



24. August 2020

Zusatzbericht des BAV z.H. der KVF

betreffend die Botschaft zum dringlichen
Bundesgesetz über die Unterstützung des öf-
fentlichen Verkehrs in der Covid-19 Krise.

Aktenzeichen: BAV-061.3-72/4/1



Inhaltsverzeichnis

1	Verwendung von Reserven	3
2	Ortsverkehr	5
3	Kurzarbeitsentschädigung der Transportunternehmen	7
4	Touristische Verkehre	8
5	Autoverlad	11
6	Fernverkehr	13
7	Zusatz: Übersicht finanzielle Auswirkungen auf den Bund	15

01 Verwendung der Reserven

1. Gesetzliche Bestimmung Spezialreserve RPV / Infrastruktur

Sowohl im Regionalverkehr wie bei der Eisenbahninfrastruktur ist die Verwendung von Überschüssen im Gesetz geregelt. Während im Regionalverkehr unter bestimmten Bedingungen ein Teil der Überschüsse durch die Unternehmung frei verwendet werden kann, sind in der Eisenbahninfrastruktur alle Überschüsse in eine Spezialreserve zu legen.

Artikel 36 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG; SR 745.1)

Absatz 1 - Soweit ein Unternehmen die Gesamtaufwendungen einer Verkehrssparte mit den Erträgen und den von Bund und Kantonen erbrachten finanziellen Leistungen nicht decken kann, verantwortet es den Fehlbetrag selbst. Es trägt diesen auf die neue Rechnung vor.

Absatz 2 - Übersteigen die Erträge und die von Bund und Kantonen erbrachten finanziellen Leistungen die Gesamtaufwendungen einer abgeltungsberechtigten Verkehrssparte, so weist das Unternehmen mindestens zwei Drittel dieses Überschusses der Spezialreserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge abgeltungsberechtigter Verkehrssparte zu. Erreicht die Spezialreserve der Verkehrssparte 25 Prozent des Jahresumsatzes der abgeltungsberechtigten Verkehrssparte oder beträgt sie 12 Millionen Franken, so steht der Gewinn dem Unternehmen zur freien Verfügung.

Artikel 67 des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101)

Gewinnausschüttungen und die Verzinsung von Eigenkapital zulasten der Spartenrechnung Infrastruktur sind nicht zulässig. Der Gewinn ist vollständig einer Spezialreserve der Sparte Infrastruktur zur Deckung künftiger Fehlbeträge oder für ausserordentliche Aufwände zuzuweisen.

2. Überblick über die Höhe der PBG- und EBG-Reserven

Die PBG Reserven Art. 36 betragen per 31. Dezember 2018 für alle 113 Transportunternehmen im regionalen Personenverkehr CHF 236 Mio. Die Werte per 31. Dezember 2019 liegen noch nicht für sämtliche TU vor.

86 Transportunternehmen weisen positive Reserve von insgesamt CHF 275 Mio. und 27 Transportunternehmen weisen negative Reserven von insgesamt minus CHF 39 Mio. aus. (Beispiele: SBB: CHF - 20.0 Mio.; PostAuto: CHF + 57.5 Mio.).

Die EBG Reserven gem. Art. 67 betragen per 31. Dezember 2018 für alle 36 Infrastrukturunternehmen CHF 278 Mio. Sie sind jedoch ungleich verteilt. Die Reserven der SBB betragen CHF 43 Mio.. Fünf Unternehmen haben negative Reserven. Bei den übrigen 30 Unternehmen ist zu erwarten, dass die COVID-bedingten Verluste geringer sind als die Reserven. Deren Verluste dürften CHF 40 Mio. nicht übersteigen. Somit werden **ca. CHF 80 Mio. aus den Reserven** genutzt werden können, um COVID-Verluste der Sparte **Infrastruktur** abzudecken.

3. Vorgehen für die Sparte RPV

Die Unternehmen weisen mit der Jahresrechnung 2020 die Verluste aufgrund der tieferen Erträge und möglicher Kosteneinsparungen transparent aus.

Zur Deckung dieser Verluste sollen folgende Reserven herangezogen werden.

- Noch bestehende stille Reserven sind Ende 2020 aufzulösen und spartengerecht zu verbuchen.
- Die verbleibenden Defizite sollen durch die Auflösung der gesamten bestehenden Spezialreserven nach Artikel 36 PBG gedeckt werden. Diese Reserven dienen der "Deckung künftiger Fehlbeträge", was im 2020 bei vielen Unternehmen der Fall sein wird.

