



Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 7. September 2021

Zweites Massnahmenpaket zur 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.

Ausgangslage

- Die Folgen der Corona-Krise führen weiterhin zu finanziellen Einbussen im öffentlichen Verkehr (öV). Das nun vom Bundesrat (BR) vorgeschlagene zweite Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs (öV) ergänzt die vom Parlament im Herbst 2020 im Rahmen des ersten Pakets beschlossenen Unterstützungsgelder.
- Der BR erfüllt damit die Motionen [21.3459](#) KVF-N und [21.3593](#) KVF-S «Covid-19. Beiträge des Bundes an die finanziellen Lücken im öffentlichen Verkehr auch für das Jahr 2021» sowie [21.3460](#) KVF-N und [21.3594](#) KVF-S «Milderung der pandemiebedingten Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr im Jahr 2021», mit denen der BR beauftragt wurde, einen Gesetzesentwurf vorzulegen. Als Reaktion auf diese Motionen wird nun vorgeschlagen, die gesetzlichen Grundlagen auch auf 2021 auszudehnen, um so eine Verlängerung der Massnahmen zu ermöglichen, die im dringlichen Gesetz vom 25.9.2020 zur Unterstützung des öV in der Covid-19-Krise beschlossen worden waren, damit der öV und der Schienengüterverkehr künftig weiterhin ihre systemrelevanten Aufgaben wahrnehmen und sich gemäss der Nachfrage entwickeln können.
 - **Regionaler Personenverkehr (RPV):** Gemäss der nun in die Vernehmlassung gegebenen Vorlage sollen Bund und Kantone im RPV auch für dieses Jahr die Defizite 2021 des bestellten Angebots übernehmen. Dies weil die Einnahmen der Transportunternehmen aufgrund der coronabedingten Einschränkungen nach 2020 auch 2021 tiefer ausfallen als geplant. Bund und Kantone sollen daher das Defizit 2021 – wie 2020 – nachträglich durch einen zusätzlichen einmaligen Beitrag decken. Die Transportunternehmen müssen sich ihren finanziellen Möglichkeiten entsprechend aber ebenfalls an den Kosten beteiligen.
 - **Güterverkehr auf der Schiene:** Der BR schlägt zudem eine Unterstützung für den Güterverkehr auf der Schiene vor, indem vor allem im Binnengüterverkehr Ertragsausfälle ausgeglichen werden. Für den Güterverkehr auf der Schiene beantragt der BR dem Parlament einen zusätzlichen Kredit in der Höhe von 25 Mio. Fr.

- **Ortsverkehr und touristische öV-Angebote:** Eine finanzielle Unterstützung des Bundes für den Ortsverkehr und für touristische öV-Angebote lehnt der BR hingegen ab. Dafür sind laut Gesetz die Kantone, Gemeinden und allenfalls weitere öffentliche Körperschaften zuständig. Aufgrund der Erfahrungen aus dem letzten Jahr und der groben Abschätzungen über das voraussichtliche Ausmass der finanziellen Folgen der Corona-Krise auf diese beiden Bereiche sieht der BR keinen Anlass, von diesen Regeln abzuweichen. Für den Fall, dass das Parlament eine Ausnahme beschliessen möchte, zeigt der BR in der Vernehmlassungsvorlage zum zweiten Massnahmenpaket einen Weg dafür auf. Bereits im vergangenen Jahr hatte das Parlament eine Ausnahme beschlossen und den Orts- und touristischen Verkehr mit Bundesgeldern unterstützt.
- **Fernverkehr der SBB:** Eine allfällige Unterstützung des Fernverkehrs der SBB ist nicht Teil des Massnahmenpakets

