

Beobachter

22.03.2013

Auflage/ Seite

Ausgaben

300894 / 23

26 / J.

Seite 1 / 7

9167

10715458

EVD / PD / UVEK / EFD / EDI / EJPD / BK

Nächster Halt: Zukunft

Seit der Bahn 2000 fehlt den SBB offenbar die Vision, was für Kunden die ideale Bahn wäre. Der Beobachter listet sechs Perspektiven auf. Wie realistisch und teuer ist ihre Umsetzung? **Text: Markus Föhn; Illustrationen: Efeu-Cartoon**

Die schlechten Nachrichten reissen nicht ab. Zehnmal hat es dieses Jahr bereits gekracht bei den SBB - von der Streifkollision zweier Züge bei Neuhausen am Rheinfall mit fast 20 Verletzten bis zur Bahn am Genfer Flughafen, die auf zwei stehende Züge auffuhr.

Mit hartnäckiger Regelmässigkeit ertönen die Klagen der Pendler, die in immer dichter besetzten Zügen zur Arbeit fahren und dafür erst noch ständig mehr bezahlen müssen. Dazu kommt der wachsende Frust der Ausflügler, die auf verödete Bahnschalter treffen und für die der Versuch, ein korrektes Billett zu lösen, an den Automaten zum Glücksspiel wird. Oder der Ärger der technikfreudigen Gelegenheitsfahrer, die

sich ihr Ticket aufs Handy laden und bei der Billettkontrolle eine saftige Busse einfangen, weil irgendetwas schiefgelaufen ist.

Es scheint, als seien sich die Schweizerinnen und Schweizer - einst ein einig Volk von Eisenbahnverliebten - in ihrer Zuneigung zu den Bundesbahnen nicht mehr ganz so sicher. Sogar die britische BBC berichtete im Februar: «Die SBB haben etwas Wertvolles verloren: das gute Verhältnis zu ihren Kunden.»

Rund eine Million Passagiere pro Tag
Kurt Schreiber, Präsident der Pro Bahn,

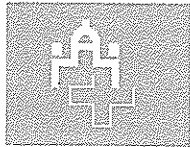
einer Interessenvertreterin der Bahnkundinnen und -kunden, sagt es so: «Die Bahn bietet insgesamt ein gutes Angebot. Aber manchmal macht es den Anschein, als vergesse sie, dass sie für die Kunden da ist, und nicht umgekehrt.»

Dennoch: Das Schweizer Bahnnetz ist so dicht befahren wie sonst keins auf der Welt. Jeden Tag werden gegen eine Million Passagiere transportiert - gemessen daran ist die Unfallquote der SBB gering, ihre Leistung beachtlich. Service public auf hohem Niveau. Doch die Welt dreht sich zu schnell, als dass sich die Bahn auf den Lorbeeren ausruhen könnte. Neue Technologien eröffnen neue Möglichkeiten, Kundenbedürfnisse ändern sich, gesellschaftliche Veränderungen verlangen nach frischen Ideen. Der Beobachter formuliert sechs Idealvorstellungen, die aus Sicht der Bahnkunden für die SBB der Zukunft zentral sind - und zeigt auf, womit Zugreisende künftig rechnen können.

1. PERSPEKTIVE

Einsteigen, ohne sich ums Billett kümmern zu müssen

Die Niederländer habens gut. Wo sich SBB-Kunden mit kryptischen Billettautomaten



und störungsanfälligen Handytickets herumschlagen, halten sie beim Ein- und Aussteigen ihre «OV-Chipkaart» an ein Lesegerät, das an Eingangsschranken oder Stelen auf Perrons angebracht ist. Das ist alles. Die Karte zeichnet die Fahrstrecke auf und bucht den Preis ab; dem Kunden wird das Restguthaben angezeigt. Übertragbare Karten lassen sich an Ladestationen wieder mit Guthaben füllen. Personalisierte Karten, die Informationen über Abos oder Vergünstigungen enthalten, buchen Fahrten direkt übers Bankkonto ab. Das Beste daran: Die OV-Chipkaart ist in jedem Zug gültig und in fast allen Bussen und Trams des Landes, Metro inklusive.

Das Ausland weist den SBB den Weg

Das Beispiel zeigt: Es tut sich etwas im Ticketwesen. Bereits wurden bei den Dresdner Verkehrsbetrieben Systeme nach dem Prinzip «Be in, be out» (Bibo) getestet, die noch komfortabler sind als die niederländische OV-Chipkaart: Die Passagiere brauchen ihre Karten nicht einmal mehr an ein Lesegerät zu halten, die Zugwagons erkennen und registrieren sie auch so. In der Schweiz ist von dieser Entwicklung kaum etwas zu spüren. Auch wenn der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) im Februar die ÖV-Karte vorgestellt hat, auf die ab Ende 2014 Halbtax- und Regionalabos geladen werden können. Denn mit Zukunftsmusik, wie sie in den Niederlanden oder auch in Hongkong, Singapur oder Tokio gespielt wird, hat sie wenig zu tun.

