



Die Passagierzahlen steigen, aber noch immer verzichten viele Reisende auf Bahn, Bus und Tram. (Zürich, 19. Juni 2020)

Corona-Krise beschert dem öffentlichen Verkehr Hunderte Millionen Verluste

Die Passagierzahlen bei Bahn, Bus und Tram sind noch immer tief. Nun blickt die Branche mit Bangen auf die Zeit nach den Sommerferien: Dann müssen besonders viele Schweizer ihr Abo erneuern. **Von Jürg Meier**

Der Corona-Lockdown hat im März zu einem noch nie dagewesenen Einbruch der Passagierzahlen im öffentlichen Verkehr geführt. Zahlen des Billett-App-Anbieters Fairtiq zeichnen diesen nun erstmals im Detail nach. In der Märzhälfte sackten die Fahrten um mehr als 90% ab (siehe Grafik Seite 23). Noch Anfang Mai lag die Auslastung bei nur 20% im Vergleich zu der Zeit vor der Corona-Krise. Seit Mitte Mai hat die Erholung zwar an Tempo zugelegt. Die Fahrgastzahlen liegen aber erst bei 70% des Vorkrisenniveaus.

Die Zahlen beziehen sich auf die Nutzer der Billett-App Fairtiq, bei der sich Passagiere zu Beginn jeder Fahrt auf dem Handy anmelden (einchecken) und am Fahrtende wieder auschecken. Inzwischen werden bereits gegen 5% aller Einzeltickets über die Fairtiq-Technologie verkauft, die auch in der weitverbreite-

ten offiziellen App der SBB integriert ist. Ein ähnliches System bietet die App Lezzgo der BLS. Die Zahlen machen eines klar: «Die Corona-Krise hat dem öffentlichen Verkehr massive Ertragseinbußen beschert», sagt Fairtiq-Chef Gian-Mattia Schucan.

Dreistelliger Millionenbetrag

Wie hoch die Verluste sind, ist offen. Die Branche des öffentlichen Verkehrs will sich erst nächste Woche äussern. Hört man sich bei den Verkehrsunternehmen um, wird deutlich: Die Ausfälle aus dem Billettverkauf gehen in die Abermillionen. Ein Insider spricht von einem «dreistelligen Millionenbetrag», ein anderer von «gut 250 Mio. Fr.».

Ein Blick über die Grenze bestätigt, dass es um enorme Summen geht. «In Deutschland wird der öffentliche Verkehr im Jahr 2020



rund die Hälfte seiner Fahrgäste verlieren», schätzt Friedemann Brockmeyer, Partner

In Zahlen

20%

betrug die Auslastung im öffentlichen Verkehr in der Schweiz im Monat Mai gemäss Zahlen von Fairtiq.

45%

der Einnahmen im öffentlichen Verkehr stammen aus dem Verkauf von Einzeltickets sowie Tages- und Mehrfahrtenkarten.

beim Beratungsunternehmen Civity. Den Verkehrsbetrieben drohen Milliardenausfälle.

Dabei hatten die Verkehrsbetriebe in Deutschland, der Schweiz und Österreich noch Glück. In den deutschsprachigen Ländern sind Abos weit verbreitet. In der Schweiz stammen rund 55% der Einnahmen aus dem Verkauf von Zonen- oder Generalabonnements. Der Rest entfällt neben Einzeltickets auf Tages- oder Mehrfahrtenkarten. «Darum sind die finanziellen Folgen hier noch nicht so dramatisch», sagt Brockmeyer. In Asien oder angelsächsischen Ländern hingegen wird oft pro Fahrt bezahlt. Die Folge: Die Einkünfte brachen auf einen Schlag weg.

Die Zahlen von Fairtiq bergen immerhin auch eine gute Botschaft für die Branche. Insbesondere in den letzten fünf Wochen sind die Passagierzahlen steil angestiegen. Nur sind sie noch längst nicht da, wo sie vor Ausbruch der Krise waren.

SBB nicht ausgelastet

Das zeigt sich etwa bei den SBB. Die Auslastung im Fernverkehr liege noch immer 50%

unter der gleichen Periode im Vorjahr, sagt eine Sprecherin. Im Regionalverkehr ist sie etwas höher und liegt im Vorjahresvergleich bei 60%. Das führt dazu, dass der Einnahmeausfall immer höher wird.

Je länger die Krise dauert, desto drängender wird auch eine andere Frage: ob die Stammkunden ihre Abonnemente weiterhin anstandslos erneuern. Fairtiq-Chef Schucan sagt, das Thema Corona werde die Branche noch länger begleiten. Mehr und mehr ÖV-Kunden würden sich überlegen, ob sie ihr

Jahresabo wie gewohnt erneuern, obwohl sie vielleicht noch nicht wissen, wie oft sie Bahn, Bus und Tram tatsächlich benutzen werden, sagt er. Das Beratungsunternehmen Civity warnt in einem Bericht: Je stärker der öffentliche Verkehr in den Verdacht gerate, eine Virenschleuder zu sein, desto gefährdeter sei der Abobestand.

