



23.063

Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG). Änderung

Loi sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF). Modification

Erstrat – Premier Conseil

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 12.12.23 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

Wasserfallen Christian (RL, BE), für die Kommission: Dieses Bundesgesetz zur Finanzierung der SBB ist wahrlich keine Freude. Deshalb ist es vielleicht gut, dass es gerade das erste Geschäft ist, dann haben wir es hinter uns.

Ich kann es nicht beschönigen: Die Vorlage und der finanzielle Zustand der SBB sind wirklich nicht erfreulich. Deshalb treten wir heute zusammen und debattieren über diesen Sanierungsfall SBB.

Die Vorlage will die finanzielle Situation und die Investitionsfähigkeit unserer Bundesbahnen mit staatlichen Zuschüssen absichern. Es geht also darum, dass die SBB, die bekanntlich dem Bund gehören, hier ihre Staatsgarantie abrufen können. Gleichzeitig sollen die Liquidität des Bahninfrastrukturfonds und der Infrastrukturausbau ebenfalls abgesichert werden. Sie sehen: Die Anforderungen sind sehr hoch, und auch die Beträge sind sehr hoch.

Zur Ausgangslage kann man festhalten, dass die SBB vor der Covid-Krise eigentlich positive Geschäftsergebnisse erzielt haben. Dann kam das fatale Jahr 2020, wo über 600 Millionen Franken negativ geschrieben wurden, und selbst im Jahr 2021 waren es noch minus 325 Millionen Franken. Im Jahr 2019, zum Vergleich, haben die SBB noch 463 Millionen Franken erwirtschaftet. Die Nettoverschuldung nahm jedoch schon damals insbesondere aufgrund wichtiger Investitionen stetig zu. Die Pandemie und der Fernverkehr rissen ein tiefes Loch in die Kasse der SBB. Sie sind infolge dieser Entwicklung nicht mehr in der Lage, die vom Bund vorgegebene Zielgrösse für die maximale Nettoverschuldung von maximal 6,5 mal Ebitda einzuhalten.

Rekordmässig war der Verschuldungsgrad 2020, lag er doch beim 21,6-Fachen des Ebitda. Klammerbemerkung: Wenn Sie solche Zahlen in der Privatwirtschaft hätten, müssten Sie dringend den Richter benachrichtigen.

Die Aussichten für die kommenden Jahre sind trübe, es drohen finanzielle Mittel in Form von Schuldzinsen abzufließen. Bei 11,3 Milliarden Franken Verschuldung ist das einfach sehr hoch – zu hoch. Wenn man ein zusätzliches Prozent bei den Schuldzinsen hätte, wären das rund 110 Millionen Franken, die jedes Jahr abfließen, ohne irgendeinen Effekt zu erzielen. Viele Finanzierungen der SBB sind aktuell deutlich unter einem halben Prozent finanziert. Ein Zins von 2 Prozent würde bei der aktuellen Verschuldung Zinsausgaben von sage und schreibe 230 Millionen Franken pro Jahr bedeuten.

Wie sieht die Kapitalisierung des Unternehmens aus? Wir haben ein Eigenkapital von 12,2 Milliarden Franken, ein Gesellschaftskapital von 9 Milliarden Franken, Kapitalreserven von 2,1 Milliarden Franken, Gewinnreserven von 1,3 Milliarden Franken, und der Konzernverlust betrug 245 Millionen Franken. Beim langfristigen Fremdkapital gibt es Verbindlichkeiten in Höhe von 10,7 Milliarden Franken und langfristige Darlehen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der Bahninfrastruktur im Umfang von 25,8 Milliarden Franken. Die Bilanzsumme ist hoch und liegt bei 53,6 Milliarden Franken; die Eigenkapitalquote beträgt 23 Prozent.

Warum nenne ich Ihnen diese Zahlen? Sie müssen ein Gefühl dafür bekommen, um was es heute geht, wenn Sie 1,15 Milliarden Franken vom Bund direkt zuschiessen. Mit dieser Vorlage wird eben genau das erwirkt. Übrigens, die geeigneten Parlamentarierinnen und Parlamentarier haben ja gemerkt, dass wir eigentlich gestern beim Budget schon darüber entschieden haben, aber die rechtliche Grundlage erst heute geschaffen wird; sie steht beim Ende der Session bereit. Bei dieser Grössenordnung des Betrags ist das ein Novum, aber wahrscheinlich ist das der Zeitschiene geschuldet.

Aktuell gewährt der Bund – das sehen Sie in Artikel 20 – den SBB zur Deckung ihres Finanzbedarfs Treasoriedarlehen. Diese Darlehen sind nach geltendem Recht ausserhalb des Bundeshaushalts geregelt. Der





Bundesrat wollte Artikel 20 mit dieser Vorlage so ändern, dass die Vorgaben der Schuldenbremse immer eingehalten werden sollen und dass das Parlament zwingend darüber zu befinden hat. Sie sehen aber, dass die Kommissionsmehrheit mit der Streichung von Artikel 20 diese Änderung nicht will und beim geltenden Recht bleiben will, auch zwecks der Flexibilisierung dieser Einschüsse, die halt leider bei den SBB jetzt einmal nötig sind.

Zur Sicherstellung der Mittel in der Bahninfrastruktur wird der Bundesrat auf Gesetzesstufe festlegen, welche Anteile der Entnahme des Bundes aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe in den Bahninfrastrukturfonds einzulegen sind. Wir haben in der Kommission bei Artikel 19 Absatz 2bis des Schwerverkehrsabgabegesetzes entsprechend eine Änderung vorgenommen. Sofern der Bundesrat in der Finanzplanung des Bahninfrastrukturfonds eine Reserve von mindestens 300 Millionen Franken ausweist, verwendet der Bund die nicht für die Bildung der Reserve benötigten Mittel zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr. Das bedeutet also, wir haben eine fixe Grenze von mindestens 300 Millionen Franken eingesetzt.

