

Ein Heftchen für alle

Zu Beginn war das GA ein kostspieliges Abo für Geschäftsreisende. Erst in den 1980er-Jahren entdeckte die Masse dessen Vorzüge.

Pascal Michel

Für den Zürcher Schriftsteller und Journalisten Paul Altheer war das Generalabonnement (GA) schlicht das «grüne Heftchen mit Wunderwirkung». Ein Wunderheftchen, so schrieb Altheer 1938 in der Reisezeitschrift «Revue Schweiz», mit dem er spontan und ohne mühsamen Gang an den Bahnschalter ins «schöne Tessin», in die «grauen Bünde» oder nach «Genf mit seinen lockenden Ufern» reisen konnte. «Man kam auf den Bahnhof. Ein Dutzend Züge steht bereit. In welchen wünschen Sie einzusteigen? Welcher gefällt Ihnen am besten? Wohin? Wie weit?» schien das grüne Wunderheft zu fragen.»

Umso mehr schmerzte es Altheer, wenn er jeweils sein abgelaufenes Abo an den Bahnschalter zurückbringen musste. «Dann stand man eines Morgens in einem fernen Bureau der Bundesbahnen und gab das grüne Wunderheftchen mit blutendem Herzen zurück. Sogar der Beamte hinter dem Schalter begriff den Kummer und drückte einem verständnisvoll einen blanken Fünfliber in die Hand – als Schmerzensgeld.»

Kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs, als Altheer diese Zeilen schrieb, war das GA bereits seit 40 Jahren auf dem Markt. Es erfreute sich einiger Beliebtheit, blieb aber noch lange ein Nischenprodukt. Erst in den kommenden Jahrzehnten setzte es zum Siegeszug an und wurde für Pendler und Reisende zum täglichen Begleiter, erst in Papierform, dann als Plastikkarte. Geblieben ist die Faszination für eine schweizerische Institution, die Altheer im Begriff des «Wunderheftchens» gefasst hat: ein Bahnabonnement mit unbegrenzten Möglichkeiten, das die Schweiz verbindet.

Am Anfang stand das Halbtax

Zu kaufen gab es das Generalabonnement erstmals vor 125 Jahren, am 1. Juni 1898. Die Idee ging auf die private Nordostbahn sowie den «Verein der berufstätigen Reisenden» zurück. Die damals zweitgrösste Bahn der Schweiz, von Alfred Escher gegründet, wollte Geschäftsreisenden eine komfortable Alternative zum Halbtax-Abo bieten. Dieses war bereits seit 1890 im Umlauf und ist damit noch älter als das GA. Das Halbtax sorgte dafür, dass Geschäftsleute, die auf stets unterschiedlichen Routen unterwegs waren, von Rabatten profitieren konnten. Denn damals war das Tarifsystem reichlich unübersichtlich:

Es existierten unzählige private Bahngesellschaften mit eigenen Strecken und Rabattsystemen, nur lose in einem Verband zusammengeschlossen. Erst nach einer hart umkämpften Abstimmung verstaatlichte der Bundesrat 1898 die Bahn. Das von Frankreich inspirierte Halbtax hatte jedoch einen Nachteil: Die Kundschaft musste weiterhin für jede Reise am Schalter ein Billett kaufen. «Mit den stark ansteigenden Passagierzahlen der 1890er-Jahre wurde dieser Umstand auch zusehends zum Nachteil für die Bahngesellschaften. Die Bahnschalter wurden überlastet und auch die spezielle Registrierung der Billette für die Halbtaxabonnemente erwies sich als besonders umständlich», schreibt der Historiker Dominic Shepherd.

Das erste GA kostete 420 Franken

Das GA schaffte Abhilfe. Es ersetzte das Halbtax – das erst Jahre später wieder auftauchen sollte – und ermöglichte erstmals die freie Fahrt bei 15 Bahngesellschaften auf einem Streckennetz von 3195 Kilometern. Im Einführungsjahr 1898 kostete es für die 2. Klasse (entspricht der heutigen 1. Klasse) 420 Franken, für die Wagen der 3. Klasse mit Holzbänken wurden 300 Franken fällig. Das war damals viel Geld. Im Verhältnis zum heutigen Lohnniveau würde ein solches 1.-Klasse-GA aktuell sagenhafte 19 000 Franken kosten. Neben dem Jahresabo konnten die Kunden das GA aber auch nur für 15 Tage, einen Monat sowie für 3 oder 6 Monate erwerben.