In der Schweiz gibt es zwei grosse Wellen der Aboerneuerung: Nach den Sommerferien im August sowie im Dezember. «Die Zeit nach den Sommerferien wird für den öffentlichen Verkehr entscheidend», sagt Schucan.

Branchenverbände gehen bereits von einer Abnahme der Abzahlen aus - wenn auch nicht von einer dramatischen. «Wir rechnen per Ende Jahr im Vergleich zu 2019 mit einem leichten Rückgang bei den Abonnements von rund 6% beim GA und rund 1% beim Halbtax», sagt Thomas Ammann vom Verband Alliance Swispass. Laut Verkehrsexperte Friedemann Brockmeyer hat sich in Deutschland die Befürchtung noch nicht bestätigt, dass die Passagiere massenhaft ihre Abos zurückgeben. Je länger die Krise allerdings anhält, desto grösser werde diese Gefahr, insbesondere bei Abos, welche für die Nutzer sehr teuer sind. Dieser Effekt zeige sich bereits heute: «Bei teuren Abos sind die Kündigungszahlen in Deutschland deutlich höher als

bei günstigen.»

Neben dem Velo könnte auch das Auto längerfristig an Popularität gewinnen.

Wie die Krise für den öffentlichen Verkehr ausgehen wird, hängt von vielen Faktoren ab. Etwa davon, wie sich die Nutzung von Autos und Velos entwickelt. Selbst im Autoland USA schossen die Verkaufszahlen von Velos im März um mehr als 100% in die Höhe. Städte wie Rom oder Paris schaffen wegen der Popularität des Zweirads neue Velowege.

Neben dem Velo könnte aber auch das Auto längerfristig an Popularität gewinnen. In der chinesischen Stadt Shenzhen liegt der Verkehr in der morgendlichen Stosszeit nicht etwa wieder auf dem Niveau der Zeit vor der Corona-Krise, sondern 18% darüber, wie die Nachrichtenagentur Bloomberg berichtet. Und dies könnte so bleiben. Mehr als 60% der chinesischen Befragten einer Erhebung der Boston Consulting Group gaben an: Der Lockdown habe dazu geführt, dass sie sich mit grösserer Wahrscheinlichkeit ein Auto kaufen werden.

Aus Sicht von Fairtiq-Chef Schucan muss der öffentliche Verkehr mit moderneren Abonnementsformen auf die veränderte Situation im Verkehr reagieren. Eine Möglichkeit: das sogenannte Capping («Deckeln»). Heute messen Apps wie Fairtiq und Lezzgo die Fahrten, die Kundinnen und Kunden an einem einzelnen Tag zurücklegen. Am Schluss verrechnen sie ihnen den tiefsten Preis. Dieses System könnte problemlos auch auf eine Woche oder einen Monat ausgedehnt werden. Der Vorteil: Benutzt man den öffentlichen Verkehr doch



nicht, bezahlt man auch nichts.

Was wie Zukunftsmusik klingen mag, ist im Ausland bereits Realität. Im Verkehrsverbund Mittelthüringen in Deutschland wendet Fairtiq genau dieses Prinzip für Wochenabos an. «Für Kunden, die jetzt auf die Erneuerung verzichten, könnte diese Art von Abo eine attraktive Alternative sein», sagt Schucan. Schweizer Verkehrsunternehmen wälzen Ideen für derartige Lösungen, spruchreif ist aber noch nichts.

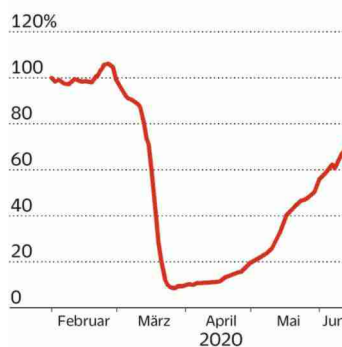
Prüfenswert sind aus Sicht von Schucan auch andere Ideen. Etwa Modelle, die auf die stark wachsende Zahl der Teilzeitpendler ausgerichtet sind. Der Trend, nur noch einzelne Tage im Büro zu arbeiten, war bereits vor dem Ausbruch der Pandemie stark spürbar, sagt Schucan - «und er wird durch die Covid-19-Krise massiv verstärkt». Neue Abos für Teilzeitpendler könnten zum Beispiel flexibel nur die zwei bis drei Tage abdecken, an denen der Nutzer ins Büro fährt.

Falls das Social Distancing

Massiver Einbruch

ÖV-Fahrten von Nutzern der App Fairtiq (7-Tage-Durchschnitt)

100% = Durchschnitt Februar 2020



Quelle: Fairtiq

in ÖV-Spitzenzeiten noch länger nötig bleibt, kann auch über unterschiedliche Preise in den Spitzen- und den Nebenverkehrszeiten nachgedacht werden. «Das könnte im regionalen und im städtischen Verkehr helfen, die Reisenden besser über den Tag zu verteilen», sagt Schucan.