

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

Kantone / Cantons / Cantoni
Staatskanzlei des Kantons Aargau
Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
Staatskanzlei des Kantons Bern
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
Regierungskanzlei des Kantons Glarus
Standeskanzlei des Kantons Graubünden
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
Staatskanzlei des Kantons Luzern
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
Staatskanzlei des Kantons Obwalden
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
Staatskanzlei des Kantons Schwyz
Staatskanzlei des Kantons Solothurn
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
Staatskanzlei des Kantons Thurgau
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
Standeskanzlei des Kantons Uri
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
Staatskanzlei des Kantons Zug
Staatskanzlei des Kantons Zürich

Nachfolgend die Stellungnahmen in alphabetischer Reihenfolge:

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

15. Juli 2020

Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Juli 2020 wurden die Kantonsregierungen eingeladen, sich zur Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise vernehmen zu lassen. Wir danken Ihnen dafür und nehmen die Gelegenheit gerne wahr, wobei wir unsere Stellungnahme auf jene der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) abstützen.

Der Regierungsrat erachtet den vorliegenden Finanzierungsvorschlag ebenfalls als einen pragmatischen Lösungsansatz, der das Ziel verfolgt, die Finanzierungslast auf die drei Staatsebenen und die Transportunternehmen zu verteilen. Wie der Bundesrat vertreten wir aber auch die Auffassung, dass die Abschätzung des finanziellen Rahmens der Unterstützungsmassnahmen aktuell noch mit grossen Unsicherheiten verbunden ist, sowohl hinsichtlich der Prognosen zu den künftigen Ertragsausfällen als auch für die noch nicht geklärte Frage, ob beziehungsweise in welchem Umfang Transportunternehmen Anrecht auf Kurzarbeitsentschädigung haben.

Zu einzelnen Massnahmen der Vorlage äussern wir uns wie folgt:

1. Regionaler Personenverkehr (RPV)

Zustimmung zum Ansatz des Bundes, die Ertragsausfälle des Jahres 2020 mit einer nachträglichen Defizitdeckung unter Anrechnung der Reserven der Transportunternehmen auszugleichen und allfällige Verluste im Jahr 2021 über Anpassungen der Angebotsvereinbarungen abzugelten. Dabei besteht zwingend die Forderung, dass nebst den zweckgebundenen Reserven gemäss Art. 36 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG) auch stille Reserven sowie weitere aus Überschüssen der Sparte Regionaler Personenverkehr (RPV) gebildete Reserven für die Verlustdeckung herangezogen werden müssen (vgl. hierzu auch die Anmerkung unter Punkt 6).

2. Ortsverkehr

Mit der KöV vertreten wird die Auffassung, dass die drei Staatsebenen die Defizite im Ortsverkehr paritätisch teilen, beziehungsweise dass der Bund einen Drittel der Defizite übernimmt. Die restlichen 2/3 sollen sich Kantone und Gemeinden teilen, wobei es den Kantonen freigestellt sein soll, wie sie die Kostenverteilung zwischen den Gemeinden und dem Kanton gestalten. Dass der Bund einen Drittel der Ertragsausfälle übernimmt, scheint auch vor dem Hintergrund gerechtfertigt, dass die Frage der Kurzarbeitsentschädigung für Transportunternehmen noch offen ist.

3. Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Zustimmung zum zeitlich befristeten Verzicht auf eine Rückzahlung der Bevorschussung des Bahninfrastrukturfonds (BIF) in den Jahren 2020/21 sowie zur Kompensation der Ertragsausfälle der Infrastrukturbetreiberinnen über die bestehenden Leistungsvereinbarungen.

4. Schienengüterverkehr

Zustimmung zum Aussetzen des Abbaupfads bei den Abgeltungen im alpenquerenden kombinierten Verkehr in den Jahren 2020/21 sowie zum vereinfachten Verfahren zur Defizitdeckung.

5. Personenfernverkehr, Schülerverkehr und touristischer Verkehr

Für den touristischen Verkehr im Bereich, in dem das Generalabonnement gültig ist, soll im Rahmen der vorliegenden Botschaft eine Lösung gefunden werden.

6. Ausführungsbestimmungen

Hier gibt es bezüglich der konkreten Umsetzung des dringlichen Bundesgesetzes noch etliche Fragen. Das gilt insbesondere für den Umgang mit den Reserven der Transportunternehmen sowie für die Anpassung der Offerten 2021 und die potenziellen Auswirkungen auf den Offertprozess 2022/23. Die festzulegenden Grundsätze sind in enger Absprache zwischen dem Bundesamt für Verkehr und den Kantonen gemeinsam zu erarbeiten.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Markus Dieth
Landammann

Vincenza Trivigno
Staatsschreiberin

Kopie

- konsultationen@bav.admin.ch



Landammann, 9102 Herisau

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

Alfred Stricker
Landammann
Tel. +41 71 353 68 20
alfred.stricker@ar.ch

Herisau, 22. Juli 2020

Eidg. Vernehmlassung; Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Juli 2020 unterbreitete das Eidg. Department für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise zur Vernehmlassung.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

1. Generelle Bemerkungen

Der Regierungsrat teilt die Überzeugung des Bundesrates, dass der öffentliche Verkehr (öV) auf die Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen ist, um die finanziellen Folgen der Covid-19-Krise bewältigen zu können. Der nun vorliegende Finanzierungsvorschlag basiert auf einem pragmatischen Lösungsansatz und verfolgt das Ziel, die Finanzierungslast auf die drei Staatsebenen und die Transportunternehmen (TU) zu verteilen. Diese Stossrichtung begrüssen wir.

Als kurzfristige Massnahme forderte das Bundesamt für Verkehr (BAV) die TU bereits in der zweiten Märzhälfte 2020 auf, alle möglichen Massnahmen zur Kostenreduktion umzusetzen. Wir unterstützen die vom Bund angeordneten Massnahmen und erwarten, dass das BAV gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen der Prüfung der Jahresrechnung 2020 klärt, ob sich die Unternehmen an diese Aufforderung gehalten haben. Es liegen den Bestellern Hinweise vor, dass einzelne TU nicht alle Massnahmen zur Kostenreduktion ausschöpfen, zum Beispiel indem Zulagen für Nacht- und Sonntagsdienste ausgerichtet werden, obschon die entsprechenden Schichten wegen des reduzierten Fahrplans gar nicht angefallen sind. Dies widerspricht unseres Erachtens dem Grundsatz der vorliegenden Botschaft, die Finanzierungslast teilweise auch den TU zu überbürden. Eine differenzierte Betrachtung ist in solchen Fällen angezeigt, zum Beispiel durch einen Ausgleich über die PBG-Reserve der entsprechenden TU.



Der finanzielle Rahmen der Unterstützungsmassnahmen ist weiterhin mit grosser Unsicherheit verbunden. Das gilt nicht nur für Prognosen zu den künftigen Ertragsausfällen, sondern auch für die noch nicht geklärte Frage, ob die TU Anrecht auf Kurzarbeitsentschädigung haben. Die Höhe der Ertragsausfälle hängt davon ab, wie lange die Krise dauert und wie rasch sich die Nachfrage erholt. Der in der Botschaft geschätzte finanzielle Umfang umfasst Maximalbeträge. Für den Regierungsrat stellt sich die Frage, wie der Bundesrat vorzugehen gedenkt, wenn die Defizite aufgrund der verzögerten Nachfrage oder einer zweiten Infektionswelle höher ausfallen als die beim Parlament für die Jahre 2020 und 2021 zusätzlich beantragten Finanzmittel. So ging das BAV im Entwurf zur Sonderbotschaft noch von Umsatzverlusten von 1'100 Mio. Franken aus. In der vorliegenden Botschaft sind es noch 800 Mio. Franken.

2. Regionaler Personenverkehr (RPV)

Der Ansatz des Bundes, die Ertragsausfälle des Jahres 2020 mit einer nachträglichen Defizitdeckung unter Anrechnung der Reserven der TU auszugleichen und allfällige Verluste im Jahr 2021 über Anpassungen der Angebotsvereinbarungen abzugelten, erachtet der Regierungsrat als zweckmässig. Die Anforderung, dass nebst den zweckgebundenen Reserven nach Art. 36 PBG auch stille Reserven sowie weitere aus Überschüssen der Sparte RPV gebildete Reserven für die Verlustdeckung herangezogen werden, ist zwingend umzusetzen (vgl. hierzu auch die Anmerkung unter Punkt 7).

3. Ortsverkehr

Eine Beteiligung des Bundes an den Einnahmehausfällen des Ortsverkehrs und der dazugehörige Vorgehensprozess sind grundsätzlich zu begrüessen. Allerdings schlagen wir vor, dass die drei Staatsebenen die Defizite im Ortsverkehr paritätisch teilen, bzw. dass der Bund einen Drittel der Defizite übernimmt. Die restlichen 2/3 teilen sich Kantone und Gemeinden, wobei die Gemeinden den Anteil von 2/3 zu übernehmen haben, wenn sie den Ortsverkehr aufgrund von kantonalem Recht zu 100 % selber finanzieren, wie etwa im Kanton Appenzell Ausserrhoden. Dass der Bund einen Drittel der Ertragsausfälle übernimmt, scheint auch vor dem Hintergrund gerechtfertigt, dass die Frage der Kurzarbeitsentschädigung für TU noch offen ist.

Antrag:

Der Bund beteiligt sich mit einem Drittel an den Ertragsausfällen des Ortsverkehrs.

4. Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Der Regierungsrat unterstützt den zeitlich befristeten Verzicht auf eine Rückzahlung der Bevorschussung des BIF in den Jahren 2020/2021 sowie die Kompensation der Ertragsausfälle der Infrastrukturbetreiberinnen über die bestehenden Leistungsvereinbarungen. Durch den Verzicht auf die Rückzahlung können die Investitionsmittel für den Substanzerhalt und den Ausbau des Bahnnetzes gesichert werden.

5. Schienengüterverkehr

Die Verlagerungspolitik des Bundes soll weiter gestärkt werden. Das Aussetzen des Abbaupfads bei den Abgeltungen im alpenquerenden kombinierten Verkehr in den Jahren 2020/2021 sowie das vereinfachte Verfahren zur Defizitdeckung erachtet der Regierungsrat als pragmatischen Lösungsansatz.

6. Personenfernverkehr, Schülerverkehr und touristischer Verkehr

Für den touristischen Verkehr im Bereich, in dem das Generalabonnement gültig ist, soll im Rahmen der vorliegenden Botschaft eine Lösung gefunden werden.



7. Ausführungsbestimmungen

Derzeit bestehen bei den kantonalen öV-Ämtern noch diverse Fragen bezüglich der konkreten Umsetzung des dringlichen Bundesgesetzes. Das gilt insbesondere für den Umgang mit den Reserven der TU sowie für die Anpassung der Offerten 2021 und die potenziellen Auswirkungen auf den Offertprozess 2022/23. Für den Regierungsrat ist es wichtig, dass das BAV und die Kantone die diesbezüglich noch festzulegenden Grundsätze in enger Absprache gemeinsam erarbeiten.

Die langfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Verhalten der öV-Kundschaft macht dem Regierungsrat Sorge. Er erwartet deshalb vom Bundesrat weiterhin eine klare Kommunikation an die Bevölkerung, dass der öV sicher benutzt werden kann.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Alfred Stricker, Landammann



Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Per E-Mail an
konsultationen@bav.admin.ch

Appenzell, 13. Juli 2020

Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19-Krise Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 1. Juli 2020 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19-Krise zukommen lassen.

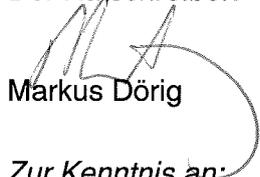
Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie ist mit der Vorlage einverstanden. Der öffentliche Verkehr zählt zum Rückgrat der Mobilität in der Schweiz. Er trägt massgeblich zur Grundversorgung bei. Er ist auch in Krisensituationen aufrechtzuerhalten, damit sichergestellt ist, dass Erwerbstätige der systemrelevanten Branchen, wie Angestellte in Spitälern, Lebensmittelläden oder Logistikunternehmen, ihre Arbeitsplätze erreichen und die entsprechenden Dienstleistungen angeboten werden können. Dasselbe gilt für den Schienengüterverkehr. Aufgrund des angeordneten Lockdowns brachen die Erträge aus dem öffentlichen Verkehr weg. Ohne gezielte Unterstützung besteht die Gefahr, dass die Transportunternehmen in ihrer Existenz gefährdet werden und die entsprechenden Angebote nicht mehr erbringen können.

Die für den Regionalen Personenverkehr vorgeschlagene Regelung mit einer nachträglichen Defizitdeckung und Verteilung der Finanzierungslast auf alle Staatsebenen und die Transportunternehmen ist zweckmässig. Die Auflösung von Spezialreserven der Transportunternehmen ist dabei zwingend umzusetzen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:



Markus Dörig

Zur Kenntnis an:

- Volkswirtschaftsdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)

Bau- und Umweltschutzdirektion, Rheinstrasse 29, 4410 Liestal

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

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

Liestal, 15. Juli 2020
KK-Nr. 45587

Vernehmlassung zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise: Stellungnahme Kanton Basel-Landschaft

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Mit Schreiben vom 2. Juli 2020 haben Sie die Vernehmlassung zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise eröffnet. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Grundsätzliches

Wir unterstützen die Ziele und Prinzipien, die der vom Bundesrat gewählten Lösung zur Entschädigung der durch die COVID-19-Pandemie verursachten Mehrkosten und Mindererträge zugrunde liegen. Namentlich halten wir es für sinnvoll, die bestehenden Zuständigkeiten, Verfahren und Abläufe so weit wie möglich zu berücksichtigen. Wir teilen auch den Grundsatz, die Transportunternehmen (TU) für die direkt durch die COVID-19-Pandemie verursachten Mehrkosten und Mindererträge zu entschädigen.

Regionaler Personenverkehr RPV

Wir sind mit einer auf der Jahresrechnung 2020 basierenden Deckung der Mindererträge im regionalen Personenverkehr durch einen einmaligen Beitrag von Bund und Kantonen an die TU im Jahre 2021 einverstanden. In diesem Zusammenhang sehen wir folgende zwei Punkte als zwingend:

- das transparente Ausweisen der Kosteneinsparungen durch die TU (infolge niedrigerer Transportpreise, Fahrplanausdünnungen, das Einstellen der Nachtzüge und –busse, etc.)
- die Beteiligung der TU im Rahmen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit, wobei wir der Meinung sind, dass dafür die zweckgebundenen Reserven nach Art. 36 PBG sowie weitere aus Überschüssen der Sparte RPV gebildete Reserven für die Verlustdeckung herangezogen werden sollen.

Hinsichtlich des Verfahrens ist uns wichtig, dass ein schweizweit einheitliches und im Hinblick auf die unterschiedliche Äufnung der Reserven faires Vorgehen gewählt wird.

Ortsverkehr

Wir begrüssen die Absicht des Bundes, sich an den Einnahmehausfällen des Ortsverkehrs zu beteiligen. In Übereinstimmung mit der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) fordern wir aber, dass sich die drei Staatsebenen die Defizite paritätisch teilen und der Bund somit einen Drittel der Defizite im Ortsverkehr übernimmt.

Einbezug der Kantone

In Bezug auf die Umsetzung des dringlichen Bundesgesetzes werden noch verschiedenste offene Fragen zu klären sein. Wir bitten darum, die Kantone, vertreten durch den Vorstand der KöV, beim weiteren Vorgehen weiterhin eng einzubeziehen.

Im Übrigen schliessen wir uns der Stellungnahme der KöV vom 7. Juli 2020 an.

Wir danken Ihnen für die Prüfung und Berücksichtigung unserer Bemerkungen und Anliegen.

Freundliche Grüsse



Isaac Reber
Vorsteher

Kopie per E-Mail an

- Kanton Aargau, hans-ruedi.rihs@ag.ch
- Kanton Basel-Stadt, benno.jurt@bs.ch
- Kanton Bern, christian.aebi@be.ch
- Kanton Jura, david.aseo@ju.ch
- Kanton Solothurn, kjell.kolden@so.ch
- Generalsekretariat KöV, mirjam.buetler@bpuk.ch und markus.sieber@bpuk.ch
- Landeskanzlei BL, cinzia.porriciello@bl.ch
- Finanzverwaltung BL, tobias.beljean@bl.ch



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

konsultation@bav.admin.ch

Basel, 22. Juli 2020

Regierungsratsbeschluss vom 22. Juli 2020

Vernehmlassung zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise: Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Juli 2020 haben Sie die Vernehmlassung zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise eröffnet. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Der Kanton Basel-Stadt unterstützt die Ziele und grösstenteils auch die vom Bundesrat gewählten Lösungen zur Entschädigung der durch die Covid-19-Pandemie verursachten Mehrkosten und Mindererträge.

Wir schliessen uns der Stellungnahme des Vorstandes der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) an, die wir in allen Punkten unterstützen. Besonders möchten wir die folgenden Punkte hervorheben.

Regionaler Personenverkehr RPV

Wir unterstützen die beabsichtigten Massnahmen und bedanken uns dafür.

Ortsverkehr

Für den Kanton Basel-Stadt ist ein funktionierender Ortsverkehr von grosser Bedeutung. Da die Kantone während des Lockdowns kaum Einfluss auf das Angebot im Ortsverkehr nehmen konnten - wobei wir die getroffenen Massnahmen nicht in Frage stellen - begrünnen wir es, dass sich auch der Bund gemäss parlamentarischem Auftrag an den Einnahmeausfällen zu beteiligen denkt. Wir unterstützen den Antrag der KöV, dass sich die drei Staatsebenen die Defizite paritätisch teilen sollten und der Bund somit einen Drittel der Defizite im Ortsverkehr übernimmt. Wir schlagen vor, dass sich der Bund mit einem Drittel direkt an den verbleibenden Verlusten des jeweiligen Unternehmens beteiligt.

Schienengüterverkehr und Finanzierung Bahninfrastruktur

Wir befürworten die geplanten Massnahmen und erachten sie als verhältnismässig und zweckmässig, um wichtige Eckwerte der Schweizer Verkehrspolitik zu stützen.

Anrechnung der Reserven der Transportunternehmen

Der Kanton Basel-Stadt unterstützt die Haltung des Bundes, dass die Unternehmen mit ihren zweckgebundenen Reserven nach Art. 36 PBG sowie weiteren aus Überschüssen der Sparte RPV gebildeten Reserven ihren Teil dazu beitragen, die Ertragsausfälle aufzufangen. Wir fragen uns allerdings, ob es sinnvoll ist, wenn die Unternehmen ihre stillen Reserven restlos auflösen. Es wäre so kaum noch Spielraum für unternehmerisches Handeln oder zur Deckung weiterer unerwarteter Aufwendungen vorhanden. Es stellt sich dabei insbesondere auch die Frage, wie erreicht werden kann, dass die stillen Reserven bei allen Transportunternehmen erkannt und in vergleichbarem Umfang eingesetzt werden können. Ein schweizweit einheitliches und in Bezug auf die Äufnung der Reserven faires Vorgehen ist uns besonders wichtig.

Einbezug der Kantone

In Bezug auf die Umsetzung des dringlichen Bundesgesetzes gilt es noch, verschiedenste offene Punkte zu regeln und Details zu klären. Wir bitten darum, dass die Kantone, vertreten durch die KöV, beim weiteren Vorgehen weiterhin eng einbezogen werden.

Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie in den nächsten Jahren lassen sich noch nicht abschliessend beurteilen. Wir bitten den Bund, die Kantone und Transportunternehmen tatkräftig dabei zu unterstützen, das Vertrauen der Kundinnen und Kunden in den ÖV wieder herzustellen. Für Ihre diesbezüglichen Bemühungen sind wir Ihnen ganz besonders dankbar.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen gerne das Amt für Mobilität, Herr Benno Jurt, benno.jurt@bs.ch, Tel. 061 267 92 22, zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungsrat



Marco Greiner
Vizestaatschreiber

Kopie an:

- Generalsekretariat KöV, mirjam.buetler@bpuk.ch und markus.sieber@bpuk.ch



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Elektronisch per E-Mail (als PDF und Word):
konsultationen@bav.admin.ch

Ihr Zeichen: 9. Juli 2020
Unser Zeichen: 2020.BVD.3901

RRB Nr.: 796/2020
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Vernehmlassung des Bundes: Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur im Betreff genannten Botschaft im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens.

1. Grundsätzliches

Der Regierungsrat des Kantons Bern teilt die Einschätzung des Bundesrats, wonach der öffentliche Verkehr für das gute gesellschaftliche Funktionieren und die wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz unerlässlich ist.

Der öffentliche Verkehr wurde von den Massnahmen zur Bekämpfung des Coronavirus massiv getroffen. Trotz einem Nachfrageeinbruch von bis zu 80% wurde das Angebot nur beschränkt reduziert, damit die Service-Public-Funktion weiterhin wahrgenommen werden konnte. Der Kanton Bern ist überzeugt, dass die Aufrechterhaltung des ÖV-Angebots wichtig und richtig war.

Als Mitbesteller der abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsverkehrsangebote anerkennen wir die politische Verantwortung dahingehend, dass für die Transportunternehmen des abgeltungsberechtigten Personen- und Güterverkehrs und für die Bahninfrastrukturbetreiber eine Ausfallfinanzierung angezeigt ist. Hinsichtlich des finanziellen Rahmens der Unterstützungsmassnahmen teilen wir die Ansicht des Bundesrats, wonach die Abschätzungen aktuell noch mit grossen Unsicherheiten verbunden sind.

Mit dem dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise wird nun die rechtliche Grundlage für eine Nachfinanzierung der negativen Auswirkungen auf die Jahresrechnungen 2020 und 2021 der Transportunternehmen geschaffen. Der Kanton Bern begrüsst dieses Vorgehen.

Der Kanton Bern unterstützt ferner die Vernehmlassungsantwort der KöV vom 7. Juli 2020 grundsätzlich.

2. Anträge

2.1 Ausführungen Reserveverwendung

Wir teilen die Einschätzung des Bundesrats, dass die Transportunternehmen im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit an der Deckung der Verluste 2020 zu beteiligen sind. Auch aufgrund unserer Gespräche mit den Transportunternehmen stellen wir fest, dass dies im Grundsatz unbestritten ist.

Unterschiedliche Einschätzungen ergeben sich hingegen bezüglich der Anrechnung von Reserven. Die als gesetzliche Reserve nach Art. 36 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung vom 20. März 2009 (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1) für zukünftige Verluste vorhandenen Mittel sind unbestrittenermassen zu verwenden. Die Äufnung dieser Reserve wurde in den vergangenen Jahren jedoch nicht von allen Unternehmen gleich gehandhabt. Einzelne Unternehmen haben auf die mögliche Verbuchung des Gewinndrittels in die freien Reserven verzichtet und / oder auch bei Erreichen der gesetzlich maximalen Limite von CHF 12 Mio. die Reserve weiter geäufnet. Es ist uns ein wichtiges Anliegen, dass die unterschiedlichen Vorgehensweisen bei der Einschätzung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit berücksichtigt werden, sodass eine Gleichbehandlung der Transportunternehmen durch die Bestellerbehörden möglich ist.

Die Formulierung im erläuternden Bericht: *«Im Einzelfall ist zu prüfen, ob weitere aus Überschüssen der Sparte RPV gebildete Reserven ebenfalls zur Deckung des Verlustes verwendet werden können»*, erachten wir in der Folge als zu offen und sollte präzisiert werden. Damit kann die Gleichbehandlung sichergestellt werden.

Antrag 1:

Im erläuternden Bericht sind die Ausführungen zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und der Anrechnung der Reserven wie folgt zu präzisieren: *«Weitere aus Überschüssen der Sparte RPV gebildete Reserven sind ebenfalls vollumfänglich zur Deckung des Verlustes zu verwenden, sofern diese nicht bereits verwendet wurden oder in Absprache mit den Bestellern im Hinblick auf anstehende Projekte nicht bereits eine explizite Verwendung vorgesehen ist.»*

2.2 Paritätische Finanzierung der Ausfälle im Ortsverkehr

Eine Beteiligung des Bundes an den Einnahmefällen des Ortsverkehrs und der dazugehörige Vorgehensprozess sind zu begrüssen und der Kanton Bern bedankt sich schon jetzt für die finanzielle Unterstützung des Bundes.

Allerdings schlagen wir vor, dass die drei Staatsebenen die Defizite im Ortsverkehr paritätisch teilen, bzw. dass der Bund einen Drittel der Defizite übernimmt. Die restlichen zwei Drittel teilen sich die Besteller des Ortsverkehrs, in der Regel Kantone und Gemeinden.

Wir sehen den Bund beim Ortsverkehr aus verschiedenen Gründen in einer grösseren Pflicht als in der aktuellen Fassung der Botschaft dargestellt. Die Gefahrenbeurteilung, die Schutzkonzepte und die Aufrechterhaltung des Angebots wurden durch den Bund ohne Rücksprache mit den betroffenen Gemein-

den und Städten angeordnet. Des Weiteren hat insbesondere die unklare Haltung des Bundes zur Maskenpflicht die ÖV-Kundschaft stark verunsichert. Zusammen mit dem Aufruf, den ÖV nicht zu benutzen, führte das Vorgehen des Bundes zum massiven Nachfragerückgang. Zudem entrichten die Unternehmen Beiträge in die Arbeitslosenversicherung, die sie voraussichtlich nicht in Anspruch nehmen können. Dies führt zu einer zusätzlichen Kostenverlagerung vom Bund zu den Kantonen und Gemeinden. Vor diesem Hintergrund erachtet es der Kanton Bern als angezeigt, dass sich der Bund verstärkt und mit einem Drittel an den finanziellen Auswirkungen der Covid-19-Krise auf den Ortsverkehr beteiligt.

Antrag 2:

Der Kanton Bern beantragt, dass sich der Bund mit einem Drittel an den Ertragsausfällen des Ortsverkehrs mitbeteiligt.

2.3 Unterstützung Ortsverkehr 2021

Der Ortsverkehr übernimmt in der ganzen Transportkette des Öffentlichen Verkehrs eine zentrale Rolle. Er ist ein wichtiger Zubringer und Abnehmer zum resp. vom Regionalen Personenverkehr und zum Personenfernverkehr. Aufgrund dieser wichtigen Funktion im ÖV-Netz erachtet es der Regierungsrat als gerechtfertigt, dass in dieser ausserordentlichen Situation auch der Ortsverkehr eine Unterstützung seitens des Bundes erhält.

In Anerkennung dieses Sachverhaltes wäre es folgerichtig, dass die Unterstützung des Ortsverkehrs parallel zur RPV-Unterstützung erfolgt. Wie beim RPV gehen wir davon aus, dass die Ertragsverluste im Ortsverkehr auch im Jahr 2021 noch spürbar sein werden. Gerade der Ortsverkehr mit seinem zumindest im Kanton Bern überdurchschnittlichen Kostendeckungsgrad wird somit mit grosser Wahrscheinlichkeit auch 2021 mit gewichtigen Ertragsverlusten konfrontiert sein. Deshalb ist die Bundesunterstützung des Ortsverkehrs auch für das Jahr 2021 vorzusehen. Damit kann zudem eine Gleichbehandlung mit dem RPV sichergestellt werden.

Antrag 3:

Die Unterstützung des Ortsverkehrs durch den Bund ist auf das Jahr 2021 auszudehnen.

2.4 Abgeltungsberechtigte Transportunternehmen mit touristischem Verkehr

Vor besondere Herausforderungen stellt die Covid-19-Krise auch Transportunternehmen, die sowohl abgeltungsberechtigten als auch nicht abgeltungsberechtigten touristischen Verkehr (inkl. Autoverlad) betreiben. Wir sind der Überzeugung, dass bereits im Rahmen der vorliegenden Botschaft eine zufriedenstellende Regelung zur Unterstützung dieser Unternehmen gefunden werden muss.

Antrag 4:

Der Kanton Bern beantragt, bereits im Rahmen der vorliegenden Botschaft eine sinnvolle Regelung für konzessionierte Transportunternehmen mit touristischem Verkehrsangebot zu finden.

3. Weitere Anmerkungen

3.1 Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Der Kanton Bern unterstützt den zeitlich befristeten Verzicht auf eine Rückzahlung der Bevorschussung des BIF in den Jahren 2020/2021 sowie die Kompensation der Ertragsausfälle der Infrastrukturbetreiberinnen über die bestehenden Leistungsvereinbarungen. Durch den Verzicht auf die Rückzahlung können die Investitionsmittel für den Substanzerhalt und den Ausbau des Bahnnetzes gesichert werden.

3.2 Schienengüterverkehr

Der Regierungsrat steht hinter der Verlagerungspolitik des Bundes. Das Aussetzen des Abbaupfads bei den Abgeltungen im alpenquerenden kombinierten Verkehr in den Jahren 2020/2021 sowie das vereinfachte Verfahren zur Defizitdeckung erachten wir als pragmatischen und sinnvollen Lösungsansatz. Dadurch bleiben das Verlagerungsziel gewahrt und die Versorgungsfunktion des Güterverkehrs sichergestellt.

3.3 Kurzarbeitsentschädigungen

Derzeit ist noch nicht geklärt, ob die Transportunternehmen Kurzarbeitsentschädigungen in Anspruch nehmen können. Der Kanton Bern begrüsst künftige Bestrebungen, wonach auch Transportunternehmen für entsprechende Entschädigungen zu berechtigten sind.

3.4 Ausführungsbestimmungen

Derzeit bestehen bei den kantonalen ÖV-Ämtern noch diverse Fragen bezüglich der konkreten Umsetzung des dringlichen Bundesgesetzes. Das gilt nebst dem erwähnten Umgang mit den Reserven der Transportunternehmen auch hinsichtlich der Anpassung der Offerten 2021 und der potenziellen Auswirkungen auf den Offertprozess 2022/2023. Dem Regierungsrat ist es wichtig, dass das Bundesamt für Verkehr und die Kantone in enger Absprache gemeinsam und frühzeitig die diesbezüglich noch festzulegenden Grundsätze erarbeiten.

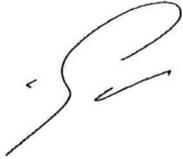
3.5 Kommunikation des Bundesrats

Die möglichen, langfristigen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf das Verhalten der ÖV-Kundschaft bereiten uns grosse Sorgen. Wir erwarten deshalb vom Bundesrat weiterhin eine klare Kommunikation an die Bevölkerung, dass der ÖV bei Einhaltung der Schutzmassnahmen sicher benutzt werden kann.

Als Mitbesteller ist sich der Kanton Bern auch seiner Pflichten bewusst und wird die entsprechenden Schritte einleiten, um die notwendige Kantonsfinanzierung sicherzustellen.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates



Pierre Alain Schnegg
Regierungspräsidentin



Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler

- Bau- und Verkehrsdirektion
- KöV, Haus der Kantone, Speichergasse 6, Postfach, 3001 Bern



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

PAR COURRIEL

Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Courriel : konsultationen@bav.admin.ch

Fribourg, le 22 juillet 2020

Loi fédérale sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19 : consultation

Madame la Présidente de la Confédération,

Votre Département, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, a mis en consultation le projet de loi fédérale urgente citée en titre. Cette loi prévoit des mesures temporaires afin de soutenir financièrement, par des mesures ciblées, les transports publics ainsi que le fret ferroviaire, très fortement impactés par la pandémie du nouveau coronavirus. Ce soutien se traduit par une aide de 800 millions de francs destinée :

- > au trafic régional de voyageurs (couverture du déficit par une contribution unique),
- > au trafic local (contribution forfaitaire unique),
- > au trafic ferroviaire de marchandises (suspension de la réduction des indemnités accordées au trafic combiné transalpin et couverture du déficit des entreprises de transport ferroviaire de marchandise sous la forme d'une contribution unique),
- > à l'infrastructure ferroviaire (renonciation temporaire au remboursement de l'avance du Fonds d'infrastructure ferroviaire FIF et compensation des pertes de recettes des gestionnaires de l'infrastructure).

1. Généralités

Le Conseil d'Etat de Fribourg salue cette loi fédérale urgente qui permettra d'aider les entreprises de transports publics et de fret ferroviaire. Tout comme le Conseil fédéral, nous constatons que les estimations sont entachées de grandes incertitudes au niveau des pertes de recettes. Par ailleurs, le droit des entreprises de transport à une indemnisation du chômage partiel doit selon nous être clarifié au plus vite.

2. Trafic régional de voyageurs (TRV)

Le Conseil d'Etat de Fribourg soutient la proposition du Conseil fédéral d'utiliser les clés de répartition usuelles pour couvrir les pertes de recettes dues à la pandémie de la COVID-19 et aux mesures arrêtées par la Confédération. Nous considérons que l'approche pour le soutien au TRV est, dans les grandes lignes, appropriée.

Cependant, l'estimation des pertes de recettes pour 2020 et 2021 nous paraît quelque peu aléatoire voire arbitraire. Il n'est pas impossible qu'une deuxième ou une troisième vague de la COVID-19 se produisent et que la fréquentation et les recettes du TRV soient à nouveau fortement impactées. Il n'appartient pas aux seuls cantons de financer des éventuelles erreurs d'estimations. Un crédit complémentaire fédéral pourrait donc être nécessaire. A contrario, il importe de déterminer comment procéder si les pertes de recettes sont, au final, moins importantes que prévues.

Nous ne souscrivons pas entièrement à l'utilisation des réserves des entreprises de transports publics telle que prévue dans le projet de loi urgente. En effet, si l'utilisation des réserves spéciales à affectation obligatoire (art. 36 de la loi sur le transport de voyageurs LTV) est judicieuse, celle des autres réserves ne l'est pas forcément. En effet, elles ne représentent pas forcément des liquidités pour les entreprises, puisqu'elles ont été souvent investies dans l'intervalle.

Nous demandons par conséquent que :

- > *Le paiement des aides financières 2020 prévues intervienne rapidement, au plus tard en novembre 2020 (et non au cours du second semestre 2021 comme un courrier de l'OFT l'indique), ce afin d'éviter des problèmes de liquidité aux entreprises de transport liés entre autres aux charges de fin d'année ; la différence entre ces aides et les pertes effectives pourront être versées plus tard, en 2021, une fois les pertes réelles connues ;*
- > *L'estimation des pertes de recettes et le besoin de financement soient réexaminés, une fois la crise passée et avec le recul nécessaire, en coordination avec les cantons et les entreprises de transport ;*
- > *Seules les réserves spéciales à affectation obligatoire (art. 36 de la loi sur le transport de voyageurs LTV) soient utilisées ;*
- > *Les cantons participent activement à la détermination de l'utilisation des réserves des entreprises de transport ;*
- > *Les cantons participent à l'élaboration des principes de mise en œuvre de cette loi urgente, notamment en ce qui concerne la question de l'adaptation des offres 2021 et des répercussions potentielles sur le processus d'offre 2022/23.*

3. Trafic local

Nous saluons le principe d'une participation fédérale aux pertes de recettes en trafic local.

Toutefois nous demandons que :

- > *Le même processus que celui utilisé pour le TRV soit appliqué pour l'évaluation des pertes de recette en 2020 mais aussi en 2021 ;*
- > *La Confédération, les cantons et les communes se répartissent le soutien financier nécessaire de façon paritaire, à savoir un tiers chacun.*

En effet, si la Confédération n'est pas commanditaire de cette offre, elle est à l'origine du semi-confinement ainsi que de la recommandation de ne pas prendre les transports publics.

4. Infrastructure ferroviaire

En matière de financement de l'infrastructure ferroviaire, nous nous rallions aux mesures prévues dans le projet mis en consultation.

Nous demandons toutefois que :

- > *La Confédération ne repousse aucun investissement prêt à être réalisé, même si le FIF a subi des baisses d'entrées.*

En effet, il est important de soutenir l'économie et la relance économique durant cette période particulière.

5. Fret ferroviaire

Nous nous rallions aux mesures prévues dans le projet de loi urgente en matière de fret ferroviaire.

6. Transport touristique

Nous regrettons que le projet de loi ne concerne pas le transport touristique, à l'arrêt durant la phase aigüe de la COVID-19 suite aux décisions de la Confédération.

Nous demandons que :

- > *Le projet de loi urgente prévoit un soutien pour les transports touristiques au bénéfice d'une concession fédérale.*

Nous vous remercions de nous avoir consulté et vous prions de croire, Madame la Présidente de la Confédération, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Anne-Claude Demierre, Présidente



AC Demierre

Anne-Claude Demierre

21.7.2020



Signature électronique qualifiée - Droit suisse
Signé sur Skribble.com

Sophie Perrier, Vice-chancelière d'Etat

S Perrier

Sophie Perrier

21.7.2020



Signature électronique qualifiée - Droit suisse
Signé sur Skribble.com

L'original de ce document est établi en version électronique

Copie

—

Transports publics fribourgeois Holding (TPF) SA, Case postale 1536, 1701 Fribourg (tpf@tpf.ch)

Conférence des directeurs cantonaux des transports publics CTP, Maison des cantons, Speichergasse 6, 3001 Berne (info@koev.ch)



DI
Case postale 3918
1211 Genève 3

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication
Madame Simonetta Sommaruga
Présidente de la Confédération
Palais fédéral Nord
3003 Berne

N/réf. : SDB/GSC/BPA/AR – Aigle n°602556-2020

Genève, le 21 juillet 2020

**Concerne : loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise de la
COVID-19 : procédure de consultation**

Madame la Présidente de la Confédération,

A la suite de votre courrier du 2 juillet 2020 par lequel vous lancez une consultation sur le thème cité sous rubrique, le Conseil d'Etat de la République et Canton de Genève a pris connaissance du projet de loi et du rapport explicatif correspondant et m'a chargé de vous communiquer ci-dessous la position du canton de Genève.

Je souhaite tout d'abord remercier le Conseil fédéral d'avoir donné une suite favorable à la motion 20.3151 adoptée par la CTT-CN appelant à un soutien financier en faveur des transports publics. Le canton de Genève partage la position du Conseil fédéral selon laquelle il est indispensable de soutenir cette branche, essentielle à la mobilité de nos citoyens et à l'activité de nos entreprises, qui a dû faire face à de lourds impacts découlant de la crise de la COVID-19.

Il est légitime que la Confédération contribue, en tant que co-commanditaire avec les cantons de l'offre de transport régional de voyageurs (TRV), à part égale à la compensation des pertes financières que subiront les opérateurs en raison de la chute des recettes commerciales subies pendant la crise. D'autant plus que ces effets perdureront a minima tout au long de cette fin d'année 2020 et également en 2021.

Les modalités proposées dans ce projet de loi concernant le TRV et le montant financier affecté (450 millions de francs) semblent appropriés. Le canton de Genève soutient donc les principes d'une prise en charge des surcoûts et des pertes de recettes dus à la pandémie de COVID-19, par la Confédération et les cantons selon les clés de répartition existantes par ligne de TRV, en prenant en compte les réserves à affectation obligatoire et autres réserves des entreprises de transport, sur lesquelles les opérateurs devront apporter toute la transparence nécessaire.

En revanche, le canton de Genève considère comme largement insuffisantes les mesures proposées pour soutenir le trafic local.

Il est important de rappeler, alors que la fréquentation sur ces réseaux a chuté de plus de 80 % pendant la pandémie, que les commanditaires de l'offre urbaine ont, conformément aux instructions du Conseil fédéral, demandé à leurs opérateurs locaux de maintenir une offre minimale de 50 % par rapport au niveau habituel. Cette décision, que nous partageons, a permis notamment de contribuer aux déplacements des personnes assurant la poursuite des services publics prioritaires (santé, secours, etc.) et aux fonctions essentielles à la vie du pays (déplacements des personnes ayant continué à travailler dans les commerces alimentaires, dans la logistique, etc.). Mais, en parallèle, l'impact financier pour les opérateurs (et donc leurs commanditaires) a été conséquent, avec une diminution drastique des recettes commerciales, ce qui est d'autant plus préjudiciable au regard du fait que, dans les zones urbaines, les taux de couverture de ces prestations sont habituellement de l'ordre de 50 à 70 %. Il faut donc s'attendre à ce que le trafic local supporte, en proportion, des pertes plus importantes que le TRV, à la charge, subséquentement et essentiellement, des commanditaires dudit trafic. Pour le canton de Genève, les premières estimations de pertes de recettes pour le trafic local s'élèvent pour la seule année 2020 à plus de 50 millions de francs.

En raison du rôle essentiel joué par le trafic local et du nécessaire respect des instructions du Conseil fédéral à cet effet, il nous paraît donc justifié que le soutien financier de la Confédération pour le trafic local soit équivalent à celui pour le TRV, à savoir une contribution à hauteur de 50 %. Ceci nous semble d'autant plus justifié que les cantons commanditaires du trafic local des principales agglomérations du pays sont ceux qui, au prorata, recevront le plus faible soutien fédéral pour le TRV, au regard des taux de subvention TRV existants (taux inférieur à 30 % pour Bâle Ville, Genève ou encore Zurich).

Il est également important de rappeler que les commanditaires devront assumer financièrement les mesures commerciales de dédommagement en faveur des titulaires d'abonnements, alors que ces mesures ont été décidées au niveau national sans réelle concertation avec les cantons commanditaires.

Enfin, le soutien fédéral ne pourrait se limiter au seul exercice 2020 et comme pour le TRV doit, selon nous, s'appliquer également à l'année 2021, étant prévisible que l'impact COVID-19 sur le trafic local perdure lui aussi au-delà de l'année en cours.

Le canton de Genève souhaite donc que le projet de loi soit modifié afin d'intégrer une contribution fédérale en faveur du trafic local à hauteur de 50 % des pertes subies et de modifier le budget correspondant prévu initialement à 100 millions de francs.

Le canton de Genève regrette également que le message du Conseil fédéral ne traite pas du trafic touristique, alors que les pertes de recettes dans ce secteur d'activité sont elles aussi importantes, tout particulièrement pour les sociétés de navigation qui, comme la Compagnie Générale de Navigation sur le Lac Léman, ne seront pas en mesure de les compenser. A ce titre, nous souhaiterions qu'un montant soit alloué aux pertes de recettes subies par les entreprises de transport touristique au bénéfice d'une concession fédérale.

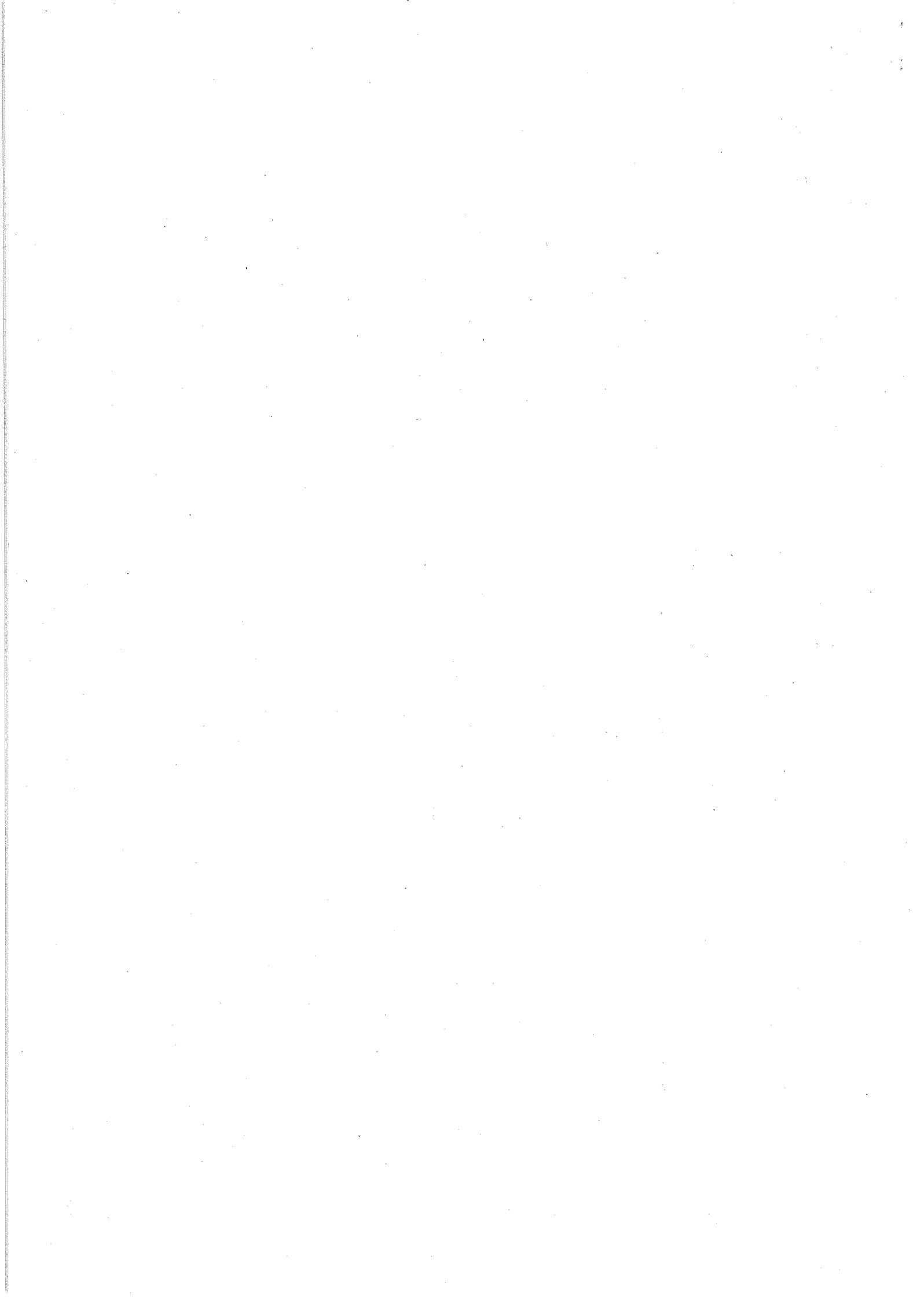
Enfin, et afin d'éviter de créer des problèmes de trésorerie qui pourraient amener les entreprises de transport à devoir contracter des emprunts et prendre ainsi le risque de se retrouver en situation de surendettement pouvant induire des mesures d'assainissement urgentes (art. 725 CO), le canton de Genève souhaiterait que le Conseil fédéral examine les possibilités d'un versement anticipé des aides financières 2020 d'ici la fin de l'année.

Ces différentes adaptations et évolutions du projet de message devraient pouvoir trouver leur place dans la mobilisation financière globale prévue actuellement par le Conseil Fédéral à hauteur de 57 milliards de francs.

En espérant une prise en considération de nos demandes et en vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de ma haute considération.

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end, likely representing the name Serge Dal Busco.

Serge Dal Busco



Glarus, 20. Juli 2020
Unsere Ref: 2020-204

Vernehmlassung i. S. Dringliches Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie gaben uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne wie folgt vernehmen:

Aufgrund der knapp angesetzten Frist konnte die Stellungnahme nicht durch den Regierungsrat verabschiedet werden. Sie widerspiegelt deshalb nicht zwingend die Haltung der Gesamtregierung.

1. Regionaler Personenverkehr (RPV)

Wir erachten den vom Bund vorgeschlagenen Ansatz, die Ertragsausfälle des Jahres 2020 mit einer nachträglichen Defizitdeckung unter Anrechnung der Reserven der Transportunternehmen auszugleichen und allfällige Verluste im Jahr 2021 über Anpassungen der Angebotsvereinbarungen abzugelten, als zweckmässig. Dabei sollen sowohl zweckgebundene Reserven nach Artikel 36 Personenbeförderungsgesetz (PBG) als auch stille Reserven sowie weitere Überschüsse der Sparte RPV der Transportunternehmen für die Verlustdeckung herangezogen werden.

Bezüglich der allfälligen Abgeltung von Defiziten mittels der Anpassung der Angebotsvereinbarung ist gemäss dem Erläuternden Bericht auf Seite 13 vorgesehen, dass die Verluste anteilmässig durch die einzelnen Besteller getragen werden sollen. Hierzu wird auf die linienweisen Verteilschlüssel des RPV zwischen den einzelnen Kantonen sowie zwischen den Kantonen und dem Bund gemäss 10. Abschnitt Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) verwiesen, was wir begrüssen. Wir interpretieren die anteilmässige Verlustverteilung auf Bund und Kanton(e), so dass diese auch bei einer durch die Nachfinanzierung verursachten Kantonsquotenüberschreitung unverändert beibehalten wird und der Bund seinen Anteil ohne jegliche Kürzung übernimmt. Andernfalls müssten in diesem Fall die Kantone einen überproportional grossen Anteil der Defizite selber tragen, was dem Grundgedanken der anteilmässigen Finanzierung der Verluste widersprechen würde.

2. Ortsverkehr

Die in Aussicht gestellte Mitbeteiligung des Bundes wird grundsätzlich begrüsst. Der Kanton Glarus bedankt sich schon jetzt für dieses Entgegenkommen des Bundes. Wir schlagen jedoch vor, dass die Defizite dieser Linien paritätisch auf die drei Staatsebenen verteilt werden und der Bund damit einen Drittel der Defizite übernimmt. Die restlichen zwei Drittel teilen sich Kantone und Gemeinden nach einem vom Kanton festgelegten Verteilschlüssel.

3. Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Wir unterstützen den Verzicht auf eine Rückzahlung der Bevorschussung des BIF während den Jahren 2020/2021 sowie die Kompensation der Ertragsausfälle der Infrastrukturbetreiberinnen über die bestehenden Leistungsvereinbarungen.

4. Schienengüterverkehr

Wir sind mit dem Aussetzen des Abbaus bei den Abgeltungen für den alpenquerenden kombinierten Verkehr einverstanden. Zudem begrüssen wir im Interesse der Nachhaltigkeit die ausserordentliche finanzielle Unterstützung der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr sowie des Angebots der Rollenden Landstrasse.

Die langfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Kundenverhalten machen uns grosse Sorgen. Wir erwarten daher vom Bundesrat weiterhin eine klare Kommunikation an die Bevölkerung, dass der öffentliche Verkehr sicher benutzt werden kann.

5. Ähnliche Lösung für den Bereich der Gesundheitsversorgung

Die Beteiligung von Bund und Kantonen an den ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs aufgrund der COVID-19-Krise begrüssen wir. Der Bund sollte sich einer ähnlichen Lösung im Bereich der Gesundheitsversorgung nicht verschliessen. Wir beantragen, dass sich der Bund ebenfalls an den pandemiebedingten Mehrkosten und Ertragsausfällen der Gesundheitseinrichtungen – insbesondere der Spitäler – beteiligt, die aufgrund des von ihm verordneten Verbots von Wahleingriffen entstanden sind. Für eine entsprechende finanzielle Unterstützung ist ebenfalls ein dringliches Bundesgesetz zu erarbeiten und der Bundesversammlung zu unterbreiten.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Ffreundliche Grüsse



Kaspar Becker
Regierungsrat

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

Kopie an:

- Departement Finanzen und Gesundheit
- Hauptabteilung Tiefbau



Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität Graubünden
Departament d'infrastructura, energia e mobilitad dal Grischun
Dipartimento infrastrutture, energia e mobilità dei Grigioni

Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität Graubünden
Stadtgartenweg 11
7001 Chur

Telefon +41 81 257 36 14
www.diem.gr.ch
info@diem.gr.ch

Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität Graubünden
Stadtgartenweg 11, 7001 Chur

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

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

Chur, 20. Juli 2020

Dringliches Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19-Krise – Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 2. Juli 2020 in erwähnter Sache und bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Der öffentliche Verkehr (öV) ist auf die Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen, um die finanziellen Folgen der Covid-19-Pandemie bewältigen zu können. Der Kanton Graubünden unterstützt deshalb den Bundesrat in seinen Bestrebungen, diese Unterstützung mit dem vorgelegten dringlichen Bundesgesetz aufzugleisen.

Unterstützung der KöV-Stellungnahme vom 7. Juni 2020

Die Kantone haben unter dem Dach der Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) eine Stellungnahme erarbeitet, welche auf die offenen Punkte und Fragen der Vorlage eingeht. Der Kanton Graubünden unterstützt die Stellungnahme der KöV vollumfänglich.

Folgende Punkte sind aus Sicht des Kantons Graubünden hervorzuheben oder zu ergänzen:

Ortsverkehr und regionale Angebote ohne Bundesfinanzierung

Eine Beteiligung des Bundes an den Einnahmehausfällen des Ortsverkehrs ist zu begrüssen. Die Unterstützung soll sich aber nicht auf den Ortsverkehr beschränken, sondern auch die weiteren von den Kantonen bestellten regionalen Angebote, welche die Kriterien des Bundes für eine Mitfinanzierung unter dem RPV-Finanzierungsschlüssel nicht erfüllen, mitumfassen. Hervorzuheben ist zudem die Forderung der KöV, wonach der Bund sich mit einem Drittel an den genannten Angeboten beteiligen soll, anstelle einer pauschalen Beschränkung auf 100 Mio. Franken.

Antrag: Der Bund beteiligt sich mit einem Drittel an den Ertragsausfällen des Ortsverkehrs sowie von regionalen Angeboten ohne ordentliche Mitfinanzierung durch den Bund.

Touristischer Verkehr

In der Stellungnahme der KöV wird zudem darauf hingewiesen, dass im Rahmen der vorliegenden Botschaft eine Lösung für den touristischen Verkehr und die Schülertransporte gefunden werden soll. Dieser Forderung ist aus Sicht des Kantons Graubünden Nachdruck zu verleihen, da es sachlich richtig ist, dass sich der Bund auch an den Defiziten des touristischen und des Schülerverkehrs beteiligt und sich damit auch hier die Kosten auf alle drei Staatsebenen verteilen. Eine solche Unterstützung bedarf einer klaren Abgrenzung der unterstützungsberechtigten Leistungen. Den Vorschlag, den Gültigkeitsbereich des Generalabonnements als Kategorisierung für die touristischen Verkehre heranzuziehen, ist aus Sicht des Kantons Graubünden zielführend.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen bei der weiteren Bearbeitung der Vorlage.

Freundliche Grüsse
Departement für Infrastruktur, Energie
und Mobilität Graubünden
Der Vorsteher:



Dr. Mario Cavigelli, Regierungsrat

Beilage:

- Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) vom 7. Juni 2020

Kopie an:

- Amt für Energie und Verkehr (intern, per E-Mail)

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication (DETEC)
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
3003 Berne

Delémont, le 14 juillet 2020

Procédure de consultation relative au message concernant la loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise de la COVID-19

Madame la Conseillère fédérale,

En préambule, le Gouvernement tient à vous remercier de l'avoir consulté et de lui donner l'opportunité de se prononcer sur le projet de message susmentionné.

D'une manière générale, le canton du Jura partage l'appréciation du Conseil fédéral selon laquelle un soutien des pouvoirs publics est indispensable à la branche des transports publics (TP) pour pouvoir maîtriser les répercussions financières liées à la pandémie de la COVID-19. Le projet de loi urgente envisagé constitue une solution pragmatique dont nous approuvons les principes, et cela quand bien même les estimations sont encore teintées de grandes incertitudes.

Par ailleurs, nous nous permettons de vous faire part de quelques remarques spécifiques.

1. Utilisation des réserves

Pour compenser les déficits induits par la pandémie de la COVID-19, la loi urgente prévoit la dissolution complète des réserves à affectation obligatoire constituées conformément à l'art. 36 de la loi sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1) par entreprises de transports (ET), ainsi que des éventuelles autres réserves. Ainsi, en appliquant ce principe, la plupart des ET seraient, dès 2021, entièrement dépourvues de réserves pouvant combler d'éventuelles futures pertes.

