

Eidg. Finanzverwaltung EFV
Sarah Bochud

3003 Bern

sarah.bochud@efv.admin.ch

Romoos, 30. März 2023

Stellungnahme der Arbeitsgruppe Berggebiet c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung zur nachhaltigen Finanzierung der SBB

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Arbeitsgruppe (AG) Berggebiet bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zur nachhaltigen Finanzierung der SBB

Die Arbeitsgruppe Berggebiet ist an den Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung angegliedert. Sie äussert sich zu Themen, welche für das Berggebiet und den ländlichen Raum von politischer Relevanz sind.

Die Arbeitsgruppe Berggebiet unterstützt vollumfänglich die ganze Stellungnahme der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB).

Mit der Vorlage für eine „Nachhaltige Finanzierung der SBB“ sollen die Coronabedingte Verschuldung der SBB AG abgebaut und die SBB auf eine längerfristig stabile finanzielle Basis gestellt werden. Dazu soll ein einmaliger Kapitalzuschuss von maximal 1,25 Mrd. Fr. erfolgen. Der Kapitalzuschuss soll im Jahr 2024 als ausserordentliche Ausgabe des Bundes getätigt werden. Zudem sollen die Trassenpreise für den Fernverkehr in den Jahren 2023 bis 2029 vorübergehend gesenkt werden. Dadurch wird die SBB im angegebenen Zeitraum nochmals um rund 1,7 Mrd. Fr. entlastet. Aus dieser Trassenpreisreduktion resultieren Mindererträge für die Bahninfrastrukturbetreiber, welche durch Mittel aus dem Bahninfrastrukturfonds BIF ausgeglichen werden sollen. Zur Sicherstellung der finanziellen Basis des BIF soll wiederum der vollständige Anteil des Bundes an der LSVA in den BIF eingelegt werden. Der Bundeshaushalt wird damit jährlich um über 200 Mio. Fr. belastet. Diese Belastung ist im Voranschlag 2023 mit IAFP 2024-2026 bereits enthalten. Für die Zukunft soll die Finanzierung der SBB neu geregelt werden. Die SBB werden zwar weiterhin in der Regel Darlehen über die Bundestresorerie erhalten (die nicht der Schuldenbremse unterstehen). Sobald die Nettoverschuldung der SBB aber ein bestimmtes Niveau überschreitet, sollen zusätzliche Darlehen über den ordentlichen Bundeshaushalt erfolgen und untersteht damit der Schuldenbremse.

Die Vorlage ist für die Berggebiete und ländlichen Räume relevant. Die SBB erbringt als weitaus grösstes Bahnunternehmen eine unerlässliche Leistung für die Erschliessung der

Schweiz. Dies sowohl im nicht abgeltungsberechtigten Fernverkehr als auch im abgeltungsberechtigten Regionalverkehr. Diese systemrelevante Leistung wurde auch während der Corona-Pandemie trotz starkem Nachfragerückgang aufrechterhalten. Es ist von daher klar, dass die durch Corona-Pandemie entstanden Ausfälle und aufgelaufenen Schulden beglichen werden müssen. Die Bevölkerung und Wirtschaft haben zudem weiter steigende Ansprüche an die SBB. Diese äussern sich in den verschiedenen Ausbausritten und auch in der Perspektive BAHN 2050. Die SBB sind verpflichtet, die Aufträge der Politik umzusetzen mit entsprechenden Kostenfolgen. Die Entschuldung der SBB über den einmaligen ausserordentlichen Kapitalzuschuss und die vorübergehende Senkung der Trassenpreise vermag dazu einen wesentlichen Beitrag zu leisten. Sollten die Schulden der SBB auch in Zukunft weiter übermässig ansteigen, so wird das Parlament eine Steuerungsmöglichkeit haben durch die Unterstellung der weiteren Darlehen unter die Schuldenbremse.

Die AG Berggebiet stimmt in diesem Sinne der einmaligen Kapitaleinlage von 1,25 Mrd. Fr. zu.

Die AG Berggebiet lehnt jedoch andererseits die Finanzierung der Trassenpreissenkung durch eine Einlage aus dem BIF ab. Dies aus folgenden Gründen:

- Die SBB sollen selber einen substanziellen Beitrag zur Kostenreduktion leisten, dies insbesondere durch eine Reduktion des Verwaltungsaufwandes.
- Die Entschuldung der SBB darf nicht zu Lasten der Finanzierung von anderen Verkehrsprojekten geschehen.

Die vom Bundesrat vorgeschlagene vollständige Einlage des Bundesanteils an der LSVA in den BIF schränkt den Handlungsspielraum des Bundeshaushaltes weiter ein und entspräche einer Zweckentfremdung von Mitteln, welche für ungedeckte Kosten in Zusammenhang mit dem Strassenverkehr vorgesehen sind.

Wir verzichten an dieser Stelle auf eine Beurteilung der Detailbestimmungen des neuen Bundesgesetzes und beschränken uns auf diese generelle Einordnung.

Freundliche Grüsse

Arbeitsgruppe Berggebiet

c/o Solidaritätsfond Luzerner Bergbevölkerung



Ruedi Lustenberger, Präsident



Claudia Reis-Reis, Sekretariat



Eidgenössisches
Finanzdepartement EFD

per Mail an:
sarah.bochud@efv.admin.ch

Bern, 27. März 2023 / AK

1 | 5

Nachhaltige Finanzierung der SBB

Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
sehr geehrte Damen und Herren

Das Strassentransportgewerbe leistet mit 1,7 Mia. CHF pro Jahr aus der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA einen wesentlichen Beitrag an der Bahninfrastrukturfonds BIF. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG, der rund 3'000 Mitgliederunternehmen und 700 Partnerfirmen aus Transport und Logistik vertritt, erlaubt sich daher – obwohl offiziell nicht zur Mitwirkung eingeladen – ebenfalls eine Stellungnahme zur Vernehmlassung «Nachhaltige Finanzierung der SBB» einzureichen.

1. Allgemeine Bemerkungen

Die ASTAG anerkennt die wichtige Rolle der SBB für die Mobilität und die Logistik der Schweiz. Wie der Strassengütertransport für die Versorgung und Entsorgung absolut unentbehrlich ist, sind Wirtschaft, Gewerbe und Bevölkerung auch auf einen leistungsfähigen, bedarfsgerechten Personen- und Güterverkehr auf der Schiene angewiesen. Das Gesamtsystem Verkehr kann nur funktionieren, wenn sich alle Verkehrsträger (Strasse, Schiene, Wasser, Luft) gegenseitig ergänzen und die Zusammenarbeit im Sinne von Ko-Modalität bestmöglich verläuft.

Vor diesem Hintergrund begrüsst die ASTAG alle Bestrebungen zur finanziellen Stärkung der SBB. Es muss sichergestellt sein, dass das grösste Eisenbahnunternehmen des Landes nach mehreren wirkungslosen Sanierungsaktionen in den letzten Jahrzehnten langfristig endlich an Stabilität gewinnt und seinen Finanzierungsbedarf vorab beim betrieblichen Angebot möglichst weitgehend aus Mitteln deckt, die aus eigener Kraft erwirtschaftet werden – dies als Prämisse im Fernverkehr, der gemäss gesetzlichen Vorschriften eigenwirtschaftlich zu betreiben ist.

Bei der Infrastruktur werden staatliche Zuschüsse, wie die Erfahrung im In- und Ausland zeigt, trotz aller Anstrengungen zur Kostenreduktion und Ertragsmaximierung, nie komplett reduziert werden können. Dennoch gilt es – sowohl seitens SBB als auch seitens Bund als ihr Eigner – einige Grundsätze zu beachten:

- Die Bundeskasse ist kein «Selbstbedienungsladen»; es gibt keine Legitimation und keinen Grund, bei jeder Gelegenheit, wenn sich finanzielle Engpässe abzeichnen, sofort auf den ordentlichen Haushalt oder die Tresorerie des Bundes zurückzugreifen.
- Ordnungs- und finanzpolitisch drängt es sich stattdessen auf, die Subventionen zugunsten der SBB auf so geringem Niveau wie nur möglich zu halten.
- Damit einher geht die – zumindest im Fernverkehr gesetzlich vorgegebene – Verpflichtung bzw. der Anspruch an die unternehmerische Verantwortung der SBB, auf eine möglichst hohe Eigenwirtschaftlichkeit hinzuarbeiten.
- Wenn staatliche Unterstützung trotz allem unumgänglich ist, dann müssen, wie in anderen Aufgabenbereichen des Bundes, zwingend die Vorgaben der Schuldenbremse gelten.
- Zur Entflechtung der Finanzströme, zwecks Transparenz und aus Gründen der Fairness ist zudem auf eine Zweckentfremdung von Strassengeldern und besonders der LSVA-Erträge zu verzichten.
- Aus Sicht der ASTAG dürfen die LSVA-Einlagen in den BIF deshalb nicht (noch stärker) für den Personenfernverkehr auf der Schiene missbraucht werden.
- Denn die LSVA dient gemäss Art. 1 Schwerverkehrsabgabegesetz SVAG primär dazu, die Wegekosten des Schwerverkehrs und dessen Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig zu decken – was mittels Verwendung der Erträge für den Personenverkehr mit Bestimmtheit nicht der Fall ist.

2. Finanzwirtschaftliche Argumente

Die beantragten Anpassungen des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen SBBG und des SVAG gehen nach Auffassung der ASTAG entschieden zu weit. Zu beachten gilt es die folgenden finanzwirtschaftlichen Argumente:

Kapitalzuschuss 1,25 Mia. CHF zum Ausgleich der Corona-Verluste

Aufgrund der stabilen Bilanz der SBB mit einem Aktienkapital von 9 Mia. CHF und Reserven von 3,7 Mia. CHF sowie intakten Aussichten, die Gewinnschwelle wieder zu erreichen, gibt es keinen nachvollziehbaren wirtschaftlichen Grund für einen Kapitaleinschuss à fonds perdu (!) in der Höhe von 1,25 Mia. CHF. Keine andere Transportunternehmung in der Schweiz erhebt Anspruch auf Unterstützung in vergleichbarem Ausmass. Als Unternehmen im Eigentum des Bundes verfügt die SBB zudem ohnehin de facto über eine Staatsgarantie. Die Bilanzstruktur ist daher ohne grosse Bedeutung. Eine Entschuldungsaktion – als Wiederholung von früheren vergeblichen Sanierungen, letztmals 1999 – erübrigt sich daher.

Antrag ASTAG:

Verzicht auf Kapitalzuschuss, Streichung von Art. 26b (neu) SBBG

Senkung des Deckungsbeitrags im Fernverkehr im Umfang von 1,7 Mia. CHF

Gemäss Vereinbarung zwischen dem Bundesamt für Verkehr BAV und der SBB vom 13. März 2020 in Ergänzung zur Konzessionserteilung im Fernverkehr soll die SBB eine Umsatzrendite von 4 bis 8 Prozent erzielen; dies entspricht einem garantierten Gewinn von 80 bis 160 Mio. CHF pro Jahr im Fernverkehr. Die beantragte Neuregelung, wonach der Deckungsbeitrag und damit der Trassenpreis im Fernverkehr bis 2029 reduziert werden soll, zielt u.E. offensichtlich darauf ab, den SBB diese Gewinne weiterhin zu ermöglichen bzw. die Ertragsausfälle infolge der Nachwirkungen der COVID-19-Krise vollständig zu kompensieren. Dem Bund wird damit die gesamte Last, die sich aus der Veränderung der Nachfrage ergibt, aufgebürdet.

Im privaten Güter- und Personentransport (Reisebusse) auf Strasse mussten die betroffenen Unternehmen, abgesehen von den generell für alle Branchen gewährten Notmassnahmen des Bundes, selbständig, ohne direkte Subventionen mit den Umsatz- und Ertragseinbussen aus der Coronakrise zurechtkommen. Die öV-Betriebe und damit auch die SBB profitierten schon kurz nach Ausbruch der Krise von einem grosszügigen Hilfspaket in Millionenhöhe. Insgesamt wurde der öffentliche Verkehr bzw. der Güterverkehr auf der Schiene während der Pandemie mit 935 Mio. CHF entschädigt, davon 365 Mio. CHF zur Finanzierung der Infrastruktur.

Insofern ist aus Fairnessgründen sowie mit Blick auf die unternehmerische Verantwortung der SBB in keinster Weise einsichtig, weshalb die SBB jetzt auch im Fernverkehr, wo das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit gilt, in so grosszügigem Ausmass mit 1,7 Mia. CHF unterstützt bzw. sogar vollständig schadlos gehalten werden soll. Ein gewisses finanzielles Entgegenkommen seitens Bund lässt sich zwar aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (Betriebs-, Fahrplanpflicht), die den Handlungsspielraum der öV-Betriebe klar einschränken, durchaus rechtfertigen – nicht jedoch in der beantragten Höhe. Angemessen wäre vielmehr eine Lastenaufteilung zwischen Bund und SBB. Konkret könnte der SBB – mittels Anpassung der erwähnten Vereinbarung – garantiert werden, bis 2025 keine Verluste hinnehmen zu müssen; dass anschliessend aber wieder die ursprüngliche Minimalrendite von 4 Prozent zu erreichen ist. Damit liesse sich ein Grossteil des Ausfalls von 1,7 Mia. CHF im BIF vermeiden.

Antrag ASTAG:

weniger starke Senkung des Deckungsbeitrags >> Lastenteilung (Bund: 50% / SBB: 50%)

Anpassung von Art. 20 SBBG zur Gewährung von kommerziellen Darlehen

Die Finanzierung von kommerziellen Investitionen der SBB ausserhalb der Sparte Infrastruktur (z.B. Immobilien, Kraftwerksanlagen, Fahrzeuge im Fernverkehr) erfolgt gemäss Art. 20 SBBG mit vollverzinslichen und rückzahlbaren Darlehen des Bundes. Der Bund ist somit die «Bank» der SBB – auch im kommerziellen Bereich. Eine Anpassung ist, wie im Erläuternden Bericht festgestellt wird, nicht vorgesehen: «Wie bisher soll sich die SBB grundsätzlich über Darlehen des Bundes finanzieren» (S. 11). Ab einer Nettoverschuldung von ca. 12 Mia. CHF (Annahme per Stand Ende 2023) soll die Finanzierung jedoch neu über den Bundeshaushalt, d.h. mittels Genehmigung durch das Parlament statt via Tresorerie unter Umgehung der Schuldenbremse erfolgen.

Der vorgesehene Systemwechsel, der die Beachtung der Schuldenbremse zumindest ab einer bestimmten Obergrenze, erzwingt, ist grundsätzlich positiv zu bewerten.

Ordnungspolitisch sehr bedenklich ist jedoch, dass weiterhin auch kommerzielle Investitionen vom Bund – wenn auch mit «zu Marktbedingungen gewährte[n] Darlehen» (S. 11) – finanziert werden sollen. Alle anderen Transportunternehmen sind, wenn sie kommerzielle Investitionen vornehmen wollen, auf Darlehen am freien Kapitalmarkt angewiesen; sie müssen sich an eine Bank wenden. Es drängt sich daher auf, dieselbe Regelung auch für die SBB einzuführen: Für die Finanzierung von deren kommerziellen Investitionen darf nicht mehr der Bund aufkommen. Stattdessen ist die SBB an die Banken im freien Markt zu verweisen, so wie es in Art. 20 SBBG schon jetzt als Möglichkeit vorgesehen ist. Damit könnte eine Wettbewerbsverzerrung zulasten anderer Transportunternehmen beseitigt werden.

Antrag ASTAG:

Finanzierung von kommerziellen SBB-Investitionen ausschliesslich via Kapitalmarkt

3. Verkehrspolitische Argumente

Nebst finanzwirtschaftlichen Argumenten steht die Vorlage des Bundesrats auch aus verkehrspolitischer Perspektive völlig quer in der Landschaft. Zu erwähnen sind folgende Punkte:

Kein Missbrauch der LSVA zur Reserveabsicherung des BIF

Die Sicherstellung der Liquidität des BIF mit zusätzlichen Mittel aus der LSVA ist völlig unnötig. Wie der Erläuternde Bericht deutlich illustriert (S. 12, Abb. 2), genügen die aktuellen Reserven bei weitem und werden es aufgrund steigender Transportleistungen auf der Strasse (vgl. dazu Verkehrsperspektiven des ARE) und damit steigender LSVA-Einnahmen auch in den nächsten Jahren tun.

Zudem werden mit dem beantragten Vorgehen, die Bundesanteile der LSVA vorübergehend vollständig in den BIF zu legen, die Erträge aus der LSVA noch stärker als bisher missbraucht. Die LSVA dient gemäss Art. 1 SVAG dazu, dass der «Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken» soll. Deshalb darf sie nicht (noch stärker als heute) für Bahninfrastrukturprojekte, von denen fast ausschliesslich der Personenverkehr auf der Schiene profitiert, und insbesondere nicht zur finanziellen Entlastung der SBB im eigenwirtschaftlich orientierten Fernverkehr zweckentfremdet werden.

Die LSVA-Erträge des Bundes sollten im Gegenteil zur Reduktion von externen Kosten des Strassengütertransports eingesetzt werden, sei es indirekt mittels finanzieller Förderung des Güterverkehrs auf der Schiene, oder aber indirekt mittels einer Anschubfinanzierung für die Beschaffung von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben im Schweizer Strassentransport. Wie dem BAV bereits bekannt ist, regt die ASTAG daher an, die stark steigenden Erträge aus der LSVA nicht für die «Sanierung» der SBB zu nutzen, sondern im Rahmen der anstehenden Revision des SVAG eine integrale Fondslösung zur «Dekarbonisierung» und Modernisierung des gesamten Gütertransports (Strasse, Schiene, Schiff) einzuplanen. Sämtliche Investitionen und Fördermittel zur klimaneutralen, effizienten Ausgestaltung der multimodalen Logistik sollten darüber gesteuert werden – mit klarem Vorrang für Anschubfinanzierungen im Strassengütertransport, finanziert aus den von der Branche selbst geleisteten LSVA-Geldern.

Antrag ASTAG:

Beibehaltung von Art. 19 SVAG in der bisherigen Formulierung

Fehlende Überlegungen zur Marktöffnung

Der Bundesrat setzt sich in der Vorlage nicht mit der bereits beschlossenen Marktöffnung im Schienenverkehr in Europa auseinander. Vielmehr will er diskussionslos am Monopol der SBB im Fernverkehr festhalten. Dies ist mit Blick auf grenzüberschreitende Verbindungen und die internationale Kooperation höchst problematisch, da die EU den Fernverkehr in mehreren Schritten vollständig liberalisiert hat und von der Schweiz die Übernahme dieser Marktöffnung erwartet. Notwendig ist deshalb eine Migrationsstrategie des Bundesrats zur Marktöffnung in der Schweiz und ein Monitoring der unternehmerischen Tätigkeit der SBB im Fernverkehr.

Antrag ASTAG:

Ergänzung der Vorlage mit Überlegungen zur Marktöffnung im CH-Fernverkehr

4. Gesamtwürdigung

Die allgemeinen Regelungen des Bundes im Umgang mit seinen Bundesunternehmen sind sehr grosszügig. Die Unternehmen profitieren von weitreichenden Freiheiten. Der Fernverkehr ist zusätzlich dem Markt entzogen und wird von der SBB weitgehend im Monopol ohne echte

515 Konkurrenz betrieben – entsprechend sollte hier das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit gelten. Zusätzliche Unterstützung durch den Bund mittels Kapitalzuschuss von 1,25 Mia. CHF sowie durch eine Reduktion des Deckungsbeitrags ist nicht angebracht.

Die ASTAG erachtet die Vorlage deshalb als unnötig. Im Falle einer Umsetzung braucht es zwingend Korrekturen im Sinne der oben formulierten Anträge.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen bestens und versichern Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



SR Thierry Burkart
Zentralpräsident



André Kirchhofer
Vizedirektor

Eidgenössisches Finanzdepartement
3003 Bern

Per E-Mail an: sarah.bochud@efv.admin.ch

Bauenschweiz
Cristina Schaffner
Weinbergstrasse 55
8006 Zürich

31.03.2023

Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, in oben erwähnter Angelegenheit Stellung zu nehmen.

Bauenschweiz ist der Dachverband der Schweizer Bauwirtschaft mit rund 80 Mitgliedsverbänden aus den Bereichen Planung, Bauhauptgewerbe, Ausbau und Gebäudehülle sowie Produktion und Handel. Die Bauwirtschaft trägt 12% zur gesamten Schweizerischen Wirtschaftsleistung bei und beschäftigt rund 465'000 Fachkräfte. Sie zählt zu den fünf grössten Arbeitgebern und bildet 10% aller Lernenden in der Schweiz aus.

Mitglieder von Bauenschweiz, insbesondere der Schweizerische Baumeisterverband, nehmen individuell Stellung und gehen im Detail aus Sicht ihrer Branche auf die Vorlage ein.

Wir möchten jedoch die Gelegenheit nutzen, unseren Antrag auf Einbindung der SBB als öffentliche Bauherrin im Tief- und Hochbau in die Koordinationskonferenz des Bundes für öffentliches Beschaffungswesen KBOB zu betonen. An den jährlich stattfindenden Spitzengesprächen wiederholt die Bauwirtschaft dieses Anliegen immer wieder.

Gerade die turbulenten drei vergangenen Jahre haben die Bedeutung dieser Schnittstelle unterstrichen. Die Bauwirtschaft hat zusammen mit KBOB und Interessensgemeinschaft privater professioneller Bauherren IPB gut auf die Engpässe bei Lieferungen von Bauprodukten während der Pandemie oder der unsicheren Energieversorgung reagiert. Die Herausforderungen wurden stets früh angesprochen und angepackt. Gemeinsam verabschiedeten Bauenschweiz, KBOB und IPB zum Beispiel letztes Jahr bereits kurz nach Ausbruch des Krieges einen gemeinsamen [Aufruf](#) zu einer unkomplizierten und partnerschaftlichen Zusammenarbeit und erarbeiteten konkrete und [praxisnahe Handlungsempfehlungen](#) für die Projektarbeit. Diesbezügliche Einigungsverhandlungen zwischen SBB und Bauwirtschaft sind trotz mehreren Gesprächsrunden hingegen gescheitert.

Von einer öffentlichen Bauherrin, die von Privilegien der öffentlichen Hand profitiert, darf erwartet werden, dass sie sich an die Empfehlungen der KBOB hält, bzw. in diesem wichtigen Dialog an der Schnittstelle zwischen Bauwirtschaft und öffentlicher Bauherrschaft aktiv mitarbeitet.

Für die Berücksichtigung unserer Überlegungen danken wir Ihnen.

Freundliche Grüsse

Bauenschweiz



Cristina Schaffner
Direktorin

Schweizerischer Baumeisterverband, Postfach, 8042 Zürich

Eidgenössisches Finanzdepartement (EFD)
Bundesgasse 3
3003 Bern

Romana Heuberger
Politik und Kommunikation
Wissenschaftliche Mitarbeiterin

romana.heuberger@baumeister.ch

Per E-Mail an: sarah.bochud@efv.admin.ch

Zürich, 31. März 2023

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2022 lädt das EFD interessierte Kreise ein, Stellung zu nehmen zur Vorlage betr. Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB. Gerne folgen wir diesem Aufruf.

Der Schweizerische Baumeisterverband (SBV) ist die gesamtschweizerische Berufs-, Wirtschafts- und Arbeitgeberorganisation des Bauhauptgewerbes mit über 20 Milliarden Umsatz pro Jahr und rund 80'000 Mitarbeitenden. Mit Sektionen in allen Kantonen vertritt der SBV die Interessen von mehr als 2'500 Bauunternehmen. Das Bauhauptgewerbe erwirtschaftet rund fünf Prozent der Schweizer Wertschöpfung (BIP) und bildet damit die Basis für weitere fünf Prozent der Wertschöpfung im Bauausbaugewerbe. Der SBV ist die Organisation der Arbeitswelt für den Hoch- und Tiefbau und engagiert sich als Verbundpartner mit Bund und Kantonen für eine zukunftsorientierte Bildung. Als einer der grössten Sozialpartner der Schweiz setzt er sich für faire und wirtschaftliche Arbeitsbedingungen in der Branche ein.

Der SBV steht den geplanten Änderung teilweise kritisch gegenüber. Wir stellen die folgenden Anträge:

1. Der SBV fordert, den Art. 19, Abs. 2 des Schwerverkehrsabgabegesetzes unverändert zu belassen. Die vorgeschlagene Trassenpreisreduktion im Fernverkehr lehnen wir ab. Diese würde in unnötiger Weise die nachhaltige Finanzierung des Bahninfrastrukturfonds (BIF) gefährden und eine zusätzliche Umverteilung von Strasse zu Schiene bringen, die wir nicht unterstützen.
2. Als öffentlicher Bauherr, der von Sonderprivilegien der öffentlichen Hand profitiert, muss erwartet werden, dass die SBB sowohl im Hochbau als auch im Tiefbau ihre gesellschaftliche Verantwortung wahrnimmt und sich an die Empfehlungen der Koordinationskonferenz des Bundes für öffentliches Beschaffungswesen KBOB hält. Bislang geschieht dies nur unzureichend und dies sollte sich in Zukunft ändern.

1. Senkung des Deckungsbeitrages im Fernverkehr

Auf die vorgeschlagene Trassenpreissenkung von insgesamt 1,7 Milliarden Franken für die Bahn in den Jahren 2023 bis 2029 ist zu verzichten. Diese führt nicht zu einer Senkung der Kosten der SBB (siehe unten), sondern lediglich zu einer Kostenverlagerung in den BIF. Der BIF ist das wichtigste Instrument,

um kontinuierliche Investitionen in die Bahninfrastruktur zu sichern. Mit den geplanten Massnahmen wird der BIF unnötigerweise über Gebühren belastet und dadurch gefährdet. Damit er trotzdem solide finanziert bleibt, soll der LSVA-Beitrag gemäss Antrag zu Gunsten des BIF erhöht werden. Ob diese Massnahme in der aktuellen wirtschaftlichen Lage reicht, um den BIF zu stabilisieren, ist unklar. Zudem findet damit eine weitere Lastenverschiebung zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem ÖV bzw. von den SBB zur Wirtschaft statt, welche die LSVA finanziert. Dies ist für uns inakzeptabel. Ausserdem wurde bei der Verwendung der LSVA-Einnahmen bisher aus finanzpolitischen Gründen bewusst Spielraum offengelassen, was aus Sicht des SBV auch weiterhin so bleiben soll. Aus diesem Grund resultiert folgender

Antrag SBV:

Art. 19, Abs. 2 des Schwerverkehrsabgabegesetzes ist wie bisher zu belassen – es ist keine Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes vorzunehmen.

Die Finanzprobleme der SBB müssen aus Sicht des SBV durch die Erhöhung der Bahntarife und verursachergerechte Mobilitätskosten gelöst werden – nicht durch deren Abwälzung auf den Individualverkehr.

2. Schuldenbremse

Die SBB sind das einzige Bundesunternehmen, das auf Tresorerie-Schulden als Finanzierungsquelle zugreifen kann. Durch diese Darlehen entsteht jedoch für den Finanzhaushalt des Bundes eine bedeutende Zusatzbelastung – an der Schuldenbremse vorbei. Dies ist nicht im Sinne eines nachhaltigen Finanzhaushaltes. Deshalb ist die Deckelung der Tresorerie-Schulden richtig. Die Regelung der Verschuldungsgrenze auf Gesetzesstufe erachtet der SBV als sinnvoll.

3. Einmaliger Kapitaleinschuss

Einem einmaligen Kapitaleinschuss von 1,25 Milliarden Franken können wir grundsätzlich zustimmen. Die SBB verfügen jedoch über ein Eigenkapital von rund 9 Milliarden Franken und Kapitalreserven von rund 3,7 Milliarden Franken¹. Kurzfristige Schwankungen bei den Einnahmen müssten damit abgedeckt werden können. Zudem sind die Aussichten der SBB intakt, die Gewinnschwelle in den kommenden Jahren wieder zu erreichen. Der Kapitalzuschuss à Fonds perdu ist deshalb aus Sicht des SBV nicht zwingend notwendig. Wichtig ist, zur wirklich nachhaltigen Finanzierung der SBB auch die Bahntarife zu erhöhen.

Antrag SBV:

Verzicht auf einen Kapitalzuschuss, Streichung von Art. 26b (neu) SBBG

4. KBOB-Empfehlungen umsetzen

Die SBB profitieren von einer umfassenden Staatsgarantie sowie vom Privileg der Tresorerie-Schulden als Finanzierungsquelle. Der SBV stellt sich nicht grundsätzlich gegen diese Privilegien. Sie sind jedoch im Umkehrschluss auch mit Verpflichtungen und einer besonderen Verantwortung verbunden. Es kann nicht sein, dass die SBB einerseits von diesen Bundes-Privilegien profitieren und sich andererseits in der Division SBB-Immobilien gänzlich wie ein privates Unternehmen verhalten und dadurch andere Marktteilnehmer direkt konkurrenziert. Dies auch vor dem Hintergrund, dass Private vor Jahrzehnten für den Bau der Eisenbahninfrastruktur enteignet wurden, auf deren Grundstücken nun SBB-Immobilien erstellt und betrieben werden. Bei der Division SBB-Infrastruktur werden ausschliesslich öffentlicher Gelder eingesetzt.

¹ <https://company.sbb.ch/content/dam/internet/corporate/de/medien/publikationen/geschaefts-nachhaltigkeitsbericht/SBB-Finanzbericht-2022.pdf.sbbdownload.pdf>

Bei der Division SBB-Immobilien handelt es sich zwar nicht um öffentliche Gelder, jedoch ist das Immobilien-Portfolio vollumfänglich von der Eidgenossenschaft an die SBB übergegangen.

Für den SBV ist es inakzeptabel, dass sich die Division SBB-Immobilien nicht an die Empfehlungen der Koordinationskonferenz der öffentlichen Bauherren des Bundes (KBOB) hält und diese beispielsweise betr. «Branchenlösung Materialverfügbarkeit und Preisentwicklung als Folge von ausserordentlichen Situationen wie Pandemie und Ukraine-Krieg» zurückweist. Diesbezügliche Einigungsverhandlungen mit dem Bauhauptgewerbe sind trotz mehreren Gesprächsrunden gescheitert. Aus Sicht des SBV nimmt damit die SBB die ihr obliegende Verantwortung gegenüber der Privatwirtschaft in gravierender Weise nicht wahr. Als institutioneller Bauherr, der von öffentlichen Sonderprivilegien profitiert, sollte die Division SBB-Immobilien angehalten sein, die KBOB-Empfehlungen umzusetzen.

Für die Berücksichtigung unserer Argumente danken wir Ihnen im Voraus bestens.

Gerne stehen wir Ihnen für weitere Anhörungen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Baumeisterverband SBV



Bernhard Salzmann
Direktor



Marcel Sennhauser
Leiter Politik und Kommunikation

Frau Bundesrätin
Karin Keller-Suter
Vorsteherin EFD

3003 Bern

per E-Mail:
sarah.bochud@efv.admin.ch

Cargo Forum Schweiz
c/o VAP
Ringlikerstrasse 70
8142 Uitikon
Tel.: 044 491 15 95
E-Mail: furrer@cargorail.ch

Uitikon, 30. März 2023

Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) - Nachhaltige Finanzierung der SBB

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir erlauben uns, Ihnen nachfolgend unsere Stellungnahme zur oberwähnten Vernehmlassungsvorlage abzugeben. Die Mitgliedsunternehmen des CFS sind als Akteure in der Logistik und Transportwirtschaft von der Vorlage direkt betroffen, da diese weitreichende Auswirkungen auf den intramodalen Wettbewerb im Schienengüterverkehr, aber auch auf den intermodalen Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern inklusive multimodale Lösungen hat. Zudem hat die erneut fortgesetzte Marktabschottung im Personenverkehr direkten Einfluss auf die europapolitische Situation der Schweiz.

Unternehmerische Verantwortung von der SBB einfordern

Die allgemeinen Governance Regelungen des Bundes im Umgang mit seinen Bundesunternehmen sind grosszügig. Die **Unternehmen profitieren von weitreichender Freiheit**. Der Fernverkehr, **FV ist zusätzlich vollständig dem Markt entzogen** und wird von der SBB im Monopol betrieben. Er konnte jahrelang komfortabel eigenwirtschaftlich betrieben werden. Mit dem **Verzicht auf Deckungsbeiträge reduziert der Bund den unternehmerischen Druck** auf die SBB. Vor diesem Hintergrund ist im Gegenzug auch unternehmerische Verantwortung vom betroffenen Unternehmen zu fordern, auch und insbesondere in wirtschaftlich rauerer Zeiten.

Kein Kapitalzuschuss von 1,25 Milliarden Franken

Der Bundesrat hat u.E. völlig zu Recht in der COVID-19-Krise auf finanzielle Unterstützungsmassnahmen zugunsten des FV verzichtet. Die **in der Vergangenheit erwirtschafteten Gewinne** sollten die SBB befähigen, die drei finanziell schwierigen Jahre zu überbrücken. Das CFS lehnt den einmaligen Kapitalzuschuss daher ab.

Keine Reduktion der Deckungsbeiträge

Der Verzicht auf Deckungsbeiträge in veranschlagter Höhe von 1,7 Mia. Franken reduziert den unternehmerischen Druck auf die SBB und belastet gleichzeitig den BIF ohne ausgewiesene Notwendigkeit. **Das Trassenpreissystem ist nicht verursachergerecht ausgestaltet**. Der Güterverkehr trägt Grenzkosten eines auf die spezifischen Bedürfnisse des Personenverkehrs ausgebauten Netzes mit und wird dabei zu stark belastet. Seit Jahren macht die Branche auf diesen Missstand

aufmerksam, nicht zuletzt auch unter Hinweis auf die in Europa geltenden deutlich tieferen Trassenpreise für Güterzüge. Das CFS lehnt daher die Senkung der Deckungsbeiträge für den FV ab.

Alternativen zum Kapitalzuschuss und zur Senkung der Deckungsbeiträge prüfen

Alternativen zum vorgeschlagenen Kapitalzuschuss, wie **Anpassungen am Angebot, Verzicht auf Investitionen oder Verkäufe von Vermögenswerten**, werden im erläuternden Bericht S. 8/18 zwar erwähnt aber nicht weiterverfolgt. Dieser Einschätzung kann nicht zugestimmt werden. Nicht betriebsnotwendige Vermögenswerte sollten veräussert werden wie z.B. Renditeliegenschaften in den Agglomerationen. Selbst im Bereich Güterverkehr könnten Beteiligungen an Liegenschaften veräussert werden, die gemäss Art. 8 GÜTG weiterhin diskriminierungsfrei zur Verfügung stehen würden. Auch Angebotsreduktionen wären verkraftbar und leisteten in den Randstunden überdies einen Beitrag zur Entlastung der angespannten Baustellensituation in der Nacht.

Korrektur der Finanzierungsinstrumente ist unerlässlich

Die bisherige Gewährung von Tresoreriedarlehen, die ausserhalb der Schuldenbremse zu Verschuldung der SBB geführt haben, ist finanzpolitisch höchst problematisch. Da das **Staatsunternehmen de facto eine Staatsgarantie** besitzt, sollten Tresoreriedarlehen nicht mehr möglich sein. Vielmehr soll das Parlament im Bewusstsein dieser Staatsgarantie und unter Beachtung der Schuldenbremse über Kredite entscheiden. Der Vorbehalt der Verschuldungsgrenze von 11,7 Mia. Franken mit der Option weiterer Tresoreriedarlehen wird vom CFS daher abgelehnt. Im Minimum müsste die Obergrenze nochmals merklich reduziert werden.

Kein Missbrauch der LSVA zur Reserveabsicherung des BIF

Die Sicherstellung der Liquidität des BIF ist angesichts genügender Reserven unnötig. Zudem werden mit dem vorgesehenen Vorgehen, die Bundesanteile der LSVA vorübergehend vollständig in den BIF zu legen, die Erträge aus der LSVA missbraucht. Die LSVA soll die Umweltkosten des Strassenverkehrs kompensieren und zu einer klimafreundlicheren Verkehrsmittelwahl beitragen. Sie dürfte als Lenkungsabgabe nicht für Infrastrukturausbau und -erhalt, von dem im Wesentlichen der Personenverkehr profitiert, erhoben werden. Noch viel weniger darf sie zur Entlastung des FV missbraucht werden. Die LSVA sollte im Gegenteil **zweckgebunden für den Schienengüterverkehr und für Massnahmen zur klimafreundlichen Entwicklung des Strassenverkehrs verwendet werden**. Wir regen an, dass im Rahmen der anstehenden Revision des SVAG eine integrale Fondslösung für die Dekarbonisierung und Modernisierung des gesamten schweizerischen Gütertransportes (Strasse, Schiene, Schiff) eingeplant wird. Sämtliche Investitionen und Förderungen zur klimaneutralen und effizienten Ausgestaltung der multimodalen Güterverkehrslogistik sollten darüber gesteuert werden.

Europa fordert eine Migrationsstrategie zur Marktöffnung

Der Bundesrat setzt sich in der Vorlage nicht mit der geltenden Marktöffnung in Europa auseinander. Vielmehr will er diskussionslos **am Monopol der SBB im FV festhalten**. Dies ist europapolitisch höchst problematisch, da die EU den Fernverkehr in mehreren Schritten vollständig liberalisiert hat und von der Schweiz die Übernahme dieser Marktöffnung erwartet. Zu fordern ist deshalb eine **Migrationsstrategie des Bundesrats zur Marktöffnung in der Schweiz** und parallel dazu ein Monitoring der unternehmerischen Tätigkeit der SBB im Fernverkehr.