Wenn das Parlament eine Ausweitung der Massnahmen in diesem Bereich in Betracht zieht, schlägt BAV weiter vor,

- zusätzlich zur Spezialreserve die in den vergangenen fünf Jahren frei verwendeten Überschüsse aus der Sparte RPV ebenfalls zwingend für die Verlustdeckung heranzuziehen. Begründet liegt diese Forderung in der Gleichbehandlung der Unternehmen. Viele Unternehmen haben in der Vergangenheit darauf verzichtet, den frei verwendbaren Drittel der Überschüsse in die freien Reserven zu verbuchen. Diese Unternehmen würden bei einer ausschliesslichen Berücksichtigung der Spezialreserve benachteiligt.
- Auf die zwingende Auflösung weiterer, freier Reserven soll dagegen verzichtet werden. Diese Reserven stehen damit zur Deckung von Verlusten im Nebengeschäft zur Verfügung (bspw. Carreisen, Schülertransporte, ...). Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die freien Reserven aus verschiedenen Sparten gebildet wurden und der Anteil aus dem abgegoltenen RPV mit der Verwendung der frei verwendeten Überschüsse der letzten fünf Jahre berücksichtigt wird.

4. Vorgehen für die Sparte Infrastruktur

Die Infrastrukturbetreiberinnen werden aufgefordert, bis Anfang November 2020 die Erlöseinbussen im Trassenpreis sowie andere Auswirkungen von COVID auf die Erfolgsrechnung (Mehr- und Minderaufwand) auszuweisen und dies in Bezug zu ihren Spartenreserven zu stellen. Soweit der zu erwartende Verlust die Reserven übersteigt, wird ein Nachtrag zur Leistungsvereinbarung erstellt. Der weitaus grösste Betrag wird dabei auf die SBB entfallen.

5. Vorschlag Gesetzesbestimmung

Für eine Ausweitung der Verwendung von Reserven, schlägt das BAV folgende befristete Ergänzung im Personenbeförderungsgesetz (PBG) vor:

Art. 36 Abs. 2^{ter}

^{2ter} Bei der Festlegung der Abgeltung der im Jahr 2020 verbleibenden Verluste gemäss Artikel 28 Absatz 1 ^{bis} berücksichtigen die Besteller die Spezialreserve sowie die in den Jahren 2015 bis 2019 frei verfügbaren Anteile der jährlichen Überschüsse der Sparte regionaler Personenverkehr.

02 Ortsverkehr

Aktenzeichen: BAV-061.3-72/4/1

1 Übersicht verschiedene Verkehrsarten

Gemäss Artikel 28 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG; SR 745.1) bestellen und finanzieren Bund und Kantone gemeinsam die Angebote des regionalen Personenverkehrs (RPV). Dies sofern die jeweiligen Angebote die Voraussetzungen in Artikel 6 der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV; SR 745.16) erfüllen, beispielsweise die Einhaltung der minimalen Wirtschaftlichkeit.

Gemäss Artikel 28 Absatz 2 PBG sind Angebote des Ortsverkehrs sowie Angebote ohne Erschliessungsfunktion von Bundesleistungen ausgeschlossen. Diese Angebote sind gegebenenfalls durch die Kantone oder Gemeinden zu bestellen und finanzieren.

Der "Ortsverkehr" umfasst gemäss Artikel 3 Art. 3 ARPV Linien, die der Feinerschliessung von Ortschaften dienen. Der Feinerschliessung dient eine Linie, wenn die Haltestellen in der Regel nicht mehr als 1,5 km vom nächstgelegenen Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Netz des öffentlichen Verkehrs entfernt sind und die Abstände zwischen den Haltestellen klein sind.

Zu den Angeboten ohne Erschliessungsfunktion zählen Linien, die Ortschaften erschliessen, in denen ganzjährig weniger als 100 Personen wohnen (Artikel 5 Verordnung über die Personenbeförderung, VPB; SR 745.11).

2. Unterstützung aufgrund COVID-Krise

Im Rahmen der COVID-19 Botschaft schlägt der Bund eine finanzielle Unterstützung der von ihm mitbestellen Leistungen vor, sprich der Angebote des regionalen Personenverkehrs. Für die vom Bund nicht mitbestellten Angebote (RPV-Angebote, die Kriterien nicht erfüllen, Ortsverkehr, Angebote ohne Erschliessungsfunktion) ist dagegen keine finanzielle Unterstützung vorgesehen.

Zwar bilden die vom Bund nicht mitbestellten Angebote im integralen System des schweizerischen öffentlichen Verkehrs – wie auch der eigenwirtschaftliche Fernverkehr – Teile der Reiseketten der Kunden. Sie sind damit wichtiger Bestandteil des Gesamtsystems. Der Bund sieht aber keine direkte finanzielle Unterstützung vor, da eine solche aufgrund der fiskalischen Äquivalenz in der Verantwortung der jeweiligen Besteller liegt und somit nicht beim Bund.

