

## Zeit ist Geld: Die Ostschweiz fordert den Tempotarif

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs stösst in der Schweiz an ihre Grenzen. Die für den Unterhalt und den Ausbau des Schienennetzes benötigten Mittel überfordern die öffentlichen Haushalte. Das mehrheitlich mit Steuern und Abgaben finanzierte System hat zudem zur Folge, dass nicht in erster Linie der Verkehr von der Schiene auf die Strasse verlagert wird, sondern öffentliche Gelder von einer Region in eine andere umverteilt werden. Unter diesen Umständen ist ein Kollaps der Eisenbahnfinanzierung nur über eine verstärkte Benutzerfinanzierung zu verhindern. Dabei ist der veraltete Distanztarif durch eine nutzniesserorientierte Preisgestaltung über die Differenzierung nach der Geschwindigkeit einer Bahnverbindung (Tempotarif) zu ersetzen. Auch für Bahnfahrer gilt: Zeit ist Geld.

Die verkehrstechnische Erreichbarkeit einer Region ist im Standortwettbewerb ein entscheidender Faktor. Über den Ausbau oder eine bessere Verknüpfung der Verkehrsangebote verstärken sich Standortunterschiede. Unternehmen profitieren von Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur über die Vergrößerung der Marktgebiete und eine bessere Erschließung von Ressourcen. Für die Bevölkerung bestimmt die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Einkaufs- und Frei-

zeitmöglichkeiten in hohem Masse die Lebensqualität an einem Standort.<sup>1</sup> Entscheidend ist, dass Verkehrsinfrastrukturen als «Treiber» der Siedlungsentwicklung funktionieren. Im 19. Jahrhundert hat der Bau der Eisenbahnlinien darüber entschieden, welche Regionen an der wirtschaftlichen Entwicklung partizipierten und welche abgehängt wurden. Vergleichbares gilt für die Investitionen in die Nationalstrassen oder die Realisierung der S-Bahn in der Region Zürich in der jüngeren Vergangenheit. Verkehrspolitik ist Regionalpolitik.

### Die Ostschweiz auf dem Abstellgeleise

Es liegt in der Natur der Sache, dass es bei politischen Verteilungskämpfen Gewinner und Verlierer gibt. Erfreulicherweise zeigt die kantonale Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr schweizweit ein relativ ausgeglichenes Bild. Anders präsentiert sich dies für den öffentlichen Verkehr (Abb. 1).

Die vier Kantone Zürich, Basel-Stadt, Basel-Land und Genf besitzen eine überdurchschnittliche Erreichbarkeit. Sie profitieren von ihrem hohen Eigenpotential, gut ausgebauten S-Bahnnetzen sowie von guten Verbindungen im Fernverkehr.<sup>2</sup> Auf dem Abstellgeleise befindet sich die Ostschweiz. Unsere Züge verkehren auf

der Bahninfrastruktur des 19. Jahrhunderts. Während im Rahmen des Projektes Bahn 2000 die Verbindung von Zürich nach Bern mit der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist für Höchstgeschwindigkeiten von 200 km/h ausgebaut wurde, fiel der für die Anbindung der Ostschweiz an das nationale Eisenbahnnetz wichtige Brüttenertunnel dem Rotstift zum Opfer. Dies trotz gegenteiliger Versprechen im Vorfeld der Volksabstimmung. Bundesbern hat entschieden, zum Nachteil der Ostschweiz. Ein Trauerspiel, das sich bei

**Für die Industrie- und Handelskammer St.Gallen-Appenzell ist es eine Selbstverständlichkeit, dass die für die Ostschweiz im nationalen Kontext relevanten Eisenbahnprojekte mit erster Priorität realisiert werden.**

der Umsetzung des NEAT-Projektes wiederholte. Der ursprünglich geplante und dem Volk versprochene Hirzeltunnel zur Anbindung der Ostschweiz an die NEAT wurde aus finanziellen Gründen gestrichen.