Verkehrsexperte Christian Laesser, Professor für Tourismus und Dienstleistungsmanagement an der Universität St. Gallen, stellt der ÖV-Karte zwar ein gutes Zeugnis aus: «Sie ist ein sinnvoller Zwischenschritt hin zu einem Bibo-System», sagt er.

Doch so euphorisch klingt nicht einmal der VöV, der die Karte lancierte. «Die rasche Einführung von Bibo ist gegenwärtig kein Thema», sagt Verbandssprecher Roger Baumann. Und SBB-Sprecher Christian Ginsig sagt unverblümt: «Bis 2025 wird sich im öffentlichen Verkehr nichts Grundlegendes verändern.» Dabei hatten die SBB

Beobachter umfrage

Was ist für Passagiere wichtig? Wie können die SBB ihr Angebot verbessern?

Teilen Sie uns Ihre Meinung mit unter www.beobachter.ch/umfrage

zu den Pionieren gehört: 2001 testeten 800 Genfer und Basler ein elektronisches Ticketsystem per Chipkarte. Man hielt es für zu teuer, schielte aber weiterhin auf die Entwicklung. SBB-Verwaltungsratspräsident Ulrich Gygi träumte 2010 im «Blick»: «Ideal wäre ein Chip. Beim Aussteigen wird der Preis für das benutzte Angebot abgebucht.»

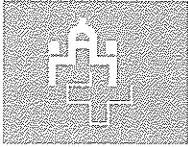
Man zahlt nur noch, was man beansprucht

Woher das plötzliche Zaudern der Bahn? «Die Technik für Bibo ist da. Die Politik muss nun entscheiden, ob sie ein solches System einführen will», sagt SBB-Sprecher Ginsig. Denn Bibo wäre nicht einfach eine weitere Karte im Portemonnaie, sondern ein einschneidender Wechsel. «Mit Bibo würde jeder Kunde genau die Leistung bezahlen, die er beansprucht - nicht wie heute, wo ein Vielfahrer sein GA nach wenigen Wochen herausgeholt hat und den Rest des Jahres gratis Zug fährt», sagt Kurt Lanz, bei Economiesuisse zuständig für den Bereich Infrastruktur, Energie und Umwelt.

Dieser Systemwechsel macht Bibo zum Politikum. Wie Jeannine Pilloud, Leiterin SBB Personenverkehr, Ende Februar an der Präsentation der ÖV-Karte andeutete, tritt Bundesrätin Doris Leuthards Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) auf die Bremse. Denn beim Uvek ist «Mobility Pricing» pendent - ein System, in dem alle Verkehrsteilnehmer verursachergerecht die Kosten ihrer Reise übernehmen, ob sie auf der Strasse oder auf der Schiene unterwegs sind.

Wie das genau aussehen wird, ist unklar. Klar scheint: Das Uvek lässt den Alleingang der SBB nicht zu, solange unsicher ist, ob und wie «Mobility Pricing» umgesetzt wird.

2. PERSPEKTIVE



Immer ein Sitzplatz im Zug, auch in den Stosszeiten

Solange kein elektronisches Ticketsystem in Betrieb ist, wird es schwierig, die Masse der Passagiere über flexible Tarife so zu steuern, dass nicht alle Pendler in dieselben Züge strömen und sich dort auf die Füsse treten. Mit E-Ticketing wären Abstufungen einfach machbar: Wer zu Stosszeiten unterwegs ist, dem wird für die Fahrt ein höherer Betrag berechnet als jemandem, der eine Stunde früher oder später reist. «Eine flexible Preisgestaltung wäre ein taugliches Mittel, um die Pendlerspitze zu brechen und die Fahrgäste in weniger stark ausgelastete Züge zu bringen», sagt Economiesuisse-Bahnexperte Kurt Lanz.

Das Anliegen ist berechtigt. Heute transportieren die SBB täglich fast eine Million Passagiere - rund die Hälfte davon in den beiden Stunden, bevor überall im Land die Büros öffnen und die Schule beginnt, und dann wieder in den drei Stunden nach Feierabend. Die Bahn hat nur beschränkte Möglichkeiten, um den anschwellenden Pendlerstrom zu bewältigen. Zusätzliche Züge lässt der dichte Fahrplan nicht zu, und hinter eine Lok einfach ein paar weitere Wagen zu hängen ist kaum mehr möglich, da irgendwann auch die Perrons an den Bahnhöfen zu kurz sind. Denkbar sind höchstens Anzeigen, die den Passagieren mitteilen, in welchen Wagen noch Platz ist; selbst in vermeintlich vollbesetzten Zügen finden sich nämlich meistens noch Waggons mit leeren Sitzen.

Interessenvertreter der Bahnkunden wehren sich jedoch gegen die Idee, die Tarife für Pendler zu erhöhen. «Viele Pendler haben nicht die Möglichkeit, auf andere Züge auszuweichen, da sie sich an die Arbeitszeiten halten müssen, die ihnen ihre Firma vorgibt», sagt Kurt Schreiber, Präsident der Pro Bahn.