Ich komme noch ganz kurz zum Mitbericht der Finanzkommission vom 1. November. Die Finanzkommission beantragt Eintreten auf die Vorlage. Mit 14 zu 9 Stimmen beantragt sie bei Artikel 20 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen, beim geltenden Recht zu bleiben – wie unsere Kommission auch – und die vom Bundesrat beantragte Änderung abzulehnen.

Ich danke Ihnen für die Unterstützung der Mehrheit unserer Kommission und für das Eintreten.

Piller Carrard Valérie (S, FR), pour la commission: Cette modification législative vise à renforcer la situation financière et la capacité d'investissement des Chemins de fer fédéraux (CFF) ainsi qu'à clarifier les instruments de financement que la Confédération met à la disposition de l'entreprise. Elle contribue également à garantir les liquidités du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et l'aménagement de l'infrastructure. L'entrée en matière a été décidée sans opposition. Dans la discussion par article, la majorité de la commission a suivi le Conseil fédéral, sauf à l'article 20 de la loi sur les Chemins de fer fédéraux et à l'article 19 alinéa 2 bis de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds.

Concernant l'article 20 de la loi sur les Chemins de fer fédéraux, le besoin de financement des CFF et l'augmentation constante de l'endettement net en résultant ne sont pas seulement dus à la pandémie, mais sont aussi une conséquence de l'extension de l'infrastructure ferroviaire exigée par la politique. Les CFF, accomplissant ainsi une tâche de la Confédération, ne devraient en aucun cas être limités dans cette action par une redéfinition comptable de la modalité

AB 2023 N 2328 / BO 2023 N 2328

d'endettement. Or c'est précisément à cela que conduiraient les modifications proposées par le Conseil fédéral à l'article 20 de la loi sur les Chemins de fer fédéraux.

Par 15 voix contre 4 et 2 abstentions, la Commission des transports et des télécommunications de notre conseil a soutenu la proposition de la Commission des finances de s'en tenir au droit en vigueur, et a rejeté la modification proposée par le Conseil fédéral. La majorité de la commission refuse de changer de système concernant les instruments de financement, car les prêts budgétaires sont soumis au frein à l'endettement, ce qui n'est pas le cas des prêts de trésorerie. Il n'est pas souhaitable, du point de vue de l'offre de transports publics, que ces prêts soient en concurrence avec d'autres dépenses fédérales. De plus, l'approbation nécessaire des prêts par le Parlement entraînerait une perte de planification à long terme pour les CFF, ce qui nuirait aussi à la constance de l'extension du réseau ferroviaire.

La compétence décisionnelle du Parlement – qui n'est absolument pas contestée – est déjà garantie aujourd'hui par le fait que le Parlement décide des crédits d'engagement à long terme pour les étapes de l'aménagement ferroviaire.

A l'article 26b alinéa 1, la majorité de la commission a soutenu l'apport en capital unique de 1,15 milliard de francs. Grâce à ce dernier, nous mettons en oeuvre la motion 22.3008, "Soutenir l'exécution des investissements des CFF et une vision à long terme en période de COVID-19". Ce versement de 1,15 milliard de francs correspond aux pertes subies sur le trafic grandes lignes entre 2020 et 2022. Les CFF verront ainsi leur endettement diminuer et leur capacité d'investissement s'améliorer.

A l'alinéa 2 de l'article 26b, nous avons discuté d'une proposition Feller qui a été rejetée par 14 voix contre 7. La majorité de la commission a, en effet, refusé d'ajouter les modalités des mesures d'économie annoncées par les CFF en matière de coût et d'efficacité à hauteur de 6 milliards de francs d'ici 2030. Il s'agit d'un ajout inutile, qui n'a pas sa place dans un tel processus de modification de loi. En effet, s'agissant d'objectifs stratégiques purement opérationnels, ils devraient être fixés par le Conseil fédéral dans les objectifs stratégiques annuels



des CFF. Les intégrer dans une loi fédérale irait à l'encontre de la pratique.

Pour conclure, au nom de la majorité de la Commission des transports et des télécommunications de votre conseil, je vous invite à refuser les modifications à l'article 20 et à fixer la réserve, soit attendre que 300 millions de francs au moins soient fixés à l'article 19 alinéa 2bis de la loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL). Cet ajout de 300 millions de francs au moins a été décidé par la commission, par 15 voix contre 8 et 1 abstention.

Hurter Thomas (V, SH): Ich vertrete hier meine Minderheit bei Artikel 20.

Worum geht es in der Vorlage? Es geht eigentlich um zwei Dinge. Es geht darum, die Nettoverschuldung der SBB zu reduzieren, und es geht darum, das Parlament stärker in die Verantwortung zu nehmen. Artikel 20 beinhaltet die Tresoreriedarlehen, die die Eidgenössische Finanzverwaltung für die SBB ausgibt. Hier braucht es eine gewisse Rückzahlung und eine gewisse Verlässlichkeit, und das ist etwas infrage gestellt, wenn wir die Vergangenheit anschauen. Deshalb möchte man einen Teil der Darlehen neu der Schuldenbremse unterstellen. Ich glaube, das ist sinnvoll und das müssen wir unterstützen; wir haben das gestern ja auch sehr stark diskutiert.

Wo stehen wir heute? Ich glaube, das ist wichtig: Die SBB leisten einen wichtigen Beitrag an den öffentlichen Verkehr, das ist unbestritten. Das Parlament hat allerdings in den vergangenen Jahren hier drinnen immer wieder Beschlüsse gefasst, ohne sich zu überlegen, was das finanziell bedeutet, was das wirtschaftlich bedeutet. Das hat dazu geführt, dass die SBB heute eine Verschuldung von 11,4 Milliarden Franken aufweisen – notabene nach einem Schuldenschnitt von 11 Milliarden Franken im Jahr 1999. Auch bei der Tarifgestaltung sind den SBB die Hände gebunden. Seit 2016 gab es eine Anpassung. Diese Anpassung deckte nicht einmal die Teuerung ab. Sie sehen also: Die SBB haben ein Finanzierungsproblem respektive ein Verschuldungsproblem, und das muss hier mit dieser Vorlage des Bundesrates gelöst werden.

