Floh-Invasionen und die falsche Art von Sonne

Der öffentliche Verkehr in Grossbritannien liegt darnieder – und über die Begründungen darf man sich gelegentlich wundern

Von Georges Waser

Die Missstände im britischen Transportsektor und auf mehreren grossen Flughäfen machen mittlerweile schon über die Landesgrenzen hinaus negative Schlagzeilen. In Grossbritannien denkt man nicht zuletzt mit wachsender Sorge an die Olympischen Spiele im Jahr 2012 und den in London zu erwartenden Andrang von Reisenden aus dem Ausland – aber wird dem gegenwärtigen Chaos noch rechtzeitig abzuhelfen sein?

Zwar ist das Thema für Turner ein ungewöhnliches – und dennoch ist die künstlerische Handschrift im 1844 entstandenen «Rain, Steam, and Speed – the Great Western Railway» sogleich zu erkennen. Licht und Atmosphäre, eine an Poussins klassische Landschaften erinnernde Struktur: Derart virtuos beherrschte dieses Repertoire in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts einzig der genannte Maler. Ungewöhnlich ist das Bild für Turner, weil es den modernen Erfindergeist zelebriert – und die Geschwindigkeit: Vor dem Zug jagt dem Betrachter ein Hase entgegen, der sich verzweifelt zu retten sucht.

Zweimal nach Fishguard

Als 1909 die Linie zwischen London und Fishguard im walisischen Westen eröffnet wurde, bewältigte der Expresszug die Fahrt – eine Strecke von 270 Meilen – in 4 Stunden und 28 Minuten. Heute, im Zeitalter der Hochleistungszüge, dauert die Fahrt vom Londoner Bahnhof Paddington nach Fishguard ganze 32 Minuten länger. Erstens muss man in Cardiff umsteigen, zweitens macht der Great Western Express schon zuvor viermal halt, während der Zug zwischen London und Fishguard einst nur einmal anhielt. Heute kann die Reise nach Fishguard in erster Klasse je nach Tag und Tageszeit bis um die 200 Pfund kosten, während man 1909 laut der Tageszeitung «The Guardian» (umgerechnet auf gegenwärtige Verhältnisse) dafür weniger als 3 Pfund auslegte.

Wie viel man auch immer bezahlt: Mehr noch quält einen im modernen Grossbritannien und insbesondere in England die Frage, wann – und ob überhaupt – ein Zug ankommt. Die Katastrophenmeldungen in den Zeitungen reissen nicht ab und unterhalten die von der jeweiligen Erfahrung verschont gebliebenen Leser mit Titeln wie «Nightmare on the disoriented express» oder «My odyssey of despair on the 12.30 to Euston». Im ersteren Falle hiess dies, dass eine Frau im Expresszug von London nach York statt gut eindreiviertel Stunden die ganze Nacht lang unterwegs war, und im letzteren, dass der Schnellzug eines Journalisten, aus Lancashire nach London unterwegs, erst eine auf der Strecke schadhaft gewordene Rangierlokomotive vor sich her zu stossen hatte und schliesslich – erneut auf freier Fahrt, doch durch die besagte Übung offenbar strapaziert – von einem Heissluftballon überholt wurde. Ein anderer Journalist wieder berichtet, wie sein Zug aus der Provinz nach London derart verspätet war, dass ein Ambulanzwagen auf die Passagiere wartete.

Katalog der Unzulänglichkeiten

Schuld an diesem Chaos ist John Major, ein einstiger Busschaffner – genauer: die Privatisierung der britischen Eisenbahnen im Jahr 1996 durch die Konservativen unter eben diesem Premierminister. Schon im Februar 2005 ging die «Times» mit Major ins Gericht: Laut der Zeitung belief sich das Total der Verspätungen, das britische Eisenbahnpassagiere seit der Privatisierung erlitten hatten, auf elftausend Jahre. Im Gegensatz dazu standen andere von der «Times» angeführte Zahlen. So verzeichnete im Vorjahr die Gesellschaft South West Trains, bekannt für ihre notorisch unpünktlichen Züge, einen Profit von 43 Millionen Pfund, und die nur wenig zuverlässigere Gesellschaft GNER verbuchte einen Profit von 30 Millionen.

