

Botschaft zum zweiten Massnahmenpaket zur 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

1. September 2021

Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 11. August 2021 wurden die Kantonsregierungen eingeladen, zur Vorlage über ein zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise Stellung zu nehmen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für diese Gelegenheit und nimmt gerne wie folgt Stellung:

Die Covid-19-Pandemie führt im öffentlichen Verkehr weiterhin zu erheblichen Einnahmenverlusten. Der Kanton Aargau teilt deshalb die Einschätzung des Bundesrats, dass eine Verlängerung der im letzten Jahr beschlossenen Unterstützungsmassnahmen dringend erforderlich ist.

1. Regionaler Personenverkehr (RPV)

Wir unterstützen die vom Bundesrat vorgeschlagene Ausweitung der Defizitdeckung auf das Jahr 2021. Wie im Vorjahr sollen allenfalls noch bestehende Reserven gemäss Art. 36 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG) an die Verluste angerechnet werden. Weiter stellen wir uns hinter die Vorgabe, dass unterstützte Transportunternehmen für die Jahresrechnungen 2020, 2021 und 2022 keine Dividendenzahlungen leisten dürfen.

2. Ortsverkehr

Der Bundesrat ist der Ansicht, dass es 2021 keine Bundesunterstützung für den Ortsverkehr braucht. Der Kanton Aargau ist anderer Meinung. Die Ertragsausfälle werden sich 2021 voraussichtlich in einem ähnlichen Rahmen bewegen wie 2020. Anders als im Vorjahr verfügen einige Unternehmen mittlerweile über keine anrechenbaren Reserven mehr. Die Defizite 2021 dürften deshalb höher ausfallen als 2020. Kantone und Gemeinden sind daher auf eine Weiterführung der Bundesbeteiligung angewiesen.

3. Schienenverkehr

Die vorgeschlagene Bundesunterstützung von 25 Millionen Franken zur Deckung der Ertragsausfälle 2021 im Schienengüterverkehr wird begrüsst. Es ist folgerichtig, dass Unternehmen, die vom Bund Beiträge erhalten, im Jahr 2021 auf Dividendenzahlungen verzichten müssen.

Im Weiteren verweisen wir auf die Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV).

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats



Stephan Attiger
Landammann



Joana Filippi
Staatschreiberin

Kopie

- finanzierung@bav.admin.ch
- office@gdk-cds.ch



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
finanzierung@bav.admin.ch

Appenzell, 2. September 2021

Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19-Krise Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 11. August 2021 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum zweiten Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19-Krise zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie begrüsst die Vorlage. In Übereinstimmung mit der Stellungnahme des Vorstands der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) vom 24. August 2021 stellen wir folgenden

Antrag:

In Art. 28 Abs. 1^{bis} PBG ist zu ergänzen, dass nur die COVID-19-bedingten finanziellen Verluste abgegolten werden.

Begründung:

Mit Blick auf die Kostenpolitik von SBB und PostAuto muss sichergestellt werden, dass vom Massnahmenpaket nur Covid-19-bedingte Mehrkosten gedeckt werden, nicht aber Kostensteigerungen aus anderen Gründen.

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)



Regierungsrat, 9102 Herisau

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern
per E-Mail: finanzierung@bav.admin.ch
[PDF- und Wordversion]

Dr. iur. Roger Nobs
Ratschreiber
Tel. +41 71 353 63 51
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 3. September 2021

Eidg. Vernehmlassung; zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 11. August 2021 unterbreitete das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Vorlage über ein zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise bis zum 7. September 2021 zur Vernehmlassung.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die Covid-19-Pandemie führt im öffentlichen Verkehr auch im Jahr 2021 zu grösseren Einnahmenverlusten. Der Regierungsrat teilt deshalb die Einschätzung des Bundesrates, dass die Unterstützungsmassnahmen zu verlängern sind. Der vorliegende Finanzierungsvorschlag setzt die im Jahr 2020 beschlossenen Massnahmen fort und verteilt die Finanzierungslast auf die drei Staatsebenen. Auch die Transportunternehmen leisten ihren Beitrag, falls noch Reserven zur Deckung der Verluste nach Art. 36 PBG vorhanden sind.

Im weiteren unterstützt der Regierungsrat vollumfänglich die Stellungnahme der KöV vom 24. August 2021, insbesondere die Anträge in den Ziffern 2–4 zum Regionalen Personenverkehr, zum Ortsverkehr und zum touristischen Verkehr. Beim Schienengüterverkehr und im Fernverkehr ist der Kanton Appenzell Ausserrhoden nicht direkt betroffen.



Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Dr. iur. Roger Nobs, Ratschreiber



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:

1. September 2021

Unser Zeichen: 2021.BVD.6132

RRB Nr.: 1020/2021

Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion

Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Vernehmlassung des Bundes: Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise. Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
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 begrüsst die Vorlage des Bundesrates zur Anpassung des dringlichen Bundesgesetzes und somit die Verlängerung der im vergangenen Jahr beschlossenen dringlichen Massnahmen. Der öffentliche Verkehr ist für das gute gesellschaftliche Funktionieren und die wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz unerlässlich. Eine Unterstützung ist somit zwingend, da die Covid-19-Pandemie sowie das Aussprechen einer Homeoffice-Pflicht resp. nun einer Homeoffice-Empfehlung weiterhin zu erheblichen Einnahmeverlusten im öffentlichen Verkehr führen. Wir sind hingegen der Auffassung, dass die für das Jahr 2020 beschlossenen Unterstützungsmassnahmen auch für den Ortsverkehr und für den touristischen Verkehr im Jahr 2021 fortgeführt werden müssen.

Der Kanton Bern unterstützt grundsätzlich auch die Vernehmlassungsantwort der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs vom 24. August 2021 zur unterbreiteten Vorlage.

2. Anträge

Paritätische Finanzierung der Ausfälle im Ortsverkehr

Der Kanton Bern ist der Auffassung, dass die im Jahr 2020 vorgesehene Beteiligung des Bundes analog zum Regionalverkehr auch bei den Ausfällen des Ortsverkehrs geleistet werden muss. Die Ertragsausfälle werden sich 2021 voraussichtlich in einem ähnlichen Rahmen bewegen wie im vergangenen Jahr, wobei im Kanton Bern auch beim Ortsverkehr die zweckgebundenen Reserven für die Defizitdeckung herangezogen wurden. Dies führt dazu, dass die von der öffentlichen Hand zu leistende Defizitdeckung im laufenden Jahr noch höher ausfallen wird als im Jahr 2020.

Antrag 1

Der Kanton Bern beantragt, dass sich der Bund auch im Jahr 2021 mit einem Drittel an den Ertragsausfällen des Ortsverkehrs beteiligt. Art. 28 Abs. 2^{bis} des Bundesgesetzes vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1) ist entsprechend anzupassen.

Abgeltungsberechtigte Transportunternehmen mit touristischem Verkehr

Wie bereits im Jahr 2020 stehen auch die Transportunternehmen mit touristischem Verkehr teils vor grossen Herausforderungen. Der touristische Verkehr ist ein sehr wichtiger Tourismusakteur und in verschiedenen Regionen von grosser Bedeutung. Die Ertragseinbrüche sind auch im Jahr 2021 sehr bedeutend, da der internationale Tourismus nach wie vor massiv eingebrochen ist. Wir erachten die Weiterführung der befristeten Unterstützung durch Bund und Kantone bis Ende 2021 als zwingend notwendig.

Antrag 2

Der Kanton Bern beantragt, Art. 28a PBG, bis Ende Jahr, folglich bis 31. Dezember 2021 zu verlängern. Dieser Artikel erlaubt es dem Bund, sich befristet an der Finanzierung von touristischen Angeboten zu beteiligen.

3. Weiteres

Schiengüterverkehr

Der Regierungsrat steht hinter der Verlagerungspolitik des Bundes und befürwortet auch die vorgesehene Bundesunterstützung für den Güterverkehr.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates



Beatrice Simon
Regierungspräsidentin



Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler

- Bau- und Verkehrsdirektion
- Finanzdirektion

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Liestal, 31. August 2021

Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 11. August 2021 das UVEK beauftragt, bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den interessierten Kreisen ein Vernehmlassungsverfahren zur Vorlage über ein zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid19-Krise durchzuführen.

Die Regierung des Kantons Basel-Landschaft nimmt die Gelegenheit gerne wahr, zum rubrizierten Massnahmenpaket Stellung nehmen zu können.

1. Generelle Bemerkungen

Die Covid-19-Pandemie führt im öffentlichen Verkehr weiterhin zu erheblichen Einnahmenverlusten. Der Kanton Basel-Landschaft teilt deshalb die Einschätzung des Bundesrates, dass eine Verlängerung der im letzten Jahr beschlossenen Unterstützungsmassnahmen dringend erforderlich ist.

2. Regionaler Personenverkehr (RPV)

Der Kanton Basel-Landschaft unterstützt die vom Bundesrat vorgeschlagene Ausweitung der Defizitdeckung auf das Jahr 2021. Dadurch haben die Transportunternehmen die notwendige Sicherheit, dass die durch die Ertragsausfälle verursachten Verluste gedeckt werden. Gleichzeitig tragen die Besteller nicht das Risiko, dass aufgrund sehr tiefer Ertragsschätzungen zu hohe Abgeltungen an die Transportunternehmen entrichtet werden. Allenfalls noch bestehende Reserven nach Art. 36 PBG sollen an die Verluste angerechnet werden. Unterstützte Transportunternehmen dürfen für die Jahresrechnungen 2020, 2021 und 2022 keine Dividendenzahlungen leisten.

3. Ortsverkehr

Der Bundesrat ist der Ansicht, dass es 2021 keine Bundesunterstützung für den Ortsverkehr braucht. Der Kanton Basel-Landschaft teilt diese Einschätzung nicht. Die Ertragsausfälle werden sich 2021 voraussichtlich in einem ähnlichen Rahmen bewegen wie 2020 oder sogar noch höher ausfallen. Anders als im Vorjahr verfügen die meisten Unternehmen mittlerweile über keine anrechenbaren Reserven mehr. Es ist daher mit höheren Defiziten zurechnen als 2020. Kantone und Gemeinden sind auf eine Weiterführung der Bundesbeteiligung angewiesen.

Antrag: Der Bund beteiligt sich auch 2021 mit einem Drittel an den Ertragsausfällen des Ortsverkehrs. Art. 28 Abs. 2bis PBG ist entsprechend anzupassen.

4. Touristischer Verkehr

Für den Bundesrat ist der touristische Verkehr nicht Teil der Grundversorgung. Die Landesregierung lehnt deshalb eine Weiterführung der Bundesunterstützung im Jahr 2021 ab. Der Kanton Basel-Landschaft teilt hier aber die Meinung der Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV). Der touristische Verkehr ist ein zentraler Pfeiler des schweizerischen Tourismusmarktes und leistet in verschiedenen Regionen einen wichtigen volkswirtschaftlichen Beitrag. Vor diesem Hintergrund und der Tatsache, dass der touristische Verkehr besonders hart von der Pandemie getroffen wurde, erachten wir eine Weiterführung der befristeten Bundesunterstützung als gerechtfertigt. Kantone und Gemeinden können diese Beiträge nicht alleine finanzieren.

Antrag: Art. 28a PBG, der es dem Bund erlaubt, sich befristet an der Finanzierung von touristischen Angeboten zu beteiligen, ist um ein Jahr zu verlängern (das heisst bis 30. September 2021).

5. Schienengüterverkehr

Die vorgeschlagene Bundesunterstützung in Höhe von 25 Millionen Franken zur Deckung der Ertragsausfälle 2021 im Schienengüterverkehr wird begrüsst. Es ist folgerichtig, dass Unternehmen, die vom Bund Beiträge erhalten, im Jahr 2021 auf Dividendenzahlungen verzichten müssen.

6. Fernverkehr

Wir teilen die Einschätzung des Bundesrates, dass eine finanzielle Unterstützung des Fernverkehrs nicht Bestandteil des vorliegenden Massnahmenpakets sein sollte.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und bitten Sie höflich um Prüfung und Berücksichtigung unserer Anliegen und Bemerkungen.

Hochachtungsvoll



Thomas Weber
Regierungspräsident



Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin



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

finanzierung@bav.admin.ch

Basel, 31. August 2021

Regierungsratsbeschluss vom 31. August 2021

Vernehmlassung zum zweiten Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise: Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 11. August 2021 haben Sie die Vernehmlassung zum zweiten Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise eröffnet. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Der Kanton Basel-Stadt unterstützt die vom Bundesrat in der Vernehmlassungsvorlage aufgezeigten Lösungen zur Entschädigung der 2021 durch die Covid-19-Pandemie verursachten Mehrkosten und Mindererträge. Die Weiterführung der bereits für 2020 angewendeten Bestimmungen erachten wir sowohl im Regionalen Personenverkehr, im Ortsverkehr, im touristischen Verkehr als auch im Schienengüterverkehr als sinnvoll und zweckmässig. Besonders möchten wir die folgenden Punkte hervorheben.

Regionaler Personenverkehr RPV

Wir unterstützen die vom Bundesrat vorgeschlagene Ausweitung der Defizitdeckung auf das Jahr 2021. Wie im Vorjahr sollen allenfalls noch bestehende Reserven nach Art. 36 PBG an die Verluste angerechnet werden. Weiter stellen wir uns hinter die Vorgabe, dass unterstützte Transportunternehmen für die Jahresrechnungen 2020, 2021 und 2022 keine Dividendenzahlungen leisten dürfen.

Ortsverkehr

Für den Kanton Basel-Stadt ist ein funktionierender Ortsverkehr von grosser Bedeutung. Nach den Verlusten des Vorjahres sind die Reserven der Unternehmen jedoch aufgebraucht, weshalb der Kanton Basel-Stadt auf eine Weiterführung der Bundesbeteiligung angewiesen ist. Dies insbesondere, weil die Ertragsausfälle in Basel-Stadt gemäss aktuellem Kenntnisstand 2021 sogar höher ausfallen werden als 2020. Entgegen der Empfehlung des Bundesrats sind wir deshalb der Ansicht, dass sich der Bund entsprechend dem parlamentarischen Auftrag auch 2021 an den Einnahmeausfällen des Ortsverkehrs beteiligen sollte.

Wir beantragen deshalb die Anpassung von Art. 28 Abs. 2^{bis} PBG gemäss der Vernehmlassungsvorlage umzusetzen und die Beteiligung des Bundes in der Höhe von einem Drittel der Ertragsausfälle 2021 weiterzuführen.

Touristischer Verkehr

Der touristische Verkehr ist ein zentraler Pfeiler des schweizerischen Tourismusmarktes und leistet in verschiedenen Regionen einen wichtigen volkswirtschaftlichen Beitrag. Der Kanton Basel-Stadt erachtet die Weiterführung der befristeten Bundesunterstützung deshalb als gerechtfertigt.

Schienengüterverkehr und Finanzierung Bahninfrastruktur

Die vorgeschlagene Bundesunterstützung in Höhe von 25 Millionen Franken zur Deckung der Ertragsausfälle 2021 im Schienengüterverkehr wird begrüsst, um wichtige Eckwerte der Schweizer Verkehrspolitik zu stützen. Es ist folgerichtig, dass Unternehmen, die vom Bund Beiträge erhalten, im Jahr 2021 auf Dividendenzahlungen verzichten müssen.

Fernverkehr

Wir teilen die Einschätzung des Bundesrates, dass eine finanzielle Unterstützung des Fernverkehrs nicht Bestandteil des vorliegenden Massnahmenpakets sein sollte.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen gerne das Amt für Mobilität, Herr Oliver Biedert, oliver.biedert@bs.ch, Tel. 061 267 78 89, zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

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

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

PAR COURRIEL

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

Madame Simonetta Sommaruga

Conseillère fédérale

Palais fédéral Nord

3003 Berne

Courriel : finanzierung@bav.admin.ch

Fribourg, le 6 septembre 2021

Deuxième paquet de mesures de soutien pour les transports publics durant la crise du COVID-19 : procédure de consultation

Madame la Conseillère fédérale,

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a mis en consultation un deuxième paquet de mesures de soutien pour les transports publics durant la crise du COVID-19. Il concerne le trafic régional de voyageurs (TRV), le trafic local, le trafic touristique et le transport de marchandises.

Le Conseil d'Etat du canton de Fribourg :

- > salue et soutient fermement la décision d'étendre l'aide financière de la Confédération au trafic régional des voyageurs jusqu'à fin 2021, mais estime que cela doit également s'appliquer au trafic local et au trafic touristique ;
- > trouve judicieux et plus simple de baser le soutien au TRV pour 2021 sur les comptes de résultats par lignes ;
- > appuie l'extension de l'interdiction de verser des dividendes à l'année 2022 à l'article 9a de la loi fédérale du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises qui fait suite au renouvellement du soutien fédéral à ce secteur pour 2021 ;
- > trouve adéquate la décision de charger un groupe de travail interdépartemental d'examiner s'il y a lieu de prendre des mesures spéciales pour assurer le financement durable de l'entreprise CFF.

Par ailleurs, nous profitons de l'occasion qui nous est offerte pour exprimer notre incompréhension face au refus de l'Office fédéral des transports (OFT) d'octroyer un soutien financier à la Société de Navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat SA (LNM).

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

Au nom du Conseil d'Etat :

Jean-François Steiert, Président



Jean-François Steiert

Qualifizierte elektronische Signatur · Schweizer Recht

Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat



Danielle Gagnaux-Morel

Signature électronique qualifiée · Droit suisse

L'original de ce document est établi en version électronique



Genève, le 1^{er} septembre 2021

Le Conseil d'Etat

4062-2021

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication DETEC
Madame Simonetta SOMMARUGA
Conseillère fédérale
3000 Berne

**Concerne : deuxième paquet de mesures de soutien pour les transports publics
durant la crise du COVID-19 – consultation fédérale**

Madame la Conseillère fédérale,

Nous nous référons à votre courrier du 11 août 2021 concernant le sujet cité sous rubrique et vous remercions de nous avoir consultés pour cet objet d'importance. Nous avons pris connaissance du projet de loi et du rapport explicatif correspondant, et vous faisons part, par la présente, de la position du Canton de Genève sur les différents points soulevés par cette consultation.

Certaines mesures contenues dans la loi fédérale du 25 septembre 2020 sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19 reposaient sur l'idée que cette crise sanitaire n'aurait que de faibles répercussions en 2021. Force est de constater que tel n'est pas le cas pour les transports publics régionaux et locaux.

Les mesures de lutte contre le coronavirus, tel que le télétravail obligatoire chaque fois que la nature de l'activité le permettait, ont eu des incidences massives sur les transports publics. La fréquentation des transports publics sur le canton de Genève est restée quasiment identique depuis la deuxième vague de novembre 2020, plafonnant entre 75% et 80% de la fréquentation mesurée en 2019. Il en résulte des pertes de revenus du transport de voyageurs très importantes en 2021 également.

Les pertes de recettes de la communauté tarifaire Unireso s'élevaient à fin juin 2021 à 23 millions de francs. Ce montant représente un volume de recettes globales inférieures de quasiment 30% par rapport au volume prévu avant la crise. Le déficit des lignes locales et régionales est évalué à 20 millions de francs, selon le budget 2021 des Transports publics genevois, lequel comprend par ailleurs des mesures d'économies des charges de l'ordre de 4 millions de francs.

A l'image de ce qui s'est produit en 2020, le Canton de Genève est prêt à mobiliser des moyens financiers supplémentaires, afin de soutenir ses opérateurs. Toutefois, l'effort demandé au Canton ne se limite pas aux transports publics. De nombreux autres secteurs de l'économie nécessitent un soutien cantonal. L'appui de la Confédération, que cela soit au niveau du réseau régional, mais également au niveau du réseau local, se révèle indispensable pour compenser les pertes de recettes voyageurs, sans quoi des baisses de prestations devront être envisagées. Notre Canton s'est pour le moment refusé à ces diminutions, afin de maintenir un réseau attractif même durant les périodes de semi-confinement. Par ailleurs, de telles baisses de prestations ne constitueraient pas un bon message au regard des enjeux climatiques actuels.

Concernant l'offre touristique, nous considérons que les transports touristiques commandés par les cantons et/ou les communes subissent financièrement les mêmes conséquences de la pandémie que les autres offres touristiques et doivent dès lors également être soutenus par la Confédération, sans limitation aux seuls transports par câble, afin d'élargir le soutien à toutes les offres touristiques, notamment les offres touristiques lacustres (par exemple la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman pour le Canton de Genève), et ce, pour tout l'exercice 2021.

Au vu de ce qui précède, notre Conseil considère que les mesures d'aide pour les transports publics locaux et régionaux doivent être reconduites à l'identique pour l'année 2021, afin d'intégrer une contribution fédérale en faveur du trafic local pour l'année 2021 à hauteur d'un tiers des pertes subies. Le Canton de Genève souhaite donc que la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs soit modifiée, comme proposé dans le projet de loi objet de la présente consultation et que l'article 28a, alinéa 1 LTV relatif aux offres touristiques soit précisé dans le sens susmentionné.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Michèle Righetti

Le président :



Serge Dal Busco

Copie à : finanzierung@bav.admin.ch

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

per E-Mail
finanzierung@bav.admin.ch

Glarus, 31. August 2021

Vernehmlassung i. S. Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise

Hochgeachtete Frau Bundesrätin
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:

Der öffentliche Verkehr leidet weiterhin stark unter der Covid-19-Pandemie. Die Nachfrage nach Transportleistungen ist sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr nach wie vor gering. Insbesondere die Ertragsausfälle im Personenverkehr fallen weiterhin hoch aus. Die öV-Branche rechnet aktuell nicht vor Ende 2024 mit einer Erholung der Situation. Wir unterstützen daher die vom Bundesrat angestrebte Verlängerung der im letzten Jahr beschlossenen Unterstützungsmassnahmen für das Jahr 2021. Nachstehend finden Sie unsere Anmerkungen zu den vorgeschlagenen Massnahmen.

1. Regionaler Personenverkehr (RPV)

Wir unterstützen die vom Bundesrat angestrebte Ausweitung der Defizitdeckung auf das Jahr 2021. Die administrativen Abläufe können so klar vereinfacht werden. Dabei kommt ein im Jahr 2020 bereits bewährter Prozess zu Anwendung. In diesem Zusammenhang ist entscheidend, dass die Transportunternehmen wiederum ausschliesslich die durch die Covid-19-Krise verursachten Mehrkosten und Ertragsausfälle, welche bedingt durch die Krise tiefer ausfallen, zur einmaligen Abgeltung anmelden dürfen.

Analog dem Vorjahr sind bestehende Reserven nach Art. 36 PBG an die Verluste anzurechnen. Der Beitrag an die Transportunternehmen wird anteilig durch den Bund und die Kantone gemäss den prozentualen Beteiligungen der Angebotsvereinbarung 2021 finanziert. Dividendenzahlungen der unterstützten Transportunternehmen sollen für die Jahre 2020–2022 nicht möglich sein.

2. Ortsverkehr

Der Bundesrat möchte den Ortsverkehr im Jahr 2021 nicht weiter unterstützen. Wir teilen diese Sichtweise nicht. Es ist von ähnlich hohen Ertragsausfällen bei den Transportunterneh-

men wie im Jahr 2020 auszugehen. Da die einzelnen Unternehmungen die meisten Reserven bereits im Jahr 2020 zur Defizitbegleichung aufgelöst wurden, erwarten wir einen klar höheren Finanzbedarf zur Deckung des Defizits 2021 bei den Kantonen und Gemeinden. Diese sind auf eine Weiterführung der Bundesbeteiligung von einem Drittel angewiesen. Die restlichen zwei Drittel verbleiben bei den Kantonen und Gemeinden.

Antrag 1

Der Bund beteiligt sich auch 2021 mit einem Drittel an den Covid-19-bedingten Verlusten des Ortsverkehrs. Art. 28 Abs. 2^{bis} PBG ist entsprechend anzupassen.

3. Touristischer Verkehr

Der touristische Verkehr ist ein zentraler Pfeiler des schweizerischen Tourismusmarktes und leistet in allen Regionen einen wichtigen volkswirtschaftlichen Beitrag. Im Gegensatz zum Jahr 2020 gehen wir für das Jahr 2021 von einem tieferen Binnentourismus aus. Entsprechend dürfte das Defizit der Transportunternehmen dieser Sparte höher liegen. Kantone und Gemeinden können diese Beiträge unmöglich alleine finanzieren. Der Bund soll sich daher analog dem Vorjahr am Defizit des touristischen Verkehrs beteiligen.

Antrag 2

Art 28a PBG, der es dem Bund erlaubt, sich befristet an der Finanzierung von touristischen Angeboten zu beteiligen, ist bis Ende 2021 zu verlängern.

4. Schienengüterverkehr

Wir begrüßen die vorgeschlagene Unterstützung des Bundes in der Höhe von 25 Mio. Franken zur Deckung der Ertragsausfälle 2021 im Schienengüterverkehr. Dividendenzahlungen der unterstützten Transportunternehmen sollen im Jahr 2021 nicht möglich sein.

5. Fernverkehr

Wir unterstützen die Einschätzung des Bundesrats, wonach der Fernverkehr nicht durch das vorliegende Massnahmenpaket unterstützt werden soll.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat


Marianne Lienhard
Landammann


Hansjörg Dürst
Ratsschreiber



Sitzung vom

31. August 2021

Mitgeteilt den

31. August 2021

Protokoll Nr.

786/2021

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

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

Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise: Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 11. August 2021 in titelerwähnter Sache und danken Ihnen für die eingeräumte Möglichkeit zur Stellungnahme.

1. Generelle Bemerkungen

Der öffentliche Verkehr (öV) ist unverändert auf die Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen, um die finanziellen Folgen der Covid-19-Krise bewältigen zu können. Die Covid-19-Pandemie führt im öffentlichen Verkehr (öV) weiterhin zu erheblichen Einnahmenverlusten. Wir teilen deshalb die Einschätzung des Bundesrates, dass eine Verlängerung der im letzten Jahr beschlossenen Unterstützungsmassnahmen dringend erforderlich ist.

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 vom 24. August 2021 vollumfänglich.

Auch in Bezug auf die Seilbahnen (Bergbahnen) als private touristische Angebote (ohne Erschliessungsfunktion) erwartet der Kanton finanzielle Unterstützung seitens Bund.

Folgende Punkte sind aus Sicht des Kantons besonders hervorzuheben:

2. Zur Vorlage im Einzelnen

a) Regionaler Personenverkehr (RPV)

Aus unserer Sicht dürfen nur die durch die Covid-19-Krise verursachten Mehrkosten sowie die Ertragsausfälle, welche bedingt durch die Krise tiefer ausfallen, durch einen einmaligen Beitrag abgegolten werden. Unter diesem Vorbehalt befürworten wir die vom Bundesrat vorgeschlagene Ausweitung der Defizitdeckung auf das Jahr 2021. Wie im Vorjahr werden allenfalls noch bestehende Reserven nach Art. 36 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1) an die Verluste angerechnet. Der Beitrag an die TU soll anteilig durch Bund und Kantone gemäss den heutigen prozentualen Beteiligungen finanziert werden. Weiter stellen wir uns hinter die Vorgabe, dass finanziell unterstützte TU für die Jahresrechnungen 2020, 2021 und 2022 keine Dividendenzahlungen leisten dürfen.

Antrag:

Art. 28 Abs. 1^{bis} des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1) ist dahingehend zu ergänzen, als dass nur die Covid-19-bedingten finanziellen Verluste gedeckt werden.

b) Ortsverkehr (OV)

Ob der Bundesrat für das 2021 eine Bundesunterstützung für den Ortsverkehr (OV) in dieser zur Vernehmlassung unterbreiteten Vorlage vorsehen will, ist für den Kanton Graubünden unklar:

- Gemäss erläuterndem Bericht (S. 2) ist zu entnehmen: *"... Verlängerung bis Ende 2021 der rechtlichen Grundlagen, die es dem Bund erlauben, für den Ortsverkehr Abgeltungen zum Ausgleich der Verluste infolge der Covid-19-Krise zu entrichten. Der Anteil des Bundes beträgt einen Drittel der Covid-19-bedingten finanziellen Verluste."*
- Selbiges – d.h. wie gemäss dem ersten Lemma – ist auch im Gesetzesentwurf (sog. Vernehmlassungsvorlage) vorgesehen: *"Art. 29 Abs. 2^{bis}: Für die Jahre 2020 und 2021 richtet der Bund in Abweichung von Absatz 2 Abgeltungen in Höhe eines Drittels der Covid-19-bedingten finanziellen Verluste an den Ortsverkehr aus. Die Abgeltung erfolgt aufgrund der Linienerfolgsrechnungen der Unternehmen."*
- Im Gegensatz dazu wird im erläuternden Bericht (S. 6) ausgeführt: *"Der Bundesrat ist der Ansicht, dass auch 2021 eine finanzielle Unterstützung des Ortsverkehrs durch die Besteller (Kantone und Gemeinden) grundsätzlich angezeigt ist. Allerdings vertritt er die Meinung, dass eine erneute Abweichung von den Kompetenzen zur Finanzierung des Ortsverkehrs zu vermeiden ist. Laut Bundesrat sind die betreffenden Gemeinwesen durchaus in der Lage, ihre finanzielle Verantwortung wahrzunehmen."*

Geht man davon aus, dass der Bund letztere Lösung anstrebt (keine Defizitdeckung durch den Bund im Ortsverkehr für das Jahr 2021), teilt der Kanton Graubünden diese Einschätzung nicht. Der OV ist ein wichtiger Bestandteil des öV-Angebots, welches den RPV ergänzt. Schliesslich wirken sich im Rahmen des Gesamtsystems Nachfragerückgänge im OV massgeblich ebenso auf den RPV aus. Es liegt entsprechend im Interesse des Bunds, den OV weiterhin zu unterstützen. Die Massnahmen zur Bekämpfung von Covid-19 wurden schliesslich auch durch den Bund angeordnet. Die Ertragsausfälle werden sich 2021 aller Voraussicht nach in einem ähnlichen Rahmen bewegen wie 2020. Anders als im Vorjahr verfügen die TU grösstenteils über keine anrechenbaren Reserven mehr. Die Defizite 2021 dürften aufgrund dieses Umstands somit höher ausfallen als 2020. Kantone und Gemeinden sind daher auf eine

finanzielle Unterstützung des Bunds im OV angewiesen. Dass der Bund, wie im Vorjahr, einen Drittel der Ertragsausfälle übernimmt, scheint uns vor diesem Hintergrund nach wie vor (d.h. auch für das Jahr 2021) gerechtfertigt. Die restlichen zwei Drittel verbleiben bei den Kantonen und Gemeinden.