Negative Folgen der Investitionen in Anlageimmobilien auf den Güterverkehr

Investitionen der SBB in Anlageimmobilien in Bahnhofnähe erfordern hohe Mittel, führen gemäss Ausführungen des Bundesrats aber zu einer Attraktivitätssteigerung des Bahnangebots im Personenverkehr insgesamt. Ausgeblendet wird dabei, dass der Schienengüterverkehr bezüglich Standorte in Agglomerationszentren leidet; **wo Renditeliegenschaften gebaut werden, verschwinden Logistikstandorte** (Justizzentrum Zürich, Europa-Allee Zürich usw.). Die Immobilien AG profitierte 1997 von einer grosszügigen Eröffnungsbilanz/Buchwerten und generiert erhebliche Gewinne. Diese werden u.a. für die Pensionskasse, die regelmässig mit höchstrangierten Umwandlungssätzen in den Medien auffällt, eingesetzt. Eine stärkere Berücksichtigung der Interessen des Güterverkehrs in der Unternehmensstrategie der SBB wäre daher angezeigt. Der Bundesrat schlägt als erste Massnahme des Interesseausgleichs zwischen Renditeoptimierung im Immobilienbereich und attraktiven Standorten für den Schienengüterverkehr in seiner Vorlage «Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Güterverkehr» vom 2. November 2022 in Art. 3 Abs. 5 GÜTG eine stärkere Berücksichtigung des Konzepts für den Gütertransport in der kantonalen Richtplanung vor. Allein, die Immobilienpolitik der SBB bleibt von dieser Verpflichtung der Kantone unberührt. In der aktuellen

Lösungsfindung zur sicheren Finanzierung des FV und der Anlageimmobilien sollten daher auch die Interessen des Schienengüterverkehrs stärker berücksichtigt werden.

Wir danken Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Überlegungen. Für Ergänzungen oder ein vertiefendes Gespräch stehen Ihnen die unterzeichneten Vertreter jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Cargo Forum Schweiz



Fabio Regazzi, Nationalrat
Präsident CFS



Dr. Frank Furrer, VAP
Geschäftsführer CFS



Fabio Regazzi, Nationalrat
Präsident SSC



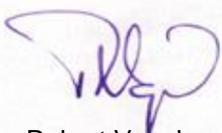
Philipp Muster
Geschäftsleiter SSC



Thomas De Courten, Nationalrat
Präsident SPEDLOGSWISS



Thomas Schwarzenbach
Direktor SPEDLOGSWISS



Robert Vogel
Präsident GS1



Thomas Bögli
Geschäftsleitung GS1



Thierry Burkart, Ständerat
Zentralpräsident ASTAG



Dr. André Kirchhofer
Vizedirektor ASTAG



Josef Dittli, Ständerat
Präsident VAP



Dr. Frank Furrer
Generalsekretär VAP

CARGO FORUM SCHWEIZ

Das Cargo Forum Schweiz (CFS) ist der Schulterschluss der verkehrsträgerneutralen Verbände mit spezifischen Interessen am Güterverkehr. Seine Verbände und deren Mitglieder beeinflussen ca. 90% der Gütertransporte in der Schweiz. Es setzt sich aus folgenden Organisationen zusammen:

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

ist der Verband des Schweizer Güter- und Personentransports auf der Strasse mit Lastwagen, Cars und Taxis. Die ASTAG hat rund 4'200 Transportunternehmen in 18 Sektionen und 15 Fachgruppen und repräsentiert damit über 80 Prozent des Transportgewerbes in allen Kantonen und Regionen der Schweiz.

GS1, Schweiz

ist die Kompetenzplattform für nachhaltige Wertschöpfung auf der Basis optimierter Waren- und Informationsflüsse. Als Fachverband mit rund 5000 Mitgliedsunternehmen vernetzt GS1 Schweiz Beteiligte, fördert die Kollaboration und vermittelt Kompetenz in Wertschöpfungsnetzwerken. Globale GS1 Standards und Prozessmodelle ermöglichen die Gestaltung effizienter Wertschöpfungsketten.

SIHK Schweizerische Industrie- und Handelskammern, vertreten durch die Handelskammer bei der Basel

Die SIHK vertreten die Wirtschaftsverbände der Industrie-, Handels- und Dienstleistungsfirmen in der ganzen Schweiz. Sie verstehen sich als Bindeglied zwischen Staat und Wirtschaft. Die Mitgliederfirmen repräsentieren die Struktur der Schweizer Wirtschaft und einen Grossteil der schweizerischen Arbeitsplätze.

SPEDLOGSWISS - Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Basel

ist der Verband der international operierenden Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen. Er ist verkehrsträgerneutral und repräsentiert über 95% der Speditionsbranche in der Schweiz. SPEDLOGSWISS vertritt über 320 Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen.

SSC - Swiss Shippers' Council, Lausanne

Der SSC ist die Organisation der Schweizer Verladerschaft und nimmt branchenübergreifend die Interessen der Industrie, des Handels und der Grossverteiler in allen Sparten der Gütertransporte wahr. Der SSC setzt sich für eine freie Wahl der Transportträger und optimale und nachhaltige Rahmenbedingungen im nationalen und internationalen Transportwesen ein. Im SSC sind alle namhaften Schweizer Firmen vertreten.

SVS - Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt- und Hafenwirtschaft

Die SVS ist der Zusammenschluss der schweizerischen Schifffahrt sowie der Hafenwirtschaft und vertritt deren Interessen bei Behörden, anderen Verkehrsträgern und einschlägigen Organisationen im In- und Ausland.

VAP - Verlader, Anschlussgleise, Privatgüterwagen

Der VAP vertritt ca. 300 Unternehmungen der verladenden Wirtschaft und Logistik der Schweiz, Deutschlands, Italiens, Polens, Österreichs und Frankreichs, welche Güter per Bahn, Lastwagen, Schiffen, Pipeline sowie in allen Kombinationsformen transportieren und dazu erhebliche Investitionen in Anschlussgleise, Terminals, Umschlagseinrichtungen, Lastwagen, Güterwagen und Traktionsmittel tätigen.

Par e-mail: sarah.bochud@efv.admin.ch

Berne, 28 mars 2023

Consultation : Modification de la loi sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF), Financement durable des CFF

Madame, Monsieur,

Vous avez invité notre parti à prendre position sur le projet de consultation visé en titre. Nous vous remercions de nous offrir l'opportunité de nous exprimer à ce sujet.

Remarques générales

Les propositions présentement soumises ont pour but de stabiliser de façon durable la situation financière des CFF. Pour ce faire, plusieurs modifications de la loi sur les Chemins de fers fédéraux (LCFF) et de la loi relative à une redevance sur le trafic poids lourds (RPLP) sont proposées. Ces modifications concernent tout d'abord les modalités des prêts octroyés aux CFF. Dans la situation qui prévaut actuellement, ils conduisent à un endettement de la Confédération complètement en dehors du mécanisme du frein à l'endettement. Face à cette situation, il est proposé, qu'à partir d'un certain niveau de prêts, le financement se fasse via des prêts budgétaires de la Confédération. Secondement, afin de mettre en œuvre de la motion 22.3008 « Soutenir l'exécution des investissements des CFF et une vision à long terme en période de Covid-19 », il est prévu d'allouer un apport en capital unique calculé selon les pertes subies dans le trafic de grandes lignes entre 2020-22 pour réduire l'endettement net des CFF. Ce montant s'élèvera à 1,23 milliards de francs au maximum. Finalement, dans la perspective des pertes qui seront engendrées par la réduction du prix du sillon, la RPLP sera adaptée afin d'assurer les liquidités du fonds d'infrastructures ferroviaires (FIF). La part que touche la Confédération grâce à cette redevance sera versée en intégralité au FIF, tant que le fonds n'a pas des réserves qui atteignent un niveau suffisant, soit un montant d'au minimum 300 millions de francs.

Le Centre soutient un financement durable des CFF

L'endettement net porteur d'intérêts des CFF ne cesse de croître et atteint désormais 11,1 milliards de francs. Ceci s'explique en grande partie par des dépenses d'investissement importantes. La situation extraordinaire imposée par la pandémie de Covid-19 a aggravé la situation. Les épisodes de confinement et le télétravail généralisé ont conduit à une réduction de l'utilisation des transports publics en particulier dans le trafic de grandes lignes, entraînant des pertes élevées. Conscient des difficultés engendrées, le Centre comprend le besoin d'octroyer un apport en capital unique. La situation difficile et inédite imposée par la pandémie ne doit pas prêter le développement de l'infrastructure de notre pays. Notre parti s'engage pour des transports publics attractifs. Cependant, nous souhaitons souligner qu'un tel octroi dans le contexte financier délicat dans lequel notre pays se trouve n'est de loin pas anodin. C'est pourquoi nous attendons un emploi particulièrement responsable de ces ressources et des résultats tangibles qui satisfassent toutes les régions de notre pays.

En parallèle à l'évolution préoccupante de la dette des CFF, les prêts accordés à ces derniers par la Confédération augmentent toujours plus. Ils s'élevaient fin 2021 à 6 milliards de francs, financés entièrement hors du champ d'application du frein à l'endettement. Le Centre estime que la proposition d'établir une limite au-delà de laquelle les prêts octroyés prendront la forme de prêts budgétaires de la Confédération va dans la bonne direction en vue d'une gestion plus contrôlée de l'endettement. Ainsi, le financement des CFF se fera

en partie dans le respect du frein à l'endettement et le parlement aura la possibilité de se prononcer sur ces dépenses. Par ailleurs, notre parti tient également à exprimer sa préoccupation face à un endettement qui ne cesse de croître et appelle de ses vœux des mesures complémentaires afin d'assurer un financement des CFF le plus sain possible.

Finalement, le Centre s'exprime en faveur des adaptations relatives au FIF afin de garantir ses liquidités et réserves. La réduction du prix des sillons entraînera des pertes de recettes que le FIF devra couvrir. Il est absolument primordial aux yeux du Centre d'assurer que les moyens à disposition soient malgré tout garantis. Car ce fonds est l'élément crucial pour garantir le bon fonctionnement de l'ensemble du système des transports publics, à savoir le financement de l'entretien et de la maintenance des infrastructures ainsi que de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de prendre position et vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures,

Le Centre

Sig. Gerhard Pfister
Président Le Centre Suisse

Sig. Gianna Luzio
Secrétaire générale Le Centre Suisse



Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Bundesgasse 3
3003 Bern

Ausschliesslich per E-Mail an:
sarah.bochud@efv.admin.ch

31. März 2023

Nachhaltige Finanzierung der SBB: Stellungnahme economiessuisse

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2022 haben Sie uns eingeladen, zu einer Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) und zu weiteren Sanierungsmassnahmen zugunsten der SBB Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

economieuisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt zwei Millionen Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 Handelskammern und zahlreiche Einzelunternehmen. Sämtliche unserer Mitglieder sind an verkehrs-, wettbewerbs- und finanzpolitisch nachhaltigen Lösungen für die Finanzierung der SBB interessiert.

Das Wichtigste in Kürze

Die SBB verfügen über eine umfassende Staatsgarantie und verbuchen in der Regel solide Gewinne. Daher ist der Kapitalzuschuss von 1.25 Mrd. CHF weder dringend nötig noch sachgerecht. Gleiches gilt für die umfassende Senkung des Deckungsbeitrags, die ohne Not ein Finanzierungsproblem im BIF schafft, das wiederum zulasten des Güterverkehrs auf der Strasse gedeckt werden soll.

Die Entwicklung der (Tresorerie-)Schulden der SBB über die letzten zehn Jahre ist besorgniserregend. Die vorgegebene Verschuldungsgrenze konnte von der Eignerin nicht durchgesetzt werden und hat sich als Feigenblatt erwiesen. Während die Ursachen dieser Entwicklung vielfältig sind, ist eindeutig, dass der Rechtsrahmen der SBB der Realität angepasst werden muss. In diesem Sinne befürworten wir grundsätzlich eine Änderung des SBBG, schlagen jedoch eine andere Lösung als das Finanzdepartement vor: Die Verschuldungsmöglichkeiten über die Tresorerie müssen konsequenter gedeckelt werden und die SBB sollen sich künftig für kommerzielle Investitionen am Kapitalmarkt finanzieren. Zudem muss konsequenter über den Kapitalbedarf der SBB und die Folgekosten politischer Ausbau-Entscheide informiert werden. Für eine wirklich nachhaltige Lösung besteht ausserdem weiterer Reformbedarf, bspw. eine konsequente Entflechtung des öffentlich finanzierten Regionalverkehrs, wie dies einst im Projekt NFA 2 vorgeschlagen wurde.

Eine ausführliche Begründung dieser Position finden Sie nachfolgend.

Kosten- und Ertragsoptimierung wäre unternehmerische Aufgabe der SBB

Obwohl die SBB aufgrund der Covid-Pandemie mit kurzfristigen Ertragseinbussen zu kämpfen hatten, steht das Unternehmen ertragsseitig eigentlich auf sicheren Beinen. Die vorgeschriebene Umsatzrendite von 4 bis 8 Prozent im Fernverkehr wird unter normalen Umständen mittelfristig wieder erreicht werden. Zudem verfügt das Unternehmen über ein Eigenkapital von 9 Mrd. CHF und Kapitalreserven von rund 3.7 Mrd. CHF.¹ Das ist eigentlich ausreichend, um kurzfristige Ertragsschwankungen abzufedern. Es wäre generell in der unternehmerischen Verantwortung der SBB, die eigene Resilienz gegen solche Schwankungen zu stärken. In der Ankündigung der Vorlage im Dezember 2021 war diese Absicht spürbar – die SBB sollten mittels Kosteneinsparungen und Ertragsoptimierungen im Gesamtumfang von 500 Mio. CHF bis 2030 zur eigenen finanziellen Nachhaltigkeit beitragen.² Davon ist in der Vernehmlassungsvorlage bedauerlicherweise nichts mehr erwähnt. Die Senkung des Deckungsbeitrags wird zwar als kostensenkende Massnahme angeführt, in Tat und Wahrheit werden damit die Kosten allerdings einfach an den BIF ausgelagert. Damit der BIF solide finanziert bleibt, soll wiederum der LSVA-Beitrag erhöht werden. Dies ist für die Wirtschaft inakzeptabel. Die SBB sollten das kurzfristige Ertragsproblem durch eine Senkung der Betriebskosten oder eine Erhöhung der Tarife lösen, nicht durch eine Abwälzung von Kosten auf die Wirtschaft.

Zudem wurde bei der Ausgestaltung des LSVA-Beitrags bewusst ein Flexibilisierungsmechanismus eingebaut, um kurzfristig nötige finanzpolitische Spielräume schaffen zu können. Wenn nun der gesamte LSVA-Beitrag für den BIF fix gebunden wird, fällt diese Flexibilität weg. Die aktuelle Haushaltslage zeigt jedoch, wie wichtig es ist, solche Spielräume bzw. Mechanismen zu erhalten.

Strukturell besorgniserregende Verschuldung

Die SBB haben bekanntlich rund 11 Mrd. CHF Schulden angehäuft, wovon etwa die Hälfte auf Tresorerie-Darlehen des Bundes und die andere Hälfte auf quasi-staatliche Schulden (Eurofima) entfällt. Insbesondere die Tresorerie-Schulden sind in den letzten 15 Jahren von praktisch null auf etwa 6 Mrd. CHF gestiegen. Als Lösung für diese ausufernde Verschuldung schlägt der Bundesrat einen Kapitalzuschuss von mind. 1.25 Mrd. CHF und eine Anpassung der Verschuldungsregeln vor. Beide Vorschläge erachten wir als problematisch:

Der **Kapitalzuschuss** ist nichts anderes als ein Abschreiber des Staates auf bestehende Schulden. Er korrigiert keine strukturellen Fehlanreize, stärkt die Rentabilität der SBB nicht und schafft darüber hinaus ein gefährliches Präjudiz für einen weiteren ausserordentlichen Schuldenschnitt in der Zukunft. Da die SBB ausserdem über eine umfassende Staatsgarantie und eine grundsätzlich solide Ertragsbasis verfügen, ist der Kapitalzuschuss auch für die Investitionsfähigkeit schlicht unnötig.

Die **Anpassung der Verschuldungsregeln** ist grundsätzlich richtig, weist aber Mängel auf:

- Eine Deckelung der Tresorerie-Schulden ist richtig. Die SBB sind das einzige Bundesunternehmen, das auf diese Finanzierungsquelle zugreifen kann. Dadurch entsteht für den Finanzhaushalt an der Schuldenbremse vorbei eine bedeutende Zusatzbelastung, die nicht aus dem Ruder laufen darf. Dass die Deckelung aber beim Schuldenstand zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Vorlage erfolgen soll, ist ein massiver Fehlanreiz. Unter solchen Umständen werden die SBB dazu eingeladen, die Tresorerie-Darlehen bis zum Stichtag zu maximieren. Das ist sicher nicht im Sinn der Sache.
- Die Anhebung der Verschuldungsgrenze auf Gesetzesrang begrüssen wir per se. Sie ist jedoch Ausdruck eignerpoltischer Versäumnisse des Bundes. Die Verschuldungsgrenze ist schon heute eine verbindliche Vorgabe in den strategischen Zielen der SBB. Es ist für uns unverständlich, dass der Bund nicht ansatzweise in der Lage ist, diese bei einem vollständig staatlichen Unternehmen durchzusetzen. Die Vermutung liegt nahe, dass auch eine Vorschrift auf Gesetzesstufe daran nichts ändern wird.

¹ <https://company.sbb.ch/content/dam/internet/corporate/de/medien/publikationen/geschaefts-nachhaltigkeitsbericht/SBB-Finanzbericht-2022.pdf.sbbdownload.pdf>

² <https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-86536.html>

- Zu guter Letzt sieht die Vernehmlassungsvorlage vor, dass die SBB künftig verstärkt via Voranschlag finanziert werden. Auch dies halten wir für problematisch. Der Kapitalbedarf der SBB sollte, wenn immer möglich, betriebswirtschaftlich und nicht politisch definiert werden. Die Möglichkeit, Schulden künftig via Voranschlag in Eigenkapital umzuwandeln, setzt die Hemmschwelle für einen Schuldenerlass herab und befreit das Management von einem Teil der unternehmerischen Verantwortung. Auch das ist ein Fehlanreiz, der die finanzielle Nachhaltigkeit nicht verbessern würde.

Die Vorlage ist klima-, umwelt- und verkehrspolitisch kontraproduktiv

Das Parlament hat mit der Annahme der Motion 22.3008 zum Ausdruck gebracht, dass die Investitionen in das Schweizer Bahnsystem trotz Covid-Pandemie sicherzustellen seien. Unter anderem wurde dies mit den klima- und umweltpolitischen Zielen des Bundes begründet. Die Vernehmlassungsvorlage soll der Umsetzung der Motion dienen, wirkt aber in Tat und Wahrheit genau in die entgegengesetzte Richtung: Die Investitionsfähigkeit in das Bahnsystem wird geschwächt und die Internalisierung externer Kosten im Sinne der Klima- und Umweltpolitik wird erschwert: Einerseits wird durch die Reduktion des Deckungsbeitrags die Finanzierungsbasis des BIF geschmälert. Der BIF wäre jedoch das wichtigste Instrument, um kontinuierliche Investitionen in das Bahnsystem zu gewährleisten. Andererseits würde die entstehende Lücke durch eine volle Ausschöpfung des zulässigen LSVA-Beitrags geschlossen. Damit entstünde eine zusätzliche Umverteilung von der Strasse zur Schiene. Der Strasse würden Mittel entzogen, welche in die Internalisierung der externen Kosten, resp. die Dekarbonisierung fließen könnten. Stattdessen werden sie dem SBB-Konzern zugeführt, der keine Rechenschaft über den Mitteleinsatz ablegen muss. Im ungünstigsten Fall fließen die Mittel in Anlageimmobilien und leisten keinerlei Beitrag zum Bahnsystem.

Auch aus verkehrspolitischer Sicht kann man die Vorlage kritisieren. Im erläuternden Bericht wird ein bedeutender Kapitalbedarf für Folgeinvestitionen der Bahnausbau Schritte 2025 und 2035 geltend gemacht. Bei der Behandlung des Ausbaus Schritts 2035 wurde jedoch stets betont, dass der beantragte Verpflichtungskredit von fast 12 Mrd. CHF auf einer Vollkostenrechnung basiert. Auch wurde in der Botschaft explizit festgehalten, dass «Angebotsausbauten im Fern- und Güterverkehr selbsttragend sein (...)» müssen.³ Im Regionalverkehr seien zusätzliche Abgeltungen eingeplant. Wenn nun trotzdem substantielle Folgekosten geltend gemacht werden, ist dies irritierend. Zumindest sollte der Bedarf mit konkreten Zahlen untermauert werden. Wenn die SBB Kapital brauchen, sollen sie transparent ausweisen, wieviel und wofür dieses eingesetzt wird. Auch aus dieser Optik kann es letztlich nicht sein, dass der Staat im Extremfall die Anlageimmobilien der SBB finanziert.

Alternativen

Auch die Wirtschaft will nicht, dass Investitionen in das Schweizer Verkehrssystem in wirtschaftlich turbulenten Zeiten ausgesetzt werden, besonders wenn die entsprechenden Projekte vom Parlament bewilligt sind. Für die SBB braucht es deshalb wirklich nachhaltige Lösungen, die *strukturelle*, anstatt nur kosmetische Verbesserungen ermöglichen. Daher fordern wir mit Nachdruck den Verzicht auf den geplanten Kapitalzuschuss und die Senkung des Deckungsbeitrags. Um die Verschuldung zu reduzieren und die Investitionsfähigkeit sicherzustellen, schlagen wir fünf konkrete Massnahmen vor:

1. Art. 20 Abs. 1 SBBG ist dahingehend zu ändern, dass sich die SBB für kommerzielle Investitionen (insb. Anlageimmobilien, aber auch Rollmaterial im Fernverkehr) nicht mehr über Darlehen des Bundes finanzieren, sondern direkt am Kapitalmarkt. Als Staatsunternehmen verfügen die SBB dort immer noch über hervorragende Konditionen, ohne dass der Bund an der Schuldenbremse vorbei den Kreditgeber spielen muss. Für nicht-kommerzielle Investitionen könnten weiterhin Tresorerie-

³ <https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/themen/fabi-step/botschaft-as-2035.pdf.download.pdf/Botschaft%20AS%202035.pdf>

Darlehen gewährt werden, jedoch müssen diese dann strikt gedeckelt werden (maximaler Schuldenbetrag).

2. Die SBB müssen mit unternehmerischen Anpassungen zur eigenen finanziellen Nachhaltigkeit beitragen. An den angekündigten Kosteneinsparungen von mind. 80 Mio. CHF pro Jahr bis 2030 ist zwingend festzuhalten. Diese betrieblichen Optimierungen sind möglich, ohne dass die Investitionsfähigkeit oder die Angebotsqualität leidet.
3. Zu prüfen wäre eine Knüpfung der Ertragsentwicklung und der Verschuldung an die Preispolitik. Dies könnte die Anreize korrigieren sowie die Kostendisziplin und -wahrheit erhöhen: Wenn die politischen Begehrlichkeiten nach Bahnausbauten überborden oder die Staatsmonopolistin nicht effizient arbeitet und haushälterisch mit ihren Mitteln umgeht, müssen die Bahnkundinnen geradestehen, nicht die Steuerzahlenden.
4. Die Transparenz über die Kosten im Bahnsystem muss sich massiv verbessern. Einerseits müssen die SBB detailliert über ihre Mittelverwendung Rechenschaft ablegen. Es kann aus wettbewerbspolitischer Sicht nicht sein, dass sie allenfalls mit staatlichen Darlehen am freien Markt private Immobilienanbieter konkurrieren. Andererseits sind die Folgekosten künftiger Bahnausbau Schritte genauer darzulegen, damit das Parlament basierend auf einer echten Vollkostenrechnung entscheiden kann. Denkbar wäre das Instrument einer «Infrastrukturkostenfolgeabschätzung» (angelehnt an die RFA).
5. Im Rahmen des Projekts NFA 2 wurde seinerzeit die vollständige Entflechtung des subventionierten Regionalverkehrs ins Auge gefasst.⁴ Dies wäre weiterhin ein Ansatz, der ein wichtiges Grundsatzzproblem angeht, das zur aktuellen Situation rund um die SBB beigetragen hat: Durch eine Stärkung der fiskalischen Äquivalenz würde die Finanzierbarkeit von politischen Ausbauentscheiden a priori besser gewährleistet. Es gäbe schlicht weniger Situationen, in denen zulasten des Bundes «überbestellt» wird. Dies würde auch automatisch den finanziellen Druck auf die SBB reduzieren.

Wir danken Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Argumente. Bei Bedarf stehen wir für Fragen oder für eine vertiefende Diskussion gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
economiesuisse



Alexander Keberle
Mitglied der Geschäftsleitung, Leiter Infrastruktur,
Energie & Umwelt



Lukas Federer
Stv. Leiter Infrastruktur, Energie & Umwelt

⁴ <https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/57614.pdf>

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD

Bern, 31. März 2023
VL Finanzierung SBB / MD

Per Mail an: sarah.bochud@efv.admin.ch

Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB Vernehmlassungsantwort der FDP.Die Liberalen

Sehr geehrte Damen und Herren

Für Ihre Einladung zur Vernehmlassung oben genannter Vorlage danken wir Ihnen. Gerne geben wir Ihnen im Folgenden von unserer Position Kenntnis.

Mit der vorliegenden Gesetzesvorlage soll die finanzielle Situation der SBB nachhaltig stabilisiert werden. FDP.Die Liberalen anerkennt die wichtige Rolle der SBB innerhalb des öffentlichen Personenverkehrs. Für die SBB und für viele weitere Unternehmen der Schweiz, hat die Pandemie zu grossen finanziellen Herausforderungen geführt. Der FDP ist es stets ein Anliegen, dass Unternehmen von weitreichenden Freiheiten profitieren können. Diese Freiheiten sind jedoch immer auch an unternehmerische Verantwortungen geknüpft, welche es vor allem auch in herausfordernden Zeiten wahrzunehmen gilt.

Alternativen sind gefragt

Basierend auf der einleitend ausgeführten Grundhaltung und in Anbetracht der düsteren Aussichten der Bundesfinanzen, erachtet die FDP die beantragten finanziellen Unterstützungen in Form einer isolierten Massnahme als unzureichend.

Aufgrund der stabilen Bilanz der SBB (Aktienkapital von 9 Mia. CHF; Reserven von 3,7 Mia. CHF) erkennt die FDP keinen wirtschaftlich nachvollziehbaren Grund, womit sich zurzeit ein Kapitaleinschuss (à fonds perdu) in der Höhe von 1,25 Mia. CHF begründen liesse. Hinzu kommen die intakten Aussichten, die Gewinnschwelle wieder zu erreichen und der Umstand, dass die SBB als Unternehmen des Bundes de facto über eine Staatsgarantie verfügt. Vor diesem Hintergrund soll der vorgesehene Kapitalzuschuss aus Sicht der FDP gestrichen oder zumindest massgeblich reduziert werden. Die Senkung des Deckungsbeitrags im Fernverkehr (1.7 Mrd. CHF) erachtet die FDP in der vorgeschlagenen Form ebenfalls als nicht zielführend: Gemäss Vereinbarung zwischen dem Bundesamt für Verkehr BAV und der SBB soll die SBB eine Umsatzrendite von 4 bis 8 Prozent erzielen, was einem garantierten Gewinn von 80 bis 160 Mio. CHF pro Jahr im Fernverkehr entspricht. Durch die beantragte Neuregelung würden diese Gewinne weiterhin ermöglicht und die Ertragsausfälle infolge Covid-19-Krise vollständig dem Bund aufgebürdet. Ein Entgegenkommen seitens Bund lässt sich zwar aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (Betriebs-, Fahrplanpflicht) rechtfertigen. Aus Fairnessgründen gegenüber Unternehmen, die im privaten Güter- und Personentransport tätig sind, sowie mit Blick auf die unternehmerische Verantwortung der SBB sind Kompensationen in der vorgeschlagenen Höhe nicht angebracht. Aus Sicht der FDP ist die finanzielle Last zumindest gleichermassen zwischen Bund und SBB aufzuteilen.

Wir fordern den Bundesrat auf, Wege zur Effizienzsteigerung aufzuzeigen. Durch flankierende Massnahmen sollen die finanziellen Unterstützungen auf ein Minimum reduziert werden. Der Bundesrat wird deshalb gebeten, dem Parlament im Rahmen der Vorlage ein Massnahmenkatalog vorzulegen, der folgende Aspekte beinhaltet:

1. Ansätze zur Senkung der Baukosten: Digitalisierung der Bauvorgänge (damit Projektanpassungen rascher vorgenommen und Bauvorhaben effizient umgesetzt werden können); Vereinfachung und

Beschleunigung der Baubewilligungsverfahren (Planungsgenehmigungsverfahren, Koordination mit betroffenen Stakeholdern). Falls dafür gesetzliche Anpassungen notwendig sind, sollen diese dem Parlament im Rahmen der Vorlage vorgelegt werden.

2. Massnahmen seitens SBB, damit deren Leistungen möglichst preisgünstig angeboten werden können (Effizienz bei den Leistungen).

3. Preiserhöhungen (z.B. aufgrund von steigenden Energiekosten oder teurerem Rollmaterial) sollen von den Bahnkunden mitgetragen werden, wie dies auch im Individualverkehr der Fall ist. Dadurch generierte Mehreinnahmen müssen aus Sicht der FDP zu einem wesentlichen Teil den SBB zugutekommen und dazu beitragen, die finanzielle Situation der SBB zu stabilisieren.

4. Anpassungen des Angebots, Rückstellungen von/Verzicht auf Investitionen, Verkäufe von Vermögenswerten.

Anpassung der Finanzierungsinstrumente

Aktuell gewährt der Bund der SBB zur Deckung ihres Finanzierungsbedarfs Tresoreriedarlehen. Diese Darlehen führen zu einem Anstieg der Verschuldung des Bundes ausserhalb der Schuldenbremse. Diesen Umstand erachtet die FDP als finanzpolitisch problematisch. Da das Staatsunternehmen de facto eine Staatsgarantie besitzt, sollten Tresoreriedarlehen nicht mehr möglich sein. Vielmehr soll das Parlament künftig im Bewusstsein dieser Staatsgarantie und unter Beachtung der Schuldenbremse über Kredite entscheiden.

Gesamtsicht bei der Verwendung der LSVA-Einnahmen

Mit dem vorgesehenen Vorgehen, die Bundesanteile der LSVA vorübergehend vollständig in den BIF zu legen, werden die Erträge aus der LSVA für andere Massnahmen fehlen. Die LSVA muss aus Sicht der FDP einerseits als Lenkungsabgabe wirken und zu einer klimafreundlichen Verkehrsmittelwahl beitragen. Andererseits sollen die Einnahmen nicht ausschliesslich für den Personentransport oder den Schienengüterverkehr allgemein, sondern auch zur klimafreundlichen Entwicklung des Strassenverkehrs (technologieneutral) verwendet werden. Um die Klimaziele zu erreichen, werden künftig Anreizlösungen für die Dekarbonisierung und Modernisierung aller Verkehrsträger (Strasse, Schiene, Schiff) notwendig sein.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

Freundliche Grüsse
FDP.Die Liberalen
Der Präsident

Der Generalsekretär



Thierry Burkart
Ständerat



Jon Fanzun



Département fédéral des finances DFF
Bundesgasse 3
3003 Berne
sarah.bochud@efv.admin.ch

Berne, le 31 mars 2023 usam-MH/ap

Réponse à la procédure de consultation :
Modification de la loi sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF): financement durable des CFF

Madame, Monsieur,

Plus grande organisation faitière de l'économie suisse, l'Union suisse des arts et métiers usam représente plus de 230 associations et plus de 600 000 PME, soit 99,8% des entreprises de notre pays. La plus grande organisation faitière de l'économie suisse s'engage sans répit pour l'aménagement d'un environnement économique et politique favorable au développement des petites et moyennes entreprises.

Le 16 décembre 2022, le Département fédéral des finances nous a convié à prendre position dans le cadre de la procédure de consultation sur la Modification de la loi sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF): financement durable des CFF.

L'usam est d'avis que les CFF disposent de ressources suffisantes et qu'ils ne devraient plus continuer à s'endetter, notamment en profitant des prêts de trésorerie de la Confédération. L'usam refuse catégoriquement que la redevance sur le trafic de poids lourds soit entièrement versée au fonds d'infrastructure ferroviaire. Les CFF devraient également se développer sur une base économique solide mettant en balance les dépenses et investissements d'un côté et les recettes de l'autre.

Les CFF ont une base solide avec un capital propre de 9 milliards de francs et des réserves de l'ordre de 3,7 milliards de francs. Outre les billets, les CFF ont d'autres sources de financement durables comme les deux tiers au plus du produit net de la redevance sur le trafic de poids lourds liée aux prestations RPL, un pour mille de la TVA, 2% des recettes de l'impôt fédéral direct perçu sur les personnes physiques, 2300 millions de francs des finances fédérales (montant indexé au PIB et à l'inflation), 500 millions de francs de contributions des cantons. A cela s'ajoute des moyens limités dans le temps avec un autre pour mille de la TVA (de 2018 à 2030), 9% du produit net des impôts sur les huiles minérales. Il ne reste plus qu'à mettre en adéquation concrète les dépenses et investissements avec les moyens financiers et recettes.

De l'autre côté, les CFF sont endettés de 11 milliards de francs. La compagnie peut notamment faire usage des prêts de trésorerie de la Confédération. Cela n'affecte pas directement les finances fédérales et ne rentrent pas en ligne de compte du frein à l'endettement. Le problème, c'est que ces prêts de trésorerie ont commencé à prendre des proportions importantes. De presque insignifiants en 2008, ces prêts se montent à près de 4,45 milliards de francs (4 milliards à long terme et 450 millions à court terme). Ces lignes de crédit échappent totalement au frein à l'endettement. Les prêts accordés au CFF par la Trésorerie fédérale sont continuellement renouvelés. Du coup, la dette brute de la Confédération, hors frein à l'endettement, s'est accrue de 6 milliards de francs depuis 2004.

Le Conseil fédéral veut donc mettre un terme à cette pratique en plafonnant les lignes de crédits via les prêts de trésorerie et faire un apport en capital de 1,25 milliard de francs comme une dépense extraordinaire. De cette manière, les CFF profiteront encore pendant trois ou cinq ans des prêts de trésorerie. Ce n'est qu'au-delà de 11,7 milliards de francs que la Confédération mettrait en œuvre un financement par prêts budgétaires. Ceux-ci doivent en effet être approuvés par le Parlement dans le cadre de l'approbation du budget de la Confédération. Ils sont aussi soumis au frein à l'endettement.

Depuis la crise du covid-19, le prix des sillons doivent se réduire de 1,7 milliards de francs à cause de la contribution de couverture qui est liée dans le transport de voyageurs au chiffre d'affaires. Sinon l'exploitation durable du trafic de grandes lignes n'est plus rentable. Les coûts d'exploitation se révèlent donc plus élevés que prévu pour les gestionnaires d'infrastructures. Pour remédier à ce problème, il est proposé d'allouer l'intégralité de la RPL au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

L'usam accueille favorablement le passage des lignes de crédits hors frein à l'endettement vers des prêts budgétaires nécessitant l'approbation du Parlement et donc soumis au frein à l'endettement. Une telle pratique de financement par prêts de trésorerie sans passer par une approbation budgétaire est irresponsable pour la Confédération.

L'usam est d'avis que les transports ferroviaires sont importants pour la place économique suisse, mais qu'il est hors de question d'offrir autant de possibilités de financement aux CFF. Il ne suffit pas de plafonner l'endettement dans les objectifs stratégiques pour réussir à équilibrer les besoins de financement avec les dépenses. Les mesures d'économies et de monter en puissance de l'efficacité doivent surtout avoir du retentissement dans la conduite des CFF. Il est aussi décevant que la politique pose des exigences loin des réalités économiques aux CFF sans prendre connaissance des problèmes induits.

L'usam s'oppose catégoriquement à un nouvel apport en capital. La démarche est d'autant plus incohérente qu'aucune mesure de réduction de l'endettement des CFF n'est proposé dans le même temps. Il est ainsi très étonnant de lire dans le rapport explicatif que « rien ne devrait en principe changer au niveau du pilotage financier et de la gouvernance d'entreprise des CFF » (page 11).

L'usam refuse que l'intégralité de la RPL soit allouée au FIF. La part de la RPL attribuée au trafic routier doit demeurer en l'état. L'usam refuse toute subvention croisée au détriment du transport routier.

L'usam salue en principe que le financement par lignes de crédit de la Trésorerie fédérale passe enfin sous des prêts budgétaires soumis au frein à l'endettement. L'usam est en revanche d'avis que l'on ne peut pas offrir d'apport en capital aux CFF sans avoir au minimum des mesures concrètes de réduction de l'endettement dans le même temps. Il faudrait même que les CFF donnent la preuve concrète d'une réduction de l'endettement. La Confédération n'a plus vraiment les moyens de dépenser l'argent des contribuables sans mettre une stricte mesure.

Nous vous remercions de l'attention portée à notre prise de position et vous présentons, Madame, Monsieur, nos respectueuses salutations.

Union suisse des arts et métiers usam



Hans-Ulrich Bigler
Directeur



Mikael Huber
Responsable du dossier

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Frau Bundesrätin Karin Keller-Sutter
Bundesgasse 3
3003 Bern

per Mail an:
sarah.bochud@efv.admin.ch

Bern, 1. Februar 2023

Nachhaltige Finanzierung der SBB (Änderung SBB-Gesetz): Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Kapitalzuschuss ist wichtig, Sparmassnahmen sind falsch

Im Unterschied zum Bundesrat hat das Parlament zu Recht konsequent darauf gedrängt, dass die durch die Covid-Pandemie entstandenen finanziellen Einbussen in der – im Grundsatz auf Eigenwirtschaftlichkeit basierenden – Fernverkehrssparte der SBB vom Eigner ausgeglichen werden. **Denn es darf nicht sein, dass die breit gewünschte und alleine schon zum Erreichen der Klimaziele unabdingbare Stärkung des öffentlichen Verkehrs durch die zeitweilig eingetretenen finanziellen Schäden der Pandemie gebremst wird oder sich sogar ins Gegenteil verkehrt.** Mit dem im Rahmen dieser Vernehmlassung vorgeschlagenen Kapitalzuschuss in Höhe der Verluste des Fernverkehrs während der Pandemiejahre 2020, 2021 und 2022 kommt der Bundesrat dem entsprechenden parlamentarischen Auftrag nun endlich nach. **Die Forderung nach einer Ausfinanzierung des Fernverkehrs hat auch der SGB im Rahmen der Vernehmlassungen zu den Covid-Stützungsmaßnahmen für den öV schon mehrfach erhoben. Wir unterstützen daher den vorgesehenen Kapitalzuschuss von (maximal) 1.25 Milliarden ohne Vorbehalte.**

Konsequenterweise hat der Bundesrat bereits zuvor auf den der SBB ursprünglich erteilten Sparauftrag von jährlich 80 Millionen Franken verzichtet. Weil aber die durch das Parlament und die Öffentlichkeit erzwungene Kehrtwende des Bundesrates erst spät eintrat, **hatte die SBB mit der Umsetzung dieses Sparauftrags leider bereits begonnen und insbesondere zulasten des Personals unnötigen Schaden angerichtet (siehe etwa Abschaffung der Berufsinvalidität). Dies gilt es nun schnellstmöglich abschliessend zu korrigieren.** Denn es geht weder betriebswirtschaftlich noch sozialpartnerschaftlich auf, die Mitarbeitenden auf der einen Seite als "Rückgrat unserer integrierten Bahn" zu bezeichnen (SBB-Strategie 2030) und andererseits genau bei diesem "Rückgrat" beziehungsweise auf dem Buckel des Personals Sparmassnahmen

umzusetzen, welche bezeichnenderweise den schon lange akuten Personalmangel im Bahnbetrieb nur noch weiter verschärfen würden.

