

© *Neue Zürcher Zeitung*; 31. mai 2011; 126 13

Schweiz (il)

### **Ein günstigeres, aber weniger pauschales GA**

#### ***Ein Vorschlag aus der Westschweiz zur Reform des Generalabonnements für den öffentlichen Verkehr***

*Der Waadtländer Baudirektor schlägt vor, den Grundpreis des Generalabonnements zu senken. Im überregionalen Verkehr wären damit aber nur noch 100 Fahrten inbegriffen. Für jede weitere Fahrt würden 18 bzw. 20 Franken in Rechnung gestellt.*

#### ***Paul Schneeberger***

Der Refrain des seit einigen Jahren immer wiederkehrenden Liedes über zu geringe Erträge im öffentlichen Verkehr ist bekannt: Reisende mit Generalabonnements (GA) beschenken den Transportunternehmen vor allem über grössere Distanzen weitaus geringere Erträge als Personen, die mit Einzelbilletten unterwegs sind. Die SBB und der Verband öffentlicher Verkehr drehen deshalb überproportional an der Preisschraube der Karte, die jeweils während eines Jahres Türöffner bei den meisten öffentlichen Verkehrsunternehmen in der Schweiz ist. Das ist nicht zielführend, zumal sich die Erträge aus den Reisen jener, die täglich viel und weit unterwegs sind, nicht substantiell steigern lassen. Gleichzeitig bergen die anhaltenden pauschalen Aufschläge das Risiko, dass Gelegenheitsfahrer, die aus Gründen der Bequemlichkeit ein GA lösen, künftig darauf verzichten und dem öffentlichen Verkehr so möglicherweise ganz abhandenkommen.

#### **Oft weit reisen wird teurer**

Um dem zu begegnen, gleichzeitig aber auch dem Postulat zu entsprechen, eine grössere Kostenwahrheit bei Vielfahrern zu erzielen, macht nun einer einen interessanten und praktikablen Vorschlag, der sich selber als «Gelegenheitsfahrer mit GA» bezeichnet: der grüne Waadtländer Baudirektor François Marthaler. Marthaler betont, er beteilige sich mit seiner Idee an der Diskussion um die künftige Tarifgestaltung als Privatperson und nicht als Amtsträger – er ist auch Präsident der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs. Sein Vorschlag ist simpel: Der (Grund-)Preis des GA wäre markant zu senken, und das so reformierte Abonnement bliebe pauschaler Fahrausweis für das ganze Jahr im subventionierten Nah- und Regionalverkehr (Busse, Trams, S-Bahnen, Regionalzüge, Regio-Express).

Zudem wären 100 Fahrten in Zügen des überregionalen Verkehrs (Eurocity, Intercity, Interregio) im Grundpreis enthalten; für jede weitere Fahrt (ohne Umsteigen) müsste dort unabhängig von der jeweiligen Distanz ein Pauschalpreis von 18 Franken in der 2. Klasse bzw. 20 Franken in der 1. Klasse entrichtet werden. Die Zugbegleiter würden diesen Betrag mit dem schon heute in ihr Allzweck-Gerät integrierten System zur Lokalisierung (RFID) abbuchen; zu begleichen wäre er via eine später zugestellte Rechnung. Marthaler hat, basierend auf Erhebungen der effektiven GA-Nutzung (vgl. Tabelle), zwei Modelle gerechnet, von denen eines von gleichbleibenden Einnahmen (639 Millionen Franken pro Jahr) für die Unternehmen des Nah- und Regionalverkehrs ausgeht.

Der (Grund-)Preis des Generalabonnements würde in diesem Fall von heute 3300 Franken auf neu 2500 Franken (2. Klasse) bzw. von 5150 Franken auf 3800 Franken (1. Klasse) gesenkt. Mehrerträge brächte dieses Modell im überregionalen Verkehr der SBB – also dort, wo die grossen Distanzen zurückgelegt werden und Vielfahrer die Einnahmen pro Kilometer gegenüber anderen Fahrausweisen massiv schrumpfen lassen. In die Kasse der SBB flössen aus GA-Einnahmen so jährlich 1,13 Milliarden Franken – 295 Millionen Franken mehr als heute. Die minimalen Erträge pro GA-Kilometer betrügen dann nicht mehr 0,04, sondern 0,09 Rappen.

