

Öffentlicher Verkehr

«Ticketsystem muss einfacher werden»

Komplizierte Billettautomaten schrecken vom Bahnfahren ab, sagt Matthias Michel, Präsident der kantonalen Verkehrsdirektoren. Er fordert neue Billette und mehr Tempo von den Bahnen

NZZ am Sonntag: Doris Leuthard verlangt von den Autofahrern mehr Geld, auch der öffentliche Verkehr wird immer teurer. Wird Mobilität zum Luxus?

Matthias Michel: Der Wohlstand in der Schweiz lässt zu, dass sich fast alle sehr viel Mobilität leisten können. Preiserhöhungen senken die Nachfrage nur begrenzt, sowohl beim öffentlichen Verkehr als auch beim Individualverkehr. Wenn die Ticketpreise im öffentlichen Verkehr um 10 Prozent erhöht würden, würde gemäss Studien nur 1,5 Prozent weniger gefahren. Zudem zeigt die Praxis, dass bei Benzinpreiserhöhungen nicht weniger Auto gefahren wird.

Trotzdem wird die Mobilität mit Steuergeldern unterstützt.

Sowohl im Strassenbau als auch bei den Bahnen gibt es grosse Engpässe, für beides braucht es finanzielle Mittel. Dafür sollen vermehrt die Benutzer aufkommen. Ein Teil wird aber weiter aus Steuern mitfinanziert. Das ist gerechtfertigt, weil der Schienenverkehr eine bessere Energie- und Emissionsbilanz hat und weniger Fläche braucht als der Strassenverkehr.

Höhere Billettpreise bremsen das Umsteigen vom Auto auf die Schiene.

Bis zu einer gewissen Preissteigerung nicht. Die Bahnen können trotzdem Passagiere zum Umsteigen bewegen. Der Preis ist dabei nicht das wichtigste Argument, sondern kürzere Fahrzeiten, pünktliche Züge und funktionierende Anschlüsse zum Bus. Dringend ist in meinen Augen, dass im öffentlichen Verkehr das Ticketsystem einfacher werden muss.

Daran kann es doch nicht liegen.

Doch. Die Hürden sind vor allem für Gelegenheitsfahrer viel zu hoch. Sie wissen nicht, wie man die Automaten bedienen muss, und haben Angst, mit einem falschen Ticket gebüsst zu werden. Überall gibt es verschiedene Nachzuschläge, und die Information der Passagiere ist laut dem Bundesamt für Verkehr ungenügend. Zudem sind die Tarife sehr unübersichtlich.

Die ÖV-Karte, eine neue Chipkarte für Halbtax, Generalabonnement und Zonenabonnemente, soll hier eine Vereinfachung bringen.

Es ist positiv, dass die Branche nach Vereinfachungen sucht. Die ÖV-Karte vereinheitlicht die Abonnemente. Da die Karten dann aber mit einem speziellen Erfassungsgesamt gescannt werden müssen, wird es wieder komplizierter als heute. Ziel müsste sein, für alle Nutzer ein einfaches System zu haben. Die ÖV-Karte kann da nur ein Zwischenschritt sein, um die Transportunternehmen und Tarifverbände auf ein gemeinsames Vorgehen zu bringen. Das wäre dringend nötig.



NIKOLAUS SPÖLERRI

«Die Hürden für Gelegenheitsfahrer sind zu hoch»: Verkehrsdirektoren-Präsident Matthias Michel. (Zug, 24. Mai 2013)

«Der Wohlstand in der Schweiz lässt zu, dass sich fast alle sehr viel Mobilität leisten können.»

Die nächste Etappe schien auf gutem Weg: Die SBB planten ein Ticketsystem, das beim Ein- und Aussteigen die Passagiere berührungslos registriert, die Fahrten würden Ende Monat automatisch abgerechnet. Die SBB haben das Projekt aber gestoppt.

Ich bedaure das. Die internen Entscheidungsgrundlagen bei den SBB und beim Verband öffentlicher Verkehr zeigen klar, dass ein solches System

nicht nur zukunftsfruchtig ist, sondern auch entscheidungsreif. Alle Kräfte müssten darauf konzentriert werden; ich würde die Investitionen lieber hier sehen als in eine ÖV-Karte, an deren Nützlichkeit ich zweifle.