Keine Abschaffung der Tresoreriedarlehen

Nicht einverstanden sind die Gewerkschaften mit den in diesem Vorentwurf vorgeschlagenen Anpassungen der Verschuldungsmodalitäten für die SBB: Aktuell gewährt der Bund der SBB zur Deckung ihres Finanzierungsbedarfs Tresoreriedarlehen, welche buchhalterisch seitens des Bundes zu einem Anstieg der Verschuldung ausserhalb der Schuldenbremse führen. Dieser Vorentwurf sieht nun vor, dass der Bund der SBB ab einem bestimmten Verschuldungsniveau nur noch Darlehen über den Bundeshaushalt gewähren darf, welche ihrerseits – im Gegensatz zu den genannten Tresoreriedarlehen – den Vorgaben der Schuldenbremse unterliegen.

Wie im Erläuternden Bericht beschrieben, ist es völlig 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"* 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]"*. 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]"*, 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 einer neu im Rahmen des Voranschlags nötigen Genehmigung von Darlehen durch das Parlament entstände für die SBB ein grosser Verlust an langfristiger Planbarkeit, womit auch die Konstanz des Bahnausbaus Schaden nähme. Die völlig unbestrittene Entscheidungskompetenz des Parlamentes ist durch die im Rahmen der langfristig beschlossenen Verpflichtungskredite für die Bahnausbau-Etappen auch heute bereits vollends gewährleistet.**

Die heute der SBB zufließenden Leistungen der öffentlichen Hand entstammen im Grundsatz ausschliesslich zweckgebundenen und verursachergerecht erhobenen 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 unterminiert auch die langfristigen Ziele der Stärkung des öffentlichen Verkehrs, welche sich der Bund selbst gesetzt hat (siehe Klimastrategie, Sachplan Verkehr, Perspektive Bahn 2050 etc.). Der SGB lehnt deshalb die dazu vorgeschlagenen Anpassungen von Art. 20 SBBG entschieden ab.**

Mehr Mittel für den BIF – dauerhaft

Grundsätzlich begrüssen wir schliesslich die dritte der im Rahmen dieser Vernehmlassung vorgeschlagenen Massnahmen, jene zur Sicherstellung der Liquidität des Bahninfrastrukturfonds (BIF). Durch die ebenfalls zur Wiedererlangung der Rentabilität im Fernverkehr beschlossene Reduktion des Trassenpreises sinken die Einnahmen des BIF, was letztlich die Umsetzung bereits beschlossener sowie neuer Bahnausbauetappen bedrohen könnte. Im Vorentwurf wird deshalb eine dahingehende Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes vorgeschlagen, dass der Bund seinen Anteil am Reinertrag der LSVA vorerst vollumfänglich dem BIF zufließen lässt (Art. 19 Abs. 2 E-SVAG). Dies soll so lange Gültigkeit haben, bis die Reserven des Fonds wieder ein "angemessenes" Niveau erreicht haben (erwähnt werden 300 Millionen). Danach dürften aus dem LSVA-Anteil des Bundes auch wieder Mittel in den Strassenausbau fließen (Art. 19 Abs. 2^{bis} E-SVAG), wie dies bereits heute der Fall ist. **Der SGB unterstützt die Anpassung von Art. 19 Abs. 2 SVAG, fordert aber einen Verzicht auf die Beifügung eines neuen Absatzes 2^{bis}: Anstatt nur zeitweilig, müssen die LSVA-Einnahmen des Bundes zwingend endlich dauerhaft ausschliesslich in den Ausbau der Bahninfrastruktur fließen. Dies ist sowohl klima- als auch verkehrspolitisch unumgänglich und entspricht zudem der grundlegenden Bestimmung der Schwerverkehrsabgabe.** Darüber hinaus sind wir bezüglich dieser Massnahme über die im Erläuternden Bericht gemachte Aussage erstaunt, dass das Bundesamt für Verkehr erst noch über den Antrag zur Reduktion des Trassenpreises zu entscheiden habe. Da der politische Wille gemeinhin klar zum Ausdruck gebracht wurde, gehen wir davon aus, dass dieser Entscheid rein formeller Natur ist und bald gefällt wird.

In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und danken Ihnen im Voraus herzlich.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Reto Wyss
Zentralsekretär

Eidgenössisches Finanzdepartement
Bundesgasse 3
3003 Bern

per E-Mail an: sarah.bochud@efv.admin.ch

Zürich, 31. März 2023

Adrian Dinkelmann, +41 58 360 77 70, a.dinkelmann@infra-suisse.ch

Vernehmlassung zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
sehr geehrte Damen und Herren

Infra Suisse ist die nationale Branchenorganisation der im Infrastrukturbau tätigen Unternehmen. Der Verband vertritt die Interessen seiner rund 250 Mitgliedsunternehmen und engagiert sich für die Erhaltung und den bedarfsgerechten Ausbau der Schweizer Infrastrukturen (Strasse, Schiene, Ver- und Entsorgung). Mit Schreiben vom 16. Dezember 2022 lädt das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) interessierte Kreise ein, Stellung zu nehmen zur Vorlage betreffend die *Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB*.

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme bedanken wir uns. Als Vertreterin der Bauunternehmen, welche mit der Realisierung von Projekten im Verkehrswegbau beauftragt werden, ist die Vorlage für uns von besonderer Bedeutung.

1. Allgemeine Bemerkungen

Den geplanten Änderungen steht Infra Suisse teilweise kritisch gegenüber. Die vorgeschlagene Trassenpreisreduktion im Fernverkehr lehnen wir ab. Diese würde in unnötiger Weise die nachhaltige Finanzierung des Bahninfrastrukturfonds (BIF) gefährden und eine zusätzliche Umverteilung von Strasse zu Schiene bringen. Dieses „gegeneinander Ausspielen“ von Strasse und Schiene unterstützen wir nicht.

2. Anliegen zu einzelnen Punkten der Vernehmlassung

Wir bitten Sie um die Berücksichtigung unserer nachfolgend erläuterten Anliegen.

2.1 Senkung des Deckungsbeitrages im Fernverkehr

Auf die vorgeschlagene Trassenpreissenkung von insgesamt 1,7 Milliarden Franken für die Bahn in den Jahren 2023 bis 2029 ist zu verzichten. Diese führt nicht zu einer Senkung der Kosten der SBB (siehe unten), sondern lediglich zu einer Kostenverlagerung in den Bahninfrastrukturfonds (BIF). Der BIF ist das wichtigste Instrument, um kontinuierliche Investitionen in die Bahninfrastruktur zu sichern.

Mit den geplanten Massnahmen wird der BIF unnötigerweise über Gebühr belastet und dadurch gefährdet. Damit er trotzdem solide finanziert bleibt, soll der LSVA-Beitrag gemäss Antrag zu Gunsten des BIF erhöht werden. Ob diese Massnahme in der aktuellen wirtschaftlichen Lage reicht, um den BIF zu stabilisieren, ist unklar. Die umgeleiteten Mittel werden bei anderen Massnahmen fehlen.

Es findet damit eine weitere Lastenverschiebung zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Öffentlichen Verkehr statt. Dies entspricht faktisch einer Verschiebung von den SBB zur Wirtschaft, welche die LSVA finanziert. Dies ist für uns nicht akzeptabel.

Ausserdem wurde bei der Verwendung der LSVA-Einnahmen bisher aus finanzpolitischen Gründen bewusst Spielraum offengelassen. Dies soll aus Sicht der Bauwirtschaft auch weiterhin so bleiben. Die Finanzprobleme der SBB müssen aus unserer Sicht durch verursachergerechte Mobilitätskosten gelöst werden – nicht durch deren Abwälzung auf den Individualverkehr.

Antrag:

Art. 19, Abs. 2 des Schwerverkehrsabgabegesetzes ist wie bisher zu belassen – es ist keine Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes vorzunehmen.

2.2 Schuldenbremse

Die SBB sind das einzige Bundesunternehmen, das auf Tresorerie-Anlagen als Finanzierungsquelle zugreifen kann. Durch diese Darlehen entsteht jedoch für den Finanzhaushalt des Bundes eine bedeutende Zusatzbelastung – an der Schuldenbremse vorbei. Dies ist nicht im Sinne eines nachhaltigen Finanzhaushaltes. Deshalb ist die Deckelung der Tresorerie-Schulden richtig. Die Regelung der Verschuldungsgrenze auf Gesetzesstufe erachten wir als sinnvoll.

2.3 Einmaliger Kapitaleinschuss

Einem einmaligen Kapitaleinschuss von 1,25 Milliarden Franken könnten wir grundsätzlich zustimmen. Die SBB verfügen jedoch über ein Eigenkapital von rund 9 Milliarden Franken und Kapitalreserven von rund 3,7 Milliarden Franken¹. Kurzfristige Schwankungen bei den Einnahmen müssten damit abgedeckt werden können. Die Aussichten der SBB sind intakt, die Gewinnschwelle in den kommenden Jahren wieder zu erreichen. Der Kapitalzuschuss à Fonds perdu ist deshalb aus unserer Sicht nicht zwingend notwendig und ist wenn schon deutlich zu reduzieren

Antrag:

Verzicht auf einen Kapitalzuschuss, Streichung von Art. 26b (neu) SBBG

Die Schweizer Infrastrukturbauer haben sich in der Vergangenheit und in der schwierigen Gegenwart als äusserst flexibel, produktiv und pragmatisch bewiesen. Dadurch leisten sie auch einen volkswirtschaftlich wichtigen Beitrag. Sie haben in Krisenzeiten die Lebensader des Landes aufrechterhalten. Hierfür stehen wir auch in Zukunft ein, um die auf uns zukommenden Herausforderungen zu bewältigen. Die Investitionsfähigkeit der SBB ist der Branche deshalb ein besonders grosses Anliegen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und bitten Sie, unsere Anliegen zu berücksichtigen. Bei Fragen oder Diskussionsbedarf stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Infra Suisse



Nationalrat Christian Wasserfallen
Präsident



Adrian Dinkelmann
Geschäftsführer

¹ <https://company.sbb.ch/content/dam/internet/corporate/de/medien/publikationen/geschaefts-nachhaltigkeitsbericht/SBB-Finanzbericht-2022.pdf.sbbdownload.pdf>

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus

Eidgenössische Finanzverwaltung
Bundesgasse 3
3003 Bern

15. März 2023

Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2022 wurden die Kantonsregierungen zur obengenannten Vernehmlassung eingeladen Stellung zu nehmen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau bedankt sich für diese Gelegenheit und äussert sich dazu wie folgt:

In den Jahren vor Covid-19 erzielte die Schweizerische Bundesbahnen AG (SBB) in der Summe über alle Sparten und Divisionen in der Regel positive Geschäftsergebnisse. Dem Kanton Aargau ist eine gesunde Finanzstruktur der SBB ein wichtiges Anliegen, da die Erschliessung mit Personen- und Güterverkehr für seine wirtschaftliche und raumplanerische Entwicklung ein wichtiger Standortfaktor ist. Im dicht besiedelten Mittelland nimmt der Transport auf der Schiene einen grossen Stellenwert für die nachhaltige Mobilitätsbewältigung ein.

Als bedeutender Besteller von Regionalverkehrsleistungen bei der SBB ist uns deren Geschäftsgang wichtig. In den letzten Jahren mussten wir eine starke Kostensteigerung bei den bestellten Leistungen feststellen. Unabhängig von den Verwerfungen durch die Covid-19-Krise sind die Produktionskosten stetig angestiegen. Ausgelöst durch die Kostenentwicklung im Regionalverkehr haben die Bestellenden (Bundesamt für Verkehr und Kanton) mit der SBB hartnäckige Kostenverhandlungen geführt in der Hoffnung, die steten Kostensteigerungen zu stabilisieren.

Ausgleich der Verluste im Fernverkehr

Der Fernverkehr wird durch die SBB eigenwirtschaftlich betrieben. Die covidbedingten Verluste im Regional- und Ortsverkehr wurden von der öffentlichen Hand kompensiert. Auch verschiedene Wirtschaftszweige wurden während der Pandemie vom Staat gestützt. Es ist daher verständlich, dass die SBB für die entgangenen Einnahmen im Fernverkehr entschädigt wird. Grundsätzlich ist die Eigenwirtschaftlichkeit mit der Übernahme von finanziellen Risiken und Chancen verbunden. Bei einem Unternehmen, das sich in hundertprozentigem Besitz der öffentlichen Hand befindet, besteht die Gefahr, dass Risiken auf den Staatshaushalt abgewälzt werden. Dies ist insofern gerechtfertigt, wenn die Eigenwirtschaftlichkeit nicht mehr durch eigenes Handeln gewährleistet werden kann, sondern durch Vorgaben beeinträchtigt wird. Mit den bestehenden Planungsinstrumenten bestimmt das Parlament, welches Angebot es wünscht und spricht die Kredite für die notwendigen Ausbauten, dies in der Erwartung, dass die gewünschten und durch zusätzliche Infrastruktur ermöglichten Leistungen dann auch gefahren werden. Vor diesem Hintergrund stellt sich für den Kanton Aargau die Frage, ob der eigenwirtschaftliche Fernverkehr noch gerechtfertigt ist. Das zu fahrende Angebot wird mit den

Ausbauschritten indirekt bestellt und – wie die vorliegende Gesetzesänderung zeigt – die Risiken werden durch die öffentliche Hand getragen. Somit besteht grundsätzlich kein Unterschied mehr zum bestellten regionalen Personenverkehr. Eine Zusammenführung der heute unterschiedlichen finanzierten Verkehrsarten würde zudem viele finanzielle Schnittstellen bereinigen.

Einmaliger Kapitalzuschuss für die SBB im Umfang von 1,25 Milliarden Franken

Angesichts der erheblichen Verluste, welche die SBB als Folge der Corona-Pandemie in den Jahren 2020–2022 im Fernverkehr verzeichnen musste, schlägt der Bundesrat vor, die Bahn mit einem einmaligen Kapitalzuschuss in Höhe von maximal 1,25 Milliarden Franken finanziell zu stabilisieren. Der Kanton Aargau begrüsst die vorgesehene Bundesunterstützung unter folgenden Vorbehalten:

- Der Kapitalzuschuss darf nicht dazu führen, dass die Ausgaben des Bundes für den übrigen öffentlichen Verkehr (Bau und Betrieb) gekürzt werden. Die Leistungen im öffentlichen Verkehr und die heutigen Bundesbeiträge dürfen nicht gekürzt werden.
- Der Bund als Eigner muss sicherstellen, dass die SBB trotz Bundesunterstützung Produktivitätssteigerungen realisiert und die im Regionalverkehr versprochenen Einsparungen einhält. Die starken Kostensteigerungen der Betriebskosten in den letzten Jahren müssen gestoppt werden können, damit das Angebot weiterhin finanzierbar bleibt. Im erläuternden Bericht ist nachvollziehbar zu begründen, wieso die ursprünglich vorgesehene Sparmassnahme im Umfang von jährlich 80 Millionen Franken zwischen 2024 und 2030 nicht mehr enthalten ist.

Senkung des Deckungsbeitrags im Fernverkehr

Der Deckungsbeitrag wurde vor der Covid-19-Pandemie unter der Annahme des gewinnbringenden Fernverkehrs festgelegt. Der Bundesrat schlägt deshalb vor, der Bahn für die Jahre 2023–2029 eine Trassenpreisreduktion in der Gesamtsumme von rund 1,7 Milliarden Franken zu gewähren. Dieser Betrag wird daher über die Jahre weniger in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) einfliessen. Um sicherzustellen, dass die Reserven des BIF für die vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte ausreichend sind, schlägt der Bundesrat vor, das Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz, SVAG) vom 19. Dezember 1997 (SR 641.81) anzupassen. Es soll explizit in Art. 19 SVAG festgelegt werden, dass der dem Bund zur Verfügung stehende Anteil von zwei Dritteln des Reinertrags der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe grundsätzlich vollständig in den BIF eingelegt wird.

Die Sanierung der SBB sollte Sache des Eigners sein und nicht über den BIF laufen. Der Kanton Aargau stimmt dem Vorschlag, jedoch unter folgender Bedingung, zu:

- Der Bundesrat garantiert die planungsmässige Umsetzung der vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte und stellt sicher, dass es auch künftig nicht zu Verzögerungen in der Umsetzung der Ausbauschritte kommt aufgrund der Liquidität des BIF. Andernfalls sind die fehlenden Mittel mit zusätzlichen Einlagen des Bundes sicherzustellen.

Finanzierung der SBB unter Einhaltung der Schuldenbremse

Der Bundesrat sieht vor, dass sich die SBB auch künftig grundsätzlich über Darlehen des Bundes finanzieren soll. Um einen weiteren Anstieg der Bundesverschuldung ausserhalb der Schuldenbremse zu vermeiden, soll die Gewährung von Tresorerie-Darlehen jedoch eingeschränkt werden. Entscheidendes Kriterium wird die bei Inkrafttreten der Gesetzesanpassung erreichte Höhe der Nettoverschuldung der SBB sein. Sobald dieses Niveau überschritten wird, soll der Nettofinanzierungsbedarf der SBB über Darlehen aus dem Bundeshaushalt sichergestellt werden, die vom Parlament bewilligt werden. Der Kanton Aargau unterstützt dieses Vorgehen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Jean-Pierre Gallati
Landammann

Joana Filippi
Staatsschreiberin

Kopie

- sarah.bochud@efv.admin.ch



Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Per E-Mail an
sarah.bochud@efv.admin.ch

Appenzell, 16. März 2023

Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen, nachhaltige Finanzierung der SBB Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2022 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen, nachhaltige Finanzierung der SBB, zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie unterstützt die Vorlage im Grundsatz. Beim Kapitalzuschuss hat sie Vorbehalte, die Senkung der Trassenpreise lehnt sie ab.

Der einmalige Kapitalzuschuss in der Höhe von maximal Fr. 1.25 Mia. zur Stabilisierung der SBB ist für die Standeskommission nachvollziehbar, da auch die durch die COVID-19 Krise entstandenen Verluste im Regional- und Ortsverkehr sowie in anderen Wirtschaftszweigen vom Staat kompensiert wurden. Die Standeskommission aber bringt zu diesem Punkt folgende Vorbehalte an:

1. Der Kapitalzuschuss darf nicht dazu führen, dass die Ausgaben des Bundes für den übrigen öffentlichen Verkehr (Bau und Betrieb) tangiert werden.
2. Der Bund als Eigner muss sicherstellen, dass die SBB trotz Bundesunterstützung Produktivitätssteigerungen realisiert und die im Regionalverkehr versprochenen Einsparungen einhält.
3. Nicht ersichtlich ist, wie der Bund den Kapitalzuschuss im Rahmen der Schuldenbremse zu refinanzieren gedenkt. Es würde begrüsst, die Vorlage um Überlegungen zu ergänzen, wo die Fr. 1.25 Mia. wieder eingespart werden.

Die Entlastung der SBB in der Höhe von rund Fr. 1.7 Mia. durch eine Senkung der Trassenpreise lehnt die Standeskommission aus folgenden Gründen ab:

1. Der Bund hat der SBB als Eigner eine Verschuldungsvorgabe gemacht, die aktuell überschritten wird. Die meisten Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mussten sich aufgrund der Pandemie höher verschulden. Im Vergleich zu diesen Unternehmen soll gemäss Vorschlag des Bundes nun einzig der SBB über eine Trassenpreisreduktion der

Abbau der Schulden vereinfacht werden. Aus der Sicht der Standeskommission ist dies eine nicht nachvollziehbare Bevorzugung eines einzelnen Transportunternehmens.

2. Der Fernverkehr der SBB hat mit den bestehenden Trassenpreisen in den Jahren bis 2019 jährlich Fr. 100 Mio. bis Fr. 180 Mio. Gewinn erwirtschaftet. Da sich die Nachfrage im öffentlichen Verkehr in der zweiten Jahreshälfte 2022 positiv entwickelt hat und schon fast wieder auf dem Niveau von 2019 liegt, dürfte der Fernverkehr die Gewinnschwelle mit den bestehenden Trassenpreisen bald wieder erreichen.
3. Es ist für die Standeskommission im Weiteren nicht nachvollziehbar, warum das für die Finanzierung der gesamten Bahninfrastruktur geschaffene Instrument des Bahninfrastrukturfonds genutzt werden soll, um die Verschuldungssituation in der grundsätzlich eigenwirtschaftlichen Sparte «Fernverkehr» der SBB zu verbessern. Denn gemäss bisherigen Aussagen des Bundes sind die Sparten «Infrastruktur» und «Verkehr» klar voneinander zu trennen. Mit dem vom Bund nun eingebrachten Vorschlag würde jedoch die Infrastruktur-Sparte den Verkehrsbereich quersubventionieren, und es würde die vorgesehene Trennung nicht mehr eingehalten. Die erhöhte Verschuldung der SBB im Fernverkehr darf deshalb nicht über den Weg des Trassenpreises und damit zulasten des Bahninfrastrukturfonds gelöst werden.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:


Markus Dörig

Zur Kenntnis an:

- Volkswirtschaftsdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)



Regierungsrat, 9102 Herisau

Eidg. Finanzdepartement
3003 Bern

per E-Mail: sarah.bochud@efv.admin.ch
[PDF- und Wordversion]

Dr. iur. Roger Nobs
Ratschreiber
Tel. +41 71 353 63 51
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 3. März 2023

Eidg. Vernehmlassung; Änderung SBB-Gesetz: Nachhaltige Finanzierung der SBB; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2022 unterbreitete das Eidg. Finanzdepartements (EFD) die Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB-G; SR 742.31) zur nachhaltigen Finanzierung der SBB zur Stellungnahme bis zum 31. März 2023

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Er ist mit der Gewährung von Darlehen an die SBB über den Bundeshaushalt, die der Vorgabe der Schuldenbremse unterliegen, einverstanden. Entscheidendes Kriterium für die Gewährung von Darlehen über den Bundeshaushalt wird die bei Inkrafttreten der Gesetzesanpassung erreichte Höhe der Nettoverschuldung der SBB sein. Ausserdem begrüsst der Regierungsrat die Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes. Damit kann sichergestellt werden, dass die Reserven des BIF für die vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte 2035 ausreichend sind.

Der einmalige Kapitalzuschuss in Höhe von maximal 1,25 Milliarden Franken zur Stabilisierung der SBB ist für den Regierungsrat ebenfalls nachvollziehbar, da auch die durch die Covid-19 Krise entstandenen Verluste im Regional- und Ortsverkehr sowie in anderen Wirtschaftszweigen vom Staat kompensiert wurden. So begrüsst der Regierungsrat die vorgesehene Bundesunterstützung unter folgenden Vorbehalten:

- Der Kapitalzuschuss darf nicht dazu führen, dass die Ausgaben des Bundes für den übrigen öffentlichen Verkehr (Bau und Betrieb) tangiert werden.
- Der Bund als Eigner muss sicherstellen, dass die SBB trotz Bundesunterstützung Produktivitätssteigerungen realisiert und die im Regionalverkehr versprochenen Einsparungen einhält.

Hingegen lehnt der Regierungsrat eine Entlastung der SBB in der Höhe von rund 1,7 Milliarden Franken durch die Senkung der Trassenpreise aus folgenden Gründen ab:

- Der Bund hat den SBB als Eigner eine Verschuldungsvorgabe gemacht, die aktuell überschritten wird. Die meisten Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mussten sich aufgrund der Pandemie höher verschulden.



Im Vergleich zu diesen Unternehmen soll gemäss Vorschlag des Bundes nun einzig der SBB über eine Trassenpreisreduktion der Abbau der Schulden vereinfacht werden. Aus Sicht des Regierungsrates ist dies eine nicht nachvollziehbare Bevorzugung eines einzelnen Transportunternehmens.

- Der Fernverkehr der SBB hat mit den bestehenden Trassenpreisen in den Jahren bis 2019 jährlich 100-180 Mio. Franken Gewinn erwirtschaftet. Da sich die Nachfrage im öffentlichen Verkehr in der zweiten Jahreshälfte 2022 positiv entwickelt hat und schon fast wieder auf dem Niveau von 2019 liegt, dürfte der Fernverkehr die Gewinnschwelle mit den bestehenden Trassenpreisen bald wieder erreichen.
- Es ist für den Regierungsrat im Weiteren nicht nachvollziehbar, warum das für die Finanzierung der gesamten Bahninfrastruktur geschaffene Instrument des BIF genutzt werden soll, um die Verschuldungssituation in der grundsätzlich eigenwirtschaftlichen Sparte «Fernverkehr» der SBB zu verbessern. Denn gemäss bisherigen Aussagen des Bundes sind die Sparten «Infrastruktur» und «Verkehr» klar voneinander zu trennen. Mit dem vom Bund nun eingebrachten Vorschlag würde jedoch die Infrastruktur-Sparte den Verkehrsbereich quersubventionieren und die vorgesehene Trennung nicht mehr eingehalten. Die erhöhte Verschuldung der SBB im Fernverkehr darf deshalb nicht über den Weg des Trassenpreises und damit zulasten des Bahninfrastrukturfonds gelöst werden.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Dr. iur. Roger Nobs, Ratschreiber



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Eidgenössisches Finanzdepartement
Bundesgasse 3
3003 Bern

Per Mail: sarah.bochud@efv.admin.ch

RRB Nr.: 257/2023 8. März 2023
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Vernehmlassung des Bundes: Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB): Nachhaltige Finanzierung der SBB. Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Kanton Bern bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum im Betreff genannten Geschäft.

1. Grundsätzliches

In den Jahren vor der Covid-Pandemie erzielte die SBB gute bis sehr gute Geschäftsergebnisse. Eine gesunde Finanzstruktur der SBB ist wichtig, da die Erschliessung mit Personen- und Güterverkehr für die wirtschaftliche und raumplanerische Entwicklung des Landes ein wesentlicher Standortfaktor ist. Die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs zur Erreichung der Klimaziele dürfte in den kommenden Jahren ebenfalls noch zunehmen.

2. Einmaliger Kapitalzuschuss für die SBB im Umfang von 1,25 Milliarden Franken

Die covidbedingten Verluste im Regional- und Ortsverkehr wurden von der öffentlichen Hand kompensiert. Auch andere Wirtschaftszweige wurden während der Pandemie vom Staat gestützt. Der Fernverkehr wird durch die Fernverkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich betrieben. Im Fall des Fernverkehrs war die unternehmerische Freiheit während der Covid-Pandemie stark eingeschränkt, da ein Aufrechterhalten der Leistungen trotz deutlich reduzierter Nachfrage systemrelevant und deshalb zwingend war. Für den Kanton Bern ist es daher nachvollziehbar, dass der Bund, welcher das Aufrechterhalten des Fernverkehrsangebots gefordert hatte, die SBB für die entgangenen Einnahmen im Fernverkehr entschädigt.

Angesichts der erheblichen Verluste, welche die SBB als Folge der Covid-Pandemie in den Jahren 2020 bis 2022 im Fernverkehr verzeichnen musste, schlägt der Bundesrat vor, die Bahn mit

einem einmaligen Kapitalzuschuss in Höhe von maximal 1,25 Milliarden Franken finanziell zu stabilisieren. Der Kanton Bern begrüsst die vorgesehene Bundesunterstützung unter folgenden Vorbehalten:

- **Der Kapitalzuschuss darf nicht dazu führen, dass die Ausgaben des Bundes für den übrigen öffentlichen Verkehr (Bau und Betrieb) reduziert werden.**
- **Der Bund als Eigner muss sicherstellen, dass die SBB trotz Bundesunterstützung Produktivitätssteigerungen realisiert und die im Regionalverkehr versprochenen Einsparungen einhält.**

3. Finanzierung der SBB unter Einhaltung der Schuldenbremse

Der Bundesrat sieht vor, dass sich die SBB auch künftig grundsätzlich über Darlehen des Bundes finanzieren soll. Um einen weiteren Anstieg der Bundesverschuldung ausserhalb der Schuldenbremse zu vermeiden, soll die Gewährung von Tresoreriedarlehen jedoch eingeschränkt werden. Entscheidendes Kriterium wird die bei Inkrafttreten der Gesetzesanpassung erreichte Höhe der Nettoverschuldung der SBB sein. Sobald dieses Niveau überschritten wird, soll der Nettofinanzierungsbedarf der SBB über Darlehen aus dem Bundeshaushalt sichergestellt werden, die von den Eidg. Räten bewilligt werden.

Wie die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs unterstützt auch der Kanton Bern dieses Vorgehen.

4. Senkung des Deckungsbeitrags im Fernverkehr (Trassenpreisreduktion)

Der Kanton Bern lehnt eine Entlastung der SBB in der Höhe von rund 1.7 Milliarden Franken durch die Senkung der Trassenpreise ab.

Der Deckungsbeitrag des Fernverkehrs an die Infrastruktur wurde vor der Covid-19-Pandemie unter der Annahme des gewinnbringenden Fernverkehrs festgelegt. Der Bundesrat schlägt deshalb vor, der SBB für die Jahre 2023 bis 2029 eine Trassenpreisreduktion in der Gesamtsumme von rund 1,7 Milliarden Franken zu gewähren. Dieser Betrag würde somit nicht in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) fliessen.

Im zweiten Halbjahr 2022 hat sich die Nachfrage im öffentlichen Verkehr weitgehend erholt, wobei Veränderungen im Mobilitätsverhalten feststellbar sind. Noch ist es zu früh, um abzuschätzen, wie sich die Ertragslage im öffentlichen Verkehr in den kommenden Jahren entwickeln wird. Das Bundesamt für Verkehr hat die Kompetenz, den Deckungsbeitrag des Fernverkehrs festzulegen, was einen direkten Einfluss auf die Rentabilität des Fernverkehrs und somit auch auf die Verschuldungssituation der SBB hat.

Der Bund hat den SBB als Eigner eine Verschuldungsvorgabe gemacht, die aktuell überschritten wird. Diese Überschreitung ist aus Sicht des Kantons Bern aufgrund der vorangegangenen Situation nicht ungewöhnlich. Die meisten Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mussten sich covidbedingt höher verschulden, als dies geplant war. Der Vorschlag des Bundes sieht vor, einzig der SBB den Abbau der Schulden über eine Trassenpreisreduktion zu vereinfachen. Aus Sicht des Kantons Bern ist dies eine nicht nachvollziehbare Bevorzugung eines einzelnen Transportunternehmens. Sollte den SBB eine Trassenpreisreduktion gewährt werden, müsste dies auch anderen Bahnunternehmen zugestanden werden.

Ein Verschuldungsabbau über die Reduktion der Deckungsbeiträge in den Trassenpreisen ist aus Sicht des Kantons systemfremd. Es ist nicht nachvollziehbar, warum das für die Finanzierung der gesamten Bahninfrastruktur geschaffene Instrument des BIF genutzt werden soll, um die Verschuldungssituation in der eigenwirtschaftlichen Sparte «Fernverkehr» zu verbessern. Denn gemäss bisherigen Aussagen des Bundes sind die Sparten «Infrastruktur» und «Verkehr» strikte voneinander zu trennen. Mit dem vom Bund nun eingebrachten Vorschlag würde die Infrastruktur-Sparte den Verkehrsbereich quersubventionieren und die vorgesehene Trennung nicht mehr eingehalten. Die Covid-Verluste respektive die erhöhte Verschuldung der SBB im Fernverkehr darf deshalb nicht über den Weg des Trassenpreises und damit nicht zulasten des Bahninfrastrukturfonds gelöst werden.

5. Sicherstellung der Reserven im Bahninfrastrukturfonds

Um sicherzustellen, dass die Reserven des BIF für die vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte ausreichend sind, schlägt der Bundesrat vor, das Schwerverkehrsabgabegesetz vom 19. Dezember 1997 (SVAG; SR 641.81) anzupassen. Es soll explizit in Artikel 19 SVAG festgelegt werden, dass der dem Bund zur Verfügung stehende Anteil von zwei Dritteln des Reinertrags der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe grundsätzlich vollständig in den BIF eingelegt wird. Dies, bis der BIF eine angemessene Reserve aufweist. Ansonsten soll der Bund die nicht für den BIF benötigten Mittel zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr einsetzen.

Der Kanton Bern unterstützt diese Präzisierung im SVAG. Diese Änderung steht in keinem direkten Zusammenhang mit den in der Vorlage dargestellten Beiträgen an die SBB und kann unabhängig davon umgesetzt werden.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates



Christine Häslar
Regierungspräsidentin



Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler

- Bau- und Verkehrsdirektion
- Finanzdirektion
- Per Mail: sarah.bochud@efv.admin.ch (PDF- und Word-Version)

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Finanzdepartement

Per E-Mail an:
sarah.bochud@efv.admin.ch

Liestal, 28. März 2023

Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB. Stellungnahme des Kantons Basel-Landschaft

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Kanton Basel-Landschaft bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum rubrizierten Geschäft und nimmt wie folgt Stellung.

1. Einmaliger Kapitalzuschuss für die SBB im Umfang von 1,25 Milliarden Franken

Die durch die Covid-19-Pandemie bedingten Verluste im Regional- und Ortsverkehr wurden von der öffentlichen Hand kompensiert. Als systemrelevanter Teil der Mobilität war während der Covid-19-Pandemie auch der Fernverkehr in seiner unternehmerischen Freiheit stark eingeschränkt. Der Fernverkehr musste seine Leistungen trotz deutlich reduzierter Nachfrage aufrechterhalten. Für den Kanton Basel-Landschaft ist es daher nachvollziehbar, dass der Bund, welcher das Aufrechterhalten des Fernverkehrsangebots gefordert hatte, die SBB für die entgangenen Einnahmen im Fernverkehr entschädigt.

Der Bundesrat schlägt vor, die SBB mit einem einmaligen Kapitalzuschuss in Höhe von maximal 1,25 Milliarden Franken finanziell zu stabilisieren. Der Kanton Basel-Landschaft begrüsst die vorgesehene Bundesunterstützung unter folgenden Vorbehalten:

- **Der Kapitalzuschuss darf nicht dazu führen, dass die Ausgaben des Bundes für den übrigen öffentlichen Verkehr (Bau und Betrieb) reduziert werden.**
- **Der Bund als Eigner muss sicherstellen, dass die SBB trotz Bundesunterstützung Produktivitätssteigerungen realisiert und die im Regionalverkehr versprochenen Einsparungen einhält.**

2. Finanzierung der SBB unter Einhaltung der Schuldenbremse

Der Bundesrat sieht vor, dass sich die SBB auch künftig grundsätzlich über Darlehen des Bundes finanzieren soll. Um einen weiteren Anstieg der Bundesverschuldung ausserhalb der Schuldenbremse zu vermeiden, soll die Gewährung von Tresoreriedarlehen jedoch eingeschränkt werden. Entscheidendes Kriterium wird die erreichte Höhe der Nettoverschuldung der SBB bei Inkrafttreten der Gesetzesanpassung sein. Sobald dieses Niveau überschritten wird, soll der Nettofinanzierungsbedarf der SBB über Darlehen aus dem Bundeshaushalt sichergestellt werden, die von den Eidgenössischen Räten bewilligt werden.

Wie die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs unterstützt auch der Kanton Basel-Landschaft dieses Vorgehen.

3. Senkung des Deckungsbeitrags im Fernverkehr (Trassenpreisreduktion)

Der Bundesrat schlägt vor, der SBB für die Jahre 2023 bis 2029 eine Trassenpreisreduktion in der Gesamtsumme von rund 1,7 Milliarden Franken zu gewähren. Dieser Betrag würde somit den Bahninfrastrukturfonds (BIF) belasten, da diese Mittel dem BIF nicht zufließen.

Ein Verschuldungsabbau über die Reduktion der Deckungsbeiträge in den Trassenpreisen ist aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft systemfremd. Es ist nicht nachvollziehbar, warum das für die Finanzierung der gesamten Bahninfrastruktur geschaffene Instrument des BIF genutzt werden soll, um die Verschuldungssituation in der eigenwirtschaftlichen Sparte «Fernverkehr» zu verbessern. Gemäss bisheriger Anforderung des Bundes sind die Sparten «Infrastruktur» und «Verkehr» strikt voneinander zu trennen. Mit dem vom Bund nun eingebrachten Vorschlag würde die Infrastruktur-Sparte den Verkehrsbereich quersubventionieren und die vorgesehene Trennung nicht mehr eingehalten. Die infolge der Covid-19-Pandemie entstandenen Verluste respektive die erhöhte Verschuldung der SBB im Fernverkehr darf deshalb nicht über den Weg des Trassenpreises und damit nicht zulasten des Bahninfrastrukturfonds gelöst werden.

Der Bund hat den SBB in seiner Funktion als Eigner eine Verschuldungsvorgabe gemacht, die aktuell überschritten wird. Diese Überschreitung ist der speziellen Situation der letzten Jahre geschuldet und nachvollziehbar. Ungewöhnlich ist allerdings der Vorschlag des Bundes, einzig der SBB den Abbau der Schulden über eine Trassenpreisreduktion zu vereinfachen. Aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft bevorzugt der Bund damit ein einzelnes Transportunternehmen. Sollte der SBB eine Trassenpreisreduktion gewährt werden, müsste dies auch anderen Bahnunternehmen zugestanden werden.