3. Vorgeschlagene Drittelösung

Seitens Kantone (KöV) und Transportunternehmen (VöV) wurde in der Vernehmlassung zur COVID-Vorlage eine paritätische Unterstützung des Ortsverkehrs durch die drei Staatsebenen Bund, Kantone und Gemeinden vorgeschlagen.

Dieser Vorschlag wäre aus Sicht BAV nur mit sehr grossem Aufwand umzusetzen. Die Finanzierung des Ortsverkehrs ist in den einzelnen Kantonen unterschiedlich geregelt. Teilweise werden sämtliche Angebote durch den Kanton bestellt, teilweise durch die Gemeinden. In den Kantonen Schwyz und Graubünden erfolgt die Bestellung und Finanzierung teilweise durch die Bezirke. Weiter bestehen Finanzierungsformen, wie beispielsweise mehrjährige Leistungsvereinbarungen oder das System des ZVV, bei dem die Erlösverantwortung beim ZVV und nicht bei den Unternehmen liegt, die nicht vollständig kompatibel mit dem Abgeltungssystem gemäss PBG sind. Auch ist die genaue Höhe der

gesamten Abgeltungen und Einnahmenausfälle über sämtliche Angebote nicht genau bekannt. Das BAV schätzt, dass für den Bund Ausgaben von ca. CHF 150 Mio. resultieren könnten. Die vorgängige Ermittlung der Defizite sowie die Umsetzung einer Defizitdeckung mittels Vereinbarungen mit den jeweils beteiligten Besteller und der Berücksichtigung aller Spezialfälle würde daher für den Bund zu erheblichem Mehraufwand führen, weshalb dieser Vorschlag nicht weiterzuverfolgen ist.

4. Ursprünglicher Vorschlag einer pauschalen Unterstützung

In der Vernehmlassung hatte der Bund einen pauschalen Beitrag in der Höhe von 100 Millionen an alle weiteren bestellten Leistungen vorgesehen (RPV-Angebote ohne Bestellung Bund, Ortsverkehr, bestellte Angebote ohne Erschliessungsfunktion). Ziel war eine pragmatische und ohne grossen bürokratischen Aufwand umsetzbare Lösung. Hierfür hätten die jeweiligen Besteller (Kantone, Gemeinden) dem Bund die Jahresergebnisse der bestellten Angebote eingereicht. Die zur Verfügung stehenden Unterstützungsmittel (100 Mio.) wären proportional zu den Defiziten auf alle Unternehmen aufgeteilt worden und der Bund hätte mit diesen Unternehmen bilaterale Vereinbarungen abgeschlossen. Die Deckung der verbleibenden Defizite wäre danach in der Verantwortung der jeweiligen Besteller gelegen. Mit Blick auf die Finanzierungsgrundsätze (keine Mitfinanzierung des Ortsverkehrs durch den Bund) und die Mehrkosten wurde diese Lösung nicht weiterverfolgt.

Eine allfällige Unterstützung der weiteren Angebote sollte aus Sicht BAV möglichst mit durch einen pauschalen Beitrag des Bundes an die jeweiligen Transportunternehmen, ohne Einbezug der weiteren Besteller.

5. Vorschlag für Gesetzesbestimmung

Für eine allfällige Ausweitung der Massnahmen auf den Ortsverkehr ist die folgende befristete Ergänzung im Personenbeförderungsgesetz (PBG) aufzunehmen:

Art. 28 Abs. 2^{bis}

^{2bis} Für das Jahr 2020 kann der Bund in Abweichung von Absatz 2 Abgeltungen an den Ortsverkehr und Angebote ohne Erschliessungsfunktion ausrichten. Die Abgeltung erfolgt aufgrund der Linienerfolgsrechnungen der Unternehmen.

Art. 36 Abs. 2^{bis}

^{2bis} In Abweichung von Absatz 2 ist in den Jahren 2020 und 2021 der gesamte Überschuss der Spezialreserve zuzuweisen. Transportunternehmen, die Beiträge nach Art. 28 Abs. 1^{bis} und 2^{bis} in Anspruch nehmen, dürfen für die Geschäftsjahre 2020 und 2021 keine Dividenden ausschütten.

03 Kurzarbeitsentschädigung der Transportunternehmen

Die Daten zur Kurzarbeitsentschädigung (KAE) im Bereich des öffentlichen Verkehrs und Schienengüterverkehrs werden exemplarisch anhand des **Monats Mai** (aktuellste provisorische Zahlen, Quellen: SECO/Arbeitsmarktstatistik, BFS/STATENT 2017) erläutert:

Im **Eisenbahnfernverkehr** (hauptsächlich SBB) wurden für die 29'804 Beschäftigten lediglich bei 24% der Beschäftigten die KAE genehmigt. Effektiv abgerechnet wurde die KAE nur bei 1% der Beschäftigten. Die ausbezahlte Summe von CHF 530'753.- entspricht dabei 16'061 Ausfallstunden, damit wurden 32% der Sollstunden der betroffenen Beschäftigten entschädigt.