Antrag:

Der Bund hat sich auch 2021 mit einem Drittel an den Covid-19-bedingten Verlusten des Ortsverkehrs zu beteiligen, wie es bereits im angepassten Art. 28 Abs. 2^{bis} PBG im Gesetzesentwurf der Vernehmlassung vorgesehen ist.

c) Schienengüterverkehr

Die vorgeschlagene Bundesunterstützung in Höhe von 25 Mio. Franken zur Deckung der Ertragsausfälle 2021 im Schienengüterverkehr wird begrüsst. Wir gehen davon aus, dass auch der Güterverkehr der Schmalspurbahnen (konkret für Graubünden die Rhätische Bahn und die Matterhorn-Gotthard-Bahn) darin enthalten ist. Es ist folgerichtig, dass Unternehmen, die vom Bund Beiträge erhalten, im Jahr 2021 auf Dividendenzahlungen verzichten müssen.

d) Touristische Angebote (öffentlicher, touristischer Verkehr)

Der Bundesrat sieht den touristischen Verkehr nicht als Teil der Grundversorgung. Auch verfüge er nicht über die Kompetenz, touristische Angebote finanziell zu unterstützen. Nach Ansicht der Regierung ist der touristische, öffentliche Verkehr ein zentraler Pfeiler des schweizerischen Tourismusmarkts und leistet in verschiedenen Regionen des Kantons Graubünden einen wichtigen und volkswirtschaftlich nicht wegzudenkenden Beitrag. Vor diesem Hintergrund und der Tatsache, dass der touristische Verkehr auch im 2021 besonders hart von der Pandemie getroffen wurde, erachten wir eine Weiterführung der befristeten Bundesunterstützung als unabdingbar. Denn der Kanton und die Gemeinden in Graubünden können diese Beiträge nicht alleine finanzieren. Die Unterstützungsbedingungen sollen dieselben wie im Vorjahr sein. Unter anderem bedingt dies, dass TU, die finanzielle Unterstützung der öffentlichen Hand einfordern, für die Jahresrechnungen 2020, 2021 und 2022 keine Dividendenzahlungen leisten dürfen.

Im Jahr 2020 betrug die Unterstützungsdauer für touristische Angebote (öV) sieben Monate (1. März bis 30. September 2020). Im Unterschied zum Jahr 2020 werden

die von Bundesrat angeordneten Massnahmen zur Bekämpfung von Covid-19 im gesamten Jahr 2021 zu Ertragsverwerfungen führen. Deshalb soll das gesamte Rechnungsjahr 2021 für die Berechnung der Covid-19-bedingten finanziellen Ausfälle massgeblich sein.

Anträge:

- Art. 28a Abs. 2 lit. a PBG ist hinsichtlich der massgebenden Unterstützungsperiode (Verlängerung bis 31. Dezember 2021) anzupassen;
- Art. 28a PBG ist so zu ergänzen, dass die Bestimmung sowohl für touristische Angebote gilt, welche von einem Kanton und/oder einer Gemeinde Unterstützung erhalten, als auch für solche, die von einem Kanton und/oder einer Gemeinde bestellt werden.

e) Touristische Angebote: Seilbahnen

Art. 28a PBG ist auf Betriebe des öV ausgelegt (vgl. dazu Ausführungen vorstehend unter d)). Seilbahnen, d.h. der private touristische Verkehr, haben betreffend Rechnungslegung ganz andere Vorgaben. Der von Art. 28a PBG primär erfasste touristische öffentliche Verkehr trennt Betrieb und Investition bzw. Unterhalt strikt, während der private touristische Verkehr nur eine Rechnung führt. Im privaten touristischen Verkehr werden Reserven über ausserordentliche Abschreibungen geschaffen (sog. stille Reserven), während der öV Überschüsse den Reserven zuführt. Diese zwei Praxen führen dazu, dass der private touristische Verkehr letztlich nicht in den Genuss von Entschädigungen nach Art. 28a PBG kommt. Insofern sind die Kriterien für den privaten touristischen Verkehr untauglich.

Statt über Art. 28a PBG soll der Bund die Bergbahnen (und evtl. relevante Tourismusinfrastrukturen) andersartig unterstützen: Bergbahnen sollen durch Zusatzbeiträge des Bunds unterstützt werden. Denn touristische Leistungsträger, wie Bergbahnen oder grosse Hotels, sind die zentralen Motoren der regionalen Wertschöpfung in weiten Teilen des Kantons. Sie sind systemrelevant für das Funktionieren der regionalwirtschaftlichen Wertschöpfungskette. Diese Unternehmen kämpfen in dieser Zeit mit grossen Umsatzeinbussen, welche zwar weniger als 40 Prozent betragen, aber ihre Investitions- bzw. Überlebensfähigkeit dennoch in Frage stellen. Der Kanton

Graubünden läuft damit Gefahr, bei den zentralen Unternehmen der regionalen Wertschöpfung unwiederbringlich an Substanz zu verlieren. Damit droht das Wertschöpfungspotenzial vieler Regionen im Kanton, welche stark vom Tourismus abhängig sind, auf lange Zeit grossen und unwiderruflichen Schaden zu nehmen.

Der Kanton soll solche Unterstützungsprogramme des Bunds vollziehen und der Bund soll sich daran bis zu 100 Prozent beteiligen können. Die Schweiz darf nicht zulassen, dass Wettbewerbsnachteile aufgrund von Covid-19 entstehen. Insbesondere werden in der Schweiz solche Unternehmen im Rahmen der Härtefallhilfen nur unterstützt, wenn sie über 40 Prozent Umsatzeinbusse erleiden. Die finanziellen Hilfen für diese Unternehmen waren im grenznahen Ausland, als härtester Mitbewerber, bis anhin aufgrund des bereits bestehenden Programms zur Unterstützung grosszügiger als in der Schweiz. Umso mehr muss dieser Nachteil bei uns nun wieder aufgeholt werden.

Antrag:

Der Bund soll dem Kanton einen Zusatzbeitrag zur Abfederung von Härtefällen bei touristischen Leistungsträgern mit grosser regionalwirtschaftlicher Bedeutung in Bezug auf Wertschöpfung und Arbeitsplätze im Umfang von 80 Mio. Franken aus der Reserve gemäss Art. 12 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die gesetzlichen Grundlagen für Verordnungen des Bundesrats zur Bewältigung der Covid-19-Epidemie (Covid-19-Gesetz; SR 818.102) leisten. Die Mittel aus der Bundesratsreserve, welche heute noch rund 700 Mio. Franken beträgt, sollen von den besonders betroffenen Kantonen eingesetzt werden können.

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

Freundliche Grüsse

Namens der Regierung

Der Präsident:

Der Kanzleidirektor:



Dr. Mario Cavigelli

Daniel Spadin

Beilage:

- Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) vom 24. August 2021

Kopie an:

- Departement für Finanzen und Gemeinden (intern)
- Departement für Volkswirtschaft und Soziales (intern)
- Amt für Energie und Verkehr (intern)
- Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität (intern)

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

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

Delémont, le 31 août 2021

Procédure de consultation relative au deuxième paquet de mesures de 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 envisagé constitue une solution pragmatique dont nous approuvons les principes, et cela quand bien même les estimations sont encore teintées de grandes incertitudes.

Le projet de loi ne prévoit aucune compensation de pertes de recettes dans le cadre des transports locaux. Or, même si les transports urbains sont du ressort des cantons et des communes, ils constituent un maillon important de la chaîne de transport dans son ensemble, alimentant la fréquentation des lignes du trafic régional et du trafic grandes lignes. 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 qui sont proposés pour le trafic régional.

S'agissant des années 2022 et 2023, il est prévu que les éventuelles, mais très probables, pertes de recettes soient intégrées aux indemnités versées aux entreprises de transport au titre du trafic régional des voyageurs (TRV). Au niveau de la procédure, cela apparaît opportun. Dans les faits, il est fort probable que le crédit d'engagement 2022-2025 ne suffise pas pour assurer leur financement tout en garantissant la poursuite du développement de l'offre de transport. Le cas échéant, le Gouvernement attend de la Confédération qu'elle octroie les budgets supplémentaires nécessaires.

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


Nathalie Barthoulot
Présidente



i.a. 
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

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK

finanzierung@bav.admin.ch

Luzern, 7. September 2021

Protokoll-Nr.: 1048

**Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Ver-
kehrs in der Covid19-Krise, Vernehmlassungsverfahren**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
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-Krise 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.

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. Insbesondere gilt es zu bedenken, dass die Nachfrageentwicklung im öV aufgrund der Covid-19-Krise in den Folgejahren weiterhin unklar ist, weshalb die vorgeschlagenen Massnahmen und Vorgehensweisen auch für das Jahr 2022 vorzusehen sind.

2. regionaler Personenverkehr (RPV)

Wir unterstützen die vom Bundesrat vorgeschlagene Ausweitung der Defizitdeckung auf das Jahr 2021. Wie im Vorjahr sollen allenfalls noch bestehende Reserven nach Art. 36 PBG an die Verluste angerechnet werden. Weiter stellen wir uns hinter die Vorgabe, dass unterstützte

Transportunternehmen für die Jahresrechnungen 2020, 2021 und 2022 keine Dividendenzahlungen leisten dürfen. Mit Blick auf die aktuelle Kostenproblematik bei den SBB muss bei der nachträglichen Defizitdeckung sichergestellt werden, dass keine nicht Covid-19-bedingten Mehrkosten der Transportunternehmen gedeckt werden. Dem ist bei den weiteren Gesetzungsarbeiten das erforderliche Gewicht zu geben.

3. Ortsverkehr

Der Bundesrat ist der Ansicht, dass es 2021 keine Bundesunterstützung für den Ortsverkehr braucht. Diese Haltung teilen wir nicht. Die Ertragsausfälle werden sich 2021 aller Voraussicht nach in einem ähnlichen Rahmen bewegen wie 2020. Anders als im Vorjahr verfügen die meisten Unternehmen mittlerweile über keine anrechenbaren Reserven mehr. Die Defizite 2021 dürften deshalb höher ausfallen als 2020.

Antrag:

- *Der Bund beteiligt sich auch 2021 mit einem Drittel an den Ertragsausfällen des Ortsverkehrs. Art. 28 Abs. 2bis PBG ist entsprechend anzupassen.*

4. touristischer Verkehr

Das BAV hat den bestehenden Art. 28a für das Jahr 2020 so interpretiert, dass der von den Kantonen/Gemeinden bestellte touristische Verkehr keine Unterstützung erhält. Diese Angebote sind durch die Pandemie jedoch finanziell genauso betroffen wie die übrigen touristischen Angebote. Aus unserer Sicht muss der Gesetzesartikel deshalb so präzisiert werden, dass diese bestellten touristischen Angebote ebenfalls vom Bund unterstützt werden.

Anträge:

- *Art. 28a PBG ist gegenüber der Vernehmlassungsvorlage so zu ergänzen, dass die Bestimmung sowohl für touristische Angebote gilt, welche von einem Kanton und/oder einer Gemeinde Unterstützung erhalten, als auch für solche, die von einem Kanton und/oder einer Gemeinde bestellt werden.*

5. Güterverkehr

Die vorgeschlagene Bundesunterstützung in Höhe von 25 Millionen Franken zur Deckung der Ertragsausfälle 2021 im Schienengüterverkehr wird begrüsst. Es ist folgerichtig, dass Unternehmen, die vom Bund Beiträge erhalten, im Jahr 2021 auf Dividendenzahlungen verzichten müssen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und Berücksichtigung unserer Bemerkungen und Anträge bei der weiteren Bearbeitung der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Fabian Peter
Regierungsrat

Kopie (per Mail):

- Verkehrsverbund Luzern



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courriel : finanzierung@bav.admin.ch
Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la
communication DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Deuxième paquet de mesures de soutien pour les transports publics durant la crise du COVID-19: ouverture de la procédure de consultation

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.

Remarques générales

Le canton de Neuchâtel soutient la prise de position de la CTP concernant le 2^e paquet de mesures COVID19 pour les transports publics. En effet, dans le canton de Neuchâtel, comme ailleurs en Suisse, les effets de la pandémie COVID19 se font encore ressentir dans le secteur des transports publics avec des niveaux de fréquentation qui n'ont pas encore retrouvé les chiffres d'avant la pandémie. Les pertes de recettes dues à cette dernière se poursuivent donc en 2021 et ce, malgré un retour à une certaine normalité.

Le canton de Neuchâtel estime ainsi important que les collectivités publiques continuent d'apporter leur soutien au secteur des transports publics par la prolongation des mesures adoptées en 2020. Nous relevons que ce soutien doit parvenir au plus vite aux entreprises afin d'assurer leur trésorerie et éviter ainsi des situations difficiles. En ce sens, le canton de Neuchâtel partage donc l'avis du Conseil fédéral sur l'urgence de la réponse à donner aux entreprises.

Nous notons que le Conseil fédéral refuse son soutien au secteur du transport local aux motifs que la répartition des compétences entre la Confédération, les cantons et les communes doit être respectée et que l'ampleur financière du problème ne saurait justifier une nouvelle exception. Fort du constat que les effets de la pandémie perdurent en 2021, le canton de Neuchâtel estime qu'il serait justifié que le Conseil fédéral tienne compte dans sa décision de la capacité économique des entreprises concernées, de la même manière qu'il l'a fait pour déterminer s'il y avait lieu de demander des moyens additionnels pour le secteur du transport régional de voyageurs. Les cantons et les communes ne peuvent pas financer seuls ces surcoûts.

Transport régional de voyageurs (TRV)

Nous soutenons la proposition du Conseil fédéral de prolonger la couverture du déficit jusqu'en 2021, aux mêmes conditions qu'en 2020.

Sur la base des éléments en notre possession, nous constatons que les entreprises ont effectivement fortement sollicité les réserves constituées au titre de l'art.36 LTV, pour éponger les déficits 2020 dans le secteur du TRV. En 2021, ces réserves étant très diminuées, de nombreuses entreprises solliciteront plus de soutien auprès des cantons et de la Confédération.

Néanmoins, comme le Conseil fédéral, nous estimons que le crédit résiduel de 200 millions de francs devrait être suffisant pour prolonger un soutien au TRV en 2021.

Transport local (TL)

Sur la base des éléments en notre possession, nous observons que les besoins considérables de 2020 ont mené à un épuisement des réserves des entreprises. Il ne sera dès lors pas possible d'éponger les pertes de recettes dues à la pandémie sur le secteur du TL en 2021. Les cantons et les communes ne peuvent pas financer seuls ces contributions.

Nous estimons que le crédit de 150 millions de francs accordé en 2020 pourrait ne pas être suffisant pour les 2 années. Un état des besoins est demandé.

Demande : La Confédération poursuit son soutien au secteur trafic local en 2021. Afin de déterminer les moyens nécessaires, la Confédération établit un état des besoins en indemnités supplémentaires pour l'année 2021.

Transport touristique (TT)

Compte tenu de la contribution du secteur du transport touristique à l'économie nationale dans diverses régions et du fait que ce secteur a été particulièrement impacté par la pandémie, nous estimons que la poursuite d'un soutien en 2021 est justifiée. Les cantons et les communes ne peuvent pas financer seuls ces contributions.

Nous nous interrogeons sur le fait que les aides COVID19 s'arrêteraient au 30 juin 2021. Au vu de la saisonnalité des activités touristiques, il nous semblerait justifié de poursuivre le soutien jusqu'à la fin de l'année.

Demande : La Confédération poursuit son soutien au secteur trafic touristique en 2021. La période de soutien est prolongée jusqu'à la fin de l'année. De plus, les entreprises de transport touristique soutenues par les cantons et/ou les communes doivent également pouvoir obtenir des soutiens fédéraux.

Transport ferroviaire de marchandises

S'agissant du soutien apporté au transport ferroviaire de marchandises, le canton de Neuchâtel partage l'avis du Conseil fédéral selon lequel il convient de soutenir ce secteur pour couvrir le manque à gagner de 2021.

Monsieur Olivier Baud – chef du service cantonal des transports – se tient à disposition de l'Office fédéral des transports dans la perspective d'éventuelles questions concernant la présente prise de position.

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 30 août 2021

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
L. FAVRE

La chancelière,
S. DESPLAND



A handwritten signature in blue ink, corresponding to the name L. Favre, written over the seal.

A handwritten signature in blue ink, corresponding to the name S. Despland.



CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER E-MAIL

Eidgenössischen Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 31. August 2021

Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise. Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 11. August 2021 laden Sie uns ein, zur Vernehmlassungsvorlage betreffend zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs (öV) in der Covid-19-Krise Stellung zu nehmen. Für die Möglichkeit danken wir Ihnen bestens.

1 Stellungnahme

Regionaler Personenverkehr, Art. 28 Abs. 1^{bis} PBG

Das laut Vernehmlassungsunterlagen gewählte Vorgehen betreffend die Sparte Regionaler Personenverkehr (RPV) mit der Defizitdeckung für das Jahr 2021 durch einen einmaligen Beitrag an die Transportunternehmen (TU) basierend auf der Jahresrechnung 2021 und nach den heutigen Verteilschlüsseln deckt sich mit jenem Vorgehen für das Jahr 2020. In Nidwalden beläuft sich der Kantonsanteil dabei auf 45 Prozent. Die TU haben ihre Bestrebungen zum Kostenmanagement und zur Identifizierung von Einsparpotenzial fortzusetzen. Weiterhin bleibt die Zahlung von Dividenden neu auch für 2022 untersagt. Dieses Vorgehen ersetzt die bisher angedachte Anpassung der Angebotsvereinbarungen 2021 mit den TU sowie die Neuberechnung der Einnahmen.

Durch diese Defizitdeckung 2021 werden das Verfahren stark vereinfacht und die administrative Arbeit erleichtert. Weiter besteht insbesondere hinsichtlich der Verwendung der verbleibenden Reserven eine grössere Transparenz. Das gewählte Vorgehen wird somit sehr begrüsst. Für das Jahr 2021 sind wiederum Defizitdeckungen der TU zu erwarten. So reichten für das Jahr 2020 im Kanton Nidwalden zwei Transportunternehmen jeweils ein Gesuch um Defizitdeckung ein.

Ortsverkehr, Art. 28 Abs. 2^{bis} PBG

Die Verlängerung der rechtlichen Grundlagen bis Ende 2021 erlaubt es dem Bund, für den Ortsverkehr Abgeltungen zum Ausgleich der Verluste infolge der Covid-19-Krise von einem Drittel zu entrichten.

Da die bereits im Jahr 2020 beschlossenen Mittel ausreichen, um ebenfalls für das Jahr 2021 Unterstützungsbeiträge an den Ortsverkehr zur entrichten, begrüsst der Regierungsrat dieses Vorgehen. Der Regierungsrat rechnet dabei auch für das Jahr 2021 mit einem Gesuch um Defizitdeckung, da für 2020 ebenfalls ein Gesuch eingegangen ist.

Touristischer Verkehr, Art. 28a PBG

Mit Landratsbeschluss vom 16. Dezember 2020 wurde im Kanton Nidwalden die gesetzliche Grundlage geschaffen, damit touristische Angebote mit einer Personenbeförderungskonzession gestützt auf Art. 28a PBG unterstützt werden können. Der Landrat hat hierfür einen Rahmenkredit von 1,1 Millionen Franken (Nettobetrag) bewilligt. Dieser ist bis am 31. Dezember 2021 befristet.

Gemäss Vorgaben des BAV mussten TU allfällige Gesuche für eine Unterstützung über dieses Instrument bis Ende Juni 2021 bei den Kantonen einreichen. Im Kanton Nidwalden sind keine Gesuche eingegangen. Hingegen haben verschiedene touristische TU Gesuche für eine Unterstützung über das Härtefallprogramm eingereicht. Teilweise sind diese Gesuche bewilligt worden, teilweise laufen die Verfahren noch.

Vor diesem Hintergrund steht der Regierungsrat einer Verlängerung auf den Zeitraum vom 1. März 2020 bis 30. Juni 2021 (bisher: 1. März 2020 bis 30. September 2020) eher skeptisch gegenüber. Dennoch entstanden insbesondere den Bahnbetreibern ohne Selbstverschulden Covid-19-bedingte finanzielle Ausfälle, da es zweitweise verboten wurde, Touristen zu transportieren oder nur eine bestimmte Anzahl Personen pro Kabine transportiert werden durften. Mit der vorliegend vorgesehenen Verlängerung bis Ende Juni 2021 ist seitens Bund einerseits sicherzustellen, dass touristische TU in Bezug auf das Härtefallprogramm nicht benachteiligt und andererseits, dass die Voraussetzungen für die Auszahlung der Finanzhilfen restriktiv beurteilt werden (vgl. Art. 28a, Abs. 2 Bst. a und b).

2 Fazit und Ausblick

Der Regierungsrat unterstützt das vorliegende zweite Massnahmenpaket zur Unterstützung des öV in der Covid-19-Krise. Er ist auch für das laufende Jahr 2021 der Ansicht, dass der öV auf die Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen ist, um die finanziellen Folgen der Covid-19-Krise bewältigen zu können. So teilt er die Meinung im erläuternden Bericht zum zweiten Massnahmenpaket. Sollten keine finanziellen Unterstützungsmassnahmen im öV und im Schienengüterverkehr getroffen werden, würde dies die TU finanziell stark treffen. Entsprechend könnten viele Unternehmen substanziell gefährdet werden, was wiederum die zukünftige Leistungserbringung gefährdet.

Die für das Jahr 2020 bisherige und die für das Jahr 2021 geplante Stossrichtung des vorliegenden Finanzierungsvorschlags mit einer Verteilung der Finanzierungslast auf die drei Staatsebenen und die TU bezogen auf den RPV, den Ortsverkehr und den touristischen Verkehr begrüsst der Regierungsrat im Grundsatz. Hinsichtlich touristischer Verkehr ist jedoch sicherzustellen, dass touristische TU in Bezug auf das Härtefallprogramm nicht benachteiligt und die Voraussetzungen für die Auszahlung der Finanzhilfen restriktiv beurteilt werden. Weiter macht der Regierungsrat darauf aufmerksam, dass für die folgenden Jahre 2022 und 2023 weiterhin mit Ertragsausfällen im öV aufgrund der Covid-19-Krise zu rechnen ist. Er erwartet seitens des Bundes, dass auch für diese Jahre ein pragmatisches Vorgehen zur Unterstützung der TU gewählt wird und genügend finanzielle Mittel (insbesondere auch für angezeigte Angebotsausbauten) zur Verfügung stehen. Ein Einfrieren des Angebots wäre ein sehr schlechtes Zeichen für den öffentlichen Verkehr und würde das Umsteigen auf den motorisierten Individualverkehr fördern. Auch hier soll die Finanzierungslast auf die Staatsebenen entsprechend aufgeteilt werden.

Für die Berücksichtigung der Stellungnahme danken wir Ihnen bestens.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES



Karin Kayser-Frutschi
Landammann



lic. iur. Armin Eberli
Landschreiber

Geht an:

- finanzierung@bav.admin.ch



CH-6061 Sarnen, Postfach 1264, VD

A-Post

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

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

Sarnen, 19. August 2021/dr/wi/OWSTK.4131

**Vernehmlassung zum zweiten Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs
in der COVID-19-Krise; Stellungnahme Kanton Obwalden**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 11. August 2021 haben Sie uns zur Vernehmlassung zum zweiten Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19-Krise eingeladen. Die Vernehmlassungsfrist dauert bis zum 7. September 2021.

Allgemeines zur Vorlage

Am 25. September 2020 hat das Parlament das dringliche Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs (öV) in der Covid-19-Krise (Gesetz vom 25. September 2020) verabschiedet. Dieses Gesetz erlaubt u.a. Unterstützungsmassnahmen für den regionalen Personenverkehr (RPV). In der Folge wurde 2020 neu Art. 28 Abs. 1^{bis} in das Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1) aufgenommen.

Da die Covid-19-Krise länger andauert als in den damaligen parlamentarischen Debatten angenommen, wird auch für das Jahr 2021 ein Unterstützungsbedarf für den öV und den Schienengüterverkehr notwendig.

St. Antonistrasse 4, 6060 Sarnen
Postadresse: Postfach 1264, 6061 Sarnen
Tel. 041 666 63 30, Fax 041 660 11 49
volkswirtschaftsdepartement@ow.ch
www.ow.ch

Mit der Aufnahme von Art. 28 Abs. 1bis PBG durch das Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise (in Kraft seit 26. September 2020) hat der Bund für das Jahr 2020 bereits die gesetzliche Grundlage geschaffen, damit der Bund und die Kantone die Verluste der Transportunternehmen für den regionalen Personenverkehr für das Jahr 2020 abfedern können.

Mit der vorgeschlagenen gesetzlichen Gesetzesanpassung werden die beschlossenen Massnahmen im Rahmen des Möglichen für 2021 verlängert. Die Zuständigkeit der verschiedenen Staatsebenen wird soweit als möglich eingehalten. Beim regionalen Personenverkehr, der von Bund und Kantonen bestellt wird, und dem Ortsverkehr, dessen Besteller Kantone und Gemeinden sind, soll die Verantwortung bei Bund und Kantonen bzw. bei Kantonen und Gemeinden liegen. Die Gesetzesbestimmungen werden nicht dauerhaft geändert, sondern im Sinne einer Überbrückungsmassnahme zur Bewältigung der COVID-19-Krise im öffentlichen Verkehr befristet angepasst.

Stellungnahme

Der Kanton Obwalden begrüsst die vorliegende Anpassung des Art. 28 und 36 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19-Krise.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Volkswirtschaftsdepartement



Daniel Wyler
Landammann

Zustellung vorab per E-Mail an:

- finanzierung@bav.admin.ch (PDF- und Word-Version)

Kopie an:

- Kantonale Mitglieder der Bundesversammlung
- Regierungsrat (Zirkulationsmappe)
- Volkswirtschaftsdepartement
- Volkswirtschaftsamt
- Staatskanzlei mit den Akten (OWSTK.4131)

T +41 52 632 71 11
F +41 52 632 72 00
staatskanzlei@sh.ch

Regierungsrat

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

per Mail an:
finanzierung@bav.admin.ch

Schaffhausen, 7. September 2021

Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

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

1. Generelle Bemerkungen

Wir teilen die Einschätzung des Bundesrates, dass der öffentliche Verkehr (öV) auch im Jahr 2021 auf die Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen ist, um die finanziellen Folgen der Covid-19-Pandemie bewältigen zu können. Die Transportunternehmen können den aus den Massnahmen gegen Covid-19 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, beantragen allerdings wesentliche Ergänzungen.

Ferner unterstützen wir die Vernehmlassungsantwort der KöV vom 24. August 2021.

2. Finanzierung Verluste des Ortsverkehrs und des Touristischen Verkehrs

Entgegen der Haltung des Bundesrats sind wir der Meinung, dass eine Beteiligung des Bundes an den Einnahmehausfällen des Ortsverkehrs und des touristischen Verkehrs unabdingbar ist. Wir sehen den Bund auch beim Ortsverkehr und dem touristischen Verkehr in der Pflicht, sich an den Covid-Schäden finanziell zu beteiligen. Die Massnahmen, die zu den Einnahmenverlusten im öV geführt haben, wurden grösstenteils durch den Bund verordnet. Die finanziellen Schäden sind im Jahr 2021 vergleichbar mit denjenigen im Jahr 2020. Da die Transportunternehmen aber über praktisch keine Reserven mehr verfügen, sind die Auswirkungen 2021 noch grösser.

3. Anträge

3.1 Ortsverkehr

Wir teilen die Ansicht des Bundesrates nicht, dass es 2021 keine Bundesunterstützung für den Ortsverkehr braucht. Die Ertragsausfälle werden sich 2021 aller Voraussicht nach in einem ähnlichen Rahmen bewegen wie 2020. Anders als im Vorjahr verfügen die meisten Unternehmen mittlerweile über keine anrechenbaren Reserven mehr. Die Defizite 2021 dürften deshalb höher ausfallen als 2020. Kantone und Gemeinden sind daher auf eine Weiterführung der Bundesbeteiligung angewiesen. Die Bundesunterstützung für den Ortsverkehr mit einem Drittel an den Ertragsausfällen soll im Jahr 2021 weitergeführt werden.

Antrag 1:

Der Bund beteiligt sich auch 2021 mit einem Drittel an den Ertragsausfällen des Ortsverkehrs. Art. 28 Abs. 2bis PBG ist entsprechend anzupassen.

3.2 Touristischer Verkehr

Für den Kanton Schaffhausen ist der touristische Verkehr ein zentraler Pfeiler des schweizerischen Tourismusmarktes. Er leistet auch im Kanton Schaffhausen einen volkswirtschaftlichen Beitrag. Vor diesem Hintergrund und angesichts der Tatsache, dass der touristische Verkehr besonders hart von der Pandemie getroffen wurde und die Auswirkungen auch im gesamten Jahr 2021 spürbar sein werden, erachten wir eine Weiterführung der befristeten Bundesunterstützung als gerechtfertigt. Kantone und Gemeinden können diese Beiträge unmöglich alleine finanzieren.

Antrag 2:

Art. 28a Abs. 2 lit. a PBG soll folgendermassen angepasst werden:

- a. die Covid-19-bedingten finanziellen Ausfälle in der Zeit vom 1. März 2020 bis zum ~~30. Juni~~ 31. Dezember 2021 nach Abzug aller Reserven den in den Geschäftsjahren 2017–2019 erzielten Reingewinn des Unternehmens übersteigen;

Das BAV hat den bestehenden Art. 28a für das Jahr 2020 so interpretiert, dass der von den Kantonen/Gemeinden bestellte touristische Verkehr keine Unterstützung erhält. Diese Angebote sind durch die Pandemie jedoch finanziell genauso betroffen wie die übrigen touristischen Angebote. Aus unserer Sicht muss der Gesetzesartikel deshalb so präzisiert werden, dass diese bestellten touristischen Angebote ebenfalls vom Bund unterstützt werden.

Antrag 3:

Art. 28a PBG ist gegenüber der Vernehmlassungsvorlage so zu ergänzen, dass die Bestimmung sowohl für eigenwirtschaftliche touristische Verkehre als auch für von den Kantonen und/oder Gemeinden bestellte touristische Verkehre gilt.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen und Anträge.

Freundliche Grüsse

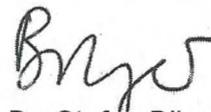
Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:



Walter Vogelsanger

Der Staatsschreiber:



Dr. Stefan Bilger

6431 Schwyz, Postfach 1250

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

Unser Zeichen	HNMA
E-Mail	maja.hossmann@sz.ch
Direktwahl	041 819 25 35
Datum	7. September 2021

Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise Stellungnahme des Kantons Schwyz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 11. August 2021 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Kantonsregierungen zur Vernehmlassung in titelvermerkter Angelegenheit bis zum 7. September 2021 eingeladen. Gerne nehmen wir diese Gelegenheit wahr.

Der Kanton Schwyz begrüsst das zweite Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs. Wir haben folgende Anmerkungen zu den im Rahmen der Vernehmlassung vorgeschlagenen Massnahmen.

1. Ortsverkehr

Der Bundesrat ist im erläuternden Bericht der Ansicht, dass es 2021 keine Bundesunterstützung für den Ortsverkehr mehr braucht. Im anzupassenden Bundesgesetz über die Personenbeförderung sieht er eine solche aber dennoch ausdrücklich vor (Art. 28 Abs. 2^{bis}). Auch der Kanton Schwyz regt eine Bundesunterstützung auch für 2021 an. Die Ertragsausfälle werden sich 2021 aller Voraussicht nach in einem ähnlichen Rahmen bewegen wie 2020. Anders als im Vorjahr verfügen die meisten Unternehmen mittlerweile über keine anrechenbaren Reserven mehr. Die Defizite 2021 dürften deshalb höher ausfallen als 2020. Kantone und Gemeinden sind daher auf eine Weiterführung der Bundesbeteiligung angewiesen.