Le Gouvernement entrevoit ici le risque que pour ces prochaines années, les ET soient tentées de présenter des offres incluant une marge de sécurité visant à reconstituer des réserves dans les limites autorisées par la loi. Les indemnités du trafic régional de voyageurs (TRV) à verser par les collectivités pourraient ainsi augmenter ces prochaines années.

Afin de prémunir les commanditaires contre ce risque et ses effets, le Gouvernement préconise qu'un mécanisme permettant aux ET de conserver une part – à définir – de leurs réserves actuelles soit trouvé. Certes, cela impliquerait une compensation plus importante des effets liés à la COVID-19 par les collectivités publiques. Elle pourrait toutefois être mieux contrôlée et aurait un caractère unique, alors qu'une majoration des offres TRV impacterait les collectivités durant plusieurs années.

D'autre part, il convient d'imposer aux ET, particulièrement les grandes entreprises nationales, les principes à appliquer dans le cadre de la répartition, entre les lignes qu'elles exploitent, des montants provenant des réserves. Dans le même sens, la façon d'affecter les pertes de revenus provenant des recettes forfaitaires devrait être définie par les commanditaires et imposée aux ET. Il est en effet primordial qu'une systématique soit appliquée de manière uniforme dans toute la Suisse, par toutes les ET.

2. Contribution de couverture (prix des sillons)

Le projet de message soumis prévoit l'adaptation de la loi sur le fonds d'infrastructure ferroviaire (LFIF ; RS 742.140) afin que la pandémie de la COVID-19 soit sans effets négatifs sur l'entretien, l'exploitation et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Selon des informations fournies par CFF-Infrastructure, cette dernière est actuellement en train de décider du report dans le temps de plusieurs travaux. L'entreprise explique qu'il s'agit de conséquences directes de pertes de recettes en lien avec la COVID-19, en particuliers celles provenant du trafic voyageurs (« contribution de couverture »).

Cela est en contradiction avec la volonté de trouver des solutions financières telles que celles visées par la loi urgente et risque d'impacter négativement le maintien de la qualité des infrastructures et les améliorations prévues. Cela va aussi peser négativement sur la conjoncture économique dans la mesure où moins de travaux seront à réaliser. Aussi, le Gouvernement demande à la Confédération d'intervenir auprès des gestionnaires d'infrastructure, en particuliers les CFF, afin que les travaux prévus soient réalisés conformément aux planifications établies et qu'ils ne soient pas reportés.

3. Pertes dans les transports nocturnes

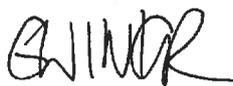
Le projet de loi urgente ne prévoit aucune compensation de pertes de recettes dans le cadre des transports nocturnes commandés hors TRV (au même titre que les transports locaux). Or, quand bien même les coûts des transports nocturnes ont été sensiblement réduits en raison de la suppression de ces prestations durant plusieurs semaines, les coûts fixes demeurent et les commanditaires doivent les assumer. Parallèlement, aucune recette n'a pu être générée lors de la suspension de ces prestations. En conséquence, le Gouvernement demande à la Confédération de prévoir une compensation des pertes de recettes de cette catégorie de transport également, et ce sur la base des mêmes principes que ceux proposés pour le trafic local.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, le Gouvernement vous prie d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de sa considération distinguée.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA



Martial Courtet
Président



Gladys Winkler Docourt
Chancelière d'Etat

Distribution par voies postale et électronique (word et pdf à konsultationen@bav.admin.ch)



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

konsultation@bav.admin.ch

Luzern, 21. Juli 2020

Protokoll-Nr.: 875

Dringliches Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise, Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und äussern uns im Namen und Auftrag des Regierungsrates zur Vorlage wie folgt:

1. Generelle Bemerkungen

Wir unterstützen die Haltung des Bundesrates, wonach der öffentliche Verkehr (öV) auf die Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen ist, um die finanziellen Folgen der Covid-19-Pandemie bewältigen zu können. Der vorliegende Finanzierungsvorschlag basiert auf einem pragmatischen Lösungsansatz und verfolgt das Ziel, die Finanzierungslast auf die drei Staatsebenen und die Transportunternehmen zu verteilen. Hinsichtlich des finanziellen Rahmens der Unterstützungsmassnahmen teilen wir die Ansicht des Bundesrates, wonach die Abschätzungen aktuell noch mit grossen Unsicherheiten verbunden sind. Das gilt nicht nur für Prognosen zu den künftigen Ertragsausfällen, sondern auch für die noch nicht geklärte Frage, ob beziehungsweise in welchem Umfang Transportunternehmen Anrecht auf Kurzarbeitsentschädigung haben.

Grundsätzlich sind die vorgeschlagenen Massnahmen zur Unterstützung des öV daher zu begrüssen, da dieser von der Covid-19-Krise stark betroffen ist. Die Massnahmen sind ziel führend, gehen jedoch in einzelnen Punkten zu wenig weit. Die Unsicherheit der Auswirkungen in den Folgejahren wird hoch bleiben. Der öV im Kanton Luzern ist sehr stark vom internationalen Tourismus abhängig. Die Tourismusbranche geht erst ab 2022 von einer Erholung aus. Die Auswirkung von Home-Office dürfte sich auch längerfristig auf die Nachfrage auswirken, namentlich solange keine flächendeckende Impfung zur Verfügung steht. Aufgrund dieser Unsicherheiten, gerade was die möglichen Auswirkungen der COVID-19-Krise auf die Folgejahre betrifft, sind die für 2020 vorgeschlagenen Massnahmen und Vorgehensweisen auch für 2021 vorzusehen. In jedem Fall abzulehnen wäre dementsprechend ein Sparprogramm des Bundes beim nächsten Ausbauschnitt.

2. regionaler Personenverkehr (RPV)

Grundsätzlich unterstützen wir den Vorschlag, die Ertragsausfälle des Jahres 2020 mit einer nachträglichen Defizitdeckung unter Anrechnung der Reserven der Transportunternehmen auszugleichen und allfällige Verluste im Jahr 2021 über Anpassungen der Angebotsvereinbarungen abzugelten. In Ergänzung zu den Ausführungen im Erläuterungsbericht erachten wir es allerdings als wichtig, dass die Mehrkosten aufgrund von Massnahmen in Zusammenhang mit Covid-19 vollumfänglich der Jahresrechnung 2020 der Transportunternehmen angelastet werden können. Zudem sind die frei verfügbaren Reserven, die in den vergangenen fünf Jahren mit Überschüssen der Sparte RPV gebildet wurden, zwingend für die Defizitdeckung einzusetzen. Nur so kann eine Gleichbehandlung unter den Transportunternehmen, die für uns von zentraler Bedeutung ist, sichergestellt werden. Denn nicht alle Transportunternehmen hatten von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, einen Drittel der Gewinne in die freien Reserven zu überführen oder bei Erreichen der Limite von 12 Millionen auf eine weitere Äufnung der Art. 36 Reserven zu verzichten. Mit der Begrenzung auf einen noch zu definierenden Zeitraum (z.B. fünf Jahre), in dem die freien Reserven aus Überschüssen der Sparte öV zugewiesen wurden, verbleiben den Transportunternehmen weiterhin genügend Reserven zur freien Verfügung. Die Transportunternehmen sind also zu verpflichten, ihre freien Reserven zu einem bestimmten, festgelegten Anteil zur Deckung der Verluste aufzulösen.

Es ist weder für die Transportunternehmen noch für die Besteller möglich, bereits im ersten Quartal 2021 eine einigermaßen verlässliche Abschätzung über die Erlösentwicklung 2021 machen zu können, zeitgleich die Offerten 2021 zu überarbeiten bzw. zu überprüfen und für die Jahre 2022/2023 die neuen Offerten zu erstellen bzw. zu prüfen. Wie bereits eingangs erwähnt, werden erlösseitig die Unsicherheiten auch anfangs 2021 weiterhin sehr gross sein. Daher ist für das Jahr 2021 das gleiche Vorgehen wie für das Jahr 2020 zu wählen.

Anträge:

- Der Einbezug der frei verfügbaren Reserven zur Defizitdeckung ist verbindlich zu regeln. Diese Reserven sind, soweit sie in den vergangenen fünf Jahren mit Überschüssen aus dem abgeltungsberechtigten Verkehr (Orts- und Regionalverkehr) gebildet wurden, zwingend für die Verlustdeckung heranzuziehen.
- Die für das Jahr 2020 vorgeschlagenen Massnahmen und Vorgehensweisen sind in gleicher Weise mindestens für das Jahr 2021, ev. auch für die Folgejahre vorzusehen. Die Offerten 2021 werden nicht angepasst.

3. Ortsverkehr

Grundsätzlich ist das gleiche Vorgehen wie beim RPV zu wählen: Die Reserven nach Art. 36 und die aus Überschüssen der Sparte Ortsverkehr gebildeten Reserven der letzten fünf Jahren sind in gleicher Weise für die Verlustdeckung heranzuziehen.

Wir begrüßen es sehr, dass der Bund gewillt ist, sich am zusätzlichen Abgeltungsbedarf zu beteiligen. Da die Auswirkungen beim Ortsverkehr ungleich grösser sein dürften als beim RPV (der Ortsverkehr wurde nur marginal zurückgefahren, die Kostendeckungsgrade sind hoch, weshalb auch die Ertragsausfälle hoch sein werden), soll sich der Bund mit einem Drittel beteiligen. Die andern zwei Drittel sind von den Kantonen/Gemeinden (im Kanton Luzern nach dem übliche Verteilschlüssel) zu tragen. Dass der Bund einen Drittel der Ertragsausfälle übernimmt, ist auch vor dem Hintergrund gerechtfertigt, dass die Frage der Kurzarbeitsentschädigung für Transportunternehmen weiterhin ungeklärt ist.

Im Übrigen muss in gleicher Weise wie für den RPV die oben skizzierte Regelung für die Jahre 2020 und mindestens 2021 gelten.

Anträge:

- Der Einbezug der frei verfügbaren Reserven zur Defizitdeckung ist analog zur Regelung für den RPV verbindlich festzulegen. Für die Verlustdeckung beim Ortsverkehr sind in einem ersten Schritt diese Reserven, hier gebildet aus Überschüssen der Sparte Ortsverkehr, zu verwenden. Reichen diese nicht aus, beteiligt sich der Bund zu einem Drittel an der Unterdeckung.
- Die Unterstützung des Ortsverkehrs durch den Bund ist mindestens auf das Jahr 2021, ev. auch auf die Folgejahre auszudehnen.

4. Dividendenzahlung

Die Gesetzesanpassung sieht vor, dass Transportunternehmen, die von zusätzlichen Abgeltungen profitieren, keine Dividenden auszahlen dürfen. Es braucht zusätzlich eine Regelung für Transportunternehmen, die freiwillig auf eine Nachforderung verzichten, weil sie eine Dividende auszahlen wollen. Denn bei diesen Transportunternehmen resultiert daraus unter Umständen eine negative zweckgebundene Reserve (Art. 36 PBG), sofern sie nicht verpflichtet werden können, zwingend einen Teil der frei verfügbaren Reserven für die Verlustdeckung zu verwenden.

Antrag:

- Verzichtet ein Transportunternehmen auf eine nachträgliche Abgeltungsanpassung, kann sie den Verlust in den Jahren 2020 und 2021 beispielsweise bis zu einem Umfang von maximal fünf Prozent der Abgeltungen des entsprechenden Jahres über die Reserven nach Art. 36 PBG verbuchen, der Rest ist mit den frei verfügbaren Reserven auszugleichen.

5. touristischer Verkehr

Diese Verkehrsart gehört nicht zum abgeltungsberechtigten öffentlichen Verkehr, die Transportunternehmen können Gewinne erwirtschaften bzw. können Gewinnzuschläge einkalkulieren. Gleichwohl ist davon auszugehen, dass der touristische Verkehr als Teil des integrierten öffentlichen Verkehrssystems von hohen Ertragsausfällen betroffen ist. So standen die touristischen Angebote während rund 2 ½ Monaten mehrheitlich komplett still. Auch der touristische Verkehr soll daher finanziell unterstützt werden. Das gilt zumindest für den Bereich, in dem das Generalabonnement gültig ist.

Antrag:

- Der touristische Verkehr ist ebenfalls finanziell zu unterstützen. Mindestens ist im Bereich, in dem das General- oder Halbtaxabonnement gültig ist, im Rahmen der vorliegenden Botschaft eine finanzielle Regelung zu treffen.

Im Übrigen schliessen wir uns ergänzend der Stellungnahme vom 7. Juli 2020 der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs an und danken Ihnen bei der weiteren Bearbeitung der Vorlage für die Berücksichtigung unserer Bemerkungen und Anträge.

Freundliche Grüsse



Fabian Peter
Regierungsrat



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Consultation sur la loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise COVID-19

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous associer à la procédure de consultation citée en titre. Au nom du Gouvernement neuchâtelois, nous sommes en mesure de nous prononcer comme suit à son sujet.

1. Introduction

Nous soutenons la démarche du Conseil fédéral qui prévoit un financement spécial pour les importantes pertes de recettes dans les transports publics. Ces derniers mois, la fréquentation des transports publics a fortement diminué. Elle est ensuite remontée mais reste en deçà du niveau d'avant la crise. Le manque à gagner pour les entreprises de transport est conséquent. Ces dernières ne peuvent pas facilement compenser les pertes car les indemnités des pouvoirs publics perçues ne couvrent que les coûts réels et ne contiennent pas de marges bénéficiaires. Finalement une adaptation de la structure de coûts des entreprises de transport n'a pas été possible en raison des délais et de la demande de la Confédération de conserver un haut niveau d'offre malgré la très importante diminution du nombre d'usagers. Nous tenons à rappeler que le transport touristique devrait également être soutenu.

2. Financement des pertes de recettes

2.1. Trafic régional voyageur

Nous soutenons la proposition du Conseil fédéral d'utiliser les clés de répartition usuelles pour les pertes de recettes. Pour 2020, une aide à la hauteur de la perte par ligne après clôture des comptes et en prenant en compte les réserves est proposée. Pour 2021, le niveau des indemnités prévues sera augmenté pour tenir compte des pertes de recettes. Ce traitement différencié entre les deux années introduit une certaine complexité. De plus, il existe un risque que les pertes par ligne contiennent des éléments exogènes aux pertes de recettes dues à la pandémie.

NE

Le montant des pertes de recettes évalué à 800 millions de francs pour 2020 nous semble sensiblement trop faible. Nous remarquons que les premières réflexions indiquaient encore une perte de 1'100 millions de francs. Aucune explication n'est fournie sur cette baisse. Les mesures d'économie de 230 millions de francs nous interpellent. En effet, la structure de coûts des entreprises de transport est principalement constituée de frais fixes. De plus des frais supplémentaires dus au COVID-19 ont été engagés comme les mesures de nettoyage. Sur la base des indications de la branche, nous estimons les pertes à quelque 800 millions de francs soit plus du double de l'estimation faite dans le message. Les cantons ne doivent pas être amenés à financer seuls le solde.

Il est indiqué que les aides de la Confédération devraient être versées dans le courant du 2^{ème} semestre 2021, voire fin 2021 selon courrier de l'office fédéral des transports (OFT) du 9 juillet 2020. Les entreprises devront donc pallier un important manque de liquidité durant plus d'un an. Elles se verront ainsi obligées de contracter d'importants prêts. Le risque de surendettement sera ainsi bien réel. La perte de fonds propres pourrait induire des mesures d'assainissement urgentes selon l'art. 725 du CO. Un ajournement du remboursement des prêts existants est dans tous les cas indiqué.

Nous demandons:

- Que les pertes de recettes et le besoin de financement soient réévalués avec tous les partenaires (commanditaires et entreprises) ;
- Que le paiement des aides financières 2020 soit anticipé afin d'éviter entre autres les problèmes de trésorerie dans les entreprises. Le principe d'échéance devrait être respecté. Un versement fin 2020 voire tout début 2021 semble indiqué ;
- Des précisions concernant les montants et les échéances pour la création de provisions ou transitoires dans les comptes cantonaux 2020 ;
- Que le remboursement des prêts existants soit complètement suspendu d'ici à fin 2021.

2.2. Trafic local

Nous saluons la proposition de la Confédération de soutenir également le trafic local. Le montant limité de 100 millions de francs est cependant insuffisant. L'argumentation avancée dans le message au sujet de la compétence exclusive des cantons et communes pour le trafic local ne nous semble pas justifiée dans le cas de l'état de nécessité induite par le COVID-19. En effet, la Confédération via les gestionnaires de Système a décidé du niveau de desserte. Il est par conséquent logique que la clé de financement tienne compte des rôles différents qui ont été exercés. Sur la base du principe de l'équivalence fiscale, nous soutenons une clé de répartition des coûts à parts égales entre la Confédération, les cantons et les communes.

Nous demandons:

- Que les aides financières pour le trafic local soient réparties : 1/3 Confédération, 1/3 cantons, 1/3 communes ;
- Que par soucis de simplification, le même processus que pour les aides TRV soit appliqué.

3. Financement de l'infrastructure ferroviaire

3.1. Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)

Nous soutenons la proposition du Conseil fédéral de repousser de deux ans le remboursement de l'avance de fonds au FIF. Ainsi des liquidités suffisantes seront assurées, ce qui permettra de continuer à financer les travaux d'entretien et le développement de nouvelles infrastructures. Il est essentiel pour assurer un effet anticyclique contre la crise de continuer à investir sans délai.

3.2. Convention sur les prestations

Les gestionnaires d'infrastructures nous ont fait part de demandes de la part de l'OFT de reprogrammation des investissements en raison des liquidités insuffisantes du FIF. Nous estimons qu'en raison des mesures pour assurer la liquidité du fonds, une reprogrammation n'est pas nécessaire.

Nous demandons:

- Que les travaux programmés dans les conventions sur les prestations ne soient pas impactés.

4. Réduction des heures de travail (RHT)

Les entreprises ayant cotisées aux assurances sociales, nous ne comprenons pas pourquoi elles n'auraient pas le droit à percevoir les indemnités RHT. Les premières estimations de la branche montrent que les montants sont limités. Dans tous les cas, une clarification juridique doit être apportés rapidement.

Nous demandons:

- Une clarification des conditions de perception des RHT.

5. Transport touristique

Nous regrettons que le transport touristique ne soit pas traité dans le message du Conseil fédéral. En effet, les pertes de recettes sont également conséquentes et une aide financière est nécessaire. Par exemple, les sociétés de navigation au bénéfice d'une concession fédérale subissent d'importantes pertes de recettes et ne seront pas en mesure de les compenser.

Nous demandons:

- Qu'un montant soit alloué aux pertes de recettes subies par les entreprises de transport touristique au bénéfice d'une concession fédérale.

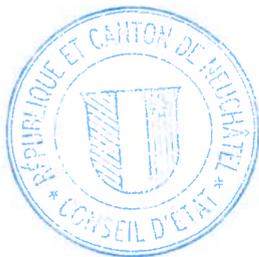
En vous remerciant de nous avoir consulté, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.

Neuchâtel, le 10 juillet 2020

Au nom du Conseil d'État :

La présidente,
M. MAIRE-HEFTI

La chancelière,
S. DESPLAND





CH-6371 Stans, Buochserstrasse 1, Postfach 1241

PER E-MAIL

konsultationen@bav.admin.ch

Josef Niederberger
Regierungsrat
Telefon +41 41 618 72 00
Telefax +41 41 618 72 25
josef.niederberger@nw.ch
Stans, 21. Juli 2020

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Juli 2020 hat das UVEK die Kantone eingeladen, zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19 Krise Stellung zu nehmen. Gerne nehmen wir diese Möglichkeit wahr.

Die Botschaft wurde von der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) besprochen. Der Kanton Nidwalden unterstützt die Stellungnahme der KöV in allen Punkten. Die nachstehenden Ausführungen unterstreichen die für den Kanton Nidwalden wichtigen Elemente der Stellungnahme KöV.

Der Kanton Nidwalden teilt die Haltung des Bundesrats, dass der öffentliche Verkehr auf die Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen ist, um die finanziellen Folgen der Covid-19-Pandemie bewältigen zu können. Die Stossrichtung des vorliegenden Finanzierungsvorschlags mit einer Verteilung der Finanzierungslast auf die drei Staatsebenen und die Transportunternehmen begrüsst der Kanton Nidwalden und beurteilt diese Vorgehensweise als pragmatischen Lösungsansatz.

Den Ansatz des Bundes, die Ertragsausfälle des regionalen Personenverkehrs (RPV) des Jahres 2020 mit einer nachträglichen Defizitdeckung unter Anrechnung der Reserven der Transportunternehmen auszugleichen und allfällige Verluste im Jahr 2021 von Bund und Kantonen über Anpassungen der Angebotsvereinbarungen abzugelten, erachten wir als zweckmässig. Da der Bundesrat aufgrund seiner Kompetenz mehrmals aufgerufen hat, die öffentlichen Verkehrsmittel zu meiden und dies dazu geführt hat, dass Pendler wieder vermehrt andere Verkehrsmittel gewählt haben bzw. die Erträge der öffentlichen Verkehrsmittel noch mehr eingebrochen sind, ist der Anteil des Bundes an der Abgeltung 2020 zu 2/3 vom Bund und zu 1/3 von den Kantonen zu decken. Dies bedeutet, dass der Art. 30 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1) entsprechend anzupassen ist.

Die Anforderung, dass nebst den zweckgebundenen Reserven nach Art. 36 des PBG auch stille Reserven (welche grundsätzlich nicht erlaubt sind) sowie weitere aus Überschüssen der Sparte RPV gebildete Reserven für die Verlustdeckung herangezogen werden, beurteilen wir

als zwingend. Bei den freiwilligen Reserven sind dabei solche heranzuziehen, welche nicht offiziell für eine bestimmte Investition (wie beispielsweise Rollmaterialbeschaffung) gebildet und im Geschäftsbericht ausgewiesen wurden. Weiter begrüssen wir die Regelung, dass im Fall der Inanspruchnahme von Beiträgen nach Art. 28 keine Dividenden ausgeschüttet werden dürfen.

Hinsichtlich des finanziellen Rahmens der Unterstützungsmassnahmen teilen wir die Ansicht des Bundesrates, wonach die Abschätzungen aktuell noch mit grossen Unsicherheiten verbunden sind. Das gilt nicht nur für Prognosen zu den künftigen Ertragsausfällen, sondern auch für die noch nicht geklärte Frage, ob beziehungsweise in welchem Umfang Transportunternehmen Anrecht auf Kurzarbeitsentschädigung haben. Insbesondere zum letzteren Punkt fordern wir vom Bund jedoch eine schnellstmögliche Klarstellung der Sachlage. Dieser Entscheid wird einen nicht unwesentlichen Anteil am zu erwartenden Defizit 2020 haben.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
BAUDIREKTION



Josef Niederberger
Regierungsrat

Geht an:

- Finanzdirektion
- Baudirektion



CH-6061 Sarnen, St. Antonistrasse 4, VD

A-Post

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

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

Referenz/Aktenzeichen: OWSTK.3820
Sarnen, 7. Juli 2020/dr, wi

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Juli 2020 haben Sie die Kantone eingeladen, zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19 Krise Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Die Botschaft wurde von der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) besprochen. Die nachstehende Stellungnahme lehnt sich an deren Haltung an.

Der Kanton Obwalden teilt die Überzeugung des Bundesrates, dass der öffentliche Verkehr (öV) auf die Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen ist, um die finanziellen Folgen der Covid-19-Pandemie bewältigen zu können. Der nun vorliegende Finanzierungsvorschlag basiert auf einem pragmatischen Lösungsansatz und verfolgt das Ziel, die Finanzierungslast auf die drei Staatsebenen und die Transportunternehmen zu verteilen. Diese Stossrichtung entspricht der Haltung des Kantons Obwalden, weshalb wir die Botschaft im Grundsatz begrüssen.

Den Ansatz des Bundes, die Ertragsausfälle des regionalen Personenverkehrs (RPV) des Jahres 2020 mit einer nachträglichen Defizitdeckung unter Anrechnung der Reserven der Transportunter-

nehmen auszugleichen und allfällige Verluste im Jahr 2021 gemäss den heutigen prozentualen Beteiligungen von Bund und Kantonen über Anpassungen der Angebotsvereinbarungen abzugelten, erachten wir als zweckmässig. Die Anforderung, dass nebst den zweckgebundenen Reserven nach Art. 36 PBG auch stille Reserven sowie weitere aus Überschüssen der Sparte RPV gebildete Reserven für die Verlustdeckung herangezogen werden, ist zwingend umzusetzen.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Daniel Wyler
Regierungsrat

Kopie an:

- Regierungsrat (Zirkulationsmappe)
- Finanzverwaltung
- Volkswirtschaftsdepartement (Departementssekretariat)
- Volkswirtschaftsamt
- Staatskanzlei mit den Akten (OWSTK.3820)

T +41 52 632 73 67
F +41 52 632 70 46
sekretariat-bd@ktsh.ch

Baudepartement

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

per Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch

Schaffhausen, 22. Juli 2020

Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise, Mitbericht

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für Ihr Schreiben vom 2. Juli 2020, in dem Sie zur Vernehmlassung einladen. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise Stellung nehmen zu können.

1. Generelle Bemerkungen

Wir teilen die Überzeugung des Bundesrates, dass der öffentliche Verkehr (öV) auf die Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen ist, um die finanziellen Folgen der Covid-19-Pandemie bewältigen zu können. Trotz eines Nachfrageeinbruchs von bis zu 80 % konnte das Angebot nur beschränkt reduziert werden, damit die Mitarbeitenden der systemrelevanten Branchen weiterhin zur Arbeit kamen. Die Transportunternehmen können den daraus resultierenden Verlust nicht ohne Unterstützung der öffentlichen Hand tragen. Der nun vorliegende Finanzierungsvorschlag verfolgt das Ziel, die Finanzierungslast auf die drei Staatsebenen und die Transportunternehmen zu verteilen. Wir unterstützen diese Stossrichtung und begrüssen die Botschaft im Grundsatz.

Wir teilen auch die Einschätzung des Bundesrats, dass die finanziellen Auswirkungen noch mit grossen Unsicherheiten verbunden sind. Das gilt für die Prognosen zu den künftigen Ertragsausfällen, aber auch in Bezug auf die noch nicht geklärte Frage, ob die Transportunternehmen Anrecht auf Kurzarbeitsentschädigung haben.

Ferner unterstützen wir die Vernehmlassungsantwort der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV vom 7. Juli 2020.

2. Anträge

2.1 Anrechnung der Reserven der Transportunternehmen

Wir unterstützen den Ansatz des Bundes, die Ertragsausfälle der Transportunternehmen des Regionalen Personenverkehrs (RPV) des Jahres 2020 mit einer nachträglichen Defizitdeckung unter Anrechnung der Reserven der Transportunternehmen auszugleichen und allfällige Verluste im Jahr 2021 über Anpassungen der Angebotsvereinbarungen abzugelten.

Die als gesetzliche Reserve nach Art. 36 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung vom 20. März 2009 (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1) für zukünftige Verluste vorhandenen Mittel sind unbestrittenermassen einzubeziehen. Die Äufnung dieser Reserve wurde in den vergangenen Jahren jedoch nicht von allen Unternehmen gleich gehandhabt. Einzelne Unternehmen haben auf die mögliche Verbuchung des Gewinndrittels in die freien Reserven verzichtet und / oder auch bei Erreichen der gesetzlich maximalen Limite von 25 % des Jahresumsatzes der abgeltungsberechtigten Verkehrssparten oder CHF 12 Mio. die Reserve weiter geäufnet. Es ist uns ein wichtiges Anliegen, dass die unterschiedlichen Vorgehensweisen bei der Einschätzung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit berücksichtigt werden, sodass eine Gleichbehandlung der Transportunternehmen durch die Bestellerbehörden ermöglicht wird. Die Formulierung im erläuternden Bericht: «Im Einzelfall ist zu prüfen, ob weitere aus Überschüssen der Sparte RPV gebildete Reserven ebenfalls zur Deckung des Verlustes verwendet werden können», erachten wir als zu offen. Sie sollte präzisiert werden, damit die Gleichbehandlung sichergestellt werden kann.

Antrag 1:

Im erläuternden Bericht sind die Ausführungen zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und der Anrechnung der Reserven wie folgt zu präzisieren: «Weitere aus Überschüssen der Sparte RPV gebildete Reserven sind ebenfalls vollumfänglich zur Deckung des Verlustes zu verwenden, sofern in Absprache mit den Bestellern nicht bereits eine explizite Verwendung vorgesehen ist». Diese Erläuterung könnte in Art. 28 Abs. 1^{bis} des Gesetzes sinngemäss etwa wie folgt präzisiert werden:

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

Antrag 2:

Zudem beantragen wir, dass lediglich 80% der gesetzlichen Reserve nach Art. 36 Abs. 2 PBG des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung der Transportunternehmen für die

Deckung der Covid-Erlöseinbussen im Jahr 2020 eingesetzt werden, um die Risikotragfähigkeit der Transportunternehmen in den kommenden Jahren sicherzustellen. Dazu könnte Art. 36 PBG allenfalls um einen Abs. 2^{bis} ergänzt werden, in welchem festgehalten wird, dass die Spezialreserve nach Art. 28 Abs. 1^{bis} nur so weit aufgelöst wird, dass 20 % des Bestandes per 31. Dezember 2019 bestehen bleibt.

2.2 Finanzierung Verluste des Ortsverkehrs

Wir begrüssen eine Beteiligung des Bundes an den finanziellen Verlusten des Ortsverkehrs. Gemäss den Ausführungen im erläuternden Bericht (S. 15/16) ist vorgesehen: «Ähnlich wie bei den Angeboten des RPV haben die Transportunternehmen die Jahresrechnung 2020 mit dem Ausweis des Verlustes aller weiteren bestellten Leistungen einschliesslich des Ortsverkehrs den jeweiligen Bestellern einzureichen. Die Besteller plausibilisieren die Angaben der Transportunternehmen und ziehen die bestehenden Reserven zur Deckung der Verluste bei. Sie reichen die bereinigten Jahresrechnungen mit den Ergebnissen pro Transportunternehmen dem Bund ein, wobei sie sich bei interkantonalen Linien abzusprechen haben.»

Im Regionalverkehr wurden die Reserven aus zu viel bezogenen Abgeltungen, welche durch den Bund und den Kanton geleistet wurden, gebildet. Es ist deshalb naheliegend, dass Bund und Kanton im Regionalverkehr bei der Bewältigung der Covid-19 Krise verlangen, dass zunächst diese durch die Besteller im RPV bereits vorfinanzierten Reserven aufgelöst werden. Im Ortsverkehr wurden diese Reserven zum Beispiel im Fall der Verkehrsbetriebe Schaffhausen zu 82 % durch die beiden Trägergemeinden Schaffhausen und Neuhausen am Rheinfluss und nur zu 18 % durch den Kanton vorfinanziert. Die Gemeinden Schaffhausen und Neuhausen stellen sich daher auf den Standpunkt, dass es unverhältnismässig wäre, wenn die bestehende, vorwiegend durch die Gemeinden vorfinanzierte Reserve, bei der Berechnung des für die Verteilung der Bundespauschale massgebenden Defizits vollständig angerechnet werden müsste. Die Verkehrsbetriebe haben Reserven für Risiken des Ortsverkehrs angelegt, für welche grundsätzlich die Gemeinden ohne Unterstützung des Bundes geradestehen müssen. Und die Gemeinden haben bisher auf eine Rückvergütung der Reserven, das heisst zu viel bezogener Abgeltungen, verzichtet. Es ist deshalb den Gemeinden nicht zumutbar, dass die für Risiken des Ortsverkehrs angelegten Reserven zur Deckung der Verluste aus der Covid-19-Krise aufgebraucht werden müssen, so dass bei künftigen Verlusten im Ortsverkehr wegen fehlender Reserven zusätzliche Mittel durch die Gemeinden zur Verfügung gestellt werden müssten. Wir schliessen uns dieser Auffassung an.

Wir schlagen deshalb vor, dass für die Bemessung der Beteiligung des Bundes im Ortsverkehr nicht auf das Jahresergebnis unter Einbezug von Reserven, sondern auf die zusätzlichen Ertragsausfälle gegenüber der Planung für 2020 oder gegenüber dem Vorjahr abgestellt wird. Dabei hätte der Bund nach unserer Auffassung einen Drittel dieser Ausfälle zu übernehmen.

Die restlichen 2/3 teilen sich Kantone und Gemeinden, wobei die Kantone die Kostenverteilung zwischen den Gemeinden und dem Kanton selber regeln. Eine Bemessung an den Ertragsausfällen entspricht unseres Erachtens auch der Absicht des Bundes für eine administrativ einfache Lösung.

Wir sehen den Bund beim Ortsverkehr aus verschiedenen Gründen in einer grösseren Pflicht als in der aktuellen Fassung der Botschaft vorgesehen. Die Gefahrenbeurteilung, die Schutzkonzepte und die Aufrechterhaltung des Angebots wurden vom Bund ohne Rücksprache mit den betroffenen Gemeinden angeordnet. Des Weiteren hat die unklare Haltung des Bundes zur Maskenpflicht die öV-Kundschaft stark verunsichert.

Antrag 3:

Der Bund beteiligt sich mit einem Drittel an den Ertragsausfällen des Ortsverkehrs.

2.3 Unterstützung Ortsverkehr 2021

Der Ortsverkehr übernimmt in der ganzen Transportkette des Öffentlichen Verkehrs eine zentrale Rolle. Er ist ein wichtiger Zubringer und Abnehmer zum resp. vom Regionalen Personenverkehr und zum Personenfernverkehr. Aufgrund dieser wichtigen Funktion im öV-Netz erachtet es der Regierungsrat als gerechtfertigt, dass in dieser ausserordentlichen Situation auch der Ortsverkehr eine Unterstützung seitens des Bundes erhält.

In Anerkennung dieses Sachverhaltes wäre es folgerichtig, dass die Unterstützung des Ortsverkehrs parallel zur RPV-Unterstützung erfolgt. Wie beim RPV gehen wir davon aus, dass die Ertragsverluste im Ortsverkehr auch im Jahr 2021 noch spürbar sein werden. Auch der Ortsverkehr wird mit grosser Wahrscheinlichkeit auch 2021 mit gewichtigen Ertragsverlusten konfrontiert sein. Deshalb ist die Bundesunterstützung des Ortsverkehrs auch für das Jahr 2021 vorzusehen. Damit kann zudem eine Gleichbehandlung mit dem RPV sichergestellt werden.

Antrag 4:

Die Unterstützung des Ortsverkehrs durch den Bund ist auf das Jahr 2021 auszudehnen.

2.4 Finanzierung Verluste des touristischen Verkehrs

Transportunternehmen, die regionalen Personenverkehr und touristischen Verkehr anbieten, müssen damit rechnen, dass ihnen eine Kurzarbeitsentschädigung verweigert wird. Die vom Bund erlassenen Schutzmassnahmen lösen im touristischen Verkehr erhebliche Ertragsausfälle aus. Zudem trägt der touristische Verkehr die Generalabbonnentertragsausfälle mit.

Antrag 5:

Für den touristischen Verkehr im Bereich, in dem das Generalabonnement gültig ist, soll im Rahmen der vorliegenden Botschaft eine Lösung gefunden werden.

2.5 Kurzarbeitsentschädigung

Die Unternehmen wurden durch das Bundesamt für Verkehr aufgefordert, alle möglichen Massnahmen zur Kostenreduktion umzusetzen, inklusive der Anordnung von Kurzarbeit und deren Anmeldung zum Erhalt von Kurzarbeitsentschädigungen. Bekanntlich wurden die Gesuche verschiedener Unternehmen abgelehnt. Dem Vernehmen nach haben einzelne Unternehmen auf eine Einsprache gegen die Verfügungen verzichtet. In der Botschaft wird ausgeführt (Seite 14), dass die Frage, ob die Transportunternehmen Kurzarbeitsentschädigungen in Anspruch nehmen können, nicht geklärt ist. Diese Frage wird voraussichtlich auch bis zur Verabschiedung der Vorlage nicht geklärt sein.

Die Einsprachen des Seco gegen positive Verfügungen der Arbeitsämter beziehen sich auf die AVIG-Praxis KAE/D36-D37. Danach sind «in der Regel ... die Anspruchsvoraussetzungen für KAE bei öffentlich-rechtlichen Arbeitgebern nicht gegeben, da sie kein eigentliches Betriebsrisiko tragen.»

Am 19. Juni 2020 hat der Bundesrat die Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die gesetzlichen Grundlagen für Verordnungen des Bundesrates zur Bewältigung der Covid-19-Epidemie (Covid-19-Gesetz) eröffnet. Wir stellen uns auf den Standpunkt, dass die Beantwortung der Frage der Anspruchsberechtigung öffentlicher Transportunternehmen auf Kurzarbeitsentschädigung nicht bis zur Klärung auf juristischem Weg abgewartet werden sollte. Wir schlagen vor, dass dem Bundesrat in Art. 10 des Covid-19-Gesetzes zusätzlich die Kompetenz erteilt wird, abweichende Bestimmungen zu erlassen für Arbeitgeber des öffentlichen Verkehrs, auch wenn es sich um öffentlich-rechtliche Arbeitgeber handelt.

Antrag 6

Für die Kurzarbeitsentschädigung für Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sollte im Rahmen der laufenden Gesetzgebungsarbeiten entweder im Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise oder im Covid-19-Gesetz eine verbindliche Lösung getroffen werden.

2.6 Gebundene Ausgaben

Es wäre aus finanzpolitischer Sicht vorteilhaft, wenn der Bund eine Vorschrift für die Beteiligung der Kantone und Gemeinden am Defizit gesetzlich verankern würde, damit solche Kantons- und Gemeindeleistungen zu gebunden Ausgaben werden und folglich nicht einem allfälligen Finanzreferendum unterstehen würden.

Antrag 7

Die Bestimmung ist so zu formulieren, dass gebundene Ausgaben vorliegen.

3. Weitere Bemerkungen

3.1 Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Wir unterstützen den zeitlich befristeten Verzicht auf eine Rückzahlung der Bevorschussung des BIF in den Jahren 2020/2021 sowie die Kompensation der Ertragsausfälle der Infrastrukturbetreiberinnen über die bestehenden Leistungsvereinbarungen. Durch den Verzicht auf die Rückzahlung können die Investitionsmittel für den Substanzerhalt und den Ausbau des Bahnnetzes gesichert werden.

3.2 Schienengüterverkehr

Das Aussetzen des Abbaupfads bei den Abgeltungen im alpenquerenden kombinierten Verkehr in den Jahren 2020/2021 sowie das vereinfachte Verfahren zur Defizitdeckung erachten wir als pragmatischen Lösungsansatz.

3.3 Ausführungsbestimmungen

Derzeit bestehen noch diverse Fragen bezüglich der konkreten Umsetzung des dringlichen Bundesgesetzes. Das gilt vor allem für den Umgang mit den Reserven der Transportunternehmen, die Anpassung der Offerten 2021 und die potenziellen Auswirkungen auf den Offertprozess 2022/23. Es ist wichtig, dass das Bundesamt für Verkehr die diesbezüglichen Grundsätze in enger Absprache mit den Kantonen erarbeitet.

3.4 Kommunikation des Bundesrats

Es mit langfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Verhalten der öV-Kundschaft zu rechnen. Wir erwarten vom Bundesrat eine klare Kommunikation an die Bevölkerung, dass der öV sicher benutzt werden kann.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

DER DEPARTEMENTSVORSTEHER



Martin Kessler, Regierungspräsident

Kopie an:

- Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr des Kantons Schaffhausen
- Stadt Schaffhausen
- Gemeinde Neuhausen am Rheinflall
- Verkehrsbetriebe der Stadt Schaffhausen



6431 Schwyz, Postfach 1250

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Unser Zeichen BTA
E-Mail andrea3.betschart@sz.ch
Direktwahl 041 819 25 16
Datum 15. Juli 2020

UVEK: Vernehmlassung zur Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Juli 2020 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Kantonsregierungen zur Vernehmlassung in titelvermerkter Angelegenheit bis zum 22. Juli 2020. Gerne nehmen wir diese Gelegenheit wahr.

1. Generelle Bemerkungen

Wir teilen die Haltung des Bundesrates, dass der öffentliche Verkehr (öV) auf die Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen ist, um die finanziellen Folgen der Covid-19-Krise bewältigen zu können. Der nun vorliegende Finanzierungsvorschlag basiert auf einem pragmatischen Lösungsansatz und verfolgt das Ziel, die Finanzierungslast auf die drei Staatsebenen und die Transportunternehmen (TU) zu verteilen. Diese Stossrichtung entspricht unserer Haltung, weshalb wir die Vorlage im Grundsatz begrüssen.

Hinsichtlich des finanziellen Rahmens der Unterstützungsmassnahmen teilen wir die Ansicht des Bundesrates, dass die Abschätzungen aktuell noch mit grossen Unsicherheiten verbunden sind. Das gilt nicht nur für Prognosen zu den künftigen Ertragsausfällen, sondern auch für die noch nicht geklärte Frage, ob beziehungsweise in welchem Umfang Transportunternehmen Anrecht auf Kurzarbeitsentschädigung haben.

Wir begrüssen den Vorschlag des Bundesrates, den betroffenen TU zur Sicherstellung der Liquidität kurzfristig Überbrückungshilfen in Form von rückzahlbaren Darlehen zu gewähren.

Nachfolgend finden Sie unsere Anmerkungen zu den einzelnen Massnahmen der Vorlage.

2. Regionaler Personenverkehr (RPV)

Der Ansatz des Bundes, die Ertragsausfälle des Jahres 2020 mit einer nachträglichen Defizitdeckung unter Anrechnung der Reserven der TU auszugleichen sowie die Abgeltungen für 2021 nötigenfalls zu erhöhen und die Angebotsvereinbarungen anzupassen, erachten wir als zweckmässig. Die Vorgabe, dass nebst den zweckgebundenen Spezialreserven nach Art. 36 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung vom 20. März 2009 (PBG, SR 745.1) auch allfällig vorhandene stille Reserven sowie im Einzelfall aus Überschüssen der Sparte RPV gebildete Reserven für die Verlustdeckung herangezogen werden, ist zwingend umzusetzen (vgl. hierzu auch die Anmerkung unter Punkt 7).

3. Ortsverkehr (OV)

Der Kanton Schwyz bestellt und unterstützt den Ortsverkehr nicht. Er wird an dieser Regelung festhalten und auch an den finanziellen Folgen der Covid-19-Krise im Ortsverkehr nicht partizipieren. Deshalb sind die Gemeinden im Kanton Schwyz gefordert, allfällig verbleibende Defizite im Ortsverkehr abzudecken.

4. Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Wir unterstützen den zeitlich befristeten Verzicht auf eine Rückzahlung der Bevorschussung des BIF in den Jahren 2020/2021 sowie die Kompensation der Ertragsausfälle der Infrastrukturbetreiber über die bestehenden Leistungsvereinbarungen. Durch den Verzicht auf die Rückzahlung können die Investitionsmittel für den Substanzerhalt und den Ausbau des Bahnnetzes gesichert werden.

5. Schienengüterverkehr

Der Kanton Schwyz steht hinter der Verlagerungspolitik des Bundes. Das Aussetzen des Abbaupfads bei den Abgeltungen im alpenquerenden kombinierten Verkehr in den Jahren 2020/2021 sowie das vereinfachte Verfahren zur Defizitdeckung erachten wir als pragmatischen Lösungsansatz.

6. Ausführungsbestimmungen

Derzeit bestehen bei den kantonalen öV-Ämtern noch diverse Fragen bezüglich der konkreten Umsetzung des dringlichen Bundesgesetzes. Das gilt insbesondere für den Umgang mit den Reserven der TU sowie für die Anpassung der Offerten 2021 und die potenziellen Auswirkungen auf den Offertprozess 2022/2023. Uns ist es wichtig, dass das BAV und die Kantone diesbezüglich noch festzulegenden Grundsätze in enger Absprache gemeinsam erarbeiten.

Für die Berücksichtigung unserer Überlegungen bedanken wir uns bestens.

Mit vorzüglicher Hochachtung
Baudepartement des Kantons Schwyz
Departementsvorsteher



André Rügsegger, Regierungsrat

Bau- und Justizdepartement

Rötihof, Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn
Telefon 032 627 25 43
bd.so.ch

Roland Fürst
Regierungsrat

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch
(Versand per E-Mail)

9. Juli 2020

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für Ihr Schreiben vom 2. Juli 2020 und für die Möglichkeit, zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise Stellung nehmen zu können.

Der vom Bundesrat gewählte Ansatz, die Einnahmehausfälle der Transportunternehmen im regionalen Personenverkehr (RPV) mittels einer «Defizitdeckung» für das Jahr 2020 auszugleichen, erscheint uns eine zweckmässige und pragmatische Lösung. Die Transportunternehmen müssen dafür zwingend alles daransetzen, ihre Defizite für das Jahr 2020 so gering wie möglich zu halten. Dazu gehört unserer Meinung nach auch, dass nicht nur die zweckgebundene Spezialreserve gemäss Art. 36 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1) aufgelöst wird, sondern auch alle weiteren, aus Überschüssen der Sparte RPV gebildeten Reserven. Die Aussichten für das Jahr 2021 sind nach wie vor mit sehr vielen Unsicherheiten behaftet. Wir erachten den Vorschlag des Bundesrates als zielführend, die Angebotsvereinbarungen für das Jahr 2021 nötigenfalls anzupassen und möglichst auf weitere Sonderabgeltungen und Sonderzahlungen zu verzichten.

Die Absicht, dass der Bund 2020 neben dem RPV auch den Ortsverkehr unterstützt, begrüssen wir. Wir schliessen uns daher der Haltung der Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) an. Demnach sollten die Verluste im Ortsverkehr zu je einem Drittel von Bund, Kantonen und Gemeinden getragen werden. Es ist dabei jedem Kanton überlassen, inwieweit sich die Gemeinden an den Defiziten im Ortsverkehr beteiligen müssen.

Antrag: Der Bund beteiligt sich mit einem Drittel an den Ertragsausfällen des Ortsverkehrs.

Der Kanton Solothurn schliesst sich im Übrigen der Stellungnahme der KöV vom 7. Juli 2020 an.

Freundliche Grüsse



Roland Fürst
Regierungsrat

- Kopie per - Staatskanzlei (AXIOMA 12244 / STK.1437)
E-Mail an: - Departemente:
Bau- und Justizdepartement (br, alb, hei, kol, sck)
Departement des Innern
Departement für Bildung und Kultur
Finanzdepartement:
Volkswirtschaftsdepartement:
- Mitbestellende Kantone Nordwestschweiz (AG, BE, BL, BS, JU):
hans-ruedi.rihs@ag.ch
philipp.maeder@be.ch
eva.juhasz@bl.ch
benno.jurt@bs.ch
david.asseo@ju.ch
- Generalsekretariat der KöV:
mirjam.buetler@bpuk.ch
markus.sieber@bpuk.ch

Beilage: Stellungnahme der KöV vom 7. Juli 2020



Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundeshaus
3003 Bern

Beat Tinner
Regierungsrat
Volkswirtschaftsdepartement
Davidstrasse 35
9001 St.Gallen
T +41 58 229 23 23
beat.tinner@sg.ch

9001 St.Gallen, 15. Juli 2020

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

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Mit Schreiben vom 2. Juli 2020 haben Sie unter anderem die Kantonsregierungen eingeladen, sich anlässlich des laufenden Vernehmlassungsverfahrens zur Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise bis spätestens 22. Juli 2020 zu äussern. Mit Beschluss vom 4. Juli 2020 hat die Regierung des Kantons St. Gallen das Volkswirtschaftsdepartement eingeladen, eine entsprechende Stellungnahme zu erarbeiten und Ihnen fristgerecht zuzustellen. In diesem Sinn äussern wir uns gerne wie folgt:

1. Generelle Bemerkungen

Wir teilen die Überzeugung des Bundesrates, dass der öffentliche Verkehr (öV) auf die Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen ist, um die finanziellen Folgen der Covid-19-Krise bewältigen zu können. Der nun vorliegende Finanzierungsvorschlag basiert auf einem pragmatischen Lösungsansatz und verfolgt das Ziel, die Finanzierungslast auf die drei Staatsebenen und die Transportunternehmen (TU) zu verteilen. Diese Stossrichtung entspricht unserer Haltung, weshalb wir die Botschaft im Grundsatz begrüssen.

Als kurzfristige Massnahme forderte das Bundesamt für Verkehr (BAV) die TU bereits in der 2. Märzhälfte 2020 auf, alle möglichen Massnahmen zur Kostenreduktion umzusetzen, inklusive der Anordnung von Kurzarbeit und deren Anmeldung zum Erhalt von entsprechenden Entschädigungen. Wir unterstützen die vom Bund angeordneten Massnahmen und erwarten, dass das BAV gemeinsam mit den Kantonen im Rahmen der Prüfung der Jahresrechnung 2020 klärt, ob sich die Unternehmen an diese Aufforderung gehalten haben. Es liegen den Bestellern Hinweise vor, dass einzelne TU nicht alle Massnahmen zur Kostenreduktion ausschöpfen. Dies widerspricht unseres Erachtens dem Grundsatz der vorliegenden Botschaft, die Finanzierungslast auf die drei Staatsebenen **und** auf die TU zu verteilen.

Wir begrüßen den Vorschlag des Bundesrates, den betroffenen TU zur Sicherstellung der Liquidität kurzfristig Überbrückungshilfen in Form von rückzahlbaren Darlehen zu gewähren.

Der finanzielle Rahmen der Unterstützungsmassnahmen ist weiterhin mit grossen Unsicherheit verbunden. Das gilt nicht nur für Prognosen zu den künftigen Ertragsausfällen, sondern auch für die noch nicht geklärte Frage, ob und in welchem Umfang TU Anrecht auf Kurzarbeitsentschädigung haben. Die Höhe der Ertragsausfälle hängt davon ab, wie lange die Krise dauert und wie rasch sich die Nachfrage erholt. Unklar ist insbesondere, wie sich die Akzeptanz des öV bei den Kundinnen und Kunden unter den besonderen Umständen verändert. Der in der Botschaft geschätzte finanzielle Umfang umfasst Maximalbeträge.

Es stellt sich die Frage, wie der Bundesrat vorzugehen gedenkt, wenn die Defizite aufgrund der verzögerten Nachfrage oder einer zweiten Infektionswelle höher ausfallen als die beim Parlament für die Jahre 2020 und 2021 zusätzlich beantragten Finanzmittel. Die diesbezügliche Erwartung, die im erläuternden Bericht geäussert wird, "dass 2021 die Folgen der COVID-19-Krise aufgefangen werden können und keine weiteren Sonderabgeltungen oder Sonderzahlungen notwendig sein werden", teilen wir nur bedingt.

Antrag:

Die Frage von Beiträgen des Bundes bei Auswirkungen von Covid19 im Jahr 2021 namentlich auch, was Ausfälle im Ortsverkehr angeht, ist ebenfalls in diesem Gesetz zu klären.

Nachfolgend unsere Anmerkungen zu den einzelnen Massnahmen der Vorlage.

2. Regionaler Personenverkehr (RPV)

Der Ansatz des Bundes, die Ertragsausfälle des Jahres 2020 mit einer nachträglichen Defizitdeckung unter Anrechnung der Reserven der TU auszugleichen sowie die Abgeltungen für 2021 nötigenfalls zu erhöhen und die Angebotsvereinbarungen anzupassen, erachten wir als zweckmässig. Die Anforderung, dass nebst den zweckgebundenen Spezialreserven nach Art. 36 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (SR 745.1) auch allfällige vorhandene stille Reserven sowie im Einzelfall aus Überschüssen der Sparte RPV gebildete Reserven für die Verlustdeckung herangezogen werden, ist zwingend umzusetzen (vgl. hierzu auch die Anmerkung unter Punkt 7).

3. Ortsverkehr (OV)

Eine Beteiligung des Bundes an den Einnahmehausfällen des Ortsverkehrs (OV) und das aufgezeigte Vorgehen begrüßen wir. Wir bedauern, dass der Bundesrat sich aus Kompetenzgründen nicht für eine Unterstützung des OV entschieden hat. Wir möchten zu bedenken geben, dass der OV ein wichtiger Bestandteil des öV-Angebots darstellt und dieses den RPV ergänzt. Nachfragerückgänge im OV wirken sich massgeblich auf den RPV aus. Es liegt im Interesse des Bundes, den OV zu unterstützen. Wir schlagen deshalb vor, dass die drei Staatsebenen die Defizite im Ortsverkehr paritätisch teilen, bzw. dass der Bund einen Drittel der Defizite übernimmt. Die restlichen 2/3 teilen sich Kantone und Gemeinden, wobei es den Kantonen freigestellt sein soll, wie sie die Kostenverteilung zwischen den Gemeinden und dem Kanton gestalten. Dass der Bund einen Drittel der Ertragsausfälle übernimmt, scheint auch vor dem Hintergrund gerechtfertigt, dass die Frage der Kurzarbeitsentschädigung der TU noch offen ist.

Antrag:

Der Bund beteiligt sich mit einem Drittel an den Ertragsausfällen des Ortsverkehrs.

4. Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Wir unterstützen den zeitlich befristeten Verzicht auf eine Rückzahlung der Bevorschussung des BIF in den Jahren 2020/2021 sowie die Kompensation der Ertragsausfälle der Infrastrukturbetreiberinnen über die bestehenden Leistungsvereinbarungen. Durch den Verzicht auf die Rückzahlung können die Investitionsmittel für den Substanzerhalt und den Ausbau des Bahnnetzes gesichert werden.

5. Schienengüterverkehr

Die Verlagerungspolitik des Bundes soll weiter gestärkt werden. Das Aussetzen des Abbaupfads bei den Abgeltungen im alpenquerenden kombinierten Verkehr in den Jahren 2020/2021 sowie das vereinfachte Verfahren zur Defizitdeckung erachten wir als pragmatischen Lösungsansatz.

6. Personenfernverkehr, Schülerverkehr und touristischer Verkehr

Für den touristischen Verkehr in dem Bereich, in dem das Generalabonnement gültig ist, soll im Rahmen der vorliegenden Botschaft eine Lösung gefunden werden.

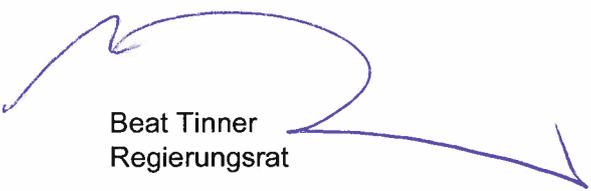
7. Ausführungsbestimmungen

Derzeit bestehen noch diverse Fragen bezüglich der konkreten Umsetzung des dringlichen Bundesgesetzes. Das gilt insbesondere für den Umgang mit den Reserven der TU sowie für die Anpassung der Offerten 2021 und die potenziellen Auswirkungen auf den Offertprozess 2022/2023. Uns ist es wichtig, dass das BAV und die Kantone die diesbezüglich noch festzulegenden Grundsätze in enger Absprache gemeinsam erarbeiten.

