

DIE WELTWOCHEN

Unersättliche Staatsbahn

Die SBB erwirtschaften hohe Verluste und sprechen trotzdem von einem «erfolgreichen Jahr». Offenbar verzichten sie auch auf Hunderte Millionen Strafzahlungen, die der kanadische Zugbauer Bombardier leisten müsste.

Peter Keller

Wenn er ans Rednerpult geht, könnte man getrost alle Mikrofone ausschalten. Ueli Giezendanner, Lastwagenunternehmer und SVP-Nationalrat aus dem Kanton Aargau, füllt mit seiner Stimme den hintersten Winkel des Ratssaals. Besonders dann, wenn er in Rage ist, wie das in der vergangenen Sondersession der Fall war.

Traktandiert war der Verpflichtungskredit für den regionalen Personenverkehr 2018–2021. Etwas weniger technisch gesagt: Wie viel Geld soll der Bund für die Bahn- und Buslinien in den Kantonen draussen lockermachen? Der Bundesrat beantragte 3,96 Milliarden Franken, die Räte packten nochmals 144 Millionen drauf. Sehr zur Freude der Kantone und der Bahnunternehmen – und sehr zum Missfallen des Verkehrspolitikers Giezendanner.

Er rechnete seinen Ratskolleginnen und -kollegen vor, wie viel Geld sie bereits für die SBB gesprochen haben. Dreizehn Milliarden für den Unterhalt und den Betrieb der Bahnen und nochmals 6,4 Milliarden zur Finanzierung der Bahninfrastruktur (Fabi), statt der damals vom Bundesrat vorgeschlagenen 3,5 Milliarden.

500 Millionen mehr

«Jetzt rechnen Sie zusammen», dröhnte Giezendanner, «das sind über 23 Milliarden Franken!» Unersättlich sind die Finanzbedürfnisse der SBB – mindestens so unverschämt ist allerdings auch das Gebaren der nationalen Parlamentarier, die für ihre Region möglichst noch ein paar Millionen für den ÖV auf Kosten des Bundes rausschlagen wollen. Dieses Zusammenspiel der Beutejäger hatte Giezendanner vor Augen, als er den Nationalräten und der anwesenden Bundesrätin Doris Leuthard entgegenhielt: «Der öffentliche Verkehr bekommt, was er will, gerechnet wird nicht mehr, man macht einfach die Augen zu.»

Tatsächlich würde es sich lohnen, bei der Staatsbahn etwas genauer hinzuschauen. Als die SBB im März ihre Zahlen präsentierten, twitterte die Medienstelle: «Erfolgreiches SBB-Jahr 2016: Mehr Passagiere und Güter, zufriedener Kunden und gestiegener Konzerngewinn.» Die Medien echoten brav. «SBB verzeichnet Rekord bei Passagierzahl» (*Tages-Anzeiger*), «SBB mit erfolgreichem Jahr 2016» (Radio Pilatus). Ein Blick in die Bilanz zeigt, dass das rundum gefeierte Konzernergebnis – es stieg um 135 auf 381 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr – kaum mehr als zur Kosmetik taugt. Mehr als die Hälfte des «Gewinns» stammte aus der Veräusserung von Immobilien: 224,9 Millionen Franken. Kritiker reden vom Ausverkauf des Tafelsilbers. Während andernorts Anleger in den Kauf von Immobilien flüchten, um

wenigstens noch etwas Rendite zu erzielen, trennen sich die SBB von Immobilien. Ein Grossteil des Ertrags floss in die Sanierung der Pensionskasse, die offenbar schon wieder in Schieflage ist, obschon der Bund diese mit rund 14 Milliarden Franken Steuergeldern ausfinanziert hatte.

Was die Kommunikationsabteilung der Schweizerischen Bundesbahnen als «erfolgreiches SBB-Jahr» feiert, sind in Wahrheit Verluste und mehr Schulden. 2016 stieg die Nettoverschuldung um über 500 Millionen auf 8,796 Milliarden Franken. Ueli Giezendanner erinnert sich an die Bilanz-Pressekonferenz der SBB. Dort habe der Sprecher von einem extrem guten, erfolgreichen Jahr gesprochen, aber von einem «negativen Cashflow». Darüber kann der Aargauer Unternehmer nur den Kopf schütteln. Es gebe keinen «negativen Cashflow». «Der Cashflow sind die vom Betrieb erarbeiteten Mittel. Ein Negativ-Cashflow wären die vom Betrieb verbrannten Mittel. Der Sprecher hat also gesagt, man sei sehr erfolgreich gewesen, aber man habe einige hundert Millionen verbrannt.» In exakten Zahlen: 523 Millionen Franken, obschon die Entgelte des Bundes und der Kantone für Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur, für Ausbauten sowie den bestellten Regionalverkehr 2466 Millionen Franken (oder 7,7 Prozent mehr als 2015) betrogen.