Antrag:

**Der Bund beteiligt sich auch 2021 mit einem Drittel an den Ertragsausfällen des Ortsverkehrs.
Art. 28 Abs. 2^{bis} PBG ist entsprechend anzupassen.**

2. Touristischer Verkehr

Für den Bundesrat ist der touristische Verkehr nicht Teil der Grundversorgung. Die Landesregierung lehnt deshalb eine Weiterführung der Bundesunterstützung im zweiten Halbjahr 2021 ab. Der touristische Verkehr ist jedoch ein zentraler Pfeiler des schweizerischen Tourismusmarktes und leistet in verschiedenen Regionen einen wichtigen volkswirtschaftlichen Beitrag. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Tatsache, dass der touristische Verkehr teilweise besonders hart von der Pandemie getroffen wurde, erachten wir eine Weiterführung der befristeten Bundesunterstützung bis Ende 2021 als gerechtfertigt. Kantone und Gemeinden können diese Beiträge nicht alleine finanzieren.

Das BAV hat den bestehenden Art. 28a für das Jahr 2020 so interpretiert, dass der von den Kantonen/Gemeinden bestellte touristische Verkehr keine Unterstützung erhält. Diese Angebote sind durch die Pandemie jedoch finanziell genauso betroffen wie die übrigen touristischen Angebote. Aus unserer Sicht muss der Gesetzesartikel deshalb so präzisiert werden, dass diese bestellten touristischen Angebote ebenfalls vom Bund unterstützt werden.

Anträge:

2.1 In Art. 28a Abs. 2 Bst. a. PBG ist die massgebende Unterstützungsperiode bis zum 31. Dezember 2021 zu verlängern.

2.2 Art. 28a PBG ist gegenüber der Vernehmlassungsvorlage so zu ergänzen, dass die Bestimmung sowohl für touristische Angebote gilt, welche von einem Kanton und/oder einer Gemeinde Unterstützung erhalten, als auch für solche, die von einem Kanton und/oder einer Gemeinde bestellt werden.

3. Fernverkehr

Mit dem skizzierten Vorgehen sind wir einverstanden. Sollte dies aber dazu führen, dass die Konzessionspflichten im Fernverkehr aufgeweicht werden, bestünden gewisse Vorbehalte.

Für die Berücksichtigung unserer Überlegungen bedanken wir uns bestens.

Mit vorzüglicher Hochachtung
Baudepartement des Kantons Schwyz
Vorsteher



André Rüeggsegger, Landesstatthalter

Bau- und Justizdepartement

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

Sandra Kolly
Regierungsrätin

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

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

19. August 2021

Vernehmlassung zum zweiten Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise: Stellungnahme des Kantons Solothurn

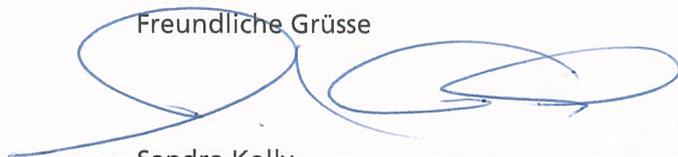
Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für Ihr Schreiben vom 11. August sowie für die Vernehmlassungsunterlagen mit der Vorlage über ein zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise. Gerne nehme ich im Namen der Solothurner Kantonsregierung dazu Stellung.

Es handelt sich um eine Weiterführung des von den Eidgenössischen Räten für 2020 bereits beschlossenen ersten Massnahmenpakets im Jahr 2021. Es trägt unseres Erachtens der durch die Pandemie entstandenen Situation und dem Finanzierungssystem im öffentlichen Verkehr angemessenen Rechnung. Dies betrifft insbesondere auch die von uns beantragte Beteiligung des Bundes an den Ertragsausfällen des Ortsverkehrs. Der Kanton wird seinerseits stark gefordert sein, die eigenen Anteile an der Defizitdeckung der bestellten Angebote zu tragen. Finanziell beschäftigen uns darüber hinaus die zu erwartenden Ertragsausfälle im öffentlichen Verkehr in den Jahren 2022 und 2023. Diese sind gemäss Gesetz im Bestellverfahren zu berücksichtigen. Hier bestehen noch offene Fragen in Bezug auf die Mitfinanzierung durch den Bund, die sich im Zusammenhang mit dem RPV-Verpflichtungskredit 2022-2025 stellen.

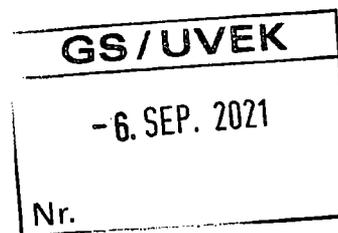
Vor diesem Hintergrund begrüsse ich die Vorlage des zweiten Massnahmenpakets und weise auf die oben erwähnten noch offenen Fragen zur Finanzierung ab 2022 hin.

Freundliche Grüsse



Sandra Kolly
Regierungsrätin

Kopie an: - Staatskanzlei (AXIOMA 12825 / STK.1730)
- Bau- und Justizdepartement (br, alb, hei, kol, sck)
- Generalsekretariat der KÖV (mirjam.buetler@bpuk.ch)



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

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

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 74 44
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 7. September 2021

Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 11. August 2021 laden Sie uns zur Vernehmlassung zum zweiten Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise ein. Wir danken für diese Gelegenheit und nehmen gern wie folgt Stellung:

1. Generelle Bemerkungen

Die Covid-19-Epidemie führt im öffentlichen Verkehr (öV) weiterhin zu erheblichen Einnahmenverlusten. Wir teilen deshalb die Einschätzung des Bundesrates, dass eine Verlängerung der im letzten Jahr beschlossenen Unterstützungsmassnahmen dringend erforderlich ist. Nachfolgend finden Sie unsere Anmerkungen zu den vorgeschlagenen Massnahmen.

2. Regionaler Personenverkehr (RPV)

Für das Jahr 2021 war geplant, die bereits unterzeichneten Angebotsvereinbarungen anzupassen, um einer Neuberechnung der Erlöse (aber nicht der Kosten) Rechnung zu tragen. Dies mit der Absicht, anschliessend einen Nachtrag zu den Angebotsvereinbarungen abzuschliessen. Aus Sicht des Bundesrates stellt diese Lösung für die Transportunternehmen (TU) und die Besteller einen zusätzlichen Aufwand dar und impliziert eine äusserst komplexe administrative Umsetzung. Aufgrund der Tatsache, dass die TU den Bestellern Ende April 2021 überarbeitete Offerten für das Jahr 2021 mit einer aktualisierten Erlösprognose eingereicht haben, teilen wir diese Auffassung nicht. Wir möchten zu bedenken geben, dass die TU mit dem Wechsel zur Defizitdeckung allenfalls zusätzliche Kosten geltend machen werden. Die Beiträge von Bund und Kantonen könnten somit höher ausfallen als dies mit einem Nachtrag zu den Angebotsvereinbarungen für das Jahr 2021 der Fall wäre.

Aus unserer Sicht sollen nur die durch die Covid-19-Krise verursachten Mehrkosten sowie die Ertragsausfälle, die bedingt durch die Krise tiefer ausfallen, durch einen einmaligen Beitrag abgegolten werden. Unter diesem Vorbehalt befürworten wir die vom Bundesrat vorgeschlagene Ausweitung der Defizitdeckung auf das Jahr 2021.



Wie im Vorjahr werden allenfalls noch bestehende Reserven nach Art. 36 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (SR 745.1) an die Verluste angerechnet. Der Beitrag an die TU wird anteilig durch Bund und Kantone finanziert gemäss den heutigen prozentualen Beteiligungen. Weiter stellen wir uns hinter die Vorgabe, dass unterstützte TU für die Jahresrechnungen 2020, 2021 und 2022 keine Dividendenzahlungen leisten dürfen.

Antrag:

In Art. 28 Abs. 1^{bis} PBG ist zu ergänzen, dass nur die Covid-19-bedingten finanziellen Verluste abgegolten werden.

3. Ortsverkehr

Der Bundesrat ist der Ansicht, dass es für das Jahr 2021 keine Bundesunterstützung für den Ortsverkehr (OV) braucht. Wir teilen diese Einschätzung nicht. 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 weiterhin zu unterstützen.

Die Ertragsausfälle werden im Jahr 2021 aller Voraussicht nach ähnlich hoch sein wie im Jahr 2020. Anders als im Vorjahr verfügen die TU grösstenteils über keine anrechenbaren Reserven mehr. Die Defizite im Jahr 2021 dürften deshalb höher ausfallen als im Jahr 2020. Kantone und Gemeinden sind daher auf eine Weiterführung der Bundesbeteiligung angewiesen. Dass der Bund wie im Vorjahr einen Drittel der Ertragsausfälle übernimmt, scheint uns vor diesem Hintergrund gerechtfertigt. Die restlichen zwei Drittel verbleiben bei den Kantonen und Gemeinden.

Antrag:

Der Bund beteiligt sich auch im Jahr 2021 mit einem Drittel an den Covid-19-bedingten Ertragsausfällen des Ortsverkehrs. Art. 28 Abs. 2^{bis} PBG ist entsprechend anzupassen.

4. Schienengüterverkehr

Die vorgeschlagene Bundesunterstützung in Höhe von 25 Mio. Franken zur Deckung der Ertragsausfälle 2021 im Schienengüterverkehr wird begrüsst. Es ist folgerichtig, dass Unternehmen, die vom Bund Beiträge erhalten, im Jahr 2021 auf Dividendenzahlungen verzichten müssen.

5. Touristischer Verkehr

Der Bundesrat betrachtet den touristischen Verkehr nicht als Teil der Grundversorgung. Die Landesregierung ist der Ansicht, dass es nicht in ihrer Kompetenz liegt, touristische Angebote zu unterstützen. Deshalb lehnt sie eine Weiterführung der Bundesunterstützung ab.

Der touristische Verkehr ist ein zentraler Pfeiler des schweizerischen Tourismusmarkts und leistet in verschiedenen Regionen einen wichtigen volkswirtschaftlichen Beitrag. Vor diesem Hintergrund und der Tatsache, dass der touristische Verkehr besonders hart von der Pandemie getroffen wurde, erachten wir eine Weiterführung der befristeten Bundesunterstützung als gerechtfertigt. Kantone und Gemeinden können diese Beiträge unmög-



lich alleine finanzieren. Die Unterstützungsbedingungen sollen dieselben sein wie im Vorjahr. Die TU dürfen für die Jahresrechnungen 2020, 2021 und 2022 keine Dividendenzahlungen leisten.

Im Jahr 2020 betrug die Unterstützungsdauer für touristische Angebote sieben Monate (1. März bis 30. September 2020). Die Massnahmen zur Bekämpfung von Covid-19 werden im gesamten Jahr 2021 zu Ertragsverwerfungen im touristischen Verkehr führen. Aus diesem Grund soll das gesamte Rechnungsjahr 2021 massgebend sein für die Berechnung der Covid-19-bedingten finanziellen Ausfälle.

Antrag:

In Art. 28a Abs. 2 Bst. a PBG ist die massgebende Unterstützungsperiode bis zum 31. Dezember 2021 zu verlängern.

6. Fernverkehr

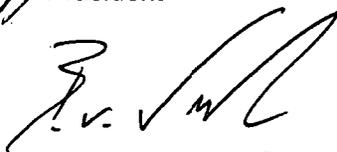
Wir teilen die Einschätzung des Bundesrates, dass eine finanzielle Unterstützung des Fernverkehrs nicht Bestandteil des vorliegenden Massnahmenpakets sein sollte.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen bestens.

Im Namen der Regierung



Marc Mächler
Präsident



Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär



Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
finanzierung@bav.admin.ch

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommu-
nikation (UVEK)
Frau Simonetta Sommaruga
Bundesrätin
3003 Bern

Frauenfeld, 31. August 2021
505

Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise

Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum zweiten Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise.

1. Allgemeine Bemerkungen

Wir teilen die Einschätzung des Bundesrates, dass der öffentliche Verkehr auch im Jahr 2021 auf die Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen ist, um die finanziellen Folgen der Covid-19-Krise bewältigen zu können. Die Transportunternehmen können den aus den Massnahmen gegen Covid-19 resultierenden Verlust nicht ohne Unterstützung der öffentlichen Hand tragen. Der vorliegende Finanzierungsvorschlag hat zum Ziel, die Finanzierungslast auf die drei Staatsebenen und die Transportunternehmen zu verteilen. Wir unterstützen diese Stossrichtung und begrüssen grundsätzlich die Botschaft.

Entgegen der Ansicht des Bundesrates halten wir jedoch eine Beteiligung des Bundes an den Einnahmeausfällen des Ortsverkehrs und des touristischen Verkehrs für unabdingbar. Unseres Erachtens ist der Bund verpflichtet, sich auch an den Covid-Schäden beim Ortsverkehr und beim touristischen Verkehr finanziell zu beteiligen. Die Massnahmen, die zu den Einnahmeverlusten im öffentlichen Verkehr geführt haben, wurden grösstenteils vom Bund angeordnet. Die finanziellen Schäden im Jahr 2021 sind vergleichbar mit denen im Jahr 2020. Die Auswirkungen sind jedoch noch grösser, da die Transportunternehmen über praktisch keine Reserven mehr verfügen.

2/2

2. Bemerkungen zu einzelnen Artikeln

Art. 28 Abs. 2^{bis}

Diese Bestimmung ist entsprechend dem Vernehmlassungsentwurf anzupassen.

Die Bundesunterstützung für den Ortsverkehr mit einem Drittel an den Ertragsausfällen ist im Jahr 2021 weiterzuführen.

Art. 28a

Art. 28a ist so zu ergänzen, dass die Bestimmung sowohl für den eigenwirtschaftlichen touristischen Verkehr als auch für den von den Kantonen und/oder Gemeinden bestellten touristischen Verkehr gilt.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat den bestehenden Art. 28a für das Jahr 2020 so interpretiert, dass der von den Kantonen/Gemeinden bestellte touristische Verkehr keine Unterstützung erhält. Diese Angebote sind durch die Pandemie jedoch finanziell genauso betroffen wie die übrigen touristischen Angebote. Aus unserer Sicht muss der Artikel deshalb so präzisiert werden, dass diese bestellten touristischen Angebote ebenfalls vom Bund unterstützt werden.

Abs. 2 lit. a ist wie folgt anzupassen:

- a. *die Covid-19-bedingten finanziellen Ausfälle in der Zeit vom 1. März 2020 bis zum 31. Dezember 2021 nach Abzug aller Reserven den in den Geschäftsjahren 2017-2019 erzielten Reingewinn des Unternehmens übersteigen.*

Im Weiteren unterstützen wir die Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV).

Mit freundlichen Grüssen

Die Präsidentin des Regierungsrates

M. Müller

Der Staatsschreiber

R. S.



Numero
4256

fr

0

Bellinzona
1 settembre 2021

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

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

e-mail: finanzierung@bav.admin.ch
(pdf e word)

Secondo pacchetto di misure a sostegno dei trasporti pubblici nella crisi da COVID-19: presa di posizione

Signora Consigliera federale,
gentili signore, egregi signori,

in data 11 agosto 2021 ci avete trasmesso per parere la documentazione riguardante il tema in oggetto. Vi ringraziamo per l'opportunità di esprimerci.

Il 25 settembre 2020 il Parlamento federale ha adottato la legge urgente concernente il sostegno ai trasporti pubblici nella crisi da COVID-19. Il relativo pacchetto di misure era basato sulle previsioni di ripresa elaborate al termine della prima ondata pandemica del 2020. A seguito del perdurare della crisi da COVID-19 la ripresa del settore dei trasporti pubblici è stata molto inferiore al previsto e l'auspicato ritorno degli introiti ai livelli precedenti la pandemia si fa ancora attendere.

Per il trasporto pubblico con prestazioni ordinate (traffico regionale di viaggiatori TRV e traffico locale TL) la diminuzione degli introiti nel 2021 sarà paragonabile a quella avuta nel 2020. A differenza dell'anno precedente le riserve speciali delle imprese di trasporto ai sensi dell'art. 36 LTV sono state sciolte o fortemente ridotte per coprire i deficit a consuntivo 2020, per cui ci attendiamo perdite più elevate nel 2021. I Cantoni e i Comuni dipendono pertanto dal proseguimento della partecipazione federale a copertura del deficit del 2021 per TRV e TL.

Lo scrivente Consiglio condivide di estendere al 2021 le misure di sostegno adottate l'anno scorso e sostiene la posizione del Comitato della Conferenza dei Direttori cantonali dei trasporti pubblici CTP/KÖV espressa lo scorso 24 agosto.

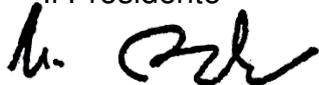
RG n. 4256 del 1 settembre 2021

Sosteniamo dunque l'adozione del secondo pacchetto di misure e chiediamo che la partecipazione finanziaria della Confederazione sia estesa anche ai settori del traffico locale e del trasporto pubblico turistico.

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

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente



Manuele Bertoli

Il Cancelliere



Arnaldo 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



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

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

Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 11. August 2021 haben Sie uns zur Stellungnahme zum «Zweiten Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise» eingeladen. Wir danken Ihnen dafür und nehmen gerne wie folgt Stellung. Wir lehnen uns dabei teilweise an die Stellungnahme der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) an.

Regionaler Personenverkehr

Der Regierungsrat teilt die Einschätzung des Bundesrats, dass eine Verlängerung der im letzten Jahr beschlossenen Unterstützungsmassnahmen dringend erforderlich ist. Wir unterstützen daher den Vorschlag des Bundesrats, die Defizitdeckung im regionalen Personenverkehr auf das Jahr 2021 auszuweiten. Wie im Vorjahr sollen allenfalls noch bestehende Reserven nach Artikel 36 Personenbeförderungsgesetz (PBG; SR 745.1) an die Verluste angerechnet werden. Weiter stellen wir uns hinter die Vorgabe, dass unterstützte Transportunternehmen für die Jahresrechnungen 2020, 2021 und 2022 keine Dividendenzahlungen leisten dürfen.

Ortsverkehr

Der Kanton Uri ist von den Bestimmungen zum Ortsverkehr wenig betroffen und verzichtet daher diesbezüglich auf eine Stellungnahme.

Touristischer Verkehr

Der Bundesrat erachtet den touristischen Verkehr nicht als Teil der Grundversorgung und lehnt deshalb eine Weiterführung der Bundesunterstützung im Jahr 2021 für den touristischen Verkehr ab. Der Regierungsrat teilt diese Einschätzung nicht. Der touristische Verkehr ist ein zentraler Pfeiler des schweizerischen Tourismusmarkts und leistet in verschiedenen Regionen einen wichtigen volkswirtschaftlichen Beitrag. Vor diesem Hintergrund und der Tatsache, dass der touristische Verkehr besonders hart von der Pandemie getroffen wurde, erachten wir eine Weiterführung der befristeten Bundesunterstützung als gerechtfertigt. Kantone und Gemeinden können diese Beiträge unmöglich alleine finanzieren. Wir erachten es zudem als wichtig, dass die Zeitdauer der Defizitdeckung auf das ganze Jahr 2021 ausgedehnt wird, da die Tourismuskonsumnachfrage auch nach 30. Juni 2021 vielerorts weiterhin bei Weitem nicht das Niveau vor der Pandemie erreicht hat. Zudem wurden viele saisonale Angebote des touristischen Verkehrs (z. B. Postautokurse Alpenpässe) erst im Verlaufe des Monats Juni gestartet, womit ein Auslaufen der Unterstützung per Ende Juni kaum helfen dürfte.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat den bestehenden Artikel 28a für das Jahr 2020 so interpretiert, dass der von den Kantonen und Gemeinden bestellte touristische Verkehr keine Unterstützung erhält. Diese Angebote sind durch die Pandemie jedoch finanziell genauso betroffen wie die übrigen touristischen Angebote. Aus unserer Sicht muss der Gesetzesartikel deshalb so präzisiert werden, dass diese bestellten touristischen Angebote ebenfalls vom Bund unterstützt werden.

Weiter gab es in der Umsetzung des ersten Massnahmenpakets Unklarheiten bezüglich der Anforderung an eine Personenbeförderungskonzession. Konkret war unklar, ob die Glacier Express AG unter das Massnahmenpaket fallen würde, obwohl die Personenbeförderungskonzession durch ihre Muttergesellschaften Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) und Rhätische Bahn (RhB) gehalten wird. Aus unserer Sicht macht es Sinn, dass die beiden Muttergesellschaften MGB und RhB das gemeinsame touristische Produkt in eine eigenständige Tochtergesellschaft Glacier Express AG ausgegliedert haben. Durch die Tatsache, dass die Personenbeförderungskonzession weiterhin den beiden Muttergesellschaften übertragen ist, darf nicht dazu führen, dass die Glacier Express als touristisches Angebot - notabene mit internationaler Ausstrahlung - durch die Maschen fällt. Der Artikel 28a Absatz 1 soll daher entsprechend angepasst werden, so dass auch die Unterstützung touristischer Angebote von Tochtergesellschaften von Unternehmen mit Personenbeförderungskonzession möglich ist.

Anträge

- In Artikel 28a Absatz 2 Buchstabe a PBG ist die massgebende Unterstützungsperiode bis zum 31. Dezember 2021 zu verlängern.
- Artikel 28a PBG ist so zu ergänzen, dass die Bestimmung sowohl für touristische Angebote gilt, die von einem Kanton und/oder einer Gemeinde Unterstützung erhalten, als auch für solche, die von einem Kanton und/oder einer Gemeinde bestellt werden.

- Artikel 28a Absatz 1 soll angepasst werden, so dass auch die Unterstützung touristischer Angebote von Tochtergesellschaften von Unternehmen mit Personenbeförderungskonzession möglich ist.

Schienengüterverkehr

Die vorgeschlagene Bundesunterstützung in Höhe von 25 Millionen Franken zur Deckung der Ertragsausfälle 2021 im Schienengüterverkehr wird begrüsst. Es ist folgerichtig, dass Unternehmen, die vom Bund Beiträge erhalten, im Jahr 2021 auf Dividendenzahlungen verzichten müssen.

Fernverkehr

Wir teilen die Einschätzung des Bundesrats, dass eine finanzielle Unterstützung des Fernverkehrs nicht Bestandteil des vorliegenden Massnahmenpakets sein sollte.

Wie gewünscht geben wir Ihnen gerne die Koordinaten der zuständigen Fachperson bei Rückfragen bekannt: Stefan Büeler, Vorsteher Amt für Wirtschaft und öffentlicher Verkehr, stefan.bueeler@ur.ch, Telefon 041 875 2408.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 3. September 2021



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor

Urban Camenzind

Roman Balli



**LA CHEFFE DU DÉPARTEMENT
DES INFRASTRUCTURES ET DES
RESSOURCES HUMAINES**

Place de la Riponne 10
1014 LAUSANNE

Envoi par courriel uniquement à :
finanzierung@bav.admin.ch

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

N réf. :

Lausanne, le 3 septembre 2021

Consultation fédérale : Deuxième paquet de mesures de soutien pour les transports publics durant la crise du COVID-19

Madame la Conseillère fédérale,

Je vous remercie pour votre lettre du 11 août 2021 et y réponds comme suit. Tout d'abord, je tiens à saluer la mise en place d'un deuxième paquet de mesures permettant de soutenir les transports publics (TP) qui, en 2021 aussi, ont été fortement frappés par la diminution de leur fréquentation. Ces mesures sont d'autant plus importantes que la plupart des entreprises de transport (ET) ont dû mettre à contribution leurs réserves spécifiques afin de compenser tout ou partie des pertes de l'année 2020 et qu'elles ne seront plus en capacité financière de le faire pour compenser les pertes de l'année 2021.

Contrairement à l'avis du Conseil fédéral, je souscris à la volonté du Parlement fédéral de prolonger à l'année 2021 les mesures de soutien pour les domaines du transport local et du transport touristique qui avaient été décidées dans le cadre de la loi fédérale urgente du 25 septembre 2020 sur le soutien des transports publics durant la crise du COVID-19. Pour le trafic local en particulier, ce trafic est un chaînon important dans le système des TP. Ces mesures permettront ainsi d'assurer une situation financière équilibrée des ET et de garantir la fiabilité de toute la chaîne de transport, condition essentielle pour le bon fonctionnement de notre société et de notre économie, en particulier en temps de crise sanitaire.

Au vu de l'urgence de la procédure, je traite ici uniquement les points faisant l'objet de remarques de la part du Canton de Vaud.

Transport régional de voyageurs (TRV), chargement d'automobiles, transport de marchandises et l'infrastructure ferroviaire

Les bases juridiques pour un soutien au TRV, au chargement d'automobiles, au transport de marchandises et à l'infrastructure ferroviaire sont définies dans la loi urgente du 25 septembre 2020 ou doivent être ponctuellement adaptées. Pour ces domaines, des mesures sont possibles en suivant les procédures normales au moyen de crédits supplémentaires. Concernant le TRV, j'approuve pleinement l'extension de la procédure de couverture du déficit à l'année 2021, ceci pour des raisons de simplicité et de continuité.

Consultation fédérale : Deuxième paquet de mesures de soutien pour les transports publics durant la crise du COVID-19

Transport local

Comme déjà indiqué l'année passée lors de la consultation de la loi fédérale urgente, je demande que les bases légales des mesures décidées pour l'année 2020 dans le cadre de la loi fédérale urgente du 25 septembre 2020 soient prolongées pour l'année 2021, de sorte que les pertes se répartissent sur les différents niveaux étatiques du fédéralisme, à savoir entre la Confédération, les cantons et les communes.

Transport touristique

Comme le Parlement fédéral, je demande que les bases légales des mesures décidées pour l'année 2020 dans le cadre de la loi fédérale urgente du 25 septembre 2020 soient prolongées pour l'année 2021. Le transport touristique apporte une contribution indéniable à l'économie nationale dans diverses régions. Dans ce contexte, et compte tenu du fait que le transport touristique a été particulièrement touché par la pandémie, la poursuite du soutien temporaire de la Confédération me paraît justifiée. D'autre part, je requiers que le soutien en faveur du trafic touristique ne soit pas limité aux seules installations de transport à câbles et qu'il soit également étendu aux prestations convenues au préalable ou dont le risque est assumé par des collectivités publiques. En effet, le refus de reconnaître les pertes de ces offres touristiques est le fruit de l'interprétation discutable de l'Office fédéral des transports de l'article 28a de la loi fédérale sur le transport de voyageurs ; elle empêche en particulier un soutien aux entreprises de navigation qui ont une importance cruciale pour le tourisme dans notre pays.

Transport grandes lignes (TGL)

Le TGL est un maillon essentiel de la desserte en Suisse, d'où son importance dans toute la chaîne de transport. Si le Conseil fédéral estime qu'il n'est pas nécessaire de soutenir directement les CFF pour compenser les effets de la crise de la pandémie de COVID-19 sur les résultats du TGL, des mesures de soutien doivent impérativement être apportées par le propriétaire des CFF. En effet, les CFF doivent pouvoir continuer à développer leur offre en matière de trafic national et international, renouveler leur matériel roulant et continuer d'investir dans leurs projets immobiliers, sans être menacé par une augmentation de leur endettement provoquée par les pertes liées au COVID-19 dans le TGL.

En vous remerciant de l'attention portée à la présente, je vous prie de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'assurance de mes sentiments distingués.

La cheffe du département



Nuria Gorrite
Présidente du Conseil d'Etat

Copies :

- DG DGMR
- DGMR-MT : jlz, gpi



2021.03471

P.P. CH-1951
Sion

A

Poste CH SA

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



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

Unsere Ref. DFM/SB
Ihre Ref. /

Datum - 1. Sep. 2021

**Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise:
Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 11. August 2021 haben Sie uns die Unterlagen zur Vernehmlassung bezüglich des zweiten Massnahmenpaketes zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise unterbreitet. Wir danken Ihnen bestens für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Wir haben von den verschiedenen Motionen im Bundesparlament zur Abfederung von Einnahmenseinbussen im regionalen Personenverkehr, im Orts- und im touristischen Verkehr sowie im Güter- und Fernverkehr im Zusammenhang mit Covid-19 für das Jahr 2021 Kenntnis genommen. Leider hat sich die Situation nicht so schnell erholt, wie ursprünglich angenommen. Die Frequenzen im öffentlichen Verkehr sind nach wie vor noch weit von der Zeit vor Covid-19 entfernt, was die Transportunternehmungen in finanzielle Schwierigkeiten bringen könnte. Wir begrüssen es sehr, dass sich das Bundesparlament dieser Ausgangslage bewusst ist und entsprechende Änderungen am ursprünglichen Vorschlag des Bundesrates angebracht hat.

Die Aufforderung, den öffentlichen Verkehr zu meiden, hatte eine starke Auswirkung auf die Nutzung der Verkehrsmittel. Die darauffolgende Pflicht zum Homeoffice, sofern dies möglich war, hatte ebenfalls dazu geführt, dass die Frequenzen in den öffentlichen Verkehrsmitteln nur sehr beschränkt wieder angestiegen sind. Diese Massnahmen waren sicherlich richtig, haben aber zur heutigen kritischen Lage im öffentlichen Verkehr beigetragen. Die aktuelle Situation lässt leider nicht darauf schliessen, dass sich die Nutzerzahlen rasch erholen und zeitnah wieder auf das Niveau kommen, wie dies vor Covid-19 der Fall war.

Wir begrüssen den Willen des Bundesrates, das Personenbeförderungsgesetz (PBG) im Artikel 28 entsprechend anzupassen, dass analog dem Jahre 2020 auch für das Jahr 2021 die fehlenden Einnahmen der Transportunternehmungen ausgeglichen werden können. Ebenfalls unterstützen wir, dass der Bundesrat die administrativen Aufwendungen mit den nötigen Veränderungen im ursprünglich geplanten Verfahren vereinfachen will. Beim Kanton Wallis ist keine diesbezügliche Gesetzesanpassung nötig. Der Kanton Wallis hat teilweise die nötigen Mittel zur Finanzierung dieser zusätzlichen Defizite bereits beschlossen. Weitere Beträge sind im Budget 2022 integriert und werden Ende 2021 vom Parlament zu beschliessen sein. Allfällige Zusatzaufwendungen müssten zu einem späteren Zeitpunkt dem Parlament nochmals vorgelegt werden.



Wir würden es begrüßen, wenn bereits jetzt von Seiten des Bundes mögliche Massnahmen für die Jahre 2022 und 2023 vorbereitet würden, da davon auszugehen ist, dass sich die Einnahmensituation in Bezug auf Covid-19 nicht vor 2024 richtig erholen wird.

Was den Orts- und Tourismusverkehr betrifft, teilen wir völlig die Haltung des Bundesparlaments. Der Ortsverkehr hat stark unter der Vorgabe des Bundesrates zur Ausübung von Homeoffice gelitten. Obwohl dies zur Eindämmung der Covid-19 Situation sicher einen positiven Beitrag geleistet hat, sind aber die Frequenzen im Ortsverkehr dadurch weiterhin nicht wunschgemäss angestiegen.

