

Die SBB verpassen soeben eine Chance

Die Corona-Krise böte die Gelegenheit, verursachergerechte

Angebote zu schnüren – doch ist davon nichts zu sehen

CHRISTOPH EISENRING

Die Wirtschaft läuft noch nicht auf vollen Touren, aber immerhin wieder zu deutlich über 90%. Man ist von der «Normalität» somit nicht mehr allzu weit entfernt. Dies gilt auch für die Mobilität: Auto wird so viel gefahren wie vor der Krise, das Velo ist sogar ein klarer «Krisengewinner». Und doch gibt es bei dem Verkehrsträger, der wohl wie kein anderer für die Schweiz steht, noch gewaltigen Aufholbedarf: Die SBB sagen, dass ihre Züge im Vergleich zum Vorjahr im Fernverkehr auf 70% Auslastung kommen, im Regionalverkehr auf 80%.

Viele Firmen wollen ihren Mitarbeitern die Möglichkeit des Home-Office anbieten, auch wenn die Krise einmal ausgestanden ist. Drei Tage im Büro und zwei zu Hause könnten für viele Berufstätige zum Normalfall werden. Was das für die SBB bedeuten könnte, illustriert Widar von Arx, Professor an der Hochschule Luzern, an einem Beispiel. Täglich steigen 1,3 Mio. Personen in einen Zug ein. Davon sind rund 800 000 Fahrten von Pendlern mit einem Generalabonnement (GA). Dies entspricht 500 000 GA-Besitzern, die im Schnitt vier Mal pro Woche ins Büro fahren.

Was heisst hier «furchtbar»?

Würde sich die Anzahl Bürotage halbieren, wären es also nur noch 400 000 Pendlerfahrten pro Tag – ein massiver Nachfragerückgang. Ganz so schlimm wird es nicht kommen, da nicht nur Berufspendler ein GA besitzen und der Freizeitverkehr einen Teil kompensiert. Aber die Überschlagsrechnung zeigt, welches Potenzial die Veränderung im Pendlerverhalten hat, die durch die Krise angestossen wurde.

Den Kauf eines GA wird man sich dann zweimal überlegen. Der Branchenverband Alliance Swispass erwartet hier bis Ende Jahr einen Rückgang um 6%. Der motorisierte Individual-

verkehr hat der Bahn in der Krise denn auch Marktanteile abgenommen. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs (öV) an den gesamten zurückgelegten Kilometern ist laut Intervista von einem Viertel im Februar auf 16% gesunken. Und auf Kurzstrecken werden das Velo und besonders das E-Bike zunehmend zu einem Konkurrenten für Bus und Tram. Die Velonutzung hat sich laut ETH und Uni Basel, die jeden Tag das Reiseprofil von 1000 Personen auswerten, fast verdoppelt.

Das alles klinge zunächst furchtbar für die Bahn, sagt Thomas Sauter-Servaes von der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften. Es könne für den öV aber auch eine riesige Chance sein. Was meint der Wissenschaftler damit? Der öV ist ganz auf die Spitzenzeiten am Morgen und am Abend ausgelegt. Wenn man den Verkehr besser über den Tag verteilen könnte, wäre das ein grosser Gewinn, weil damit Infrastruktur und Fahrzeuge besser genutzt würden. Vorstellbar ist etwa, dass man zunächst im Home-Office noch E-Mails abarbeitet, bevor man ins Büro fährt.

Die Bahnen sollten somit rasch Angebote entwickeln, die auf die neue Arbeitswelt zugeschnitten sind. Die SBB lancieren durchaus neue Produkte: Zum einen planen die Bundesbahnen, in den nächsten fünf Jahren an 60 bis 80 Bahnhöfen Platz für Co-Working zu schaffen. Zum anderen wird ein Abo für den öV, das Trottinett und das E-Bike unter dem Namen «Yumuv» getestet.

Das sind allerdings vorerst Nischenangebote. Entscheidend wäre, dass die Preise stärker mit der Nachfrage schwanken. Es sollte also deutlich teurer sein, in den Stosszeiten von Bern nach Zürich zu fahren als während dem Tag. Mit ihren Sparpreisen gehen die SBB zwar ein wenig in diese Richtung: Wer früh bucht und zeitlich sehr flexibel ist,

kann ein Billett Bern–Zürich für weniger als 10 Fr. ergattern. Im letzten Jahr haben die SBB 8,8 Mio. solcher Sparbillette verkauft – 60% mehr als 2018.

