

SonntagsZeitung

SonntagsZeitung
8021 Zürich
044/ 248 40 40
www.tagesanzeiger.ch/sonntagszeitung/

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 158'924
Erscheinungsweise: wöchentlich



Seite: 2
Fläche: 263'900 mm²

Auftrag: 3005710
Themen-Nr.: 999.106

Referenz: 70296356
Ausschnitt Seite: 1/7



Allzeit teure Fahrt: Eine Reise mit der Rigibahn kostet bis zu 12-mal mehr, als aufgrund der Streckenlänge zu erwarten wäre



Das sind die teuersten ÖV-Linien der Schweiz

Yvonne Debrunner

Die Preise für einen Kilometer Bahnfahrt variieren gewaltig

Zürich Die Bahnlinie von Genf an den Flughafen Genf misst sechs Kilometer. Die SBB verrechnen für die Strecke aber dreizehn Kilometer. Der Billettpreis, 6 Franken für eine einfache 2.-Klassfahrt ohne Halbtax, ist daher um fast das Doppelte überhöht.

Doch das ist nichts im Vergleich zur Schmalspurbahn von der Kleinen Scheidegg aufs Jungfrauoch. 76 Franken kostet ein Billett ohne Halbtax – und das für eine einfache Fahrt. Die Bahn legt auf der Strecke neun Kilometer zurück (und 1400 Höhenmeter). Verrechnet werden aber 256 Kilometer. Die Folge: Das Billett ist rund 16-mal teurer, als wenn die tatsächliche Fahrstrecke verrechnet würde.

Das zeigen aktuelle Daten der nationalen Tariforganisation ch-direct, die diese Zeitung ausgewertet hat. Bei ch-direct handeln alle Schweizer Transportunternehmen gemeinsam die ÖV-Preise aus. Festgelegt wird, welcher Preis pro Kilometer verlangt wird. Der Kilometerpreis hängt dabei von der Fahrstrecke ab. Je länger die Strecke, desto günstiger ein Kilometer.

Einen Spielraum haben die

Transportunternehmen bei der Anzahl der verrechneten Kilometer. Das erscheint seltsam. Schliesslich ist die Fahrstrecke objektiv messbar. Doch gerechnet wird nicht mit der effektiven Kilometerzahl, sondern mit den sogenannten Tarifkilometern. Sie sind die Basis für die Berechnung des Billettpreises.

Die Idee, dass die verrechneten Kilometer nicht unbedingt den tatsächlichen entsprechen müssen, stammt von 1869. Als die Gotthardeisenbahn gebaut wurde, suchte man einen Weg, die Kosten des teuren Baus und Unterhalts auf den Kunden abzuwälzen. So wurden aus 91 Kilometer Tunnel, Brücken und Kehrtwenden auf dem Papier 158 Tarifkilometer. Bewilligen musste dies der Bundesrat. Heute entscheidet ein Ausschuss der Transportunternehmen bei ch-direct über solche Aufschläge.

Es gibt Gründe, unter denen zusätzliche Tarifkilometer genehmigt werden. Auf der Strecke Genf-Genf-Flughafen beispielsweise dürfen die SBB mehr verrechnen, weil es sich um eine Kurzstrecke handelt. Auf diesen fallen überproportional hohe Fixkosten an.

Weitere Gründe sind die hohe Taktfrequenz, der Komfort (WC, Bordrestaurant, Klimaanlage, Niederflur-Einstieg) sowie der hohe Preis für die Schienennutzung.

Ein weiterer Grund für zusätzliche Tarifkilometer ist die Reisezeit. Wenn die Fahrt im Zug wesentlich schneller ist als im Auto, darf das Billett teurer sein. Zwischen Genf und Genf-Flughafen findet dieses Kriterium keine Anwendung. Dafür beispielsweise zwischen Thun und Brig, Aarau und Zürich oder Bern und Olten.

Zuschläge und Begründungen sind umstritten

Wann ein Aufschlag getätigt werden darf und mit welcher Begründung, ist jedoch immer wieder umstritten. 2016 beispielsweise, als der Gotthardbasistunnel fertiggestellt wurde: Wegen der kürzeren Reisezeit wollten die SBB die Tarifkilometer und folglich die Billettpreise erhöhen. Der Preisüberwacher erhob Einspruch. Dass der Passagier nun weniger lange im Zug sitze, liege an einem durch den Steuerzahler finanzierten Infrastrukturausbau, argumentierte er. Es gebe keinen Grund, den Kunden nochmals zur Kasse zu bitten.

