



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 Kommission
Annahme der Motion

Proposition de la commission
Adopter la motion

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Engler Stefan (M-CEB, GR), für die Kommission: Bei diesem Geschäft geht es um deutlich mehr, allerdings nicht in einem notrechtlichen Szenario oder im Dringlichkeitsverfahren. Ich möchte aber dennoch vorweg festhalten: Es gilt, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern danke zu sagen, die den Service public, sei es im öffentlichen Verkehr, bei der Post, in den Medien, aber auch in der Telekommunikation, und damit den Lebensnerv unseres Landes aufrechterhalten haben. Wir verfügen, das haben wir feststellen dürfen, über einen verlässlichen Service public von hoher Qualität, der die

AB 2020 S 263 / BO 2020 E 263

Probe auch in ausserordentlichen Zeiten bestanden hat, und dies ausgezeichnet.

Ganz speziell ist die Situation für den öffentlichen Verkehr. Der Lockdown wegen des Coronavirus wirkt sich massiv auf den öffentlichen Verkehr aus. Einerseits wurde unter der Systemführerschaft von SBB und Postauto, die das gut gemacht haben, das Angebot ab dem 19. März 2020 schrittweise reduziert. Andererseits hat der Bundesrat die Kundinnen und Kunden am 16. März 2020 aufgefordert, den öffentlichen Verkehr zu meiden, was sehr stark befolgt wird, aber zu grossen Ertragsausfällen führt. Die Ausgangslage im öffentlichen Verkehr ist in vielerlei Hinsicht speziell. Dazu ein paar Stichworte:

1. Der Versorgungsauftrag: Die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs haben eine Transportpflicht. Diese Transportpflicht gilt auch während der Corona-Krise. Ausdünnungen des Angebotes sind bewilligungspflichtig. Zwar wurde das Angebot des öffentlichen Verkehrs reduziert, dies aber in relativ geringem Ausmass. Es erfolgte nur eine moderate Reduktion des Angebots, um den für die Schweiz wichtigen Versorgungsauftrag sicherstellen zu können. Die Folge davon ist, dass Kosten bei den Transportunternehmen nur zu einem geringen Teil entfallen sind.

2. Die Aufforderung, den öffentlichen Verkehr zu meiden: Der Bundesrat hat aus guten Gründen und gesundheitspolizeilich motiviert die Leute dazu aufgefordert, den öffentlichen Verkehr während der Corona-Krise möglichst zu meiden.

3. Die fehlende Gewinnorientierung bei den Unternehmen: Der Zweck der Transportunternehmen, insbesondere im regionalen Personenverkehr, aber auch beim Ortsverkehr, ist nicht die Gewinnerzielung. Kernziel





der Transportunternehmen ist das Erbringen guter Verkehrsleistungen. Finanziell wird eine schwarze Null angestrebt. Die öffentliche Hand gleicht im Rahmen des Bestellverfahrens die zu erwartende Differenz zwischen den erwarteten Kosten und den erwarteten Verkehrserträgen aus. Fallen die Verkehrserträge tiefer aus als erwartet, deutlich tiefer, wie aktuell in dieser Krise, entstehen bei den Transportunternehmen grosse finanzielle Löcher.

4. Kurzarbeit: Da ein Grossteil der Mitarbeitenden im öffentlichen Verkehr gebraucht wird, ist das Instrument der Kurzarbeit im öffentlichen Verkehr auch nur sehr bedingt geeignet und löst die Grundproblematik, die Differenz "Ertrag minus Kosten", nicht. Hinzu kommt, dass im Moment auch noch bestritten ist, ob die Transportunternehmen und andere betriebsnahe Unternehmen überhaupt berechtigt sind, Kurzarbeit zu beantragen. Diese Frage wird sich in erster Linie in den Kantonen stellen, die auch dafür zuständig sind, die entsprechenden Voraussetzungen zu prüfen und entsprechende Verfügungen dazu zu erlassen. Die Eigner der Transportunternehmen sind auch etwas speziell: Zum überwiegenden Teil sind es der Bund, die Kantone und die Gemeinden, also die öffentliche Hand.

