

# Nahverkehr in Bangkok:

## Unterwegs mit Flughafen-Bahn, Skytrain, Metro und Schiff



© Thaihom Enterprises und Josef Burri 2023  
Stand: 30.6. 2023



Für seltene Besucherinnen und Besucher ist das Vorwärtskommen in Bangkok eine Herausforderung. Natürlich stehen unzählige Taxis zur Verfügung. Sie bleiben häufig im dichten Stadtverkehr stecken. Selbst auf den Autobahnen in und um Bangkok kommt es fast täglich zu Staus. Es gäbe zahlreiche Umsteigemöglichkeiten: Skytrain, Metro, Flughafenbahn, Busse und Boote, um nur die wichtigsten zu nennen. Doch wie verschaffen sich eilige Reisende einen Überblick, wenn so ungefähr alle halbe Jahre eine neue Teilstrecke aufgeht? Und wie sollen sie sich im Tarifdschunzel zurechtfinden? Wir erklären, wie es geht und blicken auf die Entwicklung der Stadtbahnen zurück. Seit 1999 hat sich nämlich im öffentlichen Verkehr enorm viel getan. Und die Entwicklung ist noch lange nicht abgeschlossen. Bangkok selbst ist eng mit den Nachbarprovinzen Samut Prakan, Samut Sakhon, Nonthaburi und Pathum Thani verbunden. Wer in diesem Grossraum mit seinen rund 15 Millionen Menschen unterwegs ist, merkt die Provinzgrenzen kaum. Das System der städtischen Bahnen soll die Metropole bis in zehn Jahren wie ein Spinnennetz überziehen und den motorisierten Privatverkehr entlasten. Wir haben Inge, eine fiktive Testperson aus Deutschland, auf die Reise geschickt.



### **Vom Flughafen ins Hotel**

Nehmen wir also an, unsere reisefreudige Touristin Inge aus Garmisch-Partenkirchen, ist mit der Flughafenbahn (dem Suvarnabhumi Airport Rail Link) bis zur Endstation Phaya Thai gefahren. Sie hat nur leichtes Gepäck bei sich, da sie oft unterwegs ist und weiss, dass schwere, unhandliche Koffern nur hinderlich sind. Sie hat sich schon ein paar Tausend Baht an einheimischer Währung besorgt. Damit hat sie den Token für die erste Teilstrecke erstanden. Nun steht sie vor dem Ticketautomaten des BTS-Skytrains in Phaya Thai. Sie gibt ihre Enddestination ein und füttert den Automaten mit ihren Münzen. (Bezahlung mit Banknoten oder Mobile Banking ist möglich.) Sie hätte am Ticketschalter auch einen BTS-One-Day-Pass kaufen können, was sich für sie aber nicht gelohnt hätte. Dann passiert sie mit ihrem Ticket eine automatische Schranke und geht auf den Bahnsteig. Ihr Zug fährt Richtung Samrong. Die Light Green Line oder Sukhumvit-Linie nahm ihren Betrieb 1999 auf und verbindet nach weiteren Ausbausritten den Südosten des Grossraums mit dem Mochit-Busbahnhof und der Gegend um den Chatuchak-Wochenendmarkt und führt weiter Richtung Norden bis in die Provinz Pathum Thani. Die gesamte Streckenlänge beträgt 68 Kilometer.

Schon an der zweiten Station (Siam) wechselt Inge auf den Zug der Dark Green Line oder BTS-Silom-Linie. Sie verzichtet heute auf grosse Shopping-Erlebnisse am Siam Square. In unmittelbarer Nähe der Haltestelle befindet sich ein immenses Einkaufsparadies, wo Einheimische und ausländische Besucher ihr Taschengeld mit Leichtigkeit loswerden. Inge braucht für ihre nächste Strecke kein neues Ticket, da die Linie ebenfalls von der BTS-Gruppe betrieben wird. Sie fährt in Richtung Thonburi und Bang Wa auf der westlichen Seite des Flusses, der Bangkok durchschneidet. Doch Inge steigt schon in Sala Daeng, an der zweiten Station, wieder aus. Von hier bis zu ihrem Hotel ist es nicht mehr weit. Sie legt die Strecke zu Fuss zurück und erreicht nach wenigen Minuten ihr Ziel für heute. Sie hat ein Hotel in einer Gegend gewählt, wo die Touristen seit Jahrzehnten gerne absteigen und das gastronomische Angebot vielfältig ist. Die Silom-Linie wurde ebenfalls 1999 eröffnet und in der Folge schrittweise verlängert.