Die Billette blieben dann gleich teuer. An den Tarifkilometern wurde also nicht geschraubt, auch nicht nach unten. Das wäre denkbar gewesen, schliesslich ist die neue Strecke kürzer als die alte. Dass ein Billett für die neue Gotthardlinie nicht billiger sein kann als für die alte, wurde unter anderem mit dem erhöhten Stromverbrauch wegen des hohen Luftwiderstands begründet. Dafür hat der Preisüberwacher Verständnis.

Ein gewisses Verständnis hat er auch für Aufschläge bei Alternativrouten. So ist ein Billett von Bern nach Olten immer gleich teu-



er, egal, ob man über die Neubaustrecke oder über Burgdorf fährt. Damit die Preise übereinstimmen, werden auf der kürzeren Strecke die Tarifkilometer hochgeschraubt.

Generell hat der Preisüberwacher aber ein kritisches Auge auf die Tarifkilometer. Vor zehn Jahren wollten die SBB zahlreiche Strecken, darunter Bern–Zürich, Zürich–Basel oder Bern–Luzern, künstlich weiter verlängern und somit zusätzlich verteuern. Der damalige Preisüberwacher Rudolf Strahm verhinderte dies. 2010 schloss sein Nachfolger Stefan Meierhans mit der Branche eine einvernehmliche Regelung, dass keine neuen Erhöhungen der Tarifkilometer vorgenommen würden. Diese Regelung wirkt bis heute. Die bestehenden Tarifkilometer wurden aber bislang akzeptiert.

Während der damaligen Verhandlungen erstellte ch-direct zuhanden des Preisüberwachers eine aufwendige Analyse, in der sämtliche Kilometerzuschläge auf ihre Berechtigung überprüft wurden. Dass die Zuglinie zwischen Aarau und Zürich 30 Prozent zu lang und

damit teurer ist, wurde etwa mit der Reisezeit, dem engen Takt und dem Komfort legitimiert. Auf diese Weise wurden für sämtliche Zuschläge auf allen Fernverkehrsstrecken Erklärungen gefunden – mit einer Ausnahme: Genf–Genf-Flughafen ist auch unter Berücksichtigung dieser Erklärungen zu teuer. Dennoch wurde der Preis nicht angepasst. Weil die Strecke hohe Instandhaltungskosten verursache, heisst es bei den SBB.

Hohe Preise auf touristischen Strecken

Tief in die Taschen greifen müssen auch Touristen. Beim Grossteil der teuersten ÖV-Linien der Schweiz handelt es sich um touristische Linien: Neben der Bahn aufs Jungfraujoch sind das etwa die Seilbahn von Mürren aufs Schilthorn oder die Bahn von Vitznau auf die Rigi. Das Bundesamt für Verkehr hält die Zuschläge bei touristischen Linien «bis zu einem gewissen Ausmass» für zulässig.

In der Preisgestaltung sind die meisten dieser Bahnen nämlich frei. Der Tariforganisation ch-di-

rect sind sie nur lose angeschlossen, etwa weil sie das Halbtax akzeptieren. An die einheitliche Preistabelle müssen sie sich nicht halten. Sie können also ihre Tarifkilometer unabhängig von der Branche hochschrauben.

