année politique suisse

DOKUMENTATION · ANALYSE · DIFFUSION

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Dossier **Dossier: Covid-19 und Verkehr**

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Dossier: Covid-19 und Verkehr, 2020 - 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 12.10.2024.

Inhaltsverzeichnis

Hilfe für die SWISS 1
Dringliche Änderung des Luftfahrtgesetzes angesichts der Covid-19-Krise (BRG 20.039) 2
Ertragsausfälle im öffentlichen Verkehr. Der Bund steht in der Pflicht (Mo. 20.3151) 3
Einführung der Maskenpflicht im öffentlichen Verkehr 4
Rekapitalisierung von Skyguide aufgrund der Corona-Krise 4
Dringliches Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise (BRG 20.055) 5
Private Reisebusbranche in der Existenzkrise (Mo. 20.3934) 6
Kündigung Swiss Pilotinnen und Piloten 7
Regionaler Personenverkehr 2022-2025. Verpflichtungskredit (BRG 21.035) 7
Covid-19. Beiträge des Bundes an die finanziellen Lücken im öffentlichen Verkehr auch für das Jahr 2021 (Mo. 21.3593 und Mo. 21.3459) 8
Milderung der pandemiebedingten Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr im Jahr 2021 (Mo. 21.3460 und 21.3594) 9
Weniger Verkehr und weniger Stau wegen Corona 9
Finanzielle Unterstützung der SBB in 2021 aufgrund der Corona-Pandemie 10
Zweites Massnahmepaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise (BRG 21.064) 10

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
EFK	Eidgenössische Finanzkontrolle
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BIF	Bahninfrastrukturfonds
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
GAV	Gesamtarbeitsvertrag
EFV	Eidgenössische Finanzverwaltung
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
CDF	Contrôle fédéral des finances
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
OFROU	Office fédéral des routes
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
CCT	Convention collective de travail
AFF	Administration fédérale des finances
ASTAG	Association suisse des transports routiers

Hilfe für die SWISS

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 22.04.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Luftfahrt

Im April und Mai 2020 gab es eine ausführliche mediale Berichterstattung zur geplanten **staatlichen Hilfe für die Schweizer Luftfahrtbranche**, welche aufgrund der Coronakrise fast zum Erliegen gekommen war. Diese Debatte in den Zeitungen entwickelte sich parallel zum bundesrätlichen Vorschlag und den parlamentarischen Diskussionen zu ebendiesem Thema. Die Zeitungen waren sich weitgehend einig, dass der Schweizer Luftfahrtbranche mit einem Kredit geholfen werden müsse. Die Frage war aber, zu welchen Bedingungen. So forderte etwa die Sonntagszeitung, dass der Bund spätestens dann von diesem Geschäft profitieren solle, wenn die SWISS-Airline wieder Gewinne abwerfe. Der Tagesanzeiger berichtete unterdessen von Plänen der Grünen Partei, die Hilfen an umweltpolitische Bedingungen zu knüpfen. Zudem hatten sich bereits linke und grüne Organisationen und Parteien in einem offenen Brief an den Bundesrat gewandt, in welchem sie unter anderem forderten, dass jegliche staatliche Unterstützung an klimapolitische Bedingungen geknüpft werden müsse, wie der Tagesanzeiger berichtete. Dabei war dem Genfer FDP-Politiker Bertrand Reich die Unterschrift der Genfer Ständerätin Lisa Mazzone (gp, GE) ein Dorn im Auge. In der Tribune de Genève wurde er dahingehend zitiert, dass es für eine Ständerätin nicht üblich sei, ausserhalb des institutionellen politischen Rahmens Druck auszuüben. Eine Kommentatorin in Le Temps war hingegen der Ansicht, dass auch eine Ständerätin eines Kantons mit einem wichtigen Flughafen das Recht habe, sich zu der vorgesehenen staatlichen Unterstützung der Luftfahrtbranche kritisch zu äussern.
Am 8. April 2020 folgte die Ankündigung des Bundesrates, dass er der Luftfahrtbranche subsidiär mit Krediten unter die Arme greifen wolle, aber nur, wenn die Firmen bereits alle möglichen Sparmassnahmen umgesetzt hätten. Zudem müssten künftige Erträge zuerst für die Begleichung des Kredits aufgewendet werden und es dürften keine Gelder ins Ausland fliessen. Der Tagesanzeiger stimmte hier den Anliegen der links-grünen Kreisen zu und monierte, dass der Bundesrat eine Chance verpasst habe, indem er die Unterstützung nicht an klimapolitische Bedingungen geknüpft habe. Weniger skeptisch äusserte sich hingegen Klimaforscher Reto Knutti im Sonntagsblick. Er war der Ansicht, dass bei dieser Hilfe nicht Klimapolitik betrieben werde solle. Letztere müsse breit getragen werden und solle nicht in einem Notgesetz, das wieder ausläuft, geregelt werden. Die linke Wochenzeitung fand es hingegen grundsätzlich keine gute Idee, die Luftfahrtbranche zu unterstützen, und plädierte für deren generelle Schrumpfung.
Als Ende April 2020 die bundesrätliche Botschaft eröffnete, dass der Bund die betroffenen Fluggesellschaften und Firmen mit Krediten in der Höhe von CHF 1.9 Mrd. zu unterstützen gedenke, wurde dies erneut ähnlich kommentiert. Ein Kommentator in der Sonntagszeitung forderte zudem, dass sich die SWISS das Geld von ihren Aktionären und Aktionärinnen mittels Kapitalerhöhung beschaffen und nicht den Staat um Unterstützung bitten solle. Der Tagesanzeiger meldete kurz vor Beginn der Parlamentsdebatte, dass auch die EFK am Entscheid des Bundesrates heftige Kritik geübt habe. Dieser habe es versäumt, zu regeln, wie die Bedingungen, unter welchen die Kredite vergeben werden, kontrolliert werden können. Ständerätin Mazzone kritisierte in Le Temps denn auch, dass dem Parlament kaum Zeit geblieben sei, dieses Gesetz zu studieren und zu beraten, es sei hier lediglich um ein Durchwinken gegangen.
Im Rahmen der Debatte zum Nachtrag I zum Voranschlag 2020 versuchten linke Minderheiten folglich noch einmal, die Unterstützung der Luftfahrtbranche an verschiedene klimapolitische Anliegen zu knüpfen, etwa an die Reduktion von Treibhausgasen, an die Reduktion der Inlandflüge oder an die Beteiligung an der Entwicklung synthetischer Flugtreibstoffe. Das Parlament lehnte diese Bedingungen aber allesamt ab und hiess den Vorschlag des Bundesrates gut. [1]

Dringliche Änderung des Luftfahrtgesetzes angesichts der Covid-19-Krise (BRG 20.039)

