

BVG-Reform

Endlich Nägel mit Köpfen machen

Der Reformstau in der beruflichen Vorsorge ist gross. Im Dezember stehen im Nationalrat wichtige Weichenstellungen an.

Im Wissen, dass es sich bloss um einen Zwischenschritt handeln kann, haben die eidgenössischen Räte im Oktober 2003 den BVG-Mindestumwandlungssatz auf 6,8 Prozent gesenkt. Und dabei ist es seither geblieben. Gleich zweimal lehnten die Stimmberechtigten Reformen ab, die diesen wichtigen BVG-Parameter weiter senken wollten. Dabei hat sich das Umfeld deutlich verändert. Die Lebenserwartung ist weiter angestiegen und die Renditeperspektiven an den Anlagemärkten haben sich eingetrübt.

Zur Finanzierung eines Umwandlungssatzes von 6,8 Prozent muss eine Pensionskasse eine durchschnittliche Kapitalrendite von gut fünf Prozent erreichen. Das ist in guten Anlagejahren möglich, nicht aber im langjährigen Durchschnitt. Speziell nicht in einem Umfeld mit Negativzinsen. Das finanzielle Gleichgewicht der zweiten Säule ist daher nur noch mit massiven Umverteilungen in Milliardenhöhe aufrecht zu erhalten. Das ist systemwidrig und aus Sicht der Erwerbstätigen höchst ungerecht. Eine weitere rasche Senkung des BVG-Mindestumwandlungssatzes ist daher zwingend.

Das Reformprojekt ist mühsam angelaufen. Der Bundesrat scharfte sich hinter ein vom Arbeitgeberverband unterstütztes Gewerkschaftsmodell – zynisch als



«Sozialpartnerkompromiss» betitelt – das aus der 2. Säule eine Art Mini-AHV mit massiven Umverteilungen machen wollte. Die jährlichen Mehrkosten wären auf über drei Milliarden Franken zu stehen gekommen, finanziert unter anderem mit einer generellen Lohnprozentenerhöhung.

Die sozialpolitische Kommission des Nationalrats hat mittlerweile wichtige Korrekturen vorgenommen. Sie präsentiert ein Modell, das

- auf systemfremde Rentenzuschläge verzichtet;
- keine höheren Lohnprozente vorsieht;
- zielgerichtet kompensiert und keine Giesskannenzuschüsse beinhaltet;
- die Massnahmen zugunsten der Übergangsgeneration auf fünfzehn Jahrgänge beschränkt;
- die Ausgleichsmassnahmen systemkonform ausgestaltet;
- zumindest partiell auf eine zentrale Finanzierung via Sicherheitsfonds setzt und
- mit geringeren Mehrkosten auskommt.



Die Chancen stehen gut, dass der Nationalrat in der Dezembersession seiner Kommission folgen wird. Was dann der Ständerat aus der Vorlage macht, steht in den Sternen. Und dann wird mit hoher Wahrscheinlichkeit noch eine Referendumsabstimmung folgen. Das ist nun mal der Preis für den groben Fehler, den das Parlament im Zuge der 1. BVG-Revision beging, als es den BVG-Mindestumwandlungssatz als rein technische Grösse ins Gesetz schrieb und ihn damit zum Spielball der Politik machte.



Von Kurt Gfeller
Vizedirektor Schweizerischer Gewerbeverband sgv

«Spitzhacke»

KOLUMNE

Rot-grün torpediert ÖV

Soll der EuroAirport Basel (EAP) ans Bahnnetz angeschlossen werden? Sollen Flugpassagiere und Angestellte auf den Zug umsteigen, statt mit dem CO₂-ausstossenden Bus, Auto oder Taxi an den EAP zu gelangen?

Die Diskussion ist beinahe so alt wie der EAP selbst. Gegen den ÖV-Ausbau wehren sich nun links-grüne Parteien und Verbände, allen voran die hiesige Sektion des Verkehrs-Clubs der Schweiz. Ausgerechnet. Mit «Blick auf die Klimakrise» (!) müsse das Projekt verhindert werden, finden auch die Basler und die Baselbieter Grünen, die Baselbieter SP, die Basta und die regionale Greenpeace-Sektion.

Links-grün wehrt sich gegen ÖV. Verkehrte Welt? «Nein», findet Florian Schreier, Geschäftsführer des VCS beider Basel, in der BaZ. Der Bahnanschluss diene dem weiteren Wachstum des EAP. «Das lehnen wir ab.»

Zwar rechnet der verantwortliche Projektleiter bei der SNCF vor, dass nach der Fertigstellung des Anschlusses rund ein Drittel der Passagiere auf die Bahn umsteigen wird. Aber das kümmert die hiesigen «Umweltschützer» nicht. Für sie ist jedes Wachstum des Teufels – selbst wenn dieses der Umwelt nützt. So torpediert rot-grün den ÖV. Schade. Aber auch erhellend.