Verband der verladenden Wirtschaft
Association des chargeurs

Generalsekretariat
Secrétariat général

Ringlikerstrasse 70
CH – 8142 Uitikon / Zürich

info@cargorail.ch
Tel. +41 (0)44 491 15 95

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 raueren 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 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 wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen
VAP – Verband der verladenden Wirtschaft

Josef Dittli, Ständerat	Dr. Frank Furrer
Präsident	Generalsekretär