Luftfahrt

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.04.2020
NIKLAUS BIERI

Ende April verabschiedete der Bundesrat seine Botschaft für eine **dringliche Änderung des Luftfahrtgesetzes angesichts der Covid-19-Krise** an das Parlament. Der Flugverkehr und die Flughäfen waren von den Einschränkungen während der Covid-19-Pandemie besonders betroffen. Der Bundesrat betonte die wirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt und seine Absicht, sowohl Flugunternehmen, als auch Landesflughäfen und Flugplatzunternehmen in den Bereichen Bodenabfertigung und Luftfahrzeuginstandhaltung zu unterstützen, damit diese wirtschaftlich zentrale Infrastruktur nicht zugrunde gehe.
Der Bundesrat wollte das Luftfahrtgesetz mit einem zusätzlichen Artikel 102a so ergänzen, dass der Bund sich vorübergehend an Unternehmen der Luftfahrt und der Flugplätze beteiligen oder diesen Darlehen, Bürgschaften oder Garantien gewähren darf. Als Bedingung für die Ausrichtung von Finanzhilfen müssen diese gemäss der Gesetzesänderung ausschliesslich zur Sicherstellung der Dienstleistungen in der Schweiz eingesetzt werden. Die Gesetzesänderung soll sogleich nach der Verabschiedung durch das Parlament in Kraft treten, aber nur befristet bis Ende 2025 gelten. [2]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.05.2020
NIKLAUS BIERI

Am 4. Mai 2020 beriet der Ständerat als Erstrat über die **dringliche Änderung des Luftfahrtgesetzes**. Eintreten war unbestritten, es gab aber Minderheitsanträge: Eine Minderheit Mazzone (gp, GE) verlangte, dass der Bund nur dann Beiträge oder Darlehen gewähren soll, wenn sich die Flugunternehmen verpflichten, auf den gewerbsmässigen Personentransport zwischen Landesflughäfen zu verzichten, wenn eine Zugverbindung mit einer Fahrzeit von weniger als drei Stunden besteht. Eine Minderheit Zopfi (gp, GL) wollte einen Passus aufnehmen, nachdem die Rückzahlung erhaltener Unterstützung fällig wird, sobald die Anzahl der Luftbewegungen wieder bei 80 Prozent des Niveaus von vor der Unterstützung liegt. Die beiden klimapolitisch motivierten Anträge stiessen bei Bundesrätin Simonetta Sommaruga auf Verständnis, trotzdem beantragte sie deren Ablehnung. An Ständerätin Mazzone gerichtet erklärte die Verkehrsministerin, die Inlandverbindung zwischen Genf und Zürich sei 1998 – als sich die Swissair aus Genf zurückzog – vom Kanton Genf explizit gewünscht worden. Auch wenn unklar sei, ob der Kanton diese Verbindung immer noch wünsche: Eine solche Änderung sollte nicht in einer dringlichen Sitzung diskutiert, sondern zuerst in die Vernehmlassung geschickt werden. Auch der Vorschlag Zopfi gehöre zuerst in eine Vernehmlassung. Weiter mahnte Bundesrätin Sommaruga: «Machen Sie Klimapolitik, auch für die Luftfahrt, aber machen Sie sie am richtigen Ort, d.h. im CO2-Gesetz.» Die beiden Minderheitenanträge wurden deutlich verworfen. Ferner verlangte ein Einzelantrag von Carlo Sommaruga (sp, GE), dass die Landesflughäfen bezüglich der Gewährung von Darlehen, Bürgschaften, Garantien und Hilfszahlungen gleich behandelt werden. Die Verkehrsministerin begegnete diesem Antrag mit der Zusicherung, dass die Gleichbehandlung der Landesflughäfen sowie der ansässigen Unternehmen vom Bundesrat «wirklich genau so gemeint» sei und durchgesetzt werde, auch wenn sie im Gesetzestext nicht explizit genannt sei. Auch der Antrag Sommaruga wurde abgelehnt. In der Gesamtabstimmung wurde die Vorlage einstimmig mit 39 Stimmen (2 Enthaltungen) angenommen. [3]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 05.05.2020
NIKLAUS BIERI

Einen Tag, nachdem der Nationalrat im Rahmen des Nachtrags I zum Voranschlag 2020 Verpflichtungskredite über CHF 1.85 Mrd. für die Luftfahrt gesprochen hatte, beriet die grosse Kammer am 5. Mai 2020 als Zweitrat die **dringliche Änderung des Luftfahrtgesetzes**. Ein Minderheitsantrag Schlatter (gp, ZH) beantragte Nichteintreten. Es sei unanständig, dem Parlament eine solche Vorlage in dieser Art und Weise vorzulegen: Sie hätte Informationen über die Verhandlungen mit der Flugbranche den Medien entnehmen müssen und für eine anständige Vorbereitung des Geschäfts sei keine Zeit geblieben, begründete Nationalrätin Schlatter ihren Antrag. Der Rat trat mit 163 zu 28 Stimmen (5 Enthaltungen) dennoch auf die Vorlage ein. Die Fraktion der Grünen lehnte Eintreten geschlossen ab und erhielt Sukkurs von einer Stimme aus der SP.
Mit einer regelrechten Flut von Anträgen versuchten Parlamentsmitglieder der SP und Grünen in der Detailberatung, Klima-, Umwelt- und Lärmschutzanliegen einzubringen. So etwa sollten beim Ersatz von Luftfahrzeugen ausschliesslich Flugzeugtypen beschafft

werden dürfen, die bezüglich Emissionen auf dem neusten Stand der Technik seien; der gewerbsmässige Personentransport zwischen zwei Flugplätzen in der Schweiz sollte grundsätzlich verboten werden; Betriebskonzessionen für Flughäfen sollten nur vergeben werden können, wenn diese eine Nachtruhe von 22 bis 6 Uhr einhielten, oder Flughäfen sollten mit einem Ausbaustopp belegt werden, bis der CO2-Ausstoss des Flugverkehrs auf einen Drittel des Referenzjahrs 2018 gesunken sei. All diesen und weiteren ähnlichen Anträgen war kein Erfolg beschieden: Bürgerliche und Mitteparteien folgten dem Bundesrat und wiesen darauf hin, dass diese dringliche Änderung nicht der Ort sei, um diese Anliegen einzubringen. Eingang in die Vorlage fanden jedoch zwei Ergänzungen, die gegenüber der bundesrätlichen Fassung noch stärker betonten, dass der Bundesrat für jede Gewährung von Hilfe hinreichende Sicherheiten einzufordern habe.
Gegen den Widerstand von Grünen und SP nahm der Nationalrat die Vorlage mit 133 gegen 60 Stimmen (3 Enthaltungen) an.
Am Nachmittag des gleichen Tages beriet der Ständerat die Differenzen. Über Mittag hatte die KVF-SR getagt, um ihrem Rat einen Antrag bezüglich der Differenzen stellen zu können. Die Kommission stimmte in der ersten Differenz dem Nationalrat zu, schlug aber in der zweiten Differenz die Streichung eines Satzes und die Umformulierung eines weiteren Satzes vor: Dies, um den Handlungsspielraum des Bundesrates bei der Gewährung von Unterstützung bei aller Vorsicht nicht zu stark einzuschränken. Der Rat folgte diesen Anträgen der Kommission und spielte damit den Ball zurück an den Nationalrat, der noch am selben Nachmittag erneut über die Vorlage beriet.
Im Nationalrat war die Formulierung des Ständerats unbestritten, die Vorlage war damit bereinigt. [4]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.05.2020
NIKLAUS BIERI

