

Wirtschaft

Swisscom-Chef kündigt Treffen mit Notdiensten an

Pannenserie Nach den massiven Störungen im Swisscom-Netz weist Konzernchef Urs Schaeppi darauf hin, dass es eine Ausfallabsicherung bei den Notfallnummern gebe. Zusätzlich existiere eine zweite Rückfallebene, die in einigen Kantonen den Ausfall verhindert habe. Es brauche aber noch mehr Sicherheit. «Wir werden uns deshalb mit den Notdiensten zusammensetzen und prüfen, wie wir gemeinsam weitere Rettungsschirme einbauen können», sagte Schaeppi der «SonntagsZeitung».

Die genaue Ursache für die Panne von vergangener Woche sei inzwischen bekannt: «Wir wissen nun, dass die Risikostufe bei einer Änderung am Netz von mehreren Spezialisten falsch eingeschätzt wurde.» (met)

Nachrichten

Nestlé will Cheflöhne an Ökoziele koppeln

Nachhaltigkeit Beim weltgrößten Nahrungsmittelkonzern Nestlé sollen Umweltthemen schon bald den Lohn des Topmanagements beeinflussen. David Frick, Leiter Governance und Compliance, bestätigt gegenüber der «SonntagsZeitung»: «Wir arbeiten für den Verwaltungsrat einen Vorschlag aus, um in absehbarer Zeit messbare ökologische Ziele als Kriterium für die Entschädigung der Geschäftsleitung einzuführen.» Noch ist nicht klar, an welchen harten Umweltkennzahlen die Konzernleitung gemessen werden soll. Konzernchef Mark Schneider hat versprochen, klare Ziele auf dem Weg zu der fürs Jahr 2050 angestrebten CO₂-Neutralität bekannt zu geben. (met)

Kuriose Kooperation von Schweiz Tourismus

Fernsehen Der Schweizer Nischensender QS24 hat sich ganz der Naturheilkunde und der Komplementärmedizin verschrieben. In fast jedem Werbeblock ist auch ein Spot von Schweiz Tourismus zu sehen. Der Fernsehsender führt auf seiner Website die nationale Tourismusorganisation sogar als «Partner» auf. Ein Vertreter von Schweiz Tourismus bestätigt gegenüber der «SonntagsZeitung»: «Die Aufnahmen von der Schweiz als einem Naturparadies passen sehr gut in dieses Umfeld.» (met)

Schweizer gönnen sich teureres Fleisch

Ernährung Der Fleischkonsum in der Schweiz wandelt sich. Dies zeigen neue Zahlen des Marktforschungsunternehmens Nielsen, die der «NZZ am Sonntag» vorliegen. 2019 gingen 217287 Tonnen Fleisch für den Heimkonsum über den Ladentisch. Seit 2017 ist die für den Heimgebrauch verkaufte Menge um rund 2,5 Prozent gesunken. Obwohl sie weniger kaufen, bleibt der Beitrag, den die Konsumenten für Fleisch ausgeben, nahezu unverändert. Rund 4,9 Milliarden Franken war es ihnen letztes Jahr wert. So viel wie bereits 2017. Daraus lässt sich schliessen: Schweizer Konsumenten gönnen sich etwas seltener Fleisch, dafür investieren sie ihr Geld in bessere Qualität. (met)

33 Nahverkehrslinien sind gefährdet

Öffentlicher Verkehr Erstmals zeigen Zahlen, wie rentabel die einzelnen Strecken des öffentlichen Regionalverkehrs sind. Nur gerade 18 Verbindungen müssen finanziell nicht unterstützt werden.

Philipp Felber-Eisele

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist eine heilige Kuh: Milliarden an Bundesgeldern werden in den Ausbau gesteckt, Hunderte Millionen fließen jedes Jahr ins System, um den so genannten regionalen Personenverkehr zu stützen. Dort übersteigen die Kosten die Einnahmen bei weitem. Bekannt war bisher, wie viel Geld der Bund jährlich in den regionalen Personenverkehr steckt: rund eine Milliarde Franken. Doch viele Transportbetriebe machen ein Geheimnis daraus, wie gut oder schlecht einzelne Strecken laufen.

