

# Bald fahren nur Doppelstöcker

TGV Lyria erneuert seine Flotte und bietet mit den Euroduplex ab 2020 mehr Sitzplätze von Basel nach Paris an

VON PETER SCHENK

TGV Lyria will sein Angebot für Fahrten zwischen der Schweiz und Paris erheblich ausweiten. «Im Zuge der Modernisierung Lyrias ist vorgesehen, die Flotte komplett zu erneuern. Ziel ist, im Jahre 2020 exklusiv Euroduplex-Züge zu betreiben», teilt CEO Andreas Bergmann mit. Die modernen Doppelstöcker von Bombardier haben 510 Sitzplätze statt deren 360 wie im normalen TGV. Sie können also 150 Fahrgäste mehr befördern.

Von Basel gibt es derzeit täglich sechs TGV-Verbindungen nach Paris. Zwei davon werden schon heute mit Euroduplex gefahren. Kommen ab 2020 vier hinzu, bedeutet das eine Zunahme von 600 Sitzplätzen pro Richtung. Eingesetzt werden die TGV Lyria bereits ab Zürich. TGV Lyria ist eine gemeinsame Gesellschaft von SBB und SNCF. Die Hochgeschwindigkeitszüge fahren bis zu 320 Stundenkilometer schnell und erreichen Paris von Basel aus in rund drei Stunden.

## Schwierige Jahre sind vorbei

Von jährlich zwei Millionen Fahrgästen aus der Schweiz nach Frankreich kommen eine Million von Zürich oder Basel. In Dijon, wo der TGV auch hält, steigen nur drei Prozent der Fahrgäste aus. Die Jahre 2015 und 2016 waren schwierig für TGV Lyria. «Nach den Anschlägen in Paris verzeichneten wir rund 15 Prozent Einbusen, was der durchschnittlichen Entwicklung im Tourismussektor entspricht», berichtet Bergmann. Bereits Anfang 2017 sei es aber wieder bergauf gegangen. «Die Verkaufszahlen steigen rapid im zweistelligen Bereich und die Auslastung liegt im Schnitt über 80 Prozent», so Bergmann weiter. Auch in Hinblick auf die Pünktlichkeit, die bei 92 Prozent liege, zeigt er sich zufrieden.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 hat TGV Lyria mit Business 1ère ein neues Angebot im Programm. Es ist mit dem festen Verkaufspreis von 229 Franken für die Fahrt von Basel nach Paris erheblich teurer als die anderen Billette, bietet aber volle Flexibilität bei Umtausch und Erstattung und den Zugang zu allen Zügen eines bestimmten Tages. Für die Kunden von Business 1ère ist der erste Wagen des Zuges reserviert, sie erhalten eine warme Mahlzeit, die von einem Gastronomie-Familienbetrieb aus dem Burgenland täglich frisch zubereitet wird, und es



Derzeit fährt TGV Lyria zweimal täglich mit einem Doppelstöcker nach Paris (Foto). Ab 2020 sollen alle sechs täglichen TGV als Euroduplex verkehren.

KENNETH NARS

gibt Getränke nach Belieben. Für die Ankunft in Paris kann man einen Privatchauffeur reservieren, der allerdings nicht im Fahrpreis enthalten ist.

Bergmann zeigt sich zufrieden mit der Entwicklung von Business 1ère. «Wir liegen klar über allen Prognosen und über unseren eigenen Schätzungen vor der Lancierung des neuen Angebots», freut sich der CEO. Seit Verkaufsbeginn wurden rund 10 000 Billette verkauft; die Tendenz sei zunehmend. Generell seien rund ein Drittel der Reisenden Geschäftskunden, schätzt TGV Lyria. Es gibt also noch Potenzial für Business 1ère.

Die normalen Preise beginnen in der zweiten Klasse ab 34 Franken für die ein-

fache Fahrt, in der ersten Klasse ist es ab 57 Franken gerade mal 23 Franken teurer, wenn man denn ein günstiges Ticket ergattert. Das Angebot soll in ähnlicher Form beibehalten werden.

Auch die Begleitung mit französischem und schweizerischem Zugpersonal bleibt bestehen. «Das gehört zu unserem Dienstleistungsangebot. Wir sind schliesslich eine französisch-schweizerische Gesellschaft», betont Bergmann.

## Frühverbindung wird geprüft

Der erste TGV Lyria fährt derzeit um 8.34 Uhr in Basel ab und ist laut Fahrplan um 11.37 Uhr im Bahnhof Paris-Gare de Lyon. Schon seit Jahren ist die Rede davon, ge-

gen 6.30 Uhr eine Frühverbindung einzurichten. Insbesondere für Geschäftskunden wäre es interessant, schon gegen 9.30 Uhr in Paris zu sein. Wirklich weitergekommen ist man damit allerdings nicht. «Wir prüfen, ob es allenfalls möglich wäre, unser bestehendes Angebot zu ergänzen», sagt CEO Andreas Bergmann lediglich dazu.

Die Bestrebungen der SNCF, die erfolgreich eingeführte Marke TGV mit den neuen Bezeichnungen Oui oder Inoui kaputtzumachen, dürften am TGV Lyria vorbeigehen. So versichert Andreas Bergmann: «Es besteht zurzeit kein Grund und auch keine Absicht, den erfolgreichen Namen TGV Lyria abzuändern.»

«Die Verkaufszahlen steigen: Die Auslastung liegt im Schnitt über 80 Prozent.»

