



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Eidgenössische Finanzverwaltung
Bundesgasse 3
3003 Bern

sarah.ochud@efv.admin.ch

Basel, 21. März 2023

Regierungsratsbeschluss vom 21. März 2023

Vernehmlassung zur Änderung des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB; Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2022 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur *Revision des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG): Nachhaltige Finanzierung der SBB* zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen nachstehend unsere Anträge und Bemerkungen zukommen.

1. Grundsätzliche Einschätzung

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt unterstützt grundsätzlich die geplante Revision des SBB-Gesetzes (SBBG) und des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG). Der Kanton Basel-Stadt hat grosses Interesse an einer gesunden Finanzstruktur der SBB. Die Erschliessung mit einem gut funktionierenden Personen- und Güterverkehr auf Schiene, Strasse und Wasser ist generell für die wirtschaftliche und raumplanerische Entwicklung in der trinationalen Agglomeration ein wichtiger Standortfaktor. Besonders der trinationalen S-Bahn wird zusammen mit den Partnern in der Nordwestschweiz und im grenznahen Ausland hohe Bedeutung zur Bewältigung einer nachhaltigen Mobilität beigemessen, weshalb auch das S-Bahn-Angebot in den nächsten Jahren kontinuierlich ausgebaut werden soll. Wir sind überzeugt, dass eine attraktive, leistungsfähige S-Bahn einen signifikanten Umsteigeeffekt im grenzüberschreitenden Personenverkehr von der Strasse auf die Schiene und damit auch einen namhaften Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten kann.

Für den Kanton Basel-Stadt als Besteller von Leistungen im Regionalverkehr bei der SBB ist deren Geschäftsgang wichtig. Bis vor wenigen Jahren erzielte die SBB über fast alle Sparten und Divisionen hinweg in der Regel positive Geschäftsergebnisse. Dem steht allerdings ein kontinuierlicher Anstieg der Produktionskosten bei den bestellten Leistungen im Regionalverkehr gegenüber, und zwar unabhängig von den Auswirkungen durch die Covid-19-Krise. Ausgelöst durch diese Kostenentwicklung haben die Besteller (Bundesamt für Verkehr und Kantone) mit der SBB zum Teil harte Verhandlungen geführt mit dem Ziel, die bisherige Kostenentwicklung einzudämmen und zu stabilisieren.

2. Zu den einzelnen Änderungsvorschlägen

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt nimmt zu den vom Bundesrat vorgeschlagenen Änderungen wie folgt Stellung. Dabei schliesst er sich der Meinung der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) an. Auch ist die Haltung unter den Nordwestschweizer Kantonen abgestimmt.

2.1 Einmaliger Kapitalzuschuss für die SBB

Angesichts der erheblichen Verluste, welche die SBB als Folge der Covid-19-Pandemie in den Jahren 2020 bis 2022 im Fernverkehr verzeichnen musste, begrüsst der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt eine finanzielle Unterstützung. Theoretisch stellt sich grundsätzlich die Frage, ob ein einmaliger Kapitalzuschuss tatsächlich nachhaltig ist – zu bezahlen ist dies letztlich über die Allgemeinheit (Steuerzahlende). Eine generelle Tarifierhöhung ist jedoch ohnehin für den nächsten Fahrplanwechsel geplant, so dass eine zusätzliche Tarifierhöhung eigens zugunsten der Sanierung von der Kundschaft sehr wahrscheinlich nicht akzeptiert würde. Trotz der aktuell angespannten finanziellen Lage ist die SBB vom Bund als Eigner gehalten, dass sie ihre Produktivität weiterhin steigert. Insbesondere sind die für die Jahre 2024–2030 versprochene Effizienzsteigerung bzw. Einsparung bei den Betriebskosten im Regionalverkehr im Umfang von jährlich 80 Millionen Franken zu berücksichtigen. Dieser Aspekt fehlt im Erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage und ist in der Botschaft darzulegen.

Mit diesen Erwägungen spricht sich der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt für die vorgesehene Bundesunterstützung aus, wenn auch unter folgenden Vorbehalten:

- Der Kapitalzuschuss darf nicht dazu führen, dass damit die Bundesbeiträge an den Regionalverkehr und an weitere Ausgaben im öffentlichen Verkehr, insbesondere an den Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (über den BIF) gekürzt werden.
- Der Bund als Eigner muss sicherstellen, dass die SBB ihre Produktivität weiterhin steigert, insbesondere im Regionalen Personenverkehr.

Antrag

In der Botschaft ist plausibel darzulegen, weshalb die ursprünglich für den Regionalverkehr vorgesehene Effizienzsteigerung bzw. Einsparung im Umfang von jährlich 80 Millionen Franken zwischen 2024 und 2030 nicht mehr enthalten ist.

