

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

per Mail an:  
[sarah.bochud@efv.admin.ch](mailto: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 entstünde 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<sup>bis</sup> 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<sup>bis</sup>: 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