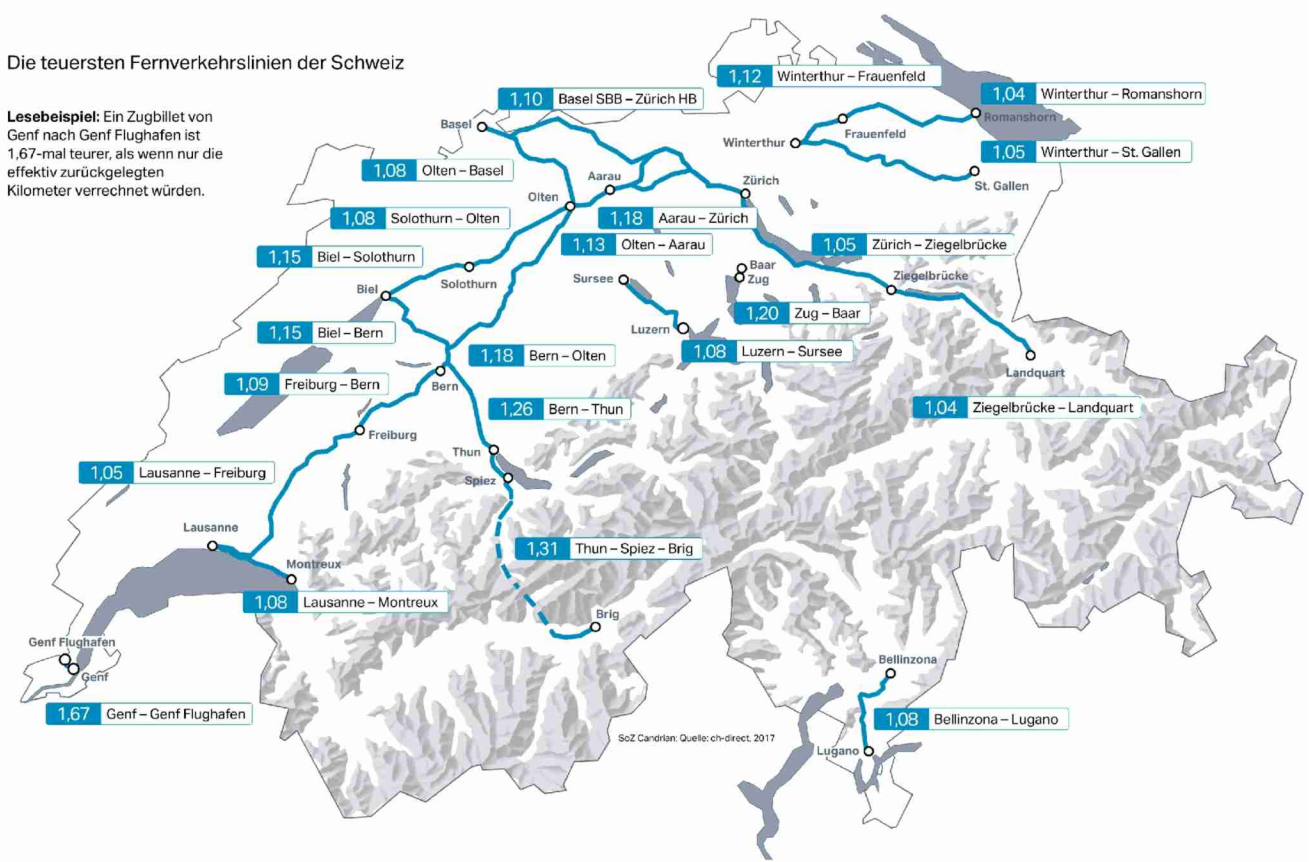
Eine Ausnahme sind Bergbahnen, die eine Erschliessungsfunktion haben. Dazu gehören die Bahnen von Weggis nach Rigi-Kaltbad oder von Stechelberg nach Mürren, die ebenfalls unter den teuersten rangieren. Sie werden auch von der lokalen Bevölkerung genutzt, als öffentliches Verkehrsmittel. Ihre Zusatzkilometer mussten sie wie die SBB genehmigen lassen.

Übrigens: Die Höchstarife zwischen Genf und Genf-Flughafen fallen nicht in jedem Fall an. Wer das Billett an einem Automaten in Genf oder übers Internet löst, zahlt statt sechs drei Franken. Der Grund: Die Linie ist eine von wenigen Fernverkehrsstrecken, die sich komplett im Gebiet eines regionalen Tarifverbands befindet. Und das Billett des Genfer Verbands Unireso ist deutlich billiger als das ordentliche SBB-Billett.



Die teuersten Fernverkehrslinien der Schweiz

Lesbeispiel: Ein Zugbillet von Genf nach Genf Flughafen ist 1,67-mal teurer, als wenn nur die effektiv zurückgelegten Kilometer verrechnet würden.





Wo eine Bahnfahrt am meisten kostet

Lesebeispiel: Eine Fahrt von der Kleinen Scheidegg auf das Jungfrauoch ist 16-mal teurer, als aufgrund der Fahrstrecke zu erwarten wäre.