Am 6. Mai 2020 beschlossen die Räte die **dringliche Änderung des Luftfahrtgesetzes**. Nachdem sie am Vortag die wenigen Differenzen bereinigt hatten, stimmten beide Kammern noch über die Dringlichkeitsklausel ab und nahmen die Vorlage in den Schlussabstimmungen an. Im Ständerat war die Vorlage unbestritten: Sowohl die Annahme der Dringlichkeitsklausel als auch die Schlussabstimmung fielen einstimmig aus. Im Nationalrat wehrten sich die Fraktionen der Grünen und der SP gegen die Vorlage, unterlagen aber bei 150 gegen 30 Stimmen (3 Enthaltungen) bei der Dringlichkeitsklausel und mit 128 gegen 61 Stimmen (1 Enthaltung) in der Schlussabstimmung, wo sich auch 7 Mitglieder der SVP zu den Gegnern der Vorlage gesellten. [5]

Ertragsausfälle im öffentlichen Verkehr. Der Bund steht in der Pflicht (Mo. 20.3151)

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

MOTION
DATUM: 06.05.2020
NIKLAUS BIERI

Die KVF-NR reichte am 27. April 2020 eine Motion ein betreffend die **Ertragsausfälle im öffentlichen Verkehr**, welche durch die Pandemie verursacht wurden. Aufgrund der pandemiebedingten Ausnahmesituation wurde der Bevölkerung empfohlen, zuhause zu bleiben, wenn möglich im Homeoffice zu arbeiten und den öffentlichen Verkehr zu meiden. Gleichzeitig verlangte der Bund jedoch von den Transportunternehmen, dass diese ein Grundangebot aufrechterhalten. Die Folge war, dass das Angebot (und damit der Aufwand bei den Transportunternehmen) zwar bei rund 80 Prozent des bisherigen Angebots lag, die Passagierzahlen jedoch um 80 bis 90 Prozent tiefer waren als vor der Ausnahmesituation. Es drohten den Transportunternehmen deshalb massive Ertragseinbussen bei fast gleichbleibendem Aufwand. Weil der Bund die Aufrechterhaltung der Grundversorgung verlangte, sah eine Mehrheit der nationalrätlichen Verkehrskommission den Bund auch in der Pflicht, den Transportunternehmen beizustehen. Mit der Motion verlangte sie, dass der Bundesrat zusammen mit den Kantonen und den Transportunternehmen eine Gesamtsicht der Auswirkungen der Pandemie auf den öffentlichen Verkehr erstellt und entsprechende Finanzierungsmassnahmen vorsieht. Dabei sollen neben dem Bund auch die Transportunternehmen und die Kantone einen Teil des Ausfalls tragen. Eine Minderheit in der Kommission beantragte die Ablehnung der Motion.
Der Nationalrat beriet die Motion in der ausserordentlichen Session Anfangs Mai 2020. Für die Minderheit sprach Benjamin Giezendanner (svp, AG), der keine «neuen Subventionen» beschliessen wollte und sich insbesondere auch daran störte, dass der Güterbahnverkehr ebenfalls von Unterstützung profitieren soll. Bundesrätin Sommaruga

lehnte die Motion ebenfalls ab, sie verwies auf laufende Gespräche zwischen Bundesrat, Kantonen und Transportunternehmen und wehrte sich dagegen, dass der Bund – wie es der Motionstitel vorweg nimmt – «in der Pflicht steht». Vielmehr müsse diese Situation gemeinsam gelöst werden und Kantone und Transportfirmen müssten einen Beitrag leisten. Gegen den Widerstand der Fraktionen von SVP und FDP nahm die grosse Kammer die Motion mit 114 zu 72 Stimmen (2 Enthaltungen) an.
Der Ständerat entschied bereits am nächsten Tag über die Motion: Mit 35 zu 6 Stimmen (2 Enthaltungen) nahm die kleine Kammer die Motion an. [6]

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 07.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2020 schrieben die beiden Räte die Motion «**Ertragsausfälle im öffentlichen Verkehr. Der Bund steht in der Pflicht**» ab, da das Anliegen im Rahmen des dringlichen Bundesgesetzes über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise erfüllt worden war. [7]

Einführung der Maskenpflicht im öffentlichen Verkehr

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 13.07.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Am 1. Juli 2020 beschloss der Bundesrat aufgrund der Corona-Pandemie auf den 6. Juli 2020 eine generelle **Maskenpflicht im öffentlichen Verkehr** einzuführen. Diese gilt für Personen ab 12 Jahren, welche ein öffentliches Verkehrsmittel (inklusive Flugzeug) benutzen. Die mediale Debatte über das Maskentragen im öffentlichen Verkehr hatte sich jedoch bereits seit April 2020 entwickelt. So forderte beispielsweise die NZZ schon Ende April ein Maskenobligatorium für den öffentlichen Verkehr; von Seiten der Behörden gab es damals jedoch nur die Empfehlung, zu Stosszeiten eine Maske zu tragen. Zwei Wochen später war es erneut die NZZ, die darauf hinwies, dass auch das Personal des öffentlichen Verkehrs die Einführung der Maskenpflicht verlange, da nur wenige Fahrgäste die Empfehlung, Maske zu tragen, befolgten. Somit seien die Angestellten im öffentlichen Verkehr, sowie die Fahrgäste selber, ungeschützt. Zudem werde die Lage mit den nächsten anstehenden Lockerungsschritten noch heikler. Im Sonntagsblick folgten sodann der Ökonom Ernst Fehr, Marcel Tanner, Mitglied der Swiss National Covid-19 Science Task Force, und die Virologin Isabelle Eckerle, welche Ende Mai 2020 ein Masken-Obligatorium für den öffentlichen Verkehr forderten. Nach Ende der ausserordentlichen Lage am 19. Juni 2020 meldeten sich auch vermehrt Kantonsvertreterinnen und -vertreter zu Wort und erwägten eine Maskenpflicht für ihren jeweiligen Kanton. Als der Bundesrat schliesslich Anfang Juli 2020 die Maskenpflicht im öffentlichen Verkehr verfügte, ging ein kollektives «Endlich» durch die Schweizer Printpresse. Während die NZZ mutmasste, dass der Bundesrat aufgrund des Drucks einzelner Kantone gehandelt hatte, merkte La Liberté an, dass das Maskenobligatorium auch aufgrund der Empfehlungen der Swiss National Covid-19 Science Task Force zustandekommen sei. Laut Aargauer Zeitung waren auch die steigenden Fallzahlen mit ein Grund für die Maskenpflicht. Die Zeitung Le Temps stimmte dieser These zu, indem sie darauf hinwies, dass es dem Bundesrat auch um die Symbolik gegangen sei; er wolle die Bevölkerung daran erinnern, dass das Virus noch lange nicht verschwunden sei. [8]

