

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr und Kommunikation UVEK
Frau Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga
Vorsteherin

3003 Bern

Uitikon, 21. Juli 2020

Vernehmlassungsantwort zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19-Krise

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Einladung zur Stellungnahme zum dringlichen Bundesgesetz. Die Güterbahnen haben gemeinsam mit ihren Partnern der multimodalen Logistikketten in der COVID-19-Krise ihre Rolle als sicherer und zuverlässiger Verkehrsträger unter Beweis gestellt. Die multimodalen Logistikpartner agierten äusserst flexibel und stellten ausreichend Kapazitäten für Mehrverkehre zum Beispiel bei Paketen und für den Bedarf des Detailhandels sicher, weil andere Volumina zurückgingen. Die Güterbahnen ihrerseits entfalteten ihre volle Leistungsfähigkeit. Die notwendigen Trassen standen aufgrund des reduzierten Angebotes für den Personenverkehr und der Einstellung von 270 Baustellen für den Güterverkehr zur Verfügung. Das Güterbahnsystem hat seine Leistungsfähigkeit bewiesen und massgebend zur Versorgung der Schweiz beigetragen. Der VAP ist darüber sehr erfreut und dankt allen involvierten Unternehmen.

In der Botschaft wird zu Recht festgehalten, dass der Wagenladungsverkehr im Binnenverkehr als Systemangebot von SBB Cargo dabei eine zentrale Rolle gespielt hat. Nachdem SBB Cargo in den letzten Wochen an die Verlader mit Preiserhöhungen bis zu 70% und Angebotsreduktionen herangetreten ist, ist die Stossrichtung dieses dringlichen Bundesgesetzes zu begrüssen. Das Verhalten von SBB Cargo verdeutlicht einmal mehr, dass der Wagenladungsverkehr als Monopolangebot von SBB Cargo angemessen reguliert werden sollte. In dieser Vorlage zumindest sollte mittels eines geeigneten Controllings sichergestellt werden, dass das Angebot im status quo ante unverändert zur Verfügung steht.

In diesem Sinne begrüssen wir die Gesetzesvorlage, sehen aber aus Kundensicht und insbesondere im Hinblick auf die Aufrechterhaltung des erfreulich guten Modal-Splits Strasse-Schiene im Import-, Export- und Binnenverkehr weitere Massnahmen.

Grundsätzliche Zustimmung zur Zielsetzung

Wir unterstützen grundsätzlich die Zielsetzung:

1. Verhinderung von Angebotseinschränkungen in 2020 und 2021: Die Vorlage zielt darauf ab, die Angebote status quo ante sicherzustellen, um Erreichtes in der Verkehrsverlagerung nicht aufs Spiel zu setzen und eine Rückverlagerung zu verhindern. Wir unterstützen diese Zielsetzung. Sie muss im Transit- sowie ebenfalls im Import-, Export- und Binnenverkehr gelten. Dabei soll ein striktes Controlling die Zielerreichung überwachen. Die Verlagerer wurden bereits mit Preisaufschlägen und Angebotseinschränkungen im Binnenverkehr konfrontiert.
2. Erlittene Verluste mindern, kein vollständiger Schadenersatz: Ziel ist die Rettung bedrohter Unternehmen, um eine Marktberreinigung und Schwächung des intramodalen Wettbewerbs zu verhindern, nicht hingegen die Ausfinanzierung erlittener Einbussen oder eine grundsätzliche Refinanzierung. Ziel soll die Sicherstellung einer genügenden Liquidität sein; dazu sind unternehmensseitig auch Reserven aufzulösen.
3. Begünstigte sind Güterbahnen und Dritte: Neben Güterbahnen sind insbesondere Operateure und auch Verlagerer in die Massnahmen einzubeziehen. Hauptakteure in der intermodalen Konkurrenz Strasse-Schiene sind die Verlagerer. Sie entscheiden über die Wahl des Verkehrsträgers. Den Kunden sollte ein finanzieller Anreiz zur Nutzung des Bahngüterverkehrs gegeben werden. Damit blieben nicht nur die Mengen auf der Schiene, zusätzlich könnten im Bahnbereich tätiges Personal und verwendete Ressourcen der Verlagerer weiterhin sinnvoll eingesetzt werden.