Für die Industrie- und Handelskammer St.Gallen-Appenzell ist es angesichts dieser Ausgangslage eine Selbstverständ-

lichkeit, dass die für die Ostschweiz im nationalen Kontext relevanten Eisenbahnprojekte mit erster Priorität realisiert werden:

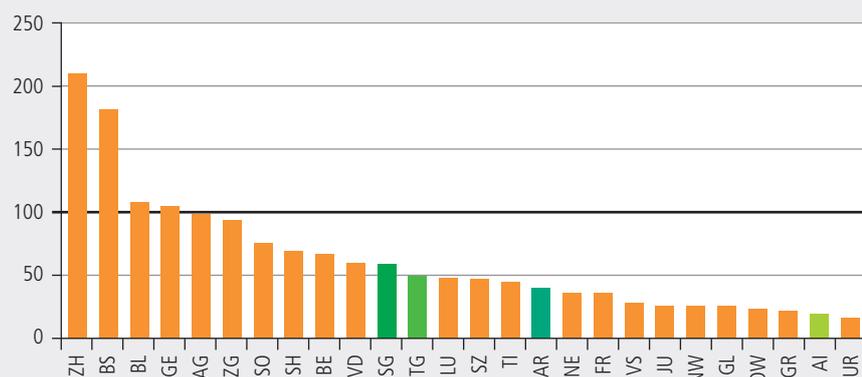
### Vier-Zug-Konzept St.Gallen – Zürich

Attraktive Zugverbindungen setzen auf kurze Reisezeiten und optimierte Anschlüsse. Erreicht wird dies über ein funktionsfähiges Knotensystem, bei dem die Fahrzeit zwischen den Städten knapp unter einer Stunde liegt und sich die Züge zur vollen und halben Stunde in den Knotenbahnhöfen treffen. Dadurch können optimale Umsteigebedingungen in alle Richtungen geboten werden. Der Ausbau des Hauptbahnhofs St.Gallen zu einem funktionsfähigen Knoten wird mit dem Vier-Zug-Konzept zwischen Zürich und St.Gallen erreicht. Zusätzlich zu den bestehenden Fernverkehrsverbindungen IC Genf – Bern – St.Gallen (Doppelstöcker, Fahrzeit 74 Minuten) und ICN Lausanne – Biel – St.Gallen (Neigezug, Fahrzeit 65 Minuten) braucht es zwei Schnellverbindungen mit einer Fahrzeit unter einer Stunde. Diese ermöglichen gute Anschlüsse an die S-Bahn und führen zu einer markanten Verbesserung der Erreichbarkeit der Regionen.

### Halbstundentakt Zürich – Sargans – Chur

Eine leistungsfähige und moderne Bahn 2030 muss alle Landesteile und das angrenzende Ausland im Halbstundentakt erschliessen. Die Südostschweiz ist die einzige Grossregion, die nur stündlich an den Metropolitanraum Zürich angebunden ist. Der Halbstundentakt auf der Intercity-Verbindung Zürich – Sargans – Chur ist unerlässlich für eine attraktive und der steigenden Nachfrage entsprechende Anbindung der Südostschweiz und somit im Rahmen von Bahn 2030 in die erste Priorität aufzunehmen.

Abbildung 1: Kantonale Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr 2005



Index, 100 = gewichteter Durchschnitt der Schweiz  
Quelle: BAK Basel Economics

### Doppelspurausbau Buchs – Sargans

Die bessere Anbindung des Rheintals ans nationale Netz und der notwendige Ausbau der Ost-West-Achse ist seit Jahren ein Anliegen des Rheintals. Dabei kommt dem Doppelspurausbau zwischen Buchs und Sargans sowohl hinsichtlich des Güter- als auch des Personenverkehrs eine entscheidende Rolle zu. Der seit Jahren geforderte und vom Bund nur in zweiter Priorität vorgesehene Ausbau ist im Rahmen von Bahn 2030 in die erste Priorität aufzunehmen.