Die Vorlage ist dreiteilig. Es gibt einen ersten Teil betreffend Artikel 20. Dort will meine Minderheit nichts anderes als der Bundesrat. Wie gesagt, soll ein Teil der Darlehen des Bundes an die SBB der Schuldenbremse unterstellt werden. Ein zweiter Teil der Vorlage betrifft die 1,15 Milliarden Franken, die wir gestern, wie der Kommissionssprecher gesagt hat, im Voranschlag schon mehr oder weniger beschlossen haben – notabene à fonds perdu, das muss man hier auch immer wieder betonen. Es gibt ausserdem einen dritten Teil, der eine Stärkung des Bahninfrastrukturfonds vorsieht.

Deshalb bitten wir Sie im Namen der SVP-Fraktion, meine Minderheit zu unterstützen.

Ich nenne noch einmal vier Punkte, warum man das tun soll. Es geht erstens darum, die Nettoverschuldung zu reduzieren. Zweitens ist es ein Dreierpaket. Wenn Sie hier sagen, wir nähmen einfach die 1,15 Milliarden Franken und die Stärkung des Bahninfrastrukturfonds, dann beginnen Sie eine Art Rosinenpickerei. Es tut mir leid, aber dann machen Sie genau das, was wir in den letzten Jahren gemacht haben, nämlich Bahnausbau und noch mehr Bahnausbau, und dies politisch getrieben und nicht unbedingt wirtschaftlich getrieben. Genau das möchte man in Zukunft verhindern. Den dritten Punkt habe ich jetzt gerade erwähnt: Man möchte das Parlament stärker einbinden; Sie sollen auch hier bei den Investitionen Verantwortung übernehmen. Der letzte Punkt geht die SBB selber an: Die SBB haben gesagt, sie möchten bis 2030 rund 6 Milliarden Franken einsparen. Ich glaube, gerade wenn wir diesen dreiteiligen Beschluss hier so verabschieden, dann können die SBB das auch tun.

In diesem Sinne bitte ich Sie, hier die Minderheit zu unterstützen. In der Gesamtabstimmung kann man dem Paket zustimmen, wenn es so dreiteilig bleibt; wenn nicht, dann muss man es ablehnen.

Storni Bruno (S, TI): Il gruppo socialista sostiene la modifica della legge federale sulle ferrovie federali svizzere, che ha lo scopo di rafforzare la situazione finanziaria e la capacità di investimento delle FFS.

Contrariamente a molti altri settori economici e di servizi pubblici, le FFS non hanno potuto beneficiare di alcun aiuto per compensare le perdite accumulate durante la crisi Covid-19; ricordo che il Consiglio federale aveva ordinato il lockdown promuovendo il lavoro a domicilio e sollecitando la popolazione a rimanere a casa, ma chiedendo alle FFS di mantenere attivo il servizio.

Di conseguenza, le FFS hanno subito in pieno gli effetti della crisi Covid-19. Già nel 2020 hanno dichiarato una perdita finanziaria di 617 milioni di franchi, un aumento del debito di 1,5 miliardi di franchi e una riduzione di oltre un terzo dei passeggeri. Sulla base di questa situazione le FFS avevano rivisto i piani di investimenti previsti prima della crisi Covid-19 allo scopo di non aumentare ulteriormente l'indebitamento – una strategia che aveva sollevato molte obiezioni, ritenendo che l'ente pubblico dovesse sostenere l'economia nella crisi Covid attraverso investimenti che generano lavoro. Queste critiche portarono le FFS a mantenere il livello degli investimenti previsto.



La Commissione delle finanze del Consiglio degli Stati aveva poi presentato la mozione 22.3008, "Sostenere l'esecuzione degli investimenti delle FFS e una visione a lungo termine in tempi di Covid-19".

Chiaramente la diminuzione dell'utenza, che si è protratta, seppur in minor misura, negli anni 2021 e 2022, e le conseguenti minor entrate hanno portato, al fine di garantire la liquidità, ad aumentare i flussi di tesoreria da 293 milioni di franchi nel 2019 a 1500 milioni nel 2020, 564 milioni nel 2021 e 462 milioni nel 2022.

Questa situazione non è più conforme alle condizioni del freno all'indebitamento della Confederazione, considerato che l'indebitamento delle FFS supera il 6,5 per cento del margine Ebitda fissato dal Consiglio federale negli obiettivi strategici. Al fine di limitare i prestiti di tesoreria della Confederazione ad un certo livello oltre il quale le FFS debbano chiedere i prestiti

AB 2023 N 2329 / BO 2023 N 2329

nell'ambito del preventivo, il Consiglio federale propone una modifica dell'articolo 20 che il gruppo socialista rifiuta, sostenendo la proposta di maggioranza che chiede di attenersi al diritto vigente.

Sosteniamo invece l'articolo 26b che prevede la riduzione dell'indebitamento netto gravato da interessi delle FFS tramite un apporto di capitale pari all'ammontare delle perdite di 1,15 miliardi di franchi registrate durante gli esercizi 2020 a 2022 nel traffico a lunga distanza. Questo versamento permetterà alle FFS di ridurre i costi finanziari e di avere più mezzi per l'esercizio, il che è particolarmente importante in un momento di crescita della domanda e, di conseguenza, dell'offerta.

Inoltre sosteniamo anche la modifica dell'articolo 19 della legge sul traffico pesante corretta con la proposta commissionale che quantifica la riserva del fondo per l'infrastruttura ferroviaria ad almeno 300 milioni di franchi. Concludo con l'invito del gruppo socialista a votare la modifica della legge federale sulle FFS come descritto.

Feller Olivier (RL, VD): Le projet qui nous est soumis aujourd'hui comprend trois points principaux. Le groupe libéral-radical va suivre la majorité de la commission s'agissant de l'ensemble de ces points.