## **Tempel der Morgenröte und liegender Buddha**

Am zweiten Tag ihres Bangkok-Aufenthaltes kehrt Inge an die Sala-Daeng-Station zurück und fährt mit der BTS-Silom-Linie weiter Richtung Westen bis zur Taksin-Brücke. Ihr Ziel sind die beiden berühmten Tempel am Fluss: Wat Arun oder Tempel der Morgenröte (westlich des Flusses) und Wat Pho oder Wat Chetuphon (östlich des Flusses). Um dorthin zu gelangen, verlässt sie die Station des Skytrains an der Taksin-Brücke Richtung Fluss und besteigt am Sathorn-Pier sicheren Schrittes das Schiff der Chao-Phraya-Express-Boat-Gesellschaft (flussaufwärts mit der Orange Line bis Tha-Thien-Pier oder Wat-Arun-Pier). Das Ticket erhält sie auf dem Schiff. Sie genießt während der Fahrt den frischen Wind in den Haaren und schaut dem geschäftigen Treiben am Fluss zu.

Da Inge zeitig aufgebrochen ist, hält sich die Besucherzahl in den Tempeln in Grenzen. Ausserdem ist das Licht am Vormittag besser und die Luft noch nicht extrem heiss. Das imposante Wat Arun mit seinem über 80 Meter hohen Prang (Tempelturm) macht einen gewaltigen Eindruck auf Inge. Zwischen dem Wat Pho und dem Wat Arun verkehrt eine Fähre, mit der Inge über den Fluss setzt. Der Eingang zum Wat Pho befindet sich nicht direkt am Pier, ist aber leicht zu finden. Inge schlendert mit staunenden Augen durch die grossflächige Tempelanlage. Sie lässt sich Zeit und entdeckt interessante Einzelheiten, beispielsweise die Stretching-Figuren, die sie zum Schmunzeln bringen. Selbstverständlich stattet sie auch dem mächtigen liegenden *Buddha* einen Besuch ab. In der Nähe der Anlegestelle beim Wat Pho laden mehrere Restaurants zu einer Ruhepause ein. Von hier aus könnte Inge auch den Königspalast oder das Nationalmuseum am Sanam Luang besuchen, entweder zu Fuss oder motorisiert mit einem Taxi oder Tuktuk. Doch sie entscheidet sich: Für heute ist es genug. Sie kehrt mit dem Schiff und dem Skytrain zurück in ihr Hotel.

## **In die Nachbarprovinz Nonthaburi**

Auf ihren dritten Tag in Bangkok freut sich Inge ganz besonders. Als sie vor Jahren die Hotelfachschule in der Schweiz besuchte, freundete sie sich mit der Mitschülerin Jane aus Thailand an. Ihr möchte Inge heute einen Besuch abstatten. Jane arbeitet in der nördlichen Nachbarprovinz Nonthaburi als erfolgreiche Hotelmanagerin. Natürlich wird Inge den langen Weg dorthin mit dem öffentlichen Verkehr zurücklegen. Sie wählt die einfachste Variante, weil sie dann nur einmal umsteigen muss, und auf jeden Fall erheblich schneller als mit einem Taxi an ihr Ziel gelangen wird. Ihre Reise beginnt an der Silom-Station, nicht weit entfernt von der BTS-Skytrain-Station Sala Daeng. Sie reist heute mit der Metro MRT Richtung Norden, zuerst mit der Blue Line bis Tao Poon, wo sie umsteigt, dann ab Tao Poon mit der MRT-Purple Line bis Bang Krasor. Die Blue Line operiert seit 2004, die Purple Line seit 2016. Für die Benutzung der MRT-Züge braucht sie eine Marke, die sie am Schalter oder am Automaten erwirbt und am Ende ihrer Reise in einen Schlitz steckt, worauf sich eine Schranke automatisch öffnet. Da beide Streckenteile von den MRT-Zügen befahren werden, braucht sie nur eine einzige Marke bis an ihr Endziel.