Die langfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Verhalten der öV-Kundschaft bereiten uns grosse Sorgen. Wir erwarten deshalb vom Bundesrat weiterhin eine klare Kommunikation an die Bevölkerung, dass der öV sicher benutzt werden kann.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Beat Tinner
Regierungsrat

Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:

konsultationen@bav.admin.ch

Kopie an:

Staatskanzlei

Finanzdepartement

AöV, Amt für öffentlichen Verkehr

DIV RD, 8510 Frauenfeld

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

Per E-Mail: konsultationen@bav.admin.ch

058 / 345 54 66, beat.andrist@tg.ch
251/2020
Frauenfeld, 14. Juli 2020

Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise / Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise Stellung nehmen zu können.

1. Allgemeine Bemerkungen

Wir teilen die Überzeugung des Bundesrates, dass der öffentliche Verkehr (öV) auf die Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen ist, um die finanziellen Folgen der Covid-19-Krise bewältigen zu können. Trotz eines Nachfrageeinbruchs von bis zu 80% konnte das Angebot nur beschränkt reduziert werden, damit die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der systemrelevanten Branchen weiterhin zur Arbeit gehen konnten. Die Transportunternehmen können den daraus resultierenden Verlust nicht ohne Unterstützung der öffentlichen Hand tragen. Der nun vorliegende Finanzierungsvorschlag verfolgt das Ziel, die Finanzierungslast auf die drei Staatsebenen und die Transportunternehmen zu verteilen. Wir unterstützen diese Stossrichtung und begrüssen daher die Botschaft im Grundsatz.

Wir teilen auch die Einschätzung des Bundesrates, dass die finanziellen Auswirkungen noch mit grossen Unsicherheiten verbunden sind. Das gilt für die Prognosen zu den künftigen Ertragsausfällen und die noch nicht geklärte Frage, ob die Transportunternehmen Anrecht auf Kurzarbeitsentschädigung haben.

Ferner unterstützen wir auch die uns bekannte Vernehmlassungsantwort der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) vom 7. Juli 2020.

2. Anträge

2.1 Anrechnung der Reserven der Transportunternehmen

Wir unterstützen den Ansatz des Bundes, die Ertragsausfälle der Transportunternehmen des Regionalen Personenverkehrs des Jahres 2020 mit einer nachträglichen Defizitdeckung unter Anrechnung der Reserven der Transportunternehmen auszugleichen und allfällige Verluste im Jahr 2021 über Anpassungen der Angebotsvereinbarungen abzugelten. In erster Linie müssen jedoch die Transportunternehmen die Verluste tragen. Das Ertragsrisiko liegt vereinbarungsgemäss bei den Transportunternehmen. Es sind deshalb nicht nur die Spezialreserven gemäss Artikel 36 Absatz 2 aufzulösen, sondern sämtliche Reserven der Transportunternehmen zur Deckung der Verluste heranzuziehen.

Antrag 1

Art. 28 Abs. 1^{bis} des Personbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009 sei wie folgt anzupassen:

Zudem gelten sie den Unternehmen für das Jahr 2020 die nach Auflösung der ~~Spezialreserve nach Artikel 36 Absatz 2~~ aus dem Regionalverkehr gebildeten Reserven verbleibenden Verluste im Verhältnis ihrer nach Artikel 30 festgelegten Anteile ab. Die Abgeltung erfolgt aufgrund der Linienerfolgsrechnungen der Unternehmen.

Im erläuternden Bericht sei der letzte Satz im zweiten Abschnitt auf Seite 13 unter Ziffer 4.1.1, "Defizitdecken und Rückzahlung der Darlehen" wie folgt neu zu formulieren:
~~Im Einzelfall ist zu prüfen, ob weitere aus Überschüssen der Sparte RPV gebildete Reserven ebenfalls zur Deckung des Verlustes verwendet werden können. Weitere aus Überschüssen der Sparte RPV gebildete Reserven sind ebenfalls zur Deckung des Verlustes zu verwenden.~~

2.2 Finanzierung der Verluste des Ortsverkehrs

Wir begrüssen eine Beteiligung des Bundes an den Einnahmehausfällen des Ortsverkehrs. Allerdings schlagen wir vor, dass der Bund einen Drittel der Defizite übernimmt. Die restlichen 2/3 teilen sich Kantone und Gemeinden, wobei die Kantone die Kostenverteilung zwischen den Gemeinden und dem Kanton selber regeln. Wir sehen den Bund beim Ortsverkehr aus verschiedenen Gründen in einer grösseren Pflicht, als in der aktuellen Fassung der Botschaft vorgesehen ist. Die Gefahrenbeurteilung, die Schutzkonzepte und die Aufrechterhaltung des Angebots wurden vom Bund ohne Rücksprache mit den betroffenen Gemeinden angeordnet. Des Weiteren hat die unklare Haltung des Bundes zur Maskenpflicht die öV-Kundschaft stark verunsichert. Zudem entrichten die Transportunternehmen Beiträge an die Arbeitslosenversicherung,

die sie voraussichtlich nicht in Anspruch nehmen können. Dies führt zu einer Kostenverlagerung vom Bund zu den Kantonen und den Gemeinden.

Antrag 2

Der Bund beteiligt sich mit einem Drittel an den Ertragsausfällen des Ortsverkehrs.

2.3 Finanzierung der Verluste des touristischen Verkehrs

Transportunternehmen, die regionalen Personenverkehr und touristischen Verkehr anbieten, müssen damit rechnen, dass ihnen eine Kurzarbeitsentschädigung verweigert wird. Die vom Bund erlassenen Schutzmassnahmen lösen im touristischen Verkehr erhebliche Ertragsausfälle aus. Zudem trägt der touristische Verkehr die Generalabbonnentertragsausfälle mit.

Antrag 3

Für den touristischen Verkehr im Bereich, in dem das Generalabonnement gültig ist, soll im Rahmen der vorliegenden Botschaft eine Lösung gefunden werden.

3. Weitere Bemerkungen

3.1 Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Wir unterstützen den zeitlich befristeten Verzicht auf eine Rückzahlung der Bevorschussung des BIF in den Jahren 2020/2021 sowie die Kompensation der Ertragsausfälle der Infrastrukturbetreiberinnen über die bestehenden Leistungsvereinbarungen. Durch den Verzicht auf die Rückzahlung können die Investitionsmittel für den Substanzerhalt und den Ausbau des Bahnnetzes gesichert werden.

3.2 Schienengüterverkehr

Das Aussetzen des Abbaupfads bei den Abgeltungen im alpenquerenden kombinierten Verkehr in den Jahren 2020/2021 sowie das vereinfachte Verfahren zur Defizitdeckung erachten wir als pragmatischen Lösungsansatz.

3.3 Ausführungsbestimmungen

Derzeit bestehen noch diverse Fragen bezüglich der konkreten Umsetzung des dringlichen Bundesgesetzes. Das gilt vor allem für den Umgang mit den Reserven der Transportunternehmen, die Anpassung der Offerten 2021 und die potenziellen Auswirkungen auf den Offertenprozess 2022/23. Es ist wichtig, dass das BAV die diesbezüglichen Grundsätze in enger Absprache mit den Kantonen erarbeitet.

3.4 Kommunikation des Bundesrates

Es mit langfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Verhalten der öV-Kundschaft zu rechnen. Wir erwarten vom Bundesrat eine klare Kommunikation an die Bevölkerung, dass der öV sicher benutzt werden kann.

Mit freundlichen Grüssen

Departement für Inneres und Volkswirtschaft
Leiter Rechtsdienst



lic. iur. Beat Andrist

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni DATEC
3003 Berna

e-mail: konsultationen@bav.admin.ch

Messaggio concernente la legge federale urgente sul sostegno ai trasporti pubblici nella crisi da COVID-19: avvio della procedura di consultazione

Signora Consigliera federale,
gentili signore, egregi signori,

in data 2 luglio 2019 ci avete trasmesso per parere la documentazione riguardante il tema in oggetto. Vi ringraziamo per l'opportunità di esprimerci.

Le misure di lotta al coronavirus e la dichiarazione della «situazione straordinaria» secondo la legge sulle epidemie hanno avuto ripercussioni considerevoli sui trasporti pubblici, settore in cui la domanda è fortemente diminuita a seguito della raccomandazione di non usare i mezzi pubblici e del divieto di compiere viaggi a scopo turistico.

Affinché il trasporto pubblico possa continuare a esercitare la sua funzione portante e a svilupparsi secondo la domanda, lo scrivente Consiglio sostiene la proposta del Consiglio federale secondo cui i mancati introiti delle imprese di trasporto pubblico per l'anno 2020, derivanti dalla crisi da COVID-19, debbano essere sostenuti dai committenti pubblici e dalle imprese stesse, tenute a sciogliere sia le apposite riserve speciali di cui all'art. 36 della Legge sul trasporto viaggiatori sia eventuali altre riserve latenti.

Se per le linee del trasporto regionale viaggiatori Confederazione e Cantoni si faranno carico della propria quota di perdite, conformemente alle chiavi di ripartizione tra Cantoni e tra questi e la Confederazione, lo scrivente Consiglio saluta positivamente la partecipazione della Confederazione alle perdite di introiti nel trasporto pubblico locale, prestazioni ordinate da Cantoni e Comuni.

In conclusione, lo scrivente Consiglio accoglie pure positivamente i provvedimenti temporanei proposti a sostegno del trasporto merci su rotaia e del finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria per gli anni 2020 e 2021.

Gradiscano, signora Consigliera federale, gentili signore ed egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

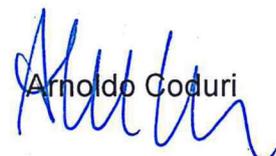
PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



Norman Gobbi

Il Cancelliere:



Arnoldo Coduri

Copia p.c. (unicamente per e-mail):

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in Internet

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Zusätzlich elektronisch an: konsultationen@bav.admin.ch

Altdorf, 19. Juli 2020/
Konsul VD.2020-0281

Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 2. Juli 2020 haben Sie die Kantonsregierungen im Rahmen eines Vernehmlassungsverfahrens eingeladen, Stellung zur «Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise» zu nehmen. Wir danken Ihnen dafür und nehmen dazu wie folgt Stellung:

Ausgangslage

Mit der Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz soll der öffentliche Verkehr und der Schienengüterverkehr in der Covid-19-Krise durch gezielte Massnahmen finanziell unterstützt und entlastet werden. Das vom Bundesrat vorgelegte dringliche Bundesgesetz sieht befristete Massnahmen konkret für den Regionalen Personenverkehr, den Ortsverkehr, den Schienengüterverkehr und die Finanzierung der Bahninfrastruktur vor.

Stellungnahme

Der Kanton Uri teilt das vom Bundesrat vorgesehene Massnahmenpaket, die Finanzierungslast auf die drei Staatsebenen und die Transportunternehmen zu verteilen. Hinsichtlich des finanziellen Rahmens bestehen aus unserer Sicht aktuell jedoch noch grosse Unklarheiten. Es bestehen nach wie vor offene Fragen bezüglich konkreter Umsetzung des dringlichen Bundesgesetzes. Im Vordergrund stehen die konkreten Auswirkungen auf das laufende Offertverfahren 2020/2021 sowie auch auf den bevorstehenden Offertprozess 2022/2023. Dies gilt einerseits für die Ertragsausfälle bei den Transportunternehmen, andererseits für die noch nicht geklärte Frage, in welchem Umfang die Transportunternehmen Anrecht auf Kurzarbeitsentschädigung haben. Covid-Entschädigungen sollen getrennt vom ordentlichen Offertprozess behandelt und im 2020 und 2021 berücksichtigt werden.

Im Weiteren ist die Verwendung von Reserven sowie der Spezialreserve gemäss Artikel 36 [PBG SR 745.1] bei den Transportunternehmungen zu bestimmen. Konkret sind die frei verfügbaren Reserven, die in den vergangenen fünf Jahren mit Überschüssen aus dem abgeltungsberechtigten Verkehr (Orts- und Regionalverkehr) gebildet wurden, zwingend für die Verlustdeckung heranzuziehen. Die Kantone sind dazu in der Umsetzung rechtzeitig einzubeziehen und zu informieren.

Im Weiteren verweisen wir auf die Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) vom 7. Juli 2020, der wir zustimmen.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Freundliche Grüsse

Volkswirtschaftsdirektor Uri



Urban Camenzind, Regierungsrat

Envoi par courriel à :
konsultationen@bav.admin.ch

Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Cheffe du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
3003 Berne

Lausanne, le 22 juillet 2020

Consultation fédérale : projet de message concernant la loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous avoir consultés sur le projet de message susmentionné qui a retenu notre meilleure attention.

Tout d'abord, le Conseil d'Etat souhaite saluer les mesures urgentes et extraordinaires contenues dans le projet de message du Conseil fédéral. Nous pensons en effet qu'il est nécessaire de soutenir financièrement et au moyen de mesures ciblées, les transports publics et le fret ferroviaire durant la crise du COVID-19. Ces mesures doivent permettre de réduire les pertes financières subies par les entreprises de transport public (ET) et du fret ferroviaire durant la crise. Que ce soit en temps normal ou en temps de crise comme celle du Coronavirus, les transports publics (TP) ont pu toujours démontrer leur fiabilité et leur importance structurante.

Concernant le cadre financier des mesures de soutien, les estimations sont encore tributaires de grandes incertitudes relatives à la reprise de la fréquentation dans les TP.

Au vu de l'urgence de la procédure, nous nous attarderons uniquement sur les points faisant l'objet de remarques.

Trafic régional des voyageurs (TRV) avec fonction de desserte

L'estimation de l'étendue financière des mesures table sur une perte de chiffre d'affaires d'environ 35% pour toute l'année 2020, ce qui représente environ un peu plus de 4 mois de perte sur l'année. Au vu de l'évolution actuelle de la fréquentation, ce taux semble raisonnablement optimiste. Dans la communauté tarifaire Mobilis par exemple, la perte de chiffre d'affaires en mai était encore de 50%.

Par ailleurs, les économies de coûts ont été évaluées à 5% des coûts annuels, ce qui nous paraît également optimiste sachant que les prestations du TRV ont globalement été maintenues durant le confinement. De plus, les mesures d'hygiène et de protection augmentent les coûts de fonctionnement des transports.

La part de l'éventuelle baisse de la redevance à l'infrastructure en lien avec les pertes de recettes apparaît comme marginale par rapport à l'ensemble des coûts d'exploitation des lignes de transport et ne concerne que le trafic ferroviaire. Enfin, si les collectivités publiques compensent les pertes de recettes des ET par des subventions supplémentaires, il y aura lieu de renchérir les montants des pertes de recettes par la réduction de l'impôt préalable (RÉDIP) de près de 4% ; ceci viendrait donc à quasiment neutraliser les économies de coûts estimées.

En conclusion, les éventuelles baisses de coûts sont à considérer « à la marge ». Dès lors, **nous demandons que les économies de coûts supposées en 2020, à savoir de 230 millions de francs, ne soient pas prises en considération et affectées aux moyens du TRV pour compenser les pertes de recettes.** La RÉDIP doit également être ajoutée dans les coûts non couverts supplémentaires à financer en 2021.

Les ET devront également participer à l'effort général, en dissolvant la réserve spéciale à affectation obligatoire constituée conformément à l'article 36 de la loi sur le transport de voyageurs (LTV ; RS 745.1), dans le but de couvrir tout ou partie des déficits. Dans le projet de message, il est indiqué que la somme de ces réserves se monte à environ 220 millions de francs. Ne connaissant pas le détail de ce montant, nous rappelons simplement qu'il n'est pas pertinent de réaliser une somme des réserves pour déterminer le montant global de la contribution des ET. En effet, le calcul doit se faire ET par ET, car la réserve d'une ET, en cas de solde, ne peut pas être attribuée à une autre ET pour couvrir une partie du déficit de cette dernière. Le montant de 220 millions de francs doit donc être consolidé par vos services. Comme vous le mentionnez, il faudra examiner si d'autres réserves constituées à partir d'excédents du secteur du TRV peuvent être utilisées pour couvrir les déficits, car certaines serviront également à couvrir les déficits sur le TRV sans fonction de desserte ou sur le trafic non subventionné. Toutefois, une solution uniforme pour toutes les ET doit être trouvée. Le Conseil d'Etat est d'avis que les ET qui ont attribué une part d'excédent du secteur du TRV à d'autres réserves en 2019 doivent la rétrocéder pour financer les pertes de recettes du TRV, les effets financiers de la crise du COVID-19 sur les recettes se faisant déjà sentir au moment du bouclage des comptes.

Selon la lettre d'information de l'Office fédéral des transports (OFT) du 9 juillet 2020, il est indiqué que les aides de la Confédération devraient être versées lors du second semestre 2021. Cette échéance nous paraît trop tardive, sachant que le recours aux crédits d'aide COVID-19 ne couvre qu'une part du besoin en liquidités, notamment celui des ET avec un taux de couverture élevé. D'autre part, il n'est pas indiqué si le versement des indemnités compensatoires sur la base des comptes effectifs 2020 est tributaire de l'audit des comptes par l'organe de révision ou de l'approbation des comptes par l'assemblée générale.

Pour toutes ces raisons, **nous demandons que le versement d'un premier acompte conséquent soit déjà planifié au mois de janvier 2021, sur la base d'un décompte provisoire fourni par les ET.**

Trafic local et autres prestations commandées

Nous saluons la proposition de la Confédération de soutenir le trafic local. Toutefois, le versement unique et forfaitaire de 100 millions de francs apparaît comme insuffisant en regard des prestations qui ont été réalisées à l'identique de tous les autres trafics. Par ailleurs, le soutien au trafic local est limité à l'année 2020.

Nous proposons que les trois niveaux étatiques prennent en charge les pertes de recettes (et non les déficits) du trafic local dans une mesure égale, à savoir que la Confédération assume 1/3 des pertes de recettes ; les 2/3 restants seraient partagés par les cantons et les communes en fonction des décisions de soutien prises dans chaque canton. Nous demandons de surcroît que le soutien fédéral soit étendu également à l'année 2021.

Trafic touristique

Les pertes de recettes sont également conséquentes pour le transport touristique. Il s'agit par exemple de lignes de transport public sans fonction de desserte reconnues d'importance régionale. Celles-ci sont au bénéfice d'une concession fédérale et acceptent les titres de transport du Service direct.

Nous demandons qu'un montant soit alloué aux pertes de recettes subies sur les lignes de transport public régionales à connotation touristique qui sont au bénéfice d'une concession fédérale.

Indemnités pour la réduction de l'horaire de travail

Les ET sont également soumises aux versements des cotisations liées aux assurances sociales.

Nous demandons que le droit à l'indemnisation du chômage partiel soit reconnu pour l'ensemble de la branche des TP.

En vous remerciant de l'attention portée à la présente, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Nuria Gorrite

LE CHANCELIER



Vincent Grandjean



Conseil d'Etat
Staatsrat

CP 478, 1951 Sion

**CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS**



2020.03216

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Referenzen DSM/SV/SB
Datum **21 JUL. 2020**

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Juli 2020 haben Sie uns eingeladen, im Rahmen der erwähnten Vernehmlassung Stellung zu beziehen. Wir möchten Ihnen zur Möglichkeit der Stellungnahme bezüglich dieser Anhörung recht herzlich danken.

Der Kanton Wallis begrüsst und unterstützt die Einschätzung des Bundesrates zur Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für die Wirtschaft und die Bevölkerung auch während der Krise Covid-19. Diese ausserordentliche Situation hat den öffentlichen Verkehr sehr stark getroffen. Die andauernd gestiegenen Frequenzzahlen der letzten Jahre sind innerhalb einiger Tage fast vollständig eingebrochen. Richtigerweise hat der Bund in Koordination mit den Systemführern SBB und PostAuto Schweiz entschieden, den öffentlichen Verkehr während dieser Krisenzeit als Service Public grossmehrheitlich aufrechtzuerhalten.

Diese Vorgaben an die konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) hatten unmissverständlich massive finanzielle Folgen, da die Frequenzeinbrüche in der Anfangsphase im Wallis bis zu 95 % betragen. Mittlerweile hat sich die Situation ein wenig entschärft. Es fehlen aber immer noch gut 30 % der Frequenzen im Vergleich zum vergangenen Jahr in der gleichen Zeitperiode. Wir teilen die Meinung des Bundesrates, wonach im Moment die Folgen noch nicht abschliessend beurteilt werden können, da der weitere Verlauf des Virus noch unklar ist und der Zeitpunkt der Normalität noch länger nicht bekannt sein wird.

Mit dem Vorschlag des dringlichen Bundesbeschlusses im Zusammenhang mit Covid-19 soll die rechtliche Basis für die Nachfinanzierung der negativen Folgen im öffentlichen Verkehr im Jahre 2021 auf der Basis der effektiven Jahresergebnisse 2020 der KTU gelegt werden. Der Kanton Wallis unterstützt dieses Vorgehen und wird entsprechend auch die nötigen Schritte einleiten, um den Anteil des Kantons Wallis mitfinanzieren zu können.

Der Kanton Wallis unterstützt die Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) vom 7. Juli 2020, möchte aber zu einzelnen Punkten spezifische oder zusätzliche Bemerkungen machen:



Regionaler Personenverkehr (RPV) unter Einbezug der Reserven der KTU

Wir unterstützen die Einschätzung des Bundesrates, dass sich die KTU nach Möglichkeit an den Defiziten aus Covid-19 beteiligen. Dies vor allem unter Einbezug der Reserven nach Art. 36 PBG. Die kumulierten Gewinne der KTU per 31.12.2020 sollen in die Analyse integriert werden, weshalb es sinnvoll ist, dass die zusätzlichen Vereinbarungen mit den Transportunternehmungen im Verlaufe des Jahres 2021 erstellt werden. Aufgrund der unterschiedlichen Handhabung (gemäss gesetzlichen Möglichkeiten) dieser Reserven in den vergangenen Jahren, ist es wichtig, dass eine entsprechende Analyse gemacht wird, damit gewährleistet wird, dass alle KTU gleich behandelt werden.

Es ist auch wichtig, sicherzustellen, dass die ausserordentliche Situation für 2021 wie auch für die Bestellprozesse 2022/2023 berücksichtigt wird, da davon ausgegangen werden kann, dass sich die Situation nicht so schnell normalisiert.

Finanzierung der Einnahmefälle im Ortsverkehr

Der Kanton Wallis schätzt die Haltung des Bundesrates sehr, dass sich der Bund an den Einnahmefällen im Ortsverkehr beteiligen will, obwohl das Bundesamt für Verkehr (BAV) grundsätzlich die Abgeltungen dieses Bereichs nicht mitfinanziert. Nichts desto trotz beantragen wir aber eine paritätische Verteilung der Ausfälle zwischen dem Bund, den Kantonen und den Gemeinden zu je einem Drittel.

Wir sehen den Bund in der aktuellen ausserordentlichen Situation in einer speziellen Pflicht. Während der Krisenzeit wurde vom Bund in Zusammenarbeit mit den Systemführern die Aufrechterhaltung des Ortsverkehrs gefordert. Dieser wurde trotz grossen Frequenzrückgängen beibehalten, was zu grossen Defiziten geführt hat. Es ist dabei auch zu betrachten, dass der Bundesrat während der gesamten Zeit des Lockdowns die Bevölkerung aufgerufen hat, den öffentlichen Verkehr zu meiden. Auch in diesem Bereich ist es sehr wichtig, dass das Jahr 2021 in der Analyse mitberücksichtigt wird, da sich auch im Ortsverkehr 2021 die Situation noch nicht ganz normalisiert haben wird.

Defizite im Schienengüterverkehr

Wir unterstützen die Haltung des Bundesrates, dass der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr, der stark unter der Krise gelitten hat, unterstützt wird. Anstatt noch zusätzlich durch Sparprogramme konfrontiert zu werden, sollen die betroffenen Transportunternehmungen durch zusätzliche Mittel unterstützt werden. Wir fordern aber, dass nicht nur der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr unterstützt wird sondern auch der regionale Schienengüterverkehr, der in den letzten Jahren immer weniger Abgeltungen des Bundes erhalten hat. In der Krisenzeit haben die Transportunternehmungen trotz dem Einbruch der Nachfrage das Angebot im Sinne des Service Public aufrecht erhalten. Die damit provozierten Defizite sollen von den Kantonen und dem Bund gemeinsam gedeckt werden.

Abgeltungsberechtigte Transportunternehmungen mit touristischem Verkehr

Verschiedene KTU, die gemischten Verkehr anbieten, wie Busangebote in touristischen Regionen oder Autoverladeleistungen, sind nebst dem Grundgeschäft des öffentlichen Verkehrs auch sehr stark von der Krise betroffen. Während dieser Zeit haben vor allem die Anbieter von Autoverladeangeboten trotz den starken Frequenzeinbrüchen im Sinne des Service Public das Angebot für die Öffentlichkeit angeboten. Aus diesem Grund beantragen wir, dass auch für diesen Bereich Unterstützungsbeiträge in die vorliegende Botschaft integriert werden.

Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Der Kanton Wallis unterstützt den Vorschlag des Bundesrates des zeitlich befristeten Verzichts auf eine Rückzahlung der Bevorschussung des BIF in den Jahren 2020/2021 sowie die Kompensation der Ertragsausfälle der Infrastrukturbetreiber über die bestehenden Leistungsvereinbarungen. Somit können die Mittel zum Substanzerhalt und zum Ausbau der Bahninfrastruktur gesichert werden.

Ausführungsbestimmungen

Derzeit bestehen noch diverse Fragen bezüglich der konkreten Umsetzung des dringlichen Bundesgesetzes. Das gilt insbesondere für den Umgang mit den Reserven der Transportunternehmen sowie für die Anpassung der Offerten 2021 und die potenziellen Auswirkungen auf den Offertprozess 2022/23. Der Kanton Wallis beantragt, dass die Kantone diesbezüglich in die Diskussionen mit dem BAV stark eingebunden werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Staatsrates

Der Präsident


Christophe Darbellay



Der Staatskanzler


Philipp Spörri

Kopien an DSM, Vincent Pellissier, Dienstchef
DSM, Stefan Burgener, Sektionschef Verkehr

Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

Nur per E-Mail

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Zug, 16. Juli 2020 sa

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Juli 2020 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Kantone eingeladen, zur Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise Stellung zu nehmen. Wir danken für die Möglichkeit der Stellungnahme und stellen in der kurzen Frist folgende Anträge:

Antrag

Die Vorlage ist zur Überarbeitung zurück zu weisen. Die Eignerinnen und Eigner der öV-Unternehmen sind stärker in die Pflicht zu nehmen.

Eventualantrag 1

Sämtliche Reserven der Unternehmen sind für die Verlustdeckung zu berücksichtigen. Artikel 28 Abs. 1^{bis} 1. Satz Personenbeförderungsgesetz ergänzen: «Zudem gelten sie den Unternehmen für das Jahr 2020 die nach Auflösung der Spezialreserve nach Artikel 36 Absatz 2 **sowie der übrigen Reserven** verbleibenden Verluste im Verhältnis ihrer nach Artikel 30 festgelegten Anteile ab. ...»

Eventualantrag 2

Für die Berechnung der Verlustbeteiligung unter den Bestellern ist die Reservebildung der vergangenen fünf Jahre zu berücksichtigen.

Artikel 28 Abs. 1^{bis} Personenbeförderungsgesetz ist wie folgt zu ergänzen: «... **Für die Anrechnung der Reserven pro Linie wird die Äufnung der letzten fünf Jahre berücksichtigt.**»

Begründungen

Zum Antrag

Die Covid-19-Krise hat im öffentlichen Verkehr unbestrittenermassen empfindliche Verluste verursacht. Wie in anderen Branchen sind im öffentlichen Verkehr (öV) viele Kundinnen und Kunden ausgeblieben und es fehlen erhebliche Einnahmen. Die mit der Vorlage vorgeschlagene finanzielle Bewältigung scheint uns jedoch aus mehreren Gründen unausgewogen und soll überarbeitet werden.

- Die Verordnung klammert im bestellten Verkehr das Engagement der Eigentümerinnen und Eigentümer aus und auferlegt die Verlustdeckung einseitig nur den Bestellern. Dies, obwohl die Besteller während der Krise ihren Verpflichtungen vollständig nachgekommen sind und mit vorzeitigen Zahlungen sogar geholfen haben, die Liquidität der Unternehmen aufrecht zu erhalten. Daher sollen die Eignerinnen und Eigner der Unternehmen, welche Regionalen Personenverkehr (RPV), Ortsverkehr (OV) oder bestellten Güterverkehr abwickeln, stärker in die Pflicht genommen werden.
- Im RPV und im OV sind die Unternehmen verpflichtet, die erwirtschafteten Gewinne aus früheren Jahren teilweise in einer besonderen Reserve zu verbuchen (Art. 36 Personenbeförderungsgesetz [PBG]). Faktisch wurde in den guten Jahren eine zu hohe Abgeltung durch die Besteller bezahlt. Diese Reserven werden nun richtigerweise zur Finanzierung der Covid-19-Fehlbeträge beigezogen. Dies bedeutet aber auch, dass die Besteller sich mit der Auflösung der Reserven bereits an der Finanzierung der Covid-19-Fehlbeträge beteiligen. Ein stärkeres Engagement der Eignerinnen und Eigner kann daher durchaus erwartet werden. Das in der Vorlage definierte Verbot der Dividendenzahlung während zwei Jahren greift eindeutig zu kurz.
- Kantone hatten während der Krise keine Mitsprache zur Ausgestaltung des öV. Obwohl nur sehr wenig Reisende Bahn und Bus benutzten, wurden kaum Vorkehrungen unternommen, um die Kosten des Angebots zu senken. Über die ganze Zeit wurde ein massiv überdimensioniertes öV-Angebot aufrechterhalten. Zum Beispiel im Kanton Zug wurden durch die SBB weder bei den S-Bahn-Linien noch bei der Stadtbahn Zug das Angebot reduziert oder das eingesetzte Rollmaterial gekürzt. Dies, obwohl von Kantonsvertretern sinnvolle Angebotskürzungen vorgeschlagen wurden. Im Fernverkehr und im OV wurde hingegen das Angebot gekürzt. Die Anordnungen dazu wurden ausschliesslich von den Systemführerinnen Postauto und SBB erlassen. Der Kanton Zug hatte dabei keine Mitsprache. Es ist stossend, dass die SBB im RPV das Angebot nicht reduziert hat und nun (vermutlich als einzige Unternehmung) durch den Kanton Zug entschädigt werden muss.

Zu Eventualantrag 1

In den Erläuterungen ist zwar erwähnt, dass neben der zweckgebundenen Spezialreserve nach Art. 36 PBG auch stille Reserven aufgelöst werden könnten und im Einzelfall auch geprüft wird, ob Überschüsse der Sparte RPV zur Deckung des Verlusts verwendet werden könnten. Unseres Erachtens ist dies zwingend notwendig und soll nicht nur in Einzelfällen geschehen. Zudem

fehlt im Gesetzesentwurf die entsprechende Rechtsgrundlage dazu. Das Bundesamt für Verkehr BAV soll systematisch prüfen, ob freie und stille Reserven der Unternehmen für die Deckung der Verluste beigezogen werden können. Es lässt sich vermuten, dass bei zahlreichen Unternehmen des RPV bisher nur zwei Drittel der Gewinne in die zweckgebundene Reserve (Art. 36 PBG) flossen und der Rest frei verwendet werden konnte. Unter der Annahme, dass im Konzern SBB schätzungsweise 1,5 Milliarden Franken Reserven vorhanden sein können, ist eine Überprüfung sämtlicher Reserven angebracht. Eine Anrechnung von Reserven entspricht auch der Forderung, die Eigerinnen und Eigner an der Verlustbeseitigung stärker zu beteiligen.

Zu Eventualantrag 2

Die gesetzlich vorgeschriebene Äufnung der RPV-Reserven (Art. 36 PBG) findet bisher nicht pro Linie statt, sondern aufgrund des Spartenergebnisses einer Unternehmung. Dies bedeutet, dass Linien mit viel Gewinn die Reserven «alimentieren», wo hingegen Linien mit Verlust Reserven «konsumieren». Faktisch haben Besteller mit gewinnbringenden Linien zu viel bezahlt und diejenigen Besteller an verlustreichen Linien zu wenig. Im Fall des Kantons Zug spielt dies eine besondere Rolle, da im RPV der Kanton mit 64 Prozent einen viel grösseren Anteil trägt als der Bund (36 Prozent). Eine Analyse der Nachkalkulationen von denjenigen Bahnlinien, die den Kanton Zug betreffen (S1, S2, S5, S24, S26) ergibt, dass diese Linien fast systematisch jedes Jahr Gewinne erwirtschaftet haben, unter anderem da die Nachfrage überproportional gewachsen ist. In den vergangenen fünf Jahren haben diese Linien total 31,3 Millionen Franken an die Reserven der SBB beige-steuert. Da die RPV-Reserven der SBB wegen anderen Linien insgesamt auf Minus stehen, können die Besteller (Bund und Kantone) «unserer» SBB-Linien von den erheblich zu viel bezahlten Geldern früherer Jahre nicht partizipieren. Daher soll in der Verordnung ein Passus aufgenommen werden, wonach die linienweise Reservebildung der letzten fünf Jahre berücksichtigt wird.

Zu den übrigen Regelungen haben wir keine Bemerkungen und danken für die Berücksichtigung unserer Anträge.

Zug, 16. Juli 2020

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug



Stephan Schleiss
Landammann



Tobias Moser
Landschreiber

Seite 4/4

Kopie an:

- konsultationen@bav.admin.ch
- Zuger Mitglieder der Bundesversammlung
- Finanzdirektion, info.fd@zg.ch
- Baudirektion, info.bds@zg.ch
- Amt für Raum und Verkehr, info.arv@zg.ch



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

8. Juli 2020 (RRB Nr. 695/2020)

**Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs
in der Covid-19-Krise; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Mit Schreiben vom 2. Juli 2020 haben Sie uns die Vernehmlassungsvorlage betreffend die Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise zugestellt. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns zu den einzelnen Massnahmen innert Frist wie folgt:

1. Regionaler Personenverkehr (RPV)

Den Ansatz des Bundes, die Ertragsausfälle des Jahres 2020 mit einer nachträglichen Defizitdeckung unter Anrechnung der Reserven der Transportunternehmen auszugleichen und allfällige Verluste im Jahr 2021 über Anpassungen der Angebotsvereinbarungen abzugelten, erachten wir als zweckmässig.

Die Anforderung, dass neben den Spezialreserven nach Art. 36 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (PBG; SR 745.1) auch stille Reserven sowie weitere aus Überschüssen der Sparte RPV gebildete Reserven für die Verlustdeckung herangezogen werden, ist zwingend umzusetzen. Hinsichtlich der Auflösung von weiteren Reserven besteht unseres Erachtens aber eine Diskrepanz zwischen der Botschaft und der Vorlage. Gemäss Botschaft soll der Beizug von weiteren Reserven – die aus Überschüssen im RPV gebildet wurden – als Beitrag der Verkehrsunternehmen zur Deckung der Defizite zumindest geprüft werden. In der PBG-Vorlage fehlt eine entsprechende Bestimmung. Aus der Formulierung in Art. 28 Abs. 1^{bis} PBG kann vielmehr gefolgert werden, dass sie abschliessend zu verstehen und der Beizug von weiteren Reserven nicht vorgesehen ist. Denn laut der Formulierung sind die Verluste der Transportunternehmen direkt nach der Auflösung der Spezialreserven nach Art. 36 Abs. 2 PBG durch die Besteller abzugelten. Die Möglichkeit zur Auflösung von weiteren Reserven wird damit ausgeschlossen. Hier ist eine Präzisierung der Vorlage im Sinne der Botschaft zu prüfen.

Für die sich abzeichnenden Defizite 2021 ist vorgesehen, dass das bereits bestehende Instrumentarium in Form von Nachträgen zu den Angebotsvereinbarungen angewendet werden soll. Obwohl die Botschaft als eine Art Absichtserklärung für solche Nachträge verstanden werden kann, bestehen in der PBG-Vorlage dafür keine effektiven Sicherheiten. Dies im Gegensatz zur Defizitdeckung für 2020, die gesetzlich verankert werden soll. Für uns steht fest, dass die Verkehrserträge bis Ende 2021 noch nicht das Vor-Corona-Niveau erreichen werden. Deshalb werden solche Nachträge zu den Angebotsvereinbarungen 2021 mit grosser Wahrscheinlichkeit notwendig sein.

Antrag: Es ist zu prüfen, ob in der PBG-Vorlage eine verbindliche Regelung für allfällige Nachträge zu den Angebotsvereinbarungen 2021 aufgenommen werden kann.

2. Ortsverkehr

Wir erachten eine Beteiligung des Bundes an den Einnahmehausfällen des Ortsverkehrs, wie sie in der Vorlage ausgeführt wird, als zwingend und danken bereits an dieser Stelle für die Unterstützung durch den Bund. Allerdings schlagen wir vor, dass die drei Staatsebenen die Defizite im Ortsverkehr paritätisch teilen bzw. dass der Bund einen Drittel der Defizite übernimmt. Die restlichen 2/3 teilen sich Kantone und Gemeinden, wobei es den Kantonen freigestellt sein soll, wie sie die Kostenverteilung zwischen dem Kanton und den Gemeinden gestalten. Dass der Bund einen Drittel der Ertragsausfälle übernimmt, scheint auch vor dem Hintergrund gerechtfertigt, dass die Frage der Kurzarbeitsentschädigung der Transportunternehmen noch offen ist.

3. Schienengüterverkehr

Das Aussetzen des Abbaupfads bei den Abgeltungen im alpenquerenden kombinierten Verkehr in den Jahren 2020/2021 sowie das vereinfachte Verfahren zur Defizitdeckung erachten wir als pragmatischen Lösungsansatz.

4. Finanzierung der Bahninfrastruktur

Wir unterstützen den zeitlich befristeten Verzicht auf eine Rückzahlung der Bevorschussung des Bahninfrastrukturfonds in den Jahren 2020/2021 sowie die Kompensation der Ertragsausfälle der Infrastrukturbetreiberinnen über die bestehenden Leistungsvereinbarungen. Durch den Verzicht auf die Rückzahlung können die Investitionsmittel für den Substanzerhalt und den Ausbau des Bahnnetzes gesichert werden.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundespräsidentin,
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Die Staatsschreiberin:

Dr. Silvia Steiner

Dr. Kathrin Arioli



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

In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale
Christlichdemokratische Volkspartei CVP / Parti démocrate-chrétien PDC / Partito popolare democratico PPD
FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali
Grüne Partei der Schweiz GPS / Parti écologiste suisse PES / Partito ecologista svizzero PES
SP Sozialdemokratische Partei der Schweiz / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista svizzero
SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre / UDC Unione Democratica di Centro

Nachfolgend die Stellungnahmen in alphabetischer Reihenfolge:

Per Mail: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 20.7.2020

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, zur obengenannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen bestens.

Allgemeine Bemerkungen

Die Massnahmen zur Bekämpfung des Coronavirus sowie die vom Bundesrat angeordnete «ausserordentliche Lage» hatten und haben grosse Auswirkungen auf den **öffentlichen Verkehr**: Ein breites Grundangebot wurde im Personenverkehr - zu Recht - aufrechterhalten, um die Basisversorgung zu gewährleisten. Gleichzeitig forderte der Bundesrat mit einer dringlichen Empfehlung die Bevölkerung auf, die Mobilität massiv einzuschränken, was zu einer Abnahme um 80% der Nachfrage führte.

Trotz massiver Ertragsausfällen mussten die Transportunternehmen dennoch die fixen Kosten tragen.

Weder die kurzfristig vom Bundesrat getroffenen Massnahmen noch die Überbrückungshilfe konnten ein Defizit im öffentlichen und im Schienengüterverkehr vermeiden. Da es den Transportunternehmen gesetzlich untersagt ist, Gewinne zu machen, wird es ihnen nicht möglich sein, die Ertragsausfälle zu kompensieren oder die Kredite zurückzuerstatten. Um eine Überschuldung der Transportunternehmen, die sich vornehmlich in öffentlicher Hand befinden, zu verhindern, braucht es daher eine gemeinschaftliche Lösung von Bund, Kantonen und Transportunternehmen – wie es die Motion 20.3151 der KVF-N vorgeschlagen hat.

Die Coronakrise wirkte sich auch auf den **Schienengüterverkehr** aus: Trotz eines Rückgangs des Warenverkehrs stellten die Unternehmen sicher, dass die Güter des täglichen Bedarfs nach wie vor transportiert werden konnten. Die Schweizer Güterverkehrsunternehmen gelten demnach für die wirtschaftliche Landesversorgung als «versorgungsrelevant». Es muss auch zukünftig verhindert werden, dass die Verlagerungspolitik der Schweiz nachhaltigen Schaden nimmt und es zu einer Rückverlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse kommt.

Für die CVP hat der öffentliche Verkehr in den vergangenen Monaten gezeigt, dass er auch in Krisenzeiten zuverlässig funktionieren kann. Die CVP will mit einem – auch finanziell gesunden – öffentlichen Verkehr in die Zukunft gehen. Deshalb begrüsst sie grundsätzlich den vorliegenden Entwurf des Bundesrates, weil er eine ausgewogene Lösung zwischen Bund, Kantonen und Transportunternehmen darstellt und den öffentlichen wie auch den Schienengüterverkehr mit gezielten Massnahmen finanziell unterstützt.

Kritikpunkte

- **Touristischer Verkehr:** Für die CVP ist nicht nachvollziehbar, wieso der Bundesrat den touristischen Verkehr aus dem Hilfspaket ausgeklammert hat. Dieser war von den durch den Bundesrat getroffenen Massnahmen im Rahmen der ausserordentlichen Lage direkt betroffen, da alle Linien eingestellt werden mussten, obwohl hohe Fixkosten angefallen sind. Diese Kosten werden durch die Kurzarbeitsentschädigung nicht abgedeckt. Auch nach dem Ende der ausserordentlichen Lage bleibt die Situation für den touristischen Verkehr schwierig, insbesondere aufgrund der Hygienevorschriften können weniger Passagiere befördert werden. Aus Sicht der CVP muss deshalb auch im touristischen Verkehr eine Lösung gefunden werden, beispielsweise im Bereich, in dem das Generalabonnement gültig ist.
- **Reserven:** Der Bundesrat verlangt von den Transportunternehmen eine Auflösung ihrer Reserven zur Deckung der Verluste. Die CVP erachtet eine komplette Auflösung der Ausgleichsreserven als nicht zielführend. Gerade im Hinblick auf eine zweite Welle oder eine neue Krise würde eine solche Massnahme nur zu einer Verlagerung des Problems führen.
- **Kredite:** Kredite sind nicht Teil des dringlichen Bundesgesetzes. Gemäss Bundesrat sollen sie erst mit den Nachtragskrediten zum Budget beschlossen werden. Die CVP würde es bevorzugen, entweder Kredite im Rahmen dieser Vorlage zu sprechen oder konkrete Beträge für die Jahre 2020/2021 gesetzlich zu verankern.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüssen.

CHRISTLICHDEMOKRATISCHE VOLKSPARTEI DER SCHWEIZ

Sig. Gerhard Pfister
Präsident der CVP Schweiz

Sig. Gianna Luzio
Generalsekretärin CVP Schweiz

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DETEC

Berne, 22.07.2020 / nb
VL soutien TP

Par e-mail : konsultationen@bav.admin.ch

Loi fédérale urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19 Prise de position du PLR.Les Libéraux-Radicaux

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de nous exprimer dans le cadre de la consultation de l'objet mentionné ci-dessus. Vous trouverez ci-dessous notre position.

PLR.Les Libéraux-radicaux rejette cette loi fédérale urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19. Il serait préférable de procéder à une évaluation de la situation et de décider des aides financières à accorder une fois toutes les données disponibles. Or, ce n'est pour l'heure pas le cas, le montant des pertes n'étant pas encore connu avec précision, comme le signale le Conseil fédéral à plusieurs reprises dans son rapport. Ne pas mener cet exercice important dans l'urgence constituait la raison principale pour laquelle une majorité du groupe libéral-radical avait rejeté la motion [20.3151](#).

La nécessité de soutenir financièrement les entreprises de transport public est indiscutable. Celles-ci ont été doublement pénalisées durant la crise, avec d'une part une recommandation émise par les autorités à la population de ne pas emprunter les transports publics, et d'autre part l'obligation faite aux acteurs de largement maintenir le service.

Le Conseil fédéral demande aux entreprises de transport public qu'elles dissolvent d'abord leurs réserves. Ensuite seulement une aide de la part de la Confédération pourra être octroyée. Ce procédé est juste et soutenu par le PLR. Il ne doit toutefois être puisé dans les réserves que jusqu'à un certain niveau, sinon les entreprises concernées perdront la possibilité – entre autres – de garantir les réserves de fluctuation nécessaires pour leur caisse de pension ou encore de financer des projets pilotes lorsque les pouvoirs publics ne peuvent le faire. Il est également opportun que les cantons participent financièrement aux mesures de soutien prévues.

Dans un premier temps, les aides devraient être limitées à l'année 2020. Le Parlement pourrait ensuite, dans le courant de l'année 2021, procéder à une réévaluation de la situation. Il convient de ne pas créer de mauvaises incitations, en instaurant ce qui serait de facto une garantie étatique jusqu'à la fin 2021.

Trafic régional des voyageurs (TRV)

Le Conseil fédéral doit réexaminer l'option d'octroyer ces aides sous forme de prêts, du moins en partie. Dans son rapport, le Conseil fédéral écarte cette possibilité, avançant que dans le TRV les entreprises ne sont pas autorisées à réaliser de bénéfices et ne pourraient donc pas rembourser ces prêts. Or, comme le PLR le demandait dans sa réponse de consultation à l'avant-projet de réforme du transport de voyageurs ([lien](#)), cette interdiction devrait être assouplie. De cette manière, les entreprises pourront se constituer un capital, qu'elles pourront réinvestir dans des projets novateurs ou – dans la situation actuelle - utiliser afin de couvrir des déficits inattendus. Ainsi, ce ne sera plus exclusivement au contribuable de financer des aides extraordinaires. L'interdiction de faire des bénéfices devrait donc être levée immédiatement.

Trafic local

Le trafic local n'est pas de la compétence de la Confédération. Ce sont les cantons et les communes qui doivent fournir le soutien financier nécessaire. Le PLR partage la position du Conseil fédéral sur ce point.

Fret ferroviaire

Garantir un fret ferroviaire fonctionnel est très important. Toutefois, la situation diffère ici de celle des entreprises de transport public. Les entreprises de fret ferroviaire n'ont pas été contraintes de maintenir le service, mais ont vu leurs recettes diminuer avec la chute de la demande de certains produits durant le confinement. Par ailleurs, ces-dernières évoluent dans un domaine ouvert à la concurrence et sont donc naturellement confrontées à des risques conjoncturels. L'aide ne devrait donc en principe pas être octroyée à-fonds-perdus, mais à travers des crédits. Si un soutien financier à-fonds-perdu devait malgré tout être retenu, les entreprises bénéficiaires devraient absolument dissoudre leurs réserves et se séparer d'une part de leurs actifs, avant de percevoir de l'argent du contribuable. Enfin, il convient de garantir que toutes les entreprises actives dans le fret ferroviaire doivent être mises à la même enseigne.

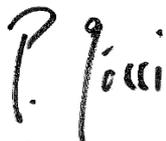
Financement de l'infrastructure ferroviaire

Le PLR est favorable à une suspension provisoire du remboursement du FIF. En aucun cas un endettement du fonds ne devra par contre être permis. En outre, le montant de la RPLP ne devra pas être relevé dans le contexte de ces aides liées à la crise du COVID-19, comme l'envisage le Conseil fédéral en page 19 de son rapport. Enfin, les mesures prises ne doivent pas porter préjudice au réseau routier, dont le financement doit lui-aussi rester assuré.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à nos arguments, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos plus cordiales salutations.

PLR.Les Libéraux-Radicaux
La Présidente

Le Secrétaire général



Petra Gössi
Conseillère nationale

Samuel Lanz



T +41 31 3266607
E gaelle.lapique@gruene.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

Bundeshaus Nord

3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

20. Juli 2020

Dringliches Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Zusammenhang mit der Vernehmlassung zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise haben Sie die GRÜNEN zur Stellungnahme eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zur Vorlage äussern zu dürfen.

Die Corona-Pandemie trifft viele Branchen hart – auch den öffentlichen Verkehr sowie den Schienengüterverkehr. Die Nachfrage brach auf dem Höhepunkt der Krise um bis zu 80 Prozent ein. Trotzdem verkehrten 70 bis 80 Prozent aller öffentlichen Verkehrsmittel.

Die Corona-Krise hat zu einer Verschlechterung des Modalsplits hin zum motorisierten Individualverkehr geführt und setzt das ÖV-System weiter unter Druck. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist aber ein zentrales Element in der Bekämpfung der Klimakrise. Die GRÜNEN wollen weiterhin einen starken Service Public und eine Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit, [wie es von gleichlautenden Vorstössen gefordert und vom Bundesrat als Ziel entgegengenommen wurde](#). Dazu gehört, dass der ÖV allen zu fairen Bedingungen zugänglich ist und in absehbarer Zeit keine Preiserhöhungen erfolgen.

Die GRÜNEN haben die Motionen der KVF-N [zur finanziellen Unterstützung des öffentlichen Verkehrs](#), sowie die [zur Unterstützung des kombinierten Güterverkehrs](#) von Anfang an unterstützt. Sie begrüssen daher diesen Gesetzentwurf und beurteilen den Massnahmenplan des Bundes überwiegend positiv.

Die GRÜNEN regen folgende Änderungen an der Vorlage an:

- Die GRÜNEN lehnen die geforderte Kompensation der Ertragsausfälle durch bestehende PBG-Reserven in vollem Umfang ab. Die Kompensation durch PBG-Reserven ist zwar bei einer ersten Betrachtung naheliegend. Sie wird dem Umstand, dass bei den Unternehmungen aus diversen Gründen unterschiedlich hohe Reserven vorliegen, aber nicht gerecht. Zweck dieser Reserven ist es, künftige Fehlbeträge zu decken. Wir betrachten die aktuelle Situation aber als dermassen aussergewöhnlich, dass die Reserven nicht oder nicht vollständig zur Deckung verwendet werden sollen. Dies würde nämlich bedeuten, dass für individuellere künftige Fehlbeträge Reserven fehlen würden und bei finanziell gesunden Unternehmen Reserven verloren gingen, die auch dazu dienen könnten, das Angebot auszubauen. Im Gegensatz würden Unternehmen ohne Reserven geschont. Letztlich könnte das dazu führen, dass Unternehmen, welche mit den Mitteln haushälterisch umgegangen sind, gegenüber anderen benachteiligt wären und für künftige Fehlbeträge nicht mehr vorbereitet sind.
- Die GRÜNEN lehnen den Verzicht auf Massnahmen zugunsten des touristischen Verkehrs entschieden ab. Der touristische Verkehr ist zwingend in der Sonderbotschaft des Bundes zu berücksichtigen. Die finanzielle Unterstützung soll als Härtefallregelung ausgestaltet sein. Gerade der touristische Verkehr wurde durch die Krise in Mitleidenschaft gezogen, leistet aber gleichzeitig einen enorm wichtigen Beitrag im Rahmen der Bewältigung der Krise. Der Anteil des ÖV an Reisen, Ferien und Ausflügen in der Schweiz muss zwingend und dringend erhöht werden, damit touristische Gebiete den erhöhten Ansturm bewältigen können. Im Bereich Tagesausflüge usw. ist heute der Anteil des motorisierten Individualverkehrs bereits deutlich zu hoch. Diesem Umstand muss im Rahmen der Klima- und Umweltpolitik verstärkt Aufmerksamkeit geschenkt werden. Insbesondere in Rand- und Bergregionen stellt der touristische Verkehr zudem einen massgeblichen Bestandteil des Angebotes vieler ÖV-Unternehmen dar. Es gilt im Sinne eines nachhaltigeren Tourismus die entsprechenden Linien zu unterstützen.
- Entgegen dem vorgeschlagenen Entwurf lehnen die GRÜNEN den Verzicht auf Massnahmen im Personenfernverkehr ab. Müssen die Ausfälle im Personenfernverkehr vollständig durch frühere Gewinne aufgefangen werden, so wird der Spielraum für innovative und zu Beginn nicht kostendeckende neue Direktverbindungen wie auch Nachtzüge massiv eingeschränkt und diese müssten anderweitig stärker gefördert werden. Angesichts der Klimaziele ist dieser Ausbau aber unabdingbar.

Ausserdem bezweifeln die GRÜNEN, dass der vorgesehene Fonds in der Höhe von 800 Millionen Franken angesichts der Wichtigkeit und Relevanz des öffentlichen Verkehrs ausreichen wird. Die prognostizierte Reduktion um 35 Prozent der Fahrgäste für das ganze Jahr 2020 scheint uns optimistisch eingeschätzt zu sein – sie kann auch höher ausfallen und damit lägen auch die Ausfälle höher.

Ebenfalls störend ist, dass mit der Vorlage zwar die gesetzlichen Grundlagen geschaffen, die entsprechenden Kredite aber offensichtlich nicht direkt damit verknüpft gesprochen werden. Die Kredite sollen mit Nachtragskrediten beschlossen werden. Sinnvoller wäre aber, dass die entsprechenden Nachtragskredite direkt verknüpft mit dieser Vorlage beantragt werden. Ansonsten könnte es zum widersprüchlichen Resultat kommen, dass zwar gesetzliche Grundlagen geschaffen (und evtl. sogar erweitert) werden, die dazu notwendigen Mittel aber nicht oder nur ungenügend gesprochen werden.

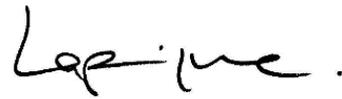
Zuletzt möchten wir nochmals anmerken, dass die Corona-Pandemie auf keinen Fall dazu führen darf, dass die Stellung des ÖV geschwächt wird. Im Gegenteil: Die Situation (vermehrt Ferien und Ausflüge in der Schweiz) muss als Chance verstanden und genutzt werden. Dazu braucht es aber die finanzielle und konzeptionelle Unterstützung des Bundes.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und bitten Sie, die Vorlage entsprechend anzupassen. Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Balthasar Glättli
Präsident



Gaëlle Lapique
Stv. Generalsekretärin

grüne / les verts / i verdi
waisenhausplatz 21 . 3011 bern . schweiz



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 Eignerpolitik 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



Elektronisch an:
konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 16. Juli 2020

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

Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen im Rahmen der rubrizierten Vernehmlassung Stellung zur Vorlage. Wir äussern uns dazu wie folgt:

Mit dem dringlichen und somit befristeten Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise setzt der Bundesrat die von National- und Ständerat gutgeheissene Motion 20.3151 «Ertragsausfälle im öV – der Bund steht in der Pflicht» um. Mit zusätzlichen finanziellen Mitteln seitens des Bundes im Gesamtumfang von etwa 800 Millionen Franken sollen Ausfälle bei den Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs sowie des Schienengüterverkehrs, die durch die Covid-19-Pandemie und der dagegen ergriffenen Gegenmassnahmen entstanden sind, gedeckt werden. Darüber hinaus sollen bei der SBB Spezialreserven im Umfang von 400 Millionen Franken aufgelöst werden. Die SVP akzeptiert den Mehrheitsentscheid des Parlamentes zur Ausarbeitung einer entsprechenden gesetzlichen Grundlage, lehnt die voreilige finanzielle Unterstützung sowie die vorgesehenen Massnahmen jedoch nach wie vor ab.

