



## SBB: Gutes Ergebnis auf Kosten des Staates

Die SBB haben ein gutes Jahresergebnis erzielt – in erster Linie hinsichtlich Verkehrsleistung. Allerdings ist die Verschuldung der Bundesbahnen hoch. Generell sieht sich der öffentliche Verkehr mit grossen Herausforderungen konfrontiert: Die Eigenwirtschaftlichkeit muss deutlich besser werden. Nutzer haben vermehrt ihre Kosten zu tragen.

Für viele Kunden des Personen- und Güterverkehrs erbringen die SBB gute Leistungen. Die Zufriedenheit im Personenverkehr und die Pünktlichkeit im nationalen Güterverkehr seien hoch, wie die SBB in ihrer heutigen Pressemitteilung festhalten. Im Transitgüterverkehr hingegen war die Pünktlichkeit unbefriedigend.

Auch die Nutzerzahlen sind sehr eindrücklich – jeder dritte Arbeitnehmer fährt gemäss SBB mit dem Zug zur Arbeit. Zwei Drittel, also die Mehrheit der Arbeitnehmer, benützt aber für ihren Arbeitsweg nicht den Zug. Insofern ist es wichtig, dass die Bahnutzer auch ihre Kosten tragen und sie nicht der Allgemeinheit aufbürden. Hier besteht aber enormes Verbesserungspotenzial.

### **Nutzer tragen weniger als die Hälfte der Kosten**

Der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad liegt im Eisenbahnverkehr unter 50 Prozent. Die Benutzer zahlen die durch sie verursachten Kosten demnach nicht einmal zur Hälfte. Entsprechend schieft sich die Finanzlage im öffentlichen Verkehr, insbesondere bei den SBB. Zwar weist deren Jahresrechnung einen Überschuss von 300 Millionen Franken aus. Doch diese Zahl täuscht. Über den Betrieb nahmen die SBB 850 Millionen Franken ein. Die Summe der Investitionen

– mehrheitlich finanziert durch die Steuerzahlenden – belief sich aber auf 2,6 Milliarden Franken. Die SBB ist mit 8 Milliarden Franken verzinslichen Verbindlichkeiten, zusätzlich zu den zinslosen Darlehen der öffentlichen Hand, stark verschuldet.

Wie die SBB schreibt, sind „[...] Tarifierpassungen unangenehm, aber angesichts der laufenden Verbesserungen und steigenden Kosten des Angebots unvermeidbar“. Daran ist zwingend festzuhalten. Insbesondere im Personenverkehr ist die Nutzerfinanzierung deutlich stärker zu gewichten. Den in den letzten Jahren erfolgten enormen Verbesserungen hinsichtlich Rollmaterial, Schienennetz und Fahrfrequenzen ist Rechnung zu tragen. Örtlich und zeitlich bestehen grosse Unterschiede bei der Benutzung. Während auf ausgewählten Strecken zu Stosszeiten die Züge sehr voll sind, liegt die durchschnittliche Sitzplatzauslastung lediglich bei 30,9 Prozent. Weiter sind Querfinanzierungen zwischen den Verkehrsträgern abzubauen. Und die Transparenz bei der Finanzierung, insbesondere hinsichtlich Betriebs- und Unterhaltskosten von Bahninfrastrukturen, muss verbessert werden.