Was weiter zu sagen ist: Allen Sparten im öffentlichen Verkehr ist gemeinsam, dass ihnen zurzeit die Kundinnen und Kunden fehlen – minus rund 80 bis 90 Prozent im Vergleich zum Normalzustand. Es gibt also eine grosse Diskrepanz zwischen dem Aufwand, der nach wie vor sehr gross ist, und dem fehlenden Ertrag, und dies führt bei den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs zu grossen finanziellen Ausfällen, die pro Monat im dreistelligen Millionenbereich liegen.

Man geht davon aus, dass der Gesamtertrag der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs im Monat durchschnittlich eine halbe Milliarde Franken beträgt. Der Ertragsausfall bzw. der Frequenzrückgang liegt bei etwa 80 bis 90 Prozent. Also können Sie sich ausrechnen, dass pro Monat Ausfälle im Umfang von 350 bis 400 Millionen Franken angefallen sind. Ich habe es bereits angesprochen: Die Möglichkeiten für Einsparungen für die Transportunternehmen sind beschränkt, da die Unternehmen einen Grossteil der Verkehrsleistungen nach wie vor erbringen. Somit fällt halt auch der überwiegende Teil der Kosten an.

Noch ein Stichwort zum kombinierten Verkehr als Teil des Güterverkehrs: Auch die Verlagerungspolitik der Schweiz ist von der Corona-Krise betroffen. Der damit verbundene wirtschaftliche Einbruch in Europa gefährdet sogar die Verlagerungspolitik des Bundes. Als Folge des Covid-19-Lockdowns in Europa verzeichnet der kombinierte Verkehr seit Anfang April einen Verkehrsrückgang von bis zu 30 Prozent, und das auf den meisten Verkehrsachsen. Entsprechend wird man, wenn wir über den öffentlichen Verkehr sprechen, im Nachgang auch über den kombinierten Verkehr und über entsprechende Hilfeleistungen diskutieren müssen. Wir kommen nicht darum herum, wenn wir den kombinierten Verkehr im beabsichtigten Umfang und auch mit der Zielsetzung der Verlagerung erhalten und auch einigermaßen gesund in die Zukunft überführen wollen.

Ich komme damit zum Schluss und zur Absicht dieser Motion, die vom Nationalrat veranlasst und angenommen wurde. Die Motion verlangt vom Bundesrat, dass er zusammen mit den Kantonen und den Transportunternehmen dann, wenn einmal die Fakten bekannt sind, einen fairen Schadenausgleich findet. Dabei wird darauf zu achten sein, dass die Transportunternehmen nicht mit einem zu grossen Klotz am Bein oder besser am Rad in die Zukunft fahren müssen. Dies würde die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs generell hemmen, sie vielleicht zum Stillstand bringen, und wäre im schlimmsten Fall sogar mit dem Abbau von Leistungen verbunden.

Kurz- und mittelfristig wird es im öffentlichen Verkehr darum gehen, das Vertrauen der Bevölkerung mit Schutzkonzepten wiederzugewinnen. Die Bevölkerung soll Vertrauen in den öffentlichen Verkehr haben; Zug- und Postautofahren macht nicht krank. Entsprechend hoffen wir, dass die schrittweisen Lockerungen jetzt auch dazu führen werden, dieses Vertrauen zurückzugewinnen.

Ich möchte Ihnen im Namen der Kommission empfehlen, dieser Motion zu zustimmen. Sie hat keinen notrechtlichen oder dringlichen Charakter, sie ist ein Appell an den Bundesrat und an den öffentlichen Verkehr, die Transportunternehmen, und am Schluss geht es ja auch darum, die Kundinnen und Kunden in dieser Krise nicht zu vergessen. Ich gehe davon aus, dass wir im Laufe des Jahres oder gegen Ende Jahr Bilanz ziehen und auch Verhandlungen darüber führen müssen, wer dieses Defizit am Schluss trägt, immer vorausgesetzt, die Liquidität dieser Unternehmen kann mit den vorhandenen Möglichkeiten der Unternehmen selber, aber auch den Abgeltungen, die zu leisten sind, aufrechterhalten werden.