Im **Regionalverkehr** wurden für die 6'696 Beschäftigten bei 40% der Beschäftigten die KAE genehmigt. Effektiv abgerechnet wurde die KAE bei 9% der Beschäftigten. Die ausbezahlte Summe von CHF 522'763.- entspricht dabei 17'242 Ausfallstunden, damit wurden 29% der Sollstunden der betroffenen Beschäftigten entschädigt.

Im **Ortsverkehr** wurden für die 15'058 Beschäftigten bei 37% der Beschäftigten die KAE genehmigt. Effektiv abgerechnet wurde die KAE bei 9% der Beschäftigten. Die ausbezahlte Summe von CHF 1'164'092.- entspricht dabei 45'853 Ausfallstunden, damit wurden 30% der Sollstunden der betroffenen Beschäftigten entschädigt.

Im **Schienengüterverkehr** wurden für die 3877 Beschäftigten bei 86% der Beschäftigten die KAE genehmigt. Effektiv abgerechnet wurde die KAE jedoch lediglich bei 7% der Beschäftigten. Die ausbezahlte Summe von CHF 347'713.- entspricht dabei 11'841 Ausfallstunden, damit wurden 23% der Sollstunden der betroffenen Beschäftigten entschädigt.

Bei den **Touristischen Angeboten** wie Zahnrad-, Seilbahnen und Skiliften (8'749 Beschäftigte) sowie bei der Binnenschifffahrt (2185 Beschäftigte), wurde bei nahezu allen (98%) Beschäftigten die KAE genehmigt. Effektiv abgerechnet wurde die KAE jedoch bei etwa einem Drittel (34% Zahnrad-, Seilbahnen und Skilifte, 39% Binnenschifffahrt) der Beschäftigten. Die für die Zahnrad-, Seilbahnen und Skilifte ausbezahlte Summe von CHF 6'060'742.- entspricht dabei 230'910 Ausfallstunden, damit wurden 50% der Sollstunden der betroffenen Beschäftigten entschädigt. Die für die Binnenschifffahrt ausbezahlte Summe von CHF 2'044'274.- entspricht dabei 75'300 Ausfallstunden, damit wurden 56% der Sollstunden der betroffenen Beschäftigten entschädigt.

Als Vergleichswert wurde bei der **Luftfahrt** (Personenbeförderung) die KAE für alle Beschäftigten (100%) genehmigt und auch bei nahezu allen Beschäftigten (97%) effektiv abgerechnet. Die ausbezahlte Summe von CHF 39'702'543.- entspricht dabei 784'957 Ausfallstunden, damit wurden 65% der Sollstunden der betroffenen Beschäftigten entschädigt.

04 Touristische Verkehre

1. Touristische Verkehre

Verkehrsangebote, welche ausschliesslich dem touristischen Verkehr dienen und damit keine Erschliessungsfunktion haben, werden weder durch Bund noch Kantone bestellt und finanziert. Die Leistungen sind eigenwirtschaftlich zu erbringen. Gewinne sind in dieser Verkehrssparte zulässig.

Da Verkehrsmotive nicht getrennt werden können, werden touristische Reisen, solange sie im Bereich der Grunderschliessung stattfinden, indirekt mitsubventioniert. So sind alle touristischen Zentren und in der Regel alle Talstationen von Bergbahnen mit Angeboten des Regionalverkehrs erschlossen. Mit der finanziellen Stützung des Regionalverkehrs wird damit der touristische Verkehr indirekt mitunterstützt.

2. Beispiele an «touristischen Linien», welche im RPV abgedeckt sind

Gemäss Art. 6 Abs. 1 Bst a der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (SR 745.16; ARPV) wird das Angebot gemeinsam von Bund und Kantonen abgegolten, wenn die Linie eine Erschliessungsfunktion nach Art. 5 der Verordnung über die Personenbeförderung (SR 745.11; VPB) hat. Im «touristischen Verkehr» erfüllen 21 Seilbahnen sowie 13 Standseilbahnen die Kriterien der Erschliessungsfunktion. Sie erschliessen Ortschaften, in denen das ganze Jahr über mindestens 100 Personen wohnen.

