Herr Meyer, wann ersetzt die Chipkarte das Billett?

27. Januar 2013

Der SBB-Chef im Interview

Von Claudia Gnehm, Blick

BERN - Der SBB-Chef über die steigende Gewalt in den Zügen, schlechte Kinderstube – und wann die Chipkarte das Billett ersetzt.

Herr Meyer, wir sitzen im Zug Richtung Gotthard. Für die Strecke Zürich–Bellinzona braucht man ab 2020 noch 1 Stunde 35 Minuten, 40 Minuten weniger als heute. Erhöhen sich die Preise ebenso wie das Tempo?

Andreas Meyer: Die Tarife haben wir noch nicht festgelegt. Uns beschäftigt derzeit, wie wir die Transversale reibungslos in Betrieb nehmen können.

Wann öffnet die Neat für den Personenverkehr?

Geplant ist auf den Fahrplanwechsel Dezember 2016. Vorher wird es Testfahrten geben. Die Kameras der ganzen Welt werden sich auf die Schweiz richten – alles soll glänzen bis dann. Wir wollen auch sinnbildlich stehen für die Schweizer Werte Innovation und Zuverlässigkeit. Wir Schweizerinnen und Schweizer dürfen stolz sein darauf – und dies auch zeigen.

Plötzlich rennt Meyer auf die andere Zugseite. «Schauen Sie, das ist der Bergsturz von Gurtnellen. Im November war ich selber dort oben, sie wollten mich mit dem Heli hochfliegen. Aber ich bin lieber mit den Bergschuhen raufgestiegen. Es war beruhigend zu sehen, wie die Leute in der Bergsicherung arbeiten. Wir haben hierzulande einen sehr hohen Standard. Viele Auslandsdelegationen besuchen uns deswegen.

Um neue Infrastrukturprojekte politisch durchzubringen, müssen Sie die Wünsche der Regionen berücksichtigen. Auch Parteien haben Wunschzettel. Die FDP fordert etwa auf der Ost-West-Achse Züge im Viertelstundentakt. Was machen Sie mit diesem Wunschkonzert?

Ich finde das toll! Es gibt in der Schweiz keine einzige Partei, die nicht für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist. Ebenfalls positiv finde ich, dass die Finanzierungsfragen immer mehr Teil der öffentlichen Diskussion sind. Als ich vor sechs Jahren bei den SBB anfing, wurde ich für Begriffe wie Nutzerfinanzierung komisch angeguckt.

Es gibt jedes Mal Kritik, wenn die Passagiere zur Kasse gebeten werden.

Deshalb wünsche ich mir, dass die Politik fix festlegt, wie viel wir selber finanzieren müssen und was die öffentliche Hand übernimmt. Heute bezahlt der Zuggast etwa die Hälfte des Billetts. Die andere Hälfte zahlt die öffentliche Hand.

Der Wirtschaftsverband Economiesuisse findet, die Billette müssten teurer werden. Es sei

absurd, wenn 1.-Klasse-Fahrer ihr GA bereits im Februar amortisiert hätten.

Neben den Vielfahrern gibt es solche, die das GA als ein Stück Lebensqualität erachten und nicht so viel fahren. Diese Reisenden wollen wir wegen Preiserhöhungen nicht verlieren. Wir müssen einen Weg finden, um preislich zu differenzieren zwischen jenen, die viel und denjenigen, die wenig fahren.

Ist der erste Schritt dazu das Handy-Bezahlkonzept Wally oder arbeiten Sie immer noch an einer Chipkarte als Billett?

Die beiden Dinge haben nichts miteinander zu tun. Wally ist für uns ein Projekt fürs mobile Einkaufen im Bahnhof. Mit Wally könnte ein Kunde beispielsweise am Bahnhof einen Blumenstrauss kaufen oder ein Schliessfach mieten. Im Moment prüfen wir diese Idee.

Ist die Chipkarte schon konkreter?

Die Chipkarte soll ein Fahrausweis sein. Ein Entscheid fällt die Branche, also die 140 Transportunternehmen, voraussichtlich im Februar. Die Fahrkarte mit einem Chip wird für ein paar Jahre als Plattform für das GA, das Halbtax und Verbundabonnemente dienen. Auch können wir elektronische Tickets damit weiterentwickeln.

