



20.055

**Dringliches Bundesgesetz
über die Unterstützung
des öffentlichen Verkehrs
in der Covid-19-Krise****Loi urgente sur le soutien
des transports publics
durant la crise du Covid-19***Erstrat – Premier Conseil*

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 07.09.20 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 10.09.20 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 15.09.20 (DRINGLICHKEITSKLAUSEL - CLAUSE D'URGENCE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.09.20 (DRINGLICHKEITSKLAUSEL - CLAUSE D'URGENCE)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 25.09.20 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 25.09.20 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

Engler Stefan (M-CEB, GR), für die Kommission: Die Vorlage des Bundesrates geht auf zwei gleichlautende Motionen aus dem Ständerat und aus dem Nationalrat in der Maisession dieses Jahres zurück. Die Motionen verlangten vom Bundesrat, dass er zusammen mit den Kantonen und den Transportunternehmungen dann, wenn einmal die Fakten bzw. die finanziellen Auswirkungen des Covid-bedingten Nachfragerückgangs bekannt sind, einen fairen Schadensausgleich findet. Dabei sollte darauf zu achten sein, dass die Transportunternehmungen nicht mit einem zu grossen Klotz am Bein – oder besser am Rad – in die Zukunft fahren müssten. Dies würde die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs generell hemmen, ihn vielleicht zum Stillstand bringen und wäre im schlimmsten Fall sogar mit dem Abbau von Leistungen verbunden.

Die Botschaft und der Entwurf für ein entsprechendes dringliches und bis Ende 2021 befristetes Bundesgesetz liegen nunmehr vor. Dass dem öffentlichen Verkehr bzw. den Leistungserbringern in der Branche und damit letztlich auch den Benutzerinnen und Benutzern des öffentlichen Verkehrs geholfen werden muss, ist so weit unbestritten. Es kann in niemandes Interesse sein, den öffentlichen Verkehr in der Schweiz zu schwächen oder seine Leistungen zu gefährden. Entsprechend ist die Kommission auch einstimmig auf die Vorlage eingetreten. Der Bundesrat schlägt vor, drei Bereiche zu unterstützen, erstens den bestellten regionalen Personenverkehr in der Zuständigkeit von Bund und Kantonen, zweitens den Schienengüterverkehr und drittens die Finanzierung der Bahninfrastruktur. Er ist bereit, dafür insgesamt rund 700 Millionen Franken zur Verfügung zu stellen.

Die Kommissionsmehrheit verlangt darüber hinaus, dass auch der Ortsverkehr, der touristische Verkehr und der Autoverlad unter bestimmten strengen Voraussetzungen von der Staatshilfe profitieren können sollen. Diesbezüglich liegen Mehrheits- und Minderheitsanträge vor. Uneinig war man sich in der Kommission darüber, in welchem Umfang sich die Leistungserbringer, also die Transportunternehmungen, aus der Sparte des regionalen Personenverkehrs Reserven anrechnen lassen müssen, bevor sie Bundesmittel beanspruchen können. Um mich nicht wiederholen zu müssen, werde ich mich dazu – und somit auch zu den bestrittenen Hilfen für den Orts- und den touristischen Verkehr – in der Detailberatung äussern. Deshalb hier einzig noch der Hinweis auf die beabsichtigte technische Abwicklung der Unterstützung: Der Bundesrat wird die in der Botschaft für die jeweiligen Bereiche ausgewiesenen Finanzhilfen in den Voranschlag 2021 einstellen und entsprechend im Dezember den Räten zur Genehmigung unterbreiten.

Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig, auf die Vorlage einzutreten.

