



Per Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 9. Juli 2020

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

Grundlegende Bemerkungen

Mit der vorliegenden Botschaft zum dringenden Bundesgesetz sollen der öffentliche Verkehr und der Schienengüterverkehr in der Covid-19-Krise durch gezielte Massnahmen finanziell unterstützt und entlastet werden. Das dringliche Bundesgesetz sieht befristete Massnahmen für den Regionalen Personenverkehr, den Ortsverkehr, den Schienengüterverkehr und die Finanzierung der Bahninfrastruktur vor. Für die Finanzierung aller Massnahmen sollen zusätzliche Mittel in der Grössenordnung von insgesamt ca. 800 Millionen Franken beantragt werden.

Die SP begrüsst grundsätzlich die finanziellen Unterstützung des öV und beurteilt den umfassenden Massnahmenplan des Bundes überwiegend positiv. Indem der Bund die Grundlagen für die Deckung der finanziellen Lücken im öV schafft, können nachhaltige Schäden für den Personen- und Schienengüterverkehr durch den Abbau oder die Einstellung von Transportangeboten aufgrund der Folgen der Covid-19-Krise verhindert werden.

Diese Zielsetzung der Verhinderung nachhaltiger Schäden für den Personen- und Schienengüterverkehr sollte unseres Erachtens noch erweitert werden, und zwar um den Erhalt der Arbeitsplätze im öffentlichen Verkehr. Die eingesetzten Mittel sollen schlussendlich auch dem Erhalt der Arbeitsplätze dienen. Dies auch im Zusammenhang mit der Tatsache, dass wir dringend etwas gegen den Klimawandel und die Klimaerhitzung tun müssen. Da der öV energieeffizient und umweltschonend ist, sehen wir es als unabdingbar, dass der öV-Anteil am Modalsplit steigen muss. Auch aus dieser Perspektive muss der Fokus auf dem Erhalt der Arbeitsplätze im öV liegen.

In diesem Zusammenhang möchten wir auch festhalten, dass die von den Unternehmen erwarteten Kosteneinsparungen keine Verschlechterung der Anstellungsbedingungen zur Folge haben dürfen. Denn nebst einer funktionierenden Infrastruktur ist der öV auch auf genügend, gut ausgebildetes und fair bezahltes Personal angewiesen.

Wir möchten weiter festhalten, dass wir es bedauern, dass auf Massnahmen zugunsten des «Regionalen Personenverkehrs ohne Erschliessungsfunktion», also des touristischen Verkehrs verzichtet wurde. Es ist unseres Erachtens unabdingbar, dass auch der touristische Verkehr als Teil des integrierten öffentlichen Verkehrssystems finanziell unterstützt wird. Dies insbesondere auch, da dies in der parlamentarischen Motion 20.3151 gefordert wurde. Dort wird der Bundesrat nämlich aufgefordert, eine Vorlage auszuarbeiten, die «entsprechende (Finanzierungs-)Massnahmen über alle Bereiche (Personenverkehr mit allen Sparten, Güterverkehr, Infrastruktur) hinweg enthalten [soll]». Diese finanzielle Unterstützung ist umso wichtiger, da die touristischen Verkehrsangebote wie z.B. Bergzüge, Seilbahnen oder Schiffe – im Gegensatz zu den anderen Bereichen – ihren Betrieb während zweieinhalb Monaten komplett einstellen mussten und dadurch einen sehr hohen Ertragsausfall hatten. Gemäss VöV bedarf es zur Abfederung dieser Ausfälle Unterstützungsbeiträge in der Höhe von 50-100 Mio. Fr.

Auch der Personenfernverkehr ist stark von den coronabedingten Ausfällen betroffen. Der Bundesrat sieht aber in diesem Angebotsbereich keinen direkten Handlungsbedarf¹. **Aber auch im Personenfernverkehr braucht es eine Defizitdeckung durch den Bund.** Denn ohne diese kommen die SBB (und weitere, wie z.B. BLS) spätestens im Herbst in akute finanzielle Schwierigkeiten. Und es ist keine unbegründete Befürchtung, dass dabei insbesondere die Arbeitsbedingungen und der Personalbestand unter Druck kommen könnten. Das darf auf keinen Fall eintreffen.

Die Corona-Pandemie hat zu einem markanten Einbruch der Nutzung des öV geführt. Es erscheint sehr unwahrscheinlich, dass sich hier die Situation in naher Zukunft normalisieren wird. Dies auch im Zusammenhang mit der wiederum ansteigenden Fallzahlen und der damit verbundenen kürzlich erlegten Maskenpflicht im öV. Trotzdem erachten wir es insbesondere auch aus Klimaschutzgründen als wichtig, dass der öV wieder vermehrt genutzt wird. Das Vertrauen in den öV muss wieder hergestellt werden. **Eine Kommunikationsoffensive der Unternehmen, der Branche und des Bundes wäre hierfür ein begrüssenswertes Mittel.**