Im Weiteren lassen die aktuellen Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr darauf schliessen, dass sich die Nachfrage weiter erholen wird, wobei Veränderungen im Mobilitätsverhalten feststellbar sind. Daher ist es zu früh, um abzuschätzen, wie sich die Ertragslage im öffentlichen Verkehr in den kommenden Jahren entwickeln wird.

Der Kanton Basel-Landschaft lehnt daher eine Entlastung der SBB in der Höhe von rund 1.7 Milliarden Franken durch die Senkung der Trassenpreise ab.

4. Sicherstellung der Reserven im Bahninfrastrukturfonds

Um sicherzustellen, dass die Reserven des BIF für die vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte ausreichend sind, schlägt der Bundesrat vor, das Schwerverkehrsabgabegesetz vom 19. Dezember 1997 (SVAG; SR 641.81) anzupassen. Es soll explizit in Artikel 19 SVAG festgelegt werden, dass der dem Bund zur Verfügung stehende Anteil von zwei Dritteln des Reinertrags der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe grundsätzlich vollständig in den BIF eingelegt wird. Dies, bis der BIF eine angemessene Reserve aufweist. Ansonsten soll der Bund die nicht für den BIF benötigten Mittel zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr einsetzen.

Der Kanton Basel-Landschaft unterstützt diese Präzisierung im SVAG. Diese Änderung steht in keinem direkten Zusammenhang mit den in der Vorlage dargestellten Beiträgen an die SBB und kann unabhängig davon umgesetzt werden.

Hochachtungsvoll



Kathrin Schweizer
Regierungspräsidentin



Nic Kaufmann
2. Landschreiber

Kopie an:

KöV, (office@koev.ch)

Peter Füglistaler, Direktor Bundesamt für Verkehr, (peter.fueglistaler@bav.admin.ch)



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Eidgenössische Finanzverwaltung
Bundesgasse 3
3003 Bern

sarah.ochud@efv.admin.ch

Basel, 21. März 2023

Regierungsratsbeschluss vom 21. März 2023

Vernehmlassung zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB; Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2022 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur *Revision des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB* zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere Anträge und Bemerkungen zukommen.

1. Grundsätzliche Einschätzung

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt unterstützt grundsätzlich die geplante Revision des SBB-Gesetzes (SBBG) und des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG). Der Kanton Basel-Stadt hat grosses Interesse an einer gesunden Finanzstruktur der SBB. Die Erschliessung mit einem gut funktionierenden Personen- und Güterverkehr auf Schiene, Strasse und Wasser ist generell für die wirtschaftliche und raumplanerische Entwicklung in der trinationalen Agglomeration ein wichtiger Standortfaktor. Besonders der trinationalen S-Bahn wird zusammen mit den Partnern in der Nordwestschweiz und im grenznahen Ausland hohe Bedeutung zur Bewältigung einer nachhaltigen Mobilität beigemessen, weshalb auch das S-Bahn-Angebot in den nächsten Jahren kontinuierlich ausgebaut werden soll. Wir sind überzeugt, dass eine attraktive, leistungsfähige S-Bahn einen signifikanten Umsteigeeffekt im grenzüberschreitenden Personenverkehr von der Strasse auf die Schiene und damit auch einen namhaften Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten kann.

Für den Kanton Basel-Stadt als Besteller von Leistungen im Regionalverkehr bei der SBB ist deren Geschäftsgang wichtig. Bis vor wenigen Jahren erzielte die SBB über fast alle Sparten und Divisionen hinweg in der Regel positive Geschäftsergebnisse. Dem steht allerdings ein kontinuierlicher Anstieg der Produktionskosten bei den bestellten Leistungen im Regionalverkehr gegenüber, und zwar unabhängig von den Auswirkungen durch die Covid-19-Krise. Ausgelöst durch diese Kostenentwicklung haben die Besteller (Bundesamt für Verkehr und Kantone) mit der SBB zum Teil harte Verhandlungen geführt mit dem Ziel, die bisherige Kostenentwicklung einzudämmen und zu stabilisieren.

2. Zu den einzelnen Änderungsvorschlägen

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt nimmt zu den vom Bundesrat vorgeschlagenen Änderungen wie folgt Stellung. Dabei schliesst er sich der Meinung der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) an. Auch ist die Haltung unter den Nordwestschweizer Kantonen abgestimmt.

2.1 Einmaliger Kapitalzuschuss für die SBB

Angesichts der erheblichen Verluste, welche die SBB als Folge der Covid-19-Pandemie in den Jahren 2020 bis 2022 im Fernverkehr verzeichnen musste, begrüsst der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt eine finanzielle Unterstützung. Theoretisch stellt sich grundsätzlich die Frage, ob ein einmaliger Kapitalzuschuss tatsächlich nachhaltig ist – zu bezahlen ist dies letztlich über die Allgemeinheit (Steuerzahlende). Eine generelle Tarifierhöhung ist jedoch ohnehin für den nächsten Fahrplanwechsel geplant, so dass eine zusätzliche Tarifierhöhung eigens zugunsten der Sanierung von der Kundschaft sehr wahrscheinlich nicht akzeptiert würde. Trotz der aktuell angespannten finanziellen Lage ist die SBB vom Bund als Eigner gehalten, dass sie ihre Produktivität weiterhin steigert. Insbesondere sind die für die Jahre 2024–2030 versprochene Effizienzsteigerung bzw. Einsparung bei den Betriebskosten im Regionalverkehr im Umfang von jährlich 80 Millionen Franken zu berücksichtigen. Dieser Aspekt fehlt im Erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage und ist in der Botschaft darzulegen.

Mit diesen Erwägungen spricht sich der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt für die vorgesehene Bundesunterstützung aus, wenn auch unter folgenden Vorbehalten:

- Der Kapitalzuschuss darf nicht dazu führen, dass damit die Bundesbeiträge an den Regionalverkehr und an weitere Ausgaben im öffentlichen Verkehr, insbesondere an den Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (über den BIF) gekürzt werden.
- Der Bund als Eigner muss sicherstellen, dass die SBB ihre Produktivität weiterhin steigert, insbesondere im Regionalen Personenverkehr.

Antrag

In der Botschaft ist plausibel darzulegen, weshalb die ursprünglich für den Regionalverkehr vorgesehene Effizienzsteigerung bzw. Einsparung im Umfang von jährlich 80 Millionen Franken zwischen 2024 und 2030 nicht mehr enthalten ist.

2.2 Finanzierung der SBB unter Einhaltung der Schuldenbremse

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt unterstützt dieses Vorgehen.

2.3 Ausgleich der Verluste im Fernverkehr durch Senkung des Deckungsbeitrags

Grundsätzlich ist es für den Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt nachvollziehbar, dass die SBB für die entgangenen Einnahmen während der Covid-19-Pandemie entschädigt werden müssen. Hingegen lehnt er aus nachfolgenden Gründen den Vorschlag ab, dass dies im Fernverkehr über eine Reduktion des Trassenpreises erfolgen soll, indem auf den Deckungsbeitrag für die Jahre 2023 bis 2029 verzichtet wird:

- Der Deckungsbeitrag ist vom Verkehrsertrag abhängig und wurde noch vor der Covid-19-Pandemie unter der Annahme eines eigenwirtschaftlichen (gewinnbringenden) Fernverkehrs festgelegt.
- Die im Erläuternden Bericht vorgeschlagene Trassenpreisreduktion im Umfang von gut 200 Millionen Franken pro Jahr basiert auf Annahmen der SBB, wonach der Fernverkehr ohne Senkung des Deckungsbeitrags in den nächsten Jahren Verluste erwirtschaften dürfte. Demgegenüber hat der Fernverkehr in den Jahren vor der Covid-19-Pandemie mit den bestehenden Trassenpreisen jährliche Gewinne von 100 bis 180 Millionen Franken erwirtschaftet.

- Bereits im zweiten Halbjahr 2022 hat sich generell die Nachfrage im öffentlichen Verkehr wieder weitgehend erholt, auch wenn Veränderungen im Mobilitätsverhalten feststellbar sind. Zudem sollte der Fernverkehr dank der für 2024 geplanten Tarifierhöhung in den kommenden Jahren wieder die Gewinnschwelle mit dem bestehenden Trassenpreis-System erreichen können.
- Mit einem Verzicht auf den Deckungsbeitrag erhöhen sich die ungedeckten Kosten für den Substanzerhalt der Eisenbahninfrastruktur um rund einen Drittel gegenüber heute. Dementsprechend müssten mehr Betriebsbeiträge an die Infrastrukturbetreiber aus dem BIF geleistet werden. Dadurch fehlen im BIF unter Umständen zusätzliche Mittel für den Weiterausbau der Eisenbahninfrastruktur. Deshalb ist nicht nachvollziehbar, weshalb das primär zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur geschaffene Instrument des BIF genutzt werden soll, um die Verschuldung in der Sparte Fernverkehr zu verbessern.
- Eine Reduktion der Deckungsbeiträge in den Trassenpreisen ist auch insofern systemfremd, als der Bund stets betont, die Sparten Infrastruktur und Verkehr seien strikt voneinander zu trennen. Mit dem nun eingebrachten Vorschlag würde jedoch die Infrastruktur-Sparte den Verkehrsbereich quersubventionieren.
- Es sei erwähnt, dass die Kantonsbeiträge an die Eisenbahninfrastruktur in Höhe von jährlich 500 Millionen Franken unangetastet bleiben und seit 2019, indexiert an die Teuerung, sogar steigen. Des Weiteren wurden die durch die Covid-19-Pandemie bedingten Verluste im Regional- und Ortsverkehr vollumfänglich von Bund und Kantonen kompensiert. Auch andere Wirtschaftszweige wurden nur während der Pandemie vom Staat gestützt.

Aus diesen Gründen ist der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt der Meinung, dass der durch die Covid-19-Pandemie erlittene Verlust bzw. die erhöhte Verschuldung der SBB im Fernverkehr nicht über den Weg einer Trassenpreisreduktion und damit letztlich zulasten des BIF gelöst werden darf. Die Sanierung der SBB-Finzen ist Sache des Eigners Bund. Das Bundesamt für Verkehr hat die Kompetenz, im Rahmen der Konzession oder über die mit der SBB vereinbarten Zielvorgaben den Deckungsbeitrag im Fernverkehr festzulegen. Dies wiederum hat direkten Einfluss auf die Rentabilität des Fernverkehrs und somit auf die Verschuldungssituation der SBB.

Antrag

Von einem Verzicht auf den Deckungsbeitrag beim Trassenpreis zwecks Ausgleichs der Verluste im Fernverkehr ist abzusehen.

2.4 Sicherstellung der Reserven im BIF

Der Regierungsrat begrüsst die vorgeschlagene Präzisierung im SVAG. Die Änderung soll unabhängig von denjenigen im SBBG umgesetzt werden und darf in keinem direkten Zusammenhang mit den in der Vorlage dargestellten Beiträgen an die SBB stehen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen gerne Herr Wolfgang Fleischer, Projektleiter Öffentlicher Verkehr (wolfgang.fleischer@bs.ch, Tel. 061 267 85 55) zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Beat Jans
Regierungspräsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40
www.fr.ch/ce

PAR COURRIEL

Département fédéral des finances DFF
Madame Karin Keller-Sutter
Conseillère fédérale
Bundesgasse 3
3003 Berne

Courriel : sarah.bochud@efv.admin.ch

Fribourg, le 28 février 2023

2023-114

Modification de la loi sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF) - financement durable des CFF : Consultation

Madame la Conseillère fédérale,

Par courrier du 16 décembre 2022 votre Département nous a soumis, pour consultation, le projet de Modification de la loi sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF) : financement durable des CFF » et nous vous en remercions.

Ce projet vise à stabiliser durablement la situation des CFF et se compose de trois volets. Le premier concerne les prêts accordés aux CFF par la Confédération, le deuxième est une contribution unique destinée à couvrir les pertes dues aux mesures prises par les pouvoirs publics pour lutter contre la pandémie de la COVID-19 et le troisième est destiné à compenser la diminution des revenus du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) résultant de la réduction du prix du sillon.

Le Conseil d'Etat de Fribourg pense qu'il est important que la situation financière des CFF soit assainie et que son endettement soit contenu. Des finances saines sont en effet un prérequis pour que cette entreprise nationale puisse continuer à proposer et développer des prestations de qualité dans le trafic grandes lignes autofinancé. Le projet, en trois volets, proposé par le Conseil fédéral nous paraît judicieux et permet une certaine flexibilité dans sa mise en œuvre. Toutefois, il manque des informations détaillées sur l'état du FIF ainsi que des comptes permettant d'évaluer la situation financière de ce fonds. Le graphique reproduit dans le rapport (figure 2 page 13) n'est pas compréhensible car il ne représente pas les recettes ; il n'est par conséquent pas possible de se faire une idée sur la plausibilité de la courbe des réserves. Nous soutenons donc le projet aux conditions express que :

- > des comptes détaillés du FIF soient publiés annuellement et envoyés annuellement aux cantons, qui contribuent à alimenter ce fonds,
- > les cantons ne soient pas impactés financièrement,
- > les étapes d'aménagement (EA) du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) déjà votées par le Parlement ne soient affectées ni dans leur mise en œuvre ni dans leur financement par la mise en application de ce projet,

- > l'application de ce projet ne péjore pas les prochaines étapes d'aménagement du PRODES, notamment la mise en œuvre des études de projet retenues dans EA 2035 en vue de leur réalisation dans la prochaine étape,
- > il n'y ait pas d'impacts indirects sur le trafic régional de voyageurs.

Nous tenons également à souligner que nous sommes étonnés que les CFF qui dégageaient des bénéfices conséquents avant 2020 en soient arrivés à une telle situation. Il y a lieu selon nous d'agir sur le controlling des CFF (transparence et simplification) voire, si besoin, de mettre en place une expertise externe.

Nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Didier Castella, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

L'original de ce document est établi en version électronique

Copie

—

à la Direction du développement territoriale, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle et le Service de la mobilité ;
à la Chancellerie d'Etat.



Genève, le 22 mars 2023

Le Conseil d'Etat

1116-2023

Département fédéral des finances (DFF)
Madame,
Karin Keller-Sutter
Conseillère fédérale
Bundesgasse 3
3003 Berne

Concerne : modification de la loi sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF) : financement durable des CFF – consultation fédérale

Madame la Conseillère fédérale,

Nous nous référons au courrier du 16 décembre 2022 concernant le sujet cité en titre et vous remercions de nous avoir consultés pour cet objet d'importance. Nous avons pris connaissance du projet de loi, des modifications de lois proposées et du rapport explicatif correspondant. Ceux-ci font suite à l'adoption de la motion 22.3008 par le Parlement : "Soutenir l'exécution des investissements des CFF et une vision à long terme en période de Covid-19", chargeant le Conseil fédéral de proposer un projet de loi visant à considérer les déficits des CFF causés par la Covid et estimés à 1,25 milliards de francs maximum comme extraordinaires et d'accorder en conséquence des aides financières compensatoires aux CFF, afin d'assurer l'exécution des investissements prévus.

Nous vous faisons part, par la présente, de la position du canton de Genève sur les différents points soulevés par cette consultation.

Le financement durable des CFF est un élément essentiel, tel que mentionné dans les documents transmis, en raison notamment du développement important de l'offre ferroviaire qui est prévu ces prochaines années. Afin que les CFF puissent encore réaliser des investissements répondant à la commande politique, la Confédération a décidé de proposer des mesures pour assurer un financement durable de l'entreprise et réduire l'endettement de cette dernière.

Actuellement, la Confédération octroie des prêts de trésorerie aux CFF pour répondre à leurs besoins en financement. Ces prêts sont en augmentation constante depuis plusieurs années du fait d'investissements importants (renouvellement du matériel roulant et mise en œuvre des étapes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2025 et 2035 fixées par le Parlement). Cette hausse s'est également accentuée avec la crise sanitaire suite aux pertes subies dans le trafic grandes lignes. Mais selon la Confédération, les activités opérationnelles des CFF ne seront plus suffisantes pour financer les investissements nécessaires au développement de l'offre souhaitée.

La Confédération a étudié plusieurs solutions pour réduire l'endettement des CFF telles que l'échelonnement de l'aménagement de l'offre, l'acceptation d'un endettement accru et le financement sur les marchés de capitaux. Ces préconisations n'ont pas été retenues, ce que

nous approuvons. En effet, nous ne souhaitons pas voir étaler dans le temps la réalisation des futures étapes d'aménagement et les investissements du matériel roulant. Nous adhérons également à l'approche consistant à responsabiliser les CFF, afin que des mesures adéquates soient prises au sein de l'entreprise, tant au niveau du management que de la gestion financière.

Nous approuvons l'ensemble des mesures proposées qui confèrent un meilleur encadrement de l'endettement des CFF, et vous faisons part de nos remarques sur les articles et alinéas suivants.

Modification de l'article 20 de la LCFF (Loi sur les Chemins de Fer Fédéraux)

Alinéa 1 :

Sachant que les prêts octroyés par la Trésorerie fédérale ne sont pas soumis au frein à l'endettement, nous sommes favorables à la proposition du Conseil fédéral de limiter le montant de ces prêts en fonction du niveau d'endettement atteint par les CFF, qui sera fixé dans la loi. La modification de l'alinéa 1 sera également bénéfique à la Confédération, puisqu'il permettra de limiter ainsi l'augmentation continue de sa dette brute.

Alinéa 6 :

L'ajout de cet alinéa nous paraît adapté, car il offre aux CFF une possibilité supplémentaire de financer leurs coûts d'exploitation par des avances de trésorerie à très court terme, c'est-à-dire à moins d'un an.

Ajout de l'article 26b de la LCFF

Une recapitalisation des CFF par un apport unique de la Confédération permettra de consolider la situation financière des CFF, notamment au niveau de leur bilan grâce à davantage de fonds propres et à un meilleur ratio dettes sur fonds propres. Cet apport, dont le montant sera limité à 1,25 milliard de francs au maximum, est un pas nécessaire en vue d'un désendettement, même partiel, des CFF. De plus, il trouve sa légitimité dans les pertes réalisées par les CFF durant la crise sanitaire, celles-ci étant la conséquence de la chute de la fréquentation. En effet, malgré les mesures prises pour soutenir les transports publics durant cette période, les répercussions financières se sont révélées non négligeables.

Modification de l'article 19 alinéa 2 de la loi relative à une redevance sur le trafic poids lourds (LRPL) et ajout de l'alinéa 2bis

La modification de l'article 19, alinéa 2 de la LRPL nous paraît judicieuse, car elle octroie davantage de flexibilité à l'utilisation du produit de la redevance poids lourds pour le financement du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Elle évite par ailleurs de charger davantage les cantons du point de vue financier, notamment par une augmentation de leur participation au FIF. L'ajout de l'alinéa 2bis est pertinent, car il permet d'assouplir l'alinéa 2 en offrant la possibilité de conserver un soutien financier aux coûts non couverts du trafic routier.

En conclusion, nous soutenons les modifications de lois proposées, d'autant que, comme indiqué, elles n'engendreront aucune conséquence sociale et économique, ni aucun impact financier sur les indemnités versées par les cantons. Au contraire, ces mesures permettront d'assurer la poursuite du développement de l'offre, tel que planifié, et s'inscrivent dans les objectifs climatiques que se sont fixés la Confédération et les cantons.

Les propositions de modification soumises dans la présente consultation n'appellent pas d'autres remarques de notre part et nous les préavisons favorablement.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several vertical strokes and a horizontal crossbar.

Michèle Righetti

Le président :

A large, stylized handwritten signature in black ink, featuring a prominent loop and several vertical strokes.

Mauro Poggia

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

per E-Mail
sarah.bochud@efv.admin.ch

Glarus, 21. März 2023
Unsere Ref: 2022-2239

Vernehmlassung zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB

Hochgeachtete Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Finanzdepartement gab uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne wie folgt vernehmen:

1. Entschädigung Fernverkehr

Der SBB-Fernverkehr wird eigenwirtschaftlich betrieben. Die coronabedingten Ausfälle des Regional- und Ortsverkehrs wurden den konzessionierten Transportunternehmen nach Auflösung der vorhandenen Reserven von der öffentlichen Hand entschädigt. Auch beim Fernverkehr führte insbesondere der bundesrätliche Aufruf zur Meidung des öffentlichen Verkehrs zu einem nie dagewesenen Einbruch der Reisenden, ohne ein direktes Verschulden des Transportunternehmens. Dieses stellte vielmehr auch während der Pandemie jederzeit eine angemessene Grundversorgung der Mobilität auf der Schiene sicher. Aufgrund der Tatsache, dass diverse Wirtschaftszweige während der Pandemie gestützt wurden, ist auch die Entschädigungspflicht des Fernverkehrs nachvollziehbar. Aufgrund der erlittenen Verluste während der Pandemie schlägt der Bundesrat vor, die SBB mit einem einmaligen Kapitalzuschuss von maximal 1,25 Milliarden Franken zu stabilisieren.

Wir begrüssen die vorgesehene Bundesunterstützung unter folgenden Vorbehalten:

- Aufgrund des einmaligen Kapitalzuschusses kürzt der Bund die Ausgaben für den übrigen öffentlichen Verkehr weder bei Bau noch Betrieb.
- Der Bund als Eigner der SBB stellt sicher, dass diese trotz Bundesunterstützung die zugesagten Produktivitätssteigerungen und Einsparungen wie angekündigt realisieren.

2. Senkung Deckungsbeitrag Fernverkehr

Der Deckungsbeitrag wurde vor der Covid-19-Pandemie festgelegt. Der Bundesrat schlägt vor, der Bahn für die Jahre 2023 bis 2029 eine Trassenpreisreduktion in der Gesamtsumme von rund 1,7 Milliarden Franken zu gewähren. Dieser Betrag würde weniger in den BIF einfließen. Um sicherzustellen, dass die Reserven für die vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte darin ausreichen, schlägt der Bundesrat vor, das Schwerverkehrsabgabegesetz (SVAG; SR 641.811) anzupassen. Dabei soll der Artikel 19 so angepasst werden, dass der

dem Bund zur Verfügung stehende Anteil von zwei Dritteln des Reinertrags der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vollständig in den BIF eingelegt wird.

Wir sind grundsätzlich der Meinung, dass die Sanierung der SBB einzig Sache des Eigners (Bund) ist und nicht über den BIF finanziert werden soll. Angesichtes der besonderen Umstände können wir dem Vorschlag unter folgender Bedingung dennoch zuzustimmen:

Der Bundesrat garantiert die planungsgemässe Durchführung der vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte. Dies schliesst allfällige Infrastrukturmassnahmen ein, die sich als Folge des Verzichts der SBB auf die Wankkompensation (WAKO) oder von angepassten Planungsgrundlagen bei der anstehenden Überarbeitung des Angebotskonzepts STEP AS 2035 ergeben. Sollten die dafür bereits gesprochenen Gelder nicht ausreichen, muss der vollständige Ausgleich der fehlenden Mittel im BIF mit zusätzlichen Einlagen des Bundes fristgerecht sichergestellt werden. Die Sanierung der SBB darf keinesfalls zu Lasten des BIF gehen.

3. Finanzierung der SBB unter Einhaltung der Schuldenbremse

Der Vorschlag des Bundesrats sieht auch zukünftig die Finanzierung der SBB über Bundesdarlehen vor. Dabei soll die Gewährung von Tresorerie-Darlehen soweit eingeschränkt werden, dass ein weiterer Anstieg der Bundesverschuldung ausserhalb der Schuldenbremse verhindert wird. Entscheidend dabei wird die bei der Gesetzeseinführung erreichte Höhe der Nettoverschuldung der SBB sein. Wird dieses Niveau überschritten, soll der Nettofinanzierungsbedarf der SBB über Darlehen aus dem Bundeshaushalt erfolgen, welche das Parlament bewilligt.

Wir schliessen uns diesbezüglich der Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) an, die dieses Vorgehen unterstützt.

Genehmigen Sie, hochgeachtete Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat


Benjamin Mühleemann
Landammann


Hansjörg Dürst
Ratsschreiber

E-Mail an (PDF- und Word-Version):
- sarah.bochud@efv.admin.ch



Sitzung vom

14. März 2023

Mitgeteilt den

15. März 2023

Protokoll Nr.

234/2023

Eidg. Finanzdepartement (EFD)
Bundesgasse 3
3003 Bern

per E-Mail an: sarah.bochud@efv.admin.ch

**Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen
(SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB; Vernehmlassung an das Eidgenös-
sische Finanzdepartement (EFD)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 16. Dezember 2022 das EFD beauftragt, ein Vernehmlassungsverfahren zum im Betreff genannten Geschäft bis am 31. März 2023 durchzuführen. Der Kanton Graubünden dankt für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussert sich wie folgt:

1. Vorbemerkungen

Vor der Covid-Pandemie erzielte die SBB sehr gute Geschäftsergebnisse. Eine gesunde Finanzstruktur der SBB wie auch der zahlreichen anderen Transportunternehmen ist wichtig, da eine gute Erschliessung mit öffentlichem Verkehr ein wesentlicher Standortfaktor für die Schweiz ist. Die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs dürfte zudem in den kommenden Jahren aufgrund der Klimaziele und des Bevölkerungswachstums noch zunehmen.

2. Einmaliger Kapitalzuschuss für die SBB im Umfang von 1,25 Milliarden Franken

Die Covid-bedingten Verluste im Regional- und Ortsverkehr wurden von der öffentlichen Hand in der Regel kompensiert. Der Bundesrat schlägt nun vor, die SBB mit einem Kapitalzuschuss in Höhe von maximal 1,25 Milliarden Franken für die Verluste im Fernverkehr in den Jahren 2020 bis 2022 zu entschädigen. Aus Sicht des Kantons Graubünden darf aber ein solcher Kapitalzuschuss nicht dazu führen, dass die Ausgaben des Bundes für den übrigen öffentlichen Verkehr (Bau und Betrieb) tangiert werden. Ohne eine solche Zusicherung des Bundes lehnen wir diesen einmaligen Kapitalzuschuss ab.

3. Finanzierung der SBB unter Einhaltung der Schuldenbremse

Der Bundesrat sieht vor, dass die Gewährung von Tresorierdarlehen an die SBB eingeschränkt werden soll, um einen weiteren Anstieg der Bundesverschuldung ausserhalb der Schuldenbremse zu vermeiden. Sobald die bei Inkrafttreten der Gesetzesanpassung erreichte Höhe der Nettoverschuldung überschritten wird, soll der Nettofinanzierungsbedarf über Darlehen aus dem Bundeshaushalt erfolgen, die vom Parlament bewilligt werden müssen. Wie die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs unterstützt der Kanton dieses Vorgehen.

4. Senkung des Deckungsbeitrags im Fernverkehr (Trassenpreisreduktion)

Der Bundesrat schlägt vor, der SBB für die Jahre 2023 bis 2029 eine Trassenpreisreduktion in der Gesamtsumme von rund 1,7 Milliarden Franken zu gewähren. Dieser Betrag würde somit im Bahninfrastrukturfonds (BIF) fehlen. Der Kanton lehnt eine solche Entlastung der SBB in der Höhe von rund 1,7 Milliarden Franken durch die Senkung der Trassenpreise ab.

Im Jahr 2022 hat sich die Nachfrage im öffentlichen Verkehr weitgehend erholt, wobei Veränderungen im Mobilitätsverhalten feststellbar sind. Noch ist es zu früh, um abzuschätzen, wie sich die Ertragslage in den kommenden Jahren entwickeln wird. Das Bundesamt für Verkehr hat die Kompetenz, den Deckungsbeitrag des Fernverkehrs festzulegen, was einen direkten Einfluss auf die Rentabilität des Fernverkehrs und somit auf die Verschuldungssituation der SBB hat.

Der Bund hat den SBB als Eigner eine Verschuldungsvorgabe gemacht, die aktuell überschritten wird. Diese Überschreitung ist aber aus Sicht des Kantons aufgrund der Covid-Pandemie nicht ungewöhnlich: Die meisten Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mussten sich höher verschulden. Gemäss Vorschlag des Bundes soll nun einzig für die SBB ein Abbau der Schulden vereinfacht werden. Aus Sicht des Kantons ist dies eine nicht nachvollziehbare Bevorzugung eines einzelnen Transportunternehmens. Aus Gleichbehandlungsgründen müssten auch anderen Bahnunternehmen wie der BLS, SOB oder RhB über einen tieferen Trassenpreis eine Reduktion der Verschuldung ermöglicht werden.

Die Reduktion der Verschuldung der SBB über die Reduktion der Deckungsbeiträge in den Trassenpreisen ist zudem systemfremd. Es ist nicht nachvollziehbar, warum das für die Finanzierung der gesamten schweizerischen Bahninfrastruktur geschaffene Instrument des BIF genutzt werden soll, um die Verschuldungssituation in der grundsätzlich eigenwirtschaftlichen Sparte «Fernverkehr» einer einzigen Unternehmung zu verbessern. Bisher galt die Vorgabe, dass die Sparten «Infrastruktur» und «Verkehr» strikt voneinander zu trennen sind. Mit dem nun vom Bund eingebrachten Vorschlag würde jedoch die Infrastruktur-Sparte den Verkehrsbereich quersubventionieren und die Trennung nicht mehr einhalten. Die Deckung der Covid-Verluste respektive die erhöhte Verschuldung der SBB im Fernverkehr dürfen deshalb nicht über den Weg des Trassenpreises und damit zulasten des BIF gelöst werden.

Es stellt sich deshalb auch die Grundsatzfrage, ob das Festhalten an der Prämisse eines eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs noch sinnvoll ist. Es besteht nämlich aufgrund der indirekten Bestellung über die beschlossenen Ausbauschritte kein grundsätzlicher Unterschied mehr zum bestellten Regionalverkehr. Zudem kann die früher beschlossene Produkthierarchie auf vielen Strecken nicht mehr eingehalten werden: Es gibt unterdessen viele Fälle, wo A- oder B-Produkte (IC bzw. IR) sehr viele Zwischenhalte aufweisen oder C-Produkte (Regionalverkehr) auf gewissen Strecken wie Zürich – Winterthur sogar kürzere Reisezeiten als A-Produkte aufweisen. Eine Zusammenführung der heute finanziell unterschiedlich behandelten Verkehrsarten würde zudem viele administrative und planerische Schnittstellen bereinigen und die Effizienz des SBB-Angebots erhöhen.

5. Sicherstellung der Reserven im Bahninfrastrukturfonds

Um sicherzustellen, dass die Reserven des BIF für die beschlossenen Ausbauschritte ausreichend sind, schlägt der Bundesrat vor, das Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabengesetz, SVAG; SR 641.81) vom 19. Dezember 1997 anzupassen. Es soll in Art. 19 SVAG festgelegt werden, dass der dem Bund zur Verfügung stehende Anteil von zwei Dritteln des Reinertrags der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe vollständig in den BIF eingelegt wird, bis der BIF eine angemessene Reserve aufweist. Ansonsten soll der Bund die nicht benötigten Mittel zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr einsetzen. Der Kanton unterstützt diese Präzisierung im SVAG. Diese Änderung steht in keinem direkten Zusammenhang mit den in der Vorlage dargestellten Beiträgen an die SBB, kann aber unabhängig davon umgesetzt werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Peter Peyer

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Kopie an:

- Departement für Finanzen und Gemeinden
- Tiefbauamt
- Amt für Energie und Verkehr
- Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Département fédéral des finances DFF
3003 Berne

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

Delémont, le 21 mars 2023

Modification de la loi sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF) : financement durable des CFF

Madame la Conseillère fédérale,
Mesdames, Messieurs,

Par courrier du 16 décembre 2022, vous avez invité les gouvernements cantonaux à participer à la consultation relative à la modification de la loi sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF). Le Gouvernement jurassien vous remercie de lui donner la possibilité de prendre position comme suit.

Sur le fond, le Gouvernement soutient la volonté du Conseil fédéral de stabiliser durablement la situation financière des CFF, particulièrement mise à mal par la crise de la Covid-19.

A cet égard, le Conseil fédéral propose de verser aux CFF un apport en capital unique de 1,25 milliard de francs au maximum pour réduire l'endettement de l'entreprise. Le Gouvernement comprend les enjeux liés, par exemple, à l'acquisition de matériel roulant. Cependant, ce versement devrait être conditionné à des engagements de la part de l'entreprise quant à des mesures qu'elle va prendre afin de stabiliser ses coûts de fonctionnement. Il ne s'agit évidemment pas d'envisager une diminution de l'offre de transport mais d'exiger de l'entreprise qu'elle analyse son organisation et ses tâches afin d'alléger ses structures et de prioriser et/ou limiter ses projets. Certes, les normes fixées par l'Office fédéral des transports (OFT) tendent à augmenter les coûts de production. Elles ne sauraient toutefois à elles seules être la cause de la hausse des charges d'exploitation des CFF de 13% entre 2017 et 2021, alors que les prestations n'ont progressé que de 0,6% en termes de trains-km durant cette même période. En tant que propriétaire, la Confédération doit s'assurer que les CFF réalisent des gains de productivité et qu'ils tiennent leurs promesses d'économies de 80 millions de francs par an dans le trafic régional entre 2024 et 2030, soit plus d'un demi-milliard de francs sur l'ensemble de la période.

Le Département fédéral des finances (DFF) propose également de réduire le prix du sillon pour le trafic grandes lignes (TGL) entre 2023 et 2029 dans le but d'en rétablir la rentabilité. Cette mesure

engendre un déficit d'apport dans le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Pour compenser cela, il est prévu d'adapter la loi relative à la redevance sur le trafic des poids lourds (RPLP). Concrètement, le projet prévoit que la totalité de la part nette de la RPLP incombant à la Confédération soit affectée au FIF aussi longtemps que les réserves de celui-ci n'atteignent pas un niveau dit « approprié ». Le Gouvernement s'interroge sur la cohérence de la stratégie suivie par la Confédération, qui, dans son programme d'économie récemment communiqué, a indiqué vouloir réduire sa contribution au FIF. Cela interpelle d'autant plus le Gouvernement qu'en parallèle, les contributions cantonales au FIF sont très fortement augmentées depuis plusieurs années de par le principe d'indexation en vigueur.

Il paraît essentiel que le montant du niveau des réserves indiqué dans le rapport explicatif, à savoir au minimum 300 millions de francs, soit également inscrit dans la loi. Dans ce sens, le Gouvernement propose la teneur suivante pour l'art. 19, al. 2bis de la RPLP :

^{2bis} Aussi longtemps que les réserves du fonds d'infrastructure ferroviaire n'atteignent pas le niveau minimum de 300 millions de francs, indexé au xx xxxx 2024 (*état à la date d'entrée en vigueur*), la Confédération utilise les moyens issus de sa part qui ne sont pas requis pour le fonds pour couvrir les coûts non couverts du trafic routier qu'elle supporte.

Le Conseil fédéral doit explicitement garantir la mise en œuvre des étapes d'aménagement décidées par le Parlement conformément à la planification et s'assurer qu'il n'y aura pas non plus à l'avenir de retard dans la mise en œuvre des étapes d'aménagement en raison des liquidités du FIF. Dans le cas contraire, les fonds manquants devront être garantis par des apports supplémentaires de la Confédération.

Le Gouvernement vous remercie par avance pour votre bienveillance dans le traitement de sa prise de position et vous prie de croire, Madame la Conseillère fédérale, Mesdames, Messieurs, à l'assurance de sa haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


Jacques Gerber
Président




Jean-Baptiste Maître
Chancelier d'Etat

Distribution par voies postale et électronique (Word et PDF à sarah.bochud@efv.admin.ch)



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Eidgenössisches Finanzdepartement
EFD

Per E-Mail:
sarah.bochud@efv.admin.ch

Luzern, 28. März 2023

Protokoll-Nr.: 315

Vernehmlassung Änderung SBB-Gesetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dem Schreiben vom 16. Dezember 2022 lädt das EFD die Kantonsregierungen ein, zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): «Nachhaltige Finanzierung der SBB» Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit und halten im Namen und Auftrag des Regierungsrates innerhalb der eingeräumten Frist das Folgende fest:

Der Kanton Luzern unterstützt die nachhaltige Stabilisierung der finanziellen Situation der SBB und dementsprechend eine Anpassung des SBBG. Der Vorschlag, eine nachhaltige Finanzierung der SBB unter Einhalten der Schuldenbremse zu erzielen, und die darauf beruhenden Anpassungen des Artikels 20 SBBG sind nachvollziehbar. Auch den Umsetzungsvorschlag zu der vom Parlament angenommenen Motion 22.3008, wonach der SBB zur Stabilisierung ein einmaliger Betrag von maximal 1,25 Milliarden Franken als Kapitalzuschuss zugeführt wird, stützen wir.

Anders beurteilen wir dagegen die geplante Reduktion der Trassenpreise im Fernverkehr, was zu geringeren Einnahmen bei den Infrastrukturbetreibern führt und letztlich eine Mehrbelastung des Bahninfrastrukturfonds (BIF) zur Folge hat. In Übereinstimmung mit der Haltung der KöV gemäss ihrer Stellungnahme vom 22. März 2023 lehnt der Kanton Luzern eine Entlastung der SBB in Höhe von rund 1,7 Milliarden Franken durch die Senkung der Trassenpreise ab, da damit – neben der Gewährleistung des erforderlichen Unterhalts – die erforderlichen Mittel für wichtige Ausbaumassnahmen in der Bahninfrastruktur fehlen.

Vor dem gleichen Hintergrund ist es nicht nachvollziehbar, eine Ausnahmeregelung vorzusehen, wonach der in den BIF fliessende Anteil der LSVA reduziert werden kann, wenn der BIF genügend Reserven hat. Auch auf diese Ausnahmebestimmung (Art. 19 Abs. 2bis SVAG) ist – wiederum zur Verhinderung einer unzureichenden Alimentierung des BIF – zu verzichten.

Im Ergebnis beantragt der Kanton Luzern,

- auf eine Entlastung der SBB in der Höhe von rund 1,7 Milliarden Franken durch die Senkung der Trassenpreise zu verzichten,
- den LSVA-Reinertrag des Bundes vollständig, also ohne Ausnahmeregelung in den BIF einzuzahlen und folglich Art. 19 Abs. 2bis des Schwerverkehrsabgabegesetzes zu streichen.

