

Der ÖV muss sich bewegen – fünf Ideen

Züge, Busse und Trams sind wegen der Coronapandemie immer noch schlecht besetzt. Wie könnten sie an Attraktivität gewinnen?

**Gabriela Jordan
und Sarah Kunz**

1 Abo für Homeoffice- und Teilzeit-Modelle

Für Vielnutzer gibt es im ÖV heute das Strecken- oder Generalabonnement (GA), für Gelegenheitsfahrer die Tageskarte oder das Halbtax. Preisüberwacher Stefan Meierhans hat jüngst eine weitere Option ins Spiel gebracht: Eine Art Homeoffice-Abo, das wie bisher die freie Fahrt ermöglicht – aber nur an zwei bis drei Tagen pro Woche. Überlegungen dazu gibt es nicht erst seit Corona in München. Ursprünglich richtete sich das Projekt primär an Teilzeitarbeitende, durch die Coronapandemie dürfte sich die Zielgruppe aber vergrössert haben. Geht es nach Meierhans, braucht es ein solches Angebot auch hier. Die Zahlen sprechen für sich: Im 2019 sind gemäss dem Branchenverband Alliance Swispass weniger Generalabos in Umlauf als noch im vergangenen Jahr. Der Verband rechnet für das laufende Jahr mit einem Rückgang von bis sechs Prozent.

2 Tatsächliche Fahrten erst im Nachhinein bezahlen

In der Kritik steht das Prinzip des vorfinanzierten Abos per se. Gerade in der aktuell unsicheren Zeit wäre ein Post-Pay-System kundenfreundlicher. Sprich: Zuerst fahren, dann zahlen. Kunden könnten jeden Tag neu entscheiden, ob sie ins Büro, an die

Uni oder zu den Enkelkindern reisen möchten. Die tatsächlichen Fahrten würden Ende Monat oder Jahr abgerechnet. So würde man in einem Monat ein Abo zahlen, in einem anderen nur einzelne Streckenbillette. Ticket-Apps wie Fairtiq und Lezzgo bieten das bereits heute an, allerdings nur auf Tagesbasis.

3 Wohlbefinden in Zügen und Bussen steigern

Mehr Privatsphäre im öffentlichen Verkehr: Das könnte etwa mit der Innenraumgestaltung erreicht werden, sagt Timo Ohnmacht, Mobilitätsexperte an der Hochschule Luzern. Dann könnten auch Plexiglasscheiben zwischen Abteilen helfen, vor Viren zu schützen und das Vertrauen in den ÖV zu stärken. Mehr Privatsphäre ist zudem auch unabhängig von Corona wünschenswert: Apps mit Echtzeitinformationen zur Belegung könnten helfen, übervolle Züge, Busse und Trams zu vermeiden. Ebenso Tarife, die das ÖV-Fahren ausserhalb der Stosszeiten attraktiver machen.

Martin Candinas, Präsident des Informationsdiensts für den öffentlichen Verkehr (Litra), kann dieser Idee nicht viel abgewinnen: «Mit der eingeführten Maskenpflicht hat die ÖV-Branche schon vor Wochen den entscheidendsten Schritt gemacht.» «Weitere Massnahmen wie etwa Plexiglasscheiben wären kaum umsetzbar und würden höchstens abschrecken, als das Gefühl

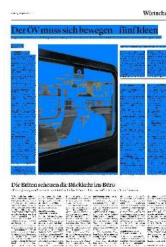
der Sicherheit zu verstärken.»

4 ÖV-Betriebe als Mobilitätsanbieter

SBB und Co. sollen künftig ganzheitliche Mobilitätslösungen anbieten: vom Gepäcktransport zur Autovermietung bis hin zur Tank- oder Ladestation. Auf diese Weise sollen Kunden alles bequem beim selben Anbieter regeln können, sagt Thomas Sauter-Servaes, Mobilitätsexperte an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW). Die SBB haben mit der «Green Class» bereits ein Mobilitätsabo lanciert. Dieses bewegt sich aber im Hochpreissegment. Aus Sicht der ÖV-Betriebe ist weitere Zusammenarbeit mit Partnern gefragt, etwa auch mit Airlines. Allgemein müsse man Synergien besser nutzen, damit der Kunde jederzeit einfach und korrekt informiert ist, findet Litra-Präsident Martin Candinas.

5 Auf steigendes Flexibilitätsbedürfnis eingehen

Das Bedürfnis nach Flexibilität hat nicht erst seit Corona zugenommen. Besonders die junge Generation will Angebote heute testen und schnell wieder kündigen können – so wie bei Spotify, Netflix und Co. Die ÖV-Branche hat auf diese neuen Verhaltensweisen reagiert. Ab Dezember wird das bisher kaum genutzte Monats-GA zu kaufen sein, ohne dass dazu länger ein Halbtax Pflicht ist. Weniger erfreulich ist

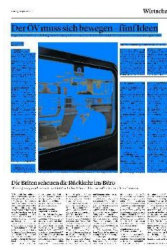


aber, dass die Branche gleichzeitig die Mindestlaufzeit des Jahres-GA von vier auf sechs Monate erhöhen wird. Weitere Ideen für flexiblere Tarife nennt der Branchenverband Alliance Swispass nicht. So oder so müssen sich die Kunden gedulden: Ein neues Produkt kommt wohl erst 2022 auf den Markt.

Hilfe für Ortsverkehr, Schifffahrt und Seilbahnen

Die Coronakrise hat zu grossen Einnahmeausfällen im öffentlichen Verkehr geführt. Die Branche schätzt das Defizit auf bis zu 1,5 Milliarden Franken. Der Bundesrat hat deshalb ein Rettungspaket über 700 Millionen Franken geschnürt. Dass der Bund den ÖV-Betreibern finanziell unter die Arme greifen muss, war im Ständerat unbestritten. Die kleine Kammer will das ÖV-Paket aber

auf den Ortsverkehr ausweiten. Der Bund soll einen Drittel der Ausfälle übernehmen. Uneinigkeit herrscht auch beim touristischen Verkehr. Der Bundesrat lehnt Gelder für die Schifffahrt oder Seilbahnen ab, weil sie nicht Teil der Grundversorgung sind. Der Ständerat entschied, diejenigen touristischen Angebote zu unterstützen, die über eine Konzession verfügen. (rwa)



Seit Ausbruch der Coronakrise sind deutlich weniger Pendler unterwegs. Bild: Georgios Kefalas/Keystone