Und trotzdem ist das angesichts von 124 Mio. Billett- und Aboverkäufen von einem echten Mobility-Pricing noch weit entfernt. Bei diesem richtet sich der Preis nach Distanz und Belastung der Infrastruktur. Da Handytickets zunehmend die Norm sind, wäre das für die Bahn viel einfacher realisierbar als ein Road-Pricing für die Nutzung der Strasse.

Die Züge sind zu Stosszeiten zwar voll. Doch während dem Rest der Zeit fahren sie ziemlich leer durch die Gegend. Die Auslastung der SBB beträgt im Regionalverkehr 22%, im Fernverkehr 33%. Airlines wie die Swiss schaffen es in normalen Zeiten mit einer ausgeklügelten Preispolitik dagegen, ihre Flugzeuge zu 85% auszulasten. Befragte Experten erklären zwar, die SBB würden gerne mehr Richtung Yield-Management gehen. Aber in der Politik ist das Thema praktisch tabu.

Preise abstufen, ist normal

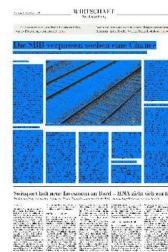
Wie erklärt sich der politische Widerwille? Es wird offenbar als unfair empfunden, wenn einkommensschwache Pendler, die zum Beispiel Schichtarbeit leisten, durch das Mobility-Pricing am Morgen stärker als bis anhin belastet würden. Mit der Fairness ist es jedoch so eine Sache: Wer als Familie an die Schulferien gebunden ist, um zu verreisen, zahlt auch höhere Hotelpreise als diejenigen, die flexibel sind.

Dass Firmen ihre Preise abstufen, ist völlig normal. So lässt sich die Nachfrage besser an das Angebot anpassen und werden höhere Kosten den Vielnutzern aufgebürdet. Schlecht zum Verursacherprinzip passt auch das GA, bei dem man sich nie überlegen muss, zu welcher Tageszeit man einen Zug nimmt.

Neue Zürcher Zeitung

Neue Zürcher Zeitung
8021 Zürich
044/ 258 11 11
<https://www.nzz.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 96'109
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Seite: 17
Fläche: 75'543 mm²

Auftrag: 3005710
Themen-Nr.: 999.106

Referenz: 78164378
Ausschnitt Seite: 2/2

Ein solches GA müsste deutlich teurer sein oder einen berechtigten, nur eine bestimmte Stundenzahl in den Stosszeiten zu nutzen, bevor man an den Grenzkosten beteiligt wird. Der Branchenverband Alliance Swisspass sagt, man erwäge ein Angebot zu lancieren, das sich zwischen Einzelbilletten mit Halbtax für Gelegenheitsfahrer und GA für Vielfahrer bewege. Spruchreif sei aber noch nichts.

