



Aktenzeichen: BAV-042.13-00009/00015/00004/00088/00004

Frequently Asked Questions zur Revision BLS

Datum 15.03.2019

Warum haben die Besteller (Bund und Kantone) ein Zinsglättungsmodell gewünscht und sind auf den Vorschlag der BLS eingegangen?

Die Bahnen haben für die Beschaffung von Rollmaterial nicht genügend Eigenkapital und brauchen deshalb für solche Beschaffungen Fremdkapital. Abhängig von der Höhe des benötigten Fremdkapitals können die Zinskosten für Rollmaterial und somit die Abgeltungen im Regionalen Personenverkehr von Jahr zu Jahr relativ stark und teilweise sprunghaft schwanken. Dies sollte mit einem Zinsglättungsmodell vermieden werden, welches über die Nutzungsdauer (rund 25 Jahre bei Rollmaterial) die Zinskosten gleichmässig verteilen sollte. Die Besteller sind immer davon ausgegangen, dass mit dem vereinbarten Zinsglättungsmodell über die Nutzungsdauer des Rollmaterials nur die effektiv angefallenen Zinsen bezahlt werden. Dass dies nicht der Fall ist, hat sich nun gezeigt und führte zu den notwendigen Korrekturen.

Wie funktionieren Zinsglättungsmodelle?

Mit Zinsglättungsmodellen werden die voraussichtlichen Zinskosten, welche z. B. bei einer Rollmaterial-Beschaffung anfallen, über die Nutzungsdauer gleichmässig verteilt. In einer ersten Phase sind die von den Unternehmen bezahlten effektiven Zinsen wegen der zu Beginn noch hohen Buchwerten des Rollmaterials höher als die geglätteten, von den Bestellern abgegoltenen Zinsen. Damit finanzieren die Unternehmen bei korrekt funktionierenden Modellen in einer ersten Phase einen Teil der Zinskosten vor. In einer zweiten Phase ist es umgekehrt: Zusammen mit den Buchwerten sinken die effektiven Zinskosten und sind tiefer als die abgegoltenen Zinsen. Bei korrekt funktionierenden Modellen gleichen sich die beiden Effekte nach Ablauf des Modells aus, so dass die Besteller nur die effektiv angefallenen Zinsen abgelteten.

Hat der «Fall BLS» Parallelen zum «Fall PostAuto»?

Nein. Bei PostAuto wurden Buchhaltungstricks angewendet, um unberechtigt hohe Abgeltungen zu erlangen. Bei der BLS kam ein fehlerhaftes Zinsglättungsmodell zur Anwendung, die Abweichungen wurden transparent dargestellt. Die finanzielle Bereinigung ist bereits geregelt: Die BLS wird die zu viel bezogenen Abgeltungen in den nächsten vier Jahren kompensieren.

Der interne Revisionsbericht stellt «systematische und gravierende Mängel» beim BAV fest. Da beim BAV keine gesamtheitliche Sicht vorhanden sei, bestehe das Risiko, dass Glättungsmodelle auch in anderen Fällen zu hohe Abgeltungen bewirken. Zudem würden Offerten und Jahresrechnungen im Regionalen Personenverkehr ungenügend überwacht. Was tut das BAV, um die Mängel zu beheben?

Das BAV teilt die Ansicht, dass das Aufsichtssystem bezüglich Finanzierung im Regionalen Personenverkehr den heutigen Anforderungen nicht mehr genügt und grundlegend überarbeitet werden muss. Das BAV wird künftig Zinsglättungsmodelle nur noch in sehr beschränktem Umfang bewilligen und im Rahmen eines verbesserten Controllings überwachen. Bestehende Zinsglättungsmodelle werden überprüft. Wie bereits im [Juni 2018](#) angekündigt, ist das BAV überdies daran, im Nachgang zum Fall Postauto seine Aufsicht über die rechtmässige Verwendung der Subventionen grundlegend neu zu organisieren.

Warum hat das BAV die Problematik des Zinsglättungsmodells nicht bereits mit der Revision im Jahr 2012 erkannt?

In der Prüfung von 2012 war die Frage des Zinsmodells lediglich einer von mehreren betrachteten Punkten. Die Revision BAV hat damals eine Empfehlung formuliert, wonach nur die effektiven Zinsen als Kosten anerkannt sind. Die Umsetzung der Empfehlung wurde nicht umfassend geprüft, was ein Fehler ist.

Warum dauerte es ab 2014 fünf Jahre, ehe das BAV die Problematik erkannte? Warum wurde die Problematik nicht mit der jährlichen Rechnungsgenehmigung aufgedeckt?

Die Wirkung des neuen Zinsmodells war erstmals im Frühling 2015 mit der Rechnung 2014 ersichtlich. Erste Arbeiten zur Überprüfung des Modells fanden im Frühling 2018, also nach drei Jahren, statt. Im Rahmen der jährlichen subventionsrechtlichen Rechnungsprüfung wurden jeweils nur ausgewählte Elemente zum jährlichen Abschluss geprüft. Eine Gesamtbetrachtung zur Wirkung des Zinsglättungsmodells über mehrere Jahre fand nicht statt. Dies ist ein Mangel des heutigen Aufsichtssystems.

Für Rückfragen:

Bundesamt für Verkehr
Information
058 462 36 43
presse@bav.admin.ch