Auch Verkehrsexperten sind skeptisch: «Verteuert man die Tarife für Pendler, bestraft man die besten Kunden der Bahn», sagt Christian Laesser von der Universität

St. Gallen. Wenn schon, so Laesser, müsste man die Tarife so gestalten, dass während der Stosszeiten möglichst wenige Ausflügler in den Zügen sassen, die gut zu anderen Zeiten reisen könnten. Denn Platz gibt es genug: Während der Stosszeiten sind die Züge zwar brechend voll, über den ganzen Tag gesehen beträgt ihre Auslastung aber bloss 30 Prozent.

3. PERSPEKTIVE

Günstige Bahntarife - notfalls auch ein Billigzug

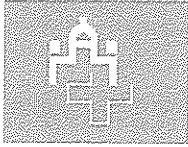
Bahnfahren ist teuer: Seit rund zehn Jahren schlagen die Tarife fast jährlich auf, ein Generalabonnement für die zweite Klasse kostet heute über 1000 Franken mehr als vor 20 Jahren (siehe Grafik, Seite 25). Ein

Ende ist nicht abzusehen. Denn wer heute im Zug unterwegs ist, trägt mit seinem Billett nicht die vollständigen Kosten seiner Fahrt, sondern nur 50 Prozent, wie die SBB errechnet haben. Das Bundesamt für Statistik geht von immerhin gut 69 Prozent aus. Den Rest berappen die Steuerzahler, also auch jene, die nie einen Fuss in den Zug setzen. «Die Tarife müssen weiter steigen. Heute bezahlt der Kunde zu wenig. Das setzt falsche Anreize und führt zu einer Übermobilität», sagt daher auf der einen Seite Kurt Lanz von der Economiesuisse.

Dagegen wehrt sich Kurt Schreiber, Präsident der Pro Bahn: «Wer mit dem Zug reist, schon die Umwelt und sorgt dafür, dass die Strassen nicht zusätzlich belastet werden - dafür hat er eine Belohnung in Form von günstigen Tarifen verdient.»

Franzosen setzen auf Null-Service-Bahn

Eine ähnliche Diskussion läuft in Frankreich. Auch dort klagen Bahnkunden über die Tarife: Besonders den TGV-Zügen haftet zunehmend ein Hochpreis-Image an, die Zeiten stetig wachsender Passagierzahlen sind vorbei. Die staatliche Eisenbahngesellschaft SNCF reagierte mit einem Billigangebot: Ab kommendem Monat schickt sie den Ouigo über die Gleise - eine Art Budget-TGV, ein Hochgeschwindigkeitszug



zu tiefen Preisen, der Passagiere schon für zehn Euro von Paris nach Marseille oder Montpellier bringt.

Der Ouigo ist karger ausgestattet als ein regulärer TGV, er hat weder erste Klasse noch Bistrowagen, noch Getränkeautomat. Der Platz muss online gebucht werden, jeder Passagier darf nur ein Gepäckstück und ein kleines Handgepäck mitnehmen, jeder weitere Koffer kostet extra.

Keine freie Platzwahl mehr? Unmöglich!

Billigzüge seien grundsätzlich eine gute Idee, findet Kurt Lanz von der Economie-suisse. «Die Nachfrage könnte bestehen, vor allem bei Jüngeren», sagt er. Eine Studie des Instituts für Betriebswirtschaftslehre der Universität Zürich stützt seine Ahnung: Zumindest zwischen Bern und Zürich wären täglich sechs zu den Hauptverkehrszeiten verkehrende Billigzüge à acht Wagen rentabel zu betreiben.

Doch in der Praxis dürfte es mit Billigzügen auf Schweizer Gleisen hapern. «Für zusätzliche Züge fehlt auf unserem Netz schlicht der Platz», sagt Christian Laesser von der Universität St. Gallen. «Der Fahrplan droht bereits heute instabil zu werden.» Das ist nicht verwunderlich – das Schweizer Bahnnetz gilt als das am dichtesten befahrene (siehe Grafik, Seite 25).

Billigzüge würden zudem einen Bruch mit dem Prinzip des freien Zugangs zum öffentlichen Verkehr bedeuten. Schweizer Bahnkunden sind es seit Jahrzehnten gewohnt, dass sie nicht ein Billett für einen Platz in einem bestimmten Zug lösen, sondern für eine Strecke – und diese in einem Zug ihrer Wahl zurücklegen. Von diesem Prinzip abzurücken kommt für die SBB nicht in Frage, sagt Sprecher Christian Ginsig: «Es ist einer der Grundpfeiler des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz.»