In der Aletschregion sind die Aletsch Bahnen AG (ABAG) tätig. Die Ortschaften Riederalp, Bettmeralp und Fiescheralp sind nur mit Luftseilbahnen erreichbar. Die Seilbahnen auf die Riederalp und die Bettmeralp erfüllen die Kriterien der Erschliessungsfunktion und werden durch Bund und Kanton Wallis als regionaler Personenverkehr abgegolten, nicht aber die Seilbahn auf die Fiescheralp. Auch die Stoosbahn (StSS) wird vom Bund und dem Kanton Schwyz abgegolten.

Über Meterspurbahnen wird touristischer Verkehr bereits mitfinanziert. Zum Beispiel bestellt der Bund gemeinsam mit dem Kanton Bern die Linien von Interlaken Ost nach Lauterbrunnen /- Grindelwald der Berner Oberland Bahnen AG (BOB). Auch die Anschlusslinie von Lauterbrunnen bis nach Wengen der Wengernalpbahn AG (WAB) wird abgegolten. Neben der Erschliessung von Wengen nimmt die WAB die Rolle der Zubringerbahn zur Jungfraubahn war. Jedoch ist der Teilabschnitt zur Kleinen Scheidegg, welcher ausschliesslich dem touristischen Verkehr dient, nicht abgeltungsberechtigt.

Weitere bekannte touristische Angebote, welche durch den Bund mitfinanziert werden:

- Bernina Express der Rhätischen Bahn AG (RhB). Keine Abgeltung erhält dafür der Glacier Express (nicht ganzjährig und Züge sind ausschliesslich mit Zuschlag benutzbar).
- Die Erschliessung von Leysin, Les Diablerets und Villars durch Transports Public du Chablais SA (TPC)
- Goldenpass Linien Luzern – Interlaken Ost der Zentralbahnen AG (zb), Interlaken Ost – Zweisimmen der BLS AG und Zweisimmen – Montreux der Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA (MOB)

Schliesslich werden mit RPV-Buslinien verschiedene Tourismusorte erschlossen, bspw. Adelboden oder die Lenzerheide.

3. Mögliche Kriterien für die COVID-19-Massnahmen im touristischen Verkehr

Aus Sicht des Bundesamtes für Verkehr (BAV) sollten folgende Kriterien für eine allfällige finanzielle Kompensation im Nachgang zur COVID-19-Krise berücksichtigt werden:

- Subsidiarität
Eine finanzielle Unterstützung ist nur in Betracht zu ziehen, wenn das Unternehmen alle möglichen Massnahmen ergriffen hat und die COVID-19-Krise nicht aus eigener Kraft bewältigen kann. Insbesondere sind alle finanziellen Reserven und Rückstellung vorab in Anspruch zu nehmen. Bei touristischen Unternehmen, welche Gewinn erzielen können, ist zudem eine Kompensation aus zukünftigen Gewinnen miteinzubeziehen (z.B. durch Kürzung der COVID-19-bedingten Unterdeckung basierend auf erwarteter Gewinne oder basierend auf die in den letzten drei Jahren im Mittel erzielten Gewinne).
- Mitwirkung aller Staatsebenen
Der Bund trägt im touristischen Verkehr keine finanzielle Verantwortung. Bei einem Stützungsprogramm sind deshalb alle Staatsebenen zu beteiligen. Dies kann erreicht werden, wenn der Bund nur subsidiär Beiträge zahlt, sofern die Kantone eine entsprechende Unterstützung beschliessen (z.B. Begrenzung des Bundesbeitrages auf maximal 40 % der Leistungen des abzudeckenden Einnahmefalles).
- Abgrenzung des touristischen Verkehrs
Die Transportkette des touristischen Verkehrs geht über alle Verkehrsträger. Während für die vorgelagerten Elemente wie Fern-, Regional- und Ortsverkehr sowohl die Abgrenzung wie auch die vorgesehenen Massnahmen in der COVID-19-Botschaft zum öV enthalten sind, müssen die weiteren Elemente eindeutig definiert werden. Das BAV schlägt vor, die Abgrenzung anhand von eidgenössischen und kantonalen Konzessionen zum Personentransport bzw. zum Betrieb von Seilbahnen vorzunehmen.
- Administrativ einfache Umsetzung
Um gegenüber den Unternehmen schnell Klarheit über die in Aussicht gestellten finanziellen Hilfe schaffen zu können, müssen die wesentlichen Kriterien im Bundesgesetz verankert sein. Das BAV schlägt vor, dass die Ausfälle direkt mit der Betriebseinstellung aufgrund von COVID-19 verbunden sein müssen (z.B. durch die zeitliche Eingrenzung der finanziellen Ausfälle auf die Zeit vom 1. März bis 30. September 2020). Zudem soll die Federführung bei den Kantonen liegen. Der Bund zahlt in Abhängigkeit der Entscheide der Kantone einen definierten Beitrag.