Stellungnahme SP Schweiz

- **Die SP Schweiz begrüsst in dieser für die Branche äusserst anspruchsvollen Situation die umfassende finanzielle Unterstützung des öV durch den Bund inkl. touristischen Verkehr und Ortsverkehr sehr. Wir begrüssen sehr, dass der Bundesrat frühzeitig ein zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öV in der Covid-19-Krise vorlegt. Das vorliegende zweite Massnahmenpaket beurteilen wir hingegen zwiespältig.**
- Dieses zweite Paket wurde nötig, weil viele Massnahmen des ersten Pakets nur temporär ausgelegt waren und damit für das Jahr 2021 keine gesetzliche Grundlage für deren Weiterführung mehr besteht. Der gewählte Ansatz, die bestehenden Massnahmen bzw. Unterstützungsmodalitäten wo nötig zu verlängern, ist daher richtig (jedoch lückenhaft umgesetzt, siehe dazu weiter unten). **Fragwürdig ist allerdings, weshalb sich diese Verlängerung nur auf das Jahr 2021 erstrecken soll, obwohl im erläuternden Bericht zu Recht auf die Branchenprognose verwiesen wird, nach welcher davon auszugehen ist, dass die Passagierzahlen und -einnahmen erst im Jahr 2024 wieder das Vorkrisenniveau erreichen werden.** Bleibt es also bei der vorgeschlagenen Vorgehensweise, sind ein Massnahmenpaket 3 für 2022 und 4 für 2023 bereits heute absehbar – und damit ein unnötiger legislativer Aufwand.
- **Wir fordern deshalb, dass mit dieser Vorlage die gesetzliche Grundlage zur Fortführung der Unterstützungsmassnahmen in sämtlichen Bereichen des öV sowie des Schienengüterverkehrs bis mindestens Ende 2023 respektive bis zum Erreichen des Vorkrisenniveaus geschaffen wird.** Davon auszunehmen ist der Regionale Personenverkehr, für den die Minder-einnahmen ab 2022 im Rahmen der regulären zweijährigen Offertenrunden berücksichtigt werden können und sollen.
- **Die SP Schweiz unterstützt die vorgeschlagenen Massnahmen für den Regionalen Personenverkehr (RPV).** Die im RPV vorgeschlagene neuerliche Defizitdeckung analog dem Vorgehen im Jahr 2020 ist zielführend, um den administrativen Aufwand aller Akteure möglichst tief zu halten und eine pragmatische Lösung umsetzen zu können. Wie im erläuternden Bericht zu Recht erwähnt, wäre die Anpassung der Angebotsvereinbarungen unnötig komplex gewesen und hätte bei den Transportunternehmen einen grossen bürokratischen Aufwand verursacht.
- **Die SP Schweiz unterstützt die vorgeschlagenen Massnahmen für den Schienengüterverkehr.** Der vorgesehene Nachtragskredit zur Unterstützung des Schienengüterverkehrs ist gerechtfertigt, um Covid-19-bedingte Verkehrsrückgänge auffangen und entsprechende Verkehrsangebote im Binnenverkehr für die Zukunft erhalten und somit eine Rückverlagerung auf die Strasse verhindern zu können. Aber auch hier sollten die entsprechenden Bestimmungen im Gütertransportgesetz ([Art. 9a](#)) sowie im Güterverkehrsverlagerungsgesetz ([Art. 8](#)) zeitlich über das Jahr 2021 hinaus verlängert werden. Vor dem Hintergrund der aktuell laufenden politischen Standortbestimmung (Motion [20.3222](#) sowie Postulat [21.3198](#)) möchten wir darüber hinaus unterstreichen, dass von jeglichen Abbaumassnahmen abzusehen ist, die

zu einem dauerhaften Verlust von Transportvolumen auf der Schiene führen würden. Dies gilt insbesondere für SBB Cargo.

