Vernehmlassung zur Sanierung der PK SBB

Zusammenfassung der Ergebnisse

Ref: 521.5 Pensionskasse

1. Ausgangslage

Der Bundesrat hat zwischen Anfang Juli und November 2008 eine Vernehmlassung zur Sanierung der Pensionskasse SBB durchgeführt. Er stellte darin vier Sanierungsvarianten zur Diskussion. Drei sehen eine Rekapitalisierung der SBB durch den Bund in unterschiedlicher Höhe vor und werden als "Sanierungskonzept SBB", "Reduziertes Sanierungskonzept SBB" und als "Erweiterte Gründungs-Ausfinanzierung" bezeichnet. Die vierte Variante zeigt die Auswirkungen einer Sanierung ohne Beteiligung des Bundes.

Übersicht über die 4 Varianten (Stand bei Varianten 1 und 2 jeweils Ende 2007)

Varianten	Bundesbeitrag in Millionen
1. Sanierungskonzept SBB	1'858 bis zu 3'170
2. Reduziertes Sanierungskonzept SBB	1'678
3. Erweiterte Gründungs-Ausfinanzierung	662
4. Sanierung ohne Bundeshilfe	-

- Bei Variante 1 übernimmt der Bund die Unterdeckung des Alters- und des IV- Rentneranteils. Hinzu kommt die Verankerung einer Kann-Norm, die es dem Bund erlaubt, eine ergänzende Rekapitalisierungszahlung an die SBB vorzunehmen, falls die PK SBB erneut in eine finanziell schwierige Lage gerät. Die Initialzahlung beläuft sich auf rund 1,9 Milliarden (Stand Ende 2007). Mit einer ergänzenden Rekapitalisierung könnten die Kosten bis zu 3,2 Milliarden betragen.
- Bei Variante 2, dem reduzierten Sanierungskonzept, finanziert der Bund einen Einschuss in Höhe der Unterdeckung des Alters-Rentneranteils. Für den Bund würden sich die Kosten auf rund 1,7 Milliarden belaufen (Stand Ende 2007).
- Bei Variante 3 bezahlt der Bund den Fehlbetrag auf dem Alters-Rentneranteil, der sich durch die Reduktion des technischen Zinssatzes von 4% auf 3,5% ergibt (335 Mio.) sowie die Kosten für den Wechsel der versicherungsmathematischen Grundlagen (292 Mio.) und für die Eintrittsgeneration Frauen (35 Mio.). Dies würde den Bund 662 Mio. kosten.

Der Vernehmlassungsvorlage beigelegt war der Bericht zur Erfüllung der Postulate Fluri (05.3247) und Lauri (05.3363) im Zusammenhang mit der PK der ASCOOP. Die beiden Postulate fordern den Bundesrat auf zu prüfen, inwiefern der Bund (vergleichbar dem Vorgehen bei der SBB) die bereits eingeleitete Sanierung der ASCOOP zur Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs zwischen der SBB und den Konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) unterstützen kann.

Die Vernehmlassungsteilnehmenden konnten sich in einem Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage PK SBB sowie zum beigelegten Bericht betreffend PK ASCOOP äussern.

2. Vernehmlassungsteilnehmende

	Adressaten	Keine Stellungnahme	Stellungnahme
Kantone	26	2	24
Politische Parteien	13	7	6
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	1	2
Dachverbände der Wirtschaft	8	3	5
Weitere (KÖV, FDK, VÖV, LITRA)	4	0	4
SUBTOTAL	**54**	**13**	**41**
Spontanteilnahme (Bahnen, weitere öV Verbände und Private)			*98*
TOTAL			**139**

3. Überblick Vernehmlassungsresultate

In der grundsätzlichen Frage des Einsatzes von Bundesmitteln zur Sanierung der PK SBB zeigt sich bei den politischen Parteien und Dachverbänden folgendes Bild: Wirtschaftsverbände, Arbeitgebervertreter sowie die beiden Parteien SVP und FDP sprechen sich dagegen aus, Arbeitnehmervertreter und ihnen nahe stehende politische Parteien (SP und CSP) sowie die CVP sind dafür. Bei den Kantonen ist das Verhältnis zwischen Befürwortern und Gegnern eines Einsatzes von Bundesmitteln praktisch ausgeglichen. Die Bahnen sprechen sich einstimmig für den Einsatz von Bundesmitteln zur Sanierung der PK SBB aus.

Für einen Einsatz von Bundesmitteln sprechen sich explizit die Kantone **AG**, **BL**, **BS**, **GR**, **LU**, **NE**, **SG**, **SZ**, **TG**, **TI**, **UR**, **ZH,** die kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (**KÖV**), die **SP**, **CVP**, **EVP**, **CSP**, der Schweizerische Gewerkschaftsbund (**SGB**), der Verband öffentlicher Verkehr (**VÖV**), der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (**LITRA**), der Kaufmännische Verband Schweiz (**kv schweiz**) sowie der Schweizerische Städteverband (**SSV**)[1] aus.

