

Zeitschrift: Nebelspalter : das Humor- und Satire-Magazin
Band: 113 (1987)
Heft: 30

Artikel: Die Bahn ist viel schlauer als Rekruten, denn die verstehen nur Bahnhof
Autor: Hofer, Bruno
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-617290>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 21.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Bahn ist viel schlauer als Rekruten, denn die verste

Mit strahlendem Gesicht verkündet Benedikt Weibel, Chef Marketing Personenverkehr der SBB, mit grossem Stolz: «Wir erleben eine Renaissance im Personenverkehr!» Mag sein. Aber das verwirrliche Geflecht der Tarife, Vergünstigungen, Zusatzverbilligungen, Sonderaktionen für gelegentliche oder Stammkunden, Urlauber, Ferien- und Gruppenreisende und so weiter wirft die Frage auf: Wer hilft dem Bahnkonsumenten?

Eine pädagogische Rekruteneprüfung musste her, um zu zeigen, was viele bereits heute wissen: Bei Bahn verstehen die Leute oft nur Bahnhof.

Es beginnt Anfang des Jahres mit der Frage: Welches Abonne-

Von Bruno Hofer

ment soll ich lösen? Die Bahn lockt mit General-, Familien- und Pendlerabonnementen und natürlich mit dem neuen 100-Franken-Halbtaxabo. Guter Rat ist unterschiedlich teuer und vor allem: recht kompliziert.

Früher viel einfacher

Früher, da war alles viel einfacher. Die Bahn war zu teuer, und man fuhr Auto. Basta. Heute aber heisst es scharf rechnen. Nach einigen Fingerübungen auf dem Tastenrechner komme ich nicht weiter. Es folgt der Griff zum Telefonhörer. «Ja, hier ist der Reisedienst», werde ich freundlich begrüßt.

Doch das Fräulein am Bahnhof kann nicht helfen, hat keine Angaben, unter welchen Fahr-Umständen welche Billettkonfiguration die günstigste ist. Sie entlässt Frager mit dem Rat: «Wenn Sie viel fahren und die Familienmitglieder auch häufig mit dem Zug reisen, dann lohnt sich ein Generalabonnement.» Das weiss man/frau längst. Alles deutet nach diesem eher enttäuschenden Telefongespräch darauf hin: Der Reisedienst hat nicht Beratungsaufgaben, er soll möglichst viele Bahnkilometer verkaufen.

So löse ich denn halt ein Generalabonnement. Und erst noch eine Zusatzmarke, die mir erlaubt, in allen Schweizer Städten gratis Tram und Bus zu fahren. In allen? Doch schon hier heisst es vorsichtig sein. Ein 21seitiges Büchlein zeigt, in welchen Städten und auf welchen Linien mein Abonnement gültig ist. Das führe ich stets mit, wenn ich unterwegs bin, damit ich vor dem Einsteigen genau sehe kann, ob ich zahlen muss oder nicht. Hilfreich ist das

Büchlein insbesondere als Beweismittel gegenüber dem zweifelnden Bus-Chauffeur, der nicht so recht glauben will, dass er mir kein Fahrgeld abnötigen darf.

Sechs auf einmal

Nach drei Monaten spüre ich aber, dass die Investition verkehrt war. Sie rentiert nicht. Ich gebe das Abonnement zurück, löse an dessen Stelle ein Abonnement der Serie 12 für die Strecke Bern-Thun, und Fräulein Marlen Ryf vom Thuner Billetschalter ist sehr freundlich und völlig unbürokratisch, fragt nur zweimal kurz ihren Vorgesetzten, doch dann stehe ich mit über tausend Franken Herausgeld und einem Halbtax-Abonnement für 100 Franken flott bedient wieder da.

«Tageskarten hätten Sie noch gern? Wie viele denn?» fragt Fräulein Ryf, und weil ich unschlüssig bin, weist sie darauf hin, dass diese jetzt günstiger seien. Nur 25 Franken das Stück, aber man müsse dafür sechs auf einmal kaufen. Zuvor seien vier Stück für 124 Franken zu haben gewesen, das sei natürlich schon weniger als sechs, dafür betrage der Durchschnittspreis dort 31 Franken pro Einzelkarte, und dafür hätte ich ja doch schon eine rechte Strecke fahren müssen, nicht wahr? Ich weiss nicht.

