



Eidgenössisches  
Finanzdepartement EFD

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