- **Der Verzicht auf Massnahmen zugunsten des touristischen Verkehrs sowie des Ortsverkehrs ist für die SP Schweiz hingegen inakzeptabel.** Die Unterstützung des touristischen Verkehrs und des Ortsverkehrs wurde explizit in den grossmehrheitlich angenommenen Motionen der KVF-N ([21.3459](#)) und der KVF-S ([21.3593](#)) gefordert und ist damit parlamentarisch legitimiert. Anders als im erläuternden Bericht geschrieben, fordern die beiden Motionen nicht, «die 2020 für einen Teil des Jahres definierten Regeln für den touristischen Verkehr [...] auf den Zeitraum vom 1. März 2020 bis 30. Juni 2021 [auszudehnen]», sondern ganz klar, die «beschlossenen Regelungen möglichst inhaltlich gleichlautend zeitlich auf das ganze Jahr 2021 [auszudehnen]».
- Der Verweis auf die fehlende Kompetenz des Bundes bzw. die Einhaltung der zuständigen Staatsebenen für die Finanzierung der jeweiligen Verkehrsarten ist vor diesem Hintergrund nicht nachvollziehbar, zumal gerade auch der Bund in der Covid-19-Krise mehrfach darlegte, dass die ordentlichen Kompetenzbereiche der Gemeinwesen in einer ausserordentlichen Situation mithin unzureichend sind und gemeinsame Lösungen angestrebt werden müssen.
- Wie im erläuternden Bericht zum Vernehmlassungsverfahren treffend dargelegt, spitzt sich die finanzielle Situation der Transportunternehmen zu, da die vorhandenen Reserven zur Deckung der Covid-19-bedingten Verluste bei nahezu allen Transportunternehmen aufgezehrt sind bzw. diese dringend benötigt werden zur Finanzierung von Investitionen. Die Unterstützung des Bundes ist deshalb im laufenden Jahr 2021 dringlicher denn je.
- Der touristische und somit nicht abgeltungsberechtigte Verkehr (Bergbahnen, Schifffahrt, touristische Bahn- und Buslinien) ist von den Auswirkungen der Covid-19-Krise ausserordentlich stark betroffen. Gleichzeitig haben die Erfahrungen aus dem letzten Jahr gezeigt, dass die seinerzeitige Form der Unterstützung für den touristischen Verkehr kaum Wirkung entfaltet hat. **Wir fordern deshalb, für dieses Verkehrssegment weitergehende Massnahmen zu ergreifen und die Verwendung der noch bestehenden Reserven der Unternehmen zur Deckung der Covid-19-bedingten Verluste einzuschränken.**
- **Der Verzicht auf die vollständige Verwendung der Reserven im touristischen Verkehr ist gerechtfertigt und wirtschaftlich notwendig.** Im Gegensatz zu abgeltungsberechtigten Verkehrsarten wie dem RPV erwirtschaften touristische Transportunternehmen ihre Erträge, ihre Investitionen und allfälligen Gewinnreserven rein selbständig. Folglich ist die Äufnung ihrer Reserven nicht mit staatlichen Geldern gestützt worden. Die Covid-19 Härtefallregelung, die zur Unterstützung privatwirtschaftlicher Branchen wie z.B. Gastronomie und Hotellerie Anwendung findet, sieht auch keine Verwendung von Reserven der betroffenen Unternehmen vor. Diese Praxis soll deshalb auch im Rahmen dieses Gesetzes für den nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen funktionierenden touristischen Verkehr angewendet werden.
- Die Unternehmen des touristischen Verkehrs befinden sich in einer wirtschaftlich äusserst kritischen Lage. Der Erhalt eines Grossteils ihrer noch bestehenden Reserven ist deshalb entscheidend, um Neu- oder Ersatzinvestitionen, Einlagen in Pensionskassen, usw. finanzieren zu können und sich somit zukunftsfähig marktfähig zu positionieren. **Gänzlich unverständlich ist dabei die bisherige Forderung des BAV mit Weisung vom 16.12.2020, dass im touristischen Verkehr sogar zukünftige Gewinnreserven angerechnet werden müssen.**
- Wir stellen deshalb folgende Anträge:

Antrag für den touristischen Verkehr

Art. 28a Touristische Angebote

1 [...]