AB 2020 S 635 / BO 2020 E 635





Wicki Hans (RL, NW): Unser Kommissionspräsident hat Ihnen ja jetzt erläutert, dass wir im Rahmen dieser Gesetzgebung nur die zweckgebundenen Spezialreserven beiziehen möchten. Dies ist angesichts der Situation auch sachgerecht, denn es handelt sich im Grunde genommen um überhöhte Abgeltungen, die seitens des Bundes bezahlt wurden. Während der fetten Jahre konnten die Spezialreserven gebildet werden, und zwar mit Blick auf die mageren Jahre. Diese sind nun eben angebrochen; auch wenn sie hoffentlich nicht sieben Jahre dauern werden, stellt die aktuelle Situation den öffentlichen Verkehr vor einige Herausforderungen. Somit ist der Zeitpunkt gekommen, um diese Spezialreserven auch einzusetzen. Im Sinne der Gleichbehandlung sollen hingegen die anderen Reserven der Unternehmungen nicht angerechnet werden – dies nicht zuletzt, um einen gewissen Spielraum für die Zukunft sicherzustellen. Ich bitte Sie deshalb bereits an dieser Stelle, bei den Anträgen zu den Artikeln 28 und 36 des Personenbeförderungsgesetzes der Kommissionsmehrheit zu folgen. Die Thematik der Gleichbehandlung war zudem auch bei der Unterstützung des öffentlichen Verkehrs ein zentrales Thema, denn es geht hier darum, dass Drittanbieter mit einer Konzession nicht schlechter gestellt werden als Unternehmen, die vom Bund oder von bundesnahen Betrieben geführt werden. Dies betrifft zum einen den Ortsverkehr, aber auch die touristischen Anbieter. Als Präsident von Seilbahnen Schweiz weise ich exemplarisch auf diese Branche hin. Die Seilbahnen besitzen eine eidgenössische oder kantonale Konzession, die auch zum Betrieb verpflichtet. Gleichzeitig wurde der grossen Mehrheit dieser Unternehmungen der Betrieb vonseiten des Bundes oder der Kantone untersagt oder massiv eingeschränkt. Die Lösung, wonach der Bund hier unterstützt, allerdings nur, wenn der jeweilige Kanton vorangeht, ist aus einer Gesamtsicht sachgerecht. Ich empfehle Ihnen daher, auf den Gesetzentwurf einzutreten und bei den einzelnen Artikeln den Anträgen der Kommissionsmehrheit zu folgen.

Rechsteiner Paul (S, SG): Eintreten ist unbestritten. Auch ich unterstütze die Vorlage so, wie sie von der Kommissionsmehrheit und am Schluss auch in der Gesamtabstimmung beschlossen wurde, integral.

Nur einige kurze Bemerkungen: Der öffentliche Verkehr ist durch die Covid-19-Krise stark getroffen worden. Das ist jetzt das erste dringliche Covid-19-Bundesgesetz, das wir in dieser Session behandeln; weitere werden folgen. Öffentlicher Verkehr ist kollektiver Verkehr. Das Social Distancing, die soziale Distanzierung, die in der ausserordentlichen Lage des Lockdowns ein zielführendes Konzept war, ist natürlich verheerend für den öffentlichen, für den kollektiven Verkehr. Insoweit ist es klar, dass der öffentliche Verkehr stark getroffen wurde. Weil ein starkes öffentliches Interesse daran besteht, dass der öffentliche Verkehr weiterhin funktioniert und die Verkehrsunternehmen ihre Leistungen erbringen können, ist es auch unsere Aufgabe, dafür zu sorgen, dass diese Unternehmen dazu auch in Zukunft in der Lage sein werden.

Ich möchte nur noch zwei Bemerkungen anbringen. Stark getroffen wurde nicht nur der Regionalverkehr, der Ortsverkehr einschliesslich des Güterverkehrs – darüber werden wir ja noch diskutieren –, stark getroffen wurde insbesondere der Fernverkehr. Die Einbussen beim Fernverkehr waren noch grösser als beim regionalen Verkehr. Trotzdem schliesst diese Vorlage den Fernverkehr nicht ein. Die entsprechenden Unternehmen, vor allem die SBB, haben keine entsprechenden Begehren gestellt. Wir haben in der Kommission Zusatzberichte zu diesem Thema angefordert, und es ist wichtig, das Thema im Auge zu behalten. Es wurde uns gesagt, dass diese Problematik bei der Festlegung der Deckungsbeiträge, ausgehend von der Fernverkehrskonzession, dann berücksichtigt werden könne. Es ist wichtig, dass dieser Problematik seitens des BAV und auch seitens des Bundesrates Aufmerksamkeit geschenkt wird und dass hier gegebenenfalls die nötigen Massnahmen getroffen werden, damit es möglich ist, das Angebot auch in Zukunft aufrechtzuerhalten.

