

Preiswarr bei Flugtarifen immer grösser

Neues Preissystem bei Swiss & Co.: Aufgepasst bei Reisen mit Gepäck!

«Light», «Classic», «Flex»: Bei der Swiss müssen sich Passagiere ab Sommer mit neuen Tarifen herumschlagen. Übersichtlicher werden die Preise nicht.

Wer schon Europaflüge mit Swiss ab Genf gebucht hat, weiss: Für Passagiere, die nur mit Handgepäck reisen, gibt es den Tarif «Geneva Economy Light». Ärgerlich war aber lange, dass es unmöglich war, nachträglich noch einen Koffer einzuchecken. Wer das wollte, musste zum nächsthöheren Tarif wechseln – was bei einem Retourflug schnell 100 Franken oder mehr kostete. Erst seit kurzem kann man auch mit dem Genfer «Light»-Tarif ein Gepäckstück aufgeben, und zwar am Flughafen – für 35 Franken.

Im Sommer führt Swiss auf dem europäischen Streckennetz ein neues Tarifsysteem ein. Die Economy-Tarife heissen neu «Flex», «Classic» und «Light». Im «Light»-Tarif ist nur ein Handgepäck inbegriffen. Laut Swiss-Sprecherin Sonja Ptassek soll es aber möglich sein, bei Bedarf ein Aufgabegepäck dazubuchen. Zu welchem Preis, ist noch offen. Das Gleiche gilt für die Möglichkeit, einen bestimmten Sitzplatz zu reservieren.

Bereits inbegriffen sind Kofferaufgabe und Sitzplatzreservation im «Classic»-Tarif, der zudem Umbuchen erlaubt. Der

«Flex»-Tarif schliesslich ist auch noch erstattbar. Und er berechtigt zur Platzreservation in der «bevorzugten Sitzzone» zuvorderst in der Economy-Klasse.

Bei anderen Airlines hat man es einfacher

Swiss lanciert das neue Tarifsysteem parallel zu Lufthansa und Austrian Airlines. Auch Airberlin ergänzt das Angebot demnächst durch einen im Wesentlichen nur Handgepäck einschliessenden Tarif («Justfly»). Sie ziehen so mit Airlines wie Aer Lingus, Air France, Easyjet, Germanwings, KLM und Vueling gleich, die «Nur-Handgepäck»-Tarifklassen zumindest auf bestimmten

Strecken schon viel früher eingeführt haben.

Wer kein Gepäck eincheckt, fliegt günstiger: Das ist fair. Will man jedoch mit grösserem Koffer reisen, machen die neuen Tarifsysteme das Buchen nicht leichter: Lohnt es sich dann, trotzdem den «Nur-Handgepäck»-Tarif zu wählen und das Aufgabegepäck dazubuchen? Oder ist der günstigste «Freige-päck-inklusive»-Tarif die bessere Variante? Und wie ist es, wenn man einen bestimmten Sitzplatz reservieren möchte?

Eine Faustregel gibt es nicht. Zwei Beispiele, Mitte März gebucht:

- Bei **Vueling** kostete der Flug Zürich–Barcelona retour (hin am 8. 5. um 9.35 h, zurück am 10. 5. um 18 h) im «Nur-Handgepäck»-Tarif «Basic» 380 Euro. Mit dazugebuchtem Koffer (26 Euro) und reserviertem

Sitzplatz in den vorderen Reihen (18 Euro) stieg der Preis auf 424 Euro. 4 Euro günstiger war das Ticket im Tarif «Optima», der schon beides enthält – und dazu weitere Vorteile, etwa die Möglichkeit, ohne Aufpreis auf einen früheren Flug umzubuchen.

- Bei **Easyjet** zahlte man für den Flug Zürich–London Gatwick retour (hin am 8. 5. um 10.20 h, zurück am 10. 5. um 18.15 h) im «Nur-Handgepäck»-Tarif «Standard» 288 Franken. Mit dazugebuchtem Koffer (55 Franken) und reserviertem Sitz in den vorderen Reihen (24 Franken) stieg der Preis auf 367 Franken. Im Tarif «Flexi», der beides enthält, kostete der Flug mit 569 Franken klar mehr. Dafür umfasst «Flexi» noch «unbegrenzte Änderungen des Flugdatums», bevorzugtes Boarding u. a. m.

Die Beispiele zeigen: In den neuen Tarifsystemen das passende Angebot zum besten Preis zu finden, erfordert Durchhaltvermögen. Das gilt erst recht, wenn man für einen bestimmten Flug nicht nur bei einer, sondern gleich bei mehreren Airlines den Durchblick gewinnen will, um Preise vergleichen zu können.

Da dürfte mancher Passagier entnervt kapitulieren. Den Fluggesellschaften wirds recht sein.

Gery Schwager



Gepäck: Auf Europaflügen ist beim Swiss-Tarif «Light» nur ein Handgepäck inbegriffen

We

Die SBB wollen

Wer am Bahnhof detaillierte Informationen zu Zügen möchte, muss lange suchen. Wichtiger sind den SBB die Reklameplakate.

