch handeln. Diesen Vorwurf kann man auch der Schweiz als

Bahn-Transitland par excellence nicht ersparen. Immerhin liegt der Einnahmanteil im internationalen Personenverkehr bei 17 %, im Gegensatz zu 3 % in Deutschland („Der Bund“ vom 27.11.2009). Daraus wäre doch abzuleiten, dass sich die SBB stärker für Bahnreisen über die Grenzen einsetzt. Sicher, die TGV nach Paris und die ICE in Richtung Deutschland stellen Lichtblicke dar. Doch international gibt es keine ernst zu nehmenden Züge einer schweizerischen Bahn mehr, auch wenn drei TGV-Kompositionen von Lyria und die Hälfte der einstigen Cisalpino-Flotte mit „SBB CFF FFS“ als Eigentümerin angeschrieben sind. Nichts geworden ist aus der Ankündigung der SBB, bei den ICN-Zügen (Baureihe RABDe 500) auch

auslandtaugliche Varianten zu bauen. Solche Neigezüge zwischen Zürich und Stuttgart oder Innsbruck hätten sicherlich mehr Fahrgäste als das heutige Angebot gebracht. Bei Railjet und Lyria geben, bei Cisalpino gaben klar die Nachbarn den Takt an. Selbst Nahziele mit Knotenfunktion wie Bregenz/Feldkirch, Mailand oder Lyon sind auf der Schiene nur mühsam erreichbar. Es ist zu hoffen, dass Paul Blumenthal (Ex-Chef SBB Personenverkehr) in seiner neuen Funktion als Aufsichtsrat der ÖBB wenigstens in der Alpenrepublik auf mehr Pünktlichkeit drängen kann.

Zusammengefasst: Die Bahn wird kaum je als the best low-fare (railway) line punkten können, aber als Europe No. 1 (rail) transport network könnte sie dem Ziel viel näher sein, als sie es heute ist. Die nationalen Eisenbahnzulassungsämter, das eigene Prestige jeder (liberalisierten) Bahnunternehmung oder übertriebene finanzielle Forderungen an eine „Partnerbahn“ und oft fehlende Marktausrichtung verhindern wohl noch einige Zeit, dass sich der grenzüberschreitende Bahnverkehr wirklich fahrgastgerecht entwickeln kann. Letztes Jahr ist im Zürcher „Tagesanzeiger“ ein Artikel zum Cisalpino-Debakel erschienen mit dem tiefgründigen Titel: „Den Bahnen ist das Monopol wichtiger als die Kunden“. Ein Zitat daraus: „Man stelle sich vor: Der Flug Zürich–Rom der Swiss muss in Lugano-Agno zwischenlanden. Passagiere dürfen keine

## Mehr Marketing als Kundennutzen

Hochgeschwindigkeits- und Nachtverkehr werden oft in Kooperation von mehreren Bahnen betrieben. Tochterfirmen, Groupements d'interêt économique (GIE), Marketingallianzen, Produktnamen, eigene Farbgebung und Punkt-zu-Punkt-Tarife sind die Markenzeichen. Die länderspezifischen Interessen scheinen oft schwer zu bündeln und so wird je nach Verbindung eine völlig andere Konstruktion gewählt – kaum zum Vorteil der Kunden. Nicht jeder Allianz ist Erfolg beschieden, siehe Cisalpino, deren Züge in der italienischen Trassenhierarchie keinesfalls wie Prestigeprodukte behandelt wurden. Weitgehend der Geschichte gehören internationale Zugläufe an, die von Land zu Land der andern Staatsbahn übergeben werden. Von der Schweiz aus sind dies lediglich die EC-Züge nach Brüssel und München. Auf derselben Ebene werden die ICE-Züge Deutschland–Schweiz und neuerdings wieder die EC nach Mailand betrieben.