Grundsätzlich gegen einen Bundesmitteleinsatz sind namentlich die Kantone **AI, AR**, **FR**, **GL**, **JU**, **NW**, **OW**, **SH**, **VD**, **ZG**, **VS**, die Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren (**FDK**), die **SVP**, **FDP**, **economiesuisse**, der Schweizerische Arbeitgeberverband (**SAV**) sowie der Schweizerische Gewerbeverband (**sgv**). Speziell von den Gegnern wurden die bis zum Primatwechsel angefallenen Verluste aus den freiwilligen vorzeitigen Pensionierungen kritisiert.

Die Mehrheit der Befürworter unter den Parteien und den Dachverbänden favorisiert Variante 1 (Sanierungskonzept SBB), jene der kantonalen Befürworter die Variante 3 (erweiterte Gründungs-Ausfinanzierung). *(vgl. Kapitel 4.2)*

Fast alle Kantone, die Parteien FDP und SVP sowie die Dachverbände der Arbeitgebervertreter fordern einen verstärkten Einbezug der SBB-Mitarbeitenden zur Sanierung der PK SBB. SP, EVP, CSP, der VöV sowie die Verbände der Arbeitnehmervertreter sind dagegen. Ausserdem fordert knapp jeder dritte Kanton, dass der Einbezug der Rentenbeziehenden zur Sanierung der PK SBB zu prüfen sei. *(vgl. Kapitel 4.3)*

Dass sich im Falle einer Sanierung der PK SBB der Bund auch an der Sanierung der Vorsorgewerke der bei der ASCOOP versicherten KTU beteiligen sollte, wird von einer knappen

[1] In dem vom SSV unter seinen Mitgliedern durchgeführten Vernehmlassungsverfahren hat die Mehrheit der Städte auf eine Stellungnahme verzichtet. Die Eingabe des SSV gründet nur auf zwei Antworten.

Mehrheit der Kantone abgelehnt. Bei den Parteien und Dachverbänden zeigt sich - sofern sie sich dazu geäussert haben - ein uneinheitliches Bild. *(vgl. Kapitel 4.4)*

Die Vernehmlassungsteilnehmer, welche zum skizzierten Konzept einer Beteiligung des Bundes an der Sanierung im Verhältnis zu seinem Aktienkapitalanteil Stellung nahmen, beurteilen dieses eher skeptisch. Zum Teil wird die Durchführbarkeit in Frage gestellt. Auch wird teilweise geltend gemacht, dass nicht die Stellung des Bundes als Aktionär Ausgangspunkt bilden dürfe, sondern die Abgeltungsberichtigung im Regionalen Personenverkehr. *(vgl. Kapitel 4.5)*

Die Kantone **GE** und **SO** haben auf eine Stellungnahme verzichtet.

4. Antworten zum Fragenkatalog

4.1 Einsatz Bundesmittel für PK SBB?

Sollen für die Sanierung der Pensionskasse SBB Bundesmittel eingesetzt werden? ☐ Ja ☐ Nein

4.1.1 Befürworter eines Einsatzes von Bundesmitteln

Zu den erklärten Befürwortern eines Einsatzes von Bundesmitteln zur Sanierung der PK SBB zählen die Kantone **AG**, **BL**, **BS**, **GR**, **LU**, **NE**, **SG**, **SZ**, **TG**, **TI**, **UR**, **ZH**, die Konferenz der Verkehrsdirektoren (**KÖV**), die **SP**, **CVP**, **EVP**, **CSP**, der Schweizerische Gewerkschaftsbund (**SGB**), der Verband öffentlicher Verkehr (**VÖV**), der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr (**LITRA**), der Kaufmännische Verband Schweiz (**kv schweiz**), die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (**SAB**) sowie der Schweizerische Städteverband (**SSV**). Ebenfalls dafür ausgesprochen haben sich der Schweizerische Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband (**SEV**), der Unterverband des Personals privater Transportunternehmen (**vpt**), der Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter (**VSLF**), die Gewerkschaft für Arbeitnehmende aus den Branchen öffentlicher Verkehr, öffentlichen Verwaltung, Post/Logistik, Communication und Dienstleistungen (**transfair**), Seilbahnen Schweiz (**SBS**), **Alpen-Initiative**, der Schweizerische Verband des Personals öffentlicher Dienste (**vpod**), der Verband Schweizerischer Schifffahrtsunternehmungen (**VSSU**) sowie alle **57 Bahnen** (Eisenbahnen, Seilbahnen), **7 Busbetriebe** und **5 Schifffahrtsgesellschaften**.

