



Spartickets im öV sind der falsche Weg

Die Corona-Pandemie hat den öffentlichen Verkehr hart getroffen. In Aktivismus sollten seine Betreiber und die Politik aber nicht verfallen. Es gibt auch andere Bedrohungen.

Von Stefan Hotz

Der Schock konnte grösser kaum sein. Seit Jahrzehnten segelte der öffentliche Verkehr in der Schweiz auf einer Welle der Sympathie. Das trifft besonders für den Kanton Zürich zu, wo überdurchschnittlich viele Menschen vor der Corona-Pandemie täglich Bahn, Tram oder Bus fuhren. Und dann das: Kurz vor dem 30. Jahrestag der Inbetriebnahme der Zürcher S-Bahn rief der Bundesrat die Bevölkerung dazu auf, den öV zu meiden.

Die magistrale Aufforderung zum Boykott hatte im ersten Lockdown vom Frühling 2020 gute gesundheitliche Gründe – für den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und andere ÖV-Betreiber in der Schweiz aber fatale Folgen. Bis anhin galt der öV als die sicherste Art, sich fortzubewegen. Von heute auf morgen zog das Virus diese Gewissheit in Zweifel und beendete abrupt die Erfolgsgeschichte des ZVV. Während Jahren hatte er den Ausbau des Angebots organisiert und laufend Passagiere dazugewonnen. 2020 sackten die Fahrgastzahlen dann um 30 Prozent ab. Da durfte man gespannt sein auf die Neuaufgabe seiner Strategie, die der ZVV alle zwei Jahre im Sommer vorlegt. Wie will er aus dem Tal herausfinden? Generell erscheint das Papier, das die zuständige Volkswirtschaftsdirektorin Carmen Walker Späh (fdp.) am Freitag präsentierte, wie eine Aktualisierung der früheren Version, nach dem Motto: Weiter wie bis anhin. Und das ist grundsätzlich völlig richtig.

Rabatte langfristig ein Risiko

Nichts wäre jetzt verkehrter als blinder Aktivismus. Etwa, indem man versuchen wollte, die Einnahmenverluste kurzfristig durch Tarifierhöhungen oder die Reduktion des Angebots auszugleichen. Immerhin: Solche Forderungen, die den öV langfristig schädigen würden, bleiben öffentlich aus. Auch das ist ein Zeichen für seine Verankerung in der Gesellschaft. Das Gegenteil ist jedoch ebenso wenig sinnvoll: die Absicht, die Fahrgäste mit Rabattaktionen wieder in die Fahrzeuge zu locken.

So bietet der Zentralschweizer Tarifverbund Passepartout nun Spartickets auf sechs Strecken rund um Luzern an. Er springt damit auf einen

Wäre das Fahrgastaufkommen kontinuierlich weiter angestiegen, und bis Anfang 2020 deutete alles darauf hin, hätte das dem öV das Image einer Sardinienbüchse bescheren können.

Zug auf, den der eidgenössische Preisüberwacher den SBB ab 2009 fast aufgenötigt hat. Im Fernverkehr war das möglich, weil dies in der SBB-Rechnung für sich allein betrachtet Gewinn abwirft. Dieser wird aber mit einer Infrastruktur erwirtschaftet, welche die öffentliche Hand bereitstellt. Die insgesamt defizitäre SBB streuten 2019 Sparbillette für über 100 Millionen Franken unter die Bevölkerung.

Das bringt selbstverständlich Applaus. Aber es gibt gute Gründe, weshalb die 18 in der ÖV-Brancheorganisation Alliance Swiss Pass zusammengeschlossenen Verbände bis zum Ausscheren der Zentralschweiz es ablehnten, in ihrem Tarifgebiet Spartickets zuzulassen. Diese gelten nur für eine bestimmte Linie zu einer vorgegebenen Zeit. Im dichten Agglomerationsverkehr stiftet das Verwirrung. Für die Behauptung, auf diese Weise liessen sich Passagiere von überlasteten auf schlecht genutzte Züge lenken, fehlen klare Belege. Der ZVV bietet seit langem einen günstigen Neum-Uhr-Pass an, dessen Wirkung sehr bescheiden ist. Am grössten sind die sogenannten Mitnahmeeffekte: Wer ohnehin erst nach 9 Uhr losfährt, kauft auch das billigere Ticket.

Gravierender ist, dass solche Aktionen langfristig die finanzielle Basis des öV untergraben und damit seine Legitimation. Das Zauberwort heisst Preiswahrnehmung: Wer die Passagiere mit Spartickets ködert, hat irgendwann Mühe zu begründen, weshalb ein normales Billett etwa doppelt so viel kostet. Regional fuhr der öffentliche Verkehr schon immer Verluste ein. Es ist aber aus politischen Gründen eminent wichtig, dass alle Benutzer einen angemessenen Preis bezahlen, die Kostendeckung hoch und der Beitrag aus Steuergeldern massvoll bleibt.

Da braucht sich der ZVV nichts vorzuwerfen. Trotz Ausbau seines Angebots hat er den Kostendeckungsgrad kontinuierlich gesteigert, zuletzt gegen 70 Prozent im Jahr 2019. Das kommt ihm nun zugute. Dieser Wert sank 2020 trotz Auflösung von Reserven der Transportunternehmen schlagartig auf 62 Prozent, und gemäss Planung wird er in den kommenden Jahren auf diesem Niveau verharren. Aber die Wirtschaftlichkeit des ZVV bleibt damit im schweizweiten Vergleich gut und ist immer

noch höher als in den 1990er Jahren. Das ändert nichts am zentralen Ziel, das Vertrauen in den öV wiederherzustellen. Die Hürden sind zahlreich, etwa wenn in den Städten Zürich und Winterthur für den Lärmschutz Trams und Busse durch Tempo 30 ausgebremst werden. Zu allem Überdross soll der ZVV auch noch allfällige Mehrkosten übernehmen. Der Verbund rechnet erst für Ende 2024 damit, wieder Passagierzahlen wie vor der Pandemie zu erreichen. Wie jede Krise enthält auch diese Chancen. Nach bald eineinhalb Jahren Corona-Realität ist die Erinnerung an teilweise völlig überfüllte Züge fast verblasst. Wäre das Fahrgastaufkommen kontinuierlich weiter angestiegen, und bis Anfang 2020 deutete alles darauf hin, hätte das dem öV das Image einer Sardinienbüchse bescheren können. Jetzt findet man in der Zürcher S-Bahn auch zur Hauptverkehrszeit fast immer einen Sitzplatz.