Rekapitalisierung von Skyguide aufgrund der Corona-Krise

Luftfahrt

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 12.08.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat schlug am 12. August 2020 vor, **Skyguide**, die im Schweizer Luftraum für die Flugsicherung verantwortlich ist, in den Jahren 2020 und 2021 unter gewissen Bedingungen **mit insgesamt bis zu CHF 400 Mio. zu unterstützen**. Skyguide hatte mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen, da aufgrund der Corona-Pandemie, respektive des darauf folgenden Einbruchs der Flugbewegungen, die Gebührenerträge durch die Fluggesellschaften stark zurückgegangen waren.
Der Bundesrat beantragte diese Rekapitalisierung im Rahmen des Nachtrages IIb zum Voranschlag 2020. Für 2020 sah er einen Kapitaleinschuss von CHF 150 Mio. vor. Mit

einer Nachmeldung zum Voranschlag 2021 beantragte er sodann für 2021 weitere CHF 250 Mio. Es solle jedoch im Verlaufe des Jahres 2021 erst noch geprüft werden, ob der gesamte Betrag nötig werde, und ob nicht ein Teilbetrag als Darlehen gesprochen werden solle. Der Bundesrat betonte ausserdem, dass diese finanzielle Unterstützung nur gewährt werde, wenn Skyguide Sparmassnahmen umsetze, die den Liquiditätsbedarf insgesamt stark reduzieren.
In der Herbstsession 2020 wurde die erste Tranche von CHF 150 Mio. in beiden Räten behandelt. Im Nationalrat kam dabei die Frage auf, ob diese Gelder nicht an gewisse Bedingungen geknüpft werden sollten. Es gab dabei einen Minderheitsantrag I von Lars Guggisberg (svp, BE), sowie einen Minderheitsantrag II von Christian Dandrès (sp, GE). Der Minderheitsantrag I forderte, dass das Rentenalter der Fluglotsinnen und -lotsen bei Skyguide auf mindestens 60 Jahre erhöht wird und dass die Lohnstruktur nach unten korrigiert werde. Der Minderheitsantrag II hingegen verlangte, dass bei Skyguide dieselben GAV-, Arbeits-, Lohn- und Anstellungsbedingungen gelten wie vor der Pandemie, dass also nicht auf Kosten der Arbeitnehmerinnen und -nehmer gespart werde. Beide Anträge wurden jedoch von der Ratsmehrheit verworfen. Diese war der Ansicht, dass die Gewährung von Beihilfen nicht an Fragen des Rentenalters oder der Lohnstrukturen geknüpft werden sollten; dafür gebe es spezifische Gremien.
Im Ständerat wurde die Unterstützung von Skyguide hingegen diskussionslos gutgeheissen.
Beide Räte stimmten der ersten Tranche von CHF 150 Mio. schliesslich in der Herbstsession 2020 zu, der zweiten Tranche in der Wintersession 2020. [9]

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Juni 2021 bestätigte der Bundesrat in einer Medienmitteilung seinen knapp ein Jahr zuvor gefällten Entscheid, die Flugsicherungsgesellschaft **Skyguide aufgrund der wirtschaftlichen Auswirkungen der Covid-19-Krise auch im Jahr 2021 zu unterstützen**.

Im Vorjahr hatte er mit einer Nachmeldung zum Voranschlag 2021 beantragt, Skyguide 2021 mit CHF 250 Mio. unter die Arme zu greifen, allerdings müsse noch geprüft werden, ob der gesamte Betrag benötigt werde und ob nicht ein Teil davon als Darlehen zur Verfügung gestellt werden sollte. Nun kam er zum Schluss, die gesamte Summe als Darlehen zu sprechen. Der Bundesrat kündigte zudem an, im Rahmen des Voranschlags 2022 weitere Mittel in der Höhe von CHF 100 Mio. zu beantragen; auch bei diesen Mitteln solle der konkrete Bedarf jedoch noch einmal geprüft werden. Des Weiteren verwies der Bundesrat darauf, dass Skyguide weiterhin in der Pflicht stehe, Sparmassnahmen vorzulegen sowie einen Plan zu erarbeiten, wie das Rentenalter der Fluglotsinnen und Fluglotsen von heute 56 auf mindestens 60 Jahre erhöht werden könne. [10]

Dringliches Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise (BRG 20.055)

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.08.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im August 2020 legte der Bundesrat seine Botschaft zum **Dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise** vor, welches die Räte durch die Annahme der Motion 20.3151 in Auftrag gegeben hatten. Das Gesetz sieht Massnahmen im Umfang von rund CHF 700 Mio. vor, um die Einnahmeausfälle, die der öffentliche Verkehr und der Schienengüterverkehr aufgrund der coronabedingten Krise erlitten hat, abzufedern. Die Einnahmeausfälle waren einerseits auf die Empfehlungen der Behörden, den öffentlichen Verkehr möglichst zu meiden, zurückzuführen. Andererseits produzierten viele Firmen und Betriebe weniger oder gar keine Güter mehr, die per Schiene hätten transportiert werden sollen. Die vom Bundesrat vorgeschlagenen Massnahmen betreffen unter anderem den regionalen Personenverkehr, den Güterverkehr und den BIF. [11]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession befassten sich sowohl Ständerat als auch Nationalrat mit dem **dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise**. Die beiden Räte stimmten den von der Regierung vorgeschlagenen Hilfen zu und erweiterten diese noch auf den lokalen und den touristischen Verkehr sowie auf den Autoverlad von der Strasse auf die Schiene. Zuvor waren im Nationalrat Anträge seitens SVP gescheitert, den lokalen Verkehr sowie den Güterverkehr von der Unterstützung auszuschliessen. Ebenso verworfen wurde das Anliegen von SP und Grünen, auch dem Fernverkehr finanziell unter die Arme zu greifen. Die ursprünglich vom Bundesrat vorgesehenen CHF 700 Mio. wurden durch diese Entscheide des Parlaments auf rund CHF 900 Mio. aufgestockt.
Das Gesetz, welches bis Ende 2021 gelten soll, wurde von beiden Räten in je einer separaten Abstimmung für dringlich erklärt und in den beiden Schlussabstimmungen jeweils deutlich angenommen. [12]

Private Reisebusbranche in der Existenzkrise (Mo. 20.3934)