- Die Bundeshilfe komme nicht einer eigentlichen Sanierung gleich, sondern sei für die nachträgliche Ausfinanzierung von Deckungskapital für Leistungen aufzubringen, die 1999 nicht Bestandteil der Ausfinanzierung der PK waren („Eintrittsgeneration Frauen“, Wechsel der versicherungsmathematischen Grundlagen, Reduktion technischer Zinssatz auf Deckungskapital der Rentenbezüger von 4% auf 3.5%). Insofern habe der Bund die PK SBB bei der Ausfinanzierung anders behandelt als Vorsorgeeinrichtungen anderer ehemaliger Regiebetriebe (etwa skycare oder PK Ruag). Von den Befürwortern wird insbesondere die im Jahr 1999 ungenügende Ausfinanzierung der SBB ins Feld geführt. Bemängelt wird ausserdem, dass bei der Ausfinanzierung keine Wertschwankungsreserve mitgegeben wurde und dass diese nun, verspätet, nachzuschiessen sei.
- Auch sei der PK SBB ein grosser Rentnerbestand übertragen worden. Bei diesem handle es sich formell gesehen um Rentner des Bundes und nicht der SBB – dadurch ergebe sich nach wie vor eine besondere Verpflichtung seitens Bund gegenüber der PK SBB. Gemäss Befürwortern kommt dazu, dass die erforderliche Sanierungslast die Möglichkeiten bei einer derart rentnerlastigen Kasse von Arbeitnehmer- und -geberschaft übersteige.
- Weiter wird argumentiert, dass Bund und Kantone aus verkehrspolitischer Sicht grosses Interesse an gesunden und lebensfähigen Transportunternehmen hätten. Unternehmungen, deren Pensionskassen Unterdeckungen aufweisen, seien mit besonderen Risiken konfrontiert und würden eingeschränkte Handlungs- und Entwicklungsmöglichkeiten aufweisen.

- Es sei politisch und wirtschaftlich geboten, dass sich bei einer 100%igen Beteiligung (an den SBB) die Eigentümerschaft bei der Sanierung beteilige. Dem Bund als Alleineigentümer komme gemäss strategischen Zielen des Bundes eine besondere Bedeutung gegenüber der SBB zu – der Bund müsse sich der Verantwortung als Eigner stellen.
- Sollte der Bund keinen Beitrag für die PK SBB sprechen, müssten die SBB und die aktiven Versicherten gemäss Befürwortern untragbare zusätzliche Leistungen für die Sanierung aufbringen. Die Folgen wären dabei unter anderem hohe Lohnkürzungen, Belastung der Sozialpartnerschaft, Beizug der anfallenden Gewinne des Bereichs Immobilien mit der Konsequenz fehlender Ausgleichszahlungen an die Infrastruktur, ernsthafte Gefährdung der Beschaffung dringend benötigten Rollmaterials. Es gelte zu vermeiden, dass eine zu hohe Sanierungslast die notwendigen Investitionen der SBB aufs Spiel setzten (Gefährdung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des öV).

4.1.2 Gegner eines Einsatzes von Bundesmitteln

Gegen den Einsatz von Bundesmitteln sind die Kantone **AI, AR**, **FR**, **GL**, **JU**, **NW**, **OW**, **SH**, **VD**, **VS**, **ZG**, die Konferenz der Finanzdirektoren (**FDK**), die **SVP**, **FDP**, **economiesuisse**, der Schweizerische Arbeitgeberverband (**SAV**) sowie der Schweizerische Gewerbeverband (**sgv**). Zu den Gegnern gehören ebenfalls **Cargo Forum Schweiz**, das **Centre Patronal**, die **Fédération des entreprises romandes** und **strasseschweiz**.