Bauer Philippe (RL, NE): J'ai pas mal de peine avec cette motion. Je comprends les particularités des transports publics. Je comprends les particularités du service public. Néanmoins, on est en train une nouvelle fois, à mon sens, de créer une distorsion de concurrence entre le service public et les entreprises privées. Celles-ci ont aussi des investissements qui ne sont actuellement pas utilisés, des machines qui doivent être par exemple entretenues, du personnel qui est en réduction de l'horaire de travail (RHT) et à qui on dit qu'on va offrir l'in-



demnisation du personnel, par le biais des indemnités RHT – et c'est bien –, et qu'on va discuter du loyer à des conditions très restrictives – et c'est vraisemblablement bien aussi. Mais aujourd'hui, parce qu'il est question d'entreprises détenues par les pouvoirs publics, souvent des entreprises qui ont voulu être organisées sous la forme d'une société anonyme, on devrait participer aussi à la perte de chiffre d'affaires.

Ces entreprises de transport public, certes, ont continué d'exercer leur mandat de service public, mais avec des horaires réduits. A Neuchâtel, par exemple, bien des lignes de bus ont travaillé selon les horaires du week-end ou les horaires des jours fériés. Toutes les correspondances, toutes les lignes, toutes les dessertes n'étaient pas assurées selon le même horaire qu'habituellement.

Alors aujourd'hui, on est en train par le biais de la motion 20.3151, de privilégier une catégorie d'entreprises au détriment de, par exemple, l'entreprise privée dont l'actionnariat est en mains privées et qui est propriétaire, par exemple, de cars et de minibus et qui fait du transport. A cette personne, on se contentera de dire qu'elle a droit aux indemnités RHT et que si, ma foi, elle a des problèmes de liquidités,

AB 2020 S 264 / BO 2020 E 264

elle peut – et c'est bien aussi – s'adresser à une banque pour obtenir un crédit.

On est en plein dans cette problématique des entreprises publiques versus les entreprises privées. On en a déjà souvent discuté devant le conseil, par exemple dans le cadre des entreprises d'électricité. Et ne faisons pas la même erreur aujourd'hui, à savoir subventionner la perte de chiffre d'affaires d'entreprises qui ont voulu, pour de bonnes raisons souvent, et pour des raisons que je peux suivre, s'organiser sous la forme de personnes morales. Si ces entreprises de transport public étaient restées dans le giron de l'Etat, de collectivités publiques, quel que soit le niveau, elles seraient aujourd'hui dans la même situation que les autres agents de ces collectivités publiques, c'est-à-dire qu'elles n'auraient pas le droit aux indemnités RHT, c'est-à-dire qu'elles n'auraient pas le droit aux prêts. Elles ont choisi une forme, une organisation. Elles ont droit aux indemnités RHT si elles remplissent les conditions. Elles ont droit aux prêts si elles remplissent les conditions, mais ne leur donnons pas aujourd'hui un soutien qui créerait une distorsion de concurrence.

Pour ces raisons, je vous remercie de refuser la motion.

Rechsteiner Paul (S, SG): Ich muss Sie dringend ersuchen, dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

Der Kommissionssprecher, Kollege Engler, hat eigentlich das Wesentliche gesagt. Es ist so, dass es hier nicht um x-beliebige Unternehmen geht, die in Konkurrenz zu Unternehmen der Privatwirtschaft auf irgendeinem Feld stehen. Vielmehr geht es um eine Aufgabe im öffentlichen Interesse.

Wir investieren massiv in den öffentlichen Verkehr, mit gutem Grund, da wir nicht nur ein Umwelt-, sondern auch ein grosses Infrastrukturinteresse haben, dass der öffentliche Verkehr funktioniert. Dieser ist durch die Corona-Krise ganz schwer getroffen worden. Öffentlicher Verkehr ist kollektiver Verkehr. Die gesundheitspolitisch motivierte Massnahme des Social Distancing, die ja Distanz verlangt, hat dazu geführt, dass der öffentliche Verkehr nicht das Verkehrsmittel der Stunde gewesen ist.