Zu den einzelnen gesetzlichen Anpassungen

Schienengüterverkehr

- Beim Schienengüterverkehr soll der Abbaupfad bei den Abgeltungen im alpenquerenden kombinierten Verkehr in den Jahren 2020 und 2021 ausgesetzt sowie ein vereinfachtes Verfahren zur Defizitdeckung bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr und anderen für die Verlagerung wichtigen Unternehmen in Form eines einmaligen Beitrages eingeführt werden. Die bisherige Vorgabe in Art. 8 Abs 2. (zweiter Satz) im **Güterverkehrsverlagerungsgesetz**, dass im alpenquerenden kombinierten Verkehr die Höhe der durchschnittlichen Abgeltung pro transportierter Sendung von Jahr zu Jahr abzunehmen hat, findet für die Jahre 2020 und 2021 keine Anwendung. Zudem wird im **Gütertransportgesetz** ein neuer Fördertatbestand eingefügt (Art. 9a), der es dem Bund ermöglicht, Verluste der im Gütertransport auf der Schiene tätigen Unternehmen zu übernehmen, damit bestehende Angebote im Schienengüterverkehr auch zukünftig aufrechterhalten werden können. Es ist eine ausserordentliche **finanzielle Unterstützung** der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr zur Sicherstellung eines nachhaltigen Angebots von etwa 40 Mio. Fr. sowie

¹ Die Situation im Personenfernverkehr soll gemäss erläuterndem Bericht «im Zuge der Eigenerpolitik mit der SBB geklärt» werden. Die SBB soll vorerst Verluste in der Höhe von rund 400 Mio. Fr. aus eigenen Mitteln auffangen. Dies sei möglich, da die «vor allem im Personenfernverkehr erzielten Gewinne der letzten Jahre [...] der SBB einen gewissen finanziellen Spielraum [geben]». Diese Beurteilung steht allerdings im klaren Widerspruch zur gleichentags durch den Bundesrat beschlossenen Erhöhung der Darlehenslimite bei der Bundestresorerie um 500 Mio. auf 750 Mio. Fr. Diese Erhöhung begründete der Bundesrat nämlich mit der Notwendigkeit der «Überbrückung eines akuten Liquiditätsengpasses» bzw. schlicht der Sicherstellung der Zahlungsfähigkeit der SBB bis Ende 2020. Der finanzielle Spielraum der SBB ist also im Gegenteil sehr eng.

eine ausserordentliche finanzielle Unterstützung des Angebots der Rollenden Landstrasse von etwa 10 Mio. Fr. vorgesehen.

- **Die SP begrüsst diese beiden Anpassungen im Güterverkehrsverlagerungsgesetz und im Gütertransportgesetz sowie die ausserordentliche finanzielle Unterstützung der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Rollenden Landstrasse mit Nachdruck. Um das Verlagerungsziel zu erreichen, muss der Schienengüterverkehr weiterhin ausgebaut werden.**

Güterverkehrsverlagerungsgesetz vom 19. Dezember 2008

Art. 8 Abs. 2 zweiter Satz

2 Die Höhe der durchschnittlichen Abgeltung pro transportierter Sendung hat von Jahr zu Jahr abzunehmen. Diese Bestimmung ist für die Jahre 2020 und 2021 nicht anwendbar.

Gütertransportgesetz vom 25. September 2015

Art. 9a Beiträge zur Milderung der Auswirkungen der COVID-19-Krise (neu)

Der Bund kann in den Jahren 2020 und 2021 Beiträge an die Unternehmen entrichten, um die Auswirkungen der COVID-19-Krise auf den Gütertransport auf der Schiene zu mildern.

Finanzierung der Bahninfrastruktur

- In den Jahren 2020 und 2021 soll auf eine Rückzahlung der Bevorschussung des Bahninfrastrukturfonds (BIF) verzichtet werden. Die Ertragsausfälle der Infrastrukturbetreiberinnen werden durch Nachträge zu bestehenden Leistungsvereinbarungen kompensiert. Durch den Verzicht auf die Rückzahlung können die Investitionsmittel für den Substanzerhalt und den Ausbau des Bahnnetzes gesichert werden. Neu wird der 1.1.2022 anstelle des 1.1.2020 als Startdatum für die Bildung einer angemessenen Reserve für den BIF gesetzt. Zudem wird für die Jahre 2020 und 2021 die Verwendung von mindestens 50% der Einlagen aus LSVA und Mineralölsteuer für die Tilgung der Bevorschussung ausgesetzt.
- **Die SP begrüsst diese Anpassung. Durch den Verzicht auf eine Rückzahlung der Bevorschussung des BIF können Investitionsmittel für den Substanzerhalt und den Ausbau des Bahnnetzes freigespielt werden. Deren Einsatz macht während einer Krise, wie wir sie aktuell haben, doppelt Sinn.**

Bahninfrastrukturfondsgesetz vom 21. Juni 2013

Art. 7 Abs. 2 zweiter Satz

2 Er bildet ab dem 1. Januar 2020 eine angemessene Reserve. Diese Bestimmung ist für die Jahre 2020 und 2021 nicht anwendbar.

