

Die SBB erwartet bis ins Jahr 2030 fünfzig Prozent mehr Passagiere.

Im Doppelstockzug unterwegs mit Roland Binz, Mediensprecher der SBB und Bahnpendler

Keine Angst: Es wird kein Gedränge geben. Denn die SBB will bis 2030 für 20 Milliarden neues Rollmaterial beschaffen. Manche dieser neuen Doppelstockzüge werden schon in den nächsten Jahren die wachsende Zahl von Umsteigern aufnehmen. Denn die über 90 000 Parkplätze für Velos und Autos bei den Bahnhöfen locken eine neue Kundschaft an.

INTERVIEW: HANS ROHNER

SBB-Mediensprecher Roland Binz ist Berufspendler und deshalb auch ganz persönlich am Komfort beim Bahnfahren interessiert. Er weiss, wohin in Zukunft die Reise der SBB geht:

Die Schweiz wird regelmässig Weltmeister im Bahnfahren. In welcher Disziplin genau?

Binz: Sowohl von der Häufigkeit als auch von der Distanz her sind wir Weltmeister – noch vor den Japanern. Jede Schweizerin und jeder Schweizer fährt im Jahr 47 Mal mit der Bahn und legt über 2101 Kilometer auf der Schiene zurück. Das ist wirklich absolute Spitze.

Wurden wir als Weltmeister schon einmal wegen «Dopings mit Staatsgeldern» disqualifiziert?

Binz: (lacht) Jede Bahn ist auf Staatsmittel angewiesen, und ich sehe diese Unterstützung im Gegenteil positiv. Es ist eine Tatsache, dass der öffentliche Verkehr in der Schweiz einen enorm grossen politischen Rückhalt geniesst. Auch das sind wir Weltmeister. Bei Volksabstimmungen haben sich die Schweizerinnen und Schweizer immer für den öffentlichen Verkehr ausgesprochen und auch die nötigen Mittel für den Ausbau der Infrastruktur zur Verfügung gestellt. Darum hat die Schweiz heute ein so gutes und dichtes öffentliches Verkehrsnetz.

Viele kennen aber die Bahn nur noch von der letzten Schulreise oder vom Militär...

Binz: Das täuscht! Unsere Zahlen belegen das Gegenteil: Immer mehr Menschen fahren Zug! Die Zahl der Bahnabstinenten nimmt ab. Über 2,2 Millionen besitzen beispielsweise ein Halbtax-Abo und fahren also regelmässig mit der Bahn. Und das Generalabonnement – bei der Einführung vor über 100 Jahren war das die allererste Flatrate, die es je gegeben hat – verzeichnet rasante Wachstumszahlen. Die Zahl der GA-Kunden hat in den letzten zehn Jahren um imposante 67 Prozent auf heute 375 000 zugenommen.

Was hat sich bei der Bahn in den vergangenen Jahren verändert?

Binz: Wir haben viel an Komfort zulegen können, und die Holzbänke sind definitiv passé, dafür werden Klimaanlagen zum Standard. Auch die Zahl der Verbindungen hat massiv zugenommen. Das sieht man auch dem Kursbuch an, das um ein Vielfaches dicker

ist als noch zu meiner Schulzeit. Zwischen den grossen Zentren und auch im Regionalverkehr fährt die Bahn heute sehr oft im Halbstundentakt. Deshalb kann man einfach zum Bahnhof gehen und muss praktisch nicht mehr auf den Fahrplan schauen. Man weiss genau: Jede halbe Stunde kommt ein Zug. Andererseits: Das Angebot kommt so gut an, dass wir zu den Spitzenzeiten immer mehr an die Kapazitätsgrenzen stossen.

Die SBB hat auch in Sachen Internet und Handy aufgerüstet.

Binz: Ja, wir wollen natürlich den Kundinnen und Kunden verschiedene Möglichkeiten geben, ein Bahnticket zu erwerben. Der Mobile Ticket Shop ist das Instrument der Zukunft. Ich gehe davon aus, dass das Handy als Billetträger in den nächsten 10 bis 15 Jahren den Automaten ablösen wird – nicht aber den Schalter. Am Schalter werden wir auch in Zukunft beraten und uns mehr Zeit nehmen können für Passagiere, die ein komplexeres Billet lösen oder eine Rundreise machen wollen

Mit dem Handy kann man auch sofort herausfinden, wann der nächste Zug fährt.

Binz: Mit dem sogenannten NaviGo-Tool besteht heute die Möglichkeit, vom Handy aus Fahrplanabfragen zu machen. Gleichzeitig sieht man auch, wenn ein Zug verspätet ist. Wir investieren viel, um die Passagiere wirklich in Echtzeit zu informieren – und zwar nicht nur in allgemeiner Form, sondern bis hinunter zum einzelnen Zug, den der Kunde nehmen will.

Mehr Komfort ist also das Motto der Bahn. Aber Rauchen darf man nicht mehr?

Binz: Viele – sogar Raucher – sehen auch das als Komfortsteigerung. Die Akzeptanz ist wirklich überraschend positiv gewesen. Da muss man den Raucherinnen und Rauchern ein grosses Kränzlein winden. Das Problem wird sicher auch dadurch entschärft, dass die Fahrzeiten generell kürzer geworden sind.

Gut Wetter machen Sie hingegen bei den Autofahrern?

Binz: Mit gutem Grund – je kürzer der Fussweg, desto attraktiver ist das Umsteigen auf den Zug. Deshalb haben wir in den letzten Jahren direkt bei den Bahnhöfen Tausende von neuen Parkplätzen gebaut, vor allem auch an kleineren Bahnhöfen. Die kombinierte Mobilität wird in Zukunft noch an Bedeutung gewinnen. Wir wollen den Kundinnen und Kunden eine möglichst einfache Transportkette bieten. Sie legen die erste und die letzte Meile mit einem individuellen Verkehrsmittel wie Velo, Auto oder Mobiltly zurück und benützen für längere Distanzen den Zug. Auf diese ideale Kombination werden wir verstärkt unsere Anstrengungen ausrichten. Mit über 24 000 P+Rail-Parkplätzen und über 75 000 Veloparkplätzen sind wir schon gut unterwegs.

Sie sind selber Pendler. Haben Sie heute einen Sitzplatz gefunden?

Binz: Problemlos. Ich bin quasi Profipendler und weiss deshalb, wo es freie Plätze hat. Zwischen Zürich und Bern gibt es beispielsweise im Sektor D, wo in den Hauptverkehrszeiten zusätzliche Wagen anhängt werden, immer viele freie Plätze.

Warum braucht die SBB bis 2030 trotzdem für 20 Milliarden neues Rollmaterial?

Binz: Wir gehen davon aus, dass die Nachfrage bis ins Jahr 2030 um rund 50 Prozent zunehmen wird. In den grossen Agglomerationen dürfte es in den Hauptverkehrszeiten sogar mehr als eine Verdoppelung der Passagiere geben. Dafür müssen wir uns rüsten und diese grossen Investitionen ins Rollmaterial tätigen. Beschaffen wird man in Zukunft vor allem Doppelstockzüge, weil diese rund 40 Prozent mehr Sitzplätze bieten. Und wir wollen unseren Kundinnen und Kunden auch bei steigenden Passagierzahlen einen Sitzplatz bieten können.

Der Doppelstockzug wird also in Zukunft zur Norm?

Binz: Ja, auch im Hinblick darauf, dass die Schienenkapazität immer be-

schränkt sein wird. Der Ausbau des Schienennetzes ist ebenfalls dringend notwendig und aufwändig, weil es Einschnitte in die Landschaft gibt und der Bauplatz viele Kilometer lang ist.

Wo sind heute die grössten Engpässe im Netz?

Binz: Zwischen den grossen Zentren und in den Agglomerationen, namentlich im Grossraum Zürich und auf den Strecken Olten-Zürich-Winterthur oder Lausanne und Genf sowie den NEAT-Zufahrten. In den grossen Agglomerationen und auf den Hauptstrecken fahren heute so viele Züge, dass kaum noch ein zusätzlicher Platz hat.

Was wollen Sie unternehmen?

Binz: Die erste Ausbaustapete wurde kürzlich im Parlament verabschiedet. Es braucht Investitionen in die Schiene, und wir sind froh, dass auch die zweite Ausbaustapete – die sogenannte Bahn 2030 – sehr rasch politisch diskutiert und eine Vorlage ausgearbeitet wird. Der Bundesrat wird verschiedene Varianten mit unterschiedlichen Beträgen zur Diskussion stellen. Das ist dringend nötig, um auch den künftigen Generationen einen bezahlbaren Verkehr auf der Schiene zu ermöglichen.

2030 soll alles fertig sein?

Binz: Wir rechnen damit, dass die Projekte bis zirka 2040 realisiert sind. Ausbauten werden aber immer schrittweise in Betrieb genommen. Man kann nicht einfach mit dem Finger schnippen und dann sind die neue Geleise und die neuen Infrastrukturanlagen da. Von der Planung bis zur Finanzierung und Realisierung braucht es für grosse Projekte immer rund zehn Jahre.

In den Kantonen Genf und Waadt überlegt man sich, den Bau des dritten Geleises mit 300 Millionen vorzufinanzieren. Ist das eine Lösung?

Binz: An der Tatsache, dass die Mittel der öffentlichen Hand beschränkt sind, kommen wir nicht vorbei. Deshalb braucht es auch innovative Lösungen, wie sie mit einer Private Public Partner-

ship in der Romandie angedacht sind. Die Initiative freut uns natürlich.

Werden Sie sich im Jahr 2030 noch eine Fahrt von Wil nach Bern leisten können?

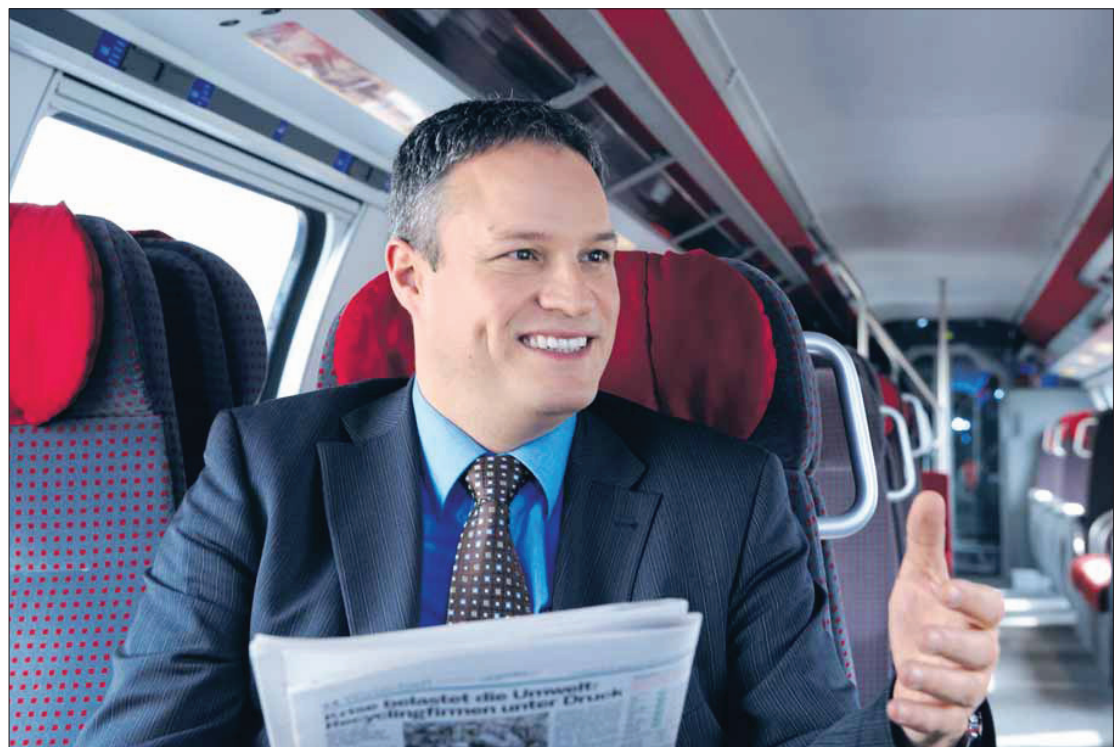
Binz: Das ist das Ziel – nicht nur für mich persönlich, sondern für alle. Ganz früher zu den Entstehungszeiten der Eisenbahn kostete eine solche Reise locker ein paar Tageslöhne. Heute ist Bahnfahren verhältnismässig günstig. Unser Ziel ist ganz klar: Wir wollen Ausbauten und Betrieb so wirtschaftlich gestalten, dass der öffentliche Verkehr auch im Jahr 2030 für die Kundinnen und Kunden erschwinglich und attraktiv ist. Zudem bemühen wir uns um zusätzliche günstige Angebote ausserhalb der Hauptverkehrszeiten. Die 9-Uhr-Tageskarte gibt's schon, sie kommt gut an. Jetzt wollen wir ein 9-Uhr-GA schaffen.

Noch eine letzte Frage: Besitzen Sie eine Märklin-Eisenbahn?

Binz: So weit habe ich es nie gebracht. Aber eine kleine Lima-Anlage bekam ich als Bub. Da war ich besonders stolz auf meinen orangen TGV – damals das absolute Highlight.



Wir treffen in Bern ein ... natürlich pünktlich. (Fotos: Regula Roost)



SBB-Mediensprecher Roland Binz spürt Aufwind: Die Zahl der GA-Kunden hat in den letzten 10 Jahren um 67 Prozent zugenommen.