Linie	Betreiber	Kategorie	Wievielemal teurer ist das Billett, als es aufgrund der Distanz eigentlich wäre?
Kleine Scheidegg-Jungfrauoch	Jungfrauabahn	Touristische Schmalspurbahn	16
Mürren-Birg-Schilthorn	Luftseilbahn Stechelberg-Mürren-Schilthorn	Seilbahn	14
Vitznau-Rigi	Rigibahnen	Touristische Schmalspurbahn	12
Weggis-Rigi-Kaltbad	Rigibahnen	Seilbahn	11
Alpnachstad-Pilatus	Pilatusbahnen	Standseilbahn	10
Arth-Goldau-Rigi	Rigibahnen	Touristische Schmalspurbahn	10
Grindelwald-First	Bergbahnen Grindelwald-First	Seilbahn	8
Haut-de-Caux-Rochers-de-Naye	Transports Montreux-Vevy-Riviera	Touristische Schmalspurbahn	8
Grindelwald-Kleine Scheidegg	Wengernalpbahn	Touristische Schmalspurbahn	7
Kriens-Fräkmüntegg	Pilatusbahnen	Seilbahn	6
Lausanne-Evian	Groupe CGN	Schiff	6
Fräkmüntegg-Pilatus-Kulm	Pilatusbahnen	Seilbahn	5
Stechelberg-Gimmelwald-Mürren	Luftseilbahn Stechelberg-Mürren-Schilthorn	Seilbahn	4
Lausanne-Thonon	Groupe CGN	Schiff	4
Nyon-Chens	Groupe CGN	Schiff	4
Luzern-Alpnachstad	Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees	Schiff	3
Täsch-Zermatt	Matterhorn-Gotthard-Bahn	Touristische Schmalspurbahn	3
Luzern-Küssnacht am Rigi	Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees	Schiff	3
Thurmen-Gurnigel-Plaffeien-Schwarzenburg	Postauto	Touristischer Bus	3
Luzern-Brunnen-Flüelen	Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees	Schiff	3
Airolo-S. Gotthard-Andermatt	Postauto	Touristischer Bus	3
Montreux-Glion-Haut-de-Caux	Transports Montreux-Vevy-Riviera	Touristische Schmalspurbahn	2
Vevey-Plan-Charbonne-Jongny-Mont-Pèlerin	Transports Montreux-Vevy-Riviera	Standseilbahn	2
Lauterbrunnen-Wengen	Wengernalpbahn	Touristische Schmalspurbahn	2

Quelle: ch-direct, 2017

«Preissenkungen sind schwierig umzusetzen»

Weshalb Bahnen keine realen Preise verrechnen

Jeannine Pilloud, ehemals Chefin des SBB-Personenverkehrs, ist heute Präsidentin der Tariforganisation ch-direct. Einige Strecken würden verteuert, damit andere billiger seien, sagt sie.

Auf vielen Linien werden mehr Kilometer verrechnet als gefahren werden. Das verteuert die Billette. Weshalb tun Sie das?

Es gibt zwei Auslöser für Distanzuschläge. Der erste gilt vor allem für Bergbahnen. Sie befinden sich

in unwegsamem Gelände. Die Wartungskosten sind viel höher als bei einer Flachlandbahn. Bergbahnen müssen deshalb höhere Billettpreise verlangen können. Der zweite Auslöser gilt für normale Zugstrecken, auf denen sehr viele Passagiere unterwegs sind. Wenn wir hier zusätzliche Kilometer verrechnen und damit die Billette etwas teurer machen, können wir die Preise auf ganz vielen anderen Strecken tiefer halten. Würden wir überall reelle Preise verrechnen, wäre beispielsweise das 2.-Klass-GA um 15 Prozent teurer.

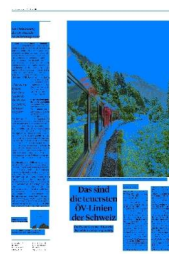
Laut Bundesamt für Verkehr schreiben die SBB zu hohe Gewinne. Weshalb verrechnen Sie daher nicht weniger Kilometer und machen die Billette etwas billiger?

Das Bundesamt für Verkehr hat nun einen anderen Weg gewählt, indem es von den SBB höhere



Jeannine Pilloud, Präsidentin der Tariforganisation ch-direct Deckungsbeiträge verlangt. Über diese Deckungsbeiträge wird die Bahninfrastruktur mitfinanziert. Die Ende Jahr offenen Infrastrukturkosten werden durch Steuer-gelder gedeckt. Würden wir also die Billettpreise senken, hiesse das, dass der Steuerzahler mehr beitragen müsste.

