

Reisende sollen Bus und Bahn wieder lieben

Massive Rückgänge bei den Passagieren, weniger Umsatz – aber keine Preiserhöhungen: Dem öffentlichen Verkehr droht ein Milliardenloch.



Zwei Mitarbeitende der SBB tragen Masken – Passagiere sind nur selten mit Mundschutz unterwegs.

Bild: Jean-Christophe Bott/Keystone (Lausanne, 11. Mai 2020)

Sven Allematt

1 Wie entwickeln sich die Passagierzahlen im öffentlichen Verkehr?

Die Coronakrise hat und hatte massiven Einfluss auf die Nachfrage im öffentlichen Verkehr. Von einem beispiellosen Einbruch der Passagierzahlen spricht Bernard Guillelmon, der Präsident der Alliance Swisspass. Die Branchenorganisation informierte am Mittwoch darüber, wie sie die Auswirkungen der Krise abfedern will. Tatsächlich liegt die Auslastung im Fernverkehr erst bei rund der Hälfte im Vergleich zum Vorjahr, etwas höher ist sie im Regionalverkehr. Immerhin: «Beim Ausflugsverkehr und beim Ortsverkehr spüren wir wieder einen Anstieg der Passagierzahlen», sagt Guillelmon.

2 Wie gross ist das Loch, das die Coronakrise in die Kassen der Branche reisst?

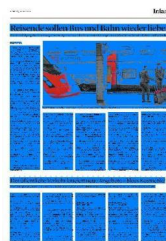
In den vergangenen drei Monaten büsst Verkehrsbetriebe wie die SBB oder Postauto fast zwei Drittel ihrer Umsätze ein – während ihre Kosten praktisch gleich blieben. Der Verkauf von Einzelbilletten brach zeitweise komplett ein. Derzeit liegt er noch immer gut 60 Prozent unter dem Vorjahresniveau.

Noch wichtiger sind für die Branche die Abos, mit denen die Mehrheit der Einnahmen generiert wird. Da dürften sich die Ausfälle erst später auswirken. Wie viele Pendler werden ihr Generalabo (GA) oder ihr Halbtax erneuern? Die Branchenorganisation spricht von einer «rückläufigen Tendenz», gibt sich

aber einigermaßen optimistisch. Sie geht davon aus, dass die Zahl der GA bis Ende Jahr um rund sechs Prozent und die Zahl der Halbtaxabos um rund ein Prozent zurückgehen wird. Zu den einträglicheren Verbund- und Streckenabos gibt es keine Schätzungen.

Summa summarum rechnet die Branche mit einem Rückgang der Gesamteinnahmen von 25 bis 30 Prozent im Jahr 2020. Aufgerechnet entgehen dem öffentlichen Verkehr damit also Einnahmen von über 1,5 Milliarden Franken.

3 Wird sich die Nachfrage erholen? Steigen die Passagierzahlen also bald wieder an?



Verbandschef Guillelmon ist da wenig zuversichtlich: «Die Nachfrage wird sich in diesem Jahr höchstwahrscheinlich nicht vollständig erholen.» Dies dürfte wenn schon gegen Ende 2021 der Fall sein. Genaue Prognosen will er noch nicht abgeben.

Es geht auch um Fragen des Vertrauens und um die Organisation der Arbeitswelt. Wie können die Leute wieder für Bahn und Bus begeistert werden? Und was, wenn viele Arbeitnehmer lieber im Homeoffice bleiben? Weil der öffentliche Verkehr manchen als Virenschleuder gilt, verweist die Branche derzeit in gross angelegten Kampagnen darauf, wie sauber die Verkehrsmittel sind, wie das Reisen dank Schutzkonzepte sicher ist und wie sich Stosszeiten umgehen lassen. Masken werden empfohlen, eine Pflicht will die Branche weiterhin nicht. Man werde diese aber umsetzen, sollte sie doch noch eingeführt werden, betont Bernard Guillelmon.

