1001 **……..der Zug nicht fährt.**

Es begann mit einer Morgenmeldung im Radio, 3 Minuten vor den Nachrichten um 6 Uhr 30.

„Im Bahnlogistik-Zentrum Zürich sorgt heute Morgen eine Programmstörung im Zugleitsystem für Probleme. Im Bahnhof Oerlikon, einem Nadelöhr im Zug -verkehr, geht zurzeit nichts mehr. Dies hat natürlich Auswirkungen bis in den HB von Zürich. Die Züge im Ost-Westverkehr haben teilweise grössere Verspä- tungen oder fallen ganz aus. Über die Dauer des Problems kann die SBB im Moment noch keine Angaben machen. Die SBB bitten um entsprechende Geduld und entschuldigen sich für die Umstände.“ Tausende von Zugbenützern blieb nichts anderes übrig, als sich nach Hause zu begeben und ihr Auto aus der Garage zu holen.

Eine halbe Stunde später meldete sich der Radiosprecher wieder. Der Fehler im Zugleitsystem sei vom HB Zürich nun auch auf die Leitstelle Luzern hinüber -gesprungen. So sei der Zugverkehr Richtung Gotthard – Italien ebenfalls lahmgelegt. Es erhärte sich der Verdacht, dass es sich um einen Hackerangriff ins Zugleitsystem handeln könnte. Man sei daran, das Problem zu lösen.

Zu diesem Zeitpunkt war derjenige Bahnkunde, der nach Hause eilte und sein Auto aus der Garage holte, bereits auf dem Holzweg. Denn in der weiteren Region Flughafen war es weder möglich, über eine Auffahrt auf die Umfahrung Zürich zu gelangen, noch eine Chance zu haben durch den Gubrist-Tunnel die A1 im Limmattal zu erreichen.

Genau zur gleichen Zeit mokierte sich im Radio ironischerweise der Präsident des TCS gerade wieder einmal darüber, dass in den Budgets des Bundes immer wieder die Bahn über Abgaben der geprügelten Autofahrer subventioniert würde. Er wurde dabei durch ein Votum des Fuhrhalters Giezendanner aus dem Aargau unterstützt, der sich vehement für eine rigorose Kostentransparenz des gehätschelten Schienentransportunternehmens stark machte.

„Die Bahnkunden sollen die Bahnkosten selber tragen, wie es die Autofahrer auch tun. Diese ewigen Subventionen aus dem Sack der geplagten Automo -bilisten müssen ein Ende haben!“ röhrte er ins Mikrofon des Reportes, der ihn befragte. „Jetzt muss ich aber gehen, sonst komme ich zu spät nach Bern an die Session im Bundeshaus.“

Er kam aber nicht weit, schon gar nicht nach Bern. Rund einen Kilometer vor der Einfahrt Rothrist blieb sein Auto im Stau stecken, denn zu viele Bahn -kunden hatten auch im Aargau ihr Auto aus der Garage geholt.

Gegen zehn Uhr ging zwischen St.Gallen und Bern auf der Autobahn nichts mehr. Hingegen waren auf den Bahnhöfen Zürich, Olten und Bern kaum mehr Zugfahrgäste zu bemerken. Man hatte die Benutzung der Bahn für heute auf- gegeben, denn News bezüglich Lösung des Problems im Zugleitsystem waren im Radio nicht mehr zu hören. Nein, sogar Bern war jetzt auch noch betroffen, was auch in der Westschweiz den Zugverkehr lahmlegte.

Die Autobahneinfahrten in der Region Bern beeinflusste das aber wenig, weil diese sowieso dauernd im Stau versanken. Aber die Stadt selber, die war jetzt vollgepfercht mit stehenden Autos, weil es trotz der inzwischen bekannten Erfahrungen in der Region Zürich immer noch Zugpassagiere gab, die ihr Auto zur Garage heraus holten. Weiter als bis zur nächsten Ampel aber kamen sie meistens nicht und blieben dann stecken.

