



20.3151

**Motion KVF-N.
Ertragsausfälle
im öffentlichen Verkehr.
Der Bund steht in der Pflicht**

**Motion CTT-N.
Pertes de recettes dans le secteur
des transports publics.
La Confédération doit trouver
des solutions**

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 05.05.20
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 06.05.20

Antrag der Mehrheit
Annahme der Motion

Antrag der Minderheit
(Umbricht Pieren, Bourgeois, Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Wasserfallen Christian, Wobmann)
Ablehnung der Motion

Proposition de la majorité
Adopter la motion

Proposition de la minorité
(Umbricht Pieren, Bourgeois, Giezendanner, Hurter Thomas, Quadri, Rutz Gregor, Sollberger, Wasserfallen Christian, Wobmann)
Rejeter la motion

Candinas Martin (M-CEB, GR), für die Kommission: Anlässlich der Sitzung unserer Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen am 27. April wurde die vorliegende Motion eingereicht. Der Bundesrat wird darin aufgefordert, in Zusammenarbeit mit den Kantonen und den Transportunternehmen für die Ertragsausfälle, die im öffentlichen Verkehr wegen der Corona-Krise entstehen, eine Vorlage auszuarbeiten.

Diese Vorlage soll eine Gesamtsicht der Corona-bedingten Auswirkungen und Finanzierungsmaßnahmen über alle Bereiche hinweg enthalten. Wir denken da an den Personenverkehr im Fernverkehr, im Regionalverkehr, im touristischen Verkehr und im Ortsverkehr, jedoch auch an den Güterverkehr und die Infrastruktur. Weiter fordert unsere Kommission den Bundesrat auf, eine ausgewogene Lösung anzustreben, bei der nebst dem Bund auch die Transportunternehmen und die Kantone einen Teil der Ertragsausfälle tragen sollen.

Welches sind die Gründe der Kommission für diese Motion? Die Auswirkungen der Corona-Krise auf den öffentlichen Verkehr sind mit anderen Wirtschaftszweigen in einem wesentlichen Punkt nicht vergleichbar. Auf Geheiss von Bund und Kantonen wurde und wird im Personenverkehr zu Recht ein grosses Grundangebot aufrechterhalten, um die Grundversorgung sicherzustellen. Im Schnitt spricht man hier von 80 Prozent des normalen Angebots. Auf gewissen Linien blieb das Angebot sogar mehr oder weniger unverändert. Dadurch fallen die Kosten bei den Unternehmen insgesamt praktisch unverändert hoch an.

Der Bundesrat empfiehlt jedoch allen Personen, den öffentlichen Verkehr möglichst zu meiden. Dadurch fehlen dem öffentlichen Verkehr die Kundinnen und Kunden. Gegenüber dem Normalzustand sprechen wir von einem Minus von 80 bis 90 Prozent.





Es liegt eine grosse Diskrepanz zwischen Aufwand, der auf fast unverändertem Niveau verharret, und dem fehlenden Ertrag vor. Die Erträge des öffentlichen Verkehrs, die direkt von den Kundinnen und Kunden stammen, liegen in

AB 2020 N 470 / BO 2020 N 470

normalen Zeiten pro Monat durchschnittlich bei rund 500 Millionen Franken. Da ein Grossteil der Mitarbeitenden im öffentlichen Verkehr wegen Aufrechterhaltens des Grundangebotes bzw. zur Erfüllung der gesetzlichen Transportpflicht im Einsatz steht, löst das Instrument der Kurzarbeit die Grundproblematik nicht.

Die meisten Transportunternehmen sind trotz grossen Anstrengungen, die Kosten tief zu halten, nicht in der Lage, die grossen finanziellen Lücken wegen der ausbleibenden Erträge alleine zu tragen. Dazu kommt, wie der Bundesrat in seiner Antwort richtig schreibt: "Weil die Transportunternehmen aber von Gesetzes wegen keine Gewinne erwirtschaften können, werden sie kaum in der Lage sein, die Einnahmehausfälle zu kompensieren oder Bankkredite zurückzuzahlen." Genau dies ist der springende Punkt. Damit die Transportunternehmen, die in der Regel im Besitz des Bundes, der Kantone und Gemeinden sind, sich nicht überschulden, braucht es eine Lösung zwischen den Transportunternehmen, den Kantonen und dem Bund. Auch der Bund steht dabei in der Pflicht. Das sieht der Bundesrat in seiner Antwort gleich; umso mehr ist es unverständlich, wieso der Bundesrat die Kommissionsmotion zur Ablehnung empfiehlt.

