



Die neuen Stadler-Triebzüge des Typs „Diamant“ bieten den Fahrgästen höchsten Komfort und Qualität. Dank edlem Design, hochqualitativer Ausstattung und 1.-Klasse-Abteil konnte die BDWM Transport AG ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Auto am Markt sichern. © Foto: Robert Schrempf

Schweiz: Erste-Klasse-Komfort im S-Bahn- und Regionalverkehr

Qualität darf auch etwas kosten

Jürg D. Lüthard

Immer mehr Schweizer (Schmalspur-) Bahnen bieten in ihren neuen, vollklimatisierten Niederflur-Triebzügen höchsten Komfortstandard durch geräumige Erste-Klasse-Abteile. Dabei gelingt es, durchaus beachtete Bevölkerungsschichten zu gewinnen. Ob Pendler oder Reisende, sie schätzen den individuellen Freiraum am Platz und die ruhige Atmosphäre in der 1. Klasse.

Üblicherweise verkehren in der Schweiz alle Züge sowohl mit der 2. als auch mit der 1. Wagenklasse. Bei der SBB führen alle Züge beide Klassen, lediglich westlich von Genf kommen noch bis 2015 S-Bahn-Triebzüge nur mit der 2. Klasse zum Einsatz. Bei den Privatbahnen sind die Züge mehrheitlich mit beiden Klassen versehen. Ausnahmen sind größtenteils rein touristische Bahnen (Jungfrau-, Gornergrat-, Pilatusbahn etc.) und sehr kurze Bahnstrecken (Rheineck – Walzenhausen, Oensingen – Balsthal, Orbe – Chavornay, etc.) sowie Tram- und Vorort-Bahnen.

Höchster Komfort im S-Bahn-Verkehr

Alle normalspurigen S-Bahn-Systeme in Basel, Bern, Luzern, Schaffhausen, St. Gallen, Zug, Zürich und am Genfer See sowie im Tessin verfügen über beide Klassen, wobei der Anteil an Sitzplätzen in der

1. Klasse je nach Zugtyp zwischen 10 und 23 Prozent beträgt. Die vierteiligen Flirt-Triebzüge der „Südostbahn“, die über 24 Sitze der 1. Klasse in der Anordnung 2 + 1 verfügen, bilden durch den ganz bewusst hohen Ausbaustandard die schweizweit komfortabelste 1. Klasse. Ganz nebenbei: Diese Züge verkehren vorwiegend auf der S-Bahn St. Gallen!

Bemerkenswert ist, dass es in den letzten Jahren bei mehreren Meterspur-Bahnen zur Einführung der 1. Klasse kam, so 2010 in der Agglomeration Zürich auf der Bremgarten-Dietikon-Wohlen-Bahn und 2013 auf der ostschweizerischen Frauenfeld-Wil-Bahn. 2017 folgt die zu den Appenzeller Bahnen gehörende Trogener Bahn (Teil der Durchmesserlinie Trogen – St. Gallen – Gais) diesem Trend.

Aktuell beteiligt sich der Kanton Waadt an der Beschaffung von 30 zwei- und dreiteiligen Triebzügen für seine diversen Meterspur-Bahnen. Auch wenn die bei Stadler Rail bestellten Züge, bedingt durch die verschiedenen Normalien der einzelnen Bahnen, sich in einzelne Fahrzeuggruppen aufteilen, werden alle Erste-Klasse-Komfort bieten. Das alleine führt zur (Wieder-) Einführung der 1. Klasse bei fünf Bahnlinien.

Was bewegt die Bahnen zur Einführung der 1. Klasse?

Da der Preisaufschlag für die Billetts der 1. gegenüber der 2. Klasse ca. 70 Prozent beträgt, aber sich der Aufwand nicht im selben Ausmaß steigert, ergeben sich überproportionale Mehrerlöse. Zudem erhalten die Bahnen, die eine 1. Klasse führen, aus den diversen Abonnementstypen mit 1. Klasse einen größeren Ertragsanteil. Insbesondere können jedoch zusätzliche, weniger preissensible Kundengruppen als Fahrgäste dazugewonnen werden. Letztendlich wird durch die 1. Klasse der Kostendeckungsgrad erhöht.

Die potenziellen Kunden der 1. Klasse wollen jedoch keine engen Sitze, die lediglich dem existenziellen Transportbedürfnis nachkommen. Es genügt auch nicht, nur die Polsterfarbe auf den harten Sitzen und die Anschriften zu wechseln; es reicht auch nicht, Pseudo-Armlehnen aus Holz anstelle aus Kunststoff anzubringen.

Der Fahrgast will in der 1. Klasse eine angenehme Atmosphäre mit einer gewissen körperlichen Bewegungsfreiheit und Ruhe, die auch ein Dösen, Lesen oder Arbeiten mit Laptop oder Tablet zulässt. Er will echten Komfort und orientiert sich am Standard eines guten Mittelklassewagens. Nur wenn die Bahnen dies bieten, ist er freiwillig bereit, auf die Bahn umzusteigen. Genau das kann nur die 1. Klasse bieten. Dabei ist der Preis nicht das wichtigste Kriterium. Es gibt genügend potenzielle Kunden, die ein höherpreisliches Angebot gerne in Anspruch nehmen. Deshalb wollen zunehmend Regional-, Vororts- und S-Bahnen dieses Qualitätsniveau anbieten.

In der Schweiz reisen alle Bevölkerungsgruppen und -schichten, bedingt durch das differenzierte Angebot, mit der Bahn. Das führt

in der Bevölkerung und auf allen politischen Ebenen dazu, dass bei Volksabstimmungen zu Bahnvorlagen eine prinzipiell hohe Zustimmung für Ausbauprojekte vorhanden ist.

Vielleicht nicht ganz unbedeutend ist, dass alle eidgenössischen Parlamentarier jährlich ein steuerfreies General-Abonnement (GA) 1. Klasse im Wert von 5.800,- Franken (4.760,- Euro) erhalten. Verzichten sie auf das Abo, können Sie maximal den Gegenwert als Pauschal-Erschädigung geltend machen. Auf eine Fahrbereitschaft oder einen Limousinen-Service können sie nicht zugreifen. Die Bundesräte (Exekutive) erhalten ebenfalls ein GA 1. Klasse. Ähnliche Regelungen gelten für Verbund-Abonnements in den Kantonen. Hohe Politiker in den Zügen anzutreffen gehört in der Schweiz zur Normalität.



Jürg D. Lüthard

1957 in Zürich geboren und mehrheitlich dort lebend, ist seit 2010 als freier Bahn-Journalist für verschiedene Fachzeitschriften tätig. Nach der Lehre als Elektromechaniker in der SBB Hauptwerkstätte Zürich besuchte er das Technikum, arbeitete als Reiseleiter, war als Mitinhaber elf Jahre lang Geschäftsführer einer Elektronikgroßhandelsfirma und seit 1998 Inhaber einer Einzelhandels- und Dienstleistungsgesellschaft.

Er ist in Genossenschaften, Stiftungen und Vereinen des Eisenbahnwesens aktiv.



Die BDWM offeriert ihren Fahrgästen die 1. Klasse mit den Worten: „Genießen Sie den kleinen Luxus auf Ihrem Arbeitsweg oder Ihrem Ausflug. Ledersitze, mehr Platzkomfort, Leselampen und ein aufgewertetes Interieur laden zum Verweilen ein.“

© Foto: Robert Schrempf