

Gleisbenutzung: SBB-Passagiere zahlen – zugunsten des Güterverkehrs

Die SBB wenden seit letztem Jahr ein neues Preismodell für die Benutzung der Gleise an. Folge: Der Personenverkehr wird deutlich mehr belastet als der Güterverkehr. Und die nächste Neuerung auf Kosten der Bahnkunden droht bereits.

Die letzte Billett-Preiserhöhung im Dezember 2012 begründeten die SBB mit den höheren Kosten für die Benutzung der Gleise. Denn der Bundesrat hatte den sogenannten Trassenpreis um 200 Millionen Franken pro Jahr erhöht (saldo 20/12). Gleichzeitig setzte er ein neues Trassenpreissystem in Kraft. Dieses bemisst den Preis, den ein Zug pro gefahrenen Kilometer zahlen muss, hauptsächlich nach Gewicht, Tageszeit der Fahrt, Umweltbelastung, Gleisqualität und Anzahl Haltestellen.

Die mit dem neuen Preismodell einhergehenden Preiserhöhungen wälzten die SBB grösstenteils auf den Personenverkehr ab. Das zeigt ein Vergleich der pro Kilometer berechneten Trassenpreise (ohne Bahnstrom): Im Jahr 2012 – also noch mit dem alten Preis-

modell – betrug er beim Güterverkehr im Durchschnitt Fr. 3.83, beim Personenverkehr Fr. 4.20.

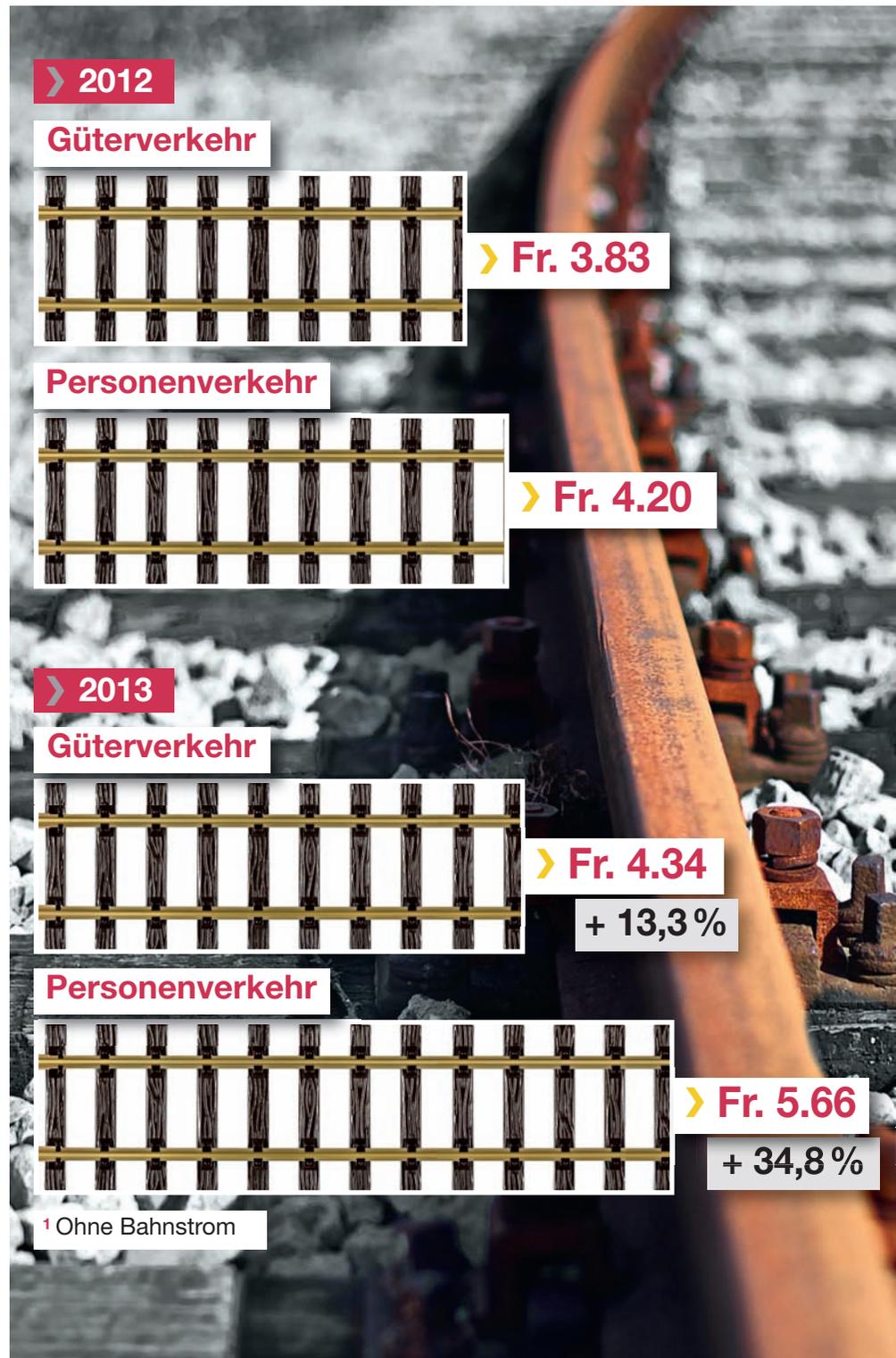
Mit dem neuen Preismodell im letzten Jahr stieg er bei den Güterzügen auf Fr. 4.34, bei den Personenzügen auf Fr. 5.66. Das heisst: Das neue Modell hat die Kilometerkosten beim Güterverkehr nur um 13,3 Prozent anwachsen lassen, beim Personenverkehr jedoch um happige 34,8 Prozent (siehe Grafik).