Auch der touristische Verkehr hat stark unter den verschiedenen Massnahmen in Zusammenhang mit Covid-19 gelitten. In den vergangenen Jahren hat der touristische Verkehr in unserer Region einen grossen Beitrag dazu geleistet, die Angebote des regionalen Personenverkehrs auszubauen und die Kostendeckungsgrade der Regionalverkehrslinien zu verbessern. Die Massnahme vom 25. September 2020 ist aufgrund der Zeitspanne nicht relevant gewesen, da zwischen März und September 2020 die meisten touristischen Transportunternehmungen gute Zahlen ausgewiesen haben, da die Schweizer in der Schweiz Ferien gemacht haben. Die schwerwiegenderen Folgen für die Branche waren in der darauffolgenden Wintersaison inmitten der zweiten Covid-19 Welle festzustellen. Der vorgesehene Betrag von CHF 25 Millionen wird deshalb für diesen Zeitraum schweizweit nicht ausreichend sein und müsste entsprechend erhöht werden.

Der Kanton Wallis unterstützt die Weiterführung der Bedingung, dass Unternehmungen, die von einer Unterstützung profitieren können, in der entsprechenden Zeitspanne keine Dividenden auszahlen können.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Staatsrates

Der Präsident
Frédéric Favre



Der Staatskanzler
Philipp Spörri

The seal of the State Council of the Canton of Valais is circular, featuring a central shield with a crown on top and a banner below. The shield is surrounded by a wreath. The text 'STAATSRAT DES KANTONS WALLIS' is inscribed around the perimeter of the seal.

Kopien an DSVF, V. Pellissier, St. Burgener

Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

Nur per E-Mail

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Zug, 31. August 2021 sa

Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise; Stellungnahme des Kantons Zug

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 11. August 2021 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Kantone eingeladen, in oben erwähnter Angelegenheit Stellung zu nehmen. Wir danken für die Möglichkeit der Stellungnahme.

Der Kanton Zug begrüsst, dass für die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs (öV) für das Jahr 2021 analog dem bereits erprobten Vorgehen im Jahr 2020 vorgegangen wird. Wie bereits in unserer Stellungnahme vom 16. Juli 2020 zum ersten Massnahmenpaket beantragt, bringen wir nochmals unser Anliegen für einen stärkeren Einbezug der Eigentümerinnen und Eigentümer in die Finanzierung vor.

Antrag

Die Vorlage ist zur Überarbeitung zurückzuweisen. Die Eigentümerinnen und Eigentümer der öV-Unternehmen sind stärker in die Pflicht zu nehmen.

Begründung

Die Covid-19-Krise hat im öffentlichen Verkehr unbestritten empfindliche Verluste verursacht.

Wie in anderen Branchen sind im öffentlichen Verkehr viele Kundinnen und Kunden ausgeblieben und es fehlen erhebliche Einnahmen. Die aktuelle Vorlage zur vorgeschlagenen finanziellen Bewältigung scheint uns jedoch aus mehreren Gründen unausgewogen und soll überarbeitet werden.

- Die Verordnung klammert im bestellten Verkehr das Engagement der Eigentümerschaften aus und auferlegt die Verlustdeckung einseitig den Bestellenden. Dies, obwohl die Bestellenden während der Krise ihren Verpflichtungen vollständig nachgekommen sind und mit vorzeitigen Zahlungen sogar geholfen haben, die Liquidität der Unternehmen aufrechtzuerhalten. Daher sollen die Eigentümerinnen und Eigentümer 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 (Art. 36 Personenbeförderungsgesetz, PBG) zu verbuchen. Faktisch wurde in den guten Jahren eine zu hohe Abgeltung durch die Bestellenden bezahlt. Diese Reserven werden nun richtigerweise zur Finanzierung der Covid-19 Fehlbeträge beigezogen. Dies bedeutet aber auch, dass die Bestellenden 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.

Zu den übrigen Regelungen haben wir keine Bemerkungen und danken für die Berücksichtigung unseres Antrags.

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug



Martin Pfister
Landammann



Tobias Moser
Landschreiber

Kopie an:

- finanzierung@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

1. September 2021 (RRB Nr. 940/2021)

**Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs
in der Covid-19-Krise (Vernehmlassung)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 11. August 2021 haben Sie uns die Vernehmlassungsvorlage betreffend das zweite Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise zugestellt. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Die Covid-19-Pandemie führt im öffentlichen Verkehr (öV) auch 2021 zu erheblichen Einnahmenverlusten. 2020 wurden die bestehenden Reserven der Verkehrsunternehmen stark beansprucht. Da 2021 grosse Verluste entstehen werden und keine oder nur noch wenige Reserven zur Defizitdeckung zur Verfügung stehen, sind Unterstützungsmassnahmen für den öV dringend notwendig. Deshalb begrüssen wird das vorliegende zweite Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise und erachten die Vorgehensweise mit der Verlängerung der für 2020 beschlossenen Massnahmen als zweckmässig. Zu den vorgeschlagenen Massnahmen zum regionalen Personenverkehr, Ortsverkehr und touristischen Verkehr haben wir folgende Anmerkungen:

1. Regionaler Personenverkehr

Grundsätzlich unterstützen wir die vorgeschlagene Ausweitung der Defizitdeckung für das Jahr 2021 auf der Grundlage des Rechnungsergebnisses. Wie im erläuternden Bericht ausgeführt, muss aber ausgeschlossen werden, dass mit der Defizitdeckung auch nicht Covid-19-bedingte Mehrkosten der Transportunternehmen gedeckt werden. Die gesetzliche Bestimmung hat deshalb Klarheit zu schaffen, dass sich die Defizitdeckung nur auf die Covid-19-bedingten Mehrkosten sowie die Erlösausfälle beschränkt. Die gesetzliche Grundlage ist in Anlehnung an die Formulierung für die finanzielle Unterstützung des Ortsverkehrs zu präzisieren.

Antrag zum regionalen Personenverkehr:

In Art. 28 Abs. 1^{bis} des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (PBG; SR 745.1) ist zu ergänzen, dass nur die Covid-19-bedingten finanziellen Verluste abgegolten werden.

2. Ortsverkehr

Der Bundesrat ist der Ansicht, dass es 2021 keine Bundesunterstützung für den Ortsverkehr braucht. Aus unserer Sicht ist eine Beteiligung des Bundes an den finanziellen Verlusten des Ortsverkehrs jedoch dringend erforderlich. Die Ertragsausfälle im Ortsverkehr werden sich 2021 aller Voraussicht nach in einem ähnlichen Rahmen bewegen wie 2020. Anders als im Vorjahr verfügen die meisten Unternehmen mittlerweile aber über keine anrechenbaren Reserven mehr. Die zu finanzierenden Covid-19-bedingten Defizite 2021 werden deshalb deutlich höher ausfallen als 2020. Kantone und Gemeinden sind daher auf eine Weiterführung der Bundesbeteiligung angewiesen.

Antrag zum Ortsverkehr:

Art. 28 Abs. 2^{bis} PBG ist entsprechend dem parlamentarischen Auftrag so anzupassen, dass sich der Bund auch 2021 mit einem Drittel an den Covid-19-bedingten Verlusten im Ortsverkehr beteiligt.

3. Touristischer Verkehr

Für den Bundesrat ist der touristische Verkehr nicht Teil der Grundversorgung. Er lehnt deshalb eine Weiterführung der Bundesunterstützung im Jahr 2021 ab. Wir teilen diese Einschätzung nicht. Der touristische Verkehr wurde besonders hart von der Pandemie getroffen. Wir erachten deshalb eine Weiterführung der befristeten Bundesunterstützung als gerechtfertigt. Bei den Unterstützungsmassnahmen 2020 hat das Bundesamt für Verkehr in Bezug auf den touristischen Verkehr entschieden, dass Angebote, bei denen im Voraus in einer Angebots- oder Leistungsvereinbarung das Angebot sowie dessen Finanzierung durch die öffentliche Hand festgelegt werden, von Unterstützungsleistungen des Bundes ausgeschlossen sind. Aus unserer Sicht müssten jedoch auch von Kanton und/oder Gemeinden «bestellte» touristische Angebote unterstützt werden. Diese Angebote sind durch die Pandemie finanziell genauso betroffen wie die übrigen touristischen Angebote. Da die Pandemie voraussichtlich mindestens bis Ende 2021 zu grösseren Einnahmenverlusten führen wird, halten wir zudem die Befristung der Unterstützung des touristischen Verkehrs bis zum 30. Juni 2021 für unzureichend.



Anträge zum touristischen Verkehr:

1. Art. 28a PBG ist so zu ergänzen, dass die Bestimmung sowohl für touristische Angebote gilt, welche *von einem Kanton und/oder einer Gemeinde unterstützt werden*, als auch für solche, die *von einem Kanton und/oder einer Gemeinde bestellt werden*.
2. In Art. 28a Abs. 2 Bst. a PBG ist die massgebende Unterstützungsperiode bis zum 31. Dezember 2021 zu verlängern.

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

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Die Staatsschreiberin:

Jacqueline Fehr

Dr. Kathrin Arioli



Botschaft zum zweiten Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise

Politische Parteien / partis politiques
Die Mitte / Le Centre
FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali
SP Sozialdemokratische Partei der Schweiz / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista
SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union démocratique du centre / UDC Unione Democratica di centro

Nachfolgend die Stellungnahmen in alphabetischer Reihenfolge:

3001 Bern, Die Mitte, Postfach

Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 6. September 2021

Vernehmlassung: Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise

Sehr geehrte Damen und Herren

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

Ausgangslage

Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf werden die in der Sommersession 2021 verabschiedeten Kommissionsmotionen (21.3459 KVF-N, 21.3593 KVF-S und 21.3460 KVF-N, 21.3594 KVF-S) erfüllt. Diese fordern einerseits eine Ausdehnung der gesetzlichen Grundlage für die finanzielle Unterstützung des öffentlichen Verkehrs im Jahre 2021 – insbesondere für den Ortsverkehr, den touristischen Verkehr und den Fernverkehr – und andererseits einen Nachtragskredit für den Schienengüterverkehr für das Jahr 2021. Die Regelungen sollen sich an das dringliche Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise anlehnen, das im Herbst 2020 verabschiedet wurde. Aufgrund des Ausfalls der Passagiere, der Fixkosten für Rollmaterial und Bahnanlagen oder der Aufrechterhaltung der Grundversorgung im Personen- und Güterverkehr hat die ganze Branche enorme finanzielle Einbussen erlitten. Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie treffen die Transportunternehmen nach wie vor. Die Reserven vieler Transportunternehmen sind aufgebraucht. Mit der Schaffung dieser Gesetzesgrundlage für die finanzielle Unterstützung im Jahre 2021 sollen die negativen Folgen der Covid-19-Krise für die Unternehmen gemildert werden.

Die Mitte befürwortet Massnahmen zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs für das Jahr 2021

Für Die Mitte ist es wichtig, dass in der Schweiz auch in Zukunft ein starker, zuverlässiger und gesunder Service public gewährleistet und nachhaltiger Schaden für die Mobilität abgewendet werden kann. Der deutlich formulierte Wille des Parlamentes (siehe Kommissionsmotionen) wird mit der Vorlage des Bundesrates jedoch ungenügend erfüllt. Hier besteht Korrekturbedarf. Nach Ansicht der Mitte muss die finanzielle Unterstützung nicht nur dem regionalen Personenverkehr, sondern ebenso dem Ortsverkehr und dem touristischen Verkehr zugutekommen.

Der touristische Verkehr wurde von den Massnahmen des Bundesrates gegen das Covid-19-Virus auch direkt getroffen. Die Situation für diese Branche bleibt schwierig: Der Tourismus ist nach wie vor eingeschränkt und aufgrund der geltenden Kapazitätsbegrenzungen können weniger Passagiere befördert werden. Das konkrete Ausmass der Defizite kann momentan noch nicht genau abgeschätzt werden. Die Mitte unterstützt deshalb die Massnahmen, welche die finanziellen Folgen abschwächen und eine ausgewogene Lösung zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden und Transportunternehmen bieten. Über dies schlagen wir vor, dass für die Unternehmen des touristischen Verkehrs auf eine

vollständige Verwendung der Reserven verzichtet wird, damit sich die Branche zukunftsfähig im Markt positionieren kann.

Die Mitte stellt fest, dass der vorgeschlagene Gesetzestext im Bereich Ortsverkehr und touristischer Verkehr nicht den Ausführungen des Bundesrates in der Botschaft entspricht. Der vorgeschlagene Gesetzestext entspricht dem Anliegen der Mitte.

Auch beim Fernverkehr sieht Die Mitte Handlungsbedarf. Gemäss Information der SBB, kam es unter den pandemiebedingten Einschränkungen zu massiven Einbrüchen bei den Personenkilometern. Die Situation wird sich laut Prognosen nur langsam erholen. Die Mitte fordert deshalb auch für den Fernverkehr eine entsprechende finanzielle Lösung.

Die Mitte begrüsst den Nachtragskredit von 25 Millionen Franken für den Schienengüterverkehr für das Jahr 2021

Unter der Pandemie gelitten haben auch die Güterverkehrsunternehmen, welche sich in der Krise als besonders «versorgungsrelevant» erwiesen haben. Sie mussten einerseits die Grundversorgung aufrechterhalten und andererseits die Fixkosten tragen. Nach Ansicht der Mitte ist es wichtig, dass die Versorgung der Schweiz mit Gütern des täglichen Bedarfs auch in Zukunft sichergestellt werden kann und dass es zu keiner Rückverlagerung von Schiene auf Strasse kommt. Aus diesen Gründen unterstützt Die Mitte den vorliegenden Nachtragskredit.

Die Mitte ist davon überzeugt, dass die befristete finanzielle Unterstützung für die betroffenen Transportunternehmen gerade in der jetzigen Situation richtig und notwendig ist.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme, für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben mit freundlichen Grüssen.

Für Die Mitte Schweiz

Sig. Gerhard Pfister

Präsident Die Mitte Schweiz

Sig. Gianna Luzio

Generalsekretärin Die Mitte Schweiz

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

Berne, 25 août 2021 / nb
VL Soutien TP

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

Deuxième paquet de mesures de soutien pour les 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 approuve ce deuxième paquet de mesures de soutien aux transports publics. Comme l'écrit le Conseil fédéral dans son rapport, la crise du COVID-19 dure plus longtemps qu'anticipé il y a une année. En 2021, les transports publics n'ont de loin pas retrouvé leurs taux d'occupation d'avant-crise. Plusieurs facteurs expliquent cette situation : les fermetures du premier semestre, l'obligation de travail à domicile, la distanciation sociale, etc. Les coûts des entreprises de transport et du fret étant en grande partie fixes, les répercussions sur leurs finances se font sentir. Dans ce contexte il est opportun que les aides accordées pour l'année 2020 le soient aussi en 2021, ceci d'autant plus que la plupart de ces entreprises ont déjà épuisé leurs réserves et ne peuvent donc plus couvrir leur déficit. Cela étant, il est aussi clair pour le PLR que ces aides ne pourront pas être reconduites telles quelles en 2022. Si les déficits financiers devaient se prolonger, d'autres mesures devraient être envisagées.

- › **Transport régional de voyageurs.** La motion [21.3459](#) ne prévoyait pas un prolongement de la base légale puisque, selon le Conseil fédéral ([lien](#)), les ressources allouées au trafic régional dans le budget 2021 étaient suffisantes. Le Conseil fédéral confirme, en p. 8 de son [rapport](#), que les crédits sont certes disponibles, mais qu'il « *serait plus simple d'adapter les dispositions législatives relatives au TRV, de telle manière qu'une solution similaire à 2020 pour soutenir les ET en 2021 puisse être appliquée* ». L'alternative serait d'adapter les conventions d'offre déjà signées. Le PLR ne s'oppose pas au procédé retenu par le Conseil fédéral.
- › **Transport local.** La base juridique permettant à la Confédération de verser des indemnités au titre du transport local est étendue à l'année 2021, sur la base de ce qui s'est fait pour 2020. Le PLR soutient cette démarche.
- › **Transport touristique.** La base juridique permettant à la Confédération de participer au financement du transport touristique est étendue du 1^{er} mars 2020 au 30 juin 2021 (actuellement : 30 septembre 2020). Le PLR approuve ce prolongement de l'aide financière.
- › **Transport de marchandises.** Une modification légale n'est pas nécessaire pour couvrir le manque à gagner du transport de marchandises en 2021. Le groupe libéral-radical a réaffirmé son soutien à ces aides, en adoptant la motion [21.3460](#).
- › **Transport grandes lignes.** La motion [21.3459](#) demandait au Conseil fédéral de trouver une solution spécifique pour le trafic longues distances, les voyageurs-kilomètres ayant chuté durant toute la durée de la crise. Le Conseil fédéral a chargé un groupe de travail d'examiner s'il y a lieu ou non de prendre des mesures spéciales pour couvrir le manque à gagner. Le PLR soutient cette démarche.

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



Petra Gössi
Conseillère nationale

La Secrétaire générale



Fanny Noghero



Per Mail an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 7. September 2021

Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

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

Ausgangslage

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

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

Stellungnahme SP Schweiz

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

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

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

Antrag für den touristischen Verkehr

Art. 28a Touristische Angebote

1 [...]

2 Finanzhilfen des Bundes setzen voraus, dass:

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

3 [...]

Antrag für den Ortsverkehr

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

Art. 28 Abs. 2^{bis}

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

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

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen
SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Claudia Alpiger
Politische Fachsekretärin



Elektronisch an:

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 30. August 2021

Zweites Massnahmenpaket zur 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:

Die SVP Schweiz lehnt die Verlängerung der Defizitdeckung im regionalen Personenverkehr, die Verlängerung der gesetzlichen Grundlagen zur Unterstützung des Ortsverkehrs und des touristischen Verkehrs sowie eine weitere Unterstützung des Schienengüterverkehrs ab. Sollte der Schienengüterverkehr dennoch durch den Bund unterstützt werden, so befürwortet die SVP die damit verbundene Ausweitung des Verbotes der Dividendenzahlung. Die Haltung des Bundesrates unterstützt die SVP insofern, als dass auch sie der Ansicht ist, dass weder die finanzielle Unterstützung des Ortsverkehrs noch des Fernverkehrs Sache des Bundes ist. Eine finanzielle Unterstützung des Fernverkehrs und damit eine direkte Unterstützung der SBB würde ein Tabubruch darstellen und wird von der SVP kategorisch abgelehnt. Insgesamt scheinen die Konsequenzen der Corona-Pandemie vor allem eines aufzuzeigen: Die Kosten im Bereich des öffentlichen Verkehrs sind aus dem Ruder gelaufen. Anstatt Ausnahmeregelungen zu verstetigen und die Probleme nur mit noch mehr Geld zuzudecken, gilt es nun endlich Ordnung zu schaffen, indem bisherige Angebote sowie deren Finanzierung kritisch hinterfragt werden und mehr Kostenwahrheit im öffentlichen Verkehr Einzug hält.

Der SVP Schweiz anerkennt, dass der Bundesrat mit dem vorliegenden Entwurf den Forderungen der Parlamentsmehrheit nachkommt und dass der Bundesrat beabsichtigt, die zu ergreifenden Massnahmen auf ein Minimum zu beschränken. Nichtsdestotrotz kann die SVP einer Verlängerung des Subventionsausbaus – nichts anderes stellen die Anpassungen und die darauf fussenden Massnahmen dar – unter dem Vorwand der Covid-19-Pandemie nicht zustimmen. Schon jetzt wurde für den öffentlichen Verkehr, den Schienengüterverkehr sowie deren Infrastruktur unter Ausklammerung des Flugverkehrs und flugnaher Betriebe Mittel im Umfang von über 850 Mio. Franken gesprochen – zusätzlichen zur ordentlichen Finanzierung von über 5 Mia. Franken jährlich – und dabei handelt es sich lediglich um die zusätzlichen Mittel auf Stufe des Bundes, jene der Kantone und Gemeinden sind dabei nicht eingerechnet.

Regionaler Personenverkehr

Die Defizitdeckung für das Jahr 2020 war als Übergangslösung angesichts des raschen Einbruchs der Fahrgastzahlen durch die Corona-Pandemie und den dagegen ergriffenen Massnahmen gedacht. Für das Jahr 2021 war eine Anpassung des Angebots sowie der entsprechenden Leistungsvereinbarungen vorgesehen. Zwar ist es verständlich, dass dies einen erheblichen administrativen Aufwand seitens der Transportunternehmen (TU) und der Behörden verursacht. Auch die Tatsache, dass das Rollmaterial bei Nichtgebrauch hohe Fixkosten verursacht, ist verständlich. Allerdings stellt die Verlängerung der Defizitdeckung für die SVP keine annehmbare und nachhaltige Lösung dar.

Die Zahlen sprechen eine deutliche Sprache: Zwar nehmen die Personenkilometer gegenüber dem Vorjahr wieder erheblich zu, bleiben aber dennoch deutlich unter dem Niveau vor der Corona-Pandemie und erreichten im zweiten Quartal 2021 nicht einmal zwei Drittel der Leistung des zweiten Quartals 2019. Im ersten Quartal war es sogar nur die Hälfte der üblichen Leistung. Aufgrund der Einschränkungen bei der Pandemiebekämpfung ist davon auszugehen, dass die tiefere Nutzung des Schienenverkehrs nicht nur von kurzfristiger Dauer sein dürfte, sondern es aufgrund der vermehrten Nutzung des motorisierten Individualverkehrs sowie der vermehrten Verbreitung von Home-Office zumindest zu einer mittelfristigen Verschiebung der Nachfrage gekommen ist und es somit noch mehrere Jahre dauern dürfte, bis sich die Nachfrage wieder auf dem Vor-Corona-Niveau bewegt. Aus diesem Grund ist aus Sicht der SVP auch eine angebotsseitige Anpassung angezeigt und nicht eine Verstetigung der Überbrückungsleistungen.

Ortsverkehr und touristischer Verkehr

Sowohl beim Ortsverkehr als auch beim touristischen Verkehr stützt die SVP die Ansicht des Bundesrates, dass es für 2021 keine finanzielle Unterstützung durch den Bund benötigt. Erst recht nicht beim Ortsverkehr, ist dessen Finanzierung doch in erster Linie Sache der Gemeinden und der Kantone. Berücksichtigt man zudem die Verteilung der Kosten der Pandemie und der Gegenmassnahmen, so zeigt sich, dass der Bund rund 90 Prozent der Sonderausgaben in Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie getragen hat, weshalb die meisten Kantone trotz Krise im Jahr 2020 relativ gute Rechnungsabschlüsse vorweisen konnten. Deshalb unterstützt die SVP den Bundesrat darin, die föderale Finanzierungsordnung zu respektieren und auf eine weitere Unterstützung des Ortsverkehrs mittels Ausnahmeregelung zu verzichten.

Schienengüterverkehr

Aus Sicht der SVP ist eine Unterstützung des Schienengüterverkehrs mit der Begründung der Covid-19-Pandemie nach wie vor eine fadenscheinige Ausrede, um strukturelle Probleme zu kaschieren und mit weiteren Steuergeldern zu begraben. Zwar kam es im Jahr 2020 tatsächlich zu einem Einbruch, wobei der stärkste Einbruch im zweiten Quartal 2020 mit einem Rückgang der Tonnenkilometer um gerade Mal 0,4 Mia. respektive 14 Prozent doch eher bescheiden war. Im Jahr 2021 präsentiert sich die Lage dagegen nahezu euphorisch, da im zweiten Quartal 2021 der Schienengüterverkehr gegenüber dem Vorjahresquartal um 23,2 Prozent und dem zweiten Quartal 2019 um 6,1 Prozent gewachsen ist. Deshalb wird die SVP auch den Nachtragskredit im Umfang von 25 Mio. Franken bekämpfen. Staatliche Beihilfen unter dem Deckmantel der Pandemie sind sachfremd und in aller Form zu verurteilen. Allerdings unterstützt die SVP die Verlängerung des Verbots der

Dividendenausschüttung im Falle von weiteren finanziellen Unterstützungsmassnahmen zugunsten des Schienengüterverkehrs.

Fernverkehr

In Bezug auf eine Unterstützung des Fernverkehrsangebots teilt die SVP die Ablehnung des Bundesrates. Aus Sicht der SVP Schweiz kommt eine Finanzierung des eigenwirtschaftlich zu betreibenden Fernverkehrsangebots und damit eine direkte Finanzierung der SBB nicht in Frage. Vielmehr stellen sich Fragen in Bezug auf die Konzernstrategie sowie der operativen Führung der SBB, insbesondere bezüglich der Sicherstellung der Profitabilität und betriebswirtschaftlichen Nachhaltigkeit. Aus Sicht der SVP hat sich die SBB, wie bereits mehrfach vorgebracht, wieder verstärkt auf ihre Kernaufgaben zu konzentrieren und den aufgeblähten Administrations- und Marketingbereich zugunsten des operativen und insbesondere des Substanzerhalts erheblich zu reduzieren.

Generell gilt es jedoch festzuhalten, dass die besondere Lage und damit sämtliche gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Einschränkungen durch den Bundesrat endlich aufzuheben sind, womit sich Schäden, die wiederum Entschädigungen und Übergangsfinanzierungen notwendig machen, ursächlich vermeiden liessen. Der impfwillige und erwachsene Teil der Bevölkerung ist geimpft und jeder der dies noch will, hat die Möglichkeit dies zu tun. Es wird Zeit, zur Normalität und damit zur Eigenverantwortung zurückzukehren.

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

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident



Marco Chiesa
Ständerat

Der Generalsekretär



Peter Keller
Nationalrat

Botschaft zum zweiten Massnahmenpaket zur 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
--

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

Eingang
BAV



31. 08. 2021 /BAV-892

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Postfach, 3001 Bern

Bundesamt für Verkehr

3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 27. August 2021
TE / I 350

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

Stellungnahme der SAB zum zweiten Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19-Krise

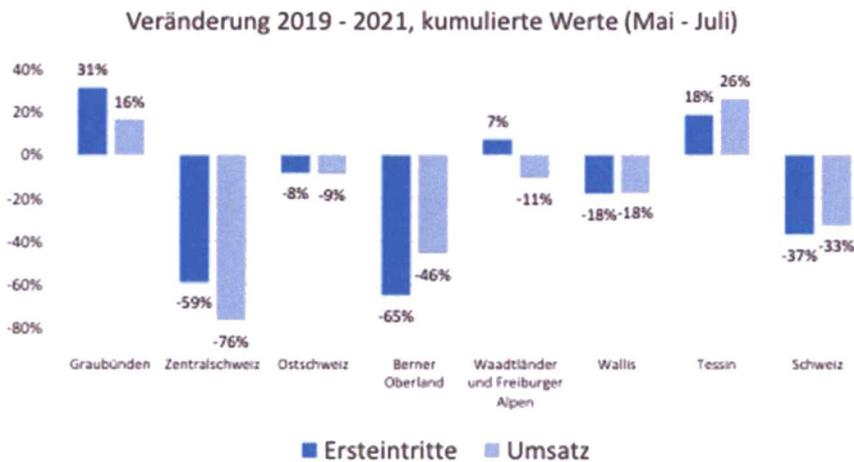
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung über randvermerktes 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 hatte bereits das erste Massnahmenpaket unterstützt und dabei erfolgreich gefordert, dass auch der Ortsverkehr und der touristische Verkehr entschädigt werden. Diese Haltung wurde durch das eidgenössische Parlament mit entsprechenden Beschlüssen klar unterstützt. Die SAB ist deshalb befremdet, dass der Bundesrat nun wieder auf eine Unterstützung des Ortsverkehrs und des touristischen Verkehrs verzichten will.

Die Lage für diese Verkehrsbereiche hat sich keineswegs verbessert. Stark betroffen ist insbesondere der touristische Verkehr. Die Sommersaison 2020 konnte zum Teil durch eine hohe Anzahl einheimischer Gäste gerettet werden, während die ausländischen Gäste praktisch vollständig wegblieben. Die Lage verschlechterte sich in der Sommersaison 2021, da einerseits die Zahl der ausländischen Gäste immer noch sehr tief ist – insbesondere die Fernmärkte sind total zusammengebrochen – und andererseits viele Schweizer nach einem Jahr Ferien in der Schweiz wieder einmal ans Meer oder andere Destinationen verreisen wollten. So mussten z.B. die Bergbahnen für die Sommerperiode vom Mai bis Juli 2021 einen gesamtschweizerischen Rückgang der Ersteintritt von 37% und einen Umsatzrückgang von

33% hinnehmen (gegenüber der Vergleichsperiode 2019). Die Auswirkungen waren dabei je nach Region sehr unterschiedlich, wobei das schlechte Wetter und der Grad der Auslandabhängigkeit wichtige Rollen spielten.



Quelle: Seilbahnen Schweiz, Saisonmonitoring Sommer 2021

Die Transportunternehmen haben im Jahr 2020 ihre Reserven weitgehend aufgebraucht. Die Situation ist für sie also eigentlich noch schlimmer als im letzten Jahr. Der touristische Verkehr ist ein zentrales Element der touristischen Dienstleistungskette. Wenn die Schweiz den Tourismus und damit einen zentralen Wirtschaftszweig insbesondere in den Berggebieten wieder ankurbeln will, dann braucht es dafür auch einen leistungsfähigen touristischen Verkehr. Dieser Verkehr liegt somit durchaus im nationalen Interesse und verdient in der vorliegenden extremen Krisensituation eine entsprechende Unterstützung. Der internationale Tourismus wird sich nach Ansicht der SAB (und vieler weiterer Experten) nicht vor 2023 wieder einigermaßen erholen. Insbesondere die für etliche Destinationen wie St. Moritz, Engelberg oder Zermatt wichtigen asiatischen Märkte werden sich auch im Jahr 2022 nicht erholen. Die Gäste aus dem asiatischen Raum sind sehr Gesundheitsbewusst und wollen bei der Urlaubsreise keinerlei gesundheitliche Risiken eingehen. Dieses hohe Gesundheitsbewusstsein zeigte sich bspw. anlässlich der olympischen Sommerspiele in Tokio. **Die SAB ist deshalb klar der Auffassung, dass der touristische Verkehr durch den Bund unterstützt werden muss und dass diese Unterstützung nicht nur für 2021 sondern bereits jetzt auch schon für 2022 vorgesehen werden muss.** So kann vermieden werden, dass im Jahr 2022 wieder eine Gesetzesanpassung für die Verlängerung der Unterstützung vorgeschlagen werden muss. Sollte sich die Lage wider Erwarten im Jahr 2022 massiv verbessern, so werden einfach die entsprechenden Mittel nicht beansprucht.

Unverständlich ist aus Sicht der SAB, weshalb beim touristischen Verkehr sämtliche Reserven aufgebraucht werden müssten, bevor eine Unterstützung in Anspruch genommen werden kann. Der touristische Verkehr ist (leider) nicht abgeltungsberechtigt. Die Verkehrsunternehmen erwirtschaften ihre Erträge, ihre Investitionen und allfälligen Gewinnreserven rein selbständig. Folglich ist die Äufnung ihrer Reserven nicht mit staatlichen Geldern gestützt worden. Die Covid-19 Härtefallregelung, die zur Unterstützung privatwirtschaftlicher Branchen wie bspw. Gastronomie und Hotellerie Anwendung findet, sieht auch keine Verwendung von Reserven der betroffenen Unternehmen vor. Diese Praxis soll deshalb auch im Rahmen dieses Gesetzes für den nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen funktionierenden touristischen Verkehr angewendet werden.