Die SVP bedauert, dass das Parlament die finanzielle Entwicklung der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr und die bereits geplante Auslegeordnung des Bundesrates diesbezüglich nicht abwartete, bevor es mit der Annahme der bereits genannten Motion konkrete finanzielle Unterstützungsmassnahme forderte. Dies war sowohl von der SVP als auch vom Bundesrat in der parlamentarischen Beratung gefordert worden. Dies ist umso unverständlicher, da der Bundesrat bereits zu Beginn der Covid-19-Pandemie erste Abfederungsmassnahmen für den öffentlichen Verkehr ergriffen hatte. Durch die Annahme der Motion und dem daraus hervorgegangenen Auftrag an den Bundesrat werden nun überhastete Massnahmen ergriffen und einer sauberen Analyse vorgegriffen.

Grundsätzlich gilt es festzuhalten, dass nun nicht übereilt und nicht einseitig finanzielle Unterstützung seitens des Bundes geleistet werden sollte. Denn auch die Ertragsausfälle, die aufgrund der Covid-19-Krise für den Strassenfonds NAF entstehen, können noch nicht abgeschätzt werden. Auch ist nicht bekannt, wie diese Lücken gedeckt und damit die dringend notwendigen Investitionen in das Schweizer Strassennetz fortgeführt werden können. Für das stark subventionierte Angebot im öffentlichen Verkehr sowie im Schienengüterverkehr sollen hingegen schon heute, bevor die Jahresabschlüsse und damit die definitiven Zahlen vorliegen, 800 Mio. Franken zur Unterstützung vorgesehen werden.

Es ist mehr als fragwürdig, dem öffentlichen Verkehr bei der Zuteilung von Bundesmitteln eine solche Priorität einzuräumen. Die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sind im Besitz von Bund, Kantonen und Gemeinden: Die öffentlichen-rechtlichen Körperschaften können daher am Jahresende allfällige Betriebsverluste selbst tragen. Zudem ist die SVP nach wie vor der Ansicht, dass Defizite prioritär aus den Reserven der Unternehmen gedeckt werden sollten. Nur in Härtefällen oder wo eine Gewinnerzielung der Unternehmen von Gesetzes wegen nicht erlaubt ist, sollte der Bund zusammen mit Kantonen und Gemeinden eine stärkere Benutzerfinanzierung anstreben und nur in Härtefällen entsprechende Unterstützung leisten. Schliesslich sind überwiegend die Fahrkarteneinnahmen von der Krise betroffen. Diese Einnahmen decken nur gerade einen Drittel der Gesamtkosten des öffentlichen Verkehrs ab. Der Rest wird durch Subventionen, die durch die Krise nicht tangiert sind, finanziert. Darüber hinaus sollten staatliche Betriebe wie beispielsweise die SBB ihren Beitrag bei der Verlustdeckung nicht nur durch die Auflösung von Reserven zu leisten haben, sondern auch dazu angehalten werden, mittelfristig entsprechende Restrukturierungen vorzunehmen, um Kosten einzusparen und Effizienzsteigerungen zu realisieren. Hierzu ist beispielsweise der Stellenbestand in nicht-betriebsnotwendigen Bereichen zu reduzieren. Hinzu kommt, dass es für ein Unternehmen wie die SBB, die mit dem Betrieb von Fernverkehrsstrecken Gewinne erwirtschaften kann, zumutbar ist, Verluste und Liquiditätsengpässe vorwiegend mit Überbrückungskrediten oder gar normalen Krediten zu decken. Was die Infrastruktur betrifft, so muss der Beschleunigung der vom NAF, dem Rückgrat unserer Mobilitätsfinanzierung, finanzierten Projekte Priorität eingeräumt werden. Denn das Verkehrssystem der Schweiz hat während der Krise ununterbrochen funktioniert und dies besonders dank der Leistung des motorisierten Verkehrs auf der Strasse.

Aus diesem Grund und angesichts der überaus angespannten finanziellen Lage des Bundes fordert die SVP den Bundesrat dazu auf, nun nicht grossflächig A-Fonds-Perdu-Beiträge über den gesamten Zeitraum hinweg zu verteilen und sämtliche Defizite der Unternehmen zu decken, sondern diese nur in ausgesprochenen Härtefällen zu vergeben. Des Weiteren ist darauf zu achten, dass Transportunternehmen in städtischen Gebieten im Vergleich zu jenen in ländlichen Gebieten sowie Randregionen nicht bevorzugt finanziell unterstützt werden. Auch sollte sichergestellt werden, dass nicht ausschliesslich der Schienenverkehr, sondern vor allem auch die Grundversorgung auf der Strasse insbesondere in den Randregionen sichergestellt wird. Die SVP erwartet zudem, dass der Bundesrat nach einer umfassenden Auslegeordnung in Bezug auf den Verkehr nun auch entsprechende Massnahmen zugunsten des Strassenverkehrs und dessen Infrastruktur vorlegt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident



Albert Rösti
Nationalrat

Der Generalsekretär



Emanuel Waeber

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

Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui oeuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete / Groupement suisse pour les régions de montagne / Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Schweizerischer Gemeindeverband / Association des Communes Suisses / Associazione dei Comuni Svizzeri
Schweizerischer Städteverband / Union des villes suisses / Unione delle città svizzere
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui oeuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia
economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen / Fédération des entreprises suisses / Federazione delle imprese svizzere / Swiss business federation
Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
Schweizerischer Gewerbeverband (sgv) / Union suisse des arts et métiers (usam) / Unione svizzera delle arti e mestieri (usam)
Travail.Suisse

Nachfolgend die Stellungnahmen in alphabetischer Reihenfolge:



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Groupement suisse pour les régions de montagne
Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Postfach, 3001 Bern

Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 8. Juli 2020 9 juillet 2020
TE / I 350

(avec un résumé en français à la fin du document)

Stellungnahme der SAB Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19-Krise

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung über randvermerktetes Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Die SAB unterstützt grundsätzlich das vom Bundesrat vorgeschlagene dringliche Bundesgesetz mit seinen Unterstützungsmassnahmen für den öffentlichen Verkehr. Für die SAB ist aber völlig unverständlich, warum der touristische Verkehr aus dem Hilfspaket ausgeklammert wurde. Der touristische Verkehr war durch die Massnahmen des Bundesrates in der ausserordentlichen Lage massiv und direkt betroffen. Alle Linien mussten eingestellt werden. Die Kurzarbeitsentschädigung kann die Ausfälle nur teilweise abdecken. Während der Phase des Lockdowns sind trotzdem Fixkosten angefallen, z.B. für den Unterhalt des Fuhrparks und des Streckennetzes, welche über die anderen Massnahmen des Bundesrates wie die Kurzarbeit nicht entschädigt werden. Auch nach der Lockerung des Lockdowns sind die Linien weiter stark betroffen, insbesondere da durch die Hygienevorschriften weniger Gäste transportiert werden können.

Betroffen sind insbesondere die Bergbahnen. Sie rechnen mit einer Umsatzeinbusse von rund 300 Mio. Fr. Schienengebundene touristische Angebote wie das Premium-Produkt Glacier-Express, die Gornergrat-Bahnen und die Jungfraubahnen mussten den Betrieb vollständig

einstellen. Die wieder anlaufende Sommersaison 2020 wird die Ausfälle insbesondere der ausländischen Gäste unmöglich wettmachen können. Die Unternehmen tragen damit einen langfristigen Schaden mit. Auch die rein touristischen Linien von Postauto Schweiz AG und anderen Busbetreibern sind massiv betroffen. Dazu kommt die Schifffahrt auf den Seen, welche zu einem grossen Teil auch touristische Angebote im Berggebiet umfasst, so z.B. die Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienersee und dem Vierwaldstättersee. Die BLS als Betreiberin der Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienersee rechnet für das laufende Jahr mit einem Ertragseinbruch von rund 6 Mio. Fr. Das entspricht bei rund einem Drittel des sonst üblichen Jahresumsatzes.

Die SAB fordert deshalb, dass diese Ertragsausfälle soweit sie nicht durch die Kurzarbeit entschädigt werden können, ebenfalls durch den Bund abgegolten werden.

Da die definitiven Beträge erst Ende Jahr ermittelt werden können, ist dazu von den Unternehmen per Ende 2020 eine Schlussabrechnung einzufordern, welche den Fehlbetrag im Verhältnis zum Rechnungsabschluss der letzten fünf Jahre vorweist. Mit dem Bezug auf fünf Jahre können saisonale Schwankungen ausgeglichen werden. Die Abgeltung des Bundes muss gleich wie für den RPV im Rahmen des Nachtrags II / 2021 erfolgen. Im Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise muss dafür die rechtliche Grundlage geschaffen werden durch eine weitere Ergänzung von Artikel 28 des Personenbeförderungsgesetzes analog zu Abs. 2^{bis} über den Ortsverkehr.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

Mit freundlichen Grüssen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Die Präsidentin:

Der Direktor:

Christine Bulliard-Marbach
Nationalrätin

Thomas Egger

Résumé

Le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) approuve en principe le projet de loi urgente pour le soutien de entreprises de transport public durant la crise du Covid-19. Mais le SAB demande, que pertes des transports touristiques tels que le remontés mécaniques, les chemins de fer et bus touristiques et la navigation sur le lacs soit aussi indemnisées.



Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri
Associaziun da las Vischnancas Svizras

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication DETEC
CH-3003 Berne

Transmis par email à :
konsultationen@bav.admin.ch

Berne, le 10 juillet 2020

Loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise de la COVID-19 Prise de position de l'Association des Communes Suisses

Madame la Conseillère fédérale,
Madame, Monsieur,

Par courrier du 2 juillet 2020, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication nous a soumis pour consultation le projet de loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise de la COVID-19. Nous tenons à vous remercier de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue au nom des 1600 communes affiliées à l'Association des Communes Suisses (ACS).

Remarques générales

La pandémie qui a placé la Suisse dans une situation extraordinaire le 16 mars dernier a eu de lourdes répercussions notamment sur le secteur des transports publics (TP). L'ACS salue la volonté du Conseil fédéral de soutenir financièrement et de soulager les TP tributaires du soutien des pouvoirs publics pour faire face aux pertes de recettes grâce à des mesures cibles.

La Confédération a fait face à cette crise sanitaire de manière adéquate en s'appuyant sur une structure fédéraliste forte et réactive. Les communes ont montré dans cette crise une capacité de réaction rapide, en répondant aux besoins locaux variés sur l'ensemble du territoire. Elles ont été un partenaire solide également dans les moments difficiles. Le rôle essentiel des communes en tant qu'autorités décentralisées de proximité et leurs intégrations dans les organes cantonaux de conduite ont permis une gestion coordonnée et adaptée à cette crise. Il est donc important, à l'avenir également, d'intégrer les communes dans les plateformes de gestion de crise et de les tenir informées, notamment via l'ACS en tant qu'Association faitière, de toutes les mesures en amont.

Précisions sur le domaine d'expertise et remarques complémentaires

La loi fédérale urgente prévoit des mesures temporaires pour le transport régional de voyageurs, le trafic local, le fret ferroviaire et le financement de l'infrastructure ferroviaire. L'ACS limite son évaluation au trafic local et donc à la participation forfaitaire unique de la Confédération aux déficits subis par les entreprises de transports en trafic local durant l'année 2020 afin de soulager les cantons et les communes. L'ACS salue cette participation sous la forme d'un forfait unique, fixé à 100 millions de francs, et versé à fonds perdus plutôt que sous forme de prêt. L'ACS émet toutefois une réserve sur la somme fixée qui se base uniquement sur des estimations et qui devrait, en cas de poursuite de la baisse de la demande due notamment à une recrudescence du nombre de cas (deuxième vague), être réévaluée en fonction des besoins concrets vraisemblablement estimables à partir du 31 mai 2021.

L'ACS profite de cette occasion pour réitérer le besoin d'examiner les demandes d'indemnité en cas de réduction d'horaire de travail (RHT) pour le personnel municipal. Le besoin de préserver les emplois et d'éviter les licenciements à court terme, consécutifs à un recul temporaire de la demande, est une réalité économique qui s'applique également aux communes. C'est le cas dans ce contexte des entreprises de transport communales, notamment affectées aux écoles.

En vous remerciant pour votre attention, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, Madame, Monsieur, à l'assurance de notre considération distinguée.

Association des Communes Suisses

Président

Directeur



Hannes Germann
Conseiller aux Etats

Christoph Niederberger



Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per Mail: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 14. Juli 2020

Dringliches Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise - Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, zur Vernehmlassung des Dringlichen Bundesgesetzes über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Allgemeine Einschätzung

Der Städteverband hat im Hinblick auf die Entschädigung von Unternehmen des Ortsverkehrs, von denen sich viele im Besitz von Städten befinden, für die in der Covid-19-Krise erlittenen Ertragsausfälle die folgenden Grundsätze definiert:

1. **Auch der Bund ist in der Pflicht:** Der Ortsverkehr und mit ihm die städtischen Verkehrsbetriebe müssen von der öffentlichen Hand entschädigt werden. Nur so lassen sich nachhaltige Schäden für den öffentlichen Verkehr verhindern. Hier steht ausdrücklich auch der Bund selber in der Pflicht, insbesondere, weil er Gefahrenbeurteilung, Schutzkonzepte und Aufrechterhaltung des Angebots ohne Rücksprache mit den Städten und Gemeinden verfügt hat.
2. **Einheitliche Lösung für alle Verkehrsbetriebe:** Das Bundesamt für Verkehr BAV hatte den Verkehrsbetrieben empfohlen, Kurzarbeit anzumelden. Wird diese nicht von der Arbeitslosenversicherung entschädigt, ist sie in die Berechnung der allgemeinen Entschädigung einzubeziehen. Dabei ist eine einheitliche Lösung für alle Transportunternehmen unabhängig von ihrer Rechtsform zu finden.
3. **Beteiligung aller staatlichen Ebenen:** Es sind alle drei Staatsebenen an der Entschädigung der Transportunternehmen zu beteiligen. Diese Entschädigung soll sich nach der Höhe der effektiven



Ausfälle richten und nicht mit einer Pauschale abgegolten werden. Ein Drittel plus die Kurzarbeitsentschädigung ist durch den Bund zu tragen. Die restlichen zwei Drittel sind durch Kantone und Gemeinden zu übernehmen.

4. **Bisherige Finanzierungsschlüssel berücksichtigen:** Der Anteil der Kantone und Gemeinden ist unbedingt so zu regeln, dass er dem vorgegebenen Kostenteiler für Abgeltungen des Regional- und Ortsverkehrs in den jeweiligen Kantonen entspricht. Nur auf diese Weise lässt sich eine faire und für alle Seiten tragbare «Opfersymmetrie» erreichen. Die kommunale Ebene darf keinesfalls in stärkerem Mass belastet werden.

Konkrete Anliegen

Entsprechend ist der Städteverband der dezidierten Ansicht, dass auch der Ortsverkehr gemäss dem parlamentarischen Auftrag in diese Vorlage einzubeziehen ist. Die Argumentation des Bundesrats, darauf sei «aus Kompetenzgründen» zu verzichten, ist nicht stichhaltig, da der Bund die Entscheide, die zu den Einnahmenverlusten geführt haben, ohne Rücksprache mit den Städten und Gemeinden verfügt hat. Insbesondere hat der Bund während der ausserordentlichen Lage im Ortsverkehr die sonst gegebene Balance zwischen Angebotsbestellung und Abgeltung durch die Städte und Gemeinden und/oder die Kantone und Städte und Gemeinden übersteuert. Der Städteverband verlangt deshalb die Berücksichtigung des Ortsverkehrs bzw. der städtischen Verkehrsbetriebe im Dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise. Es geht dabei nicht darum, die Städte und Gemeinden bei den Entschädigungen für den Ortsverkehr schadlos zu halten. Sie sind durchaus bereit, ihren Anteil zu leisten, aber nicht, ohne dass sich aus den genannten Gründen auch der Bund daran beteiligt. Der Städteverband ist zudem der Auffassung, dass sich die Entschädigung für den Ortsverkehr an den Grundsätzen für den Regionalen Personenverkehr orientieren sollte. Das betrifft insbesondere die folgenden Punkte:

- Die Höhe des Bundesanteils ist nicht pauschal zu deckeln, sondern ergibt sich aus dem Drittel der tatsächlichen Ertragsausfälle sowie aus den Ausfällen, die durch nicht anderweitig entschädigte Kurzarbeit entstehen. Die vom Bund auf Seite 23 der Botschaft dafür angenommene Summe von 450 Millionen Franken erscheint dem Städteverband auch ohne Berücksichtigung der Kurzarbeit als zu tief. Aufgrund einer stichprobenartigen Umfrage bei Unternehmen, die vor allem Ortsverkehr betreiben, kommt er zum Schluss, dass diese Ausfälle mindestens 540 Millionen Franken betragen dürften. Die Verkehrsbetriebe rechnen gegenwärtig damit, dass ihre Umsätze, die in Summe in Jahren ohne ausserordentliche Ereignisse rund 3,6 Milliarden Franken betragen, im laufenden Jahr durchschnittlich um 15 Prozent geringer sein werden als budgetiert.
- Es ist sicherzustellen, dass sich die neben dem Bundesanteil von Kantonen und Gemeinden zu tragenden Teile der Entschädigungen zwingend an den normalen Kostenteilern für den Ortsverkehr in den jeweiligen Kantonen orientieren.

Mit ihrer Forderung nach einer Beteiligung des Bundes an der Deckung der Ertragsausfälle durch die Covid-19-Krise verbinden die Städte und Gemeinde keinerlei Erwartungen im Hinblick auf eine allfällige künftige Mitfinanzierung des Ortsverkehrs durch den Bund. Die bisherige Aufgabenteilung soll hier weiter Bestand haben.



Anträge

Wir beantragen deshalb folgende Anpassungen:

- **Personenbeförderungsgesetz vom 20. März 2009: Art 28 Abs. 2bis:** Für das Jahr 2020 richtet der Bund in Abweichung von Absatz 2 Abgeltungen an den Ortsverkehr und Angebote ohne Erschliessungsfunktion aus. **Diese betragen ein Drittel der effektiv entstandenen Ausfälle, sowie sämtliche Ausfälle wegen Kurzarbeit, die nicht anderweitig gedeckt werden. In den Rest teilen sich Kantone und Gemeinden gemäss den Finanzierungsschlüsseln für den Ortsverkehr in den jeweiligen Kantonen.** Die Abgeltung erfolgt aufgrund der Linienerfolgsrechnungen der Unternehmen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und bitten Sie, bei deren Würdigung insbesondere auch zu berücksichtigen, dass eine Schwächung des Ortsverkehrs durch übermässige finanzielle Einbussen auch das Gesamtsystem öffentlicher Verkehr schwächen würde, was nicht im Interesse der Eidgenossenschaft sein kann.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband
Präsident

Kurt Fluri, Nationalrat
Stadtpräsident Solothurn

Direktorin

Renate Amstutz

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

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

22. Juli 2020

Dringliches Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise: Stellungnahme economiesuisse

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Juli haben Sie uns eingeladen, zur dringlichen Gesetzesvorlage über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs und des Schienengüterverkehrs in der Covid-19-Krise Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Als Dachverband der Schweizer Wirtschaft vertritt economiesuisse rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt etwa zwei Millionen Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie zahlreiche Einzelfirmen. Alle diese Mitglieder sind an einem leistungsfähigen und nachhaltig finanzierten öffentlichen Verkehr interessiert. Ebenso besteht ein hohes gesamtwirtschaftliches Interesse an einem wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr.

economiesuisse befürwortet die finanzielle Unterstützung des öffentlichen Verkehrs und des Schienengüterverkehrs durch den Bund grundsätzlich. Beide sind wichtige Elemente eines intakten Verkehrssystems und leisten einen Beitrag zur Attraktivität des Standorts Schweiz. Diese Standortattraktivität ist wiederum von zentraler Bedeutung für eine schnelle wirtschaftliche Erholung von der Covid-19-Krise. Trotz der grundlegenden Zustimmung sieht economiesuisse die in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagenen Instrumente auch in einem kritischen Licht. Es muss sichergestellt werden, dass die Massnahmen den Mobilitätsmarkt nicht verzerren und dass kein Strukturverlust betrieben wird. Die Grundsätze für wirksame wirtschaftliche Stützungsmaßnahmen sind einzuhalten («gezielt, rechtzeitig, befristet»). Ebenso muss die Unterstützung stärkere Anreize für Kosteneinsparungen beinhalten. Letztlich ist die finanzpolitische Nachhaltigkeit der Massnahmen zu gewährleisten.

Weitere Ausführungen zu dieser Position finden Sie nachfolgend.

1. Allgemeine Bemerkungen

Der Bundesrat hat bisher bei der Bewältigung der wirtschaftlichen Folgen der Covid-19-Krise umsichtig und wirkungsorientiert gehandelt. Die Instrumente der Kurzarbeit und der Covid-Kredite haben sich als effiziente und unbürokratische Mittel bewiesen, die schlimmere Auswirkungen wie eine Konkurswelle oder Massenentlassungen bisher verhindert haben. Die Liquiditätssicherung und die Abfederung von Personalkosten und anderen kurzfristigen Verbindlichkeiten standen und stehen dabei im Fokus. Obwohl sich die Transportunternehmen im konzessionierten öffentlichen Verkehr mit anderen Voraussetzungen konfrontiert sehen als die meisten im Wettbewerb stehenden Unternehmen (Sicherstellung eines Mindestangebots während des Lockdowns), sollte aus der Sicht von economiesuisse bei den Stützungsmaßnahmen das gleiche Ziel verfolgt werden: Dass die Liquidität der Unternehmen kurz- bis mittelfristig gewährleistet wird, so dass die notwendigen Leistungen weiterhin bereitgestellt werden können. Eine vollständige Entschädigung für die in der Krise erlittenen Verluste und Mehrkosten, wie sie im erläuternden Bericht zur Vorlage als Ziel ausgegeben wird, ist hingegen nicht angebracht. Es muss vorliegend um eine Unterstützung zwecks Bewältigung der aktuellen Krise gehen, nicht um einen Erhalt der vorhandenen Strukturen im Mobilitätsmarkt oder die Absicherung der Transportunternehmen gegen Konjunkturrisiken.

2. Bemerkungen zu den einzelnen Instrumenten

2.1 Defizitdeckung im Regionalen Personenverkehr

economiesuisse befürwortet die Unterstützung der Transportunternehmen, die im regionalen Personenverkehr tätig sind und in staatlichem Auftrag Transportleistungen erbringen. Der deutliche Nachfrage-Rückgang während der Pandemie, die Kostenstrukturen der Branche und das weiterhin bereitgestellte Mindestangebot machen diese Unterstützung notwendig. Dennoch sollten alternative Ansätze als die vorgeschlagene Defizitdeckung in Betracht gezogen werden. Die ex post-Finanzierung *aller* Ausfälle setzt keine optimalen Anreize. Nachhaltige Kostenreduktionen oder ein Beitrag der Branche durch die Liquidierung nicht-betriebsnotwendiger Assets wären besser gewährleistet, wenn der Bund dies über einen Verpflichtungskredit mit entsprechenden Darlehen verbindlich einfordern würde. Im erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage wird argumentiert, dass eine Lösung über rückzahlbare Darlehen aufgrund des Gewinnerzielungsverbots im RPV nicht möglich sei. Dieses Argument überzeugt jedoch nicht vollständig. Im Rahmen der angedachten Gesetzesänderungen wäre es beispielsweise auch möglich, das Gewinnerzielungsverbot temporär aufzuheben, um die Rückzahlung der Darlehen zu erlauben. So würden die Kosten weniger stark solidarisiert und der Beitrag der Branche wäre besser gewährleistet.

2.2 Einmaliger Pauschalbeitrag des Bundes an den Ortsverkehr

economiesuisse teilt die kritische Haltung des Bundesrats bezüglich einer einmaligen Unterstützung des Ortsverkehrs. Selbstverständlich ist auch dieser Teil des öffentlichen Verkehrs für die Grundversorgung entscheidend, gerade in peripheren Gebieten. Ebenso treffen die Einnahmenausfälle nicht nur staatseigene Unternehmen, sondern auch kleine, private Firmen (Subunternehmer), die ein Konkursrisiko tragen. Kostendeckungsgrad und Auslastung sind im Ortsverkehr jedoch auch in normalen Zeiten sehr tief. Die Corona-Krise hat diese Tendenz nochmals verschärft, dürfte aber für die Kantone und Gemeinden zu tragbaren Mehrkosten führen. Dies wäre im Sinne der fiskalischen Äquivalenz die bevorzugte Lösung.

2.3 Betriebsbeiträge im alpquerenden Güterverkehr, Unterstützung des Binnengüterverkehrs und der «Rollenden Landstrasse»

economiesuisse begrüsst es, dass auch der Güterverkehr durch den Bund gestützt wird. Der Sektor hat in der Krise einen enormen Beitrag geleistet, um die Versorgungssicherheit und die Aufrechterhaltung von internationalen Lieferketten zu gewährleisten. Die Instrumente zur Unterstützung des Schienengüterverkehrs müssen so gewählt werden, dass der Wettbewerb zwischen und unter den Verkehrsträgern auch in Zukunft spielen kann. Die hohen Betriebskosten im kombinierten Transitverkehr und bei der «Rollenden Landstrasse» sind keine Corona-bedingte Entwicklung (letztere befindet sich bekanntlich zurzeit sowieso in einer Sanierungsphase), deshalb verzerrt eine Unterstützung über das Instrument der Betriebsbeiträge tendenziell den Markt. Gleiches gilt für die Beiträge für das «Systemangebot Wagenladungsverkehr» von SBB Cargo, welches schon vor der Krise keine gute Wirtschaftlichkeit aufwies. Die Massnahmen des Bundes müssen in jedem Fall die Gleichbehandlung aller Akteure sicherstellen, so dass insbesondere kleinere Marktteilnehmer mit innovativen und kostendeckenden Angeboten nicht benachteiligt werden. Letztlich wären auch im Bereich des Güterverkehrs rückzahlbare Darlehen im Stil der Covid-Kredite ein effizientes und faires Mittel zur Unterstützung der Marktteilnehmer.

2.4 Aufschub der Schulden-Tilgung des Bahninfrastrukturfonds

Der Bahninfrastrukturfonds ist die finanzielle Grundlage für die Weiterentwicklung der Schieneninfrastrukturen. economiesuisse befürwortet es, dass diese Grundlage abgesichert wird und vor allem die Liquidität des Fonds für die Ausführung bereits beschlossener Projekte gewährleistet wird. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass der Bund sich im Rahmen der Volksabstimmung zur FABI-Vorlage zur Tilgung der FinöV-Schulden bis 2030 verpflichtet hat. Diese Verpflichtung ist aus finanzpolitischen Gründen einzuhalten. Der vorgeschlagene Aufschub führt ausserdem zu einer weiteren Fiskalisierung der Lenkungsabgabe LSVA und, durch die zusätzlichen Beiträge aus der Mineralölsteuer, auch zu einer Umverteilung von der Strasse zur Schiene. Diese Effekte werden im erläuternden Bericht zur Vorlage zu wenig transparent dargelegt.

2.5 Kompensation der Ertragsausfälle bei den Infrastrukturbetreiberinnen

Aus volkswirtschaftlicher Sicht erscheint es sinnvoll, dass den Infrastrukturbetreiberinnen zwecks Erfüllung ihrer Aufgaben zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt werden. Davon profitiert indirekt die Baubranche und letztlich können auch positive Effekte für die Konjunkturentwicklung entstehen. Die Aufrechterhaltung des Substanzerhalts ist ausserdem wichtig für einen nachhaltig guten Netzzustand. Für economiesuisse sind auch in diesem Bereich die Präzision und die Anreizkompatibilität der eingesetzten Instrumente entscheidend. Möglichst rückzahlbare Darlehen mit verbindlichen Verpflichtungen für strukturelle Kostenreduktionen wären ein gangbarer Weg. Das Parlament diskutiert zurzeit über den Netzzustandsbericht und einen Verpflichtungskredit im Umfang von mehr als 14 Mrd. CHF zugunsten der Bahninfrastruktur in den Jahren 2021 bis 2024. economiesuisse hat in diesem Zusammenhang auf die steigenden Kosten hingewiesen (gem. Botschaft circa 5 Prozent pro Jahr in der laufenden Verpflichtungsperiode, etwa 2.5 Prozent pro Jahr in der Periode ab 2021). Die Vernehmlassungsvorlage würde eine zusätzliche Plattform bieten, um über diese Kostenentwicklung zu diskutieren und gegebenenfalls Konzepte für eine Trendumkehr zu erarbeiten.

2.6 Kurzarbeit: Privatwirtschaft muss vorrangig Zugang haben

Der Zugang der konzessionierten Transportunternehmen zur Kurzarbeit wurde politisch und medial bereits breit diskutiert. economiesuisse ist hier der Ansicht, dass privatwirtschaftliche Unternehmen vorrangigen Zugang zu diesem Instrument erhalten sollten. Die grossmehrheitlich im Staatsbesitz stehenden Transportunternehmen tragen nicht die gleichen unternehmerischen Risiken – der Bund oder die Kantone stehen als Eigner in der Pflicht.

Herzlichen Dank für die Berücksichtigung unserer Argumente. Bei Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
economiesuisse



Kurt Lanz
Mitglied der Geschäftsleitung



Lukas Federer
Projektleiter Infrastrukturen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 8. Juli 2020

Dringliches Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise: Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga,

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der SGB nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Grundsätzliche Bemerkungen

Im Zuge der Covid-19-Krise befindet sich der öffentliche Verkehr in der Schweiz in einer schwierigen Lage. Wie kaum in einem anderen Sektor musste hier während Monaten finanziell ein verlustreicher Spagat zwischen Wahrnehmung des Beförderungsauftrags bzw. Aufrechterhaltung der Grundversorgung und epidemiologisch begründeter Aufforderung, ebendiese nicht in Anspruch zu nehmen, geübt werden. Diese Situation hat zu einem schnellen Kapitalverzehr bei den Transportunternehmen geführt, deren Ertragsausfälle mit zeitweiligen Auslastungen von nur noch 20% des normalen Passagieraufkommens (bzw. einem kompletten Stillstand beim touristischen Verkehr sowie beim internationalen Personenverkehr) immens sind. Kostenseitig fielen die Einsparungen gleichzeitig sehr begrenzt aus, denn der Anteil an kurzfristig nicht vermeidbaren Fixkosten ist insbesondere im Eisenbahnverkehr sehr hoch. Darüber hinaus fielen zudem substanzielle Mehrkosten an, bedingt etwa durch die komplexen Fahrplanumstellungen und die aufwändigen Hygienemassnahmen. Nach Wiederaufnahme des Taktfahrplans sind die finanziellen Probleme keineswegs gelöst, denn das Passagieraufkommen liegt weiterhin deutlich unter dem Normalstand, was voraussichtlich auch noch einige Zeit anhalten wird. Der Schienengüterverkehr wiederum leidet unter dem konjunkturellen Einbruch und wird das bisherige Transportvolumen nur schrittweise wiederaufbauen können.

Vor dem beschriebenen Hintergrund ist für den SGB klar, dass sämtliche Sparten des öffentlichen Verkehrs substanziell mit öffentlichen Geldern unterstützt werden müssen. Denn dieser ist nicht nur das Rückgrat der Mobilität in der Schweiz, sondern auch der zentrale Hebel für die Entwicklung einer emissionsfreien Transportwirtschaft und darf deshalb im Sinne des "Netto-Null"-Ziels des Bundesrats keinesfalls geschwächt aus der Coronakrise hervorgehen, sondern muss vielmehr gestärkt und ausgebaut werden. Ertragsausfälle und Mehrkosten in den verschiedenen Bereichen des Personen- und Schienengüterverkehrs müssen daher möglichst nachhaltig ausgeglichen werden und gleichzeitig muss mit einer griffigen Kommunikationsoffensive dafür

gesorgt werden, dass die Bevölkerung wieder möglichst schnell und im vor der Krise gewohnten Ausmass die öffentlichen Verkehrsdienstleistungen in Anspruch nimmt. Die zuletzt durch den Bundesrat verfügte Maskenpflicht im ÖV dürfte dabei entscheidend zur Vertrauensbildung beigetragen haben.

Für die Gewerkschaften ist zudem klar, dass der finanzielle Druck der Transportunternehmen nicht auf das Personal abgewälzt werden darf. Denn das Verkehrspersonal hat nicht nur während der Krise mit der Wahrnehmung seiner "systemrelevanten" Tätigkeit Ausserordentliches geleistet, sondern es war – als Folge insbesondere des starken Wachstums im Verkehrsaufkommen und gleichzeitig durchgeführter unnötiger "Optimierungsprogramme" (z.B. bei den SBB) – 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 Berufe wie LokführerIn oder KundenbegleiterIn). Das beste Mittel, dieser Entwicklung entgegenzuwirken, sind attraktive Anstellungsbedingungen.

Stellungnahme zu den einzelnen Massnahmen und ÖV-Sparten

- **Personenfernverkehr:** Wie obenstehend beschrieben, war und ist auch der Personenfernverkehr hart von den coronabedingten Ausfällen betroffen. Dennoch sieht der Bundesrat keinen direkten Handlungsbedarf in diesem Angebotsbereich: Die Situation im Personenfernverkehr soll gemäss erläuterndem Bericht "im Zuge der Eignerpolitik mit der SBB geklärt" werden. Letztere soll vorerst Verluste in der Höhe von rund 400 Millionen aus eigenen Mitteln auffangen, da sie "einen gewissen finanziellen Spielraum" habe. Zunächst möchten wir feststellen, dass diese Beurteilung im klaren Widerspruch zur gleichentags durch den Bundesrat beschlossenen Erhöhung der Darlehenslimite bei der Bundestresorerie um 500 Millionen auf 750 Millionen Franken steht. Diese Erhöhung – welche unverständlicherweise weiterhin nur für Kredite mit einer extrem kurzen Laufzeit von höchstens einem Jahr gilt – begründete der Bundesrat nämlich mit der Notwendigkeit der "Überbrückung eines akuten Liquiditätsengpases" bzw. schlicht der Sicherstellung der Zahlungsfähigkeit der SBB bis Ende 2020. Der finanzielle Spielraum der SBB ist also im Gegenteil sehr eng, und dies bei einer für den ÖV noch lange nicht ausgestandenen Krise. Der Entscheid des Seco bzw. des Bundesrates, dass öffentliche bzw. mehrheitlich durch die öffentliche Hand finanzierte Betriebe grundsätzlich kein Konkursrisiko tragen und damit keine Kurzarbeit beantragen dürfen, ist richtig. Die Konsequenz davon muss aber zwingend sein – übrigens auch vor dem Hintergrund, dass sämtliche Angestellten im öffentlichen Verkehr monatlich die üblichen ALV-Beiträge leisten –, dass dieses "Konkursrisiko" frühzeitig und nachhaltig abgewendet wird, und zwar ohne Abstriche bei der Qualität der Dienstleistungen und insbesondere ohne Schwächung der Arbeitsbedingungen. Es braucht also auch im Personenfernverkehr eine Defizitdeckung durch den Bund, denn ohne diese kommen die SBB (sowie die BLS und SOB) spätestens im Herbst in akute finanzielle Schwierigkeiten, welchen die Unternehmensleitungen wohl nicht tatenlos entgegensteuern werden. Dass dabei insbesondere die Arbeitsbedingungen und der Personalbestand unter Druck kommen könnten, ist keineswegs eine unbegründete Befürchtung und nach der ausserordentlichen Leistung des Verkehrspersonals während der Coronakrise eine äusserst bittere Aussicht.

- **Regionaler Personenverkehr:** Der SGB begrüsst den vorgesehenen umfassenden Ausgleich des Defizits im Regionalen Personenverkehr für die Jahre 2020 und 2021 – sowie selbstverständlich das daran gekoppelte Verbot von Dividendenausschüttungen für denselben Zeitraum. Die geforderte Kompensation der Ertragsausfälle durch Reserven der Transportunternehmen muss sich aber maximal auf die zweckgebundenen Reserven gemäss Art. 36 des Personenbeförderungsgesetzes beschränken. Einen weitergehenden Reserveabbau – der erläuternde Bericht ist hier unklar und erwähnt auf S. 13 "weitere Reserven der TU" – gilt es unbedingt zu vermeiden, denn er würde die Handlungs- und Risikotragfähigkeit der Transportunternehmen für die nächsten Jahren stark einschränken und zudem eine starke Ungleichbehandlung der verschiedenen Transportunternehmen mit sich bringen (da sich deren Risiko- und Investitionspolitik in der Vergangenheit erheblich unterschieden hat, was sich entsprechend in der heute vorhandenen Reservenhöhe ausdrückt).
- **Touristischer Verkehr:** Der SGB lehnt den Verzicht auf Massnahmen zugunsten des "Regionalen Personenverkehrs ohne Erschliessungsfunktion" bzw. des touristischen Verkehrs entschieden ab. In Einklang mit der Forderung der parlamentarischen Motion 20.3151, "Massnahmen über alle Bereiche" zu ergreifen finden wir es unabdingbar, dass auch der touristische Verkehr als Teil des integrierten öffentlichen Verkehrssystems finanziell unterstützt wird. Denn im Gegensatz zu den anderen Bereichen, mussten die Bergzüge, Seilbahnen, Schiffe etc. ihren Betrieb während zweieinhalb Monaten komplett einstellen und erlitten daher einen maximal hohen Ertragsausfall. Gemäss VöV bedarf es zur Abfederung dieser Ausfälle Unterstützungsbeiträge in der Höhe von 50-100 Millionen.
- **Ortsverkehr:** Der SGB begrüsst die Förderung des Ortsverkehrs, verlangt jedoch, dass für diesen Bereich das Prinzip der Defizitdeckung analog des RPV angewandt wird (auch dies ergibt sich zudem aus dem parlamentarischen Auftrag der Motion 20.3151). Der vorgesehene Pauschalbeitrag des Bundes von 100 Millionen dürfte dafür nicht ausreichen.
- **Schienengüterverkehr:** Zur Stützung des Schienengüterverkehrs unterstützt der SGB die Aussetzung bei den Abgeltungen für den alpenquerenden kombinierten Verkehr für die Jahre 2020 und 2021. Damit können bei einem geringeren Transportvolumen gleich viele Fördermittel gesprochen werden, was zu einer Erhöhung der durchschnittlichen Abgeltung je Sendung führt und damit letztlich einer Schwächung der Verlagerungspolitik vorbeugt. In diesem Kontext begrüssen wir auch die Härtefallregelung, bzw. die ausserordentliche finanzielle Unterstützung der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr im Umfang von 40 Millionen sowie die Unterstützung der "Rollenden Landstrasse" (bzw. der RAipin AG) im Umfang von 10 Millionen.
- **Finanzierung der Bahninfrastruktur:** Der SGB befürwortet den Verzicht auf die Rückzahlung der Bevorschussung des Bahninfrastrukturfonds für die Jahre 2020 und 2021. Dies ermöglicht es dem BIF in dieser ausserordentlichen Lage, die nötigen Ausgaben für Unterhalt, Betrieb und Ausbau der Bahninfrastruktur aufrechtzuerhalten. Die Trassenpreiseinnahmen der Infrastrukturbetreiberinnen sind aufgrund des eingebrochenen Volumens des Schienenverkehrs stark rückläufig. Um deren zukünftige Investitionsfähigkeit (und damit den Substanzerhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur) nicht zu gefährden, ist es daher richtig, dass auch die Mittel für die Leistungsvereinbarungen mit den Infrastrukturbetreiberinnen für die Jahre 2020 und 2021 aufgestockt werden.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen im Voraus herzlich.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Maillard' with a stylized flourish at the end.

Pierre-Yves Maillard
Präsident

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Reto Wyss' with a stylized flourish at the end.

Reto Wyss
Zentralsekretär

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern
konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 22. Juli 2020 sgv-KI/ds

Dringliches Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben vom 2. Juli 2020 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr und Energie UVEK ein, sich zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise zu äussern. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Mit dem dringlichen Bundesgesetz sollen der öffentliche Verkehr und der Schienengüterverkehr in der Covid-19-Krise durch gezielte Massnahmen finanziell unterstützt und entlastet werden.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv fordert eine Gleichbehandlung aller Akteure der Logistikkette und lehnt demzufolge die Vorlage in der vorliegenden Form ab.

Mit grosser Befriedigung stellt der Schweizerische Gewerbeverband sgv fest, dass das Verkehrssystem während der ganzen Covid-Krise ununterbrochen funktioniert hat und weiter sehr gut funktioniert. An diesem Erfolg sind aber alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel, ob Strasse oder Schiene, und unabhängig von einer öffentlichen oder privaten Trägerschaft, beteiligt. Den grössten Anteil an der Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs hat der Strassentransport. Der Strassentransport erbringt wichtige fiskalische Abgeltungen, wie z. B. LSWA und Mineralölsteuer.

Mit der vorliegenden Botschaft sollen der öffentliche Verkehr und der Schienengüterverkehr, hier vor allem der alpenquerende Schienengüterverkehr, mit CHF 800 Mio. Franken unterstützt werden. Wir erkennen in diesem Vorschlag keine wirkliche Gleichbehandlung aller Akteure der Logistikkette.

Das betrifft insbesondere auch die privaten Güterbahnen, Terminalbetreiber, Strassentransportunternehmer etc.

Wir danken für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgV



Hans-Ulrich Bigler
Direktor, e. Nationalrat



Dieter Kläy
Ressortleiter

Hopfenweg 21
PF/CP 5775
CH-3001 Bern
T 031 370 21 11
info@travailsuisse.ch
www.travailsuisse.ch

DETEC
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Palais fédéral
Berne

Courriel :
konsultationen@bav.admin.ch

Berne, le 22 juillet 2020

Message concernant la loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19. Consultation.

Madame la Conseillère fédérale,
Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité de nous exprimer sur ce projet et c'est bien volontiers que nous vous faisons parvenir notre avis.

1. Introduction

Travail.Suisse, l'organisation faîtière des travailleurs et travailleuses, soutient pour l'essentiel le projet de message concernant la loi urgente sur le soutien des transports publics, en particulier les mesures temporaires pour le transport régional de voyageurs, le trafic local, le fret ferroviaire et le financement de l'infrastructure ferroviaire. Vous trouverez sous points 3. et 4. des propositions supplémentaires de notre part.

Toutefois, **ce soutien n'est pas inconditionnel** car les exigences de service public doivent être pleinement respectées. Ainsi **nous proposons que le projet soit complété pour garantir que :**

- **Les entreprises de transports publics renoncent à faire des économies pour équilibrer leur budget car on ne peut pas recevoir un soutien financier extraordinaire supplémentaire des pouvoirs publics d'un côté et, de l'autre, réduire les dépenses et les investissements** (voir point 5).
- **Les conditions de travail et de rémunération du personnel des transports publics soient préservées et garanties** (voir point 4).

Enfin, il serait judicieux **d'harmoniser la durée de cette loi urgente sur le soutien aux transports publics avec la loi COVID-19** par souci de cohérence. Nous proposons donc que **la durée de**

validité de cette loi urgente sur le soutien aux transports publics soit prolongée jusqu'à fin 2022.

Notre réponse reprend ci-après de très nombreux éléments de la prise de position qui vous a été envoyée par transfair, l'une des principales fédérations de notre organisation faîtière et partenaire social important des entreprises de transport public.

La période marquée par le COVID-19 a montré et montre encore actuellement l'importance systémique des transports publics (TP) et du fret ferroviaire en Suisse.

2. Un soutien indispensable en raison de la crise du Covid-19

Durant les derniers mois, les entreprises de transport (ET) dans les TP et dans le fret ferroviaire ont prouvé qu'elles pouvaient assurer **la desserte du service public**, même en temps de crise. Cela a permis à une grande partie du personnel de secteurs primordiaux tels que les soins infirmiers ou les magasins d'alimentation de pouvoir continuer à se rendre au travail. À l'avenir, il est primordial que le rail puisse continuer à assumer sa fonction de transport de passagers et d'approvisionnement en Suisse. Le fret ferroviaire s'est aussi révélé indispensable pour relier les sites de production, en particulier de denrées alimentaires, aux différents centres logistiques de la grande distribution.

En raison des **pertes de revenus massives** dans tous les domaines du trafic voyageurs (la perte est par exemple estimée à 800 millions de francs suisses pour 2020 et à 230 millions pour 2021, seulement dans le trafic régional de voyageurs) mais aussi dans le trafic de marchandises, **un soutien de la Confédération est indispensable pour les ET et le fret ferroviaire**. Travail.Suisse salue le fait que le Conseil fédéral propose diverses solutions pour que les ET ne subissent pas des dommages durables en raison de la crise du COVID-19. Il en va de la sauvegarde des emplois et du maintien de conditions de travail équitables au sein de ces ET.

Le message indique que le droit ou non aux indemnités pour la **réduction de l'horaire du travail** pour les ET n'a pas encore été réglé. Nous demandons que cette problématique soit clarifiée rapidement afin d'éviter une **incertitude financière** croissante au sein des ET. Notre fédération transfair est d'ailleurs déjà intervenue à ce sujet directement auprès de la Conseillère fédérale Simonetta Sommaruga.

3. Commentaires liées au projet

In globo, Travail.Suisse soutient les mesures présentées dans le message soumis à consultation mais vous fait part des commentaires ci-après.

Le message prévoit que pour le **transport régional de voyageurs**, les entreprises de TP doivent dissoudre la réserve spéciale à affectation obligatoire constituée conformément à l'art. 36 LTV dans le but de couvrir les déficits. Les éventuelles réserves latentes doivent aussi être dissoutes. Selon l'art. 36 LTV, la réserve spéciale sert à couvrir les futurs déficits des secteurs indemnisés. Etant donné que la crise du COVID-19 relate d'une **situation extraordinaire**, les déficits actuels ne sont pas des déficits « ordinaires ». Travail.Suisse estime qu'il serait donc inadapté de dissoudre totalement la

réserve spéciale à affectation obligatoire des entreprises de TP et demande qu'au minimum la moitié de ces réserves restent au sein des entreprises de TP. Sinon, les entreprises de TP ne seraient plus préparées à affronter des problèmes futurs. Le projet prévoit en outre que d'autres réserves latentes soient dissoutes et qu'au cas par cas, il sera analysé si d'autres réserves constituées à partir d'excédents du secteur TRV peuvent être utilisées pour couvrir les déficits. Pour Travail.Suisse, les réserves libres doivent impérativement rester au sein des entreprises de TP.

Cette dissolution de la réserve spéciale à affectation obligatoire exclut la possibilité pour toute ET d'obtenir un bénéfice qui serait à sa **libre-disposition**. Cela rend impossible tout investissement qui permet le **développement** futur de l'entreprise et qui lui permet de rester compétitive (innovations, mesures de formation pour le personnel). Il est pourtant primordial que la qualité des prestations des ET soit maintenue et que le personnel bénéficie de bonnes conditions de travail (interdépendance entre ces deux facteurs).

Le projet prévoit que les manques à gagner du **trafic grandes lignes** soient exclusivement pris en charge par les CFF. Pourtant, la motion 20.3151 « Pertes de recettes dans le secteur des transports publics. La Confédération doit trouver des solutions. » prend en compte le trafic voyageurs, tous secteurs confondus, trafic marchandises et infrastructures. Travail.Suisse estime que le trafic grandes lignes doit également être concerné par les mesures de soutien. En effet, ce trafic est très important pour l'offre de service public et centrale pour le fonctionnement des autres formes de transport (régional, local).

Travail.Suisse salue le fait que les déficits soient **pris en charge au prorata** par les différents commanditaires. Cela semble une solution équitable. Il faut saluer également l'interdiction pour les ET de verser des **dividendes** sur les exercices 2020 et 2021. Nous soutenons aussi les mesures liées au **trafic local** (participation forfaitaire de la Confédération de 100 millions de francs suisses), au **fret ferroviaire** et au **financement de l'infrastructure ferroviaire**. Le maintien de ces secteurs et de la qualité des prestations est indispensable, notamment pour continuer à garantir des prestations de qualité et des conditions de travail équitables pour le personnel des transports publics.

Il est déjà quasi certain que la demande dans les TP **ne se rétablira pas d'ici fin 2020** et restera inférieure aux attentes en 2021 (télétravail, peur de la transmission du coronavirus dans les transports). Les ET subiront de **nouvelles pertes** en raison des conventions biennales conclues pour 2020/2021. Travail.Suisse demande donc à la Confédération de se préparer suffisamment à l'avance pour adapter les conventions d'offre et augmenter les indemnités conjointement avec les cantons co-commanditaires. En conséquence, il faudra adapter les crédits de paiement dans le budget fédéral 2021.

4. Le personnel des ET doit être mentionné

Aucune allusion n'est faite au personnel des ET dans le message. Travail.Suisse demande qu'il soit clairement établi que le **salaires à 100 pourcent** continue à être versé au personnel des ET. Pour Travail.Suisse, il serait inacceptable que des mesures d'économie soient prises sur le dos de ce personnel (licenciements, baisses de salaire, conséquences négatives sur les caisses de pension). **Aucune pression supplémentaire ne doit être exercée sur les conditions de travail des collaborateur-trice-s** qui ont prouvé leur engagement en assurant le service universel lors des de la

période de coronavirus. Ce service est assuré maintenant encore, malgré les risques sanitaires. En outre, le Conseil fédéral attend des entreprises liées à la Confédération qu'elles agissent en employeurs responsables et ne répercutent pas les conséquences de la crise financière sur le dos du personnel.

5. Pas de gel des dépenses et des investissements des entreprises de transports publics en cas de soutien financier supplémentaire exceptionnel

Comme indiqué dans l'introduction de notre réponse, le soutien financier aux transports publics ne doit pas être inconditionnel et garantir que les entreprises de transports publics ne renoncent pas aux dépenses et aux investissements prévus ou planifiés. Il serait contraire à toute logique que, d'un côté, les entreprises de transports publics reçoivent un soutien financier des pouvoirs publics et que, de l'autre, elles coupent dans les projets d'entretien ou de développement.

Selon des sources bien informées, les CFF auraient prévu de supprimer ou geler des commandes ou des projets attribués à des entreprises actives dans la maintenance ou le développement de l'infrastructure ferroviaire pour un volume financier très important. Il en résulterait pour de nombreuses entreprises une perte significative du chiffre d'affaires, qui ne pourrait pratiquement pas être compensée en raison de la dépendance de ces entreprises vis-à-vis des CFF. En outre, elles ont déjà investi dans la formation du personnel pour exécuter ces travaux et investi dans de nouvelles machines. Sans une réaction rapide, il faut s'attendre même à des licenciements. Il serait inacceptable que des entreprises publiques de transport soutenues par les pouvoirs publics abusent de leur situation de monopole avec des programmes d'économie tout en recevant un soutien financier extraordinaire pour faire face à la crise du COVID-19. Nous vous exhortons à inclure cette problématique dans le message. En période de crise extraordinaire, il est admissible que l'autorité politique puisse intervenir temporairement davantage dans la gestion directe des entreprises de service public.

En vous remerciant par avance de réserver un bon accueil à notre réponse, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.



Adrian Wüthrich, président de Travail. Suisse



Denis Torche, responsable
du dossier service public

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

Transportunternehmen / Entreprises de transport / Imprese di trasporto
AOT Autokurse Oberthurgau AG
AAGL Autobus AG Liestal Öffentlicher Verkehr
BLS AG
BOS BUS Ostschweiz AG
FART Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi
LEB Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA
MBC Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA
PostAuto Schweiz AG
RhB Rhätische Bahn AG
SBB Schweizerische Bundesbahnen AG
Stadtbus Frauenfeld
SVB Städtische Verkehrsbetriebe Bern (bernmobil)
SZU Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG
Thurbo AG
TL Transports publics de la Région Lausannoise sa
tpf Transport publics firbourgeois Trafic
VBSh Verkehrsbetriebe Schaffhausen Regionalverkehr
VBZ Verkehrsbetriebe Zürich
zb Zentralbahn AG
Tarifverbände Schweiz / Communautés tarifaires Suisse / Le comunità tariffarie in Svizzera
ZVV Zürcher Verkehrsverbund

Nachfolgend die Stellungnahmen in alphabetischer Reihenfolge:

Eidgenössisches Departement für Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK)
Kochergasse 6
3003 Bern

Per E-Mail an konsultationen@bav.admin.ch

Amriswil, 20. Juli 2020

Vernehmlassung zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19-Krise
Ihr Schreiben vom 2. Juli 2020

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Juli 2020 haben Sie uns dazu eingeladen, im Rahmen der Vernehmlassung zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19-Krise Stellung zu nehmen. Gerne nehmen wir diese Gelegenheit wahr.

Die Coronakrise hat den öffentlichen Verkehr sehr stark getroffen. Durch den Aufruf des Bundesrates, den öV nach Möglichkeit zu meiden, sind in unserem Unternehmen während des Lockdowns rund 80% der Fahrgäste und damit auch der Erträge weggebrochen. Umgekehrt konnten die Kosten aufgrund der Aufrechterhaltung weiter Teile des Angebots sowie der starken Fixkostenlastigkeit des öV-Geschäfts nur in sehr begrenztem Ausmass reduziert werden. Ergänzt um die unverständliche Ablehnung des Gesuchs um Kurzarbeit durch die zuständigen Kantone (auf Weisung des SECO) erwarten wir daher im laufenden Geschäftsjahr einen hohen Verlust. Entsprechend begrüssen wir die mit dem dringlichen Bundesgesetz vorgesehene Unterstützung sehr. Gleichwohl möchten wir dazu folgende Anmerkungen anbringen:

- Die im **regionalen Personenverkehr (RPV)** vorgesehene Defizitdeckung begrüssen wir ausdrücklich. Dass die bestehenden zweckgebundenen Reserven gem. Art. 36 PBG zur Deckung der Defizite herangezogen werden sollen, können wir angesichts der Zweckbindung dieser Reserven für Fehlbeträge nachvollziehen.
- Trotzdem sind wir der Ansicht, dass ein vollständiges Aufbrauchen dieser Reserven die Risikofähigkeit der Transportunternehmen in Zukunft schwächen würde und in den Folgejahren auch nur bei kleinen Abweichungen potenzielle weitere finanzielle Stützungsmaßnahmen notwendig werden könnten.

- Entsprechend beantragen wir, die zweckgebundenen Reserven gem. PBG 36 nur zur Hälfte auszuschöpfen. Die im Begleitbrief erwähnte Forderung, auch weitere freie Reserven der Unternehmen zur Defizitdeckung zu verwenden, lehnen wir klar ab. Dies würde eindeutig Unternehmen, die in der Vergangenheit haushälterisch gewirtschaftet haben schwächen und diese gegenüber anderen Unternehmen benachteiligen.

Wir danken Ihnen für die Prüfung unserer Inputs und für Ihr grosses Engagement in dieser Krise zugunsten eines starken öffentlichen Verkehrs. Bei Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen
Autokurse Oberthurgau AG



Martin Salvisberg
Verwaltungsratspräsident



Roland Ochsner
Geschäftsführer

Auto Bus^{ag}

Eifach busfahre

Autobus AG Liestal
Öffentlicher Verkehr
Industriestrasse 13
4410 Liestal

T +41 61 906 71 11
info@autobus.ag
www.autobus.ag

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern
per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Liestal, 20. Juli 2020

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme in obgenannter Angelegenheit. Wir sind sehr froh um diese Vorlage und Ihre Aktivitäten zur Unterstützung der Transportunternehmen in dieser äusserst herausfordernden Zeit.

