

Die Harley im Hosensack

Seit 120 Jahren gibt es das Generalabonnement im öffentlichen Verkehr. Doch wie lange noch? In letzter Zeit mehren sich die Stimmen, die das GA leise begraben möchten. *Von Philipp Loser*

Freiheit in der Schweiz kostet 3860 Franken im Jahr. 6300 Franken für jene, die gerne eine etwas teurere Freiheit haben. Am Morgen dann, jeden Morgen, fährt man in Basel die Rolltreppe hoch und ist plötzlich geworfen in ein Leben voller Möglichkeiten.

Fahren wir nach Lugano, Gelato essen. Fahren wir nach Genf, die Rebberge entlang. Fahren wir nach Brienz, mitten in die Berge hinein. Fahren wir nach Sitten, dort ist es manchmal lustig. Fahren wir von mir aus sogar nach Chur.

Einfach irgendwohin.

Mit dem Zug, dem Bus, dem Schiff.

Natürlich fährt man dann am Morgen, jeden Morgen, mit dem 6.33-Uhr ab Gleis 10 Richtung Zürich. Die gleichen Gesichter, routiniert gelangweilt, das Münz für die Kafi-Gipfeli-Combo im Bis-

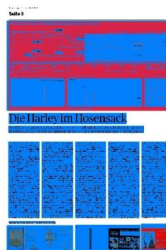
tro schon abgezählt, die Ohren verstöpelt, Augen auf das Gerät (nicht auf die Zeitung, keiner von denen). Neben dem Münz: der Swisspass, bereit zum Scan.

Das ist nicht Freiheit. Das ist das Gegenteil davon. Doch darauf kommt es als Besitzer eines Generalabonnements gar nicht an. Natürlich ist das GA zuerst ein Arbeitsinstrument, das Golden Ticket eines jeden Pendlers, einer jeden Pendlerin. Aber es ist eben auch eine Idee. Wenn ich wollte, dann könnte ich. Und wenn ich muss, ist es nie ein Problem. Nicht in Dottikon oder Illnau-Effretikon oder irgendwo im Berner Hinterland, wo die Namen der Dörfer im Hals kratzen. Kommt ein Zug vorbei, ein Bus, ein Seilbähnli, dann nehm ich es. Stolz und einfach so. Dieser Platz gehört mir.

«Andere brauchen für das Easy-Rider-Feeling eine Harley. Die Harley des Schweizer ist das GA!» Sabine Krähenbühl freut sich über den Vergleich, gut gelungen ist der ihr. Der Chef sitzt daneben, grinst ebenfalls und adelt seine Mitarbeiterin, indem er ihren Vergleich in fast identischen Worten wiederholt.

Eine Liebesgeschichte

Die Schweizer Easy Rider und ihr GA. Eine Romanze, eine Liebesgeschichte fast. Und kaum jemand erzählt davon begeisterter als Markus Thut, Mister GA, Chef der nationalen Tariforganisation CH-Direct, die im Auftrag der 160 beteiligten Unternehmen das GA operativ betreut, und seine Medienbeauftragte Sabine Krähenbühl. Die beiden sitzen in ihrem Büro an der Dählhölzlistrasse in



Bern, in das man nur gelassen wird, wenn man die Klingel drückt. «Tüddo» tönt es mindestens so laut wie vor einer unübersichtlichen Kurve hinter Disentis, eine Interpretation des Postauto-Dreiklangs. «Hennecool, oder?», sagt Krähenbühl und führt in die Teeküche.

Vor sich haben sie Tabellen und Broschüren voll mit Eckpunkten ihres Vereins und dessen wichtigstem Produkt. «Faszination GA» hat es im Betreff der Outlook-Einladung der Medienchefin geheissen. Markus Thut, der Chef, fährt seit 1975 mit einem Generalabonnement durch die Schweiz. Er kann sich gut erinnern, wie er damals, als Angestellter der SBB, zum ersten Mal ein 1.-Klass-GA ausgestellt hat. Zitternd vor Ehrfurcht. «Das war schon etwas ganz Besonderes.»

Heute, da sei das GA ein Teil der Schweizer Identität, ein Stück Schweiz. Extrem beliebt, extrem praktisch, extrem erfolgreich. Fast eine halbe Million Schweizerinnen und Schweizer haben im Moment ein GA, die Betriebe des öffentlichen Verkehrs erzielen damit rund 40 Prozent ihres Umsatzes, fast 1,5 Milliarden Franken im Jahr.

