



31. August 2020

Zweiter Zusatzbericht z.H. KVF

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

Aktenzeichen: BAV-061.3-72/5/1



Inhaltsverzeichnis

1 Unterstützung im Fernverkehr	3
2 Zusammenspiel Gesetzesänderungen und Finanzierung	4

1 Unterstützung im Fernverkehr

Im Zusatzbericht zuhanden der KVF vom 24.8.2020 ist die Situation im Fernverkehr aufgezeigt. Die Pandemie hat das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zumindest kurzfristig stark beeinflusst. Die Zahlen steigen jedoch wieder. Im nationalen Fernverkehr waren sie in der Woche 33 bei 70% der Auslastung der Vorjahresperiode. Der Fernverkehr wird eigenwirtschaftlich betrieben. Die SBB konnte dadurch in den vergangenen Jahren beachtliche Gewinne verzeichnen. 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.

1 Vermeidung von Einschränkungen des Angebots

Die Modalitäten zum Fernverkehr sind in der Fernverkehrskonzession geregelt. Sie gewährt der SBB einerseits das alleinige Recht zur Personenbeförderung auf dem Fernverkehrsnetz. Andererseits verpflichtet sie die SBB dazu, die Vorgaben aus der Verfügung sowie sämtliche relevanten Rechtsgrundlagen einzuhalten. Insbesondere sind dies auch Vorgaben über das Mindestangebot.

Wenn die SBB gewisse Angebote aus wirtschaftlichen Gründen dauerhaft nicht mehr fahren möchte, dann muss sie Konzessionsänderungsanträge stellen. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) muss diese genehmigen. Es liegen derzeit keine entsprechenden Anträge vor und dauerhafte Einschränkungen des Angebots stehen nicht zur Diskussion. Sollte die SBB Änderungen der Fernverkehrskonzession beantragen wird das BAV diese gemäss dem normalen Prozess prüfen und darüber entscheiden.

Falls Angebote ohne genehmigte Konzessionsänderungen dauerhaft nicht mehr gefahren werden, würde dies grundsätzlich eine Verletzung der Konzessions- und gesetzlichen Pflichten darstellen, insbesondere der Fahrplan- und der Betriebspflicht gemäss Artikel 13 und 14 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG).

2 Anpassung der Deckungsbeiträge

Im März 2020 haben das BAV und die SBB in einer schriftlichen Vereinbarung die Modalitäten zur periodischen Anpassung des Deckungsbeitrags im Fernverkehr und den Prozess dafür festgelegt. Die SBB kann damit Gesuche zur Anpassung der Deckungsbeiträge beim BAV einreichen. Eine erste Überprüfung ist per Ende 2021 vorgesehen. Diese Frist wurde gewählt, um die finanziellen Auswirkungen der neuen Fernverkehrskonzession aufgrund von effektiven Jahresergebnissen beurteilen zu können. Auch unter Berücksichtigung der Covid-19-Krise rechtfertigt sich diese Frist, um die finanziellen Auswirkungen und die längerfristigen Folgen abschätzen zu können.

In der Vereinbarung ist definiert, wie der Deckungsbeitrag festgelegt wird. Falls die Umsatzrendite über das gesamte SBB-FV-Netz betrachtet oberhalb von 8% oder unterhalb von 4% liegt, wird der Deckungsbeitrag überprüft, plausibilisiert und angepasst, damit die geplante Umsatzrendite wieder zwischen 4% und 8% liegt. Die SBB zeigt dem BAV für die Überprüfung und Plausibilisierung auf, welche Massnahmen und Gründe zu dem Geschäftsergebnis geführt haben. Bei einem Jahr mit grösseren Abweichungen pro mittelfristiger Planperiode werden die Deckungsbeitragssätze nicht angepasst. Diese Vereinbarung kommt nun wie geplant zur Anwendung. Sollten sich aus der Covid-19-Krise tiefgreifende finanzielle Einbrüche bis Ende 2021 ergeben, welche nicht durch Reserven oder Gewinn der Vorjahre gedeckt werden können, könnte dies bei der Festlegung des Deckungsbeitrags für die Folgejahre berücksichtigt und diese gesenkt werden. Dies hätte entsprechende Mindererträge für die Infrastruktur zur Folge. Diesen müsste mit Massnahmen bei Ausbauprojekten oder mit Massnahmen zur zusätzlichen Äufnung des Bahninfrastrukturfonds (BIF) begegnet werden.

