

Arbeitswelt Schweizer Nahverkehr nicht vergleichbar mit ausländischen Modellen

Kein Schema für Schwarzfahrer

Tag für Tag gratis zur Arbeit fahren und nichts für den öffentlichen Nahverkehr bezahlen – wer möchte da Nein sagen? Diese verlockende Offerte geistert herum, seit die Medien von einem angeblichen Boom von Versicherungen für Schwarzfahrer berichten. Schwarzfahrer in Stockholm beispielsweise, so die frohe Botschaft, müssten sich nämlich nicht mehr um saftige Bussen beim Erwischtwerden im öffentlichen Nahverkehr kümmern, denn das erledige eine eigens dafür kreierte Versicherung. Die Bussen würden aus deren Gemeinschaftskasse berappt. Und da die Prämien attraktiv angesetzt sind, werden immer mehr Kunden generiert, was laut Angaben der Versicherung dazu führte, dass sie letztes Jahr doppelt so viel eingenommen hat, wie sie für die Bezahlung der Bussen ausgeben musste. Das Geschäftsmodell scheint zu funktionieren, denn vor zehn Jahren lag der Busenanteil, verglichen mit den Versicherungsprämien, bei erklecklichen 80 Prozent.

Göteborg und Oslo

Schwarzfahren ohne finanzielle Konsequenzen – dieses Credo macht auch in andern Städten und Ländern Schule. Göteborg und Oslo haben nachgezogen; Frankreich kennt ebenfalls ähnliche Zusammenschlüsse. In der Grande Nation wird das mit einer politischen Note verknüpft und zu einem Protest gegen zu hohe ÖV-Preise emporstilisiert. Als Folge davon kann in verschiedenen französischen Städten der öffentliche Nahverkehr gratis benutzt werden. Die staatliche Eisenbahngesellschaft SNCF verliert so jährlich 300 Millionen Euro; Paris entgehen im gleichen Zeitraum immerhin rund 100 Millionen Euro.

Die Idee, sich zu Solidargemeinschaften zu formen und Bussen via Gemeinschaftskasse zu bezahlen, mag aus rein kommerzieller Sicht – und unter Ausblendung moralischer Bedenken – etwas für sich haben. Doch die Schweiz verkörpert auch hier einen Sonderfall, ausländische Modelle bilden also kein Schema für hiesige Schwarzfahrer. Folgerichtig bestünden hierzulande keine Schwarzfahrer-Angebote, sagt Sabine Alder vom Schweizerischen Versicherungsverband (SVV).

Hans-Peter Nehmer, Allianz-Suisse-Versicherungs-Gesellschaft, räumt ein, dass zwar die Idee einer solchen «Versicherung» mehreren Grundprinzipien der Assekuranz durchaus entspreche, unter anderem «Einer für alle, alle für einen» sowie der Wahrscheinlichkeitsrechnung. Die Idee sei jedoch nur bei oberflächlicher Betrachtung positiv. Denn gerade der Wirtschaftlichkeit als

Grundprinzip jeder Versicherung würde sie nicht gerecht. Durch die in der Schweiz im Wiederholungsfall ansteigenden Bussen, so der Allianz-Suisse-Unternehmenssprecher, wäre mit einer solchen Versicherung wohl kein langfristiges Gedeihen möglich. «Die betrogenen Beförderungsunternehmen haben das Überleben eines solchen Solidaritätskreises selbst in der Hand, denn sie können die Kadenz der Kontrollen und damit die Schadenleistungen der Versicherungsgesellschaft direkt erhöhen.» Aufgrund dieses naheliegenden Hebels ging beispielsweise die Solidaritätsgemeinschaft des Allgemeinen Studierenden-Ausschusses in Hannover bankrott.

Den SBB sind ebenfalls keine schweizerischen Versicherungen dieses Zuschnitts bekannt. Dementsprechend wurden auch nie Bussen durch entsprechende Assekuranzangebote bezahlt. Aus Sicht der SBB sei ein solches Modell, das notorisches Schwarzfahren fördert, als unsolidarisch abzulehnen, denn notorische Schwarzfahrer seien auf Kosten aller anderen Fahrgäste unterwegs, betont Mediensprecher Reto Schärli. Wie gross der auf das Konto der Schwarzfahrer gehende Schaden tatsächlich ist, kann nicht genau beziffert werden. Zwar wurden 2013 rund 580 000 Formulare «Reisen ohne gültigen Fahrausweis» ausgestellt, doch diese werden vom Zugpersonal ausgestellt, wenn ein Kunde ohne gültiges Billett unterwegs ist – also auch dann, wenn er lediglich sein Strecken- oder Generalabonnement vergessen hat und sich nicht ausweisen kann oder nicht im Besitz eines korrekten Fahrausweises ist. 2012 waren es 635 000 Fälle, was auf die Einführung der Billettpflicht im Fernverkehr zurückgeführt wird, ein Jahr zuvor 505 000 Fälle. Immerhin: «Wir sprechen von Einnahmen im zweistelligen Millionenbereich, die den SBB entgehen.» Zudem deckten die durch die Zuschläge generierten Einnahmen den Aufwand der Billettkontrollen nicht. Wer in Eile sei, so Schärli, könne sich bei Fernzügen auf dem Perron an das Zugpersonal wenden. Zudem lasse sich mit der SBB-Mobile-App jederzeit ein Fahrschein erstehen.

Auch ans freundeidgenössische Verantwortungsbewusstsein appellieren die SBB, denn das ÖV-System sei auf die Einnahmen aus dem Billettverkauf angewiesen. Schärli: «Nur so kann das gut ausgebaute System auch in Zukunft garantiert werden.» Das staatspolitische Sensorium der Bahnbenutzer wird wohl entscheidend geschärft durch den Umstand, dass man Reisende ohne gültigen Fahrausweis registriert und sie im Wiederholungsfall

oder bei nicht rechtzeitiger Bezahlung mit einer Anzeige rechnen müssen.

Steuerzahler berappt Defizit

Die insbesondere im Ausland zu beobachtenden Phänomene bezüglich Schwarzfahren können durchaus auch positive Auswirkungen zeitigen, wie man beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) weiss. Dies gilt insbesondere für das Warnen vor Ticket-Kontrollen via Social Web. Diese Meldungen sind in mehreren Ländern gang und gäbe; beispielsweise gibt es über die aktuellen Einsätze der Wiener Billettkontrolleure eine eigene App. Auch in Zürich werden regelmässig Hinweise auf laufende Kontrollen getwittert. «Wenn dadurch Schwarzfahrer zur Einsicht gelangen, dass sie mit einem Billett besser fahren, soll es uns recht sein», so umschreibt ZVV-Mediensprecher Thomas Kellenberger den erzieherischen Effekt des Twitter-Alerts. So oder so bleiben die Schwarzfahrer ein Problem. Die von ihnen verursachten Einnahmehausfälle allein beim ZVV betragen Jahr für Jahr mehrere Millionen Franken – und erhöhen im gleichen Umfang das Defizit, das durch die Steuerzahler getragen wird.

Werner Knecht