

Herrn
Dr. Peter Füglistaler
Direktor
Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Chiasso, 15.07.2020
Our Ref. HJB-STA/SAS
(200715 Stellungnahme Hupac Vernehmlassung)

Stellungnahme zur Vernehmlassungsunterlage «Dringliches Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der COVID-19 Krise»

Sehr geehrter Herr Direktor Füglistaler

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19 Krise.

Wir begrüssen die Initiative, den öffentlichen Verkehr durch ein Bundesgesetz zu stützen. Die aktuellen negativen Einflüsse der Covid-19 Krise auf das Verkehrssystem des öffentlichen Verkehrs sind massiv. Die Initiative berücksichtigt die nachhaltige Sicherstellung der Versorgung von Regionen mit dem Schienenpersonenverkehr ebenso wie der Verlagerungszielsetzungen im Güterverkehr. Mit der Initiative werden alle relevanten Bereiche wie der öffentliche Personenverkehr, der Schienengüterverkehr, der transalpine Kombinierte Verkehr und die Infrastruktur berücksichtigt. Der Umfang der Massnahmen erscheint uns angemessen und zielführend.

Erheblicher Unterstützungsbedarf im systemrelevanten Schienengüterverkehr und im Kombinierten Verkehr

Der Volumeneinbruch von bis zu 40% während der Covid-19 Krise führte zu grossen Verlusten bei den im Schienengüterverkehr involvierten EVU's und den im Kombinierten Verkehr tätigen Operateuren. Die vorgesehenen CHF 70 Mio. decken einen Teil dieser Verluste und tragen dazu bei, dass die Akteure ihre Angebote während der Krise und danach aufrechterhalten werden können. Einen beträchtlichen Teil der Covid-Verluste werden die relevanten Unternehmen dennoch selbst tragen.

Die vorgeschlagenen à-fonds-perdu-Mittel und die Gesetzesanpassungen helfen diesen Unternehmen, die aufgrund der COVID-19 Krise resultierenden hohen finanziellen Ausfälle teilweise zu kompensieren. Sie tragen dazu bei, dass die Unternehmen ihre systemrelevanten Gütertransport-Angebote in der Schweiz und in der alpenquerenden Verkehrsverlagerung weitgehend aufrechterhalten können.

Hupac begrüsst diese ausserordentliche finanzielle Unterstützung der Unternehmen gemäss Gütertransportgesetz (25.9.2015) sowie die Anpassung von Art. 8 Abs. 2 des GVVG zwecks Sicherstellung eines nachhaltigen Gütertransportangebots. Diese werden wesentlich dazu beitragen, dass die Unternehmen systemrelevante Angebote auch in Zukunft weiterhin erbringen können und die Schweizer Verlagerungspolitik wegen Covid-19 keinen bedeutenden Rückschlag erleiden wird.

Verlagerung im alpenquerenden Verkehr

Das Coronavirus traf, wie im erläuternden Bericht des BAV gut beschrieben, seit Anfang April auch die Verlagerungspolitik der Schweiz für den alpenquerenden Verkehr hart. Der Verkehrsrückgang von in der Spitze bis zu 40% gefährdet aktuell das alpenquerende Netzwerk des Kombinierten Verkehrs (KV). Die Investitionen des Bundes und der zahlreichen KV-Operateure haben in den letzten Jahrzehnten zum schrittweisen Aufbau eines gut funktionierenden Netzwerks von nationalen und internationalen Verkehrsrelationen und zum Erfolg der Verlagerungspolitik im alpenquerenden Verkehr geführt. Der Covid-19 bedingte, massive wirtschaftliche Wirtschaftseinbruch in Europa gefährdet jetzt die erreichte erfolgreiche Verlagerung hin zur klimafreundlichen Schiene sehr erheblich. Verstärkt wird dieser Verkehrsverlust der Schiene noch durch den Preiskampf im europäischen Strassentransport aufgrund der Überkapazitäten und der sehr tiefen Treibstoffpreise.

