



## ■ Beobachter 12/03

### Verkehr: Endstation Pünktlichkeit

Die SBB brüsten sich mit ihrer Pünktlichkeit. Für viele Reisende sieht die Bilanz aber anders aus.

Von Matieu Klee

Bild: Balz Murer



«Eigentlich bin ich ziemlich flink», sagt Andreas Schlittler aus Glarus. Trotzdem verpasst er durchschnittlich jeden dritten Tag die S4. Laut Fahrplan hätte er in Zürich acht Minuten Zeit, umzusteigen. Doch sein Schnellzug erreicht den Hauptbahnhof häufig mit ein paar Minuten Verspätung. «Schnellzug und S-Bahn sind nicht aufeinander abgestimmt», ärgert sich Schlittler. Dabei kann er sich noch glücklich schätzen: Verpasst er seine S-Bahn, fährt 20 Minuten später schon

die nächste.

### Eine Stunde Verspätung

Längst nicht überall sind die Verbindungen so gut wie in Zürich. Hat etwa die S3 von Basel nach Olten mehr als acht Minuten Verspätung, verpassen die Reisenden mit Ziel Neuenburg den Interregio-Anschlusszug. Sie treffen dann mit knapp einer Stunde Verspätung in Neuenburg ein.

S-Bahnen, Eurocity- und Intercity-Züge warten prinzipiell keinen verspäteten Zug ab, und Interregio-Züge warten höchstens drei Minuten. Ein mehrseitiger Katalog für die SBB-Angestellten regelt die Ausnahmefälle. Doch dieser kann nicht darüber hinwegtäuschen: Wegen des immer dichteren Fahrplans ist der Spielraum für die SBB enger geworden. «Ein <Anschlussbruch> zwischen S-Bahn und Fernverkehr hebt den Fahrzeitgewinn im Fernverkehr wieder auf», sagt Kurt Erni, Spezialist für öffentlichen Verkehr beim Verkehrs-Club der Schweiz. Wegen der zunehmenden Hektik auf den Bahnhöfen häufen sich auch die Unfälle: Bei Cornelia Füeg, Ombudsfrau für den öffentlichen Verkehr, melden sich vermehrt ältere Reisende, die beim raschen Umsteigen verunfallt sind.

Beim «mit Abstand dichtesten Fahrplan Europas» vertragen es keine Abweichungen mehr, sagt SBB-Sprecher Christian Kräuchi. «Weicht dennoch ein Zug von seinem Fahrplan ab, lassen wir ihn je nach Betriebslage lieber <verhungern>, also warten, statt das System zu destabilisieren.» Damit will die Bahn verhindern, dass die Verspätung auf weitere Züge übergreift. Willkommener Nebeneffekt: Die Bahn muss einzig den Zug, den sie «verhungern» lässt, als verspätet registrieren. Die Anschlusszüge hingegen sind pünktlich abgefahren und schlagen in der Statistik positiv zu Buche. Dabei spielt es keine Rolle, wie viele Reisende ihren Anschluss verpasst haben und deshalb später als geplant an ihr Ziel kommen; ihre Verspätung hinterlässt in der Pünktlichkeitsstatistik kaum Spuren.

Vor diesem Hintergrund erstaunt es nicht, dass im Mai rund 95 Prozent der Züge mit weniger als fünf Minuten Verspätung unterwegs waren – trotz einer markanten Serie von Störungen. Die Betriebsunterbrüche «haben ein Mass erreicht, das schmerzt», sagt Edwin Dutler, der als Präsident von Pro Bahn Schweiz die Reisenden vertritt. Peter Lauener, Sprecher der Eisenbahngewerkschaft, führt die zunehmenden Probleme auf Personalengpässe zurück: «Es gab diverse Störungen, die die Bahn hätte verhindern können.»

Die SBB haben nun damit begonnen, die Zugpünktlichkeit zu den morgendlichen und abendlichen Stosszeiten zu erfassen. Die Ergebnisse hält die Bahn aber einstweilen unter

Verschluss. So bleibt Pendlern wie Andreas Schlittler nur übrig, ihre ganz persönliche Pünktlichkeitsstatistik zu erheben und zu hoffen, sie werde einmal genauso glänzende Ergebnisse liefern wie diejenige der Bahn.

[zurück](#)