Die Unternehmen des touristischen Verkehrs befinden sich in einer wirtschaftlich äusserst kritischen Lage. Der Erhalt eines Grossteils ihrer noch bestehenden Reserven ist deshalb

entscheidend, um Neu- oder Ersatzinvestitionen, Einlagen in Pensionskassen, usw. finanzieren zu können und sich somit zukunftsfähig marktfähig zu positionieren.

Entsprechend schlagen wir folgende Formulierung von Art. 28a vor:

Art. 28a Touristische Angebote

¹ Unterstützt ein Kanton touristische Angebote mit einer Personenbeförderungskonzession oder einer kantonalen Bewilligung zum Betrieb von Seilbahnen, so kann der Bund sich an der Finanzierung beteiligen.

² Finanzhilfen des Bundes setzen voraus, dass:

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

³ Die Finanzhilfe des Bundes beträgt 80 Prozent des Beitrags des Kantons.

Ferner ist die SAB mit der weiteren Unterstützung des Regionalen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs einverstanden. Ebenso ist die SAB der Auffassung, dass die Unterstützung für den Ortsverkehr um ein Jahr verlängert werden soll. Ob für den Ortsverkehr auch eine Verlängerung für 2022 nötig ist, wird sich auf Grund der epidemiologischen Lage in der Schweiz weisen müssen. Aktuell laufen alle Anzeichen leider auf das Anschwellen einer vierten Welle hinaus. Im Gegensatz zum touristischen Verkehr besteht hier aber keine Abhängigkeit von ausländischen Gästen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen

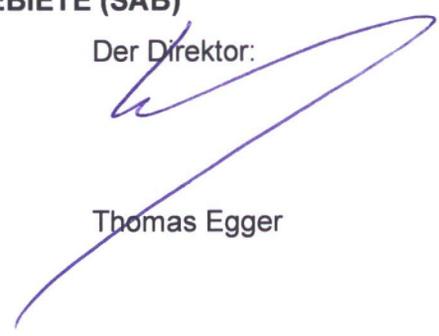
**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

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 les pertes des transports locaux et des transports touristiques soient aussi indemnisées et ceci non seulement pour 2021 mais aussi pour 2022.



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

Madame
Simonetta Sommaruga
Présidente de la Confédération
Cheffe du DETEC
Bundeshaus Ost 3003
Berne 2

Par email à : finanzierung@bav.admin.ch

Berne, le 7 septembre 2021

Deuxième paquet de mesures de soutien pour les transports publics durant la crise du COVID-19

Madame la Conseillère fédérale,
Madame, Monsieur,

Dans votre courrier du 11 août 2021, vous nous avez soumis le 2^{ème} paquet de mesures de soutien pour les transports publics durant la crise du COVID-19 pour consultation. 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). L'ACS va limiter son analyse au volet « transport local » de la consultation.

Les communes suisses ont participé activement au maintien d'une desserte de base durant la pandémie. L'effondrement des revenus pour les entreprises de transport touche donc également le transport local. De ce fait, l'ACS regrette que le Conseil fédéral propose que la loi urgente du 25 septembre 2020 ne soit pas étendue à l'année 2021 au transport local. La Confédération reconnaît que la crise sanitaire continue à affecter les transports publics dans leur ensemble tout en excluant une nouvelle dérogation aux compétences de financement du transport local. Les mesures édictées par la Confédération durant les derniers mois ont eu pour conséquence directe la baisse

drastique de l'utilisation des transports publics. Dans cette logique, les acteurs assumant une desserte de base doivent être soutenus. Le Conseil fédéral est d'avis que les commanditaires, soit les cantons et les communes, sont parfaitement en mesure de faire face à cette charge financière. Or, les finances communales sont déjà mises sous forte pression par les conséquences de la crise sanitaire. Les conséquences à long terme seront significatives et il est important que ces dernières soient amorties notamment dans le domaine du transport local avec des aides nécessaires.

Le constat de la Confédération que les 450 millions de francs de pertes financières subies en 2020 ont principalement pu être comblées par les réserves des entreprises de transports montre que ces entreprises seront vraisemblablement dans des situations financières précaires ou « inconfortables » (p. 8 rapport) à l'avenir. La Confédération note également que de nombreuses entreprises seraient menacées dans leur existence et contraintes à la faillite. Le risque sera donc élevé que les pertes, qui se poursuivent, ne pourront plus être couvertes par les réserves. Ce risque est admis par le Conseil fédéral qui juge qu'actuellement les réserves ont été partiellement ou complètement dissoutes.

Malgré ces constats, la Confédération ne souhaite pas déroger aux compétences de financement du transport local. Et ceci, contrairement à l'avis exprimé par le Parlement qui demande que les règles définies pour l'année 2020 soient étendues à toute l'année 2021 y compris pour le transport local.

L'Association des Communes Suisses demande que la Confédération respecte la volonté du Parlement et étende les règles définies pour l'année 2020 à 2021. L'atténuation des conséquences négatives de la crise du COVID-19 sur les transports publics, dont le transport local fait partie intégrante, afin d'éviter des dommages durables à l'offre de transport publique sur l'ensemble du territoire suisse, justifie une aide de la Confédération.

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

Zusammenfassung:

Der Schweizerische Gemeindeverband fordert, dass der Bund den Willen des Parlaments respektiert und der Ortsverkehr als Teil des regionalen Personenverkehrs wie bereits 2020 auch im laufenden Jahr 2021 eine finanzielle Unterstützung durch den Bund erhält. Die Folgen der Corona-Krise führen weiterhin zu grossen finanziellen Einbussen des öffentlichen Verkehrs, zu dem auch der Nahverkehr gehört. Die Gemeinden leisten einen wichtigen Beitrag zur Unterstützung des öffentlichen Regionalverkehrs, der insbesondere auch in den Randregionen und Berggebieten eine hohe Bedeutung hat. Der COVID-19 bedingte Einbruch der Einnahmen des öffentlichen Verkehrs wirkt sich direkt auch auf den Nahverkehr aus. Um eine dauerhafte Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrsangebots zu vermeiden und dessen hohe Defizite abzufedern, ist eine bundesseitige finanzielle Unterstützung auch des Ortsverkehrs daher zwingend notwendig und gerechtfertigt.

Association des Communes Suisses

Le président

Le directeur



Hannes Germann
Conseiller aux États

Christoph Niederberger

Copie à:

Union des villes suisses, Berne

Groupement suisse pour les régions de montagne, Berne



Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per Mail: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 2. September 2021

Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise – Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, zur Vernehmlassung des zweiten Massnahmenpakets zur 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.

Der Städteverband ist der Auffassung, dass die rechtlichen Grundlagen, die es dem Bund erlauben, für den Ortsverkehr Abgeltungen zum Ausgleich der Verluste infolge der Covid-19-Krise zu entrichten, zwingend bis 2021 zu verlängern sind, so dass dieser auch im laufenden Jahr ein Drittel der Covid-19-bedingten finanziellen Verluste übernehmen kann.

Die Städte stellen damit das Finanzierungsmodell des Ortsverkehrs keineswegs in Frage. Aber ausserordentliche Situationen wie die Covid-19-Krise erfordern ausserordentliche Massnahmen. Gerne legen wir Ihnen dar, weshalb wir der Auffassung sind, dass sich der Bund auch 2021 an den Covid-19-bedingten Verlusten auch des Ortsverkehrs beteiligen muss.

Die Unternehmen, die Ortsverkehr durchführen, rechnen für 2021 mit ähnlichen Passagierzahlen und Einnahmen wie 2020. Gegenüber dem noch nicht durch die Pandemie tangierten Betriebsjahr 2019 ist demnach mit einer Reduktion der Frequenzen um bis zu 30 Prozent und mit Einnahmenverlusten von 20 bis 30 Prozent zu rechnen.

Die finanzielle Situation der Verkehrsunternehmen ist durch die 2020 realisierten Sparmassnahmen und die vom Bund verlangte Auflösung der vorhandenen finanziellen Reserven noch angespannter als vor einem Jahr. Ein Entschädigungsmodus, an dem sich auch der Bund beteiligt, ist deshalb 2021 noch dringender notwendig als 2020.



Die durch die Pandemie bedingte ausserordentliche Lage dauert länger an, als dies zum Zeitpunkt des Beschlusses des Covid-19-Gesetzes im Sommer 2020 erwartet werden musste. Die Städte haben sich damals für die Minimallösung einer von den drei Staatsebenen paritätisch zu tragenden Entschädigungslösung nur für das Jahr 2020 engagiert.

Es wäre unstatthaft, sie jetzt für diese Zurückhaltung zu bestrafen, indem die Mindereinnahmen des öffentlichen Ortsverkehrs im Gegensatz zu anderen Bereichen des öffentlichen Verkehrs, zum Beispiel des Autoverlads, im laufenden Jahr nicht ausgeglichen werden.

Die Argumentation des Bundesrats, die Kompetenzteilung sei einzuhalten und das finanzielle Ausmass des Problems rechtfertige keine Ausnahme davon, geht an der ausserordentlichen Problematik vorbei und greift zu kurz.

Zum einen ist die finanzielle Lücke bedeutend und der Verzicht darauf, sie zu stopfen, müsste bald zu einer Reduktion der Angebote um ein Fünftel bis zu einem Drittel führen. Das würde das Gesamtsystem öffentlichen Verkehr, in dem der Ortsverkehr eine zentrale Funktion innehat, substanziell schwächen, was nicht im Interesse des Bundes sein kann.

Zum anderen geht es beim Ausgleich der Covid-19-bedingten Ausfälle aber vor allem auch darum, Kompetenzen und Verantwortung in ein Gleichgewicht zu bringen. Unter diesem Gesichtspunkt steht der Bund in der Pflicht, einen Beitrag zur Deckung der ausserordentlichen Verluste im Ortsverkehr zu leisten. Immerhin hat er Gefahrenbeurteilung, Schutzkonzepte und Aufrechterhaltung des Angebots wiederum ohne Rücksprache mit den Städten und Gemeinden verfügt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer dringenden Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Kurt Fluri, Nationalrat
Stadtpräsident Solothurn

Direktorin

Renate Amstutz

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband

Botschaft zum zweiten Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise

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)
Travail.Suisse

Nachfolgend die Stellungnahmen in alphabetischer Reihenfolge:

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

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

7. September 2021

**Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise:
Stellungnahme economie suisse**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 11. August haben Sie uns eingeladen, zur zweiten 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 economie suisse rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt etwa zwei Millionen Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie zahlreiche Einzelunternehmen. Alle diese Mitglieder sind an einem leistungsfähigen und nachhaltig finanzierten öffentlichen Verkehr interessiert. Ebenso besteht ein hohes gesamtwirtschaftliches Interesse an einem wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr.

economie suisse befürwortet es grundsätzlich, dass der Bund den öffentlich finanzierten Verkehr in der Covid-19-Krise unterstützt. Die gewählten Instrumente erachten wir jedoch weiterhin als ungeeignet. Defizitgarantien bringen falsche Anreize mit sich und wirken für die profitierenden Unternehmen mehr wie eine Konjunkturversicherung als wie eine Liquiditätsüberbrückung in einer Notsituation. Es muss sichergestellt werden, dass die Massnahmen den Mobilitätsmarkt nicht verzerren und dass kein Strukturverlust auf Kosten der Staatskasse betrieben wird. Die Grundsätze für wirksame wirtschaftliche Unterstützungsmassnahmen sind einzuhalten («gezielt, rechtzeitig, befristet»). Ebenso muss die Unterstützung stärkere Anreize für Kosteneinsparungen bzw. Effizienzsteigerungen bei den Transportunternehmen beinhalten. Dies umso mehr, da bspw. eine dauerhafte Reduktion des Pendlerverkehrs nicht auszuschliessen ist und daher eine Anpassung der Angebotsstrukturen nötig werden könnte. Letztlich verpflichten wir dem Bundesrat bei, dass eine Unterstützung des Ortsverkehrs oder von touristischen Verkehrsangeboten nicht Aufgabe des Bundes ist und unter dem Deckmantel der Covid-19-Krise auch keine werden sollte.

Weitere Ausführungen zu dieser Position finden Sie nachfolgend.

1. Allgemeine Bemerkungen

Dank schnellen und umsichtigen Stützungsmaßnahmen des Bundes konnten in der bisherigen Covid-19-Krise gravierende wirtschaftliche Folgen vermieden werden. Die Liquiditätssicherung und die Abfederung von Personalkosten sowie anderen kurzfristigen Verbindlichkeiten standen dabei stets im Fokus, um die Risiken einer Konkurswelle oder von Massenentlassungen zu reduzieren. Die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sind als Staatsunternehmen keinem Konkursrisiko ausgeliefert. Sie erbringen ausserdem konzessionierte Leistungen, die zu einem wesentlichen Teil staatlich abgegolten werden. Diese Abgeltungen (seien es RPV-Abgeltungen oder Betriebsbeiträge im Güterverkehr) fliesen oftmals unabhängig von der effektiven Nachfrage nach Verkehrsangeboten und sollten somit auch in Krisenzeiten das ertragsseitige Fundament für viele dieser Unternehmen bilden. Ertragsseitige Ausfälle müssten somit nicht nur durch weitere staatliche Zuschüsse und Garantien, sondern genauso durch Effizienzsteigerungen und betriebliche Optimierungen kompensiert werden. Des Weiteren entspricht eine vollständige Kompensation der Ausfälle nicht dem Grundgedanken einer Krisenhilfe, sondern eher demjenigen einer Konjunkturversicherung.

2. Würdigung der einzelnen Massnahmen

In unserer [Stellungnahme zum Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise vom 22. Juli 2020](#) haben wir ausführlich auf die Vor- und Nachteile einzelner Unterstützungsmassnahmen hingewiesen. Wir sind weiterhin der Ansicht, dass die Defizitdeckung für die Transportunternehmen zu falschen Anreizen führt und der Bund stattdessen auf rückzahlbare Darlehen setzen sollte. Ebenso teilen wir weiterhin die Haltung des Bundesrates, dass finanzielle Zuschüsse des Bundes für den Ortsverkehr und touristische Verkehrsangebote aufgrund der Aufgabenteilung mit den Kantonen und Gemeinden fehl am Platz sind. Darüber hinaus haben wir uns im letzten Jahr gegen einen Aufschub der Tilgung der FinöV-Schulden und gegen die Kompensation der Ertragsausfälle bei den Infrastrukturbetreiberinnen ausgesprochen. Diesbezüglich nehmen wir zustimmend zur Kenntnis, dass der Bundesrat keine weiteren Massnahmen plant.

3. Keine Verstetigung der Nothilfe

Es zeichnet sich ab, dass gewisse Veränderungen in der Verkehrsnachfrage aufgrund der Covid-19-Krise struktureller Natur sind oder zumindest eine lange Zeit bis zur Normalisierung vergeht. Hierzu wird im erläuternden Bericht zur Vorlage erwähnt, dass «das Vorkrisenniveau bei den Passagierzahlen und den Einnahmen erst 2024 wieder erreicht werden» könnte. In diesem Zusammenhang möchten wir vorausschauend davon abraten, die «Nothilfe» an den öffentlich finanzierten Verkehr zu verstetigen. Strukturelle Veränderungen ziehen strukturellen Anpassungsbedarf nach sich. Sollte sich die reduzierte Nachfrage als beständig erweisen, müssen Kostenreduktionen und Anpassungen der Marktstruktur ins Auge gefasst werden. Wir gehen davon aus, dass der Bund dieses Szenario im Rahmen der im erläuternden Bericht erwähnten interdepartementalen Arbeitsgruppe prüft.

Seite 3

Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise:
Stellungnahme economiesuisse

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

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 31. August 2021

Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise: Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga,

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

Grundsätzliche Bemerkungen und Forderungen

Wie zu befürchten war, lastet die anhaltende Covid-19-Pandemie nach wie vor schwer auf dem öffentlichen Verkehr: Die Passagierzahlen stagnieren auch im laufenden Jahr noch weit unter dem Vorkrisenniveau, was sich entsprechend auf die kundenseitigen Einnahmen auswirkt. Vor diesem Hintergrund ist für den SGB klar, dass sämtliche Sparten des öffentlichen Verkehrs weiterhin substanzial 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.

Der SGB begrüsst daher, dass der Bundesrat frühzeitig ein zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öV in der Covid-19-Krise vorlegt. Dieses Paket wurde nötig, weil viele Massnahmen des ersten Pakets nur temporär ausgelegt waren und damit für das Jahr 2021 keine gesetzliche Grundlage für deren Weiterführung mehr besteht. Der gewählte Ansatz, die bestehenden Massnahmen beziehungsweise Unterstützungsmodalitäten wo nötig zu verlängern, ist daher richtig (jedoch lückenhaft umgesetzt, siehe Bemerkungen weiter unten). Fragwürdig ist allerdings, weshalb sich diese Verlängerung nur auf das Jahr 2021 erstrecken soll, obwohl im erläuternden Bericht zu Recht auf die Branchenprognose verwiesen wird, nach welcher davon auszugehen ist, dass die Passagierzahlen und -einnahmen erst im Jahr 2024 wieder das Vorkrisenniveau erreichen werden. Bleibt es also bei der vorgeschlagenen Vorgehensweise, sind ein Massnahmenpaket 3 für 2022 und 4 für 2023 bereits heute absehbar – und damit ein unnötiger legislativer Spiessrutenlauf. Dies ist auch deshalb unverständlich, weil die meisten Massnahmen ja ohnehin nur subsidiär greifen (z.B. im RPV erst nach Abbau der vorhandenen Reserven der TU) und nicht einfach im Voraus à fonds perdu Gelder gesprochen werden, die es dann im Nachhinein bestenfalls gar nicht brauchen

wird. Dazu kommt, dass die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für eine Unterstützungszahlung lediglich die Basis für konkrete, später zeitnah zu fällende Finanzbeschlüsse bildet. **Der SGB fordert deshalb, dass mit dieser Vorlage die gesetzliche Grundlage zur Fortführung der Unterstützungsmassnahmen in sämtlichen Bereichen des öffentlichen Verkehrs sowie des Schienengüterverkehrs bis mindestens Ende 2023 respektive bis zum Erreichen des Vorkrisenniveaus geschaffen wird. Davon auszunehmen ist der Regionale Personenverkehr, für den die zusätzlich nötigen Unterstützungszahlungen ab 2022 im Rahmen der regulären zweijährigen Offertenrunden gesprochen werden können und sollen.**

Bemerkungen und Forderungen zu den einzelnen Verkehrssparten

Im Folgenden nimmt der SGB spezifisch Stellung zu den einzelnen zu unterstützenden Sparten des öffentlichen Verkehrs sowie des Schienengüterverkehrs:

- **Regionaler Personenverkehr:** Bei den Bestimmungen zum Regionalen Personenverkehr unterstützt es der SGB sehr, dass für das Jahr 2021 anstelle der zunächst geplanten Anpassung der unterzeichneten regulären Angebotsvereinbarungen ebenfalls eine explizite gesetzliche Grundlage für die Weiterführung der Defizitdeckung geschaffen werden soll. Wie im erläuternden Bericht zu Recht erwähnt, wäre die Anpassung der Angebotsvereinbarungen unnötig komplex gewesen und hätte bei den TU einen grossen bürokratischen Aufwand verursacht. In die Offertenrunde 2022/2023 müssen dann aber die entsprechenden Anpassungen Eingang finden, wie dies unseres Wissens bereits auch am Geschehen ist.
- **Fernverkehr:** Die vom Parlament grossmehrheitlich – mit 134:50 Stimmen im Nationalrat, respektive mit 36:3 Stimmen im Ständerat – überwiesenen Motionen 21.3459 und 21.3593 fordern den Bundesrat explizit auch dazu auf, dass *"für den Fernverkehr eine spezifische Lösung gefunden [wird]"*. Diesem klaren Auftrag wird mit dem präsentierten Vorentwurf leider keineswegs nachgekommen, denn der Bundesrat kündigt zum Fernverkehr lediglich im erläuternden Bericht die Schaffung einer departementsübergreifenden Arbeitsgruppe an, welche *"prüfen wird, ob besondere Massnahmen zu treffen sind"*. Die Schaffung einer solchen "prüfend tätigen" Arbeitsgruppe ist weit entfernt von der geforderten Präsentation spezifischer Lösungen, was sich für eine Vernehmlassung – im Rahmen einer Auslegeordnung mit verschiedenen Alternativen – ja ohnehin angeboten hätte. **Der SGB fordert den Bundesrat daher dazu auf, in einer neuerlichen Vernehmlassung möglichst zeitnah explizite Lösungsvorschläge zu präsentieren, wie der öffentliche Fernverkehr auf der Schiene in der Bewältigung der Covid-19-Krise nachhaltig finanziell unterstützt werden kann.** Denn eine solche Unterstützung ist dringend notwendig, um einen langfristigen Schaden von Angebot und Qualität abzuwenden.
- **Ortsverkehr und Touristischer Verkehr:** Der SGB unterstützt die vom Bundesrat zwar abgelehnte, aber vom Parlament klar geforderte Weiterführung der Unterstützungsmassnahmen für den Ortsverkehr sowie den touristischen Verkehr. Anders als im erläuternden Bericht geschrieben, fordern die überwiesenen Motionen 21.3459 und 21.3593 aber nicht, *"die 2020 für einen Teil des Jahres definierten Regeln für den touristischen Verkehr [...] auf den Zeitraum vom 1. März 2020 bis 30. Juni 2021 [auszudehnen]"*, sondern ganz klar, die *"beschlossenen Regelungen möglichst inhaltlich gleichlautend zeitlich auf das ganze Jahr 2021 [auszudehnen]"*. **Artikel 28a Abs. 2 Bst. a zum Touristischen Verkehr muss daher zwingend dahingehend angepasst werden ("...die Covid-19-bedingten finanziellen Ausfälle in der Zeit vom 1. März 2020 bis zum ~~30. Juni 2021~~ 31. Dezember 2021.").**

- **Schiengüterverkehr:** Die gesetzliche Grundlage für die Genehmigung von Beiträgen an die betreffenden TU auch für das Jahr 2021 wurde bereits mit dem ersten Unterstützungspaket geschaffen, was vom SGB begrüsst wurde. Auch hier gilt jedoch: Die entsprechenden Bestimmungen im Gütertransportgesetz (Art. 9a) sowie im Güterverkehrsverlagerungsgesetz (Art. 8) sollten zeitlich unbedingt über das Jahr 2021 hinaus verlängert werden (siehe Bemerkungen weiter oben). Vor dem Hintergrund der aktuell laufenden politischen Standortbestimmung (Motion 20.3222 sowie Postulat 21.3198) möchten wir darüber hinaus unterstreichen, dass von jeglichen Abbaumassnahmen abzusehen ist, die zu einem dauerhaften Verlust von Transportvolumen auf der Schiene führen würden. Dies gilt insbesondere für SBB Cargo.

Bemerkungen zum Personal

Abschliessend möchten wir als Gewerkschaften dringend anmahnen, dass der finanzielle Druck der Transportunternehmen nicht auf das Personal abgewälzt werden darf. Denn das Verkehrspersonal hat nicht nur während den akuten Phasen der Pandemie mit der Wahrnehmung seiner "systemrelevanten" Tätigkeit Ausserordentliches geleistet, sondern es war – insbesondere als Folge des starken Wachstums im Verkehrsaufkommen und gleichzeitig durchgeführter unnötiger "Optimierungsprogramme" – schon zuvor am Anschlag. Darüber hinaus hat die Krise an der demografischen Entwicklung, welche die ÖV-Unternehmen erwartet, nichts geändert. So werden zum Beispiel bei den SBB bis im Jahr 2035 deutlich mehr Mitarbeitende pensioniert, als Arbeitsplätze durch die Digitalisierung verschwinden. Der heutige Fachkräftemangel wird sich somit künftig noch weiter verschärfen (z.B. im IT-Bereich, aber auch in bahnnahen Berufen wie bei den LokführerInnen oder bei den KundenbegleiterInnen). Das beste Mittel, dieser Entwicklung entgegenzuwirken, sind attraktive Anstellungsbedingungen, welche wiederum ausreichende Mittel bedingen.

In diesem Sinne danken wir Ihnen im Voraus herzlich für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Reto Wyss
Zentralsekretär

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 et
Cheffe du Département
Palais fédéral
3003 Berne

Courriel : finanzierung@bav.admin.ch

Berne, le 6 septembre 2021

Deuxième paquet de mesures de soutien pour les transports publics dans la crise du Covid-19. Consultation

Madame la Conseillère fédérale,
Madame, Monsieur,

La pandémie du Covid-19 a d'importantes répercussions sur les transports publics (TP). Alors que le niveau de demande en TP n'a toujours pas atteint le niveau d'avant crise, la desserte a été assurée en tout lieu et en tout temps. Travail.Suisse, l'organisation faitière indépendante des travailleurs et travailleuses, constate que la pandémie de Covid-19 a encore une fois montré la nécessité d'une infrastructure ferroviaire forte et de qualité même en période d'incertitude et de marasme économique. C'est pour cette raison qu'il est essentiel que la Confédération investisse dans cette infrastructure ainsi que pour les employé-e-s et leur perfectionnement professionnel. C'est aussi ainsi que l'on parviendra à atteindre les objectifs climatiques car l'usage des TP est la pierre angulaire d'une économie du transport sans émissions de CO2.

Travail.Suisse salue le fait que le Conseil fédéral présente rapidement un deuxième paquet de mesures (qui demande encore certains compléments, voir ci-dessous) pour le soutien des TP dans la crise du Covid-19. Cependant, nous regrettons que la base légale permettant de continuer le soutien financier aux transports publics (transport de voyageurs et de marchandises) ne soit prévue que pour 2021. Il faut adapter cette base légale pour garantir un soutien jusqu'à ce que la demande en TP ait atteint le niveau d'avant crise. Selon les prévisions, ce niveau ne devrait pas être atteint avant 2024.

Ci-dessous, Travail.Suisse prend position sur les différents moyens de transports soutenus par ce deuxième paquet :

- **Transport régional de voyageurs** : Travail.Suisse soutient la base légale explicite pour continuer la compensation des déficits (malheureusement seulement pour 2021, voir commentaire plus haut) au lieu d'opter pour une modification des offres et un nouveau calcul

des revenus. Cela aurait eu un impact important sur les entreprises de transports publics au niveau administratif et au niveau de l'exploitation.

- **Transport local et transport touristique** : Travail.Suisse salue le prolongement des mesures de soutien au trafic local et au trafic touristique. Travail.Suisse note que les remontées mécaniques souffrent elles aussi de la crise du Covid-19 et devraient donc aussi avoir le soutien du Conseil fédéral. Il faut donc ici suivre la volonté du Parlement et prolonger ces mesures de soutien au moins jusqu'à fin 2021. Les motions 21.3459 et 21.3593 le demandent : « *Pour le trafic local et le trafic touristique, les règles définies pour l'année 2020 dans la loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du Covid-19 (20.055) doivent être étendues à toute l'année 2021 dans une teneur si possible identique.* » L'art. 28a, al. 2 lettre a sur le transport touristique doit donc être modifié pour compenser les pertes de recettes jusqu'à fin 2021.
- **Transport de marchandises** : la base légale pour le soutien aux entreprises concernées a déjà été développée avec le premier paquet de mesures. Travail.Suisse demande que les dispositions correspondantes de l'art. 9a de la Loi sur le transport de marchandises (LTM) ainsi que l'art. 8 de la loi sur le transfert du trafic de marchandises soient prolongées pour l'année 2021. De façon générale, il faut que les entreprises de fret ferroviaire restent libres de fixer leurs prix.
- **Transport grandes lignes** : La situation financière des CFF s'est fortement détériorée. Les motions 21.3459 et 21.3593 qui ont été largement acceptées au Parlement demandent explicitement que l'on accorde un soutien spécifique au trafic grandes lignes : c'est pourquoi il est urgent d'examiner un soutien ad hoc. ». Travail.Suisse regrette que ce deuxième paquet de mesures ne contienne pas de soutien spécifique au transport grandes lignes, alors que celui-ci est très important pour l'offre de service public et central pour les autres formes de transport (régional, local). Il est indiqué dans le rapport que le Conseil fédéral analysera d'éventuelles mesures détachées du présent paquet. Il faut également ici respecter la volonté du Parlement et accorder un soutien direct au trafic grandes lignes pour 2021. Par exemple, les CFF ne devraient, au minimum, pas avoir à payer la contribution de couverture. Dans un deuxième temps, si des mesures sont fixées par le groupe de travail interdépartemental, il faut que les syndicats puissent exprimer leur avis à ce sujet.
- Travail.Suisse salue le fait que ce deuxième paquet de mesures de soutien aux TP prévoit globalement l'interdiction de verser des dividendes pour les ET qui reçoivent un soutien financier.

Enfin, Travail.Suisse demande que la pression financière mise sur les ET ne soit pas répercutée sur le personnel. Cette année, des programmes d'économie aux CFF et à CFF Cargo ont eu des répercussions négatives sur certaines mesures salariales, ce que Travail.Suisse regrette fortement. Sans le personnel, la desserte de base n'aurait pas été possible durant la pandémie. Pour le trafic régional de voyageurs, le Conseil fédéral écrit explicitement : « (...) *il devrait être possible de couvrir les déficits du TRV également pour l'année 2021, pour autant que les entreprises continuent leurs efforts de maîtrise des coûts et de recherche d'économies* » (p. 10 du rapport). Travail.Suisse demande que le personnel ne soit pas victime de nouvelles mesures d'économie. En devant

dissoudre leurs réserves, les ET sont soumises à une pression financière importante. Cela ne doit pas se répercuter sur les employé-e-s. Au contraire, dans une période où la démographie (départ à la retraite des baby-boomers) et le manque de personnel qualifié (secteur IT, personnel technique dans les ateliers, conducteurs et conductrices de trains, assistants et assistantes clientèle) posent des défis importants au secteur des TP, il est indispensable de mettre le personnel au centre. Les nouvelles exigences liées au développement des métiers et à la numérisation demandent des investissements dans les qualifications des employé-e-s et des formations adéquates. Le maintien de bonnes conditions de travail est un élément essentiel pour pouvoir surmonter les défis à venir.

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 zweiten Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise

Transportunternehmen / Entreprises de transport / Imprese di trasporto
BLS
SBB

Nachfolgend die Stellungnahmen in alphabetischer Reihenfolge:

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr BAV
Abteilung Finanzierung

BLS AG

Genfergasse 11
3001 Bern

bls.ch

Per E-Mail

Bern, 6. September 2021

Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise; Vernehmlassung Stellungnahme der BLS AG

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zum rubrizierten Geschäft Stellung nehmen zu können.

I. Grundsatz

Wir teilen die Einschätzung des Bundesrats, dass die COVID-Krise sich auf den öffentlichen Verkehr weit über das vor einem Jahr absehbare Mass hinaus auswirkt, und zusätzliche Massnahmen zur finanziellen Abfederung der Transportunternehmen nötig sind. In diesem Sinne begrüssen wir das vorliegende Massnahmenpaket im Grundsatz.

II. Regionaler Personenverkehr

Wir unterstützen die im RPV vorgeschlagene neuerliche Defizitdeckung analog dem Vorgehen im Jahr 2020.