Seit Dezember sind SBB-Billette um über fünf Prozent teurer. Ihr Verwaltungsratspräsident sagte letzten Sommer, 2013 werde es keine Preiserhöhung geben. Stimmt das noch?

Der Verband öffentlicher Verkehrsunternehmen hat mit dem Preisüberwacher eine Vereinbarung unterschrieben, dass es 2013 keine Preiserhöhungen geben soll unter bestimmten Rahmenbedingungen.

Unter welchen Bedingungen?

Eine Bedingung war, dass die öffentliche Hand – Bund und Kantone – genügend Abgeltungen zahlen kann. Für die SBB sieht es gut aus, wir brauchen keine Preiserhöhung. Aber einige Unternehmen im Regionalverkehr brauchen eventuell mehr Abgeltungen.

Dann würden Sie ebenfalls die Preise erhöhen, falls andere Verkehrsunternehmen mehr Einnahmen bräuchten?

Das ist denkbar.

Sie können eine weitere Preiserhöhung 2013 also nicht ausschliessen?

Nein, das hängt von den Bedingungen ab. Darüber wollen wir nicht spekulieren.

In schaffhausischen Neuhausen sind zwei Züge zusammengestossen. Der Unfall hätte mit dem modernsten Zugsicherungssystem verhindert werden können.

Ein solcher Unfall macht uns immer sehr betroffen, vor allem wenn Kundinnen und Kunden zu Schaden kommen. Ich bin froh, dass für uns die Sicherheit im Zentrum steht ...

... aber wenn Sie beim Bahnhof Neuhausen bereits aufgerüstet hätten, wäre der Unfall nicht passiert?

Ja, deshalb haben wir Ende 2011 beschlossen, zusätzlich zu den rund 3200 Signalen weitere 1700 Stellen auf dem Schienennetz für 50 Millionen Franken mit einer Geschwindigkeitsüberwachung aufzurüsten. Zudem verfügen sämtliche 11000 Hauptsignale auf dem Netz der SBB bereits über eine reguläre Zugsicherung. In Neuhausen haben diese bestehenden Sicherheitsanlagen ihren Dienst getan. Der Zug, der dieses Signal überfahren hat, ist auf 1,7 km/h heruntergebremst worden.

Im ersten Halbjahr 2012 haben Tätlichkeiten gegenüber dem Personal um 22 Prozent zugenommen. Ist es seither noch schlimmer geworden?

Die gemessenen Tätlichkeiten gegenüber dem Personal nehmen tatsächlich zu. Es ist enorm, was sich unser Zugpersonal teilweise gefallen lassen muss. Das ist schwer daneben. Mir vergeht das Lachen.

Seit 1. Juli sind bei den SBB bewaffnete Transportpolizisten unterwegs – was hat das gebracht?

Die Polizei ist das letzte Mittel. Wir machen viel präventiv. So ist unser Personal in Doppelbegleitung unterwegs. Um Konflikte zu schlichten, haben wir Bahnhofpaten – jüngere Kolleginnen und Kollegen, die auf Gleichaltrige zugehen. Das wirkt deeskalierend. Und wir machen in Schulen Präventionsarbeit.

Die SBB bringen den Schweizern quasi die Kinderstube bei?

Ja, wir vermitteln den Schülern, dass die Freiheit des Einzelnen dort aufhört, wo sie andere tangiert. Wir klären sie aber auch über Gefahren auf, dass man nicht über die Geleise laufen oder auf Eisbahnwagen steigen soll.

Wir sind bald in Bellinzona, was steht da auf Ihrer Agenda?

Ich treffe einen Regierungsrat. Der eigentliche Grund, warum ich heute ins Tessin fahre ist aber ein Fondue für das mittlere Kader. Wir haben sehr viel an den Zielen gearbeitet, jetzt sind Werte auf der Agenda. Wie arbeiten wir zusammen, damit die Zielerreichung besser wird? Gutes Verhalten führt zu guten Ergebnissen.