

# Die SBB lassen sich nicht in die Bü

*Das Bundesamt für Verkehr behauptet, 175 Bahnstrecken hätten einen zu tiefen Deckungsgrad und fordert die Prüfung einer Umstellung auf Busse. Doch die Zahlen zur Rentabilität sind ein Geheimnis.*

Die SBB geben die Rentabilität einzelner Streckenabschnitte auf Anfrage von *saldo* nicht bekannt. Ob Zahlen bekannt gegeben würden, müssten die Kantone entscheiden, heisst es bei den Bundesbahnen. Denn diese würden den Regionalverkehr «bestellen» und letztlich auch subventionieren.

Dass sich Transportunternehmen wie die SBB nicht in die Bücher blicken lassen, sei «logisch», sagt Roger Baumann, Sprecher des Verbandes Öffentlicher Verkehr. «Im Regionalverkehr herrscht Wettbewerb. Mögliche Konkurrenten wären sehr interessiert daran, Daten zur Er-

tragslage einzelner Strecken zu erfahren.» Zudem wisse niemand genau, wie viele Generalabos auf jeder Strecke genutzt werden.

Dass solchen Ertragsrechnungen etwas Willkürliches anhaftet, findet auch Thomas Kellenberger vom Zürcher Verkehrsverbund ZVV. «Die Erträge werden auf die Linien heruntergebrochen und sind deshalb ungenau.» Auch der ZVV gibt den Kostendeckungsgrad einzelner Strecken nicht bekannt. Aber dieser sei auch nicht das einzige Kriterium, ob eine Strecke betrieben werden soll oder nicht. Der ZVV betrachte denn auch den Kostendeckungsgrad übers gesamte Netz hinweg.

## Auf der Liste sind auch Linien mit hohem Passagieraufkommen

Eine Liste des Bundesamtes für Verkehr mit angeblich unrentablen Regionalstrecken sorgte vergangene Woche für Wirbel. Gemäss Bundesamt haben 175 von 300 regionalen Eisenbahnstrecken einen Deckungsgrad von unter 50 Prozent. Dieser Wert entspricht dem Verhältnis der Kosten zu den Erträgen auf der jeweiligen Strecke.

Strecken mit einem Kostendeckungsgrad von unter 50 Prozent seien zu «überprüfen», schrieb das Bundesamt bereits in einem Bericht im Rahmen der im Frühjahr eingeleiteten «Bahnreform 2». Dabei seien Alternativen wie Busse in Erwägung zu ziehen.

Auf der Liste des Bundesamtes finden sich unter anderem folgende Strecken:

■ Die S8 (Weinfelden–Zürich–Pfäffikon SZ) befördert täglich 30 000 Passagiere. Thomas Kellenberger findet es «seltsam», dass diese Strecke auf der Liste sei, da eine Umstellung auf Busbetrieb

angesichts dieser Fahrgastzahlen nicht machbar sei. Möglicherweise hänge es damit zusammen, dass neueres Rollmaterial im Einsatz sei, das höhere Abschreibungen zur Folge habe.

■ Eine Umstellung auf Bus kommt auch bei der S14 (Zürich–Hinwil) nicht in Frage. «In der Stosszeit befördert sie pro Stunde über 1600 Passagiere. Um diese auf der Strasse zu transportieren, müssten



Vitznau-Rigi-Bahn: Auf der roten Liste des Bundesamtes für Verkehr

## FORUM

Was halten Sie von der Einstellung von Bahnstrecken?

Schreiben Sie an: *saldo*, Postfach 723, 8024 Zürich, [redaktion@saldo.ch](mailto:redaktion@saldo.ch). Oder diskutieren Sie im Internet unter [www.saldo.ch](http://www.saldo.ch).

# cher blicken

wir hintereinander 20 Doppelgelenk-Trolleybusse fahren lassen», so Kellenberger.

■ Ebenfalls im Raum Zürich: Die neue Glattalbahn. «Diese wurde erst vor zwei Jahren eröffnet und ist Teil eines regio-

naln Entwicklungsprojekts. Ein neues Angebot braucht immer ein paar Jahre, bis die Nachfrage steigt», so Kellenberger.

