

TGV Lyria lässt Muskeln spielen

Mit Trara hat Lyria, die französisch-schweizerische Betreiberin (SNCF 74%, SBB 26%) der TGV-Verbindungen nach Frankreich – nicht nur Paris (!) – im Januar 2019 den ersten neu gestylten Duplex-TGV (2N2) ihrer Flotte vorgestellt. Ein Dreiklassensystem gilt seit 2018, Standard, Standard 1^{ère} und Business 1^{ère}. Gäste der höchsten Klasse erhalten kulinarische Menüs von Chef Michel Roth, die anderen dürfen sich mit Deli Menüs verköstigen und «le bar convivial» ist so unpersönlich wie eh im TGV. Hingegen verfügen die 15 Kompositionen über Wi-Fi. Sie bieten deutlich mehr Sitzplätze, 510 gegenüber 361 heute, was jetzt prompt als ein 30% grösseres Angebot versprochen wird, so Lyria.



Lausanne ab Richtung Paris – via Vallorbe, via Genf oder bedient dieser TGV gar die Relation Interlaken – Paris?

Mitte Mai wurde offiziell, was seit anfangs Jahr brodelt. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wird das Angebot ab Zürich, Basel und Lausanne, Genf ausgebaut, hingegen werden Bern und Interlaken abgehängt sowie die Verbindung von Lausanne via Vallorbe – Dijon ausgedünnt. Nebst Paris beschränkt sich das Angebot von Lyria auf Genf – Marseille in den Monaten Juli – August. Die Reduktion der Flotte von bisher 19 eigenen plus zwei von SNCF zugemieteten Duplex-Kompositionen auf 15 Einheiten liefert den Vorwand dazu. Für den Zweistunden-Takt ab/bis Genf, dreimal mit Verlängerung ab/bis Lausanne und die 3 Verbindungen ab Lausanne durch den Jura werden sieben Einheiten benötigt. Für die neu 5½ Verbindungen ab/bis Zürich – 6x Basel – werden sechs Einheiten eingesetzt. Bleiben noch je ein Zug als betriebliche und technische Reserve. Im Hochsommer genügt offenbar eine einzige Reservekomposition. Zudem wird der Unterhalt in Paris konzentriert.

Waadt fordert Einhaltung von Abkommen

Diese Vorgaben haben die Waadtländer und die Berner Regierung – und weitere Kreise – auf den Plan gerufen. Das Angebot widerspreche allen Vereinbarungen zwischen beiden Ländern und den Bahnen, die dazu seit 1999 abgeschlossen wurden. Die Schweiz hat seit 2011 rund 60 Mio. Euro in den Ausbau der Verbindung Lausanne – Dijon investiert. Dazu gehört ein Beitrag an die Sanierung der Stromversorgung Vallorbe – Dole (F) zur Erhöhung der Geschwindigkeit, die Profilerweiterung zweier Tunnels zwischen La Sarraz und Vallorbe, sowie die

Aufweitung des Profils im Grenztunnel durch den Mont d'Or.

Zwischenbemerkung:

Das Lichtraumprofil in den sanierten Tunnels erlaubt zwar den TGV 2N2 die Durchfahrt, nicht aber Doppelstockzügen nach schweizerischer Norm, geschweige denn UKV-Güterzügen mit LKW-Aufliegern.



TGV Lyria, eine rein marktwirtschaftliche Bahngesellschaft

Die Region Bourgogne-Franche-Comté sowie die Kantone Waadt und Neuenburg setzen sich mit Vehemenz für die Beibehaltung von vier, eher noch die Erweiterung auf fünf Verbindungen Lausanne – Dijon – Paris ein. Den TGV-Verkehr auf die überlastete Achse Genf – Lausanne umzulagern sei widersinnig, umso mehr als das beanspruchte Trasse um 17.30 einen IR-Zug Genf – Lausanne – Wallis verdrängt. Ob die Reisenden dieser stark nachgefragten Pendlerverbindung im TGV aus Paris Platz finden, bleibe dahingestellt. Jedenfalls würden dort alle schweizerischen Fahrausweise anerkannt, auch bei Stehplätzen (!), verlautet seitens Lyria. Die Waadtländer Regierung hat Fahrplanskizzen erarbeitet für Paris – Dijon – Lausanne und Paris nur bis Genf mit dem Einsatz von ebenfalls sieben Kompositionen. Vorläufig mit wenig Echo seitens Lyria, SBB, SNCF und BAV. Beide Seiten berufen sich mit unterschiedlichen Begründungen auf die drohende Konkurrenz durch Easy-Jet ab Genf – absurd in Zeiten der Klimadebatten. Man weiss auch, dass die SBB seit eh den Reise- (und Güter-)Verkehr nach Frankreich auf die Achsen via Basel und Genf lenken möchten. Dies scheint uns eine überholte Taktik zu sein, nachdem die Strecken ins Mittelland ab beiden Grenzbahnhöfen extrem ausgelastet sind.