Zalando fragt: «Basel, are you ready?» Die Lungenliga möchte wissen: «Würden Sie tagsüber am liebsten schlafen?» Und Swisslos erkundigt sich: «Ist heute dein Glückstag?»

Solchen Fragen begegnen Schweizer Bahnkunden auf dem Weg zum Zug auf Schritt und Tritt. Dabei sind die Reisenden nicht an Fragen interessiert, sondern an Antworten. Sie möchten wissen: Wo fährt mein Zug? Führt er einen Speisewagen? Hat es ein Veloabteil – und wenn ja: Wo genau?

Wer Antworten auf diese und andere Fragen möchte, der wurde früher rasch fündig. Heute muss er sich auf die Suche machen. Das zeigt ein Augenschein des K-Tipp in drei der grössten Bahnhöfe:

- **Bern:** Im Bahnhof hat es keine einzige weisse Zugankunftstabelle auf Papier. In der Bahnhofshalle gibts nicht einmal mehr gelbe Tabellen mit den Abfahrtszeiten.

- **Zürich:** In der Bahnhofshalle fehlen die weissen Ankunftstabellen ebenso wie in den Passagen Gessnerallee und Sihlquai.

Werbung statt Information

an ihren Bahnhöfen möglichst viel verdienen – Passagierbedürfnisse sind zunehmend zweitrangig

● **Basel:** Auf der grossen Passerelle hats einzig beim Ausgang Gundeligen Ankunfts- und Abfahrts- tabellen.

Die Bildschirme sind kein vollwertiger Ersatz. Denn sie zeigen nur die Züge an, die in den nächsten 20 bis 30 Minuten ankommen und abfahren. Und trotz moderner Technik ist der Informationsgehalt geringer als auf den Papierplakaten: Auf den Bildschirmen fehlen Informationen zu Speise-, Bistro- und Barwagen, Veloabteil und Velo- reservation.

Ausserdem gibt es in den Bahnhöfen nur ganz wenige Bildschirme, die die Ankunftszeiten anzeigen. Dabei sind Leute, die jemanden vom Zug abholen wollen, darauf angewiesen.

Abfahrts- tabellen «nehmen Platz weg»

Laut Pressesprecherin Lea Meyer stellen die SBB weniger gelbe und weisse Tabellen auf, weil sie «Platz wegnehmen und die Sicht in den Personenunter- fahrungen und Hallen stark einschränken». Man- chenorts ist es tatsächlich eng. Erstaunlich deshalb, dass Reklameplakate in grosser Zahl Platz haben. Ebenso wie Verpflegungs- stände und Gratiszeitungs- Boxen. Selbst zu Stosszeiten dürfen junge Leute alle möglichen Gratismuster verteilen.

Kaum mehr zu finden sind übrigens auch die

blauen Plakate mit der «Formation der Züge». Sie informieren darüber, wo genau 1.- und 2.-Klass- Wagen sind, wo Speise- wagen, Bistro- oder Bar- wagen, Behindertenplätze, Veloabteile und Familien-

wagen. Sie hingen früher in Unterführungen, Passa- gen und auf Passerellen. So konnten sich die Passagiere rasch informieren, welche Treppe oder Rampe sie nehmen mussten. Heute müssen Reisende aufs Ge-

ratewohl aufs Perron ge- hen. Häufig landen sie am falschen Zugsende.

Die Plakate mit der «Formation der Züge» hängen inzwischen nur noch auf den Perrons. Und in vielen Bahnhöfen sind

darauf nurmehr die inter- nationalen Züge zu finden. «Im Laufe des Jahres gibt es immer mehr Forma- tionsänderungen», erklärt Lea Meyer, «daher sind die Plakate bald nicht mehr aktuell.» Die internatio- nalen Züge sind deshalb noch aufgeführt, weil dort wegen der Platzreserva- tionen die Wagennum- mern wichtig sind.

Weniger Zugsinfos auf den Anzeigetafeln

Meyer hebt auch hervor, dass die Bahnhöfe heute «mit modernen Anzeige- geräten ausgerüstet» seien. «Diese bilden die aktuelle Formation ab. Damit ist sichergestellt, dass alle Angaben stimmen und aktu- ell sind.» Der Haken: Diese «modernen Anzeige- geräte» liefern noch weni- ger Infos als die alten Ge- räte mit Faltblattanzeige (K-Tipp 4/2015).

Überhaupt scheint für die SBB das Kerngeschäft, der Bahnbetrieb, immer mehr in den Hintergrund zu rücken: In Bern befinden sich die Billettschalter mittlerweile einen Stock über der Bahnhofshalle. Der Wartesaal ist in einem Zwischengeschoss, und die Schliessfächer befinden sich in einem Abstellraum. Dafür haben McDonald's, Starbucks und Läden wie Swatch in der Bahnhofshalle Platz gefunden.

Es ist wohl doch so: Kommerz kommt vor Kundenservice.

Marco Diener



Wo fährt welcher Zug? Werbeplakate und Bildschirme mit den nächsten Abfahrten statt vollständiger Ankunfts- und Abfahrts- tabellen in Bern (oben) und Zürich



FOTOS: U. NUSKO