Die SBB verteilen Gutscheine und bieten mehr Sparbillette an. Preissenkungen würden den Passagieren mehr nützen. Generelle Preissenkungen sind



aber schwierig umzusetzen. Denn alle 248 Transportunternehmen halten sich an dasselbe Tarifsyst. Wenn die SBB also beispielsweise die Billette von Zürich nach Aarau verbilligen würden, hätte das Konsequenzen für den Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). Dieser ist mit Regionalexpresszügen auf derselben Linie unterwegs. Und in

der Schweiz gilt das System, dass ein Billett für dieselbe Strecke immer gleich teuer ist, egal welchen Zug man nimmt.

Viele Leute fragen sich, weshalb eine Fahrt von Bern nach Zürich so viel teurer ist als eine von Zürich nach St. Gallen. Müssten Sie ihnen das nicht besser erklären?

Es ist tatsächlich so, dass wir da einen Informationsbedarf haben. Wir müssen das angehen, aber als Gesamtbranche. Das kann nicht ein einzelnes Unternehmen wie die SBB tun, weil es alle Transportunternehmen betrifft.

Yvonne Debrunner

Editorial

Die Preissetzung der ÖV-Branche ist zu intransparent

In einem freien Markt bestimmen Angebot, Nachfrage und die Konkurrenz den Preis. Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist heute alles andere als ein freier Markt. Die Preise werden von allen Unternehmen gemeinsam ausgehandelt. Welche Faktoren bei der Preissetzung massgebend sind, ist ziemlich intransparent. Ein Zustand, der zunehmend störend ist. Denn immer mehr Menschen pendeln, auch die Freizeitmobilität nimmt zu. Die Ausgaben für Bahn, Bus oder Tram machen einen immer grösseren Anteil am Haushaltsbudget aus. Es interessiert deshalb, weshalb die etwa einstündige Zugfahrt von Zürich nach St.Gallen – einfach, 2. Klasse und mit Halbtax – 15.50 Franken kostet, die ebenfalls

«Das jetzige System hat einen Nachteil: Die Preise zu senken,

rund einstündige Fahrt von Zürich nach Bern hingegen 25.50 Franken. Dies umso mehr, da die Passagiere als Steuerzahler die Bahninfrastruktur mitfinanzieren.

Es gibt durchaus gute Gründe für das heutige Tarifsyst. Über die

ist kaum möglich»

Aufschläge auf gut frequentierten Linien werden andere Strecken quersubventioniert. Zudem spielt es keine Rolle, in welchen Zug man einsteigt, um ans Ziel zu gelangen. Anders als im Ausland kostet eine Fahrt mit dem Schnellzug nicht mehr als eine Reise im Bummel. Doch genau das bringt auch einen gewichtigen Nachteil: Die Preise zu senken, ist kaum möglich. Für die SBB dürften Preissenkungen auf manchen Fernverkehrsstrecken verkräftbar sein. Doch auf vielen SBB-Linien verkehren auch Regionalzüge anderer Unternehmen. Wird eine Strecke billiger, müssten sie ebenfalls zum tieferen Tarif fahren. Dies führte in den meisten Fällen schlicht dazu, dass die öffentliche Hand mehr einschiessen müsste. Und das widerspräche dem Verursacherprinzip. Leute, die möglicherweise nie reisen, müssten für einen noch grösseren Teil der ÖV-Kosten aufkommen, während die effektiven Nutzer entlastet würden.

Das alles müssten die SBB den Kunden aber vermitteln. Bislang ist das nicht geschehen – im Gegenteil. Bei jeder Preiserhöhung versteckten sich die Bundesbahnen hinter der Tariforganisation der Branche und verwendeten viel Energie darauf, festzuhalten, dass sie nicht alleine für die schlechten Neuigkeiten verantwortlich seien. Das mag zutreffen, ist aber des grössten Anbieters auf dem Schweizer Schienennetz unwürdig. Die SBB würden über die Mittel verfügen, die Preis-



mechanismen den Passagieren zu erläutern. Das zeigt sich anderswo: Im Kampf um die Fernverkehrslinien liessen die SBB für 200'000 Franken einen Film und eine Broschüre produzieren. Das Ziel: aufzeigen, weshalb der Fernverkehr aus einer Hand angeboten werden müsse. Vielleicht hätten sie das Geld lieber in einen Film investiert, der aufzeigt, weshalb die Billettpreise trotz der hohen Gewinne im Fernverkehr nie sinken.

Yvonne Debrunner,
Wirtschaftsredaktorin



yvonne.debrunner@sonntagszeitung.ch
www.facebook.com/sonntagszeitung