Zwischen Zürich und Bern spielten sich auf der Autobahn unsägliche Szenen ab. Es war 14 Uhr nachmittags. Die Züge steckten immer noch fest, teils in den Bahnhöfen, teils auf offener Strecke. In den im Stau steckenden Autos machten sich Frust und in den Mägen der Fahrer ein Hungergefühl breit. Denn sogar die Ausfahrten waren nun völlig von stehenden Autos verstopft. Sie konnten sich weder in den Dörfern noch auf dem Land weiterbewegen. Es fragten sich viele, warum nur kamen die meisten Zugpassagiere auf die blöde Idee, sich das Auto aus der Garage hervor zu holen?

Ueli Giezendanner, der Fuhrhalter aus Rothrist, steckte immer noch am selben Fleck mitten in der Autokolonne und fluchte über die unzähligen ÖV-Freunde, die nun ebenfalls versucht hätten, mit dem Auto ihr Ziel zu finden.

Da klingelte sein Handy. „Giezendanner!“

Am anderen Ende war einer seiner Lastwagenchauffeure. Der schien äusserst aufgeregt: „Sie stürmen meinen Lastwagen, Chef!“

„Wer stürmt deinen Lastwagen, Freddy?“ Er lachte, was ihm aber umgehend verging.

„Die Autofahrer hinter und vor mir.“

„Was hast du geladen?“

„Vom COOP die Auslieferung für das Glattzentrum. Sie fressen mir die Bröt- chen, Fleischkäse, Salami und Käse von der Ladebrücke weg, weil sie nicht in die Beiz gehen können, um ihren Hunger zu stillen. Was soll ich tun? Ich hab die Polizei gerufen, sie kommt aber nicht durch.“

Ueli musste trotz der ernsten Situation lachen: „Dann lass sie doch fressen. Du bringst deinen Food so oder so nicht mehr ins Glattzentrum heute. Ich bezahle den Schaden, das ist Werbung! Alles klar?“

„OK! Tschau Chef!“

Ueli Giezendanner lehnte sich zurück in seinem Auto. Er wirkte nun plötzlich etwas nachdenklich. War etwas in seinen bisherigen Überlegungen betreffend Umverteilung der Geldmittel vom Auto auf die Bahn nicht mehr ganz schlüssig? Nachdem die Bahn sichtlich immer mehr Mühe zeigte, ihr Schienennetz auf qualitativ hohem Niveau zu halten und laufend von Störungen gepeinigt wurde, war heute dieser “Supergau“ ein deutlicher Fingerzeig. Man hatte in den letzten Jahren bei der SBB mehr auf besseres Angebot geschaut, als auf den Unterhalt.

Er brummte in seinen nicht vorhandenen Bart: „Ich muss mit dem TCS- und dem ASTAG-Präsidenten einmal bei einem Glas Wein darüber sprechen. Sonst werden wir diese Probleme…..“

In gleichen Moment gab über sein Autoradio ein SBB-Sprecher bekannt, dass das Problem mit der Zugleitungs-Software behoben werden konnte. Das nützte aber den im Stau steckenden Automobilisten wenig. Die letzten erreichten ihr Ziel erst um Mitternacht.

Was wäre, wenn Ueli Giezendanner und die restliche Autolobby plötzlich etwas mehr Respekt vor solchen gigantischen Staus hätten? Immerhin saugt die Bahn täglich einen grossen Teil der morgendlichen \*Solo-Autofahrer\* von der ohnehin überlasteten Autobahn weg.

Ihm kam die neu eröffnete Durchmesserlinie im HB Zürich in den Sinn, die diesen Bahnhof ab Spätherbst merklich entlastet. Ist die Bahn nicht im übertragenen Sinn für die Autobahnen ein ähnliches Entlastungsinstrument? Es ist immer gut wenn Politiker denken!