- Die Gegner sind überzeugt, dass der Bund seiner gesetzlichen Pflicht mit der per 1999 erfolgten Ausfinanzierung vollumfänglich nachgekommen sei und weitere Sanierungsbeiträge damit freiwillige Leistungen verkörperten, die sich nicht rechtfertigen liessen. Ausserdem könnten andere Unternehmen des ÖV auch keine Hilfe der Steuerzahler in Anspruch nehmen.
- Mit der Gewährung von Bundesmitteln für eine erneute Sanierung würde gemäss den Gegnern ein Präjudiz für andere ähnliche Fälle (öffentliche Pensionskassen) geschaffen.
- Die Gegner machen auch geltend, dass viele Steuerzahlenden bei ihrer Vorsorgeeinrichtung ebenfalls selber Beitragserhöhungen oder Leistungskürzungen hinnehmen müssen oder mussten; eine weitere Ausfinanzierung der PK SBB wäre damit kaum vermittelbar. Eine rechtsungleiche Behandlung von staatsnahen und privaten Vorsorgeeinrichtungen sei zu vermeiden, indem zur Sanierung von staatsnahen Pensionskassen die Steuerzahler, für jene der privaten Vorsorgeeinrichtungen dagegen Arbeitnehmer und -geber aufzukommen hätten.
- Die Gegner begründen ihre Haltung auch damit, dass mit der Gewährung von Bundesmitteln eine Wettbewerbsverzerrung gegenüber der Konkurrenz auf Schiene und Strasse geschaffen würde. Dies widerspreche der eingeleiteten Bahnreform, wonach der Bundesrat die Wettbewerbsfähigkeit insbesondere des Schienengüterverkehrs via Liberalisierung und Öffnung des Schienenmarkts steigern will. Dieser Wettbewerb würde durch die einseitige (indirekte) Begünstigung von SBB Cargo in Frage gestellt. Zudem stelle die Sanierung der PK SBB eine verbotene staatliche Beihilfe dar, welche von ausländischen Güterbahnen vor europäischen Gerichten gerügt werden könne.
- Die Gegnerschaft ist auch der Meinung, dass der Bundeshaushalt nicht unnötig belastet und damit die Handlungsfähigkeit des Bundes nicht eingeschränkt werden dürfe.
- Statt auf den Steuerzahler zurückzugreifen, müsste gemäss Gegnerschaft die Finanzierung der PK SBB überprüft werden und darauf hingewirkt werden, dass der Mindestzinssatz und der Mindestumwandlungssatz so festgelegt werden, dass es auch die PK SBB schaffe, aus dem vorhandenen Kapital die notwendigen Erträge zu generieren. Würde der Bund für ungenügende Anlageerträge und für Verluste aus nicht finanzierten Leistungen aufkommen, würde er damit falsche Anreize setzen.
- Die Gegner machen auch geltend, dass sich der Bund in Zukunft immer wieder neuen Forderungen gegenübergestellt sehen würde, sollten die Beiträge und Leistungen nicht so aufeinander abgestimmt werden, dass den Verpflichtungen ohne staatliche Zuschüsse nachgekommen werden könne. In diesem Zusammenhang werden von den Gegnern ei-

ner Bundeshilfe speziell die bis zum Primatswechsel angefallenen Verluste aus den freiwilligen vorzeitigen Pensionierungen kritisiert. Hier hätte früher Remedur geschaffen werden müssen.

- Obwohl die Argumente für Variante 3 von einigen Gegnern eines Bundesmitteleinsatzes nachvollzogen werden können, sprechen sich diese aus ordnungspolitischen Gründen dennoch dagegen aus. Insgesamt sei ein Einspringen des Bundes deshalb abzulehnen, weil die Unterdeckung namentlich durch Änderungen der technischen Rahmenbedingungen wie Gesetzesänderungen oder die demographische Entwicklung eingetreten sei.

BE enthält sich einer ausdrücklichen Positionierung in der Frage des Einsatzes von Bundesmitteln zugunsten der PK SBB. Für diesen Kanton ist auch denkbar, dass der Bund zum Teildeckungsverfahren mit Wiedereinführung der Bundesgarantie zurückkehrt.

4.2 Varianten 1, 2 oder 3?

Wenn die Antwort zu Frage 1 ja lautet: Welche der in der Vernehmlassungsvorlage dargestellten Varianten bevorzugen Sie?
☐ Variante 1 (Sanierungskonzept SBB)
☐ Variante 2 (Reduziertes Sanierungskonzept SBB)
☐ Variante 3 (Erweiterte Gründungs-Ausfinanzierung)

4.2.1 Befürworter der Variante 1 (Sanierungskonzept SBB)

Für die Variante 1 spricht sich **kein** einziger **Kanton** aus. Für das Sanierungskonzept SBB sind die Parteien **SP**, **EVP** und **CSP**. Dafür sind auch die Verbände und Organisationen **SGB**, **VÖV**, **LITRA**, **kv Schweiz**, **vpt**, **VSLF**, **transfair**, **SBS**, **SEV**, **Alpen-Initative** und der **VSSU**. Sämtliche **Bahnen**, alle **Busbetriebe** und **Schifffahrtsgesellschaften** setzen sich ebenfalls für das umfassende Sanierungskonzept ein.

