

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundespräsidentin
Simonetta Sommaruga
3003 Bern

per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, ** Datum **

Stellungnahme zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Am 1. Juli 2020 haben Sie die Vernehmlassung zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise gestartet. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und Ihre Bemühungen, den öV in dieser äusserst herausfordernden Situation zu unterstützen.

Die Corona-Krise hat den öV sehr hart getroffen. Seine Erträge sind in allen Verkehrssegmenten eingebrochen, in einzelnen Sparten um bis zu über 80 Prozent bzw. im Bereich des touristischen Verkehrs aufgrund der verordneten Betriebseinstellung sogar vollständig. Umgekehrt konnten die Kosten aufgrund der weitgehenden Aufrechterhaltung des Angebots nur in begrenztem Masse gesenkt werden mit der Folge, dass für den ganzen Sektor mit hohen Defiziten zu rechnen ist. Der VCS begrüsst daher den parlamentarischen Auftrag zur finanziellen Unterstützung des öV und beurteilt den umfassenden Massnahmenplan des Bundes überwiegend positiv. Unsere ergänzenden Anträge betreffen die nachstehend dargelegten Bereiche, insbesondere den Personenverkehr.

1. Integration der Kredite in die Vorlage

Mit dem Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise werden die gesetzlichen Grundlagen betreffend die Corona bedingten finanziellen Lücken im öV (Personenverkehr, Güterverkehr, Infrastruktur) geschaffen. Hingegen sieht die Vorlage nicht vor, dass gleichzeitig mit der Vorlage auch entsprechende Kredite gesprochen werden sollen. Vielmehr sieht der Bundesrat vor, dass die entsprechenden Kredite mit Nachtragskrediten zum Budget (Nachtrag II2020/2021) in anderen Verfahren beschlossen werden sollen. Aus Gründen der Einheit der Materie ist es aber sinnvoll und transparenter, wenn gleichzeitig mit der vorliegenden Covid-Vorlage auch die entsprechenden Kredite durch das Parlament gesprochen werden.

Antrag:

Wir fordern, dass für die in der Botschaft erwähnten Kredite für den Ortsverkehr, den Regionalen Personenverkehr, neu auch den Touristischen Verkehr, den Güterverkehr und die Infrastruktur gleichzeitig entsprechende Verpflichtungskredite gesprochen werden oder dass in den (befristet geltenden) Gesetzgebungsbestimmungen entsprechende konkrete Beträge für die Jahre 2020 und 2021 festgelegt werden. Dies ist dort vorzusehen, wo die entsprechenden Beiträge des Bundes schon feststehen.

2. Personenverkehr

2.1 Regionaler Personenverkehr (RPV)

Wir begrüssen die vorgesehene Defizitdeckung im RPV. Die geforderte Kompensation der Ertragsausfälle durch bestehende PBG-Reserven in vollem Umfang lehnen wir jedoch ab. Dieses Vorgehen beeinträchtigt die zukünftige Risikotragfähigkeit der Transportunternehmen stark und würde in den Folgejahren auch bei kleineren Ereignissen potenzielle weitere finanzielle Stützungsmaßnahmen durch die Besteller erfordern. Die Verwendung von bei zahlreichen Unternehmen vorhandenen freien Reserven erachten wir als unzulässig.

Antrag:

Die Verwendung von Reserven zur Deckung der Defizite soll sich auf die zweckgebundenen Reserven gem. Art. 36 PBG beschränken. Freie Reserven der Transportunternehmen dürfen nicht zur Defizitdeckung verwendet werden.

Für die Verwendung der Reserven gem. PBG beantragen wir, diese zwecks Wahrung der Risikotragfähigkeit der Transportunternehmen nur zu zwei Drittel und höchstens gemäss maximaler Mindesteinlage laut Art. 36 PBG von 25% des Jahresumsatzes oder CHF 12 Mio. auszuschöpfen.

2.2. Ortsverkehr

Wir begrüssen die grundsätzliche Unterstützungsbereitschaft des Bundes für den Ortsverkehr ausdrücklich. Aus unserer Sicht ist indes sachlich nicht nachvollziehbar, weshalb nicht auch für dieses Verkehrssegment explizit das Prinzip der Defizitdeckung verankert wird.

Antrag:

Im Ortsverkehr soll [analog zum RPV] das Prinzip der Defizitdeckung angewendet werden.

Betreffend die Höhe des hierfür vorgesehenen Kredits beantragen wir, dass der Bund einen Drittel dieser Kosten übernimmt. Für die Verwendung der Reserven der Transportunternehmen im Ortsverkehr soll eine analoge Regelung gemäss unseren Vorschlägen für den RPV gelten.