4 Werden wegen der Einbussen nun die Billette teurer?

Nein. Trotz Ertragseinbussen und düsteren Aussichten verzichte man 2021 auf Preiserhöhungen bei den Billetten, verkündet die Alliance Swisspass stolz. Gleichzeitig reagiert die Branche mit einigen Anpassungen beim Sortiment und den Entschädigungen (siehe Text

unten). Damit wolle man die Attraktivität von Bahn und Bus erhöhen, gerade in diesen schwierigen Zeiten.

Allerdings: Dass die Billettpreise zumindest vorerst nicht erhöht werden, war schon länger absehbar. Ab 2021 gelten nämlich günstigere Tarife für Bahntrassen. Konsumentenschützer forderten deswegen ursprünglich gar, dass diese den Kunden in Form günstigerer Preise weitergegeben werden.

5 Und wo holen sich die Verkehrsbetriebe dann das Geld, das sie dringend benötigen?

In die Bresche springen sollen nicht in erster Linie die Passagiere, sondern der Staat – das heisst: die Steuerzahler. Die öffentliche Hand müsse eine Lösung suchen, sagt Guillelmon. Schliesslich habe man trotz Nachfragerückgang stets ein Grundangebot aufrechterhalten müssen. Auch das Parlament verlangt, dass der Bundesrat sich vor der Sommerpause des Themas annimmt. Gestern war das Geschäft in der Regierung noch nicht traktandiert.

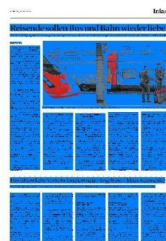
Knifflig gestalten dürfte sich die Lösungssuche beim Fernverkehr, der im Gegensatz zum Regionalverkehr eigentlich ohne Subventionen auskommen muss. Umstritten ist der Verteilschlüssel; die Frage also, in welchem Umfang sich Bund, Kantone und die betroffenen Unternehmen selbst jeweils beteiligen.

Bürgerliche Politiker verweisen auf die Reserven der Betriebe und warnen vor «Schnellschuss-Subventionen». Erst Ende Jahr werde man den genauen Umfang der Defizite abschätzen können.

6 Warum schmälern die Verkehrsbetriebe dann ihre Ausfälle nicht wenigstens mit Kurzarbeitsgeldern?

Weil sie dies nicht dürfen. Zwar hatten auch viele Angestellten in den Verkehrsbetrieben zwischenzeitlich weniger zu tun, das ist unbestritten. Das Staatssekretariat für Wirtschaft vertritt aber im Gegensatz zum Bundesamt für Verkehr die Ansicht, dass kein Anspruch auf die Kurzarbeitsentschädigung bestehe, weil kein Betriebsrisiko vorhanden sei.

Seit gestern ist klar: Die Gesuche um Kurzarbeitsentschädigungen von SBB und Postauto wurden von den zuständigen kantonalen Stellen abgelehnt. Die Betriebe bestätigen einen entsprechenden Bericht von Radio SRF. Ob die Unternehmen gegen die Entscheide gerichtlich vorgehen, ist noch offen. Genaue Zahlen nennen sie auf Anfrage keine. Ein SBB-Sprecher betont aber: «Für alle Mitarbeitenden hat dies keine Auswirkungen, sie erhalten weiterhin den vollen Lohn.» Bewilligt wurde die Kurzarbeit immerhin für den Logistikbetrieb SBB Cargo.



Der öffentliche Verkehr lanciert neue Angebote – bloss Kosmetik? Die Billettpreise werden nicht erhöht, dafür verschwindet das Studenten-GA. Konsumentenschützer vermissen Innovationen.

Um Kundinnen und Kunden den öffentlichen Verkehr nach der Coronakrise wieder schmackhaft zu machen, passt die Branche ihre Angebote an. Und trotz der Milliardenausfälle infolge des Lockdowns verzichtet sie auf Preiserhöhungen. So lautet zumindest die offizielle Leseart der von der Branchenorganisation Alliance Swisspass präsentierten Strategie. Tatsächlich jedoch waren einige der Sortimentsanpassungen ohnehin schon länger geplant, sie stehen somit nicht direkt in Zusammenhang mit der Krise.