Im Wesentlichen unterstützen wir die Stellungnahme des VöV vom 9. Juli 2020 und möchten im Speziellen auf folgenden Umstand aufmerksam machen:

Der Gesetzesentwurf sieht mit den neuen Art. 28 Abs. 1^{bis} und 2^{bis} vor, dass vor einer allfälligen Unterstützung die zweckgebundenen Reserven gem. Art. 36 PBG vollständig aufgelöst werden. Zu weiteren Reserven enthält er, entgegen dem erläuternden Bericht keine Aussage.

Wie andere Transportunternehmen auch, hat die AAGL jeweils den gesamten Überschuss der Spezialreserve gem. Art. 36 zugewiesen (und nicht nur zwei Drittel davon). Andere Transportunternehmen haben Überschüsse in Form von Dividenden verwendet oder freie Reserven gebildet.

Im Sinne der Gleichbehandlung und in Abweichung zur Stellungnahme der VöV beantragen wir folgendes:

Freiwillig der Spezialreserve nach Art. 36 PBG zugewiesene Beträge sind nicht in die Rechnung gem. Art. 28 Abs. 1^{bis} und 2^{bis} einzurechnen. Sie verbleiben in der Spezialreserve.

So kann die zukünftige Risikotragfähigkeit der Unternehmen gewahrt werden und es entstehen keine Anreize in Zukunft allfällige Überschüsse aus den Unternehmen abzuschöpfen.

In den übrigen Punkten schliessen wir uns der Stellungnahme des VöV an.

Freundliche Grüsse



Christian Haidlauf
Verwaltungsratspräsident



Roman Stingelin
Geschäftsführer

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

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

BLS AG
Vorsitzender der Geschäftsleitung

Genfergasse 11
3001 Bern

bbs.ch

Bern, 15. Juli 2020

Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise; Vernehmlassung Stellungnahme der BLS AG

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum rubrizierten Geschäft Stellung nehmen zu können. Unsere nachfolgenden Bemerkungen geben die konsolidierte Haltung der BLS AG, BLS Netz AG und der BLS Cargo AG wieder.

Regionaler Personenverkehr

Wir begrüßen die vorgesehene Defizitdeckung im RPV. Im Einklang mit der Branche lehnen wir jedoch die geforderte Kompensation der Ertragsausfälle durch bestehende PBG-Reserven in vollem Umfang ab und stützen die Forderungen des Verbandes öffentlicher Verkehr. Demnach soll sich die Verwendung von Reserven zur Deckung der Defizite 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.

Im Weiteren beantragen wir, dass auch Angebote, die gemäss Art. 28 Abs. 4 PBG durch die Kantone bestellt sind, in der Vorlage berücksichtigt werden. Dies betrifft z.B. den Autoverlad am Simplon. Entsprechend sollte dieser Absatz um denselben Zusatz ergänzt werden, wie der Abs. 1, nämlich:
Art. 28 4bis (neu): 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.

Touristischer Verkehr

Die BLS bedauert, dass der touristische Verkehr, zu welchem auch die Schifffahrt Berner Oberland, sowie der Autoverlad am Lötschberg zählen, in der Vorlage unberücksichtigt bleiben.

Abfederungsmassnahmen zugunsten des touristischen Verkehrs wurden sowohl vom Parlament (Motion 20.3151), als auch am «Runden Tisch» vom 2. Juni 2020 von allen massgeblichen Akteuren gefordert. Mit der Berücksichtigung wird der systemrelevanten Funktion des touristischen Verkehrs für die touristischen Destinationen Rechnung getragen. Die BLS fordert deshalb gemeinsam mit dem VoeV eine Unterstützung des touristischen Verkehrs im Sinne einer Härtefallregelung.

Betreffend des Autoverlads sehen wir eine einfach umsetzbare, pragmatische Lösung in einer temporären Senkung des Deckungsbeitrages im Trassenpreis. Ein entsprechendes Gesuch werden wir losgelöst von dieser Stellungnahme vorbereiten.

Fernverkehr

Mit dem Verzicht auf Massnahmen im Personenfernverkehr sind wir grundsätzlich einverstanden. Angesichts der soeben um 10 Jahre verlängerten Konzession der SBB und dem damit einhergehenden Wiedereinstieg der BLS in den Fernverkehr, verzichten wir auf finanzielle Ausgleichsforderungen im Jahr 2020. Bei der BLS betrifft dies gegenwärtig die Linie Bern-Biel, ab Dezember 2020 zusätzlich auch die Linien Bern-Olten, sowie Bern-Neuenburg-La Chaux-de-Fonds.

Wir weisen an dieser Stelle ausdrücklich darauf hin, dass die BLS ihre Fernverkehrslinien in voller eigener Ertragsverantwortung betreibt und die diesbezügliche Formulierung im erläuternden Vernehmlassungsbericht (S. 10) missverständlich ist. Als «Start-up» hatte die BLS im Gegensatz zu den SBB keine Möglichkeit, in den vergangenen Jahren Reserven aufzubauen, um das zu erwartende, coronabedingte Defizit zu decken. Umso mehr erwarten wir seitens des Bundes Unterstützung bei der Schaffung von Rahmenbedingungen, damit der Fernverkehr in den Folgejahren ausreichend Erträge zur Kompensation der Defizite erwirtschaften kann.

Güterverkehr

Wir begrüssen die Integration des Güterverkehrs in die Vorlage. In Anbetracht des massiven Rückgangs der Volumina, gekoppelt mit Ertragsausfällen und ungedeckten fixen Kosten ist diese von grosser Bedeutung. Sie unterstützt die Bestrebung der Branche, Verkehr nachhaltig von der Strasse auf die Schiene zu verlagern und auch in Krisenzeiten wie aktuell, auf der Schiene halten zu können. Negative Konjunkturprognosen, tiefe Mineralölpreise und ein hoher Marktdruck von Seiten der Strasse tragen ihren Anteil dazu bei, dass die Unternehmen des Schienengüterverkehrs unter hohem Handlungsdruck stehen, die Verkehrsverlagerung aufrechtzuerhalten. Hierbei möchten wir speziell auch die Operateure im Import- und Exportverkehr Schweiz erwähnen, die in der Vernehmlassungsunterlage nicht explizit genannt sind.

Zu den einzelnen Massnahmen gemäss Abs. 4.13 der Vernehmlassungsunterlage nehmen wir wie folgt Stellung:

«Aussetzen des Abbaus bei den Abgeltungen für den alpenquerenden kombinierten Verkehr»

Wir begrüssen die Massnahme und erachten die Aussetzung des Abbaus der Betriebsabgeltungen für den alpenquerenden kombinierten Verkehr für die Jahre 2020 und 2021 als sinnvoll. Damit können die Unternehmen Remanenzkosten reduzieren, die aufgrund des massiven Nachfrageeinbruchs und der Ineffizienz in der Produktion der verbleibenden Verkehrsmengen entstanden sind. Insbesondere begrüssen wir den Vorschlag, auch die Güterbahnen durch diese Massnahmen zu unterstützen.

«Ausserordentliche finanzielle Unterstützung der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr zur Sicherstellung eines nachhaltigen Angebots»

BLS Cargo trägt die Unterstützung der EVU mit den vorgeschlagenen a-fond-perdu-Mittel von CHF 40 Mio. sowie der Verteilschlüssel unter den Güterbahnen anhand der Marktanteile mit. Die Bedingungen, an welche die Ausschüttung der Mittel geknüpft sind, erachten wir aber teilweise als kritisch. Wir anerkennen, dass auch die Unternehmen sich am Verlust beteiligen müssen und nicht nur auf finanzielle Hilfe von Aussen verlassen dürfen. Daher ist für uns der Verzicht auf Dividendenausschüttung im 2020 sehr nachvollziehbar. Hingegen sehen wir in der Bedingung, dass die Reserven aufgelöst sein müssen, eine klare Benachteiligung bisher wirtschaftlich erfolgreicher Unternehmen. Einerseits werden sie durch diese Auflage für ihre erfolgreiche Vergangenheit «bestraft», und andererseits eines wichtigen finanziellen Spielraums in Form von Reserven beraubt, der notwendig ist, um künftige Nachfrageeinbrüche oder andere exogene Faktoren mit negativen Auswirkungen auf die Wirtschaftsleistung des Unternehmens eigenständig auszugleichen.

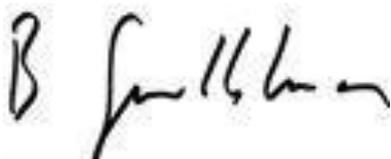
«Ausserordentliche finanzielle Unterstützung des Angebots der Rollenden Landstrasse»

Die Ausgangslage der Rollenden Landstrasse ist im Vernehmlassungstext sehr gut wiedergegeben. Die Auswirkungen sind dramatisch und daher die Unterstützung und das gewählte Vorgehen sehr zu begrüßen.

Insgesamt begrüßen wir die Initiative, den öffentlichen Verkehr in der gegenwärtig anspruchsvollen finanziellen Situation zu unterstützen sehr und danken Ihnen dafür, sowie auch für Ihre Kenntnisnahme und Berücksichtigung dieser Stellungnahme bei der Finalisierung der Botschaft an das Parlament.

Freundliche Grüsse

BLS AG



Bernard Guillemon
CEO



Olivier Bayard
Fachspezialist Public Affairs

Eidgenössisches Departement für Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
Kochergasse 6
3003 Bern

Per E-Mail an konsultationen@bav.admin.ch

Altstätten, 17. Juli 2020

**Vernehmlassung zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19-Krise
Ihr Schreiben vom 2. Juli 2020**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Juli 2020 haben Sie uns dazu eingeladen, im Rahmen der Vernehmlassung zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19-Krise Stellung zu nehmen. Gerne nehmen wir diese Gelegenheit wahr.

Die Coronakrise hat den öffentlichen Verkehr sehr stark getroffen. Durch den Aufruf des Bundesrates, den öV nach Möglichkeit zu meiden, sind in unserem Unternehmen während des Lockdowns rund 80% der Fahrgäste und damit auch der Erträge weggebrochen. Umgekehrt konnten die Kosten aufgrund der Aufrechterhaltung weiter Teile des Angebots sowie der starken Fixkostenlastigkeit des öV-Geschäfts nur in sehr begrenztem Ausmass reduziert werden. Ergänzt um die unverständliche Ablehnung des Gesuchs um Kurzarbeit durch die zuständigen Kantone (auf Weisung des SECO) erwarten wir daher im laufenden Geschäftsjahr einen hohen Verlust. Entsprechend begrüssen wir die mit dem dringlichen Bundesgesetz vorgesehene Unterstützung grundsätzlich sehr. Gleichwohl möchten wir dazu folgende Anmerkungen anbringen:

- Im **regionalen Personenverkehr (RPV)** begrüssen wir die vorgesehene Defizitdeckung. Dass die bestehenden zweckgebundenen Reserven gem. Art. 36 PBG zur Deckung der Defizite herangezogen werden sollen, können wir angesichts der Zweckbindung dieser Reserven für Fehlbeträge nachvollziehen. Trotzdem sind wir der Ansicht, dass ein vollständiges Aufbrauchen dieser Reserven die Risikofähigkeit der Transportunternehmen in Zukunft schwächen würde und in den Folgejahren auch nur bei kleinen Abweichungen potenzielle weitere finanzielle Unterstützungsmassnahmen notwendig werden könnten. Entsprechend beantragen wir, die zweckgebundenen Reserven gem. PBG 36 nur zur Hälfte auszuschöpfen. Die im Begleitbrief erwähnte Forderung, auch weitere freie Reserven der Unternehmen zur Defizitdeckung zu

verwenden, lehnen wir klar ab. Dies würde eindeutig Unternehmen, die in der Vergangenheit haushälterisch gewirtschaftet haben, schwächen und diese gegenüber anderen Unternehmen benachteiligen.

- Die vorgesehene grundsätzliche Unterstützung des **Ortsverkehrs** begrüßen wir ebenfalls. Wir würden es allerdings vorziehen, wenn auch im Ortsverkehr das gleiche Prinzip der Defizitdeckung wie im RPV angewendet würde.

Wir danken Ihnen für die Prüfung unserer Inputs und für Ihr grosses Engagement in dieser Krise zugunsten eines starken öffentlichen Verkehrs. Bei Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
BUS Ostschweiz AG



Hans Frei
Verwaltungsratspräsident



Roland Ochsner
Unternehmensleiter



Invio per posta elettronica a:

konsultationen@bav.admin.ch

20-543/20/MS/LB

Locarno, 16 luglio 2020

Messaggio concernente la Legge federale urgente sul sostegno ai trasporti pubblici nella crisi da COVID-19
Risposta alla consultazione (rapporto esplicativo del 1° luglio 2020)

Signora Consigliera federale,
gentili signore, egregi signori,

ci riferiamo alla vostra lettera del 2 luglio scorso sul tema succitato e vi ringraziamo per averci dato l'opportunità di presentare la nostra presa di posizione in merito a questo importante oggetto.

Considerazioni generali

La nostra azienda accoglie molto positivamente la proposta di legge secondo cui la Confederazione e i Cantoni, oltre agli aiuti generali già previsti, saranno autorizzati a concedere un sostegno finanziario supplementare e specifico alle imprese del trasporto pubblico duramente colpite, segnatamente sul fronte delle entrate, dall'emergenza COVID-19.

Tale intendimento rappresenta anche un chiaro segnale di supporto e riconoscenza ad un settore che anche in piena emergenza e seppure a regime ridotto d'offerta, ha correttamente e con grande impegno svolto il proprio compito per assicurare alla popolazione un'offerta di trasporto pubblico di base a garanzia di un più che apprezzabile grado di mobilità.

Considerazioni specifiche sul Messaggio

Nel merito del progetto di Legge posto in consultazione e specificatamente delle misure di sostegno proposte, formuliamo le seguenti osservazioni/considerazioni:

a. Finanziamento del TRV

Condividiamo la proposta di adottare la copertura del disavanzo per coprire le perdite derivanti dall'esercizio 2020 dopo lo scioglimento delle riserve a bilancio secondo articolo 36 LTV.

FART SA
Ferrovie Autolinee
Regionali Ticinesi

Via D. Galli 9
Casella postale
6604 Locarno
Svizzera

T +41 91 756 04 00
F +41 91 756 04 99
fart@centovalli.ch
centovalli.ch



Nell'ottica di disporre anche per gli anni futuri "post effetti COVID" (anni 2022 e seguenti) di un certo livello di riserve a copertura di eventuali disavanzi, suggeriamo di valutare anche **lo scenario di porre un tetto massimo (ad esempio 75% - 80%) allo scioglimento della riserva art. 36 LTV**. Ciò permetterebbe alle aziende di pianificare le offerte finanziarie degli anni futuri con maggiore sicurezza e quindi senza tenere conto di margini di rischio di un certo spessore per quanto riguarda l'evoluzione dei costi e degli introiti pianificati. Ciò non sarebbe possibile nel caso di un totale azzeramento delle riserve esistenti a bilancio per la copertura di disavanzi futuri.

Per la stima del fabbisogno finanziario globale, abbiamo preso atto delle vostre ipotesi di calcolo (perdita di fatturato 35%, risparmio costi del 5%). I parametri adottati sono dei valori di riferimento attualmente difficili da prevedere e siamo d'accordo sul fatto che la quantificazione finanziaria delle misure sia molto incerta. A titolo di esempio, vi segnaliamo che sulla base dei dati della nostra azienda, a fine maggio la perdita d'introiti ammontava a oltre il 40% (per il servizio diretto e gli introiti comunitari, comunque garantiti dal Cantone; a quasi il - 80% per il servizio interno, a causa del traffico internazionale lungamente interrotto).

b. Finanziamento del traffico locale

Salutiamo positivamente la concessione di un contributo della Confederazione a copertura delle perdite per questa tipologia di traffico. Vista l'entità delle prestazioni e conseguentemente dei costi di produzione dell'offerta per le linee urbane degli agglomerati, suggeriamo tuttavia un **incremento dell'importo di questo contributo**. In caso contrario riteniamo che l'effetto di questa misura risulti poco significativo.

c. Finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria

Accogliamo positivamente l'erogazione ai gestori dell'infrastruttura di indennità supplementari sulla base del consuntivo presumibile 2020 da stanziare, dopo deduzione della riserva speciale (cfr. per analogia quanto indicato per il TRV), sulla base di un'aggiunta alla convenzione sulle prestazioni 2017-2020.

Segnaliamo in conclusione che la nostra azienda sostiene pienamente i contenuti delle prese di posizione trasmesse su questo tema dall'associazione "RAILplus" e dall'Unione trasporti pubblici, gremi di cui siamo membri.

Vogliate gradire, signora Consigliera federale, gentili signore, egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi

Il Direttore:

Il Capo Finanze e Marketing:

Claudio Blotti

Moreno Storni

FART SA
Ferrovie Autolinee
Regionali Ticinesi

Via D. Galli 9
Casella postale
6604 Locarno
Svizzera

Copia: Sezione della mobilità, Via F. Zorzi, Bellinzona

T +41 91 756 04 00
F +41 91 756 04 99
fart@centovalli.ch
centovalli.ch



Réf : LEB/DIR – jech/brol
Contact : bronner.o@t-l.ch
Tél : +41 (0)21 886 20 00
V/Réf : lettre DETEC 02.07.2020

DETEC
Madame la Présidente de la Confédération
Simonetta Sommaruga
3003 BERNE

Par courrier et e-mail à :
konsultationen@bav.admin.ch

Echallens, le 21 juillet 2020

Loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise de la COVID-19 : réponse à la procédure de consultation

Madame la Présidente de la Confédération,

Comme relevé dans votre lettre d'accompagnement, notre entreprise, à l'image de l'entier du secteur, a connu une chute brutale et majeure de fréquentation de nos clients-voyageurs dès les premiers jours de crise.

Si la fréquentation a chuté de plus de 90 % en quelques jours, nous avons, en conformité avec les directives de l'entreprise leader CFF, maintenu le principe de continuité territoriale et notre mission de service public en assurant une desserte à l'heure durant l'amplitude habituelle de fonctionnement, sept jours sur sept. Notre fréquence est ainsi passée de la demi-heure (voire le quart d'heure sur une partie de la ligne) à l'heure durant toute la période de confinement.

Suite à la période de confinement, l'offre usuelle a été rétablie à partir du 11 mai à l'exception de l'offre Pyjama et de la navette bus Cheseaux – Echallens. Après avoir chuté de près de 90 % par rapport à 2019, la demande augmente lentement au gré de l'assouplissement des règles OFSP. Elle se situe actuellement à environ 50 % de la demande de 2019.

Il est fort probable que la situation sanitaire et les craintes quant à la transmission du virus dans les transports publics perdurent tout au long de l'année 2020, voire au-delà. Une éventuelle seconde vague à la fin de l'été est également possible, ce qui prolongerait les pertes de voyageurs. Nous tablons ainsi sur une demande réduite d'environ 50 % pour les mois de juillet à septembre et de 25 % d'octobre à décembre 2020.

Ces baisses ont un impact direct sur les produits des transports. Pour la Compagnie du Lausanne-Echallens-Bercher (leb), la projection du manque à gagner en termes de recettes de transports se monte à plus de 2 millions CHF : l'estimation actuelle des pertes tenant compte de la variation des autres produits et charges en lien avec la fréquentation et la diminution de l'offre de prestations de 5.8 %, ainsi que de la mise en service de la cadence 15' au 13 décembre 2020 montrent des indemnités d'exploitation en hausse de plus de CHF 2.1 mios, dont environ CHF 1.15 mios à charge du budget TRV et CHF 0.95 mio à charge du budget d'infrastructure (réduction du prix du sillon) par rapport au budget 2020. Avec ces hypothèses, la réserve TRV ne couvre pas entièrement les pertes liées au COVID.

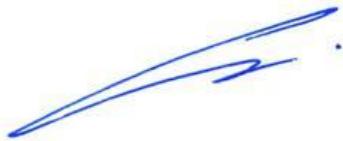
A la suite de l'ouverture de la consultation sur la loi mentionnée en titre, nous vous faisons parvenir notre prise de position.

4.1.1 Transport régional de voyageurs

Nous saluons le principe de calcul de soutien financier sur la base des comptes de l'exercice 2020. Toutefois, la dissolution préalable complète des réserves, y compris latentes, représente une augmentation majeure du risque pour 2021. Même en cas de révision des offres contraignantes 2021, il sera difficile d'estimer correctement la fréquentation : si le trafic n'a pas repris à 100%, ou si les augmentations attendues de voyageurs après la mise en place de nouvelles offres en 2020 ne sont pas aussi élevées que prévu, il deviendrait impossible de compenser une nouvelle baisse de recettes suite à la dissolution des réserves.

Position leB : nous soutenons les principes de solution proposés pour le TRV, en particulier la couverture du déficit en 2021 sur la base de la présentation des comptes de l'exercice 2020 par ligne. En revanche la dissolution des réserves en vue de couvrir les déficits doit se limiter aux réserves à affectation obligatoire constituées selon l'art. 36 LTV. Aucune autre réserve des entreprises de transport ne doit être utilisée à cette fin. Nous soutenons la position de l'UTP qui demande que les réserves LTV puissent être dissoutes uniquement de deux tiers et tout au plus jusqu'à la réserve minimale selon l'art. 36 LTV de 25 % du chiffre d'affaires annuel ou de 12 millions CHF.

Nous vous remercions une nouvelle fois vivement pour le principe de soutien à notre secteur, essentiel pour la qualité de vie et la lutte contre le changement climatique, et restons volontiers à disposition pour tout échange, compléments ou questions. Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente de la Confédération, l'expression de notre considération distinguée.



Christophe Jemelin
Responsable Unité Développement de l'Offre



Olivier Bronner
Responsable Unité LEB

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication DETEC
A l'attention de Madame la Présidente de
la Confédération
Simonetta Sommaruga
3003 Bern

Votre référence : -
Notre référence : MP

Morges, le 22 juillet 2020

Prise de position des MBC sur la loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19

Madame la Présidente de la Confédération,

Vous avez ouvert la consultation sur la loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19 le 1er juillet dernier. Nous vous remercions pour la possibilité donnée de prendre position et pour vos efforts en vue de soutenir les entreprises de transports publics dans cette situation.

La crise du nouveau coronavirus a durement frappé les transports publics de Suisse. Les recettes ont chuté dans tous les secteurs de trafic et pour MBC la perte de recettes est estimée à environ 25 %. Les derniers reporting de la Communauté Tarifaire Vaudoise (CTV) Mobilis confirme cette tendance, ce qui représente pour MBC une perte de recettes de plus de 2 Mio CHF pour l'année 2020. Par ailleurs, nos coûts n'ont pratiquement pas diminué puisque nous avons dû maintenir une offre de base, comme demandé par nos commanditaires, ce qui nous a permis de rapidement réintroduire l'offre commandée.

Trafic régional voyageurs (TRV)

Nous saluons la couverture des déficits prévue dans le TRV. Nous proposons que la dissolution des réserves en vue de couvrir les déficits se limite aux réserves à affectation obligatoire constituées selon l'art. 36 LTV. Aucune autre réserve des entreprises de transport ne doit être utilisée à cette fin.

Trafic local

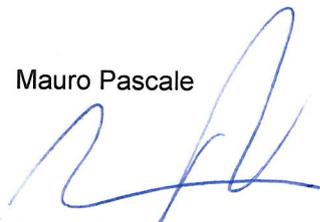
Nous saluons expressément le fait que la Confédération soit disposée sur le principe à soutenir le trafic local. MBC ne comprend cependant pas pourquoi le principe de couverture des déficits n'est pas explicitement ancré dans le projet pour ce segment de trafic également. De manière analogue au TRV, le trafic local doit bénéficier du principe de couverture des déficits, ce d'autant plus que MBC ne dispose pas de réserve pour le trafic local, conformément aux dispositions en vigueur dans le canton de Vaud.

De plus, le montant proposé, bien qu'encourageant, paraît largement insuffisant. Au vu de ce qui précède, nous demandons que la Confédération prenne au moins un tiers des coûts à sa charge.

Nous soulignons en outre qu'il conviendra de renégocier pour 2021 les offres des trafics régional et local selon l'art. 23 OITRV. Le soutien pour le trafic local doit être étendu à 2021 également.

En vous souhaitant bonne réception du présent envoi, nous vous adressons, Madame la Présidente de la Confédération, nos salutations distinguées.

Mauro Pascale



Sous-directeur
Responsable unité Développement
de l'entreprise et du commerce

Patrick Desarzens



Membre de la Direction
Responsable unité Production et
Gestion de l'offre



PostAuto
Belpstrasse 37
3030 Bern

www.postauto.ch

PostAuto, Belpstrasse 37, 3030 Bern

Bundesamt für Verkehr
CH-3003 Bern

**Per E-Mail an:
konsultationen@bav.admin.ch**

Datum 17. Juli 2020
Ihre Nachricht
Kontaktperson Christian Plüss
E-Mail christian.pluess@postauto.ch
Direktwahl +41 58 341 07 81

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen der Vernehmlassung zur Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise haben Sie uns am 2. Juli 2020 eingeladen, eine Stellungnahme einzureichen. Gerne nutzen wir die Möglichkeit unsere Anliegen darzulegen.

Die Corona-Krise hat die öV-Branche und auch PostAuto massiv getroffen. Noch sind die finanziellen Folgen für das Jahr 2020 und die Folgejahre kaum abschätzbar und abhängig von der weiteren Entwicklung der Pandemie. Zurzeit gehen wir davon aus, dass die Gesamteinnahmen 20 bis 30 Prozent unter den Werten des Jahres 2019 liegen und die Nachfrage im öffentlichen Verkehr bis Ende 2020 nicht wieder auf das Vorjahresniveau steigen wird.

Das Parlament hat in der Sondersession im Mai 2020 den Bundesrat beauftragt, eine Finanzierungslösung für die ungedeckten Kosten im öffentlichen Verkehr auszuarbeiten. PostAuto anerkennt die vom Bundesamt für Verkehr getroffenen Sofortmassnahmen und die rasche Ausarbeitung der Vorlage. PostAuto vertritt die Haltung, dass für den regionalen Personenverkehr, den Ortsverkehr und weiteren bestellten und nicht-bestellte Leistungen Entschädigungslösungen gefunden werden müssen, die den Prämissen der Risikosymmetrie, der wirtschaftlichen Tragfähigkeit und der Gleichbehandlung der Transportunternehmen gerecht wird. Gerne erläutern wir Ihnen zu den einzelnen Punkten unsere Anliegen und Anträge:

1. Risikosymmetrie

Das Bestellverfahren im Regional- und Ortsverkehr sieht nach PBG Art. 28, Abs. 1 eine Offertstellung auf Basis der ungedeckten Kosten vor. In der Folge fehlt den Transportunternehmen die Risikofähigkeit im Sinne zurückbehaltener Gewinne, durch welche die Ertragsausfälle eigenwirtschaftlich gedeckt werden könnten. Das Geschäftsmodell im regionalen Personenverkehr und im Ortsverkehr mit einer gesetzlich geforderten Ausrichtung auf ein ausgeglichenes Ergebnis verunmöglicht es den abgeltungsberechtigten Transportunternehmen, das finanzielle Risiko und damit die Ertragsausfälle eigenwirtschaftlich zu tragen. Die Risikoübernahme bei bestellten Verkehren durch die Transportunternehmen widerspricht grundsätzlich dem geltenden Prinzip des konzessionierten öffentlichen Verkehrs. Die zweckgebundene Spezialreserve im regionalen Personenverkehr nach Art. 36 PBG wurde

als Schwankungsreserve geuffnet, um künftige operative Verluste zu decken. Sie ist aber nicht geeignet, um die vorliegende Höhe an Ertragsausfällen zu kompensieren. Die vollständige Auflösung der Spezialreserve sowie allfällig weiterer Reserven gefährdet die Weiterentwicklung und teilweise die Existenz von Transportunternehmen zu Lasten ihrer Eigner.

2. Gleichbehandlung

Die Entschadigungslosung muss dem Anspruch der Gleichbehandlung in verschiedenen Punkten Rechnung tragen. So gilt es bei der Diskussion einer Entschadigungslosung für den Regionalverkehr mit dem Bund sicherzustellen, dass für den durch Kanton und Gemeinden finanzierten Ortsverkehr die gleiche Ausgleichslogik zur Anwendung kommt. Gleiches gilt für weitere Verkehre, wie die touristischen Verkehre oder den Schülerverkehr.

Einer Entschadigungslosung, welche die PBG-Reserve nach Art. 36 vollständig mitberücksichtigt und Transportunternehmen mit einer höheren Reserve in der Konsequenz benachteiligt resp. eine vollständige wie auch partielle Defizitdeckung von PostAuto faktisch ausschliesst, widerspricht der Prämisse der Gleichbehandlung:

- Die Ertragsausfälle belasten die Erfolgsrechnung substantiell und werden durch eine Reduktion der Spezialreserve in der Gewinn- und Verlustrechnung nicht kompensiert. Bei unterschiedlichen Entschadigungslosungen käme es zu grossen Verwerfungen in der Erfolgsrechnung einzelner Transportunternehmen.
- Der Reservebestand hat in Bezug auf das wirtschaftliche Ergebnis aus dem konzessionierten Geschäft einer Transportunternehmung nur bedingte Aussagekraft, da
 - o sowohl positive, wie auch belastende Sachverhalte nicht zwingend im Reservebestand gleich abgebildet sind, insbesondere aufgrund der Anwendung unterschiedlicher Rechnungslegungsstandards (Pensionskassenverpflichtungen, zukünftige Aufwände für aperiodische Unterhalts- und Reparaturleistungen an Fahrzeugen, etc.).
 - o die Höhe der Reserve durch die Zuweisungspraxis nach Erreichen der Schwellenwerte nach Art. 36 PGB bei gleichen Spartenergebnissen in der Vergangenheit unterschiedlich sein kann.

Mit Blick auf die tiefe Eigenkapitalquote – bedingt durch das Geschäftsmodell im subventionierten Orts- und Regionalverkehr – würde eine nicht vollumfängliche Defizitdeckung die Bilanz der Transportunternehmen weiter verschlechtern und eine zusätzliche Kapitalisierung erfordern.

Aus den oben geschilderten Überlegungen stellt Postauto folgende Anträge:

Antrag 1:

Die Verwendung von Reserven zur Deckung der Defizite soll sich auf die zweckgebundenen Reserven gemäss Art. 36 PGB beschränken. Weitere Reserven der Transportunternehmen dürfen nicht zur Defizitdeckung verwendet werden.

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

Antrag 2:

Im Ortsverkehr soll analog zum regionalen Personenverkehr das Prinzip der Defizitdeckung angewendet werden. Für die Verwendung der Reserven der Transportunternehmen im Ortsverkehr gilt die Regelung gemäss unserem Antrag 1.

Bei der Diskussion über Entschadigungslosungen für den Regional- und Ortsverkehr mit dem Bund, aber subsidiär auch mit den Kantonen und Gemeinden, darf nicht allein auf die Ertragsausfälle des Jahres 2020 fokussiert werden. Auch die mittelfristigen Nachfrage- und Angebotseffekte müssen in der möglichen Anpassung von Angebotsvereinbarungen berücksichtigt werden, so dass für die Transportunternehmen in den Folgejahren kein Schaden entsteht. Der Bund sieht zu Recht vor, die Angebotsvereinbarungen für 2021 nötigenfalls anzupassen und die Abgeltungen gemeinsam mit den Mitbestellern zu erhöhen.

Die durch die Corona-Pandemie im regionalen Personenverkehr entstandenen Verluste sind in der Jahresrechnung 2020 auszuweisen und werden erst im 2021 abgegolten. Dadurch werden die Jahresergebnisse der Transportunternehmen in den Jahren 2020 und 2021 deutlich verzerrt. Eine aus Sicht der Rechnungslegung erforderliche periodengerechte Verbuchung von Kosten und Erträgen setzt voraus, dass mitunter durch die untenstehend geforderte Kreditfreigabe die Berücksichtigung von Defizitbeiträgen in der Jahresrechnung 2020 ermöglicht wird.

Das Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise schafft die gesetzlichen Grundlagen, um die Corona bedingten finanziellen Lücken im öV zu schliessen. Die Vorlage umfasst jedoch nicht die entsprechenden Kredite. Um die Einheit der Materie zu wahren, erachtet es PostAuto als sinnvoll, wenn das Parlament in der Covid-Vorlage auch die entsprechenden Kredite freigibt. Daraus abgeleitet folgt der untenstehende Antrag.

Antrag 3:

Die in der Botschaft erwähnten Kredite für den regionalen Personenverkehr, den Ortsverkehr und weitere Bereiche werden in der Botschaft entweder als Verpflichtungskredite aufgenommen oder als konkrete Beträge für die Jahre 2020 und 2021 aufgeführt.

Schlussbemerkungen

PostAuto begrüsst die vorgeschlagene Defizitdeckung im regionalen Personenverkehr für das Jahr 2020 und anerkennt, dass die Corona-Pandemie den Bestellern (Bund, Kantone und Gemeinden) einen hohen wirtschaftlichen Preis fordert. Der öffentliche Verkehr spielt in den langfristigen, übergeordneten Zielen des Bundes (u.a. Energiewende, Klimaziele, Raumplanung) eine entscheidende Rolle. Bei der Diskussion um die Deckung der aktuellen Verluste der Branche geht es somit um weit mehr als «nur» die kurz- und mittelfristigen wirtschaftlichen Folgen. Vielmehr wird es grosse – nicht ausschliesslich finanzielle – Anstrengungen brauchen, um in den kommenden Jahren den Modalsplit nicht nur zu halten, sondern so auszubauen, wie es zum Erreichen der langfristigen, übergeordneten Ziele notwendig ist.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und für die Prüfung unserer Anliegen und verweisen im Übrigen auf die Stellungnahmen des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) und der LITRA. Bei Fragen und für einen fachlichen Austausch stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

PostAuto AG



Christian Plüss
Leiter

PostAuto AG



Benno Bucher
Leiter Finanzen



Rhätische Bahn AG

Geschäftsleitung
Bahnhofstrasse 25
CH-7001 Chur

Telefon +41 (0)81 288 61 00
Internet www.rhb.ch

Kontaktperson Silvio Briccola
Direktwahl +41 (0)81 288 63 06
E-Mail silvio.briccola@rhb.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Frau Bundespräsidentin
Simonetta Sommaruga
CH-3003 Bern
per E-Mail an:
kosultationen@bav.admin.ch

Chur, 22. Juli 2020

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

Allegra, sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Am 1. Juli 2020 sind wir eingeladen worden, zur Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit. Dies ist für die Rhätische Bahn AG (RhB) und auch die ganze öV-Branche angesichts der grossen finanziellen Auswirkungen der Krise eine speziell wichtige Vorlage.

Die Corona-Krise hat auch die RhB sehr hart getroffen. Die Erträge sind im ganzen Regionalen Personenverkehr (RPV) und auch im Autoverlad um bis zu 80 Prozent bzw. im Bereich des touristischen Verkehrs (Bernina Express, historische Fahrten, Glacier Express) aufgrund der verordneten Betriebseinstellung sogar vollständig eingebrochen. Umgekehrt konnten die Kosten aufgrund der weitgehenden Aufrechterhaltung des Angebotes (Reduktion Fahrplanangebot RhB ca. 6%), trotz grossen Anstrengungen in allen Bereichen, nur in begrenztem Masse gesenkt werden. Dies hat auch bei der RhB die Folge, dass Ende 2020 mit hohen Defiziten in den wichtigsten Sparten (RPV, Infrastruktur, Autoverlad, Güterverkehr) zu rechnen ist.

Die RhB begrüsst den parlamentarischen Auftrag zur finanziellen Unterstützung des öV sehr und beurteilt den umfassenden Massnahmenplan des Bundes überwiegend positiv. Unsere ergänzenden Anträge betreffen die nachstehend dargelegten Punkte. Im Übrigen lehnt sich die Stellungnahme der RhB sehr stark an derjenigen des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) an.

1. Regionaler Personenverkehr (RPV)

Wir begrüssen die vorgesehene Defizitdeckung im RPV mit der geplanten Verwendung der bestehenden Reserven gemäss Bundesgesetz über die Personenbeförderung (PBG, SR 745.1). Nach Möglichkeit und zwecks Wahrung der Risikotragfähigkeit der Unternehmen sieht die RhB eine Limitierung der Verwendung der PBG-Reserven zu maximal zwei Drittel und höchstens gemäss maximaler Mindesteinlage laut Art. 36 PBG von 25% des Jahresumsatzes bzw. CHF 12 Mio.

Die Verwendung von vorhandenen freien Reserven erachten wir aber als weder sinnvoll noch zulässig. Gerade auch im Hinblick auf die schon sehr kleine Eigenkapitalquote (RhB bei 5% bei einer Bilanzsumme von fast CHF 3.4 Mrd.) und auf die nun vorliegenden neuen grossen Herausforderungen, Risiken und Unsicherheiten. Aus finanzieller Sicht würde die Verwendung der freien Reserven zu weiteren Problemen und Handlungsbedarf führen.

Eine Anpassung der abgeschlossenen Angebotsvereinbarung für das Jahr 2021 ist unumgänglich. Da die Reserven PBG Art. 36 im Rahmen der Defizitdeckung für das Jahr 2020 bereits vollumfänglich angerechnet werden, sind keine Mittel mehr zur Deckung des Verlustes RPV im Jahr 2021 vorhanden. Im erläuternden Bericht zur Botschaft ist einzig der Effekt der Nachfrage erwähnt, welcher sicher massgeblich den Umfang des Nachtrages zur Angebotsvereinbarung RPV 2021 bestimmen wird, nicht aber die Effekte aus Kostenentwicklungen, welche ebenfalls zu einem Verlust führen können. Bei einer vollständigen Verwendung der Reserven PBG Art. 36 im Jahr 2020 muss ein Nachtrag der Angebotsvereinbarung 2021 für alle Offertpositionen möglich sein.

2. Touristischer Verkehr (inkl. Autoverlad)

Die RhB lehnt den Verzicht auf Massnahmen zugunsten des touristischen Verkehrs klar ab. Dessen Berücksichtigung ist einerseits explizit in Motionen und verschiedenen Stellungnahmen (inkl. «Runder Tisch» vom 2. Juni 2020) von allen massgeblichen Akteuren verlangt worden. Damit wird auch der systemrelevanten Funktion des touristischen Verkehrs (inkl. Autoverlad) für ganz viele touristische Destinationen in der Schweiz Rechnung getragen. Dies ist auch für die RhB der Fall, mit entscheidend wichtigen Produkten wie Bernina Express, Glacier Express und auch historische Fahrten, die wesentliche Treiber der Entwicklung der Rhätischen Bahn AG sind.

Das Argument einer fehlenden gesetzlichen Grundlage auf Stufe des Bundes kann nicht ausschlaggebend sein. Gute Lösungen sind möglich (so wie auch in anderen Sparten oder Bereichen).

Für eine solche «Härtefallregelung» im touristischen Verkehr können die vom VöV vorgeschlagenen Optionen infrage kommen. Aus Sicht RhB steht folgende Variante im Vordergrund:

- Anspruch-Berechtigung: das GA wird vollwertig akzeptiert.
- Bemessungsgrundlage der Entschädigung: Delta zwischen Erträgen von März bis September 2020 im Vergleich zu ihren durchschnittlichen Erträgen März bis September der letzten drei Jahre.
- Zur teilweisen Abfederung der massiven Ertragseinbussen im Autoverlad am Vereina wäre auch ein temporärer Verzicht auf den Deckungsbeitrag im Trassenpreis zu prüfen. Dies würde den beantragten Unterstützungsbetrag zur Abfederung der Corona-bedingten Einbussen im touristischen Verkehr reduzieren.

3. Güterverkehr und Infrastruktur

Wir stimmen den vorgeschlagenen Massnahmen für den Güterverkehr und die Bahninfrastruktur im Grundsatz zu. Auch der Schmalspur-Güterverkehr der RhB ist direkt bzw. indirekt von den Auswirkungen der Covid-19-Krise betroffen (rückläufige Mengen, erodierende Preise durch Überkapazitäten im Strassengüterverkehr). Bei prognostizierter rezessiver Konjunktorentwicklung wird diese Situation andauern, weshalb die Ausdehnung der Massnahmen in das Jahr 2021 zu prüfen ist.

4. Verwendung von Rückstellungen bzw. stillen Reserven

Die RhB steht schon länger im Gespräch mit dem BAV betreffend die verlangte Auflösung und Klärung der verbleibenden stillen Reserven (Rückstellungen) der RhB. In diversen Schreiben und Sitzungen wurde die Situation besprochen und geklärt. Mit Datum 30. Juni 2020 wurde dem BAV nochmals der aktualisierte Antrag zur Auflösung aller verbleibenden stillen Reserven unterbreitet. Damit wird der Auftrag vom BAV auch erfüllt (Auflösung und Klärung vor Ende 2020). Aus Sicht RhB ist es wichtig festzuhalten, dass dadurch keine Verwendung dieser Mittel zum Ausgleich der Defizite aus der Covid-19-Krise möglich ist.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge und Ihr grosses, überaus geschätztes Engagement in dieser Krise zugunsten eines starken öV, auch im Kanton Graubünden. Bei Fragen stehen wir Ihnen jederzeit sehr gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Rhätische Bahn



Dr. Renato Fasciati
Direktor



Silvio Briccola
Leiter Finanzen

SBB · Hilfikerstrasse 3 · CH-3000 Bern 65

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

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

Bern, 14. Juli 2020

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise Stellung nehmen zu können und Ihre Bemühungen, den öV in dieser äusserst herausfordernden Situation zu unterstützen.

Die Corona-Krise hat das Gesamtsystem öV Schweiz und die SBB sehr hart getroffen. Die Erträge sind in allen Verkehrssegmenten stark eingebrochen. Umgekehrt konnten die Kosten aufgrund der weitgehenden Aufrechterhaltung des Angebots nur in begrenztem Masse gesenkt werden. Die SBB begrüsst daher die Botschaft und den breiten, zweckdienlichen Massnahmenplan des Bundes. Dies bringt eine gewisse Entlastung, gleichzeitig bleibt die Situation weiter angespannt.

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, Ihnen unsere konkreten Anliegen darzulegen:

1. Deckung finanzieller Folgen für im Auftragsverhältnis betriebene Linien:

Es liegt wie in der Botschaft beschrieben an der SBB, die finanziellen Folgen der durch die SOB im Auftragsverhältnis betriebenen Linien zu decken und eine Weiterführung der vertraglich beauftragten Leistungserbringung sicher zu stellen. Für diejenigen Linien, welche durch die BLS betrieben werden, bitten wir darum, den Sachverhalt korrekt zu beschreiben. So ist in der Botschaft zu ergänzen, dass «Auf den Linien, welche durch BLS betrieben werden, wurde mit dem Betriebsvertrag vom 21.8.2019 jedoch auch die kommerzielle Verantwortung übertragen. Entsprechend ist die BLS verantwortlich, allfällige finanzielle Lücken zu decken, die ihr auf diesen Linien entstehen.»

SBB AG

Kommunikation
Hilfikerstrasse 1 · 3000 Bern 65 · Schweiz
Mobil +41 79 506 66 20
meier.bernhard@sbb.ch

2. Deckung finanzieller Folgen im regionalen Personenverkehr im Jahr 2021:

Wir gehen davon aus, dass allfällige Ertragsausfälle für das Jahr 2021 über einen Nachtrag in der Angebotsvereinbarung 2021 abgegolten werden. Der erläuternde Bericht ist im Kapitel 4.1.1. «Regionaler Personenverkehr» diesbezüglich widersprüchlich. Wir schlagen vor diesen Satz (S. 14) zu streichen: «Es wird erwartet, dass 2021 die Folgen der COVID-19-Krise aufgefangen werden können und keine weiteren Sonderabgeltungen oder Sonderzahlungen notwendig sein werden.»

3. Konsistente Verbuchungslogik:

Beim regionalen Personenverkehr ist vorgesehen, die durch Covid-19 entstehenden Verluste im Gegensatz zu den Sparten Infrastruktur und Güterverkehr in der Jahresrechnung 2020 auszuweisen, da die entsprechende Abgeltung erst im Jahr 2021 ausgerichtet wird. Dadurch wird im Geschäftsjahr 2021 im regionalen Personenverkehr ein hoher Gewinn entstehen. Die Verbuchungslogik verstösst u.E. gegen den Grundsatz der periodengerechten Verbuchung der Erlöse. Wir schlagen vor, Inkonsistenzen in der Verbuchungslogik durch Ergänzung des Entwurfs von Art. 28 Abs. 1^{bis} des Personenbeförderungsgesetzes zu vermeiden: «Basis sind die linienweisen Ergebnisse der Jahresrechnungen der Unternehmen. Die Auflösung der Spezialreserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge abgeltungsberechtigter Verkehrssparten ist hierfür Voraussetzung. Zudem gilt der Bund 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. Der Abgeltungsausgleich erfolgt aufgrund der Linienerfolgsrechnung der Unternehmen. Im Rahmen des Jahresabschlusses 2020 ist eine erfolgswirksame Abgrenzung zur Defizitdeckung zu verbuchen.»

4. Verzicht auf Massnahmen im Personenfernverkehr:

Wir nehmen zur Kenntnis, dass aktuell keine Entschädigungen für die entstandenen Ausfälle vorgesehen sind. Dabei gilt es jedoch festzuhalten, dass wir das Grundangebot auch während des Lockdowns sichergestellt haben, die Ertragsausfälle massgeblich sind und zudem das Anrecht auf Kurzarbeitsentschädigung abgelehnt wurde. Diese Kosten trägt die SBB aus eigenen Mitteln gemäss dem im Fernverkehr vorgesehenen Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit. Im Gegenzug bitten wir darum, in der Botschaft zu ergänzen, dass «Sollten Anpassungen oder die Schaffung von Rahmenbedingungen notwendig werden, damit der Fernverkehr in den Folgejahren angemessene Ertragsmöglichkeiten zur Kompensation der Defizite erwirtschaften kann (z.B. Unterstützung für Marketingmassnahmen, Anpassungen der Deckungsbeiträge im Rahmen der ordentlichen Überprüfung 2021 oder falls notwendig Unterstützung für Preiserhöhungen, etc), so wird der Bundesrat hier steuernd eingreifen.»

5. Massnahmen im Schienengüterverkehr:

Wir unterstützen die geplanten Entschädigungen für den Güterverkehr. Trotz der teilweise starken Verkehrsrückgänge der nationalen und internationalen Transporte hat der Schienengüterverkehr mit einer hohen Flexibilität auf die veränderten Kundenbedürfnisse reagiert. Die Aufrechterhaltung des Güterverkehrs im Interesse der Grundversorgung führte aufgrund der stark schwankenden und gleichzeitig rückläufigen Nachfrage zu Mehraufwänden, die nicht kompensiert werden konnten. Daher begrüsst die SBB die Absicht des Bundes, den Güterverkehr mit A-fonds-perdu-Mitteln zu unterstützen und somit die Nachfragerückgänge und Mehraufwände zu kompensieren, damit die SBB auch langfristig ihre systemrelevante Versorgungsfunktion im Güterverkehr wahrnehmen kann.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Fragen stehen Ihnen Christophe Gardan (christophe.gardan@sbb.ch) sowie die Unterzeichnenden gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Vincent Ducrot
CEO SBB AG



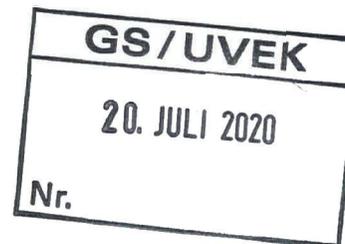
Christoph Hammer
Mitglied der Konzernleitung
CFO SBB AG



Bernhard Meier
Mitglied der Konzernleitung
Leiter Kommunikation, Politik,
Nachhaltigkeit a.i.

Amt für Tiefbau und Verkehr

Schlossmühlestrasse 7
8501 Frauenfeld
Tel. 052 724 52 94
www.frauenfeld.ch



Frauenfeld, 15. Juli 2020

Kontakt Robert Scherzinger

Direkt 052 724 52 26

e-mail robert.scherzinger@stadtfrauenfeld.ch

A-Post

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr und Kommunikation
UVEK
Frau Simonetta Sommaruga
Bundespräsidentin
3003 Bern

Per Mail: konsultationen@bav.ad-
min.ch

**Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Ver-
kehrs in der COVID-19-Krise / Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Un-
terstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19-Krise Stellung nehmen zu können.

Generelle Bemerkungen

Die Stadt und der Stadtbus Frauenfeld teilen die Überzeugung des Bundesrates, dass der öffent-
liche Verkehr (ÖV) auf die Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen ist, um die finanziel-
len Folgen der COVID-19-Krise zu bewältigen. Trotz bedeutendem Nachfrageeinbruch konnten
Angebote nur beschränkt reduziert werden, damit die Mitarbeitenden der systemrelevanten Bran-
chen weiterhin zur Arbeit gehen konnten. Die Transportunternehmen können den daraus resul-
tierenden Verlust nicht ohne Unterstützung der öffentlichen Hand tragen. Der nun vorliegende
Finanzierungsvorschlag verfolgt das Ziel, die Finanzierungslast auf die drei Staatsebenen und die
Transportunternehmen zu verteilen. Wir unterstützen diese Stossrichtung und begrüssen daher
die Botschaft im Grundsatz.

Wir teilen auch die Einschätzung des Bundesrates, dass die finanziellen Auswirkungen noch mit
grossen Unsicherheiten verbunden sind. Das gilt für die Prognosen zu den künftigen Ertragsaus-
fällen und die noch nicht geklärte Frage, ob die Transportunternehmen Anrecht auf Kurzarbeits-
entschädigung haben.

Ortsverkehr

Die Stadt Frauenfeld betreibt den Stadtbus Frauenfeld und leistet seit fast vierzig Jahren einen
wichtigen Beitrag für die Erschliessung von Wohn- und Arbeitsplatzgebieten durch den ÖV. Durch
die Massnahmen des Bundes zur Eindämmung des neuen Coronavirus und der damit verbunde-
nen kommunizierten Gefahrenbeurteilung, Schutzkonzepte und Abraten von der Nutzung des
ÖV, ist die Nachfrage im Stadtbus Frauenfeld bis zu 80% im Vergleich zu den Vorjahren gesunken.
Gleichzeitig mussten auch im Stadtbus Frauenfeld auf Anordnung des Bundes die Angebote mög-
lichst aufrechterhalten werden, speziell da Frauenfeld über systemrelevante Infrastrukturen wie
Kantonsspital und Paketverteilzentrum der Post verfügt. Die Städte wurden bei der Verfügung der

Massnahmen nicht in den Entscheidungsprozess miteinbezogen. Neben der fehlenden Rücksprache des Bundes bei den angeordneten Massnahmen hat die unklare Haltung des Bundes zur Maskenpflicht die ÖV-Kundschaft stark verunsichert. Eine Beteiligung des Bundes an den Einnahmeausfällen des Ortsverkehrs ist entsprechend angebracht. Wir sehen den Bund dabei beim Ortsverkehr in einer grösseren Pflicht, als in der aktuellen Fassung der Botschaft vorgesehen ist. Wir schlagen vor, dass der Bund einen Drittel der Defizite im gesamten Ortsverkehr übernimmt. Die restlichen 2/3 teilen sich Kantone und Gemeinden, wobei die Kantone die Kostenverteilung zwischen den Gemeinden und dem Kanton selber regeln.

Antrag: Der Bund beteiligt sich mit einem Drittel an den Ertragsausfällen des Ortsverkehrs. Diese Entschädigung soll sich nach der Höhe der effektiven Ausfälle richten und nicht mit einer Pauschale abgegolten werden.

Das Bundesamt für Verkehr BAV hatte den Verkehrsbetrieben empfohlen, Kurzarbeit anzumelden. Wird diese nicht von der Arbeitslosenversicherung entschädigt, ist sie in die Berechnung der allgemeinen Entschädigung einzubeziehen. Dabei ist eine einheitliche Lösung für alle Transportunternehmen unabhängig von ihrer Rechtsform zu finden.

Antrag: Der Bund hat die Kurzarbeitsentschädigung zusätzlich zu den Entschädigungen der Einnahmeausfälle zu tragen.

Kommunikation des Bundesrates

Es ist mit langfristigen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf das Verhalten der ÖV-Kundschaft zu rechnen. Wir erwarten vom Bundesrat eine klare Kommunikation an die Bevölkerung, dass der ÖV sicher benutzt werden kann.

Freundliche Grüsse

Abteilung Stadtbus



Robert Scherzinger
Leiter Stadtbus

Departement Bau und Verkehr



Andreas Elliker
Departementsvorsteher / Stadtrat

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

per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch (als PDF und Word)

Bern, 16.07.2020

FINANZEN

Martin Stucki, +41 31 321 82 01, martin.stucki@bernmobil.ch

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

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga

Vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur im Betreff genannten Botschaft im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens.

1. Grundsätzliches

BERNMOBIL teilt die Einschätzung des Bundesrates, wonach der öffentliche Verkehr für das gute gesellschaftliche Funktionieren und die wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz unerlässlich ist.

Der öffentliche Verkehr wurde von den Massnahmen zur Bekämpfung des Corona Virus massiv getroffen. Trotz einem Nachfrageeinbruch von bis zu 70% konnte BERNMOBIL das Angebot in ihrem Marktgebiet in Absprache mit den zuständigen Behörden nur beschränkt reduzieren. Die Transportunternehmen wurden verpflichtet, ein Grundangebot bzw. den Service Public stets aufrecht zu erhalten. Wir sind überzeugt, dass dies wichtig und richtig war. Als Transportunternehmen, das sowohl Regionalen Personenverkehr wie auch Ortsverkehr betreibt, ist es ein wichtiges Anliegen, dass zwischen dem Angebot des Regionalen Personenverkehrs und des Ortsverkehrs nicht unterschieden wird.

2. Anträge

Der Bundesrat erwartet, dass 2021 die Folgen der Covid-19-Krise aufgefangen werden und keine weiteren Sonderabgeltungen oder Sonderzahlungen notwendig sein werden. Dies hängt stark davon ab, wie lange die Krise dauert und wie rasch sich die Nachfrage erholt. Offen ist insbesondere, wie lange besondere Schutzmassnahmen aufrechterhalten werden müssen und wie sich die Akzeptanz des öV bei den Kundinnen und Kunden unter diesen Umständen verändert. Angesichts des zunehmenden Reiseverkehrs und der seit Mitte Juni ansteigenden Zahl der Neuansteckungen hat der Bundesrat entschieden, für den öffentlichen Verkehr ab Montag, 6. Juli 2020 schweizweit eine Maskenpflicht einzuführen.

Die Auswirkungen der Maskenpflicht im öV auf die Fahrgastzahlen sind noch unklar. Wir gehen jedoch davon aus, dass sich dies das Reiseverhalten negativ beeinflussen wird und daher noch grössere Defizite anfallen werden als bisher geplant. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Maskenpflicht nur im öV angeordnet wurde und dieser daher eine besondere Last trägt. Dies ist bei der finanziellen Entschädigung zu berücksichtigen.

2.1. Regionaler Personenverkehr (RPV), Verwendung der Reserven

Wir begrüssen die vorgesehene Defizitdeckung im RPV. Die geforderte Anrechnung der bestehenden PBG-Reserven in vollem Umfang lehnen wir jedoch ab. Die Verwendung von freien Reserven erachten wir als nicht zulässig.

