

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

Per E-Mail an:  
[konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)

22. Juli 2020

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

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Sommaruga  
Sehr geehrte Damen und Herren

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

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

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

Weitere Ausführungen zu dieser Position finden Sie nachfolgend.

## **1. Allgemeine Bemerkungen**

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

## **2. Bemerkungen zu den einzelnen Instrumenten**

### **2.1 Defizitdeckung im Regionalen Personenverkehr**

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

### **2.2 Einmaliger Pauschalbeitrag des Bundes an den Ortsverkehr**

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

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

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

### **2.4 Aufschub der Schulden-Tilgung des Bahninfrastrukturfonds**

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

### **2.5 Kompensation der Ertragsausfälle bei den Infrastrukturbetreiberinnen**

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

### **2.6 Kurzarbeit: Privatwirtschaft muss vorrangig Zugang haben**

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

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

Freundliche Grüsse  
economiesuisse

Kurt Lanz  
Mitglied der Geschäftsleitung

Lukas Federer  
Projektleiter Infrastrukturen