Wir unterstreichen überdies, dass für das Jahr 2021 Nachverhandlungen der Offerten im Regional- und Ortsverkehr gemäss Art. 23 ARPV notwendig sind.

2.3 Touristischer Verkehr

Wir lehnen den Verzicht auf Massnahmen zugunsten des touristischen Verkehrs entschieden ab. Einerseits wurde dessen Berücksichtigung explizit in der Motion 20.3151 gefordert und ist damit parlamentarisch legitimiert, und wurde auch am «Runden Tisch» vom 2. Juni 2020 von allen massgeblichen Akteuren verlangt. Andererseits wird mit einer Berücksichtigung auch der systemrelevanten Funktion des touristischen Verkehrs für die touristischen Destinationen Rechnung getragen. Das Argument einer fehlenden gesetzlichen Grundlage auf Stufe des Bundes kann nicht ausschlaggebend sein, da diese auch in anderen Sparten fehlt, für die eine Lösung vorgesehen ist, und sämtliche Sparten gleichermassen betroffen sind.

Antrag:

Der touristische Verkehr ist zwingend in der Sonderbotschaft des Bundes zu berücksichtigen. Die finanzielle Unterstützung soll als Härtefallregelung ausgestaltet sein. In Abhängigkeit der Ausgestaltung der Härtefallregelung müssen für den touristischen Verkehr CHF 50-100 Mio. zur Abfederung der Covid-19-bedingten Ertragsausfälle der Transportunternehmen (TU) bereitgestellt werden.

Als Modell für eine Härtefallregelung kommen unseres Erachtens unterschiedliche Optionen infrage:

- a. Anspruchsberechtigt sind konzessionierte Transportunternehmen mit Angeboten im touristischen Verkehr. Bemessungsgrundlage für deren Entschädigung bildet ihr Jahresverlust (ohne nicht Covid-19-bedingte Sondereffekte) abzüglich ihres durchschnittlichen Jahresgewinns der letzten 3 Jahre.
- b. Anspruchsberechtigte Transportunternehmen sind diejenigen, die das GA vollwertig akzeptieren. Bemessungsgrundlage für deren Entschädigung ist das Delta zwischen ihren Erträgen von März bis September 2020 im Vergleich zu ihren durchschnittlichen Erträgen März bis September der letzten 3 Jahre. Die Ertragsausfallentschädigung beträgt maximal die Höhe der durchschnittlichen Erträge.

In den Mechanismen zur Entschädigung der touristischen Transportunternehmen sollen weitere Unterstützungen wie Kurzarbeitsentschädigungen und realisierte Kostensenkungen berücksichtigt und abgezogen werden. Im Sinne der Härtefallregelung ist zudem sicherzustellen, dass die Entschädigungen nicht primär finanzkräftigen Unternehmen zufließen.

2.4 Fernverkehr

Dem Verzicht auf Massnahmen im Personenfernverkehr stimmen wir zu. Dabei gilt es jedoch festzuhalten, dass dessen Ertragsausfälle massgeblich sind (mindestens CHF 300 Mio.). SBB und BLS

verzichten angesichts der soeben um 10 Jahre verlängerten Fernverkehrskonzession auf einen finanziellen Ausgleich im Jahr 2020. Im Gegenzug erwarten wir seitens Bund (BAV) und der Eigentümer (UVEK, EFD, Kantone) Unterstützung bei der Schaffung von Rahmenbedingungen, damit der Fernverkehr in den Folgejahren ausreichend Erträge zur Kompensation der Defizite erwirtschaften kann (z.B. Unterstützung für Marketingmassnahmen, Anpassungen der Deckungsbeiträge oder falls notwendig Unterstützung für Preiserhöhungen, etc.).

Wir begrüssen zudem die vom Bund unterstützten zusätzlichen Massnahmen zur Förderung des öV (Kampagne zur Wiederankurbelung der Nachfrage). Diese müssen ebenfalls durch die finanziellen Mittel des Bundes zur Abfederung der Folgen der Corona-Krise abgedeckt werden.

3. Schienengüterverkehr und Bahninfrastruktur

Wir stimmen den vorgeschlagenen Massnahmen für den Schienengüterverkehr und die Bahninfrastruktur im Grundsatz zu. Der Schienengüterverkehr ist durch den doppelten Effekt stark rückläufiger Mengen und erodierender Preise durch Überkapazitäten im Strassengüterverkehr im intermodalen Wettbewerb unmittelbar stark unter Druck. Bei prognostizierter rezessiver Konjunkturentwicklung wird diese Situation andauern, weshalb die Ausdehnung der Massnahmen auf das Jahr 2021 zu prüfen ist.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge und Ihr grosses Engagement in dieser Krise zugunsten eines starken öV.

Freundliche Grüsse

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Anders Gautschi
Geschäftsführer