Wir danken Ihnen abschliessend nochmals für die Möglichkeit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Anträge.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Fabian Peter', with a large, stylized flourish above the name.

Fabian Peter
Regierungsrat



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courriel : sarah.bochud@efv.admin.ch
Département fédéral des finances DFF
Bundesgasse 3
3003 Berne

Modification de la loi sur les chemins de fer fédéraux (LCFF)

Madame la conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous avoir associé à la procédure de consultation citée en titre. Le Gouvernement neuchâtelois est en mesure de se prononcer comme suit à son sujet.

De manière générale, notre Gouvernement constate que :

- la structure de bilan des CFF est saine avec des bénéfices de plusieurs millions de francs enregistrés dans les années précédant la pandémie,
- selon son dernier rapport de gestion, l'exercice 2022 des CFF a finalement bénéficié d'une hausse des recettes du trafic grandes lignes et ce malgré les effets de la poursuite du télétravail sur l'affluence dans les trains en semaine. Dès 2023, les CFF prévoient donc de revenir dans les chiffres noirs pour le domaine du trafic voyageurs,
- la viabilité financière des CFF n'est finalement menacée que par les prestations en fort recul de CFF Cargo Suisse. Cette situation date d'avant la pandémie et, pour y remédier, le Conseil fédéral travaille actuellement sur un projet de perfectionnement des conditions-cadres du transport de marchandises en Suisse.

1. Pertes dues à la pandémie sur les exercices 2020 et 2021 des CFF

En dépit de ces constats, notre Gouvernement reconnaît néanmoins l'impact de l'épidémie de COVID-19 sur la fréquentation des lignes ferroviaires et en conséquence, les pertes sur les exercices financiers 2020 à 2022 des CFF, en particulier sur le trafic grande ligne. Au même titre qu'il l'a fait pour d'autres secteurs, notre Gouvernement peut accepter que ces pertes soient reconnues comme des déficits extraordinaires, entièrement attribuables aux restrictions de voyage induites par la pandémie.

Dès lors, par souci d'équité de traitement, notre Gouvernement trouve judicieux d'accorder une aide ponctuelle d'au maximum 1,25 milliard de francs au titre des pertes extraordinaires subies sur le trafic grandes lignes des CFF. **Notre Gouvernement est ainsi favorable à la disposition transitoire inscrite à l'article 26b du projet de loi mis en consultation.**

NE

2. Baisse du prix du sillon du trafic grandes lignes

En raison des bénéfices enregistrés avant la pandémie et attendus à l'avenir dans le domaine trafic voyageurs des CFF (en particulier sur les grandes lignes), notre Gouvernement ne comprend pas la nécessité de la réduction du prix du sillon pour le trafic grandes lignes qui impliquera, de surcroît, une charge supplémentaire pour le fonds FIF.

De plus, le fonds FIF a été constitué pour garantir des investissements suffisants dans l'exploitation, l'entretien et l'aménagement du réseau ferroviaire. Bien que certains investissements aient pris du retard, **notre Gouvernement estime que l'entier de cette enveloppe budgétaire doit rester réservée à sa destination initiale et non être utilisée pour abaisser le niveau d'endettement net d'une entreprise.**

Cette réduction du prix du sillon pour la grande ligne diminuerait les moyens financiers du fonds FIF de 1,7 milliards de francs sur 7 ans (2023-2029). Cela n'est pas acceptable. Dès lors, **notre Gouvernement est défavorable à la réduction du prix du sillon pour le trafic grande ligne.**

Si la Confédération souhaite un soutien supplémentaire pour les CFF, elle devra, comme pour les pertes exceptionnelles COVID, trouver un financement dans le cadre de son budget ordinaire.

Le Gouvernement neuchâtelois vous remercie de l'avoir consulté et vous prie de croire, Madame la conseillère fédérale, à l'expression de sa haute considération.

Neuchâtel, le 27 mars 2023

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
L. KURTH

La chancelière,
S. DESPLAND





CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER E-MAIL

Eidg. Finanzdepartement EFD
Frau Bundesrätin Karin Keller-Suter
Bundesgasse 3
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 7. März 2023

**Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG):
Nachhaltige Finanzierung der SBB. Stellungnahme**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2022 hat das EFD uns zur Vernehmlassung in Bezug auf die Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB eingeladen. Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

Der vorgelegten Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) können wir grundsätzlich zustimmen. Es ist unbestritten, dass eine nachhaltige Finanzierung der SBB als Systemführerin im schweizerischen Bahnverkehr sicher zu stellen ist.

Aus unserer Sicht darf durch die Reduktion der Trassenpreise im Fernverkehr der Bahninfrastrukturfonds (BIF) nicht über Gebühr ausgehöhlt werden. Mit der Kostenentlastung beim Personenfernverkehr durch die Senkung der Trassenpreise ergeben sich nämlich geringere Einnahmen bei den Infrastrukturbetreibern. Inwiefern die vorgeschlagene Änderung des Schwerverkehrsgesetzes (SVAG) zur zusätzlichen Alimentierung des BIF den Effekt der Trassenpreissenkung kompensieren kann, bleibt für uns offen. Bekanntlich ist der Ertrag aus der Schwerverkehrsabgabe nicht unwesentlich von der wirtschaftlichen Entwicklung abhängig. Demgegenüber ist die Senkung der Trassenpreise von dieser Entwicklung abgekoppelt.

Wir beantragen deshalb, dass ebenfalls nachhaltig sichergestellt wird, dass mit der Reduktion der Trassenpreise auch die Mittel für den Ausbau und den Betrieb der Bahninfrastruktur gesichert werden.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES



Joe Christen
Landammann



lic. iur. Armin Eberli
Landschreiber

Geht an:

- sarah.bochud@efv.admin.ch



CH-6060 Sarnen, St. Antonistrasse 4, FD

Elektronisch an:
Eidgenössisches Finanzdepartement
(EFD)
sarah.bochud@efv.admin.ch

Sarnen, 27. März 2023

Vernehmlassung zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB; Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2022 hat das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) das Vernehmlassungsverfahren eröffnet und die Kantonsregierungen zur Einreichung einer Stellungnahme bis zum 31. März 2023 eingeladen. Dazu äussern wir uns wie folgt:

Einmaliger Kapitalzuschuss für die SBB

Der SBB soll ein einmaliger Kapitalzuschuss im Umfang von maximal 1,25 Milliarden Franken zukommen. Diesem Vorgehen steht der Kanton Obwalden positiv gegenüber, sofern sichergestellt ist, dass die Ausgaben des Bundes für den übrigen öffentlichen Verkehr nicht gekürzt werden.

Senkung der Trassenpreise 2023 - 2029

Aus dem BIF werden der Unterhalt, der Substanzerhalt und der Ausbau der Bahninfrastruktur finanziert. Mit der Senkung der Trassenpreise fallen bei der SBB geringere Aufwendungen an, die für den Betrieb und Unterhalt zuständigen Einrichtungen erleiden hingegen entsprechende Ertragseinbussen. Diese Ausfälle sollen über BIF-Beiträge ausgeglichen werden. Der Kanton Obwalden steht diesem vorgeschlagenen Punkt ebenfalls positiv entgegen, sofern sichergestellt ist, dass der mit BIF-Geldern finanzierte Ausbau der Bahninfrastruktur nicht darunter leidet. Die Sanierung der SBB darf nicht zu Lasten des Bahnausbaus gehen.

Finanzierung der SBB unter Einhaltung der Schuldenbremse

Dem vorgeschlagenen Vorgehen wird zugestimmt.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Cornelia Kaufmann-Hurschler
Regierungsrätin

Kopie an:

- Staatskanzlei (Kommunikation)
- Kantonale Mitglieder der Bundesversammlung
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

Eidgenössisches Finanzdepartement
Bundesgasse 3
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 89 42
info.sk@sg.ch

St. Gallen, 27. März 2023

**Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG):
Nachhaltige Finanzierung der SBB; Vernehmlassungsantwort**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2022 laden Sie uns ein, zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) «Nachhaltige Finanzierung der SBB» Stellung zu nehmen. Wir danken für diese Gelegenheit und äussern uns gern wie folgt:

Die geplante Änderung des SBBG ist unter Berücksichtigung folgender Anträge im Grundsatz zu unterstützen:

- Die Gesetzesänderung der SBB darf nicht zu Lasten des BIF gehen und die planungsgemässe Durchführung der beschlossenen Ausbauschritte im öffentlichen Verkehr dürfen nicht gefährdet werden. Sollten die Erträge aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) nicht ausreichen, um die Mindereinnahmen im BIF vollständig zu decken, muss der Bund die fehlenden finanziellen Mittel bereitstellen.
- Bei einem öffentlichen Unternehmen besteht die Gefahr, dass alle Risiken auf den Staat abgewälzt werden und marktwirtschaftliche Anreize fehlen. Der Bund als Eigner muss deshalb sicherstellen, dass die SBB trotz der gewährten Unterstützung weitere Produktivitätssteigerungen umsetzt und die im Regionalverkehr versprochenen Einsparungen einhält. Der starke Anstieg der Betriebskosten in den letzten Jahren muss gestoppt werden, damit das Angebot weiterhin finanzierbar bleibt. Im erläuternden Bericht ist nachvollziehbar zu begründen, weshalb die ursprünglich vorgesehenen Sparmassnahmen im Umfang von jährlich 80 Mio. Franken zwischen den Jahren 2024 und 2030 nicht mehr enthalten sind.
- Die Trassenpreisreduktion zur Entlastung der SBB, die zu Mindereinnahmen im BIF von rund 1,7 Mrd. Franken führt, ist aufgrund der oben aufgeführten Argumente nachvollziehbar. Aus dem erläuternden Bericht ist es jedoch nicht ersichtlich, ob die befristete Trassenpreisreduktion nur für die SBB oder auch für andere

Transportunternehmen im Personen- und Güterverkehr gilt. Falls diese für alle gilt, müssten die weiteren Auswirkungen auf den BIF dargelegt werden, damit verbundene finanzielle Risiken für den Fonds abgeschätzt werden können.

Es ist generell zu begrüßen, dass der Bundesrat den öffentlichen Verkehr und die nachhaltige Finanzierung der SBB gewährleisten will. Aufgrund der Covid-19-bedingten Verluste aus dem Fernverkehr ist es nachvollziehbar, dass die SBB finanzielle Unterstützung erhalten soll, insbesondere da Betriebe im Regional- und Ortsverkehr bereits Entschädigungen erhalten haben. Ausserdem ist es aufgrund der finanziellen Aussichten unwahrscheinlich, dass sich die Situation der SBB in den kommenden Jahren ohne Massnahmen verbessern wird. Vor diesem Hintergrund unterstützt die Regierung des Kantons St.Gallen den ausserordentlichen A-fonds-perdu-Beitrag an die SBB von maximal 1,25 Mrd. Franken.

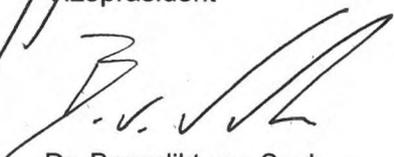
Auch die Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SR 641.81) ist eine zielführende Massnahme, um die Liquidität des Bahninfrastrukturfonds und folglich die Umsetzung der vom Parlament beschlossenen Schritte zum Ausbau des Bahnnetzes sicherzustellen.

Schliesslich sind die vorgesehenen Beschränkungen bei der Vergabe von Tresorerie-Darlehen, die nicht der Schuldenbremse unterstehen, zu befürworten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung


Marc Mächler
Vizepräsident


Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär



Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
sarah.bochud@efv.admin.ch

T +41 52 632 71 11
F +41 52 632 72 00
staatskanzlei@sh.ch

Regierungsrat

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD

Per Mail an sarah.bochud@efv.admin.ch

Schaffhausen, 14. März 2023

Vernehmlassung betreffend Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG); Nachhaltige Finanzierung der SBB

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2022 wurden die Kantone eingeladen, bis 31. März 2023 zur obgenannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Gerne teilen wir Ihnen mit, dass wir die vorgesehene Bundesunterstützung begrüßen, sofern folgende Anforderungen erfüllt sind:

- Der Kapitalzuschuss an die SBB darf nicht dazu führen, dass die Ausgaben des Bundes für den übrigen öffentlichen Verkehr gekürzt werden. Die Kantone könnten einen solchen Ausfall nicht kompensieren. Die Leistungen im öffentlichen Verkehr und die heutigen Bundesbeiträge dürfen nicht gekürzt werden.
- Um eine Ungleichbehandlung der übrigen Transportunternehmen zu verhindern, müssen bei Bedarf auch die Covid-Verluste im regionalen Personenverkehr (RPV) kompensiert werden und zwar mittels einer Aufstockung des RPV-Verpflichtungskredits 2022-2025. Gemäss dem entsprechenden Bundesbeschluss muss der Bundesrat 2023 prüfen, ob ein solcher Schritt nötig ist, und dem Parlament nötigenfalls einen Zusatzkredit unterbreiten.
- Der Bund als Eigner muss sicherstellen, dass die SBB trotz Bundesunterstützung Produktivitätssteigerungen realisiert und die im Regionalverkehr versprochenen Einsparungen einhält. Die starken Kostensteigerungen der Betriebskosten in den letzten Jahren müssen gestoppt werden können, damit das Angebot weiterhin finanzierbar bleibt.

Im Weiteren sind wir der Ansicht, dass die Sanierung der SBB grundsätzlich Aufgabe des Eigners ist und nicht über den BIF laufen sollte. Angesichts der besonderen Umstände können wir dem Vorschlag jedoch unter folgender Bedingung zustimmen:

- Der Bundesrat garantiert die planungsgemässe Durchführung der vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte. Dies schliesst auch allfällige Infrastrukturmassnahmen ein, die sich als Folge des Verzichts der SBB auf die Wankkompensation (WAKO) und anderen notwendigen Ergänzungen (beispielsweise um die Durchbindung der Hochrheinstrecke über Schaffhausen, Konstanz nach St. Gallen wie geplant zu ermöglichen) ergeben. Sollten die Gelder dafür nicht ausreichen, muss der vollständige Ausgleich der fehlenden Mittel im BIF mit zusätzlichen Einlagen des Bundes sichergestellt werden. Das heisst konkret: Die Sanierung der SBB darf keinesfalls zu Lasten des BIF gehen.

Die vorgeschlagene Finanzierung der SBB unter Einhaltung der Schuldenbremse unterstützen wir ebenfalls.

Der Vorschlag des Bundesrates zur finanziellen Stabilisierung der SBB hatte ursprünglich auch Sparvorgaben für die SBB enthalten. Konkret war vorgesehen, dass die Bahn zwischen 2024 und 2030 mittels Kostensenkungen oder Ertragsoptimierungen jährlich 80 Millionen Franken einspart. In der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage wurde diese Forderung ersatzlos gestrichen. Wir erwarten, dass dieser Entscheid im erläuternden Bericht nachvollziehbar begründet wird.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.



Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "D. Tamagni".

Dino Tamagni

Der Staatsschreiber-Stv.:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "C. Ritzmann".

Christian Ritzmann

Eidgenössisches Finanzdepartement
z.Hd. Eidgenössische
Finanzverwaltung (EFV)
3003 Bern

7. März 2023

Vernehmlassung zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2022 haben wir die Vorlage zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG; SR 742.31) zur Stellungnahme erhalten, wofür wir Ihnen bestens danken.

1. Vorbemerkung

In den Jahren vor der Covid-Pandemie erzielte die SBB gute bis sehr gute Geschäftsergebnisse. Eine gesunde Finanzstruktur der SBB ist wichtig, da die Erschliessung mit Personen- und Güterverkehr für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes ein wesentlicher Standortfaktor ist. Die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs zur Erreichung der Klimaziele dürfte in den kommenden Jahren ebenfalls noch zunehmen.

2. Einmaliger Kapitalzuschuss für die SBB im Umfang von 1,25 Milliarden Franken

Der Fernverkehr auf der Schiene wird in der Schweiz eigenwirtschaftlich betrieben. Während der Covid-Pandemie gingen Nachfrage und Erträge aufgrund der auferlegten Schutzmassnahmen deutlich zurück. Dabei hat der Bund die unternehmerische Freiheit der SBB stark eingeschränkt, denn die Leistungen im Fernverkehr waren systemrelevant und deshalb zwingend zu erbringen. Für den Kanton Solothurn ist es daher nachvollziehbar, dass der Bund vor diesem Hintergrund die SBB nun für die entgangenen Einnahmen im Fernverkehr entschädigt.

Der Kanton Solothurn begrüsst die vorgesehene Bundesunterstützung mit einem einmaligen Kapitalzuschuss in der Höhe von maximal 1,25 Milliarden Franken unter folgenden Vorbehalten:

- Der Kapitalzuschuss darf nicht dazu führen, dass die Ausgaben des Bundes für den übrigen öffentlichen Verkehr (Bau und Betrieb) tangiert werden.
- Der Bund als Eigner muss sicherstellen, dass die SBB trotz Bundesunterstützung Produktivitätssteigerungen realisiert und die im Regionalverkehr versprochenen Einsparungen einhält.

3. Finanzierung der SBB unter Einhaltung der Schuldenbremse

Der Bundesrat sieht vor, dass sich die SBB auch künftig grundsätzlich über Darlehen des Bundes finanzieren soll. Um einen weiteren Anstieg der Bundesverschuldung ausserhalb der Schuldenbremse zu vermeiden, soll die Gewährung von Tresoreriedarlehen jedoch eingeschränkt werden. Entscheidendes Kriterium wird die bei Inkrafttreten der Gesetzesanpassung erreichte Höhe der Nettoverschuldung der SBB sein. Sobald dieses Niveau überschritten wird, soll der Nettofinanzierungsbedarf der SBB über Darlehen aus dem Bundeshaushalt sichergestellt werden, die vom Parlament bewilligt werden. *Der Kanton Solothurn unterstützt auch dieses Vorgehen.*

4. Senkung des Deckungsbeitrags im Fernverkehr (Trassenpreisreduktion)

Der Kanton Solothurn lehnt eine Entlastung der SBB in der Höhe von rund 1,7 Milliarden Franken durch die Senkung der Trassenpreise für die Jahre 2023 bis 2029 ab. Die entsprechend fehlenden Einnahmen auf Seiten der Infrastruktur will der Bundesrat zu Lasten des Bahninfrastrukturfonds (BIF) auffangen lassen. Die Verschuldung der SBB über den Deckungsbeitrag im Trassenpreis zu reduzieren, ist jedoch systemfremd.

Es ist für den Kanton Solothurn auch nicht nachvollziehbar, warum das zur Finanzierung der gesamten Bahninfrastruktur geschaffene Instrument des BIF genutzt werden soll, um die Verschuldungssituation in der grundsätzlich eigenwirtschaftlichen Sparte Fernverkehr zu verbessern. Denn gemäss bisherigen Aussagen des Bundes sind die Infrastruktur- und die Verkehrssparten strikt voneinander zu trennen. Mit dem vom Bund nun eingebrachten Vorschlag würde vielmehr die Infrastruktur den Verkehrsbereich quersubventionieren. Die vorgesehene Trennung der Sparten wäre nicht mehr eingehalten. Die Covid-Verluste respektive die erhöhte Verschuldung der SBB im Fernverkehr dürfen deshalb nicht über den Weg des Trassenpreises und damit zulasten des BIF gelöst werden.

5. Sicherstellung der Reserven im Bahninfrastrukturfonds

Um sicherzustellen, dass die Reserven des BIF für die vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte ausreichend sind, schlägt der Bundesrat vor, das Schwerverkehrsabgabegesetz vom 19. Dezember 1997 (SVAG; SR 641.81) anzupassen. Es soll explizit in Artikel 19 SVAG festgelegt werden, dass der dem Bund zur Verfügung stehende Anteil von zwei Dritteln des Reinertrags der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe grundsätzlich vollständig in den BIF eingelegt wird. Dies, bis der BIF eine angemessene Reserve aufweist. Ansonsten soll der Bund die nicht für den BIF benötigten Mittel zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr einsetzen.

Der Kanton Solothurn unterstützt die vorgeschlagene Präzisierung im SVAG. Diese Änderung steht jedoch in keinem direkten Zusammenhang mit den in der Vorlage dargestellten Beiträgen an die SBB und kann auch unabhängig davon umgesetzt werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES


Brigit Wyss
Frau Landammann


Andreas Eng
Staatschreiber

VERSENDET AM 21. MRZ. 2023

kantonschwyz



6431 Schwyz, Postfach 1260

per E-Mail

Eidgenössisches Finanzdepartement
303 Bern

An: sara.bochud@efv.admin.ch

Schwyz, 14. März 2023

Änderung SBB-Gesetz (nachhaltige Finanzierung der SBB)

Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2022 hat das Eidgenössische Finanzdepartement den Kantonsregierungen die Unterlagen zur Vernehmlassung in titelvermerkter Angelegenheit unterbreitet. Die Frist dauert bis 31. März 2023.

Wir begrüssen den Willen des Bundes, zum einen die Investitionsfähigkeit der SBB zu stärken und deren Finanzierung durch den Bund zu klären und zum anderen den Ausbau der Bahninfrastruktur durch eine ausreichende Liquiditätsversorgung des Bahninfrastrukturfonds sicherzustellen. Die nachhaltige Finanzierung der SBB ist eine Voraussetzung für die gewünschte Entwicklung der Bahninfrastruktur. Ohne diese Finanzierung müssten die Investitionen in die Ausbauschritte überprüft werden, mit möglichen negativen Auswirkungen auf einzelne Regionen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Sie, Frau Bundesrätin, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:

André Rüegsegger
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber

Kopie:

- Schwyzer Mitglieder der Bundesversammlung.

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches Finanzdepartement
(EFD)
Frau Karin Keller-Sutter
Bundesrätin
3003 Bern

Frauenfeld, 28. März 2023

187

Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB

Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG).

1. Allgemeine Bemerkungen

1.1. Allgemeines

Wir begrüssen die vorgeschlagenen Änderungen grundsätzlich. In den Jahren vor der Covid-19-Krise erzielten die SBB gute bis sehr gute Geschäftsergebnisse. Eine gesunde Finanzstruktur der SBB ist wichtig, da die Erschliessung mit Personen- und Güterverkehr für die wirtschaftliche und raumplanerische Entwicklung des Landes ein wesentlicher Standortfaktor ist. Die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs zur Erreichung der Klimaziele ist hoch und dürfte in den kommenden Jahren noch zunehmen.

1.2. Reduktion der Trassenpreise

Wir lehnen eine Entlastung der SBB durch die Senkung der Trassenpreise für den Fernverkehr in der Höhe von jährlich rund 200 Mio. Franken ab.

Der Deckungsbeitrag des Fernverkehrs an die Infrastruktur wurde vor der Covid-19-Krise unter der Annahme des gewinnbringenden Fernverkehrs festgelegt. Der Bundesrat schlägt deshalb vor, den SBB für die Jahre 2023 bis 2029 eine Trassenpreisreduktion von insgesamt rund 1.7 Mia. Franken zu gewähren. Dieser Betrag müsste über den Bahninfrastrukturfonds kompensiert werden.

2/3

Im zweiten Halbjahr 2022 hat sich die Nachfrage im öffentlichen Verkehr weitgehend erholt, wobei Veränderungen im Mobilitätsverhalten feststellbar sind. Noch ist es zu früh, um abzuschätzen, wie sich die Ertragslage im öffentlichen Verkehr in den kommenden Jahren entwickeln wird. Das Bundesamt für Verkehr hat die Kompetenz, den Deckungsbeitrag des Fernverkehrs festzulegen, was einen direkten Einfluss auf die Rentabilität des Fernverkehrs und somit auf die Verschuldungssituation der SBB hat.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum das für die Finanzierung der gesamten Bahninfrastruktur geschaffene Instrument des Bahninfrastrukturfonds genutzt werden soll, um die Verschuldungssituation in der eigenwirtschaftlichen Sparte „Fernverkehr“ zu verbessern. Gemäss bisherigen Aussagen des Bundes sind die Sparten „Infrastruktur“ und „Verkehr“ strikt voneinander zu trennen. Mit dem nun eingebrachten Vorschlag würde jedoch die Infrastruktur-Sparte den Verkehrsbereich quersubventionieren, und die vorgesehene Trennung würde nicht mehr eingehalten. Die Verluste infolge Covid-19 und die erhöhte Verschuldung der SBB im Fernverkehr dürfen deshalb nicht über eine Reduktion des Trassenpreises und damit zu Lasten des Bahninfrastrukturfonds gelöst werden.

1.3. Eigenwirtschaftlicher Fernverkehr

Die Eigenwirtschaftlichkeit ist grundsätzlich mit der Übernahme von finanziellen Risiken und Chancen verbunden. Die Vorlage zeigt aber, dass die Risiken des Fernverkehrs auf den Staatshaushalt abgewälzt werden sollen. Dies ist insofern gerechtfertigt, als die Eigenwirtschaftlichkeit nicht durch eigenes Handeln gewährleistet werden kann, sondern durch Vorgaben beeinträchtigt wird. Mit den bestehenden Planungsinstrumenten bestimmt das Parlament, welches Angebot es wünscht, und spricht die Kredite für die notwendigen Ausbauten in der Erwartung, dass die gewünschten und durch zusätzliche Infrastruktur ermöglichten Leistungen auch gefahren werden. Es stellt sich die Frage, ob es gerechtfertigt ist, beim Fernverkehr davon auszugehen, dass er eigenwirtschaftlich ist. Das zu fahrende Angebot wird mit den STEP-Ausbausritten indirekt bestellt. Somit besteht grundsätzlich kein Unterschied zum bestellten regionalen Personenverkehr. Eine Zusammenführung der heute unterschiedlich finanzierten Verkehrsarten würde viele finanzielle Schnittstellen bereinigen.

2. Bemerkungen zu einzelnen Artikeln

Art. 20 SBBG

Wir begrüssen die Unterstellung von Darlehen an die SBB unter die Schuldenbremse. Die Ausnahme für Tresoreriedarlehen erachten wir als sachgerecht, weil sie dem Zweck der Schuldenbremse nicht entgegenlaufen.

3/3

Art. 26b Abs. 1 SBBG

Die covidbedingten Verluste im Regional- und Ortsverkehr wurden von der öffentlichen Hand kompensiert. Auch andere Wirtschaftszweige wurden während der Covid-19-Krise vom Staat gestützt. Der Fernverkehr wird durch die Fernverkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich betrieben. Die unternehmerische Freiheit war während der Covid-19-Krise im Fernverkehr stark eingeschränkt, da ein Aufrechterhalten der Leistungen trotz deutlich reduzierter Nachfrage systemrelevant und deshalb zwingend war. Es ist für uns daher nachvollziehbar, dass der Bund, der das Aufrechterhalten des Fernverkehrsangebots gefordert hatte, die SBB für die entgangenen Einnahmen im Fernverkehr entschädigt.

Wir begrüßen die vorgesehene Unterstützung von höchstens 1.25 Mia. Franken unter folgenden Vorbehalten:

- Der Kapitalzuschuss darf nicht dazu führen, dass die Ausgaben des Bundes für den übrigen öffentlichen Verkehr tangiert werden.
- Der Bund als Eigner muss sicherstellen, dass die SBB trotz Bundesunterstützung Produktivitätssteigerungen realisieren und die im Regionalverkehr versprochenen Einsparungen einhalten.

Art. 19 Abs. 2 und 2^{bis} SVAG

Wir unterstützen die vorgeschlagene Präzisierung. Diese Änderung steht in keinem direkten Zusammenhang mit den in der Vorlage dargestellten Beiträgen an die SBB, kann aber unabhängig davon umgesetzt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Die Präsidentin des Regierungsrates



Der Staatsschreiber



Numero
311

cl

0

Bellinzona
25 gennaio 2023

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale delle finanze,
DFF
3003 Berna

*Invio per posta elettronica (Word e pdf):
sarah.bochud@efv.admin.ch*

Modifica della legge federale sulle Ferrovie federali svizzere, finanziamento duraturo delle FFS: presa di posizione

Signora Consigliera federale,
gentili signore e signori,

in data 16 dicembre 2022 ci avete trasmesso per parere la documentazione riguardante la consultazione in oggetto e vi ringraziamo per l'opportunità di esprimerci.

Abbiamo preso atto del contenuto del progetto di modifica di legge e non abbiamo osservazioni in merito.

Vogliate gradire, signora Consigliera federale, gentili signore e signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente



Claudio Zali

Il Cancelliere



Arnaldo Coduri

Copia a:

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Dipartimento delle finanze e dell'economia (dfe-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Ufficio del controlling e dei servizi centrali (dt-ucosc@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in internet



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Finanzdepartement (EFD)
Bundesgasse 3
3003 Bern

Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB): Nachhaltige Finanzierung der SBB; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 16. Dezember 2022 hat das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) die Kantonsregierungen im Rahmen eines Vernehmlassungsverfahrens eingeladen, sich zur «Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB): Nachhaltige Finanzierung der SBB» zu äussern. Wir danken dem EFD dafür. Gerne nehmen wir dazu wie folgt Stellung. Die Stellungnahme ist angelehnt an die Haltung des Vorstands der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV).

Der Regierungsrat begrüsst den einmaligen Kapitalzuschuss des Bundes an die SBB, sofern der Kapitalzuschuss an die SBB nicht dazu führt, dass die Ausgaben des Bundes für den übrigen öffentlichen Verkehr gekürzt werden. Die Kantone könnten einen solchen Ausfall nicht kompensieren. Die Folge wäre eine Verschlechterung des öV-Angebots, was zu vermeiden ist. Ebenfalls gilt es, eine Ungleichbehandlung der übrigen Transportunternehmen zu verhindern. Daher müssen bei Bedarf auch die COVID-Verluste im regionalen Personenverkehr (RPV) mittels einer Aufstockung des RPV-Verpflichtungskredits 2022 bis 2025 kompensiert werden. Gemäss dem entsprechenden Bundesbeschluss muss der Bundesrat 2023 prüfen, ob ein solcher Schritt nötig ist und dem Parlament nötigenfalls einen Zusatzkredit unterbreiten.

Einer Entlastung der SBB in Höhe von rund 1,7 Milliarden Franken durch die Senkung der Trassenpreise steht der Regierungsrat aus folgenden Gründen skeptisch gegenüber:

- Der Bahninfrastrukturfonds (BIF) wurde für die Finanzierung der Bahninfrastruktur geschaffen und nicht für eine Quersubventionierung des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs.
- Die meisten Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mussten sich aufgrund der Corona-Pandemie verschulden. Nur der SBB die Möglichkeit für einen Schuldenabbau über die Senkung des Deckungsbeitrags zu geben, wäre eine ungerechtfertigte Sonderbehandlung.
- Im zweiten Halbjahr 2022 hat sich die Nachfrage im öffentlichen Verkehr weitgehend erholt, auch wenn gewisse Veränderungen im Mobilitätsverhalten feststellbar sind. Es ist aktuell noch zu früh, um abzuschätzen, wie sich die Ertragslage im öffentlichen Verkehr in den kommenden Jahren entwickeln wird. Eine voreilige Trassenpreissenkung ist deshalb nicht zielführend.

Der Regierungsrat begrüsst den vorgeschlagenen Mechanismus bezüglich der Finanzierung der SBB unter Einhaltung der Schuldenbremse.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 31. März 2023



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Urs Janett

Der Kanzleidirektor

Roman Ballf

Beilage

- Stellungnahme KöV



CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

Madame la Conseillère fédérale
Karin Keller-Sutter
Cheffe du Département fédéral des
finances DFF

Envoi par courrier électronique
sarah.bochud@efv.admin.ch

Réf. : 23_COU_1374

Lausanne, le 22 mars 2023

Consultation sur la modification de la loi sur les Chemins de fer fédéraux LCFF, financement durable des CFF

Madame la Conseillère fédérale,

Le Conseil d'Etat vaudois remercie le Conseil fédéral de le consulter sur l'objet susmentionné et d'avoir pris en compte dans son projet la revendication vaudoise d'un financement spécial des pertes COVID des CFF.

Pour favoriser le report modal indispensable et permettre à notre pays d'atteindre ses objectifs climatiques, il est nécessaire d'augmenter l'offre ferroviaire. Cela implique la mise à niveau et la réalisation de nouvelles infrastructures pour améliorer les horaires et les cadences, ainsi que d'importants investissements pour augmenter et renouveler le matériel roulant. L'alimentation du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) doit donc être garanti tout en permettant aux CFF d'investir dans l'achat de nouveaux trains.

Le désendettement des CFF à hauteur de 1.25 milliard de francs à la charge de la Confédération permet d'assainir la situation découlant de la pandémie où les CFF ont été tenus de maintenir leur offre, alors que la Confédération mettait en place un confinement et le télétravail. Cela est parfaitement justifié, car les trafics régionaux et urbains sont également soutenus par les pouvoirs publics. Selon le rapport explicatif, la forme proposée, à savoir un apport en capital, est la seule solution pour que les CFF puissent respecter l'objectif d'endettement fixé à l'horizon 2030. Nous soutenons cette proposition.

En revanche, le Conseil d'Etat vaudois s'oppose à la diminution du prix du sillon pour le trafic grandes lignes des CFF entre 2023 et 2029. Cela reviendrait, en effet, à puiser 1,7 milliard de francs dans le financement des infrastructures à l'heure où le besoin de rattrapage dans l'entretien du réseau et de son développement reste important, en particulier en Suisse occidentale. Votre proposition de compenser cette réduction de l'alimentation du FIF en reversant l'entier de la part fédérale de la RPLP dans ce fonds si son niveau devait descendre en-dessous de 300 millions de francs ne peut nous satisfaire.

En effet, avec le retard pris dans la réalisation des chantiers ferroviaires, notamment la mise à niveau de la gare de Lausanne, il nous paraît improbable que ce seuil soit atteint d'ici 2029. D'ailleurs dans votre communiqué de presse sur les comptes 2022 de la Confédération daté du 15 février dernier, vous déclarez que « le fonds d'infrastructure ferroviaire dispose de réserves considérables, la Confédération pourrait aussi réduire son apport à ce dernier sans compromettre le développement ou l'exploitation de l'infrastructure ».

A ce propos, cette affirmation et cette remise en cause du financement fédéral du FIF nous ont fortement surpris. Ce fonds doit en effet garantir à long terme le développement et l'entretien du réseau ferroviaire. Les projets indispensables pour permettre au rail d'offrir une mobilité durable au plus grand nombre sont nombreux, tout comme les sauts d'offres déjà votés par les Chambres fédérales.

Le Canton de Vaud est particulièrement inquiet pour la mise en œuvre du concept d'offres EA 2035 approuvé par les Chambres fédérales. Cela passe par des mesures d'accélération pour maintenir les temps de parcours tels que définis et mis à mal aujourd'hui avec l'assainissement des temps de parcours et de planification proposés par les CFF dans les horaires 2025 et suivants pour la Suisse occidentale. L'abandon de la technologie de compensation de roulis WAKO implique aussi la réalisation de nouvelles infrastructures pour éviter une déconnexion entre les nœuds de correspondances de Lausanne et Berne. Toutes ces adaptations nécessiteront d'importants moyens financiers et un fonds FIF alimenté de manière pérenne.

En conclusion, le Conseil d'Etat vaudois ne comprend pas pourquoi l'instrument du FIF, créé pour financer l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire, devrait être utilisé pour améliorer la situation d'endettement des CFF. D'autant plus qu'avec le retour à la fréquentation d'avant COVID, le trafic grandes lignes devrait être à nouveau bénéficiaire ces prochaines années. Si nous partageons votre préoccupation sur le taux d'endettement des CFF, nous estimons que leur actionnaire doit trouver des solutions pour le réduire sans fragiliser le développement de l'offre ferroviaire ces prochaines années en ponctionnant le fonds FIF.

Nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre meilleure considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Christelle Luisier Brodard

LE CHANCELIER



Aurélien Buffat

Copies

- OAE
- DGMR
- SG-DCIRH



2023.00962

P.P. CH-1951
Sion **A**

Poste CH SA

Département fédéral des finances (DFF)
Madame la Conseillère fédérale
Karin Keller-Sutter
Bundesgasse 3
3003 Berne



Date **22 MAR. 2023**

**Consultation sur la modification de la loi sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF) :
financement durable des CFF.**

Madame la Conseillère fédérale,

Le 16 décembre 2022, le Conseil fédéral a chargé le DEF d'effectuer une consultation sur le projet cité en référence. Le Conseil d'Etat du canton du Valais vous remercie de l'avoir consulté et prend position comme suit.

La crise liée au coronavirus a, comme dans d'autres secteurs de l'économie, fortement impacté les finances des CFF en raison notamment de la baisse marquée de la fréquentation dans les trains. La garantie d'un financement durable des CFF est un prérequis au développement, sur le plan national, d'une offre de transports performante et sûre en faveur de la population et de l'économie. Le Canton du Valais soutient donc dans ce sens le projet de modification de la loi sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF).

Il est toutefois important pour l'avenir du système ferroviaire suisse et pour l'atteinte des objectifs climatiques en matière de réduction des émissions de CO2 que les montants alloués aux CFF par la Confédération n'impactent pas le financement et la réalisation des étapes d'aménagement PRODES, ni les moyens destinés au développement du transport régional de voyageurs.

Nous vous remercions encore de nous avoir consultés et vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président


Roberto Schmidt



La chancelière


Monique Albrecht

A envoyer par courriel à : sarah.bochud@efv.admin.ch

Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

Nur per E-Mail

Eidgenössische Finanzverwaltung EFV
Frau Sarah Bochud
3003 Bern

Zug, 14. März 2023 rv

**Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG):
Nachhaltige Finanzierung der SBB
Stellungnahme des Kantons Zug**

Sehr geehrte Frau Bochud
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2022 hat Bundesrat Ueli Maurer, Vorsteher des Eidgenössischen Finanzdepartements EFD, die Kantone in oben erwähnter Angelegenheit zur Stellungnahme eingeladen. Wir äussern uns dazu wie folgt:

1. Einmaliger Kapitalzuschuss für die SBB

Einem einmaligen Kapitalzuschuss für die SBB im Umfang von maximal 1,25 Milliarden Franken steht der Kanton Zug positiv gegenüber, sofern folgende Anforderung erfüllt ist:

- Die Ausgaben des Bundes für den übrigen öffentlichen Verkehr werden nicht gekürzt.
- Die SBB sei weiterhin zu ergebnisverbessernden Massnahmen zu verpflichten.
- Preiserhöhung für Bahnbillette sind zu prüfen.
- Es erfolgen keine zusätzlichen Lastenverschiebungen zulasten des motorisierten Individualverkehrs.