Trotz des stolzen Preises berichtete der Bundesrat im Einführungsjahr, dass «dieser Tarif bereits grossen Anklang gefunden hat und namentlich von Geschäfts- und Vergnügungsreisenden gerne benützt wird». Tatsächlich verharrte die Ver-

breitung aber lange auf tiefem Niveau. Der hohe Preis sorgte dafür, dass sich den GA-Luxus nur eine ausgewählte Kundschaft leisten konnte. Dazu gehörten Handelsreisende.

Eine erste Krise erlebte das GA während des Ersten Weltkriegs. Wegen mangelnder Kohlelieferungen aus Deutschland musste die Bahn ab 1917 ihr Angebot massiv reduzieren. Das Generalabo verlor an Attraktivität. Im Folgejahr wurde der Verkauf gar für vier Monate eingestellt. Stattdessen kam das Halbtax wieder in Verkauf. Seither sind die beiden Abo-Typen ununterbrochen erhältlich.

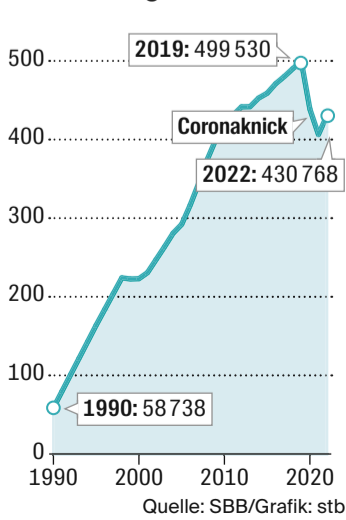
Nach und nach wurde der Gültigkeitsbereich erweitert, die Verkaufszahlen stiegen. Nach dem Zweiten Weltkrieg konnten Reisende mit dem GA praktisch das gesamte Schweizer Bahnnetz befahren. Bereits damals, zum 50-Jahr-Jubiläum, hielt die Reisezeitschrift «Revue Schweiz» fest: «Mit dem Generalabonnement hat eine neue Epoche des kaufmännischen Reiseverkehrs wie auch der Tarifpolitik der schweizerischen Eisenbahnen eingesetzt. Es ist eine typisch schweizerische, auf die besonderen geographischen und verkehrstechnischen Gegebenheiten abgestimmte Institution, die aus unsern Verhältnissen nicht mehr wegzudenken ist.»

Seinen eigentlichen Aufschwung erlebte das GA aber erst ab 1974, wie Ueli Haefeli erklärt. Er ist Professor an der Universität Bern und hat zur Verkehrs- und Mobilitätsgeschichte der Schweiz geforscht: «Bis 1970 sank die Zahl der verkauften GA auf unter 8000, stieg aber ab 1974 merklich an und erreichte 1989 bereits 38 330.» Das Abo gewann an Attraktivität, weil die Betreiber seine Gültigkeit nach und nach auf Postauto-Strecken, Schifffahrtsrouten sowie den städti-

«Wer ein GA hat, möchte privilegiert behandelt werden, da er oder sie nicht fliegt oder Auto fährt.»

Ueli Haefeli
Historiker

Entwicklung der GA-Zahlen



Ein Bahnreisender am Billettschalter des Bahnhofs Altstätten im Kanton St. Gallen, aufgenommen im Oktober 1943. Bild: Fred Eberhard/Keystone



Ein Generalabo im doppelten Sinne: Henri Guisan wurde 1949 als «Monsieur le Général» tituliert. Bild: SBB Historic

schen Nahverkehr mit Tram und Bus ausdehnten.

«Ein bisschen wie eine Clubmitgliedschaft»

Damit verbesserte sich das Preis-Leistungs-Verhältnis. Die Planer folgten der Logik, die bereits am Anfang der GA-Geschichte stand: den Tarifschnungel zu lichten und den öffentlichen Verkehr schweizweit zu fördern. Im Jahr 2006 überschritten die Verkäufe die 300 000er-Marke. Heute gibt es, nach einem Einbruch in der Pandemie, 441 000 GA-Besitzerinnen und -Besitzer. Ihnen stehen 23 500 Netzkilometer offen. Waren es zu Beginn Handelsreisende, entdeckten später Pendler das Angebot für sich. Gleichzeitig nutzten sie es für den Freizeitverkehr.