Und jetzt noch einige Worte zum Güterverkehr: Die Schweizer Güterverkehrsunternehmen haben eine tragende Rolle in der Verlagerungspolitik der Schweiz und sind für die Versorgung der Schweizer Wirtschaft relevant. Seit Mitte März sind nun wegen der Schliessung ganzer Industrien, z. B. in Italien, die Verkehre vor allem im internationalen Güterverkehr stark eingebrochen, und die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind mit Einnahmehausfällen in der Grössenordnung von 20 bis 30 Prozent konfrontiert. Dazu kommt, dass die Unternehmen die Transportketten trotz deutlich erschwerten Umständen wie z. B. den Beschränkungen auf Infrastrukturen im Ausland, Aufbau oder kontaktlose Übergabe der Lokführer bei erschwerten Grenzregimen aufrechtzuerhalten haben. Damit sind den Güterverkehrsunternehmen zusätzliche operative Aufwendungen entstanden. Es gilt zu verhindern, dass es zu Einstellungen von Verkehrsverbindungen und damit zu einer Rückverlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse kommt.

Fazit: Der öffentliche Verkehr hat in der Corona-Krise im Personen- und Güterverkehr bewiesen, dass er krisenresistent ist und zuverlässig funktioniert.

Die Kommission will mit dieser Motion eine Gesamtsicht des Bundesrates zum Personen- und Güterverkehr erhalten. Sie will eine ausgewogene und tragfähige Lösung zwischen Transportunternehmen, Kantonen und Bund, damit wir mit einer gesunden Branche des öffentlichen Verkehrs in die Zukunft gehen können, was auch für die ganze Volkswirtschaft von zentraler Bedeutung ist. Dem öffentlichen Verkehr stehen grosse Herausforderungen bevor. Wir müssen die Kunden wieder für den öffentlichen Verkehr gewinnen und aufzeigen, dass er nicht bedrohlich ist, sondern in sehr vielen Bereichen Teil der Lösung ist für eine verlässliche, effiziente und ökologische Mobilität.

Die Kommission beantragt Ihnen mit 16 zu 8 Stimmen, diese Kommissionsmotion anzunehmen.

Storni Bruno (S, TI), per la commissione: La crisi sanitaria del Covid-19, come quasi tutti settori dell'economia ha colpito anche i trasporti pubblici, con la differenza che su richiesta dei committenti, Confederazione e cantoni, le aziende di trasporto pubblico hanno, giustamente, continuato a mantenere un'ampia offerta di base per garantire alla popolazione essenziali servizi di mobilità pubblica. Nel contempo, il Consiglio federale, nell'ambito delle misure di contenimento Covid-19, ha raccomandato alla popolazione di evitare per quanto possibile spostamenti con i trasporti pubblici.

A fronte della conseguente forte diminuzione dell'utenza, le aziende hanno progressivamente ridotto, laddove possibile, il servizio. Ma l'offerta è rimasta al minimo ad una cadenza oraria e con orari di inizio e di fine servizio come in tempi normali. Inoltre, in taluni casi, laddove le linee servono ospedali, esse sono state potenziate per facilitare il rispetto della distanza sociale. Di conseguenza, i costi complessivi d'esercizio per le aziende sono rimasti praticamente invariati. Ma, come detto, le aziende hanno subito un'importante perdita di utenti, quantificata attorno all'80 o 90 per cento rispetto al normale. Per le aziende di trasporto pubblico si è così creata una grande discrepanza tra le entrate e i costi d'esercizio che hanno portato ad ingenti perdite finanziarie nell'ordine di centinaia di milioni di franchi.

Bisogna considerare che la gran parte dei collaboratori delle aziende di trasporto pubblico sono indispensabili per lo svolgimento del servizio di base e per adempiere agli obblighi di trasporto di legge che si estendono su quasi venti ore al giorno. Lo strumento dell'indennità per lavoro ridotto non risolve il problema. Molte aziende



di trasporto, nonostante grandi sforzi per mantenere bassi i costi, non riusciranno ad evitare importanti perdite finanziarie che non potranno sopportare autonomamente.