Ähnlich schwierig dürfte sich die Rückkehr zu einer günstigen «Holzklasse» gestalten, zu einer Art dritter Klasse, wie sie die SBB und andere europäische Bahnen 1956 abschafften. Mittlerweile gibt es zwar im Eurostar durch den Ärmelkanal-Tunnel, in spanischen Hochgeschwindigkeitszügen

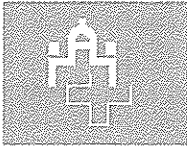
und im österreichischen Railjet wieder ein Dreiklassensystem – aber nicht mit einer Billigklasse, sondern mit einem Upgrade der ersten Klasse. Der umgekehrte Weg – Wagen mit karger Einrichtung, womöglich gar nur mit Stehplätzen – ist für Christian Laesser von der Uni St. Gallen nicht gangbar, wie er sagt. «Wir können an die Züge nicht einfach zusätzliche Wagen hängen. Die Einführung einer dritten Klasse würde zulasten der ersten und zweiten Klasse gehen und dort zu einer Verknappung des Sitzplatzangebots führen.»

4. PERSPEKTIVE

Im Zug surfen und saubere WCs zur Verfügung haben

Bahnpassagiere reisen längst nicht mehr nur. Sie arbeiten, schreiben Mails, setzen Tweets ab, kurz: Sie benötigen eine Internetverbindung. Und die ist heute in Zügen – je nach Gegend und je nach Auslastung der Waggons – häufig schlecht. Die SBB wollen bis Ende 2014 alle Fernverkehrswagen mit stärkeren sogenannten In-Train-Handyrepeatern nachgerüstet haben, die Mobilfunksignale von aussen in den Wagen verstärken. Vom Plan, 59 neu bestellte Doppelstockzüge mit Gratis-WLAN auszurüsten, kam die Staatsbahn jedoch wieder ab. Stattdessen will sie bis Ende 2015 in 100 Bahnhöfen einen kostenlosen WLAN-Zugang anbieten – in der Hoffnung, die Pendler laden sich ihre Podcasts, Zeitungen und Filme auf das Handy oder den Laptop, bevor sie in den Zug steigen. Schwer vorstellbar, dass sich Schweizer Zuggäste damit zufriedengeben werden.

Nachholbedarf haben die SBB in den Augen vieler Kunden auch bei der Sauberkeit in den Zügen, insbesondere auf den Toiletten. In einer Umfrage der Konsumentenzeitschrift «K-Tipp» vom letzten Jahr bemängelte jeder Dritte schmutzige Zug-WCs. Dazu kommt: Toiletten in den Zügen sind rar geworden. In den neusten S-Bahn-Triebzügen gibt es pro Komposition noch genau eine. «Befinden sich ein paar hundert Passagiere im Zug, ist die Chance



gross, dass jemand aufs WC muss», sagt Kurt Schreiber von der Pro Bahn. «Die Chance ist aber auch gross, dass die einzige Toilette ausfällt.» Dies, so Schreiber, sei für Passagiere «absolut erniedrigend».

Fototapeten für 700 Zugtoiletten

Die SBB scheinen die stillen Örtchen als Schwachstelle erkannt zu haben. Bis im Herbst wollen sie für 1,2 Millionen Franken über 700 Zugtoiletten überholen und nach dem Vorbild der französischen SNCF mit Duftspendern und einladenden Fototapeten ausstatten. Schreiber bezweifelt, dass diese Massnahme viel bringt. «Klüger wäre es, die Toiletten würden öfter gereinigt», sagt er. Das hat die Bahn allerdings nicht vor: Jede der 3500 Toiletten werde täglich gereinigt und mehrmals pro Tag auf ihre Funktionsfähigkeit überprüft, heisst es bei den SBB. Die Verfügbarkeit der Zugtoiletten liege bei 96 Prozent.

5. PERSPEKTIVE

In einer Stunde von Zürich ins Tessin fahren können

Schweizer Lokomotiven erlangten vor weit mehr als einem halben Jahrhundert internationale Berühmtheit – etwa die legendäre Ae 6/6, ein als «Gotthardlok» bekanntes Kraftpaket, das ab Mitte der 1950er Jahre 600 Tonnen schwere Züge im Alleingang über die Gotthardrampen zerrte. Tempoehrgeiz dagegen war hierzulande nie Thema. Frankreich schickte 1982 die ersten TGVs fahrplanmässig los, in Deutschland nahm 1991 der ICE den Betrieb auf; der Eisenbahn-Fernverkehr erlebte europaweit eine Renaissance, nachdem die Bahn das Rennen gegen das Flugzeug bereits verloren zu haben schien. In der Schweiz blieb das Tempo gemächlich. Die Priorität lag bei einem nationalen und regionalen Verkehr im Stunden- und Halbstundentakt. Das Ergebnis: Die Schweiz ist ein weisser Fleck im europäischen Hochgeschwindig-

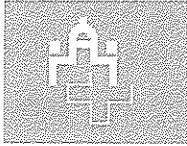
keitsnetz. Da hilft es nichts, dass TGV und ICE mittlerweile auch hiesige Städte bedienen – solange sie auf den kurvigen Schweizer Strecken unterwegs sind, können sie nicht richtig aufdrehen.