Tout d'abord, le Conseil fédéral propose de soumettre dès maintenant au frein à l'endettement les prêts remboursables accordés aux CFF par le Conseil fédéral. En effet, le Conseil fédéral considère que l'endettement des CFF, qui s'élève à 11,4 milliards de francs, est particulièrement important. Sous l'angle de la technique financière, on ne saurait considérer les prêts qui seraient accordés à l'avenir par la Confédération aux CFF comme des prêts en tant que tels, dès lors que les CFF ne sont pas forcément susceptibles d'être capables de rembourser ces prêts. C'est pourquoi, selon le Conseil fédéral, il convient de soumettre dorénavant les prêts accordés aux CFF au frein à l'endettement.

Le groupe libéral-radical refusera cette proposition et suivra la majorité de la Commission des transports et des télécommunications. En effet, la proposition du Conseil fédéral aurait pour conséquence soit de compliquer l'obtention par les CFF de prêts remboursables, soit de charger le budget de la Confédération aux dépens d'autres dépenses, en particulier des dépenses faiblement liées. Malgré le fait que l'endettement des CFF soit élevé, le groupe libéral-radical considère que ce sont des prêts remboursables et qu'un prêt remboursable n'a pas à être traité comme une dépense au sens de la loi sur les finances et au sens du frein à l'endettement.

Le deuxième point traité dans le projet qui nous est soumis concerne une recapitalisation des CFF, donc l'injection dans le capital des CFF de 1,15 milliard de francs. Cela apporterait aux CFF une bouffée d'oxygène dans la situation financière difficile que l'entreprise traverse. Le groupe libéral-radical tient toutefois à rappeler que les CFF ont annoncé, en mars 2023, qu'ils allaient prendre des mesures d'économie et d'efficacité en matière de coûts à hauteur de 6 milliards de francs d'ici 2030. La commission n'a pas souhaité mentionner expressément dans la loi cet engagement pris par les CFF, mais le groupe libéral-radical veillera à ce que cet engagement soit tenu. Si la Confédération injecte 1,15 milliard de francs dans le capital des CFF, il importe que l'engagement des CFF visant à économiser 6 milliards de francs d'ici 2030 soit strictement tenu.

Le troisième point de cette réforme concerne la sécurisation du fonds d'infrastructure ferroviaire sans pénalisation du trafic routier. Le but de la majorité de la commission, soutenue par le groupe libéral-radical, c'est d'inscrire dans la loi le fait que le produit de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations doit au minimum, à hauteur de 300 millions de francs, être affecté au fonds d'infrastructure ferroviaire, le reste pouvant librement être utilisé pour le trafic routier. Il s'agit d'inscrire dans la loi ce minimum de 300 millions de francs; cela permet de sécuriser et de consolider le fonds d'infrastructure ferroviaire sans pénaliser le trafic routier.

Le groupe libéral-radical soutiendra donc aussi, en la matière, la version de la majorité de la commission.

Töngi Michael (G, LU): Für die Grünen ist klar: Wir brauchen einen starken ÖV. Wir müssen mehr Leute dazu bringen, auf den ÖV zu wechseln, damit wir das Ziel des Umsteigens erreichen können. Mehr Menschen



müssen mit dem ÖV reisen können. Dazu braucht es einen dichteren Takt. Es braucht vor allem auch zahlbare Angebote. Das ist für unser Land enorm wichtig. Sonst kriegen wir die Energiewende und die Mobilitätswende nicht hin, und Städte und Dörfer versinken noch mehr im Verkehr.

Die SBB leisten für eine klimaverträgliche Mobilität sehr viel. Täglich reisen Millionen von Menschen mit den SBB zur Arbeit, zu Freunden. Sie fahren in die Freizeit, unternehmen notwendige Fahrten. Das leisten die SBB tagtäglich, und sie leisteten es auch während der Corona-Zeit, als sie dazu gezwungen wurden, weil sie den Betrieb nicht einfach einstellen konnten. Es waren viel weniger Passagiere unterwegs, das haben wir bereits gehört. Das war nachher auch ein Problem für die Verschuldung der SBB, die zwei Jahre nacheinander sehr hohe Defizite machten: 2020 waren es über 600 Millionen Franken, 2021 über 300 Millionen Franken. Dabei, das haben wir auch schon gehört, waren wir uns gewohnt, dass die SBB Gewinne schrieben und aus diesen Gewinnen auch selbst Projekte finanzieren konnten. Deshalb sind die Schulden angestiegen. Es ist sehr wichtig, dass wir diesen Finanzausschuss jetzt geben, damit die SBB diesen Klotz nicht immer weiter mit sich führen müssen.

Wichtig ist für uns Grüne auch, dass wir diese Einlage in die Bahninfrastruktur sichern, dass wir sie nicht schmälern. Uns stehen sehr viele Ausbauten bevor. Wir müssen auch das Netz sanieren. Dazu braucht es Geld. Wir können da ganz sicher nicht einsparen, sondern müssen noch mehr investieren können. Die grüne Fraktion lehnt es aber ab, dass ab einer gewissen Summe die Darlehen an die SBB über das ordentliche Bundesbudget gesprochen werden müssen. Wir haben gestern eindrücklich gesehen, was passiert, wenn man das machen würde. Wir haben gestern eine Einsparung beim regionalen Personenverkehr rückgängig gemacht und dafür im nächsten Schritt eine Einlage in den Bahninfrastrukturfonds gekürzt. Wenn man diese Darlehen über das ordentliche Budget führen müsste, wäre die Konsequenz, dass eine Konkurrenz entstünde und man beim öffentlichen Verkehr wahrscheinlich an einem anderen Ort sparen würde.

Wir haben ein wenig Verständnis für den Antrag, weil er finanztechnisch nicht ganz falsch ist, aber es gibt eigentlich keine Begründung, warum man die Tresoreriedarlehen ab der festgelegten Grenze nicht mehr gewähren soll. Diese Grenze ist völlig willkürlich gewählt worden. Man muss auch sagen, dass der Bundesrat erst auf diese Idee kam, als er gezwungen wurde, uns diese Vorlage vorzulegen.