### Wer soll das bezahlen?

Die eigentliche Herausforderung liegt jedoch nicht im Formulieren von Forderungen, sondern in der Beantwortung der

rund 7 Mrd. Franken. Diesen Einnahmen aus Personenverkehr, Güterverkehr und Nebenerträgen wie die Vermietung von Liegenschaften stehen staatliche Zuschüsse

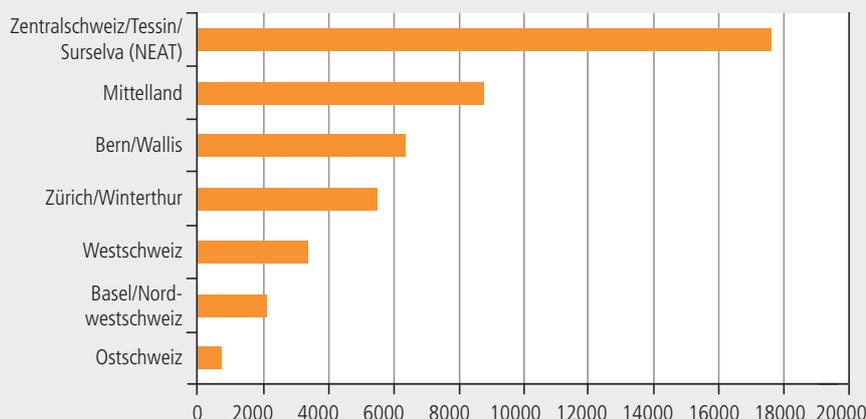
### Die Schweizer Bahnen werden zu rund 60% nicht von den Kunden, sondern über Steuern und Abgaben finanziert.

von 14 Mrd. Franken gegenüber.<sup>3</sup> Die Schweizer Bahnen werden zu rund 60% nicht von den Kunden, sondern über Steuern und Abgaben finanziert. Dieses System begünstigt das «Rent Seeking». Jede Region versucht, sich einen möglichst grossen Teil der knappen Mittel zu

lediglich 1,6% (0,72 Mrd. Franken) des gesamten Investitionsvolumens wurden zu Gunsten der Ostschweiz eingesetzt. Ganz anders der Kanton Bern, der mit der Neubaustrecke nach Zürich sowie dem Lötschberg-Tunnel und einem Investitionsvolumen von über 15 Mrd. Franken zu den grossen Nutzniessern gehört. Unter den heutigen Voraussetzungen ist die Schweizer Eisenbahnpolitik nicht eine Umlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene, sondern eine Umverteilung von Steuergeldern von einer Region in eine andere.

Welche Konsequenzen dies in der Praxis hat, zeigt ein Vergleich der Reisezeiten. Für die 218 Kilometer von Zürich nach Visp braucht ein Passagier nach dem Neubau der Strecke zwischen Zürich und Bern und der Eröffnung des Lötschberg-tunnels 2 Stunden. Ebenfalls 2 Stunden

Abbildung 2: Regionale Verteilung der Investitionen im Rahmen der FinöV-Projekte



Frage, wie der Unterhalt und der Ausbau der Schieneninfrastruktur künftig finanziert werden soll. Bis ins Jahre 2030 ist mit einem Finanzbedarf von rund 40 Mrd. Franken für Investitionen und rund 30 Mrd. Franken für den Unterhalt zu rechnen. Diese Summen stellen eine fast unlösbare Herausforderung an ein Gesamtsystem dar, das sich bereits heute auf der schiefen Bahn befindet. Nach Berechnungen des Tages-Anzeigers erzielen die Schweizer Bahnen jährlich Erträge von

sichern. Was dies in der Praxis bedeutet, zeigt die Verteilung der FinöV-Gelder. Der Fonds für die Eisenbahngrossprojekte wird durch die Schwerverkehrsabgabe (LSVA), ein Mehrwertsteuer-Promille und durch Mineralölsteuern finanziert. Während damit alle Bürgerinnen und Bürger unseres Landes gleichermassen in die finanzielle Pflicht genommen werden, zeigen sich in der regionalen Verteilung der Mittel dramatische Unterschiede (Abb. 2).

Unter den heutigen Voraussetzungen ist die Schweizer Eisenbahnpolitik nicht eine Umlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene, sondern eine Umverteilung von Steuergeldern von einer Region in eine andere.

dauert die mit 120 Kilometern wesentlich kürzere Zugfahrt von Zürich nach Heerbrugg. Während die Züge nach Visp mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 100 km/Std. unterwegs sind, wird das Rheintal mit einem Bummeltempo von 60 km/Std. bedient.