2. Senkung des Deckungsbeitrags im Fernverkehr

Der vorgeschlagenen Trassenpreisreduktion für die Bahn in den Jahren 2023 bis 2029 kann zugestimmt werden, wenn folgende Bedingung erfüllt ist:

- Der Bundesrat garantiert die planmässige Durchführung der vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte. Sollten die Gelder im Bahninfrastrukturfonds (BIF) dafür nicht ausreichen, stellt der Bund den Ausgleich mit eigenen Mitteln sicher. Die Sanierung der SBB darf keinesfalls zu Lasten des BIF gehen und zu Verzögerungen beim Bahnausbau führen.

3. Finanzierung der SBB unter Einhaltung der Schuldenbremse

Dem beschriebenen Vorgehen steht der Kanton Zug positiv gegenüber.

4. Ergebnisverbessernde Massnahmen der SBB

Anlässlich seiner Sitzung vom 17. Dezember 2021 hat der Bundesrat kommuniziert, dass die SBB ergänzend zu den eingeplanten Sparmassnahmen ab dem Jahr 2024 weitere Kostensenkungen und/oder Ertragsoptimierungen von jährlich 80 Millionen Franken umsetzt. Im vorliegenden Bericht wird auf diese Massnahme nicht mehr eingegangen. Da in diesem Zusammenhang auch Anpassungen in der Fernverkehrskonzession erwähnt sind, hat diese Massnahme für die Kantone Relevanz. Auf diese Massnahme soll nicht verzichtet werden, was im Bericht entsprechend zu erwähnen und zu begründen ist.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen bedanken wir uns. Bei Fragen steht Ihnen die Baudirektion des Kantons Zug gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug



Silvia Thalmann-Gut
Frau Landammann



Tobias Moser
Landschreiber

Versand per E-Mail an:

- sarah.bochud@efv.admin.ch
- Zuger Mitglieder der Bundesversammlung
- Finanzdirektion (info.fd@zg.ch)
- Volkswirtschaftsdirektion (info.vds@zg.ch)
- Baudirektion (info.bds@zg.ch)
- Amt für Raum und Verkehr (info.arv@zg.ch)



Eidgenössisches Finanzdepartement
3003 Bern

22. März 2023 (RRB Nr. 341/2023)

Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen zur nachhaltigen Finanzierung der SBB (Vernehmlassung)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2022 haben Sie uns die Vernehmlassungsvorlage zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SR 742.31) zur nachhaltigen Finanzierung der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zugestellt. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns zur Vorlage wie folgt:

Wir anerkennen, dass die SBB im Fernverkehr während der Coronapandemie deutlich schlechtere Unternehmensergebnisse erzielen konnte als unter normalen Umständen. Dass der Bundesrat dies nun durch einen einmaligen Kapitalzuschuss ausgleichen möchte, begrüssen wir grundsätzlich, stellen jedoch folgende

Anträge:

1. Auf die vorgesehene Senkung der Trassenpreise für den Fernverkehr sei zu verzichten.
2. Die SBB seien anzuhalten, Massnahmen zur Verbesserung der Effektivität (Abstimmung von Angebot und Nachfrage) und Effizienz (wirtschaftliche Erbringung) des Angebots aufzuzeigen und in Abstimmung mit dem durch Bund und Kantone bestellten Regionalverkehrsangebot umzusetzen.

Begründung

Die vorgesehenen Massnahmen zur längerfristigen Stabilisierung der Nettoverschuldung der SBB sind unseres Erachtens ungenügend. Zwar wird mit der Begrenzung der Tresoriedarlehen darauf hingewirkt, dass der Anstieg der Nettoverschuldung nur noch im Rahmen der Schuldenbremse erfolgen kann. Wir vermissen jedoch ergänzende Massnahmen, welche die Effektivität (Abstimmung von Angebot und Nachfrage) und Effizienz (wirtschaftliche Erbringung) des Angebots verbessern und damit sicherstellen, dass die SBB in einigen Jahren nicht erneut saniert werden müssen. Zudem erachten wir eine Senkung des Trassenpreises für den Fernverkehr als nicht opportun. Trassenpreise sollten die

nachhaltige Finanzierung der Infrastruktur ermöglichen und sich nicht nach der finanziellen Situation der Transportunternehmen richten. Zudem sind wir der Ansicht, dass die Senkung des Trassenpreises zur Erhöhung der Rentabilität des Fernverkehrs der SBB nicht notwendig ist. In Anbetracht der Erholung der Nachfrage im öffentlichen Verkehr, insbesondere in der zweiten Jahreshälfte 2022, ist davon auszugehen, dass der Fernverkehr auch mit dem bestehenden Trassenpreis innert nützlicher Frist wieder Gewinne erwirtschaften wird, wie dies vor der Coronapandemie der Fall war. Wir sprechen uns daher gegen diese Massnahme aus.

Hinweise

Sollte der Bundesrat an der Senkung der Trassenpreise für den Fernverkehr festhalten, erachten wir den Ausgleich der dadurch verminderten Einlage in den Bahninfrastrukturfonds als zwingend. Die Senkung der Trassenpreise darf nicht zu einem Engpass bei der Finanzierung der beschlossenen Projekte führen, und es müssen weiterhin genügend Mittel für den Unterhalt der Bahninfrastruktur sowie die wesentlichen Ausbauten zur Verfügung stehen. Für den Wirtschaftsstandort Zürich sind die termingerechten Realisierungen insbesondere der Ausbauten Brüttenertunnel und Bahnhof Stadelhofen sehr wichtig.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin,
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Die Staatsschreiberin:

Ernst Stocker

Dr. Kathrin Arioli





Eidgenössisches Finanzdepartement (EFD)
3003 Bern

Per Mail an:
sarah.bochud@efv.admin.ch

Bern, 22. März 2023

Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) – Nachhaltige Finanzierung der SBB: Stellungnahme des KöV-Vorstands

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Keller-Sutter
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 16. Dezember 2022 hat der Bundesrat die im Betreff erwähnte Vernehmlassung eröffnet. Der Vorstand der Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) hat die Vorlage diskutiert und nimmt gerne wie folgt Stellung.

Einleitende Bemerkungen

Der Vorstand der KöV unterstützt grundsätzlich die Stossrichtungen des Bundesrates. Wir sind jedoch der Meinung, dass eine Senkung des Deckungsbeitrags im Fernverkehr eine zu voreilige Massnahme darstellt und lehnen diese ab. Gleichzeitig halten wir daran fest, dass die SBB mittels weiteren Kostensenkungen und Ertragsoptimierungen einen Beitrag an die eigene Entschuldung leisten sollte.

Einmaliger Kapitalzuschuss für die SBB im Umfang von 1.25 Milliarden Franken

Angesichts der erheblichen Verluste, welche die SBB als Folge der Corona-Pandemie in den Jahren 2020 bis 2022 im Fernverkehr verzeichnen musste, schlägt der Bundesrat vor, die Bahn mit einem einmaligen Kapitalzuschuss in Höhe von maximal 1.25 Milliarden Franken finanziell zu stabilisieren. Die definitive Höhe des Zuschusses wird nach Vorliegen der Jahresergebnisse 2022 festgelegt. Die KöV begrüsst die vorgesehene Bundesunterstützung, sofern folgende Anforderungen erfüllt sind:

- Der Kapitalzuschuss an die SBB darf nicht dazu führen, dass die Ausgaben des Bundes für den übrigen öffentlichen Verkehr gekürzt werden. Die Kantone könnten einen solchen Ausfall nicht kompensieren. Die Folge wäre eine Verschlechterung des öV-Angebots, was zu vermeiden ist.

- Um eine Ungleichbehandlung der übrigen TU zu verhindern, müssen bei Bedarf auch die Covid-Verluste im RPV kompensiert werden und zwar mittels einer Aufstockung des RPV-Verpflichtungskredits 2022-2025. Gemäss dem entsprechenden Bundesbeschluss muss der Bundesrat 2023 prüfen, ob ein solcher Schritt nötig ist und dem Parlament nötigenfalls einen Zusatzkredit unterbreiten.

Senkung des Deckungsbeitrags im Fernverkehr (Trassenpreisreduktion)

Weil sich die Nachfrage und Umsätze im Fernverkehr anders als vor der Corona-Pandemie angenommen entwickeln, würde die SBB bei unveränderten Ansätzen für den Deckungsbeitrag in den nächsten Jahren weitere Verluste erwirtschaften. Der Bundesrat schlägt deshalb vor, der Bahn für die Jahre 2023 bis 2029 eine Trassenpreisreduktion in Höhe von rund 1.7 Milliarden Franken zu gewähren, was zu einer entsprechenden Mehrbelastung des BIF führt. Um sicherzustellen, dass die Reserven des BIF für die vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte ausreichend sind, schlägt der Bundesrat vor, das Schwerverkehrsabgabegesetz (SVAG) anzupassen: Es soll explizit in Artikel 19 SVAG festgelegt werden, dass der dem Bund zur Verfügung stehende Anteil von zwei Dritteln des Reinertrages der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe grundsätzlich vollständig in den BIF eingelegt wird.

Der Vorstand der KöV lehnt eine Entlastung der SBB in Höhe von rund 1.7 Milliarden Franken durch die Senkung der Trassenpreise aus folgenden Gründen ab:

- Der BIF wurde für die Finanzierung der Bahninfrastruktur geschaffen und nicht für eine Quersubventionierung des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs.
- Die meisten Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mussten sich aufgrund der Corona-Pandemie verschulden. Nur der SBB die Möglichkeit für einen Schuldenabbau über die Senkung des Deckungsbeitrags zu geben, wäre eine ungerechtfertigte Sonderbehandlung.
- Im zweiten Halbjahr 2022 hat sich die Nachfrage im öffentlichen Verkehr weitgehend erholt, auch wenn gewisse Veränderungen im Mobilitätsverhalten feststellbar sind. Es ist aktuell noch zu früh, um abzuschätzen, wie sich die Ertragslage im öffentlichen Verkehr in den kommenden Jahren entwickeln wird. Eine voreilige Trassenpreissenkung ist deshalb nicht zielführend.

Finanzierung der SBB unter Einhaltung der Schuldenbremse

Der Bundesrat sieht vor, dass sich die SBB auch künftig grundsätzlich über Darlehen des Bundes finanzieren soll. Um einen weiteren Anstieg der Bundesverschuldung ausserhalb der Schuldenbremse zu vermeiden, soll die Gewährung von Tresoreriedarlehen jedoch eingeschränkt werden. Entscheidendes Kriterium wird die bei Inkrafttreten der Gesetzesanpassung erreichte Höhe der Nettoverschuldung der SBB sein. Sobald dieses Niveau überschritten wird, soll der Nettofinanzierungsbedarf der SBB über Darlehen aus dem Bundeshaushalt sichergestellt werden, die vom Parlament bewilligt werden. Die KöV unterstützt dieses Vorgehen.

Verzicht auf jährliche Sparmassnahmen der SBB im Umfang von 80 MCHF

Der Vorschlag des Bundesrates zur finanziellen Stabilisierung der SBB hatte ursprünglich auch Sparvorgaben für die SBB enthalten. Konkret war vorgesehen, dass die Bahn zwischen 2024 und 2030 mittels Kostensenkungen oder Ertragsoptimierungen jährlich 80 MCHF einspart. In der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage wurde diese Forderung ersatzlos gestrichen. Wir erwarten, dass dieser Verzicht im erläuternden Bericht nachvollziehbar begründet wird. Der KöV-Vorstand ist nach wie vor der Ansicht, dass die SBB mittels weiteren Kostensenkungen und Ertragsoptimierungen einen Beitrag an die eigene Entschuldung leisten sollte.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

**Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren
des öffentlichen Verkehrs KöV**

Der Präsident



Laurent Favre

Die Generalsekretärin



Mirjam Bütler

Kopie an:

- Mitglieder der KöV
- Yves Bichsel, Generalsekretär UVEK
- Stefan Schürer, Stabschef UVEK
- Peter Füglistaler, Direktor Bundesamt für Verkehr
- V. Ducrot CEO der SBB

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD

E-Mail: sarah.bochud@efv.admin.ch

Bern, 29. März 2023

Stellungnahme der LITRA 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 Möglichkeit, zur oben erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu dürfen. Gemeinsam mit unseren rund 215 Mitgliedern steht die LITRA ein für die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr, für ein leistungsfähiges und integriertes Schweizer Verkehrssystem und für eine innovative Verkehrswirtschaft.

Einleitende Bemerkungen

Der politisch beschlossene Ausbau der Bahninfrastruktur dient der Schweizer Klimastrategie und ist Teil der Bemühungen, den Treibhausgasausstoss im Verkehrsbereich langfristig zu reduzieren. Die nachhaltige Finanzierung der SBB ist eine zentrale Voraussetzung für diesen Ausbau. Andernfalls müssten die einzelnen Ausbauschritte überprüft oder zurückgestellt werden, mit allfälligen Verzögerungen beim Angebotsausbau in einzelnen Regionen und letztlich negativen Auswirkungen auf die Entwicklung von zahlreichen Unternehmen des öV-Sektors.

Aus den politischen Beschlüssen zum Infrastrukturausbau ergibt sich für die Transportunternehmen die Notwendigkeit für Investitionen in zusätzliches Rollmaterial und Betriebsanlagen. Die SBB, wie andere Transportunternehmen auch, müssen diese Folgeinvestitionen selber finanzieren, doch lassen sich diese aus betriebswirtschaftlicher Sicht oftmals nur teilweise umsetzen. In seiner Botschaft zum Ausbauschritt 2035 hatte der Bundesrat darauf hingewiesen, dass der landesweite Angebotsausbau nicht immer betriebswirtschaftlich ist, aber zentral für den Service public bleibt. Die SBB handeln folglich oftmals im Sinne des politischen Willens zum Ausbau des Verkehrsangebots und damit faktisch in Erfüllung einer Bundesaufgabe.

Einmaliger Unterstützungsbeitrag an die SBB (Art. 26b SBBG)

Die LITRA begrüsst den einmaligen Kapitalzuschuss von 1'152,4 Millionen Franken des Eigners zur Reduktion der verzinslichen Nettoverschuldung der SBB, bemessen am Umfang der Verluste des Fernverkehrs in den Jahren 2020-2022. In Kombination mit den vorgesehenen Kosten- und Effizienzmassnahmen von rund 6 Milliarden Franken sollte die SBB gemäss der mittelfristigen Unternehmensplanung in der Lage sein, das Verschuldungsniveau bis 2030 wieder auf die vom Bundesrat

vorgegebene Obergrenze von 6,5 x EBITDA zu senken. Mit dem Kapitalzuschuss wird letztlich ein finanzieller Handlungsspielraum für die SBB geschaffen, der sich vor dem Hintergrund steigender Zinssätze für die finanzielle Stabilität des Unternehmens als vorteilhaft erweisen sollte.

Senkung des Deckungsbeitrages im Fernverkehr und Anpassung Schwerverkehrsabgabegesetz SVAG

Die LITRA unterstützt zudem die vorübergehende Senkung der Trassenpreise für den Fernverkehr der SBB in den Jahren 2023 bis 2029. Durch diese Senkung des Deckungsbeitrages werden die SBB nochmals um rund 1,7 Milliarden Franken entlastet. Bei Trassenpreissenkungen resultieren folglich tiefere Erträge bei den Infrastrukturbetreiberinnen, die durch höhere Betriebsbeiträge aus dem BIF kompensiert werden müssen.

Die Einlagen in den BIF sind in der Bundesverfassung festgelegt. Deshalb besteht kurzfristig nur ein geringer Handlungsspielraum bezüglich der Höhe der BIF-Einlagen. Seit 2020 wird dieser Spielraum ausgenutzt, indem die vollen zwei Drittel des Reinertrags aus der LSVA (Art. 87a Abs. 2 Bst. a BV) in den BIF eingelegt werden. Die dauerhafte Erhöhung der LSVA-Zahlungen auf das gesetzliche Maximum von zwei Dritteln des Reinertrags zugunsten des BIF bringt eine zusätzliche Belastung des Bundeshaushalts von 200 Millionen Franken pro Jahr. Diese Belastung ist im Voranschlag 2023 mit IAFP 2024-2026 bereits enthalten. Sie ist aus Sicht der LITRA unabdingbar, denn die notwendigen Einlagen in den BIF müssen zwingend sichergestellt werden.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen. Der Geschäftsführer steht Ihnen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr



Martin Candinas, Präsident
Nationalratspräsident



Michael Bützer
Geschäftsführer

Département Fédéral des Finances
3003 Berne

Prise de position envoyée par e-mail
sarah.bochud@efv.admin.ch

Monthey, le 31 mars 2023

Modification de la loi sur les Chemins de fer fédéraux LCFF, financement durable des CFF Prise de position OUESTRAIL

Mesdames, Messieurs,

L'association OUESTRAIL a pour objectif de promouvoir le développement du rail en Suisse occidentale. Elle s'engage pour une offre ferroviaire internationale, nationale et régionale performante et de qualité, tant pour le trafic des voyageurs que pour le transport de marchandises. Nous vous remercions pour l'occasion qui nous est donnée de prendre part à cette consultation.

En premier lieu, nous sommes satisfaits de la proposition faite par votre Département avec les modifications législatives mises en consultation. Nous soutenons le fait que les outils de financement des Chemins de fer fédéraux CFF soient clarifiés et légiférer. Cette démarche permet de garantir l'approvisionnement du Fonds d'infrastructure ferroviaires et ainsi le développement des infrastructures nécessaires à la transition énergétique, mais également elle offre aux CFF la possibilité d'investir dans leur développement et dans celui de leurs activités annexes, notamment le secteur de l'Immobilier qui génère un résultat positif principalement affecté à l'infrastructure et à l'assainissement de la caisse de pension.

Le désendettement à hauteur de 1.25 milliard de francs permet d'assainir la situation découlant de la pandémie de COVID où les CFF ont été tenu de maintenir leur offre, alors que la Confédération mettait en place un confinement et le télétravail. Selon le rapport explicatif, la forme proposée, à savoir un apport en capital, est la seule solution pour que les CFF puissent respecter l'objectif d'un endettement de 6.5x EBITDA à l'horizon 2030. Nous soutenons cette proposition.

Le deuxième élément est le fait que l'assurance donnée que le Fonds d'infrastructure ferroviaire FIF soit entièrement alimenté, malgré la diminution des recettes liées au prix du sillon du trafic Grandes lignes. Il est, en effet, primordial de ne pas préteriter le développement des infrastructures dans l'objectif de diminuer les charges de fonctionnement de l'un des utilisateurs du réseau. Il est clair qu'un report ou un échelonnement de la mise en œuvre des programmes de développement de l'infrastructure ferroviaire sont contreproductifs. En effet, la demande a retrouvé sa valeur d'avant COVID et la transition climatique nécessite un fort transfert modal en faveur des transports publics. Certes certains projets prennent du retard, mais il s'agit de problème de procédures ou de ressources. L'endettement des CFF ne doit pas devenir un élément priorisant les mesures d'infrastructures à réaliser.

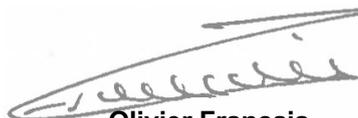
En ce qui concerne la situation financière des CFF, nous sommes en revanche soucieux de l'évolution de l'endettement des CFF, hors projet d'infrastructure et hors période COVID. Si nous comprenons les enjeux liés à l'acquisition de matériel roulant et du développement de l'immobilier, n'y a-t-il pas des mesures structurelles à prendre ?

Est-ce qu'une réflexion globale sur la mission et l'organisation des CFF ne devrait pas être menée au niveau du propriétaire de l'entreprise, à savoir la Confédération ? C'est également l'occasion de redéfinir les rôles entre l'Office fédéral des transports, le gestionnaire d'infrastructure CFF et l'exploitant CFF, ainsi que les responsabilités et devoirs de chacun.

Pour les prochaines étapes d'aménagement, il nous paraît indiscutable d'assurer la mise en place du concept d'offre EA2035 tel qu'il a été approuvé par les Chambres fédérales. Cela passe par des mesures d'accélération pour maintenir les temps de parcours tels que définis et mis à mal aujourd'hui avec l'assainissement des temps de parcours et de planification proposé par les CFF dans les horaires 2025 et suivant, ainsi qu'avec l'abandon de la technologie de compensation de roulis. Ces adaptations nécessiteront d'importants moyens financiers.

En vous remerciant de prendre en considération notre position, nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, nos respectueuses salutations.

Au nom d'OUESTRAIL



Olivier Français
Président
Conseiller aux Etats



Yannick Parvex
Secrétaire général

Stellungnahme von Pro Bahn Schweiz

Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB (Vernehmlassung 2022/83)

Frist zur Einreichung: 31. März 2023

Mail: sarah.bochud@efv.admin.ch (als pdf und Word-File)

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir Stellung zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG).

Wir stellen uns klar hinter die Vorlage und begrüßen die vorgeschlagenen Massnahmen.

Freundliche Grüsse

Pro Bahn Schweiz

26. März 2023

Fragen/Auskünfte bitte richten an:

Bastian Bommer, bastian_bommer@icloud.com, 076 562 05 15

Stellungnahme

Der Bahnverkehr ist für mittlere und lange Strecken die klimafreundlichste und raumsparendste Form der Mobilität. Für eine umweltfreundliche Verkehrspolitik ist deshalb essenziell, dass die Finanzlage der SBB es erlaubt, die geplanten Investitionen zu tätigen. Dies gilt auch für den Bahninfrastrukturfonds BIF, der als Gegenvorschlag der öV-Initiative geschaffen worden ist.

Weil das Bahnangebot der SBB, das bereits heute ausschliesslich mit erneuerbaren Energien betrieben wird, für eine erfolgreiche Dekarbonisierung und Energiewende entscheidend ist, nehmen wir mit Sorge zur Kenntnis, dass die zusätzliche Verschuldung der SBB während der Pandemie «insbesondere durch die Verluste im eigenwirtschaftlich zu betreibenden Fernverkehr getrieben» war (Erläuternder Bericht, S.11).

Wir begrüßen es sehr, dass der Bund eine Vorlage mit mehreren Massnahmen erarbeitet hat, welche die schwierige, unverschuldete und pandemiebedingte SBB-Finanzlage so korrigiert, dass die bisherige Bahnpolitik des Bundes weiterverfolgt werden kann. Dass der öffentliche Verkehr an Marktanteilen gewinnt, ist für die Schweizer Klimapolitik zwingend und wurde von der Politik auch entsprechend vorgegeben (überwiesene Motionen 19.443-19.446 Töngi/Candinas/Graf-Litscher/Schaffner zur Erhöhung des Modalsplits im Personenverkehr).

Wir teilen die im Erläuternden Bericht dargelegte Sicht voll und ganz, dass der Investitionsbedarf der SBB in direktem Zusammenhang mit den politisch beschlossenen Ausbauplänen der Bahninfrastruktur steht (S.6). Es ist Niemandem gedient, wenn die SBB wegen der in der Pandemie angestiegenen Verschuldung und den an sich verständlichen politischen Vorgaben an ihre Eigenwirtschaftlichkeit nicht mehr die Fahrzeuge beschaffen kann, die notwendig sind, um die teuer erstellten Bahnausbauten sinnvoll zu nutzen. Auch die von der SBB Ende 2021 kommunizierten Sparprogramme sehen wir sehr kritisch, weil sie sich negativ auf die Attraktivität und zum Teil auch direkt auf das Angebot auswirken. Wir mussten feststellen, dass das Angebot des internationalen Schienenpersonenverkehrs (z.B. TGV Lyria) reduziert wurde. Das ist zwar aufgrund der Finanzlage der SBB verständlich, widerspricht aber den klimapolitischen Zielen der Schweiz, Flugalternativen für Ferienreisen bereitzustellen. Die Sparanstrengungen der SBB waren so mitverantwortlich, dass der Flugverkehr auf Kurzstrecken bald wieder das Niveau von vor der Pandemie erreichen können, was klimapolitisch verheerend ist. Dies weil der Flugverkehr ab der Schweiz mit einer Klimabelastung von 27 Prozent (siehe Antwort des Bundesrates auf die Interpellation Ryser 21.4259) das grösste Klimaproblem der Schweizer Bevölkerung darstellt. Die Schweizerinnen und Schweizer steigen doppelt so häufig ins Flugzeug wie die Bewohnerinnen und Bewohner unserer Nachbarstaaten.

Die gesetzlichen Vorgaben der Bahnfinanzierung sind nicht auf eine zweijährige Pandemie ausgerichtet. Die pandemiebedingten Mindereinnahmen des Fernverkehrs der SBB sind offensichtlich nicht selbstverschuldet und wurden im Covid-öV-Gesetz und den entsprechenden Nachtragskrediten nie berücksichtigt. Entsprechend unterstützen wir auch die Änderung von Art. 26 SBB-Gesetz, welche die Motion 22.3008 mit der Forderung die pandemiebedingte Verschuldung des SBB-Fernverkehrs als ausserordentliche Verschuldung zu betrachten, wie dies in anderen Bereichen der Pandemiepolitik üblich war, umsetzt.

Den Fernverkehr eigenwirtschaftlich zu betreiben (wie das politisch verlangt wird) war in der Pandemie offensichtlich ein Ding der Unmöglichkeit. Im Gegensatz zu vielen anderen von der Pandemie Betroffenen durfte die SBB ihr Angebot in Zeiten von Schliessungen nicht einstellen. Ganz im Gegenteil: Der Bund hat vorgegeben, dass ein reduzierter Fahrplan gefahren werden muss (wofür es durchaus Gründe gab). Dieser während der akuten Phase der Pandemie politisch vorgegebene Fahrplan war deutlich weniger stark reduziert als die Nachfrage, so dass die Auslastung und damit die Eigenwirtschaftlichkeit des Fernverkehrs der SBB während der Pandemie rekordtief war.

Der Fernverkehr der SBB war stärker als alle anderen Bahn- und öV-Angebote vom pandemiebedingten Nachfragerückgang betroffen. Unter diesen Umständen war es fragwürdig, dass das Covid-öV-Gesetz und die entsprechenden Nachtragsbeschlüsse im Bundesbudget dem Fernverkehr nicht Rechnung trug während für den öffentlichen Regionalverkehr (S-Bahn, Regionalzüge, Busse), den Güterverkehr, den Ortsverkehr (Tram und Stadtbusse) und den touristischen Verkehr zusätzliche Gelder gesprochen wurden, um die finanziellen Auswirkungen der Pandemie auszugleichen.

Wir unterstützen als Beitrag zur Stabilisierung der pandemiebedingt schwierigen Finanzlage der SBB auch die im Erläuternden Bericht erwähnte Trassenpreissenkung für den Fernverkehr und die entsprechende Folgeanpassung der BIF-Einlage der LSVA von Art. 19 des Schwerverkehrsabgabegesetzes. Dass der Bundesrat der SBB in dieser pandemiebedingt ausserordentlich schlechten Finanzlage via Trassenpreise entgegenkommt, ist sinnvoll. Wir sehen auch dies als Beitrag an die politische Vorgabe, den Modalsplit des öVs zu erhöhen. **Wir erwarten aber, dass der Bundesrat die planmässige Durchführung der vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte garantiert. Sollten die Gelder im Bahninfrastrukturfonds (BIF) dafür nicht ausreichen, stellt der Bund den Ausgleich mit eigenen Mitteln sicher. Die Sanierung der SBB darf keinesfalls zu Lasten des BIF gehen und zu Verzögerungen beim Bahnausbau führen.**

Tariferhöhungen im öV stehen wir kritisch gegenüber – insbesondere dann, wenn sie darauf zurückzuführen sind, dass der Bund die SBB verpflichtet hat, ein unrentables Ausmass an Fernverkehrsverbindungen auch während der Pandemie aufrechtzuerhalten. Wer nach der Pandemie auf den öV umsteigt (weil er z.B. mehr im Homeoffice arbeitet und deshalb auf ein eigenes Fahrzeug verzichtet) soll nicht mit einem schlechteren oder teureren Angebot konfrontiert werden.

Auch die vorgeschlagenen Änderungen in den Absätzen 4 und 6 von Artikel 20 des SBB-Gesetzes unterstützen wir.

Rhätische Bahn AG
Direktion
Unternehmensentwicklung
Bahnhofstrasse 25
CH-7001 Chur

Kontaktperson Flavio Giovani
Direktwahl +41 81 288 64 31
E-Mail Flavio.Giovani@rhb.ch

Per Mail

Sarah.bochud@efv.admin.ch

Chur, 20. Dezember 2022

Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB

Stellungnahme der Rhätischen Bahn AG (RhB)

Allegra, sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, uns zum oben genannten Geschäft äussern zu dürfen.

Die Vorlage besteht aus zwei Teilen, wobei wir uns lediglich zum Teil betreffend Sicherstellung der Liquidität und Reserven des Bahninfrastrukturfonds (BIF) äussern.

Der BIF stellt das wichtigste Finanzierungsinstrument für Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) dar. Aus diesem Fond werden der Unterhalt, die Erneuerung und der Ausbau der Bahninfrastruktur finanziert. Auch die RhB erhält als EIU umfassende Mittel aus dem BIF für den Betrieb und Unterhalt, den Substanzerhalt sowie den Ausbau ihrer Infrastruktur.

Als Infrastruktur einer Gebirgsbahn sind die Anlagen der RhB grossen Beanspruchungen ausgesetzt. Ausreichende finanzielle Mittel für den Betrieb und Unterhalt sind eine zwingende Voraussetzung, dass der Bahnbetrieb auch in Zukunft sicher und wirtschaftlich erfolgen kann. Genügende Mittel für den Ausbau stellen sicher, dass das Bahnangebot auch zukünftig weiterentwickelt werden kann. Dies ist unabdingbar, soll der

Modalsplit der Bahn gesteigert werden, wie es die Perspektive BAHN 2050 des Bundes fordert.

Die RhB begrüsst daher den Vorschlag des EFD, dass der Bundesanteil von zwei Dritteln des Reinertrags der LSVA vollständig in den BIF eingelegt werden soll, sofern die angemessenen Reserven von CHF 300 Mio. nicht erreicht sind. Eine Stärkung des BIF gewährleistet eine nachhaltige Finanzierung der Bahninfrastruktur. Davon profitieren nicht nur die von den Mindereinnahmen der Trassenerlöse direkt betroffenen EIU, sondern langfristig auch sämtliche EIU der Schweiz und damit der öffentliche Verkehr als solcher.

Wir danken für Ihre Kenntnisnahme und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Rhätische Bahn



Dr. Renato Fasciati
Direktor



Christian Florin
Leiter Infrastruktur

Verteiler:

-



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Groupement suisse pour les régions de montagne
Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Postfach, 3001 Bern

Eidg. Finanzverwaltung EFV
Sarah Bochud

3003 Bern

sarah.bochud@efv.admin.ch

Bern, 20. März 2023
TE / I301

Stellungnahme der SAB zur Nachhaltigen Finanzierung der SBB

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu randvermerktem Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete und ländlichen Räume in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Mit der Vorlage für eine „Nachhaltige Finanzierung der SBB“ sollen die Corona-bedingte Verschuldung der SBB AG abgebaut und die SBB auf eine längerfristig stabile finanzielle Basis gestellt werden. Dazu soll ein einmaliger Kapitalzuschuss von maximal 1,25 Mrd. Fr. erfolgen. Der Kapitalzuschuss soll im Jahr 2024 als ausserordentliche Ausgabe des Bundes getätigt werden. Zudem sollen die Trassenpreise für den Fernverkehr in den Jahren 2023 bis 2029 vorübergehend gesenkt werden. Dadurch werden die SBB im angegebenen Zeitraum nochmals um rund 1,7 Mrd. Fr. entlastet. Aus dieser Trassenpreisreduktion resultieren Mindererträge für die Bahninfrastrukturbetreiber, welche durch Mittel aus dem Bahninfrastrukturfonds BIF ausgeglichen werden sollen. Zur Sicherstellung der finanziellen Basis des BIF soll wiederum der vollständige Anteil des Bundes an der LSVA in den BIF eingelegt werden. Der Bundeshaushalt wird damit jährlich um über 200 Mio. Fr. belastet. Diese Belastung ist im Voranschlag 2023 mit IAFP 2024-2026 bereits enthalten. Für die Zukunft soll die Finanzierung der SBB neu geregelt werden. Die SBB werden zwar weiterhin in der Regel Darlehen über die Bundestresorerie erhalten (die nicht der Schuldenbremse unterstehen). Sobald die Nettoverschuldung der SBB aber ein bestimmtes Niveau überschreitet, sollen zusätzliche Darlehen über den ordentlichen Bundeshaushalt erfolgen und untersteht damit der Schuldenbremse.

Die Vorlage ist für die Berggebiete und ländlichen Räume relevant. Die SBB erbringt als weitaus grösstes Bahnunternehmen eine unerlässliche Leistung für die Erschliessung der

Schweiz. Dies sowohl im nicht-abgeltungsberechtigten Fernverkehr als auch im abgeltungsberechtigten Regionalverkehr. Diese systemrelevante Leistung wurde auch während der Corona-Pandemie trotz starkem Nachfragerückgang aufrechterhalten. Es ist von daher klar, dass die durch Corona-Pandemie entstanden Ausfälle und aufgelaufenen Schulden beglichen werden müssen. Die Bevölkerung und Wirtschaft haben zudem weiter steigende Ansprüche an die SBB. Diese äussern sich in den verschiedenen Ausbausritten und auch in der Perspektive BAHN 2050. Die SBB sind verpflichtet, die Aufträge der Politik umzusetzen mit entsprechenden Kostenfolgen. Die Entschuldung der SBB über den einmaligen ausserordentlichen Kapitalzuschuss und die vorübergehende Senkung der Trassenpreise vermag dazu einen wesentlichen Beitrag zu leisten. Sollten die Schulden der SBB auch in Zukunft weiter übermässig ansteigen, so wird das Parlament eine Steuerungsmöglichkeit haben durch die Unterstellung der weiteren Darlehen unter die Schuldenbremse.

Die SAB stimmt in diesem Sinne der einmaligen Kapitaleinlage von 1,25 Mrd. Fr. zu.

Die SAB lehnt jedoch andererseits die Finanzierung der Trassenpreissenkung durch eine Einlage aus dem BIF ab. Dies aus folgenden Gründen:

- Die SBB sollen selber einen substantziellen Beitrag zur Kostenreduktion leisten, dies insbesondere durch eine Reduktion des Verwaltungsaufwandes.
- Die Entschuldung der SBB darf nicht zu Lasten der Finanzierung von anderen Verkehrsprojekten geschehen.
- Die vom Bundesrat vorgeschlagene vollständige Einlage des Bundesanteils an der LSVA in den BIF schränkt den Handlungsspielraum des Bundeshaushaltes weiter ein und entspräche einer Zweckentfremdung von Mitteln, welche für ungedeckte Kosten in Zusammenhang mit dem Strassenverkehr vorgesehen sind.

Mit freundlichen Grüssen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Die Präsidentin:

Der Direktor:

Christine Bulliard-Marbach
Nationalrätin

Thomas Egger

Résumé

Le SAB – Groupement suisse pour les régions de montagne – soutient en partie la proposition relative au financement durable des CFF. Ce projet est lié aux difficultés financières des CFF, suite à l'éclatement de la crise du COVID-19. Dans ce cadre, il est notamment prévu de verser aux CFF une contribution de 1,25 milliard de francs au maximum et de réduire le prix du sillon pour le trafic « grandes lignes ». Le SAB est d'accord avec le versement de 1,25 milliard de francs destiné à réduire la dette des CFF. Le SAB estime que ce dossier a une grande importance pour les régions de montagne et rurales. En effet, les CFF, constituent de loin la plus grande entreprise ferroviaire. Ils fournissent des prestations indispensables à la desserte de toute la Suisse. Toutefois, le SAB s'oppose au financement des 1,7 milliard de francs supplémentaires, provenant de la RPLP. En effet, ce fonds est destiné aux projets en lien avec le trafic routier. D'autre part, les CFF doivent également contribuer à leur redressement financier, en prenant des mesures d'économie, par exemple dans le domaine des frais administratifs.

SBB · Hilfikerstrasse 1 · CH-3000 Bern 65

Eidegenössische Finanzverwaltung EFV
3003 Bern

Per E-Mail an: sarah.bochud@efv.admin.ch

Bern, 15. März 2023

Stellungnahme SBB zur Vorlage «Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen: Nachhaltigen Finanzierung der SBB» im Rahmen der Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zu diesem Geschäft Stellung nehmen zu können.

Wir danken ebenfalls für die lösungsorientierte Zusammenarbeit zwischen den Eignerstellen und der SBB in den letzten Monaten, wodurch vor Eröffnung der Vernehmlassung Konsens zum aktuell vorliegenden Lösungskonstrukt erzielt werden konnte. Dieses bildet die Basis, um die finanzielle Stabilität und die strukturelle Eigenwirtschaftlichkeit der SBB im Fernverkehr wiederherzustellen und in angemessener Frist das Verschuldungsniveau wieder auf die vom Bundesrat vorgegebene Obergrenze von 6,5 x EBITDA zu senken.

Die SBB konnte bis vor der COVID-Krise ein starkes Mobilitäts- und Ertragswachstum erzielen, ein solides Konzernergebnis generieren und hatte eine angemessene und gesunde Bilanzstruktur. Aufgrund der Corona-Krise waren die Erträge jedoch deutlich tiefer, die Schulden sind seit Dezember 2019 um rund 30 Prozent gestiegen. Ebenso wird sich die Finanzlage aufgrund des Investitionsbedarfs aus beschlossenen Angebotsausbauten weiter verschärfen – wir teilen die entsprechende Beurteilung des Bundesrates im erläuternden Bericht. Weiter weisen wir darauf hin, dass höhere Energiekosten, inflationsbedingte Preissteigerungen und steigende Zinsen die finanzielle Situation der SBB zusätzlich negativ beeinflussen werden – die Sparbedarfe und Sparbemühungen der SBB bleiben dementsprechend hoch und die Umsetzung des Stabilisierungspakets des Bundesrates zentral.