Auch bei Touristen fanden sogenannte Ferien-GA Anklang. Und nicht zu unterschätzen ist der Einfluss der «Flatrate avant la lettre» auf die nationale Kohäsion. «Die Eisenbahn ist wichtig für den Zusammenhalt, symbolisch und verkehrstechnisch. Das GA ist einer unter vielen Bausteinen dafür», sagt Historiker Ueli Haefeli.

So überrascht es nicht, dass jeweils leidenschaftlich darüber gestritten wird, wenn die Ver-

kehrsbetriebe den Preis heraufsetzen möchten. Kürzlich musste sogar der Preisüberwacher eingreifen, damit der GA-Preis auch beim kommenden Fahrplanwechsel unter der psychologisch wichtigen 4000-Franken-Marke bleibt. Die Vehemenz dieser Diskussionen ist für Haefeli nicht allein mit dem symbolischen Wert des Abos zu erklären. «Ein GA zu haben, ist ein bisschen wie eine Clubmitgliedschaft. Die Mitglieder des Clubs sind eisenbahnaffin, sie sind aber auch überdurchschnittlich umweltbewusst.»

Deshalb werde die Kritik an Preiserhöhungen jeweils besonders laut. «Wer ein GA hat, möchte privilegiert behandelt werden, da er oder sie nicht fliegt oder Auto fährt. Zudem stossen weniger gut verdienende Pendler an Grenzen, wenn der Preis weiter steigt.»

Plastikkarte als Antwort auf Fälschungen

Tatsächlich seien die Preise im öffentlichen Verkehr in den letzten Jahrzehnten stärker gestiegen als jene für Automobilisten, sagt Haefeli. Dies werde von vielen als Fehlanreiz empfunden. Haefeli hält aber fest: «Insgesamt ist der öffentliche Verkehr immer noch billiger als das

Autofahren.» Neu ist das Geräu- ne über die vermeintlich stolzen Preise nicht. Auch das zeigt der Blick zurück. Vor rund 30 Jahren war der Frust bei einigen Reisenden offenbar so gross, dass sie vor dem Kauf eines gefälschten GA nicht zurückschreckten. Dies machten sich Diebe zunutze, die aus einem SBB-Büro eine Papierrolle entwendet hatten, damit täuschend echte GA herstellten und unter die Leute brachten. «Aufgrund der Qualität der Fälschungen, die auf Originalpapier gedruckt und mit nachgezeichneten Stempeln versehen waren, konnten die Mitarbeitenden der SBB die Fälschungen oft nicht erkennen», heisst es in einem Beitrag der historischen Abteilung der SBB. «Der Schaden, der durch die Fälschungen und den Missbrauch der Generalabonnemente entstand, wurde damals auf rund 1,7 Millionen Franken geschätzt.»

Die Branche reagierte nur wenig später auf die Fälschungen. Nach fast 100 Jahren löste 1996 eine Plastikkarte im Kreditkartenformat das legendäre Papierheftchen ab. Das tat der Popularität keinen Abbruch: Das GA ist bis heute für die Schweizer Verkehrsbetriebe ein «Flaggschiff» und eine wichtige Einnahmequelle. Seit der Pandemie steht das Erfolgsmodell jedoch unter Druck. Die Kundschaft greift vermehrt zu Einzelbilletten, statt sich den Flatrate-Luxus zu leisten. Die Reisenden kalkulieren heute spitzer, ob sie den Abopreis am Ende des Jahres tatsächlich rausfahren.

Was wohl GA-Enthusiast Paul Altheer zu einer solch nüchternen Betrachtung gesagt hätte? Vielleicht, dass dabei ein Lebensgefühl auf der Strecke bleibt, welches das GA seit den Anfängen umweht: jederzeit einsteigen und losfahren zu können. Ins schöne Tessin, in die grauen Bünde, an die lockenden Ufer von Genf.