

VöV/SBB – Pressekonferenz / 14. Januar 2010 / Tarifmassnahmen 2010

---

## **Preiserhöhungen im öffentlichen Verkehr sind immer unpopulär aber dennoch notwendig und dafür massvoll!**

*Dr. Peter Vollmer, Direktor VöV*

### *Es gilt das gesprochene Wort*

Preiserhöhungen im öffentlichen Verkehr sind nicht nur unpopulär, sie werfen, auch wenn sie unternehmerisch noch so begründet sind, immer auch ernsthafte Fragen bezüglich der verkehrspolitischen Wirkungen auf und sie haben auch eine sozialpolitische Komponente.

Damit sei von allem Anfang an klar gemacht, die Transportunternehmungen beschliessen solche Preisanpassungen nicht, weil sie einfach mehr verdienen wollen.

Auch dort, wo in Teilbereichen des öffentlichen Verkehrs «Gewinne» gemacht werden, fliessen diese nicht an irgendwelche Aktionäre, sondern werden wieder in die öV-Unternehmung gesteckt. Es geht hier also nicht um Shareholdervalue-Probleme.

### **Der öV bleibt wichtiger Service public. Aber das ist nicht gratis!**

Der öffentliche Verkehr hat bekanntlich nicht zuletzt eine wichtige Funktion als Service public, das heisst, unsere Transportleistungen haben auch wichtige Aufgaben im Bereich der Sicherstellung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen, der Erschliessung aller, auch abgelegener Ortschaften im Sinne der Regionalpolitik und anderes mehr zu leisten.

Und dann ist und bleibt ein qualitativ hochstehender öV ein wichtiges Instrument in der Klima-, Energie- und Nachhaltigkeitspolitik (der öV ist hier ein Teil der Lösung!), der Raumentwicklung und nicht zuletzt auch als wichtiger Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Tourismusstandortes Schweiz.

Das alles basiert in unserem Land immer noch auf einem entsprechenden gesellschaftlichen und politischen Konsens. Deshalb lässt sich die öffentliche Hand den öV auch etwas kosten.

Wenn wir heute von den je nach Lesart moderaten oder happigen Preismassnahmen sprechen, gilt es nicht zu vergessen, dass die öffentliche Hand immer noch gut die Hälfte aller öV-Leistungen mitfinanziert.

## Erste Preiserhöhung seit drei Jahren

Die letzte allgemeine Preisrunde erfolgte im Jahre 2007.

Auf Tarifmassnahmen im Jahre 2009, die sich von der Kostenentwicklung eigentlich gerechtfertigt hätte, haben die öV-Unternehmungen im letzten Jahr bewusst verzichtet. Wir haben vor einem Jahr Ihnen ja dargelegt, dass wir – nicht zuletzt – aus einer gesellschaftlichen Verantwortung in der Zeit der ungewissen Wirtschaftsentwicklung mit vielen Hiobsbotschaften nicht auch noch mit einer öV-Preissteigerung die Kaufkraft schmälern wollten.

Aber im Zusammenhang mit dem damaligen Beschluss haben wir auch festgehalten, dass wir ein Jahr später, also drei Jahre nach der letzten Preiserhöhungsrunde, nicht um Anpassungen herumkommen werden.

Viele haben deswegen befürchtet oder spekuliert, dass diese Runde jetzt dafür eine zweistellige Prozenterhöhung ausmachen werde.

Macht sie nicht. Mit dem über das gesamte Sortiment und die Einnahmen gerechneten Durchschnitt von 6,4 % bleiben die Tarifmassnahmen per 12. Dezember 2010 insofern sogar sehr moderat. Und wenn man die darin eingerechnete Erhöhung der Mehrwertsteuer von 0,4% berücksichtigt, macht es noch weniger aus.

## Weshalb Preiserhöhungen im öV?

Zur Begründung auch dieser Tarifmassnahmen braucht es selbstverständlich dennoch einige Bemerkungen.

