



Per Mail an: [sarah.bochud@efv.admin.ch](mailto:sarah.bochud@efv.admin.ch)

Bern, 28. März 2023

## **Stellungnahme der SP Schweiz zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

Die SBB befindet sich in einer finanziell schwierigen Lage. Während sie auf der einen Seite grosse Investitionen vornehmen muss, um die vom Bund beschlossenen Ausbauschnitte 2025 und 2035 zu realisieren, steht die SBB auch Verlusten gegenüber. Diese Verluste wurden einerseits von der Covid-19-Pandemie provoziert. Andererseits entstanden sie durch die wirtschaftlich-gesellschaftlichen Konsequenzen der Pandemie wie beispielsweise die Normalisierung des Homeoffices, welches zu weniger Pendlerinnen und Pendlern führt. Schliesslich wird der Bahninfrastrukturfonds (BIF), der teilweise durch den Trassenpreis finanziert wird, verringert. Denn der Trassenpreis wird zwischen 2023 und 2029 verbilligt, um die Rentabilität im Fernverkehr wiederzuerlangen.

Diese Bedingungen, die einerseits durch den Bund selbst und andererseits durch eine internationale Pandemie hervorgebracht wurden, führen dazu, dass die Nettoverschuldung der SBB höher ist, als die vom Bundesrat vorgegebenen Zielgrösse. Darum braucht es Massnahmen. Die entsprechenden Anpassungen, um auch mittelfristig die nachhaltige Finanzierung der SBB zu garantieren, wurden am 19. Oktober 2022 vom Bundesrat vorgeschlagen und können wie folgt zusammengefasst werden:

- **Einmaliger Kapitalzuschuss:** Mit diesem Beitrag will der Bundesrat die Verluste im Fernverkehr aus den Pandemie-Jahren 2020 bis 2022 ausgleichen. Der Beitrag wird sich voraussichtlich auf 1,25 Milliarden Franken belaufen. Eine Anpassung des SBB-Gesetzes (SBBG) ist dafür notwendig. Mit dieser Massnahme wird auch die Motion 22.3008 «Unterstützung der Durchführung der SBB-Investitionen und einer langfristigen Vision in Covid-19-Zeiten» umgesetzt.
- **Sicherstellung der Liquidität und Reserven des BIF:** Im Schweizer Bahnsystem bezahlen Transportunternehmen im Personen- wie auch im Güterverkehr den Infrastrukturbetreiberinnen ein Entgelt für die Benutzung der Trassen, den sogenannten Trassenpreis. Der Gewinn, der durch den Trassenpreis erreicht wird, wird in den BIF eingezahlt. Weil sich die Nachfrage und Umsätze im Fernverkehr anders als vor der Epidemie angenommen entwickeln, würden die SBB bei unveränderten Ansätzen für den Deckungsbeitrag in den nächsten Jahren Verluste erwirtschaften. Die für einen wirtschaftlich nachhaltigen Betrieb des Fernverkehrs notwendige Trassenpreisreduktion führt in den Jahren 2023 bis 2029 zu Ertragseinbussen in Höhe von rund 1,7 Milliarden Franken. Mit dem Ziel, ein angemessenes Niveau der Reserven des BIF sicherzustellen, schlägt der Bundesrat

vor, das Schwerverkehrsabgabegesetz (SVAG) anzupassen. Neu sollen zwei Drittel des Reinertrages der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in den BIF eingelegt werden bis der BIF über eine angemessene Reserve – mindestens 300 Millionen Franken – verfügt.

- **Anpassungen der Verschuldungsmodalitäten:** Aktuell gewährt der Bund der SBB zur Deckung ihres Finanzierungsbedarfs Tresorerie-Darlehen, welche ausserhalb des Systems der Schuldenbremse gewährt werden. Der vorliegende Vorentwurf sieht nun vor, dass der Bund ab einem bestimmten Verschuldungsniveau nur noch Darlehen über den Bundeshaushalt gewähren darf, welche ihrerseits den Vorgaben der Schuldenbremse unterliegen.

Die SP nimmt zu diesen Massnahmen wie folgt Stellung.

### **Ja zum Kapitalzuschuss**

Im Unterschied zum Bundesrat hat das Parlament zu Recht darauf gedrängt, dass die durch die Covid-Pandemie entstandenen finanziellen Einbussen in der Fernverkehrssparte der SBB vom Eigner ausgeglichen werden. Denn es darf nicht sein, dass die Stärkung des öffentlichen Verkehrs durch die zeitweilig eingetretenen finanziellen Schäden der Pandemie gebremst wird. Mit dem im Rahmen dieser Vernehmlassung vorgeschlagenen Kapitalzuschuss in Höhe der Verluste des Fernverkehrs während der Pandemiejahre kommt der Bundesrat dem entsprechenden parlamentarischen Auftrag nun endlich nach. Dies entspricht der Position, welche die SP seit Ausbruch der Pandemie eingenommen hat. Wir unterstützen daher den vorgesehenen Kapitalzuschuss von voraussichtlichen 1.25 Milliarden ohne Vorbehalte.