ANDREAS BERGMANN CEO TGV LYRIA

## Analyse zum BVB-Elektrobus von Jonas Hoskyn

# Ein Scheitern mit Ansage

Die deutsche Stadt Osnabrück hat gerade 40 Elektrobusse bestellt. In der chinesischen Metropole Shenzhen fahren seit Anfang Jahr nur noch elektrisch angetriebene Busse - in Zahlen deren 16 359. Das sind nur zwei Nachrichten aus den letzten Wochen zum Stichwort Elektrobus. Auch die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) wagen ein Schritchen in die Zukunft und haben einen Elektrobus gekauft. Dieser soll im Testbetrieb die nächsten Jahre durch Basel kurven und so Erkenntnisse liefern, wie der Bus der Zukunft in der Praxis abschneidet.

Schon alleine der Vergleich mit anderen Städten zeigt, wie defensiv das Projekt der BVB angelegt ist. Doch dies ist nur ein Aspekt. Denn die BVB als Spätstarter abzutun, ist zu einfach. Auffällig ist vor allem der grundsätzlich unterschiedliche Anspruch an die Busse: Die meisten Verkehrsbetriebe setzen auf ein System, bei dem die Fahrzeuge mit einem Schnellladesystem unterwegs «getankt» werden. Der Vorteil: Die Akkus der Busse fallen deutlich kleiner aus. Die BVB dagegen haben einen «entkoppelten» Bus mit drei Tonnen schweren Batterien auf dem Dach gekauft. Nach fünf bis sechs Stunden im Einsatz muss dieser zum Aufladen in die Garage Rank. Es sei



Jonas Hoskyn  
Redaktor Basel

«Wer ein Pilotprojekt so aufgleist, muss sich den Vorwurf gefallen lassen, dass er vor allem an dessen Scheitern interessiert ist.»

nur eine Frage der Zeit, bis die Batterien den ganzen Tag halten, meinte Marcel Kuttler, Leiter Technik bei den BVB. Diese Prognose mag stimmen, aber von diesem technologischen Fortschritt profitieren ja auch die Busse mit Schnellladesystem. Die Grundsatzfrage bleibt also die gleiche.

Fragwürdig wird der Pilotbetrieb, wenn man sich vor Augen führt, dass die BVB in den nächsten Jahren ihre halbe Busflotte ersetzen müssen. Angesichts der Aussagen der Verantwortlichen erscheint es äusserst unwahrscheinlich, dass die BVB sich für die Variante Elektro entscheiden. Bis zur übernächsten Beschaffung in zehn Jahren sei die Chance gross, dass die Batterien dann stark genug seien, meinte Kuttler am Mittwoch bei der Präsentation. Im Umkehrschluss: Für die nächste Busbeschaffung 2020/22 wird es wohl leider nicht reichen. Denn niemand wird ernsthaft 50 Busse anschaffen wollen, die dann über Mittag alle zum Aufladen in die Garage müssen. Die Konsequenz wären die billigeren Diesel- oder Gasbusse.

Dabei wäre die Ausgangslage für die BVB gut, ihren Umstieg mit der grossen Kelle anzurichten. Dass sowohl Politik wie auch Be-

völkerung für ein Pionierprojekt im Bereich Ökologie durchaus Geld springen lassen, zeigte sich vor zwei Jahren beim 16 Millionen Franken teuren Neubau des AUE. Dass der Strom der JWB zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energiequellen stammt, ist längst eine Selbstverständlichkeit. Gerade die in den letzten Jahren arg durchgeschüttelte BVB sollte ein vitales Interesse an einem positiveren Image haben. Aber wer ein Pilotprojekt so aufgleist, muss sich den Vorwurf gefallen lassen, dass er vor allem an dessen Scheitern interessiert ist.

Der Moment, dass die Technik ausgereift und erschwinglich genug ist und es zum Generationenwechsel bei den Fahrzeugmotoren kommt, steht kurz bevor. Das zeigt ein Blick auf die Automobilbranche. Aufgeschreckt durch den Hype um die US-Marke Tesla, welche kürzlich ihren ersten Elektro-Lastwagen vorstellte, investieren die Hersteller weltweit massiv in die Entwicklung ihrer eigenen E-Flotte. Gleichzeitig wird überall in Europa die Infrastruktur für die Zukunft fit gemacht. Man müsste eigentlich denken, dass ein Unternehmen im Besitz des Kantons Basel-Stadt in Sachen Nachhaltigkeit und Ökologie eine Vorreiterrolle einnehmen würde.

GEFAHRENGUT-TRANSPORTE

## Auch bei den Fahrzeugen gab es Beanstandungen

Sechs von zehn kontrollierten Betrieben, die 2017 im Kanton Basel-Stadt Gefahrgut-Transporte durchgeführt haben, erhielten vom Kantonslabor einen Rüffel. Das wurde am Donnerstag publik. Nun ist auch bekannt, wie viele Fahrzeuge, die für den Transport von gefährlicher Fracht verwendet wurden, Mängel aufwiesen. Im vergangenen Jahr waren es 15 Fahrzeuge, kontrolliert wurden 48. Die Beanstandungsquote ist jedoch im Vergleich zum Vorjahr gesunken, von 35 auf 31 Prozent. In fünf Fällen waren die Mängel so gravierend, dass eine Weiterfahrt nicht toleriert wurde, wie das Basler Kantonslabor am Freitag mitteilte. Am meisten Beanstandungen gab es bei der Gefahrenkennzeichnung der Fahrzeuge.

Bei den 48 Gefahrguttransporten, die das Kantonslabor letztes Jahr zusammen mit der Kantonspolizei kontrollierte, handelt es sich um 32 Fahrzeuge mit Stückgut und 16 Tankfahrzeuge. Bei Fahrzeugen mit Stückgut wurde in vier Fällen die Sicherung der Ladung beanstandet. Dies ist laut Bericht besonders bedenklich, da Versandstücke während des Transports beschädigt werden können, was zu einem Auslaufen gefährlicher Stoffe führen kann. (SDA)