

Zeitschrift: Saiten : Ostschweizer Kulturmagazin
Herausgeber: Verein Saiten
Band: 24 (2017)
Heft: 270

Artikel: Willkommen im Nachtzug
Autor: Bürkler, Philip
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-884162>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Grossstadt Schweiz braucht einen zeitgemässen nächtlichen öV.

TEXT: PHILIP BÜRKLER

Es ist schon eine Weile her, damals in den 1990er-Jahren: Was machen wir am Samstagabend? Nach Zürich in einen Club! Die Frage, wann es denn wieder nachhause gehen soll, hat sich gar nicht gestellt. Der Club machte sowieso nicht vor sechs Uhr zu, oder wir landeten später an einer Afterhour bis Sonntagmittag, ausserdem gab es gar keine Möglichkeit, vor dem ersten regulären Zug nach Tagesfahrplan am Morgen zurück in den Osten zu kommen. Nachtzüge gab es noch nicht. Falls wir dennoch etwas früher aus dem Club kamen, aus welchen Gründen auch immer, nutzten wir die Zeit bis zum ersten Zug, um noch einen Burger oder Döner in uns reinzustecken. Trinken und feiern machen hungrig. Es ging damals so. Aber nur, weil es ein Nachtangebot nicht gab.

Heute verkehren auf der SBB- und Thurbostrecke samstags und sonntags Nachtzüge, in denen «Begleiter» pingelig genau die Fahrgäste um ihre Billette bitten. Wobei bitten das falsche Verb ist. Es ist eher eine bestimmte und ausdrückliche Aufforderung, eine Alternative gibt es nicht. Wer zwar einen gültigen Fahrschein, aber keinen Nachtzuschlag für fünf Franken gelöst hat, wird vom Kontrolleur blossgestellt und gebüsst. In herablassendem Ton wurde ich neulich darauf hingewiesen, dass «wir (Kontrolleure) es besonders auf jene Leute abgesehen haben, die ohne Zuschlag fahren». Aha! Immerhin hatte ich ein gültiges Billet. Aber ja, in wenigen Jahren wird sein Job sowieso durch einen Roboter ersetzt werden. Lokomotivführer übrigens auch. Als Vater würde ich meinem Kind den Traumbericht Lokomotivführer ausreden. Hat keine Zukunft.

Die Party endet vorzeitig

Item, trotz unglücklichen Billettgeschichten: Der Nachtbetrieb muss an den Wochenenden noch ausgebaut werden. Immer noch zu stiefmütterlich sind die Verbindungen. Wer am Wochenende von Zürich nach St.Gallen (nachhause-)fahren will, muss spätestens um 03.05 im Zug sitzen. Um vier fährt zwar nochmals einer, der ist aber so lahm, da ist Gehen effizienter. Geschlagene zwei Stunden und 20 Minuten dauert die Fahrt. Der Kluge fährt im Zuge? Nein, der Kluge lässt den Zug sausen und bleibt noch etwas länger auf dem Dancefloor, nimmt den ersten Zug um 5.33 und ist nur wenige Minuten nach dem 4-Uhr-Zug in St.Gallen. Think!

Noch schwieriger ist die Gegenrichtung, von St.Gallen nach Zürich sowie in den Raum Bodensee. Für diese Destinationen heisst es bereits um 02.32 einsteigen, ab nachhause. Halb drei? Genau dann, wenn die Party mächtig abgeht, dich eine charmante Person in ein knisterndes Gespräch verwickelt hat, man sich spontan und Hals über Kopf in eine Frau verliebt; oder – der Realität wohl am nächsten – man einen sitzen hat, dass man sowieso keinen Fahrplan mehr hat. Zum Glück ist Wochenende und noch bis Mittwoch Zeit für Rekonvaleszenz.

Und unter der Woche? Von Montag bis Donnerstag, sind alle, die ausgehen oder sich zum Dinner verabreden, komplett abgehängt. Bereits um 23.42 verlässt der letzte «Midnight Train» den Bahnhof St.Gallen Richtung Zürich. Ein Dessert nach dem Essen oder ein Absacker in einer Bar liegen nicht drin. Wer in Richtung Bodensee wohnt, darf immerhin ganze 22 Minuten länger, bis 00:04 an seinem Grappa schlürfen. Halleluja.

Mobilität für die 24/7-Gesellschaft

Ein an den gesellschaftlichen Wandel und das ständig zunehmende Angebot im Nachtleben angepasstes Verkehrskonzept sähe so aus: Unter der Woche gilt der heutige Wochenendnacht-Fahrplan (zumindest fahrplanmässig bis 02 Uhr), an den Wochenenden der Halbstundentakt ab Mitternacht. Das wäre eine urbane Schweiz, die dem Partyvolk gleichermassen wie der Nighttime-Economy etwas bringen würde.

In New York City, wo ich fast drei Jahre gelebt habe, fahren Busse und die U-Bahn 24/7, die ganze Woche. In Berlin verkehrt der öV immerhin am Wochenende rund um die Uhr. Montags bis donnerstags stellen U- und S-Bahnen ihren Betrieb um etwa 1.30 Uhr ein. Danach rauschen Nachtbusse durch die Dunkelheit. Nachhause kommen, egal ob im Wedding oder am Prenzelberg, ist immer möglich. Einen zusätzlich zum Billett erforderlichen Nachtzuschlag wie in der Schweiz – der eine Diskriminierung aller Nachtmenschen ist – kennen die beiden Städte nicht.

Klar, St.Gallen ist nicht Berlin oder New York City. Zusammengedacht mit Winterthur, Zürich und sogar Bern und Basel ist la Suisse Allemande jedoch eine Grossstadt, in der die Städte als Quartiere funktionieren. Die Schweiz: eine dezentrale Grossstadt mit grosszügigen Grünflächen dazwischen, wo die Menschen von einem Quartier zum nächsten pendeln, auch nachts, von einer Party zur nächsten. Wer die Schweiz als homogenen Stadtraum begreift, versteht das Bedürfnis nach 24/7-Mobilität. Diese ist längst Realität: mit dem Zug in eine andere «Stadt» – ein anderes Quartier – fahren, an ein Konzert, eine Vernissage gehen oder Freunde treffen. Partys, Konzerte, Vernissagen und Freunde existieren nicht nur am Wochenende, sondern an 365 Tagen im Jahr. Die SBB haben mit dem Bau der Zürcher S-Bahn zu Beginn der 1990er-Jahre die Verstädterung und damit auch die 24-Stunden-Gesellschaft selber massiv gefördert. Ob man das gut findet oder nicht, sie ist längst Wirklichkeit. Rückgängig gemacht werden kann die Entwicklung auch nicht, obwohl sich das nicht wenige in diesem Land wünschen.

Oh, jetzt hängt mir Bakerman von Laid Back in den Ohren. *The Night Train Is Coming, Take It Easy...*

Philip Bürkler, 1977, ist Journalist in St.Gallen.