- Die Befürworter der Variante 1 machen geltend, dass nur diese die PK SBB nachhaltig zu sanieren vermöge. Weil ein Deckungsgrad von 100% nicht ausreiche, um langfristig ein finanzielles Gleichgewicht aufrecht zu erhalten, sei eine vollständige Ausfinanzierung inklusive der nötigen Schwankungsreserven von Nöten.
- Die Situation werde sich wegen aktuellen Entwicklungen auf den Finanzmärkten noch verschärfen, was zusätzlichen Druck aufsetze und eine nachhaltige Sanierung im Sinne der Variante 1 umso dringlicher mache.
- Es wird auch argumentiert, dass bei den Varianten 2 und 3 neben der SBB auch Versicherte und Rentner erhebliche Sanierungsbeiträge einbringen müssten, was zu vermeiden sei.
- Dargelegt wird auch, dass Variante 3 einer blossen Nachzahlung von Versäumnissen bei der Ausfinanzierung beim Start in die Selbständigkeit gleichkomme und keine echte Sanierung darstelle.

4.2.2 Befürworter der Variante 2 (Reduziertes Sanierungskonzept SBB)

Für die Variante 2 sind die Kantone **BS**, **GR**, **NE**, **TI** und die **KÖV**. Eine Begründung für den Vorzug von Variante 2 sei, dass damit eine Wertschwankungsreserve für die PK SBB aufgebaut werden könne. Zudem sei der Bund mit Variante 2 seiner Verpflichtung endgültig nachgekommen. Die Befürworter der Variante 2 argumentieren auch, dass mit Variante 2 der Rentnerproblematik (hoher Rentnerbestand der PK SBB, bei welchem es sich formell um Rentner des Bundes und nicht der SBB handelt) Rechnung getragen werden könne.

Aus verkehrspolitischer und wirtschaftlicher Sicht sei gemäss dem Kanton **SG** ein Kompromiss zwischen 2. und 3. Variante anzustreben.

4.2.3 Befürworter Variante 3 (Erweiterte Gründungs-Ausfinanzierung)

Variante 3 bevorzugen die Kantone **AG**, **BL**, **LU**, **SZ**, **TG**, **UR** und **ZH**. Für eine erweiterte Gründungs-Ausfinanzierung sind auch die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (**SAB**) und der Schweizerische Städteverband. Die **CVP** spricht sich für weitere – auf Variante 3 aufbauende – Lösungen aus.

- Die Verfechter von Variante 3 argumentieren, dass es damit möglich sei, die PK SBB wieder auf eine gesunde finanzielle Basis zu stellen.
- Sie sind auch der Meinung, dass mit der erweiterten Gründungs-Ausfinanzierung die Gleichstellung mit PUBLICA erreicht würde. Eine weitergehende oder weniger weit gehende Unterstützung würde den Grundsatz der rechtsgleichen Behandlung der ehemaligen Bundesrentner verletzen.
- Die ausserordentlichen Ausgaben von Variante 1 könnten kaum über ausserordentlichen Einnahmen gedeckt werden. Damit würde eine Sanierung der PK SBB möglicherweise Kürzungen im ordentlichen Haushalt zu Lasten anderer Aufgabenbereiche nach sich ziehen. Diese Gefahr ist bei Variante 3 geringer.
- Ein weiteres Argument für Variante 3 gründet auf der Verantwortung der PK SBB, eigene Anstrengungen zur Verbesserung der Situation zu unternehmen.
- Variante 3 wird auch deswegen bevorzugt, weil die Varianten 1 und 2 gemäss Vernehmlassungsbericht nach Einlage des Bundes einen Deckungsgrad von über 100% zur Folge hätten. Damit würde ein falsches Signal ausgesendet: Der Aufbau von Wertschwankungsreserven sei Angelegenheit der entsprechenden Pensionskasse und gehörte zu den zentralen Aufgaben der PK Leitung.

4.3 Beizug SBB Mitarbeitende zur PK SBB Sanierung?

Sind Sie der Auffassung, dass die Mitarbeitenden der SBB in verstärktem Ausmass zur Sanierung der Pensionskasse SBB beigezogen werden sollten? ☐ Ja ☐ Nein

4.3.1 Befürworter eines verstärkten Einbezugs der SBB Mitarbeitenden

Für den verstärkten Beizug der SBB Mitarbeitenden zur PK SBB Sanierung sprechen sich die **FDP**, **SVP**, **die meisten Kantone**, **economiesuisse**, **Centre Patronal**, **sgv** und **strasseschweiz** aus. Dafür sind auch Südostbahn (SOB), Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee, Bielersee Schifffahrt (BSG), Rheintal Bus und Niesenbahn.

