



Fast eine halbe Million
GAs sind im Umlauf.
Zu viele, finden die SBB.

Kahlschlag beim GA

ÖFFENTLICHER VERKEHR. Deutlich teureres GA, Studenten-GAs nur bis 25 und keine Gemeinde-Tageskarten mehr: Bahnfahrerinnen soll es ans Portemonnaie gehen.

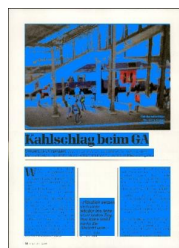
Wenn es eine Zahl gibt, die die Schweiz als Land des öffentlichen Verkehrs definiert, dann diese: 494 058. So viele Generalabonnemente waren Ende September 2018 im Umlauf. Jeder 17. Einwohner fährt so oft mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dass sich ein GA lohnt.

Den Managern bereitet diese Zahl aber Kopfweh. «Gegenüber dem restlichen ÖV-Sortiment ist der GA-Preis verhältnismässig tief beziehungsweise das Preis-Leistungs-

Verhältnis zu gut», heisst es in einem internen Dokument von CH-Direct, einem Zusammenschluss von rund 250 Transportunternehmen. Das Papier datiert vom 6. März 2019 und liegt dem Beobachter vor - sehr zum Unmut der Verantwortlichen. Es ist eine Vorlage für die Sitzung des Strategischen Ausschusses von CH-Direct. Darin sitzen die Grössen der Branche, etwa SBB, BLS, Zürcher Verkehrsverbund und Postauto.

«Plötzlich setzen sich viele wieder ins Auto statt in den Zug. Das kann wohl nicht die Absicht sein.»

Edith Graf-Litscher,



SP-Nationalrätin

Die Pläne sind brisant. Am Erfolgsmodell Generalabonnement soll zwar nicht grundsätzlich gerüttelt, aber doch heftig geschraubt werden – preislich nach oben. Dabei hat man vor allem die «Heavy User» im Visier, die ihr GA unter Umständen schon nach wenigen Monaten amortisiert haben. Sie generieren pro gefahrenen Kilometer bloss einen Erlös von 13,8 Rappen in der zweiten und 19,2 Rappen in der ersten Klasse – zu wenig für die Transportunternehmen. Diesem Problem wollen die ÖV-Manager nun zu Leibe rücken, unter anderem mit diesen Massnahmen:

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 soll das GA satte 10 Prozent teurer werden. Statt wie heute 3860 Franken würde dann ein Jahresabo 4250 Franken kosten. Zum Vergleich: 1990 bezahlte man für ein GA noch 2150 Franken. Seither betrug die allgemeine Teuerung 31 Prozentpunkte. Das GA wurde jedoch um 79 Prozent teurer. Mit dem geplanten Aufschlag würde sich der Preis gegenüber 1990 verdoppeln.

Die Möglichkeit, das GA für bis zu 30 Tage zu hinterlegen – etwa wegen eines Ferienaufenthalts –, soll gestrichen werden.

Zur Diskussion steht auch eine Abschaffung der beliebten Gemeinde-Tageskarten per Dezember 2020.

Am härtesten trifft es nach der Absicht der ÖV-Manager Studierende über 25. Sie profitieren bisher bis zum 30. Altersjahr von einem Junioren-GA und bezahlen damit nur 2650 Franken. Damit soll ab Ende Jahr Schluss sein: Die 26 000 Studierenden mit Junioren-GA sollen dann den vollen Preis von 3860 Franken bezahlen. Das bedeutet eine Preiserhöhung um satte 45 Prozent.

Bei CH-Direct hätte man die brisanten Pläne gern noch etwas für sich behalten. «Aktuell gibt es keinen Entscheid, die GA-Preise zu erhöhen», lässt man verlauten. Die Überlegungen dazu sind aber, zumindest was die Abschaffung des Junior-GAs für Studierende über 25 angeht, offenbar sehr weit gediehen: «Neu sollen alle 25-Jährigen einen Rabatt von 500 Franken beim GA erhalten

im Übergang zwischen GA Jugend und GA Erwachsene. Dieser Rabatt ersetzt den heutigen Sonderrabatt für Studierende zwischen 25 und 30 Jahren.»

Auch «Gleis 7» ist weg. Bei den Betroffenen lösen die Pläne Konsternation aus. Mit der Abschaffung des beliebten «Gleis 7» mussten Jugendliche ohnehin eben erst eine massive Preissteigerung hinnehmen, sagt Nino Wilkins, Co-Präsident des Verbands der Schweizer Studierendenschaften (VSS). «Nur weil man 26 wird, ist man als Studierende nicht plötzlich reich.» Es gebe durchaus Gründe, dass jemand über dieses Alter hinaus an der Uni oder ETH sei. «Wer während des Studiums Kinder bekommt oder länger Militärdienst leistet, braucht halt unter Umständen ein paar Semester mehr.» Es könne auch vorkommen, dass man an mehreren Hochschulen in der Schweiz Kurse belege: «Da ist man extrem froh um ein vergünstigtes GA.»

Die Pläne der Transportunternehmen irritieren auch Preisüberwacher Stefan Meierhans. Er weiss offiziell noch nichts davon, hat aber generelle Vorbehalte: «Die Kosten-schere zwischen dem Individual- und dem öffentlichen Verkehr geht immer weiter auf», sagt er. Sprich: Der Kluge fährt nicht Zug, sondern Auto, weil das im Vergleich mit dem öffentlichen Verkehr immer billiger wird. Meierhans sagt, es seien die grossen Verkehrsverbände, die nach höheren Tarifen rufen. Weil bei ihnen die Netze ausgedehnt werden, steigen die Preise. Somit ist

45

Prozent mehr sollen Studierende für das GA bezahlen – denn das Junioren-GA wird für sie gestrichen.



es für immer mehr ÖV-Benutzer attraktiver, ein GA zu kaufen - und die Verkehrsverbände machen Druck, dass sie über einen höheren GA-Tarif trotzdem auf ihre Rechnung kommen. Die SBB als wichtigste Akteurin hätten diesem Druck lange standgehalten, sagt Meierhans. «Aber jetzt ist der Burgfrieden in der Branche mit ihren vielen verschiedenen Akteuren offenbar wichtiger als die Interessen der Kunden.»

Kommission will Klarheit. Dass Vielfahrer stärker zur Kasse gebeten werden, stösst auch Edith Graf-Litscher sauer auf. Die SP-Nationalrätin und Gewerkschaftssekretärin des Eisenbahnpersonalverbands befürchtet, dass sich bei einer Preiserhöhung viele wieder ins Auto statt in den Zug setzen. «Das kann wohl nicht die Absicht sein.»

Im Parlament erfahre man meist erst sehr spät, wenn im ÖV wieder Preiserhöhungen anstünden, moniert Graf-Litscher. Nun will die Präsidentin der nationalrätlichen Verkehrskommission Gegensteuer geben. «Ich werde das Thema für eine der nächsten Kommissionssitzungen traktandieren. Dann möchte ich gern von den Transportunternehmen Auskunft bekommen, was sie effektiv planen.» **THOMAS ANGELI**