Kapazitätsausbau ohne Ende

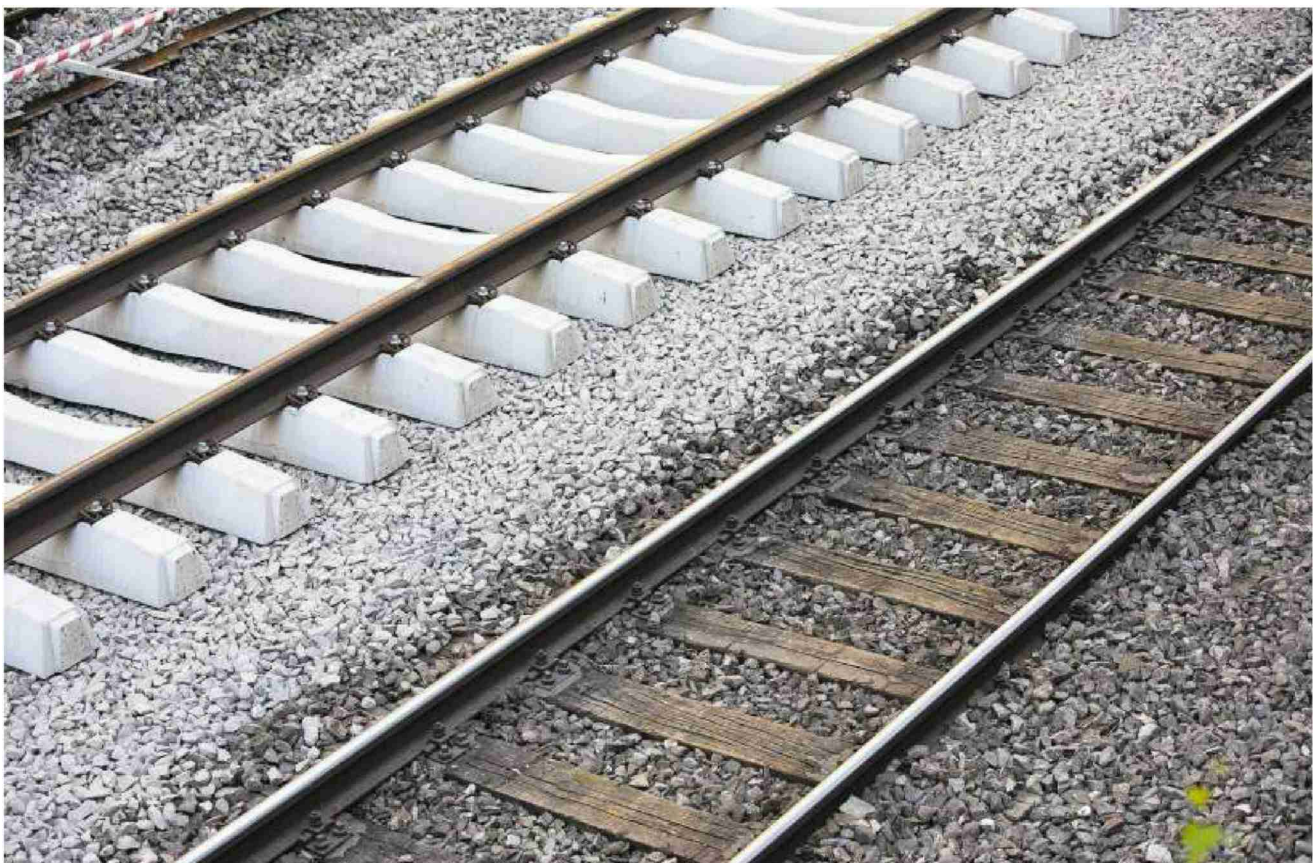
Mit ihrer extremen Ausrichtung auf Spitzenzeiten fahren die vielen «Geisterzüge» riesige Defizite ein, die die Allgemeinheit berappen muss. Die Bahnreisenden tragen denn auch nur 47%

der von ihnen verursachten Kosten. Rechnet man noch die Umwelt- und Gesundheitsschäden dazu, sind es sogar nur 44%. Jede Fahrt wird also von der Allgemeinheit mit 56 Rappen pro Franken bezuschusst. Im Flugverkehr und im motorisierten Individualverkehr tragen die Nutzer dagegen 86% der gesamten Kosten – wobei die Deckungslücke durch die Umweltkosten verursacht wird.

Dies macht deutlich, dass die Mobilität generell zu billig ist – und ganz speziell der Bahnverkehr. Mit dem Ausbauschritt 2035 akzentuiert sich diese Situation weiter. Es sollen 13 Mrd. Fr. investiert werden, wobei die Räte voriges Jahr

gegenüber dem Bundesrat noch eine Milliarde daraufgesetzt haben. So wiederholt sich alle paar Jahre das gleiche Spiel von Verdichtung und höheren Kapazitäten.

Die Corona-Zeit wäre ideal, um diese Strategie zu überdenken – mit neuen Angeboten, die das Home-Office als Chance begreifen, und mit Billettpreisen, die das Verursacherprinzip einschliessen. Es sieht aber nicht danach aus, dass das Bahnland Schweiz diese Gelegenheit beim Schopf packt. Klar ist bis jetzt nur, dass die hohen Defizite aus der Corona-Krise von der Politik auf den Steuerzahler überwältzt werden, anstandslos und ohne weitere Fragen.



Die SBB kennen keine direkte Verbindung zwischen Kosten und Nutzen. Wer viel fährt, zahlt nicht etwa mehr.

PETER KLAUNZER / KEYSTONE