- In erster Linie sollten die SBB und die der PK SBB angehörenden aktiven und Renten beziehenden Versicherten für die Sanierung aufkommen. In zweiter Linie könnten auch die direkten Nutzniesser der SBB Transportleistungen (z.B. Sanierungszuschlag auf den SBB Leistungen) beigezogen werden.
- Auch andere Pensionskassen müssten auf Beiträge von Mitarbeitenden zurückgreifen, um ihre PK zu sanieren. Es darf laut Befürwortern (eines verstärkten Miteinbezugs der Mitarbeitenden) nicht sein, dass der Staat bei einigen wenigen PK auf den Rückgriff auf Mitarbeitende verzichte und stattdessen Steuergelder aufwende, wohingegen die Mehrzahl der Pensionskassen Mitarbeiterbeiträge einfordern müssten und diese nicht durch Steuergelder ersetzen könnten.
- Einige Transportunternehmen vertreten die Meinung, dass in Anlehnung an die bei der ASCOOP erhobenen Sanierungsbeiträge auch die Mitarbeitenden der SBB in verstärktem Ausmass zur Sanierung beizuziehen seien.

4.3.2 Gegner eines verstärkten Einbezugs der SBB Mitarbeitenden

Gegen einen verstärkten Beizug von SBB Mitarbeitenden sind namentlich die Parteien **SP**, **CSP** und **EVP**. Auch dagegen sind die Verbände und Organisationen **SGB**, **VÖV**, **LITRA**, **kv schweiz**, **VSLF**, **transfair**, **SBS**, **SEV** und **Alpen-Initiative**. Nicht einverstanden mit dem Einbezug der Mitarbeitenden sind die **meisten Bahnen, Busbetriebe und Schifffahrtsgesellschaften**.

- Die Gegner monieren, dass sowohl die SBB als auch die Mitarbeitenden bereits einen grossen Beitrag zur Sanierung der PK SBB geleistet haben. Ausserdem sei die Misere nicht von den Mitarbeitenden verursacht worden.
- Auch bestehe die Gefahr, dass es bei einem verstärkten Miteinbezug zur Abwanderung von SBB Mitarbeitenden komme bzw. zur Abschreckung von potentiellen Mitarbeitenden. Mindestens stünde aber bei einem verstärkten Einbezug der SBB Mitarbeitenden die Attraktivität der Arbeitsbedingungen der SBB auf dem Spiel, was sich auf die Motivation und den Leistungswillen negativ auswirken wird.
- Die Gegner rufen in Erinnerung, dass eine noch grössere Belastung der SBB Mitarbeitenden auch deshalb nicht akzeptabel sei, weil die Mitarbeitenden anderer ausgelagerter Bundesbetriebe wie auch die Versicherten der PUBLICA durch die Art und Weise der Ausfinanzierung durch den Bund besser behandelt worden seien, ohne dass dafür objektive Gründe bestanden hätten.
- Sanierungsmassnahmen zulasten der Mitarbeitenden seien ausserdem nicht effizient, da das Deckungskapital der Rentner 63% des Vorsorgekapitals der PK SBB betrage.

4.3.3 Beizug Rentenbeziehende Sanierung PK SBB (Art. 65d BVG)

Knapp ein Drittel der Kantone (**AG**, **GL**, **NW**, **OW**, **SG**, **SH**, **UR**, **VS**), die **SVP** sowie **Centre Patronal** sind für einen begrenzten Beizug der Rentenbeziehenden zur Sanierung der PK SBB.

Der Beizug von Rentenbeziehenden könnte in schwierigen Sanierungsfällen (wie der PK SBB oder der ASCOOP) die Sanierbarkeit von Vorsorgewerken deutlich steigern und die Solidarität zwischen Generationen erhöhen. Die Sanierung der PK SBB habe ausgeglichen unter allen Akteuren (Arbeitgeberin SBB, Arbeitnehmer, Rentner) zu erfolgen.

4.4 Sanierung ASCOOP im Falle einer Sanierung PK SBB?

Sind Sie der Auffassung, dass sich der Bund im Falle eines Sanierungskonzeptes zugunsten der Pensionskasse SBB auch an der Sanierung der Vorsorgewerke der bei der ASCOOP versicherten konzessionierten Transportunternehmen (KTU) beteiligen sollte? ☐ Ja ☐ Nein

4.4.1 Für eine Sanierung der ASCOOP

Eine Minderheit der Kantone (**AI**, **BE**, **GR**, **SG**, **SZ**, **TG**, **TI**, **UR**, **VS, ZH**[2]) spricht sich für eine Bundesunterstützung bei der ASCOOP im Falle einer Sanierung der PK SBB aus. Dafür sind ebenfalls die **KÖV**, die Parteien **SP**, **EVP**, **CSP** sowie folgende Verbände und Organisationen: **VÖV**, **LITRA**, **SAB**, **kv schweiz**, **VSLF**, **transfair**, **SBS**, **SEV**, Schweizerischer Städteverband, Union Vaudoise des transports publics (**UVTP**), **Alpen-Initiative**, **vpod**. Sämtliche **Bahnen, Bus- und Schifffahrtsunternehmen**, welche zur Frage 4 Stellung genommen haben, befürworten eine Beteiligung des Bundes an der Sanierung der ASCOOP.

