

# SBB: Der Bundesrat bestimmt die Höhe der Gewinne

*Die SBB verlangen im Personenfernverkehr hohe Preise und machen damit satte Profite.*

Die Einkünfte aus Billetten und Abos steigen bei den SBB mit schöner Regelmässigkeit. Im Jahr 2006 betrug der Ertrag aus dem Personenverkehr rund 2,16 Milliarden Franken. Im vergangenen Jahr waren es bereits 3,16 Milliarden Franken. Das sind Mehreinnahmen von 46 Prozent innert 10 Jahren. Die Gründe: Immer mehr Leute fahren mit der Bahn und zahlen dafür immer höhere Preise.

Vor allem der Fernverkehr ist für die SBB höchst lukrativ. Letztes Jahr stammten 2,34 Milliarden – rund drei Viertel der Personenverkehrserträge – aus dem Fernverkehr. Wer die Tarife kennt, staunt darüber kaum. Beispiel: Ein Zweitklass-Retourbillet Zürich–Bern kostete 2006 noch 90 Franken, mittlerweile ist der Preis auf 100 Franken geklettert. Das ist eine Erhöhung um 11,1 Prozent, obwohl die Teuerung in dieser Zeitspanne bloss 1,5 Prozent betrug.

Beim inländischen Fernverkehr besitzen die SBB das Monopol. Und das nützen sie aus. Gemäss Zahlen, die das Bundesamt für Verkehr *saldo* zur Verfügung gestellt hat, machten die SBB beim Fernverkehr von 2008 bis

2011 zwischen 177,6 und 319,5 Millionen Franken Gewinn.

## Preisüberwacher: «Überhöhte Gewinne»

Das hat beim Bundesrat Erwartungen geweckt: Er gab den SBB für das Jahr 2012 im Fernverkehr einen Gewinn von 276 Millionen Franken vor. Diese Zahl findet sich im Bericht «Strategische Ziele des Bundesrates für die SBB 2011–2014». Der ausgewiesene Gewinn im Fernverkehr im Jahr 2012 lag bei 230,8 Millionen Franken. Das war zwar unter der bundesrätlichen Vorgabe, aber doch ein stattlicher Betrag.

Preisüberwacher Stefan Meierhans kritisierte damals den hohen Gewinn scharf: «Im Monopolbereich inländischer Fernverkehr

realisieren die SBB überhöhte Gewinne.» (*saldo* 3/13) Berechnungen würden zeigen, dass ein angemessener Gewinn von 100 Millionen ausreichen würde, um das künftig benötigte Rollmaterial längerfristig zu finanzieren.

Erstaunlich: Im März 2013 passte der Bundesrat die Gewinnvorgabe für den Fernverkehr nach unten an. Neu taucht die Zahl von 90 Millionen Franken auf. Und die SBB reagierten entsprechend: 2013 betrug der ausgewiesene Profit im Fernverkehr 93,6 Millionen. 2014 lag er bei 90,6 Millionen.

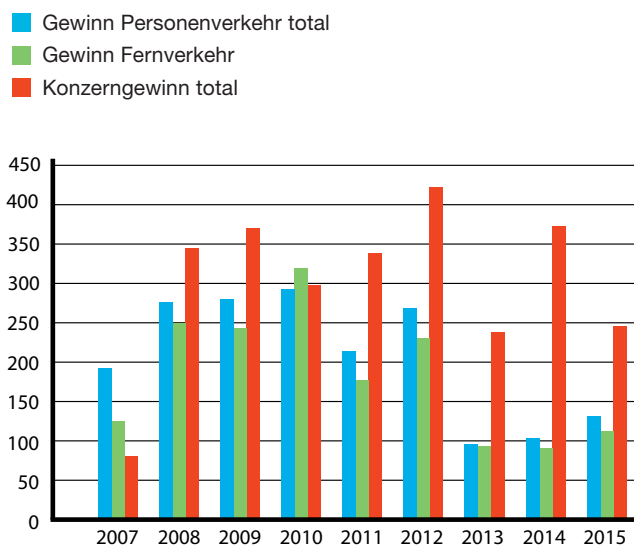
Es stellt sich die Frage, wie aussagekräftig die Gewinnzahlen der SBB sind, wenn sie den Profit von einem Jahr auf das andere auf gegen ein Drittel einschrumpfen lassen können – trotz stei-

gender Personenverkehrserträge.

