

Öffentlicher Verkehr

Nulltarif konnte sich bis heute nicht durchsetzen

Kostenlos im Bus oder per Bahn unterwegs: Die Idee ist in Zug nicht neu. Aber auch nicht sonderlich beliebt.

Auf der politischen Ebene schlagen nach der Motion der SP und der Interpellation der CVP im Kantonsrat die Wogen hoch. Ein Nulltarif im öffentlichen Verkehr in Zug zieht nicht nur breite Abklärungen nach sich; es ist auch ein Feld, das viele neue Fragen

aufwirft. «Wir sind in einem Tarifsystem», gibt etwa Hugo Berchtold, Unternehmensleiter der Zugerland Verkehrsbetriebe (ZVB), zu bedenken.

Versuche abgebrochen

In den Siebzigerjahren habe man das Nulltarif-Konzept in Bologna umgesetzt, nach einem Jahr aber für gescheitert erklärt, erinnert sich Berchtold. «Weil viele Passagiere nicht von A nach B wollten, sondern lediglich Schutz vor dem Regen suchten.» Auch Liechtenstein setzte den Versuch in den Neunzigerjahren kurzum wieder ab. In Zug

selbst wurde der Nulltarif 1986 in einer Volksabstimmung deutlich abgelehnt. «Durchgesetzt hat sich dieses System nirgends», sagt auch Gregor Saladin, Sprecher des Bundesamts für Verkehr.

Berchtold: «Alleine aus diesen Erfahrungen müsste ich sagen: Nein.» Andererseits, sagt er, «erfordern schwierige Zeiten kreative Ideen». Daher sei auch der Nulltarif «eine Idee wert». Er könnte sich vorstellen, im Busbetrieb vom Tarifsystem wegzukommen und stattdessen einen Eintrittspreis von beispielsweise einem Franken einzuführen. «Das ist aber nur eine Gedanken-

spielerei», sagt er. Der ZVB-Unternehmensleiter setzt daher Fragezeichen im Bereich der Kapazitäten und bei der Organisation des Fernverkehrs und der Tarifverbände.

SBB will Konkretes prüfen

Auch bei den SBB herrscht nicht primär Ablehnung, sondern vielmehr Zurückhaltung vor. «Diese Diskussion muss erst auf der politischen Ebene geführt werden», sagt SBB-Presesprecher Roman Marti. «Wenn der Kanton einen konkreten Vorschlag einreicht, prüfen wir diesen selbstverständlich.»

Beim Bundesamt für Verkehr steht die Finanzierung im Vordergrund. «Der Bund kann und wird sich daran nicht beteiligen», steht Gregor Saladin fest. Würde in Zug der Nulltarif eingeführt, müsste der Kanton die Differenz zum heutigen Verteiler tragen. Und dafür müssten auf Umwegen wieder die Zuger Steuerzahler selbst aufkommen.

Auch im Nachbarkanton stösst der Nulltarif nicht auf Gegenliebe: Die Zuger Idee sei «kaum durchdacht», findet etwa Daniel Meier, Abteilungsleiter öffentlicher Verkehr in Luzern.

CHANTAL DESBIOLLES



Elisabeth Locatelli wird wohl auch in der nahen Zukunft noch ein Ticket benötigen.

BILD WERNER SCHELBERT

NACHGEFRAGT

«Der Preis ist nicht relevant»

Matthias Michel*, wurden Sie vom Vorschlag Gratis-ÖV überrascht?

Matthias Michel: Insofern nicht, als dass dieser Vorschlag alle paar Jahre wieder politisch diskutiert und in der Vergangenheit auch schon einmal in einer Zuger Volksabstimmung abgelehnt worden ist. Besonders ist, dass diese Idee an einer Veranstaltung der Zuger Wirtschaftskammer vorgebracht wird.

Ist denn der Tag der Wirtschaft der falsche Ort für diese Idee?

Michel: Nein. Denn ich betone immer wieder, dass es eine Vielzahl von Faktoren gibt, die fürs Leben und Wirtschaften in Zug wichtig sind. Wesentlich dazu gehören gute Steuern, gute Bildungsmöglichkeiten, gute Verkehrsinfrastrukturen und ein funktionierender öffentlicher Verkehr. Der ÖV ist als Thema salonfähig geworden. Und es wird erkannt, dass wir in Zukunft die steigende Mobilität noch viel mehr mit kollektiven Verkehrsmitteln bewältigen müssen.

Warum kommt das Thema alle paar Jahre wieder aufs Tapet?

Michel: Der ÖV wurde stark ausgebaut und hat in Zug einen hohen Stellenwert; und der Kanton verfügt über finanzielle Mittel. Trotzdem gibt es wesentlichere Faktoren und wirksamere Mittel als einen Nulltarif, um einen Standort aufzuwerten. Die politische und die ökonomische Forderung, die Steuergelder wirksam einzusetzen, erfüllen diese Faktoren besser.

Spielt der Preis fürs Billett keine Rolle?

Michel: Der Billettpreis ist ein kleiner Teil eines ganzen Verkehrskonzepts, das insgesamt attraktiv sein muss. Die Preise für Bahn und Bus sind für das Publikum zurzeit kein Thema. Aus unserer Umfrage im Herbst 2008 wissen wir, dass für lediglich 6 Personen von mehr als 900 Befragten der aktuelle Preis für die Benutzung von ÖV relevant ist.

An welche Faktoren denken Sie?

Michel: Vorerst an das, was wir in Zug seit längerem entwickeln: das Konzept «Bahn und Bus aus einem Guss», das von der Bevölkerung sehr gut bewertet wird. Wir investieren derzeit in den Ausbau der Linie Walchwil-Zug-Baar und sind in der Vorbereitung eines nächsten Ausbauschrittes im Busverkehr: zusätzliche Linien in Arbeits- und Wohngebiete, zusätzliche Haltestellen, Taktverdichtungen und höhere Kapazitäten.

Wo investieren Sie?

Michel: Der dringendste Handlungsbedarf besteht bei den täglichen Engpässen nach und von Zürich: Dieses Nadelöhr kann nur mit einem zweiten Zimmerbergunnel entschärft werden. Der Bund hat erst in einigen Jahren Geld dafür. Hier werden die Kantone gefordert sein, Vorfinanzierungen zu leisten: Das wäre die Investition mit höchstem Nutzen.

CHANTAL DESBIOLLES

HINWEIS

► * Matthias Michel ist Volkswirtschaftsdirektor des Kantons Zug. ◀