Offensichtlich ist das finanztechnische Problem doch nicht so gross. Man muss sich einmal überlegen, was es heissen würde, wenn die Darlehen tatsächlich nicht mehr werthaltig wären. Wir hätten dann nicht nur ein Problem mit diesen Darlehen, sondern wir hätten ein massives Problem mit den SBB als Eignern, und wir hätten gesamthaft ein riesiges Problem mit dem öffentlichen Verkehr; die SBB sind das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs.

Lehnen Sie deshalb bitte diesen Minderheitsantrag ab. Wir wollen starke Schweizerische Bundesbahnen, die im Fernverkehr hervorragende Leistungen erbringen können, und wir verlangen dies auch von ihnen, trotz allen Baustellen und komplizierten Projekten, die sie auf dem Tisch haben. Wir wollen, dass das Ziel, den Ausbau des öffentlichen Verkehrs voranzubringen, auch erreicht wird. Dies gilt übrigens – das möchte ich noch als Letztes sagen – auch für den internationalen Verkehr; hier wird immer damit argumentiert, dass sich jede einzelne Linie selber finanzieren muss. Wir werden nächste Woche beim CO₂-Gesetz noch darüber diskutieren, ob es einen Zuschuss gibt. Wir meinen aber, auch wenn wir die SBB jetzt hier unterstützen, dürften sie doch etwas offensiver sein und mehr wagen. Wir hoffen in diesem Bereich auch, dass der Bundesrat bei den strategischen Zielen, die er jetzt für die SBB verabschiedet, auch ein Signal setzt und sagt, dass es hier ein besseres Angebot braucht.

Bitte lehnen Sie diesen Minderheitsantrag ab.

AB 2023 N 2330 / BO 2023 N 2330

Giezendanner Benjamin (V, AG): Mein Vorredner, Kollege Hurter, hat zu diesen drei Punkten bereits sehr viel gesagt, aber bitte lassen Sie mich noch einige Gedanken an Sie richten:

1. Im Jahr 1999 hatten die SBB 11 Milliarden Franken Schulden. Es gab einen Schuldenschnitt. Heute, 2023, befinden wir uns praktisch wieder am selben Ort mit 11,4 Milliarden Franken Schulden. Wir werden schon in Bälde über den Zwischenbericht zum Ausbauschritt 2035 sprechen. Da gibt es bereits heute sehr, sehr viele die Regionalpolitik betreffende Punkte, die in den Ring geworfen werden. Doch als die Motion in der Covid-Zeit von beiden Räten angenommen wurde, ging es vor allem darum, dass mehr Mittel zur Verfügung stehen, damit man die Bauprogramme fortführen kann.

Heute ist diese Party vorbei. Wir wissen, dass die Verschuldung viel zu hoch ist, dass der Ebitda dieser Gesellschaft sehr, sehr tief ist. Wenn man ehrlich ist, muss man sagen, dass es sich bei den SBB momentan um einen Zombie, um ein halbtotes Unternehmen handelt, das keine Ertragskraft hat.



Und Sie, meine Damen und Herren, Sie wollen das! Sie fordern wie im anderen Rat einen stetigen Angebotsausbau. Dieser Angebotsausbau ist natürlich damit verbunden, dass nicht nur die Infrastruktur gebaut werden muss, sondern dass man auch Züge bestellt, dass man Kapital verzinst. Es wäre an der Zeit, einfach ehrlich zu sein und zu sagen, möglicherweise brauche es eine Verzichtsplanung. Im privaten Umfeld würden Sie bei solchen Zahlen wahrscheinlich als Erstes definanzieren. Schauen Sie einmal das Immobilienportefeuille der SBB an. Es wäre an der Zeit, dieses zu durchleuchten, gewisse Schritte zu unternehmen und gewisse Teile des Immobilienportefeuilles zu veräussern und so einerseits die Ertragskraft, aber andererseits auch die Substanz der SBB zu stärken.

2. Man kann die Frage der Tresoreriedarlehen kontrovers beurteilen. Wenn Sie unternehmerische Freiheit möchten, dann müssen Sie sich eigentlich grundsätzlich dafür aussprechen, das bewährte System beizubehalten. Aber ich habe es bereits erwähnt: Es ist an der Zeit, dass die Politik, die hier drin das Angebot bestimmt, in der Budgetdebatte auch die Konsequenzen trägt, nämlich dass dann das gesamte Werk der Schuldenbremse unterliegt, dass Sie die Konsequenzen tragen und an anderen Orten, in anderen Konten dementsprechend kürzen.

3. Zum Trick mit den LSVA-Geldern möchte ich sagen: Wir alle wissen, dass Sie die Ertragskraft nicht einfach mit tieferen Trassenpreisen stärken können. Nein, man müsste einmal den Elefanten im Raum angehen, und das sind die Ticketpreise. Um die SBB zu stärken, müssen Sie bei den Ticketpreisen einen gewissen Freiraum einräumen und dementsprechend hier auch höhere Ticketpreise am Markt ermöglichen. Damit würde die Ertragskraft ansteigen. Der Trick mit den LSVA-Geldern wird sehr wenig bringen, denn bereits heute fließen diese zwei Drittel in den Bahninfrastrukturfonds. Sie wissen es selbst: Die ungedeckten Kosten des Strassenverkehrs werden Sie jetzt einfach auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschieben, und auf Bundesebene wird niemand mehr bei den Kantonen Investitionen machen.

Ich komme zum Fazit. Hier liegt ein finanzpolitischer Trick vor, der den SBB etwas Zeit gibt, aber die SBB werden in diesem Zustand ein Zombie bleiben – halbtot auf dem Weg –, und wir werden uns hier schon bald wiedersehen, wenn wir sie refinanzieren müssen.

In diesem Sinne bitte ich Sie, die gesamte Vorlage abzulehnen.