Die grosse Herausforderung der Schweizer Eisenbahnpolitik liegt nicht im Entwickeln neuer Angebote und Infrastrukturprojekte. Weit entscheidender ist die

Antwort auf die Frage nach der Finanzierung unserer Bahnen. Angesichts der Asymmetrien in der regionalen Verteilung der Mittel und mit Blick auf die düsteren Perspektiven der öffentlichen Haushalte ist es nach Ansicht der IHK St.Gallen-Appenzell unvorstellbar, dass künftige Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur über zusätzliche Steuern und Abgaben finanziert werden. Es braucht ein neues Finanzierungsmodell. Dabei führt kein Weg an einer verstärkten Benutzerfinanzierung vorbei.

### **Distanztarif – die Vergangenheit lässt grüssen**

Grundsätzlich ist für die Festlegung des Billettpreises allein die Distanz ausschlaggebend. Dieses Preismodell stammt aus dem 19. Jahrhundert, als es weder zeit-sparende Neubaustrecken noch Züge mit unterschiedlichstem Komfort gab. Wie das Beispiel des Vereinatunnels zeigt, führt dies zu absurden Resultaten. Die Erschliessung des Unterengadins durch die 800-Millionen-Investition in den Vereinatunnel reduzierte die Fahrzeit von Zürich nach Scuol um zwei Stunden, da der Umweg über den Albulapass wegfiel. Gleichzeitig hatte die Verkürzung der für das Pricing relevanten Distanz eine Preisreduktion von Fr. 81.60 auf Fr. 61.– zur Folge. Der einzelne Bahnpassagier wurde für den durch die Öffentlichkeit finanzierten Ausbau des Angebotes mit einer Preisreduktion von rund 25% belohnt.

Zu den Besonderheiten des aktuellen Tarifsystems gehört weiter, dass die Passagierzahlen und das Angebot stärker wachsen als die Erträge. Mit jedem gefahrenen Kilometer verdienen die Bahnen weniger. Die Ursache für diese Fehlentwicklung liegt unter anderem in den steigenden Verkaufszahlen des Generalabonnements. Ein Arbeitspendler, der sein

Generalabonnement an 200 Tagen im Jahr benützt, zahlt pro Tag Fr. 15.50. Dies unabhängig von der zurückgelegten Dis-

### **Mobilität, die man weit unter ihrem Wert verkauft, wird unbeschränkt nachgefragt.**

tanz und den Investitionen in den Ausbau des von ihm genutzten Angebotes. Dass unter diesen Umständen zu Spitzenzeiten und auf besonders attraktiven Strecken überfüllte Züge zur Tagesordnung gehören, kann nicht überraschen. Mobilität, die man weit unter ihrem Wert verkauft, wird unbeschränkt nachgefragt.

Die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs haben in der Vergangenheit versucht, diese systemimmanenten Fehler durch Distanzzuschläge zu korrigieren. So wurde beispielsweise die Fahrt von Zürich nach Bern mit Eröffnung der Neubaustrecken künstlich verlängert, um einen höheren Preis einfordern zu können. Vergleichbares plante die SBB für die Strecke von Spiez nach Brig im Anschluss an die Eröffnung des Lötschbergtunnels. Die Fahrt durch den Basistunnel sollte mehr als das Doppelte der wesentlich längeren Reise auf der Bergstrecke kosten. Diese Absicht scheiterte jedoch im Jahre 2007 am Widerstand des Preisüberwachers, der für die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs ein rationales Regelsystem mit objektiven Parametern forderte. Die dazu notwendigen Grundlagen müssen bis am 30. April 2011 erarbeitet werden. Als mögliche Elemente eines objektiven, kostenorientierten Tarifsystems werden Dichte, Kapazität oder Qualität des Fahrplatzangebotes genannt. Immer wieder diskutiert wird zudem die Möglichkeit, die Tarife nach Tageszeit zu differenzieren. Passagiere, die zur Stosszeit die Züge

füllen, sollen höhere Preise bezahlen als Kunden, die auf weniger ausgelastete Randzeiten umsteigen. Problematisch ist an diesem Vorschlag, dass diejenigen Arbeitspendler bestraft werden, deren Arbeitszeiten nicht flexibel sind.