Namentlich gilt das auch für den internationalen Verkehr. Der internationale Verkehr musste ja vollständig eingestellt werden. Trotzdem ist es klimapolitisch von grösster Bedeutung, dass der internationale Bahnverkehr in Europa weiter ausgebaut wird. Hier werden auch die nötigen Finanzierungen gewährleistet werden müssen. Gegebenenfalls braucht es dann politische Massnahmen, wenn es nicht reicht, was die Unternehmen, insbesondere die SBB, an Reserven haben, und es braucht die Massnahmen, die dann über die Konzession getroffen werden können. Das ist die erste Bemerkung.

Bei meiner zweiten Bemerkung wäre ich froh, wenn die Frau Bundespräsidentin dann dazu eine Bestätigung abgeben würde. Es ist wichtig, dass wir gerade in dieser Krise und im öffentlichen Verkehr die Infrastrukturinvestitionen gemäss den Beschlüssen, die wir zu den Ausbauprogrammen 2025 und 2035 gefasst haben, mit ruhiger Hand weiter vornehmen und es hier nicht zu Einbrüchen kommt. Wir tätigen mit diesen Beschlüssen, die immer eindrückliche Mehrheiten gefunden haben – hier im Rat, aber auch vor dem Volk in den Fällen, in welchen es zu einer Volksabstimmung gekommen ist –, Investitionen über viele Jahrzehnte hinaus. Diese Investitionen haben eine Reichweite von fünfzig bis hundert Jahren. Es muss alles vermieden werden, was dazu führt, dass es hier aufgrund der Krise zu konjunkturell bedingten Einbrüchen bei den Investitionen kommt. In diesem Sinn ist es wichtig, dass dies auch in der Krise und ausgehend von der Krise aufrechterhalten wird,



abgesehen von den wirtschaftspolitischen Notwendigkeiten einer solchen Politik konstanter Investitionen.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Die Corona-Pandemie trifft uns alle. Sie trifft die Gesellschaft, sie trifft die Wirtschaft, und sie trifft eben auch den öffentlichen Verkehr und den Schienengüterverkehr. Deshalb haben wir Massnahmen vorgesehen. Die Nachfrage im öffentlichen Verkehr ging in den extremsten Zeiten um bis zu 80 Prozent zurück. Seither erholt sich die Nachfrage, aber sie erholt sich nur langsam.

Auch der Schienengüterverkehr verzeichnet einen deutlichen Rückgang, zum Beispiel aufgrund von Ladenschliessungen, aber auch von Produktionsunterbrüchen. Gleichzeitig herrschen für den öffentlichen Verkehr Rahmenbedingungen, die für solche Situationen nur wenig Spielraum belassen. Transportunternehmen dürfen im bestellten Verkehr keine Gewinne machen – was heisst, dass sie Ertragsausfälle nicht einfach kompensieren können. Im Schienengüterverkehr ist es aufgrund der Wettbewerbsverhältnisse schwierig, finanzielle Vorkehrungen für Krisensituationen zu treffen. Das heisst, dass ohne weitere Massnahmen die Zahlungsfähigkeit von verschiedenen Unternehmen in diesem Bereich auf dem Spiel steht.

Finanzielle Unterstützungsmassnahmen sind notwendig, damit der öffentliche Verkehr und der Schienengüterverkehr ihre Aufgaben für die Mobilität, für die Versorgung der Schweiz auch in Zukunft erfüllen können. Das wurde auch durch die Motion 20.3151 bestätigt, die sowohl Ihr Rat wie auch der Nationalrat angenommen haben. Deshalb präsentiert Ihnen der Bundesrat jetzt diese Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise.