Soll ich nun warten, bis wieder eine Änderung kommt und ich vier Karten kaufen kann, oder gleich sechs kaufen mit günstigem Durchschnittspreis? Irgendwie habe ich das Gefühl, die Bahn betreibe mit günstigen Preisen Verkehrsanimation, wecke schlummernde zusätzliche Reisebedürfnisse. Diese Kombination zwischen Bahnvergünstigung und sanftem Druck zum zusätzlichen Fahrkonsum verursacht Kopfzerbrechen.

Schon wieder falsch

Ich entwinde mich dem Kaufentscheid mit dem Hinweis, mir alles in Ruhe überlegen zu wollen.

Kaum habe ich das Generalabonnement abgegeben, schwant mir, dass dies wohl erneut ein Fehler war. Im August ist die Fahrt übers Wochenende zur Schwiegermutter geplant, die rund 70 Kilometer entfernt wohnt. Doch ab Juni gelten – habe ich irgendwo gelesen – Billette für Strecken zwischen 36 und 80 Bahnkilometer nur noch zwei Tage. Bisher behielten 36 Kilometer übersteigende und nicht mehr als 80 Kilometer betreffende Fahrscheine einen ganzen Monat ihre volle Gültigkeit. Das heisst für meinen Schwiegermutter-Besuch: Bleibe ich mehrere Tage, verliere ich den Rückfahrbonus und muss zwei Einweg-Fahrscheine lösen. Der Vorteil des Halbtaxabos wird damit natürlich teilweise wieder hinfällig. Schlaue Bahn! Bravo!

Doch ich tröste mich: Die Bahn bietet ja noch so viele andre Vergünstigungen. Dem Prospekt «Spar Bahn» von 1986 entnehme ich beispielsweise, dass bei gewöhnlichen Billets der Entfernungsrabatt bereits ab 11 Kilometer einsetzt, dagegen bei Rundfahrten erst ab 22 Kilometer gilt, ab 74 Kilometer Fahrt dafür «bis zu 20 Prozent» beträgt, «auch in Verbindung mit Wanderungen». Wunderbar.

Auch der Retourrabatt ab 37 Kilometer kann bis zu erfreulichen 20 Prozent hochgehen, Halbpriesabonnemente sind ferner kombinierbar auch mit Familienkarten, welche zwei Jahre gelten, Kinder bis 16 reisen gratis mit, «die von 16 bis 25 Jahren zum halben Preis». Woraus geschlossen werden muss, dass «Kinder über 25» den vollen Preis bezahlen müssen. Tageskarten sind zudem im Unterschied zum Halbtaxabo (Passphoto bei Erstbestellung nötig) unpersonal, und: «Auch Kinder und Hunde können mit Tageskarten reisen.» Sie erhalten überdies den Ausweis gratis und Hunde müssen kein Passphoto vorlegen. Da soll mir einer sagen, die Bahn sei nicht hundefreundlich! Um so mehr, als seit 1. Januar dieses Jahres der Hund beim Familiengeneralabonnement ebenfalls gratis mitfährt, zuvor musste er ein halbes Billett lösen, was seinen Hundeguezlikredit schmelzen liess.

73 Seiten Schnellkurs

Auch bei den Streckenabonnementen ist eigentlich alles ganz einfach: Sie können für 10 Hin- und Rückfahrten persönlich oder auch unpersonal gelöst werden

(der Spar-Bahn-Prospekt sagt allerdings nicht, worin der preisliche Unterschied besteht), bei persönlicher Gültigkeit sind aber auch lediglich fünf Fahrten lösbar.

Weil ich aber auch nach Lektüre dieses Prospektes meine Grundsatzfrage unbeantwortet sehe, welche Billettkombination für mich die richtige ist, geht die Frage an SBB-Marketing-Chef Benedikt Weibel.

Und Weibel hat die Lösung: Er deckt mich ein mit dem Manuskript eines 73seitigen regelrechten Handbuchs für Bahnbenutzer, das publiziert wurde und allen Möchtegern-Bahnfahrern als Schnellkursus empfohlen wird. Es besteht aus zwei Teilen: In «Ischtige bitte! Top-Tips für Bahnbenutzer», wird mir schon auf Seite vier verkündet: «Noch nie war Bahnfahren so günstig wie heute!» Und dann folgt die geballte Ladung von neuen Angeboten: Neue, leichter lesbare Fahrpläne, Platzreservierungen auch im Inlandverkehr, Spätzüge nach Mitternacht zwischen grossen Städten, ein neues Konzept für Velomiete am Bahnhof, Hinweise auf Fitness-Bahn, Familienbahn, Gruppenreisen und Auto-Bahn bis hin zur Appetithahn.

«Reisen mit Gepäck? Kein Problem», verspricht das neue Handbuch weiter und gibt bekannt, dass in 20 Agglomerationen sogar («Anruf genügt») ein Gepäckabhol-Service besteht. Dumm nur, dass der des Lesenkundigen Kunde nicht erfährt, ob auch er in einer Agglomeration wohnt, für die das Angebot gilt.

Noch immer weiss ich nicht, was zu lösen wäre. Doch im zweiten Teil des SBB-Handbuchs unter dem Titel «Alle Billette, bitte!» hoffe ich auf Klärung des Problems.

Nur vier Arten

«Erstaunlich: Bei der Bahn gibt es nur vier Hauptarten von Fahrtausweisen.» Behauptet das Handbuch und versucht Vertrauen einzuflössen. «Die scheinbar grosse Vielfalt» täusche über die simple Tatsache hinweg, dass nur

a) die gewöhnlichen Billette und die gewöhnliche Mehrfahrtenkarte,

b) das ½-Preis-Abonnement und dessen Zusatzleistungen,

c) die Generalabonnemente und deren Zusatzleistungen sowie

d) die Streckenabonnemente in der Angebotspalette figurieren.