2.2 Finanzierung der SBB unter Einhaltung der Schuldenbremse

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt unterstützt dieses Vorgehen.

2.3 Ausgleich der Verluste im Fernverkehr durch Senkung des Deckungsbeitrags

Grundsätzlich ist es für den Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt nachvollziehbar, dass die SBB für die entgangenen Einnahmen während der Covid-19-Pandemie entschädigt werden müssen. Hingegen lehnt er aus nachfolgenden Gründen den Vorschlag ab, dass dies im Fernverkehr über eine Reduktion des Trassenpreises erfolgen soll, indem auf den Deckungsbeitrag für die Jahre 2023 bis 2029 verzichtet wird:

- Der Deckungsbeitrag ist vom Verkehrsertrag abhängig und wurde noch vor der Covid-19-Pandemie unter der Annahme eines eigenwirtschaftlichen (gewinnbringenden) Fernverkehrs festgelegt.
- Die im Erläuternden Bericht vorgeschlagene Trassenpreisreduktion im Umfang von gut 200 Millionen Franken pro Jahr basiert auf Annahmen der SBB, wonach der Fernverkehr ohne Senkung des Deckungsbeitrags in den nächsten Jahren Verluste erwirtschaften dürfte. Demgegenüber hat der Fernverkehr in den Jahren vor der Covid-19-Pandemie mit den bestehenden Trassenpreisen jährliche Gewinne von 100 bis 180 Millionen Franken erwirtschaftet.

- Bereits im zweiten Halbjahr 2022 hat sich generell die Nachfrage im öffentlichen Verkehr wieder weitgehend erholt, auch wenn Veränderungen im Mobilitätsverhalten feststellbar sind. Zudem sollte der Fernverkehr dank der für 2024 geplanten Tarifierhöhung in den kommenden Jahren wieder die Gewinnschwelle mit dem bestehenden Trassenpreis-System erreichen können.
- Mit einem Verzicht auf den Deckungsbeitrag erhöhen sich die ungedeckten Kosten für den Substanzerhalt der Eisenbahninfrastruktur um rund einen Drittel gegenüber heute. Dementsprechend müssten mehr Betriebsbeiträge an die Infrastrukturbetreiber aus dem BIF geleistet werden. Dadurch fehlen im BIF unter Umständen zusätzliche Mittel für den Weiterausbau der Eisenbahninfrastruktur. Deshalb ist nicht nachvollziehbar, weshalb das primär zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur geschaffene Instrument des BIF genutzt werden soll, um die Verschuldung in der Sparte Fernverkehr zu verbessern.
- Eine Reduktion der Deckungsbeiträge in den Trassenpreisen ist auch insofern systemfremd, als der Bund stets betont, die Sparten Infrastruktur und Verkehr seien strikt voneinander zu trennen. Mit dem nun eingebrachten Vorschlag würde jedoch die Infrastruktur-Sparte den Verkehrsbereich quersubventionieren.
- Es sei erwähnt, dass die Kantonsbeiträge an die Eisenbahninfrastruktur in Höhe von jährlich 500 Millionen Franken unangetastet bleiben und seit 2019, indexiert an die Teuerung, sogar steigen. Des Weiteren wurden die durch die Covid-19-Pandemie bedingten Verluste im Regional- und Ortsverkehr vollumfänglich von Bund und Kantonen kompensiert. Auch andere Wirtschaftszweige wurden nur während der Pandemie vom Staat gestützt.

Aus diesen Gründen ist der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt der Meinung, dass der durch die Covid-19-Pandemie erlittene Verlust bzw. die erhöhte Verschuldung der SBB im Fernverkehr nicht über den Weg einer Trassenpreisreduktion und damit letztlich zulasten des BIF gelöst werden darf. Die Sanierung der SBB-Finzen ist Sache des Eigners Bund. Das Bundesamt für Verkehr hat die Kompetenz, im Rahmen der Konzession oder über die mit der SBB vereinbarten Zielvorgaben den Deckungsbeitrag im Fernverkehr festzulegen. Dies wiederum hat direkten Einfluss auf die Rentabilität des Fernverkehrs und somit auf die Verschuldungssituation der SBB.

Antrag

Von einem Verzicht auf den Deckungsbeitrag beim Trassenpreis zwecks Ausgleichs der Verluste im Fernverkehr ist abzusehen.

2.4 Sicherstellung der Reserven im BIF

Der Regierungsrat begrüsst die vorgeschlagene Präzisierung im SVAG. Die Änderung soll unabhängig von denjenigen im SBBG umgesetzt werden und darf in keinem direkten Zusammenhang mit den in der Vorlage dargestellten Beiträgen an die SBB stehen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen gerne Herr Wolfgang Fleischer, Projektleiter Öffentlicher Verkehr (wolfgang.fleischer@bs.ch, Tel. 061 267 85 55) zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin