

SBB

«Man kann über ein 9-Uhr-GA reden»

SBB-Verwaltungsratspräsident Ulrich Gygi über die Herausforderungen der SBB und über einen neuen Generalabonnements-Typ.

Interview von Eva Novak

Wann sind Sie das letzte Mal auf einem Bahnhof gestanden und haben sich über den Zug geärgert, der nicht einfahren wollte?

Gygi: Ich kann mich nicht erinnern. Ich war eben erst in Zürich, da war alles perfekt. Der Zug fuhr auf die Minute los und genau nach Fahrplan ein; ich konnte im Ruheabteil wunderbar arbeiten. Die SBB ist sehr pünktlich.

In den letzten Monaten war sie es schon wegen des Wetters nicht.

Gygi: Die Schneefälle waren Ausnahmesituationen, das stimmt schon. Im Winter fällt immer wieder mal eine Tanne auf die Fahrleitung, und dieser Winter war lang. Aber ich bleibe dabei: Die SBB ist sehr pünktlich.

Pünktlicher jedenfalls als die österreichische Bahn, bei der Ihr Freund und ehemaliger SBB-Chef Benedikt Weibel neuerdings ein arbeitet. Holen Sie sich bei ihm Inspirationen ein?

Gygi: Nein. Wir sprechen in der Regel nicht über die SBB.

Sie hatten kürzlich Zweifel an der Durchführbarkeit der geplanten SBB-Tariferhöhung geäussert. Ist der Entscheid schon gefallen?

Gygi: Noch ist es nicht entschieden. Ich bin der Meinung, es gebe sehr gute Argumente, die für eine Preiserhöhung sprechen: Wir haben das Angebot stark erweitert, wir hatten zwei Lohnrunden und das teure Rollmaterial muss auch jemand zahlen. Andererseits spricht zurzeit alles von Krise, in dieser Situation ist eine Preiserhöhung schwer durchsetzbar. Andererseits könnte es im nächsten Jahr noch schlimmer kommen. Ob es gescheiter ist, jetzt zu erhöhen oder zuzuwarten, ist ein unternehmerischer Entscheid, der noch nicht getroffen wurde.

Wären höhere Preise während der Stosszeiten und tiefere in den Flauten eine Möglichkeit für die SBB, zu mehr Einnahmen zu kommen, ohne die Bahnkunden allzu sehr zu verärgern?

Gygi: Die meisten Leute sind darauf angewiesen, in den Stosszeiten die Bahn benutzen zu können. Wir hatten nie die Absicht, Pendler zu bestrafen. Was wir suchen, sind Möglichkeiten für zusätzliche attraktive Angebote für Kunden ausserhalb der Hauptverkehrszeiten. Wir wollen damit Anreize setzen zur Entlastung

der Spitzen. Man kann beispielsweise über ein Neun-Uhr-Generalabonnement reden: Ein günstigeres Generalabonnement, das aber nicht vor neun Uhr morgens benutzbar ist.

Und nicht nach vier Uhr abends?

Gygi: Da wäre die Kontrolle viel zu kompliziert.

Um wieviel günstiger müsste denn so ein neuartiges GA sein?

Gygi: Das ist schwer zu beziffern. Das müssten wir noch genau anschauen.

Und wer würde es benutzen: Rentner?

Gygi: Das wären Leute, die nicht auf die Stosszeiten angewiesen sind: Reiseverkehr, touristischer Verkehr, Leute, die flexibel sind. Die Idee wäre, mehr Menschen auf die Bahn zu bringen und die Spitze etwas zu entlasten.

Womit sie gleich zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen: Mehr Einnahmen und weniger Gedränge in den Zügen?

Gygi: Es könnte zwei Effekte haben. Es könnte bewirken, dass ein Teil der Leute, die ohnehin reisen, erst um neun Uhr losfahren und damit einen Sitzplatz freimachen für die geplagten Pendler, die in den Spitzenzeiten fahren müssen. Der zweite Effekt wäre, dass sich mehr Leute sagen würden, dass sie zu diesem Preis die Bahn nehmen und das Auto zuhause lassen. Wünschbar wäre beides.

Möchten Sie das nur mit einem speziellen GA erreichen oder auch mit günstigeren Einzelbillets zu bestimmten Zeiten?

Gygi: Diese Frage kann ich als strategischer Chef der SBB nicht beantworten, das muss ich den Marketingleuten überlassen.

Was sagen Sie denn als Bahnkunde?

Gygi: Als Bahnkunde möchte selbstverständlich möglichst viele attraktive Angebote.

Welche anderen Möglichkeiten hat die SBB, um sich weiter zu verbessern - sei es finanziell oder frequenzmässig?

Gygi: Frequenzmässig sind wir im Personenfernverkehr - also in jenem Bereich, in dem wir Geld verdienen können - in den Spitzenzeiten nahe am Anschlag. Mehr einnehmen könnten wir vielleicht, indem wir die Auslastung etwas verbessern. Im Durchschnitt sind die Züge ja nur zu 29 Prozent ausgelastet. Die nahe liegende Möglichkeit zur Verbesserung wäre, wenn man die Spitze brechen und zusätzlichen Verkehr auf

die verkehrsschwachen Zeiten anziehen könnte. Weiter verbessern müssen wir uns auch im Cargo-Bereich, der unter der konjunkturellen Entwicklung leidet.

Wann wird entschieden, mit welchem Partner SBB-Cargo zusammenspannt?

Gygi: Wir werten zurzeit die Angebote verschiedener Partner aus und werden in diesem Jahr entscheiden, ob, mit wem, und in welcher Form wir zusammenarbeiten werden. Das ist noch nicht spruchreif.

Wie ist Ihre Haltung zu den diversen Ausbauwünschen im Schienennetz, namentlich in der Zentralschweiz?

Gygi: Zahlungsrahmen und Projekte werden vom Gesetzgeber entschieden. Die SBB bemüht sich, auf diesen Entscheid Einfluss zu nehmen und jene Investitionen zu fördern, die den grössten Produktivitätsschub bieten. Das deckt sich nicht immer mit regionalen Interessen.

Gehört aus Ihrer Sicht der Zimmerberg zu den dringenden Projekten?

Gygi: Die grössten Engpässe sind das Limmattal, der Eppenbergtunnel I im Raum Olten/Aarau, das vierte Gleis Lausanne-Renens und die Durchmesserlinie Zürich. Längerfristig muss man auch dafür sorgen, dass die Zufahrten zur Neat die gleiche Kapazität haben wie die Neat selbst.

Also sollte der Zimmerberg möglichst rasch gebaut werden?

Gygi: Der Zimmerbergbasistunnel II ist eines der Projekte, die im Rahmen des nationalen Bauprogramms 2030 geprüft werden. Angesichts der knappen Mittel geht es auch da um die Frage, welche der wünschbaren Projekte für das Gesamtnetz der SBB den grössten Nutzen bringen. Diese sind zu priorisieren. Ob der Zimmerbergbasistunnel II dabei sein wird, lässt sich derzeit noch nicht sagen.