Art. 11 Abs. 1 zweiter Satz

1 Spätestens ab dem 1. Januar 2019 werden im Budget und in der Finanzplanung des Bahninfrastrukturfonds bis zur vollständigen Tilgung der Bevorschussung für deren Verzinsung und Rückzahlung mindestens 50 Prozent der Einlagen nach Artikel 87a Absatz 2 Buchstabe a sowie die Einlagen nach Artikel 196 Ziffer 3 Absatz 2 der Bundesverfassung verwendet. Diese Bestimmung ist für die Jahre 2020 und 2021 nicht anwendbar.

Regionaler Personenverkehr (RPV) / Ortsverkehr

- Beim **regionaler Personenverkehr** gibt es eine Defizitdeckung im Jahr 2021 durch einen einmaligen Beitrag an die Transportunternehmen (TU), basierend auf der Jahresrechnung 2020. Der Beitrag wird anteilig durch Bund und Kantone finanziert, und zwar gemäss den heutigen prozentualen Beteiligungen von Bund und Kantonen. Die TU sollen sich im Rahmen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit an den Kosten beteiligen. Dies wird mit den neuen Bestimmungen in Art. 28 Abs. 1bis festgelegt. Die Auflösung der Spezialreserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge abgeltungsberechtigter Verkehrssparten ist hierfür Voraussetzung. Beim **Ortsverkehr** gibt es einen einmaligen Pauschalbetrag des Bundes an die Defizite der TU im Jahr 2020 zur Entlastung von Kantonen und Gemeinden (Art. 28 Abs. 2bis). In einem weiteren Absatz (Art. 36 Abs. 2bis) wird festgehalten, dass Unternehmen, die Beiträge nach Art. 28 Abs.

1bis und 2bis in Anspruch nehmen, für die Geschäftsjahre 2020 und 2021 **keine Dividenden** ausschütten dürfen.

- **Wir begrüßen diese zusätzliche Förderung des öffentlich Verkehrs mit Nachdruck. Begrüssenswert ist insbesondere die Auflage, dass die Unternehmen auf eine Dividendenaus-schüttung verzichten müssen.**

Wir möchten aber beliebt machen, dass sich geforderte Kompensation der Ertragsausfälle durch Reserven der Transportunternehmen aber maximal auf die zweckgebundene Reserven gemäss Art. 36 des Personenbeförderungsgesetzes beschränken muss. Es gilt, einen weitergehenden Reserveabbau unbedingt zu vermeiden. Hierzu ist der erläuternde Bericht unklar und schreibt auf S. 13, dass im Einzelfall zu prüfen ist, «ob weitere aus Überschüssen der Sparte RPV gebildete Reserven ebenfalls zur Deckung des Verlustes verwendet werden können». Ein weiterer Reserveabbau würde die Handlungs- und Risikotragfähigkeit der Transportunternehmen für die nächsten Jahren stark einschränken. Zudem würde dies eine starke Ungleichbehandlung der verschiedenen Transportunternehmen mit sich bringen. Denn deren Risiko- und Investitionspolitik hat sich in der Vergangenheit erheblich unterschieden, was sich entsprechend in der heute vorhanden Reservenhöhe ausdrückt.

- **Wir begrüßen zwar die Förderung des Ortsverkehrs, jedoch sollte für diesen Bereich das Prinzip der Defizitdeckung analog des RPV angewendet werden. Dies ergibt sich übrigens auch aus dem parlamentarischen Auftrag der Motion 20.3151. Wir denken, dass der vom Bund vorgesehene Pauschalbeitrag von 100 Mio. Fr. dafür nicht ausreichen wird.**

Personenbeförderungsgesetz vom 20. März 2009

Art. 28 Abs. 1bis und 2bis (neu)

1 Bund und Kantone (Besteller) gelten den Unternehmen die laut Planrechnung ungedeckten Kosten des von ihnen gemeinsam bestellten Angebotes des regionalen Personenverkehrs ab.

1^{bis} Zudem gelten sie den Unternehmen für das Jahr 2020 die nach Auflösung der Spezialreserve nach Artikel 36 Absatz 2 verbleibenden Verluste im Verhältnis ihrer nach Artikel 30 festgelegten Anteile ab. Die Abgeltung erfolgt aufgrund der Linienerfolgsrechnungen der Unternehmen.

2 Angebote des Ortsverkehrs sowie Angebote ohne Erschliessungsfunktion sind von Bundesleistungen ausgeschlossen.

2^{bis} Für das Jahr 2020 kann der Bund in Abweichung von Absatz 2 Abgeltungen an den Ortsverkehr und Angebote ohne Erschliessungsfunktion ausrichten. Die Abgeltung erfolgt aufgrund der Linienerfolgsrechnungen der Unternehmen.

Art. 36 Abs. 2bis (neu)

2^{bis} In Abweichung von Absatz 2 ist in den Jahren 2020 und 2021 der gesamte Überschuss der Spezialreserve zuzuweisen. Transportunternehmen im Fern-, Regional-, Ortsverkehr und touristischen Verkehr, die Beiträge nach Art. 28 Abs. 1bis und 2bis in Anspruch nehmen, dürfen für die Geschäftsjahre 2020 und 2021 keine Dividenden ausschütten.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen
SP Schweiz



Christian Levrat
Präsident SP Schweiz



Claudia Alpiger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz