

LINK ZUM RECHT

Änderungen 2025 in den Sozial- versicherungen



§ SEV Rechtsschutzteam

Wie jedes Jahr treten 2025 im Bereich der Sozialversicherungen neue Bestimmungen in Kraft. So führt die Teuerung zu höheren AHV/IV-Renten und Kinderzulagen. 2025 beginnt auch die Umsetzung der Erhöhung des Frauenrentenalters. Der vorliegende Artikel fasst die wichtigsten Änderungen zusammen.

AHV/IV: Erhöhung der Renten

Die Renten werden ab dem 1. Januar 2025 um 2,9% erhöht. Die AHV/IV-Mindestrente steigt damit von 1225 auf 1260 Franken pro Monat; die Maximalrente bei voller Beitragsdauer von 2450 auf 2520 Franken. Die AHV-Rente für Ehepaare beträgt neu 3780 Franken.

Gleichzeitig wird der AHV/IV/EO-Mindestbeitrag für Selbständigerwerbende und Nichterwerbstätige auf 530 Franken pro Jahr angehoben; der Mindestbeitrag in der freiwilligen AHV/IV auf 1010 Franken.

Die Hilflosenentschädigungen in der AHV und IV, die für Rentnerinnen und Rentner bestimmt sind, die auf die Hilfe anderer angewiesen sind, werden ebenfalls erhöht. Die Höhe der Hilflosenentschädigung richtet sich nach dem Grad der Hilflosigkeit. In der IV schliesslich beträgt der Assistenzbeitrag neu 35.30 Franken pro Stunde (+ 1 Franken) und 169.10 Franken pro Nacht (+ 4.65 Franken).

AHV: Umsetzung der Erhöhung des Rentenalters für Frauen

Das Referenzalter (früher «Rentenalter») für Frauen, die nach 1960 geboren wurden, wird bis 2028 schrittweise angehoben und schliesslich wie bei den Männern 65 Jahre betragen. Die Erhöhung des Referenzalters wird von Ausgleichsmassnahmen begleitet. So haben Frauen, die zwischen 1961 und 1969 geboren sind, ab 2025 Anspruch auf einen Rentenzuschlag, sofern sie ihre Altersrente ab

dem Referenzalter oder später beziehen. Frauen, die sich für einen Rentenvorbezug entscheiden, haben keinen Anspruch auf diesen Zuschlag, kommen aber in den Genuss günstigerer Kürzungssätze. Der Rentenzuschlag ist nach Einkommen und Geburtsjahr gestaffelt. Er beträgt zwischen 13 und 160 Franken pro Monat. Er unterliegt nicht der Rentenplafonierung für Ehepaare und wird auch dann gezahlt, wenn der Betrag die Maximalrente überschreitet. Er wird zudem lebenslang ausbezahlt und führt nicht zu einer Kürzung der Ergänzungsleistungen.

BVG: neue Beträge

Im Zusammenhang mit den Renten der beruflichen Vorsorge ändern sich Anfang 2025 ebenfalls mehrere Beträge. Der Koordinationsabzug im BVG-Obligatorium steigt auf 26 460 Franken; die Eintrittsschwelle auf 22 680 Franken. In der dritten Säule (3a) beträgt der zulässige Steuerabzug pro Jahr nun 7258 Franken für Personen mit einer zweiten Säule und 36 288 Franken für Personen ohne eine solche.

Die Hinterbliebenen- und Invalidenrenten des BVG werden ebenfalls angepasst. Sie steigen um 0,8%, wenn sie 2024 zum ersten Mal angepasst wurden; um 2,5%, wenn sie 2023 zum letzten Mal angepasst wurden.

Der Mindestzinssatz im BVG bleibt im Jahr 2025 unverändert bei 1,25%.

Kinder- und Ausbildungszulagen: Erhöhung der Mindestbeträge

Im Bereich der Kinderzulagen werden die vom Bund festgelegten Mindestbeträge im Jahr 2025 angehoben, sie betragen neu 215 Franken pro Monat statt 200 Franken; die Ausbildungszulage 268 Franken pro Monat statt 250 Franken.

Diese Erhöhung betrifft in erster Linie Eltern, die in den Kantonen arbeiten, die die Mindestbeträge auszahlen, d. h. Aargau, Basel-Landschaft, Glarus, Solothurn, Tessin, Thurgau und Zürich. Die anderen Kantone, die bereits höhere Zulagen vorsehen, sind nicht zu einer Erhöhung verpflichtet.

