

Herr Bundesrat Hans-Rudolf Merz
Eidg. Finanzdepartement
Bundesgasse 3
3003 Bern

18. September 2008

Sanierung der Pensionskasse SBB: Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 2. Juli 2008 haben Sie uns eingeladen, zum Vernehmlassungsbericht zur Sanierung der Pensionskasse SBB mit vier vorgeschlagenen Sanierungsvarianten Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Gelegenheit.

Unsere Stellungnahme basiert auf einer internen Vernehmlassung, die von unseren Mitgliederorganisationen rege genutzt wurde. Die Eingaben zeigen, dass der Entscheid zur Sanierung der SBB-Pensionskasse sowohl finanzpolitisch als auch wettbewerbspolitisch wichtige Signale setzt. Die überwiegende Mehrheit der Mitgliederorganisationen lehnt eine Sanierung mit Bundesgeldern entschieden ab. Zu diesem Ergebnis führen verschiedene Überlegungen, insbesondere finanz- und wettbewerbspolitische Aspekte.

Zusammenfassung

Die Sanierung der Pensionskasse SBB mit weiteren Bundesgeldern ist entschieden abzulehnen, so dass nur die Variante 4 „Sanierung ohne Bundeshilfe“ infrage kommt. Die Steuerzahler sind ihren finanziellen Verpflichtungen anlässlich der Entlassung der Kasse in die Unabhängigkeit vollumfänglich nachgekommen. Es wäre zudem ein falsches Signal an andere öffentliche Pensionskassen, die Unterdeckung der SBB-Pensionskasse mit weiteren Steuermilliarden zu füllen. Auch wettbewerbsrechtliche Überlegungen sprechen gegen eine erneute Bundeshilfe, weil dies die SBB gegenüber ihren Konkurrenten besser stellt und damit den Wettbewerb verzerrt.

Finanzpolitische und pensionskassensystematische Überlegungen

Die SBB-Pensionskasse wurde 1999 in die Eigenständigkeit entlassen. Der Bund gab der Kasse über 12 Mrd. Franken mit auf den Weg in die Unabhängigkeit. Auf dieser Basis konnte die SBB-Pensionskasse korrekt ausfinanziert mit einem Deckungsbeitrag von 100 Prozent neu und auf einer fairen Basis starten. Gleichzeitig mit der Entlassung in die Unabhängigkeit sind die Steuerzahler somit ihrer Finanzierungsverpflichtung vollumfänglich nachgekommen. Mit diesem Schritt ging auch die Verantwortung für die Führung der Pensionskasse SBB an deren statutarischen und paritätisch zusammengesetzten Organe über. Die Varianten, die Sanierungskosten im Umfang von 662 bis 3170 Mio. Franken mit weiteren Bundesgeldern zu finanzieren, sind deshalb aus Sicht der Steuerzahler, aber auch aus pensionskassensystematischen Gründen, nicht vertretbar. Viele Steuerzahler bezahlen als Arbeitnehmende seit Jahren selbst Sanierungszuschläge in ihre Pensionskassen oder müssen einen Leistungsabbau hinnehmen, weil auch ihre Kassen teilweise in die unangenehme Situation ungenügender Deckungsgrade geraten sind. Dies gilt bspw. auch für die Mitarbeitenden der privaten Bahnen, die bei der Pensionskasse Ascoop angeschlossen sind. So müssen sie seit 2006 und voraussichtlich noch auf Jahre hinaus einen Sanierungszuschlag von 1,5 Prozent des versicherten Lohns in Kauf nehmen. Eine Subventionslösung des Bundes setzt zudem ein falsches Signal gegenüber anderen öffentlichen Pensionskassen, die teilweise ebenfalls finanzielle Probleme zu bewältigen haben. Aus finanzpolitischen und pensionskassensystematischen Gründen ist es somit nicht vertretbar, die SBB-Pensionskasse mit weiteren Steuermitteln zu sanieren.

Wettbewerbspolitische Beurteilung

Mit der Bahnreform wollte der Bundesrat die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs durch die Liberalisierung und Öffnung des Marktes steigern. Da mittlerweile einige Eisenbahnverkehrsunternehmen für Wettbewerb im Schienengüterverkehr sorgen, konnte dieses Ziel zumindest teilweise erreicht werden. Die Vorlage zur Sanierung der SBB-Pensionskasse gewichtet die Interessen des Bundes als Eigner des führenden Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmens jedoch eindeutig höher und verlässt damit den Weg der Marktöffnung mit gleich langen Spiessen und der Gleichbehandlung aller Marktteilnehmer. Aus wettbewerbs- und verkehrspolitischen Überlegungen ist daher eine Sanierung der SBB-Pensionskasse mit weiteren Bundesgeldern ebenfalls strikte abzulehnen.

