

Musterstellungnahme der Umweltallianz

Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB (Vernehmlassung 2022/83)

Der Text steht frei zur Verfügung.

Frist zur Einreichung: 31. März 2023

Mail: sarah.bochud@efv.admin.ch (als pdf und Word-File)

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir Stellung zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG).

Wir stellen uns klar hinter die Vorlage und begrüßen die vorgeschlagenen Massnahmen.

Freundliche Grüsse

[Organisation]

Stellungnahme

Der Bahnverkehr ist für mittlere und lange Strecken die klimafreundlichste und raumsparendste Form der Mobilität. Für eine umweltfreundliche Verkehrspolitik ist deshalb essenziell, dass die Finanzlage der SBB es erlaubt, die geplanten Investitionen zu tätigen. Dies gilt auch für den Bahninfrastrukturfonds BIF, der als Gegenvorschlag der öV-Initiative geschaffen worden ist.

Weil das Bahnangebot der SBB, das bereits heute ausschliesslich mit erneuerbaren Energien betrieben wird, für eine erfolgreiche Dekarbonisierung und Energiewende entscheidend ist, nehmen wir mit Sorge zur Kenntnis, dass die zusätzliche Verschuldung der SBB während der Pandemie «insbesondere durch die Verluste im eigenwirtschaftlich zu betreibenden Fernverkehr getrieben» war (Erläuternder Bericht, S.11).

Wir begrüssen es sehr, dass der Bund eine Vorlage mit mehreren Massnahmen erarbeitet hat, welche die schwierige, unverschuldete und pandemiebedingte SBB-Finanzlage so korrigiert, dass die bisherige Bahnpolitik des Bundes weiterverfolgt werden kann. Dass der öffentliche Verkehr an Marktanteilen gewinnt, ist für die Schweizer Klimapolitik zwingend und wurde von der Politik auch entsprechend vorgegeben (überwiesene Motionen 19.443-19.446 Töngi/Candinas/Graf-Litscher/Schaffner zur Erhöhung des Modalsplits im Personenverkehr).

Wir teilen die im Erläuternden Bericht dargelegte Sicht voll und ganz, dass der Investitionsbedarf der SBB in direktem Zusammenhang mit den politisch beschlossenen Ausbauplänen der Bahninfrastruktur steht (S.6). Es ist Niemandem gedient, wenn die SBB wegen der in der Pandemie angestiegenen Verschuldung und den an sich verständlichen politischen Vorgaben an ihre Eigenwirtschaftlichkeit nicht mehr die Fahrzeuge beschaffen kann, die notwendig sind, um die teuer erstellten Bahnausbauten sinnvoll zu nutzen. Auch die von der SBB Ende 2021 kommunizierten Sparprogramme sehen wir sehr kritisch, weil sie sich negativ auf die Attraktivität und zum Teil auch direkt auf das Angebot auswirken. Wir mussten feststellen, dass das Angebot des internationalen Schienenpersonenverkehrs (z.B. TGV Lyria) reduziert wurde. Das ist zwar aufgrund der Finanzlage der SBB verständlich, widerspricht aber den klimapolitischen Zielen der Schweiz, Flugalternativen für Ferienreisen bereitzustellen. Die Sparanstrengungen der SBB waren so mitverantwortlich, dass der Flugverkehr auf Kurzstrecken bald wieder das Niveau von vor der Pandemie erreichen können, was klimapolitisch verheerend ist. Dies weil der Flugverkehr ab der Schweiz mit einer Klimabelastung von 27 Prozent (siehe Antwort des Bundesrates auf die Interpellation Ryser 21.4259) das grösste Klimaproblem der Schweizer Bevölkerung darstellt. Die Schweizerinnen und Schweizer steigen doppelt so häufig ins Flugzeug wie die Bewohnerinnen und Bewohner unserer Nachbarstaaten.

Die gesetzlichen Vorgaben der Bahnfinanzierung sind nicht auf eine zweijährige Pandemie ausgerichtet. Die pandemiebedingten Mindereinnahmen des Fernverkehrs der SBB sind offensichtlich nicht selbstverschuldet und wurden im Covid-öV-Gesetz und den entsprechenden Nachtragskrediten nie berücksichtigt. Entsprechend unterstützen wir auch die Änderung von Art. 26 SBB-Gesetz, welche die Motion 22.3008 mit der Forderung die pandemiebedingte Verschuldung des SBB-Fernverkehrs als ausserordentliche Verschuldung zu betrachten, wie dies in anderen Bereichen der Pandemiepolitik üblich war, umsetzt.

Den Fernverkehr eigenwirtschaftlich zu betreiben (wie das politisch verlangt wird) war in der Pandemie offensichtlich ein Ding der Unmöglichkeit. Im Gegensatz zu vielen anderen von der Pandemie Betroffenen durfte die SBB ihr Angebot in Zeiten von Schliessungen nicht einstellen. Ganz im Gegenteil: Der Bund hat vorgegeben, dass ein reduzierter Fahrplan gefahren werden muss (wofür es durchaus Gründe gab). Dieser während der akuten Phase der Pandemie politisch vorgegebene Fahrplan war deutlich weniger stark reduziert als die Nachfrage, so dass die Auslastung und damit die Eigenwirtschaftlichkeit des Fernverkehrs der SBB während der Pandemie rekordtief war.

Der Fernverkehr der SBB war stärker als alle anderen Bahn- und öV-Angebote vom pandemiebedingten Nachfragerückgang betroffen. Unter diesen Umständen war es fragwürdig, dass das Covid-öV-Gesetz und die entsprechenden Nachtragsbeschlüsse im Bundesbudget dem Fernverkehr nicht Rechnung trug während für den öffentlichen Regionalverkehr (S-Bahn, Regionalzüge, Busse), den Güterverkehr, den Ortsverkehr (Tram und Stadtbusse) und den touristischen Verkehr zusätzliche Gelder gesprochen wurden, um die finanziellen Auswirkungen der Pandemie auszugleichen.

Wir unterstützen als Beitrag zur Stabilisierung der pandemiebedingt schwierigen Finanzlage der SBB auch die im Erläuternden Bericht erwähnte Trassenpreissenkung für den Fernverkehr und die entsprechende Folgeanpassung der BIF-Einlage der LSVA von Art. 19 des Schwerverkehrsabgabegesetzes. Dass der Bundesrat der SBB in dieser pandemiebedingt ausserordentlich schlechten Finanzlage via Trassenpreise entgegenkommt, ist sinnvoll. Wir sehen auch dies als Beitrag an die politische Vorgabe, den Modalsplit des öVs zu erhöhen. Tarifierhöhungen im öV stehen wir kritisch gegenüber – insbesondere dann, wenn sie darauf zurückzuführen sind, dass der Bund die SBB verpflichtet hat, ein unrentables Ausmass an Fernverkehrsverbindungen auch während der Pandemie aufrechtzuerhalten. Wer nach der Pandemie auf den öV umsteigt (weil er z.B. mehr im Homeoffice arbeitet und deshalb auf ein eigenes Fahrzeug verzichtet) soll nicht mit einem schlechteren oder teureren Angebot konfrontiert werden.

Auch die vorgeschlagenen Änderungen in den Absätzen 4 und 6 von Artikel 20 des SBB-Gesetzes unterstützen wir.