### Da ist einmal die Kostenentwicklung:

Diese ist in erster Linie geprägt durch das massive Mehrangebot an Leistungen, also sozusagen ein Ausdruck (oder eine Kehrseite) der Erfolgsstory öV. Alleine die SBB verzeichnen eine Zunahme der Zugkilometer von + 11%, aber auch die anderen öV-Unternehmungen können massive Steigerungen ausweisen, so etwa die BLS mit + 6% oder als Beispiel aus dem Busbereich das Postauto Schweiz mit + 6,5%. Damit steigen natürlich auch die Personalkosten, die Unterhaltsleistungen, die Energiekosten usw.

Als zweites sei die Entwicklung der Personalkosten erwähnt, wo sich auch die Teuerung abbildet. Dazu kommen in diesem Sektor die massiven Zusatzkosten im Bereich der Pensionskassen.

Ein Kostenfaktor sowohl bei den Bahnen im Bereich des Stroms und bei den Bussen und Schiffen im Bereich des Dieselstreibstoffes ist die Energie.

Zunehmend aufwändig sind auch die Leistungen im Bereich der sog. Personensicherheit, also der Schutz der Reisenden und der Vandalismus. Da bildet sich im öV die gesamtgesellschaftliche Entwicklung ab, denn der öV ist sozusagen Teil des öffentlichen Raumes.

Und nicht zuletzt seien die enormen Kosten im Bereich der Anschaffung und des Unterhaltes des Rollmaterials erwähnt. Hier werden Sie noch genauere Zahlen von den SBB hören.

### **Preisanpassungen sind die letzte Möglichkeit für die Kompensation der Kosten**

Diese Kostensteigerungen können durch vier Faktoren kompensiert werden:

- Durch Mehrerträge durch Mehrverkehr (...)
- Durch eine Erhöhung der Produktivität (erfolgt heute mit fast 5% jährlich!)
- Durch höhere Leistungen der öffentlichen Hände (vor dem Hintergrund der gegenwärtigen finanzpolitischen Entwicklung bleibt das mehr als begrenzt)
- Also bleiben noch die Kunden und Kundinnen des öV, mit höheren Billetpreisen.

Es ist in diesem Zusammenhang wichtig darauf hinzuweisen, dass wir hier noch überhaupt nicht von der im Bundesrat erwähnten Mitfinanzierung der noch ungedeckten Infrastrukturkosten sprechen.

Das ist heute noch nicht spruchreif und muss bezüglich des damit verursachten Systemwechsels und der weiteren Auswirkungen noch gründlich überlegt werden.

### **Sozialpolitische Verantwortung wahrnehmen**

Wenn Ihnen die jetzt vorgesehenen Tarifmassnahmen noch im Einzelnen erläutert werden, stellen Sie fest, dass es sich nicht um eine Rasenmäher-Erhöhung handelt.

Die Tarifmassnahmen in den einzelnen Kategorien sind bewusst äusserst differenziert angesetzt.

- Zum einen berücksichtigen sie die gegenwärtige, sehr unterschiedliche Ertragssituation,
- zum andern sind sie auch von sozialpolitischen Überlegungen geprägt. Auch hier sind sich die öV-Unternehmungen ihrer sozialpolitischen Verantwortung bewusst.

Verschiedene Tarife schlagen deshalb überhaupt nicht auf!

So bleiben die Preise für

- das GA Behinderte
- das GA Kind
- das GA-Familia Kind
- das GA-Familia Jugend

auf dem heutigen Stand!

Die Kinder- und Enkelkarte (heute für 20 Franken und 60 Franken kumulativ kaufbar) wird zu einer Karte zum Preis von 30 Franken zusammengefasst.

Und: Das freut mich insofern, dass wir ein Begehren der Kindertagesstätten (vertreten durch den KITA-Verband) umsetzen und die einschränkenden Bestimmungen für Kleinkinder in organisierten Gruppen aufheben. Auch für Kindertagesstätten gilt zukünftig, dass pro Begleitperson vier Kinder unter sechs Jahren gratis fahren können.

## **Verfahren der Tarifierpassungen in der Gemeinschaft der öV-Unternehmungen**

Abschliessend möchte ich Ihnen noch kurz den weiteren Verlauf und das Zustandekommen, respektive die Kompetenzlage bezüglich Tarifmassnahmen in Erinnerung rufen:

Die Tarife im schweizerischen öffentlichen Verkehr basieren auf einer Tarifgemeinschaft von über 200 angeschlossenen TU.