Bis heute fährt kein Bombardier-Zug

Das Unternehmen gibt also wesentlich mehr Geld aus, als es verdient (oder vom Staat bekommt). Die Schulden wachsen, was sich dank der historisch tiefen Zinssätze noch nicht so stark bemerkbar macht. Umso unverständlicher handeln die SBB in einem der grössten Beschaffungsdesaster ihrer Geschichte. 2010 bekam das kanadische Unternehmen Bombardier den Zuschlag für 59 Doppelstockzüge für den Fernverkehr, ein Auftragsvolumen von rund 1,9 Milliarden, die grösste Rollmaterialbestellung der SBB seit ihrem Bestehen. Bis heute fährt keiner dieser Züge, obschon diese schon seit drei Jahren im Einsatz sein sollten.

Bereits 2012 wurde bekannt, dass die Kanadier ihre Verpflichtungen nicht einhalten können. Die Züge genüchten den Ansprüchen der SBB für schnelle Fahrten im Gotthardtunnel nicht, dazu kamen weitere Konstruktionsmängel und Nachbesserungen, die von den Behindertenverbänden durchgesetzt wurden.

Versäumnisse, die Bombardier gemäss Vertrag teuer zu stehen kommen sollten. Über die Höhe der Konventionalstrafe haben die beiden Parteien Stillschweigen vereinbart. Die *Schweiz am Wochenende* lieferte 2013 trotzdem Details aus dem Vertrag: Bei verzögerter Lieferung würden pro Zug und Woche rund 150 000 Franken fällig – in der Summe eine halbe Milliarde Franken. SBB-Konzernchef Andreas Meyer bestätigte gegenüber *20 Minuten*, dass sie harte Gespräche mit Bombardier führten. «Und klar: Auch Geld steckt dahinter.» Wie hoch die Strafzahlung sei, könne er nicht verraten. «Ich kann Ihnen aber sagen, dass sie viel höher ist als alles, was ich bis jetzt in einem Rollmaterial-Vertrag gesehen habe.» Mittlerweile steht fest, dass der kanadische Hersteller 62 statt 59 Doppelstockzügen für den gleichen Preis liefert, im Gegenwert von rund 100 Millionen Franken. Auch wenn man die Mehraufwände für die behindertengerechten Anpassungen abrechnet, hätten die SBB Anspruch auf zusätzliche Strafzahlungen von mehreren hundert Millionen Franken. Die *Weltwoche* wollte wissen, ob diese drei Extrazüge als Akontozahlung zu verstehen seien oder ob damit alle Verpflichtungen seitens Bombardier abgedeckt würden. Die Pressestelle wollte dazu keine konkrete Auskunft geben. Gemäss gutinformierten Kreisen hätte die erste Serie der Züge bereits im April für Zulassungstests geliefert werden sollen, um sie dann auf den Fahrplanwechsel im Dezember im ordentlichen Betrieb einzusetzen.

Mehr Energieverbrauch als versprochen

Das ist offenbar nicht der Fall. Auch darauf mochten die SBB keine Antwort geben. Ebenso wenig auf die Frage, ob für die abermalige Verspätung eine weitere Konventionalstrafe fällig werde, laut Insidern 500 000 Franken pro Zug und Woche. Damit müsste Bombardier für die versprochenen 23 Zugkompositionen pro Monat Verzögerung 46 Millionen Strafe zahlen. Konkretes erfährt weder die Politik noch die Öffentlichkeit, obschon die SBB dem Bund gehören und die öffentliche Hand, sprich: der Steuerzahler der Staatsbahn jedes Jahr über zwei Milliarden Franken zuschiesst. CEO Andreas Meyer wiederholt mantrageleich, die Höhe der Konventionalstrafe sei «nicht kommunizierbar».

Damit nicht genug. Bei der ursprünglichen Ausschreibung mussten die Mitbieter auch den Energieverbrauch für die ersten Jahrzehnte Betrieb berechnen. Bombardier unterbot seine Konkurrenten deutlich, gemäss gutinformierten Kreisen versprochen die Kanadier einen rund 30 Prozent tieferen Strombedarf. Diesen Wert sollen die Züge offenbar nicht einhalten können. Auch auf diese Fragen und ob ebenfalls eine Konventionalstrafe vereinbart wurde, darauf will die Pressestelle der SBB nicht eingehen. Warum auch?

Die Politik liefert verlässlich die fehlenden Millionen und Milliarden. So entsteht auch kein unternehmerischer Druck auf die SBB, ihre Kosten zu senken oder mit aller Konsequenz die Konventionalstrafen bei ihrem Lieferanten einzutreiben.