Ausgestaltung gemäss Erläuterungen:

Der Bundesrat beantragt für den Abschluss des Jahres 2020 ausnahmsweise auf das System der Defizitdeckung zurückzugreifen. Im Jahr 2021 reichen die TU dem Bund die Jahresrechnung für das Jahr 2020 ein. Diese Jahresrechnung (Spartenrechnung) dient als Bemessungsgrundlage für die Unterstützung. Dabei ist die nach Artikel 36 PBG gebildete zweckgebundene Spezialreserve zur Deckung der Verluste aufzulösen. Im Einzelfall ist zu prüfen, ob weitere aus Überschüssen der Sparte RPV gebildete Reserven ebenfalls zur Deckung des Verlustes verwendet werden können.

Es ist unklar, ob die Spezialreserven vollumfänglich angerechnet werden, oder nur bis zum Betrag von CHF 12 Mio. Gemäss Artikel 36 Abs 2 PBG stehen Beträge von mehr als CHF 12 Mio. der Unternehmung zur freien Verfügung. Wir haben in den vergangenen Jahren auch nach Erreichen der maximalen Limite diese Reserve über das gesetzlich vorgeschriebene Minimum hinaus weiter geöffnet. Es ist uns ein Anliegen, dass die unterschiedlichen Vorgehensweisen bei der Einschätzung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit berücksichtigt werden, so dass eine Gleichbehandlung der Transportunternehmen durch die Besteller möglich ist.

Deshalb beantragen wir folgende Präzisierungen:

Antrag 1:

- 1.1 Die Verwendung von Reserven zur Deckung der Defizite soll sich auf die zweckgebundenen Spezialreserven (gesetzlich gebunden und nicht ausschüttbar) gemäss Art. 36 Abs. 2 PBG beschränken. Freie Reserven der Transportunternehmen dürfen nicht zur Defizitdeckung verwendet werden.
- 1.2 Für die Verwendung der Spezialreserven beantragen wir, diese zwecks Wahrung der Risikotragfähigkeit nur zu zwei Dritteln und höchstens gemäss maximaler Mindesteinlage von Art. 36 Abs. 2 PBG von 25% des Jahresumsatzes oder CHF 12 Mio. auszuschöpfen.

2.2. Finanzierung der Ausfälle im Ortsverkehr (OV)

Der Ortsverkehr übernimmt in der ganzen Transportkette des öffentlichen Verkehrs eine zentrale Rolle. Aufgrund dieser wichtigen Funktion im ÖV-Netz erachten wir es als gerechtfertigt, dass in dieser ausserordentlichen Situation auch der Ortsverkehr eine Unterstützung des Bundes erhält.

Wir begrüssen die Unterstützungsbereitschaft für den Ortsverkehr ausdrücklich. Wir sehen den Bund beim Ortsverkehr allerdings in einer grösseren Pflicht als in der aktuellen Fassung der Botschaft dargestellt. Die Schutzkonzepte und die Aufrechterhaltung des Angebots wurden vom Bund angeordnet. Die unklare Haltung des Bundes zur Maskenpflicht hat die ÖV-Kundschaft verunsichert. Zusammen mit dem Aufruf, den ÖV nur für notwendige Fahrten zu benutzen, führte das Vorgehen des Bundes zu einem massiven Nachfragerückgang.

Die einmalige finanzielle Unterstützung im Jahr 2020 in Form einer Pauschale soll die Kantone und Gemeinden entlasten. Gerade der Ortsverkehr mit einem überdurchschnittlichen Kostendeckungsgrad wird mit grosser Wahrscheinlichkeit auch 2021 mit gewichtigen Ertragsausfällen konfrontiert sein und daher verhältnismässig stärker betroffen sein. Es wäre folgerichtig, dass die Unterstützung des Ortsverkehrs parallel zur RPV-Unterstützung erfolgt.

Antrag 2:

- 2.1. Wir beantragen, dass sich der Bund mit einem Drittel an Defiziten des Ortsverkehrs mitbeteiligt.
- 2.2. Die Unterstützung des Ortsverkehrs durch den Bund ist auf das Jahr 2021 auszudehnen.

2.3. 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 Corona bedingten finanziellen Lücken im öV geschaffen. Hingegen sieht die Vorlage nicht vor, dass gleichzeitig auch entsprechende Kredite gesprochen werden sollen. Vielmehr sieht der Bundesrat vor, dass die entsprechenden Kredite mit Nachtragskrediten zum Budget in anderen Verfahren beschlossen werden sollen.

Antrag 3:

Wir verlangen, dass für die in der Botschaft erwähnten Kredite gleichzeitig entweder entsprechende Verpflichtungskredite gesprochen werden oder dass in den (befristet geltenden) Gesetzesbestimmungen entsprechend konkrete Beiträge für die Jahre 2020 und 2021 festgelegt werden.

3. Weitere Anmerkungen

Das BAV hat mit Brief vom 9. Juli 2020 eine aktualisierte Information zum geplanten Vorgehen verschickt. Die konkrete Ausgestaltung und Verbuchung der vorgeschlagenen Massnahmen werden im Schreiben skizziert. Die konkrete Ausgestaltung muss aber rasch diskutiert werden. Die erheblichen Defizite führen zu einem grossen Kapitalverzehr und führen dazu, dass die wirtschaftliche Basis für die zukünftige Leistungserbringung infrage gestellt werden könnte. Ein Kapitalverlust nach OR 725 (Unterbilanz, Überschuldung) ist zu vermeiden.

Nebst den Auswirkungen auf die Jahresrechnung 2020 muss auch die Ausgestaltung der Massnahmen für das Jahr 2021 rasch diskutiert und einheitlich gelöst werden. Die Auswirkungen auf den Offertprozess für die Jahre 2022/2023 sind unseres Erachtens beträchtlich. Hier ist eine Absprache zwischen allen Parteien zwingend notwendig.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

BERNMOBIL



Martin Stucki
Leiter Finanzen



Rolf Meyer
Leiter Unternehmenskommunikation

Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG
Direktion
Wolframplatz 21
8045 Zürich

Zentrale +41 44 206 45 11
Fax +41 44 206 45 10
www.szu.ch



Sihltal Zürich Uetliberg
Bahn

Eidgenössische Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
konsultationen@bav.admin.ch

Zürich, 21.07.2020

**Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise;
Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

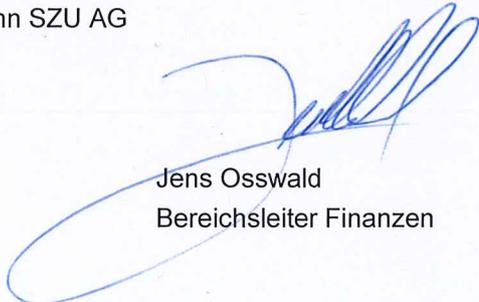
Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme bezüglich oberwähnten Vernehmlassung.

Als MVU im ZVV verweisen wir auf die Stellungnahme des Kantons Zürich. Wir weisen Sie allerdings auf die noch immer ungeklärte Situation mit den stillen Reserven im Rollmaterial sowie in den Liegenschaften hin.

Freundliche Grüsse
Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG



Dr. Marco Lüthi
Direktor



Jens Osswald
Bereichsleiter Finanzen

Kopie geht an:

- Zürcher Verkehrsverbund

Thurbo AG, Postfach, CH-8280 Kreuzlingen 1

per Mail an konsultationen@bav.admin.ch

Kreuzlingen,
15. Juli 2020

Telefon (direkt)
+41 (0)71 554 01 20

E-Mail
christian.saxer@thurbo.ch

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir haben Ihre Unterlagen zur Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise studiert und nehmen dazu gerne Stellung:

Verwendung der Reserven im regionalen Personenverkehr (RPV)

Wir begrüssen die in Art. 28 Abs. 1^{bis} des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) vorgesehene Defizitdeckung für das Jahr 2020 im bestellten RPV. Mit der geforderten Kompensation der Ertragsausfälle durch die gesamten bestehenden Reserven nach Art. 36 PBG wird die künftige Risikotragfähigkeit der Transportunternehmen stark eingeschränkt. Wir gehen daher davon aus, dass namentlich allfällige Ertragsausfälle im Jahr 2021 über einen Nachtrag zur Angebotsvereinbarung 2021 abgegolten werden. Der erläuternde Bericht äussert sich dazu in Kapitel 4.1.1 nur vage.

Positiv nehmen wir zur Kenntnis, dass eine Berücksichtigung der freien Reserven zur Deckung des ausserordentlichen Verlusts in der Sparte RPV nach dem Entwurf des Bundesgesetzes ausdrücklich nicht vorgesehen ist. Allerdings deckt sich dies nicht mit dem Beschrieb der Ausgestaltung der Massnahmen in Kapitel 4.1.1 des erläuternden Berichts, welcher entsprechend noch angepasst werden sollte.

Formelle Abwicklung im RPV

Um zu vermeiden, dass die im RPV tätigen Unternehmen mit der Erstellung des Jahresabschlusses 2020 in eine Unterdeckung oder Überschuldung geraten, welche Massnahmen nach Art. 725 des Obligationenrechts (OR) erfordern, sollen sie die ihnen nach dem neuen Art. 28 Abs. 1^{bis} PBG gewährte, das Jahr 2020 betreffende Defizitdeckung bereits in der Jahresrechnung 2020 abgrenzen.

Dazu empfehlen wir, den Art. 28 Abs. 1^{bis} PBG am Schluss mit einem zusätzlichen Satz zu ergänzen: „Die Unternehmen grenzen die Abgeltung nach diesem Absatz in der Jahresrechnung 2020 ab.“

Damit ist auch sichergestellt, dass diese nachträglich im Jahr 2021 ausgerichtete Abgeltung nicht zu einem rein prozessmässig begründeten Gewinn in der Jahresrechnung 2021 führt, was sowohl gegenüber den Mitarbeitenden als auch der Öffentlichkeit schwierig zu erklären wäre. Zudem besteht im Falle von Thurbo nach Gesamtarbeitsvertrag eine Gewinnbeteiligung des Personals, welche hier zum Zuge käme, obwohl diese zusätzliche Abgeltung bzw. das darauf basierende positive Unternehmensergebnis im 2021 rein durch die nachträgliche Defizitdeckung zu Stande kommt.

Mitfinanzierung der Kantone

Die vorgesehene Defizitdeckung soll nach dem üblichen Verteilschlüssel zusammen vom Bund und den Kantonen getragen werden. Uns ist bewusst, dass der Bund dabei nicht in die Entscheidungshoheit der Kantone über eine Mitfinanzierung eingreifen kann. Trotzdem sind wir dankbar, wenn im Rahmen der Vernehmlassung positive Signale der Kantone eingeholt und in der definitiven Vorlage ans Parlament berücksichtigt werden können.

Massnahmen im Personenfernverkehr

Ähnlich wie die BLS erbringt Thurbo ab dem Jahr 2020 wenige Leistungen im Personenfernverkehr für die SBB auf eigenes betriebswirtschaftliches Risiko, da nach unserer Einschätzung die zu erwartenden Verkehrserträge unter normalen Umständen die Kosten decken. Weil im Rahmen der vorliegenden Vorlage keine Entschädigung für die Ertragsausfälle im Personenfernverkehr vorgesehen ist, unterstützen wir das Anliegen der SBB, Rahmenbedingungen zu schaffen, welche eine Kompensation der Unterdeckung in Zusammenhang mit der Covid-19-Krise in den Folgejahren erlauben.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Fragen stehen wir Ihnen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Thurbo AG



Claudia Bossert

Unternehmensleiterin



Christian Saxer

Bereichsleiter Finanzen

Abschrift

ZVV; ÖV-Fachstellen der Kantone AG, SH, TG, SG, AR und GR



Réf : DO/jech
Contact : jemelin.c@t-l.ch
Tél : 021 621 01 11
V/Réf : lettre DETEC 02.07.2020

DETEC
Madame la Présidente de la Confédération
Simonetta Sommaruga
3003 **BERNE**

par e-mail à : konsultationen@bav.admin.ch

Renens, le 21 juillet 2020

**Loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise de la COVID-19 :
réponse à la procédure de consultation**

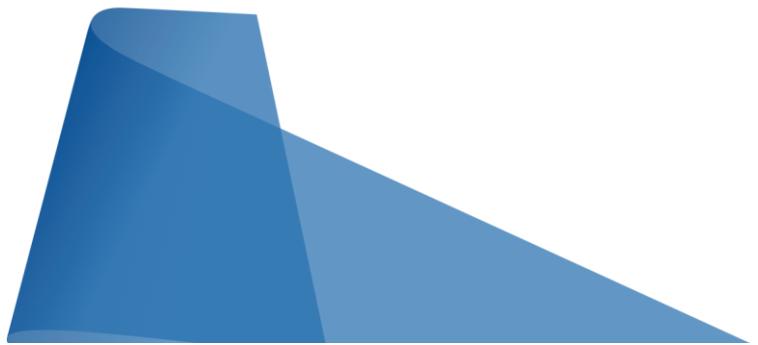
Madame la Présidente de la Confédération,

Comme relevé dans votre lettre d'accompagnement, notre entreprise, à l'image de l'entier du secteur, a connu une chute brutale et majeure de fréquentation de nos clients-voyageurs dès les premiers jours de crise. En parallèle et malgré cette baisse, certaines prestations ont dû être revues à la hausse afin de contribuer à faire respecter les distances de sécurité entre voyageurs. C'est ainsi que le métro automatique m2 a connu des cadences encore inédites depuis sa mise en service en 2008, notamment le week-end et à l'heure de pointe du matin, avancée à 6h20. En complément, et en coordination étroite avec la CGN (Compagnie Générale de Navigation), des bus directs reliant Ouchy au CHUV (Centre Hospitalier Universitaire Vaudois) ont été mis en place afin d'assurer le transport du personnel soignant. La desserte de ce site, « secteur d'importance systémique » tel que relevé dans le rapport, a représenté un enjeu majeur comme vous avez pu vous en rendre compte lors de votre visite à Lausanne le 7 avril dernier.

Pour les tl, l'estimation du manque à gagner en termes de recettes de transports se monte à plus de 32 millions CHF (30% de baisse), auxquels s'ajoutent 5.4 millions CHF principalement par la baisse des produits sur les constats d'infraction (doublement de la resquille pendant la suspension des contrôles) et les recettes publicitaires. En contre-partie, plus de 5,5 millions CHF d'économies seront réalisés, malgré près de 1 million CHF de coûts supplémentaires engendrés par la Covid-19 (nettoyages, produits et matériels divers) ; il est difficile de prévoir davantage sans toucher à l'emploi ou à la poursuite des investissements et des projets, ce qui aurait de graves conséquences économiques vis-à-vis des entreprises de la construction et de nos mandataires.

Enfin, une charge trop lourde sur les collectivités locales pourrait avoir comme conséquence un arrêt prolongé du développement du réseau (ce qui est déjà le cas depuis mai 2020). Ce serait un signal extrêmement défavorable dans une logique de lutte contre le changement climatique, dans une ville où plus de 50% des ménages n'ont pas de voitures et une agglomération où plus de 80% de nos clients sont déjà transportés grâce à l'énergie électrique verte.

Suite à l'ouverture de la consultation sur la loi mentionnée en titre, nous vous faisons parvenir notre prise de position.



1.2 Solutions étudiées et solution retenue

Concernant le trafic local, nous sommes surpris de la position du Conseil Fédéral qui « rejette le soutien du trafic local pour des raisons de compétence ». C'est bien par ses compétences spéciales liées à la LEp que le Conseil Fédéral a provoqué indirectement l'effondrement de la demande locale en ordonnant la fermeture des lieux publics, d'éducation, etc. Par ailleurs le transport public urbain joue un rôle important dans l'atteinte des objectifs de la Confédération en termes d'urgence climatique et de respect des Accords de Paris. Ce rôle est par ailleurs reconnu par le subventionnement confédéral, dans le cadre du Projet d'Agglomération Lausanne Morges, des futurs Bus à Haut Niveau de Service, dont l'exploitation dépend exclusivement du trafic local.

Position tl : nous soutenons la posture de la Confédération de soutien au transport local, en dérogation à la répartition générale des tâches dans le domaine des TP.

4.1.1 Transport régional de voyageurs

Nous saluons le principe de calcul de soutien financier sur la base des comptes de l'exercice 2020. Toutefois, la dissolution préalable complète des réserves, y compris latentes, représente une augmentation majeure du risque pour 2021. Même en cas de révision des offres contraignantes 2021, il sera difficile d'estimer correctement la fréquentation : si le trafic n'a pas repris à 100%, ou si les augmentations attendues de voyageurs après la mise en place de nouvelles offres en 2020 ne sont pas aussi élevées que prévu, il deviendrait impossible de compenser une nouvelle baisse de recettes suite à la dissolution des réserves.

Position tl : nous soutenons les principes de solution proposés pour le TRV, en particulier la couverture du déficit en 2021 sur la base de la présentation des comptes de l'exercice 2020 par lignes. En revanche la dissolution des réserves en vue de couvrir les déficits doit se limiter aux réserves à affectation obligatoire constituées selon l'art. 36 LTV. Aucune autre réserve des entreprises de transport ne doit être utilisée à cette fin. Nous soutenons la position de l'UTP qui demande que les réserves LTV puissent être dissoutes uniquement de deux tiers et tout au plus jusqu'à la réserve minimale selon l'art. 36 LTV de 25% du chiffre d'affaires annuel ou de 12 millions CHF.

4.1.2 Autres prestations commandées (trafic local)

Nous accueillons très favorablement le principe de participation exceptionnelle de la Confédération. Par sa structure comptable et le principe d'indemnisation des coûts non couverts du trafic local, tl est dans l'impossibilité légale de constituer des réserves pour le trafic local et dépend donc entièrement des collectivités pour le comblement de la baisse de recettes.

Position tl : en l'absence de possibilité légale de dissolution de réserves, nous sollicitons une participation de la Confédération équivalant à 50% des déficits supplémentaires non couverts, le solde à la charge du canton (notamment exploitation des métros) et des communes de l'agglomération lausannoise (notamment exploitation du réseau de bus). Nous souhaitons également que le montant ne soit pas plafonné à 100 millions CHF pour l'ensemble de la Suisse, mais soit déterminé ultérieurement en fonction des retours des entreprises, au même titre que pour le TRV : il est rappelé en page 15 que « au moment de la consultation, et vraisemblablement aussi à la date de l'adoption du présent message, le besoin de fonds pour couvrir le

déficit était et sera encore entaché de considérables incertitudes ». Il est peu vraisemblable qu'il en aille différemment pour le trafic local.

Nous vous remercions une nouvelle fois vivement pour le principe de soutien à notre secteur, essentiel pour la qualité de vie et la lutte contre le changement climatique, et restons volontiers à disposition pour tout échange, compléments ou questions. Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente de la Confédération, l'expression de notre considération distinguée.



Christophe Jemelin
Responsable Unité Développement de l'Offre



Marielle Desbiolles
Responsable Unité Opérations



Consultation de la loi fédérale sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19 : prise de position TPF TRAFIC

Table des matières

1. Management summary	2
2. Analyse.....	2
2.1 Points positifs	2
2.2 Points négatifs	2
3. Conclusion.....	5



1. Management summary

Suite au courrier du DETEC daté du 02.07.2020 relatif à l'ouverture d'une procédure de consultation, TPF TRAFIC donne ci-après son opinion au sujet de cette loi. Tout d'abord, TPF TRAFIC tient à remercier le DETEC de l'opportunité à donner son point de vue au sujet de la loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19.

TPF TRAFIC limite sa prise de position sur la partie Transports publics. En effet, les solutions proposées pour le fonds ferroviaire sont pertinentes et en ce qui concerne le trafic fret, TPF TRAFIC n'en effectue pas.

2. Analyse

Après une lecture des différents documents mis à disposition, TPF TRAFIC est en mesure de formuler ci-après, sous forme d'avis, les points positifs de cette loi urgente et également les points négatifs.

2.1 Points positifs

Le fait que des mesures sous la forme d'une loi urgente soient prises est une très bonne chose pour le secteur des transports publics en Suisse. En effet, la branche des TP est un acteur majeur de la mobilité. De plus, le problème lié à la perte des recettes y est bien compris et expliqué avec notamment une prise de conscience que les mesures de confinement ont eu un impact très important sur le cash-flow des entreprises de transports publics qui affecte dans une large mesure leur capacité d'investissement.

Prendre des mesures directement en 2020 est un point très important afin de ne pas péjorer le développement futur conforme à la demande. De plus, agir rapidement va diminuer le risque de dommages durables dans les TP. La volonté d'indemniser les surcoûts et les pertes de recettes causés par la pandémie est un signal très positif pour la branche et également la mesure la plus concrète pour pérenniser le futur.

2.2 Points négatifs

Il ressort de l'analyse le fait que la capacité économique des entreprises est prise en compte. Cela signifie notamment que les éventuelles réserves seront soldées. Toutefois, les réserves figurant dans les états financiers de la société TPF TRAFIC ne représentent pas des liquidités. En effet, les éventuels bénéfices des années antérieures ont été réinvestis dans la modernisation de l'entreprise et ainsi fournir un service de qualité aux usagers et dans un esprit d'amélioration continue.

En conséquence, dissoudre les réserves avant d'indemniser la perte des recettes va provoquer une forte inadéquation entre le besoin réel de liquidités pour rembourser les crédits Covid-19 et la liquidité qui serait réellement perçue selon le présent projet de loi.

De plus, il est mentionné que les entreprises TP doivent réaliser des économies durant la crise et également déposer des demandes de RHT. Si la mesure d'économie dans les éléments non vitaux tels que le marketing durant la crise est une mesure réaliste et appliquée, la demande de RHT a été refusée dans la branche des transports publics. Le manque de liquidité est de ce fait conséquent. Cependant, il faut préciser que des coûts relativement importants ont générés pour les mesures de protection, tant pour les clients comme pour le personnel.

Les entreprises de la branche qui, à l'instar de TPF TRAFIC, ont demandé un crédit Covid-19 auprès d'une banque, n'auront certainement pas les fonds nécessaires via le présent projet de loi au remboursement étant donné la dissolution des réserves.

En conséquence, nous n'adhérons pas à l'affirmation « Grâce aux indemnités supplémentaires versées par les commanditaires, les ET devraient être en mesure de rembourser immédiatement les éventuels prêts bancaires contractés à titre d'aide de transition ». En effet, les réserves, mêmes dissoutes ne représentent pas de liquidités pour les entreprises puisqu'elles ont été souvent investies dans l'intervalle.

La procédure sera adaptée comme suit:

- Les ET attestent leurs déficits dus aux pertes de recettes et aux éventuelles économies de coûts de manière transparente dans les comptes annuels 2020.
- Ces déficits sont couverts grâce à la dissolution des réserves à affectation obligatoire constituées conformément à l'art. 36 LTV et d'autres réserves des ET.
- Les déficits résiduels sont indemnisés par les commanditaires, à savoir la Confédération et les cantons, dans le cadre d'un «supplément» à la convention d'offre 2020/2021, conformément aux participations cantonales prévues à l'annexe 2 de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV)⁸.

Nous constatons une incohérence entre le commentaire de l'alinéa 2 ci-avant et le projet de loi en ce qui concerne la modification de loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs dont la formulation a la teneur suivante :

Art. 28, al. 1^{bis} et 2^{bis}

^{1bis} Pour l'année 2020, ils indemnisent en outre, dans la proportion des parts fixées conformément à l'art. 30, les entreprises pour les pertes qui subsistent après dissolution de la réserve spéciale visée à l'art. 36, al. 2. L'indemnisation a lieu sur la base des comptes de résultats par ligne des entreprises.

^{2bis} Pour l'année 2020, en dérogation à l'al. 2, la Confédération peut verser des indemnités au titre du trafic local et d'offres sans fonction de desserte. L'indemnisation a lieu sur la base des comptes de résultats par ligne.

En effet, le projet de loi précise uniquement la réserve spéciale visée à l'art. 36, al. 2 de la LTV sans aucune mention d'autres réserves comme précisé dans le texte du rapport.

Nous préconisons de supprimer « après dissolution de réserves ».

En effet, ces réserves qui ont été constituées selon l'article 36 LTV ou d'autres réserves du même caractère p.ex. pour le trafic local ne peuvent en aucun cas couvrir une situation exceptionnelle comme le Covid-19. Ces réserves ont une vocation de compenser les « aléas » économiques courant, p.ex. la fluctuation du prix du carburant ou d'autres écarts entre les comptes prévisionnels à la base des offres et les comptes réels.

La branche n'est pas prioritairement confrontée à un problème comptable (p.ex. risque de l'article 725 CO), mais à un problème de liquidité.

En effet, comme le 2^{ème} alinéa est formulé, les pertes comptables estimées de l'ordre 17 Mio. pour TPF TRAFIC dans les secteurs du trafic indemnisé (trafic régional et trafic local) ne seront pas compensées par le fait que les réserves art. 36 et d'autres réserves dépassent les pertes. En appliquant l'article comme proposé, notre entreprise n'aura droit à aucune indemnisation, malgré une perte de liquidités de l'ordre de 21 Mio.

La mesure forfaitaire de CHF 100 millions prévue pour le trafic local ne nous paraît pas suffisante étant donné le volume de prestations urbaines offertes en Suisse, également fortement touché par la crise. Cela signifie que l'écart entre la perte 2020 et la compensation de la Confédération sera financée par les cantons et les communes. Nous soulignons également que d'éventuelles réserves issues du trafic local ne seront pas intégrées dans le calcul du déficit.

Etant donné l'incertitude qui plane sur l'année 2021, TPF TRAFIC formule la requête que la présente loi donne l'opportunité de pouvoir renégocier les offres 2021 pour le TRV et le trafic local.

3. Conclusion

Nous saluons vivement la législation proposée. L'approche de la couverture du déficit nous semble appropriée. Elle permet non seulement de tenir compte des pertes de recettes, mais également des économies et des coûts additionnels liés notamment à la protection de la clientèle et du personnel.

Toutefois, recourir à la dissolution de réserves purement comptables ne nous semble pas approprié. Ceci créera une distorsion non souhaitable entre les entreprises, notamment par le fait que celle qui ont réinvesti ces résultats pour se moderniser seront péjorées. Ceci a aussi permis de recourir dans une moindre mesure aux fonds étrangers, ce qui a permis d'économiser des charges d'intérêts pris en charge par les commanditaires.

Transports publics fribourgeois

Trafic (TPF TRAFIC) SA



D. Hofstetter

Adm. vice-président



M. Nicolet

Administrateur

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern
konsultationen@bav.admin.ch

Schaffhausen, 21. Juli 2020

Vernehmlassungsverfahren zur Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19-Krise

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Juli 2020 haben Sie die Verkehrsbetriebe Schaffhausen zur Teilnahme am eingangs genannten Vernehmlassungsverfahren eingeladen.

In Anbetracht der grossen Bedeutung eines leistungsfähigen Regional- und Ortsverkehrs für Kanton und Stadt Schaffhausen sowie Gemeinden nehmen die Verkehrsbetriebe Schaffhausen die Möglichkeit zur Stellungnahme im Vernehmlassungsverfahren wahr und bedanken sich bei Ihnen für die Gelegenheit dazu.

Grundsätzliche Bemerkungen

① Grundsätzliche Zustimmung zur Vorlage

Die Verkehrsbetriebe Schaffhausen begrüssen die vorgeschlagenen Unterstützungsmassnahmen des Bundes zur Bewältigung der wirtschaftlichen Folgen der Covid-19-Krise zugunsten der Unternehmen des Orts- und Regionalverkehrs sehr und befürworten die Vorlage im Grundsatz.

Aufgrund der Massnahmen gegen die Corona-Pandemie sind die Erträge der Verkehrsunternehmen eingebrochen. Gleichzeitig konnten die Kosten nicht gesenkt werden, da das Angebot weitgehend aufrechterhalten werden musste und ein Grossteil Fixkosten sind. Die Vorgaben zur Reduktion unseres Fahrplanangebots kamen zudem vom Bund über die Systemführer an die Transportunternehmen. Auch wurde die Bevölkerung aufgefordert, den öV zu meiden und die Kontrolle der Fahrausweise musste ausgesetzt werden. Wir erachten es deshalb als richtig, wenn sich der Bund an diesen Mindererträgen bzw. am Rückgang der Verkehrserträge beteiligt.

② Kantonsspezifische Zuständigkeit für den Ortsverkehr verlangt faire Lösung

Im Kanton Schaffhausen gilt die spezielle Situation, dass der Ortsverkehr nicht vom Kanton, sondern von den Gemeinden, namentlich von der Stadt Schaffhausen und der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall, bestellt und finanziert wird. Entsprechend wünschen wir uns eine Mitfinanzierung durch Bund und Kanton, welche diesem Umstand Rechnung trägt.

Bei Transportunternehmen, die vom Gemeinwesen betrieben werden, kommt erschwerend hinzu, dass diese in der Regel keinen Anspruch auf Kurzarbeitsentschädigung haben. Die Verkehrsbetriebe Schaffhausen (vbsh) wurden vom Bund aufgefordert, ein entsprechendes Gesuch bei den zuständigen Stellen beim Kanton Schaffhausen einzureichen. Dieses wurde jedoch abgelehnt.

③ **Abgeltungsreserven dürfen nicht vollständig abgebaut werden**

Die Kürzung der Unterstützungsleistung durch Anrechnung der Abgeltungsreserven der Besteller erachten wir als nicht fair und nicht zielführend.

Mit einem vollständigen Abbau der Reserven würde weiter ein falsches Signal gesetzt:

Unternehmen mit einer verantwortungsvollen Reservepolitik würden bestraft. Weiter könnte der Abbau der Reserven dazu führen, dass die betroffenen Transportunternehmen bereits für das nächste Jahr wieder Defizitbeiträge beanspruchen müssten. Abgeltungsreserven können allenfalls bis zu einem Mindestmass zur Defizitdeckung angewendet werden, müssen aber auch dann fairerweise dem entsprechenden Besteller beim Defizitbeitrag angerechnet werden.

Die Finanzierung des Ortsverkehrs ist kantonal unterschiedlich geregelt und entsprechend sind auch die Abgeltungsreserven den Bestellern unterschiedlich zugeordnet.

Stellungnahme zu einzelnen Bestimmungen der Änderungsvorlage

Antrag 1

Wir beantragen, die Beteiligung des Bundes beim Regional- und Ortsverkehr am Rückgang der Verkehrserträge auszurichten (und nicht am Defizit der Transportunternehmen). Abgeltungsreserven und stille Reserven dürfen nicht berücksichtigt werden bei der Berechnung des Unterstützungsbeitrages. Die Abgeltungsreserven können bei den Zuschüssen entsprechend der vorhandenen Anteile der Besteller angerechnet werden.

Begründung:

- Indem sich der Unterstützungsbeitrag nicht am Gesamtdefizit sondern an den Mindererträgen ausrichtet, werden Nebeneffekte ausgefiltert und Probleme bei der unterschiedlichen Finanzierung des Ortsverkehrs in den einzelnen Kantonen umgangen.
- Eine Anrechnung der Abgeltungsreserven am Bundesbeitrag lehnen wir ab, da die Abgeltungsreserven den einzelnen Bestellern zugeordnet sind. Die Abgeltungsreserven können allenfalls in einem zweiten Schritt den Unterstützungsbeiträgen separat nach Bestellern (in einem begrenzten Umfang, siehe Antrag 2) angerechnet werden.

Eine Kürzung der Bundesbeträge infolge Anrechnung der Abgeltungsreserven ohne Berücksichtigung der Zuordnung zu den Bestellern würde im Regional- und im Ortsverkehr zu unfairen Situationen führen.

Unternehmen, welche eine verantwortungsvolle Reservepolitik betrieben und oder wirtschaftlich gearbeitet haben, bzw. die Besteller bei diesen Unternehmen, würden bestraft. Dies wäre auch ein falscher Anreiz für die Zukunft.

Die Finanzierung des Ortsverkehrs durch Kantone und Gemeinden ist kantonal unterschiedlich geregelt. Bei einer Kürzung des Bundesbeitrages aufgrund der Verwendung von Reserven kommt es nicht zu einer solidarischen Verteilung der Zusatzkosten zwischen Kanton und

Gemeinden, weil die Besteller in diesem Fall entsprechend des kantonal festgelegten Finanzierungsschlüssels das Defizit tragen müssen.

- Zu ergänzen ist, dass die Verkehrsbetriebe Schaffhausen (vbsh) aufgrund des kommunalen Rechts 100 % ihrer Überschüsse der Abgeltungsreserve zuweisen müssen und nicht nur zwei Drittel wie das Bundesrecht es vorschreibt. Sie hätten daher nur eine sehr tiefe Abgeltungsleistung der Besteller zu erwarten und würden gleich zweimal dafür bestraft, dass sie vorsichtig budgetieren und gut wirtschaften.
- Die Abstützung auf die Verkehrserträge von den Tarifverbänden ermöglicht mutmasslich eine schnellere und pragmatischere Umsetzung als jene mit Abstützung auf allen Jahresabschlüssen der Transportunternehmen.

Antrag 2

Wir beantragen, die Abgeltungsreserven nicht auf null zu reduzieren.

Begründung:

- Sollte es in den Folgejahren zu Verlusten kommen, stehen den Transportunternehmen keine Reserven mehr zur Verfügung, um die Verluste abfangen zu können. Dies widerspricht der Absicht, auf lange Sicht einen funktionierenden und leistungsfähigen regionalen Personen- und Ortsverkehr zu gewährleisten. Um ab 2021 wieder zum Normalzustand bezüglich Finanzierung zurück zu kehren, ist es notwendig, dass die Abgeltungsreserven einen Mindestbestand aufweisen, um nicht schon im ersten Jahr wieder Defizitdeckungsbeiträge notwendig zu machen.
- Entsprechend sehen wir eine Verwendung der Abgeltungsreserven, jedoch nur in einem begrenzten Rahmen und unter konsequenter Berücksichtigung zu den Bestellern (Beispiel: Den Gemeinden zugeordnete Abgeltungsreserven aus dem Ortsverkehr dürfen nicht zu tieferen Beiträgen von Bund und Kanton führen).

Antrag 3

Die drei Staatsebenen teilen sich die Unterstützungsbeiträge im Ortsverkehr paritätisch auf bzw. der Bund übernimmt mindestens einen Drittel der Mindererträge. Der Bundesbeitrag hat sich an diesem ein Drittel Grundsatz zu orientieren.

Begründung:

- Wir würden es sehr begrüßen, wenn sich die drei Staatsebenen die Unterstützungsbeiträge im Ortsverkehr paritätisch teilen bzw. der Bund einen Drittel der Mindererträge übernehmen würde. Die restlichen zwei Drittel sollen sich die Kantone und Gemeinden in eigener Absprache über die Kostenverteilung teilen.
- Im Kanton Schaffhausen sind basierend auf kantonalem Recht die Gemeinden die Besteller des Ortsverkehrs und tragen 82 % der Unterdeckung im Ortsverkehr. Der Kanton übernimmt lediglich 18 % des Defizits.
- Der Bundesbeitrag hat sich an die Beteiligung des Bundes am Minderertrag von einem Drittel zu orientieren. Der Beitrag ist folglich so zu dimensionieren, dass dieser Grundsatz von einem Drittel erreicht werden kann.

Antrag 4

Die Unterstützung des Ortsverkehrs durch den Bund ist auf das Jahr 2021 auszudehnen.

Begründung:

- Wir gehen davon aus, dass die Ertragsverluste im Ortsverkehr auch im Jahr 2021 noch spürbar sein werden. Deshalb ist die Bundesunterstützung des Ortsverkehrs auch für das Jahr 2021 vorzusehen.
- Damit kann zudem eine Gleichbehandlung mit dem Regionalverkehr sichergestellt werden.

Abschliessend erlauben wir uns noch folgenden Hinweis:

Es ist mit langfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Verhalten der öV-Kundschaft zu rechnen. Wir erwarten vom Bundesrat eine klare Kommunikation an die Bevölkerung, dass der öV sicher benutzt werden kann.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Verkehrsbetriebe Schaffhausen



Daniel Preisig
Präsident Verwaltungskommission



Christoph Schmidt
Stv. Geschäftsführer

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Frau Bundespräsidentin
Simonetta Sommaruga
3003 Bern
per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

21. Juli 2020

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, die wir gerne wie folgt wahrnehmen.

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.

Anträge VBZ:

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



Die Reserven gemäss PBG sind zwecks Wahrung der Risikotragfähigkeit der Transportunternehmen nur zu zwei Dritteln und höchstens gemäss maximaler Mindesteinlage laut Art. 36 PBG von 25% des Jahresumsatzes oder CHF 12 Mio. auszuschöpfen.

2. Ortsverkehr

Wir begrüssen die grundsätzliche Unterstützungsbereitschaft des Bundes für den Ortsverkehr ausdrücklich.

Aus Sicht der VBZ ist jedoch sachlich nicht nachvollziehbar, weshalb nicht auch für dieses Verkehrssegment explizit das Prinzip der Defizitdeckung verankert wird. Wir schlagen vor, dass die drei Staatsebenen die Defizite im Ortsverkehr paritätisch teilen bzw. dass der Bund einen Drittel der Defizite übernimmt. Die restlichen zwei Drittel teilen sich Kantone und Gemeinden, wobei es den Kantonen freigestellt sein soll, wie sie die Kostenverteilung zwischen den Gemeinden und dem Kanton gestalten. Dass der Bund einen Drittel der Ertragsausfälle übernimmt, scheint auch vor dem Hintergrund gerechtfertigt, dass die Frage der Kurzarbeitsentschädigung der Transportunternehmen noch offen ist.

Anträge VBZ:

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 den Vorschlägen der VBZ 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.

Zu den weiteren Themen der Vorlage haben wir keine Bemerkungen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anträge und Ihr Engagement in dieser Krise zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

Freundliche Grüsse



Guido Schoch
Direktor

Stansstad, 20. Juli 2020

zb Zentralbahn AG
Finanzen & IT
Bahnhofstrasse 23
6362 Stansstad

[zb Zentralbahn AG Bahnhofstrasse 23 6362 Stansstad](#)

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

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

Ihr Kontakt:
Andrea Felix
Leiterin Finanzen und IT
andrea.felix@zentralbahn.ch

Fon 058 668 87 13

www.zentralbahn.ch

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise. Wir begrüssen, die Umsetzung der Covid-19 Massnahmen für den öV mittels dringlichem Bundesgesetz und die zeitnahe Behandlung in der Herbstsession 2020 durch das Parlament.

Wir unterstützen die vorgeschlagenen Massnahmen, die aus unserer Sicht zielführend sind. Wir unterstützen die Stellungnahme RAILplus. Zu drei Punkten, möchten wir Ihnen unsere Anliegen nachstehend darlegen.

1. Bemessungsgrundlage der Unterstützung im Jahr 2020

Im erläuternden Bericht zur Botschaft Ziffer 4.1.1 wird einerseits auf das bis 1995 angewendete System der Defizitdeckung und andererseits auf Bemessungsgrundlage die Spartenrechnungen 2020 verwiesen. Bezüglich der Ausgestaltung des Verfahrens wird erwähnt, dass die TU die Verluste 2020 aufgrund tieferer Erträge und möglicher Kosteneinsparungen transparent ausweisen sollen. Dem pflichten wir bei. Die Defizitdeckung muss aber auch die normalen Abweichungen zwischen Offerte und IST abdecken. Da die PBG Art. 36 Reserven vollumfänglich herangezogen werden, muss auch diese Abweichung in den Defizitgleich einfließen können und nicht nur Verluste in direktem Zusammenhang mit Covid-19.

2. Verwendung der freien Reserven

Eine Verwendung der freien Reserven ist aus unserer Sicht nicht zulässig. Die Transportunternehmen konnten diese liquiden Mittel auf der Aktivseite bereits frei verwenden oder die Verwendung planen und mussten nicht damit rechnen, dass sie für eine Verlustabdeckung im RPV herangezogen werden können.

3. Anrechnung stille Reserven vor Defizitdeckung

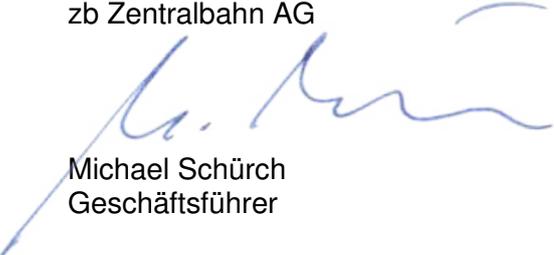
Seit der Einführung der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen RKV im Jahr 2011 sind gem. Art. 4 Abs. 1 keine stillen Reserven bei Transportunternehmen erlaubt. Noch bestehende oder weiter aufgebaute stille Reserven haben die korrekte Öffnung der spezialgesetzlichen Reserven PBG Art. 36 vermindert. Aus diesem Grund erachten wir die Auflösung resp. Reduktion der Defizitdeckung um die stillen Reserven als zwingend nötig zur Wahrung der Gleichbehandlung aller Transportunternehmen. Uns fehlt diese Bestimmung im Entwurf zum Gesetzestext PBG Art. 28 Abs. 1^{bis} und 2^{bis}.

4. Nachtrag Angebotsvereinbarung RPV 2021

Eine Anpassung der abgeschlossenen Angebotsvereinbarung für das Jahr 2021 ist unumgänglich. Da die Reserven PBG Art. 36 im Rahmen der Defizitdeckung für das Jahr 2020 bereits vollumfänglich angerechnet werden, sind keine Mittel mehr vorhanden zur Deckung des Verlusts RPV im Jahr 2021. Im erläuternden Bericht zur Botschaft ist einzig der Effekt der Nachfrage erwähnt, welcher sicher massgeblich den Umfang des Nachtrags zur Angebotsvereinbarung RPV 2021 bestimmen wird, nicht aber die Effekte aus Kostenentwicklungen, welche ebenfalls zu einem Verlust führen können. Bei einer vollständigen Verwendung der Reserven PBG Art. 36 im Jahr 2020 muss ein Nachtrag der Angebotsvereinbarung 2021 für alle Offertpositionen möglich sein.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Fragen steht Ihnen Andrea Felix (andrea.felix@zentralbahn.ch) zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
zb Zentralbahn AG



Michael Schürch
Geschäftsführer



Andrea Felix
Leiterin Finanzen und IT

Eidgenössische Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK (Zustelladresse: elektronisch in
PDF- und Word-Version an
konsultationen@bav.admin.ch)

Zürich, 13. Juli 2020

Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Zustellung der Vernehmlassungsvorlage betreffend die Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise und für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Wir äussern uns zu den einzelnen Massnahmen wie folgt:

1. Regionaler Personenverkehr

Wir erachten den Ansatz des Bundes, die Ertragsausfälle des Jahres 2020 mit einer nachträglichen Defizitdeckung unter Anrechnung der Reserven der Transportunternehmen auszugleichen und allfällige Verluste im Jahr 2021 über Anpassungen der Angebotsvereinbarungen abzugelten, als zweckmässig.

Aus unserer Sicht ist es zwingend, dass neben den Spezialreserven nach Art. 36 PBG auch stille Reserven sowie weitere Reserven, die aus Überschüssen der Sparte RPV gebildet werden, für die Verlustdeckung herangezogen werden. Hinsichtlich der Auflösung dieser weiteren Reserven besteht unseres Erachtens aber eine Diskrepanz zwischen der Botschaft und der Vorlage. Gemäss Botschaft soll der Beizug von weiteren Reserven – welche aus Überschüssen im RPV gebildet wurden – als Beitrag der Verkehrsunternehmen zur Deckung der Defizite zumindest geprüft werden. In der PBG-Vorlage fehlt eine entsprechende Bestimmung. Aus dem Wortlaut von Art. 28 Abs. 1 bis PBG könnte vielmehr abgeleitet werden, dass diese Bestimmung abschliessend zu verstehen und der Beizug von weiteren Reserven nicht vorgesehen ist, weil gemäss Wortlaut die Verluste der TU direkt nach der Auflösung der Spezialreserven nach Art. 36

Abs. 2 PBG durch die Besteller abzugelten sind. Die Möglichkeit zur Auflösung von weiteren Reserven wird damit ausgeschlossen. Hier wäre eine Präzisierung der Vorlage im Sinne der Botschaft zu prüfen.

Für die sich abzeichnenden Defizite 2021 soll das bereits bestehende Instrumentarium in Form von Nachträgen zu den Angebotsvereinbarungen angewendet werden. Obwohl die Botschaft als eine Art Absichtserklärung für solche Nachträge verstanden werden kann, bestehen in der PBG-Vorlage dafür keine effektiven Sicherheiten. Dies im Gegensatz zur Defizitdeckung für 2020, welche gesetzlich verankert werden soll. Für uns steht fest, dass die Verkehrserträge bis Ende 2021 noch nicht das Prä-Corona-Niveau erreichen werden. Deshalb werden solche Nachträge zu den Angebotsvereinbarungen 2021 mit grosser Wahrscheinlichkeit notwendig sein.

Antrag zum Regionalen Personenverkehr:

Es ist zu prüfen, ob in der PBG-Vorlage eine verbindliche Regelung für allfällige Nachträge zu den Angebotsvereinbarungen 2021 aufgenommen werden kann.

2. Ortsverkehr

In der Vorlage wird eine Beteiligung des Bundes an den Einnahmenausfällen des Ortsverkehrs vorgesehen. Wir erachten eine Bundesbeteiligung als zwingend und danken bereits an dieser Stelle für diese Unterstützung. Allerdings schlagen wir vor, dass die drei Staatsebenen die Defizite im Ortsverkehr paritätisch teilen bzw. dass der Bund 1/3 der Defizite übernimmt. Die restlichen 2/3 teilen sich Kantone und Gemeinden, wobei es den Kantonen freigestellt sein soll, wie sie die Kostenverteilung zwischen den Gemeinden und dem Kanton gestalten. Dass der Bund einen Drittel der Ertragsausfälle übernimmt, scheint auch vor dem Hintergrund gerechtfertigt, dass die Frage der Kurzarbeitsentschädigung der Transportunternehmen noch offen ist.

3. Schienengüterverkehr

Das Aussetzen des Abbaupfads bei den Abgeltungen im alpenquerenden kombinierten Verkehr in den Jahren 2020/2021 sowie das vereinfachte Verfahren zur Defizitdeckung erachten wir als pragmatischen Lösungsansatz.

4. Finanzierung der Bahninfrastruktur

Wir unterstützen den zeitlich befristeten Verzicht auf eine Rückzahlung der Bevorschussung des BIF in den Jahren 2020/2021 sowie die Kompensation der Ertragsausfälle der Infrastrukturbetreiberinnen über die bestehenden Leistungsvereinbarungen. Durch den Verzicht auf die Rückzahlung können die Investitionsmittel für den Substanzerhalt und den Ausbau des Bahnnetzes gesichert werden.

Freundliche Grüsse

ZÜRCHER VERKEHRSVERBUND



Franz Kagerbauer, Direktor

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

Organisationen / organisations / organizzazioni
Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KöV
Verband öffentlicher Verkehr (VöV) / Union des transports publics / Unione dei trasporti pubblici

Nachfolgend die Stellungnahmen in alphabetischer Reihenfolge:

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

konsultation@bav.admin.ch

Bern, 07. Juli 2020

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

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Die Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KÖV) dankt für die Gelegenheit, zum dringlichen Bundesgesetz Stellung nehmen zu können. Der Vorstand der KÖV nimmt diese Gelegenheit gerne wahr.

1. Generelle Bemerkungen

Der KÖV-Vorstand teilt die Überzeugung des Bundesrates, dass der öffentliche Verkehr (öV) auf die Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen ist, um die finanziellen Folgen der Covid-19-Pandemie bewältigen zu können. Der nun vorliegende Finanzierungsvorschlag basiert auf einem pragmatischen Lösungsansatz und verfolgt das Ziel, die Finanzierungslast auf die drei Staatsebenen und die Transportunternehmen zu verteilen. Diese Stossrichtung entspricht der Haltung des KÖV-Vorstands, weshalb wir die Botschaft im Grundsatz begrüssen.

Hinsichtlich des finanziellen Rahmens der Unterstützungsmassnahmen teilen wir die Ansicht des Bundesrates, wonach die Abschätzungen aktuell noch mit grossen Unsicherheiten verbunden sind. Das gilt nicht nur für Prognosen zu den künftigen Ertragsausfällen, sondern auch für die noch nicht geklärte Frage, ob beziehungsweise in welchem Umfang Transportunternehmen Anrecht auf Kurzarbeitsentschädigung haben.

Nachfolgend finden Sie unsere Anmerkungen zu den einzelnen Massnahmen der Vorlage.

2. Regionaler Personenverkehr (RPV)

Der Ansatz des Bundes, die Ertragsausfälle des Jahres 2020 mit einer nachträglichen Defizitdeckung unter Anrechnung der Reserven der Transportunternehmen auszugleichen und allfällige Verluste im Jahr

2021 über Anpassungen der Angebotsvereinbarungen abzugelten, erachten wir als zweckmässig. Die Anforderung, dass nebst den zweckgebundenen Reserven nach Art. 36 PBG auch stille Reserven sowie weitere aus Überschüssen der Sparte RPV gebildete Reserven für die Verlustdeckung herangezogen werden, ist zwingend umzusetzen (vgl. hierzu auch die Anmerkung unter Punkt 7).

3. Ortsverkehr

Eine Beteiligung des Bundes an den Einnahmehausfällen des Ortsverkehrs und der dazugehörige Vorgehensprozess sind grundsätzlich zu begrüssen und die KöV bedankt sich schon jetzt für die Unterstützung des Bundes. Allerdings schlagen wir vor, dass die drei Staatsebenen die Defizite im Ortsverkehr paritätisch teilen, bzw. dass der Bund einen Drittel der Defizite übernimmt. Die restlichen 2/3 teilen sich Kantone und Gemeinden, wobei es den Kantonen freigestellt sein soll, wie sie die Kostenverteilung zwischen den Gemeinden und dem Kanton gestalten. Dass der Bund einen Drittel der Ertragsausfälle übernimmt, scheint auch vor dem Hintergrund gerechtfertigt, dass die Frage der Kurzarbeitsentschädigung für Transportunternehmen noch offen ist.

Antrag: Der Bund beteiligt sich mit einem Drittel an den Ertragsausfällen des Ortsverkehrs.

4. Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Wir unterstützen den zeitlich befristeten Verzicht auf eine Rückzahlung der Bevorschussung des BIF in den Jahren 2020/2021 sowie die Kompensation der Ertragsausfälle der Infrastrukturbetreiberinnen über die bestehenden Leistungsvereinbarungen. Durch den Verzicht auf die Rückzahlung können die Investitionsmittel für den Substanzerhalt und den Ausbau des Bahnnetzes gesichert werden.

5. Schienengüterverkehr

Der KöV-Vorstand steht hinter der Verlagerungspolitik des Bundes. Das Aussetzen des Abbaupfads bei den Abgeltungen im alpenquerenden kombinierten Verkehr in den Jahren 2020/2021 sowie das vereinfachte Verfahren zur Defizitdeckung erachten wir als pragmatischen Lösungsansatz.

6. Personenfernverkehr, Schülerverkehr und touristischer Verkehr

Für den touristischen Verkehr im Bereich, in dem das Generalabonnement gültig ist, soll im Rahmen der vorliegenden Botschaft eine Lösung gefunden werden.

7. Ausführungsbestimmungen

Derzeit bestehen bei den kantonalen öV-Ämtern noch diverse Fragen bezüglich der konkreten Umsetzung des dringlichen Bundesgesetzes. Das gilt insbesondere für den Umgang mit den Reserven der Transportunternehmen sowie für die Anpassung der Offerten 2021 und die potenziellen Auswirkungen auf den Offertprozess 2022/23. Dem KöV-Vorstand ist es wichtig, dass das BAV und die Kantone diesbezüglich noch festzulegenden Grundsätze in enger Absprache gemeinsam erarbeiten.

Die langfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Verhalten der öV-Kundschaft machen uns grosse Sorgen. Wir erwarten deshalb vom Bundesrat weiterhin eine klare Kommunikation an die Bevölkerung, dass der öV sicher benutzt werden kann.

Für Fragen stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung. Wir danken Ihnen für die Prüfung und Berücksichtigung unserer Bemerkungen und Anträge.

Freundliche Grüsse

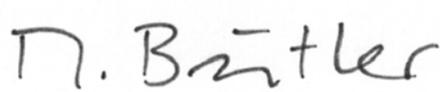
**Konferenz der kantonalen Direktoren
des öffentlichen Verkehrs KÖV**

Der Präsident



Hans-Peter Wessels

Die Generalsekretärin



Mirjam Bütler

Kopie: Mitglieder der KÖV und KKDöV

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundespräsidentin
Simonetta Sommaruga
3003 Bern
per E-Mail an: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, 20. Juli 2020

Stellungnahme VöV 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 Verband öffentlicher Verkehr (VöV) 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 VöV:

Der VöV verlangt, 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 entweder 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 Unterstützungsmassnahmen durch die Besteller erfordern. **Die Verwendung von bei zahlreichen Unternehmen vorhandenen freien Reserven erachten wir als unzulässig.**

Antrag VöV:

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 beantragt der VöV, 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 Sicht des VöV ist indes sachlich nicht nachvollziehbar, weshalb nicht auch für dieses Verkehrsegment explizit das Prinzip der Defizitdeckung verankert wird.

Antrag VöV:

Im Ortsverkehr soll [analog zum RPV] das Prinzip der Defizitdeckung angewendet werden. Betreffend die Höhe des hierfür vorgesehenen Kredits beantragen wir, dass der Bund ein Drittel dieser Kosten übernimmt. Für die Verwendung der Reserven der Transportunternehmen im Ortsverkehr soll eine analoge Regelung gemäss den Vorschlägen des VöV 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

Der VöV lehnt den Verzicht auf Massnahmen zugunsten des touristischen Verkehrs entschieden ab. Dessen Berücksichtigung wurde einerseits explizit in der Motion 20.3151 gefordert und ist damit parlamentarisch legitimiert sowie am «Runden Tisch» vom 2. Juni 2020 von allen massgeblichen Akteuren verlangt worden. 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, für die eine Lösung vorgesehen ist, fehlt und sämtliche Sparten gleichermassen betroffen sind.

Antrag VöV:

Der touristische Verkehr (inkl. Autoverlad) 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 TU bereitgestellt werden.

Als Modelle für eine Härtefallregelungen 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.).

Kampagne für den öV: Die vom Bund unterstützten zusätzlichen Massnahmen zur Förderung des öV begrüssen wir. Diese müssen ebenfalls durch die finanziellen Mittel des Bundes zur Abfederung der Folgen der Corona-Krise abgedeckt werden, weshalb wir die diesbezüglich von Alliance SwissPass aufgeführte Ergänzung der Sonderbotschaft mittragen.

