

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



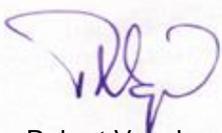
Philipp Muster
Geschäftsleiter SSC



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.