

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

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

7. September 2021

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

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 economiessuisse 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 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 pflichten 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) fließen 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