4. Unterstützung des touristischen Verkehrs anhand der Anerkennung des Generalabonnements

VöV und KöV haben anlässlich der Anhörung der KVF-S vom 13. August 2020 den Vorschlag unterbreitet, das touristische Transportunternehmen unterstützt werden, welche das General-Abonnement des öV anerkennen.

Aus Sicht des BAV erfüllt dieser Vorschlag die Kriterien nicht. Insbesondere die Abgrenzung des touristischen Verkehrs ist willkürlich. Das GA wird durch viele Schifffahrtsunternehmen anerkannt, jedoch nicht durch alle. Bei den Bergbahnen wird das GA nur von einigen wenigen Unternehmen anerkannt (z.B. Rigi, Klewenalp). Der Bund hätte die finanziellen Ausfälle alleine zu tragen.

Das BAV empfiehlt, auf diesen Vorschlag nicht einzutreten, da er das Problem der touristischen Transportunternehmen im Allgemeinen nicht zu lösen vermag.

5. Lösungsvorschlag für touristische Unternehmen

Basierend auf den erwähnten Kriterien wäre folgender Vorschlag zu diskutieren:

- Subsidiarität
Eine allfällige finanzielle Beteiligung des Bundes an Massnahmen zugunsten touristischer Transportangebote würde bedingen, dass diese Angebote für die Erschliessung einer Region von volkswirtschaftlicher Bedeutung sind und die Weiterführung der Angebote aufgrund der COVID-19-Folgen gefährdet ist. Bei der Bemessung der Unterstützung sind alle Reserven des Unternehmens sowie ein angemessener erwarteter Gewinn der nächsten Jahre anzurechnen.
- Mitwirkung aller Staatsebenen
Der Bund beteiligt sich finanziell mit einem Minderheitsbetrag, sofern Kantone und Gemeinden bereit sind, die touristischen Angebote finanziell zu unterstützen.
- Abgrenzung des touristischen Verkehrs
Unterstützungsberechtigt sind Angebote, welche über eine eidgenössische Konzession zur Personenbeförderung oder eine eidgenössische oder kantonale Bewilligung zum Betrieb einer Seilbahn verfügen.
- Administrativ einfache Umsetzung
Die Kantone schaffen die nötigen Grundlagen für eine finanzielle Unterstützung entsprechend den Rahmenbedingungen des Bundes. Der Bund leistet aufgrund von Plausibilitätsprüfungen den gesetzlich festgelegten Beitrag an die Kantone.

Die finanziellen Auswirkungen des Vorschlags können lediglich geschätzt werden. Das BAV geht von CHF 50 bis 100 Mio. zulasten des Bundes aus.

Rechtlich könnte ein entsprechender Artikel im Personenbeförderungsgesetz (PBG) wie folgt formuliert werden:

Art. 28a Touristische Angebote

¹ Unterstützt ein Kanton touristische Angebote mit einer Personenbeförderungskonzession oder einer kantonalen Konzession 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 bis am 30. September 2020 nach Abzug aller Reserven den in den Geschäftsjahren 2017 bis 2019 erzielten Reingewinn der Unternehmung übersteigen.
- b. das Unternehmen für die Geschäftsjahre 2020 und 2021 keine Dividenden ausschüttet.

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

05 Autoverlad

1. Abgeltungsberechtigter Autoverlad

Gemäss Art. 24 der Gütertransportverordnung reichen Bahnunternehmen und Dritte, die Anspruch auf die Abgeltung für ungedeckten Kosten für den Transport begleiteter Motorfahrzeuge erheben, dem Bundesamt für Verkehr (BAV) eine Offerte ein. Das Bestellverfahren richtet sich nach Art. 16 bis 23 der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV, SR 745.16). Abgeltungen im Autoverlad werden derzeit nur für die Angebote an der Furka in am Oberalp durch den Bund geleistet. Die Angebote durch den Simplontunnel werden durch den Kt. Wallis bestellt und finanziert. Der Autoverlade am Lötschberg und durch die Vereina sind eigenwirtschaftlich und erhalten keine Abgeltungen.

Für die Angebote am Furka und Oberalp wurden mit der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) gemäss dem Artikel 21 ARPV eine zweijährige Angebotsvereinbarung gemacht. Allfällige Überschüsse müssen einer gesetzlich festgelegten Reserve zugeschrieben werden.