■ Auf der Liste sind auch 17 Strecken der Bahn Thurbo, Nachfolgerin der Mittelthurgau-Bahn. Thurbo ist eine Erfolgsgeschichte. In den letzten sechs Jahren nahmen die Passagierzahlen um 40 Prozent zu. Nur wenige Jahre zuvor wollten die SBB die vernachlässigten Strecken in der Region aufgeben. Heute hat die Gesellschaft modernes Rollmaterial und fuhr laut Geschäftsbericht 2011 6 Millionen Franken Gewinn ein.

■ In der Region Basel sind ähnliche Beispiele zu finden, so etwa die S1 zwischen Basel und Laufenburg, die S3 (Basel-Laufen) und die S6 (Basel-Zell (D)). Zusammen stellen sie das Herzstück des bislang eher mageren S-Bahn-Angebots der Nordwestschweiz dar. Die Umstellung auf Bus würde faktisch das Aus für den S-Bahn-Verkehr bedeuten.

■ Der Kanton Aargau investierte vor drei Jahren rund 100 Millionen Franken in die Eigentrossierung der Verbindung Aarau-Menziken. Auch diese Strecke hat gemäss Bundesamt für Verkehr einen Kostendeckungsgrad von unter 50 Prozent.

■ Unter den Bahnen, bei denen die Umstellung auf Bus geprüft werden müsste, ist auch die Vitznau-Rigi-Bahn. Das Problem: Es gibt wohl weder heute noch in Zukunft eine mit Bussen befahrbare Strasse auf die Rigi.

Stefan Schuppli



KEYSTONE



**Pöster:**  
Gerichtsurkunden nicht richtig zugestellt

## Gerichte beklagen sich über Post

*Die Post hat für das Versenden von Gerichtsurkunden auf weisse Couverts umgestellt. Jetzt kommt es vermehrt zu Verwechslungen.*

Die Gerichte leiden unter der unzuverlässigen Zustellung von Postsendungen. Das kann zur Verzögerung von Prozessen führen. Vorladungen und Entscheide werden mit Gerichtsurkunden versendet. Die Post verschickte diese bisher in speziellen gelben Couverts. Vor kurzem hat sie auf weisse Couverts umgestellt. Dadurch kommt es bei der Zustellung vermehrt zu Verwechslungen mit Normalbriefen. Thomas Müller, Abteilungspräsident des Verwaltungsgerichts Bern, kritisiert die Probleme mit der Post: «Bei Gerichtsurkunden darf nichts passieren.»

Karin Brunold, leitende Gerichtsschreiberin des Be-

zirksgerichts Bülach ZH, hält die Situation für gravierend. Von Mai bis September dieses Jahres musste das Gericht bei der Post 83 Nachforschungen in Auftrag geben. In diesen Fällen hatte es die Post versäumt, bei den Adressaten von Gerichtsurkunden eine Empfangsbestätigung einzuholen. «Früher mussten wir pro Jahr höchstens 12 Nachforschungen anstellen», sagt Karin Brunold.

Post-Sprecher Bernhard Bürki räumt Schwierigkeiten ein. Es könne passieren, dass eine Gerichtsurkunde im Vorsortierprozess nicht erkannt und anschliessend mit der A-Post ohne Empfangsbestätigung zugestellt werde. Im November wolle die Post neue Computerprogramme installieren, mit denen sich die Gerichtsurkunden besser verfolgen lassen.

Harald Tappeiner

### INITIATIVE «PRO SERVICE PUBLIC»

#### Unterschreiben Sie!

Mit der Volksinitiative «Pro Service public» wollen *saldo* und der «K-Tipp» dafür sorgen, dass Bundesbetriebe wie SBB, Post und Swisscom den Bürgern in erster Linie einen guten und bezahlbaren Service bieten.

Den Unterschriftenbogen finden Sie auf Seite 18. Weitere Bogen können Sie bestellen: «K-Tipp», «Pro Service public», Postfach 431, 8024 Zürich,

oder Tel. 044 266 17 17.

Die Bogen lassen sich auch unter [www.proservicepublic.ch](http://www.proservicepublic.ch) herunterladen («Unterschriftenbogen» anklicken) und ausdrucken.

Wichtig: Auf einem Bogen dürfen sich nur Stimmberechtigte eintragen, die in derselben politischen Gemeinde stimmberechtigt sind. Senden Sie auch nicht voll ausgefüllte Listen ein!