Die Branche lanciert unter anderem diese neuen Angebote:

— Eingeführt wird eine Monatskarte für das Generalabo (GA), die kein Halbtax-Abo mehr benötigt. Dafür wird die Mindestvertragsdauer des Jahres-GA von vier auf sechs Monate erhöht.

— Kinder bis zum sechsten Geburtstag reisen ab nächstem Jahr gratis, egal ob begleitet oder unbegleitet. Bis zum Alter von 16 Jahren kostet eine Tageskarte für die ganze Schweiz neu noch 19 Franken.

— In den Genuss besserer Preise kommen auch Hunde. Das bisherige HundegA (Kostenpunkt: 805 Franken) wird durch einen Hunde-Pass ersetzt, der 350 Franken kostet. Dafür entsprechende dieser neu einer «1:1-Beziehung» zwischen Hund und Halter, soll heissen: Der Hund ist fest auf den Besitzer

eingetragen. Gleichzeitig wird der Preis der Hundetageskarte um zehn Franken reduziert.

— Ausgebaut wird auf 2021 auch das Sortiment der Sparangebote: Neu gibt es einen «Sparklassenwechsel» und das «Sparkleingruppe»-Angebot, das sich an Gruppen von drei bis neun Personen richtet.

Ein harter Einschnitt für Studierende

Die vielleicht gewichtigste Anpassung betrifft junge Erwachsene. Dank dem «GA für 25-Jährige» erhalten alle 25-Jährigen einen Rabatt von 500 Franken. Damit soll der Übergang zum Erwachsenen-GA abgestuft werden. Allerdings fällt das GA für Studierende zwischen 25 und 30 Jahren weg, das rund 1200 Franken günstiger ist als das Erwachsenen-GA. Wer ein Studenten-GA besitzt, wird einmalig mit 500 Franken entschädigt.

Dagegen regt sich Widerstand. Die Jungen Grünen bezeichnen den Entscheid als «katastrophal», da der öffentliche Verkehr für die Studierenden damit weniger attraktiv werde als das Auto. Sie starteten am Mittwoch eine Petition «zur Rettung des Studi-GA».

Der Preisüberwacher ist nur mässig zufrieden

Preisüberwacher Stefan Meierhans und die Stiftung für Konsumentenschutz

begrüssen einige der getroffenen Massnahmen zwar durchaus. Aber insgesamt zeigen sie sich enttäuscht. «Wirklich innovative Ideen, um die Kundinnen und Kunden wieder vermehrt in den öffentlichen Verkehr zu bringen, sind nicht auszumachen», bemängeln die Konsumentenschützer in einer Stellungnahme.

Auch Preisüberwacher Meierhans hält fest, dass er mehr erwartet hätte. Der Grossteil der Massnahmen ist seiner Ansicht nach entweder überfällig oder «kosmetischer Natur». Statt in ein «Space X» zu steigen, habe man lieber die Kutsche poliert, so Meierhans. Das Mittel der Wahl laute «fesseln und knebeln der Kunden», die vielstimmig geforderte Flexibilisierung bleibe aus.

Zudem erwarten sowohl der Preisüberwacher als auch der Konsumentenschutz, dass die Trassenpreissenkung von 90 Millionen Franken im nächsten Jahr in Form von günstigeren Preisen direkt an die Konsumenten weitergegeben wird.

Bereits bekannt war, dass Reisende künftig einen Anspruch auf Entschädigung bei Verspätungen von über einer Stunde am Reiseziel haben. So will es der Bundesrat. Beträgt die Verspätung über eine Stunde, erhalten Reisende mit Einzel- und Streckenbilletten 25 Prozent des Fahrpreises zurück. Beträgt sie über zwei Stunden, werden 50 Prozent entschädigt. (rwa/wap/sva)