Anlage	Beförderte Fahrzeuge	Abgeltung
Lötschberg	1'092'000	–
Simplon	169'697	Kanton VS
Vereina	529'117	–
Furka	230'828	Bund
Oberalp	2'219	Bund

2. Autoverlad: Finanzielle Ausfälle durch COVID

Gemäss Informationen der Bahnen wird der COVID-bedingte Ausfall wie folgt eingeschätzt:

- RhB (Vereina) CHF 2.2 Mio.
- MGB/MGI (Furka, Oberalp) CHF 0.8 Mio.
- BLS/BLSN:
 1. Brig – Iselle: CHF 0.4 Mio.
 2. Kandersteg – Goppenstein: CHF 0,2 Mio.
 3. Kandersteg – Iselle CHF 0.5 Mio.
- Total: CHF 1.1 Mio.

Der Verlust aller drei Transportunternehmen, die Autoverlad betreiben, beläuft sich somit auf ca. 4,1 Mio. Franken.

3. Mögliche Unterstützung der Autoverlade

In Analogie zum bestellten Regionalverkehr könnte für die bestellten Verkehre der Matterhorn Gotthardbahn eine Defizitdeckung für das Jahr 2020 vorgesehen werden. Die zweckgebundenen Reserven der MGB reichen jedoch aus, den COVID-19-bedingten Ausfall zu decken, so dass keine Massnahme nötig erscheint.

Um die COVID-19-bedingten Ausfälle aller Autoverlade zu decken, müsste eine entsprechende Gesetzesgrundlage im Personenbeförderungsgesetz geschaffen werden, die wie folgt lauten könnte:

Art. 28b Autoverlad

¹ Um die COVID-19-bedingten finanziellen Ausfälle beim Transport begleiteter Motorfahrzeuge (Autoverlad) zu kompensieren, kann sich der Bund in den Jahren 2020 und 2021 an deren Finanzierung beteiligen.

² Finanzhilfen des Bundes werden à fonds perdu gewährt.

³ Sie setzen voraus, dass das Unternehmen für die Geschäftsjahre 2020 und 2021 keine Dividenden ausschüttet.

Die finanzielle Unterstützung würde mit den einzelnen Bahnen vertraglich vereinbart, wobei bestehende Reserven und die Gewinne der letzten drei Jahre berücksichtigt würden.

06 Fernverkehr

1. Situation im Fernverkehr

Es ist aktuell schwierig einzuschätzen, inwiefern die Corona-Krise nachhaltige Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten hat und damit die Geschäftsentwicklung der SBB hat. Erste Marktforschungen und Kundenumfragen zeigen eine aktuell rückläufige Reisetätigkeit u.a. auch infolge des fehlenden Reisezwecks wie Geschäftsreisen und Veranstaltungen oder vermehrtes Umsteigen auf den MIV.

Die Nachfrage im Personenverkehr stieg bei der SBB in den ersten zwei Monaten im Vergleich zum Vorjahr. Der Absatz von Einzelbilletten und die Auslastung der Züge erhöhte sich, die Nachfrage im Freizeitverkehr nahm zu. Im März hat die SBB aufgrund der Bundesratsanordnungen das nationale Angebot auf das Grundangebot ausgedünnt, der Event- und Freizeitverkehr, das Nachtangebot und der internationale Personenverkehr wurden gestrichen. Während des Lockdowns hielt die SBB ihr Grundangebot aufrecht zur Sicherstellung der Landesversorgung und der Verbindung der Regionen und für die Pendler in systemrelevanten Tätigkeiten (in Spitälern, Lebensmittelbranche etc.). Während die Erträge stark eingebrochen sind, konnten umgekehrt die Kosten aufgrund des weitgehend aufrecht erhaltenen Angebots trotz grossen Anstrengungen nur leicht gesenkt werden.

Seit Juni steigen die Passagierzahlen zwar stetig, die Erholung erfolgt jedoch nur langsam. Die aktuelle Auslastung (Woche 33) im Fernverkehr liegt bei 70 Prozent der Auslastung in der Vorjahresperiode und im Regionalverkehr bei 75 Prozent. Bei den Generalabonnements ist die Erneuerung rückläufig gegenüber Vorjahr.

Gemäss LITRA waren die Auswirkungen der Krise für den öV bereits im ersten Quartal 2020 bemerkbar. Im zweiten Quartal verzeichnet der Schienenpersonenverkehr in der Schweiz 2020 einen veritablen Nachfrageeinbruch: In den Monaten April bis Juni 2020 wurden im Vergleich zum Vorjahr 63,6 Prozent weniger Personenkilometer zurückgelegt.

2. Situation im Internationalen Personenverkehr

Der grenzüberschreitende Personenverkehr wurde in Absprache mit den Kooperationspartnern (DB, ÖBB, FS/Trenitalia, TGV Lyria/SNCF) auf Anordnung der Behörden ab Mitte März eingestellt. Seit 29. Juni 2020 verkehren internationale Züge (inkl. Nachtverkehr) wieder in alle Nachbarländer. Nach Frankreich und Italien wird das volle Angebot erst im Herbst erreicht.

