



Bahntariferhöhungen begrüssenswert

Der Verband öffentlicher Verkehr hat heute die Tarifmassnahmen per Dezember 2012 angekündigt. Die Preise steigen im öffentlichen Verkehr um durchschnittlich 5,6 Prozent. economiessuisse begrüsst, dass damit die Nutzer vermehrt an den Kosten des ÖV beteiligt werden. Um das hervorragende System nachhaltig finanzieren zu können, dürften weitere Erhöhungsschritte unumgänglich sein.

Die Leistungen des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz sind ausgezeichnet. Entlegene Täler sind an das ÖV-Netz angeschlossen und die zuverlässigen Verbindungen zwischen Städten und Agglomerationen bewältigen die wachsenden Pendlerströme noch weitgehend problemlos. Dieses System hat seinen Preis. Bund, Kantone und Gemeinden alleine bezahlen pro Jahr über 8 Milliarden Franken, und der Finanzbedarf für Ausbau und Unterhalt der Schiene wird vom UVEK mit 86 bis 95 Milliarden Franken bis 2030 geschätzt. Nach wie vor zahlen dabei die Nutzer zu wenig. Von den Kosten für Betrieb und Unterhalt des Eisenbahnnetzes tragen sie nicht einmal 25 Prozent.

Der Bundesrat hat 2011 beschlossen, die Nutzer des Schienennetzes stärker an dessen Kosten zu beteiligen. Die Trassenpreise wurden daraufhin um 200 Millionen Franken pro Jahr erhöht. Damit ein kleiner Schritt hin zu mehr Kostenwahrheit getan werden kann, ist es wichtig, dass die Transportunternehmen diese Mehrkosten auch an die Nutzer weitergeben können. Der heute kommunizierte Schritt geht in die richtige Richtung. Besonders begrüssenswert ist, dass die Transportunternehmen einen Teil der Erhöhung durch Effizienzsteigerungen auffangen möchten. Dies fordert economiessuisse seit Jahren.

Quersubventioniertes System ist nicht nachhaltig

Um ein wirklich nachhaltig finanziertes Verkehrssystem zu unterhalten und bedarfsgerecht ausbauen zu können, müssen die Trassenpreise und damit auch die Abonnementstarife im öffentlichen Personenverkehr aber noch weiter ansteigen. Erst wenn die Nutzer die durch sie verursachten Kosten bzw. ihren entsprechenden Nutzen im Preis reflektiert sehen, verhalten sie sich volkswirtschaftlich effizient. Ein von Steuerpflichtigen und Autofahrern quersubventioniertes Verkehrssystem ist nicht nachhaltig. Verkehrspolitik ist auch Raumentwicklungspolitik. Und dass ein zusätzliches Angebot zu Mehrverkehr führt, gilt auch für die Bahn. Es ist für die Schweiz zentral, dass Entscheide über Wohnort, tägliches Pendeln und Freizeitausflüge vermehrt unter Beachtung der tatsächlichen Kosten getroffen werden. Dass bei den Tarifen im öffentlichen Verkehr ein Missverhältnis besteht, beweist beispielsweise die Tatsache, dass sich mit den vorherrschenden GA-Tarifen Streckenabonnemente praktisch nie lohnen.