«Bahn kann schneller werden, Auto nicht»

Wie dramatisch das ist, darüber sind sich die Experten uneins. Christian Laesser von der Universität St. Gallen etwa hält Hochgeschwindigkeitszüge für nicht zwingend. Zu kleinräumig sei die Schweiz dafür, sagt er, zu gering die Zeitersparnis für Reisende, die meistens nur lokal oder regional unterwegs seien. «Highspeed macht Sinn, wenn zwischen den Haltestellen 200 Kilometer liegen. Aber Distanzen wie in Deutschland oder Frankreich kennen wir bei uns nicht.»

Anders sieht das Ulrich Weidmann, Professor an der ETH Zürich. Er plädiert für eine Hochgeschwindigkeitsverbindung von Genf nach St. Gallen, mit einer Einbindung Basels (siehe Interview, Seite 30). Die Bahn spiele den Trumpf der Geschwindigkeit zu wenig aus, ist er überzeugt. «Wenn ich heute von Zürich nach Genf wollte, wäre ich mit dem Auto wahrscheinlich schneller als mit der Bahn», sagt er. «Hier liegt das grosse Potential der Bahn: Sie hat noch Luft nach oben, sie kann schneller werden. Das Auto dagegen hat seine Höchstgeschwindigkeit erreicht.»

Noch weiter geht eine Studie von Spezialisten um den Lausanner ETH-Professor Daniel Mange: Sie sprechen sich neben einer Hochgeschwindigkeitsstrecke von Westen nach Osten auch für eine Nord-Süd-Strecke aus, mit der Lugano nur noch eine Zugstunde von Zürich entfernt sein soll. Das Kernstück, so schreiben sie in ihrer Studie «Bahn-Plan 2050», bestehe praktisch schon: der Gotthard-Basistunnel von Erstfeld nach Biasca, der Ende 2016 den Betrieb aufnimmt. Der 57 Kilometer lange Tunnel wurde als durchgehende Betonschale ausgegossen, die den Luftwiderstand reduzieren und Hochgeschwindigkeiten zulassen soll.



6. PERSPEKTIVE

Ein möglichst flächen- deckendes Bahnnetz

In der Schweiz sind über 5000 Kilometer Bahngleise verlegt. Damit zählt das hiesige Eisenbahnnetz zu den dichtesten und feinstmaschigsten der Welt. Eine grossartige Er-rungenschaft im Grunde, aber nicht gratis zu haben: Bund und Kantone schiessen im Jahr rund 1,7 Milliarden Franken zu.

Die Frage ist bloss, wie lange noch. Be-reits 2010 beschloss der Bundesrat, die Ausgaben für die regionalen Bahnlinien genau unter die Lupe nehmen zu lassen. «Wir leisten uns Bahnstrecken, die wir heute so gar nicht mehr bauen würden, weil sie bei weitem nicht rentabel zu be-treiben sind», sagt Kurt Lanz von der Eco-nomiesuisse. Wo dies der Fall sei, werde in Zukunft eine Umstellung auf den Bus-betrieb geprüft.

In jedem Krachen hält ein Zug

Doch wer solches fordert, macht sich keine Freunde. Zu sehr haben sich die Schweizer daran gewöhnt, dass in jedem Krachen ein Zug hält. Als das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Herbst 2012 eine Liste von 175 regionalen Bahnlinien veröffentlichte, die ihre Kosten zu weniger als 50 Prozent decken, schrie das Land auf – obwohl das BAV nicht die Schliessung dieser Linien wollte, sondern vorschlug, vor grösseren Investitionen in Schienen und Züge zu prüfen, ob nicht etwa eine Umstellung auf Busbetrieb sinnvoll wäre.

Als Reaktion reichten mehrere Ver-kehrsvverbände Ende Februar in Bern eine Petition mit 18600 Unterschriften gegen den angeblichen «Kahlschlag im Bahnver-

kehr» ein. Auch die Pro Bahn – als Interes-senvertreterin der Kunden – unterstützte die Petition. Gerade in Randgebieten hät-ten Regionallinien oft auch eine touris-tische Funktion, sagt Pro-Bahn-Präsident

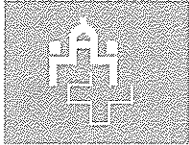
Schreiber. «Ausflugsverkehr kann die Bahn viel besser bewältigen als der Bus. Betrach-tet man nur den Kostendeckungsgrad einer Bahn, vergisst man, dass es Spizentage gibt, an denen alle froh sind, dass man eine Regionallinie nicht aufgegeben hat.»

Warum nicht ein Bus statt ein Zug?

Grundsätzlich jedoch hat auch die Pro Bahn nichts gegen «Überprüfungen im Einzelfall», sofern sich dadurch die ÖV-Anbindung für die Nutzer nicht ver-schlechtert. Im Prinzip sind solche Über-prüfungen in den Kantonen gang und gäbe und kommen durchaus zu unterschied-lichen Ergebnissen.

So stellte man 2010 im Kanton Bern die Bahnlinie Sumiswald-Huttwil ein und fährt seither Bus. Vier Jahre davor war der Kanton Thurgau zum Schluss gekommen, die Erschliessung des Murgtals mit Bussen statt der Frauenfeld-Wil-Bahn sei nicht sinnvoll, da sich die Reisezeit verlängern und die Anfälligkeit für Verspätungen ver-grössern würde.