Inzwischen hat sich für Passagiere die Situation verschlechtert: Schon im Mai 2006 berichtete die «Times», dass man in Lettland für 10 Pfund 643 und in Frankreich immerhin noch 107 Meilen im Zug reisen könne, während in Grossbritannien derselbe Betrag nur für 38 Meilen ausreiche. Das Fazit liegt auf der Hand: Auf die Bezeichnung «öffentlicher Dienst» haben die britischen Eisenbahnen, die seit ihrer Privatisierung primär im Interesse des Profits betrieben werden, schon längst keinen Anspruch mehr. – Einer surrealistischen Erfahrung ohnegleichen, schrieb letztes Jahr eine Kolumnistin des «Guardian», setze sich allein schon aus, wer vor einer Bahnfahrt den Preis dafür zu erkunden suche. Habe es in Grossbritannien je nach Reisetag und Alter der Passagiere einst fünf Kategorien von Fahrkarten gegeben, seien heute über siebzig verschiedene Tarife anwendbar. Die Bedingungen allerdings seien oft unergründlich; so könne eine Fahrt, die an einem Tag 24 Pfund gekostet habe, anderntags 92 Pfund kosten – jedenfalls sei es mehr oder weniger Glückssache, auf welchem Zug es an welchem Tag wie viele billige Plätze gebe.

Ein surrealistisches Beispiel par excellence gab die Kolumnistin anhand der Reise von Melton Mowbray nach Carlisle via Leicester. Eine Fahrkarte für diese Reise koste 63 Pfund; kaufe man jedoch eine Karte von Melton Mowbray nach Leicester und danach noch eine von Leicester nach Carlisle, bekomme man die erstere bereits ab 5 Pfund und die zweite für 23 Pfund. Apropos: Wer Fahrplanauskünfte für eine solche Reise wünscht und die Zentralstelle NRES (National Rail Enquiries) anruft, wird oft von Stimmen aus Indien beraten, wurde doch vor drei Jahren die Hälfte aller telefonischen Anfragen nach Bangalore und Mumbai umgeleitet. Arbeitskräfte in Indien sind billig, und mit dieser Massnahme sparen die 26 privaten Eisenbahngesellschaften, denen die Zentrale NRES gehört, in fünf Jahren 25 Millionen Pfund ein.

Längst legendär sind einige der seit 1996 immer häufiger gewordenen Lautsprecheransagen, mit denen die privaten Gesellschaften ihre verspäteten Züge zu entschuldigen suchen. Im Winter ist «die falsche Art von Schnee», im Sommer «die falsche Art von Sonne» die wohl berühmteste Ausrede für Verspätungen; im Herbst hingegen gelten «Blätter auf den Bahngeleisen» als ein grosses Hindernis. Aber auch «Schatten auf den Schienen» waren schon ein Grund für Unpünktlichkeit. Sogar von den stoischen Briten werden solche unfreiwilligen Bonmots gelegentlich mit Heiterkeit quittiert, so zum Beispiel auf jenem Zug der Gesellschaft Virgin, dessen Lokomotivführer über den Lautsprecher fragte, ob ihm zum Beheben eines Schadens irgendjemand einen Schraubenschlüssel leihen könne. Fahren an Bahnhöfen Züge nicht rechtzeitig ab, ist die häufigste Durchsage die, dass der Zugführer nicht erschienen sei. Gelegentlich vernimmt man, dieser sei bereits im Taxi auf dem Weg – wobei, wie das Magazin «The Spectator» berichtete, in einem Falle die wiederum bejubelte Auskunft folgte, das Taxi mit dem Zugführer fahre in die dem Bahnhof entgegengesetzte Richtung.

Gedränge im Klosett

Doch wie viel Komfort bieten diese Züge? In den Jahren seit der Privatisierung hat die Zahl der Eisenbahnpassagiere um 40 Prozent zugenommen – die Kapazität der teilweise überalterten Züge aber ist mehr oder weniger dieselbe geblieben. Einer im Juli vom «Evening Standard» veröffentlichten Studie ist denn auch zu entnehmen, dass viele Passagiere regelmässig stehen müssen. So zum Beispiel vornehmlich in den nach London fahrenden Pendlerzügen der Gesellschaften First Great Western, First Capital Connect und One: In einem davon, aus Bedwyn in Wiltshire kommend, hat es 497 Plätze, aber durchschnittlich 771 Passagiere, ein anderer bietet für die Fahrt von Gidea Park in Essex nach Liverpool Street 864 Passagieren Platz, befördert aber deren 1281. So kommt es, dass sich die Reisenden sogar in den Toiletten drängen – nicht weniger als fünf Leute hatte der Berichterstatter in einer solchen gesehen, einen davon gar auf dem Klosett stehend.