Die Bahnen gehören der öffentlichen Hand. Warum zwingen Sie sie nicht zu mehr Tempo?

Die Tarifstruktur und die Billettsysteme sind klar in der Hoheit der Transportunternehmen. Sie müssen freiwillig vorwärtskommen. Und es bringt alles nichts, wenn die SBB als grösster Player nicht mitziehen. Aber letzten Endes müssen doch wir Politiker wieder hinstehen und Fragen beantworten, wenn das Zonensystem eines lokalen Verkehrsverbands nicht verständlich ist.

Die neuen Ticketsysteme werden auch darum diskutiert, weil die Politik mehr Geld für den Bahnausbau will. Im Juni wird das Parlament die nächste Etappe von 6 Milliarden Franken besprechen. Sind Sie zufrieden mit diesem Paket?

Das Schweizer Bahnsystem braucht substantielle Investitionen. Das Paket, das der Nationalrat diskutieren wird, ermöglicht dies und geniesst deshalb die Unterstützung von allen Kantonen. Dies zeigt, dass es gelungen ist, die Bedürfnisse verschiedener Regionen zu berücksichtigen.

Die Bahn wird munter ausgebaut, doch haben die Kantone auch das Geld für den Betrieb dieser Strecken?

Die Betriebskosten beim Fern-, Regional- und Güterverkehr nehmen zu, weil das Angebot wächst. Die

Matthias Michel

Der FDP-Politiker Matthias Michel ist seit vergangener Herbst Präsident der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs und seit 2003 Regierungsrat im Kanton Zug. Zuvor war Michel als Anwalt und Kantonsparlamentarier tätig. Der 50-Jährige lebt mit seiner Frau und vier Kindern in Oberwil bei Zug. (ffe.)

Kunden müssen also auf jeden Fall mit Preiserhöhungen rechnen, geschätzt werden 3,5 bis 4 Prozent pro Jahr im Durchschnitt. Immerhin wird mit dem neuen Bahninfrastruktur-Fonds nicht nur der Ausbau, sondern auch der Unterhalt finanziert. Zu neuen Angeboten wie mehr Viertelstundentakten müssen Bund und Kantone aber in der Tat ihren Anteil leisten. Wir erwarten aber auch, dass die Transportunternehmen effizienter arbeiten.

Aber bereits heute geht dem Bund das Geld für seinen Anteil am Regionalverkehr aus. Was läuft schief?

Ich denke und hoffe, dass dies ein vorübergehendes Problem ist. Der Bund hat den Kantonen relativ kurzfristig erklärt, dass er seine Hälfte zur Finanzierung des Regionalverkehrs nur schwer leisten kann in den kommenden Jahren. Die Kantone brauchen aber mehr Planungssicherheit. So kann es nicht sein, dass der Bund einerseits der Einkauf neuer Züge genehmigt, dann seinen Anteil an den Betriebskosten nicht mehr finanziert.

Haben die Kantone genug Geld für ihre Bestellungen?

Wenn wir langfristig planen können, so stimmen Finanzmittel und bestelltes Angebot überein. Probleme haben wir dann, wenn wir kurzfristig reduzierte Bundesmittel kompensieren sollten.

Der Bund will dem Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr mehr Gewicht geben und baut zum Beispiel die Gotthardachse für eine Milliarde Franken aus. Unterstützen Sie das?

Der Güterverkehr wurde in der Vergangenheit zu stiefmütterlich behandelt. Wir anerkennen aber dessen grosse volkswirtschaftliche Bedeutung. Wer die Verlagerungspolitik ernst nimmt, muss dem Güterverkehr in Zukunft die knappen Kapazitäten auf den Schienen verbindlich zusichern. Die Kunst wird sein, die unterschiedlichen Bedürfnisse miteinander zu vereinbaren. Der geplante 4-Meter-Korridor auf der Gotthardachse bringt übrigens auch dem Personenverkehr etwas. Man kann darauf nämlich bei Bedarf auch mit doppelstöckigen Personenzügen fahren.