VERKEHRSPOLITIK

Unterstützung für den öV im Parlament

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Der SEV ist erleichtert, dass das Parlament im Dezember die Sparpläne des Bundesrats beim öffentlichen Verkehr für 2025 korrigiert hat – keine Kürzungen beim regionalen Personenverkehr, Fördergelder für die Anschaffung von Elektrobusen, Fördergelder für Nachtzüge! Damit konnten weitere Einsparungen auf Kosten des Personals oder ein Abbau des Angebots fürs Erste verhindert werden.

Im Februar 2024 gab der Bundesrat bekannt, die schwach gebundenen Ausgaben im Budget 2025 einmal mehr linear zu kürzen, und im September kündigte er dann auch noch an, sowohl die Fördergelder für alternative Antriebe für Busse und Schiffe als auch die Fördergelder für den internationalen Schienenpersonenverkehr (Nachtzüge), die das Parlament mit dem CO₂-Gesetz grundsätzlich beschlossen hatte, mit sofortiger Wirkung zu sperren. Somit war zu befürchten, dass die Transportunternehmen nächstes Jahr gezwungen sein würden, massiv Kosten einzusparen – was kurzfristig nur zulasten des Personals oder des Angebots möglich ist. «Doch das Parlament hat die vom Bundesrat beantragten Kürzungen beim öffentlichen Verkehr im Budget 2025 zum Glück weitgehend abgelehnt», stellte Simon Burgunder, Koordinator Verkehrspolitik beim SEV, am Ende der Wintersession fest.

So hat das Parlament den Kredit 2025 für den regionalen Personenverkehr (RPV) um 7,7 Mio. Franken aufgestockt, sodass der Kredit auf dem Niveau von 2024 bleibt – und das ist angesichts der Zunahme der Passagierzahl und des Angebotsausbaus sicher richtig. Weiter hat das Parlament für die Förderung der Nachtzüge immerhin 10 Mio. gesprochen, und für die Förderung von Elektroantrieben bei Bussen und Schiffen 36,3 Mio. «Damit hat das Parlament dem Bundesrat unmissverständlich

den Auftrag erteilt, die unsinnigen Kreditsperren fallenzulassen und die Rechtssicherheit wiederherzustellen», sagt Simon Burgunder. «Mit den Entscheidungen zum Budget 2025 hat das Parlament gezeigt, dass es sich der Wichtigkeit des öV für die Schweiz bewusst ist: für den Alltag, den gesellschaftlichen Zusammenhalt, den Austausch zwischen den Regionen und für eine nachhaltige Mobilität. Das ist ein positives und motivierendes Signal für das Verkehrspersonal. Der SEV hofft, dass die Politik auch zukünftig hinter dem öV steht.»

Sparpläne des Bundesrats ab 2026

Trotz der erfreulichen Budgetbeschlüsse ist damit die Spardebatte für den öV noch nicht überstanden. Denn mittelfristig will der Bundesrat insbesondere beim regionalen Personenverkehr massiv sparen: So hat er einen RPV-Verpflichtungskredit 2026–2028 in die Vernehmlassung gegeben, der rund 10% zu tief ist, um den Abgeltungsbedarf der Transportunternehmen zu decken. Zudem will der Bundesrat die Kosten des RPV um 5% senken, wie von der Expertengruppe Gaillard vorgeschlagen. Und auch die Einlagen in den Bahninfrastrukturfonds will er kürzen.

Um die Sparvorschläge des Bundesrats beim RPV realisieren zu können, gibt es folgende drei Möglichkeiten: höhere öV-Tarife, Leistungsabbau durch Streichung von Linien bzw. Fahrplanausdünnung oder drittens eine höhere Kosteneffizienz der Verkehrsunternehmen. Bei der dritten Variante käme das Personal noch mehr unter Druck, als es das heute schon ist. Für den SEV ist klar, dass eine Verschlechterung der Anstellungs- und Arbeitsbedingungen nicht infrage kommt. «Die Zitrone ist ausgepresst. Es gibt kein Potenzial für weitere Effizienzsteigerungen», sagt Simon Burgunder. «Schon jetzt kämpfen viele Verkehrsunternehmen mit Personalmangel. Nur mit genügend und motiviertem Personal kann der öV richtig funktionieren.»

Petition für die Beibehaltung der 10-Stunden-Nachtschicht



Swiss-Mechaniker Oliver Hochstrasser gibt SEV-GATA-Präsident Philipp Hadorn mit 118 Petitionsunterschriften der rund 130 Mitarbeitenden, die in Kloten Dauernachtschicht im Flugzeugunterhalt leisten, den Auftrag, sich beim Seco dafür einzusetzen, dass die bewährte 10-Stunden-Schicht weiterhin möglich bleibt. «Denn sie bietet am meisten Vorteile für die Mitarbeitenden.»