



Billiger reisen in Holzklasse

Eine Studie des Bundes empfiehlt den Bahnen, eine 3. Klasse für Leute mit wenig Geld anzubieten. Doch die Branche will nicht

Daniel Friedli

Fernbusse, Uber-Taxis, Car-sharing und künftig wohl auch selbstfahrende Autos. Der guten alten Bahn erwächst im Zeitalter der Digitalisierung an mehreren Fronten neue und potenziell billigere Konkurrenz. Und daher stellt sich auch der Bund die Frage: Wie kann der klassische öffentliche Verkehr darauf reagieren?

Die Antworten, die eine Gruppe externer Experten darauf gibt, fallen teilweise überraschend aus: «Einführung einer dritten Klasse (2+3 Sitzreihen) mit Flugzeugbestuhlung für ein maximales Sitzplatzangebot zu günstigen Preisen», lautet eine Empfehlung in einer Studie, die die Gruppe im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr erstellt hat. Oder anders gesagt: Die Bahnen sollen zusätzlich Wagen mit reduziertem Komfort und 5 Sitzen in einer Reihe anbieten, dafür zu tieferen Preisen.

Bahn büsst Vorteile ein

Zur Begründung dieses Vorschlags führen die Autoren aus, dass die Bedürfnisse der Kunden sehr unterschiedlich seien und die Bahn für möglichst viele Gruppen passende Angebote machen solle, also für Businessleute ebenso wie für preissensible Kun-

den. Dies umso mehr, als andere Verkehrsträger aufholten, und zwar genau dort, wo die Bahn heute ihre Stärken habe: beim Komfort, beim Preis und beim Ressourcenverbrauch. In diesen Bereichen, so heisst es, «holen die alternativen Mobilitätsangebote ihren Rückstand auf oder werden gleichwertig beziehungsweise besser als der klassische ÖV».

Ist die richtige Antwort darauf also eine Art Easy-Jet-Wagen für die Schiene? Die Branche selber ist skeptisch. Die Analyse, dass die Bahn auch für Passagiere mit kleinem Budget attraktiv bleiben müsse, sei schon richtig, sagt Ueli Stückelberger, Direktor des Verbands öffentlicher Verkehr. Die Einführung einer 3. Klasse sei dazu aber das falsche Mittel. Seiner Ansicht nach lassen sich die Standards punkto Komfort, Bestuhlung oder Sicherheit kaum so weit senken, dass grosse Einsparungen und damit Tarifreduktionen möglich wären. Zudem bemängelt er, dass eine 3. Klasse den ÖV noch komplizierter statt einfacher machen würde.

Gänzlich neu wären drei Klassen indes nicht. Bis 1956 waren die Züge der SBB dreiklassig unterwegs, wobei man bei der Differenzierung indes nicht an die

kleinen Budgets dachte, sondern an die grossen. Neben der sogenannten Holzklasse und der Klasse für den Mittelstand gab es noch eine Luxusklasse, in welcher der Kunde auf Sesseln mit Samtbezug sass und an Tischchen aus Mahagoniholz. Diese war indes nicht nur beim Volk verpönt, sondern auch unrentabel, weshalb die SBB schliesslich umbauten: Die Holzklasse wurde zur 2. Klasse befördert, die anderen beiden zur 1. Klasse für komfortables Reisen fusioniert. Und an diesem Modell wollen die Bundesbahnen auch weiterhin festhalten. Die Einführung einer 3. Klasse, schreiben sie, sei «kein Thema». Um für Kunden mit wenig Budget attraktiv zu sein, setzt die Branche stattdessen auf Sparbillette zu wenig frequentierten Zeiten.

Rabatt für Kleingruppen?

Auf mehr Echo stösst aber eine andere Empfehlung der Studie: Die Autoren schlagen auch vor, Spezialtarife für Kleingruppen anzubieten. Auch dahinter steht die Sorge vor der Konkurrenz auf der Strasse. «Reisen mehrere Erwachsene zusammen, ist das Reisen im Auto in der Regel günstiger», heisst es in der Studie. Mit Extra-Tickets für Kleingruppen könnte diese Differenz korrigiert werden. Laut Stückelberger ist die Branche bereit, diese Idee zu prüfen. Kein Gehör hat er demgegenüber für Vorschläge wie Preisaufschläge zur Stosszeit oder die Ausdünnung des Angebots in den Randregionen.

Noch offen ist, welche Lehren das Bundesamt für Verkehr als Auftraggeber aus der Studie zieht. Man habe die Resultate zur Kenntnis genommen und werde die Empfehlungen «bedarfsweise» in Projekte und Strategien einfließen lassen, teilt es mit.



**Reisen mit geringem Komfort:
Passagiere in einem SBB-Wagen
der 3. Klasse, aufgenommen um
das Jahr 1940.**