So gesehen bringt der Einbruch auch eine Verschnaufpause. Der nächste Ausbau mit der Erweiterung des Korridors Zürich–Winterthur auf durchgehend vier Spuren und einem zusätzlichen Gleis am Bahnhof Stadelhofen erfolgt erst auf 2035. Einigen dauert das zu lang. So spriessen derzeit Ideen, wie das Schienennetz ausgebaut werden könnte: mit Fortführung der Sihltal-Zürich-Üetliberg-Bahn unter dem Hochschulquartier durch, einem weiteren Käferbergtunnel oder gleich dem Bau einer U-Bahn um den Zürichsee. Das ist gut gemeint, aber in der momentanen Situation wenig hilfreich. Über die Finanzierung machen sich die Urheber kaum Gedanken. Man darf wieder einmal daran erinnern, dass der Bund für den nächsten Ausbauschritt sämtliche Anliegen des Kantons Zürich erfüllt hat und hier über fünf Milliarden Franken in Ergänzungen des Schienennetzes investiert. Da wäre etwas mehr freundeidgenössische Demut angebracht.

Digitale Chancen nutzen

Chancen und Risiken bietet zweifellos die fortschreitende Digitalisierung. Finanziell nachteilig wirkt sie sich aus, wenn der erleichterte Zugang zu Einzeltickets die Bereitschaft senkt, sich ein Jahresabonnement zu leisten. Dass die Verkäufe abflachen, stellt der ZVV schon länger fest. Die Pflicht zum Home-Office wegen der Corona-Pandemie verstärkt noch den Trend, mehr zu Hause zu arbeiten. Das ist für den öV eine Herausforderung. Wer nur noch drei Mal in der Woche ins Büro geht, überlegt sich den Kauf eines Jahresabos gut. Ein günstigeres Home-Office-Abonnement anzubieten, das nur an bestimmten Wochentagen gültig ist, ist eine Möglichkeit, auch wenn dies den Rückgang der Einnahmen beschleunigen könnte. Aber wie Streamingdiensten oder Zeitungsverlagen bleibt dem öV nichts anderes übrig, als mit der Zeit zu gehen.

Digitale Anwendungen bieten jedoch Möglichkeiten, die das kantonale Amt für Mobilität mit seiner Dinamo-Offensive zu Recht vermehrt nutzen will. Dazu zählt die multimodale Mobilität: Darunter versteht man Transportketten verschiedener Verkehrsträger: wenn etwa für den Weg zum Bahnhof oder von ihm weg weder Tram noch Bus benutzt werden, sondern ein Sharing-Angebot, sei es ein Auto, ein Velo oder ein Scooter. Sind solche kombinierten Angebote von Tür zu Tür auf dem Smartphone einfach zu ordern, hat dies das Potenzial, Leute zu einer Bahnfahrt zu bewegen, die sonst eher auf das eigene Fahrzeug setzen.

Aber es gilt, auf mögliche Nebenwirkungen zu achten. Für den Vertrieb aus einer Hand fehlen noch die gesetzlichen Grundlagen. In einem ersten Entwurf wollte der Bund, dass nur der öV seine Daten einseitig privaten Sharing-Anbietern zur Verfügung stellt, umgekehrt nicht. Gegen eine solche Schwächung wehrten sich die ÖV-Branche und die Zürcher Regierung deutlich und verlangten gleich lange Spiesse. Die Fortsetzung folgt in den eidgenössischen Räten.

Den Bundesvogt abwehren

Das gespannte Verhältnis zum Bund kann dem öffentlichen Verkehr im Kanton Zürich langfristig mehr schaden als ein Virus. Die Ursache liegt darin, dass der ZVV 1990 operativ wurde, Jahre bevor der Bund sein Eisenbahngesetz anpasste. Für Bern ist er nur bedingt mit dem Bundesrecht vereinbar. Ergebnis sind wiederholte Versuche des Bundes, seinen Einfluss zu vergrössern. Eine Nivellierung aber würde die hohe Qualität des öV in Zürich gefährden. Im neuen Strategiebericht des ZVV heisst es, höchste Priorität hätten die Wahrung der Tarifhoheit und ein möglichst grosser Gestaltungsspielraum bezüglich Preisniveau, Sortiment und Preisbildung. Hier wird der Ton dann doch fast alarmierend: Die vom Bund angedachten Veränderungen könnten «tiefgreifende Auswirkungen auf die Kunden, den Kanton Zürich und seine Gemeinden haben».

Aus der Pandemie ist die gegenteilige Lehre zu ziehen. Sie förderte die Vorteile des Föderalismus zutage: Er ist ein Ideenlabor, in dem ein Kanton Neues erproben kann, das später anderen nützt. Das beste Beispiel ist der ZVV: Hätte der Kanton Zürich in den 1970er Jahren auf den Bund gewartet, wäre der öffentliche Verkehr heute bei weitem nicht so gut entwickelt. Diese Eigenständigkeit ist mit klarem Kopf zu verteidigen.