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. Bei Fragen stehen wir Ihnen jederzeit sehr gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Dr. Norbert Schmassmann
Präsident VöV



Ueli Stückelberger
Direktor VöV

Kopie an (E-Mail):

- Martin Candinas und René Böhlen, LITRA
- Mirjam Bütler, Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV)
- Renate Amstutz, Schweizerischer Städteverband
- Helmut Eichhorn, Alliance SwissPass
- Giorgio Tuti, SEV

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

Diverse / Spontanäusserungen
ASTAG
CFS Cargo Forum Schweiz
Centre Patronal
HUPAC Intermodal SA
Initiative des Alpes
LITRA Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
RAILplus
RAIpin AG
Schweizerische Energie-Stiftung SES
Stadt Schaffhausen / Gemeinde Neuhausen am Rheinfall
strasseschweiz / routesuisse
TRANSFAIR
VAP cargorail
VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Nachfolgend die Stellungnahmen in alphabetischer Reihenfolge:



Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

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

Bern, 21. Juli 2020 / AK

1 | 4

Unterstützung des öV in der COVID-19-Krise **Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die COVID-19-Krise hat massive Auswirkungen auf das Schweizer Strassentransportgewerbe mit LKW, Reisebussen und Taxis. Viele Unternehmen befinden sich in erheblichen, teils sogar existentiell bedrohlichen Schwierigkeiten. Trotz den bisherigen Hilfsmassnahmen des Bundes, die zur Entschärfung der Situation beigetragen haben, ist zusätzliche Unterstützung für genau geprüfte Härtefälle zwingend notwendig.

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG mit rund 4'000 Mitgliederfirmen erlaubt sich daher – obwohl nicht zur Mitwirkung eingeladen – ebenfalls eine Stellungnahme zur laufenden Vernehmlassung «Dringliches Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19-Krise» einzureichen.

1. Zusammenfassung

- Der private Güter- und Personentransport auf der Strasse ist ebenso unentbehrlich wie der öV und von der COVID-19-Krise noch stärker betroffen.
- Im Sinne der Ko-Modalität fordert die ASTAG daher erneut und nachdrücklich den Einbezug des Strassentransportgewerbes in die Vorlage.
- Zwingend notwendig ist eine Härtefallklausel für im Grundsatz gesunde private Transportunternehmen, die unverschuldet aufgrund von behördlich verfügbaren Massnahmen direkt oder indirekt in eine existentielle Notlage geraten sind.
- Aus Gründen der Gleichbehandlung aller betroffenen Transportunternehmen ist die ASTAG mit der Vorlage in der jetzigen, einseitig auf den öV fokussierten Form nicht einverstanden.
- Kategorisch abgelehnt wird insbesondere eine ausserordentliche Unterstützung zugunsten des Schienengüterverkehrs im Binnentransport. Die eingestellten 70 Mio. Franken sind aus der Vorlage zu streichen.

2. Unentbehrlichkeit / Betroffenheit des Strassentransportgewerbes

Das private Strassentransportgewerbe hat während der Coronakrise sogar in noch grösserem Umfang, als es der Erläuternde Bericht des Bundesrats für den öV darstellt (S. 6), dauerhaft und verlässlich die Grundversorgung im ganzen Land, zusätzlich aber auch die unentbehrliche Abfallentsorgung und den Kanalisationsunterhalt sichergestellt.

- Dank dem Reisebus konnten zahlreiche Bürgerinnen und Bürger unter sehr erschwerten Bedingungen (Grenzschiessungen, keine Flug- & öV-Verbindungen) aus dem Ausland in die Schweiz zurückgebracht werden.
- Für die Beförderung von älteren Personen, von Menschen mit Handicap oder vor allem bei Corona-Verdacht (Fahrt ins Krankenhaus und retour) stand nicht der öV, sondern nur noch Taxiunternehmen im Einsatz.
- Lebensmittel, Güter des täglichen Bedarfs, Baumaterial, Treibstoffe oder Sauerstoff für die Spitäler standen dank dem Strassengütertransport mit LKW stets in ausreichender Menge zur Verfügung.
- Auch wurden die gerade in der Pandemie-Zeit äusserst wichtige Abfallentsorgung und der Unterhalt der Kanalisation dank Lastwagen jederzeit gewährleistet.

Für Lastwagen, Reisebusse und Taxis gilt deshalb in noch weitaus grösserem Ausmass, was der Bericht für den öV feststellt: Der private Güter- und Personentransport auf der Strasse ist «unerlässlich» (S. 4), «wichtiger Dienstleister» (S. 5), «Grundlage für das Weiterfunktionieren von Gesellschaft und Wirtschaft (S. 5) und damit «systemrelevant» (S. 7). Entsprechend liegt der Anteil des privaten Verkehrs an den Verkehrsleistungen mit 63 Prozent (Güterverkehr) und 75 Prozent (Personenverkehr) weitaus höher als die 28 Prozent des öV (S. 5).

Die Schweiz, ihre Wirtschaft, das Gewerbe und die Bevölkerung sind daher unabdingbar auf einen leistungsfähigen, verlässlichen Güter- und Personenverkehr auf der Strasse angewiesen. Das private Strassentransportgewerbe ist unentbehrlich.

Die Herausforderungen, die für den öV und für den Schienengüterverkehr dargestellt werden (S. 6-7), stellen sich zugleich in demselben drastischen Ausmass, auch im Strassentransport. Konkret waren und sind die Reisebusbranche und das Taxigewerbe von den Einschränkungen des Bundesrats bzw. in anderen Ländern in existentiell bedrohlicher Weise betroffen. Bereits seit Ausbruch der Corona-Pandemie in Italien im Februar kam es zu ersten Stornierungen von Aufträgen. Zu einer zweiten Annullationswelle bzw. einem eigentlichen Buchungstopp, der bis heute andauert, kam es mit den Grenzschiessungen und dem «Lockdown» ab Mitte März. Mit den behördlich verfügten Einschränkungen, darunter vor allem das Verbot von Events und die Schliessung von Gastronomie, Hotels und touristischen Einrichtungen, wurde die Freizeit- und Reisemobilität auf Monate hinaus weitgehend gestoppt. Negative Auswirkungen hatte auch die Empfehlung des Bundes, zu Hause zu bleiben – ganz genau gleich, wie es der Bericht für den öV geltend macht (S. 4/6).

Als Folge sind die Umsätze fast ausnahmslos auf Null eingebrochen. Faktisch handelt es sich um einen staatlichen verordneten Betriebsstillstand. Viele Car- und Taxiunternehmen befinden sich in massiven finanziellen Schwierigkeiten. Betroffen sind insbesondere kleine und mittlere KMU-Betriebe, aber je länger die Aufträge ausbleiben, zunehmend auch etablierte grössere Unternehmungen.

Die vom Bundesrat beschlossenen Wirtschaftshilfen verhalfen zwar vorübergehend zu einer gewissen Entlastung. Jedoch fehlt es an einer klaren Perspektive und an Planungssicherheit. Trotz Lockerungsmassnahmen ist die Reiselust nicht zurückgekehrt. Die Nachwirkungen des Lockdowns, die weiterhin geltenden Distanz- und Hygieneregeln und die ständige Panikmache von selbsternannten Experten verhindern eine rasche Erholung des Geschäftsgangs. Deshalb steigt die Gefahr von Firmenschliessungen und Konkursen massiv an, je länger die Krise noch dauert. Es muss mit dem Verlust von zahlreichen wertvollen Arbeitsplätzen und von eigentlich gesunden KMU gerechnet werden.

Der gleiche Sachverhalt gilt zunehmend für den Strassengütertransport. Wie der Bericht richtig festhält (S. 6-7), hat COVID-19 zur Schliessung von zahlreichen Industriebetrieben in Europa und in der Schweiz geführt. Die Nachfrage ging stark zurück. Bis Ende Jahr wird ein markanter Einbruch der Konjunktur erwartet. Darunter leidet der Strassengüterverkehr genauso stark wie der Schienengüterverkehr – wenn nicht noch mehr!

3. Zwingende Ergänzung der Vorlage

Mobilität, Güterverkehr und Logistik funktionieren nur unter Einbezug aller Verkehrsträger. Die ASTAG bekennt sich daher ausdrücklich und klar zur Ko-Modalität, d.h. zur Zusammenarbeit der Transportmittel auf Strasse, Schiene und Wasser sowie in der Luft. Zentral ist dabei die Vernetzung der Angebote. Nur so können die zunehmenden Herausforderungen im Güter- wie im Personenverkehr, darunter die stark steigende Nachfrage nach Transportdienstleistungen, massives Verkehrswachstum, Kapazitätsengpässe, gravierende Stauproblematik und immer höhere Qualitätsansprüche, überhaupt noch bewältigt werden.

Auch profitieren Umwelt und Klima von einer gegenseitigen Zusammenarbeit. Voraussetzung ist eine gleichberechtigte Behandlung aller Verkehrsträger. Wettbewerbsverzerrungen durch einseitige Präferenzen und insbesondere einseitiger Unterstützung sind zu vermeiden.

Der Güter- und Personentransport auf der Strasse muss deshalb in das zur Debatte stehende Massnahmenpaket zwingend einbezogen werden. Zur Sicherung der Ko-Modalität, vor allem aber mit Blick auf die Unentbehrlichkeit von Lastwagen, Reisebus und Taxi für die Versorgung, Entsorgung und Reisemobilität und aufgrund der identischen Betroffenheit ist auch das private Strassentransportgewerbe auf weitere Unterstützung des Bundes angewiesen. Entsprechend haben wir schon in unserem Schreiben vom 13. Mai 2020 an den Bundesrat sowie am Runden Tisch der Spitzenverbände vom 8. Juni 2020 auf die enorme Dringlichkeit unseres Anliegen aufmerksam gemacht.

Konkret braucht es **Hilfsmassnahmen für ausgewiesene Härtefälle**. Dabei ist der Kreis der Anspruchsberechtigten auf Transportunternehmen zu begrenzen, die nachweislich aufgrund von behördlich verfügten Corona-Einschränkungen unverschuldet und unbeeinflussbar in eine existentiell bedrohliche Notlage geraten sind. Völlig unverantwortlich und für die Branche sehr schädlich wären jedoch Subventionen nach dem «Giesskannenprinzip».

Vor diesem Hintergrund fordert die ASTAG erneut und nachdrücklich, dass die jetzige öV-Vorlage mit einer Härtefallklausel für private Transportunternehmen ergänzt wird.

4. Klares Nein zur Vorlage in der jetzigen Form

Die ASTAG ist mit der Vorlage in der jetzigen einseitigen und ungerechten Form absolut nicht einverstanden. Bei allem Verständnis für die schwierige Situation der betroffenen öV-Betriebe

4 | 4 kann und darf es nicht sein, dass einzig der öV und der Schienenverkehr von zusätzlicher Unterstützung des Bundes profitieren, der private Strassentransport – trotz gleicher oder noch grösserer Betroffenheit! – hingegen ausgeklammert werden soll. Zwecks Gleichbehandlung in einer noch nie dagewesenen Krisensituation bzw. zur Aufrechterhaltung von Versorgung und Entsorgung im ganzen Land müssen stattdessen alle Verkehrs- und Transportunternehmen, egal ob staatlich oder privat, dieselbe Möglichkeit für Zusatzhilfe im Härtefall haben. Alles andere läuft auf eine rein verkehrspolitisch motivierte, ideologisch gefärbte Sonderbehandlung des öV hinaus. Die Folge wären Wettbewerbs- und Marktverzerrungen zum klaren Nachteil des privaten Transportgewerbes – mit verheerenden, weil existenzbedrohenden Folgen für die betroffenen Unternehmen.

Die ASTAG spricht sich daher klar gegen die gesamte Vorlage aus, solange das private Transportgewerbe nicht einbezogen wird.

Kategorisch abgelehnt wird vorab die geplante «ausserordentliche finanzielle Unterstützung» des Schienengüterverkehrs im Binnentransport, Import und Export. Es entspricht schlichtweg nicht den Tatsachen bzw. leugnet die klaren Fakten, wenn behauptet wird, dass die Schiene im Binnenverkehr innerhalb der Schweiz ein «flächendeckendes Angebot» sicherstellt, «damit die Güter des täglichen Bedarfs weiterhin transportiert werden können» (S. 7). Vielmehr ist es eben gerade die Stärke und die Aufgabe – die jederzeit erfüllt wird – des Strassentransports, Feinverteilung von Gütern und Waren in allen Landesteilen tagtäglich zuverlässig und sicher zu gewährleisten. Insofern ist es unter keinem Titel einzusehen bzw. ein Hohn gegenüber dem privaten Strassentransportgewerbe und dessen unentbehrlichen Leistungen in der Krisenzeit, wenn für die betreffenden Eisenbahnverkehrsunternehmen jetzt von Subventionen von 70 Mio. Franken à fonds perdu (!) reserviert werden sollen. Fast schon als Frechheit muss die Aussage bezeichnet werden, dass der Markt «wettbewerblich ausgestaltet» sei und die in der Schweiz tätigen Bahngüterunternehmen wegen der «intensiven intermodalen Konkurrenz zur Strasse» (S. 17) keine Möglichkeit zur Bildung von finanziellen Reserven hätten. Anders formuliert: Der Strassentransport soll schuld sein an der Misere des Schienengüterverkehrs!

Die ASTAG fordert kategorisch, die 70 Mio. Franken zur ausserordentlichen Förderung des Schienengüterverkehrs innerhalb der Schweiz aus der Vorlage zu streichen.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



NR Adrian Amstutz
Zentralpräsident



Reto Jaussi
Direktor



Dr. André Kirchhofer
Vizedirektor

Frau Bundespräsidentin
Simonetta Sommaruga
Vorsteherin UVEK

3003 Bern

Cargo Forum Schweiz
c/o VAP
Ringlikerstrasse 70
8142 Uitikon
Tel.: 044 491 15 95
E-Mail: furrer@cargorail.ch

Uitikon, 21. Juli 2020

Vernehmlassungsantwort zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19-Krise

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin,
sehr geehrte Damen und Herren

Für die Einladung zur Stellungnahme zum Entwurf des dringlichen Bundesgesetzes über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19-Krise danken wir Ihnen und äussern uns nachfolgend gerne dazu.

Die Güterbahnen haben gemeinsam mit ihren Partnern der multimodalen Logistikketten in der COVID-19-Krise ihre Rolle als sicherer und zuverlässiger Verkehrsträger unter Beweis gestellt. Die multimodalen Logistikpartner im Strassenverkehr agierten äusserst flexibel und stellten ausreichend Kapazitäten für Mehrverkehre zum Beispiel bei Paketen und für den Bedarf des Detailhandels sicher, weil andere Volumina zurückgingen. Die Güterbahnen ihrerseits entfalteten ihre volle Leistungsfähigkeit. Die notwendigen Trassen standen aufgrund des reduzierten Angebotes für den Personenverkehr und der Einstellung von 270 Baustellen für den Güterverkehr zur Verfügung. Das Güterbahnsystem hat seine Leistungsfähigkeit bewiesen und massgebend zur Versorgung der Schweiz beigetragen. Das CFS ist darüber sehr erfreut und dankt allen involvierten Unternehmen. Gleichwohl waren in der gesamten Logistikwirtschaft auch Verkehrsverluste mit den entsprechenden finanziellen Verlusten hinzunehmen. Eine finanzielle Unterstützung ist daher grundsätzlich gerechtfertigt, setzt jedoch die Gleichbehandlung aller Akteure und aller Logistikkösungen voraus.

In diesem Sinne begrüssen wir die Gesetzesvorlage, sehen aber aus Kundensicht und insbesondere im Hinblick auf die Aufrechterhaltung des erfreulich guten Modal-Splits Strasse-Schiene im Import-, Export- und Binnenverkehr weitere Massnahmen.

Härtefallregelung statt Schadenersatz im Güterverkehr

Wir erachten im Bahngüterverkehr, der eigenwirtschaftlich organisiert ist, eine generelle Ausgleichung der erlittenen Einbussen wie im Personenverkehr als falsches Vorgehen. Die gesamte Wirtschaft ist von dieser Krise betroffen und muss sie bewältigen. Die von der Eidgenossenschaft zur Verfügung gestellten lindernden Mittel wie Kurzarbeitsentschädigung und Kreditvergabe sind sehr zu begrüßen und helfen der Wirtschaft effektiv. Einzelne Branchen besser zu stellen, ist nicht angezeigt. Wir begrüßen daher den Ansatz des UVEK, im Güterverkehr im Rahmen der Gesamtsicht eine Härtefallregelung zu suchen statt einer generellen Schadenersatzregelung. Wichtig ist jedoch, dass diese Härtefallregelung im Schienengüterverkehr für alle an der multimodalen Logistikkette Beteiligten gilt, auch für die Rheinschifffahrt und für das Strassentransportgewerbe.

Grundsätzliche Zustimmung zur Zielsetzung

Wir unterstützen grundsätzlich die Zielsetzung:

1. Verhinderung von Angebotseinschränkungen in 2020 und 2021: Die Vorlage zielt darauf ab, die Angebote status quo ante sicherzustellen, um Erreichtes in der Verkehrsverlagerung nicht aufs Spiel zu setzen und eine Rückverlagerung zu verhindern. Wir unterstützen diese Zielsetzung. Sie muss im Transit- sowie ebenfalls im Import-, Export- und Binnenverkehr gelten. Dabei soll ein striktes Controlling die Zielerreichung überwachen. Die Verlader wurden bereits mit Preisauflagen und Angebotseinschränkungen im Binnenverkehr konfrontiert.
2. Erlittene Verluste mindern, kein vollständiger Schadenersatz: Ziel ist die Rettung bedrohter Unternehmen bzw. Verhindern von Rückverlagerungen auf die Strasse, nicht hingegen die Ausfinanzierung erlittener Einbussen oder eine grundsätzliche Refinanzierung. Ziel soll die Sicherstellung einer genügenden Liquidität sein; dazu sind unternehmensseitig auch Reserven aufzulösen.
3. Begünstigte sind Güterbahnen und Dritte: Neben Güterbahnen sind insbesondere Operateure, Logistikdienstleister im Strassenvor- und Nachlauf, Reeder und auch Verlader in die Massnahmen einzubeziehen. Hauptakteure in der intermodalen Konkurrenz Strasse-Schiene/Wasser sind die Verlader. Sie entscheiden über die Wahl des Verkehrsträgers. Den Kunden sollte ein finanzieller Anreiz zur Nutzung des Bahngüterverkehrs und der Rheinschifffahrt gegeben werden. Damit blieben nicht nur die Mengen auf der Schiene, zusätzlich könnten im Bahnbereich tätiges Personal und verwendete Ressourcen der Verlader weiterhin sinnvoll eingesetzt werden.

Grundsätzliche Zustimmung zum Vorgehen im Transitverkehr

Wir erachten die vorgeschlagenen Massnahmen im Transitverkehr (Erhöhung der Abgeladungen pro Zug und Sendung an die Operateure, Entschädigung auch der Eisenbahnverkehrsunternehmen) als sinnvoll und zielführend. Wir begrüßen den Entwurf für Art. 8 Abs. 2 GVG.

Ungeeignetes Vorgehen im Import-, Export- und Binnenverkehr

Wir erachten hingegen die gewählten Mittel im Import-, Export und Binnenverkehr für ungeeignet:

Ist das Überleben des Unternehmens in Frage gestellt, sind à fonds perdu Beiträge denkbar. Damit soll der sehr schwach ausgeprägte intramodale Wettbewerb im Bahngüterverkehr aufrechterhalten werden. Die Finanzierung setzt diesfalls unter Gleichbehandlungsprinzipien in jedem Fall die Auflösung von Reserven und (Teil)Veräusserung nicht unmittelbar betriebsnotwendiger Vermögenswerte wie Beteiligungen an Infrastrukturunternehmen

wie Terminals oder anderen Unternehmen voraus. Dank des Diskriminierungsverbots stehen den betroffenen Güterbahnen auch nach Veräusserung sämtliche Terminals für die weitere Nutzung zur Verfügung.

Ist ein Absinken des Bahnanteils am Modal-Split zu befürchten, können einerseits à fonds perdu Beiträge zur Reduktion von Verkehrsangeboten zwecks Finanzierung unmittelbar betriebsnotwendiger, aber nicht ausgelasteter Ressourcen wie Triebfahrzeuge, Güterwagen usw. geleistet werden.

Andererseits sollte zusätzlich den Verladern bzw. ihren Logistikdienstleistern ein finanzieller Anreiz pro Wagen oder Behälter zur ununterbrochenen Nutzung des Bahnangebots gegeben werden analog zur seit Jahren bewährten pauschalen Rückerstattung der LSVA im Vor- und Nachlauf des KV.

In beiden Fällen ist mittels eines Monitorings zu kontrollieren, ob die Verkehrsangebote weiterhin zu unveränderten Konditionen wie vor der Corona Krise im Markt verfügbar sind und wie die Massnahmen auf den Modal-Split wirken. Auszuschliessen sind à fonds perdu Beiträge und Preiserhöhungen oder Angebotsreduktionen insbesondere im Wagenladungsverkehr, da dies dem Ziel der Aufrechterhaltung der Angebote und des Modal Splits diametral entgegeliufe.

Gebot der Gleichbehandlung

Alle Massnahmen haben die Gleichbehandlung aller Akteure in der Multimodalität wie Güterbahnen, Terminalbetreiber, Operateure, private Strassentransportunternehmen im Strassenvor- und -nachlauf, Reeder, Verloader und insbesondere der unterschiedlichen Logistikketten und Bahnprodukte sicherzustellen, um Marktverwerfungen zu vermeiden (multimodaler Transport mit Behälter- oder Güterumschlag sind nicht gegeneinander auszuspielen). In diesem Sinne regen wir an, in Art. 9a GÜTG den Rhein als Transportweg neben der Schiene mit aufzuführen, um die Auswirkungen auf den Gütertransport im Import und Export auf dem Rhein zu mildern. Zudem sollte ein anderer Begriff als «Unternehmen» verwendet werden. Der Begriff wird im GÜTG zu sehr im Kontext Bahnunternehmen verwendet und ist daher zu eng gefasst.

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse. Für Ergänzungen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Cargo Forum Schweiz



Fabio Regazzi, Nationalrat
Präsident CFS



Dr. Frank Furrer, VAP
Geschäftsführer CFS



Fabio Regazzi, Nationalrat
Präsident SSC



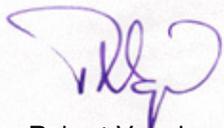
Philipp Muster
Geschäftsleiter SSC



Thomas De Courten, Nationalrat
Präsident SPEDLOGSWISS



Thomas Schwarzenbach
Direktor SPEDLOGSWISS



Robert Vogel
Präsident GS1



Thomas Bögli
Geschäftsleitung GS1



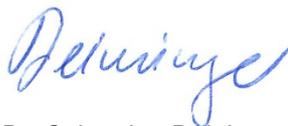
Dr. Ralph Lewin
Präsident SVS



André Auderset
Geschäftsführer SVS



Martin Dätwyler
Direktor HKBB



Dr. Sebastian Deiningner
Leiter Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt HKBB



Adrian Amstutz, alt Nationalrat
Präsident ASTAG



Dr. André Kirchhofer
Vizedirektor ASTAG



Josef Dittli, Ständerat
Präsident VAP



Dr. Frank Furrer
Generalsekretär VAP

CARGO FORUM SCHWEIZ

Das Cargo Forum Schweiz (CFS) ist der Schulterschluss der verkehrsträgerneutralen Verbände mit spezifischen Interessen am Güterverkehr. Seine Verbände und deren Mitglieder beeinflussen ca. 90% der Gütertransporte in der Schweiz. Es setzt sich aus folgenden Organisationen zusammen:

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband, Bern

ist der Verband des Schweizer Güter- und Personentransports auf der Strasse mit Lastwagen, Cars und Taxis. Die ASTAG hat rund 4'200 Transportunternehmen in 18 Sektionen und 15 Fachgruppen und repräsentiert damit über 80 Prozent des Transportgewerbes in allen Kantonen und Regionen der Schweiz.

GS1, Schweiz, Bern

ist die Kompetenzplattform für nachhaltige Wertschöpfung auf der Basis optimierter Waren- und Informationsflüsse. Als Fachverband mit rund 5000 Mitgliedsunternehmen vernetzt GS1 Schweiz Beteiligte, fördert die Kollaboration und vermittelt Kompetenz in Wertschöpfungsnetzwerken. Globale GS1 Standards und Prozessmodelle ermöglichen die Gestaltung effizienter Wertschöpfungsketten.

SIHK Schweizerische Industrie- und Handelskammern, vertreten durch die Handelskammer bei der Basel, Basel

Die SIHK vertreten die Wirtschaftsverbände der Industrie-, Handels- und Dienstleistungsfirmen in der ganzen Schweiz. Sie verstehen sich als Bindeglied zwischen Staat und Wirtschaft. Die Mitgliederfirmen repräsentieren die Struktur der Schweizer Wirtschaft und einen Grossteil der schweizerischen Arbeitsplätze.

SPEDLOGSWISS - Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Basel

ist der Verband der international operierenden Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen. Er ist verkehrsträgerneutral und repräsentiert über 95% der Speditionsbranche in der Schweiz. SPEDLOGSWISS vertritt über 340 Schweizer Speditions- und Logistikunternehmen.

SSC - Swiss Shippers' Council, Lausanne

Der SSC ist die Organisation der Schweizer Verladerschaft und nimmt branchenübergreifend die Interessen der Industrie, des Handels und der Grossverteiler in allen Sparten der Gütertransporte wahr. Der SSC setzt sich für eine freie Wahl der Transportträger und optimale und nachhaltige Rahmenbedingungen im nationalen und internationalen Transportwesen ein. Im SSC sind alle namhaften Schweizer Firmen vertreten.

SVS - Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt- und Hafenwirtschaft, Basel

Die SVS ist der Zusammenschluss der schweizerischen Schifffahrt sowie der Hafenwirtschaft und vertritt deren Interessen bei Behörden, anderen Verkehrsträgern und einschlägigen Organisationen im In- und Ausland.

VAP - Verlader, Anschlussgleise, Privatgüterwagen, Uitikon

Der VAP vertritt ca. 300 Unternehmungen der verladenden Wirtschaft und Logistik der Schweiz, Deutschlands, Italiens, Polens, Österreichs und Frankreichs, welche Güter per Bahn, Lastwagen, Schiffen, Pipeline sowie in allen Kombinationsformen transportieren und dazu erhebliche Investitionen in Anschlussgleise, Terminals, Umschlagseinrichtungen, Lastwagen, Güterwagen und Traktionsmittel tätigen.

Office fédéral des transports

3003 Berne

konsultationen@bav.admin.ch

Paudex, le 21 juillet 2020

**Message concernant la loi fédérale urgente sur le soutien des transports publics
[et le fret ferroviaire]
durant la crise du COVID-19 (modification de quatre lois fédérales)**

Réponse à la procédure de consultation

Madame, Monsieur,

Nous nous référons au courrier du 2 juillet 2020 de la Cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) relatif à l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position sur ce dernier, dans le délai imparti, délai raccourci afin que ce message puisse être présenté au Parlement dès la session d'automne 2020. Comme demandé, nous vous transmettons la présente sous une double forme électronique (une au format PDF, l'autre au format Word), et par poste, pour la bonne règle.

1. Objet de la consultation

Nous relevons, comme le Conseil fédéral, que les transports publics (trafic voyageurs) et le fret ferroviaire (trafic marchandises) fournissent des prestations indispensables aux habitants et aux entreprises de notre pays.

Nous relevons également que la demande de prestations de transports publics a subi une baisse allant jusqu'à 80% et que le transport ferroviaire de marchandises a nettement diminué pendant le semi-confinement imposé du fait de la pandémie du COVID-19, avec des pertes de revenus en conséquence.

Nous prenons note de l'adoption de la motion 20.3151 de la CTT-N «Pertes de recettes dans le secteur des transports publics. La Confédération doit trouver des solutions».

En ce sens, nous prenons bonne note que le projet de loi fédérale urgente, soumis à la présente consultation, prévoit des mesures temporaires pour :

- le transport régional de voyageurs (TRV)
 - le trafic local voyageurs
 - le fret ferroviaire
 - le financement de l'infrastructure ferroviaire
- du fait de la crise du COVID-19, pour un montant estimé à 800 millions de francs pour ce qui concerne la contribution fédérale.

2. Remarques générales

Le Centre Patronal soutient depuis des années la comodalité, à savoir le recours efficace à différents modes de transport isolément ou en combinaison, dans le but d'obtenir une utilisation optimale et durable des ressources.

Nous sommes donc favorables à ce que les transports publics et le fret ferroviaire puissent compter sur un soutien analogue, à défaut d'être identique, à celui dont peuvent bénéficier - au titre des mesures pour atténuer les conséquences économiques de la propagation du coronavirus - les entreprises privées actives dans notre pays.

a) Principes à respecter lors de mesures temporaires urgentes

Nous soutenons sans réserve les principes mentionnés en page 9 du rapport explicatif de la présente consultation, à savoir :

- La compétence des différents échelons de l'Etat doit être respectée ; pour les cas où la Confédération est seule compétente, elle décide seule des mesures nécessaires ; lorsqu'il s'agit d'une tâche commune, la responsabilité doit être répartie entre la Confédération et les cantons, ou entre les cantons et les communes, selon les commanditaires.
- Les procédures et déroulements existants sont pris en considération ; les mesures se fondent sur les instruments existants, en les complétant au cas par cas.
- Les mesures doivent être simples et transparentes, afin de ne pas perdre de temps ni de ressources du fait de charges administratives supplémentaires.
- La capacité économique des entreprises doit être prise en compte (contribution de ces dernières à la couverture des surcoûts résultant de la crise du COVID-19).
- Surtout, les dispositions légales ne sont pas modifiées durablement, mais adaptées temporairement au sens d'une mesure transitoire.

b) Indemnités pour la réduction de l'horaire de travail (RHT)

L'instrument des indemnités pour la réduction de l'horaire de travail (RHT) doit être réservé aux entreprises privées, qui encourent un risque économique sans commune mesure avec les risques encourus par les entreprises de transports publics (trafic voyageurs).

Si les entreprises de transports publics, à commencer par CarPostal, devaient obtenir des indemnités RHT - ce qui ne semble pas exclu à la lecture (page 14) du rapport explicatif du projet mis en consultation - le soutien financier à ces entreprises devrait donc être revu de fond en comble, en prévoyant cas échéant un remboursement des montants perçus au titre des mesures temporaires décrites dans le message mentionné en titre.

A tout le moins, si les entreprises de transports publics, à commencer par CarPostal, devaient obtenir des indemnités RHT, toute forme de subventionnement à double des mêmes dépenses (au moyen de mesures temporaires et des indemnités RHT) devrait être rendue impossible par un processus de contrôle rigoureux.

Des « dérives » telles que celles constatées lors du récent scandale de CarPostal ne doivent en aucun cas se reproduire !

c) Pas de nouvelle politique des transports au moyen de mesures temporaires

Conformément aux principes mentionnés au point 2a) et plus particulièrement au dernier de ces principes, il est exclu que le soutien temporaire aux transports publics et au fret ferroviaire du fait de la crise du COVID-19 soit prolongé au-delà de 2021, sous une forme directe ou indirecte, dans le cadre de la législation ordinaire.

En bonne logique formelle, le soutien temporaire aux transports publics et au fret ferroviaire du fait de la crise du COVID-19 ne devrait pas non plus aboutir au « gel » des structures de ces derniers, mais se limiter à permettre aux transports publics et au fret ferroviaire de surmonter la crise actuelle, d'ampleur inédite. A l'évidence, le projet soumis à la présente consultation ne permet pas d'éviter une telle dérive, pratiquement impossible dans le cas des entreprises privées, forcées de s'adapter aux nouvelles conditions de leurs marchés. Nous insistons donc lourdement sur le respect, au sens large du terme, de l'avant-dernier principe mentionné au point 2a), à savoir : La capacité économique des entreprises [de transports publics et de fret ferroviaire] doit être prise en compte. Il s'agit que les entreprises de transports publics s'adaptent à cette crise, en réduisant notamment leurs coûts, au-delà du soutien financier que vont leur accorder, une nouvelle fois, les collectivités publiques.

d) Prise en compte de l'évolution de la demande réelle de prestations de transports publics

Tout comme le Conseil fédéral le relève en page 4 du rapport explicatif de la présente consultation, ainsi que de nombreux acteurs, nous nous attendons à ce que la demande de transports publics ne se normalise que lentement et ne retrouve pas le niveau d'avant la crise COVID-19 avant un certain laps de temps.

Nous doutons par ailleurs que la croissance de plus de 50% du trafic voyageurs sur les transports publics, croissance escomptée dans le scénario de référence des *Perspectives d'évolution du transport 2040* du DETEC, soit encore réaliste, alors que des pandémies telles que celle du COVID-19 devraient se multiplier. En tous les cas, nous insistons sur la publication régulière de données relatives à la demande réelle de prestations de transports publics, ainsi que, si cette demande réelle devait stagner ou ne pas croître conformément au scénario de référence mentionné ci-dessus, sur la nécessité d'adapter en conséquence la planification des infrastructures ferroviaires et de la planification des infrastructures de transports publics d'agglomération.

e) Etude d'impact financier sur le fonds routier FORTA

Nous avons pris connaissance avec beaucoup d'intérêt de l'impact de la crise COVID-19 sur les attributions à affectation obligatoire au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), ainsi que de la volonté du Conseil fédéral de compenser ces manques à gagner en suspendant, pour les années 2020-2021, le remboursement par le FIF des avances/dettes du précédent fonds ferroviaire FTP (pages 8, 18 et 19 du rapport explicatif). Cette manière de faire aurait pour effet de reporter à plus tard le transfert du FIF au FORTA (fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération) d'une part importante (9%, soit quelque 300 millions de francs par an) du produit net de l'impôt sur les huiles minérales de carburant (recettes de la taxe de base sur l'essence et le diesel).

Par conséquent, nous exigeons la réalisation et la publication, d'ici à la session d'automne, d'une étude d'impact financier sur le fonds FORTA. Cette étude devra tenir compte à la fois de l'impact de la crise COVID-19 sur les attributions à affectation obligatoire à ce fonds d'infrastructure routière, ainsi que de la volonté du Conseil fédéral de suspendre, pour les années 2020-2021 (donc pendant deux ans), le remboursement par le FIF des avances/dettes du fonds FTP.

3. Remarques sur le projet soumis à la présente consultation

Nous saluons, en tant que premier pas allant dans la bonne direction, la procédure fixée par le Conseil fédéral en ce qui concerne la couverture du déficit du transport régional de voyageurs, pour un montant correspondant à un gros tiers du coût - pour la Confédération - du projet soumis à la présente consultation, à savoir (page 13 du rapport explicatif) :

- Les entreprises de transports publics attestent leurs déficits dus aux pertes de recettes et aux éventuelles économies de coûts, de manière transparente, dans leurs comptes annuels 2020.
- Ces déficits sont couverts grâce à la dissolution des réserves à affectation obligatoire constituées conformément à l'article 36 LTV et d'autres réserves.
- Les déficits résiduels sont indemnisés par les commanditaires, à savoir la Confédération et les cantons.

a) Transport régional de voyageurs (TRV)

Nous soutenons le principe de la prise en charge, sur une base 50/50, par la Confédération et les cantons, de certains surcoûts et pertes de recettes pour ce secteur du fait de la pandémie du COVID-19, en notant que la contribution fédérale est estimée pour l'heure à 290 millions de francs (page 15 du rapport explicatif).

Cela posé, nous demandons que ce nouveau soutien financier des collectivités publiques soit réduit au profit de prêts, à rembourser par les entreprises bénéficiaires, et/ou au moyen d'une réduction plus importante des coûts de ces dernières.

b) Transport local de voyageurs / soutien unique de la Confédération

Nous rejetons, tout comme le Conseil fédéral, toute forme de soutien financier de la Confédération - hors projets d'infrastructures d'agglomérations - au trafic local (bus), conformément au principe « qui commande, paie », mentionné au point 2a). Le respect de ce principe de gouvernance nous semble d'autant plus essentiel que le taux de couverture d'une entreprise urbaine de transports publics telle que les TL (transports publics lausannois) montait à moins de 38% avant la crise du COVID-19.

Cela posé, si un tel soutien était accordé, il s'agirait que les contributions de la Confédération, des cantons et des communes aux surcoûts et pertes de recettes du transport local de voyageurs, soient comptabilisées de la manière la plus transparente possible, dans le but d'empêcher toute forme de subventionnement à double des mêmes dépenses : un nouveau scandale du genre de celui de CarPostal ne doit pas se reproduire.

c) Transport ferroviaire de marchandises (transport combiné transalpin, chaussée roulante)

Nous soutenons le principe d'un soutien financier au secteur du transport ferroviaire de marchandises, qui a contribué, tout comme le secteur du transport routier de marchandises, à ce qu'au moins une partie de l'économie suisse fonctionne pendant le semi-confinement, ainsi qu'à approvisionner les habitants de notre pays en biens de première nécessité.

Cela posé, nous demandons que ce nouveau soutien financier des collectivités publiques soit réduit au profit de prêts, à rembourser par les entreprises bénéficiaires, et/ou au moyen d'une réduction plus importante des coûts de ces dernières.

d) Financement de l'infrastructure ferroviaire /
Suspension du remboursement des avances du FIF

Nous rejetons la suspension du remboursement des avances du fonds ferroviaire FIF, qui se fait au détriment du fonds routier FORTA, en contradiction avec la politique de comodalité plébiscitée par le peuple et tous les cantons, début 2017.

e) Trafic grandes lignes (CFF)

Nous saluons la décision du Conseil fédéral qui considère que les mesures de soutien ne sont pas destinées au trafic grandes lignes, bénéficiaire pour les CFF.

4. Conclusions politiques

Compte tenu de ses remarques susmentionnées, le Centre Patronal ne peut pas soutenir en l'état la loi fédérale urgente sur le soutien des transports publics [et le fret ferroviaire] durant la crise du COVID-19, car ce projet tend à « geler » les structures existantes, en n'incitant guère les entreprises de transports publics à s'adapter à la crise, comme doivent le faire, à l'inverse, toutes les entreprises privées (en réduisant leurs coûts).

Pour illustrer ces propos, nous nous rangeons volontiers dans la catégorie des gouvernement européens « frugaux » qui ont exigé, non sans succès, dans le cadre des négociations relatives au programme de relance post-COVID de l'UE, que la part des subventions non remboursables financées au titre de ce programme soit réduite au profit de la part des prêts remboursables, impliquant la responsabilité des bénéficiaires.

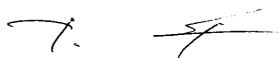
Par ailleurs, nous rejetons, tout comme le Conseil fédéral, toute forme de soutien financier de la Confédération - hors projets d'infrastructures d'agglomérations - au trafic local (bus).

Sur un autre plan, nous rejetons la suspension du remboursement des avances du fonds ferroviaire FIF, au détriment en définitive du fonds routier FORTA.

Enfin, nous exigeons la réalisation et la publication, d'ici la session d'automne (transparence des décisions du Parlement), d'une étude d'impact financier sur le fonds FORTA. Cette étude devra tenir compte à la fois de l'impact de la crise COVID-19 sur les attributions à affectation obligatoire à ce fonds d'infrastructure routière, ainsi que de la volonté du Conseil fédéral de suspendre, pour les années 2020-2021 (donc pendant deux ans), le remboursement par le fonds ferroviaire FIF des avances/dettes du précédent fonds ferroviaire FTP.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à cette prise de position, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Centre Patronal



Patrick Eperon

Herrn
Dr. Peter Füglistaler
Direktor
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Chiasso, 15.07.2020
Our Ref. HJB-STA/SAS
(200715 Stellungnahme Hupac Vernehmlassung)

Stellungnahme zur Vernehmlassungsunterlage «Dringliches Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19 Krise»

Sehr geehrter Herr Direktor Füglistaler

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19 Krise.

Wir begrüssen die Initiative, den öffentlichen Verkehr durch ein Bundesgesetz zu stützen. Die aktuellen negativen Einflüsse der Covid-19 Krise auf das Verkehrssystem des öffentlichen Verkehrs sind massiv. Die Initiative berücksichtigt die nachhaltige Sicherstellung der Versorgung von Regionen mit dem Schienenpersonenverkehr ebenso wie der Verlagerungszielsetzungen im Güterverkehr. Mit der Initiative werden alle relevanten Bereiche wie der öffentliche Personenverkehr, der Schienengüterverkehr, der transalpine Kombinierte Verkehr und die Infrastruktur berücksichtigt. Der Umfang der Massnahmen erscheint uns angemessen und zielführend.

Erheblicher Unterstützungsbedarf im systemrelevanten Schienengüterverkehr und im Kombinierten Verkehr

Der Volumeneinbruch von bis zu 40% während der Covid-19 Krise führte zu grossen Verlusten bei den im Schienengüterverkehr involvierten EVU's und den im Kombinierten Verkehr tätigen Operateuren. Die vorgesehenen CHF 70 Mio. decken einen Teil dieser Verluste und tragen dazu bei, dass die Akteure ihre Angebote während der Krise und danach aufrechterhalten werden können. Einen beträchtlichen Teil der Covid-Verluste werden die relevanten Unternehmen dennoch selbst tragen.

Die vorgeschlagenen à-fonds-perdu-Mittel und die Gesetzesanpassungen helfen diesen Unternehmen, die aufgrund der COVID-19 Krise resultierenden hohen finanziellen Ausfälle teilweise zu kompensieren. Sie tragen dazu bei, dass die Unternehmen ihre systemrelevanten Gütertransport-Angebote in der Schweiz und in der alpenquerenden Verkehrsverlagerung weitgehend aufrechterhalten können.

Hupac begrüsst diese ausserordentliche finanzielle Unterstützung der Unternehmen gemäss Gütertransportgesetz (25.9.2015) sowie die Anpassung von Art. 8 Abs. 2 des GVVG zwecks Sicherstellung eines nachhaltigen Gütertransportangebots. Diese werden wesentlich dazu beitragen, dass die Unternehmen systemrelevante Angebote auch in Zukunft weiterhin erbringen können und die Schweizer Verlagerungspolitik wegen Covid-19 keinen bedeutenden Rückschlag erleiden wird.

Verlagerung im alpenquerenden Verkehr

Das Coronavirus traf, wie im erläuternden Bericht des BAV gut beschrieben, seit Anfang April auch die Verlagerungspolitik der Schweiz für den alpenquerenden Verkehr hart. Der Verkehrsrückgang von in der Spitze bis zu 40% gefährdet aktuell das alpenquerende Netzwerk des Kombinierten Verkehrs (KV). Die Investitionen des Bundes und der zahlreichen KV-Operateure haben in den letzten Jahrzehnten zum schrittweisen Aufbau eines gut funktionierenden Netzwerks von nationalen und internationalen Verkehrsrelationen und zum Erfolg der Verlagerungspolitik im alpenquerenden Verkehr geführt. Der Covid-19 bedingte, massive wirtschaftliche Wirtschaftseinbruch in Europa gefährdet jetzt die erreichte erfolgreiche Verlagerung hin zur klimafreundlichen Schiene sehr erheblich. Verstärkt wird dieser Verkehrsverlust der Schiene noch durch den Preiskampf im europäischen Strassentransport aufgrund der Überkapazitäten und der sehr tiefen Treibstoffpreise.

Die Europäische Union prognostiziert in ihrer neusten Wirtschaftsprognose (Juli 2020) eine Abnahme der Wirtschaftsleistung 2020 im Euro-Raum von -8.7 Prozent. Dabei rangiert Italien als wichtigster Einzelmarkt im alpenquerenden KV am Schluss mit einer wirtschaftlichen Kontraktion in diesem Jahr von -11.2 Prozent. Die neusten Prognosen der EU für 2021 machen zudem klar, dass auch im nächsten Jahr das Verlagerungsniveau von 2019 nicht annähernd erreicht werden wird.

Infolge des Covid-19 bedingten Verkehrsrückgangs sank die Auslastung der KV-Züge massiv. Die fehlende Auslastung birgt die Gefahr in sich, dass die Operateure gezwungen sind, Verbindungen einzustellen, um die wirtschaftlichen Schäden in Grenzen zu halten. Dies führt zu einem Teufelskreis und automatisch zur Rückverlagerung von alpenquerenden Transportvolumen auf die Strasse. Viele KV-Operateure halten aktuell Angebote trotz Verlusten noch aufrecht, weil sie eine teilweise Kompensation der Verluste durch das anstehende Covid-19 Gesetz für den öffentlichen Verkehr erwarten. Blicke diese Unterstützung aus, sind die Anbieter gezwungen, diese Angebote einzustellen.

Ergänzend zu den wirtschaftlichen Einflüssen führt die Covid-19 Krise zu weiteren Verzögerungen im Ausbau des 4-Meter Korridors für 740 Meter lange Züge durch die Schweiz sowie auf den Zufahrtlinien nördlich von Basel und südlich von Chiasso/Luino und Domodossola. Dadurch können die für 2021 ursprünglich geplanten Produktivitätserhöhungen durch längere Züge sowie durch den für Sattelauflieger-Verkehre zentralen 4-Meter-Korridor nicht oder nur in äusserst bescheidenem Ausmass realisiert werden.

Die vorgesehenen Mittel tragen dazu bei, dass die betroffenen Unternehmen zumindest einen Teil der Defizite decken können. Weitere grosse Anstrengungen zur Eindämmung bzw. Deckung der Verluste sind in Eigenleistung zu erbringen.

Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr: Befristete Aussetzung des Abbaus der Abgeltung je Sendung im alpenquerenden Kombinierten Verkehr gem. GVVG vom 19.12.2008 sowie Anhebung der Abgeltung 2021 auf das Niveau von 2020

Die Verlagerungspolitik der Schweiz folgt dem Prinzip, den Nachteil der erschwerten Eisenbahnproduktion durch die Alpen im Vergleich zum Strassentransit auszugleichen. Die Marktnachfrage nach intermodalem Verkehr stieg über die letzten Jahre kontinuierlich. Diese Entwicklung wird durch die Verkehrszahlen des Verlagerungsberichts 2019 auf eindrückliche Weise veranschaulicht. So hat der Anteil des alpenquerenden Strassentransports am Gesamtverkehr innert 10 Jahren von 39% auf 29% abgenommen. Dies ist ein Kernerfolg der Schweizer Verlagerungspolitik.

Im erläuternden Bericht zum Bundesgesetz wird der Zusammenhang der Auslastung eines Zuges und der rückläufigen Marktnachfrage beschrieben. Die KV-Operateure stehen im Dilemma, einerseits über die Reduktion des Angebots (Relationen, Zugfrequenzen) die Zugsauslastung hoch zu halten und so hohe Verluste zu vermeiden, andererseits aber ihr Systemangebot im Netzwerk aufrecht erhalten zu wollen, um die Attraktivität des Kombinierten Verkehrs für die Verlader nicht weiter zu verringern.

Durch höhere Sendungs- und Zugsabgeltungen kann der Gesetzgeber die Operateure darin unterstützen, das intermodale Netzwerk in der Krise aufrecht zu erhalten. Angesichts der oben beschriebenen Marktherausforderungen, des hohen Preisdrucks seitens des Strassentransits aufgrund von Überkapazitäten und tiefen Treibstoffpreisen sowie der verzögerten Bahnkorridor-Ausbauten ist eine solche Unterstützung des Kombinierten Verkehrs dringend notwendig.

Für 2021 wird ebenfalls ein sehr schwieriges Marktumfeld mit Transportvolumen deutlich unter den Werten von 2019 erwartet. Daher erachten wir die Erhöhung der Abgeltungen für 2021 um 20 Mio. CHF – auf das gleiche Niveau wie 2020 – als notwendig, damit der Verlagerungserfolg im alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz abgesichert werden kann.

Hupac befürwortet den Vorschlag des Bundesrates, die gesetzliche Vorgabe zum Abbau der Betriebsabgeltung pro Sendung für den alpenquerenden Kombinierten Verkehr für die Jahre 2020 und 2021 auszusetzen (Nicht-Anwendung von Art.8 Abs.2 des Güterverkehrsverlagerungsgesetz vom 19.12.2008) sowie die Höhe der gesamthaft zur Verfügung stehenden Abgeltungen im Jahr 2021 um CHF 20 Mio. auf das gleichen Niveau wie 2020 anzuheben.

Ausserordentliche finanzielle Unterstützung des Angebots der Rollenden Landstrasse

Durch die COVID-19 bedingte Beschränkung der Beförderung von Chauffeuren in Begleitwagen ist die für einen wirtschaftlichen Betrieb notwendige Auslastung des Systems Rollende Landstrasse (RoLa) bei weitem nicht mehr gegeben. Die Sicherstellung des Abstands zwischen den LKW-Fahrern, die im Begleitwagen mit dem RoLa-Zug mitfahren, reduzierte die maximale Anzahl der LKW je RoLa-Zug von 22 auf 8, da pro Fahrerabteil nur noch ein Chauffeur im Begleitwagen mitfahren durfte. Die so auf ein Niveau von 36% gesunkene maximale Auslastung führt zu den im begleitenden Bericht beschriebenen massiven Einschränkungen und dadurch zu hohen Verlusten und einem grossen Liquiditätsengpass beim Unternehmen, das die RoLa betreibt. Unter den gegebenen Umständen ist der begleitete Kombinierte Verkehr als Ergänzungsangebot zum unbegleiteten Kombinierten Verkehr durch die Alpen nicht überlebensfähig. Die RoLa müsste ohne Unterstützungszusage eingestellt werden.

Hupac unterstützt diese ausserordentliche finanzielle Unterstützung der Rollenden Landstrasse durch die vorgeschlagene Defizitdeckung von bis zu CHF 10 Mio. für das Jahr 2020.

Fazit

Wir betrachten den finanziellen Umfang des vom Bundesrat vorgeschlagenen Massnahmenpakets in der Höhe von CHF 70 Mio. als notwendig, um den systemrelevanten Schienengüterverkehr bzw. Kombinierten Verkehr der EVU und KV-Operateure in der Covid-19 Krise zu stützen und überlebensfähig zu halten.

Die ausserordentliche finanzielle Unterstützung der EVU im Schienengüterverkehr soll sicherstellen, dass die Weiterführung der Eisenbahn-Systemangebote nicht gefährdet ist.

Zur Sicherung der Verlagerung im alpenquerenden Kombinierten Verkehr soll für die Jahre 2020 und 2021 auf einen Abbau der Betriebsabgeltungen pro verlagerte Sendung verzichtet werden. Art. 8 Abs. 2 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes vom 19.12.2008 soll gemäss dem Vorschlag des Bundesrates angepasst werden. Zusätzlich soll wegen der für 2021 erwarteten sehr schwierigen Marktsituation für die Verkehrsverlagerung wie vom Bundesrat vorgeschlagen die Höhe der Abgeltungen im Jahre 2021 auf das gleiche Niveau wie im Jahr 2020 angehoben werden.

Im Sinne der Verlagerungspolitik soll auch die ausserordentliche finanzielle Unterstützung der Rollenden Landstrasse wie in der Vorlage beschrieben umgesetzt werden, damit dieses Angebot aufrechterhalten werden kann.

Wir bedanken uns für die Initiative und für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens. Für weitere Fragen oder Auskünfte stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Hupac SA



Dr. Hans-Jörg Bertschi
Präsident Verwaltungsrat



Michail Stahlhut
CEO of the Hupac Group

Madame la Conseillère fédérale
Simonetta Sommaruga
Département fédéral de l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication DETEC

Par email à : konsultationen@bav.admin.ch

Berne, le 22 juillet 2020

Prise de position de l'Initiative des Alpes sur le message concernant la loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19

Madame la Conseillère fédérale,
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous donner la possibilité de prendre position sur la loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19. Le comité directeur de l'Initiative des Alpes soutient les modifications des trois lois concernant le fret ferroviaire de marchandises et la sollicitation de ressources financière supplémentaires.

Mesures de soutien au transport ferroviaire de marchandises saluées

Les présentes modifications législatives visant à amortir les conséquences économiques de la crise du COVID-19 dans le domaine du transport ferroviaire de marchandises présentée par le Conseil fédéral nous réjouissent. L'Initiative des Alpes salue les ressources supplémentaires de 70 millions pour le fret ferroviaire et de 330 millions de francs pour les infrastructures ferroviaires. Ces mesures de soutien contribuent au maintien des marchandises sur les rails avec ses effets positifs sur l'environnement et le climat, et la stabilité de l'économie nationale. Sans contre-mesures, la politique de transfert suisse serait affaiblie et le fret ferroviaire transalpin durement affecté. L'Initiative des Alpes vise la protection des Alpes par le transfert des flux de marchandises sur le rail. Les dépenses extraordinaires de la Confédération prévues dans le rapport explicatif du projet mis en consultation endigueront très fortement les effets de la pandémie.

Nécessité d'assurer une offre durable

La perte de 40% du volume des flux de marchandises en fret ferroviaire transalpin et le recul d'environ 20% des volumes transportés par le fret ferroviaire national (trafic intérieur, d'importation et d'exportation) ont impacté directement les entreprises de transport ferroviaire (ETF) et les gestionnaires d'infrastructure (GI) en Suisse. Pour ne pas avoir une restriction de l'offre, il est impératif que les quelques entreprises de transport ferroviaire de marchandises actives en Suisse puissent bénéficier de contributions destinées à compenser les pertes des recettes initialement prévues. L'Initiative des Alpes félicite le Conseil fédéral pour ces mesures et pour le maintien de l'offre de la chaussée roulante (RAIpin SA).

Il est primordial que le flux de marchandises déjà transportées actuellement par le rail puissent toujours bénéficier de cette offre durable. Il serait contradictoire et contre-productif de revoir ce flux sur la route à cause de la pandémie. La Constitution suisse le rappelle à l'article 84 : « Le trafic de marchandises à travers la Suisse sur les axes alpins s'effectue par rail ».

Modifications de lois sur le fret ferroviaire approuvées

L'Initiative des Alpes salue vivement les adaptations de la loi sur le transport de marchandises (RS 742.41) et la loi sur le transfert de marchandise (RS 740.1). Comme prévu par le Conseil fédéral, la réduction des indemnités dans le trafic combiné transalpin pour les années 2020 et 2021 doit être suspendue et la procédure pour couvrir les déficits des entreprises de transport en fret ferroviaire et des autres entreprises importantes pour le transfert sous la forme d'une contribution unique simplifiée. Avec la modification de l'art. 9a de la LTM, les opérateurs seront incités à maintenir leur offre malgré un taux d'utilisation plus faible et une partie des coûts de production plus élevés dus à la crise du COVID-19 sera indemnisée. L'augmentation des indemnités que la Confédération verse par train et par envoi permettra de compenser partiellement les pertes de recettes dues au recul de la demande, comme le nouvel art. 8, al. 2, 2^e phrase, LTTM le stipule. L'Initiative des Alpes félicite les modifications de ces lois et souhaite rappeler que l'objectif de transfert n'est pas encore atteint et qu'il est important de continuer à renforcer le transport ferroviaire de marchandises.

Modifications de la loi sur le financement de l'infrastructure approuvée

En renonçant au remboursement de l'avance du fonds d'infrastructure ferroviaire FIF en 2020 et 2021, il est possible de garantir les moyens d'investissement pour le maintien de la qualité des infrastructures et l'aménagement du réseau ferroviaire. L'Initiative des Alpes soutient dès lors la modification de la loi sur le fonds d'infrastructure ferroviaires (RS 742.140). Avec la modification de l'art. 7, al. 1 et de l'art. 11, al. 1, LFIF, la FIF pourra absorber les conséquences de la pandémie et de financer les pertes de recettes des GI ainsi que leurs projets. L'Initiative des Alpes demande également qu'à l'avenir, la part maximale des recettes (2/3) de la RPLP soit incluse dans le FIF et non supprimée de l'allègement du budget fédéral. Malheureusement, en raison de cette pratique, le FIF manque depuis 2016 de fonds s'élevant à plus de 750 millions de francs, un montant qui aurait pu être très bien utilisé pour l'entretien, la maintenance et le développement de l'infrastructure ferroviaire.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à notre prise de position.