Strassenverkehr

MOTION
DATUM: 16.12.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im August 2020 reichte die KVF-NR eine Motion ein, um die **Reisebusbranche** zu unterstützen, welche angesichts der Covid-19-Pandemie in eine Existenzkrise geraten sei. Der Bundesrat solle daher analog zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs eine Vorlage erarbeiten, um Firmenschliessungen, Konkurse und Arbeitsplatzverluste zu verhindern. Notwendig seien insbesondere Anpassungen an den bestehenden Bedingungen für die Covid-19-Kreditvergabe. So solle beispielsweise die maximale Kredithöhe von 10 auf 25 Prozent des Umsatzes angehoben werden. Der Bundesrat beantragte die Ablehnung der Motion. Er begründete dies mit den Massnahmen, die er bereits zur Abfederung der wirtschaftlichen Folgen getätigt hatte, beispielsweise bei der Kurzarbeit. Auf eine Branchenlösung für private Transportunternehmen, analog der Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, wollte er verzichten. Die Reisebusbranche trage nicht im selben Ausmass zur Grundversorgung mit Mobilität für die Bevölkerung bei wie der öffentliche Verkehr.
Der Nationalrat beschäftigte sich in der Wintersession 2020 mit der Motion. Bruno Storni (sp, TI) erläuterte im Namen der Kommission das Anliegen. Er wies darauf hin, dass es in der Tat schon Unterstützungsmassnahmen für die Wirtschaft gebe. Diese spezifische Branche benötige aber noch mehr Hilfe, da sie sehr hohe Fixkosten habe, beispielsweise durch Leasing von Reisebussen. Wirtschaftsminister Parmelin argumentierte, dass mittlerweile im Rahmen des Covid-19-Gesetzes und der Covid-19-Härtefallverordnung Massnahmen für Härtefälle auf den Weg gebracht worden seien. Weitere Massnahmen seien nicht angebracht. Der Nationalrat sprach sich in der Abstimmung deutlich mit 141 zu 36 Stimmen (bei 7 Enthaltungen) für die Annahme der Motion aus. Die ablehnenden Stimmen kamen mehrheitlich von der GLP und den Grünen. [13]

MOTION
DATUM: 09.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die pandemiebedingten Schwierigkeiten der privaten **Reisebusbranche** standen im Zentrum einer Motion der KVF-NR, welche in der Frühjahressession 2021 vom Ständerat behandelt wurde. Die vom Nationalrat gutgeheissene Motion verlangte vom Bundesrat, eine Vorlage zu erarbeiten, um Firmenschliessungen, Konkurse und Arbeitsplatzverluste in dieser Branche zu verhindern.
Kommissionssprecher Engler (mitte, GR) erläuterte für die Mehrheit der KVF-SR, dass die Kommission grosses Verständnis für das Anliegen habe. Das Parlament habe aber mittlerweile – die Motion wurde bereits im Sommer 2020 eingereicht – mit den Härtefallmassnahmen und der Covid-Gesetzgebung die Voraussetzungen geschaffen, um die betroffenen Branchen zu unterstützen.
Thierry Burkart (fdp, AG), seines Zeichens Zentralpräsident des ASTAG, erläuterte die Lage aus Sicht der Carunternehmungen. Die Branche stehe quasi am Abgrund. Die Gelder aus der Härtefallregelung kämen zu langsam und reichten nicht aus. Ausserdem seien sie von Kanton zu Kanton sehr unterschiedlich ausgestaltet. Er sehe mit der Anpassung des Covid-19-Gesetzes in der Frühlingssession 2021 jedoch Licht am Horizont. Er sei guten Mutes, dass mit den darin enthaltenen Regulierung Abhilfe geschaffen werde, weshalb er seinen Minderheitsantrag auf Annahme der Motion zurückziehe. Anschliessend lehnte der Nationalrat die Motion stillschweigend ab. [14]

Kündigung Swiss Pilotinnen und Piloten

Luftfahrt

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 06.02.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Zuge der wirtschaftlichen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie kam es im Februar 2021 zur **Kündigung des GAV der Pilotinnen und Piloten der Fluggesellschaft Swiss** per 31. März 2021 mit einer Frist von zwölf Monaten. Wie die Medien berichteten, konnten sich der Swiss-Konzern auf der einen Seite und die Pilotengewerkschaft Aeropers auf der anderen Seite nicht über ein Massnahmenpaket zur Bekämpfung der wirtschaftlichen Auswirkungen der Pandemie einigen, woraufhin die Swiss den laufenden Gesamtarbeitsvertrag gekündigt habe. Die Swiss erläuterte in ihrer Medienmitteilung, dass Aeropers nicht bereit gewesen sei, «dieser Krise angemessene Beiträge zuzusichern». Swiss-Operativchef Thomas Frick fügte in der Sonntagszeitung an, dass die Swiss in diesem unsicheren Umfeld mehr Spielraum brauche und daher ein flexiblerer GAV geschaffen werden müsse. Aeropers widersprach dieser Sichtweise und argumentierte in ihrer Pressemitteilung, dass die Gewerkschaft der Pilotinnen und Piloten zu weitreichenden Zugeständnissen bereit gewesen sei. Die Swiss habe jedoch nicht den Eindruck gemacht, als sei sie an einer sozialpartnerschaftlichen Lösung interessiert. Kilian Kraus, Präsident von Aeropers, bezeichnete die Kündigung durch die Swiss als Fehlentscheid und argumentierte, dass die Swiss «Forderungen zu GAV-Elementen [stelle], die ihr schon seit vielen Jahren ein Dorn im Auge sind. Es geht der Swiss nicht um die Bewältigung der Krise, sondern um eine generelle Herabstufung der Arbeitsbedingungen». Beide Seiten sicherten jedoch zu, weiter verhandeln zu wollen, um einen neuen GAV abzuschliessen. [15]

Regionaler Personenverkehr 2022-2025. Verpflichtungskredit (BRG 21.035)