III. Touristischer Verkehr

Die touristischen Betriebe – und insbesondere die Schifffahrtsgesellschaften – wurden von der COVID-Krise hart getroffen. Auch im Jahr 2021 bewegt sich die Nachfrage bei der BLS Schifffahrt Berner Oberland COVID-bedingt markant unter der Nachfrage eines «normalen» Jahres (aktuell rund – 40% gegenüber 2019), mit entsprechenden finanziellen Folgen.

Die wegfallende Nachfrage aus den ausländischen Märkten, die allgemeine Verunsicherung der Fahrgäste, die Maskenpflicht in den Innenräumen und die Restriktionen im Bereich

Gastronomie führen dazu, dass die Nachfrage sich auch in der zweiten Jahreshälfte weiterhin sehr verhalten entwickelt. Zudem ist nicht absehbar, wie sich die allgemeine COVID-Lage (aktuell stark steigende Fallzahlen und Belegung der Spitalbetten) entwickeln wird, und ob vom Bundesrat neuerliche Massnahmen ergriffen werden müssen, die den Schifffahrtsbetrieb einschränken.

In Analogie zu den anderen Verkehren muss deshalb auch der touristische Verkehr eine finanzielle Unterstützung für das ganze Jahr erhalten. Bereits im Jahr 2020 war die Unterstützungsperiode bis Ende September begrenzt, obwohl die Auswirkungen der COVID-Krise bis Ende Jahr stark spürbar waren. Dies sollte mit der aktuellen Vorlage nicht wiederholt werden, indem die Unterstützung nur bis zum 30. Juni 2021 verlängert wird. Gerade für Angebote wie die Schifffahrt, die auf die Sommersaison ausgerichtet sind, und die grössten Ertragseinbussen im zweiten Halbjahr hinnehmen müssen, ist dies nicht nachvollziehbar.

Mit einer Ausdehnung der Unterstützungsperiode bis Ende 2021 kann gewährleistet werden, dass die touristischen Unternehmen die nun 1 ½ Jahre andauernde Krise überstehen und für die kommenden Jahre eine Perspektive haben. Für integrierende Angebote wie die Schifffahrt Berner Oberland ist dies besonders wichtig, da von deren Angeboten bedeutende Multiplikatoreffekte für den regionalen Tourismus und das Gewerbe ausgehen.

Antrag:

Art 28a Abs. 2 PBG ist dahingehend zu ändern, dass touristische Angebote bis zum 31.12.2021 unterstützt werden können.

IV. Fernverkehr

Wir nehmen zur Kenntnis, dass der Fernverkehr nicht explizit gefördert werden soll.

Obwohl die Konzession bei der SBB liegt, fährt die BLS «ihre» Fernverkehrslinien auf eigene Rechnung und trägt dafür das volle wirtschaftliche Risiko und damit auch die durch die COVID-Krise bedingten finanziellen Verluste.

Im Sinne der Gleichbehandlung ist es für uns daher nicht nachvollziehbar, dass für den Fernverkehr eine gesonderte «SBB-Lösung» gesucht wird. Aus Gründen der Gleichbehandlung sind auch die BLS-Linien in die Analyse und allfällige Unterstützungsleistungen einzubeziehen.

Antrag:

Im Rahmen der im Bericht erwähnten Prüfung von gesonderten Massnahmen im Fernverkehr sind auch die BLS-Linien zu berücksichtigen.

V. Güterverkehr

Rollende Landstrasse

Unklar ist uns aus den Unterlagen, ob auch das Angebot der Rollenden Landstrasse (begleiteter Kombierter Verkehr) in den Genuss der Unterstützung für 2021 kommen kann. Trotz unternehmerischen Massnahmen zur Steigerung der Effizienz, ist die Rollende Landstrasse auch 2021 auf einen Unterstützungsbetrag angewiesen. Ohne die ausserordentliche finanzielle Unterstützung droht die unmittelbare Einstellung des Angebotes per Anfang 2022. 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, durch RAIPin finanziell nicht mehr getragen werden können.

Antrag:

In Ergänzung zu den Ausführungen im erläuternden Bericht des zweiten Massnahmenpaketes zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise soll auch der begleitete kombinierte Verkehr, ergänzend zum Binnen-, Import- und Exportverkehr, mitberücksichtigt werden. Sollten die bisher für den Schienengüterverkehr vorgesehenen Mittel durch den Unterstützungsbedarf des Binnen-, Import- und Exportverkehrs beansprucht sein, muss der Kredit um CHF 5 Mio. aufgestockt werden.

Förderung des Binnen-, Import- und Exportverkehrs

Hinsichtlich der Förderung des Binnen-, Import und Exportverkehrs stützen wir grundsätzlich die Argumentation der Systemrelevanz und auch der möglichen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf diese Verkehrsart. Insofern soll eine Unterstützung betreffender Unternehmen möglich sein. Alleiniges Ziel und Kriterium muss es jedoch sein, dass nur nachgewiesene coronabedingte Ertrags- und Ergebniseinbussen unterstützungsfähig sind.

So ist bei der Gewährung von Unterstützungen sorgfältig zu differenzieren, aufgrund welcher Ursachen Ertragseinbussen entstanden sind, das heisst, ob es sich dabei tatsächlich um *coronabedingte* Verluste handelt oder um andere Effekte. Finanzielle Einbussen aufgrund von Verkehrsverlusten im intramodalen oder intermodalen Wettbewerb, Verkehrsstruktureffekten oder strukturellen Problemen des Unternehmens müssen von einer Unterstützung ausgenommen werden, um nicht in den liberalisierten Markt einzugreifen und mit Bundesgeldern potenzielle Wettbewerbsverzerrungen zu bewirken.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

BLS AG



Daniel Schafer
CEO



Olivier Bayard
Fachspezialist Public Affairs

SBB · Hilfikerstrasse 3 · CH-3000 Bern 65

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

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

Bern, 7. September 2021

Stellungnahme SBB: Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise.

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum zweiten Massnahmenpaket zur Unterstützung des öV in der Covid-19-Krise Stellung nehmen zu können und Ihre Bemühungen, den öV in dieser äusserst herausfordernden Situation weiterhin zu unterstützen.

Die SBB begrüsst das zweite Massnahmenpaket, denn die Covid-19-Krise wirkt sich auch 2021 auf das Gesamtsystem öV Schweiz und die SBB aus und ist noch lange nicht ausgestanden.

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

1. Deckung finanzieller Folgen im regionalen Personenverkehr auch im Jahr 2021

Wir begrüssen, dass die bestehende Lösung zur Defizitdeckung für 2021 weitergeführt werden soll.

2. Schienengüterverkehr

Wir begrüssen, dass der Bundesrat dem Schienengüterverkehr auch für die Deckung von Ertragsausfällen des Jahres 2021 finanzielle Unterstützung gewähren will. Wir gehen davon aus, dass die damit verknüpften Rahmenbedingungen unverändert bestehen bleiben, jedoch die Einschränkungen für Preisanpassungen sich einzig noch auf das Jahr 2021 beziehen. Um ihre systemrelevanten Aufgaben weiterhin wahrzunehmen und den Kunden ein marktorientiertes Angebot zur Verfügung zu stellen, benötigt SBB Cargo einen gewissen unternehmerischen Handlungsspielraum. Ausserdem hat sich SBB Cargo bereits verpflichtet, in Verbindung mit der Motion 20.3222 anstehenden Standortbestimmung, für die Jahre 2021 und 2022 von wesentlichen Abbaumassnahmen abzusehen, die zu einem dauerhaften Verlust von Transportvolumen auf der Schiene führen. Dies hält der Bundesrat in der Antwort auf Interpellation 21.3665 fest.

SBB AG

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

3. Verzicht auf Massnahmen im Fernverkehr

Wir nehmen zur Kenntnis, dass der Bundesrat dem Parlament keine Entschädigung für die entstandenen Ausfälle beim Fernverkehr beantragt. Die SBB trägt damit diese Kosten aus eigenen Mitteln gemäss dem im Fernverkehr vorgesehenen Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit (Verlust 2020 betrug 627 MCHF, Verlust 2021 wird in ähnlicher Höhe anfallen). Darin eingeschlossen sind die Deckungsbeiträge von SBB Personenfernverkehr an die Infrastrukturbetreibenden (im Wesentlichen SBB Infrastruktur) im Umfang von ca. 500 Mio. CHF (2020: 246; 2021: LE 245).

Die SBB begrüsst zudem, dass im Rahmen der gemeinsamen Arbeitsgruppe «Nachhaltige Finanzierung» eine breite Auslegeordnung im Gang ist, um für die SBB eine nachhaltige, robuste Finanzierung des Unternehmens mit Horizont 2030 zu gewährleisten. Aus Sicht SBB ist als ein Lösungselement in diesem Zusammenhang auch eine Senkung der Deckungsbeiträge zu prüfen, namentlich für die Jahre in denen kein FV-Gewinn anfällt oder angefallen ist.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Fragen stehen Ihnen die Unterzeichnenden gerne zur Verfügung.



Vincent Ducrot
CEO SBB AG



Bernhard Meier
Delegierter Public Affairs und Regulation

Botschaft zum zweiten Massnahmenpaket zur 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
Gewerkschaft des Verkehrspersonals / Syndicat du personnel des transports
Hauptstadtregion Schweiz
HUPAC Intermodal SA
LITRA
RAlpin AG
TRANSFAIR
Schweizer Tourismusverband / Fédération suisse du tourisme
Seilbahnen Schweiz / Remontées mécaniques suisses
VAP cargorail
VCS Verkehrs-Club der Schweiz / Association transports et environnement

Nachfolgend die Stellungnahmen in alphabetischer Reihenfolge:

Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 24. August 2021

Vernehmlassung zum zweiten Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise: Stellungnahme der KöV

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) dankt für die Gelegenheit, zu dem im Betreff genannten Massnahmenpaket Stellung nehmen zu können. Der Vorstand der KöV nimmt diese Gelegenheit gerne wahr.

1. Generelle Bemerkungen

Die Covid-19-Pandemie führt im öffentlichen Verkehr weiterhin zu erheblichen Einnahmenverlusten. Die KöV teilt deshalb die Einschätzung des Bundesrates, dass eine Verlängerung der im letzten Jahr beschlossenen Unterstützungsmassnahmen dringend erforderlich ist. Nachfolgend finden Sie unsere Anmerkungen zu den im Rahmen der Vernehmlassung vorgeschlagenen Massnahmen.

2. Regionaler Personenverkehr (RPV)

Wir unterstützen die vom Bundesrat vorgeschlagene Ausweitung der Defizitdeckung auf das Jahr 2021. Wie im Vorjahr sollen allenfalls noch bestehende Reserven nach Art. 36 PBG an die Verluste angerechnet werden. Weiter stellen wir uns hinter die Vorgabe, dass unterstützte Transportunternehmen für die Jahresrechnungen 2020, 2021 und 2022 keine Dividendenzahlungen leisten dürfen. Mit Blick auf die aktuelle Kostenproblematik bei den SBB muss bei der nachträglichen Defizitdeckung sichergestellt werden, dass keine nicht Covid-19-bedingten Mehrkosten der Transportunternehmen gedeckt werden. Im erläuternden Bericht wird auf diesen Aspekt Bezug genommen (vgl. Kapitel 3.1.1). Wir regen an, die Bedingung auch ins PBG aufzunehmen.

Antrag: In Art. 28 Abs. 1bis PBG ist zu ergänzen, dass nur die Covid-19-bedingten finanziellen Verluste abgegolten werden.

3. Ortsverkehr

Der Bundesrat ist der Ansicht, dass es 2021 keine Bundesunterstützung für den Ortsverkehr braucht. Der Vorstand der KöV ist anderer Meinung. Die Ertragsausfälle werden sich 2021 aller Voraussicht nach in einem ähnlichen Rahmen bewegen wie 2020. Anders als im Vorjahr verfügen die meisten Unternehmen mittlerweile über keine anrechenbaren Reserven mehr. Die Defizite 2021 dürften deshalb höher ausfallen als 2020. Kantone und Gemeinden sind daher auf eine Weiterführung der Bundesbeteiligung angewiesen.

Antrag: Der Bund beteiligt sich auch 2021 mit einem Drittel an den Ertragsausfällen des Ortsverkehrs. Art. 28 Abs. 2^{bis} PBG ist entsprechend anzupassen.

4. Touristischer Verkehr

Für den Bundesrat ist der touristische Verkehr nicht Teil der Grundversorgung. Die Landesregierung lehnt deshalb eine Weiterführung der Bundesunterstützung im Jahr 2021 ab. Der Vorstand der KöV teilt diese Einschätzung nicht. Der touristische Verkehr ist ein zentraler Pfeiler des schweizerischen Tourismusmarktes und leistet in verschiedenen Regionen einen wichtigen volkswirtschaftlichen Beitrag. Vor diesem Hintergrund und der Tatsache, dass der touristische Verkehr besonders hart von der Pandemie getroffen wurde, erachten wir eine Weiterführung der befristeten Bundesunterstützung als gerechtfertigt. Kantone und Gemeinden können diese Beiträge unmöglich alleine finanzieren.

Das BAV hat den bestehenden Art. 28a für das Jahr 2020 so interpretiert, dass der von den Kantonen/Gemeinden bestellte touristische Verkehr keine Unterstützung erhält. Diese Angebote sind durch die Pandemie jedoch finanziell genauso betroffen wie die übrigen touristischen Angebote. Aus unserer Sicht muss der Gesetzesartikel deshalb so präzisiert werden, dass diese bestellten touristischen Angebote ebenfalls vom Bund unterstützt werden.

Anträge

4.1 In Art. 28a Abs. 2 Bst. a. PBG ist die massgebende Unterstützungsperiode bis zum 31. Dezember 2021 zu verlängern.

4.2 Art. 28a PBG ist gegenüber der Vernehmlassungsvorlage so zu ergänzen, dass die Bestimmung sowohl für touristische Angebote gilt, welche von einem Kanton und/oder einer Gemeinde Unterstützung erhalten, als auch für solche, die von einem Kanton und/oder einer Gemeinde bestellt werden.

5. Schienengüterverkehr

Die vorgeschlagene Bundesunterstützung in Höhe von 25 Millionen Franken zur Deckung der Ertragsausfälle 2021 im Schienengüterverkehr wird begrüsst. Es ist folgerichtig, dass Unternehmen, die vom Bund Beiträge erhalten, im Jahr 2021 auf Dividendenzahlungen verzichten müssen.

6. Fernverkehr

Wir teilen die Einschätzung des Bundesrates, dass eine finanzielle Unterstützung des Fernverkehrs nicht Bestandteil des vorliegenden Massnahmenpakets sein sollte.

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

Freundliche Grüsse

Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV

Der Präsident



Laurent Favre

Die Generalsekretärin



Mirjam Bütler

Kopie:

Mitglieder der KÖV

Mitglieder der KKDöV

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

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

Bern, 31. August 2021

Stellungnahme VöV zum zweiten Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme betr. das zweite Massnahmenpaket zugunsten des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise und Ihre Bemühungen, den öV in der andauernden äusserst herausfordernden Situation zu unterstützen.

Die Corona-Krise hat den öV auch in der zweiten und dritten Welle der Pandemie unmittelbar getroffen. Seine Erträge sind in nahezu allen Verkehrssegmenten erneut und zum Teil massiv eingebrochen. Die angeordneten Massnahmen des Bundes etwa im Bereich des Home Office, die Empfehlungen des Bundesrates, auf Winterferien zu verzichten und die Verwerfungen in internationalen Märkten wirkten sich deutlich negativ auf die Fahrgastzahlen im öV aus. Eine Normalisierung auf das Vorkrisenniveau wird auch im nächsten Jahr nicht möglich sein. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) begrüsst in dieser für die Branche äusserst anspruchsvollen Situation deshalb den parlamentarischen Auftrag zur umfassenden finanziellen Unterstützung des öV durch den Bund inkl. touristischen Verkehr und Ortsverkehr sehr. Unsere Beurteilung des vorliegenden zweiten Massnahmenpakets fällt hingegen zwiespältig aus.

Der VöV unterstützt die vorgeschlagenen Massnahmen für den Regionalen Personenverkehr (RPV) sowie im Grundsatz auch diejenigen für den Schienengüterverkehr. Die im RPV vorgeschlagene neuerliche Defizitdeckung analog dem Vorgehen im Jahr 2020 ist zielführend, um den administrativen Aufwand aller Akteure möglichst tief zu halten und eine pragmatische Lösung umsetzen zu können. Der vorgesehene Nachtragskredit zur Unterstützung des Schienengüterverkehrs ist gerechtfertigt, um Covid-19-bedingte Verkehrsrückgänge auffangen und entsprechende Verkehrsangebote im Binnenverkehr für die Zukunft erhalten und somit eine Rückverlagerung auf die Strasse verhindern zu können. Allerdings gilt es anzumerken, dass die vorgeschlagenen Massnahmen für den Schienengüterverkehr einen wesentlichen Aspekt ausser Acht lassen: Die Rollende Landstrasse (RoLa) von RALpin, mit der vor der Corona-Krise jährlich bis zu 100'000 Lkw im Transit auf der Schiene durch die Schweiz transportiert wurden.

Die RoLa wird als begleiteter kombinierter Verkehr produziert, d.h. die Lkw-Chauffeure fahren in separaten Personenwagen auf den RoLa-Zügen mit. Aufgrund des in Deutschland und Italien verordneten «Social Distancing» in Personen(fern)verkehrszügen mussten auch die Kapazitäten für die mitreisenden Chauffeure auf RoLa-Zügen reduziert werden. Infolgedessen verringerte sich ebenfalls die Anzahl transportierter Lkw auf

der RoLa. Diese tiefere Belegung führte einerseits zu Mindererlösen, weil Kunden abgewiesen werden mussten und andererseits zu Minderabgeltungen des Bundes, die sich u.a. an der Anzahl transportierter Lkw bemessen. Der Gesamtverlust dieser Effekte beträgt für RALpin im Jahr 2021 rund CHF 5 Mio.

Der Verzicht auf Massnahmen zugunsten des touristischen Verkehrs sowie des Ortsverkehrs ist für den VöV inakzeptabel. Die Unterstützung des touristischen Verkehrs sowie des Ortsverkehrs wurde explizit in den angenommenen Motionen 21.3459 der KVF-N bzw. 21.3593 der KVF-S gefordert und ist damit parlamentarisch legitimiert. Der Verweis auf die fehlende Kompetenz des Bundes bzw. die Einhaltung der zuständigen Staatsebenen für die Finanzierung der jeweiligen Verkehrsarten ist vor diesem Hintergrund nicht nachvollziehbar, zumal gerade auch der Bund in der Covid-19-Krise mehrfach darlegte, dass die ordentlichen Kompetenzbereiche der Gemeinwesen in einer ausserordentlichen Situation mithin unzureichend sind und gemeinsame Lösungen angestrebt werden müssen.

Wie im erläuternden Bericht zum Vernehmlassungsverfahren treffend dargelegt, spitzt sich die finanzielle Situation der Transportunternehmen zu, da die vorhandenen Reserven zur Deckung der Covid-19-bedingten Verluste bei nahezu allen Transportunternehmen aufgezehrt sind bzw. diese dringend benötigt werden zur Finanzierung von Investitionen. Die Unterstützung des Bundes ist deshalb im laufenden Jahr 2021 dringlicher denn je.

Der touristische und somit nicht abgeltungsberechtigte Verkehr (Bergbahnen, Schifffahrt, touristische Bahn- und Buslinien) ist von den Auswirkungen der Covid-19-Krise ausserordentlich stark betroffen. Gleichzeitig haben die Erfahrungen aus dem letzten Jahr gezeigt, dass die seinerzeitige Form der Unterstützung für den touristischen Verkehr kaum Wirkung entfaltet hat. Wir fordern deshalb, für dieses Verkehrssegment weitergehende Massnahmen zu ergreifen und die Verwendung der noch bestehenden Reserven der Unternehmen zur Deckung der Covid-19-bedingten Verluste einzuschränken.

Der Verzicht auf die vollständige Verwendung der Reserven im touristischen Verkehr ist gerechtfertigt und wirtschaftlich notwendig. Im Gegensatz zu abgeltungsberechtigten Verkehrsarten wie dem RPV erwirtschaften touristische Transportunternehmen ihre Erträge, ihre Investitionen und allfälligen Gewinnreserven rein selbständig. Folglich ist die Äufnung ihrer Reserven nicht mit staatlichen Geldern gestützt worden. Die Covid-19 Härtefallregelung, die zur Unterstützung privatwirtschaftlicher Branchen wie bspw. Gastronomie und Hotellerie Anwendung findet, sieht auch keine Verwendung von Reserven der betroffenen Unternehmen vor. Diese Praxis soll deshalb auch im Rahmen dieses Gesetzes für den nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen funktionierenden touristischen Verkehr angewendet werden.

Die Unternehmen des touristischen Verkehrs befinden sich in einer wirtschaftlich äusserst kritischen Lage. Der Erhalt eines Grossteils ihrer noch bestehenden Reserven ist deshalb entscheidend, um Neu- oder Ersatzinvestitionen, Einlagen in Pensionskassen, usw. finanzieren zu können und sich somit zukunftsfähig marktfähig zu positionieren. Gänzlich unverständlich ist dabei die bisherige Forderung des BAV mit Weisung vom 16. Dezember 2020, dass im touristischen Verkehr sogar zukünftige Gewinnreserven angerechnet werden müssen.

Der VöV stellt deshalb folgende Anträge:

Antrag VöV für den touristischen Verkehr

Art. 28a Touristische Angebote

- 1 Unterstützt ein Kanton touristische Angebote mit einer Personenbeförderungskonzession oder einer kantonalen Bewilligung zum Betrieb von Seilbahnen, so kann der Bund sich an der Finanzierung beteiligen.
- 2 Finanzhilfen des Bundes setzen voraus, dass:
 - a. die Covid-19-bedingten finanziellen Ausfälle in der Zeit vom 1. März 2020 bis zum **31. Dezember 2021** nach Abzug **eines Drittels der** freien-Reserven den in den Geschäftsjahren 2017–2019 erzielten Reingewinn des Unternehmens übersteigen;
 - b. das Unternehmen für die Geschäftsjahre 2020, 2021 und 2022 keine Dividenden ausschüttet.
- 3 Die Finanzhilfe des Bundes beträgt 80 Prozent des Beitrags des Kantons

Antrag VöV für den Ortsverkehr

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

Art. 28 Abs.2^{bis} Für die Jahre 2020 und 2021 richtet der Bund in Abweichung von Absatz 2 Abgeltungen in Höhe eines Drittels der Covid-19-bedingten finanziellen Verluste an den Ortsverkehr aus. Die Abgeltung erfolgt aufgrund der Linienerefolgsrechnungen der Unternehmen.

Antrag VöV für den Schienengüterverkehr:

In Ergänzung zu den Ausführungen im erläuternden Bericht des zweiten Massnahmenpaketes zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise soll auch der begleitete kombinierte Verkehr, ergänzend zum Binnen-, Import- und Exportverkehr, mitberücksichtigt werden. Sollten die bisher für den Schienengüterverkehr vorgesehenen Mittel durch den Unterstützungsbedarf des Binnen-, Import- und Exportverkehrs beansprucht sein, muss der Kredit um CHF 5 Mio. aufgestockt werden.

Abschliessend halten wir fest, dass der VöV den Verzicht auf Massnahmen im Personenfernverkehr nachvollziehen kann. Ebenso unterstreichen wir, dass SBB, BLS und SOB ihren Verpflichtungen integral nachgekommen sind und die entstandenen Verluste aus eigenen Mitteln bzw. durch zusätzliche Verschuldung decken. Entsprechend ist es richtig, für die SBB mit einer interdepartementalen Arbeitsgruppe die Situation und allfällige Massnahmen ausserhalb des vorliegenden Pakets zu erörtern. Dabei ist zu berücksichtigen, dass auch die BLS Fernverkehrslinien auf eigene Rechnung und eigenes Risiko betreibt. Aus Gründen der Gleichbehandlung sind auch die BLS-Linien in die Analyse und allfällige Unterstützungsleistungen einzubeziehen. Sollte sich das Parlament – wie in den ursprünglichen Motionen gegenüber dem Bundesrat beantragt – doch noch für einen direkten finanziellen Ausgleich beim Fernverkehr entscheiden, bieten sich als Referenzgrössen bspw. die Deckungsbeiträge an, welche die Bahnen 2020/2021 an die Infrastruktur zu entrichten haben. Diese bemessen sich gemäss Art. 20, 1^{bis} der NZV nach den «Erträgen aus dem Verkauf von Fahrausweisen, Reservationen, Zuschlägen und der Beförderung von Reisegepäck.». Diese Erträge sind in den genannten Jahren weitgehend ausgefallen bzw. haben die anfallenden Kosten nie gedeckt. Pro Jahr sind das ca. 250 Mio. CHF. Obere Grenze dürften die tatsächlich angefallenen Verluste im FV-Bereich sein, das sind ca. 600-650 Mio. CHF p.a. Die genauen Zahlen wären durch das Bundesamt für Verkehr darzulegen.

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. Renato Fasciati
Präsident VöV



Ueli Stückelberger
Direktor VöV



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

SEV Zentralsekretariat
Steinerstrasse 35
Postfach 1008
3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 57 57
info@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Daniela Lehmann
Direkt +41 31 357 57 24
Mobil +41 79 771 51 44
daniela.lehmann@sev-online.ch

Per Mail

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

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 26. August 2021
GT/dl

Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise: Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der SEV, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Ausgangslage

Wie der erläuternde Bericht richtig aufzeigt, haben die Massnahmen zur Bekämpfung des Coronavirus und der Entscheid des Bundesrates, die Homeofficepflicht dort einzuführen, wo dies aufgrund der Art der Aktivität möglich ist, auch im Jahr 2021 massive Auswirkungen auf den öV gehabt. Die Nachfrage nach Angeboten des öV ging stark zurück. Die Folge sind Ertragsausfälle im gesamten Personenverkehr, vom Fernverkehr über den regionalen Personenverkehr sowie im Ortsverkehr und im touristischen Verkehr.

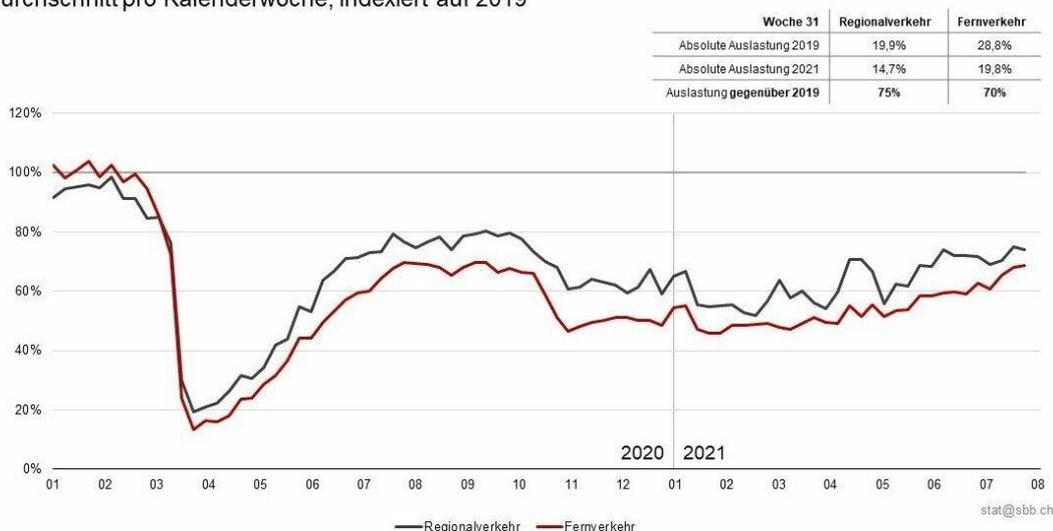
Wie entwickeln sich die Passagierzahlen der SBB?

Die Auslastung lag in der Woche vom 9. August bis 15. August 2021 im Fernverkehr bei 70 Prozent gegenüber 2019, im Regionalverkehr bei 75 Prozent gegenüber 2019.

Die Grafik auf Seite 2 zeigt die Entwicklung seit Beginn der Pandemie auf:

Auslastung der Züge im Vergleich zu 2019.

Im Durchschnitt pro Kalenderwoche, indiziert auf 2019



Die Grafik zeigt anschaulich, dass bei den SBB auf der Schiene die Auslastung gegenüber dem Jahr 2019 beim Fernverkehr (rote Linie) sogar stärker zurück ging als beim regionalen Personenverkehr.

Wie der erläuternde Bericht richtigerweise aufzeigt, bestehen die Kosten der Transportunternehmen (TU) zu einem guten Teil aus fixen Kosten. Insbesondere im Schienenverkehr fallen die hohen Kosten des Rollmaterials und der Bahnanlagen (vor allem Abschreibungen) auch dann an, wenn die Züge stillstehen. Damit stehen die TU vor der Situation, dass einerseits hohe Fixkosten unabhängig vom Betrieb anfallen und andererseits die Grundversorgung auch aufrechterhalten werden musste, als die Nachfrage stark zurückgegangen war. Diese Konstellation führt unweigerlich zu beträchtlichen nicht gedeckten Kosten.

Es ist davon auszugehen, dass die wenigsten Unternehmen dieses Jahr noch (zweckgebundene) Reserven haben werden, welche sie auflösen können. Dies, sowie die oben erwähnten hohen Fixkosten und die Tatsache, dass die Unternehmen dazu angehalten sind, ihre Bestrebungen zum Kostenmanagement und zur Identifizierung von Einsparpotenzial fortzusetzen, hat und wird den Druck auf das Personal nochmals erhöhen. Dies gilt insbesondere auch für den Fernverkehr, welchem bisher eine direkte finanzielle Unterstützung verwehrt wurde.

Vor diesem Hintergrund ist für den SEV klar, dass sämtliche Sparten des öffentlichen Verkehrs, inklusiv des Fernverkehrs, 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.

Der SEV begrüsst daher, dass der Bundesrat frühzeitig ein zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öV in der Covid-19-Krise vorlegt. Dieses Paket wurde nötig, weil viele Massnahmen des ersten Pakets nur temporär ausgelegt waren und damit für das Jahr 2021 keine gesetzliche Grundlage für deren Weiterführung mehr besteht. Der gewählte Ansatz, die bestehenden Massnahmen beziehungsweise Unterstützungsmodalitäten wo nötig zu verlängern, ist daher richtig (jedoch lückenhaft umgesetzt, siehe Bemerkungen weiter unten). Fragwürdig ist allerdings, weshalb sich diese Verlängerung nur auf das Jahr 2021 erstrecken soll, obwohl im erläuternden Bericht zu Recht auf die Branchenprognose verwiesen wird, nach welcher davon auszugehen ist, dass die Passagierzahlen und -einnahmen erst im Jahr 2024 wieder das Vorkrisenniveau erreichen werden. Bleibt es also bei der vorgeschlagenen Vorgehensweise, sind ein Massnahmenpaket 3 für 2022 und 4 für 2023 bereits heute absehbar – und damit ein unnötiger legislativer Spiessrutenlauf

Der SEV fordert deshalb, dass mit dieser Vorlage die gesetzliche Grundlage zur Fortführung der Unterstützungsmassnahmen in sämtlichen Bereichen des öffentlichen Verkehrs sowie des Schienengüterverkehrs bis mindestens Ende 2023 respektive bis zum Erreichen des Vorkrisenniveaus geschaffen wird. Davon auszunehmen ist der Regionale Personenverkehr, für den die Mindereinnahmen ab 2022 im Rahmen der regulären zweijährigen Offertenrunden berücksichtigt werden können und sollen.