Das Ziel der Botschaft ist es, nachhaltige Schäden für den öffentlichen Verkehr und den Schienengüterverkehr durch den Abbau oder gar die Einstellung von Transportangeboten aufgrund der Folgen von Corona zu verhindern. Die Botschaft berücksichtigt ein paar wichtige Grundsätze, nämlich erstens die Zuständigkeit der verschiedenen Staatsebenen, die aus Sicht des Bundesrates erhalten bleiben soll. Zweitens sollen bestehende Abläufe und Verfahren berücksichtigt und nur fallweise ergänzt werden. Drittens sollen die Massnahmen einfach und transparent sein. Auch der administrative Aufwand soll möglichst gering gehalten werden. Viertens sind die Gesetzesbestimmungen befristet, und zwar bis Ende 2021.

Das heisst, es gilt: Die Transportunternehmen werden für die direkt durch Covid-19 verursachten Mehrkosten und Mindererträge entschädigt, und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Unternehmen wird berücksichtigt. Das heisst, Reserven werden aufgelöst, auf Dividenden wird verzichtet, und es

AB 2020 S 636 / BO 2020 E 636

soll eine zurückhaltende Boni-Politik gelebt werden. Ihre Kommission hat das zum Teil in einzelnen Punkten noch präzisiert und im Gesetzentwurf so festgehalten. Das kann der Bundesrat unterstützen.

Der Kommissionssprecher hat es gesagt: Der Bundesrat schlägt Ihnen vor, drei Bereiche zu unterstützen, nämlich den regionalen Personenverkehr, den Schienengüterverkehr und die Bahninfrastruktur.

Beim regionalen Personenverkehr soll im Jahr 2021 eine Defizitdeckung durch einen einmaligen Beitrag an die Transportunternehmen finanziert werden, und zwar basierend auf der Jahresrechnung 2020 und anteilig gemäss der heutigen prozentualen Beteiligung durch Bund und Kantone. Als Kosten für den Bund sind hier 290 Millionen Franken vorgesehen.

Beim Schienengüterverkehr soll der Abbaupfad bei den Abgeltungen im alpenquerenden Verkehr in den Jahren 2020 und 2021 ausgesetzt werden. Zudem soll es in dieser Branche ein vereinfachtes Verfahren für finanzielle Notmassnahmen in der Form eines einmaligen Beitrags geben. Die Kosten für den Bund betragen hier 70 Millionen Franken.

Bei der Bahninfrastruktur schliesslich gibt es verschiedene Elemente. Auf der einen Seite soll die Rückzahlung der FinöV-Bevorschussung im Jahr 2020 sistiert werden. Auf der anderen Seite werden die maximal zulässigen zwei Drittel der LSVA in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) einfließen. Der BIF kann sich um bis 150 Millionen Franken verschulden, und 300 Millionen Franken aus den BIF-Reserven werden eingesetzt. Für die Infrastrukturbetreiberinnen sind zudem Nachträge zu den Leistungsvereinbarungen vorgesehen, um die Ertragsausfälle zu kompensieren. Das bedeutet für den Bund Kosten von rund 330 Millionen Franken.

Ich bin überzeugt: Mit diesen Massnahmen zu Kosten von rund 700 Millionen Franken kann man das Ziel, nämlich langfristige Schäden im öffentlichen Verkehr und im Schienengüterverkehr zu vermeiden, erreichen.

Ihre Kommission hat die Vorlage sehr intensiv diskutiert. Sie hat zusätzliche Massnahmen vorgeschlagen, nämlich, dass auch der Ortsverkehr, der touristische Verkehr sowie der Autoverlad finanziell unterstützt werden. Ich werde mich dann in der Detailberatung dazu äussern.

In diesem Sinne bitte ich Sie im Namen des Bundesrates, auf das Geschäft einzutreten.

Ich äussere mich noch zur Frage von Herrn Ständerat Rechsteiner zu den Ausbauprogrammen, aber auch zu den Unterhaltsarbeiten. Es braucht beides: die Ausbauprogramme, aber auch die Mittel für die Unterhalts-



arbeiten, die Sie ja bereits gesprochen haben. Das soll beides nicht vernachlässigt werden. Es ist nicht die Absicht des Bundesrates, wegen Corona bei Ausbauprogrammen zurückzustecken. Aber selbstverständlich müssen die Arbeiterinnen und Arbeiter verfügbar sein. Sie wissen, dass inmitten der Corona-Krise zeitweise auch Baustellen geschlossen waren. Aber im Prinzip soll mit dieser Vorlage auch sichergestellt sein, dass die von Ihnen bereits getroffenen Entscheide umgesetzt und auch die Unterhaltsarbeiten fortgesetzt werden können. Das trägt dazu bei, dem öffentlichen Verkehr in unserem Land auch weiterhin den Raum einzuräumen, den er bei uns verdient.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
L'entrée en matière est décidée sans opposition

Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise **Loi fédérale sur le soutien des transports publics durant la crise du Covid-19**

Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ziff. 1 Art. 8 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. 1 art. 8 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 20.055/3671)

Für Annahme der Ausgabe ... 41 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Die Abstimmungsanlage hat funktioniert; ich bin glücklich, dass auch dieser Teil unserer Infrastruktur in bester Verfassung ist.

Ziff. 2 Art. 7 Abs. 2; 11 Abs. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Ch. 2 art. 7 al. 2; 11 al. 1***Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Engler Stefan (M-CEB, GR), für die Kommission: Zuhanden der Materialien möchte ich noch zu Ziffer 1 Artikel 8 Absatz 2 festgehalten haben, dass auch die Verlagerungspolitik der Schweiz von der Corona-Krise betroffen ist und der damit verbundene wirtschaftliche Einbruch in Europa das Verlagerungsziel des Bundes gefährden kann. Als Folge des Lockdowns in Europa verzeichnete der kombinierte Verkehr seit Anfang April einen Rückgang von bis zu 30 Prozent, und das auf den meisten Verkehrsachsen. Deshalb kommen wir, wenn wir den kombinierten Verkehr im beabsichtigten Umfang und mit den vorgenommenen Zielen einigermaßen gesund erhalten und in die Zukunft überführen wollen, nicht darum herum, diesen zu unterstützen. Das soll in der Art erfolgen, dass für 2020 die Abgeltung im Vergleich zum Vorjahr erhöht und für das Jahr 2021 das Abgeltungsniveau auf dem des Vorjahrs – und zwar bei 121,5 Millionen Franken – beibehalten wird. Ich habe das noch festgehalten, damit es im Amtlichen Bulletin steht, wenn man danach gefragt wird, warum das Güterverkehrsverlagerungsgesetz angepasst wurde.

Jetzt steht aber das zweite Gesetz zur Diskussion, das Bahninfrastrukturfondsgesetz. Die Krise führt auch dazu, dass die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur durch den Bahninfrastrukturfonds (BIF) in den Jahren 2020 bis 2023 als Folge von Mindereinnahmen und eines finanziellen Verlusts in der Höhe von 330 Millionen Franken in den Jahren 2020 und 2021 – dies als Folge tieferer Trassenerlöse der Infrastrukturbetreiberinnen – in Schieflage geraten ist. Zur Sanierung des BIF werden folgende drei Massnahmen vorgeschlagen, die in der Kommission unbestritten geblieben sind: erstens die Sistierung des geregelten Abbaus der FinöV-Bevorschussung für das Jahr 2020, zweitens die Erhöhung der LSVA-Einlage auf das verfassungsmässig vorgeschriebene Maximum von zwei Dritteln des LSVA-Reinertrages und drittens die Inanspruchnahme der Möglichkeit der zusätzlichen Verschuldung des BIF.

Mit diesen drei Massnahmen will man erreichen, dass kurzfristig auch keine Einschränkungen beim Substanzerhalt oder

AB 2020 S 637 / BO 2020 E 637

beim Ausbau der Bahninfrastruktur erforderlich würden. Der finanzielle Umfang dieser Massnahmen, namentlich für die Kompensation der Ertragsausfälle bei den Infrastrukturbetreiberinnen, erfordert eine Aufstockung der Mittel für die Leistungsvereinbarungen in der Höhe von rund 250 Millionen Franken für das Jahr 2020 und rund 80 Millionen Franken für das Jahr 2021. Das macht somit insgesamt 330 Millionen Franken.

Diese Anpassungen sowohl des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes wie jetzt auch des Bahninfrastrukturfondsgesetzes hat die Kommission einstimmig so angenommen.

