

GESCHÄFTSREISEN

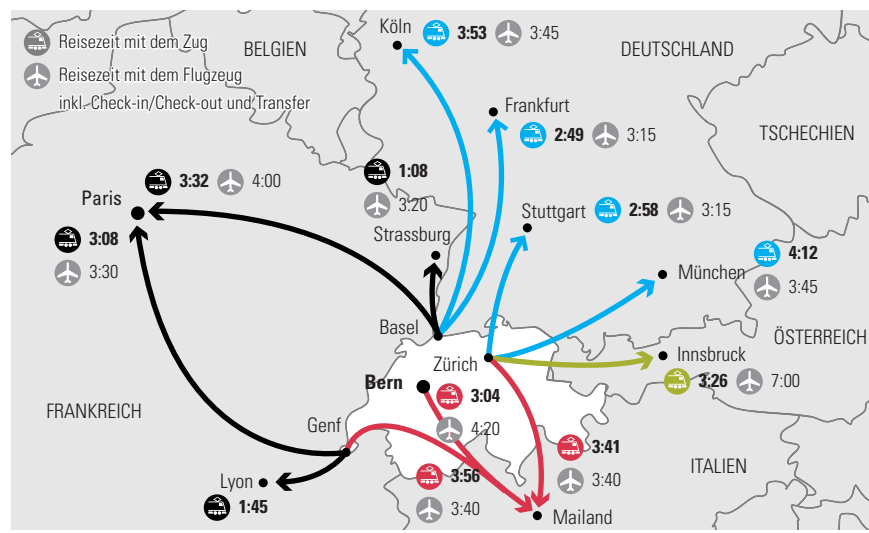
# Zug oder Flug?

In einem Radius von vier bis fünf Reisetunden hat die Bahn die Nase vorne

Geschäftsleute, die beruflich im benachbarten Europa unterwegs sind, müssen sich vermehrt die Frage stellen, ob sie mit der Bahn oder im Flugzeug reisen wollen. Denn das Angebot auf Schienen wird stetig besser.

Friedemann Bartu

«Im Zug vergeht die Zeit wie im Flug» – dieser SBB-Werbeslogan ist mehr als nur ein Wortspiel. Er ist eine indirekte Kampfansage an die fliegende Konkurrenz, welcher die Eisenbahn im grenzüberschreitenden Bereich zunehmend Paroli zu bieten vermag. Denn für Vertreter des Schienenverkehrs, wie etwa Stefan Haas, den Leiter der Geschäftskunden Schweiz bei den SBB, ist so viel gewiss: In einem Radius von vier bis fünf Reisetunden hat die Bahn eindeutig die Nase vorn. Kein Gedränge beim Check-in, kein Anstehen bei den Sicherheitskontrollen, kein Warten aufs Gepäck bei der Ankunft – und vor allem ununterbrochenes Reisen, welches Arbeiten oder Entspannen an Bord möglich macht. Dazu kommt, dass der Zug im Gegensatz zum Flugzeug, welches fast immer auf Flughäfen fernab der Stadt landet, meist in einem im Herzen der City gelegenen Bahnhof einfährt. All diese Faktoren bringen es mit sich, dass Fliegen sich aus zeitlichen Gründen erst ab einer gesamten Reisezeit von vier bis fünf Stunden lohnt.



QUELLE: SBB

NZZ-INFOGRAFIK/saf

Flugzeug mitzuhalten. Bis 2014 soll zudem die ganze Fernverkehrs-Flotte der SBB mit Steckdosen und 3G/UMTS-Mobilfunk-Verstärkern ausgerüstet werden. Damit folgt die Bahn einem Trend, welcher auch «am Himmel» zu beobachten ist.