Die Schweiz ist stolz darauf, dass sie einen starken öffentlichen Verkehr hat und die Bahnen und der öffentliche Verkehr insgesamt einen hohen Stellenwert haben. Es sind entsprechend hohe Investitionen auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene getätigt worden. Durch diese Krise ist aber spezifisch der öffentliche Verkehr infrage gestellt worden. Es wird grosse Anstrengungen vonseiten der Verkehrsunternehmen und der öffentlichen Hand auf allen Ebenen brauchen, um den öffentlichen Verkehr nach dem Höhepunkt dieser Krise wieder hochzufahren. Die Ertragsausfälle sind enorm gross. In diesem Sinne geht es darum, eine Lösung zu finden. Die Motion besagt ja noch nicht, wie das Problem gelöst werden soll. Es wird nachher zunächst der Weisheit des Bundesrates und der Verwaltung obliegen, den Prozess einzuleiten. Nach föderalistischen Gesichtspunkten müssen natürlich auch die Kantone mit einbezogen werden. Das wird ein Prozess sein. Was am Schluss daraus resultiert, ist offen. Was aber heute klar ist: Der Bund ist in dieser Krise mit gefragt. Der Bund ist einerseits finanziell, andererseits vor allem als Akteur gefragt, indem er die verschiedenen Verkehrsträger, die verschiedenen Instanzen auch nach föderalistischen Gesichtspunkten an den Tisch bringen und eine Lösung ausarbeiten muss.

In diesem Sinne möchte ich Sie dringend ersuchen, dieser Motion zuzustimmen.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Die Situation für den öffentlichen Verkehr war in der Corona-Krise schon etwas speziell. Der Bundesrat hat empfohlen, wie das der Kommissionssprecher auch gesagt hat, in dieser Zeit den öffentlichen Verkehr aus gesundheitspolizeilichen Gründen möglichst nicht zu benutzen. Gleichzeitig hat der Bundesrat respektive haben die Eigner den öffentlichen Verkehr aber auch verpflichtet, das Angebot weitgehend aufrechtzuerhalten.



Warum haben wir das getan? Wir haben natürlich erwartet, dass Menschen auch in dieser Krise zur Arbeit gehen können, und das war, glaube ich, auch sinnvoll und notwendig. Also: Wer in der Pflege arbeitet, muss das Spital erreichen können. Wenn Sie in einem Ort sind, wo es keinen öffentlichen Verkehr mehr gibt, dann können Sie auch nicht ins Spital arbeiten gehen. Das war also ein "double bind", eine Doppelbotschaft des Bundesrates an den öffentlichen Verkehr, die aber notwendig war. Die Botschaft lautete: Ihr müsst ein Angebot aufrechterhalten, vor allem zum Beispiel die ersten und letzten Verbindungen, also am Morgen und am Abend. Es musste wirklich ein Angebot erhalten bleiben. Stellen Sie sich einen Kanton vor, wo das Postauto zum Beispiel die einzige Verkehrsverbindung ist. Wenn der Betreiber jetzt rein betriebswirtschaftlich gerechnet hätte, dann hätte er den Laden sicher einfach geschlossen. Dann hätten die Leute aber auch keine Verkehrsverbindungen mehr gehabt, und man hätte von ihnen auch nicht erwarten können, dass sie bei der Arbeit erscheinen. Das war die Situation.

Beim öffentlichen Verkehr bestellt der Bund oder der Kanton, beim regionalen Personenverkehr Bund und Kanton zusammen. Auch beim Ortsverkehr wird bestellt. Es gilt auch, für den Unterhalt Investitionen in die Netzinfrastruktur zu tätigen. Den Betrieben wird befohlen, das zu machen, damit die Infrastruktur weiterhin funktioniert. Mit der gleichzeitigen Empfehlung, den öffentlichen Verkehr nicht zu benutzen, hat das jetzt zu Einnahmenausfällen im Umfang von rund 80 bis zum Teil sogar 90 Prozent geführt.

Die Möglichkeit, hier die Kosten herunterzufahren, wenn eben das Angebot trotzdem aufrechterhalten werden muss, war sicher auch vorhanden, aber in sehr beschränktem Ausmass. Der Bundesrat ist zum Schluss gekommen, dass er hier nicht Notrecht anwenden will, sondern dass auch öffentliche Verkehrsunternehmen von den Abfederungsmassnahmen des Bundes profitieren können. Sie können auf diese Bürgschaften zurückgreifen, und sie können auch Kurzarbeitsentschädigung beantragen, natürlich sofern die entsprechenden Voraussetzungen des geltenden Arbeitslosenversicherungsgesetzes erfüllt sind. Die Frage ist, das hat der Kommissionssprecher auch erwähnt: Wenn diese Unternehmen keine Gewinne erzielen dürfen, wie sollen sie dann diese Kredite zurückzahlen? Das ist einfach eine, sage ich einmal, offene, aber nicht ganz einfache Frage.