Verschiedene unserer Mitglieder wie die Schweizerischen Handelskammern, SPEDLOGSWISS oder der Verband der verladenden Wirtschaft VAP, die auch im Cargo Forum Schweiz zusammengeschlossen sind, äussern dazu die folgenden grundsätzlichen wettbewerbspolitischen Bedenken:

„Eine nochmalige Ausfinanzierung muss aus drei grundsätzlichen Überlegungen abgelehnt werden:

- *Angesichts der Zusammensetzung der angeschlossenen Unternehmen (SBB Cargo, SBB Personenverkehr, Securitrans, Login) sprechen wettbewerbspolitische Überlegungen dagegen. Jedes Unternehmen muss im Wettbewerb bestehen, wozu auch die Regelung seiner Pensionskasse gehört. Eine staatliche Refinanzierung der Pensionskasse stellt eine massive Wettbewerbsverzerrung dar. Eine derartige Besserstellung gegenüber Konkurrenten aus dem Verkehrs-, dem Sicherheits- und dem Bildungsbereich kann nicht verantwortet werden.*
- *Diese Wettbewerbsverzerrung ist nicht nur wettbewerbspolitisch unklug, sie behindert auch die Verkehrsverlagerung. Gerade im Güterverkehr herrscht in gewissen Verkehrssparten bereits ein erfreulicher Wettbewerb, der durch die vorgeschlagenen Massnahmen einseitig SBB Cargo begünstigt.*

- *Die Wettbewerbsverzerrung ist schliesslich aufgrund der europäischen Gesetzgebung nicht zulässig. Sie stellt eine verbotene staatliche Beihilfe dar, welche von ausländischen Güterbahnen vor europäischen Gerichten gerügt werden kann.*“

Anlagepolitische Überlegungen

Mit der Ausfinanzierung der Pensionskasse im Jahre 1999 ist die Verantwortung für die erfolgreiche weitere Führung der Kasse an deren Verantwortlichen übergegangen. Auch andere Pensionskassen hatten mit der Börsenbaisse ab 2000 zu kämpfen und müssen Vorpensionierungen versicherungsmathematisch korrekt ausfinanzieren. Die Tatsache, dass der vergleichsweise hohe Altersrentneranteil für die SBB-Pensionskasse ein strukturelles Problem darstellt, hätte die Führungsverantwortlichen frühzeitig zum Handeln zwingen müssen. Dass das Anlageziel von +/- 4 Prozent weit verfehlt wurde, wirft bisher ungeklärte Fragen bezüglich eines professionellen Anlagemanagements und einer entsprechenden Führung der Pensionskasse SBB auf.

Der Verband Schweizerischer Vermögensverwalter (VSV) äussert sich dazu wie folgt:

„Wir haben das Thema im Führungsausschuss des Vorstands besprochen und sind zum Schluss gekommen, dass jede weitere Sanierung der Pensionskasse mit Steuergeldern nicht vertretbar ist. Wenn trotzdem eine Sanierung mit Bundesgeldern erfolgt, müssen die Auflagen so streng gesetzt werden, dass in der Folge auch professionelle Vermögensverwaltungsarbeit geleistet wird/werden kann.“

Auch die Zürcher Handelskammer thematisiert den Aspekt eines professionellen Anlagemanagements:

„Dass der hohe Altersrentneranteil von über 50 Prozent ein strukturelles Problem der PK der SBB darstellt, steht ausser Frage und hätte die Führungsverantwortlichen der Kasse frühzeitig zum Handeln zwingen müssen. Überdies erhebt sich die Frage, ob eine zweckmässige langfristige Anlagepolitik verfolgt wird: Zahlreiche Pensionskassen waren nach 2001 vom Börsenrückgang betroffen, konnten dann aber in den Boomjahren 2004f. ein allfälliges Deckungsmanko wieder ausgleichen oder sogar Reserven anlegen.“

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
economiesuisse

Dr. Pascal Gentinetta
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Martin Kaiser, Fürsprecher
Mitglied der Geschäftsleitung

Kopie: Eidg. Finanzverwaltung