

SBB: Passagiere müssen Gütertransport subventionieren

SBB-Billette werden auch deshalb immer teurer, weil der Personenverkehr den Güterverkehr mitfinanzieren muss. Der Preisüberwacher spricht von «Quersubventionierung».

Urich Gygi, Verwaltungsratspräsident der SBB, sagte Ende März an einer Medienkonferenz klipp und klar: «Wir wollen mehr Gewinn machen können.» Gleichzeitig liess er durchblicken, dass die SBB für Ende Jahr mit einer weiteren Preiserhöhung liebäugeln: «Preise sind nie tabu.»

Die SBB rechtfertigen die letzte Preiserhöhung im Personenverkehr im Dezember 2012 mit den gestiegenen Preisen für die Benutzung der Gleise. Dieser sogenannte Trassenpreis muss ein Zug pro gefahrenen Kilometer zahlen. Dieser Grundbetrag wird nach Distanz, Gewicht des Zuges, Zeitpunkt der Fahrt und der Anzahl Stopps bemessen. Ein 61-seitiges Dokument regelt diese Preise genau.

Im letzten Jahr stieg dieser Trassenpreis für die Personenzüge am stärksten.

Passagiere müssen zahlen, Güterkunden hingegen nicht

Doch dieser Grundbetrag deckt die Infrastrukturgrundkosten noch nicht. Dazu ist ein weiterer Deckungsbeitrag vorgesehen. Konkret: Der Personenfernverkehr muss zusätzlich zu den Trassenpreisen 13 Prozent seiner Einnahmen aus dem Billettverkauf und den Gepäckeinnahmen zur Deckung der Infrastrukturgrundkosten abgeben. Beim Regionalverkehr beträgt der Beitrag 8 Prozent. Der Güterverkehr zahlt keine Infra-



Holcim-Güterzug auf der Gotthardlinie: Der Zementkonzern muss keine Beiträge an die Bahn

strukturbeiträge. Während die Passagiere zur Kasse gebeten werden, muss etwa der Zementkonzern Holcim als grosser Güterverkehrs-kunde nichts zahlen.

Diese einseitige Kostenbelastung des Personenverkehrs ermöglichte es den SBB, im letzten Geschäfts-

jahr zu frohlocken, der Güterverkehr habe erstmals wieder schwarze Zahlen geschrieben. Umgekehrt ging der Gewinn beim Personenverkehr trotz Mehreinnahmen von über 200 Millionen Franken zurück.

Der Beitrag des Fernverkehrs für die Infrastruktur

ist erst seit dem letzten Jahr so hoch. Noch 2010 zahlte dieser Bereich nur 8 Prozent. Der Preisüberwacher rügte den Erhöhungsschritt denn auch scharf: Er habe den Eindruck, «dass der Revisionsvorschlag in erster Linie darauf abzielt, die gefangenen Kunden des Fernver-



© SBB CFF FFS

infrastruktur zahlen

kehrs stärker zu belasten». Durchsetzen konnte sich Preisüberwacher Stefan Meierhans nicht. Das Departement von Bundesrätin Doris Leuthard zeigte sich unbeeindruckt und blies per 2013 zur Jagd auf die Portemonnaies der Fernverkehrspassagiere.

Laut Meierhans wird damit «offensichtlich gezielt die hohe Zahlungsbereitschaft ausgenutzt», welche die Fernverkehrskunden zwangsweise hätten. Denn nur im Fernverkehr haben die SBB ein Monopol. Im Unterschied zu Deutschland ist es in der Schweiz

Busunternehmen verboten, den SBB auf diesen Strecken Konkurrenz zu machen. Günstige private Buslinien wie etwa Meinfernbus.de (saldo 14/13) sind im Inland nur erlaubt, wenn es kein Bahnangebot gibt. Folge: Die SBB besitzen im Fernverkehr ein Monopol und können hohe Preise verlangen.

Betriebsaufwand ist im Güterverkehr höher als im Personenverkehr

Selbst beim Stromverbrauch wird bei Personen- und Güterzügen mit zwei Ellen gemessen: Der Güterverkehr und der Regionalverkehr erhalten noch bis 2015 einen Rabatt auf den Strompreis von 10 Prozent. Der Fernverkehr zahlt den vollen Preis.

Im Klartext: An die Infrastruktur sollen nicht jene zahlen, welche die Kosten verursachen. Sondern die Fernverkehrskunden. Dabei wäre der Betriebsaufwand pro Kilometer im Güterverkehr mit Fr. 35.50 klar höher als im Personenverkehr mit Fr. 30.40.

Das soll laut dem zuständigen Departement von Doris Leuthard auch künftig so bleiben. Man wolle das Ziel, Güter auf die Bahn zu bringen, nicht gefährden, sagt eine Sprecherin. Der Bundesrat schöpft lieber bei den Passagieren so viel Geld wie möglich ab – weil diese nicht so einfach auf die Strasse ausweichen können wie die Gütertransporteure. *Yves Demuth*

SBB: Teurer Abo-Verlust

Wer sein SBB-Abo verliert, muss mit Kosten rechnen – besonders Kunden mit monatlich zahlbaren Generalabos.

SBB-Kunden, die das Halbtax-, Gleis 7- oder Generalabo verloren haben, können eine Ersatzkarte verlangen. Diese kostet 30 Franken. Wer die Karte nicht sofort benötigt, kann mit dem Kauf auch zuwarten und zuerst auf www.sbb.ch eine Verlustmeldung machen. Das ist vor allem dann zweckmässig, wenn die Karte im Zug abhanden kam. Eine Verlustmeldung per Internet ist gratis. Anders am Bahnhof: Dort kostet dies 15 Franken. Wird das Abo gefunden, verlangen die SBB eine Rückgabegebühr von 10 Franken. Beim GA sind es 5 Franken.

Teurer kommt der Verlust eines GA mit monatlich

cher Ratenzahlung. Diese Abos sind nach 4 Monaten monatlich kündbar. Deshalb kann sich der Kauf für Leute lohnen, die das GA zum Beispiel nur für ein halbes Jahr benötigen.

Das dachte auch eine Studentin, die bald im Ausland studieren wollte. Nachdem ihr Abo gestohlen wurde, beschieden ihr die SBB, sie müsse nun die Raten bis zum Ablauf eines Jahres zahlen. Gemäss den AGB der SBB verliert ein Kunde mit dem Abo das Kündigungsrecht: «Wird die Originalkarte inklusive allfälliger Ersatzkarten nicht an die SBB zurückgegeben, so kann die Kündigung des Vertrages erst auf den letzten Geltungstag der Karte erfolgen.»

Die SBB rechtfertigen die Praxis mit schlechen Erfahrungen: «Wir haben die Erfahrung gemacht, dass einige Kunden – obwohl sie die Ersatzkarte zurückgaben und das GA nicht mehr bezahlen – die Originalkarte nach wie vor besitzen und mit ihr fahren.» *mif*



KEYSTONE

Generalabo: Verlust kann teuer zu stehen kommen