



Unsere SBB: teuer und ratlos

Oder wenn die Not gebieterisch macht

Wenn sich der Städteschnellzug Zürich nähert, passiert er ein riesiges Bahngelände, leere Geleise, schon lange nicht mehr benutzt. Nähert er sich dem HB Zürich, türmen sich links und rechts neue Gebäude auf. Der Prime Tower überragt sie alle, und Baukräne kündigen davon, dass schon bald neue Gebäude in die Höhe streben werden. Es scheint, Zürich ist noch lange nicht gebaut, es wird gar erneuert, mausert sich definitiv von einem Industriestandort zum Dienstleistungszentrum der Schweiz. Und alles um den HB Zürich.

Und was machen die Schweizerischen Bundesbahnen in diesem Spiel? Sie haben zwar kein eigenes Geld, doch riesige Landreserven. Sie hängen seit Jahrzehnten am Topf des Bundes und der Kantone. Die Subventionen an die Bahnen steigen und steigen, wie die jetzt publizierten Zahlen beweisen. Im Jahre 2011 waren es 10 Mia. CHF Steuergelder, die in den Bahnverkehr flossen. Vor allem die Zinsen für die in den letzten Jahren angefallenen Defizite fallen ins Gewicht. Und allein die Sanierungsarbeiten der schweizweiten Infrastruktur beanspruchen jährlich über 2 Mia. CHF. Und nicht genug: Das Parlament will die Bahninfrastruktur bis 2030 mit weiteren 6,3 Mia. CHF ausbauen. Fazit: Die SBB werden nicht aus dem finanziellen Schlamassel herauskommen, tragen sie doch zudem auch die Last der noch nicht ganz sanierten SBB-Pensionskasse.

Da ist in der Tat guter Rat teuer - oder sehr schnell zur Hand. Tariferhöhungen sind das Zauberwort. Die Experten sind sich in dieser Frage uneingeschränkt einig: Die Bahnbillette, insbesondere das Halbtax-Abo, das GA, sind viel zu billig, die Vergünstigungen zu markant, AHV-Rentner zu bevorzugt. Ein GA der ersten Klasse müsste eigentlich satte 9 - 10'000 CHF, eines der zweiten Klasse so um die 6'000 CHF kosten, und sie wären ohne Vergünstigungen abzugeben.

Wird es so weit kommen? Wohl kaum. In Genf ist beispielsweise eine Initiative, die es den Verkehrsbetrieben verbieten wollte, Tariferhöhungen vorzunehmen, nur an einer Stimmrechtsbeschwerde gescheitert. Die SBB sind im schweizerischen Bewusstsein zu tief verankert, als dass der Staatsbetrieb einfach kostendeckende Tarife verlangen könnte. Sie haben eine gemeinwirtschaftliche Leistung zu vollbringen, sie erschliessen mit Bahnlinien Gebiete, die nie rentieren werden. Sie fahren Kurse, die nur eine ganze bescheidene Auslastung ausweisen. Übervolle S-Züge und Intercity-Verbindungen sind nur in Stosszeiten ein Stein des Anstosses. Dieser gemeinwirtschaftliche Auftrag ist gewollt.

So ist es nicht verwunderlich, dass die SBB-Verantwortlichen nach anderen Einnahmequellen fahnden. Und sie finden sie zurzeit in ihren riesigen Landreserven, sie finden sie in nicht mehr bedienten Bahnhöfen, sie finden sie in Gebieten, wo der Güterverkehr keine Rolle mehr spielt. Sie machen Landreserven zu Baugrundstücken, wie beim Zürcher Bahnhof Tiefenbrunnen, wo sie auf kantonalem Konzessionsland ein Bürogebäude erstellen wollen mit dem einen Ziel: eine hohe Rendite zu erzielen. Dass sie mit dem Bauvorhaben auf den Widerstand der Bevölkerung stösst, beeindruckt die Immobiliengesellschaft der SBB nicht besonders. Sie hat ja nur einen Auftrag: die Ertragslage der Muttergesellschaft, der SBB zu verbessern. Was sie nicht berücksichtigt ist, dass die genervten Anwohner eben auch Steuerzahler sind, Steuerzahler, die die SBB mit ihrem Steuerfranken seit Jahren schon wacker mitfinanzieren. So hätten die SBB mit ihrem „Finanzieren“ einvernehmlicher umzugehen, sie hätten verantwortlicher zu planen und zu realisieren. Vor allem dann, wenn die Erträge aus dem Bürohaus ja nur ein ganz, ganz winzig kleiner Tropfen auf den heissen Stein wären.

www.seniorweb.ch/type/magazine-column/2013-04-14-unsere-sbb-teuer-und-ratlos