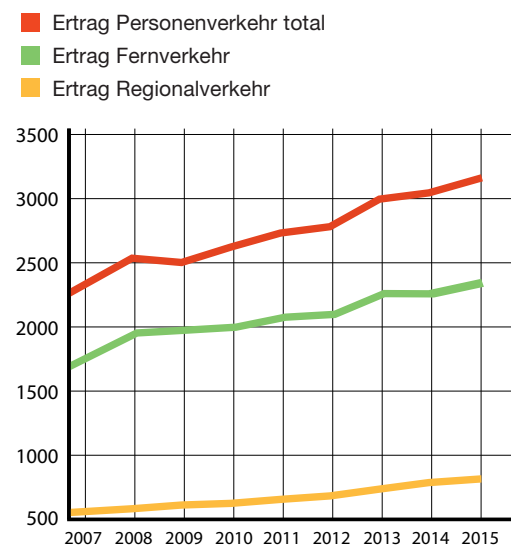
SBB-Sprecher Reto Schärli erklärt den Rückgang der Gewinne mit der Trassenpreiserhöhung im Jahr 2013. Seither verlangt der Bund von den Bahnpassagieren für die Benutzung der Gleise jährlich 200 Millionen Franken mehr. Diese Kosten seien nur zum Teil durch die Tarifierhöhung im Dezember 2012 aufgefangen worden, sagt Schärli. Allerdings: Der Personenverkehrsertrag war 2013 um 215 Millionen höher als im Vorjahr.

Für 2015–2018 legte der Bundesrat neue strategische Ziele für die SBB fest. Es gibt keine Gewinnvorgaben mehr. Der Bundesrat gibt dem Fernverkehr nur noch vor, dass er «massgeblich zu einer finanziell gesunden

SBB-Gewinne in Millionen Franken



SBB-Erträge in Millionen Franken



Quellen: Alle Personenverkehrserträge gemäss Angaben SBB; Konzerngewinne und Gewinne Personenverkehr total gemäss SBB-Geschäftsberichten; Gewinne Fernverkehr gemäss Bundesamt für Verkehr; Quelle für die Gewinnvorgaben des Bundesrates: Strategische Ziele des Bundesrates für die SBB ab 2011



KEYSTONE

**Bahnkunden:** Müssen immer tiefer in die Tasche greifen

Basis des Gesamtunternehmens» beizutragen habe. Und «die Finanzierung durch die Nutzer soll gestärkt werden». Sprich: Die Bahnfahrer haben gefälligst noch tiefer in die Tasche zu greifen.

Im letzten Jahr erzielten die SBB im Fernverkehr einen Gewinn von 112,6 Millionen. Für den Preisüberwacher ein Gewinn auf einem «eher angemessenen Niveau». Stefan Meierhans geht es aber nicht nur um

tiefere Gewinne auf dem Papier, sondern darum, dass die Fahrgäste dies auch im Portemonnaie spüren.

Ausdruck davon ist die einvernehmliche Regelung zwischen dem Preisüberwacher und den SBB. Sie enthält unter anderem eine grössere Zahl von Sparbilletten auf Fernverkehrsstrecken, einen 10-Franken-Gutschein für Halbtax-Besitzer sowie ein Kontingent ermässigter 9-Uhr-Tageskarten. Diese Massnahmen sollen helfen, die Wirkung der Preiserhöhungsrunde vom Dezember 2014 zu dämpfen. Ende 2017 läuft die einvernehmliche Regelung aus. Auf diesen Termin hin will der Preisüberwacher die Gewinne im Fernverkehr erneut prüfen.