Das vorgeschlagene Stabilisierungspaket des Bundesrates ergänzt die von der SBB bereits 2020 eingeleiteten Kosten- und Effizienzmassnahmen von rund 6 Mrd. Franken bis 2030, wobei auf Massnahmen verzichtet wird, welche direkte Auswirkungen auf Angebot oder Mitarbeitende gehabt hätten. Diese Kosten- und Effizienzmassnahmen im unternehmerischen Handlungsspielraum setzt die SBB wie geplant um resp. überprüft diese laufend und adjustiert bei Bedarf. Mit rund 250 Millionen Franken per 2022 sind diese auf Kurs.

SBB AG

Public Affairs und Regulation
Hilfikerstrasse 1 · 3000 Bern 65 · Schweiz
Mobil +41 79 506 66 20
meier.bernhard@sbb.ch

1. Anpassung von Artikel 20 SBBG

Die SBB versteht das Anliegen des Bundesrates, die Finanzierung der SBB nicht an der Schuldenbremse vorbeizusteuern und damit die Notwendigkeit, die Voraussetzungen zur Gewährleistung von Darlehen neu auszugestalten. Die SBB unterstreicht und teilt damit die Einschätzung des erläuternden Berichts, dass dabei die politisch beschlossenen Ausbauschritte das kommerzielle Investitionsvolumen der SBB zu einem grossen Teil determinieren, mit direkten Auswirkungen auf die Verschuldung der SBB.

Insgesamt ist der vorliegende Entwurf des SBBG Art. 20 aus Sicht SBB zielführend. Zentral ist, dass die Verschuldung der SBB weiterhin über den in den strategischen Zielen des Bundesrates festgelegten Schuldendeckungsgrad gesteuert wird und die Finanz- und Investitionsplanung in der Verantwortung des Verwaltungsrates der SBB bleibt. Wir möchten an dieser Stelle die Wichtigkeit der Freigabe im regulären Budgetprozess unterstreichen und dass die Freigabe des übergeordneten Finanzierungsrahmens im Vordergrund steht, wohingegen die inhaltlichen Entscheide zu den einzelnen Investitionen, soweit sie nicht die Infrastruktur betreffen, wie bisher bei der SBB sind.

Sowieso ist das Eigeninteresse der SBB gross, die Verschuldung zu reduzieren, da mit den steigenden Zinsen mittelfristig massiv höhere Kapitalkosten drohen.

2. Übergangsbestimmung Art. 26b SBBG

Die SBB begrüsst den einmaligen Kapitalzuschuss zur Reduktion der verzinslichen Nettoverschuldung, bemessen am Umfang der Verluste des Fernverkehrs der SBB in den Jahren 2020-2022. Mit dem Abschluss der Jahresrechnung 2022 wird der entsprechende Betrag auf 1'152,4 Millionen Franken bemessen und liegt damit unter dem definierten Höchstwert von 1,25 Milliarden Franken. Mit dem vorgeschlagenen Stabilisierungspaket und den Kosten- und Effizienzmassnahmen im unternehmerischen Handlungsspielraum von rund CHF 6 Mrd. bis 2030 ist die SBB gemäss der dieser Vorlage zu Grunde liegenden mittelfristigen Unternehmensplanung 2023-30 in der Lage, das Verschuldungsniveau bis 2030 wieder auf die vom Bundesrat vorgegebene Obergrenze von 6,5 x EBITDA zu senken.

Das Heranziehen der Verluste im Fernverkehr der Jahre 2020-2022 zur Festlegung des Betrages für den Kapitalzuschuss ist aus Sicht SBB die angemessene Bemessungsgrundlage, da diese Jahre die Erhöhung des Verschuldungsgrades der SBB insbesondere durch die Verluste im eigenwirtschaftlich betriebenen Fernverkehr stark beschleunigten.

Die geplante Umsetzung des Kapitalzuschusses in Form eines direkten Einschusses in die Reserven im Eigenkapital der SBB erachtet die SBB als optimal und umsetzbar.

3. Anpassung Schwerverkehrsabgabegesetz SVAG

Die SBB begrüsst die parallelen Anstrengungen des Bundesrates, die Liquidität des Bahninfrastrukturfonds (BIF) stärken zu wollen, um sämtlichen Verpflichtungen des BIF zur Finanzierung des Substanzerhalts, des Ausbaus, der geplanten ungedeckten Kosten für den Betrieb - inkl. der kommenden geringeren Einnahmen bei den betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen infolge der Kostenentlastung beim Fernverkehr der SBB – sowie zur Tilgung der bestehenden FinöV-Schulden Folge leisten zu können. Nur mit dieser Gegenfinanzierung ist das vom Bundesrat vorgeschlagene Paket in Balance.

4. Weitere Elemente des Stabilisierungspakets ohne gesetzliche Anpassung

Zentrales Element des Stabilisierungspakets zur Senkung des Verschuldungsniveaus auf die vom Bundesrat vorgegebene Obergrenze von 6,5 x EBITDA und zur Wiederherstellung der strukturellen Eigenwirtschaftlichkeit der SBB im Fernverkehr ist auch die Senkung des Deckungsbeitrages im Fernverkehr. Die SBB begrüsst die erzielte Lösung zur Senkung des Deckungsbeitrages und hat das entsprechende Gesuch beim BAV eingereicht.

Mit der erzielten Lösung wird, wie im erläuternden Bericht festgehalten, die Vereinbarung zwischen der SBB und dem BAV vom 13. März 2020 betreffend Rahmenbedingungen zur Berechnung und Überprüfung des Deckungsbeitrages im Fernverkehr eingehalten und umgesetzt. Gemäss dieser soll sich die Umsatzrendite im Fernverkehr zwischen 4 und 8 Prozent bewegen.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Fragen stehen Ihnen die Unterzeichnenden sowie Franz Steiger (franz.steiger@sbb.ch) gerne zur Verfügung.



Vincent Ducrot
CEO SBB AG



Bernhard Meier
Delegierter Public Affairs und Regulation

Kopien:

- Herr Yves Bichsel, Generalsekretär UVEK
- Frau Sabine D'Amelio-Favez, Direktorin EFV
- Herr Peter Füglistaler, Direktor BAV

Eidgenössisches Finanzdepartement
Frau Bundesrätin Keller-Sutter

3003 Bern

Brugg, 14. Februar 2023

Zuständig: Michelle Wyss
Dokument: 230213_Stellungnahme SBBG_SBV

Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB

Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 16. Dezember 2022 laden Sie uns ein, zur oben genannten Vorlage Stellung zu nehmen. Für die uns gegebene Möglichkeit danken wir Ihnen bestens und sind gerne bereit, uns in dieser Angelegenheit vernehmen zu lassen.

Für den Schweizer Bauernverband (SBV) ist in Bezug auf die Finanzierung der SBB von hoher Wichtigkeit, dass das Agrarbudget aufgrund der vorgesehenen Zahlung nicht gekürzt wird. Die Ausgaben für die Landwirtschaft betragen seit rund 15 Jahren konstant 3.6 Milliarden Franken, was anteilmässig zu den steigenden Gesamtausgaben des Bundes einen immer kleineren Anteil ausmacht. Zudem tragen diese Ausgaben erheblich zur Versorgung der inländischen Bevölkerung mit Lebensmitteln bei, was gerade in Krisenzeiten wie der Jetzigen von grosser Bedeutung ist. Der SBV kann somit die Änderung des SBBG unterstützen, solange dies keine Kürzungen des Agrarbudget zur Folge hat.

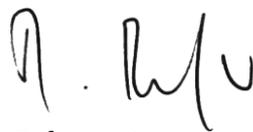
Wir hoffen, dass Sie unser Anliegen berücksichtigen werden und danken Ihnen nochmals für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizer Bauernverband



Markus Ritter
Präsident



Rufer Martin
Direktor



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

SEV Zentralsekretariat
Steinerstrasse 35
Postfach 1008
3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 57 57
info@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Matthias Hartwich
Mobil +41 79 945 57 26
matthias.hartwich@sev-online.ch

per E-Mail

Eidg. Finanzdepartement EFD
Bundesgasse 3
3003 Bern

sarah.bochud@efv.admin.ch

Bern, 13. Februar 2023
MAH/chj

Nachhaltige Finanzierung der SBB (Änderung SBB-Gesetz): Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der SEV, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals, nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Kapitalzuschuss ist wichtig, Sparmassnahmen sind falsch

Im Unterschied zum Bundesrat hat das Parlament zurecht konsequent darauf gedrängt, dass die durch die Covid-Pandemie entstandenen finanziellen Einbussen in der Fernverkehrssparte der SBB vom Eigner ausgeglichen werden, auch wenn diese im Grundsatz auf Eigenwirtschaftlichkeit basiert. Es darf keinesfalls die Situation eintreten, dass die von allen Parteien und Stakeholdern, von den Schweizerinnen und Schweizern breit gewünschte und auch zur Erreichung der Klimaziele unabdingbare Stärkung des öffentlichen Verkehrs durch die Pandemiefolgen schlimmstenfalls ausgebremst oder gar ins Gegenteil verkehrt wird. Die Pandemiefolgen sind und waren zeitlich von Anfang an begrenzt, also keine strukturelle finanzielle Belastung für die Fernverkehrssparte der SBB, bedingt durch – vorübergehende – Reise-Einschränkungen während der Pandemie.

Mit dem im Rahmen der vorliegenden Vernehmlassung vorgeschlagenen Kapitalzuschuss in Höhe der im Fernverkehr während der Pandemiejahre 2020, 2021 und 2022 erlittenen Einbussen kommt der Bundesrat dem entsprechenden parlamentarischen Auftrag nun schliesslich nach. Die Forderung nach einer Ausfinanzierung des Fernverkehrs hat auch der SEV, ebenso wie der Schweizerische Gewerkschaftsbund, im Rahmen der Vernehmlassungen zu den Covid-Stützungsmaßnahmen für den öffentlichen Verkehr schon mehrfach erhoben. Wir unterstützen daher den vorgesehenen Kapitalzuschuss in Höhe von (maximal) 1.25 Milliarden CHF aus voller Überzeugung und ohne Vorbehalte.

Konsequenterweise hat der Bundesrat bereits im Vorfeld angesichts der aktuellen Situation auf den der SBB ursprünglich erteilten Sparauftrag von jährlich 80 Millionen Franken verzichtet. Da aber diese durch Parlament und die Öffentlichkeit herbeigeführte Neuorientierung des Bundesrats erst zu einem sehr späten Zeitpunkt erfolgt ist, hatte die SBB mit der Umsetzung

jenes ursprünglich vom Bundesrat erteilten Sparauftrags unglücklicherweise schon begonnen. So ist leider teilweise besonders das Personal belastet worden und so unnötig Schaden angerichtet worden (so etwa bei der Abschaffung der Berufsinvalidität). Dies gilt es nun schnellstmöglich und abschliessend zu korrigieren.

Denn weder betriebswirtschaftlich noch unter sozialpartnerschaftlicher Perspektive ist es sinnvoll, was wir beobachten mussten: Einerseits werden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als "Rückgrat unserer integrierten Bahn" bezeichnet (SBB Strategie 2030), andererseits wird versucht, auf Kosten dieses „Rückgrats“ kontraproduktive Sparmassnahmen durchzusetzen, welche den schon lange akuten Personalmangel im Bahnbetrieb noch weiter verschärfen würden.

Keine Abschaffung der Tresoreriedarlehen

Absolut nicht einverstanden ist der SEV als grösster Sozialpartner mit den im vorliegenden Vorentwurf vorgeschlagenen Anpassungen der Verschuldungsmodalitäten für die SBB: Aktuell gewährt der Bund der SBB zur Deckung ihres Finanzierungsbedarfs Tresoreriedarlehen, welche buchhalterisch seitens des Bundes zu einem Anstieg der Verschuldung ausserhalb der Schuldenbremse führen. Dieser Vorentwurf sieht nun vor, dass der Bund der SBB ab einem bestimmten Verschuldungsniveau nur noch Darlehen über den Bundeshaushalt gewähren darf, welche ihrerseits – im Gegensatz zu den genannten Tresoreriedarlehen – den Vorgaben der Schuldenbremse unterliegen. Eine solche Lösung ist kontraproduktiv.

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" ist. Ebenso 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]".

Weil aber die SBB hierbei "primär im Sinne des politischen Willens zum Ausbau des Verkehrsangebots handelt und damit faktisch in Erfüllung einer Bundesaufgabe", darf sie unseres Erachtens bei diesem Vorgehen keineswegs durch eine buchhalterische Neudefinition der Verschuldungsmodalität eingeschränkt werden. Genau darauf aber würden die vorgeschlagenen Änderungen von Art. 20 SBBG hinauslaufen. Denn mit der neu im Rahmen des Vorschlags nötigen Genehmigung von Darlehen durch das Parlament entstünde der SBB ein Verlust an langfristiger Planbarkeit mit generell unabsehbaren Folgen und Schaden für die Konstanz des Bahnausbaus. Die grundsätzlich völlig unbestrittene Entscheidungskompetenz des Parlamentes ist durch die im Rahmen der langfristig beschlossenen Verpflichtungskredite für die Bahnausbau-Etappen auch heute bereits vollends sichergestellt.

Die heute der SBB zufließenden Leistungen der öffentlichen Hand entstammen grundsätzlich zweckgebundenen und verursachergerecht erhobenen Abgaben. Es fließen – mit Ausnahme der konsequenterweise über Leistungsvereinbarungen geregelten Bestellungen im Regionalen Personenverkehr – keine allgemeinen Steuermittel direkt aus dem Bundeshaushalt an die SBB. Das ist richtig so, denn dadurch ist die Bahnfinanzierung klar von der Finanzierung des Bundeshaushalts abgegrenzt. Durch die Ablösung von Tresorerie- durch direkte Bundesdarlehen würde nun diese Logik durchbrochen, was wir entschieden ablehnen. Die vorgesehene Massnahme ist somit nicht nur aus regulatorischer und finanzplanerischer Hinsicht falsch, sondern sie unterminiert auch die langfristigen Ziele der Stärkung des

öffentlichen Verkehrs, welche sich der Bund selbst gesetzt hat (siehe Klimastrategie, Sachplan Verkehr, Perspektive Bahn 2050 etc.). Der SEV lehnt deshalb die dazu vorgeschlagenen Anpassungen von Art. 20 SBBG entschieden ab.

Mehr Mittel für den BIF – dauerhaft

Grundsätzlich begrüßen wir schlussendlich die dritte der im Rahmen dieser Vernehmlassung vorgeschlagenen Massnahmen, nämlich diejenige, die der Sicherstellung der Liquidität des Bahninfrastrukturfonds BIF dient. Durch die ebenfalls zur Wiedererlangung der Rentabilität im Fernverkehr beschlossene Reduktion des Trassenpreises sinken die Einnahmen des BIF, was letztlich die Umsetzung bereits beschlossener sowie neuer Bahnausbauetappen bedrohen wird. Im Vorentwurf wird deshalb eine dahingehende Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes vorgeschlagen, dass der Bund seinen Anteil am Reinertrag der LSVA vorerst vollumfänglich in den BIF fliessen lässt (Art. 19 Abs. 2 E-SVAG). Dies soll so lange gültig bleiben, bis die Reserven des Fonds wieder ein "angemessenes" Niveau erreicht haben werden (erwähnt werden 300 Millionen CHF). Erst nach dem Erreichen dieses Niveaus sollen aus dem LSVA-Anteil des Bundes auch wieder Mittel in den Strassenausbau fliessen dürfen (Art. 19 Abs. 2bis ESVAG), wie dies bereits heute der Fall ist. Der SEV unterstützt die Anpassung von Art. 19 Abs. 2 SVAG, fordert aber einen Verzicht auf die Beifügung eines neuen Absatzes 2bis: Anstatt nur zeitweilig, müssen die LSVA-Einnahmen des Bundes zwingend und auf Dauer ausschliesslich in den Ausbau der Bahninfrastruktur fliessen, da dies die einzig sinnvolle Alternative zu einem weiteren Ausbau des Strassennetzes ist. Dies ist sowohl klima- als auch verkehrspolitisch absolut unumgänglich und entspricht ausserdem der grundlegenden Bestimmung der Schwerverkehrsabgabe. Darüber hinaus sind wir bezüglich dieser Massnahme über die im Erläuternden Bericht gemachte Aussage erstaunt, dass das Bundesamt für Verkehr erst noch über den Antrag zur Reduktion des Trassenpreises zu entscheiden habe. Da der politische Wille gemeinhin klar zum Ausdruck gebracht wurde, gehen wir davon aus, dass dieser Entscheid rein formeller Natur ist und bald gefällt werden wird.

In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und danken Ihnen im Voraus bestens.

Freundliche Grüsse

SEV – Gewerkschaft
des Verkehrspersonals



Matthias Hartwich
Präsident SEV



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

Kopie

SEV Secrétariat central
Steinerstrasse 35
Case postale 1008
3000 Berne 6

Téléphone +41 31 357 57 57
info@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Matthias Hartwich
Mobile +41 79 945 57 26
matthias.hartwich@sev-online.ch

par E-Mail

Eidg. Finanzdepartement EFD
Bundesgasse 3
3003 Bern

sarah.bochud@efv.admin.ch

Berne, le 13 février 2023
MAH/chj

Financement durable des CFF (modification de la LCFF): consultation

Monsieur le Conseiller fédéral Röstli,

Nous vous remercions de votre invitation à participer à la procédure de consultation susmentionnée. Le Syndicat du personnel des transports (SEV) se fait un plaisir d'exprimer son point de vue sur le sujet.

Pour l'apport en capital, contre les mesures d'austérité

À la différence du Conseil fédéral, le Parlement a, à juste titre, insisté pour que les pertes financières liées à la pandémie de COVID enregistrées dans le trafic grandes lignes des CFF soient compensées par le propriétaire, même si ce secteur fonctionne théoriquement en autonomie financière. Il ne faut en aucun cas que le renforcement des transports publics souhaité par toutes les parties prenantes, Suisses et Suissesses compris – et indispensable pour atteindre les objectifs climatiques – soit freiné, voire compromis par la pandémie. Les répercussions de celle-ci sont et ont dès le départ été limitées dans le temps dans un contexte de restrictions de voyage temporaires; elles ne représentent donc en aucun cas une charge financière structurelle pour le secteur Grandes lignes des CFF.

En proposant, dans le cadre de la présente consultation, un apport en capital à hauteur des pertes subies par le trafic grandes lignes sur la période 2020-2022, le Conseil fédéral donne enfin suite au mandat parlementaire correspondant. Le SEV, tout comme l'Union syndicale suisse, avait déjà réclamé à plusieurs reprises le refinancement du trafic grandes lignes dans le cadre des consultations lancées sur les mesures de soutien aux transports publics durant la crise du COVID-19. C'est donc par totale conviction et sans réserve que nous soutenons l'apport en capital prévu à hauteur d'un montant (maximal) de 1,25 milliard de francs.

En toute logique, le Conseil fédéral a déjà renoncé en amont, au vu de la situation actuelle, à l'obligation initialement imposée aux CFF de réaliser 80 millions de francs d'économies par an. Ce revirement, induit par le Parlement et l'opinion publique, n'étant intervenu que très tardivement, les CFF avaient malheureusement déjà commencé à mettre en œuvre les mesures de réduction des coûts initialement imposées par le Conseil fédéral. Le personnel n'a hélas pas manqué d'en faire les frais et des dommages inutiles ont ainsi été causés (avec la

suppression de l'invalidité professionnelle, par exemple). Il s'agit maintenant de rectifier le tir de la manière la plus rapide et exhaustive possible.

En effet, les décisions dont nous avons été témoins ne présentent aucun intérêt, ni du point de vue microéconomique, ni du point de vue des partenaires sociaux: d'un côté, les collaborateurs et collaboratrices constituent soi-disant la «pierre angulaire du chemin de fer intégré» (Stratégie CFF 2030); de l'autre, on tente d'imposer, au détriment de ce maillon central, des mesures d'économie contreproductives qui ne feraient qu'aggraver encore la pénurie aiguë de main d'œuvre qui sévit dans la branche ferroviaire.

Non à la suppression des prêts de trésorerie

En sa qualité de premier partenaire social, le SEV s'oppose vigoureusement aux adaptations des modalités d'endettement des CFF prévues par l'avant-projet. La Confédération octroie actuellement aux CFF des prêts de trésorerie destinés à couvrir leurs besoins en financement, ce qui, d'un point de vue comptable, conduit à une augmentation de l'endettement fédéral en dehors du mécanisme du frein à l'endettement. L'avant-projet prévoit qu'à partir d'un certain niveau d'endettement, la Confédération n'accorde plus aux CFF que des prêts budgétaires, lesquels, contrairement aux prêts de trésorerie, seront soumis aux dispositions du frein à l'endettement. Une telle solution est contreproductive.

Comme le souligne le rapport explicatif, le besoin de financement des CFF et l'augmentation constante de l'endettement net qui en découle ne sont effectivement pas uniquement dus à la pandémie; ils «résultent notamment de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire voulu par les milieux politiques». Nous reconnaissons volontiers également que les investissements décidés dans ce cadre – là où ils doivent être réalisés par les CFF eux-mêmes – «ne se justifient qu'en partie dans une perspective de gestion d'entreprise».

Néanmoins, dans la mesure où les CFF «agissent principalement selon la volonté politique d'étendre l'offre de transport et accomplissent de fait une tâche fédérale», nous estimons qu'ils ne doivent en aucun cas être freinés dans cette démarche par une redéfinition comptable de la modalité d'endettement. Or, c'est précisément à cela que conduiraient les modifications envisagées de l'article 20 LCFF. En effet, la nécessité d'obtenir désormais l'approbation des prêts par le Parlement dans le cadre du budget priverait les CFF de leur capacité de planification à long terme, ce qui aurait des retombées imprévisibles et nuirait à la constance du développement du réseau ferroviaire. La compétence décisionnelle du Parlement, a priori incontestée, est d'ores et déjà pleinement garantie par les crédits d'engagement votés dans le cadre des étapes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

Les prestations des pouvoirs publics dont bénéficient aujourd'hui les CFF proviennent en principe de taxes à affectation spéciale prélevées selon le principe de causalité. À l'exception des commandes du transport régional de voyageurs, spécifiquement encadrées par des conventions de prestations, aucune recette fiscale générale n'est directement versée aux CFF sur le budget de la Confédération. Et c'est très bien ainsi, car cela permet de clairement séparer le financement des chemins de fer du financement du budget fédéral. Le remplacement des prêts de trésorerie par des prêts directs romprait cette logique, ce à quoi nous nous opposons catégoriquement. La mesure prévue est donc non seulement inadéquate du point de vue de la réglementation et de la planification financière, mais elle sape également les objectifs à long terme de renforcement des transports publics que la Confédération s'est elle-même

fixés (cf. stratégie climatique, plan sectoriel des transports, perspective RAIL 2050, etc.). Le SEV s'élève donc résolument contre les modifications envisagées de l'article 20 LCFF.

Davantage de moyens pour le FIF, durablement

Sur le fond, nous saluons la troisième et dernière des mesures proposées dans le cadre de la présente consultation, qui vise à garantir les liquidités du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). La diminution du prix des sillons, elle aussi décidée pour rétablir la rentabilité du trafic grandes lignes, vient réduire les recettes du FIF, ce qui finira par menacer la réalisation des étapes d'aménagement ferroviaire déjà décidées ainsi que des futures nouvelles étapes. C'est dans cette optique que l'avant-projet propose d'adapter la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL) de manière à ce que la part de la Confédération au produit net de la RPLP soit dans un premier temps intégralement injectée dans le FIF (art. 19, al. 2, P-LRPL). Le fonds serait ainsi alimenté le temps pour lui de reconstituer suffisamment de réserves (il est question de 300 millions de francs). Ce n'est qu'une fois ce niveau atteint que la part de la RPLP qui revient à la Confédération pourrait à nouveau être affectée à l'aménagement des routes (art. 19, al. 2bis, P-LRPL), comme c'est le cas aujourd'hui. Le SEV est favorable à cette adaptation de l'article 19, alinéa 2, LRPL, mais demande à ce qu'il soit renoncé à l'ajout de l'alinéa 2bis: les recettes fédérales provenant de la RPLP doivent selon nous impérativement être affectées durablement – et pas de manière temporaire – au seul aménagement de l'infrastructure ferroviaire, car il n'existe pas d'autre alternative valable à de nouvelles extensions du réseau routier. Cette mesure est absolument indispensable tant du point de vue de la politique climatique que de la politique des transports et s'inscrit en outre parfaitement dans l'esprit de la redevance sur le trafic des poids lourds. Nous n'avons d'ailleurs pas manqué de nous étonner de la déclaration faite à cet égard dans le rapport explicatif, selon laquelle l'Office fédéral des transports doit encore se prononcer sur la demande de réduction du prix des sillons. La volonté politique ayant de manière générale été clairement exprimée, nous partons du principe que cette décision est de nature purement formelle et ne saurait tarder à être actée.

Nous vous remercions d'avance de l'attention que vous prêterez à notre avis et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de notre considération distinguée.

SEV – Syndicat
du personnel des transports



Matthias Hartwich
Président SEV



Per Mail an: 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 Ausbauschritte 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 klima- 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

Mme la Conseillère fédérale Karin Keller-Sutter
Département fédéral des Finances DFF

3003 Bern

Envoi électronique : sarah.bochud@efv.admin.ch

Berne, le 31 mars 2023

Financement durable des CFF

Prise de position de routesuisse – Fédération routière suisse (FRS)

Madame la Conseillère fédérale,
Mesdames et Messieurs,

Bien que nous n'ayons pas été invité officiellement dans le cadre de cette procédure de consultation, nous estimons que ce projet touche aux intérêts des membres de notre association.

Aussi, nous vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position à ce sujet.

Remarques générales

Avec ce projet de loi, le Conseil fédéral propose d'assurer le financement durable des CFF notamment par le biais d'un apport en capital à fonds perdus, ainsi que par une diminution temporaire du prix des sillons compensée par l'affectation de la totalité des revenus provenant de la redevance sur les poids lourds (RPLP). Notre prise de position se concentre exclusivement sur les aspects présentant un lien direct avec les financements transversaux à charge des usagers de la route.

Le trafic routier privé finance déjà fortement le rail, que ce soit de manière directe (redevance poids lourds, impôt sur les huiles minérales) ou indirecte (limitation des déductions fiscales des pendulaires au niveau fédéral). Au total, la contribution au fonds pour l'infrastructure ferroviaire (FIF) provenant du trafic routier s'élevait à près de 1,6 milliards de francs pour l'année 2022, soit un peu plus de 28% de ses revenus.

Nous estimons que la route subventionne suffisamment le trafic ferroviaire, c'est pourquoi nous sommes opposés à affecter la totalité de la part fédérale de la RPLP de manière permanente au FIF – qui constituerait une nouvelle subvention transversale en faveur du rail. Par ailleurs, les CFF bénéficient d'une garantie de l'Etat et de réserves. De ce fait, il n'est ni urgent, ni nécessaire d'abaisser le prix des sillons – qui constituent leur seule et unique contribution à l'infrastructure ferroviaire. Il n'est en outre pas acceptable de diminuer les contributions au FIF tout en planifiant une expansion de ses dépenses, car cela augmente injustement la pression sur les recettes provenant des usagers de la route.

Vu ce qui précède, routesuisse s'oppose fermement à l'affectation permanente de la part non affectée de la RPLP en faveur du FIF.

Remarques annexes

Renforcer le respect des recommandations de la KBOB

Pour routesuisse, il est inacceptable que les CFF encaissent de lourdes subventions fédérales mais que certaines entités du groupe se comportent comme si elles étaient totalement privées vis-à-vis des autres acteurs sur le marché, notamment en ne respectant pas les recommandations de la Conférence de coordination des services de la construction et des immeubles des maîtres d'ouvrage publics (KBOB). Comme les cantons, les communes et la Confédération, routesuisse demande que le groupe CFF dans son ensemble respecte désormais ces importants standards en matière de construction, aussi bien pour l'infrastructure que pour l'immobilier, dont le portefeuille a notamment été hérité de la Confédération.

En vous remerciant d'avance pour l'attention portée à notre prise de position, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Mesdames et Messieurs, nos salutations distinguées.

routesuisse – Fédération routière suisse FRS



Olivier Fantino
Directeur



Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Bundesrätin Karin Keller-Sutter

Elektronisch an:
sarah.bochud@efv.admin.ch

Bern, 29. März 2023

Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB

Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen der oben genannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir äussern uns dazu wie folgt:

Die SVP weist die vom Bund vorgelegte Finanzierungsstrategie der SBB zurück. Zum Abbau der Nettoverschuldung soll die SBB 3 Milliarden Franken erhalten, davon 1,25 Milliarden A-fonds-perdu. Künftige Darlehen will der Bundesrat weiterhin über die Bundestresorerie finanzieren, die nicht der Schuldenbremse unterstellt ist. Erst ab einer Schuldenobergrenze von rund 11,7 Milliarden Franken sollen neue Darlehen an die SBB unter die Schuldenbremse fallen. Die SVP fordert eine Abkehr von dieser frivolen Finanzierungspolitik. Die SBB soll ihren Betrieb durch Kapital aus dem freien Markt finanzieren und sich endlich rentabler aufstellen.

Eine Finanzierung auf dem Kapitalmarkt wurde gemäss dem Eidgenössischen Finanzdepartement (EFD) geprüft. In drei kurzen Sätzen wird die Idee jedoch verworfen. Eine solche Verschuldung sei «aus wirtschaftlicher Sicht [...] suboptimal».¹ Die SVP stellt klar fest: Nicht die Kapitalaufnahme auf dem freien Markt ist für die SBB suboptimal, vielmehr sind es die betriebswirtschaftlich nicht zu finanzierenden Forderungen der Politik nach einem stetigen Angebotsausbau auf unrentablen Strecken. Eine strategische Neuausrichtung der SBB und der Schweizer Bahnpolitik ist notwendig, um eine nutzergerechte Finanzierung sicherzustellen. Die SBB soll grundsätzlich bezahlen, wer mit der SBB fährt.

Die grösste Sünde in der Finanzierung der SBB der letzten Jahre wurde mit der Gewährung der sogenannten «Tresoreriedarlehen» begangen. Diese vom Bund an die SBB gewährten Darlehen zur Deckung von Investitionen wurden seit 2004 laufend durch neue Darlehen refinanziert und aufgestockt – und dies alles an der Schuldenbremse vorbei! Die Verbindlichkeiten aus diesen Darlehen belaufen sich mittlerweile auf 6 Milliarden Franken. Für die SVP stellt sich die Frage, ob diese Schulden jemals zurückgezahlt werden können.

¹ Erläuternder Bericht SBBG, S. 9.

Selbst das EFD gibt zu bedenken, dass der von der Politik geforderte Ausbau der Bahninfrastruktur teure Investitionen in Rollmaterial und Betriebsinfrastruktur zur Folge habe, die **aus betriebswirtschaftlicher Sicht nur teilweise zu rechtfertigen** seien. Der Bundesrat sehe dies genau gleich: «Bereits in der Botschaft zum Ausbausritt 2035 hat der Bundesrat darauf hingewiesen, dass der landesweite Angebotsausbau betriebswirtschaftlich nicht rentiert.»² Deshalb soll nun die Neuverschuldung der SBB ab einem gewissen Nettoverschuldungsgrad der Schuldenbremse unterstellt werden.

Dies geht der SVP zu wenig weit. Wenn die Nettoverschuldung den ab Inkrafttreten des Gesetzes erreichte Schuldenstand (Annahme Ende 2023: 11,7 Milliarden) überschreitet, soll die Finanzierung von Darlehen nur noch aus dem Bundeshaushalt und somit unter den Regeln der Schuldenbremse gewährt werden. Da jedoch die Nettoverschuldung durch die ebenfalls beantragte Schuldentilgung von 3 Milliarden Franken gesenkt wird, werden Tresoreriedarlehen noch während weiteren 3 bis 5 Jahren möglich sein. Eine solche «Pflasterlipolitik» lehnt die SVP ab.

Das Problem der Finanzierung der SBB muss an der Wurzel angepackt werden: **Die SVP fordert, dass sich die SBB nicht wie bis anhin und weiterhin vorgesehen grundsätzlich über Darlehen des Bundes finanzieren, sondern über die Herausgabe von Obligationen und die Aufnahme von Darlehen am freien Kapitalmarkt.** Der Bund würde zwar als Eigentümer der SBB bei einer zu hohen Verschuldung wiederum in die Bresche springen müssen. Dies setzt jedoch gleichzeitig die Politik unter Druck, die SBB endlich auf ein betriebswirtschaftlich vertretbares Fundament zu stellen.

Aus diesem Grunde lehnt die SVP die vollständige Umlagerung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe in den Bahninfrastrukturfonds, den Kapitalzuschuss von 1,25 Milliarden Franken sowie die Reduktion der Trasseenpreise ab. Die SVP weist die Vorlage zurück ans EFD mit der Bitte, eine neue Vorlage unter Einbezug der oben genannten Punkte auszuarbeiten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident



Marco Chiesa
Ständerat

Der Generalsekretär



Peter Keller
Nationalrat

² Erläuternder Bericht SBBG, S. 10.

EFD
Frau Bundesrätin
Karin Keller-Sutter
Bundeshaus
Bern

Bern, 15. Februar 2023

Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB - Stellungnahme transfair

Sehr geehrter Frau Bundesrätin,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Gerne nehmen wir die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG), Nachhaltige Finanzierung der SBB wahr.

Der Personalverband transfair und sein Dachverband Travail.Suisse sind der Ansicht, dass die SBB ein grundlegender Pfeiler des Service public für die Bevölkerung, aber auch für die Gesamtwirtschaft darstellen. In diesem Sinne begrüsst transfair einen Gesetzesentwurf, der die finanzielle Situation der SBB nachhaltig stabilisieren soll. Dies ist notwendig, da die SBB bereits vor der Corona-Krise, trotz positiver Ergebnisse, eine stetig steigende Nettoverschuldung aufwies, was vor allem auf deren hohe Investitionen zurückzuführen ist. Laufende Angebotsverbesserungen führen auch in den kommenden Jahren zu Investitionen in neues Rollmaterial sowie in moderne Unterhaltsanlagen.

Aufgrund der Corona-Pandemie erlitten die SBB hohe Verluste im Fernverkehr, was ihre finanzielle Situation weiter verschlechterte. Dadurch können die SBB das vom Bund vorgegebene strategische Ziel der Obergrenze für die Nettoverschuldung nicht mehr einhalten. Angesichts der finanziellen Aussichten ist es unwahrscheinlich, dass die SBB dieses Problem in den kommenden Jahren ohne Hilfe ihres Eigentümers lösen können.

Für transfair und Travail.Suisse ist es von grundlegender Bedeutung, dass die Investitionen in den öffentlichen Verkehr wie geplant und durch die Politik gestützt getätigt werden können. Verzögerungen beim Ausbau des Angebots mangels angemessener

Finanzierung werden sich negativ auf die Arbeitsplätze, die Wirtschaft und verschiedene Regionen des Landes auswirken. Aus diesem Grund unterstützt transfair grundsätzlich die verschiedenen Massnahmen, die im Inhalt der Vorlage vorgeschlagen werden.

Anbei finden Sie unsere Anmerkungen zur Vorlage.

Stellungnahme zum Inhalt des Gesetzesentwurfs

«Die Gesetzesvorlage umfasst eine Anpassung des Bundesgesetzes über die SBB, durch die geklärt werden soll, welche Instrumente dem Bund zur Finanzierung der SBB zur Verfügung stehen. Aktuell gewährt der Bund den SBB zur Deckung ihres Finanzierungsbedarfs Tresoreriedarlehen. Diese Darlehen führen jedoch zu einem Anstieg der Verschuldung des Bundes ausserhalb der Schuldenbremse. Die Vorlage sieht vor, dass der Bund den SBB ab einem bestimmten Verschuldungsniveau nur noch Darlehen über den Bundeshaushalt gewähren darf. Im Gegensatz zu Tresoreriedarlehen unterliegen solche Haushaltsdarlehen den Vorgaben der Schuldenbremse. Auf diese Weise wird das Risiko einer Umgehung der Schuldenbremse beseitigt und das Parlament hat die Möglichkeit, die Darlehen im Rahmen des Bundeshaushalts zu genehmigen. Des Weiteren legt die Gesetzesvorlage die übrigen Finanzierungsinstrumente fest, die den SBB zur Verfügung stehen sollen.»

transfair unterstützt diese gesetzliche Anpassung. Die Tatsache, dass das Parlament Darlehen im Rahmen des Bundeshaushalts bewilligen kann, stärkt den demokratischen Aspekt des Service public, kann aber auch eine zusätzliche Hürde darstellen (z.B. ungenügender Ersatz von Rollmaterial und Ausgabenkürzungen in anderen Bereichen aufgrund strenger Auflagen zur Einhaltung der Schuldenbremse). Die Tatsache, dass die ausschliessliche Gewährung von Haushaltsdarlehen von einem relativ hohen Verschuldungsniveau aus erfolgt und frühestens in einigen Jahren erfolgen würde, macht diese Massnahme akzeptabler. Es ist darauf zu achten, dass das maximale Verschuldungsniveau der SBB vor Gewährung des einmaligen Kapitalzuschusses von maximal 1.25 Milliarden Franken fixiert wird. In einer Gesamtperspektive des Projekts, das mehrere Massnahmen umfasst, die eine nachhaltige Finanzierung der SBB sicherstellen, kann transfair diese gesetzliche Anpassung unterstützen.

