

SBB – teurer Luxus statt sozialer Zusammenhalt

Der Chefbeamte des Schweizer Bundesamtes für Verkehr geht in Pension. Mit seinen Ansichten, die er im Interview mit der Aargauer Zeitung postuliert, werden ihm Freunde des öffentlichen Verkehrs wohl keine Tränen nachweinen.

Die Benutzung des öffentlichen Verkehrs tut der Umwelt und dem sozialen Zusammenhalt gut. Schweizweit ist damit jeder Ort bequem erreichbar, die Züge sind sauber und pünktlich. Der Chef der Behörde fordert Subventionsabbau, jedoch auch mehr Effizienz und mehr Erträge. Im Ausland sollte die SBB natürlich auch investieren. Kein Wort fällt zu günstigen Angeboten, wie es in Österreich oder Deutschland praktiziert wird.

Er kritisiert die SBB sogar, dass die Budgets, die man verhandelte, nicht ausgeschöpft werden: *Wir kürzen den Wunschkatalog zurecht – und am Ende der Leistungsperiode stellen wir fest, dass trotzdem nicht alles Geld gebraucht wurde. Eigentlich sollte ein staatseigenes Unternehmen möglichst zu tief budgetieren.*

Wenn Geld übrig bleibt, was schadet das? Lieber die Kosten überschreiten?

In den letzten Jahren finanzierte der SBB hauptsächlich die Renditeforderung ihr Immobiliengeschäft: Die Bahnhöfe wirken gleichzeitig als Einkaufspaläste, in Zürich bewirtschaftet immer noch die SBB die Europa Allee.

Doch die Passagiere erwarten von einer Bahn Pünktlichkeit, saubere Züge, freundliches Personal und Sicherheit. Das wurde erreicht. In den letzten Jahren wurden Mitarbeiter des Sicherheitsdienstes und Reinigungsdienstes zu SBB-Mitarbeitern umgeschult. Was etwas kostet. Es darf nicht alles der

Rentabilität unterliegen. Denn ein Bahnunternehmen sollte auch soziale Aufträge erfüllen.

Wie wird darüber diskutiert? Lässt die Aargauer Zeitung den auf Effizienz erpichten Chefbeamten reden, sollte auch die andere Seite angehört werden. Er meint, alles müsse teurer werden, der Staat sollte nicht in die Wirtschaft eingreifen. Doch gleichzeitig lässt sich die SBB an einem Gängelband des Verkehrsministers führen, statt Verantwortung gegenüber den Kunden zu zeigen. Folgend ebenso die Worte des Verkehrsministers:

Mit Blick auf meine etlichen Jahre Erfahrung im ÖV erkenne ich eine schlechte Entwicklung. Vielen Transportunternehmen ist das Bewusstsein abhandengekommen, dass sie keinen Rechtsanspruch auf Subventionen haben.

Ohne Subventionen ist ein öffentlicher Verkehr allerdings nicht möglich. Er muss allen Zugang verschaffen, ansonsten geraten wir zunehmend in eine Ellenbogengesellschaft hinein, welche Menschen an den Rand drängt. Des weiteren ist es für den Tourismus förderlich, werden in Bergregionen immer mehr autofreie Zeitfenster erreicht.

Wer darauf vertraut, dass sich ein Grossteil für internationale Firmen durch eine Öffnung des öffentlichen Verkehrs vorteilhafter gestalten würde, der sollte sich bei Transportunternehmen umsehen. Prekäre Löhne und Überlastungen der Hauptstrecken bestimmen den Alltag des Transportwesens. Moderne Ansätze, wie ein unterirdisches Cargo-System bremste die Liberalisierung aus.

Nach Jahren der geschlossenen Märkte findet erstmals eine Öffnung des europäischen Schienenmarkts statt. Die italienische Staatsbahn fährt nach Paris, die Franzosen fahren nach Spanien, die Österreichischen Bundesbahnen expandieren nach Deutschland. Die Karten unter den Bahnunternehmen werden neu gemischt, und was machen die SBB? Sie bleiben zu Hause und

konzentrieren sich auf den Heimmarkt.

Doch wo führt das hin, wenn sich alle Unternehmen auf die beliebtesten Strecken stürzen? Die [SNCF](#) und die anderen Bahnen bieten aus der Schweiz Verbindungen in alle übrigen europäischen Länder. Diese sollten gemeinsam verbessert werden. Bereits im Güterverkehr lautet die Devise, „Zusammenarbeit, statt sich gegenseitig auszustechen;“ derselbe Slogan dann erst recht hinsichtlich des Personenverkehrs.

Fazit

Den Schweizern gebührt es durchaus, den inländisch-öffentlichen Verkehr zu würdigen. Preiserhöhungen sehe ich allerdings kritisch. Der zuständige SVP Bundesrat Albert Rösti setzt vielleicht seine neoliberale Gesinnung hierzu durch. Ich denke, eine gute Bahn ist essentiell für eine funktionierende Gesellschaft, sowohl wirtschaftlich als auch sozial.

Das Bundesamt erlebte ich als wenig kommunikativ. Niemals wurde eine Bewerbung in meiner Rolle als Verwaltungsrat beantwortet. Ideen bezüglich förderlicheren Informationssystemen wurden erstickt (pwa.vision/digital-signage), das Bundesamt ist meines Erachtens selbst etwas träge und ineffizient.

Hier kosten zu sparen, um dabei Erträge zu erhöhen, führt zur Auszehrung eines wichtigen Systems. Dies ist weder ökonomisch noch sozial oder längerfristig ökologisch. Der Zugang zur ÖV erfordert eine stabile Basis, die optimiert werden kann. Werden in diesem Bereich Leistungen gekürzt, ist es absurd, die Einnahmen durch Fahrgäste zu erhöhen. Leider setzt sich diese Absurdität zunehmend durch.

Touristen, die die Schweiz erleben, sind besonders von Zügen begeistert. Durch den derzeitigen politischen Wechsel ist dieses bedeutsame Standortvorteil gefährdet. Anhand

entsprechender Privatisierung und dem vollständigen Besitz in öffentlicher Hand können Ministerien schalten und walten, wie es ihnen passt. Die Bedürfnisse des Parlaments und der Bürger geraten dadurch an den Rand. Denn Preiserhöhungen setzt schliesslich das Bundesamt durch.

Nachtrag

Das Bundesamt für Verkehr hat seine Meinung zum Beitrag geschrieben

[Antwort BAVHerunterladen](#)