*Angenommen – Adopté***Ziff. 3 Art. 9a***Antrag der Mehrheit**Abs. 1*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

Finanzhilfen des Bundes setzen voraus, dass:

- a. die Covid-19-bedingten finanziellen Ausfälle nach Abzug aller Reserven den in den Geschäftsjahren 2017 bis 2019 erzielten Reingewinn der Unternehmung übersteigen;
- b. das Unternehmen für die Geschäftsjahre 2020 und 2021 keine Dividenden ausschüttet.

Antrag der Minderheit

(Salzmann, Knecht)

Abs. 1

... Beiträge an die Unternehmen (ohne SBB Cargo) entrichten ...

Ch. 3 art. 9a*Proposition de la majorité**Al. 1*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Al. 2**

Les aides financières de la Confédération présupposent que:

- a. les pertes financières dues au Covid-19 dépassent le bénéfice net généré par l'entreprise au cours des exercices 2017 à 2019, déduction faite de toutes les réserves;
- b. l'entreprise ne verse pas de dividendes pour les exercices 2020 et 2021.

Proposition de la minorité

(Salzmann, Knecht)

Al. 1

... peut verser des contributions aux entreprises (excepté CFF Cargo) ...

Engler Stefan (M-CEB, GR), für die Kommission: Mit Artikel 9a wird in das Gütertransportgesetz ein neuer Fördertatbestand eingefügt. Dieser schafft für den Bund die erstmalige Voraussetzung, Verluste der im Gütertransport auf der Schiene tätigen Unternehmungen übernehmen zu können, damit das bestehende nachhaltige Angebot im Schienengüterverkehr auch künftig aufrechterhalten werden kann. Der Bundesrat rechnet damit, dass er dafür rund 70 Millionen Franken aufwenden muss.

Eine Kommissionsminderheit will zwar auch, dass dem Gütertransport auf der Schiene geholfen wird, explizit möchte sie aber SBB Cargo von Hilfsbeiträgen ausnehmen. Bundesrat und Kommissionsmehrheit stellen sich auf den Standpunkt, dass die Bereitstellungskosten für das Systemangebot im Wagenladungsverkehr aller betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen unabhängig von den Eigentumsverhältnissen abzugelten sind – und somit auch von SBB Cargo, die im Übrigen als Einzige ein flächendeckendes Netz betreibt. Somit liegt es im Interesse der Allgemeinheit, dieses Netz zu erhalten, um das Grundangebot aufrechtzuerhalten.

Wer von den Verkehrsunternehmen diese Hilfe beansprucht, hat sich zuerst die aus der Sparte Güterverkehr in den Geschäftsjahren 2017 bis 2019 angesparten Reserven anrechnen zu lassen und darf in den nächsten zwei Jahren auch keine Dividenden ausrichten. Ausserdem ist darauf hinzuweisen, dass die Erwartung des Bundesrates darin besteht – und die Kommission hat sich ausdrücklich dieser Erwartung angeschlossen –, dass, wer Hilfen in Anspruch nimmt, auch die Erwartung zu erfüllen hat, dass die Preise in dieser Zeit nicht erhöht werden und das Angebot nicht reduziert wird.

Salzmann Werner (V, BE): Mit meiner Minderheit möchte ich Ihnen beliebt machen, auf die Unterstützung der SBB Cargo zu verzichten und Artikel 9a Absatz 1 entsprechend anzupassen. Gemäss Botschaft zum vorliegenden Gesetz ist vorgesehen, für den unbegleiteten, kombinierten Verkehr 20 Millionen Franken, für den Bereich Cargo bzw. Eisenbahnverkehrsunternehmen 40 Millionen und für die Alpina AG, also den begleiteten, transversalen Verkehr, 10 Millionen zu sprechen. Heute sind wir beim Gütertransport wieder bei einem Volumen, das demjenigen vor der Krise entspricht. Das ist erfreulich. Natürlich ist nicht absehbar, ob das so bleiben wird. Ich meine aber, dass diese Förderbeiträge eine Wettbewerbsverzerrung darstellen. Ich möchte mit der Ausklammerung der SBB Cargo eine Kürzung des Betrages von 40 Millionen Franken bewirken, da dieser meines Erachtens störend erscheint.