Der Bundesrat ist der Meinung, dass wir in diesem Jahr aufgrund dieser Einnahmenausfälle die ungedeckten Kosten werden analysieren müssen. Wir werden eine Auslegeordnung machen müssen, aber nicht der Bund allein, sondern das machen wir mit den Kantonen und den rund 130 Transportunternehmen, die hier direkt betroffen sind. Ich habe übrigens bereits Ende April eine erste Aussprache mit den entsprechenden Kreisen geführt, um zu schauen, wie die Situation aussieht. Mit dabei war auch der Städteverband, weil natürlich der Ortsverkehr auch betroffen ist. Es war auch der Bahngüterverkehr vertreten, also einfach eine breite erste Aussprache. Ich muss Ihnen sagen, dass diese Aussprache auf einer sehr guten und auch konstruktiven Basis stattfand. Es sind sich alle bewusst, dass alle einen Beitrag leisten müssen. Es kann niemand sagen, der Bund habe das halt empfohlen, dann solle er jetzt alle Kosten übernehmen; das geht so nicht. Es müssen alle einen Beitrag leisten. Man wird auch über einen Verteilschlüssel diskutieren müssen, denn wir haben schon unterschiedliche Grundstrukturen. Ob es sich um Fernverkehr handelt, regionalen Personenverkehr, Ortsverkehr, Bahngüterverkehr: Da gibt es schon unterschiedliche Voraussetzungen, auch in der Finanzierung und in den Entscheidungskompetenzen. Diese Auslegeordnung muss gemacht werden. Das verlangt auch Ihre Motion, und das tut der Bundesrat; das ist auch unsere Meinung.

Deshalb empfehlen wir Ihnen, diese Motion abzulehnen. Die Motion verlangt eine Vorlage. Der Bundesrat möchte jetzt nicht vorgreifen. Wir möchten diese Aussprache führen und dann entscheiden, wie wir weiter vorgehen.

Das möchte ich noch erwähnen – der Kommissionssprecher hat es auch gesagt: Ich danke Ihnen, wenn Sie die Verlagerungspolitik weiterführen. Der Bundesrat hat auch eine entsprechende Vorlage ins Parlament gegeben. Der Nationalrat hat entschieden. Auch wenn jetzt keine direkte Empfehlung des Bundesrates betreffend den Verlagerungsbereich

AB 2020 S 265 / BO 2020 E 265

während der Corona-Krise kam, ist es klar: Wir wollen diese Politik weiterführen, und wir werden sie auch anschauen. Aber ich bin Ihnen dankbar, wenn Sie die bereits aufgelegten Entscheide jetzt beförderlich behandeln.

Der Bundesrat möchte nicht vorgreifen und jetzt schon sagen, dass es dann eine Vorlage sein muss. Was ich Ihnen einfach auch sagen muss: Dem Bundesrat ist der Titel etwas in den falschen Hals geraten. Da steht einfach: "Der Bund steht in der Pflicht." Der Text ist nachher in der Tat differenzierter. Aber der Titel hat dem Bundesrat nicht gefallen, weil er eben der Meinung ist, dass sich alle beteiligen müssen: die Transportunternehmen, die Kantone, in ihrem Kompetenzbereich sicher auch die Städte.



Deshalb beantragt Ihnen der Bundesrat, diese Motion abzulehnen. Die Arbeiten sind aber, Sie haben es gehört, bereits aufgegleist. Eine Annahme wäre in diesem Sinn kein Weltuntergang.

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Motion ... 35 Stimmen

Dagegen ... 6 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Die Motion geht an den Bundesrat, der ja für den Fall der Annahme der Motion keinen Weltuntergang signalisiert hat.

Ich verabschiede Frau Bundespräsidentin Sommaruga und wünsche ihr einen guten Tag; ich kann ja nicht "einen erfolgreichen Tag" sagen.