Meilleures salutations



Jon Pult
Président de l'Initiative des Alpes



Floriane Kaiser
Collaboratrice politique

LITRA | Spitalgasse 32 | 3011 Bern

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

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

Bern, 22. Juli 2020

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 eröffnet. 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 % 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 Ertragsausfällen und Defiziten zu rechnen ist.

Die LITRA begrüsst daher den parlamentarischen Auftrag zur finanziellen Unterstützung des öV und beurteilt den umfassenden Massnahmenplan des Bundes mit den vorgeschlagenen Überbrückungsregelungen überwiegend positiv. Damit kann unmittelbar verhindert werden, dass der öV und der Schienengüterverkehr durch den Abbau oder die Einstellung von Transportangeboten aufgrund der COVID-19-Krise nachhaltig geschädigt werden. Aus unserer Sicht drängen sich dennoch gewisse Änderungen in der Vorlage auf, die insbesondere den Personenverkehr betreffen. Dazu reichen wir nachfolgende Anträge in enger Absprache mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VÖV) ein.

Regionaler Personenverkehr (RPV)

Die LITRA begrüsst 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 weiteren Reserven erachten wir als unzulässig.

Die Verwendung von Reserven zur Deckung der Defizite soll sich auf die zweckgebundenen Reserven gemäss Art. 36 PBG beschränken. Weiteren Reserven der Transportunternehmen dürfen nicht zur Defizitdeckung verwendet werden. Für die Verwendung der zweckgebundenen Reserven beantragt die LITRA, diese zwecks Wahrung der Risikotragfähigkeit der Transportunternehmen nur zu zwei Dritteln und höchstens gemäss maximaler Mindesteinlage laut Art. 36 PBG von 25 % des Jahresumsatzes oder 12 Millionen Franken auszuschöpfen.

Beim regionalen Personenverkehr ist vorgesehen, die durch Covid-19 entstehenden Verluste im Gegensatz zu den Sparten Infrastruktur und Güterverkehr in der Jahresrechnung 2020 auszuweisen, da die entsprechende Abgeltung erst im Jahr 2021 ausgerichtet wird. Dadurch wird im Geschäftsjahr 2021 im regionalen Personenverkehr ein Gewinn entstehen. Die Verbuchungslogik verstösst gegen den Grundsatz der periodengerechten Verbuchung der Erlöse. Diese Inkonsistenzen gilt es zu vermeiden.

Ortsverkehr

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

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 den Vorschlägen der LITRA 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.

Touristischer Verkehr

Die LITRA lehnt den Verzicht auf Massnahmen zugunsten des touristischen Verkehrs entschieden ab. Dessen Berücksichtigung wurde einerseits explizit in der Motion 20.3151 gefordert und ist damit parlamentarisch legitimiert sowie am «Runden Tisch» vom 2. Juni 2020 von allen massgeblichen Akteuren verlangt worden. 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, für die eine Lösung vorgesehen ist, fehlt und sämtliche Sparten gleichermaßen betroffen sind.

Der touristische Verkehr (inkl. Autoverlad) 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 50 - 100 Millionen Franken zur Abfederung der Covid-19-bedingten Ertragsausfälle der öV-Unternehmen bereitgestellt werden.

Schienengüterverkehr, Kombiniertes Verkehr und Bahninfrastruktur

Die LITRA stimmt den vorgeschlagenen Massnahmen für den Schienengüterverkehr, den Kombinierten Verkehr 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.

Grundsätzliches

Gemäss dem erläuternden Bericht (Seite 14), ist die Höhe der gesamten Verluste 2020 von der Frage abhängig, ob die öV-Unternehmen Kurzarbeitsentschädigungen in Anspruch nehmen können. Es ist aus unserer Sicht wichtig, dass in den Mechanismen zur Entschädigung der öV-Unternehmen, Unterstützungen wie Kurzarbeitsentschädigungen berücksichtigt werden.

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 in anderen Verfahren beschlossen werden sollen. Aus Gründen der Einheit der Materie ist es aber sinnvoll und transparenter, wenn gleichzeitig mit der vorliegenden Vorlage über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise auch die entsprechenden Kredite durch das Parlament gesprochen werden.

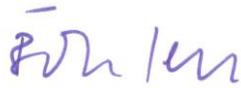
Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge und Ihr grosses Engagement zugunsten eines starken ÖV. Bei Fragen stehen wir Ihnen jederzeit sehr gerne zur Verfügung.

Beste Grüsse

LITRA - Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr



Martin Candinas
Präsident, Nationalrat



René Böhlen
Geschäftsführer

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundespräsidentin
Simonetta Sommaruga
3003 Bern
per E-Mail an: kosultationen@bav.admin.ch

Aarau, 22. Juli 2020

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

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Am 1. Juli 2020 wurde die Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise publiziert. Leider ist RAILplus als Vertreter von mittlerweile 19 Schmalspur-Transportunternehmen (verteilt über die ganze Schweiz) nicht offiziell für eine Stellungnahme eingeladen worden. Angesichts der grossen Wichtigkeit der Vorlage erlauben wir uns hiermit trotzdem, Ihnen unsere Sicht und Inputs zukommen zu lassen. Die finanziellen Auswirkungen der Krise beschäftigen alle Mitglied-Bahnen von RAILplus, somit drängt sich die nachfolgend beschriebene, gemeinsam abgestimmte Sicht auf.

Im Übrigen verweisen wir bereits an dieser Stelle auf parallel laufende Stellungnahmen der einzelnen Mitglied-Bahnen von RAILplus, die zusätzlich auch noch unternehmensspezifische Punkte enthalten und deshalb auch notwendig sind.

Die Corona-Krise hat alle RAILplus Mitglied-Bahnen hart getroffen, sei es in der Deutschen, Französischen oder Italienischen Schweiz. Die Erträge und Frequenzen sind stark eingebrochen. Der touristische Verkehr, der von vielen RAILplus-Mitgliedern angeboten wird, ist aufgrund der verordneten Betriebseinstellung sogar vollständig stillgestanden. Umgekehrt konnten die Kosten aufgrund der weitgehenden Aufrechterhaltung des Angebotes, trotz grossen Anstrengungen in allen Bereichen, nur in begrenztem Masse gesenkt werden. Dies hat zur Folge, dass Ende 2020 mit hohen Defiziten in den wichtigsten Sparten zu rechnen ist.

RAILplus begrüsst den parlamentarischen Auftrag zur finanziellen Unterstützung des öV sehr und beurteilt den umfassenden Massnahmenplan des Bundes überwiegend positiv. Unsere ergänzenden Anträge betreffen die nachstehend dargelegten Punkte.

Im Übrigen lehnt sich die Stellungnahme von RAILplus sehr stark an derjenigen des Verbandes öffentlicher Verkehr (VÖV) an.

1. Regionaler Personenverkehr (RPV)

Wir begrüßen die vorgesehene Defizitdeckung im Regionalen Personenverkehr (RPV) mit der geplanten Verwendung von bestehenden Reserven gemäss Bundesgesetz über die Personenbeförderung (PBG, SR 745.1). Für die konkrete Verwendung der Reserven beantragt RAILplus, 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.

Die Verwendung von vorhandenen freien Reserven erachten wir aber als weder sinnvoll noch zulässig. Gerade auch im Hinblick auf die schon historisch tiefen Eigenkapitalquoten und auf die nun vorliegenden neuen grossen Herausforderungen, Risiken und Unsicherheiten aus finanzieller Sicht kann dies zu weiteren Problemen und Handlungsbedarf führen.

Eine Anpassung der abgeschlossenen Angebotsvereinbarung für das Jahr 2021 ist unumgänglich. Da die Reserven PBG Art. 36 im Rahmen der Defizitdeckung für das Jahr 2020 bereits vollumfänglich angerechnet werden, sind keine Mittel mehr zur Deckung des Verlustes RPV im Jahr 2021 vorhanden. Im erläuternden Bericht zur Botschaft ist einzig der Effekt der Nachfrage erwähnt, welcher sicher massgeblich den Umfang des Nachtrages zur Angebotsvereinbarung RPV 2021 bestimmen wird, nicht aber die Effekte aus Kostenentwicklungen, welche ebenfalls zu einem Verlust führen können. Bei einer vollständigen Verwendung der Reserven PBG Art. 36 im Jahr 2020 muss ein Nachtrag der Angebotsvereinbarung 2021 für alle Offertpositionen möglich sein.

2. Touristischer Verkehr

RAILplus lehnt den Verzicht auf Massnahmen zugunsten des touristischen Verkehrs ab. Dessen Berücksichtigung ist einerseits explizit in Motionen und verschiedenen Stellungnahmen (inkl. «Runder Tisch» vom 2. Juni 2020) von allen massgeblichen Akteuren verlangt worden. Damit wird auch der systemrelevanten Funktion des touristischen Verkehrs (inkl. Autoverlad) für ganz viele touristische Destinationen in der Schweiz Rechnung getragen.

Das Argument einer fehlenden gesetzlichen Grundlage auf Stufe des Bundes kann nicht ausschlaggebend sein. Gute Lösungen sind möglich (so wie auch in anderen Sparten oder Bereichen).

Für eine solche «Härtefallregelung» im touristischen Verkehr (inkl. Autoverlad) können verschiedene Optionen infrage kommen:

- Bahnen, welche das GA voll akzeptieren bzw. GA Besitzer zum reduzierten Tarif befördern.
- Bahnen, welche das Halbtaxabo akzeptieren.

3. Güterverkehr und Infrastruktur

RAILplus stimmt den vorgeschlagenen Massnahmen für den Güterverkehr und die Bahninfrastruktur im Grundsatz zu. Auch der Schmalspur-Güterverkehr ist direkt bzw. indirekt von den Auswirkungen der Covid-19-Krise betroffen (rückläufige Mengen, erodierende Preise durch Überkapazitäten im Strassengüterverkehr). Bei prognostizierter rezessiver Konjunkturentwicklung wird diese Situation andauern, weshalb die Ausdehnung der Massnahmen in das Jahr 2021 zu prüfen ist.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge und Ihr grosses, überaus geschätztes Engagement in dieser Krise zugunsten eines starken öV. Bei Fragen stehen wir Ihnen jederzeit sehr gerne zur Verfügung.

RAILplus AG



Martin von Känel

VR-Präsident



Silvio Briccola

Leiter Arbeitsgruppe Finanzen
und Benchmark Deutschschweiz

Bundesamt für Verkehr BAV
Herr Dr. Arnold Berndt, Sektionschef Güterverkehr
3003 Bern

Per E-Mail: konsultationen@bav.admin.ch

Dringliches Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19 – Krise – Stellungnahme zur Vernehmlassung

01 RAIpin und die Rollende Landstrasse (Rola) durch die Schweiz

Die RAIpin AG mit Sitz in Olten betreibt seit 2001 die Rollende Landstrasse (Rola) durch die Schweiz zwischen Freiburg (Brsg/D) und Novara (I). Jährlich verlagerte sie in den vergangenen Jahren je nach konjunktureller Lage zwischen 90'000 und 100'000 Lastwagen von der Strasse auf die Schiene. Die Lastwagenfahrer verladen ihre Fahrzeuge in den Terminals auf Niederflur-Tragwagen und reisen aus Sicherheits- und Komfortgründen in einem Begleitwagen mit. Mit diesem Angebot leistet RAIpin einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene und zum Schutz der sensiblen Alpenregion. Zudem werden dank der Rola jährlich rund 30'000 Tonnen CO₂ eingespart.

Als Ergänzungsmassnahme gemäss Art. 8, Abs. 3 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes GVVG vom 4. November 2009 konnte die Rola ihren Marktanteil von 5.5% im Jahre 2019 halten¹

02 Situation der Rollenden Landstrasse in der COVID-19 - Krise

Das Angebot der Rola war und ist in jeder Phase der COVID-19 – Krise systemrelevant. LKW-Spediteure im alpenquerenden Güterverkehr sind für einen reibungslosen Warentransport auf das Angebot der Rola angewiesen:

- Der Transport von Gefahrgütern durch die Strassentunnels am Gotthard und San Bernardino ist aus Sicherheitsgründen untersagt. Auf der Rola können LKW mit diesen Gütern das ganze Jahr zwischen Sonntagnachmittag und Samstagnacht transportiert werden.
- Die Rola ermöglicht den Spediteuren, die gesetzliche Ruhezeit auf der Fahrt zwischen Freiburg und Novara sowie in der Gegenrichtung, für die LKW-Fahrer einzuplanen. Sie müssen so keine Rücksicht auf das Schweizer Nacht- und Sonntagsfahrverbot nehmen, da der Be- und Entlad in Deutschland und Italien erfolgt.

RAIpin hat deshalb den Betrieb auch in den schwierigsten Phasen des europäischen Lockdowns mit faktischer Produktionseinstellung in der nicht systemrelevanten Industrie Italiens gemäss der Bestellung

¹ Bericht Bundesamt für Verkehr (BAV): Alpenquerender Güterverkehr durch die Schweiz vom April 2020, Kennzahlen 2019 und Interpretation der Entwicklung, Kapitel 1.2.

des Bundesamtes für Verkehr (BAV) aufrechterhalten. Im Gegensatz zum restlichen Güterverkehr reisen in der Rola aber die LKW-Chauffeure aus Sicherheits- und Komfortgründen in einem Begleit- / Liegewagen pro Zug mit. Diese sind mit den Bedingungen in Nachtzügen vergleichbar. Währenddem die europäischen Bahnen im Personenverkehr die nationalen und internationalen Nachtzüge im März 2020 kurzerhand einstellten, hat RAlpin proaktiv Massnahmen zur Einhaltung des Social Distancing, gemäss den Vorgaben von Deutschland, Italien und der Schweiz in den Verladeterminals und auf dem Zug getroffen. Nicht zuletzt ging es darum, den LKW-Fahrern das Vertrauen zu geben, sich auf einem Rola-Zug nicht anstecken zu können.

Die Züge von RAlpin können im Normalfall 22 Lastwagen und ihre Fahrer aufnehmen. Da die Begleitwagen nur 8 Schlafabteile aufweisen, konnte während der Zeit der Abstandsvorgabe von 2 Metern in der Schweiz (in Deutschland betrug dieser Abstand während des ganzen Lockdowns maximal 1.5 Meter und in Italien maximal 1 Meter) nur 1 Fahrer pro Schlafabteil mitreisen. Die vorhandene Anzahl der Begleitwagen wurde neu gruppiert und nachfragebezogen, je nach Zug statt ein zwei Begleitwagen angehängt. Somit konnten, zugbezogen, zwischen 8 und 16 Lastwagen transportiert werden.

Die Abgeltungen des Bundesamtes für Verkehr müssen gemäss Güterverkehrsverlagerungsgesetz GVVG, Art. 8 Abs. 2 jährlich sinken. Deshalb kann RAlpin erst ab einer Belegung von durchschnittlich 17.3 Lastwagen pro Zug ein ausgeglichenes Resultat erzielen. Als Konsequenz war jeder fahrende Rola – Zug zwischen Mitte März und Ende Mai 2020 defizitär.

Bis Ende Mai wurden in allen Abteilen der Begleit-/Liegewagen Schutzfolien im Bereich der Betten angebracht. Dadurch konnten ab diesem Zeitpunkt, unter Wahrung der Social Distancing-Vorgaben wieder zwei LKW-Fahrer pro Abteil berücksichtigt werden. Ebenso hat RAlpin zusätzliche Liegewagen angemietet, um eine höhere Anzahl LKW-Fahrer mitbefördern zu können. Beide Massnahmen verursachen zusätzliche ungeplante Kosten, erlauben es andererseits aber wieder bis zu 22 LKW pro Zug zu befördern. RAlpin stellt auch eine merkliche Erholung der Nachfrage per Ende Juni 2020 fest. Nichtsdesotrotz liegen die Anzahl der transportierten Sendungen aufgrund der zögerlichen Erholung der Wirtschaftslage jedoch weiterhin nach wie vor noch etwa 35% unter dem Schnitt der letzten Jahre.

Es mag überraschen, dass es von Mitte März bis Ende Mai gedauert hat, zusätzliche Massnahmen umzusetzen. Hier muss bedacht werden, dass die Anbringung von Schutzfolien aus Sicherheitsgründen einer Risikoanalyse und Absprache mit der Zulassungsbehörde bedarf, in dessen Land die Wagen immatrikuliert sind. Vor dem Einsatz von angemieteten Wagen musste zudem das gesamte, an der Rola beteiligte Personal, auf die zusätzlichen Wagen geschult werden.

03 Unterstützung der Rollenden Landstrasse

Die RAlpin AG als Betreiberin der Rola ist, wie in Kapitel 4.1.3 des erläuternden Berichtes zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19 – Krise erwähnt, aufgrund der in Kapitel 02 erwähnten Massnahmen einem erheblichen Kapitalverzehr und Liquiditätsproblem ausgesetzt. Die Rola ist ein abgeltungsberechtigter Verkehr gemäss Güterverkehrsverlagerungsgesetz GVVG und kann deshalb keine Gewinne erwirtschaften, welche die Bewältigung der durch COVID-19 verursachten Schäden aus eigener Kraft ermöglichen würden. Die Monopolstellung von RAlpin AG ist nicht der Marktmacht sondern dem Fakt geschuldet, dass sich eine Rola ohne Abgeltung aufgrund der im europäischen Strassentransport äusserst geringen und umkämpften Margen nicht eigenwirtschaftlich betreiben lässt².

² RAlpin hat hierzu 2018 in Absprache mit dem Bundesamt für Verkehr detaillierte Businesscases errechnen lassen, welche deutlich aufgezeigt haben, dass ein Break Even bei verdoppelten Sendungsmengen frühestens 2047 erreicht werden kann. Voraussetzung sind mindestens 740 Meter lange Züge, welche frühestens ab 2030 oder 2035 auf der

RAIpin ist an die geltende, mit dem Bundesamt für Verkehr abgeschlossene Rahmenvereinbarung 2019 – 2023 gebunden. Ohne die Ausrichtung des im dringlichen Bundesbeschluss vorgesehenen, einmaligen Sanierungsbeitrages von rund 10 Mio. CHF wird die RAIpin AG aus finanziellen Gründen den Weiterbetrieb der rollenden Landstrasse bereits ab Januar 2021 nicht mehr sicherstellen .

04 Folgen einer Einstellung der Rollenden Landstrasse

Obwohl die Rola mit 5,5% Marktanteil im alpenquerenden Güterverkehr ein Nischenprodukt darstellt, ist sie mit gegen 90'000 transportierten Sendungen auf Platz 10 der europaweiten Anbieter im kombinierten Verkehr³ und somit keine vernachlässigbare Grösse. Im für Europa wichtigen Transitverkehr durch die Schweiz würden einerseits potenziell 90'000 Lastwagenfahrten wieder auf die Strasse zurückkehren und die Vorteile der Rola (Sicherer Gefahrguttransport, Sicherstellung der Transportketten trotz des schweizerischen Nacht- und Sonntagsfahrverbotes) könnten nicht mehr genutzt werden. Andererseits würde der auf Anfang des Jahrtausends in Betrieb genommene 4-Meter – Korridor auf der Lötschberg-Simplonachse zumindest kurzfristig ein wesentliches Schienenverkehrsvolumen verlieren.

Von der Rola hängen im Weiteren rund 100 Arbeitsplätze in der Schweiz, Deutschland und Italien ab. Für die Güterbahnen BLS Cargo und SBB Cargo Italia S.p.a. hängt ein Volumen von bis zu 30% des Umsatzes am Betrieb der Rola, welches kurzfristig nicht substituiert werden und in der Krise wohl zu herben Arbeitsplatzverlusten führen würde.

05 Fazit

Die vom Bundesrat und dem UVEK vorgeschlagenen Massnahmen zur Sicherung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19 – Krise sind angemessen, gut austariert und notwendig. Ohne die vorgesehene, ausserordentliche finanzielle Unterstützung des von RAIpin AG betriebenen Angebotes der Rollenden Landstrasse durch die Schweiz droht die unmittelbare Einstellung des Angebotes per Anfang 2021. Dies, da die durch COVID-19 verursachten Rahmenbedingungen, wegen des Social Distancing auf den Begleitwagen, in denen die LKW-Fahrer aus Komfort- und Sicherheitsgründen mitfahren und dem Verkehrsrückgang während dem Lockdown mit Schliessung eines Grossteils der Industrie in Italien, durch RAIpin finanziell nicht mehr getragen werden können⁴.

Olten, 17. Juli 2020

RAIpin AG

Nicolas Perrin
VR-Präsident

Ludwig Näf
CEO

Relation Freiburg – Novara gefahren werden können.

³ Kenngrösse: Transportierte Anzahl Sendungen auf der Schiene im Kombinierten Verkehr im Vergleich der 24 Mitgliedfirmen des europaweiten Branchenverbandes UIRR des kombinierten Verkehrs.

⁴ Das Jahresergebnis 2019 von RAIpin betrug -3'258 Mio. CHF infolge dem bereits 2019 spürbaren Nachfragerückgang im internationalen Transitverkehr und einem neuen Abgeltungsmodell des Bundesamtes für Verkehr.

Zürich, 21. Juli 2020

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK
3003 Bern

konsultationen@bav.admin.ch



Schweizerische
Energie-Stiftung
Fondation Suisse
de l'Énergie

Sihlquai 67
8005 Zürich
Tel. 044 275 21 21

info@energiestiftung.ch
PC-Konto 80-3230-3

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

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

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.

Mit seiner positiven Umweltbilanz hat der ÖV eine zentrale Hebelwirkung, wenn es darum geht, die Klimaziele des Bundes zu erreichen. Die Corona-Krise hat den ÖV nun 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. Die SES 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.

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung unserer Anträge und Empfehlungen.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Brunner', with a stylized, cursive script.

Florian Brunner
Leiter Fachbereich Klima

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 entweder 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 Verkehrsegment 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.

**STADTRAT
SCHAFFHAUSEN**

Stadthaus
Postfach 1000
CH-8201 Schaffhausen
T + 41 52 632 51 11
F + 41 52 632 52 53
www.stadt-schaffhausen.ch

**Stadtrat der Stadt Schaffhausen
und Gemeinderat der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall**

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern
konsultation@bav.admin.ch

**GEMEINDERAT
NEUHAUSEN AM RHEIN-
FALL**

Gemeindeverwaltung
Neuhausen am Rheinfall
Zentralstrasse 38
CH-8212 Neuhausen am Rheinfall
Tel. +41 52 674 21 11
www.neuhausen.ch

Schaffhausen und Neuhausen am Rheinfall, 21. Juli 2020

**Vernehmlassungsverfahren zur Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz
über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Juli 2020 haben Sie die Verkehrsbetriebe Schaffhausen zur Teilnahme am eingangs genannten Vernehmlassungsverfahren eingeladen.

In Anbetracht der grossen Bedeutung eines leistungsfähigen Regional- und Ortsverkehrs für die Stadt Schaffhausen und die Gemeinde Neuhausen am Rheinfall nehmen der Stadtrat und der Gemeinderat die Möglichkeit zur Stellungnahme im Vernehmlassungsverfahren wahr und bedanken sich bei Ihnen für die Gelegenheit dazu.

Grundsätzliche Bemerkungen

① Grundsätzliche Zustimmung zur Vorlage

Die Stadt Schaffhausen und die Gemeinde Neuhausen am Rheinfall begrüssen die vorgeschlagenen Unterstützungsmassnahmen des Bundes zur Bewältigung der wirtschaftlichen Folgen der Covid-19-Krise zugunsten der Unternehmen des Orts- und Regionalverkehrs sehr und befürworten die Vorlage im Grundsatz.

Aufgrund der Massnahmen gegen die Corona-Pandemie sind die Erträge der Verkehrsunternehmen eingebrochen. Gleichzeitig konnten die Kosten nicht gesenkt werden, da das Angebot weitgehend aufrechterhalten wurde und ein

Grossteil Fixkosten sind. Die Vorgaben zur Reduktion unseres Fahrplanangebots kam zudem vom Bund über die Systemführer an die Transportunternehmen. Auch wurde die Bevölkerung aufgefordert, den ÖV zu meiden und die Kontrolle der Fahrausweise musste ausgesetzt werden. Wir erachten es deshalb als richtig, wenn sich der Bund an diesen Mindererträgen bzw. am Rückgang der Verkehrserträge beteiligt.

② Kantonspezifische Zuständigkeit für den Ortsverkehr verlangt faire Lösung

Im Kanton Schaffhausen gilt die spezielle Situation, dass der Ortsverkehr nicht vom Kanton, sondern von den Gemeinden, namentlich von der Stadt Schaffhausen und der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall, bestellt und finanziert werden. Entsprechend wünschen wir uns eine Mitfinanzierung durch Bund und Kanton, welche diesem Umstand Rechnung trägt.

Bei Transportunternehmen, die von Gemeinwesen betrieben werden, kommt erschwerend hinzu, dass diese in der Regel keinen Anspruch auf Kurzarbeitsentschädigung haben. Die Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH) wurden vom Bund aufgefordert, ein entsprechendes Gesuch bei den zuständigen Stellen beim Kanton Schaffhausen einzureichen. Dieses wurde jedoch abgelehnt.

③ Abgeltungsreserven dürfen nicht vollständig abgebaut werden

Die Kürzung der Unterstützungsleistung durch Anrechnung der Abgeltungsreserven der Besteller erachten wir als nicht fair und nicht zielführend.

Mit einem vollständigen Abbau der Reserven würde weiter ein falsches Signal gesetzt: Unternehmen mit einer verantwortungsvollen Reservenpolitik würden bestraft. Weiter könnte der Abbau der Reserven dazu führen, dass die betroffenen Transportunternehmen bereits für das nächste Jahr wieder Defizitbeiträge beanspruchen müssten. Abgeltungsreserven können allenfalls bis zu einem Mindestmass zur Defizitdeckung angewendet werden, müssen aber auch dann fairerweise dem entsprechenden Besteller beim Defizitbeitrag angerechnet werden.

Die Finanzierung des Ortsverkehrs ist kantonal unterschiedlich geregelt und entsprechend sind auch die Abgeltungsreserven den Bestellern unterschiedlich zugeordnet.

Stellungnahme zu einzelnen Bestimmungen der Änderungsvorlage

Antrag 1

Wir beantragen, die Beteiligung des Bundes beim Regional- und dem Ortsverkehr am Rückgang der Verkehrserträge auszurichten (und nicht am Defizit der Transportunternehmen). Abgeltungsreserven und stille Reserven dürfen nicht berücksichtigt werden bei der Berechnung des Unterstützungsbeitrages. Die Abgeltungsreserven können bei den Zuschüssen entsprechend der vorhandenen Anteile der Besteller angerechnet werden.

Begründung:

- Indem sich der Unterstützungsbeitrag nicht am Gesamtdefizit, sondern an den Mindererträgen ausrichtet, werden Nebeneffekte ausgefiltert und Probleme bei der unterschiedlichen Finanzierung des Ortsverkehrs in den einzelnen Kantonen umgangen.
- Eine Anrechnung der Abgeltungsreserven am Bundesbeitrag lehnen wir ab, da die Abgeltungsreserven den einzelnen Bestellern zugeordnet sind. Die Abgeltungsreserven können allenfalls in einem zweiten Schritt den Unterstützungsbeiträgen separat nach Bestellern (in einem begrenzten Umfang, siehe Antrag 2) angerechnet werden.

Eine Kürzung der Bundesbeträge infolge Anrechnung der Abgeltungsreserven ohne Berücksichtigung der Zuordnung zu den Bestellern würde im Regional- und im Ortsverkehr zu unfairen Situationen führen.

Unternehmen, welche eine verantwortungsvolle Reservenpolitik betrieben haben und oder wirtschaftlich gearbeitet haben, bzw. die Besteller bei diesen Unternehmen, würden bestraft. Dies wäre auch ein falscher Anreiz für die Zukunft.

Die Finanzierung des Ortsverkehrs durch Kantone und Gemeinden ist kantonal unterschiedlich geregelt. Bei einer Kürzung des Bundesbeitrages aufgrund der Verwendung von Reserven kommt es nicht zu einer solidarischen Verteilung der Zusatzkosten zwischen Kanton und Gemeinden, weil die Besteller in diesem Fall entsprechend des kantonal festgelegten Finanzierungsschlüssels das Defizit tragen müssen.

- Zu ergänzen ist, dass die Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH) aufgrund des kommunalen Rechts 100 % ihrer Überschüsse der Abgeltungsreserve zuweisen müssen und nicht nur zwei Drittel wie das Bundesrecht es vorschreibt. Sie hätten daher nur eine sehr tiefe Abgeltungsleistung der Besteller zu erwarten und würden gleich zweimal dafür bestraft, dass sie vorsichtig budgetieren und gut wirtschaften.
- Die Abstützung auf die Verkehrserträge der Tarifverbände ermöglicht mutmasslich eine schnellere und pragmatischere Umsetzung als jene mit Abstützung auf alle Jahresabschlüsse der Transportunternehmen.

Antrag 2

Wir beantragen, die Abgeltungsreserven nicht auf null zu reduzieren.

Begründung:

- Sollte es in den Folgejahren zu Verlusten kommen, stehen den Transportunternehmen keine Reserven mehr zur Verfügung, um die Verluste abfangen zu können. Dies widerspricht der Absicht, auf lange Sicht einen funktionierenden und leistungsfähigen regionalen Personen- und Ortsverkehr zu gewährleisten. Um ab 2021 wieder zum Normalzustand bezüglich Finanzierung zurückzukehren, ist es notwendig, dass die Abgeltungsreserven einen Mindestbestand aufweisen, um nicht schon im ersten Jahr wieder Defizitdeckungsbeiträge notwendig zu machen.
- Entsprechend sehen wir eine Verwendung der Abgeltungsreserven, jedoch nur in einem begrenzten Rahmen und unter konsequenter Berücksichtigung zu den Bestellern (Beispiel: Den Gemeinden zugeordnete Abgeltungsreserven aus dem Ortsverkehr dürfen nicht zu tieferen Beiträgen von Bund und Kanton führen).

Antrag 3

Die drei Staatsebenen teilen sich die Unterstützungsbeiträge im Ortsverkehr paritätisch auf bzw. der Bund übernimmt mindestens ein Drittel der Mindererträge. Der Bundesbeitrag hat sich an diesem ein Drittel als Grundsatz zu orientieren.

Begründung:

- Wir würden es sehr begrüßen, wenn sich die drei Staatsebenen die Unterstützungsbeiträge im Ortsverkehr paritätisch teilen bzw. der Bund ein Drittel der Mindererträge übernehmen würde. Die restlichen zwei Drittel sollen sich die Kantone und Gemeinden in eigener Absprache über die Kostenverteilung teilen.
- Im Kanton Schaffhausen sind basierend auf kantonalem Recht die Gemeinden die Besteller des Ortsverkehrs und tragen 82 Prozent der Unterdeckung im Ortsverkehr. Der Kanton übernimmt lediglich 18 Prozent des Defizits.
- Der Bundesbeitrag hat sich an die Beteiligung des Bundes am Minderertrag von einem Drittel zu orientieren. Der Beitrag ist folglich so zu dimensionieren, dass dieser Grundsatz von einem Drittel erreicht werden kann.

Antrag 4

Die Bestimmung über die Mitfinanzierung durch Kantone und Gemeinden ist so zu formulieren, dass gebundene Ausgaben vorliegen.

Begründung:

- Es wäre aus finanzpolitischer Sicht vorteilhaft, wenn der Bund eine Vorschrift für die Beteiligung der Kantone und Gemeinden am Defizit gesetzlich verankern würde, damit solche Kantons- und Gemeindeleistungen zu gebundenen Ausgaben und nicht einem allfälligen Finanzreferendum unterstehen würden.

Antrag 5

Die Unterstützung des Ortsverkehrs durch den Bund ist auf das Jahr 2021 auszudehnen.

Begründung:

- Wir gehen davon aus, dass die Ertragsverluste im Ortsverkehr auch im Jahr 2021 noch spürbar sein werden. Deshalb ist die Bundesunterstützung des Ortsverkehrs auch für das Jahr 2021 vorzusehen.
- Damit kann zudem eine Gleichbehandlung mit dem Regionalverkehr sichergestellt werden.

Antrag 6

Für den touristischen Verkehr im Bereich, in dem das Generalabonnement gültig ist, soll im Rahmen der vorliegenden Botschaft eine Lösung gefunden werden.

Begründung:

- Die vom Bund erlassenen Schutzmassnahmen lösen im touristischen Verkehr erhebliche Ertragsausfälle aus. Schifffahrtsunternehmen wie die Schweizerische Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein mussten ihren Betrieb zuerst ganz einstellen. Durch die Maskenpflicht verzeichnen die Schiffe heute deutlich weniger Fahrgäste.
- Transportunternehmen, die regionalen Personenverkehr und touristischen Verkehr anbieten, müssen damit rechnen, dass ihnen eine Kurzarbeitsentschädigung verweigert wird.
- Zudem trägt der touristische Verkehr die Generalabbonnementeertragsausfälle mit.

Abschliessend erlauben wir uns noch folgenden Hinweis:

Es mit langfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Verhalten der öV-Kundschaft zu rechnen. Wir erwarten vom Bundesrat eine klare Kommunikation an die Bevölkerung, dass der öV sicher benutzt werden kann.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Stadtrates von
Schaffhausen



Peter Neukomm
Stadtpräsident

Im Namen des Gemeinderates von
Neuhausen am Rheinfall



Stephan Rawyler
Gemeindepräsident

Kopie an:

- Daniel Preisig, Finanzreferent Stadt Schaffhausen
- Christian Di Ronco, Werkreferent Gemeinde Neuhausen am Rheinfall
- René Meyer, Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr
- Bruno Schwager, Verkehrsbetriebe Schaffhausen VBSH
- Remo Rey, Untersee und Rhein URh

Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK)
CH-3003 Bern

Elektronischer Versand: konsultationen@bav.admin.ch

Bern, den 22. Juli 2020

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

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen:

Allgemeine Bemerkungen

Die Einnahmenverluste des NAF aufgrund der COVID-19-Krise sind noch nicht geschätzt worden. Die Abdeckung dieser Finanzierungslücke und die Auswirkungen auf die Investitionen in das Strassennetz sind noch nicht bekannt. Andererseits sollten bereits rund 800 Millionen Franken - ein Teil davon aus Mitteln des Strassenverkehrs - für die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Schienengüterverkehrs bereitgestellt werden.

Das gesamte Transportsystem funktionierte während der Krise ununterbrochen. Dazu trugen alle Verkehrsträger und -mittel bei, unabhängig von ihrer formalen und rechtlichen (öffentlichen oder privaten) Organisation. Seit dem Ausbruch der Krise ist die individuelle Mobilität angesichts der Notwendigkeit, sich vor der Pandemie zu schützen, noch wichtiger geworden. Was den Güterverkehr betrifft, so bestritt der Strassentransport während der Krise den grössten Teil der Versorgung der Schweizer Bevölkerung (z.B. Nahrungsmittel, Güter des täglichen Bedarfs, Sauerstoff für Spitäler, Baumaterial, Treibstoff usw.) sowie die Abfallentsorgung.

Deshalb wäre es aus unserer Sicht als Branchenverband des Strassenverkehrs entscheidend, die Gleichbehandlung aller Verkehrsträger und -mittel in dieser Vorlage zu berücksichtigen. Denn auch der Strassenverkehr ist stark von der Krise betroffen.

Dieser ist vor allen Dingen kostendeckend und generiert erhebliche Steuereinnahmen für Bund und Kantone, insbesondere durch die Treibstoffsteuern und die LSVA, die zu einem bedeutenden Teil zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs verwendet werden.

Im öV-Bereich sind derzeit vor allem die Fahrkarteneinnahmen betroffen. Diese decken ein Drittel der Gesamtkosten. Der weitaus grössere Teil wird durch staatliche Mittel finanziert, die von der Krise im eigentlichen Sinne nur indirekt tangiert sind.

Hervorzuheben ist auch, dass die Verkehrsinfrastrukturförderung nur dann intelligent und zu Ende gedacht ist, wenn sie auf vorhandenen Ressourcen aufbaut (z.B. Beschleunigung bereits geplanter und benötigter Bauvorhaben) und v.a., wenn sie die Nachfrage berücksichtigt, indem alle Akteure und Verkehrsträger (Strasse, Schiene, Schiff, Kabel, privat und öffentlich) einbezogen werden.

Detaillierte Bemerkungen

Entschädigung für den Schienengüterverkehr

strasseschweiz lehnt die vorgeschlagene Erhöhung der Abgeltung für den Schienengüterverkehr ab. Diese Abgeltung wird durch die Spezialfinanzierung «Strassenverkehr» (SFSV) aufgebracht. Diese Mittel dürfen nicht für eine einseitige Unterstützung nur des öV zweckentfremdet werden. Zusätzlich machen wir darauf aufmerksam, dass diese Erhöhung im Rahmen der Schuldbremse kompensiert werden muss.

Rückzahlung des Vorschusses an den BIF

strasseschweiz lehnt den vorgeschlagenen Verzicht auf die Rückzahlung des Vorschusses an den BIF durch zweckgebundene Strasseneinnahmen ab. Dieser Verzicht würde die Quersubventionierung Strasse-Schiene verlängern und im Rahmen der Schuldbremse als Einnahmenverlust irgendwo anders kompensiert werden müssen.

Bewertung der Einnahmenverluste im Bereich des Strassenverkehrs

Es ist wichtig, zunächst die Einnahmenverluste zu bewerten, die sich auf die Finanzierung der Strasseninfrastruktur (NAF und SFSV) auswirken, bevor die für die Strasse vorgesehenen Einnahmen zur Unterstützung des Schienenverkehrs verwendet werden.

Gleichbehandlung gewährleisten

Faktisch nur Unternehmen im Besitz der öffentlichen Hand zusätzliche Beihilfen zu gewähren, ist aus unserer Sicht als Branchenverband des Strassenverkehrs bedenklich. Mit Blick auf die Unentbehrlichkeit von Lastwagen, Reisebussen und Taxis für die Versorgung, Abfallentsorgung und Mobilität der Gesamtbevölkerung ist auch das private Strassentransportgewerbe auf weitere Unterstützung des Bundes angewiesen. Private Transportunternehmen, die aufgrund behördlich verfügbarer Corona-Einschränkungen unverschuldet in Not geraten sind, müssen deshalb zwingend auch in dieser Vorlage berücksichtigt werden. Konkret braucht es Hilfsmassnahmen für ausgewiesene Härtefälle.

Man könnte sich natürlich auch fragen, ob wie im Privatsektor ähnlich, öffentliche Verkehrsunternehmen ihre Ausgaben in der Krise nicht auch zumindest teilweise rationalisieren sollten.

Der Bund könnte im Gegenzug zu den angedachten finanziellen ausserordentlichen Unterstützungsmassnahmen (zu den bereits gewährten Nothilfemassnahmen, die allen Unternehmen offen stehen) auch Einsparungen im Sinne einer betriebswirtschaftlichen Optimierung von Prozessen verlangen.

Abschliessende Bemerkungen

strasseschweiz lehnt einseitige Hilfsmassnahmen für öffentliche Transportunternehmen aus Einnahmen des Strassenverkehrs ab, während private Transportunternehmen davon ausgeschlossen bleiben. Diese Einnahmen müssen zur Unterstützung des Strassenverkehrs prioritär eingesetzt werden, der etwa drei Viertel des Gesamtverkehrs ausmacht. Was die Verkehrsinfrastruktur betrifft, so hat die Beschleunigung der vom NAF, dem Rückgrat unserer Mobilitätsfinanzierung, finanzierten Projekte höchste Priorität.

Freundliche Grüsse

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS



Daniel Hofer
Präsident



Olivier Fantino
Geschäftsführer

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)
Par e-mail à : konsultationen@bav.admin.ch

Berne, le 21.07.2020

Consultation sur la Loi fédérale sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19

Madame, Monsieur,

La période marquée par le COVID-19 a montré et montre encore actuellement l'importance systématique des transports publics (TP) et du fret ferroviaire en Suisse. En tant que syndicat du personnel des entreprises de TP et partenaire social de ces entreprises, transfair souhaite prendre position sur la Loi fédérale sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19.

Situation liée au coronavirus et nécessité d'un soutien

Durant les derniers mois, les entreprises de transport (ET) dans les TP et dans le fret ferroviaire ont prouvé qu'elles pouvaient assurer **la desserte du service public**, même en temps de crise. Cela a contribué au fait que le personnel de secteurs primordiaux tels que les hôpitaux ou les magasins d'alimentation puisse continuer à se rendre au travail. À l'avenir, il est primordial que le rail puisse continuer à assumer sa fonction de transport de passagers et d'approvisionnement en Suisse. Le fret ferroviaire s'est aussi révélé indispensable pour relier les sites de production de denrées alimentaires aux différents centres logistiques de la grande distribution.

En raison des **pertes de revenus massives** dans tous les domaines du trafic voyageurs (la perte est par exemple estimée à 800 mios CHF pour 2020 et à 230 mios CHF pour 2021, seulement dans le trafic régional de voyageurs), dont dans le trafic grandes lignes, mais aussi dans le domaine du trafic marchandises, **un soutien de la Confédération est plus que nécessaire pour les ET et le fret ferroviaire**. De façon globale, transfair salue le fait que le Conseil fédéral propose des solutions afin d'empêcher que les ET subissent des dommages durables en raison de la crise du COVID-19. Il en va de la sauvegarde des emplois et du maintien de conditions de travail équitables au sein de ces ET. Le soutien du CF répond à une exigence du Parlement que transfair avait également soutenue (**Motion 20.3151**, CCT-CN, « Pertes de recettes dans le secteur des transports publics. La Confédération doit trouver des solutions. »).

Remarques générales

transfair, en tant que syndicat du personnel des transports publics regrette fortement de ne pas avoir été consulté lors de la **procédure préliminaire** dans le cadre de l'élaboration du message

soumis à consultation. Etant donné que d'autres partenaires sociaux des ET ont été contactés, transfair aurait également souhaité être destinataire de cette consultation.

Dans un second temps, le présent message met l'accent sur le fait que le droit ou non aux indemnités pour la **réduction de l'horaire du travail** pour les ET n'a pas encore été réglé. transfair a demandé une clarification de cette question en avril 2020 dans un courrier adressé au Conseil fédéral et reçu une réponse encore floue de la Présidente de la Confédération Simonetta Sommaruga relativement à cette question. transfair estime que cette problématique doit être clarifiée rapidement afin d'éviter une **incertitude financière** croissante au sein des ET.

Remarques liées au projet

De façon générale, transfair soutient les mesures présentées dans le message soumis à consultation. Cependant, le syndicat souhaite émettre certains commentaires.

Le message prévoit que pour le **transport régional de voyageurs**, les entreprises de TP doivent dissoudre la réserve spéciale à affectation obligatoire constituée conformément à l'art. 36 LTV dans le but de couvrir les déficits. Les éventuelles réserves latentes doivent aussi être dissoutes. Selon l'art. 36 LTV, la réserve spéciale sert à couvrir les futurs déficits des secteurs indemnisés. Etant donné que la crise du COVID-19 relate d'une **situation extraordinaire**, les déficits actuels ne sont pas des déficits « ordinaires ». transfair estime qu'il serait donc inadapté de dissoudre totalement la réserve spéciale à affectation obligatoire des entreprises de TP et demande qu'au minimum la moitié de ces réserves restent au sein des entreprises de TP. Sinon, les entreprises de TP ne seraient plus préparées à affronter des problèmes futurs. Le projet prévoit en outre que d'autres réserves latentes soient dissoutes et qu'au cas par cas, il sera analysé si d'autres réserves constituées à partir d'excédents du secteur TRV peuvent être utilisées pour couvrir les déficits. Pour transfair, les réserves libres doivent impérativement rester au sein des entreprises de TP.

Cette dissolution de la réserve spéciale à affectation obligatoire exclut la possibilité pour toute ET d'obtenir un bénéfice qui serait à sa **libre-disposition**. Cela rend impossible tout investissement qui permet le **développement** futur de l'entreprise et qui lui permet de rester compétitive (innovations, mesures de formation pour le personnel). Il est pourtant primordial que la qualité des prestations des ET soit maintenue et que le personnel bénéficie de bonnes conditions de travail (interdépendance entre ces deux facteurs).

Le projet prévoit que les manques à gagner du **trafic grandes lignes** soient exclusivement pris en charge par les CFF. Pourtant, la motion 20.3151 « Pertes de recettes dans le secteur des transports publics. La Confédération doit trouver des solutions. » prend en compte le trafic voyageurs, tous secteurs confondus, trafic marchandises et infrastructures. transfair estime que le trafic grandes lignes doit également être concerné par les mesures de soutien. En effet, ce trafic est très important pour l'offre de service public et centrale pour le fonctionnement des autres formes de transport (régional, local).

transfair salue le fait que les déficits soient **pris en charge au prorata** par les différents commanditaires. Cela semble une solution équitable. Le syndicat salue également l'interdiction pour les ET de verser des **dividendes** sur les exercices 2020 et 2021. En outre, le syndicat soutient les mesures liées au **trafic local** (participation forfaitaire de la Confédération de 100 mios CHF), au **fret ferroviaire** et au **financement de l'infrastructure ferroviaire**. Le maintien de ces secteurs et de la qualité des prestations est indispensable, notamment pour le maintien de prestations de qualité et pour le maintien de conditions de travail équitables pour les employés des transports publics.

Il paraît en outre fort probable que la demande dans les TP **ne se rétablira pas d'ici fin 2020** et restera inférieure aux attentes en 2021 (télétravail, peur de la transmission du coronavirus dans les transports). Les ET subiront de **nouvelles pertes** en raison des conventions biennales conclues pour 2020/2021. transfair demande donc à la Confédération de se préparer suffisamment à l'avance, d'adapter les conventions d'offre et d'augmenter les indemnités conjointement avec les cantons co-commanditaires, et adapte les crédits de paiement dans le budget fédéral 2021.

Le personnel des ET doit être mentionné

Ensuite, transfair constate qu'aucune allusion n'est faite au personnel des ET dans le message. Le syndicat demande qu'il soit clairement établi que le **salaire à 100 pourcent** continue à être versé au personnel des ET. transfair ne tolérerait pas que des mesures d'économie soient prises sur le dos de ce personnel (licenciements, baisses de salaire, conséquences négatives sur les caisses de pension). **Aucune pression supplémentaire ne doit être exercée sur les conditions de travail des collaborateurs** qui ont prouvé leur engagement en assurant le service universel lors des de la période de coronavirus. Ce service est assuré maintenant encore, malgré les risques sanitaires. En outre, le Conseil fédéral attend des entreprises liées à la Confédération qu'elles agissent en employeurs responsables et ne répercutent pas les conséquences de la crise financière sur le dos du personnel.

Nous vous remercions par avance de l'attention portée à nos remarques et propositions.

Avec nos meilleures salutations

transfair – le syndicat



Bruno Zeller
Responsable Branche Transports publics



Albane Bochatay
Collaboratrice scientifique

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr und Kommunikation UVEK
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Vorsteherin

3003 Bern

Uitikon, 21. Juli 2020

Vernehmlassungsantwort zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19-Krise

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Einladung zur Stellungnahme zum dringlichen Bundesgesetz. Die Güterbahnen haben gemeinsam mit ihren Partnern der multimodalen Logistikketten in der COVID-19-Krise ihre Rolle als sicherer und zuverlässiger Verkehrsträger unter Beweis gestellt. Die multimodalen Logistikpartner agierten äusserst flexibel und stellten ausreichend Kapazitäten für Mehrverkehre zum Beispiel bei Paketen und für den Bedarf des Detailhandels sicher, weil andere Volumina zurückgingen. Die Güterbahnen ihrerseits entfalteten ihre volle Leistungsfähigkeit. Die notwendigen Trassen standen aufgrund des reduzierten Angebotes für den Personenverkehr und der Einstellung von 270 Baustellen für den Güterverkehr zur Verfügung. Das Güterbahnsystem hat seine Leistungsfähigkeit bewiesen und massgebend zur Versorgung der Schweiz beigetragen. Der VAP ist darüber sehr erfreut und dankt allen involvierten Unternehmen.

In der Botschaft wird zu Recht festgehalten, dass der Wagenladungsverkehr im Binnenverkehr als Systemangebot von SBB Cargo dabei eine zentrale Rolle gespielt hat. Nachdem SBB Cargo in den letzten Wochen an die Verlader mit Preiserhöhungen bis zu 70% und Angebotsreduktionen herangetreten ist, ist die Stossrichtung dieses dringlichen Bundesgesetzes zu begrüssen. Das Verhalten von SBB Cargo verdeutlicht einmal mehr, dass der Wagenladungsverkehr als Monopolangebot von SBB Cargo angemessen reguliert werden sollte. In dieser Vorlage zumindest sollte mittels eines geeigneten Controllings sichergestellt werden, dass das Angebot im status quo ante unverändert zur Verfügung steht.

In diesem Sinne begrüssen wir die Gesetzesvorlage, sehen aber aus Kundensicht und insbesondere im Hinblick auf die Aufrechterhaltung des erfreulich guten Modal-Splits Strasse-Schiene im Import-, Export- und Binnenverkehr weitere Massnahmen.

Grundsätzliche Zustimmung zur Zielsetzung

Wir unterstützen grundsätzlich die Zielsetzung:

1. Verhinderung von Angebotseinschränkungen in 2020 und 2021: Die Vorlage zielt darauf ab, die Angebote status quo ante sicherzustellen, um Erreichtes in der Verkehrsverlagerung nicht aufs Spiel zu setzen und eine Rückverlagerung zu verhindern. Wir unterstützen diese Zielsetzung. Sie muss im Transit- sowie ebenfalls im Import-, Export- und Binnenverkehr gelten. Dabei soll ein striktes Controlling die Zielerreichung überwachen. Die Verlader wurden bereits mit Preisauflagen und Angebotseinschränkungen im Binnenverkehr konfrontiert.
2. Erlittene Verluste mindern, kein vollständiger Schadenersatz: Ziel ist die Rettung bedrohter Unternehmen, um eine Marktberreinigung und Schwächung des intramodalen Wettbewerbs zu verhindern, nicht hingegen die Ausfinanzierung erlittener Einbussen oder eine grundsätzliche Refinanzierung. Ziel soll die Sicherstellung einer genügenden Liquidität sein; dazu sind unternehmensseitig auch Reserven aufzulösen.
3. Begünstigte sind Güterbahnen und Dritte: Neben Güterbahnen sind insbesondere Operateure und auch Verlader in die Massnahmen einzubeziehen. Hauptakteure in der intermodalen Konkurrenz Strasse-Schiene sind die Verlader. Sie entscheiden über die Wahl des Verkehrsträgers. Den Kunden sollte ein finanzieller Anreiz zur Nutzung des Bahngüterverkehrs gegeben werden. Damit blieben nicht nur die Mengen auf der Schiene, zusätzlich könnten im Bahnbereich tätiges Personal und verwendete Ressourcen der Verlader weiterhin sinnvoll eingesetzt werden.

Härtefallregelung statt Schadenersatz im Güterverkehr

Wir erachten im Güterverkehr, der eigenwirtschaftlich organisiert ist, eine generelle Ausgleichung der erlittenen Einbussen wie im Personenverkehr als falsches Vorgehen. Die gesamte Wirtschaft ist von dieser Krise betroffen und muss sie bewältigen. Die von der Eidgenossenschaft zur Verfügung gestellten lindernden Mittel wie Kurzarbeitsentschädigung und Kreditvergabe sind sehr zu begrüssen und helfen der Wirtschaft effektiv. Einzelne Branchen besser zu stellen, ist nicht angezeigt. Wir begrüssen daher den Ansatz des UVEK, im Güterverkehr im Rahmen der Gesamtsicht eine Härtefallregelung zu suchen statt einer generellen Schadenersatzregelung.

Grundsätzliche Zustimmung zum Vorgehen im Transitverkehr

Wir erachten die vorgeschlagenen Massnahmen im Transitverkehr (Erhöhung der Abgeltungen pro Zug und Sendung an die Operateure, Entschädigung auch der Eisenbahnverkehrsunternehmen) als sinnvoll und zielführend. Wir begrüssen den Entwurf für Art. 8 Abs. 2 GVVG.

Ungeeignetes Vorgehen im Import-, Export- und Binnenverkehr

Wir erachten hingegen die gewählten Mittel im Import-, Export und Binnenverkehr für ungeeignet:

Ist das Überleben des Unternehmens in Frage gestellt, sind à fonds perdu Beiträge der Eidgenossenschaft denkbar. Damit soll der sehr schwach ausgeprägte Wettbewerb im Bahngüterverkehr aufrechterhalten werden. Solche à fonds perdu Beiträge setzen allerdings u. E. unter Gleichbehandlungsprinzipien in jedem Fall die Auflösung von Reserven und (Teil)Veräusserung nicht unmittelbar betriebsnotwendiger Vermögenswerte wie Beteiligungen an Infrastrukturunternehmen wie Terminals oder anderen Unternehmen durch das begünstigte Unternehmen voraus. Dank des Diskriminierungsverbots stehen auch nach Veräusserung sämtliche Terminals für die weitere Nutzung zur Verfügung.

Ist ein Absinken des Bahnanteils am Modal-Split zu befürchten, können einerseits à fonds perdu Beiträge zur Reduktion von Verkehrsangeboten zwecks Finanzierung unmittelbar betriebsnotwendiger, aber nicht ausgelasteter Ressourcen wie Triebfahrzeuge, Güterwagen usw. geleistet werden.

Andererseits sollte zusätzlich den Verladern ein finanzieller Anreiz pro Wagen oder Behälter zur ununterbrochenen Nutzung des Bahnangebots gegeben werden analog zur seit Jahren bewährten pauschalen Rückerstattung der LSVÄ im Vor- und Nachlauf des KV.

In beiden Fällen ist mittels eines Monitorings zu kontrollieren, ob die Verkehrsangebote weiterhin zu unveränderten Konditionen wie vor der Corona Krise im Markt verfügbar sind und wie die Massnahmen auf den Modal-Split wirken. Auszuschliessen sind à fonds perdu Beiträge und Preiserhöhungen oder Angebotsreduktionen insbesondere im Wagenladungsverkehr, da dies dem Ziel der Aufrechterhaltung der Angebote und des Modal Splits diametral entgegenliefe.

Gebot der Gleichbehandlung

Alle Massnahmen haben die Gleichbehandlung aller Akteure wie Güterbahnen, Terminalbetreiber, Operateure, Verloader und insbesondere der unterschiedlichen Logistikketten und Bahnprodukte sicherzustellen, um Marktverwerfungen zu vermeiden (multimodaler Transport mit Behälter- oder Güterumschlag sind nicht gegeneinander auszuspielen).

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse an den Erfahrungen und Empfehlungen der Kunden der Güterbahnen. Für Ergänzungen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

VAP Verband der verladenden Wirtschaft

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Dittli'.

Ständerart Josef Dittli, Präsident

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Furrer'.

Dr. Frank Furrer

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

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

Bern, 21. Juli 2020

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.

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern
Tel. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.verkehrsclub.ch, vcs@verkehrsclub.ch

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 entweder 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 Verkehrsegment 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