Die SBB Cargo AG wurde im vergangenen Jahr zu einem Drittel an private Investoren verkauft und will sich gemäss bundesrätlicher Strategie im Wettbewerb mit den Strassentransportunternehmen positionieren. Die privaten Akteure mussten in der Krise in erster Priorität Covid-19-Kredite oder Lösungen über die Fremdfinanzierung respektive Eigentümer suchen. Bei der SBB Cargo soll dies nicht gelten. Somit kann es doch nicht sein, dass wir die SBB Cargo AG unterstützen. Ausserdem muss angemerkt werden, dass diese Einheit nicht unter denselben Tatbestand des öffentlichen Personenverkehrs fällt. Die SBB Cargo konnte jederzeit das Angebot reduzieren respektive musste nie ein Angebot aufrechterhalten.

Wenn Verluste geschrieben werden, sollen diese nun künftig vom Bund getragen werden. Die Privaten müssen dagegen weder einen Beitrag leisten noch ihre Reserven anzapfen. Das wird schlicht damit begründet, dass es sich um einen systemrelevanten Verkehr handle. Mit derselben Begründung öffnen Sie Tür und Tor dafür, dass die privaten Güterverkehrsanbieter auch mit der Forderung auf Unterstützung auf Sie zukommen werden. Auf diese Weise wird Geld verschenkt.

Ich möchte, dass die privaten Investoren bzw. die SBB Cargo zuerst ihre Reserven anzapfen und dann nach Möglichkeit sanieren. Erst danach kann eine Härtefallklausel, was das BAV ursprünglich wollte, zur Anwendung kommen, wie es in vielen anderen Bereichen eben auch geschieht. Ich danke Ihnen für die Unterstützung.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Ich möchte mich zuerst zu den Ergänzungen der Kommissionsmehrheit äussern. Der Bundesrat unterstützt es, dass Sie die Voraussetzungen für die Finanzhilfen des Bundes



hier noch präzisiert haben. Auch in der Botschaft steht, dass der Bundesrat erwartet, dass die im alpenquerenden Verkehr tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen – das schliesst selbstredend auch SBB Cargo mit ein – im Zuge der finanziellen Unterstützung die bestehenden Angebote in den kommenden Jahren weiterführen und für die Jahre 2020 und 2021 auf allgemeine Preiserhöhungen verzichten, sodass die verladende Wirtschaft im Gegenzug zur Kompensation eines Teils der Erlösausfälle eine grössere Planungssicherheit erhält. In diesem Sinne unterstützen wir die zusätzlichen Vorgaben der Kommissionsmehrheit.

Wir bitten Sie hingegen, den Antrag der Minderheit Salzmann betreffend Absatz 1 abzulehnen. Es geht hier um die Gleichbehandlung. Es ist nicht in unserem Interesse, dass ein Unternehmen jetzt selektiv ausgeschlossen wird. Wir brauchen diese Gleichbehandlung. In diesem Sinne bitte ich Sie, diese Minderheit abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 37 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 5 Stimmen

(0 Enthaltungen)

AB 2020 S 638 / BO 2020 E 638

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses**Abstimmung – Vote**

(namentlich – nominatif; 20.055/3673)

Für Annahme der Ausgabe ... 38 Stimmen

Dagegen ... 3 Stimmen

(2 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht**La majorité qualifiée est acquise***Ziff. 4 Art. 28****Antrag der Mehrheit****Abs. 1bis**

... festgelegten Anteile ab. Die anderen Reserven der Unternehmen werden nicht angerechnet. Die Abgeltung erfolgt aufgrund der Linienerechnungen der Unternehmen.

Abs. 2bis

Für das Jahr 2020 richtet der Bund in Abweichung von Absatz 2 Abgeltungen in Höhe eines Drittels der Covid-19-bedingten finanziellen Verluste an den Ortsverkehr aus. Die Abgeltung erfolgt aufgrund der Linienerechnungen der Unternehmen.