Bemerkungen und Forderungen zu den einzelnen Verkehrssparten

Im Folgenden nimmt der SEV spezifisch Stellung zu den einzelnen zu unterstützenden Sparten des öffentlichen Verkehrs sowie des Schienengüterverkehrs:

- **Regionaler Personenverkehr:** Bei den Bestimmungen zum Regionalen Personenverkehr unterstützt es der SEV sehr, dass für das Jahr 2021 anstelle der zunächst geplanten Anpassung der unterzeichneten regulären Angebotsvereinbarungen ebenfalls eine explizite gesetzliche Grundlage für die Weiterführung der Defizitdeckung geschaffen werden soll. Wie im erläuternden Bericht zu Recht erwähnt, wäre die Anpassung der Angebotsvereinbarungen unnötig komplex gewesen und hätte bei den TU einen grossen bürokratischen Aufwand verursacht. In die Offertenrunde 2022/2023 müssen dann aber die entsprechenden Anpassungen Eingang finden, wie dies unseres Wissens bereits auch am Geschehen ist.
- **Fernverkehr:** Die vom Parlament grossmehrheitlich – mit 134:50 Stimmen im Nationalrat, respektive mit 36:3 Stimmen im Ständerat – überwiesenen Motionen 21.3459 und 21.3593 fordern den Bundesrat explizit auch dazu auf, dass *"für den Fernverkehr eine spezifische Lösung gefunden [wird]"*. Diesem klaren Auftrag wird mit dem präsentierten Vorentwurf leider keineswegs nachgekommen, denn der Bundesrat kündigt zum Fernverkehr lediglich im erläuternden Bericht die Schaffung einer departementsübergreifenden Arbeitsgruppe an, welche *"prüfen wird, ob besondere Massnahmen zu treffen sind"*. Die Schaffung einer solchen "prüfend tätigen" Arbeitsgruppe ist weit entfernt von der geforderten Präsentation spezifischer Lösungen, was sich für eine Vernehmlassung – im

Rahmen einer Auslegeordnung mit verschiedenen Alternativen – ja ohnehin angeboten hätte.

- **Der SEV fordert den Bundesrat daher dazu auf, in einer neuerlichen Vernehmlassung möglichst zeitnah explizite Lösungsvorschläge zu präsentieren, wie der öffentliche Fernverkehr auf der Schiene in der Bewältigung der Covid-19-Krise nachhaltig finanziell unterstützt werden kann.**
- **Ortsverkehr und Touristischer Verkehr:** Der SEV unterstützt die vom Bundesrat zwar abgelehnte, aber vom Parlament klar geforderte Weiterführung der Unterstützungsmassnahmen für den Ortsverkehr sowie den touristischen Verkehr. Anders als im erläuternden Bericht geschrieben, fordern die überwiesenen Motionen 21.3459 und 21.3593 aber nicht, *"die 2020 für einen Teil des Jahres definierten Regeln für den touristischen Verkehr [...] auf den Zeitraum vom 1. März 2020 bis 30. Juni 2021 [auszudehnen]"*, sondern ganz klar, die *"beschlossenen Regelungen möglichst inhaltlich gleichlautend zeitlich auf das ganze Jahr 2021 [auszudehnen]"*.

Artikel 28a Abs. 2 Bst. a zum Touristischen Verkehr muss daher zwingend dahingehend angepasst werden ("*...die Covid-19-bedingten finanziellen Ausfälle in der Zeit vom 1. März 2020 bis zum 30. Juni 2021 31. Dezember 2021.*").

- **Schienengüterverkehr:** Die gesetzliche Grundlage für die Genehmigung von Beiträgen an die betreffenden TU auch für das Jahr 2021 wurde bereits mit dem ersten Unterstützungspaket geschaffen, was vom SEV begrüsst wurde. Auch hier gilt jedoch: Die entsprechenden Bestimmungen im Gütertransportgesetz (Art. 9a) sowie im Güterverkehrsverlagerungsgesetz (Art. 8) sollten zeitlich unbedingt über das Jahr 2021 hinaus verlängert werden. Vor dem Hintergrund der aktuell laufenden politischen Standortbestimmung (Motion 20.3222 sowie Postulat 21.3198) möchten wir darüber hinaus unterstreichen, dass von jeglichen Abbaumassnahmen abzusehen ist, die zu einem dauerhaften Verlust von Transportvolumen auf der Schiene führen würden. Dies gilt insbesondere für SBB Cargo.

Bemerkungen zum Personal

Abschliessend möchten wir als Gewerkschaft des Verkehrspersonals dringend anmahnen, dass der finanzielle Druck der Transportunternehmen nicht auf das Personal abgewälzt werden darf. Denn das Verkehrspersonal hat nicht nur während den akuten Phasen der Pandemie mit der Wahrnehmung seiner "systemrelevanten" Tätigkeit Ausserordentliches geleistet, sondern es war – insbesondere als Folge des starken Wachstums im Verkehrsaufkommen und gleichzeitig durchgeführter unnötiger "Optimierungsprogramme" – schon zuvor am Anschlag. Darüber hinaus hat die Krise an der demografischen Entwicklung, welche die ÖV-Unternehmen erwartet, nichts geändert. So werden zum Beispiel bei den SBB bis im Jahr 2035 deutlich mehr Mitarbeitende pensioniert, als Arbeitsplätze durch die Digitalisierung verschwinden. Der heutige Fachkräftemangel wird sich somit künftig noch weiter verschärfen (z.B. im IT-Bereich, aber auch in bahnnahen Berufen wie bei den LokführerInnen oder bei den KundenbegleiterInnen). Das beste Mittel, dieser Entwicklung entgegenzuwirken, sind attraktive Anstellungsbedingungen, welche wiederum ausreichende Mittel bedingen.

In diesem Sinne danken wir Ihnen im Voraus herzlich für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüße

SEV – Gewerkschaft
des Verkehrspersonals



Giorgio Tuti
Präsident SEV



Daniela Lehmann
Kordinatorin Verkehrspolitik

Hauptstadtregion Schweiz | Schauplatzgasse 39 | CH-3011 Bern

Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundesamt für Verkehr
Yoann Carnal
3003 Bern

Verschickt an: finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 7. September 2021

Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise: Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 11. August 2021 und danken Ihnen für die Möglichkeit zum zweiten Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise Stellung zu nehmen. Die Hauptstadtregion Schweiz unterstützt vollumfänglich die Positionen der Konferenz der kantonalen Direktorinnen und Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV.

Die Covid-19-Pandemie führt im öffentlichen Verkehr leider weiterhin zu erheblichen Einnahmenverlusten. Die Hauptstadtregion teilt deshalb die Einschätzung des Bundesrates, dass eine Verlängerung der im letzten Jahr beschlossenen Unterstützungsmassnahmen dringend erforderlich ist. Aus Sicht der Hauptstadtregion Schweiz sind insbesondere folgende Punkte von zentraler Bedeutung:

- **Ortsverkehr:** Der Bundesrat ist der Ansicht, dass es 2021 keine Bundesunterstützung für den Ortsverkehr braucht. Die Hauptstadtregion Schweiz teilt diese Meinung nicht. Die Ertragsausfälle werden sich 2021 aller Voraussicht nach in einem ähnlichen Rahmen bewegen wie 2020. Anders als im Vorjahr verfügen die meisten Unternehmen mittlerweile über keine anrechenbaren Reserven mehr. Die Defizite 2021 dürften deshalb höher ausfallen als 2020. Kantone und Gemeinden sind daher auf eine Weiterführung der Bundesbeteiligung angewiesen.

Antrag: Der Bund beteiligt sich auch 2021 mit einem Drittel an den Ertragsausfällen des Ortsverkehrs. Art. 28 Abs. 2^{bis} PBG ist entsprechend anzupassen.

- **Touristischer Verkehr:** Für den Bundesrat ist der touristische Verkehr nicht Teil der Grundversorgung. Er lehnt deshalb eine Weiterführung der Bundesunterstützung im Jahr 2021 ab. Die Hauptstadtregion Schweiz teilt diese Einschätzung nicht. Der touristische Verkehr ist ein zentraler Pfeiler der Hauptstadtregion Schweiz und des

gesamten schweizerischen Tourismusmarktes. Der touristische Verkehr leistet einen wichtigen volkswirtschaftlichen Beitrag. Vor diesem Hintergrund und der Tatsache, dass der touristische Verkehr besonders hart von der Pandemie getroffen wurde, erachten wir eine Weiterführung der befristeten Bundesunterstützung als gerechtfertigt und notwendig. Kantone und Gemeinden können diese Beiträge nicht allein finanzieren.

Das BAV hat den bestehenden Art. 28a für das Jahr 2020 so interpretiert, dass der von den Kantonen/Gemeinden bestellte touristische Verkehr keine Unterstützung erhält. Diese Angebote sind durch die Pandemie jedoch finanziell genauso betroffen wie die übrigen touristischen Angebote. Der Gesetzesartikel muss deshalb so präzisiert werden, dass diese bestellten touristischen Angebote ebenfalls vom Bund unterstützt werden können.

Anträge:

In Art. 28a Abs. 2 Bst. a. PBG ist die massgebende Unterstützungsperiode bis zum 31. Dezember 2021 zu verlängern.

Art. 28a PBG ist gegenüber der Vernehmlassungsvorlage so zu ergänzen, dass die Bestimmung sowohl für touristische Angebote gilt, welche von einem Kanton und/oder einer Gemeinde Unterstützung erhalten, als auch für solche, die von einem Kanton und/oder einer Gemeinde bestellt werden.

Für Fragen steht Ihnen Herr Lorenz Jaggi, Geschäftsführer Hauptstadtregion Schweiz, jederzeit gerne zur Verfügung (lorenz.jaggi@hauptstadtregion.ch). Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
Hauptstadtregion Schweiz

Alec von Graffenried
Co-Präsident
Stadtpräsident Bern

Laurent Favre
Co-Präsident
Regierungsrat Neuenburg

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

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

Chiasso, 06.09.2021
Our Ref. STA-TON/SAS
(Hupac Stellungnahme Covid Massnahmenpaket 060921)

Tel. +41 58 8558005
Fax +41 58 8558801
mstahlhut@hupac.com

Stellungnahme Hupac zum zweiten Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum zweiten Massnahmenpaket zugunsten des öffentlichen Verkehrs in der Covid19-Krise. In unseren Ausführungen beschränken wir uns auf die Situation des Schienengüterverkehrs.

Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr

Die Volumen im Unbegleiteten Kombinierten Verkehr steigen und haben die Verkehrsmengen des Vergleichszeitraums im Vor-Corona-Jahr 2019 erreicht und sogar übertroffen. Grund dafür sind u.a. die pandemie-bedingt veränderten Logistikabläufe: Es findet mehr Vorlagerung an den Produktionsstandorten statt - also weniger Just-in-time -, um die Versorgung mit Materialien von instabilen Versorgungsketten zu entkoppeln. Hier ist die Intermodalität eine Hilfe, da man weniger zeitkritisch produziert und die Güter effizienter bündeln kann.

Diesen klaren Covid-19 Impuls sollte man jetzt unterstützen, um den Trend nachhaltig zu verstetigen, auch vor dem Hintergrund der negativen Effekte im Bahnnetz. Die zahlreichen Baustellen in der Schweiz und auf den Zulaufstrecken wirken sich wachstumshemmend und ertragsmindernd aus. Die reduzierte Kapazität im Bahnnetz führt zu Kostensteigerungen (mehr Loks und mehr Lokführer sind erforderlich), Produktivitätsverlusten (kürzere Züge, ineffizienter Einsatz der Ressourcen), Zugsausfällen und nicht zuletzt zu einem Vertrauensverlust seitens der Verlager.

Eine Unterstützung über **abgesenkte Trassenpreise kommt diskriminierungsfrei ALLEN Eisenbahnverkehrsunternehmen** zugute und unterstützt das Wachstum der Bahn in allen Segmenten des Schienengüterverkehrs in der gegenwärtigen Phase des Infrastrukturausbaus.

Begleiteter Kombiniertes Verkehr RoLa

Zusätzlich zu diesen eher betrieblichen Effekten hat die RoLa ein strukturelles Problem in der Corona-Krise. Durch die Mitreise der Lkw-Fahrer in einem separaten Begleitwagen wird der Verkehr gemäss den Regeln des Personenverkehrs organisiert und durch die Leitstellen der Infrastruktur auch priorisiert behandelt.

Die geltenden Social-Distancing Regeln schreiben eine 50%ige Belegung im Fernverkehr vor. Während ein Teil der Rola-Züge mit doppeltem Liegewagen geführt werden kann – wodurch jedoch auf einen Lkw-Stellplatz verzichtet werden muss – verkehrt ein weiterer Teil der Züge mit nur einem Begleitwagen, was zur einer beträchtlichen Verringerung der angebotenen Stellplätze führt.

Die gesunkene Auslastung der Züge und die entsprechend geringeren Abgeltungen des Bundes führen in der Summe zu einem Verlust, den die Betreibergesellschaft RAAlpin für das **Jahr 2021 auf rund CHF 5 Mio.** beziffert.

Um der RoLa mit ihrer Verlagerungsleistung von rund 100.000 Lkw pro Jahr das Bestehen in der Corona-Krise zu sichern, schlagen wir vor, dieses Segment des Güterverkehrs unter Berücksichtigung der besonderen, dem Personenverkehr angelehnten Produktionsbedingungen **durch eine ausserordentliche Massnahme zu unterstützen.**

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unseres Antrags und stehen bei weiteren Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Hupac Intermodal SA

A handwritten signature in black ink, appearing to read "M. Stahlhut". The signature is fluid and cursive.

Michail Stahlhut
CEO

A handwritten signature in black ink, appearing to read "I. Tonndorf". The signature is more angular and less cursive than the one to its left.

Irmtraut Tonndorf
Leiterin Kommunikation

LITRA | Spitalgasse 32 | 3011 Bern

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

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

Bern, 31. Juli 2021

Stellungnahme der LITRA zum zweiten Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga

Am 11. August 2021 haben Sie die Vernehmlassung zum zweiten Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise eröffnet. Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und für Ihre Bemühungen, den öffentlichen Verkehr (öV) in dieser äusserst herausfordernden Situation weiter zu unterstützen.

Die Corona-Pandemie und die von Bund und Kantonen beschlossenen Massnahmen treffen den öV weiterhin hart. Die Erträge sind in fast allen Verkehrssegmenten noch immer deutlich unter Vorkrisen-Niveau, während die Kosten aufgrund der weitgehenden Aufrechterhaltung des Angebots nach den Anstrengungen im letzten Jahr nicht weiter gesenkt werden können. Die Folgen sind auch in diesem Jahr deutlich spürbare Ertragsausfälle. Der öV und der Schienengüterverkehr müssen zwingend ihre systemrelevanten Aufgaben wahrnehmen und sich gemäss der Nachfrage entwickeln können. Die LITRA begrüsst daher den parlamentarischen Auftrag und den Vorschlag des Bundesrats, die gesetzlichen Grundlagen, die im dringlichen Gesetz vom 25. September 2020 zur Unterstützung des öV in der Covid-19-Krise beschlossen worden waren, auf 2021 auszudehnen, um so eine Verlängerung dieser Massnahmen zu ermöglichen.

Aus unserer Sicht drängen sich dennoch gewisse Änderungen in der Vorlage auf. So soll - wie übrigens ausdrücklich vom Parlament gefordert - die finanzielle Unterstützung nicht nur dem RPV, sondern ebenso dem Ortsverkehr und dem touristischen Verkehr zugutekommen. Dazu reichen wir nachfolgende Anträge in enger Absprache mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) ein.

Regionaler Personenverkehr (RPV)

Die LITRA begrüsst die erneut vorgesehene Defizitdeckung im RPV für das Jahr 2021, damit insbesondere ein administrativ einfaches Verfahren für die Abwicklung unter allen Beteiligten garantiert werden kann. Positiv zu vermerken gilt es dabei, dass von den im letzten Jahr gesprochenen 290 Millionen Franken nur rund 90 Millionen Franken effektiv für die RPV-Defizitdeckung im 2020 verwendet wurden.

Ortsverkehr

Die Massnahme zugunsten des Ortsverkehrs für das Jahr 2020 sollen auch im Jahr 2021 zur Anwendung kommen. Der vorgeschlagene Entwurf des Gesetzestextes des Bundesrats entspricht diesem Anliegen der LITRA:

Art. 28 Abs. 2bis:

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

Touristischer Verkehr

Der nicht abgeltungsberechtigte Verkehr in Bergbahnen und auf Schiffen sowie in touristischen Bahn- und Buslinien, ist von den Auswirkungen der Covid-19-Krise ebenfalls stark betroffen. Die im letzten Jahr vom Bund vorgesehenen Finanzhilfen haben im touristischen Verkehr leider kaum Wirkung entfaltet. Umso wichtiger ist es, dass im 2021 neue Massnahmen ergriffen und die Verwendung der noch bestehenden Reserven dieser Unternehmen zur Deckung der Covid-19-bedingten Verluste eingeschränkt werden.

Der Verzicht auf die vollständige Verwendung der Reserven im touristischen Verkehr ist gerechtfertigt und wirtschaftlich notwendig. Im Gegensatz zu abgeltungsberechtigten Verkehrsarten, erwirtschaften touristische Transportunternehmen ihre Erträge und allfällige Gewinne selbständig, ohne staatliche Gelder. Analog der Covid-19 Härtefallregelung zur Unterstützung anderer privatwirtschaftlicher Branchen, soll die Verwendung der Reserven von solchen Unternehmen mindestens eingeschränkt werden. Der Erhalt eines bedeutenden Teils dieser Reserven ist nicht zuletzt deshalb entscheidend, weil damit für eine künftige, starke Positionierung von touristischen Angeboten entsprechende Neu- oder Ersatzinvestitionen getätigt und finanziert werden müssen.

Antrag: Art. 28a Touristische Angebote

1 Unterstützt ein Kanton touristische Angebote mit einer Personenbeförderungskonzession oder einer kantonalen Bewilligung zum Betrieb von Seilbahnen, so kann der Bund sich an der Finanzierung beteiligen.

2 Finanzhilfen des Bundes setzen voraus, dass:

a. die Covid-19-bedingten finanziellen Ausfälle in der Zeit vom 1. März 2020 bis zum ~~30. Juni~~ 31. Dezember 2021 nach Abzug ~~aller~~ eines Drittels der freien Reserven den in den Geschäftsjahren 2017–2019 erzielten Reingewinn des Unternehmens übersteigen;

b. das Unternehmen für die Geschäftsjahre 2020, 2021 und 2022 keine Dividenden ausschüttet.

3 Die Finanzhilfe des Bundes beträgt 80 Prozent des Beitrags des Kantons.

Güterverkehr

Trotz unternehmerischen Massnahmen zur Steigerung der Effizienz, welche 2021 ihre Wirkung zeigen, ist die Rollende Landstrasse (RoLA) auch 2021 auf einen Unterstützungsbetrag in der Höhe von maximal CHF 5 Millionen angewiesen. Ohne die ausserordentliche finanzielle Unterstützung des von der RALpin AG betriebenen Angebotes, droht die unmittelbare Einstellung der RoLa per Anfang 2022. 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, durch RALpin finanziell nicht mehr getragen werden können.

Fernverkehr

Abschliessend halten wir fest, dass die LITRA den Verzicht auf Massnahmen im Personenfernverkehr nachvollziehen kann. Ebenso unterstreichen wir, dass SBB, BLS und SOB ihren Verpflichtungen integral nachgekommen sind und die entstandenen Verluste selbst gedeckt haben. Entsprechend ist es richtig, dass für die SBB mit einer interdepartementalen Arbeitsgruppe die Situation und allfällige Massnahmen ausserhalb des vorliegenden Pakets zu erörtern. Dabei ist zu berücksichtigen, dass auch die BLS Fernverkehrslinien auf eigene Rechnung und eigenes Risiko betreibt. Aus Gründen der Gleichbehandlung sind auch die BLS-Linien in die Analyse und allfällige Unterstützungsleistungen einzubeziehen.

Sollte sich das Parlament – wie in den ursprünglichen Motionen gegenüber dem Bundesrat beantragt – für einen direkten finanziellen Ausgleich beim Fernverkehr entscheiden, bieten sich als Referenzgrössen beispielsweise die Deckungsbeiträge an, welche die Bahnen 2020/2021 an die Infrastruktur zu entrichten haben (gemäss Art. 20, 1bis der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung NZV). Diese Erträge sind in den genannten Jahren weitgehend ausgefallen, und die anfallenden Kosten wurden nicht gedeckt. Pro Jahr handelt es sich dabei um rund 250 Mio. CHF. Obere Grenze für allfällige Unterstützungsmassnahmen dürften die tatsächlich angefallenen Verluste im Fernverkehr sein, die rund 600-650 Mio. CHF im Jahr betragen. Die genauen Zahlen wären durch das BAV darzulegen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und Anträge und für Ihr grosses Engagement zugunsten eines starken öV. Bei Fragen stehen wir Ihnen jederzeit sehr gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

LITRA - Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr



Martin Candinas, Nationalrat
Präsident



Michael Bützer
Geschäftsführer

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

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

Dringliches Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19 – Krise – Stellungnahme zur Vernehmlassung zum Zweiten Massnahmenpaket

01 RAlpin und die Rollende Landstrasse (Rola) durch die Schweiz

Die RAlpin 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 vor der COVID-19 - Krise je nach konjunktureller Lage zwischen 85'000 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 RAlpin 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.

Die Rola ist ein Produkt der Schweizerischen Verkehrsverlagerungspolitik und gilt als Ergänzungsmassnahme gemäss Art. 8, Abs. 3 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes GVVG vom 4. November 2009.

02 Situation der Rollenden Landstrasse in der COVID-19 - Krise

Das Angebot der Rola war und ist in jeder Phase der COVID-19 – Krise ein Standbein der schweizerischen Güterverkehrsverlagerungspolitik und dadurch 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.
- Durch den Be- und Entlad in Freiburg (BrsG/D) respektive Novara (I) entfallen die sonst notwendigen Zollformalitäten und allfällige daraus resultierende Wartezeiten.

RAlpin hat deshalb den Betrieb im Jahre 2020 auch in den schwierigsten Phasen des europäischen Lockdowns mit faktischer Produktionseinstellung in der nicht systemrelevanten Industrie Italiens gemäss

der Bestellung 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 RAAlpin 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 RAAlpin können im Normalfall 24 Lastwagen und ihre Fahrer aufnehmen, wobei maximal 4 Betten in einem Liegewagenabteil mit 6 Betten belegt werden. Aufgrund der Social Distancing – Vorgaben, welche in Italien eine Reduktion der Belegung im Fernverkehr auf 50% der Normalkapazität vorsieht, musste RAAlpin die Belegung auf maximal 2 LKW-Fahrer*innen pro Abteil begrenzen. Neben der allgemeinen Maskenpflicht wurden zusätzlich in allen Abteilen der Begleit-/Liegewagen Schutzfolien im Bereich der Betten angebracht und den Chauffeuren wird kostenlos ein persönliches Desinfektionsgel zur Verfügung gestellt.

Seit Mitte April 2020 bietet RAAlpin die Rola mit zwei Arten von Zügen an:

- Soviele Züge wie möglich werden mit zwei Begleitwagen geführt. Dabei können, bedingt durch das Gewicht des zweiten Begleitwagens 23 von 24 Stellplätze mit LKW belegt werden. Die vorhandenen Begleitwagen erlauben es, täglich maximal die Hälfte aller Züge so zu fahren¹.
- Alle anderen Züge verkehren ausschliesslich mit einem Begleitwagen. Bedingt durch die oben erwähnten Social Distancing-Vorgaben können in diesen Zügen, nur 16 der 24 Stellplätze mit LKW belegt werden.

Die Abgeltungen des Bundes müssen gemäss Güterverkehrsverlagerungsgesetz GVVG, Art. 8 Abs. 2 jährlich sinken. Deshalb kann RAAlpin erst ab einer Belegung von durchschnittlich 16.4 Lastwagen pro Zug ein ausgeglichenes Resultat erzielen. Der Betrieb der Rola ist somit seit Beginn der COVID-19 – Krise defizitär.

03 Durch RAAlpin getroffene Massnahmen

Um die Kostensituation der Rola zu verbessern, hat RAAlpin zusammen mit ihren Dienstleistern unter dem Projektnamen „RAAlpin 2021+“ ein neues Angebotskonzept mit Start zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 entwickelt. Dieses hatte unabhängig der COVID-19 – Krise zum Ziel, die ab 2019 erfolgte, deutliche Abgeltungsreduktion zu kompensieren:

1. **Nachfrageorientiertes Fahrplanangebot** mit 96 Zügen pro Woche zu attraktiven Abfahrtszeiten in den Terminals ab Mittag bis Mitternacht.
2. **Längere Züge:** Alle Züge der Rollenden Autobahn werden dank einer angepassten Zulassung in Italien im Verlauf des Jahres 2021 um zwei Niederflur-Tragwagen verlängert. Somit können pro Zug bis zu 24 LKW befördert und der hohen Nachfrage auf den Zügen mit Abfahrt am Abend besser Rechnung getragen werden².

¹ Zwischen Juni und Dezember 2020 konnten zusätzliche Begleitwagen von einem Deutschen Charterunternehmen angemietet werden. Seit Dezember 2020 ist dies nicht mehr möglich, da seither modernere Loks im Einsatz sind, welche mit diesen Wagen bei den Sicherheitssystemen (Notbremsverhinderung in Tunnels) nicht kompatibel sind.

² Da derzeit rund die Hälfte der Züge mit zwei Begleitwagen geführt werden, können gewichtsbedingt nur 23 statt 24 Stellplätze für LKW angeboten werden.

3. **Investitionen in die Pünktlichkeit:** Für RAAlpin fahren die beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen BLS Cargo und SBB Cargo International. Sie entwickelten gemeinsam einen Lokpool mit Loks des Typs BR186/Re486, welche dank der Zulassung die Züge zwischen Freiburg (Brsg.) und Novara durchgehend ziehen. Lokwechsel an der Grenze entfallen.
4. **Optimierung der Organisation:** Im Unternehmenssitz in Olten wurde die Administration gestrafft und Doppelspurigkeiten beseitigt. Die Zusammenarbeit mit Kunden und Dienstleistern ist so zu tieferen Kosten und mit kürzeren Wegen möglich.

Die Auswirkungen sind im ersten Halbjahr 2021 spürbar: Praktisch keine Züge müssen als Folge von Verspätungen ausfallen und die Kostenoptimierungen erweisen sich abgesehen von der im Kapitel 02 erwähnten, COVID-19 – bedingten Auslastungsreduktion durchgängig als realistisch. Mit aller Deutlichkeit ist zu sagen: Ohne dieser Neuausrichtung des Angebotes wäre die Rollende Autobahn ab 2021 in ihrer Existenz gefährdet gewesen.

Als weitere Massnahme konnte RAAlpin zusammen mit ihren Dienstleistern beim italienischen Infrastrukturbetreiber RFI eine Zulassung für die Strecke Luino – Sesto-Calende – Oleggio – Novara erreichen. Währenddem im August 2020 der Rola-Betrieb wegen Bauarbeiten zwischen Iselle und Domodossola für drei Wochen komplett eingestellt werden musste, können im August/September 2021 während einer dreiwöchigen Totalsperre der Strecke bei Borgomanero erstmals in der 20-jährigen Geschichte der Rola täglich Züge über Luino umgeleitet und damit durchgehend LKW von der Strasse auf die Schiene verlagert werden.

04 Massnahmen des Bundes für das Jahr 2020

Im Vernehmlassungsverfahren vom 2. Juli 2020 sowie in der Botschaft 20.055 an die Eidgenössischen Räte zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19 – Krise vom 12. August 2020 wurde im Kapitel 4.1.2 / Seite 6734 der pandemiebedingte, ausserordentliche finanzielle Unterstützungsbedarf für die Rollende Landstrasse erkannt. RAAlpin hat auf dieser Basis am 1. Februar 2021 einen Antrag für einen Unterstützungsbeitrag von MCHF 10 beim Bundesamt für Verkehr (BAV), Abteilung Finanzierung, eingereicht und ausbezahlt erhalten. Am 19. Februar 2021 konnte darauf aufbauend eine neue Rahmenvereinbarung für die Jahre 2021-2023 mit der Schweizerischen Eidgenossenschaft unterzeichnet werden, welche neben diesem Unterstützungsbeitrag auch den marktseitigen Anforderungen Rechnung trägt. An dieser Stelle möchten wir uns beim UVEK, dem BAV sowie den Eidgenössischen Räten ausdrücklich für diese Unterstützung zur Sicherung des Weiterbetriebes der Rollenden Landstrasse bedanken.

05 Situation 2021 – pandemiebedingte Unterstützung nötig

Die Covid-19 – Pandemie prägt bislang auch das Jahr 2021. Neben der Vorgabe in Italien, im Bahnfernverkehr maximal 50% der Plätze zu belegen, ist in Deutschen Fernverkehrszügen seit Dezember 2020 die Platzreservierung auch auf 50% begrenzt worden. RAAlpin führt deshalb bis heute das im Kapitel 02 erwähnte Produktionskonzept mit Zügen mit zwei Begleitwagen oder einer tieferen Belegung, wenn nur ein Begleitwagen eingesetzt werden kann, weiter. Dadurch entstehen im Schnitt monatlich Covid-19-bedingte Verluste von MCHF -0.4, weil transportwillige Kunden wegen der tieferen Belegung abgewiesen werden müssen.

Das auf dem Güterverkehrsverlagerungsgesetz GVVG, Art. 8 Abs. 2 zwischen dem BAV und RAAlpin vereinbarte Abgeltungsmodell baut auf der effektiven Anzahl gefahrener Züge und transportierten Sendungen auf. Die getroffenen Massnahmen mit der tieferen Belegung der Abteile und den folglich nicht

transportierten LKW-Sendungen führten in den ersten sieben Monaten 2021 zu einer durchschnittlichen Minderabgeltung von MCHF -0.1 gegenüber der geplanten durchschnittlichen Auslastung von 79 %.

Diese zwei Effekte führen, betrachtet auf das Gesamtjahr 2021, zu einem bundesseitigen Unterstützungsbedarf von maximal MCHF 5.0. Die entsprechende gesetzliche Grundlage ermöglicht Unterstützungsleistungen für die Jahre 2020 und 2021. Die Schweizerische Eidgenossenschaft hat zudem in der letztjährigen Botschaft vom 12. August 2020 den Unterstützungsbedarf und -willen klar anerkannt. RAlpin stellt sich daher auf den Standpunkt, dass der Bund als Besteller der Rola für die COVID-19 bedingten Einnahmen- und Abgeltungsausfälle aufkommen muss. Dank den getroffenen unternehmerischen Massnahmen (siehe Kapitel 03) fällt der Unterstützungsbedarf gegenüber 2020 auch um 50% geringer aus. RAlpin wird zudem weiterhin alles in ihrer Macht stehende unternehmen, um den effektiv notwendigen Betrag am Jahresende 2021 so gering als möglich zu halten.