Das Netz der Regionallinien wird nicht mit einem grossen Knall ausdünnen, son-dern in einem schleichenden Prozess. ETH-Professor Ulrich Weidmann: «In länd-lichen Gegenden wird man wohl wieder konkreter über Umstellungen auf Busbe-trieb diskutieren müssen, sobald grössere Investitionen für die Sanierung der Infra-struktur anstehen.» Bis zu zehn Prozent des Schienennetzes würden verschwinden, schätzt Weidmann – wobei sich die Anbin-dung an den ÖV durch Busse dadurch durchaus verbessern könne. ■

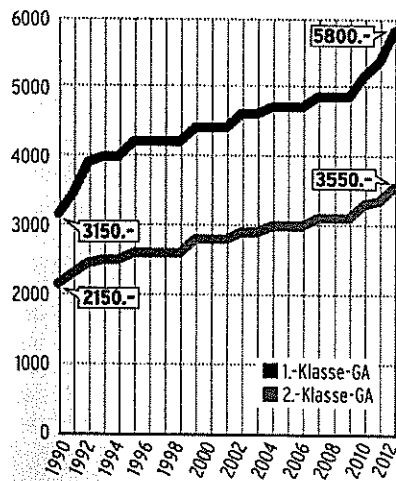


Zug um Zug: Immer teurere SBB-Abos, immer mehr Fahrten, immer dichtere Fahrpläne

Das Schweizer Eisenbahnnetz stösst an seine Grenzen.

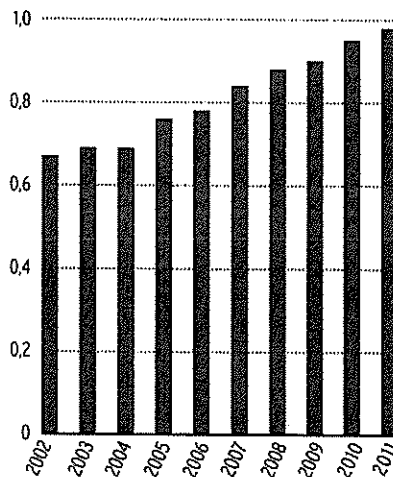
Das GA wurde immer teurer

Preisentwicklung beim Generalabonnement für Erwachsene seit 1990 in Franken



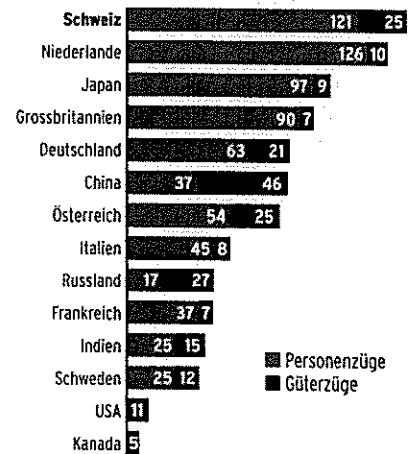
Die Personenfahrten nahmen zu

Durchschnittlicher täglicher Verkehr in Millionen Personenfahrten

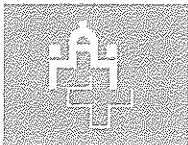


Schweizer Bahnnetz wird dicht befahren

Anzahl Züge pro Kilometer und Tag auf den Bahnnetzen im Jahr 2010



QUELLEN: SBB, VÖV, INFOGRAFIK, BEOBSACHTER/IAS



INTERVIEW

«Die Schweiz ist eines der langsamsten Bahnländer»

Die Eisenbahn hat eine grosse Zukunft, sagt Experte Ulrich Weidmann. Sofern sie einen Zacken zulegt.

Beobachter: Die SBB transportierten 2012 erstmals seit Jahren weniger Passagiere. Haben die Schweizer ihnen die Liebe gekündigt?

Ulrich Weidmann: Bei den Bahnkunden hat sich ein gewisser Unmut aufgestaut, wohl auch als Folge einer unglücklichen Kombination aus Tarifierhöhungen und gehäuften Unfällen in den letzten Monaten. Aber von gekündigter Liebe würde ich nicht reden. Dafür ist der Passagierrückgang zu gering. Eigentlich ist es auch eher eine Stagnation als ein Rückgang.

Aber er macht deutlich, dass selbst im Bahnland Schweiz ständig steigende Passagierzahlen kein Naturgesetz sind.

Das stimmt. Wir haben uns im vergangenen Jahrzehnt an stetig steigende Passagierzahlen gewöhnt. Aber wir haben in dieser Zeit auch mehrere Angebotsausbauten abgeschlossen: die Bahn 2000, den Lötschberg-Basistunnel und die S-Bahnen in Zürich und Bern. Sie alle haben der Bahn mehr Kunden gebracht. Solche Impulsgeber gibt es im Moment keine mehr.

Dass weniger Leute den Zug benutzen, hat also nichts mit den Tarifierhöhungen zu tun?