Dobbiamo evitare che le perdite non si ripercuotano in futuro in tagli all'offerta. Inoltre il trasporto pubblico dovrà a medio termine implementare misure di "social distancing" che richiederanno risorse aggiuntive. Le aziende di trasporto pubblico sono di regola di proprietà della Confederazione, dei cantoni e dei comuni. Per evitare eccessivi indebitamenti dobbiamo trovare una soluzione nella forma di un sostegno finanziario. La Confederazione è parte in causa in questa perdita di entrate, poiché da un lato ha chiesto il mantenimento del servizio di base ma nel contempo ha invitato la popolazione ad evitarne l'uso.

La mozione chiede concretamente che il Consiglio federale analizzi le conseguenze derivanti dalla crisi su liquidità, lavoro ridotto, perdite di guadagno e sviluppi misure di finanziamento per i settori traffico viaggiatori, merci e infrastrutture. Si chiede una soluzione che preveda la partecipazione delle imprese di trasporto, attingendo in parte alle riserve dei cantoni e della Confederazione nella copertura delle perdite.

La Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni ha deciso, con 16 voti contro 8, di proporre la mozione al Consiglio nazionale e vi invita ad accoglierla.

Giezendanner Benjamin (V, AG): Die vorliegende Kommissionsmotion fordert eine Auslegeordnung betreffend die Corona-bedingten Auswirkungen auf die Erträge im öffentlichen Verkehr sowie breit angelegte Finanzierungsmassnahmen in diesem Bereich.

Gegen die Aufbereitung der Corona-bedingten Ausfälle und eine Auslegeordnung spricht eigentlich nichts. Jedoch sollte uns die damit verbundene Forderung, breit angelegte Subventionen zu sprechen, aufhorchen lassen. Wie Sie wissen, haben wir in der Schweiz über 1400 Linien im regionalen Personenverkehr, die täglich oder periodisch bedient werden. Und wir haben über 114 Transportunternehmen, die mehrheitlich in der öffentlichen Hand sind und sich jeweils für die Ausschreibungen bewerben. Wenn Sie den Prozess kennen, wissen Sie, dass diese Transportunternehmen im Ausschreibungsverfahren jeweils ein Angebot unterbreiten, das auf den prognostizierten Erträgen aus den Fahrpreisentgelten basiert. Die Differenz zu den Selbstkosten wird mit "geplanten ungedeckten Kosten" umschrieben.

Wenn wir das System anschauen, müssen wir fairerweise anerkennen, dass es während der Corona-Krise, während des Lockdowns tatsächlich zu Differenzen zwischen den erwirtschafteten und den geplanten Erträgen aus den Billettverkäufen gekommen ist. Man könnte sogar geneigt sein zu sagen, dass diese Differenz beglichen werden müsste. Ich mache Sie jedoch nochmals darauf aufmerksam, dass es sich hier grossmehrheitlich um Unternehmen handelt, die in der öffentlichen Hand sind. Wir würden also das Geld, das wir vom Bund und von den Kantonen her sprechen, von der linken in die rechte Hosentasche verlagern.

Ich bitte Sie aber auch zu beachten, dass es einige private Unternehmen gibt, die in diesem Sektor tätig sind. Es wäre ein Affront gegenüber anderen Branchen, wenn wir hier einfach sagen würden, es gebe eine generelle Defizitdeckung. Diese Unternehmen müssten also dementsprechend nicht auf die Covid-19-Kredite oder arbeitsmarktliche Massnahmen zurückgreifen. Ich kann Ihnen auch sagen, dass es die Unternehmen in der Peripherie, wo die geplanten ungedeckten Kosten jeweils sehr hoch sind, nicht so stark trifft. Es sind vor allem die Verkehrsunternehmen in den Städten, die

AB 2020 N 471 / BO 2020 N 471

wesentliche Deckungsbeiträge aufweisen, welche getroffen werden.

Aber die Frage ist schon die folgende: Muss der Bund hier einmal mehr auch subventionieren, respektive sollten auch die Kantone etwas daran zahlen? Prioritär sollte dies aus den Reserven der Unternehmen bezahlt werden, und sekundär, in Härtefällen – da vertraue ich auch auf den Bundesrat –, sollte hier geholfen werden können.