Vor diesem Hintergrund lässt sich zusammenfassen, dass über die vorhandenen Instrumente hinausgehende Massnahmen zur Unterstützung des Fernverkehrs infolge Covid-19 nicht erforderlich sind.

2 Zusammenspiel Gesetzesänderungen und Finanzierung

In der vorliegenden Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19 Krise werden der gesetzliche Rahmen gesetzt und die spezifischen Massnahmen definiert. Damit beides auch umgesetzt werden kann, müssen entsprechende finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Konkret braucht es dafür Nachträge zum Budget 2020 und Nachmeldungen zur Botschaft zum Voranschlag 2021, welche dann im regulären Budgetprozess des Bundes vom Parlament genehmigt werden. Der Bundesrat hat mit der Verabschiedung der Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise bereits zwei Anpassungen im Nachtrag IIb zum Budget 2020 zugestimmt: Die befristete Erhöhung der LSVA-Einlagen zur Stabilisierung des BIF und ein Nachtragskredit für höhere Entnahmen aus dem BIF, um die Ertragsausfälle der Infrastrukturbetreiberinnen zu kompensieren.

Die weiteren finanziellen Mittel werden durch die Nachmeldung zur Botschaft zum Voranschlag 2021 durch den Bundesrat beantragt und in diesem Rahmen vom Parlament beschlossen. Gemäss Botschaft des Bundesrates zum dringlichen Bundesgesetz betrifft es die Bereiche des Regionalen Personenverkehrs, des Schienengüterverkehrs und die verbleibenden Zahlungen (80 Millionen Franken) an die Infrastrukturbetreiberinnen. Die notwendige Koordination mit dem EFD ist sichergestellt.

Sollte das Parlament weitergehende Massnahmen in anderen Bereichen, wie z.B. Ortsverkehr, touristische Verkehre oder Autoverlad beschliessen, müssten diese innerhalb der Behandlung des Budgets 2021 finanziert werden. Dafür wären neue Voranschlagskreditrubriken zu schaffen.

Gemäss aktuellen Diskussionen in der KVF geht es um folgende Punkte:

Ortsverkehr	100 Millionen
Touristische Verkehre	50-100 Millionen
Autoverlad	1,1 Millionen

Bei dieser Betrachtung ist der Fernverkehr (siehe Ziffer 1 hievor) ausgenommen, da für diesen die vorhandenen Instrumente und Mittel zur Bewältigung der Covid-19-Krise ausreichen.



Übersicht der finanziellen Auswirkungen auf den Bund (Stand gem. aktuellen Diskussionen in KVF)

	2020 ¹	2021 ²	2020	
A) Finanzrechnung des Bundes				
<i>Unterstützung Ortsverkehr</i>		100 Mio.		
<i>Unterstützung Touristische Verkehre im GA-Bereich</i>		50-100 Mio.		
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 TU)
<i>Autoverlad</i>		1.1 Mio.		
Schienengüterverkehr (Ziff. 4.1.2)		70 Mio.		
Massnahmen zur Sanierung des Bahninfrastrukturfonds (BIF): Erhöhung der LSVA-Einlage (Ziff. 4.1.3)	221 Mio.			
B) Bahninfrastrukturfonds (BIF)				
Kompensation der Ertragsausfälle der Infrastrukturbetreiberinnen (Ziff. 4.1.3 in fine)	250 Mio.	80 Mio. ³		
C) Dringliche Massnahmen zur Sanierung des BIF (Ziff. 4.1.3)⁴				
- zusätzliche Verschuldung des BIF			150 Mio.	
- Sistierung des geregelten Abbaus der BIF-Bevorschussung für das Jahr 2020			690 Mio.	
- Auflösung der Reserve			300 Mio.	
- [z. E.: Erhöhung der LSVA-Einlage]			[221 Mio.	
Total	471 Mio.	591-641 Mio.	1361 Mio.	
<i>Total der zusätzlichen finanziellen Unterstützung an Dritte</i>	<i>250 Mio.</i>	<i>591-641 Mio.</i>		
				Die im Fernverkehr für 2020 erwarteten Verluste 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 / innerhalb der Behandlung des Voranschlags 2021 zu beantragen

³ mit Voranschlag 2021 des BIF beantragt

⁴ Diese Massnahmen erfordern keine Budgetmassnahmen des Parlaments.