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Juni 2021 präsentierte der Bundesrat die Botschaft zum **Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025** in der Höhe von CHF 4352.2 Mio. Dieser Kredit lag damit rund CHF 250 Mio. höher als derjenige für die vergangene Vierjahresperiode. Mit den budgetierten Mitteln sollen beispielsweise Investitionen in das Rollmaterial getätigt oder der Ausbau von Angeboten finanziert werden. Die Kostenfolgen der Corona-Pandemie auf den regionalen Personenverkehr für den Zeitraum 2022-2025 werden gemäss Botschaft separat aufgearbeitet und waren folglich nicht Bestandteil dieser Vorlage. [16]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **grosse Kammer** beugte sich in der Herbstsession 2021 über den **Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025**, für welchen der Bundesrat CHF 4.35 Mrd. veranschlagt hatte. Die KVF-NR hatte das Geschäft zuvor an zwei Sitzungen vorberaten, wonach Eintreten im Rat unbestritten war. Die Kommissionsmehrheit wollte die Vorlage des Bundesrates aber um einen Artikel ergänzen, der den Bundesrat dazu auffordert, im Jahr 2023 zu Handen der beiden Kommissionen und der Kantone darzulegen, ob aufgrund der Corona-Krise eine Finanzierungslücke besteht. Falls sich eine solche zeige, solle der Bundesrat einen Zusatzkredit zum Verpflichtungskredit 2022-2025 beantragen. Dem gegenüber stand ein Minderheitsantrag Tuena (svp, ZH), welcher auf ebendiesen Artikel verzichten wollte, da der Bundesrat ohnehin jederzeit die Möglichkeit habe, einen Zusatzkredit vorzulegen. Zudem lagen zwei Minderheitsanträge aus der KVF-NR und ein weiterer Minderheitsantrag aus der FK-NR vor, welche die Vorlage ebenfalls beraten hatte. Ein zweiter Minderheitsantrag Tuena wollte die Höhe des Verpflichtungskredits um ca. CHF 250 Mio. kürzen; die Summe von CHF 4.1 Mrd. – dies entspricht der Höhe des Verpflichtungskredits für die Periode 2018-2021 – müsse in wirtschaftlich schwierigen Zeiten genügen. Der dritte Minderheitsantrag, der aus der Feder von Bruno Storni (sp, TI) stammte, wollte den Kredit hingegen auf CHF 4.44 Mrd. erhöhen. Dasselbe Ziel verfolgte auch der Minderheitsantrag Schneider Schüttel (sp, FR) aus den Reihen der FK-NR. Schneider Schüttel argumentierte, dass es eine Erhöhung erlaube, «auf die klimatischen Herausforderungen zu reagieren und vor allem – das ist für meine Minderheit besonders wichtig – die Massnahmen zur Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs stärker zu unterstützen».

Der Nationalrat folgte der Mehrheit der KVF-NR in allen Punkten: Er fügte einen Artikel zu einem allfälligen Zusatzkredit ein und lehnte die Minderheitsanträge auf Kürzung oder Erhöhung des Kredits ab. In der Gesamtabstimmung nahm die grosse Kammer die Vorlage deutlich mit 173 zu 3 Stimmen (4 Enthaltungen) an. [17]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.11.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** beriet in der Wintersession 2021 den **Verpflichtungskredit für die Abgeltung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs für die Jahre 2022–2025**. Olivier Français (fdp, VD) stellte die Vorlage vor, die in der kleinen Kammer unumstritten war. Er wies auf die Bedeutung des regionalen Personenverkehrs als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz hin, sichere dieser doch auf über 1'400 öffentlichen Verkehrslinien die täglichen Fahrten von rund 2.5 Millionen Menschen. Er bat sodann im Namen der KVF-SR, auf die Vorlage einzutreten und diese gemäss dem Beschluss des Nationalrates anzunehmen. Die kleine Kammer kam diesem Ansinnen nach und sprach sich einstimmig für die Annahme des Entwurfes aus. [18]

Covid-19. Beiträge des Bundes an die finanziellen Lücken im öffentlichen Verkehr auch für das Jahr 2021 (Mo. 21.3593 und Mo. 21.3459)

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

MOTION
DATUM: 15.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im April respektive im Mai 2021 reichten die KVF-NR und die KVF-SR je eine gleichlautende **Motion betreffend die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs aufgrund der Covid-19-Krise** ein (Mo. 21.3459 und Mo. 21.3593). Die Motionen forderten, dass der Bund dem gebeutelten öffentlichen Verkehr – namentlich in den Bereichen Fernverkehr, touristischer Verkehr und Ortsverkehr – für das Jahr 2021 wie schon im Vorjahr eine finanzielle Unterstützung zukommen lassen solle. Dabei sollten die im Rahmen des Bundesgesetzes über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise (BRG 20.055) für das Jahr 2020 beschlossenen Hilfen für den touristischen Verkehr und den Ortsverkehr auf das Jahr 2021 ausgedehnt werden, während für den Fernverkehr eine neue Lösung gefunden werden müsse. In der nationalrätlichen Kommission hatte sich eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) gegen den Vorstoss ausgesprochen, aus der ständerätlichen Kommission gab es keinen Antrag auf Ablehnung.
Der Bundesrat stellte sich gegen die Motionen. Er argumentierte, dass grundsätzlich die Gemeinden und Kantone für den Ortsverkehr zuständig seien. Von diesem Prinzip sei man zwar im Vorjahr abgewichen, auf eine erneute Ausnahme solle nun aber verzichtet werden. Im Bereich des Fernverkehrs seien das UVEK und die EFV zudem bereits daran, geeignete Massnahmen zur finanziellen Stabilisierung der SBB zu prüfen. Beim touristischen Verkehr schliesslich sei keine finanzielle Unterstützung angebracht.
Die beiden Räte diskutierten die Motionen in der Sommersession 2021. Der Ständerat nahm sie mit 36 zu 3 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) an. Im Nationalrat, wo die Motion zusammen mit der Motion der KVF-NR zur Unterstützung des Schienengüterverkehrs in der Covid-19-Krise behandelt wurde, argumentierten Kurt Fluri (fdp, SO) und Jon Pult (sp, GR) für die Kommission, dass die Transportunternehmen des Orts- und des touristischen Verkehrs teilweise keine Reserven mehr hätten und daher keine weiteren Ausfälle mehr verkraften könnten. Benjamin Giezendanner argumentierte im Namen der ablehnenden Minderheit, dass sich der Ortsverkehr und der touristische Verkehr von selber wieder erholen würden. Ausserdem sei es sinnvoll, wenn das Angebot im touristischen Verkehr nun etwas zurückgehe und sich damit Angebot und Nachfrage wieder einpendelten. Es könne nicht angehen, «dass man eine verminderte Nachfrage einfach nur mit Bundesgeldern egalisiert». Der Fernverkehr schliesslich könne sich auf seine Reserven stützen. Die Mehrheit des Nationalrates war aber anderer Ansicht und wollte die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs sicherstellen. Er nahm die Motion mit 134 zu 50 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) deutlich an. Die ablehnenden Stimmen stammten von Mitgliedern der SVP-Fraktion sowie von einem FDP-Mitglied. [19]

MOTION
DATUM: 30.11.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die beiden Räte beschlossen in der Wintersession 2021 bei den Beratungen zum zweiten Massnahmenpaket zur **Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise** die **Abschreibung zweier identischer Motionen** (Mo. 21.3459 und Mo. 21.3593), die eine solche Unterstützung gefordert hatten und von den Räten in der Sommersession 2021 angenommen worden waren. [20]

Milderung der pandemiebedingten Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr im Jahr 2021 (Mo. 21.3460 und 21.3594)

