

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