Härtefallregelung statt Schadenersatz im Güterverkehr

Wir erachten im Güterverkehr, der eigenwirtschaftlich organisiert ist, eine generelle Ausgleichung der erlittenen Einbussen wie im Personenverkehr als falsches Vorgehen. Die gesamte Wirtschaft ist von dieser Krise betroffen und muss sie bewältigen. Die von der Eidgenossenschaft zur Verfügung gestellten lindernden Mittel wie Kurzarbeitsentschädigung und Kreditvergabe sind sehr zu begrüssen und helfen der Wirtschaft effektiv. Einzelne Branchen besser zu stellen, ist nicht angezeigt. Wir begrüssen daher den Ansatz des UVEK, im Güterverkehr im Rahmen der Gesamtsicht eine Härtefallregelung zu suchen statt einer generellen Schadenersatzregelung.

Grundsätzliche Zustimmung zum Vorgehen im Transitverkehr

Wir erachten die vorgeschlagenen Massnahmen im Transitverkehr (Erhöhung der Abgeltungen pro Zug und Sendung an die Operateure, Entschädigung auch der Eisenbahnverkehrsunternehmen) als sinnvoll und zielführend. Wir begrüssen den Entwurf für Art. 8 Abs. 2 GVVG.

Ungeeignetes Vorgehen im Import-, Export- und Binnenverkehr

Wir erachten hingegen die gewählten Mittel im Import-, Export und Binnenverkehr für ungeeignet:

Ist das Überleben des Unternehmens in Frage gestellt, sind à fonds perdu Beiträge der Eidgenossenschaft denkbar. Damit soll der sehr schwach ausgeprägte Wettbewerb im Bahngüterverkehr aufrechterhalten werden. Solche à fonds perdu Beiträge setzen allerdings u. E. unter Gleichbehandlungsprinzipien in jedem Fall die Auflösung von Reserven und (Teil)Veräusserung nicht unmittelbar betriebsnotwendiger Vermögenswerte wie Beteiligungen an Infrastrukturunternehmen wie Terminals oder anderen Unternehmen durch das begünstigte Unternehmen voraus. Dank des Diskriminierungsverbots stehen auch nach Veräusserung sämtliche Terminals für die weitere Nutzung zur Verfügung.

Ist ein Absinken des Bahnanteils am Modal-Split zu befürchten, können einerseits à fonds perdu Beiträge zur Reduktion von Verkehrsangeboten zwecks Finanzierung unmittelbar betriebsnotwendiger, aber nicht ausgelasteter Ressourcen wie Triebfahrzeuge, Güterwagen usw. geleistet werden.

Andererseits sollte zusätzlich den Verladern ein finanzieller Anreiz pro Wagen oder Behälter zur ununterbrochenen Nutzung des Bahnangebots gegeben werden analog zur seit Jahren bewährten pauschalen Rückerstattung der LSVA im Vor- und Nachlauf des KV.

In beiden Fällen ist mittels eines Monitorings zu kontrollieren, ob die Verkehrsangebote weiterhin zu unveränderten Konditionen wie vor der Corona Krise im Markt verfügbar sind und wie die Massnahmen auf den Modal-Split wirken. Auszuschliessen sind à fonds perdu Beiträge und Preiserhöhungen oder Angebotsreduktionen insbesondere im Wagenladungsverkehr, da dies dem Ziel der Aufrechterhaltung der Angebote und des Modal Splits diametral entgegenliefe.

Gebot der Gleichbehandlung

Alle Massnahmen haben die Gleichbehandlung aller Akteure wie Güterbahnen, Terminalbetreiber, Operateure, Verloader und insbesondere der unterschiedlichen Logistikketten und Bahnprodukte sicherzustellen, um Marktverwerfungen zu vermeiden (multimodaler Transport mit Behälter- oder Güterumschlag sind nicht gegeneinander auszuspielen).

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse an den Erfahrungen und Empfehlungen der Kunden der Güterbahnen. Für Ergänzungen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

VAP Verband der verladenden Wirtschaft



Ständerart Josef Dittli, Präsident



Dr. Frank Furrer