

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Finanzdepartement

Per E-Mail an:
sarah.bochud@efv.admin.ch

Liestal, 28. März 2023

Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB. Stellungnahme des Kantons Basel-Landschaft

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Kanton Basel-Landschaft bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum rubrizierten Geschäft und nimmt wie folgt Stellung.

1. Einmaliger Kapitalzuschuss für die SBB im Umfang von 1,25 Milliarden Franken

Die durch die Covid-19-Pandemie bedingten Verluste im Regional- und Ortsverkehr wurden von der öffentlichen Hand kompensiert. Als systemrelevanter Teil der Mobilität war während der Covid-19-Pandemie auch der Fernverkehr in seiner unternehmerischen Freiheit stark eingeschränkt. Der Fernverkehr musste seine Leistungen trotz deutlich reduzierter Nachfrage aufrechterhalten. Für den Kanton Basel-Landschaft ist es daher nachvollziehbar, dass der Bund, welcher das Aufrechterhalten des Fernverkehrsangebots gefordert hatte, die SBB für die entgangenen Einnahmen im Fernverkehr entschädigt.

Der Bundesrat schlägt vor, die SBB mit einem einmaligen Kapitalzuschuss in Höhe von maximal 1,25 Milliarden Franken finanziell zu stabilisieren. Der Kanton Basel-Landschaft begrüsst die vorgesehene Bundesunterstützung unter folgenden Vorbehalten:

- **Der Kapitalzuschuss darf nicht dazu führen, dass die Ausgaben des Bundes für den übrigen öffentlichen Verkehr (Bau und Betrieb) reduziert werden.**
- **Der Bund als Eigner muss sicherstellen, dass die SBB trotz Bundesunterstützung Produktivitätssteigerungen realisiert und die im Regionalverkehr versprochenen Einsparungen einhält.**

2. Finanzierung der SBB unter Einhaltung der Schuldenbremse

Der Bundesrat sieht vor, dass sich die SBB auch künftig grundsätzlich über Darlehen des Bundes finanzieren soll. Um einen weiteren Anstieg der Bundesverschuldung ausserhalb der Schuldenbremse zu vermeiden, soll die Gewährung von Tresoreriedarlehen jedoch eingeschränkt werden. Entscheidendes Kriterium wird die erreichte Höhe der Nettoverschuldung der SBB bei Inkrafttreten der Gesetzesanpassung sein. Sobald dieses Niveau überschritten wird, soll der Nettofinanzierungsbedarf der SBB über Darlehen aus dem Bundeshaushalt sichergestellt werden, die von den Eidgenössischen Räten bewilligt werden.

Wie die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs unterstützt auch der Kanton Basel-Landschaft dieses Vorgehen.

3. Senkung des Deckungsbeitrags im Fernverkehr (Trassenpreisreduktion)

Der Bundesrat schlägt vor, der SBB für die Jahre 2023 bis 2029 eine Trassenpreisreduktion in der Gesamtsumme von rund 1,7 Milliarden Franken zu gewähren. Dieser Betrag würde somit den Bahninfrastrukturfonds (BIF) belasten, da diese Mittel dem BIF nicht zufließen.

Ein Verschuldungsabbau über die Reduktion der Deckungsbeiträge in den Trassenpreisen ist aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft systemfremd. Es ist nicht nachvollziehbar, warum das für die Finanzierung der gesamten Bahninfrastruktur geschaffene Instrument des BIF genutzt werden soll, um die Verschuldungssituation in der eigenwirtschaftlichen Sparte «Fernverkehr» zu verbessern. Gemäss bisheriger Anforderung des Bundes sind die Sparten «Infrastruktur» und «Verkehr» strikt voneinander zu trennen. Mit dem vom Bund nun eingebrachten Vorschlag würde die Infrastruktur-Sparte den Verkehrsbereich quersubventionieren und die vorgesehene Trennung nicht mehr eingehalten. Die infolge der Covid-19-Pandemie entstandenen Verluste respektive die erhöhte Verschuldung der SBB im Fernverkehr darf deshalb nicht über den Weg des Trassenpreises und damit nicht zulasten des Bahninfrastrukturfonds gelöst werden.

Der Bund hat den SBB in seiner Funktion als Eigner eine Verschuldungsvorgabe gemacht, die aktuell überschritten wird. Diese Überschreitung ist der speziellen Situation der letzten Jahre geschuldet und nachvollziehbar. Ungewöhnlich ist allerdings der Vorschlag des Bundes, einzig der SBB den Abbau der Schulden über eine Trassenpreisreduktion zu vereinfachen. Aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft bevorzugt der Bund damit ein einzelnes Transportunternehmen. Sollte der SBB eine Trassenpreisreduktion gewährt werden, müsste dies auch anderen Bahnunternehmen zugestanden werden.

Im Weiteren lassen die aktuellen Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr darauf schliessen, dass sich die Nachfrage weiter erholen wird, wobei Veränderungen im Mobilitätsverhalten feststellbar sind. Daher ist es zu früh, um abzuschätzen, wie sich die Ertragslage im öffentlichen Verkehr in den kommenden Jahren entwickeln wird.

Der Kanton Basel-Landschaft lehnt daher eine Entlastung der SBB in der Höhe von rund 1.7 Milliarden Franken durch die Senkung der Trassenpreise ab.

4. Sicherstellung der Reserven im Bahninfrastrukturfonds

Um sicherzustellen, dass die Reserven des BIF für die vom Parlament beschlossenen Ausbauschritte ausreichend sind, schlägt der Bundesrat vor, das Schwerverkehrsabgabegesetz vom 19. Dezember 1997 (SVAG; SR 641.81) anzupassen. Es soll explizit in Artikel 19 SVAG festgelegt werden, dass der dem Bund zur Verfügung stehende Anteil von zwei Dritteln des Reinertrags der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe grundsätzlich vollständig in den BIF eingelegt wird. Dies, bis der BIF eine angemessene Reserve aufweist. Ansonsten soll der Bund die nicht für den BIF benötigten Mittel zum Ausgleich der von ihm getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr einsetzen.

Der Kanton Basel-Landschaft unterstützt diese Präzisierung im SVAG. Diese Änderung steht in keinem direkten Zusammenhang mit den in der Vorlage dargestellten Beiträgen an die SBB und kann unabhängig davon umgesetzt werden.

Hochachtungsvoll

Kathrin Schweizer
Regierungspräsidentin

Nic Kaufmann
2. Landschreiber

Kopie an:
KöV, (office@koev.ch)
Peter Füglistaler, Direktor Bundesamt für Verkehr, (peter.fueglistaler@bav.admin.ch)