Der Kalkulation von François Marthaler liegt der Gedanke zugrunde, dass die Einzelfahrt mit dem GA im Schnitt weiterhin günstiger sein soll als mit dem Halbtaxabonnement; gleichzeitig soll sein (Grund-)Preis höher bleiben als jener eines Abonnements für alle Zonen eines Tarifverbundes. Das etwas weniger pauschale GA zöge wohl Veränderungen bei den Verkehrsströmen der Generalabonnenten nach sich.

### **Mögliche Verlagerungen**

Auf Linien oder Korridoren, auf denen sowohl Züge des überregionalen Verkehrs wie auch des Regionalverkehrs mit ähnlichen Fahrzeiten verkehren (zum Beispiel Baden–Olten oder Luzern–Olten), ist eine Verlagerung von Reisenden mit GA zu Letzteren denkbar. Zudem dürfte es auf Korridoren mit direkten und gebrochenen Verbindungen (etwa Zürich–Freiburg) eine Verlagerung auf direkte Züge geben, da so der zusätzliche Pauschalpreis nur einmal zu entrichten ist. Um das zu vermeiden, wäre laut Marthaler auch denkbar, nur eine Fahrt zu verrechnen, wenn innerhalb von zwei Stunden einmal umgestiegen werden muss.

Damit zu verbinden wären wohl auch Reformen bzw. Kompensationen bei den Streckenabonnements, die auf längeren Strecken wieder attraktiv würden (vgl. Kasten). Insbesondere müssten in sie auch Nahverkehrsmittel am Ausgangs- und Endpunkt einbezogen werden. In Teilen des Auslands sind Streckenabonnemente zudem auch Halbtaxabonnemente auf den übrigen Teilen der Bahn- oder ÖV-Netze.

Im Gegensatz zu anderen Ideen, wie sich das Tarifsysteem des öffentlichen Verkehrs reformieren liesse, um Kostenwahrheit und Erträge des Gesamtsystems für Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial zu verbessern, besticht Marthalers Vorschlag durch seine Einfachheit und Umsetzbarkeit, da er keine zusätzlichen technischen Instrumente bedingt. Ob er realisiert wird oder nicht: Die Frage, mit welchen Angeboten die heutigen Gelegenheitsfahrer mit GA bei der Stange gehalten werden sollen, ohne dass die Verzerrungen für Vielfahrer bestehen bleiben, bedarf so oder so einer praktikablen Antwort.

Zugbegleitern obläge das Inkasso der Gebühren für GA-Inhaber ab der 101. Intercity- oder Interregio-Fahrt.

*Gaetan Bally / Keystone*

**Neue Zürcher Zeitung (zz) Benützung der Generalabonnemente (2010)**

**Einnahmen SBB**

**Kilometer pro Jahr Mittlere Distanz Fahrten Anzahl GA Anteil (in %) (Fr. pro km)**

Bis 10 000	80	63	32 000	8,0	0,39
10 000 bis 20 000	90	167	112 000	28,0	0,13
20 000 bis 30 000	100	250	128 000	32,0	0,08
30 000 bis 40 000	110	318	60 000	15,0	0,06
40 000 bis 50 000	120	375	40 000	10,0	0,05
50 000 bis 60 000	130	423	26 000	6,5	0,04
60 000 bis 70 000	140	464	2 000	0,5	0,04

Quelle: F. M.

**Das Beispiel Zürich–Bern (PS)**

P. S. · Das Beispiel der Paradestrecke Zürich–Bern mag veranschaulichen, wie sich ein im Sinne von François Marthaler reformiertes Generalabonnement auf Pendler über grosse Distanzen auswirken würde: Geht man nach Abzug von 5 Wochen Ferien und 5 Feiertagen von 231 Arbeitstagen pro Jahr aus, absolviert ein regelmässiger Pendler zwischen Wirtschaftsmetropole und Bundesstadt 462 Fahrten pro Jahr. 100 davon wären weiterhin im GA inbegriffen; für 362 Fahrten wären je 18 bzw. 20 Franken zu berappen. Daraus resultieren Kosten von 6516 bzw. 7240 Franken, die zu den neuen, tieferen Grundpreisen von 2500 bzw. 3800 Franken zu addieren sind. Daraus resultierten jährliche Pendlerkosten von 9016 Franken in der 2. Klasse und von 11 040 Franken in der 1. Klasse. Somit würden Streckenabonnemente auf solchen Korridoren wieder attraktiv. Zwischen Zürich und Bern kosten diese heute mehr als ein GA: 3987 Franken in der 2. Klasse und 6579 Franken in der 1. Klasse. Darin nicht inbegriffen sind (heute noch) die öffentlichen Nahverkehrsmittel in den beiden Städten.