Eisenbahn

MOTION
DATUM: 15.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die KVF-NR und die KVF-SR reichten im April respektive im Mai 2021 je eine identische **Motion zur finanziellen Unterstützung des Schienengüterverkehrs im Jahr 2021** ein (Mo. 21.3460 und Mo. 21.3594). Mit dem geforderten Nachtragskredit sollen die pandemiebedingten Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr abgemildert werden, stelle Letzterer doch trotz gesunkener Nachfrage «sein systemrelevantes Angebot im Binnenverkehr weiterhin zur Verfügung». Die beiden Motionen ergänzten die Motionen 21.3459 und 21.3593, die eine finanzielle Unterstützung für den Orts-, den touristischen sowie den Fernverkehr forderten und ebenfalls von den beiden Kommissionen eingereicht worden waren.
Der Bundesrat beantragte die Annahme der beiden Motionen zum Schienengüterverkehr. Der Ständerat nahm die Motion in der Sommersession 2021 stillschweigend an, nachdem Kommissionssprecher Zopfi (gp, GL) dargelegt hatte, dass im Schienengüterverkehr eine Verminderung des Angebots erfolgen könnte, wenn dieser Nachtragskredit nicht genehmigt würde. Dies wiederum könne zu Problemen bei der verladenden Wirtschaft führen. In derselben Session befasste sich auch der Nationalrat mit dem Vorstoss. Eine Minderheit der KVF-NR beantragte, die Motion abzulehnen. Benjamin Giezendanner (svp, AG) kritisierte im Namen der Minderheit, dass mit diesen Vorstössen der Güterverkehr subventioniert werden soll. Es sei falsch, Strukturerhalt zu betreiben und SBB Cargo auf Kosten der Steuerzahlenden wettbewerbsfähig zu machen. Mit dieser Argumentation vermochte Giezendanner jedoch kaum über die SVP-Grenzen hinaus zu überzeugen. Die Motion wurde mit 132 zu 52 Stimmen – bei 3 Enthaltungen – angenommen. [21]

MOTION
DATUM: 07.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

In Zusammenhang mit der Beratung des zweiten Massnahmenpakets zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise wurden in der Wintersession 2021 zwei identische **Motionen der KVF-SR sowie der KVF-NR zur finanziellen Unterstützung des Schienengüterverkehrs im Jahr 2021 abgeschrieben** (Mo. 21.3460 und Mo. 21.3594). [22]

Weniger Verkehr und weniger Stau wegen Corona

Strassenverkehr

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 25.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Das ASTRA veröffentlichte im Sommer 2021 Zahlen zum Verkehrsaufkommen im von der **Corona-Pandemie** geprägten Jahr **2020**. Aufgrund der von den Behörden angeordneten Massnahmen (beispielsweise Homeoffice, Schliessung von Freizeitangeboten) gab es auf den Nationalstrassen deutlich **weniger Verkehr und weniger Stau** zu verzeichnen. Das Verkehrsaufkommen nahm im Vergleich zum Vorjahr um rund 18 Prozent ab; die Staustunden nahmen sogar um rund einen Drittel ab. Inzwischen haben der Verkehr und die Staustunden jedoch wieder das Niveau von 2019 erreicht.
Um den Verkehr wieder flüssiger zu gestalten, plant das ASTRA die Umsetzung verschiedener Massnahmen. So werde beispielsweise das Verkehrsmanagement bei den Ein- und Ausfahrten der Nationalstrassen mit einer Regelung der Geschwindigkeit und einer so genannten Rampendosierung – der Steuerung des Verkehrsflusses durch ein Ampelsystem – verbessert. Zudem solle auch die Schnittstellenproblematik (insbesondere die Staugefahr) zwischen den Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz entschärft werden, wie der Bundesrat bereits im Bericht in Erfüllung eines

Postulates Burkart (fdp, AG) angekündigt hatte. [23]

Finanzielle Unterstützung der SBB in 2021 aufgrund der Corona-Pandemie

Eisenbahn

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 01.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Anfang September 2021 sicherte der Bundesrat den SBB **finanzielle Unterstützung im Jahr 2021 aufgrund der Corona-Pandemie** zu. Er wies dazu das EFD an, die Limite der SBB für Darlehen von CHF 750 Mio. auf CHF 950 Mio. zu erhöhen. Dadurch könne der Finanzierungsbedarf bis Ende 2021 abgedeckt werden. Für die darauf folgenden Jahre will der Bundesrat bis Ende 2021 eine Analyse mit «Varianten zur nachhaltigen finanziellen Stabilisierung des Unternehmens» erstellen. [24]

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 17.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat beschloss Ende 2021 **Massnahmen zur finanziellen Stabilisierung der SBB**, um die Verschuldung, in die die SBB aufgrund des Vorgehens zur Bekämpfung der Covid-19-Pandemie geraten waren, zu mindern und ihre Rentabilität zu stärken. Das Massnahmenpaket beinhaltete Kostensenkungen seitens der SBB (jährlich zusätzlich CHF 80 Mio. ab 2024), eine Reduktion der Trassenpreise (d.h. der Preise für die Benutzung des Schienennetzes) im Fernverkehr sowie eine Überprüfung des geplanten Ausbaus der Infrastruktur. [25]

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 19.10.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Infolge der überwiesenen Motion 22.3008 «Unterstützung der Durchführung der SBB-Interventionen und einer langfristigen Vision in Covid-19-Zeiten» beschloss der Bundesrat im Oktober 2022, die bereits im Dezember 2021 festgelegten **Massnahmen zur finanziellen Stabilisierung der SBB weitgehend beizubehalten, jedoch einzelne Elemente anzupassen**: Mit einem A-Fonds-Perdu-Beitrag des Bundes in der Höhe von rund CHF 1.25 Mrd. sollen die 2020-2022 eingefahrenen Verluste im Fernverkehr ausgeglichen werden. Zudem sollen die Finanzierungsinstrumente der SBB besser definiert werden. Ausserdem beabsichtige der Bundesrat, die für den Ausbau des Schienennetzes fehlenden Mittel des BIF gänzlich auszugleichen. Für die Umsetzung dieser Punkte sei eine Revision des SBB-Gesetzes sowie des Schwerverkehrsabgabegesetzes geplant. Mit diesen geplanten Massnahmen würden die SBB zusätzliche Beiträge von insgesamt rund CHF 3 Mrd. erhalten. [26]

Zweites Massnahmepaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise (BRG 21.064)

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 03.11.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat präsentierte im November 2021 sein **zweites Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise**. Dieses soll dem öffentlichen Verkehr – wie schon im Jahr 2020 – auch im Jahr 2021 bei der Bewältigung der Folgen der Epidemie helfen. Der Bundesrat sieht gemäss Botschaft vor, neben dem Güterverkehr auch den Regional-, den Orts- sowie gewisse Teile des touristischen Verkehrs zu unterstützen. Dabei sind folgende Grundsätze vorgesehen: Bund und Kantone decken die im regionalen Personenverkehr im Jahr 2021 entstandenen Defizite nachträglich durch einen einmaligen Beitrag. Die Transportunternehmen müssen sich gemäss ihren jeweiligen finanziellen Möglichkeiten an diesen Kosten beteiligen. Beim Orts- und beim touristischen Verkehr sollen dieselben Kriterien gelten wie im Vorjahr. Mit dieser Botschaft beantragte der Bundesrat die Motionen der KVF-SR und der KVF-NR zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs sowie des Schienengüterverkehrs zur Abschreibung.
Die Bundesbeiträge von insgesamt CHF 215 Mio. (Regionaler Personenverkehr: CHF 150 Mio.; Ortsverkehr: CHF 50 Mio.; touristisches ÖV-Angebot: CHF 15 Mio.) sollen dem Parlament im Rahmen der dritten Nachmeldung zum Voranschlag 2022 unterbreitet werden. Den Kredit für den Schienengüterverkehr in der Höhe von CHF 25 Mio. hatte