Schaffner Barbara (GL, ZH): Die SBB sind das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und damit ein zentrales Element einer nachhaltigen Mobilität in unserem Land – und auf keinen Fall ein Zombie, wie das von meinem Vorredner behauptet wurde. Die Grünliberalen erfreut insbesondere, dass die SBB diese Leistungen im Fernverkehr seit mehr als zwanzig Jahren eigenwirtschaftlich erbracht haben, Herr Giezendanner. Wir wünschen uns, dass das auch zukünftig möglich sein soll. Entsprechend begrüßten wir es, dass die SBB für den Fernverkehr selbst während der Corona-Zeit keine Unterstützung beantragt hatten. Unterstützungsanträge, die aus der Kommission gestellt wurden, lehnten wir damals ab; wir wollten nicht vorsorglich Geld sprechen, das vielleicht gar nicht notwendig sein und zudem den Spar- und Effizienzdruck reduzieren würde.

Inzwischen sind die Fahrgastzahlen mehr oder weniger auf Vor-Corona-Niveau gestiegen. Aber die Ausfälle aus der Corona-Zeit belasten die Bücher der SBB immer noch. Sie können die Zielgrösse für die maximale Nettoverschuldung nicht mehr einhalten. Neben dem Einbruch der Einnahmen während der Corona-Zeit macht den SBB nämlich eine Änderung der Abgeltung für die Trassennutzung zu schaffen, die eine nicht geplante Mehrausgabe darstellt. Vor diesem Hintergrund erachtet die grünliberale Fraktion den vorliegenden Antrag auf einen Kapitalzuschuss an die SBB für gerechtfertigt.

Nicht einverstanden sind wir hingegen mit der vom Bundesrat beantragten Änderung im Finanzierungsmechanismus. Wir unterstützen die Haltung der Finanzkommission und der Mehrheit der KVF, dass den SBB für ihre Investitionen weiterhin Tresoreriedarlehen des Bundes zu gewähren sind. Diese Darlehen belasten den Voranschlag des Bundes somit nicht und würden auch nicht in Konkurrenz zu anderen Aufgaben stehen. Bei der Argumentation des Bundesrates gegen die Gewährung von Tresoreriedarlehen geht es vor allem um die Bewertung der Bonität der SBB als Schuldnerin. Aus Sicht der Grünliberalen ist jedoch gerade der Schuldschnitt, den wir mit der gleichen Vorlage vornehmen, ein Weg, um die Bonität zu verbessern. Zudem hat die Eidgenössische Finanzverwaltung in ihrer Einschätzung immer einen Ermessensspielraum.

Unter Berücksichtigung dieser beiden Feststellungen empfehlen wir Ihnen, der Mehrheit der KVF zu folgen und den Antrag der Minderheit abzulehnen.

Candinas Martin (M-E, GR): Die Mitte-Fraktion begrüsst die Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen. Die vorliegende Botschaft will die finanzielle Situation und die Investitionsfähigkeit der SBB stärken. Zudem will die Vorlage den Ausbau der Bahninfrastruktur durch eine ausreichende Liquiditätsversorgung des BIF sicherstellen.



Wieso braucht es diese Vorlage? Die Covid-19-Krise hat den ÖV massiv getroffen, und zwar die Frequenzen und die Finanzen. Die Frequenzen konnten in der Zwischenzeit wieder über das Niveau von vor dem Jahr 2019 erhöht werden; dieses Problem konnte mittlerweile also gelöst werden. Auch die aktuellen Erträge der ÖV-Branche sind gut. Die finanzielle Lücke der letzten Jahre hat jedoch Spuren hinterlassen, namentlich bei den SBB, denn der Fernverkehr hat – anders als der regionale Personenverkehr – während Corona keine zusätzlichen Mittel erhalten. Dies führte bei den SBB zu erhöhten Schulden.

Das Verschuldungsniveau der SBB muss entlastet werden. Dafür unterbreitet der Bundesrat in seiner Botschaft drei Massnahmen zur finanziellen Stabilisierung der SBB. Ich gehe nun auf diese drei Massnahmen ein.

Die Mitte-Fraktion unterstützt den Schuldenabbau durch einen einmaligen Kapitalzuschuss von 1,15 Milliarden Franken. Dieser Zuschuss bemisst sich an den zwischen 2020 und 2022 erlittenen Verlusten im Fernverkehr. Dadurch reduzieren wir die Schulden der SBB und verbessern deren Investitionsfähigkeit. Damit wird auch die von diesem Rat angenommene Motion 22.3008, "Unterstützung der Durchführung der SBB-Investitionen und einer langfristigen Vision in Covid-19-Zeiten", umgesetzt.

Die Mitte-Fraktion unterstützt auch den zweiten Punkt, die Sicherstellung der Liquidität und der Reserven des Bahninfrastrukturfonds. Die Liquidität des BIF ist zentral, damit die Finanzierung der geplanten Bahninfrastrukturprojekte sichergestellt werden kann. So soll der Maximalanteil von zwei Dritteln des Reinertrages der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe in den Bahninfrastrukturfonds eingelegt werden, bis dessen Reserven ausreichend hoch sind. Dadurch soll auch ein höherer Finanzbedarf des

AB 2023 N 2331 / BO 2023 N 2331

Bahninfrastrukturfonds im Falle einer von den SBB beim Bundesamt für Verkehr beantragten Senkung des Trassenpreises für den Fernverkehr kompensiert werden können.

Die Mitte-Fraktion lehnt aber den dritten Punkt der Vorlage ab. Es geht hier um den Antrag des Bundesrates betreffend die neue Art der Gewährung von Darlehen an die SBB unter Einhaltung der Schuldenbremse. Darlehen ab einer gewissen Schuldenhöhe der SBB neu in Form von Krediten im Rahmen des Voranschlags zu beantragen, erachten wir als nicht zweckmässig. Damit würden diese Darlehen in Form von Krediten der Schuldenbremse unterstehen und andere Bundesaufgaben konkurrenzieren. Schliesslich kann das Parlament bei der Planung eingreifen, wenn sich dies aufgrund einer zu hohen Nettoverschuldung der SBB als notwendig erweisen würde. Darum soll die Finanzierung der SBB mittels Tresoriedarlehen nicht auch noch einer parlamentarischen Genehmigung unterstehen. Am Prinzip, das heute schon besteht, soll sich aus unserer Sicht nichts ändern.