[2] Unter der Voraussetzung, dass Sanierungsinitiativen von Kantonen oder Unternehmen ausgehen.

- Eine Sanierung der ASCOOP sei aus politischen und wettbewerbsrechtlichen Gründen nötig: Damit es zu keiner Wettbewerbsverzerrung im öffentlichen Regionalverkehr komme, müsse die Gleichbehandlung zwischen der PK SBB und der ASCOOP sichergestellt werden.
- Weiter sei es ein Akt der Fairness, dass der Bund in beschränktem Rahmen auch den übrigen Transportunternehmen unter die Arme greife.
- Weil die Versicherten der ASCOOP und die KTU nicht in der Lage seien, die ASCOOP aus eigenen Mitteln zu sanieren, solle der Bund als Aktionär und Miteigner der angeschlossenen KTU bei der Sanierung mithelfen.
- Die Befürworter argumentieren auch, dass sich der Bund nicht aus seiner Verantwortung als ehemalige Aufsichtsbehörde gegenüber der ASCOOP verabschieden könne. Die schlechte finanzielle Verfassung der ASCOOP sei teilweise auf die früheren aufsichtsrechtlichen Verfügungen zurückzuführen.
- Dass der Bund gegenüber der ASCOOP seiner Verantwortung als seinerzeitiger und gegenwärtiger Besteller des öV nachkommen muss, wird ebenfalls als Begründung für eine Bundesbeteiligung an der Sanierung der ASCOOP vorgebracht.
- Eine Sanierung mit Bundesunterstützung sei auch deshalb angezeigt, weil sich die einzelnen in der ASCOOP angeschlossenen TU aus personalpolitischen Gründen gezwungen sahen, ein der SBB ähnliches Leistungsniveau anzubieten. Diese direkten und indirekten Zwänge hätten zum Beispiel zu Regelungen im Zusammenhang mit Frühpensionierungen geführt, welche nun die ASCOOP bzw. die darin angeschlossenen Vorsorgewerke belasten würden.
- Für eine Sanierung spreche auch, dass bei der ASCOOP nicht alle PK Leistungen korrekt ausfinanziert wurden.

Eine Mehrheit der Befürworter erwartet vom Bundesrat eine Zusatzbotschaft für die Sanierung der ASCOOP. Von einigen Befürwortern wird gefordert, dass sich der Bund nur im Bereich Rentner an einer Sanierung der ASCOOP beteiligt.

4.4.2 Gegen eine Sanierung der ASCOOP

Die Mehrheit der Kantone (**AG**[3], **BL**, **BS**, **FR**, **GL**, **JU**, **LU**, **NE**, **NW**, **SH**, **VD**, **ZG**), die **FDK**, die **SVP** und **FDP**, der **sgv** sowie **strasseschweiz** sprechen sich gegen den Einsatz von Bundesmitteln für die PK ASCOOP aus.

- Eine Beteiligung an der Sanierung seitens Bund würde einem unerwünschten Präzedenzfall gleichkommen.
- Weiter sprechen laut der Gegnerschaft auch wettbewerbspolitische Überlegungen dagegen: So käme es zu einer Marktverzerrung gegenüber solchen KTU, welche nicht bei der ASCOOP versichert sind und ihre PK eigenverantwortlich führen und saniert haben. Grundsätzlich sei die Sanierung Aufgabe der Arbeitgeber und -nehmer.
- Vorsorgewerke der ASCOOP, welche bei einer allfälligen Bundesbeteiligung eine Unterstützung erhielten, würden gegenüber jenen die vorher ausgetreten sind, bevorzugt behandelt.
- Eine Sanierung der ASCOOP käme auch einer Ungleichbehandlung gegenüber anderen privatrechtlichen Vorsorgestiftungen gleich, die zum heutigen Zeitpunkt ebenfalls sanierungsbedürftig sind.
- Gegen staatliche Zuschüsse spreche auch, dass Risiken eingegangen worden seien, welche nicht der Risikofähigkeit der PK entsprachen: Die ASCOOP habe sich nicht an die eigene Strategie gehalten und hätte eine unglückliche Titelauswahl getätigt. Die Begrün-

[3] Sollten jedoch bei der PK SBB die Varianten 1 oder 2 zum Zuge kommen, wird auch eine Beteiligung an der Sanierung der ASCOOP befürwortet.

dung, die mangelhafte Aufsicht des BAV ziehe einen Anspruch auf Bundesgelder nach sich, sei untragbar, weil mit dem gleichen Argument auch alle anderen privaten Vorsorgeeinrichtungen Entschädigungen fordern könnten.