### **Tempotarif – die Geschwindigkeit macht den Unterschied**

Fraglich ist, ob ein neues Tarifsystem, das sich primär an der Nachfrage oder den Kosten orientiert, den Besonderheiten eines mit staatlichen Zuschüssen finanzierten Service public gerecht wird. Nach Ansicht der IHK St.Gallen-Appenzell ist es sinnvoller, nicht die Optik des Anbieters, sondern die Interessenlage der Kunden in den Mittelpunkt der Überlegungen zu stellen. Dabei ist entscheidend, dass jeder Verbesserung der Bahnleistungen ein individueller Nutzen gegenübersteht, der die Zahlungsbereitschaft erhöht.

Empirische Studien zeigen, dass der für eine Strecke erforderliche Zeitaufwand das massgebende Kriterium für die Wahl des Verkehrsmittels darstellt. An zweiter Stelle folgt die Bequemlichkeit und erst

### **Der Faktor Zeit und damit die Geschwindigkeit ist das massgebende Kriterium für die Wahl des Verkehrsmittels.**

dann folgen mit deutlichem Abstand die Kosten der Verkehrsmittelnutzung. Der Einfluss der Geschwindigkeit auf die Nachfrage nach Verkehrsleistungen illustriert die Tatsache, dass sich die Wegehäufigkeit je Person und Tag in den letzten Jahrzehnten kaum verändert hat, dies im Gegensatz zur Entfernung zu den Zielen. Man ist nicht länger, sondern schneller unterwegs.<sup>4</sup> Ebenfalls bestätigt wird der Zusammenhang des Faktors Zeit bei

der Wahl des Verkehrsmittels und dem daraus resultierenden persönlichen Nutzen durch eine Studie der Zürcher Kantonalbank über die preisrelevanten Eigenschaften unbebauten Wohnlandes (Abb. 3).<sup>5</sup> Im Zentrum der Preisbildung steht die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen oder dem privaten Verkehrsmittel. Jede zusätzliche Minute Fahrzeit zum Stadtzentrum von Zürich reduziert den Grundstückspreis um 3,8%.

Den persönlichen wirtschaftlichen Nutzen schneller Zugverbindungen zeigt auch ein Vergleich der Reisezeiten der in etwa gleich langen Bahnstrecken Rorschach – Sargans und Lausanne – Genf. Für die Fahrt auf beiden Linien bezahlt man heute als Folge des Distanztarifs fast denselben Preis. Westschweizerinnen und Westschweizer sind jedoch 18 Minuten schneller am Ziel. Für einen Arbeitspendler in der Romandie bedeutet dies, dass er gegenüber den Ostschweizern rund drei Wochen an Arbeits- oder Freizeit gewinnt. Individuelle Vorteile, die sich in Franken und Rappen beziffern lassen.

Angesichts dieser Fakten schlägt die IHK St.Gallen-Appenzell vor, den Distanztarif durch eine nutzniesserorientierte Preisgestaltung über die Differenzierung nach der Geschwindigkeit einer Bahnverbindung zu ersetzen. Die Preisbildung erfolgt nicht mehr ausschliesslich über die vom

Abbildung 4: Tempotarif

	Lausanne – Genf	Rorschach – Sargans
Strecke	60 Kilometer	66 Kilometer
Fahrzeit	33 Minuten	51 Minuten
Distanztarif	Fr. 20.60	Fr. 21.00
Tempotarif	Fr. 26.25	Fr. 21.00

Kunden nachgefragte Distanz, sondern wird zusätzlich mit der Durchschnittsgeschwindigkeit auf der entsprechenden Verbindung in Beziehung gesetzt. Ausgehend von den heutigen Basispreisen ergibt dies für die angesprochene Strecke Lausanne – Genf gegenüber der langsameren Verbindung Rorschach – Sargans einen Preisaufschlag von knapp 30 % (Abb. 4).

Mit dem Tempotarif werden die wichtigsten Mängel der aktuellen Eisenbahnfinanzierung auf eine einfache Art und Weise gelöst. Der Faktor Geschwindigkeit ist objektivierbar und erfüllt damit die Forderungen des Preisüberwachers. Entscheidend sind jedoch die grundsätzlichen Vorteile des Tempotarifs:

- Das Prinzip der verstärkten Benutzerfinanzierung nähert den Preis der Mobilität den effektiven Kosten an. Dies wird zu einem sorgfältigeren Umgang mit der Mobilität führen und der nicht erwünschten Zersiedelung unseres Landes entgegenwirken.