Neuer «Verschleissfaktor» auf Kosten der SBB-Passagiere

Damit sind die SBB-Chefs aber noch nicht zufrieden. Sie wollen die Trassenpreise schon wieder umgestalten und den ohnehin stark belasteten Personenverkehr noch mehr zur Kasse bitten. Gegenüber dem «Tages-Anzeiger» erklärte Philippe Gauderon, Chef SBB-Infrastruktur, dass in Zukunft der Wagentyp jedes Zugs und dessen Verschleiss der Fahrbahn den Trassenpreis mitbestimmen sollen.

Gauderon zufolge beeinflussen nicht nur das Zuggewicht, sondern auch die Geschwindigkeit und die Kräftewirkungen beim Beschleunigen die Abnutzung. Angeblich verschleissen spurtschnelle S-Bahnen mit vielen Halten die Bahnanlagen stärker als schwere Güterzüge. Von einem Berechnungsmodell, das den Verschleiss miteinbezieht, erwartet Gauderon eine Entlastung für den Güter-

Trassenpreise pro Kilometer¹



ollen mehr ehrs

verkehr und eine Mehrbelastung für den Personenverkehr.

Laut Bundesamt für Verkehr, das letztlich die neuen Trassenpreise festlegt, ist aber «weder zu beweisen noch zu widerlegen», dass S-Bahnen die Trassen mehr abnützen als schwere Güterzüge. Zurzeit würden Abklärungen laufen, um fundierte Grundlagen zu dieser Frage zu schaffen. Per Anfang 2017, wenn der Bundesrat die Trassenpreise ohnehin um 100 Millionen Franken erhöht, könnte ein neues Trassenpreissystem in Kraft treten, das einen «Verschleissfaktor» beinhalte, heisst es.

Beispiel Österreich: Trassenpreise sind deutlich tiefer

Österreich, das eine vergleichbare Topografie wie die Schweiz aufweist, setzt auf ein Trassenpreissystem, das sich vor allem an Gewicht, Zugtyp und Gleisnachfrage orientiert. Der Faktor Verschleiss wird von den österreichischen Bundesbahnen insofern berücksichtigt, als bei gleisbelastenden Lokomotiven ein Zuschlag berechnet wird, bei gleisschonenden ein Rabatt. Ein gesondertes Entgelt aufgrund der Abnutzung der Gleise beim Anfahren und Anhalten gibt es in Österreich nicht.

Für 2013 beträgt bei den ÖBB das Trassenentgelt pro Kilometer im Güterverkehr umgerechnet Fr. 3.22, im Personenverkehr Fr. 3.31.

Dabei fällt auf: Die Kosten der ÖBB sind deutlich tiefer als jene der SBB – beim Personenverkehr 41,5 Prozent. Zudem liefern Güter- und Personenverkehr in Österreich pro Kilometer in etwa den gleichen Betrag ab. Eine Quersubventionierung von Personen- zu Güterverkehr findet nicht statt. Die ÖBB betonen: «Das Trassenpreissystem der ÖBB-Infrastruktur AG ist verursachungsgerecht ausgestaltet.»