Laut offiziellen Angaben reisten im letzten Jahr über 4 Millionen Passagiere mit dem TGV Lyria, davon rund 2,3 Millionen auf internationalen Strecken. Rund ein Drittel aller Fahrgäste waren aus geschäftlichen Gründen unterwegs. Dass diese Klientele für Lyria wichtig ist, beweist das Angebot für Erstklassreisende, der Lyria-Première-Service: Je

nach Tageszeit wird ein im Fahrpreis eingeschlossenes Frühstück, ein Mittag- oder ein Abendessen am Platz serviert. Erstklasspassagiere können zudem auswählen aus einem ansehnlichen Angebot an Tageszeitungen und anderen Medienerzeugnissen in verschiedenen Sprachen. Und vor der Ankunft im Pariser Gare de Lyon haben sie die Möglichkeit, beim Zugchef ein Taxi zu bestellen.

Bei den SBB geht man davon aus, dass das Geschäft mit den Geschäftsreisenden – zurzeit zählen die SBB schweizweit rund 3000 Business-Travel-Kunden – in Zukunft weiter wachsen und florieren wird. Zumal die Eidgenos-

sen als Weltmeister des Zugfahrens gelten: Im Durchschnitt fahren Herr und Frau Schweizer jährlich über 2000 Kilometer Zug. 950 000 Passagiere nutzen täglich die Eisenbahn, so dass die SBB etwa 327 Millionen Zugreisende pro Jahr transportieren. Das entspricht, so verkündet man bei den SBB stolz, fast der Hälfte des europäischen Luftverkehrs, wobei dieser Vergleich wenig aussagefähig ist. Interessanter ist die Tatsache, dass erst 12 Prozent aller von den SBB verkauften Zugtickets den internationalen Verkehr betreffen. Das zeigt, dass hier noch Wachstumspotenzial vorhanden ist.

## Ökologische Argumente

Um dieses zu erschliessen, setzt die Eisenbahn nun noch verstärkt auf die «grüne Karte». Denn gemäss den Berechnungen der SBB gilt schon heutzutage: Der Zug ist gegenüber dem Auto rund zwanzigmal klimafreundlicher und viermal energieeffizienter. Weiter kommt dazu, dass, wer vom Auto auf den Zug umsteigt, auch beträchtlich Kosten sparen kann. Wobei nicht verschwiegen werden darf, dass damit auch gewaltige Einbussen an Flexibilität einhergehen. Bei Geschäftsreisen ins nahe Ausland dagegen wird die Bahn auch in Zukunft eine attraktive Alternative zum Flugzeug bleiben. Als wichtigste Destination für bahnreisende Business-Travelers gilt Deutschland, wohin ab der Schweiz täglich 22 ICE-Züge fahren.

## Mit Hochgeschwindigkeit

Ein ganz typisches Beispiel ist die Verbindung ab der Schweiz nach Paris, wo der Zug dank der Hochgeschwindigkeit immer konkurrenzfähiger wird. Die neue TGV-Strecke Rhin-Rhône verkürzt nämlich die Bahnreise ab der Schweiz um gut 30 Minuten, so dass die Seinstadt ab Zürich in vier und ab Basel sogar in drei Stunden erreicht werden kann. Kein Wunder, dass der Zug laut Darstellung der SBB auf der Strecke Basel-Paris bereits einen Marktanteil von 60 Prozent innehat und das Flugzeug klar schlägt. Auf dem Abschnitt Genf-Paris soll dieser Marktanteil 54 Prozent betragen.

Um künftig weiter zu wachsen, bauen die SBB beziehungsweise das von ihnen zusammen mit den französischen Staatsbahnen gebildete Joint Venture namens Lyria das Angebot ständig aus: Neu verkehren auf der Achse Zürich-Basel-Paris täglich sechs Züge. Zudem soll sukzessive neues Rollmaterial (TGV 2N2 Lyria Duplex) eingesetzt werden, was zu begrüssen ist. Denn vom Komfort her vermag der derzeitige TGV noch lange nicht mit dem