- Der Tempotarif setzt bei den Preiserhöhungen dort an, wo der individuelle Nutzen für die Kunden und damit die Akzeptanz von höheren Preisen am grössten ist. Das Auto bildet auf den modernen Fernverkehrsstrecken keine taugliche Alternative zum öffentlichen Verkehr. Es ist unwahrscheinlich, dass eine Verlagerung zurück auf die Strasse stattfindet.

- Höhere Geschwindigkeiten sind nur mit modernem Rollmaterial zu erzielen. Über den Tempotarif fliesst damit indirekt der Komfort der Züge als zusätzliches Qualitätsmerkmal in das Tarifsystem ein.

- Durch die Preisdifferenzierung auf Basis der Geschwindigkeit kann der einzelne Kunde für die gleiche Bahnstrecke aus unterschiedlich teuren Angeboten auswählen. Arbeitspendler werden den Zeitvorteil stärker gewichten und den schnellen, jedoch höherpreisigen Intercity-Zug bevorzugen. Bahnfahrer, die in der Freizeit unterwegs sind, nehmen

Abbildung 5: Preisfaktoren Bauland Region Zürich

entscheidend	Reisezeit nach Zürich HB
sehr wichtig	Steuerkraft der Gemeinde
	Entfernung Hauptstrasse
	Seesicht
wichtig	Fluglärm abends
weniger wichtig	Fluglärm tagsüber
	Ausnützung
	Fläche

Quelle: Zürcher Kantonalbank

den Regionalzug und können so von relativ tieferen Preisen ohne Einschränkungen in der Tageszeit profitieren. Der Tempotarif führt zu einer Entflechtung von Berufs- und Freizeitverkehr und entlastet den Fernverkehr in den Stosszeiten.

- Die regionalen Ungleichheiten in der Verteilung der öffentlichen Gelder werden durch den Tempotarif ausgeglichen. Bewohnerinnen und Bewohner von Regionen, die von Neubaustrecken profitieren, müssen höhere Kilometerpreise akzeptieren.

In der öffentlichen Diskussion wird der Tempotarif insbesondere mit zwei Tabubrüchen Widerstand provozieren. Einer-

seits verabschiedet sich der Tempotarif vom Prinzip des offenen Zugangs zu unseren Zügen. Es wird nicht mehr möglich sein, mit einem Billett unbesehen alle Zugverbindungen auf ein und derselben Linie nutzen zu können. Andererseits führt kein Weg an einer Ausdifferenzierung des Angebots an Pauschalbilletten vorbei. Generalabonnemente, die zu Dumpingpreisen alle Leistungen unserer Unternehmen des öffentlichen Verkehrs einschliessen, wird es nicht mehr geben. Allerdings, wer sich grundlegenden Veränderungen im Tarifsysteem widersetzt, riskiert den Kollaps der Eisenbahnfinanzierung und damit den Niedergang des öffentlichen Verkehrs. Nicht Stillstand, sondern Erneuerung sichert die Zukunft des Bahnlandes Schweiz. ■



**Dr. Kurt Weigelt**

Direktor IHK St. Gallen-Appenzell

#### Fussnoten

<sup>1</sup> Standortqualität: Welche Region ist die attraktivste?, Credit Suisse Ecomic Research, August 2009

<sup>2</sup> Die Erreichbarkeit als Standortfaktor, BAK Basel Economics, Juni 2007

<sup>3</sup> Die schiefe Bahn, Tages-Anzeiger vom 29. September 2009

<sup>4</sup> Prinzwasser Reinhold, Verkehrsverlagerungen im Personenverkehr, DISP 132, 1998

<sup>5</sup> Wertvoller Boden, Studie, Zürcher Kantonalbank, Mai 2008



**IHK**  
Industrie- und  
Handelskammer

St.Gallen  
Appenzell

Gallusstrasse 16  
Postfach  
9001 St. Gallen

T 071 224 10 10  
F 071 224 10 60  
info@ihk.ch  
www.ihk.ch