Aus diesem Grund bittet Sie die Mitte-Fraktion, den Antrag des Bundesrates und der Minderheit Hurter Thomas abzulehnen und in der ganzen Vorlage der Mehrheit zu folgen. (*discurra sursilvan*) Bun engraziament per Voss sustegn per ina sauna finanziaziun da la Viafier federala svizra.

Keller-Sutter Karin, Bundesrätin: Die Investitionen in den Netzausbau und in die Bahndienstleistungen sind wichtig, um die Vernetzung unserer Regionen weiterzuentwickeln, die Dichte des Netzes zu erhöhen und die Pünktlichkeit zu gewährleisten. Die Erwartungen der Nutzer und der Politik sind hoch, das zeigen auch die vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte.

Die SBB sind die wichtigste Eisenbahngesellschaft der Schweiz. Sie wurden 1902 mit der Verstaatlichung eines Grossteils des Schweizer Eisenbahnnetzes gegründet und erhielten 1999 den Status einer öffentlich-rechtlichen Aktiengesellschaft, deren Kapital vollständig vom Bund gehalten wird. Damals gab es den letzten Schuldenschnitt: Den SBB wurden gut 11 Milliarden Franken Schulden erlassen.

Heute ist das Unternehmen wieder stark verschuldet. Als Eigner ist es unsere Pflicht, die ansteigende Schuldenkurve der SBB zu durchbrechen. Die Vorlage zur nachhaltigen Finanzierung der SBB soll dazu einen Beitrag leisten.

Mit der Vorlage bereinigen wir zudem die letzten Auswirkungen aus der Covid-19-Krise. Die Verschuldung der SBB ist durch die hohe Investitionstätigkeit bereits vor Corona trotz der erwirtschafteten Überschüsse stetig angestiegen. Die vom Bund vorgegebene Zielgrösse zur maximalen Nettoverschuldung konnte durch Verbesserungen im operativen Geschäft in den Jahren vor Corona jedoch erfüllt werden. Das änderte sich mit der Corona-Krise. Das Personenverkehrsaufkommen ging aufgrund der Einschränkungen im öffentlichen Leben drastisch zurück.

In der Folge hat der Bundesrat für den regionalen Personenverkehr, für den Ortsverkehr und den touristischen Verkehr, aber auch für den Güterverkehr und die Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen spezifische Massnahmen ergriffen. Das Ziel war, die Covid-19-bedingten Verluste abzumildern bzw. auszugleichen. Der Bund richtete aber keine Beiträge an den eigenwirtschaftlich zu erbringenden Fernverkehr aus. In der Folge verzeichneten



die SBB in diesem Geschäftsbereich in den Jahren 2020, 2021 und 2022 kumulierte Verluste von über einer Milliarde Franken. In Verbindung mit einer weiterhin hohen Investitionstätigkeit stieg die Verschuldung der SBB weiter an: Per Ende 2022 betrug die Nettoverschuldung der SBB 11,4 Milliarden Franken.

Die vom Bund vorgegebene Zielgrösse zur maximalen Nettoverschuldung konnten und können die SBB nicht mehr einhalten. Trotz der guten Erholung im Verkehrsaufkommen ist die Einhaltung der Vorgaben ohne Unterstützungsmassnahmen des Bundes in den nächsten Jahren wenig wahrscheinlich. Die Vorlage, die wir heute diskutieren, hat zum Ziel, die SBB finanziell zu stärken und die Verschuldungssituation zu mildern.

Es gilt, die Investitionsfähigkeit und Rentabilität der SBB nachhaltig sicherzustellen. Die Ziele zur maximalen Nettoverschuldung sollen bis 2030 wieder eingehalten werden. Damit wird die Grundlage geschaffen, dass die SBB die in den 2030er-Jahren anstehenden Investitionen im Zusammenhang mit dem Ausbauschritt 2035 aus eigener Kraft finanzieren können. Zudem sollen die Finanzierungsinstrumente des Bundes geklärt und die Liquidität des Bahninfrastrukturfonds sichergestellt werden.

Sie haben es gehört, die Vorlage beinhaltet drei Massnahmen: einen einmaligen Kapitalzuschuss in der Höhe der Fernverkehrsverluste aus der Corona-Krise, die Klärung der Finanzierungsinstrumente und die Sicherstellung der Liquidität für den Ausbau der Infrastruktur.

Mit der ersten Massnahme, dem vorgesehenen Kapitalzuschuss, erfüllt der Bundesrat einen Auftrag des Parlamentes. Die Defizite der SBB in den von Corona geprägten Jahren resultieren insbesondere aus dem Fernverkehr. Ausgehend davon, bemisst sich der Kapitalzuschuss an der Höhe der Verluste im Fernverkehr für die Jahre 2020 bis 2022. Diese beliefen sich auf insgesamt 1,15 Milliarden Franken. Sie können sich erinnern, Sie hatten gestern beim Budget einen Kürzungs-, einen Halbierungsantrag der Minderheit Strupler betreffend diese Position, und ich hatte Sie gebeten, Ihren Entscheid dazu heute zu fällen.

Mit der zweiten Massnahme, mit der vorgeschlagenen Anpassung von Artikel 20 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen, werden die Finanzierungsinstrumente neu geregelt. Die SBB finanzieren sich heute zu wesentlichen Teilen über die Bundestresorerie. Diese sogenannten Tresoreriedarlehen sind Teil des Finanzvermögens des Bundes. Sie werden ausserhalb des Haushalts gewährt und unterliegen somit nicht den Vorgaben der Schuldenbremse.