Das Schweizer Trassenmodell hingegen bevorzugt den Güterverkehr auf Kosten der Personenzüge. Die SBB schöpfen bei den Fahrgästen mehr Geld ab. Selbst Preisüberwacher Stefan Meierhans spricht hier von «Quersubventionierung» (saldo 8/14). Die SBB wollen sich zum Vorwurf der Quersubventionierung nicht äussern.

In Deutschland ist das Ungleichgewicht der Trassenentgelte zwischen Güter- und Personenverkehr noch grösser als in der Schweiz: Der Güterverkehr zahlte letztes Jahr pro Kilometer umgerechnet Fr. 3.32, der Nahverkehr Fr. 5.55 und der Fernverkehr happige 7 Franken. Mario Theis, Leiter Preise bei der Deutschen Bahn, gibt zu: «Die Preisdifferenzierung orientiert sich nicht nur an den Kostenunterschieden, sondern auch am Markt.» Sprich: Man holt das Geld bei den Fahrgästen und hält so den Güterverkehr konkurrenzfähig. *Thomas Lattmann*



Löhne: Von grossen und von kleinen Fischen

Laut den Statistikern des Bundes verfügen Schweizer Haushalte über ein durchschnittliches Bruttoeinkommen von monatlich 9565 Franken. Das sorgt bei vielen für Kopfschütteln. Zu Recht.

Das Problem: Die Statistiker haben im Wohlstandsbericht des Bundesrates nicht die Bruttolöhne von Einzelpersonen untersucht, sondern das Einkommen aller in einem Haushalt lebenden Personen. Zu den Erwerbseinkommen hinzugezählt wurde das erwirtschaftete Einkommen aus Vermögen, etwa Sparzinsen oder Aktiendividenden.

Beim Haushaltseinkommen mitberechnet haben die Statistiker auch die Renten der AHV/IV und der 2. Säule, sowie Sozialleistungen wie Ergänzungsleistungen, Taggelder, Mietzuschüsse, Stipendien und Zahlungen der Sozialhilfe. Das alles ergibt das

sogenannte «Bruttohaushaltseinkommen».

Das durchschnittlich verfügbare Nettoeinkommen pro Haushalt beträgt laut Caterina Modetta vom Bundesamt für Statistik 6766 Franken. «Werden die obligatorischen Ausgaben in Höhe von 2799 Franken hinzugezählt (Steuern, Sozialversicherungs- und obligatorische Krankenkassenbeiträge), ergibt dies das Bruttohaushaltseinkommen von 9565 Franken.»

Diese in den Medien weit verbreitete Summe sagt jedoch nichts darüber aus, wie viel Einzelpersonen verdienen. Für Daniel Lampart, Chefökonom des Gewerkschaftsbunds, kommt stossend hinzu, dass die Zahlen «aus einer relativ bescheidenen Stichprobengrösse von 3000 Haushalten gezogen wurden».

Tiefelöhne sind in den letzten Jahren deutlich gesunken

Wer seine Lohnhöhe im Vergleich zu andern einschätzen will, tut dies am besten mit den Löhnen aus der Erhebung des Bundesamts für Statistik zur Lohnstruktur. Die aktuellsten

Zahlen stammen von 2012. Damals lag der Medianwert bei brutto 6118 Franken (bei zwölf Monatslöhnen). Das heisst: die Hälfte der Löhne liegt über diesem Wert, die andere darunter.

In der Erhebung des Bundesamts steht auch, dass zwischen 2010 und 2012 die Reallöhne der untersten 10 Prozent der Angestellten um 286 Franken pro Jahr gesunken sind. Betroffen sind die Einkommen der Angestellten mit weniger als 3886 Franken Bruttolohn pro Monat.

Ganz anders sieht es an der Spitze der Pyramide aus. Dort stiegen die Reallöhne der obersten 10 Prozent seit 2010 um 9901 Franken pro Jahr.

In diesem Bereich werden im Durchschnitt Monatslöhne von über 11512 Franken gezahlt. Daniel Lampart: «Damit hat sich die in den letzten 15 Jahren festgestellte ungleiche Lohnverteilung in der Schweiz weiter verschärft. Wer heute gut verdient, verdient noch mehr. Wer mit dem Lohn eh schon kaum über die Runden kommt, hat noch weniger.»

Ruth Blum