der Bundesrat bereits mit dem Nachtrag II zum Voranschlag 2021 beantragt. [27]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die beiden Räte beugten sich in der Wintersession 2021 über das **zweite Massnahmenpaket zur Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise**. Im **Nationalrat** lag ein Minderheitsantrag auf Nichteintreten vor. Benjamin Giezendanner (svp, AG) erläuterte für diese Minderheit, dass ihm vor allem die geplante weitere Unterstützung des Schienengüterverkehrs ein Dorn im Auge sei. Hier gehe es nicht mehr darum, Covid-19-bedingte Ausfälle auszugleichen, sondern darum, «strukturelle Defizite zu decken, sei es bei der Alptransit Gotthard AG oder bei SBB Cargo». Der Nationalrat lehnte den Nichteintretensantrag der Minderheit jedoch ab. Ebenso erging es weiteren Minderheitsanträgen von linker und rechter Seite, welche eine Fortführung der Unterstützungsmassnahmen bis mindestens Ende 2022 (Pult; sp, GR) respektive eine kürzere Dauer der Unterstützung des touristischen Verkehrs (Giezendanner) verlangt hatten. Angenommen wurde hingegen ein weiterer Antrag Giezendanner, wonach die Betreiber touristischer Angebote zuerst alle Reserven aufbrauchen müssen, bevor sie Unterstützungsleistungen erhalten. Einstimmig angenommen wurde auch ein Antrag Romano (mitte, TI), die Vorlage dem fakultativen Referendum zu unterstellen. In der Gesamtabstimmung nahm der Nationalrat die Vorlage mit 131 zu 47 Stimmen bei 7 Enthaltungen deutlich an. Lediglich in der SVP-Fraktion gab es eine Nein-Mehrheit.
Der **Ständerat** befasste sich rund eine Woche später mit der Vorlage und folgte dem Nationalrat in fast allen Punkten. Einzig zu den Reserven der Betreiber touristischer Angebote vertrat die kleine Kammer eine andere Meinung. Sie entschied, dass diese Anbieter bereits Unterstützung erhalten sollen, wenn die Ausfälle grösser sind als ein Drittel der zwischen 2017 und 2019 gebildeten Reserven.
Diese Differenz konnte bereits zwei Tage später behoben werden, als der Nationalrat der Version des Ständerates folgte. Die beiden Räte stimmten der Vorlage in den **Schlussabstimmungen** deutlich zu. Die grosse Kammer tat dies mit 145 zu 44 Stimmen bei 6 Enthaltungen, die kleine Kammer mit 40 zu 0 Stimmen bei 4 Enthaltungen. [28]

---

1) TA, 1.4., 3.4.20; AZ, TA, 4.4.20; SoZ, 5.4.20; LT, 6.4.20; NZZ, 7.4.20; TA, 8.4.20; AZ, Blick, NZZ, TA, WoZ, 9.4.20; So-Bli, 12.4.20; TG, 14.4.20; LT, 15.4.20; NZZ, 17.4.20; LT, TA, 21.4.20; So-Bli, 26.4.20; TA, 28.4.20; AZ, Blick, LT, NZZ, TA, 30.4.20; TA, 2.5.20; SoZ, 3.5.20; AZ, TA, 4.5.20; AZ, LT, NZZ, 5.5.20; TA, 6.5.20; NZZ, TA, 8.5.20; AZ, 11.5.20
2) BBl, 2020, S. 3667 ff.; AZ, CdT, LT, NZZ, 30.4.20
3) AB SR, 2020, S. 200 ff.
4) AB NR, 2020, S. 451 ff.; AB NR, 2020, S. 521; AB SR, 2020, S. 253 ff.
5) AB NR, 2020, S. 531; AB NR, 2020, S. 545; AB SR, 2020, S. 255; AB SR, 2020, S. 270
6) AB NR, 2020, S. 469 ff.; AB SR, 2020, S. 262 ff.
7) AB NR, 2020, S. 1372 ff.; AB SR, 2020, S. 634 ff.
8) LT, 25.4.20; NZZ, 29.4.20; LT, 30.4., 1.5.20; NZZ, 19.5., 20.5.20; So-Bli, 24.5.20; NZZ, 26.5.20; AZ, 23.6.20; NZZ, 24.6.20; CdT, 1.7.20; AZ, LT, Lib, NZZ, TG, 2.7.20; LT, 3.7.20; LT, NZZ, 4.7.20; CdT, 6.7.20; AZ, CdT, LT, NZZ, 7.7.20; NZZ, 14.7.20
9) AB NR, 2020, S. 1282 ff.; AB NR, 2020, S. 2150 ff.; AB NR, 2020, S. 2165 ff.; AB NR, 2020, S. 2215 ff.; AB SR, 2020, S. 1215 ff.; AB SR, 2020, S. 727 f.; Medienmitteilung Bundesrat vom 12.8.20
10) Medienmitteilung Bundesrat vom 30.6.21
11) BBl 2020, S. 6713 ff.
12) AB NR, 2020, S. 1372 ff.; AB SR, 2020, S. 634 ff.
13) AB NR, 2020, S. 2620 f.
14) AB SR, 2021, S. 155 ff.
15) Medienmitteilung Aeropers vom 6.2.21; Medienmitteilung SWISS vom 6.2.21; CdT, NZZ, TA, 8.2.21; AZ, 12.2., 13.2.21; SoZ, 14.2.21
16) BBl 2021, 1483
17) AB NR, 2021, S. 2051 ff.
18) AB SR, 2021, S. 1102 ff.
19) AB NR, 2021, S. 1044 ff.; AB SR, 2021, S. 630 f.
20) AB NR, 2021, S. 2182 ff.; AB SR, 2021, S. 1229 ff.
21) AB NR, 2021, S. 1044 ff.; AB SR, 2021, S. 631 f.
22) AB NR, 2021, S. 2182 ff.; AB SR, 2021, S. 1229 ff.
23) Medienmitteilung ASTRA vom 25.6.21
24) Medienmitteilung Bundesrat vom 1.9.21
25) Medienmitteilung Bundesrat vom 17.12.21
26) Medienmitteilung BR vom 19.10.22
27) BBl 2021, 2614
28) AB NR, 2021, S. 2182 ff.; AB NR, 2021, S. 2461 ff.; AB NR, 2021, S. 2530; AB NR, 2021, S. 2757; AB SR, 2021, S. 1229 ff.; AB SR, 2021, S. 1347; AB SR, 2021, S. 1445