Für Inge gestaltet sich der Besuch am Arbeitsort ihrer Kollegin Jane, einem Hotel abseits der grossen Touristenströme, in jeder Hinsicht als äusserst erfreulich und aufschlussreich. Sie kehrt erst spätabends mit den MRT-Zügen in ihr Hotel zurück. Betriebsschluss ist um Mitternacht. Inge fühlt sich in den Zügen und auf den Stationen sicher, da sie engmaschig überwacht werden. Anderntags legt Inge die Strecke zum Suvarnabhumi-Flughafen erneut mit den BTS-Zügen und der Flughafenbahn zurück. Insgesamt war sie während den drei Tagen auf 14 Teilstrecken unterwegs. Dafür brauchte sie elf Tickets oder Marken.

## Alles ist im Fluss

Da die verschiedenen Systeme des öffentlichen Verkehrs der Metropole Bangkok nicht in einem Verkehrsverbund zusammengeschlossen sind, fehlen systemübergreifende Tageskarten oder Mehrtagespässe. Es existiert nicht einmal ein einheitliches System für das Ticketing: BTS verkauft Fahrkarten, bei MRT und der defizitären Flughafenbahn sind Wertmarken in Gebrauch, um nur die wichtigsten Zahlssysteme zu nennen. Alle paar Monate gehen neue Teilstrecken auf oder neue Linien in Betrieb. Deshalb und wegen Mängeln in der Kooperation fehlen auch aktualisierte Streckenpläne. Information und Ticketsystem sind im Grossraum Bangkok nicht zentralisiert, was vor allem den Touristen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs erschwert. Hinzu kommt eine verwirrende organisatorische Struktur, was sich auf Planung, Finanzierung, Bau und Betrieb des Streckennetzes negativ auswirkt. Der Betrieb der einzelnen Linien wird teilweise konzessioniert und an den Meistbietenden vergeben. Behörden, halbstaatliche Unternehmen und die Privatwirtschaft spannen zusammen – oder sollten es wenigstens im Dienste der Nutzerinnen und Nutzer tun. Doch bei so vielen Akteuren kommen Partikularinteressen ins Spiel, die eine ganzheitliche Betrachtungsweise behindern. Ausserdem entstehen Streitfälle darüber, wer für welche Kosten zuständig ist.

Ein typisches Beispiel für dieses Durcheinander ist die MRT Yellow Line, die seit Mitte Juni 2023 in Betrieb ist. Die unbemannten Monorail-Züge fahren von Samrong (Samut Prakan, südlich Bangkoks) nach Lat Phrao (im Norden Bangkoks), und zwar vorerst ab 6 Uhr bis 20 Uhr. Betreibergesellschaft ist ein weiteres Unternehmen, nämlich die private Eastern Bangkok Monorail Company (EBM). Sie ist mit dem BTS-Ticketsystem verbunden. Die Preise variieren je zurückgelegter Strecke zwischen 15 und 45 Baht. Sie werden von der Mass Rapid Transit Authority of Thailand (MRTA) festgelegt und müssen von der Regierung genehmigt werden. Die Streckenlänge beträgt 30,4 Kilometer. Die Züge halten an 23 Stationen. Umsteigestationen sind Lat Phrao (Blue Line), Hua Mak (Airport Rail Link) und



Samrong (Green Line). Die Planer haben es verpasst, die neue Verbindung auch im Norden Bangkoks mit der Green Line zu verbinden. Es fehlen 2,6 Kilometer. Die sollen jetzt nachträglich geplant und gebaut werden. Die Betriebskosten für Monorail-Züge sind 40 Prozent geringer als die eines "normalen" elektrisch betriebenen Zuges. Allerdings ist auch die Transportkapazität pro Zug tiefer. Ebenfalls sind die Baukosten niedriger, da die Tragekonstruktion schwächer ausgelegt ist als bei den schwereren Zügen des Skytrains.

Inge aus Garmisch-Partenkirchen hat sich in Bangkoks Verkehrsdschungel recht gut geschlagen. Allerdings sass sie vor Antritt der Reise während Stunden vor dem Bildschirm und machte sich auf den verschiedenen Websites kundig. Manches, was sie dabei gelesen hat, war längst wieder veraltet, als sie vor dem ersten Ticketschalter stand und dabei von einer gedulden Bahn-Mitarbeiterin auf den neusten Stand gebracht wurde. Ohne gute Englischkenntnisse wäre sie aufgeschmissen gewesen.