Ich möchte die Optik jetzt aber noch etwas weiter öffnen und das ganz Stossende an diesem Vorstoss erläutern. Sie haben es gehört: die Güterverkehrsanbieter. Ich möchte Ihnen hier die SBB Cargo näherbringen. Im Güterbereich ist es in dieser Krise nicht so, dass man einen Güterwagen einfach von A nach B fahren lassen muss, weil der Bund ein Angebot vorschreibt. Nein, es braucht Fracht, und die SBB Cargo AG – übrigens hat vor drei Monaten ein Drittel der Aktien in private Hände gewechselt – hat nicht grosse Einnahmehausfälle gehabt, respektive wenn das Volumen kleiner wird, dann wird ein Zug einfach nicht gefahren.

Mit derselben Argumentation, welche der Kommissionssprecher vorhin vorgebracht hat, könnten Sie auch für den gesamten Güterverkehr im privaten Sektor Subventionen und Defizitdeckungen fordern. Für mich persönlich ist dies stossend. Ich zähle darauf, dass der Bundesrat eine Auslegeordnung macht, dass der Bundesrat hier aber auch wohlweislich sieht, dass man nicht à fonds perdu grossflächig über das ganze Jahr subventionieren muss und die Defizite der Unternehmen decken soll.



In diesem Sinne: Lehnen Sie die Motion ab, und folgen Sie dem Bundesrat!

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Die Empfehlung des Bundesrates während dieser Corona-Krise, den öffentlichen Verkehr zu meiden, und gleichzeitig die Auflage des Bundesrates an den öffentlichen Verkehr, ein Grundangebot aufrechtzuerhalten, haben natürlich dazu geführt, dass beim öffentlichen Verkehr die Einnahmen massiv zurückgegangen sind. Man spricht von rund 80 Prozent der Einnahmen. Wie gesagt, hat man gleichzeitig die Auflage gemacht, dass ein Grundangebot aufrechterhalten bleiben muss. Da hat sich natürlich jetzt eine Spannbreite ergeben, die eben zu diesen ungedeckten Kosten führen dürfte. Wir werden diese zum Teil erheblichen Defizite sicher Ende dieses Jahres sehen.

Den Transportunternehmen stehen allerdings – und das ist die Meinung des Bundesrates – die allgemeinen, vom Bund bereits beschlossenen Abfederungsmassnahmen natürlich auch zur Verfügung. Also auch die öffentlichen Transportunternehmen können von den Bürgschaften profitieren, sofern sie die Voraussetzungen erfüllen. Sie haben ebenfalls ein Anrecht auf die Kurzarbeitsentschädigung, natürlich auch dort nur, wenn sie die Voraussetzungen gemäss dem Arbeitslosenversicherungsgesetz erfüllen. Aber es ist so, dass diese Unternehmen hier natürlich zum Teil eine spezielle Ausgangslage haben, weil sie eben keine Gewinne erwirtschaften können. Da ist natürlich die Frage: Wie können sie dann diese Einnahmefälle in den kommenden Jahren kompensieren, wenn sie keine Gewinne machen dürfen? Wie sollen sie dann diese Bankkredite zurückzahlen können?

Der Bundesrat ist bereit – und das wurde jetzt auch vom Minderheitssprecher, Herrn Nationalrat Giezendanner, so gesagt und entspricht der Meinung des Bundesrates -: Wir werden diese Auslegeordnung machen müssen. Wir werden diese ungedeckten Kosten analysieren müssen. Wir machen das zusammen mit den betroffenen Unternehmen, und wir machen das auch zusammen mit den Kantonen und erstellen hier eine Gesamtsicht. Es ist auch im Interesse des Bundes, dass wir hier für diese ungedeckten Kosten im öffentlichen Verkehr eine ausgewogene und eine faire Lösung finden.

Ich habe mich übrigens bereits Ende April mit den betroffenen Unternehmen und auch mit den Kantonen zu einer Aussprache getroffen. Ich kann Ihnen versichern: Auch dort ist allen bewusst, dass es für eine Lösung dieser Probleme einen Beitrag von allen braucht, dass es auch einen Verteilschlüssel braucht, dass wir selbstverständlich den Fernverkehr und den regionalen Personenverkehr, den Ortsverkehr, den Güterverkehr und die Eisenbahninfrastrukturen nicht alle genau gleich behandeln können, sondern dass wir dort auch die unterschiedlichen Strukturen berücksichtigen werden.