Vielleicht noch schwerer als Unpünktlichkeit und fehlender Komfort wiegen die Annullierungen – und laut dem «Guardian» wird in Grossbritannien alle fünf Minuten eine Zugsabfahrt annulliert. Allein im Jahr 2005 soll es landesweit 104 342 Annullierungen gegeben haben; bei den Intercity-Zügen hält die Gesellschaft Virgin West Coast mit 2269 Annullierungen den Rekord. Im Gegensatz dazu musste die winzige Island Line auf der Isle of Wright nur 63 Züge absagen, wobei in 17 Fällen schlechte Wetterbedingungen oder, im lokalen Jargon, «acts of God» der Grund waren. Der Einfallsreichtum grosser Gesellschaften, geht es um Ausfälle, sei mit einer einzigen Kostprobe belegt. Die Annullierung eines Zuges von London nach Ashford in Kent wurde damit begründet, dass sich der Zugführer in seiner Kabine «einer Invasion von Flöhen» ausgesetzt sah. Kein Zweifel: Würde der Gentleman Phileas Fogg seine Reise um die Welt in achtzig Tagen heute antreten, wäre er schon auf dem Bahnsteig von Charing Cross ein Nervenbündel.

«Making Heathrow Great»

Allerdings wäre Fogg heute nicht mehr in Charing Cross, sondern im Londoner Flughafen Heathrow zu seinem Abenteuer gestartet. Und wie es ihm dort zumute wäre, veranschaulicht eine Anfang August von der «Times» erwähnte Studie. Anhand eines «Stress Test», dem sich Passagiere freiwillig unterzogen, zeigte sich, dass der durchschnittliche Blutdruck dieser Reisenden beim Schlangestehen und während der Abwicklung endloser Formalitäten von 123/81 auf 170/99 stieg. Lag ihr Puls bei der Ankunft im Flughafen bei 70 Schlägen pro Minute, stieg er danach rapide an – die Höchstmessung ergab 200 Schläge. Kein Wunder, bezeichnete zwei Wochen später der «Guardian» den Flughafen Heathrow als eine der ungesundesten Erfahrungen in Grossbritannien; laut vom Blatt interviewten ausländischen Reisenden ist das Benutzen dieses grössten der britischen Flughäfen «aufreibender als eine Ehescheidung».

Dass vom Chaos auch das Gepäck betroffen ist, versteht sich. In Heathrow geht massenweise Gepäck verloren – und vor allem ist es Gepäck, das die Gesellschaft British Airways befördern sollte. So berichtete wiederum die «Times», dass sich aufgrund verspäteter Flüge nach Italien in Heathrow derart viel Gepäck anhäufte, dass die BA dieses durch Fernlaster über europäische Autobahnen nach Mailand schaffen liess – und dass viele britische Ferienreisende nach ihrer Rückkehr noch immer auf ihre Koffer warteten.

Viele sehen im Fall Heathrow – und auch bei anderen britischen Flughäfen – das Hauptproblem in der für den Betrieb zuständigen und seit 1987 privatisierten British Airports Authority oder vielmehr im von der spanischen Gesellschaft Ferrovial dominierten Konsortium, welches die BAA im Juni 2006 kaufte. Andere wieder sagen, dass für das Chaos die der BAA nach den Londoner Terroranschlägen aufgezwungenen Sicherheitsmassnahmen, für die sie keine staatlichen Subventionen erhält, verantwortlich sind. Freilich hatte die BAA seither gewiss ausreichend Zeit, sich darauf einzurichten – und sogar im Jahr 2006 verzeichnete sie einen Profit von 620 Millionen Pfund.