Tarife spielen sicher auch eine Rolle. Aber sie können niemals die gesamte Stagnation erklären.

Die SBB verschrecken ihre Kunden mit komplizierten Billettautomaten und Hartherzigkeit, wenn jemand per Handy ein falsches Ticket löst. Sind das Gründe, warum weniger Passagiere die Bahn nutzen?

Kaum. Überhaupt: Mich erstaunen die

Stimmen, die behaupten, die Qualität der SBB befinde sich im Sinkflug. In meiner Wahrnehmung auf zahlreichen Reisen hält sich die Qualität der Bahn auf konstant hohem Niveau. Die Bahn ist sehr pünktlich, der Service wurde eher aus- als abgebaut, etwa beim Ticketing, wo die SBB neue Verkaufskanäle für Billette schuf. Vielleicht werden die gestiegenen Ansprüche der Kunden nicht immer erfüllt, doch heisst das nicht, dass die Bahn an Qualität verliert.

Trotzdem: Der Erfolg der Bahn ist nicht in Stein gemeisselt. Werden wir in 30 Jahren überhaupt noch Zug fahren?

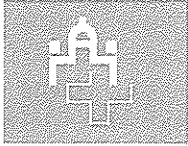
Da bin ich sehr optimistisch. Die Bahn hat eine Zukunft. Vor allem in Städten und Agglomerationen wird ihre Bedeutung gegenüber dem Auto zunehmen.

Warum?

Ein Trumpf der Bahn ist ihre hohe Leistungsfähigkeit auf engem Raum. Auf einem zehn Meter breiten Streifen mit zwei Gleisen drauf kann sie fünfmal mehr Menschen transportieren als das Auto, Parkplätze braucht sie keine. In Städten ist das ein gewichtiges Argument. Zudem ist sie verlässlich - sie bleibt nicht im Stau stecken. Ein weiterer Vorteil ist ihre Geschwindigkeit, aber da schöpfen wir das Potential nicht aus.

Wie meinen Sie das?

Wir sind eines der langsamsten Bahnländer. Auf den schnellsten Verbindungen Europas, die von den Distanzen her mit der Schweiz vergleichbar sind, sind die Züge mit 150 bis 250 Stundenkilometern unterwegs. Wir kommen auf 90 bis 120. Daher plädiere ich



für eine Hochgeschwindigkeitsverbindung Genf-St. Gallen, mit der Einbindung Basels. Von der Topographie her wären in diesem Dreieck Geschwindigkeiten von 200 bis 250 Stundenkilometern möglich. Damit hängt die Bahn das Auto klar ab.

Um dies möglich zu machen, wären allerdings neue Gleise nötig.

Zwischen Bern und Olten existiert bereits eine Hochgeschwindigkeitsstrecke, aber auf den meisten Abschnitten bräuhete es neue Anlagen, das stimmt.

Das kostet Milliarden. Wer soll das bezahlen?

Natürlich, neue Strecken kosten Geld. Aber nehmen Sie die Strecke Zürich-Olten, die

«Bei den Kunden darf nicht der Eindruck entstehen, sie müssten für alles den Buckel hinhalten.»

Ulrich Weidmann,

Verkehrsexperte

langfristig für rund sechs Milliarden Franken ausgebaut werden soll, um die Kapazität zu erhöhen. Dafür bekommen Sie längstens eine Hochgeschwindigkeitsstrecke. Wir müssen uns fragen: Bringt es etwas, Bestehendes auszubauen, oder würde es sich lohnen, etwas Neues zu schaffen?

Wird Bahnfahren auch künftig ständig teurer?

Ich gehe davon aus, dass sich die Tarife mittelfristig um 10 bis 15 Prozent erhöhen lassen. Wobei ich nicht sage, dass alle Tickets linear so viel aufschlagen sollen. Vielmehr muss die Tarifstruktur ertragsorientierter ausgestaltet werden. Heute gibt es zu viele Rabattierungen im Tarifsysteem.

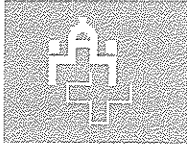
Bahnkunden dürfte das wenig freuen.

Der Kostendeckungsgrad der Bahn liegt heute bei knapp unter 50 Prozent. Ziel muss ein Kostendeckungsgrad von stabil über 50 Prozent sein, denn jedes zusätzliche Prozent beschert den SBB zusätzlichen unternehmerischen Handlungsspielraum. Wichtig ist, dass bei den Kunden nicht der Eindruck entsteht, sie müssten für alles den Buckel hinhalten.

Was heisst das?

Wir führen heute vor allem Finanzierungsdiskussionen, keine Kostendiskussionen. Es werden Ausbauten beschlossen, dann wird geklärt, wie sie finanziert werden können - und alle hoffen auf die Zustimmung der Steuerzahler. Wir müssten uns aber eher fragen, welche Ausbauten mit Blick auf das Ziel eines Kostendeckungsgrads von über 50 Prozent überhaupt tragbar sind. Dies würde wohl eine gewisse Konzentration der Kräfte erfordern, den öffentlichen Verkehr langfristig aber stärken. ■

Ulrich Weidmann ist Leiter des Instituts für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich.