Die Europäische Union prognostiziert in ihrer neusten Wirtschaftsprognose (Juli 2020) eine Abnahme der Wirtschaftsleistung 2020 im Euro-Raum von -8.7 Prozent. Dabei rangiert Italien als wichtigster Einzelmarkt im alpenquerenden KV am Schluss mit einer wirtschaftlichen Kontraktion in diesem Jahr von -11.2 Prozent. Die neusten Prognosen der EU für 2021 machen zudem klar, dass auch im nächsten Jahr das Verlagerungsniveau von 2019 nicht annähernd erreicht werden wird.

Infolge des Covid-19 bedingten Verkehrsrückgangs sank die Auslastung der KV-Züge massiv. Die fehlende Auslastung birgt die Gefahr in sich, dass die Operateure gezwungen sind, Verbindungen einzustellen, um die wirtschaftlichen Schäden in Grenzen zu halten. Dies führt zu einem Teufelskreis und automatisch zur Rückverlagerung von alpenquerenden Transportvolumen auf die Strasse. Viele KV-Operateure halten aktuell Angebote trotz Verlusten noch aufrecht, weil sie eine teilweise Kompensation der Verluste durch das anstehende Covid-19 Gesetz für den öffentlichen Verkehr erwarten. Blicke diese Unterstützung aus, sind die Anbieter gezwungen, diese Angebote einzustellen.

Ergänzend zu den wirtschaftlichen Einflüssen führt die Covid-19 Krise zu weiteren Verzögerungen im Ausbau des 4-Meter Korridors für 740 Meter lange Züge durch die Schweiz sowie auf den Zufahrtlinien nördlich von Basel und südlich von Chiasso/Luino und Domodossola. Dadurch können die für 2021 ursprünglich geplanten Produktivitätserhöhungen durch längere Züge sowie durch den für Sattelaufleger-Verkehre zentralen 4-Meter-Korridor nicht oder nur in äusserst bescheidenem Ausmass realisiert werden.

Die vorgesehenen Mittel tragen dazu bei, dass die betroffenen Unternehmen zumindest einen Teil der Defizite decken können. Weitere grosse Anstrengungen zur Eindämmung bzw. Deckung der Verluste sind in Eigenleistung zu erbringen.

Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr: Befristete Aussetzung des Abbaus der Abgeltung je Sendung im alpenquerenden Kombinierten Verkehr gem. GVVG vom 19.12.2008 sowie Anhebung der Abgeltung 2021 auf das Niveau von 2020

Die Verlagerungspolitik der Schweiz folgt dem Prinzip, den Nachteil der erschwerten Eisenbahnproduktion durch die Alpen im Vergleich zum Strassentransit auszugleichen. Die Marktnachfrage nach intermodalem Verkehr stieg über die letzten Jahre kontinuierlich. Diese Entwicklung wird durch die Verkehrszahlen des Verlagerungsberichts 2019 auf eindrückliche Weise veranschaulicht. So hat der Anteil des alpenquerenden Strassentransports am Gesamtverkehr innert 10 Jahren von 39% auf 29% abgenommen. Dies ist ein Kern Erfolg der Schweizer Verlagerungspolitik.

Im erläuternden Bericht zum Bundesgesetz wird der Zusammenhang der Auslastung eines Zuges und der rückläufigen Marktnachfrage beschrieben. Die KV-Operateure stehen im Dilemma, einerseits über die Reduktion des Angebots (Relationen, Zugfrequenzen) die Zugsauslastung hoch zu halten und so hohe Verluste zu vermeiden, andererseits aber ihr Systemangebot im Netzwerk aufrecht erhalten zu wollen, um die Attraktivität des Kombinierten Verkehrs für die Verlagerer nicht weiter zu verringern.

Durch höhere Sendungs- und Zugsabgeltungen kann der Gesetzgeber die Operateure darin unterstützen, das intermodale Netzwerk in der Krise aufrecht zu erhalten. Angesichts der oben beschriebenen Marktherausforderungen, des hohen Preisdrucks seitens des Strassentransits aufgrund von Überkapazitäten und tiefen Treibstoffpreisen sowie der verzögerten Bahnkorridor-Ausbauten ist eine solche Unterstützung des Kombinierten Verkehrs dringend notwendig.

