Bundesrätin Leuthard will Bahnkunden schröpfen

Die SBB wollen dieses Jahr für einmal die Preise nicht erhöhen. Bundesrätin Doris Leuthard passt das überhaupt nicht.

Weder die SBB noch der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) sprechen sich für eine Preiserhöhung im Dezember 2015 aus. Kein Wunder: Wegen der steigenden Billettpreise verlieren Bus und Bahn Marktanteile an die Strasse. Sogar Pendler steigen trotz Staus auf das Auto um (siehe Schweiz in Zahlen, rechte Seite).

Der VöV will vermeiden, dass die Bahnen zusätzliche Kosten tragen müssen. Er forderte von Bundesrätin Doris Leuthard in einem Brief, die Erhöhung der Trassenpreise um 100 Millionen Franken zu verschieben. Diese ist per 2017 vorgesehen. Laut Verband würden die höheren Trassenpreise ab Dezember 2016 zu höheren Billettpreisen führen.

Verkehrsministerin Leuthard will von einer Verschiebung nichts wissen. Nicht nur das: Sie will explizit, dass die Passagiere und nicht die Bahnen selbst diese 100 Millionen Franken zahlen – über höhere Preise. Der Güterverkehr dagegen wird kostenmässig privilegiert.

Verkehrsministerin Doris Leuthard: *Bahnkunden sollen mehr zahlen*

Preisaufschlag trotz hohem Gewinn

Es sei politisch beschlossene Sache, dass die Passagiere mehr für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs bezahlen müssten, entgegnet Leuthard dem Verband: «Damit nicht nur die Steuerzahler und die Kantone, sondern auch die direkten Nut-

TRASSENPREISE

Eine Umverteilungsmaschine

Das Gebührensystem zur Benützung der Bahngeleise funktioniert ähnlich wie die Autobahnvignette: Je höher der Trassenpreis ist, desto weniger muss Verkehrsministerin Doris Leuthard aus der Bundeskasse an die Infrastruktur der Bahn zahlen.

Das System der Trassenpreise ist eine Umverteilungsmaschine: Der SBB-Bereich Infrastruktur hat höhere Einnahmen dank den Trassenpreisen, der SBB-Bereich Personenverkehr hat höhere Ausgaben wegen der Trassenpreise.

Das SBB-konzerninterne Nullsummenspiel hat Folgen für die Bahnfahrer: Ein zunehmend grösserer Teil der Infrastrukturkosten wird in Form von Gleisgebühren den Passagieren statt der Bundeskasse verrechnet. Konkret Im Jahr 2004 nahm der SBB-Infrastrukturbereich Fr. 3.80 pro Trassenkilometer ein, im Jahr 2014 waren es schon Fr. 6.30. Das entspricht einem Anstieg von 66 Prozent innerhalb von zehn Jahren, wie SBB-Zahlen zeigen.

Der Unterschied zur Autobahnvignette: Die Bürger dürfen nicht über die Höhe der Gleisgebühren abstimmen.

KEYSTONE

zer der Eisenbahninfrastruktur mehr zur nachhaltigen Entwicklung und zu einem höheren Kostendeckungsgrad beitragen.»

Diesen Inhalt bestätigt das Departement von Leuthard, nachdem die «NZZ am Sonntag» den Brief publik machte. Im Klartext: Spätestens 2016 sollen die Nutzer des öffentlichen Verkehrs mehr bezahlen. Und das trotz guten Zahlen der SBB: 2014 erwirtschafteten sie einen Gewinn von 373 Millionen Franken nach 238 Millionen im Vorjahr.

Doch bei den Trassenpreisen wird getrickst: Die Trassenpreise sind jene Abgabe, welche die Züge zur Benutzung der Geleise bezahlen müssen (siehe Kasten). Das Bundesamt für Verkehr hat sich dafür eine neue Berechnungsmethode ab 2017 ausgedacht. Sie ist zurzeit in der Anhörung und soll im Sommer vom Bundesrat verabschiedet werden.