Trotz diesen Zahlen: Das GA ist unter Druck. «Wir spüren seit längerem, dass man das GA am liebsten abschaffen möchte, was ein grosser Fehlentscheid wäre», sagte Karin Blättler, die Präsidentin von Pro Bahn. Es sind Indizien, und wären wir in einem schludrig gefilmten «Tatort», müsste man sagen: Sie verdichten sich. Dabei handelt es sich nicht nur um überdurchschnittliche oder versteckte Preiserhöhungen für die «besten Kunden der SBB» (Ex-SBB-Personenverkehr-Chefin Jeannine Pilloud), wie sie vorletzte Woche erneut bekannt wurden, sondern auch konkrete Angriffe.

Im Frühling 2016 sagte der damalige SBB-Verwaltungsratspräsident Ulrich Gygi, dass GA-Benutzer von einem tiefen

Kilometerpreis profitierten - und tönte an, dass das GA künftig nur noch für eine gewisse Anzahl von Fahrten gelten solle. Seine Nachfolgerin Monika Ribar sah es ähnlich. Man denke das GA neu, sagte sie im Herbst 2016, das System der Zukunft werde Fahrten automatisch zum besten Preis abrechnen. Eine Vorauszahlung wie beim GA: überflüssig. Das GA: dito. Diesen Winter wiederholte sie ihre Aussagen und schwärmte von den neuen technischen Möglichkeiten, die es bei der Preisdifferenzierung gebe. Wenn die SBB von jedem Fahrgast jede gefahrene Strecke kennen (und abrechnen können), braucht es kein GA mehr.

Damit kommen die Bundesbahnen jenen Kräften entgegen, für die der öffentliche Verkehr in der Schweiz grundsätzlich zu günstig ist. Avenir Suisse denkt so, aber auch die jungen Leute von der Operation Libero. In ihrem Grundsatzpapier zur Verkehrspolitik heisst es: «Verkehr soll dann mehr kosten, wenn ihn viele benützen wollen.» Das wäre das Ende des GA, wie auch Vorstandsmitglied Dominik Elser einräumt. Aber: «Der erste Schritt ist nicht die Abschaffung des GA. Der erste Schritt ist eine ehrliche Diskussion darüber, wie viel uns der öffentliche Verkehr kosten darf.»

Die Ironie an Elsers Aussage: Sie führt zu den Anfängen des Generalabonnements zurück, in eine Zeit, in der es die SBB noch gar nicht gab. Denn das GA ist viel älter, als man vermuten würde.

Ein Volk von Bählern

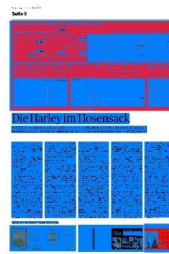
Bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts gab es nur für das Netz einzelner Privatbahnen Abonnements. Zu wenig für die Geschäftsmänner damals, die Handelsreisenden. Der Verein der «berufstätig Reisenden» initiierte darum 1898 das allererste Generalabonnement. 15 private Bahnen machten mit, das Streckennetz:

3195 Kilometer. Im ersten Jahr kostete das Jahres-GA der 2. Klasse (was heute die 1. Klasse wäre) 420 Franken, das 3.-Klass-GA 300 Franken. Stolze Preise! Kaufkraftbereinigt etwa gleich teuer wie heute. «Das GA war über viele Jahre eine Sache der reisenden Oberschicht. Ein Abo konnten sich nur die Privilegierten leisten», sagt Markus Thut.

Trotzdem war das Abo nie umstritten und wurde stets angeboten - mit Ausnahme von vier Monaten im Jahr 1918, als wegen des Kriegs die Bahnen zu wenig Kohle hatten. Als kurz nach der Jahrhundertwende verschiedene Privatbahnen in Konkurs gingen und die SBB entstanden, war das GA von Beginn weg Teil des SBB-Geschäftsmodells.

Ab den 1920er-Jahren wurde das Netz kontinuierlich erweitert, von knapp 3200 Kilometern auf heute rund 23 500 (wovon 10 350 Kilometer das Postauto-Netz ausmacht). Das Angebot wurde grösser und grösser - und irgendwann auch egalitärer. Bis in die 80er-Jahre war das GA eine Randerscheinung. «Und dann explodierte es», sagt Thut. Der Einbezug der Buslinien, der Städte und das neue Plus-Modell (Ehepartner und Familien konnten ab den 90er-Jahren das GA günstiger kaufen) machten aus einem GA für wenige das GA für alle. Zweistellige Zuwachsraten, zehn Jahre lang. Die Schweizer: ein Volk von Bählern.

Und schuld daran: das GA. «Das bringt man nicht mehr einfach so weg», sagt Sabine Krähenbühl. Das bleibt. Der Druck ist da und gross, aber er würde mit Gegenruck beantwortet, glauben Thut und Krähenbühl. Demonstrationen auf dem Bundesplatz, Aufruhr. Soll es nur jemand wagen, dem Schweizer diese kleine grosse Freiheit zu nehmen. Die werden schon sehen!



Das Generalabonnement ist älter als die SBB

1916



1950



1975



1997



2015