Für 2021 wird ebenfalls ein sehr schwieriges Marktumfeld mit Transportvolumen deutlich unter den Werten von 2019 erwartet. Daher erachten wir die Erhöhung der Abgeltungen für 2021 um 20 Mio. CHF – auf das gleiche Niveau wie 2020 – als notwendig, damit der Verlagerungserfolg im alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz abgesichert werden kann.

Hupac befürwortet den Vorschlag des Bundesrates, die gesetzliche Vorgabe zum Abbau der Betriebsabgeltung pro Sendung für den alpenquerenden Kombinierten Verkehr für die Jahre 2020 und 2021 auszusetzen (Nicht-Anwendung von Art.8 Abs.2 des Güterverkehrsverlagerungsgesetz vom 19.12.2008) sowie die Höhe der gesamthaft zur Verfügung stehenden Abgeltungen im Jahr 2021 um CHF 20 Mio. auf das gleichen Niveau wie 2020 anzuheben.

Ausserordentliche finanzielle Unterstützung des Angebots der Rollenden Landstrasse

Durch die COVID-19 bedingte Beschränkung der Beförderung von Chauffeuren in Begleitwagen ist die für einen wirtschaftlichen Betrieb notwendige Auslastung des Systems Rollende Landstrasse (RoLa) bei weitem nicht mehr gegeben. Die Sicherstellung des Abstands zwischen den LKW-Fahrern, die im Begleitwagen mit dem RoLa-Zug mitfahren, reduzierte die maximale Anzahl der LKW je RoLa-Zug von 22 auf 8, da pro Fahrerabteil nur noch ein Chauffeur im Begleitwagen mitfahren durfte. Die so auf ein Niveau von 36% gesunkene maximale Auslastung führt zu den im begleitenden Bericht beschriebenen massiven Einschränkungen und dadurch zu hohen Verlusten und einem grossen Liquiditätsengpass beim Unternehmen, das die RoLa betreibt. Unter den gegebenen Umständen ist der begleitete Kombinierte Verkehr als Ergänzungsangebot zum unbegleiteten Kombinierten Verkehr durch die Alpen nicht überlebensfähig. Die RoLa müsste ohne Unterstützungszusage eingestellt werden.

Hupac unterstützt diese ausserordentliche finanzielle Unterstützung der Rollenden Landstrasse durch die vorgeschlagene Defizitdeckung von bis zu CHF 10 Mio. für das Jahr 2020.

Fazit

Wir betrachten den finanziellen Umfang des vom Bundesrat vorgeschlagenen Massnahmenpakets in der Höhe von CHF 70 Mio. als notwendig, um den systemrelevanten Schienengüterverkehr bzw. Kombinierten Verkehr der EVU und KV-Operateure in der Covid-19 Krise zu stützen und überlebensfähig zu halten.

Die ausserordentliche finanzielle Unterstützung der EVU im Schienengüterverkehr soll sicherstellen, dass die Weiterführung der Eisenbahn-Systemangebote nicht gefährdet ist.

Zur Sicherung der Verlagerung im alpenquerenden Kombinierten Verkehr soll für die Jahre 2020 und 2021 auf einen Abbau der Betriebsabgeltungen pro verlagerte Sendung verzichtet werden. Art. 8 Abs. 2 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes vom 19.12.2008 soll gemäss dem Vorschlag des Bundesrates angepasst werden. Zusätzlich soll wegen der für 2021 erwarteten sehr schwierigen Marktsituation für die Verkehrsverlagerung wie vom Bundesrat vorgeschlagen die Höhe der Abgeltungen im Jahre 2021 auf das gleiche Niveau wie im Jahr 2020 angehoben werden.

Im Sinne der Verlagerungspolitik soll auch die ausserordentliche finanzielle Unterstützung der Rollenden Landstrasse wie in der Vorlage beschrieben umgesetzt werden, damit dieses Angebot aufrechterhalten werden kann.

Wir bedanken uns für die Initiative und für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens. Für weitere Fragen oder Auskünfte stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Hupac SA



Dr. Hans-Jörg Bertschi
Präsident Verwaltungsrat



Michail Stahlhut
CEO of the Hupac Group