

Interpellation Chandiramani-Rapperswil-Jona (21 Mitunterzeichnende) vom 26. April 2011

Massive Verschlechterung der SBB-Finanzen

Schriftliche Antwort der Regierung vom 30. August 2011

Christopher Chandiramani-Rapperswil-Jona erkundigt sich in seiner Interpellation vom 26. April 2011 nach den Auswirkungen einer allfällig notwendig werdenden finanziellen Sanierung der SBB auf die Kantone und insbesondere den Kanton St.Gallen im Zusammenhang mit der Vorfinanzierung von Baumassnahmen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Die SBB ist eine spezialrechtliche Aktiengesellschaft im Alleinbesitz des Bundes. Der Bund steuert die SBB über eine Eignerstrategie, welche dem Verwaltungsrat die Ziele des Eigentümers vorgeben. Der jährliche Geschäftsbericht der SBB gibt Auskunft über die finanzielle Situation des Unternehmens.

Gemäss Geschäftsbericht 2010 weist die Sparte Güterverkehr ein Betriebsergebnis von minus 52 Mio. Franken aus. Der Geschäftsbereich Personenverkehr, der den Fern- und Regionalverkehr beinhaltet, legt ein Betriebsergebnis von plus 375 Mio. Franken vor. Bei einem Konzerngewinn von 298 Mio. Franken verzeichnete die SBB einen deutlich negativen Free Cash Flow von minus 1'371 Mio. Franken. Der Mittelzufluss aus Betriebstätigkeit von 846 Mio. Franken reichte nicht aus, um die Mittel für die Investitionstätigkeit von 2'628 Mio. Franken bereitzustellen. Die Nettoverschuldung erhöhte sich im vergangenen Jahr um 1'764 Mio. Franken auf 17'284 Mio. Franken. Die verzinsliche Verschuldung stieg um 763 Mio. Franken auf 8'067 Mio. Franken. Investitionen in neues Rollmaterial von 965 Mio. Franken und der Sanierungsbeitrag an die Pensionskasse von 938 Mio. Franken trugen wesentlich zu dieser Entwicklung bei.

Strikt von der Eigentümerbeziehung zu trennen ist die Beziehung des Bundes und der Kantone als Besteller von Regionalverkehrs- und Infrastrukturleistungen. Diese Leistungen werden über separate Vereinbarungen bestellt und die ungedeckten Kosten mittels Abgeltungen bezahlt.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Eine allfällige finanzielle Sanierung der SBB wäre ausschliesslich die Aufgabe des Bundes als Alleinaktionär dieser Gesellschaft. Die Kantone wären von einer solchen Sanierung nicht betroffen.
2. Die Infrastrukturprojekte werden vom Bund und dem Kanton bei den SBB bestellt und auch vollständig bezahlt. Da die SBB aufgrund der faktischen Staatsgarantie des Bundes nicht Konkurs gehen können, ist die operative Realisierung der Infrastrukturprojekte in jedem Fall gewährleistet.
3. Der Kanton St.Gallen leistet eine Vorfinanzierung für den Ausbau der Infrastruktur der S-Bahn St.Gallen. Der Bund steht via Infrastrukturfonds in der Pflicht, diese Mittel dem Kanton St.Gallen zurückzuzahlen. Die SBB spielen in dieser Finanzierungsfrage keine Rolle.

4. Das Festlegen von Preisen für Billette und Abonnemente fällt in die Zuständigkeit der Transportunternehmen. Federführend für die nationalen Tarife ist der Verband öffentlicher Verkehr. Der Preisüberwacher muss Tarifierungen genehmigen. Beim Tarifverbund Ostwind muss der Tarifverbundrat den von den Transportunternehmen vorgeschlagenen Tarifmassnahmen zustimmen. Die Transportunternehmen sind gehalten, über eine zweckmässige Tarifierung die Finanzierung der nicht durch die öffentliche Hand oder Nebentätigkeiten der Unternehmen gedeckten Kosten zu ermöglichen.

Das Festlegen des Eigenfinanzierungsgrades hat einen unmittelbaren Einfluss auf die Preise für Billette und Abonnemente. Der «faire» Preis wird in diesem Sinne durch die Politik und nicht durch die Transportunternehmen festgelegt. Dabei ist sowohl die Angebots- wie die Preissensitivität zu berücksichtigen. Mit anderen Worten darf die Preispolitik nicht zu einer Verschlechterung des Modalsplits führen und somit zu einer Minderung der Ertragslage durch rückgängige Fahrgastzahlen.

Im Ostwind liegt der Eigenfinanzierungsgrad der Regionalverkehrsleistungen leicht über 50 Prozent. Das heisst, dass rund je die Hälfte der Kosten über Billetteerträge von den Nutzerinnen und Nutzern beziehungsweise über Abgeltungen aus Steuergeldern finanziert werden. Bei 92 Prozent der Generalabonnemente (GA) liegt der Ertrag je Personenkilometer – wegen intensiver Nutzung – unter den 16 Rappen, welche die SBB im Schnitt je Personenkilometer lösen. 44 Prozent der GA generieren einen Ertrag von weniger als 10 Rappen je Kilometer. Das heisst, dass Nutzerinnen und Nutzer mit anderen Fahrausweisen überdurchschnittliche Preise je Personenkilometer zahlen.

Die Trennung von Teuerung, Unterhalt und Neuinvestitionen erfolgt im Rahmen der jährlichen Abgeltungsanfragen für den Regionalverkehr sowie der mehrjährigen Leistungsvereinbarungen für die Infrastruktur.

5. Die Rechnungen des Personenverkehrs der SBB und von SBB Cargo sind rechtlich zwingend voneinander zu trennen. Dementsprechend gibt es zwischen diesen beiden Verkehrsbereichen keine Quersubventionierung.