Für Bern ein Muss: Korea – Paris – Interlaken

Bei den Waadtländer Vorschlägen wenden die vier oder fünf TGV-Verbindungen tagsüber innerhalb einer Stunde zur Rückfahrt via Dijon nach Paris. Nur eine Komposition übernachtet in Lausanne von 22 bis 7 Uhr. Keine marktgerechte Möglichkeit, diese weiter zu führen, zum Beispiel nach Bern. Genau dies schlagen die touristischen Kreise aus dem Berner Oberland sowie Pro Bahn Espace Mittelland für den runden Tisch zwischen Lyria, SBB, BAV und Kanton vor. Wenn schon nicht via Basel – Bern die für asiatische Touristen äusserst wichtige und beliebte TGV-Verbindung Paris – Oberland aufrechterhalten werden kann, warum dann nicht via Genf – Lausanne – Bern nach Interlaken fahren?

Der Vorschlag:

Paris ab 16.18, Genf an 19.28, weiter via Lausanne 20.15, Bern 21.30, Interlaken an 22.45; Rückfahrt ab Interlaken um 7.15, Bern 8.20, Lausanne 9.45, Genf 10.30, Paris an 13.42. Dies passt genau ins Fahrplanschema von Lyria und würde zusätzliche Halte in Freiburg, Thun und Spiez erlauben. Streckenweise könnte die täglich vorgesehene Verbindung auch IR-Züge des Binnenverkehrs ersetzen.

Das Resultat wäre erfreulich:

Bern erhielte eine vernünftige Direktverbindung nach Paris und den kofferbeladenen Touristen würde das mühsame Umsteigen in Basel oder Genf erspart bleiben. Die gegenüber heute 30 Minuten längere Fahrzeit fällt im Tourismus wenig ins Gewicht. Selbst Lyria und SBB empfehlen, in Basel 30 Minuten Reserve fürs Umsteigen einzuplanen. Dies zeigen auch diverse Kommentare über verpasste Anschlüsse Richtung Paris.



Die SNCF als Nummer 1 bestimmt die Marschrichtung ...

Das heisst nichts anderes als Bern gegen Waadt im Diskurs mit Lyria. Die TGV-Betreiberin scheint die besseren Karten zu haben als ihre Kontrahenten. Sie ist einzig der Rentabilität verpflichtet und die 15 Einheiten lassen wenig Eskapaden zu. Dies wird offensichtlich von Paris aus vorgegeben und die SBB, als Minderheitsaktionärin an Lyria, verhalten sich eher still und werden die politisch / volkswirtschaftlichen Anliegen der Kantone sowie die touristisch gut begründeten Forderungen kaum lautstark unterstützen. Der abgewürgte TGV via Basel – Burgdorf nach Bern passt in dieses Schema, denn solange nicht «irgendwer» die sicherheitstechnische Nachrüstung der französischen Züge bezahlt, muss sie nie einen TGV auf der Neubaustrecke Rothrist – Mattstetten tolerieren, welcher den hochrentablen Fernverkehr konkurrenzieren könnte.



... während die SBB als Nummer 2 weniger zu sagen hat.

Und TGV-Züge, die von Lausanne aus via Genf verkehren sind prestigeträchtiger als die Kurvenfahrten auf der zur S-Bahn-Strecke degradierten Linie nach Vallorbe, wo die TGVs im Lokalverkehr sowenig verloren haben wie durch den französischen Jura ab Vallorbe nach Frasné.

Der TGV-Verkehr Schweiz – Paris wird gerne als Erfolgsgeschichte im internationalen Bahnverkehr dargestellt, auch wenn sich Lyria seit mehreren Jahren nur noch mit Nebensächlichkeiten brüstet und deren TGV-Verbindungen nach Montpellier, Nizza und wohl bald nach Marseille, einschlafen. Das passt schlecht in den Kontext, den internationalen Bahnverkehr zu fördern. Die Staatsbahnen beschränken sich allzu gerne auf die nationalen Rennstrecken und verpflichten bahnaffine Reisende zum Umsteigen an der Grenze. Das ist und bleibt rentabler. Damit werden dem Fernbus umsteigefreie Direktverbindungen kampflos überlassen. Blabla-Car und Flixbus dürften sich freuen.

Die obige Schilderung zum Angebot Schweiz – Paris entspricht der Situation Ende Mai 2019. Je nach Ausgang der Verhandlungen können sich bis im Oktober für den Fahrplan 2020 Änderungen ergeben.

Kaspar P. Woker, 6./19. Juni 2019