Konsequenterweise hat der Bundesrat auf den der SBB ursprünglich erteilten Sparauftrag von jährlich zusätzlich 80 Millionen Franken verzichtet. Die SP hat diese mit Erleichterung zur Kenntnis genommen. Weil aber die Kehrtwende des Bundesrates, die durch das Parlament und den öffentlichen Druck erzwungen wurde, erst spät eintrat, hatte die SBB mit der Umsetzung dieses Sparauftrags leider bereits begonnen. Dies ging insbesondere zulasten des Personals und hat unnötigen Schaden angerichtet (siehe etwa die Abschaffung der Berufsinvalidität). Dies gilt es nun schnellstmöglich abschliessend zu korrigieren. Denn es geht weder betriebswirtschaftlich noch sozialpartnerschaftlich auf, die Sparmassnahmen auf Kosten des Personals umzusetzen, welche den akuten Personalmangel im Bahnbetrieb nur noch weiter verschärfen würden.

### **Mehr Mittel für den BIF**

Grundsätzlich begrüssen wir die Sicherstellung der Liquidität und Reserven des BIF. In diesem Sinne unterstützt die SP die Anpassung von Art. 19 Abs. 2 SVAG, fordert aber einen Verzicht auf die Beifügung eines neuen Absatzes 2bis: Anstatt nur zeitlich begrenzt, müssen die LSVA-Einnahmen des Bundes dauerhaft ausschliesslich in den Ausbau der Bahninfrastruktur fliessen. Dies ist sowohl klimas als auch verkehrspolitisch unumgänglich und entspricht zudem der grundlegenden Bestimmung der Schwerverkehrsabgabe.

### **Nein zu den Anpassungen der Verschuldungsmodalitäten**

Nicht einverstanden ist die SP mit den vorgeschlagenen Anpassungen der Verschuldungsmodalitäten für die SBB. Wie im Erläuternden Bericht beschrieben, ist es richtig, dass der Finanzierungsbedarf der SBB und der daraus resultierende stetige Anstieg der Nettoverschuldung nicht alleine auf die Pandemie zurückzuführen ist, sondern auch «eine Folge des politisch geforderten Ausbaus der Bahninfrastruktur» (s. 10) ist. Ebenfalls stimmen wir der Feststellung zu, dass sich die dafür beschlossenen Investitionen – dort, wo sie von der SBB selbst zu leisten sind – «aus einer betriebswirtschaftlichen Sicht nur teilweise rechtfertigen [lassen]» (s. 10). Gerade weil aber die SBB dadurch «primär im Sinne des politischen Willens zum Ausbau des Verkehrsangebots handelt und damit faktisch in Erfüllung einer Bundesaufgabe [ist]» (s. 10), sollte sie in diesem Handeln keineswegs durch eine buchhalterische Neudefinition der Verschuldungsmodalität eingeschränkt werden. Doch

genau darauf würden die vorgeschlagenen Änderungen von Art. 20 SBBG hinauslaufen. Denn mit der nötigen Genehmigung von Darlehen durch das Parlament entstünde für die SBB ein Verlust an langfristiger Planbarkeit, womit auch die Konstanz des Bahnausbaus Schaden nähme. Die völlig unbestrittene Entscheidungskompetenz des Parlamentes ist auch heute bereits dadurch gewährleistet, dass das Parlament über die langfristig beschlossenen Verpflichtungskredite für die Bahnausbau-Etappen bestimmt.

Die heute den SBB zufließenden Leistungen der öffentlichen Hand entstammen im Grundsatz ausschliesslich zweckgebundener und verursachergerecht erhobener Abgaben. Es werden – mit Ausnahme der konsequenterweise über Leistungsvereinbarungen geregelten Bestellungen im Regionalen Personenverkehr – keine allgemeinen Steuermittel direkt aus dem Bundeshaushalt an die SBB ausgeschüttet. Das ist richtig so, denn dadurch wird die Bahnfinanzierung klar von der Finanzierung des Bundeshaushalts getrennt. Durch die Ablösung von Tresorerie- durch direkte Bundesdarlehen würde nun erstmals mit dieser Logik gebrochen, was wir entschieden ablehnen. Diese Massnahme ist nicht nur aus regulatorischer und finanzplanerischer Hinsicht falsch, sondern sie untergräbt auch die langfristigen Ziele der Stärkung des öffentlichen Verkehrs. Diese wurden in der Klimastrategie und in der Perspektive Bahn 2050 vom Bund selbst gesetzt. Es wäre also dem Prinzip von Treu und Glauben widersprechen, wenn der Bund wichtige Investitionen eines bundesnahen Betriebs verlangt und gleichzeitig die dafür nötige Finanzierung gefährden oder gar zurückziehen könnte. Die SP lehnt deshalb die vorgeschlagenen Anpassungen von Art. 20 des SBBG entschieden ab.

Die SP stimmt somit dem Kapitalzufluss sowie der dauerhaften Sicherstellung der Liquidität und Reserven des BIFs überzeugt zu, lehnt aber die Abschaffung der Tresorerie-Darlehen entschieden ab.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

SP Schweiz



Mattea Meyer  
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth  
Co-Präsident



Cécile Heim  
Politische Fachreferentin