Eine Zusammenstellung für Nichteingeweihte:

AVE	Alta-Velocidad-España; normalspurige HGV-Züge der Renfe von Madrid aus; dreiklassig, schnell, komfortabel, relativ günstig
Cisalpino	Tochter von Trenitalia und SBB, 2009 gescheitert
City-Night-Line	Gegründet als Hotelzuggesellschaft von SBB, DB, ÖBB, heute nur noch Produktame von DB-Autozug (Tochter der DB) für den Schlafwagenverkehr aus/durch Deutschland
CIWL	Compagnie Internationale des Wagons-Lits; frühere Betreiberin von Schlaf-, Pullmann-, Speisewagen; französisch-

	belgische Gesellschaft, heute nur noch Reisebüro als Carlson Wagonlit Travels
Eliposo	Spanisch-französische GIE (siehe oben) zum Betrieb der Talgo-Schlafwagen-Züge Barcelona–Zürich/Mailand; Zukunft ungewiss; analoge Gesellschaften betreiben den Verkehr Paris–Barcelona/Madrid und Paris–Lyon–Mailand
Eurocity, EC	Produktname für schnelle, hochklassige Tageszüge mit Verpflegung; 1987 durch die meisten europäischen Bahnen als Nachfolge der TEE-Züge eingeführt, heute vielfach verdrängt
Eurostar	HGV-Zug für den Verkehr London – Paris/Brüssel, seit 1999 auch Name der Betreibergesellschaft Eurostar Group Ltd.; die Eurostar-Züge gehören anteilig den jeweiligen Bahngesellschaften, werden aber im Pool betrieben. Es handelt sich um eine französisch-belgisch-britische Gesellschaft.
Eurostar Italia	Produktname für den HGV der Trenitalia mit den Zügen Freccia Rossa und Freccia Argenta; Tickets mit Zugbindung, keine Kooperation mit andern Bahnen
ICE	Inter City Express; Name der HGV-Züge der DB. ICE 1 mit zwei Triebköpfen fahren nach Zürich/Interlaken, ICE 3 als Triebzüge, auch mehrstromfähig, fahren nach Paris, Brüssel und Amsterdam. ICE-T waren als Neigezüge für Stuttgart–Zürich gedacht, Diesel ICE-TD wurden zuerst stillgelegt und jetzt von Berlin nach Kopenhagen/Aarhus unterwegs

aus- und einsteigen. Die Schweizer Flugzeugbesatzung wird durch eine italienische ersetzt.“

Pro Bahn Schweiz und ihre europäischen Partner-Organisationen werden nicht locker lassen, Verbesserungen zu fordern. Hoffentlich gelingt das, bevor der Verkehrskollaps auf der Strasse und in den Flughäfen nicht nur in der Hochsaison des Ferienverkehrs die Schlagzeilen beherrscht. Von „Easytrain“ zu träumen ist nicht verboten: „Building the best low-fare railway in the world – Europe No.1 rail network“.

Edwin Dutler, Kaspar P. Woker



Foto: hbz

Der nur wenige Jahre zuvor systematisch eingeführte ÖBB-EC war ein ausgereifter Zug, dessen Qualität auch deutsche Fahrgäste zu schätzen wussten: ÖBB-EC-Garnitur in Ulm Hbf.

**Post-skriptum 1** Dieser Artikel ist im März 2010 im „info Forum“ von Pro Bahn Schweiz erschienen. **DerFahrgast** bedankt sich sehr bei den Schweizer Kollegen, ihn dem deutschen Lesepublikum zur Kenntnis geben zu können. Der Text wurde behutsam von schweizerischer hin zu deutscher Lesegewohnheit angepasst.

**Post-skriptum 2** Kurz nach Erscheinen des Originalartikels sorgte der isländische Vulkan Eyjafjallajökull für Turbulenzen im Flugverkehr. Dies schlug sich unmittelbar bei den Bahnen nieder, so dass die SBB Anfang September bei der Präsentation ihres Halbjahresabschlusses eine deutliche Steigerung im internationalen Verkehr vermelden konnte. Das nennt man „Marke-

ting by Volcano“. Noch ist das Rezept offenbar nicht gefunden, um internationale Reisende nachhaltig und aus eigener Kraft der Bahngesellschaften (wieder) auf die Schiene zu bringen.