Interview: Fabian Fellmann

SBB starten Abfalltrennung an Bahnhöfen

In neuen Abfallcontainern können Pendler ab 2014 Papier, PET und Aluminium getrennt entsorgen. Damit will die Bahn Littering bekämpfen und ihre Abfallkosten reduzieren.

Franziska Pfister

Vorbild ist das Mutterland der Abfalltrennung: Deutschland. Vor 12 Jahren schon stellte die Deutsche Bahn in ihren Bahnhöfen quadratische, oben abgeschrägte Abfallbehälter auf – und schuf damit ein Markenzeichen. Jetzt ziehen die Schweizerischen Bundesbahnen nach. Ursprünglich wollten die SBB bereits Ende Jahr an den fünf grössten Bahnhöfen der Schweiz Recycling-Stationen einrichten. Noch haben die Bahnverantwortlichen aber nicht entschieden, welche Container sie bestellen wollen. Darum wird es 2014.

«Wir sind drei Monate im Verzug», erklärt Bahnsprecher Christian Ginsig.

Geplant sind in einem ersten Schritt 650 Abfall-Stationen an den Bahnhöfen Zürich, Basel, Genf, Bern und Luzern. Im Laufe des kommenden Jahres sollen weitere grössere Bahnhöfe dazukommen. Welche, das wird laut Ginsig bis Mitte dieses Jahres festgelegt.

Pendler können künftig Papier, PET-Flaschen, Aluminium und sogenannten «Restmüll» in separaten Fächern entsorgen. Das Konzept wurde vergangenes Jahr mit 128 Stationen und 70 zusätzlichen Aschenbechern im Bahnhof Bern getestet. Für die Bahn bildet es einen Pfeiler im Kampf gegen Littering. Das achtlose Wegwerfen von Müll nehme zu und verursache dem Bahnpersonal immer mehr Arbeit. Ein besonderes Ärgernis seien auf Gleis oder Boden geworfene Zigarettenstummel.

«Ausschlaggebend für das neue System war der Umweltgedanke», sagt Ginsig. «Die Schweizerinnen und

Schweizer wollen auch unterwegs den Abfall getrennt nach Sorten entsorgen.» Der Bedarf sei enorm: In Bern habe er während der Testphase immer wieder Leute beobachtet, die ihren Abfall sackweise zum Bahnhof getragen und fein säuberlich in die einzelnen Abfall-Fächer eingefüllt hätten.

Jedes Jahr fallen bei den SBB 38 000 Tonnen Abfall an – darunter 6000 Tonnen Papier und 159 Tonnen PET. Besonders bei den Plasticflaschen sehen die Bundesbahnen viel Sammelpotenzial. Beim Pilotprojekt in Bern sei eine um 50 Prozent höhere Menge an PET-Flaschen zusammengekommen als davor. Eine Prognose, ob eine solche Steigerung auch bei der Ausdehnung auf sämtliche Grossbahnhöfe erreichbar ist, mag Ginsig jedoch nicht abgeben. Ziel des neuen Abfallkonzepts ist, die Restmüll-Menge bis 2015 um 30 Prozent zu reduzieren.

Natürlich koste die Einführung des neuen Trennsystems Geld, räumen die



KEVSTONE

Ein SBB-Mitarbeiter reinigt eine Recycling-Station. (Bern, 15. 10. 12)

SBB ein. Die Container müssen angeschafft und geleert werden, die Abfälle zur Weiterverarbeitung abtransportiert werden. «Das neue Recycling-Konzept bringt Aufwand mit sich, aber es wird sich für uns rechnen», ist Ginsig überzeugt.

Die SBB hätten allein während des Testlaufs in Bern rund 100 Tonnen weniger Abfall in die Kehrichtverbrennungsanlagen schaffen müssen, sagt der Sprecher. Besonders Papier fällt dabei ins Gewicht. Alte Zeitungen und gebrauchte Verpackungen werden künftig gegen eine Entschädigung an Papierfabriken weitergereicht.

Dass sich mit Recycling richtig viel Geld sparen lässt, erkannte die Deutsche Bahn bereits im Jahr 2000 nach einem Testlauf im Hauptbahnhof Mannheim. Durch die Trennung von Glas, Verpackungen, Papier und Restmüll konnten die monatlichen Abfallkosten halbiert werden, halten die Deutschen im Umweltbericht 2000 fest.