Der Bund soll es am Stadelhofen richten

Die Regierung empfiehlt die Initiative für den Ausbau des Bahnhofs auf vier Geleise ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung

Der VCS will dem Regierungsrat per Volksinitiative den Auftrag erteilen, für die Erweiterung des Bahnhofs Stadelhofen eine Vorlage auszuarbeiten. Für Ernst Stocker handelt es sich jedoch um eine Aufgabe des Bundes.

Stefan Hotz

Das Ziel ist nahezu unbestritten. Soll der stetig anschwellende Strom von Fahrgästen auch in Zukunft bewältigt werden können, ist der Bahnhof Stadelhofen bis spätestens 2030 um ein viertes Gleis zu ergänzen. Dazu kommt der Bau einer zweiten, einspurigen Tunnelröhre nach Tiefenbrunnen. Auf diese Weise liesse sich der Engpass auf den drei Bahnkorridoren von Zürich nach Winterthur, ins Oberland und an das rechte Seeufer beheben.

Auch in den baulichen Details gibt es zwischen der Zürcher Sektion des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS) und dem Regierungsrat kaum Differenzen. Das vierte Gleis neben den drei heutigen zu erstellen, geht nicht, weil die grosse Stützwand des Bahnhofs mit permanenten Ankern im Erdreich gesichert ist. Wollte man unter das Ladengeschoss fahren, müsste man tief ins Grundwasser bauen. Deshalb soll das vierte Gleis im Hirschengrabentunnel zu einem einspurigen, unterirdischen Zusatzbahnhof 30 bis 40 Meter tief im Innern des Hügels abzweigen. Von dort

schliesst es dann kreuzungsfrei an den bestehenden Zürichberg- sowie an den neuen, zweiten Riesbachtunnel an.

Chancen für Zürich intakt

Das grössere Problem ist, wer das planen und bezahlen soll. Der VCS Zürich reichte im letzten November unter dem Titel «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig» eine Volksinitiative ein. Darin wird die Kantonsregierung aufgefordert, eine Kredit schaffende Vorlage zur baulichen Erweiterung der Gleisanlagen am Stadelhofen auszuarbeiten. Am Donnerstag hat der ins Auge gefasste Auftragnehmer publik gemacht, was er davon hält – nämlich wenig. Der Regierungsrat empfiehlt

dem Kantonsrat, die Initiative ohne Gegenvorschlag abzulehnen. Er hält zwar fest, das Anliegen sei unbestritten und decke sich nahezu vollständig mit dem Ausbaukonzept, das auch er verfolge. Für die Regierung ist aber der Bund für die Finanzierung zuständig.

Sie weist darauf hin, dass die Verkehrskommission des Nationalrats erst vor kurzem einen zweckgebundenen Projektierungskredit für den Bahnhof Stadelhofen im ersten Ausbauschritt bis 2025 befürwortet hat. Unter diesen Umständen sei es nicht angezeigt, dass der Kanton Zürich eine Kreditvorlage ausarbeite. Gemäss der Regierung erlaubt der heutige Stand der Dinge den Ausbau durch den Bund bis 2030. Hat sie auch einen Plan B, falls sich abzeichnen

sollte, dass dem nicht so ist? Volkswirtschaftsdirektor Ernst Stocker antwortet darauf, er werde alles daransetzen, dass am Stadelhofen rechtzeitig gebaut werde. Er zweifelt, dass in der übrigen Schweiz alles bereit ist, was nach heutiger Planung im nächsten Jahrzehnt baureif sein sollte. Der Kanton Zürich aber habe eine enorm grosse Erfahrung in der Planung von Bahnanlagen: «Das ist unsere Chance», so Stocker. Zürich könne nicht alles bezahlen, der Kanton investiere bereits jedes Jahr 100 Millionen Franken in die Bahninfrastruktur.

«Nicht auf Bern warten»

Der VCS ist naturgemäss mit dieser Haltung nicht einverstanden. Die Bevölkerung solle nun darüber abstimmen, ob der Bahnhof Stadelhofen bald erweitert werde. Statt die Frage an den Bund zu delegieren, müsse der Kanton Zürich wie bei der S-Bahn und der Durchmesserlinie den Lead übernehmen, schreibt seine Zürcher Sektion. Das Zugeständnis des Bundes, die Projektierung bis 2025 vorzunehmen, sei zu schwach und unsicher, um nichts zu tun, sagt auf Anfrage Gabi Petri, Co-Geschäftsführerin und grüne Kantonsrätin. Die Regierung selber bezeichne ja den Ausbau Stadelhofen für die Zürcher S-Bahn als systemrelevant. Dann solle sie auch ein Projekt ausarbeiten. Über den Kredit könne das Volk immer noch entscheiden. «Wenn der Bund auch etwas bezahlt, ist das nett, aber wir warten nicht auf Bern», meint Petri.