Fazit: Damit die Rollende Landstrasse im alpenquerenden Schienengüterverkehr weiterhin ihre systemrelevante Aufgabe wahrnehmen kann, muss in Ergänzung zu den Ausführungen im erläuternden Bericht des zweiten Massnahmenpaketes zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19 – Krise der begleitete kombinierte Verkehr, ergänzend zum Binnen-, Import- und Exportverkehr, unbedingt mitberücksichtigt werden.

06 Folgen einer Einstellung der Rollenden Landstrasse

Obwohl die Rola mit 5,5% Marktanteil im alpenquerenden Güterverkehr³ ein Nischenprodukt darstellt, ist sie mit gegen 90'000 transportierten Sendungen auf Platz 10 der europaweiten Anbieter im kombinierten Verkehr⁴ 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 so das Delta gegenüber dem in der Bundesverfassung verankerten Ziel von max. 650'000 alpenquerenden LKW-Fahrten signifikant erhöhen. Zudem könnten die Vorteile der Rola (Sicherer Gefahrguttransport, Sicherstellung der Transportketten trotz des schweizerischen Nacht- und Sonntagsfahrverbotes) nicht mehr genutzt werden. Andererseits würde der auf Anfang des Jahrtausends in Betrieb genommene 4-Meter – Korridor auf der Lötschberg-Simplon-Achse 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.

³ Quelle: Bericht Alpenquerender Güterverkehr durch die Schweiz, BAV, Kennzahlen 2019 und Interpretation der Entwicklung

⁴ Kenngrösse: Transportierte Anzahl Sendungen auf der Schiene im Kombinierten Verkehr im Vergleich der 24 Mitgliedfirmen des europaweiten Branchenverbandes UIRR des kombinierten Verkehrs (Stand 2019).

07 Schlussfolgerung

Trotz unternehmerischen Massnahmen zur Steigerung der Effizienz, welche 2021 ihre Wirkung zeigen, ist die Rollende Landstrasse auch 2021 auf einen Unterstützungsbetrag in der Höhe von maximal MCHF 5.0 angewiesen. Ohne die ausserordentliche finanzielle Unterstützung des von RAIPin AG betriebenen Angebotes der Rollenden Landstrasse durch die Schweiz droht die unmittelbare Einstellung des Angebotes per Anfang 2022. 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, durch RAIPin finanziell nicht mehr getragen werden können⁵.

Olten, 25. August 2021

RAIPin AG



Dr. Dirk Stahl
VR-Vizepräsident

Ludwig Näf
(Qualified
Signature)

Digital unterschrieben
von Ludwig Näf
(Qualified Signature)
Datum: 2021.08.26
08:34:48 +02'00'

Ludwig Näf
CEO

⁵ Das Jahresergebnis 2020 von RAIPin betrug -0.890 Mio. CHF nach dem Unterstützungsbeitrag der Schweizerischen Eidgenossenschaft auf Basis des dringlichen Bundesgesetzes zur Unterstützung des ÖV in der Covid-19 - Krise

Département de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Par e-mail à : finanzierung@bav.admin.ch

Berne, le 7 septembre 2021

Deuxième paquet de mesures de soutien pour les transports publics dans la crise du covid-19.

Madame, Monsieur,

La pandémie du covid-19 a des répercussions non négligeables sur les transports publics (TP). Alors que le niveau de demande en TP n'a toujours pas atteint le niveau d'avant crise, la desserte a été assurée en tout lieu et en tout temps. transfair est partenaire social des entreprises de transports publics (ET) en Suisse et constate que la pandémie de covid-19 a encore une fois montré la nécessité d'une infrastructure ferroviaire forte et de qualité même en période d'incertitude et de marasme économique. C'est pour cette raison que le syndicat demande que la Confédération investisse dans cette infrastructure ainsi que dans les employés et dans leur perfectionnement. C'est aussi de cette manière que les objectifs en termes de climat pourront être atteints car l'usage des TP est la pierre angulaire d'une économie du transport sans émissions de CO2.

transfair salue le fait que le Conseil fédéral présente rapidement un deuxième paquet de mesures (qui demande encore certains compléments, voir ci-dessous) pour le soutien des TP dans la crise du covid-19. Cependant, le syndicat regrette que la base légale permettant de continuer le soutien financier aux transports publics (transport de voyageur et de marchandises) ne soit prévue que pour 2021. transfair demande que cette base légale soit adaptée afin qu'elle permette un tel soutien jusqu'à ce que la demande en TP ait atteint le niveau d'avant crise. Selon les prévisions, ce niveau ne devrait pas être atteint avant 2024.

Ci-dessous, transfair prend position sur les différents moyens de transports soutenus par ce deuxième paquet :

- **Transport régional de voyageurs** : transfair soutient le fait que pour 2021, le Conseil fédéral prévoit une base légale explicite pour continuer la compensation des déficits (malheureusement seulement pour 2021, voir commentaire plus haut) au lieu d'opter pour une modification des offres et à un nouveau calcul des revenus. Cela aurait eu un impact de taille sur les entreprises de transports publics au niveau bureaucratique et au niveau de l'exploitation.
- **Transport local et transport touristique** : transfair soutient le prolongement des mesures de soutien au trafic local et au trafic touristique. transfair est aussi partenaire social des remontées mécaniques et ces entreprises souffrent elles aussi de la crise du covid-19. Ce soutien n'est pas souhaité par le Conseil fédéral mais est voulu par le Parlement. transfair demande que la volonté du Parlement soit ici suivie et que ces mesures de soutien soient prolongées au moins jusqu'à fin 2021. Les motions 21.3459 et 21.3593 le demandent : « *Pour le trafic local et le trafic touristique, les règles définies pour l'année 2020 dans la loi urgente sur le soutien des transports publics durant la crise du Covid-19 (20.055) doivent être étendues à toute l'année 2021 dans une teneur si possible identique.* » L'art. 28a, al. 2 lettre a sur le transport touristique doit donc être modifié afin que les pertes de recettes soient compensées jusqu'à fin 2021.
- **Transport de marchandises** : la base légale pour le soutien aux entreprises concernées a déjà été développées avec le premier paquet de mesures, ce que transfair a salué. transfair demande que les dispositions correspondantes de l'art. 9a de la Loi sur le transport de marchandises (LTM) ainsi que l'art. 8 de la loi sur le transfert du trafic de marchandises soient prolongées pour l'année 2021. De façon générale, transfair demande que les entreprises de fret ferroviaire restent libres de fixer leurs prix.
- **Transport grandes lignes** : La situation financière des CFF s'est fortement détériorée. Les motions 21.3459 et 21.3593 qui ont été largement acceptées au Parlement demandent explicitement qu'un soutien spécifique soit accordé au trafic grandes lignes : « *Ce qui précède vaut également, mutatis mutandis, pour le trafic grandes lignes. (...) Les CFF doivent supporter eux-mêmes les manques à gagner dans les secteurs des grandes lignes et de l'immobilier, car l'autonomie financière de ces domaines doit être assurée. C'est pourquoi il est urgent d'examiner un soutien ad hoc.* ». transfair regrette que ce deuxième paquet de mesures ne contienne pas de soutien spécifique au transport grandes lignes, alors que celui-ci est très important pour l'offre de service public et central pour les autres formes de transport (régional, local). Il est indiqué dans le rapport que le Conseil fédéral ana-

lysera d'éventuelles mesures détachées du présent paquet. Le syndicat demande prioritairement, ici également, que la volonté du Parlement soit respectée et qu'un soutien direct soit accordé au trafic grandes lignes pour 2021. Par exemple, les CFF ne devraient, au minimum, pas avoir à payer la contribution de couverture. Dans un deuxième temps, le syndicat demande que, si des mesures sont fixées par le groupe de travail interdépartemental, une consultation porte sur ces mesures.

- transfair salue le fait que ce deuxième paquet de mesures de soutien aux TP prévoit globalement l'interdiction de verser des dividendes pour les ET qui reçoivent un soutien financier.

Enfin, en tant que syndicat des ET, transfair demande que la pression financière mise sur les ET ne soit pas répercutée sur le personnel. Cette année, des programmes d'économie chez CFF et CFF Cargo ont eu des répercussions négatives sur certaines mesures salariales, ce que transfair regrette fortement. Sans le personnel, la desserte de base n'aurait pas été possible durant la pandémie. Pour le trafic régional de voyageurs, le Conseil fédéral écrit explicitement : « (...) il devrait être possible de couvrir les déficits du TRV également pour l'année 2021, pour autant que les entreprises continuent leurs efforts de maîtrise des coûts et de recherche d'économies » (p. 10 du rapport). transfair demande que le personnel ne soit pas victime de nouvelles mesures d'économie. En devant dissoudre leurs réserves, les ET sont soumises à une pression financière importante. Cela ne doit pas se répercuter sur les employé-e-s. Au contraire, dans une période où la démographie (départ à la retraite des baby-boomers) ainsi que le manque de personnel qualifié (secteur IT, personnel technique dans les ateliers, conducteurs et conductrices de trains, assistants et assistantes clientèle) posent des défis importants au secteur des TP, il est indispensable de mettre le personnel au centre. Les nouvelles exigences liées au développement des métiers et à la digitalisation demandent des investissements dans les qualifications des employé-e-s et des formations adéquates. Le maintien de bonnes conditions de travail est un élément essentiel pour pouvoir surmonter les défis à venir.

Nous vous remercions d'avance pour la prise en compte de nos remarques.

Avec nos meilleures salutations

transfair – Le syndicat



Greta Gysin
Co-présidente et conseillère nationale



Bruno Zeller
Responsable branche Transports publics

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

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

7. September 2021

Stellungnahme des Schweizer Tourismus- Verbandes

Zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentli- chen Verkehrs in der Covid-19-Krise

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zum Zweiten Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise Stellung nehmen zu können. Der Schweizer Tourismus-Verband STV ist die nationale tourismuspolitische Dachorganisation mit rund 500 Mitgliedern, darunter rund 40 schweizerischen Branchen- und Fachverbänden des Tourismus mit insgesamt rund 30'000 touristischen Leistungserbringern. Als Vertreter des viertgrössten Exportbereichs der Schweizer Wirtschaft setzen wir uns für bessere politische Rahmenbedingungen für die Schweizer Tourismuswirtschaft ein.

Aus Sicht des Tourismussektors ist es inakzeptabel, dass auf Massnahmen zugunsten des touristischen Verkehrs verzichtet werden sollte. Das Parlament fordert mit den angenommenen Motionen 21.3459 der KVF-N bzw. 21.3593 der KVF-S die Unterstützung des touristischen Verkehrs. Es ist deshalb nicht nachvollziehbar, dass mit dem Verweis auf die fehlende Kompetenz des Bundes bzw. die Einhaltung der zuständigen Staatsebenen für die Finanzierung der jeweiligen Verkehrsarten argumentiert wird.

Der touristische und somit nicht abgeltungsberechtigte Verkehr (Bergbahnen, Schifffahrt, touristische Bahn und Buslinien) ist von den Auswirkungen der Covid-19-Krise ausserordentlich stark betroffen. Gleichzeitig haben die Erfahrungen aus dem letzten Jahr gezeigt, dass die seinerzeitige Form der Unterstützung für den touristischen Verkehr kaum Wirkung entfaltet hat. **Wir fordern deshalb, für dieses Verkehrssegment weitergehende**

PARTNERSCHAFT. POLITIK. QUALITÄT.

Massnahmen zu ergreifen und die Verwendung der noch bestehenden Reserven der Unternehmen zur Deckung der Covid-19-bedingten Verluste einzuschränken.

Der Verzicht auf die vollständige Verwendung der Reserven im touristischen Verkehr ist gerechtfertigt und wirtschaftlich notwendig. Im Gegensatz zu abgeltungsberechtigten Verkehrsarten wie dem RPV erwirtschaften touristische Transportunternehmen ihre Erträge, ihre Investitionen und allfälligen Gewinnreserven rein selbständig. Folglich ist die Äufnung ihrer Reserven nicht mit staatlichen Geldern gestützt worden. Die Covid-19 Härtefallregelung, die zur Unterstützung privatwirtschaftlicher Branchen wie bspw. Gastronomie und Hotellerie Anwendung findet, sieht auch keine Verwendung von Reserven der betroffenen Unternehmen vor. Diese Praxis soll deshalb auch im Rahmen dieses Gesetzes für den nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen funktionierenden touristischen Verkehr angewendet werden.

Die Unternehmen des touristischen Verkehrs befinden sich in einer wirtschaftlich äusserst kritischen Lage. Der Mehraufwand und die zusätzlichen Kosten, welche beispielsweise die Seilbahnunternehmen während des Covid-Winters 2020/2021 in Kauf nehmen mussten, waren beträchtlich. Gleichzeitig sanken die Umsatzzahlen im Vergleich mit der letzten «normalen» Wintersaison v2019/2020 um insgesamt rund 24%. Die Schifffahrtsgesellschaften rechnen für das bisherige Jahr mit Umsatzeinbussen zwischen 30% bis 40% (\approx ca. CHF 50 Mio. bis ca. CHF 70 Mio.). Bei den mehrheitlich privat finanzierten Gesellschaften wie bspw. Schweizerische Bodensee Schifffahrt, Schifffahrt Vierwaldstättersee und Schifffahrtsgesellschaft Hallwilersee fehlt es an Liquidität und mittelfristig ist mit einer ungenügenden Investitionsfähigkeit zu rechnen.

Wenn die Investitionsfähigkeit des touristischen Verkehrs abnimmt, spüren dies auch andere touristische Leistungserbringer wie die Beherbergungsindustrie, die Gastronomie, Anbieter von Freizeitaktivitäten wie die Schweizer Skischulen, die Schweizer Pärke oder die wissenschaftlich geführten Zoos. Der Tourismussektor funktioniert nur als ganzheitliche Wertschöpfungskette. Leidet die Investitionsfähigkeit und dadurch die Qualität eines Gliedes der Wertschöpfungskette hat dies negative Auswirkungen auf den ganzen Sektor. Durch die aktuell schwierige finanzielle Situation in anderen Branchen des Tourismussektors wird dieser Effekt zusätzlich verstärkt.

Der Erhalt eines Grossteils ihrer noch bestehenden Reserven ist deshalb entscheidend, um Neu- oder Ersatzinvestitionen, Einlagen in Pensionskassen, usw. finanzieren zu können und sich somit zukunftsfähig marktfähig zu positionieren. **Gänzlich unverständlich ist dabei die bisherige Forderung des BAV mit Weisung vom 16. Dezember 2020, dass im touristischen Verkehr sogar zukünftige Gewinnreserven angerechnet werden müssen.**

Der STV schlägt aus den genannten Gründen folgende Anpassung an Artikel 28 vor:

(...)

² Finanzhilfen des Bundes setzen voraus, dass:

- a. die Covid-19-bedingten finanziellen Ausfälle in der Zeit vom 1. März 2020 bis zum **31. Dezember 2021** ~~30. Juni 2021~~ nach Abzug **eines Drittels der freien** ~~aller~~ Reserven den in den Geschäftsjahren 2017-2019 erzielten Reingewinn des Unternehmens übersteigen;

(...)

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Für weitere Fragen stehen Ihnen zur Verfügung:



Philipp Niederberger
Direktor



Samuel Huber
Wissenschaftlicher Mitarbeiter

**Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK**

Per E-Mail
finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 25. Aug. 2021

Tel. +41 31 350 43 46, benedicta.aregger@seilbahnen.org

**Stellungnahme Seilbahnen Schweiz zum Zweiten Massnahmenpaket zur Unterstützung
des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise**

Sehr geehrte Damen und Herren

Seilbahnen Schweiz (SBS) ist der Dachverband der Schweizer Seilbahnbranche und vertritt rund 350 der insgesamt knapp 500 Seilbahnunternehmen des Landes; darunter alle grossen und mittelgrossen Unternehmen aus allen Landesteilen. Die Seilbahnen in der Schweiz beschäftigen insgesamt rund 17'000 Mitarbeitende und erwirtschaften einen Umsatz von mehr als einer Milliarde Schweizer Franken pro Jahr. Seilbahnunternehmen (SBU) sind das volkswirtschaftliche Rückgrat der Schweizer Berggebiete und zentral für die touristische Wertschöpfung. Ohne Seilbahnen würden viele Berggebiete in die touristische Bedeutungslosigkeit versinken – speziell in der Wintersaison.

Trotz erschwelter Rahmenbedingungen konnte die Wintersaison 2020/21 stattfinden. Für die Branche und die Bevölkerung ein wegweisender und aus unserer Sicht richtiger Entscheid. Wir möchten uns an dieser Stelle aufrichtig dafür bedanken, dass die Bundesverwaltung für pragmatische und umsetzbare Lösungen stets Hand geboten hat. Die Bergbahnen konnten ihrerseits den Nachweis erbringen, dass ein sicheres Wintervergnügen in den Bergen trotz Corona und massivem Druck aus dem Ausland möglich war. Und auch entsprechend Anklang gefunden hat.

1 Die Zukunft der Bergbahnen sichern

Allerdings: Der Mehraufwand und die zusätzlichen Kosten, welche die SBU während des Covid-Winters in Kauf nehmen mussten, waren beträchtlich. Gleichzeitig sanken die Umsatzzahlen (im Vergleich mit der letzten «normalen» Wintersaison von 2019/2020 um insgesamt rund 24% gemäss den regelmässig publizierten Zahlen von SBS zu Ersteintritten und Umsatz [Herausfordernde Wintersaison 2020/21 - seilbahnen.org](https://www.seilbahnen.org/Herfordernde-Wintersaison-2020/21).

Giacomettistrasse 1
3006 Bern

info@seilbahnen.org
www.seilbahnen.org



Mit der Covid-Krise sind die Reserven massiv geschrumpft, und es fehlt das Geld für wichtige Investitionen. Ein Aufschub von notwendigen Investitionen kann für die Schweizer Bergbahnbranche gefährlich werden und die Konkurrenzfähigkeit mit dem Ausland erheblich beeinträchtigen. Daher braucht es finanzielle Zuwendungen vom Bund.

Seilbahnen Schweiz begrüssen in dieser für die Branche äusserst anspruchsvollen Situation deshalb den parlamentarischen Auftrag zur umfassenden finanziellen Unterstützung insbesondere des touristischen Verkehrs durch den Bund sehr. Unsere Beurteilung des vorliegenden zweiten Massnahmenpakets fällt hingegen zwiespältig aus.

Der Verzicht auf Massnahmen zugunsten des touristischen Verkehrs ist für SBS inakzeptabel. Die Unterstützung des touristischen Verkehrs sowie des Ortsverkehrs wurde explizit in den angenommenen Motionen 21.3459 der KVF-N bzw. 21.3593 der KVF-S gefordert und ist damit parlamentarisch legitimiert. Der Verweis auf die fehlende Kompetenz des Bundes sowie die Einhaltung der zuständigen Staatsebenen für die Finanzierung der jeweiligen Verkehrsarten ist vor diesem Hintergrund nicht nachvollziehbar, zumal gerade auch der Bund in der Covid-19-Krise mehrfach darlegte, dass die ordentlichen Kompetenzbereiche der Gemeinwesen in einer ausserordentlichen Situation mithin unzureichend sind und gemeinsame Lösungen angestrebt werden müssen.

Wie im erläuternden Bericht zum Vernehmlassungsverfahren treffend dargelegt, spitzt sich die finanzielle Situation zu, es fehlen die Mittel für dringend benötigte Investitionen. Die Unterstützung des Bundes ist deshalb im laufenden Jahr 2021 dringlicher denn je.

Der touristische – und somit nicht abgeltungsberechtigte – Verkehr (Bergbahnen, Schifffahrt, touristische Bahnen und Buslinien) ist von den Auswirkungen der Covid-19-Krise ausserordentlich stark betroffen. Gleichzeitig haben die Erfahrungen aus dem letzten Jahr gezeigt, dass die seinerzeitige Form der Unterstützung für den touristischen Verkehr kaum Wirkung entfaltet hat. **Wir fordern deshalb, für dieses Verkehrsegment weitergehende Massnahmen zu ergreifen und die Verwendung der noch bestehenden Reserven der Unternehmen zur Deckung der Covid-19-bedingten Verluste einzuschränken.**

Der Verzicht auf die vollständige Verwendung der Reserven im touristischen Verkehr ist gerechtfertigt und wirtschaftlich notwendig. Im Gegensatz zu abgeltungsberechtigten Verkehrsarten wie dem RPV erwirtschaften touristische Transportunternehmen ihre Erträge und allfälligen Gewinnreserven rein selbständig. Folglich ist die Äufnung ihrer Reserven nicht mit staatlichen Geldern gestützt worden. Die Covid-19-Härtefallregelung, die zur Unterstützung privatwirtschaftlicher Branchen wie bspw. Gastronomie und Hotellerie Anwendung findet, sieht auch keine Verwendung von Reserven der betroffenen Unternehmen vor. Diese Praxis soll deshalb auch im Rahmen dieses Gesetzes für den nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen funktionierenden touristischen Verkehr angewendet werden.

Die Unternehmen des touristischen Verkehrs befinden sich in einer wirtschaftlich äusserst kritischen Lage. Der Erhalt eines Grossteils ihrer noch bestehenden Reserven ist deshalb entscheidend, um Neu- oder Ersatzinvestitionen, Einlagen in Pensionskassen, usw. finanzieren zu können und sich somit zukunftsfähig und marktfähig zu positionieren.

Unverständlich ist vor diesem Hintergrund die bisherige Forderung des BAV mit Weisung vom 16. Dezember 2020, dass im touristischen Verkehr sogar zukünftige Gewinnreserven angerechnet werden müssen. Dieser Passus ist zu streichen.

2 Anträge SBS zur unterbreiteten Vorlage

Antrag SBS für den touristischen Verkehr:

Art. 28a Touristische Angebote

¹ Unterstützt ein Kanton touristische Angebote mit einer Personenbeförderungskonzession oder einer kantonalen Bewilligung zum Betrieb von Seilbahnen, so kann der Bund sich an der Finanzierung beteiligen.

² Finanzhilfen des Bundes setzen voraus, dass:

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

³ Die Finanzhilfe des Bundes beträgt 80 Prozent des Beitrags des Kantons

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge und Ihr grosses Engagement in dieser Krise zugunsten des Bergbahnbranche. Bei Fragen stehen wir Ihnen jederzeit sehr gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Berno Stoffel
Direktor



Benedicta Aregger
Vizedirektorin

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

3003 Bern

Uitikon, 30. August 2021

Vernehmlassungsantwort zum zweiten Massnahmenpaket zur 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 zweiten Massnahmenpaket.

Nachdem SBB Cargo im vergangenen Jahr, auch aufgrund ihrer Monopolstellung im Wagenladungsverkehr, Preiserhöhungen erheblichen Ausmasses zulasten der Verloader für die Jahre 2021, 2022 und 2023 vorgenommen hat, ist die Stossrichtung dieses dringlichen Bundesgesetzes zu begrüessen. Sicherzustellen ist hingegen der Verzicht auf Preiserhöhungen für das Jahr 2022 in Analogie zur vorgeschlagenen Verlängerung des Verbots der Dividendenausschüttung.

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 Grüessen

VAP Verband der verladenden Wirtschaft



Ständerart Josef Dittli, Präsident



Dr. Frank Furrer

Elektronisch an:

finanzierung@bav.admin.ch

Bern, 6. September 2021

Stellungnahme des VCS zum zweiten Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme betr. das zweite Massnahmenpaket zugunsten des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise und Ihre Bemühungen, den öV in der andauernden äusserst herausfordernden Situation zu unterstützen. Wir unterstützen in dieser Sache die Position des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV), da wir ihr Ziel teilen, dass die öV Unternehmen die schwierige Pandemiezeit überstehen und damit weiterhin den zentralen Pfeiler einer nachhaltigen Mobilität in der Schweiz bilden.

Die Corona-Krise hat den öV auch in der zweiten und dritten Welle der Pandemie unmittelbar getroffen. Seine Erträge sind in nahezu allen Verkehrssegmenten erneut und zum Teil massiv eingebrochen. Die angeordneten Massnahmen des Bundes etwa im Bereich des Home Office, die Empfehlungen des Bundesrates, auf Winterferien zu verzichten und die Verwerfungen in internationalen Märkten wirkten sich deutlich negativ auf die Fahrgastzahlen im öV aus. Eine Normalisierung auf das Vorkrisenniveau wird auch im nächsten Jahr nicht möglich sein. Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz begrüsst in dieser für die Branche äusserst anspruchsvollen Situation deshalb den parlamentarischen Auftrag zur umfassenden finanziellen Unterstützung des öV durch den Bund inkl. touristischen Verkehr und Ortsverkehr sehr. Unsere Beurteilung des vorliegenden zweiten Massnahmenpakets fällt hingegen zwiespältig aus.

Der VCS unterstützt die vorgeschlagenen Massnahmen für den Regionalen Personenverkehr (RPV) sowie für den Schienengüterverkehr. Die im RPV vorgeschlagene neuerliche Defizitdeckung analog dem Vorgehen im Jahr 2020 ist zielführend, um den administrativen Aufwand aller Akteure möglichst tief zu halten und eine pragmatische Lösung umsetzen zu können. Der vorgesehene Nachtragskredit zur Unterstützung des Schienengüterverkehrs ist gerechtfertigt, um Covid-19-bedingte Verkehrsrückgänge auffangen und entsprechende Verkehrsangebote im Binnenverkehr für die Zukunft erhalten und somit eine Rückverlagerung auf die Strasse verhindern zu können.

Der Verzicht auf Massnahmen zugunsten des touristischen Verkehrs sowie des Ortsverkehrs ist für den VCS hingegen inakzeptabel. Die Unterstützung des touristischen Verkehrs sowie des Ortsverkehrs wurde explizit in den angenommenen Motionen 21.3459 der KVF-N bzw. 21.3593 der KVF-S gefordert und ist damit parlamentarisch legitimiert. Der Verweis auf die fehlende Kompetenz des Bundes bzw. die

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

Einhaltung der zuständigen Staatsebenen für die Finanzierung der jeweiligen Verkehrsarten ist vor diesem Hintergrund nicht nachvollziehbar, zumal gerade auch der Bund in der Covid-19-Krise mehrfach darlegte, dass die ordentlichen Kompetenzbereiche der Gemeinwesen in einer ausserordentlichen Situation mithin unzureichend sind und gemeinsame Lösungen angestrebt werden müssen.

Wie im erläuternden Bericht zum Vernehmlassungsverfahren treffend dargelegt, spitzt sich die finanzielle Situation der Transportunternehmen zu, da die vorhandenen Reserven zur Deckung der Covid-19-bedingten Verluste bei nahezu allen Transportunternehmen aufgezehrt sind bzw. diese dringend benötigt werden zur Finanzierung von Investitionen. Die Unterstützung des Bundes ist deshalb im laufenden Jahr 2021 dringlicher denn je.

Der touristische und somit nicht abgeltungsberechtigte Verkehr (Bergbahnen, Schifffahrt, touristische Bahn- und Buslinien) ist von den Auswirkungen der Covid-19-Krise ausserordentlich stark betroffen. Gleichzeitig haben die Erfahrungen aus dem letzten Jahr gezeigt, dass die seinerzeitige Form der Unterstützung für den touristischen Verkehr kaum Wirkung entfaltet hat. Wir fordern deshalb, für dieses Verkehrssegment weitergehende Massnahmen zu ergreifen und die Verwendung der noch bestehenden Reserven der Unternehmen zur Deckung der Covid-19-bedingten Verluste einzuschränken.

Der Verzicht auf die vollständige Verwendung der Reserven im touristischen Verkehr ist gerechtfertigt und wirtschaftlich notwendig. Im Gegensatz zu abgeltungsberechtigten Verkehrsarten wie dem RPV erwirtschaften touristische Transportunternehmen ihre Erträge, ihre Investitionen und allfälligen Gewinnreserven rein selbständig. Folglich ist die Äufnung ihrer Reserven nicht mit staatlichen Geldern gestützt worden. Die Covid-19 Härtefallregelung, die zur Unterstützung privatwirtschaftlicher Branchen wie bspw. Gastronomie und Hotellerie Anwendung findet, sieht auch keine Verwendung von Reserven der betroffenen Unternehmen vor. Diese Praxis soll deshalb auch im Rahmen dieses Gesetzes für den nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen funktionierenden touristischen Verkehr angewendet werden.

Die Unternehmen des touristischen Verkehrs befinden sich in einer wirtschaftlich äusserst kritischen Lage. Der Erhalt eines Grossteils ihrer noch bestehenden Reserven ist deshalb entscheidend, um Neu- oder Ersatzinvestitionen, Einlagen in Pensionskassen, usw. finanzieren zu können und sich somit zukunftsfähig marktfähig zu positionieren. Gänzlich unverständlich ist dabei die bisherige Forderung des BAV mit Weisung vom 16. Dez 2020, dass im touristischen Verkehr sogar zukünftige Gewinnreserven angerechnet werden müssen.

Der VCS stellt deshalb folgende Anträge:

Für den touristischen Verkehr

Art. 28a Touristische Angebote

- 1 Unterstützt ein Kanton touristische Angebote mit einer Personenbeförderungskonzession oder einer kantonalen Bewilligung zum Betrieb von Seilbahnen, so kann der Bund sich an der Finanzierung beteiligen.

- 2 Finanzhilfen des Bundes setzen voraus, dass:
 - a. die Covid-19-bedingten finanziellen Ausfälle in der Zeit vom 1. März 2020 bis zum **31. Dezember 2021** nach Abzug **eines Drittels der** freien Reserven den in den Geschäftsjahren 2017–2019 erzielten Reingewinn des Unternehmens übersteigen;
 - b. das Unternehmen für die Geschäftsjahre 2020, 2021 und 2022 keine Dividenden ausschüttet.
- 3 Die Finanzhilfe des Bundes beträgt 80 Prozent des Beitrags des Kantons.

Für den Ortsverkehr

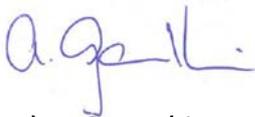
Die Massnahmen zugunsten des Ortsverkehrs für das Jahr 2020 sollen auch im Jahr 2021 zur Anwendung kommen. Das Personenbeförderungsgesetz (PBG) soll deshalb wie folgt angepasst werden:

Art. 28 Abs. 2^{bis} Für die Jahre 2020 und 2021 richtet der Bund in Abweichung von Absatz 2 Abgeltungen in Höhe eines Drittels der Covid-19-bedingten finanziellen Verluste an den Ortsverkehr aus. Die Abgeltung erfolgt aufgrund der Linienerechnungen der Unternehmen.

Abschliessend halten wir fest, dass der VCS den Verzicht auf Massnahmen im Personenfernverkehr nachvollziehen kann und das Vorgehen unterstützt, mit einer interdepartementalen Arbeitsgruppe und der SBB die Situation und allfällige Massnahmen ausserhalb des vorliegenden Pakets zu erörtern.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Anders Gautschi

Geschäftsführer

VCS Verkehrs-Club der Schweiz