«Für die Umsetzung der Motion 22.3008 schlägt der Bundesrat einen einmaligen Kapitalzuschuss zur Reduktion der Nettoverschuldung der SBB vor. Dieser Kapitalzuschuss bemisst sich an den im Fernverkehr erlittenen Verluste der Jahre 2020 bis 2022. Gemäss aktuellen Schätzungen beläuft sich der Betrag auf höchstens 1,25 Milliarden Franken. Dazu ist das Bundesgesetz über die SBB anzupassen.»

transfair unterstützt diese Gesetzesänderung. Andernfalls würde es den SBB nicht gelingen, die Nettoverschuldung bis 2030 unter die Zielgrösse zu senken, was ein schrumpfendes Angebot, den Verzicht auf Investitionen und den Verkauf von Vermögenswerten zur Folge hätte. Es ist richtig, dass diese einmalige Einlage als ausserordentliche Ausgabe beantragt wird, denn die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Nettoverschuldung der SBB sind ausserordentlich. transfair hat den Ausgleich der Verluste im Fernverkehr von Anfang an gefordert und begrüsst diesen einmaligen Beitrag sehr.

«Schliesslich sieht die Vorlage zur Sicherstellung der Liquidität des BIF noch eine Anpassung des Schwerverkehrsabgabegesetzes vor. Dem Bund stehen zwei Drittel des Reinertrags dieser Abgabe zur Verfügung. Mit der Gesetzesänderung soll dieser Anteil so lange vollständig in den BIF eingelegt werden, bis dessen Reserven ein angemessenes Niveau erreicht haben (mind. 300 Millionen).»

transfair unterstützt diese Gesetzesänderung. Um den Fernverkehr unverzüglich wieder rentabel gestalten zu können, ist eine Senkung des Trassenpreises notwendig. Dies führt gemäss Erläuterndem Bericht im Zeitraum 2023 bis 2029 zu Einnahmeausfällen bei der Infrastruktur in der Grössenordnung von 1,7 Milliarden Franken. Mit dieser Anpassung wird der BIF über ausreichende Mittel für den Betrieb, die Instandhaltung und die Qualität der Infrastruktur sowie den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur verfügen. Damit können auch gute Rahmenbedingungen für den Service public im Bereich des öffentlichen Verkehrs aufrechterhalten werden, was sich positiv auf die Arbeitsplätze und die Wirtschaft auswirken wird.

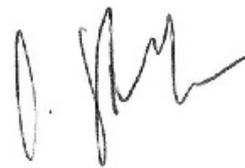
Wir danken für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und stehen Ihnen bei Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

transfair – Der Personalverband



Bruno Zeller
Branchenleiter Öffentlicher Verkehr



Olivia Stuber
Wissenschaftliche Mitarbeiterin

Hopfenweg 21
PF/CP 5775
CH-3001 Bern
T 031 370 21 11
info@travailsuisse.ch
www.travailsuisse.ch

DFF
Madame Karin Keller-Sutter
Cheffe du Département et Conseillère
fédérale
Palais fédéral
Berne

Courriel : sarah.bochud@efv.admin.ch

Berne, le 6 février 2023

Modification de la loi sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF) : financement durable des CFF. Consultation

Madame la Conseillère fédérale,
Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité d'exprimer notre avis sur ce projet et c'est bien volontiers que nous vous le faisons parvenir.

1. Considérations générales

Travail.Suisse, l'organisation faîtière indépendante des travailleurs et travailleuses, considère que les CFF représente une offre fondamentale de service public pour la population, dont les personnes se rendant à leur travail, mais aussi pour l'économie. Dans ce sens, Travail.Suisse salue un projet de loi visant à stabiliser durablement la situation financière des CFF. Cela est nécessaire car, déjà avant la crise induite par le coronavirus, les CFF, malgré des résultats positifs, ont vu leur endettement net augmenter régulièrement du fait notamment d'investissements importants. L'amélioration continue de l'infrastructure ferroviaire continuera de mener à des investissements dans du nouveau matériel roulant et des installations d'entretien modernes dans les années à venir.

Puis, dans le contexte de la lutte contre l'épidémie, les CFF ont subi des pertes élevées dans le trafic grandes lignes, aggravant leur situation financière. Ils ne peuvent ainsi plus respecter l'objectif stratégique assigné par la Confédération en matière de plafond d'endettement net. Au vu des perspectives financières, il est peu probable que les CFF arrivent à résoudre ce problème dans les années à venir sans aide de leur propriétaire.

Pour Travail.Suisse, il est fondamental que les investissements dans les transports publics puissent être réalisés comme prévu et obtenir le soutien du monde politique. Des retards dans le développement de l'offre, faute de financement adéquat, auraient un impact négatif pour les places de

travail, pour l'économie et pour différentes régions du pays. C'est pourquoi, Travail.Suisse soutient en principe les différentes mesures proposées dans le contenu du projet (voir ci-après).

Enfin, Travail.Suisse se réjouit, dans un contexte plus large, que le modèle de coopération en transport grandes lignes (TGL) sera poursuivi durant la prochaine période de concession, c'est-à-dire à partir de décembre 2029, les CFF conservant ainsi la concession de TGL, tout en confiant au BLS et à la SOB l'exploitation de certaines lignes. On évite ainsi l'introduction du libre marché qui aurait eu des conséquences néfastes pour l'exploitation de l'infrastructure, l'entretien et le renouvellement du matériel roulant, les places de travail et aussi sur le financement durable des CFF.

2. Considérations sur le contenu du projet

2.1. Rappel du contenu en bref et position de Travail.Suisse sur les mesures proposées

Le projet de loi comprend :

- Une adaptation de la loi sur les CFF. Celle-ci prévoit de clarifier les instruments que la Confédération met à disposition pour le financement des CFF. Actuellement, cette dernière octroie des prêts de trésorerie aux CFF pour répondre à leurs besoins en financement. Or ces prêts conduisent à une augmentation de l'endettement de la Confédération en dehors du mécanisme du frein à l'endettement. Le projet prévoit qu'à partir d'un certain niveau d'endettement des CFF, la Confédération leur octroie uniquement des prêts budgétaires, qui eux respectent le frein à l'endettement. Ainsi le risque que ce mécanisme soit contourné est éliminé, et le Parlement aura la possibilité d'approuver les prêts dans le cadre du budget fédéral. De plus, le projet prévoit de fixer les autres instruments de financement à disposition des CFF.

Travail.Suisse peut soutenir cette adaptation légale. Le fait que le Parlement puisse approuver les prêts dans le cadre du budget fédéral renforce l'aspect démocratique du service public mais peut aussi représenter un obstacle supplémentaire (p. ex. insuffisance du remplacement du matériel roulant et réduction des dépenses dans d'autres domaines en raison de conditions plus strictes pour respecter le frein à l'endettement). Le fait que l'octroi uniquement de prêts budgétaires se fasse à partir d'un niveau d'endettement relativement élevé et qu'il n'interviendrait que dans quelques années au plus tôt, rend cette mesure plus acceptable. Il faut veiller à ce que le niveau d'endettement maximal des CFF soit fixé avant l'octroi de l'apport unique en capital d'un montant maximal de 1,25 milliard de francs. Dans une perspective globale du projet comprenant plusieurs mesures assurant le financement durable des CFF, Travail.Suisse peut soutenir cette adaptation légale.

- Pour mettre en œuvre la motion 22.3008, le Conseil fédéral propose un apport en capital unique pour réduire l'endettement net des CFF. Cet apport est calculé en fonction des pertes subies dans le trafic grandes lignes entre 2020 et 2022. Selon les estimations actuelles, le montant devrait s'élever à 1,25 milliard de francs au maximum.

Travail.Suisse soutient cette modification légale. Faute de quoi, les CFF ne parviendrait pas à ramener leur endettement net sous l'objectif fixé à l'horizon 2030, ce qui aurait comme conséquence une offre adaptée à la baisse, un renoncement à des investissements et à des ventes de valeurs patrimoniales. Il est juste que cet apport unique soit sollicité à titre de dépense

extraordinaire car les conséquences de l'épidémie de COVID-19 sur l'endettement net des CFF sont extraordinaires. Travail.Suisse a demandé dès le début de la pandémie une indemnisation pour les pertes dans le transport longue distance et se félicite de cette contribution unique.

- Pour assurer les liquidités du FIF, le projet prévoit une adaptation de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds. La Confédération a à sa disposition deux tiers du produit net de cette redevance. La modification légale prévoit que la totalité de cette part alimente le FIF aussi longtemps que les réserves de ce dernier n'atteignent pas un niveau suffisant (min. 300 millions).

Travail.Suisse soutient cette modification légale. En effet, la réduction nécessaire du prix du sillon pour une exploitation rentable aussi rapide du trafic grandes lignes entraîne des pertes de recettes au niveau de l'infrastructure de l'ordre de 1,7 milliard de francs pour la période 2023 à 2029 selon le rapport explicatif. Avec cette adaptation, le FIF disposera des ressources suffisantes pour l'exploitation, la maintenance et la qualité des infrastructures et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Cela permettra aussi de maintenir de bonnes conditions-cadres pour le service public dans le domaine des transports publics, ce qui aura des répercussions positives pour les places de travail et le fonctionnement économique.

En vous remerciant par avance de réserver un bon accueil à notre réponse, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Travail.Suisse



Adrian Wüthrich, président



Denis Torche, responsable du dossier service public

Frau Bundesrätin
Karin Keller-Suter
Vorsteherin EFD

3003 Bern

Sarah.bochud@efv.admin.ch

Uitikon, 7. März 2023

Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) - Nachhaltige Finanzierung der SBB

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir erlauben uns, Ihnen nachfolgend unsere Stellungnahme zur oberwähnten Vernehmlassungsvorlage abzugeben. Der VAP vertritt rund 300 Unternehmen der verladenden Wirtschaft und Logistik aus der Schweiz und dem angrenzenden Ausland. Diese betreiben 850 Anschlussgleise und Terminals, Umschlagseinrichtungen, Traktionsmittel und 45'000 private Güterwagen.

Die Mitgliedsunternehmen des VAP sind als Kunden der Schweizer Güterbahnen sowie Wagenhalter von der Vorlage direkt betroffen, da diese weitreichende Auswirkungen auf den intramodalen Wettbewerb im Schienengüterverkehr hat. Zudem hat die erneut fortgesetzte Marktabschottung im Personenverkehr direkten Einfluss auf die europapolitische Situation der Schweiz.

Unternehmerische Verantwortung von der SBB einfordern

Die allgemeinen Governance Regelungen des Bundes im Umgang mit seinen Bundesunternehmen sind grosszügig. Die **Unternehmen profitieren von weitreichender Freiheit**. Der Fernverkehr, **FV ist zusätzlich vollständig dem Markt entzogen** und wird von der SBB im Monopol betrieben. Er konnte jahrelang komfortabel eigenwirtschaftlich betrieben werden. Mit dem **Verzicht auf Deckungsbeiträge reduziert der Bund den unternehmerischen Druck** auf die SBB. Vor diesem Hintergrund ist im Gegenzug auch unternehmerische Verantwortung vom betroffenen Unternehmen zu fordern, auch und insbesondere in wirtschaftlich rauerer Zeiten.

Kein Kapitalzuschuss von 1,25 Milliarden Franken

Der Bundesrat hat u.E. völlig zu Recht in der COVID-19-Krise auf finanzielle Unterstützungsmassnahmen zugunsten des FV verzichtet. Die **in der Vergangenheit erwirtschafteten Gewinne** sollten die SBB befähigen, die drei finanziell schwierigen Jahre zu überbrücken. Der VAP lehnt den einmaligen Kapitalzuschuss daher ab.

Keine Reduktion der Deckungsbeiträge

Der Verzicht auf Deckungsbeiträge in veranschlagter Höhe von 1,7 Mia. Franken reduziert den unternehmerischen Druck auf die SBB und belastet gleichzeitig den BIF ohne ausgewiesene Notwendigkeit. **Das Trassenpreissystem ist nicht verursachergerecht ausgestaltet.** Der Güterverkehr trägt Grenzkosten eines auf die spezifischen Bedürfnisse des Personenverkehrs ausgebauten Netzes mit und wird dabei zu stark belastet. Zudem werden Alternativen zum Verzicht auf den Deckungsbeitrag noch nicht ernsthaft verfolgt. Der VAP lehnt daher die Senkung der Deckungsbeiträge für den FV ab.

Alternativen zum Kapitalzuschuss prüfen

Alternativen zum vorgeschlagenen Kapitalzuschuss, wie **Anpassungen am Angebot, Verzicht auf Investitionen oder Verkäufe von Vermögenswerten**, werden im erläuternden Bericht S. 8/18 zwar erwähnt aber nicht weiterverfolgt. Dieser Einschätzung kann nicht zugestimmt werden. Nicht betriebsnotwendige Vermögenswerte sollten veräussert werden. Dazu gehören z.B. im Bereich Güterverkehr das Gateway Basel Nord und andere KV-Umschlagsgesellschaften, die alle gemäss Art. 8 GÜTG weiterhin diskriminierungsfrei zur Verfügung stehen müssen. Auch im übrigen Immobilienportefeuille der SBB wären Verkäufe ohne Betriebseinschränkungen möglich z.B. Renditeliegenschaften in den Agglomerationen. Auch Angebotsreduktionen wären verkraftbar und leisteten in den Randstunden überdies einen Beitrag zur Entlastung der angespannten Baustellensituation in der Nacht.

Korrektur der Finanzierungsinstrumente ist unerlässlich

Die bisherige Gewährung von Tresoreriedarlehen, die ausserhalb der Schuldenbremse zu Verschuldung der SBB geführt haben, ist finanzpolitisch höchst problematisch. Da das **Staatsunternehmen de facto eine Staatsgarantie** besitzt, sollten Tresoreriedarlehen nicht mehr möglich sein. Vielmehr soll das Parlament im Bewusstsein dieser Staatsgarantie und unter Beachtung der Schuldenbremse über Kredite entscheiden. Der Vorbehalt der Verschuldungsgrenze von 11,7 Mia. Franken mit der Option weiterer Tresoreriedarlehen wird vom VAP daher abgelehnt. Im Minimum müsste die Obergrenze nochmals merklich reduziert werden.

Kein Missbrauch der LSVA zur Reserveabsicherung des BIF

Die Sicherstellung der Liquidität des BIF ist angesichts genügender Reserven unnötig. Zudem werden mit dem vorgesehenen Vorgehen, die Bundesanteile der LSVA vorübergehend vollständig in den BIF zu legen, die Erträge aus der LSVA missbraucht. Die LSVA soll die Umweltkosten des Strassenverkehrs kompensieren und zu einer klimafreundlicheren Verkehrsmittelwahl beitragen. Sie dürfte als Lenkungsabgabe nicht für Infrastrukturausbau und -erhalt, von dem im Wesentlichen der Personenverkehr profitiert, erhoben werden. Noch viel weniger darf sie zur Entlastung des FV missbraucht werden. Die LSVA sollte im Gegenteil **zweckgebunden für den Schienengüterverkehr und für Massnahmen zur klimafreundlichen Entwicklung des Strassenverkehrs verwendet werden.** Wir regen an, dass im Rahmen der anstehenden Revision des SVAG eine integrale Fondslösung für die Dekarbonisierung und Modernisierung des gesamten schweizerischen Gütertransportes (Strasse, Schiene, Schiff) eingeplant wird. Sämtliche Investitionen und Förderungen zur klimaneutralen und effizienten Ausgestaltung der multimodalen Güterverkehrslogistik sollten darüber gesteuert werden.

Europa fordert eine Migrationsstrategie zur Marktöffnung

Der Bundesrat setzt sich in der Vorlage nicht mit der geltenden Marktöffnung in Europa auseinander. Vielmehr will er diskussionslos **am Monopol der SBB im FV festhalten.** Dies ist europapolitisch höchst problematisch, da die EU den Fernverkehr in mehreren Schritten vollständig liberalisiert hat und von der Schweiz die Übernahme dieser Marktöffnung erwartet. Zu fordern ist deshalb eine **Migrationsstrategie des Bundesrats zur Marktöffnung in der Schweiz** und parallel dazu ein Monitoring der unternehmerischen Tätigkeit der SBB im Fernverkehr.

Negative Folgen der Investitionen in Anlageimmobilien auf den Güterverkehr

Investitionen der SBB in Anlageimmobilien in Bahnhofnähe erfordern hohe Mittel, führen gemäss Ausführungen des Bundesrats aber zu einer Attraktivitätssteigerung des Bahnangebots im Personenverkehr insgesamt. Ausgeblendet wird dabei, dass der Schienengüterverkehr bezüglich Standorte in Agglomerationszentren leidet; **wo Renditeigenschaften gebaut werden, verschwinden Logistikstandorte** (Justizzentrum Zürich, Europa-Allee Zürich usw.). Die Immobilien AG profitierte 1997 von einer grosszügigen Eröffnungsbilanz/Buchwerten und generiert erhebliche Gewinne. Diese werden u.a. für die Pensionskasse, die regelmässig mit höchstrangierten Umwandlungssätzen in den Medien auffällt, eingesetzt. Eine stärkere Berücksichtigung der Interessen des Güterverkehrs in der Unternehmensstrategie der SBB wäre daher angezeigt. Der Bundesrat schlägt als erste Massnahme des Interesseausgleichs zwischen Renditeoptimierung im Immobilienbereich und attraktiven Standorten für den Schienengüterverkehr in seiner Vorlage «Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Güterverkehr» vom 2. November 2022 in Art. 3 Abs. 5 GÜTG eine stärkere Berücksichtigung des Konzepts für den Gütertransport in der kantonalen Richtplanung vor. Allein, die Immobilienpolitik der SBB bleibt von dieser Verpflichtung der Kantone unberührt. In der aktuellen Lösungsfindung zur sicheren Finanzierung des FV und der Anlageimmobilien sollten daher auch die Interessen des Schienengüterverkehrs stärker berücksichtigt werden.

Wir danken Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Überlegungen. Für Ergänzungen oder ein vertiefendes Gespräch stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

VAP – Verband der verladenden Wirtschaft



Josef Dittli, Ständerat
Präsident



Dr. Frank Furrer
Generalsekretär

Elektronisch an:
sarah.bochud@efv.admin.ch

Bern, 20. März 2023

Stellungnahme zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB (Vernehmlassung 2022/83)

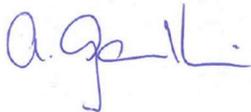
Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir Stellung zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG).

Wir stellen uns klar hinter die Vorlage und begrüßen die vorgeschlagenen Massnahmen.

Wir bitten Sie, unsere Vorschläge und Anliegen zu prüfen, und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Anders Gautschi
Geschäftsführer
VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Stellungnahme

Der Bahnverkehr ist für mittlere und lange Strecken die klimafreundlichste und raumsparendste Form der Mobilität. Für eine umweltfreundliche Verkehrspolitik ist deshalb essenziell, dass die Finanzlage der SBB es erlaubt, die geplanten Investitionen zu tätigen. Dies gilt auch für den Bahninfrastrukturfonds BIF, der als Gegenvorschlag der öV-Initiative geschaffen worden ist.

Weil das Bahnangebot der SBB, das bereits heute ausschliesslich mit erneuerbaren Energien betrieben wird, für eine erfolgreiche Dekarbonisierung und Energiewende entscheidend ist, nehmen wir mit Sorge zur Kenntnis, dass die zusätzliche Verschuldung der SBB während der Pandemie «insbesondere durch die Verluste im eigenwirtschaftlich zu betreibenden Fernverkehr getrieben» war (Erläuternder Bericht, S.11).

Wir begrüssen es sehr, dass der Bund eine Vorlage mit mehreren Massnahmen erarbeitet hat, welche die schwierige, unverschuldete und pandemiebedingte SBB-Finanzlage so korrigiert, dass die bisherige Bahnpolitik des Bundes weiterverfolgt werden kann. Dass der öffentliche Verkehr an Marktanteilen gewinnt, ist für die Schweizer Klimapolitik zwingend und wurde von der Politik auch entsprechend vorgegeben (überwiesene Motionen 19.443-19.446 Töngi/Candinas/Graf-Litscher/Schaffner zur Erhöhung des Modalsplits im Personenverkehr).

Wir teilen die im Erläuternden Bericht dargelegte Sicht voll und ganz, dass der Investitionsbedarf der SBB in direktem Zusammenhang mit den politisch beschlossenen Ausbauplänen der Bahninfrastruktur steht (S.6). Es ist Niemandem gedient, wenn die SBB wegen der in der Pandemie angestiegenen Verschuldung und den an sich verständlichen politischen Vorgaben an ihre Eigenwirtschaftlichkeit nicht mehr die Fahrzeuge beschaffen kann, die notwendig sind, um die teuer erstellten Bahnausbauten sinnvoll zu nutzen. Auch die von der SBB Ende 2021 kommunizierten Sparprogramme sehen wir sehr kritisch, weil sie sich negativ auf die Attraktivität und zum Teil auch direkt auf das Angebot auswirken. Wir mussten feststellen, dass das Angebot des internationalen Schienenpersonenverkehrs (z.B. TGV Lyria) reduziert wurde. Das ist zwar aufgrund der Finanzlage der SBB verständlich, widerspricht aber den klimapolitischen Zielen der Schweiz, Flugalternativen für Ferienreisen bereitzustellen. Die Sparanstrengungen der SBB waren so mitverantwortlich, dass der Flugverkehr auf Kurzstrecken bald wieder das Niveau von vor der Pandemie wird erreichen können, was klimapolitisch verheerend ist. Dies weil der Flugverkehr ab der Schweiz mit einer Klimabelastung von 27 Prozent (siehe Antwort des Bundesrates auf die Interpellation Ryser 21.4259) das grösste Klimaproblem der Schweizer Bevölkerung darstellt. Die Schweizerinnen und Schweizer steigen doppelt so häufig ins Flugzeug wie die Bewohnerinnen und Bewohner unserer Nachbarstaaten.

Die gesetzlichen Vorgaben der Bahnfinanzierung sind nicht auf eine zweijährige Pandemie ausgerichtet. Die pandemiebedingten Mindereinnahmen des Fernverkehrs der SBB sind offensichtlich nicht selbstverschuldet und wurden im Covid-öV-Gesetz und den entsprechenden Nachtragskrediten nie berücksichtigt. Entsprechend unterstützen wir auch die Änderung von Art. 26 SBB-Gesetz, welche die Motion 22.3008 mit der Forderung die pandemiebedingte Verschuldung des SBB-Fernverkehrs als ausserordentliche Verschuldung zu betrachten, wie dies in anderen Bereichen der Pandemiepolitik üblich war, umsetzt.

Den Fernverkehr eigenwirtschaftlich zu betreiben (wie das politisch verlangt wird) war in der Pandemie offensichtlich ein Ding der Unmöglichkeit. Im Gegensatz zu vielen anderen von der Pandemie Betroffenen durfte die SBB ihr Angebot in Zeiten von Schliessungen nicht einstellen. Ganz im Gegenteil: Der Bund hat vorgegeben, dass ein reduzierter Fahrplan gefahren werden muss (wofür es durchaus Gründe gab). Dieser während der akuten Phase der Pandemie politisch vorgegebene Fahrplan war deutlich weniger stark reduziert als die Nachfrage, so dass die Auslastung und damit die Eigenwirtschaftlichkeit des Fernverkehrs der SBB während der Pandemie rekordtief war.

Der Fernverkehr der SBB war stärker als alle anderen Bahn- und öV-Angebote vom pandemiebedingten Nachfragerückgang betroffen. Unter diesen Umständen war es fragwürdig, dass das Covid-öV-Gesetz und die entsprechenden Nachtragsbeschlüsse im Bundesbudget dem Fernverkehr nicht Rechnung trug während für den öffentlichen Regionalverkehr (S-Bahn, Regionalzüge, Busse), den Güterverkehr, den Ortsverkehr (Tram und Stadtbusse) und den touristischen Verkehr zusätzliche Gelder gesprochen wurden, um die finanziellen Auswirkungen der Pandemie auszugleichen.

Wir unterstützen als Beitrag zur Stabilisierung der pandemiebedingt schwierigen Finanzlage der SBB auch die im Erläuternden Bericht erwähnte Trassenpreissenkung für den Fernverkehr und die entsprechende Folgeanpassung der BIF-Einlage der LSVA von Art. 19 des Schwerverkehrsabgabegesetzes. Dass der Bundesrat der SBB in dieser pandemiebedingt ausserordentlich schlechten Finanzlage via Trassenpreise entgegenkommt, ist sinnvoll. Wir sehen auch dies als Beitrag an die politische Vorgabe, den Modalsplit des öVs zu erhöhen. Tarifierhöhungen im öV stehen wir kritisch gegenüber – insbesondere dann, wenn sie darauf zurückzuführen sind, dass der Bund die SBB verpflichtet hat, ein unrentables Ausmass an Fernverkehrsverbindungen auch während der Pandemie aufrechtzuerhalten. Wer nach der Pandemie auf den öV umsteigt (weil er z.B. mehr im Homeoffice arbeitet und deshalb auf ein eigenes Fahrzeug verzichtet) soll nicht mit einem schlechteren oder teureren Angebot konfrontiert werden.

Auch die vorgeschlagenen Änderungen in den Absätzen 4 und 6 von Artikel 20 des SBB-Gesetzes unterstützen wir.



Bern, 16. Dezember 2022

Adressaten:

die politischen Parteien
die Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete
die Dachverbände der Wirtschaft
die interessierten Kreise

**Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen
(SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB
Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 16. Dezember 2022 das EFD beauftragt, bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den interessierten Kreisen zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG; SR 742.31) ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

Die Vernehmlassung dauert bis am **31. März 2023**.

Die Vorlage soll in erster Linie die Finanzierungsinstrumente, die der SBB zur Verfügung stellt, klären sowie die Anliegen des Parlaments, das die Motion 22.3008 «Unterstützung der Durchführung der SBB-Investitionen und einer langfristigen Vision in Covid-19-Zeiten» der Finanzkommission des Ständerats im Juni 2022 angenommen hat, beantworten. Der Bundesrat hat am 17. Dezember 2021 und am 19. Oktober 2022 bereits über die in die Vernehmlassung geschickten Massnahmen kommuniziert.

Mit der Vorlage soll im Wesentlichen eine nachhaltige Finanzierung der SBB unter Einhaltung der Schuldenbremse erreicht werden. Angesichts der vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte und der nötigen Folgeinvestitionen schlägt der Bundesrat vor, der SBB weitere Darlehen nur noch über den Bundeshaushalt zu gewähren und damit den Vorgaben der Schuldenbremse zu unterstellen. Die vorgeschlagene Anpassung des Artikels 20 SBBG legt die Kriterien für die Gewährung von Darlehen des Bundes fest. Nicht der Schuldenbremse unterstellte Tresoreriedarlehen sind weiterhin unter der Bedingung möglich, dass die Nettoverschuldung der SBB unter einer bestimmten Höhe bleibt. Die Höhe ergibt sich aus der Nettoverschuldung der SBB am Datum des Inkrafttretens des Gesetzes. Wird diese Limite überschritten, werden nur noch Darlehen über den Bundeshaushalt gewährt werden.

Des Weiteren hat das Parlament die Motion 22.3008 angenommen, die dem Bundesrat beauftragt, «einen Gesetzesentwurf zu unterbreiten, der vorsieht, dass die durch



die Covid-19-Pandemie verursachten Defizite der SBB als ausserordentlich gelten und der SBB entsprechende Finanzhilfen gewährt werden, um die planungsgemässe Durchführung der Investitionen gemäss den Beschlüssen der Bundesversammlung sicherzustellen». Um die Motion umzusetzen, schlägt der Bundesrat eine Änderung des SBBG vor. Mittels eines einmaligen Kapitalzuschusses sollen der SBB zusätzliche Mittel zugeführt werden, um die Nettoverschuldung zu reduzieren. Damit soll die SBB finanziell stabilisiert werden. Der Beitrag wird sich voraussichtlich auf maximal 1,25 Milliarden Franken belaufen.

Schliesslich hat der Bundesrat eine Reduktion der Trassenpreise im Fernverkehr beschlossen. Die Massnahme gilt ab 2023 bis Konzessionsende 2029. Die Senkung soll zur Wiedererlangung der Rentabilität des Fernverkehrs beitragen. Die Kostenentlastung beim Personenfernverkehr hat aber geringere Einnahmen bei den Infrastrukturbetreibern zur Folge und bedeutet eine Mehrbelastung für den Bahninfrastrukturfonds (BIF). Um sicherzustellen, dass die Reserven des BIF für die vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte ausreichend sind, schlägt der Bundesrat eine Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG; SR 641.81) vor: Der Maximalanteil des Bundes von zwei Dritteln des Reinertrages der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe muss vollständig in den BIF fliessen, solange dessen Reserven nicht ausreichen, d. h. nicht mindestens 300 Millionen Franken betragen.

Die Vernehmlassungsunterlagen können über folgende Internetadresse bezogen werden: <https://www.fedlex.admin.ch/de/consultation-procedures/ongoing>.

Wir sind bestrebt, die Dokumente im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG; SR 151.3) barrierefrei zu publizieren. Wir ersuchen Sie daher, Ihre Stellungnahmen, wenn möglich, elektronisch (**bitte nebst einer PDF-Version auch eine Word-Version**) innert der Vernehmlassungsfrist an folgende Email-Adresse zu senden:

sarah.bochud@efv.admin.ch.

Für Rückfragen und allfällige Informationen stehen Ihnen Frau Sarah Bochud (Tel. 058 480 26 88, sarah.bochud@efv.admin.ch) und Herr Samuel Wiese (Tel. 058 483 64 02, samuel.wiese@efv.admin.ch) zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Ueli Maurer
Bundesrat

Eidgenössisches Finanzdepartement
Bundesgasse 3
3003 Bern

Bern, 10. März 2023
Tel. +41 31 359 23 50, orfeo.beldi@voev.ch

Stellungnahme VöV zur «Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB»

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Keller-Sutter

Mit dem Schreiben vom 16. Dezember 2022 wurde der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) eingeladen, zur vorgeschlagenen «Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG) bezüglich Nachhaltige Finanzierung der SBB» Stellung zu nehmen. Die geplante Sicherung der nachhaltigen Finanzierung der SBB begrüssen wir sehr.

Der VöV teilt die Ansicht, dass die durch die Covid-19-Pandemie in den Jahren 2020 – 2022 verursachten Defizite im Fernverkehr der SBB als ausserordentlich gelten und den SBB ein entsprechender einmaliger Finanzausschuss gewährt werden soll.

Der VöV weist mit Nachdruck darauf hin, dass der Bund die Finanzhilfen in der Rolle des Eigners ausrichtet und daraus keine Kürzung zulasten des Bahninfrastrukturfonds (BIF) oder anderer Transportunternehmen resultieren darf.

Die Änderung des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) zur Stärkung der BIF-Reserven auf ein angemessenes Niveau wird begrüsst.

Die Einführung eines fixen Verschuldungsniveaus und die darüberhinausgehende Genehmigung von weiteren Haushaltsdarlehen (falls nötig) durch das Parlament sowie die Reduktion des Deckungsbeitrages im Fernverkehr gemäss Kompetenz des Bundes zur Wiederherstellung der Rentabilität werden von der Branche zur Kenntnis genommen.

Für Fragen stehen wir Ihnen sehr gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Ueli Stückelberger
Direktor



Fabian Schmid
Präsident Kommission Finanzen VöV

Kopie an:
- Mitglieder der KFIN VöV



sarah.bochud@efv.admin.ch

EFD
Eidgenössische Finanzverwaltung EFV
Bundesgasse 3
3003 Bern

27. März 2023

Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB (Vernehmlassung 2022/83)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Karin Keller-Sutter
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB Stellung nehmen zu können.

Wir stellen uns klar hinter die Vorlage und begrüßen die vorgeschlagenen Massnahmen.

Der Bahnverkehr ist für mittlere und lange Strecken die klimafreundlichste und raumsparendste Form der Mobilität. Für eine umweltfreundliche Verkehrspolitik ist deshalb essenziell, dass die Finanzlage der SBB es erlaubt, die geplanten Investitionen zu tätigen. Dies gilt auch für den Bahninfrastrukturfonds BIF, der als Gegenvorschlag der ÖV-Initiative geschaffen worden ist.

Weil das Bahnangebot der SBB, das bereits heute ausschliesslich mit erneuerbaren Energien betrieben wird, für eine erfolgreiche Dekarbonisierung und Energiewende entscheidend ist, nehmen wir mit Sorge zur Kenntnis, dass die zusätzliche Verschuldung der SBB während der Pandemie «insbesondere durch die Verluste im eigenwirtschaftlich zu betreibenden Fernverkehr getrieben» war (Erläuternder Bericht, S.11).

Wir begrüßen es sehr, dass der Bund eine Vorlage mit mehreren Massnahmen erarbeitet hat, welche die schwierige, unverschuldete und pandemiebedingte SBB-Finanzlage so korrigiert, dass die bisherige Bahnpolitik des Bundes weiterverfolgt werden kann. Dass der öffentliche Verkehr an Marktanteilen gewinnt, ist für die Schweizer Klimapolitik zwingend und wurde von der Politik auch entsprechend vorgegeben (überwiesene Motionen 19.443-19.446 Töngi/Candinas/Graf-Litscher/Schaffner zur Erhöhung des Modalsplits im Personenverkehr).

Wir teilen die im erläuternden Bericht dargelegte Sicht, dass der Investitionsbedarf der SBB in direktem Zusammenhang mit den politisch beschlossenen Ausbauplänen der Bahninfrastruktur steht (S.6). Es ist niemandem gedient, wenn die SBB wegen der in der Pandemie angestiegenen Verschuldung und den an sich verständlichen politischen Vorgaben an ihre Eigenwirtschaftlichkeit nicht mehr die Fahrzeuge beschaffen kann, die notwendig sind, um die teuer erstellten Bahnausbauten sinnvoll zu nutzen. Auch die von der SBB Ende 2021 kommunizierten Sparprogramme sehen wir sehr kritisch, weil sie sich negativ auf die Attraktivität und zum Teil auch direkt auf das Angebot auswirken. Wir mussten feststellen, dass das Angebot des internationalen Schienenpersonenverkehrs (z.B. TGV Lyria) reduziert wurde. Das ist zwar aufgrund der Finanzlage der SBB verständlich, widerspricht aber den klimapolitischen Zielen der Schweiz, Flug-Alternativen für Ferienreisen bereitzustellen. Die Sparanstrengungen der SBB sind so vermutlich mitverantwortlich, dass der Flugverkehr auf Kurzstrecken bald wieder das Niveau von vor der Pandemie erreichen wird, was klimapolitisch verheerend ist. Dies weil der Flugverkehr ab der Schweiz mit einer Klimabelastung von 27 Prozent (siehe Antwort des Bundesrates auf die Interpellation Ryser 21.4259) einen wichtigen Teil der Treibhausgas-Emissionen der Schweizer Bevölkerung ausmacht. Die Schweizerinnen und Schweizer steigen doppelt so häufig ins Flugzeug wie die Bewohnerinnen und Bewohner unserer Nachbarstaaten.





Die gesetzlichen Vorgaben der Bahnfinanzierung sind nicht auf eine zweijährige Pandemie ausgerichtet. Die pandemiebedingten Mindereinnahmen des Fernverkehrs der SBB sind offensichtlich nicht selbstverschuldet und wurden im Covid-ÖV-Gesetz und den entsprechenden Nachtragskrediten nicht berücksichtigt. Entsprechend unterstützen wir auch die Änderung von Art. 26 SBB-Gesetz, welche die Motion 22.3008 mit der Forderung, die pandemiebedingte Verschuldung des SBB-Fernverkehrs als ausserordentliche Verschuldung zu betrachten, wie dies in anderen Bereichen der Pandemiepolitik üblich war, umsetzt.

Den Fernverkehr eigenwirtschaftlich zu betreiben (wie das politisch verlangt wird) war in der Pandemie offensichtlich nicht möglich. Im Gegensatz zu vielen anderen Akteuren, die von der Pandemie betroffenen waren, durfte die SBB ihr Angebot in Zeiten von Schliessungen nicht einstellen. Im Gegenteil: Der Bund hat vorgegeben, dass ein reduzierter Fahrplan gefahren werden muss (wofür es durchaus Gründe gab). Dieser während der akuten Phase der Pandemie politisch vorgegebene Fahrplan war deutlich weniger stark reduziert als die Nachfrage, so dass die Auslastung und damit die Eigenwirtschaftlichkeit des Fernverkehrs der SBB während der Pandemie rekordtief war.

Der Fernverkehr der SBB war stärker als alle anderen Bahn- und ÖV-Angebote vom pandemiebedingten Nachfragerückgang betroffen. Unter diesen Umständen war es fragwürdig, dass das Covid-ÖV-Gesetz und die entsprechenden Nachtragsbeschlüsse im Bundesbudget dem Fernverkehr nicht Rechnung trug, während für den öffentlichen Regionalverkehr (S-Bahn, Regionalzüge, Busse), den Güterverkehr, den Ortsverkehr (Tram und Stadtbusse) und den touristischen Verkehr, zusätzliche Gelder gesprochen wurden, um die finanziellen Auswirkungen der Pandemie auszugleichen.

Wir unterstützen als Beitrag zur Stabilisierung der pandemiebedingt schwierigen Finanzlage der SBB auch die im erläuternden Bericht erwähnte Trassenpreissenkung für den Fernverkehr und die entsprechende Folgeanpassung der BIF-Einlage der LSVA von Art. 19 des Schwerverkehrsabgabegesetzes. Dass der Bundesrat der SBB in dieser pandemiebedingt ausserordentlich schlechten Finanzlage via Trassenpreise entgegenkommt, ist sinnvoll. Wir sehen auch dies als Beitrag an die politische Vorgabe, den Modalsplit des ÖV zu erhöhen. Tarifierhöhungen im ÖV stehen wir kritisch gegenüber – insbesondere dann, wenn sie darauf zurückzuführen sind, dass der Bund die SBB verpflichtet hat, ein unrentables Ausmass an Fernverkehrsverbindungen während der Pandemie aufrechtzuerhalten. Wer nach der Pandemie auf den ÖV umsteigt, soll nicht mit einem schlechteren oder teureren Angebot konfrontiert werden.

Auch die vorgeschlagenen Änderungen in den Absätzen 4 und 6 von Artikel 20 des SBB-Gesetzes unterstützen wir.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Mit freundlichen Grüssen

WWF Schweiz

Elgin Brunner
Director Transformational Programmes

Thomas Häusler
Projektleiter Klima und Energie

elgin.brunner@wwf.ch

thomas.haeusler@wwf.ch