mtz. Den reisenden Geschäftsmann erkennt man ausser an seinem Anzug an der äusserst praktischen Laptoptasche-Rollkoffer-Kombination. Solche bevölkern den Bahnsteig zahlreich, als auch wir ausnahmsweise geschäftlich in Zürich in den Zug nach Frankfurt am Main steigen. Der ICE fährt pünktlich ab. Die erste Klasse bietet viel Beinfreiheit. Obgleich die Sitze in Sachen Komfort es nicht mit den altherwürdigen SBB-Wagen aufnehmen können, sind sie bequem. Das eigene Tischchen erlaubt es, mit dem Laptop zu arbeiten. Steckdosen sind vorhanden, wenn auch gut versteckt. Die Bedienung bringt die Zeitung und auf Wunsch auch Speis und Trank aus dem Bordrestaurant. Wer Ruhe braucht, kann in den Ruhekabinen reservieren, die sechs Personen Platz bietet. Wer telefonieren muss, dem bietet der Grossraumwagen verstärkten Handyempfang.

Es gibt Plätze für eine, zwei oder vier Personen. Eine drahtlose Internetverbindung sucht man aber vergebens. Auch wenn das Vom-Netz-abgeschnitten-Sein hilfreich beim Nachdenken sein

## Zürich-Frankfurt im ICE

kann, ist Arbeiten ohne Internet kaum mehr zeitgemäss. Eine Internetverbindung im Zug gibt es in den ICE erst auf ausgewählten Strecken in Deutschland – und nur gegen Bezahlung.

Der Geschäftsmann auf dem Nebensitz erklärt uns, weshalb er auf seinen regelmässigen Reisen nach Frankfurt die Eisenbahn bevorzugt: Der Zug fahre jede Stunde, sei billiger und der zeitliche Nachteil gegenüber dem Flugzeug vernachlässigbar. Auf unsere Bemerkung, dass die Reise im Zug länger dauere als der Flug, kontert er: «Dafür setze ich mich in den Zug und arbeite, während dieser gleichmässig dahinrauscht. Beim Flugzeug hingegen ist es ein ständiges Stop-and-go.» Ausserdem wisse er oft nicht, wie lange ein Meeting daure. Beim Zug könne er einfach im Anschluss an das Treffen den nächsten Zug nehmen, während man beim Fliegen den Flug im Voraus fix buchen müsse.

Ob er keine Angst habe, wegen eines verspäteten Zugs ein Meeting zu verpassen? Nein. Er habe zwar Kollegen, die eine Stunde früher führen, weil sie ängstlich seien – aber diese Menschen würden

wohl auch ein früheres Flugzeug nehmen. Für ihn sei der Flugbetrieb mindestens so unzuverlässig wie der Zugverkehr. Treffe er einmal mit zehn Minuten Verspätung ein, stosse er in der Regel auf Verständnis bei den Kunden. Auf die Berichte über Verspätungen und Pannen bei der Deutschen Bahn angesprochen, meint er, dass tatsächlich noch reichlich Nachholbedarf bestehe. Bei einem wirklich wichtigen Termin nehme deshalb auch er einen früheren Zug; etwas, was ihm bei Reisen in der Schweiz kaum in den Sinn käme.

Unser Zug traf nach rund vier Stunden Fahrt pünktlich im Zentrum Frankfurts ein. Auf dem Rückweg allerdings hatten wir 30 Minuten Verspätung. Wegen einer Weichenstörung, hiess es.

Flug oder Zug? Gemäss den SBB siegt Letzterer auch auf der Strecke Zürich-Frankfurt: Zwar liegt die effektive Reisezeit laut SBB im Zug bei 3,53 Stunden über derjenigen im Flugzeug (3,25 h), doch verfügt der Zugreisende – immer laut SBB-Daten – über eine Nutzzeit von 3,43 Stunden verglichen mit bloss 60 Minuten im Flugzeug.

## Stressfrei fliegen

Fünf Tipps für Geschäftsreisende

fb. · Das deutsche Konsumenten-Internetportal www.flihtright.de hat kürzlich fünf Empfehlungen für Geschäftsreisende veröffentlicht, damit diese möglichst «knitterfrei, entspannt und ausgeschlafen» ans Ziel gelangen.