Erst nach einem Gesuch dieser Zeitung über das Öffentlichkeitsgesetz hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Daten offenlegen. Sie zeigen, von welchen Zahlen die Transportbetriebe für ihre Strecken im Jahr 2019 ausgehen. Die tatsächlich erzielten Werte liegen Mitte Jahr vor. Doch die Sollwerte unterscheiden sich in der Regel sehr wenig von den abgerechneten Werten, heißt es beim Bundesamt.

Busse kosten weniger

Die Daten zeigen: Von 1422 Verbindungen des regionalen Personenverkehrs – ohne Orts- und Fernverkehr – sind gerade einmal 18 Strecken rentabel, erreichen also einen Kostendeckungsgrad von über 100 Prozent. Der Rest muss finanziell unterstützt werden. Und dies zum Teil sehr stark. Bei fast 500 Linien liegt der Kostendeckungsgrad unter 30 Prozent. Dort decken die Einnahmen – mehrheitlich aus Billettverkäufen – kein Drittel der Kosten des Angebots.

Die am wenigsten rentable Strecke ist ein Rufbusangebot von Postauto. Die Linie erreicht einen Kostendeckungsgrad von 0,6 Prozent. Mittlerweile hat man das Angebot aber aufgegeben.

Auch wenn viel Geld in den ÖV fließt: Nicht alle Linien werden bei miesen Zahlen aufrechterhalten. Strecken, die unter einem Kostendeckungsgrad von 10 Prozent liegen, überprüft das Bundesamt nun. Zudem alle, welche zwischen 10 und 20 Prozent und nicht im ländlichen Gebiet liegen. Insgesamt stehen 33 Linien zur Disposition, viele davon befinden sich in der Westschweiz.

Dabei geht es um viel: Der Bund könnte sich nach der Überprüfung ab 2022 komplett aus der Finanzierung dieser Linien verabschieden. Dann müssten Kantone oder Gemeinden einspringen – oder das Angebot



Der Service-public-Gedanke will es, dass Verluste im Regionalverkehr gedeckt werden. Foto: Reto Oeschger

streichen. «Bei der Mitfinanzierung der Linien wird langfristig gedacht und nach Absprache mit den Kantonen, den Regionen und den Transportunternehmen gehandelt», sagt ein BAV-Sprecher. Dabei gebe es einen gewissen Spielraum, der im Interesse der lokalen Bevölkerung ausgenutzt werden könne. «Ein Ausstieg des

Bundes ist Ultima Ratio.» Eine gern angewandte Lösung des Finanzierungsproblems ist das Ausdünnen des Angebots auf schlecht laufenden Linien. Oder der Einsatz von Bussen statt Zügen, weil diese weniger Kosten verursachen.

Natürgemäss sind Angebote in ländlichen Regionen oder

Top 5 der Strecken

Kanton	Linie	Strecke	Kostendeckungsgrad in %
VS	391	Riddes–Leytron	191,2
ZH	531	Zürich Flughafen–Bülach	164,7
AG	N70*	Baden–Berikon–Widen (Rohrdorf-Liner)	159,2
AG	N73*	Baden–Bad Zurzach (Surbtal-Liner)	148,7
AG	SN1*	(Aarau–) Zürich HB–Winterthur	135,8

Flop 5 der Strecken

Kanton	Linie	Strecke	Kostendeckungsgrad in %
BE	141	Publicar La Courtine de Bellelay	0,6
VD	172	Le Sépey–La Forclaz	5,5
SG	454	Pfäfers–St. Margrethenberg	7,3
VD	145	Ollon–Panex–Plambuit	7,3
JU	13	Delémont–Soyhières–Pleine	7,5

* Nachtlinien

Grafik: mre/Quelle: Bundesamt für Verkehr

Berggebieten unrentabler als im Agglomerationsverkehr, weil sie von weniger Personen genutzt werden. Bei Bussen, S-Bahnen oder Schmalspurbahnen in den städtischen Regionen liegt der Kostendeckungsgrad bei 60 Prozent oder höher. Auch regionale Schnellzüge wie zum Beispiel die Verbindung Olten–Luzern kommen im Mittel besser weg als Verbindungen im ländlichen Gebiet.

Geld vom Steuerzahler

Es ist politisch gewollt, dass Verluste im Regionalverkehr gedeckt werden. Dahinter steckt der Service-public-Gedanke: Selbst abgelegene Gemeinden sollen von einem öffentlichen Verkehr profitieren können. Der regionale öffentliche Verkehr wird jedes Jahr mit 50 Prozent von der öffentlichen Hand alimentiert. Davon übernimmt der Bund schweizweit 50 Prozent, der Rest läuft über die Kantone. Im Jahr 2018 bezahlte der Bund rund 1 Milliarde Franken an die Transportunternehmen, um deren Kosten zu decken. Nicht vom Bund unterstützt wird der Fernverkehr und der Ortsverkehr.

Unter den rentabelsten Strecken tauchen etliche Nachtange-

bote auf. Dort verlangen die Transportfirmen mehr Geld von den Reisenden. Die rentabelste Strecke im vergangenen Jahr war allerdings weder ein Nachtangebot noch Agglomerationsverkehr. Sondern die Strecke von Riddes nach Leytron im Kanton Wallis. Diese ist ein Sonderfall.

«Auf der Linie waren vor allem Schüler unterwegs, die in Leytron die Schule besuchen, und sie wurde nur an Werktagen zu den Spitzenzeiten betrieben», sagt ein Postsprecher. Mittlerweile sei die Linie in eine andere integriert. Allgemein zeigt sich, dass die Kostendeckung in den vergangenen Jahren nach oben ging. Bei den SBB etwa stieg sie stets an und lag zuletzt bei fast 62 Prozent.

Transportunternehmen haben die Offenlegung der detaillierten Zahlen in der Vergangenheit aus verschiedenen Gründen abgelehnt: So könnten durch den Kostendeckungsgrad Geschäftsgesimme offengelegt werden.

Ebenso gibt es politische Gründe. Es soll verhindert werden, dass der Druck auf die Angebote wächst, die am wenigsten rentabel sind.

Mitarbeit: Mathias Born

Zürcher Rushhour rechnet sich – am Tag und in der Nacht

Wie idyllisch könnte der öffentliche Verkehr sein, wenn er überall so aussähe wie in Maschwanden. Dort, im kleinen Dorf an der Grenze zum Kanton Zug, startet die Buslinie 230. Sie fährt 11-mal am Tag zum Bahnhof Mettmenstetten. Fahrzeit: sechs Minuten.

Wer hier den Anschluss verpasst, kann gleich eine einstündige Wanderung starten. Von der Haltestelle am Haselbach aus führt ein Feldweg ins Grüne. Entschleunigung pur.

Dass sich der ZVV als Betreiberin mit dieser wenig befahrenen Linie keine goldene Nase verdient, ist klar. Von allen Linien hat die 230 den niedrigsten Kostendeckungsgrad. 11,1 ist der hochgerechnete Wert. «Unser Netz braucht alle Teile, auch die schwächeren und kleinen», hält ZVV-Sprecher Stefan Kaufmann dagegen. Es gäbe einen Dominoeffekt: Fehlte die Linie 230, würden weniger Menschen den Bahnhof Mettmenstetten nutzen.

Und am Ende habe der ZVV in erster Linie den politischen Auftrag, ein einigermaßen dichtes ÖV-Netz zu schaffen. Wirtschaftliche Rentabilität spielt da eine Nebenrolle. Der Rahmenkredit, der das jährliche ZVV-Defizit festlegt, beläuft sich für die Jahre 2020 und 2021 auf 684 Millionen Franken. Wollte man nur Gewinn machen, müsste man sich auf die Hotspots beschränken und den Rest des Kantons auf der Strecke liegen lassen.

Hotspots wie die Buslinie 531 oder der Nachtzug von Aarau über Zürich nach Winterthur, die SNI. Der Bus 531 verbindet den Flughafen mit dem Bahnhof Büllach. Hier sind die grünen Hügel Maschwanden weit weg. Und die nächtliche S-Bahn bringt die Menschen nach dem Ausgang von Zürich nach Hause.

Vormittags fährt die Linie 531 teilweise alle 10 Minuten, auch am Wochenende ist sie in Betrieb. Hier ist man unter Hunder-

ten im täglichen Agglomerationsverkehr. Beim Kostendeckungsgrad ist 531 Spitzenreiter, mit einem Wert von 164,7. Wie die anderen Einzelwerte ist dies zwar ein Planungswert, keine reale Zahl. Doch durchschnittlich decken sich diese Einzeldaten mit dem, was der ZVV tatsächlich errechnet. 2018 lag der Kostendeckungsgrad für das Kantonsgebiet bei 68 Prozent.

Daniel Pfeifer