4.5 Sanierung ASCOOP im Verhältnis zum Aktienkapitalanteil an KTU?

Wenn Ihre Antwort zur Frage 4 ja lautet: Sind Sie der Ansicht, dass sich der Bund im Verhältnis zu seinem Anteil am Aktienkapital der bei der ASCOOP versicherten KTU an der Sanierung der entsprechenden Vorsorgewerke beteiligen sollte, falls die übrigen Aktionäre der betroffenen KTU sich ebenfalls anteilsmässig an der Sanierung beteiligen und die Vorsorgewerke beziehungsweise die KTU vorgängig selber alle zumutbaren Sanierungsmassnahmen ergriffen haben? ☐ Ja ☐ Nein

Zur Frage 5 haben sich nur wenige Vernehmlassungsteilnehmer geäussert.

- Ohne Vorbehalte für eine Sanierung im Verhältnis zum Aktienkapital sind die Kantone **BS**, **GR**, **UR**, die Parteien **SP** und **EVP**, die Verbände und Organisationen **SAB**, **vpod**, **Alpen-Initiative**, **LITRA**, **VSLF**, **transfair** und die Bahnen matterhorn gotthard bahn, Niesenbahn.
- Vorbehalte haben die Kantone **SG**, **TG** und **ZH,** die Partei **CSP**, die Verbände und Organisationen **VÖV**, **kv schweiz**, **SEV**. Eine Koppelung des Bundesbeitrages an die Beteiligung der anderen Aktionäre wird insgesamt als schwierig erachtet. Es sei unsicher, ob und inwiefern die anderen Aktionäre einem Sanierungsbeitrag zustimmen würden. ZH ist nur dann für eine Sanierung im Verhältnis zum Aktienkapital, wenn die Sanierungsinitiativen von Kantonen oder Unternehmen ausgehen. Gemäss CSP müsste vorab geklärt werden, ob die anderen Aktionäre bereit wären, ein solches Finanzierungsprogramm mitzutragen. Einige Vernehmlassungsteilnehmer machen auch geltend, dass die Frage falsch gestellt sei (so etwa der VÖV). Die Frage nach der Verantwortung von Bund und Kantonen beruhe nicht vor allem auf deren Stellung als Aktionäre, sondern sei abgeltungsrechtlich begründet. Bund und Kantone sollten nach einem zu vereinbarenden Schlüssel für die ASCOOP Sanierung einstehen.
- Gegen das vorgeschlagene Konzept einer Bundesunterstützung im Verhältnis zum Aktienkapital sind die Kantone **BE**, **TI** und **SZ**. Dagegen sind ebenfalls **SBS**, **KÖV**, Union Vaudoise des transports publics, RBS/BSU, Chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez/Transports publics de la région nyonaise. Daneben sind auch **zahlreiche Bergbahnen**, an denen der Bund in der Regel nicht beteiligt ist, gegen ein solches Vorgehen, namentlich Niederbauen Luftseilbahn, Seilbahn Weissenstein, Rigi Bahnen, Brienz Rothorn Bahn, Luftseilbahn Lauchernalp, Gondelbahn Kandersteg, Lenk Bergbahnen, Luftseilbahn Grindelwald-Pfingstegg, Luftseilbahn Fiesch-Eggishorn AG, Arosa Bergbahnen, Sportbahnen Andermatt Gotthard, Sihltal Zürich Uetliberg Bahn, Luftseilbahn Flüelen-Eggberge und Luftseilbahn Kandersteg-Sunnbüel Gemmi und der Busbetrieb Rheintal Bus.

5. Abkürzungsverzeichnis

Cargo Forum Schweiz	Verkehrsträgerneutrale Verbände mit spezifischen Interessen am Güterverkehr
FDK	Konferenz der Finanzdirektoren
KÖV	Konferenz der Verkehrsdirektoren
KTU	Konzessionierte Transportunternehmungen
kv schweiz	Kaufmännischer Verband Schweiz
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
SAV	Schweizerischer Arbeitgeberverband
SBS	Seilbahnen Schweiz
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
SEV	Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband
sgv	Schweizerischer Gewerbeverband
SSV	Schweizerischer Städteverband
transfair	Gewerkschaft für Arbeitnehmende aus den Branchen öffentlicher Verkehr, öffentlichen Verwaltung, Post/Logistik, Communication und Dienstleistungen
VÖV	Verband öffentlicher Verkehr
vpod	Schweizerischer Verband des Personals öffentlicher Dienste
vpt	Unterverband des Personals privater Transportunternehmen
VSLF	Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter
VSSU	Verband Schweizerischer Schifffahrtsunternehmungen