Thomas Lattmann

**IMMOBILIENBESITZERIN SBB**

**Ein Gebäudepark im Wert von 10 Milliarden**

Der ausgewiesene Gewinn im Personenverkehr stieg 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 25,6 Prozent auf 131 Millionen Franken. Insgesamt machten die Bundesbahnen 2015 einen Konzerngewinn von 246 Millionen Franken (siehe Grafiken links).

Zu diesem stolzen Konzerngewinn trägt auch der Bereich Immobilien bei. Letztes Jahr resultierte hier ein satter Gewinn von 342 Millionen Franken.

Die SBB gehören zu den grössten Immobilienbesitzern der Schweiz. Ihnen gehören die Bahnhöfe mit den dazugehörigen Läden, Wohnungen und Büros. Der hohe Ertrag aus den Einkäufen und Konsumationen der Reisenden in den Bahnhöfen wird buchhalterisch den Immobilien zugerechnet, nicht den Erträgen des Personenverkehrs.

Die Immobilien sind für die SBB Gold wert. Im

Geschäftsbericht sind die Gebäude und Grundstücke nur zum Anschaffungswert abzüglich Abschreibungen ausgewiesen. Dieser Nettobuchwert beträgt 4,14 Milliarden Franken.

Das ist sehr zurückhaltend gerechnet. Experten gehen davon aus, dass sich der Gesamtwert des SBB-Gebäudeparks auf gegen 10 Milliarden Franken beläuft (siehe *saldo* 8/13).

**Konsument Frenkel**



**Ich muss immer den vollen Tarif bezahlen**

SBB-CEO Andreas Meyer darf auch 2016 strahlen. Gemäss Geschäftsbericht verdiente er 2015 über eine Million Franken. Darin enthalten: fünf 1.-Klasse-GAs. Je eins für Herrn Meyer, Frau Meyer und die drei Meyer-Junioren.

Die drei Söhne befinden sich gerade im schwierigen Alter zwischen 17 und 19 Jahren. Zur Begründung der drei kostenlosen 1.-Klasse-GAs schreiben die SBB: «Konzernleitungsmitglieder nehmen oft auch in der Freizeit oder an Wochenenden repräsentative geschäftliche Aufgaben wahr und werden dabei von ihren Kindern begleitet.»

Meine drei Kinder befinden sich ebenfalls in einem schwierigen Alter zwischen 2 und 8 Jahren. Im Unterschied zu Meyers Junioren haben sie aber Glück: Sie müssen übers Wochenende keine repräsentativen geschäftlichen Aufgaben wahrnehmen. Mein Unglück: Ich verdiene keine Million Franken und muss immer die vollen Billettkosten tragen.

Ich will nicht jammern. Die Frenkel- und Meyer-Kinder haben in einer Beziehung ähnlich viel Glück (oder Pech): Ihre Papas sind übers Wochenende oft zu Hause. Diesen Schluss lassen zumindest die Facebook-Einträge von Andreas Meyer zu. Der SBB-CEO ist nämlich ein sehr kommunikativer Mensch. Geht um Kinobesuche, Tunnelöffnungen, Gotthardwanderungen, Tortenanschneiden oder einen Torballfördererpreis – dann gilt: Meyer schreibt sicher darüber. Einmal hat der Chef sogar beim Abfallsammeln geholfen. Zum Glück war eine Kamera da.

Samstag oder Sonntag musste Meyer aber nur dreimal wegen eines SBB-Anlasses aus dem Bett hüpfen. Seine drei Söhne durften da wohl ausschlafen. Nur der 2. Mai 2015 (Samstag) gibt Rätsel auf: Meyer steht neben Globi und hält ein Kind im Arm. Doch ein Meyer-Junior? Nein, eher nicht. Zu jung.

Beni Frenkel