Beispiel: 91 Prozent mehr für Personenzug

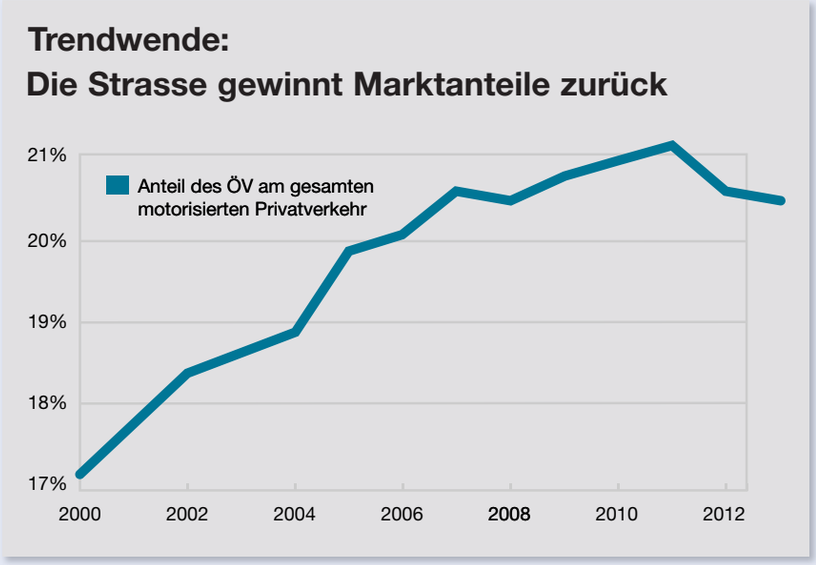
Unterlagen des Bundesamts für Verkehr zeigen: Ab 2017 müsste ein einstöckiger Personenzug mit zwei Lokomotiven und 577 Tonnen Gewicht auf der Neubaustrecke Olten–Bern 91,3 Prozent höhere Basis-Trassenpreise bezahlen. Bei einem Güterzug mit zwei Lokomotiven und 3300 Tonnen zwischen Basel und Thun wären es hingegen 15,4 Prozent weniger.

Das neue Modell ist so ausgelegt, dass für Personenzüge besonders hohe Gebühren anfallen (*saldo* 5/15). Der Personenverkehr wird dadurch noch stärker zur Kasse gebeten als der Güterverkehr – obwohl die Passagiere bereits jetzt die Gütertransporte subventionieren (*saldo* 8/14).

2013 zahlte der Personenfernverkehr 645 Millionen Franken an Trassenpreisen, der Personenregionalverkehr 510 Millionen Franken und der Güterverkehr bloss 200 Millionen Franken.

Yves Demuth

SCHWEIZ IN ZAHLEN



Öffentlicher Verkehr: *Bei privaten Fahrten fällt die Wahl seit 2011 wieder öfter auf Auto und Motorrad*

Bahnfahrer steigen aufs Auto um

In den letzten 15 Jahren hat der öffentliche Verkehr (ÖV) stetig Marktanteile hinzugewonnen. Private legten mehr Kilometer mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Autos und Töffs blieben vermehrt in der Garage.

Doch seit dem Jahr 2011 ist der Höhenflug vorbei. Die Bahnen verlieren Marktanteile. Dies zeigen die Daten des Bundesamts für Statistik. Selbst unter staugeplagten Pendlern verliert die Bahn an Rückhalt. Das bestätigen auch die SBB im soeben veröffentlichten Geschäftsbericht des letzten Jahres: Zwischen 2011 und 2014 fiel der Anteil der Bahn am motorisierten Pendelverkehr von 34,1 Prozent auf 33 Prozent.

Im Freizeitverkehr kommen die Bahnen 2014 noch auf einen Marktanteil von 20,3 Prozent. Vier Jahre früher waren es 21,2 Prozent gewesen. Eine Ursache für die sinkende Attraktivität des öffentlichen Verkehrs könnten die vielen Preiserhöhungen sein. Eine Untersuchung des Preisüberwachers von 2014 zeigt, dass die Kurve der Bahnpreise seit Jahren steil ansteigt: Zwischen 1990 und 2013 erhöhte der Verband öffentlicher Verkehr den Tarif für eine Fahrt von Bern nach Zürich (2. Klasse) um 58 Prozent. Das ist fast doppelt so viel, wie die allgemeine Teuerung im selben Zeitraum ausmachte.

Allein seit 2010 kam es zu vier Preiserhöhungen: Ein Erwachsenen-Generalabonnement 2. Klasse kostet heute 3655 Franken – 555 Franken mehr als Anfang 2010. Das ist ein Aufschlag von 18 Prozent. Ein Retourbillett Bern–Zürich (2. Klasse) kostet heute 100 Franken ohne Halbtax – 8 Franken mehr als noch 2010. Das ist eine Preiserhöhung von 9 Prozent. Und das bei einer durchschnittlichen Jahresteuerung von minus 0,7 Prozent. *yde*

QUELLE: BUNDESAMT FÜR STATISTIK, 2000–2013