Aber ich habe festgestellt, dass wir da keine Differenz haben. Es wird hier eine Zusammenarbeit brauchen, und die wird der Bundesrat jetzt in Angriff nehmen.

Warum hat der Bundesrat entschieden, dass diese Motion zur Ablehnung zu empfehlen sei? Der Bundesrat möchte einfach diesem Prozess jetzt nicht vorgreifen. Er möchte jetzt nicht schon sagen, es komme dann auf jeden Fall eine Vorlage. Und was dem Bundesrat besonders in den falschen Hals geraten ist, ist der Titel dieser Motion: "Ertragsausfälle im öffentlichen Verkehr. Der Bund steht in der Pflicht." Ich habe Ihnen gesagt, es werde eine Beteiligung von allen brauchen, eine Zusammenarbeit, eine ausgewogene Lösung. Ich bin auch guten Mutes. Das kriegen wir hin, aber nicht, indem man einfach jetzt schon sagt, der Bund stehe in der Pflicht. Es braucht da vielmehr eine Zusammenarbeit aller.

Fluri Kurt (RL, SO): Ich gebe meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Präsident des Schweizerischen Städteverbandes.

Frau Bundespräsidentin, Sie haben vorhin die Zusammenarbeit aller Betroffenen erwähnt. Dürfen wir davon ausgehen, dass von der kommunalen Ebene nicht nur gefordert wird, sondern dass sie auch in die Entscheidung einbezogen wird?

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Das kann ich Ihnen zusichern, Herr Nationalrat Fluri. Den Tatbestand habe ich, glaube ich, bereits erbracht. Der Städteverband war ja bei dieser ersten Aussprache mit dabei. Es werden sicher alle Ebenen einbezogen. Doch am Schluss müssen wir, wie gesagt, eine Lösung finden, die ausgewogen ist.

Regazzi Fabio (M-CEB, TI): Der kombinierte Transitverkehr durch die Schweiz ist massiv eingebrochen, um 25 bis 30 Prozent, wie uns Kollege Candinas vorhin in Erinnerung gerufen hat. Wie können wir diesen Verkehr unterstützen, um nicht Gefahr zu laufen, dass die Verkehrsrelationen eingestellt werden, die über Jahrzehnte mit grossen Investitionen aufgebaut wurden? Wie können trotz geringerer Volumen die für 2020 budgetierten Betriebsbeiträge voll ausgeschöpft werden?



Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Danke für diese Frage, Herr Nationalrat Regazzi. Zum ersten Teil Ihrer Frage: Der Bundesrat hat den Beweis schon erbracht, dass er weiterhin bereit ist, in den Bahngüterverkehr zu investieren. Er hat Ihnen auch eine entsprechende Kreditvorlage unterbreitet und bereits entsprechende Gesetzesänderungen vorbereitet. Die Verlagerungspolitik soll weitergeführt werden. Sie ist sehr erfolgreich, aber sie hat noch Potenzial, und da können Sie auf den Bundesrat zählen.

Welches die konkreten Auswirkungen der Corona-Krise auf den Bahngüterverkehr sind, werden wir in diesem Rahmen anschauen. Es gibt aber schon einen Unterschied: Beim Personenverkehr hat der Bundesrat eben empfohlen, den öffentlichen Verkehr während dieser Zeit nicht zu benutzen, wenn es nicht nötig ist; dabei sollte aber gleichzeitig der Betrieb aufrechterhalten werden. Das hat er natürlich im Bahngüterverkehr nicht so in Auftrag gegeben. Dass es aber auch dort einen Einbruch gegeben hat, ist dem Bundesrat bekannt. Wir haben ja bei dieser ersten Aussprache auch den Bahngüterverkehr mit einbezogen. Wir werden hier wirklich gemeinsam Lösungen suchen. Aber wir werden auch berücksichtigen, dass zum Teil die Voraussetzungen doch auch differenziert sind, und dem müssen wir auch Rechnung tragen.

La présidente (Moret Isabelle, présidente): Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.

AB 2020 N 472 / BO 2020 N 472

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 20.3151/20307)

Für Annahme der Motion ... 114 Stimmen

Dagegen ... 72 Stimmen

(2 Enthaltungen)