Es gehört zu den Erfolgen des schweiz. öV, dass Sie mit einem Ticket über die verschiedenen TU hinweg fahren können. Also beispielsweise von Basel bis aufs Jungfrauoch und erst noch mit einem aufeinander abgestimmten Fahrplan. Nicht zuletzt wird dieser Komfort mit dem Generalabonnement augenfällig.

Diese Tarif-Gemeinschaft aller Transportunternehmungen (im Fachausdruck «Direkter Verkehr» genannt) hat zur Folge, dass auch die Tarifmassnahmen und das Sortiment nur gemeinschaftlich beschlossen werden können.

Bei diesen Tarifmassnahmen handelt es sich also nicht um SBB-Preiserhöhungen, sondern um Anpassungen des Gesamtsystems.

Die SBB stellt in der Regel zwar entsprechende Anträge an die Kommission Personenverkehr und hat in der Entscheidung ein Vetorecht. Es gibt also keine Entscheide allein zugunsten der SBB, des Postautos oder der übrigen TU.

Dieses Verfahren hat insofern eine Logik, als dass wir uns ja in einem Gesamtsystem befinden und die Kunden (siehe GA) mit einem Fahrausweis auch das gesamte System befahren können.

Mit der Revision des Eisenbahngesetzes in den 90er Jahren ist die Tarifhoheit vollumfänglich an die Transportunternehmungen übergegangen. Das heisst, der Bund hat keine Tarifgenehmigungspflicht mehr.

Zu guter Letzt werden die Beschlüsse der Kommission Personenverkehr innerhalb der Gemeinschaft der Transportunternehmen noch einer Urabstimmung unterstellt. Wir gehen jedoch auch hier nicht von Überraschungen aus, denn die im Vorfeld geführten offenen Diskussionen – auch im Vorstand des VöV – haben eine konsolidierte Haltung zu dem jetzt Beschlossenen ergeben.

## **Sonderfall regionale Tarif- und Verkehrsverbunde**

Um Missverständnissen vorzukommen sei nochmals auf den Tatbestand hingewiesen, dass diese öV-Tarifrunde nicht für die besonderen Verbundtarife in den

verschiedenen Städten und Agglomerationen (Libero, Z-Pass, etc.) gelten. Dies TU sind zwar über die Pauschalfahrausweise (wie das GA und das Halbtax) mit dem schweizerischen System verknüpft, im Bereich ihrer regionalen Abos und Tickets aber autonom.

Verschiedene Verbunde koordinieren, resp. harmonisieren ihre Tarifmassnahmen mit den Entscheiden des schweizerischen Systems.

### **Die Preisüberwacherrunde steht noch bevor**

Einzig der Preisüberwacher könnte aufgrund des Preisüberwachungsgesetzes dann eingreifen, wenn die Preise missbräuchlich ausgestaltet würden.

Der Preisüberwacher ist über die heutigen aktuellen Tarifmassnahmen im Bild. Er wird selber entscheiden müssen, ob er die 30tägige Frist dazu nutzen will, von uns weitere Angaben einzufordern oder in Verhandlungen allfällige Anpassungen vorzuschlagen oder einseitig Verfügungen zu erlassen. Je nach dem könnten diese Entscheide des PUE auch angefochten werden.

Wir sind heute der Auffassung, dass die vorgeschlagenen Anpassungen nicht nur begründet, sondern ebenso moderat sind und dass von einer missbräuchlichen Haltung keine Rede sein kann.

Letztlich wird das auch eine Frage der politischen Einschätzung sein. Wir stellen jedenfalls fest, dass die öffentliche Hand (sowohl Bund und Kantone) uns eher dazu drängen, die Billeterträge zu steigern, welche wie schon ausgeführt in einem direkten Zusammenhang zu den öffentlichen Leistungen stehen.

Eines ist klar: Mit diesen Tarifmassnahmen lassen sich die SBB und die übrigen Bahnen, Busse, Schiffe und Seilbahnen nicht auseinander dividieren.

Vincent Ducrot, als gegenwärtiger Chef Personenverkehr der SBB und auch Präsident der KoP, wird Ihnen jetzt die einzelnen Massnahmen noch mit den entsprechenden Hintergrundüberlegungen erläutern.

\*\*\*\*