DB und SBB haben einen weiteren Anlauf unternommen. Im Juli 2010 wurde in Basel vor je einer ICN- und einer ICE-Komposition von den Herren Meyer und Grube ein Memorandum of Understanding zur Gründung einer gemeinsamen Gesellschaft (60 % SBB, 40 % DB) für den Verkehr Deutschland–Schweiz unterzeichnet. Alle Verbindungen sollen davon profitieren, so auch durch den Gotthard-Basistunnel ab 2017 und auf der Achse München–Zürich–Genf–Lyon und einmal mehr Zürich–Stuttgart. Die SBB bereitet offen-

bar die Bestellung von (Neige-)Zügen für den internationalen Verkehr vor, hingegen ist dem Vernehmen nach die Elektrifizierung durch das Allgäu um ein weiteres Jahr verschoben worden. Es dürften also noch fünf oder sechs Jahre vergehen, bis sich auf der Schiene blicken lässt, was heute großartig präsentiert wurde. Da erinnert man sich wehmütig der beliebten Städte-Schnellzüge Bavaria/Isar-Rhône München–Genf (–Lyon) oder der TEE Tiziano/Roland Frankfurt–Basel–Luzern–Gott hard–Mailand, beides Verbindungen, die heute nur noch mit ein- bis zweimaligem Umsteigen per Bahn zu machen sind. Hoffentlich mögen sich die Ankündigungsmanager wenigstens 2016 noch an ihre Versprechen von 2010 erinnern.  wo

Lyria	Tochter von SNCF und SBB, TGV-Verkehr ab Genf, Lausanne, Bern, Zürich nach Paris; Genf, Lausanne, Bern waren die ersten ausländischen Ziele eines HGV-Verkehrs	TGV, AGV	Train-à-grande-vitesse; Zug mit zwei Triebköpfen, entwickelt für die Schnellfahrline Paris–Lyon. Wegen der kurzen Reisezeit (2 Std.) Inneneinrichtung eher wie bei einem Vorortzug als bei einem Prestigezug. Sternförmiger Ausbau der TGV-Linien von Paris aus inkl. Verbindungen nach Belgien, Großbritannien, bald Spanien. Mit jeder Linie neue, komfortablere Züge. Die Dreistromzüge für Lausanne/Bern sind heute die langsamsten TGV-Züge (270 km/h) und werden bald abgelöst. Nach Genf verkehren teilweise doppelstöckige TGV-Duplex.
NTV	Nuovo Trasporto Viaggiatori; private italienische Gesellschaft für den HGV Verkehr mit Beteiligung der SNCF; will mit AGV-Zügen (s.u.) im freien Netzzugang zwischen Mailand und Rom Trenitalia die Stirn bieten		
Railjet	Dreiklassige fixe Zuggarnituren der ÖBB, Produktname.		
Railteam	Marketingallianz europäischer Bahnen ohne Trenitalia und Renfe		
Rheinalp	Marketinggesellschaft DB und SBB, weitgehend unsichtbar, soll ausgebaut werden		
TEE	Trans Europ Express; 1957 gegründete Allianz der europäischen Bahnen (ohne ÖBB) für den hochklassigen, grenzüberschreitenden Bahnverkehr; Start mit Diesel-Triebzügen, SBB 1961 mit den legendären TEE II RAE, später lokbespannte Züge; 1987 zugunsten der EC-Züge abgelöst	Transalpin	Produktname, österreichische Antwort auf den TEE. Ab 1958 Wien–Zürich mit aufgerüsteten zweiklassigen Vorort-Triebzügen, später komfortablere Triebzüge bis Basel, dann EC-Zug mit SBB-Panoramawagen. Im Juni 2010 ist der Paradezug Österreich–Schweiz zum Leidwesen der Reisenden, aber „zugunsten“ von Railjets, verschwunden
TEE-Allianz	Kurzlebige Marketingallianz zwischen DB, SBB und ÖBB zur gegenseitigen Anerkennung von Vergünstigungen, hat nichts mit den einstigen TEE-Zügen zu tun	Westbahn	Private österreichische Gesellschaft, Konkurrenz zu Railjet. Will ab Dezember 2011 Wien–Salzburg im Stundentakt bedienen. Komfortable Doppelstockzüge sind bei Stadler im Bau. Aufsichtsratspräsident ist Benedikt Weibel, Ex-CEO der SBB.
TEN, EN	Trans Euro Night, Euro Night: Produktame für (reine) Nachtzüge europäischer Bahnen; ursprünglich hieß das Netz Trans Euro Night in Anlehnung an die TEE-Züge bei Tag, später wurde daraus EN als Zugbezeichnung		
Thalys	Gesellschaft für den Betrieb von TGV-Zügen zwischen Paris, Brüssel, Amsterdam und Köln, teilweise in Konkurrenz zu ICE		