

Prüfung der Spartenrechnung bei Transportunternehmen

Bundesamt für Verkehr

Das Wesentliche in Kürze

Vor dem Hintergrund der aufgedeckten Subventionsmissbrauchsfälle prüfte die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) zusammen mit sechs kantonalen Finanzkontrollen (KFK) die Zweckmässigkeit des konzeptionellen Aufbaus der Kosten- und Leistungsrechnung (KLR) von sechs Transportunternehmen (TU). Zusätzlich wurden die Nebengeschäfte und Nebenerlöse im Hinblick auf mögliche Quersubventionierungen plausibilisiert.

Der regionale Personenverkehr (RPV) als Teil des öffentlichen Verkehrs ist nicht selbsttragend. Der Bund und die Kantone bestellen den RPV gemeinsam und gelten die ungedeckten PLAN-Kosten der TU ab. Jährlich belaufen sich die ungedeckten PLAN-Kosten auf rund 2 Milliarden Franken und werden zu je ca. 50 Prozent vom Bund und von den Kantonen getragen. Der Anteil variiert je nach Kanton.

Die Prüfungen haben gezeigt, dass die Maturität der KLR und der Dokumentationsgrad mit der Grösse der überprüften TU korrelieren. Insbesondere für kleinere TU ist das komplexe Bestellverfahren eine grosse Herausforderung und die KLR wird nicht als Führungsinstrument genutzt. Ob in diesen Fällen ein ausgewogenes Kosten-Nutzen-Verhältnis vorliegt, ist fraglich. Bei der Zuweisung allfälliger Gewinne im RPV an die zweckgebundene Spezialreserve gemäss Personenbeförderungsgesetz (PBG) wurden keine Abweichungen, jedoch unterschiedliche Vorgehensweisen festgestellt.

Abweichungsanalysen zwischen den PLAN- und IST-Zahlen der Vorperioden notwendig

Die bestehenden KLR ermöglichen eine verursachergerechte Zuschreibung der Kosten auf die Sparten und Linien. Das Prinzip der Selbstkosten ohne Gewinnzuschlag bei der Offerierung durch die TU wird grundsätzlich auch eingehalten.

Ein wesentlicher Anteil der Verkehrserlöse der TU entfällt auf Erträge aus Tarifverbunden. Grundlage für die Planung dieser Erträge bilden die Erlösprognosen der Tarifverbunde. Der Spielraum der TU bei der Gestaltung der RPV-Offerte ist auf der Ertragsseite geringer als auf der Kostenseite. Weil die Abgeltungen der Besteller an die TU auf PLAN-Erlösen und -Kosten beruhen, enthalten die RPV-Offerten vorsichtige PLAN-Werte. Die Erlöse werden tendenziell etwas tiefer und die Kosten etwas höher angesetzt, was zu einer höheren Abgeltung führt.

Eine Gegenüberstellung und Analyse der PLAN- und IST-Zahlen der zur Bestellperiode vorgelagerten Periode könnten eine solche Systematik aufzeigen und vom Besteller zur Steuerung der Reserve gemäss PBG genutzt werden. Die EFK hat eine entsprechende Empfehlung an das Bundesamt für Verkehr formuliert.

Das Vorgehen bei der Unterstützung von Pensionskassensanierungen ist einheitlich zu regeln

Eine einheitliche Vorgehensweise hinsichtlich der Unterstützung der TU bei notwendigen Sanierungen der Pensionskasse besteht zum heutigen Zeitpunkt nicht. Entsprechend fielen die eingesetzten finanziellen Mittel des Bundes und der Kantone bei den erfolgten Sanierungen unterschiedlich gross aus.

Auch in Zukunft muss mit einer Schiefelage der Pensionskassen gerechnet werden, sodass das Vorgehen und die Art der Unterstützung durch die Besteller einheitlich geregelt werden müssen.

Extra- und Sonderfahrten: Nebenerlös oder Nebenertrag?

Den Nachweis, dass bei den Nebenerlösen die Grenzkosten gedeckt sind und bei den Nebengeschäften keine Quersubventionierungen bestehen, konnten die TU nicht in jedem Fall erbringen. Indizien, wonach wesentliche Fehler vorliegen, wurden während der Prüfung trotz eingeschränkter Transparenz nicht festgestellt.

Bei den für die TU meist finanziell lukrativen Sonder- und Extrafahrten konnte keine einheitliche Zuordnung in die Nebenerlöse oder -geschäfte konstatiert werden. Angesichts der Gleichbehandlung der TU ist dieser Punkt wichtig. Gewinne in Nebengeschäften stehen den TU vollumfänglich zur Verfügung, Nebenerlöse entlasten hingegen den RPV.