1. Sitzplatz: Die Platzwahl im Flugzeug ist immens wichtig. Generell gilt: Die relativ ruhigen Plätze befinden sich am Fenster und eignen sich gut zum Schlafen. Gegen die Kälte hilft eine Decke oder eine warme Jacke. Bewegungsfreudige Reisende sollten dagegen am Gang Platz nehmen. Wer nahe der Bordküche sitzt, muss mit mehr Lärm rechnen.

2. Verspätungen: Es empfiehlt sich, die Ankunftszeit des Fluges nicht zu knapp an den Geschäftstermin zu legen. Sollte es zu einer Verspätung von mehr als drei Stunden kommen, hat man laut Fluggastrechte-Verordnung 261/2004 in der Europäischen Union Anrecht auf eine Entschädigung. Fluggesellschaften zahlen diese aber nur ungern; Unterstützung bieten in diesen Fällen Verbraucherportale wie flihtright.de. Diese übernehmen die Durchsetzung der Ansprüche, falls nötig auch auf gerichtlichem Wege. Im Erfolgsfall erhalten sie eine Beteiligung an der Entschädigungssumme.

3. Jetlag: Die Flugrichtung bestimmt, ob Reisende während des Fluges schlafen sollten oder nicht. Richtung Westen sollte man idealerweise wach bleiben; der Tag erscheint dadurch länger, und nach der ersten Nacht hat sich der körpereigene Rhythmus wieder eingependelt. Wer aber lange Strecken nach Osten fliegt, sollte versuchen zu schlafen. Bei der Gewöhnung an den neuen Zeitrhythmus hilft viel Tageslicht. Sonnenstrahlen am Zielort bewirken eine Ausschüttung von Serotonin im Körper. Das macht munter.

4. Was dem Körper guttut: Bei Langstreckenflügen sollten sich Reisende hin- und wieder die Beine vertreten. Es besteht Thrombosegefahr, weil im Flugzeug das Blut in den Beinen schlechter zirkulieren kann. Stützstrümpfe und einfache Gymnastik helfen: zum Beispiel bei einem Spaziergang durch das Flugzeug abwechselnd Zehen und Ferse belasten. Das regelmässige Befeuchten des Gesichtes verhindert zudem, dass die Haut im Flugzeug austrocknet.

5. Gepäck und Kleidung: Es empfiehlt sich, ein Ersatzhemd im Handgepäck mitzunehmen. Gegen zerknitterte Anzüge hilft: Im Badezimmer heiss duschen, bis es dampft. Danach den Veston für einige Minuten ins Badezimmer hängen – leichte Falten sind rasch verschwunden. Knitterfalten im Koffer vorbeugen kann man mithilfe von Seidenpapier; das verhindert, dass sich durch die Reibung des Stoffes Falten bilden. Ist der Koffer ganz verloren oder erst Tage später am Ziel, muss die Airline für die Kosten der Ersatzkleidung und von Hygieneartikeln aufkommen.

# Geschäftsreisen-Barometer

Präsentiert von AirPlus International

Über 50% ...



... zählt der Emissionsausstoss, der in der Schweiz durch Geschäftsreisen verursacht wird. Klimaschutz ist für viele Firmen längst zur Selbstverständlichkeit geworden. Sie verpflichten sich zu konkreten Zielen, um geschäftsreisebedingte Emissionen zu reduzieren. Grundlage dafür sind verlässliche Daten. In Kooperation mit atmosfair, bietet AirPlus Firmen mit den AirPlus Green Reports eine einzigartige Auswertungslösung an. Basis ist ein wissenschaftlich fundierter Emissionsrechner, der für jede Geschäftsreise, die mit dem AirPlus Company Ac-

count bezahlt wurde, aussagekräftige und detaillierte Zahlen liefert – ganz ohne Mehraufwand. Die Green Reports liefern somit die optimale Datenbasis für das Umweltmanagement in Unternehmen.

AirPlus International ist ein führender internationaler Anbieter von Lösungen für das tägliche Geschäftsreisemanagement – ob KMU, Grossunternehmen oder multinationaler Konzern – und bietet von der Planung über die Bezahlung bis zur Auswertung von Geschäftsreisekosten Servicelösungen.

www.airplus.com