Die stetig wachsende Verschuldung der SBB ist – Corona ausgeklammert – auf die hohe Investitionstätigkeit zurückzuführen. Dabei besteht ein enger Zusammenhang zwischen dem politisch gewollten Ausbau der Infrastruktur und dem stetigen Ausbau des Angebots. Während die durch das Parlament beschlossenen Investitionen in die Infrastruktur durch den Bahninfrastrukturfonds nachhaltig finanziert sind, finanzieren die SBB die daraus resultierenden Folgeinvestitionen selber. Hervorzuheben sind dabei die Investitionen in das Rollmaterial oder in für den Betrieb notwendige Objekte wie Industriewerke und Serviceanlagen. Diese Investitionen sind aber oftmals nur begrenzt wirtschaftlich. Mit dem stetigen und teils unwirtschaftlichen Ausbau des Angebots erfüllen die SBB eine öffentliche Aufgabe.

Aus diesem Grund ist eine über das gegenwärtige Niveau hinausgehende Verschuldung der Schuldenbremse zu unterstellen, dies entgegen dem Antrag der vorberatenden Kommission, die verlangt, die Anpassung von Artikel 20 des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen zu streichen. Geht der Finanzierungsbedarf über die bestehende Verschuldung hinaus, muss dieser über den Bundeshaushalt gedeckt werden.

Ich bitte Sie, hier die Minderheit Hurter Thomas zu unterstützen. In der Kommission und von Nationalrat Candinas wurde gesagt, dass damit andere Aufgaben verdrängt würden. Das ist aber nicht der Fall. Wenn der Kapitalzuschuss heute gesprochen wird, diese 1,15 Milliarden Franken, dann kann die Verschuldung gesenkt werden, und wir gehen nicht davon aus, dass ungefähr vor Ende der Zwanzigerjahre tatsächlich auch Darlehen im Rahmen des Budgets gesprochen werden müssten; das ist nicht der Fall.

Aber Sie müssen sich einfach bewusst sein, dass Tresoreriedarlehen nur dann gewährt werden können, wenn die Rückzahlbarkeit tatsächlich gewährleistet ist. Bei dieser Verschuldung ist dies nicht gewährleistet. Das bedeutet also: Selbst wenn Sie eine Ablehnung beschliessen und man die Entschuldung auch nicht vornehmen können sollte, wird der Bund nicht einfach so Tresoreriedarlehen gewähren können, weil sie nicht rückzahlbar sind und damit eben die Vorgaben der Schuldenbremse verletzen.

Ich komme nun noch zur dritten Massnahme, der Anpassung von Artikel 19 des Schwerverkehrsabgabegesetzes: Hier geht es darum, die Liquidität des Bahninfrastrukturfonds zu gewährleisten, damit der Infrastrukturausbau

AB 2023 N 2332 / BO 2023 N 2332

sichergestellt wird. Im Gesetz soll neu festgelegt werden, dass der maximale Anteil des Bundes am Reinertrag der LSWA, das heisst zwei Drittel, in den BIF eingelegt wird. Der Fonds soll eine minimale Reserve von



300 Millionen Franken enthalten; Sie schlagen vor, das im Gesetz festzuschreiben. Ich verlange dazu keine Abstimmung, Herr Präsident, aber es ist nicht nötig, das im Gesetz festzuschreiben. Im Gegenteil, das Gesetz wäre dann eigentlich auch weniger flexibel.

Weiter möchte ich erwähnen, dass die SBB selber auch ihren Beitrag zur Sanierung der Finanzsituation leisten, um wieder ein akzeptables Verschuldungsniveau zu erreichen. 2020 haben die SBB Kosten- und Effizienzmassnahmen in der Höhe von insgesamt rund 6 Milliarden Franken eingeleitet, um ihre finanzielle Situation bis 2030 zu stabilisieren.

Die Vorlage, wie Sie sie heute beraten, entspricht weitestgehend der Vernehmlassung. Von einigen Kantonen wurde in der Vernehmlassung die Befürchtung geäussert, der Ausbau der Infrastruktur könne durch die Vorlage gebremst werden. Diese Befürchtung ist unbegründet. Der BIF wird in den Jahren 2024 bis 2029 weit über 30 Milliarden Franken für die Bahninfrastruktur ausgeben können. Würde er in dieser Zeit durch eine Senkung des Deckungsbeitrages zusätzlich belastet, hätte das keine Auswirkungen auf die Ausbaupläne.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten, ihr zuzustimmen und bei Artikel 20 der Minderheit Hurter Thomas zu folgen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen Loi sur les Chemins de fer fédéraux

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. I Art. 20

Antrag der Mehrheit

Streichen

Antrag der Minderheit

(Hurter Thomas, Geissbühler, Quadri, Rutz Gregor)

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I art. 20

Proposition de la majorité

Biffer

Proposition de la minorité

(Hurter Thomas, Geissbühler, Quadri, Rutz Gregor)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.063/27835)

Für den Antrag der Mehrheit ... 125 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 65 Stimmen

(0 Enthaltungen)



Ziff. I Art. 26b

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. I art. 26b

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Abs. 1 – Al. 1

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 23.063/27837)

Für Annahme der Ausgabe ... 126 Stimmen

Dagegen ... 65 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Ziff. II Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II introduction

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. II Art. 19

Antrag der Kommission

Abs. 2

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2bis

... Bahninfrastrukturfonds eine Reserve von mindestens 300 Millionen ausweist, verwendet der Bund ...

Ch. II art. 19

Proposition de la commission

Al. 2

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2bis

... une réserve de 300 millions au minimum dans la planification ...

Angenommen – Adopté

Ziff. III

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates



Ch. III

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 23.063/27838)

Für Annahme des Entwurfes ... 126 Stimmen

Dagegen ... 65 Stimmen

(0 Enthaltungen)

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse

gemäss Brief an die eidgenössischen Räte (BBI 2023 2204)

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires

selon lettre aux Chambres fédérales (FF 2023 2204)

Angenommen – Adopté

Präsident (Nussbaumer Eric, Präsident): Das Geschäft geht an den Ständerat.

AB 2023 N 2333 / BO 2023 N 2333