In Heathrow stellt sich mittlerweile auch die Frage, ob der für 45 Millionen Passagiere im Jahr gebaute Flughafen, in dem mittlerweile 68 Millionen Menschen abgefertigt und befördert werden müssen, nicht auf eine zusätzliche Landebahn angewiesen wäre. Diese Frage wurde in der dritten Augustwoche aktuell. Der Schauplatz: ein Feld in der Grafschaft Middlesex, unweit des Flughafens Heathrow. Unüberhörbar waren Fluglärm und Trommelschläge, unübersehbar Polizisten und Journalisten – und unübersehbar vor allem die Massen, die gegen eine dritte Landebahn protestierten. Der Anlass war ein Happening, in dessen Umfeld man sogar an Workshops mit Themen wie «Climate Change» und «Social Ecology» teilnehmen konnte. Warum eine dritte Landebahn, wo doch Heathrow die Luft bereits jetzt mit so viel Kohlenstoff vergiftet wie fünf Millionen Autos im Jahr? – so fragte die Umweltschutzorganisation Friends of the Earth. Diskutiert wurde bei der Veranstaltung auch die Frage nach der Zukunft des Dorfes Sipson. Kommt die dritte Landebahn zustande, werden seine rund 700 Häuser vom Erdboden verschwinden. Doch davon lässt man sich im nahen Flughafen nicht stören: Wie der «Guardian» berichtet, trinken dort die Bosse ihren Tee aus Tassen mit der Aufschrift «Making Heathrow Great».

Underground und Strassen

Aber was erwartet jene, die in Heathrow ankommen, beim Fortsetzen ihrer Reise? Wohnt man in einem Londoner Vorort, so kann es durchaus passieren, dass man die Strecke von Washington nach Heathrow in sieben Stunden bewältigt und dann für die Fahrt nach Hause – die etwa 15 Meilen Luftdistanz entspricht – zusätzliche dreieinhalb Stunden benötigt. Wohl findet, wer in Heathrow die Londoner Untergrundbahn besteigt, meist leicht einen Sitzplatz, doch im Zentrum der Stadt ist die Fahrt mit diesem Verkehrsmittel oft ebenso umständlich und hindernisreich wie das Benutzen der britischen Eisenbahnen. Auch in der U-Bahn fehlen übrigens surrealistisch anmutende Lautsprechermeldungen nicht. Ein Beispiel: Zwischen King's Cross und Farringdon vernehmen Passagiere, dass ihr Zug defekt sei und an der nächsten Station aus dem Verkehr gezogen werde – was vom Zugführer kurz danach widerrufen wird, indem er sich mit den Worten entschuldigt, die Ansage durch das Drücken eines falschen Knopfes ausgelöst zu haben.

Die Frustration über die öffentlichen Verkehrsmittel hat sogar den Doyen der britischen Kunstkritiker, Brian Sewell, zu einer seitenlangen Stellungnahme im «Evening Standard» getrieben, wobei er die Frage stellte, ob man sich nicht besser der Strassen und des eigenen Fahrzeugs bediene – auch wenn man auf vier Rädern meist nur im Schneckentempo vorwärtskomme. Denn wie eben erst der «Observer» berichtete, wird das britische Strassensystem von der Regierung gegenwärtig knapper finanziert als irgendwann im letzten Vierteljahrhundert – also sind hier auch die Strassen überlasteter als anderswo in Europa.

Eurostar und das kontinentale Vorbild

Als Anfang September die erste Testfahrt mit dem Eurostar zwischen der Pariser Gare du Nord und der renovierten, am 14. November offiziell einzuweihenden Londoner St. Pancras Station stattfand, gerieten die Briten ins Schwärmen – endlich, so schrieben die Zeitungen, komme man auch hier in den Genuss von Zügen, wie sie in Kontinentaleuropa schon seit Jahren in Gebrauch seien. In der Tat. Die Geschwindigkeiten solcher Züge hätte sich sogar Turner, als er seinen Tribut an die Great Western Railway malte, nicht träumen lassen: Für die 306 Meilen zwischen den zwei Landeshauptstädten brauchte der Eurostar nur gerade 2 Stunden 3 Minuten und 39 Sekunden.

Für die Briten unter den 400 Passagieren hatte allerdings damit die Heimfahrt erst begonnen: Ein grosser Teil des Netzes der London Underground war durch einen Streik lahmgelegt, und so brauchte manch einer allein zum Durchqueren der Stadt weitere 2 Stunden – ganz zu schweigen von anschliessenden Fahrten mit Vorortzügen. Eurostar oder nicht: Die Zeiten des Phileas Fogg, der nach seiner Weltreise in achtzig Tagen rechtzeitig im Londoner Reform Club eintraf, scheinen in Grossbritannien eben doch vorbei zu sein. Freilich – diesen englischen Gentleman hatte ein Franzose erfunden.

Kommt der Zug, kommt er nicht? An das tägliche Rätselraten müssen sich die britischen Passagiere gewöhnen. KEYSTONE