Die Verkehrsleistung im internationalen Personenverkehr (IPV) steigt sehr zögerlich und deutlich langsamer als im nationalen Fernverkehr. Insbesondere im Italienverkehr liegt die aktuelle Auslastung bei nur rund 20 Prozent des Vorjahres (Juli 2020). Für die nächsten Jahre rechnet die SBB im internationalen Personenverkehr mit einer langsamen schrittweisen Erholung. Erst im mittelfristigen Horizont (voraussichtlich ab 2022) wird ein Wiedererreichen des Nachfrageniveaus von vor der COVID-19-Krise erwartet. Trotz der finanziellen Verluste möchte die SBB an ihren Ausbauplänen im internationalen Tages- und Nachtverkehr festhalten. Damit der IPV nachhaltig betrieben werden kann, sind aus Sicht der SBB Finanzhilfen für den IPV/Nachtzüge zum Beispiel aus dem Klimafonds notwendig. Die SBB ist überzeugt, dass der Trend zugunsten umweltfreundlicher Bahnreisen mittel- und langfristig eine nachhaltige Entwicklung darstellt.

3. Wirtschaftliche Situation der SBB

Mit Entscheid 1. Juli 2020 hat der Bundesrat entschieden, die SBB bei der Überbrückung eines akuten Liquiditätsengpasses zu unterstützen. Aufgrund der Corona-Pandemie kann die SBB beim Bund zusätzlich 550 Millionen Franken in Form von marktüblich verzinsten Darlehen mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr aufnehmen. Bislang betrug diese Limite 200 Millionen Franken. Ergänzend zu den anderen Massnahmen, die der Bund bisher ergriffen hat, damit die Liquidität der SBB im laufenden Jahr gesichert werden.

Gemäss Geschäftsbericht 2019 verfügt die SBB über Reserven (Kapitalreserven, Gewinnreserven, Konzerngewinn) von 6,3 Mia. Franken. Die COVID-Ausfälle sind deshalb aus bilanzieller Sicht verkraftbar. Im Fernverkehr ist es der SBB erlaubt Gewinne erzielen, so dass die Ausfälle bei positiver Entwicklung mittelfristig kompensiert werden können. Sollte dies nicht der Fall sein, ist im Rahmen der Fernverkehrskonzession eine periodische Überprüfung des Deckungsbeitrags für den Fernverkehr vorgesehen.



07 Zusatz: Übersicht finanzielle Auswirkungen auf den Bund

	2020 ¹	2021 ²	2020	
A) Finanzrechnung des Bundes				
Regionaler Personenverkehr (Ziff. 4.1.1)		290 Millionen		(800 Mio. geschätzte Umsatzverluste. Finanzierung: 290 Mio. durch den Bund, 290 Mio. durch die Kantone und 220 Mio. durch die Auflösung von Reserven der Transportunternehmen)
Schienengüterverkehr (Ziff. 4.1.2)		70 Millionen		
Massnahmen zur Sanierung des Bahninfrastrukturfonds (BIF): Erhöhung der LSVA-Einlage (Ziff. 4.1.3)	221 Millionen			
B) Bahninfrastrukturfonds (BIF)				
Kompensation der Ertragsausfälle der Infrastrukturbetreiberinnen (Ziff. 4.1.3 in fine)	250 Millionen	80 Millionen ³		
C) Dringliche Massnahmen zur Sanierung des BIF (Ziff. 4.1.3)⁴				
- zusätzliche Verschuldung des BIF			150 Millionen	
- Sistierung des geregelten Abbaus der BIF-Bevorschussung für das Jahr 2020			690 Millionen	
- Auflösung der Reserve			300 Millionen	
- [z. E.: Erhöhung der LSVA-Einlage]			[221 Millionen]	
Total	471 Millionen	440 Millionen	1361 Millionen	
<i>Total der zusätzlichen finanziellen Unterstützung an Dritte</i>	<i>250 Millionen</i>	<i>440 Millionen</i>		
				Die im Fernverkehr für das Jahr 2020 erwarteten Verluste in Höhe von 400 Mio. werden durch die Auflösung von Reserven der SBB vollständig aufgefangen und sind in dieser Übersicht nicht aufgeführt, weil sie sich nicht auf den Bundeshaushalt auswirken.

¹ mit Nachtrag IIb 2020 beantragt

² mit Nachmeldung zum Voranschlag 2021 beantragt

³ mit Voranschlag 2021 des BIF beantragt

⁴ Diese Massnahmen erfordern keine Budgetmassnahmen des Parlaments.



Aktenzeichen: BAV-061.3-72/4/1