2 Finanzhilfen des Bundes setzen voraus, dass:

- a. die Covid-19-bedingten finanziellen Ausfälle in der Zeit vom 1. März 2020 bis zum ~~30. Juni 2021~~ 31. Dezember 2021 nach Abzug ~~aller Reserven~~ eines Drittels der freien Reserven den in den Geschäftsjahren 2017–2019 erzielten Reingewinn des Unternehmens übersteigen;
- b. das Unternehmen für die Geschäftsjahre 2020, 2021 und 2022 keine Dividenden ausschüttet.

3 [...]

Antrag für den Ortsverkehr

Die Massnahme zugunsten des Ortsverkehrs für das Jahr 2020 sollen auch im Jahr 2021 zur Anwendung kommen. Das Personenbeförderungsgesetz (PBG) soll deshalb wie folgt angepasst werden:

Art. 28 Abs. 2^{bis}

2^{bis}Für die Jahre 2020 und 2021 richtet der Bund in Abweichung von Absatz 2 Abgeltungen in Höhe eines Drittels der Covid-19-bedingten finanziellen Verluste an den Ortsverkehr aus. Die Abgeltung erfolgt aufgrund der Linienerfolgsrechnungen der Unternehmen.

- **Massnahmen im Personenfernverkehr:** Die vom Parlament grossmehrheitlich überwiesenen Motionen 21.3459 und 21.3593 fordern den BR explizit dazu auf, dass «für den Fernverkehr eine spezifische Lösung gefunden [wird]». Diesem klaren Auftrag wird mit dem präsentierten Vorentwurf und der darin angekündigten Schaffung einer departementsübergreifenden Arbeitsgruppe unserer Meinung nach nicht nachgekommen. Die Arbeitsgruppe wird prüfen, «ob besondere Massnahmen zu treffen sind». Die Schaffung einer solchen «prüfend tätigen» Arbeitsgruppe ist unseres Erachtens weit entfernt von der geforderten Präsentation spezifischer Lösungen, was sich für eine Vernehmlassung – im Rahmen einer Auslegeordnung mit verschiedenen Alternativen – angeboten hätte. **Wir fordern den BR deshalb dazu auf, in einer neuerlichen Vernehmlassung möglichst zeitnah explizite Lösungsvorschläge zu präsentieren, wie der öffentliche Fernverkehr auf der Schiene in der Bewältigung der Covid-19-Krise nachhaltig finanziell unterstützt werden kann.**
- **Abschliessend möchten wir dringend anmahnen, dass der finanzielle Druck der Transportunternehmen nicht auf das Personal abgewälzt werden darf.** Denn das Verkehrspersonal hat nicht nur während den akuten Phasen der Pandemie mit der Wahrnehmung seiner «systemrelevanten» Tätigkeit Ausserordentliches geleistet, sondern es war – insbesondere als Folge des starken Wachstums im Verkehrsaufkommen und gleichzeitig durchgeführter unnötiger «Optimierungsprogramme» – schon zuvor am Anschlag. Darüber hinaus hat die Krise an der demografischen Entwicklung, welche die öV-Unternehmen erwartet, nichts geändert. So werden zum Beispiel bei den SBB bis im Jahr 2035 deutlich mehr Mitarbeitende pensioniert, als Arbeitsplätze durch die Digitalisierung verschwinden. Der heutige Fachkräftemangel wird sich somit künftig noch weiter verschärfen (z.B. im IT-Bereich, aber auch in bahnnahen Berufen wie bei den Lokführer:innen oder bei den Kundenbegleiter:innen). Das beste Mittel, dieser Entwicklung entgegenzuwirken, sind attraktive Anstellungsbedingungen, welche wiederum ausreichende Mittel bedingen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen
SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Claudia Alpiger
Politische Fachsekretärin