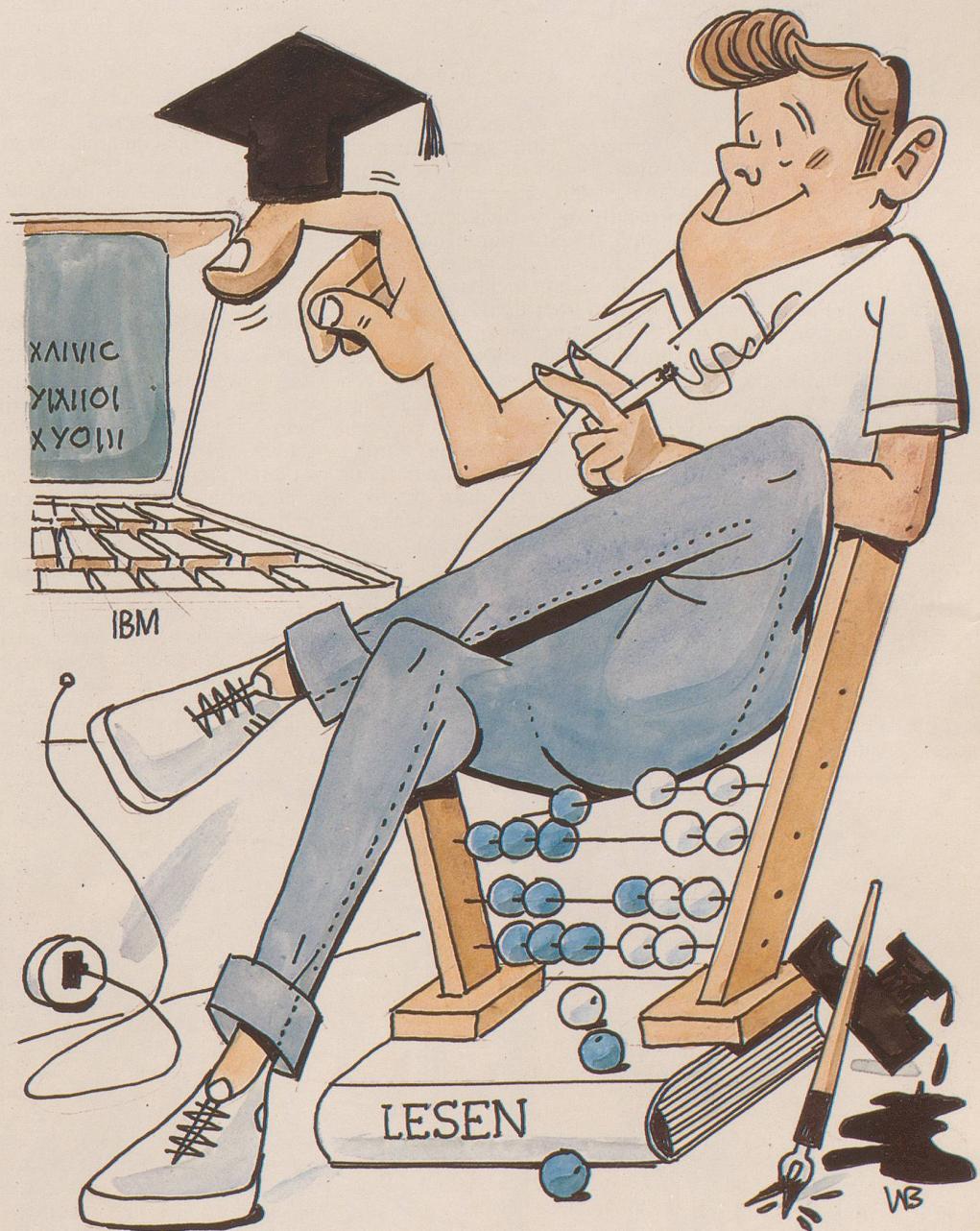
en nur Bahnhof

Zum Beispiel die neu konzipierte Mehrfahrtenkarte: Es gibt nun solche für 12 einfache Fahrten für den Preis von 5 gewöhnlichen Billetten. Kinder von 6 bis 16 zahlen die Hälfte, Jugendliche von 16 bis 25 exakt $\frac{1}{3}$ des normalen Preises, erklärt das Handbuch. Hinzu kommen neu jetzt aber auch noch Mehrfahrtenkarten für 12 Fahrten zum Preis von 10, die an Automaten zu entwerfen sind.

Auch für Generalabonnement-Inhaber gibt es bald Zusatzvergünstigungen, sie können nämlich in PTT-Reisebussen auch gratis fahren. Doch Vorsicht ist erneut geboten: Nur auf den so genannten A-Linien! B- und C-Linien des PTT-Verkehrs sind ausgeschlossen.

So bin ich bis zum Schluss allein gelassen mit der Frage, was denn nun zu lösen sei. Denn auch die Konsumentenorganisationen führen Bahnhfahren nicht zuerst auf ihrer Prioritätenliste, und die Interessengemeinschaft für den Öffentlichen Verkehr (IGÖV) unter dem Präsidium des Berner Gemeinderates und SP-Nationalrates Alfred Neukomm hat auch noch nie der Öffentlichkeit Einstieghilfen präsentiert. Ein letzter Tip könnte vielleicht weiterhelfen. 1985 wurde eine Interessenvereinigung der SBB-Kunden (IBK) gegründet, welche zum Ziel hatte, die Interessen der Bahnkunden wahrzunehmen. Doch auch hier nichts als Enttäuschung: Die IBK ist seit Anfang 1986 wieder aufgelöst.

Tröstlich jetzt für mich, dass auch die Rekruten nicht drauskommen bei der Bahn und deren Vorteilen.



Die jüngsten pädagogischen Rekrutenprüfungen ergaben, dass die Kenntnisse der jungen Schweizer in Sachen Lesen, Rechnen und Schreiben stark nachgelassen haben.

«... aber sin rächte Zeigfinger isch Profässer im Computer-Taschte-Trucke!»