Antrag der Minderheit

(Knecht, Burkart, Dittli, Maret, Salzmann)

Abs. 1bis

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Hegglin Peter**Abs. 2bis**

Streichen

Ch. 4 art. 28**Proposition de la majorité****Al. 1bis**

... visée à l'article 36 alinéa 2. Les autres réserves des entreprises ne sont pas prises en considération. L'indemnisation a lieu sur la base des comptes de résultats par ligne des entreprises.

Al. 2bis

Pour l'année 2020, en dérogation à l'alinéa 2, la Confédération verse des indemnités au titre du trafic local à hauteur du tiers des pertes financières liées à la Covid-19. L'indemnisation a lieu sur la base des comptes de résultats par ligne.

*Proposition de la minorité*

(Knecht, Burkart, Dittli, Maret, Salzmann)

Al. 1bis

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition Hegglin Peter**Al. 2bis*

Biffer

Engler Stefan (M-CEB, GR), für die Kommission: Es wurde von der Bundespräsidentin bereits herausgestrichen, dass die Situation für den öffentlichen Verkehr während der Pandemie angespannt war und zum Teil auch heute noch angespannt ist. Der Lockdown wegen des Virus wirkt sich massiv aus. Einerseits wurde unter der Systemführerschaft von SBB und Postauto das Angebot auf den 19. März 2020 schrittweise reduziert. Andererseits hat der Bundesrat die Kundinnen und Kunden am 16. März 2020 aufgefordert, den öffentlichen Verkehr möglichst zu meiden – aus verständlichen Gründen, verstehen Sie das nicht als Vorwurf, Frau Bundespräsidentin! Das wurde dann auch sehr stark befolgt, führte aber bei den Transportunternehmungen zu relevanten Ertragsausfällen.

Die Ausgangslage im öffentlichen Verkehr und insbesondere im Personenbeförderungsbereich ist in vielerlei Hinsicht speziell. Ich möchte das mit drei Stichworten kurz umschreiben:

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

2. Zur 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. Zur fehlenden Gewinnorientierung bei den Unternehmungen: Auch darauf wurde bereits hingewiesen. Der Zweck der Transportunternehmungen, insbesondere im regionalen Personenverkehr, aber auch im Ortsverkehr, ist nicht die Gewinnerzielung. Das Kernziel der Unternehmungen ist das Erbringen guter Verkehrsdienstleistungen. 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, deutlich tiefer aus als erwartet, wie aktuell in dieser Krise, entstehen bei den Transportunternehmungen grosse finanzielle Löcher, die auch in eine Liquiditätskrise münden können.

Hier setzt Artikel 28 Absatz 1bis an, indem nämlich vom eigentlichen Bestellprinzip eine Ausnahme gemacht wird, wenn für das Jahr 2020 eine Defizitabgeltung erfolgt. Ende Jahr werden die Unternehmungen wissen, wie sie abgeschnitten haben, und entsprechend den Betriebsverlust in der Sparte regionaler Personenverkehr kennen. So weit besteht keine Differenz zwischen der bundesrätlichen Fassung, der Fassung der Mehrheit oder der Fassung der Minderheit.

Der Unterschied besteht in der Frage, in welchem Umfang die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Transportunternehmungen anzurechnen ist. Der Bundesrat stellt in Artikel 28 Absatz 1bis darauf ab, dass die gesamte Spezialreserve nach Artikel 36 Absatz 2, die sogenannte Ergebnisausgleichsreserve, in Anspruch genommen werden muss. Die Mehrheit möchte auch, dass die Ergebnisausgleichsreserve beansprucht werden kann. Sie möchte aber ausdrücklich ins Gesetz schreiben, dass nicht andere Reserven der Unternehmungen angerechnet werden dürfen, im Speziellen nicht Reserven, die aus anderen Sparten stammen und dort vor allem aus dem Nebengeschäft. Die Minderheit Knecht – siehe Artikel 28 Absatz 1bis und Artikel 36 Absatz 2ter – stellt sich auf den Standpunkt, dass bei der Festlegung der Defizitabgeltung über die Spezialreserve gemäss Artikel 36 Absatz 2 hinaus auch die weiteren, in den Jahren 2017 bis 2019 frei verfügbaren Anteile der jährlichen Überschüsse der Sparte regionaler Personenverkehr mit einzubeziehen sind. Damit würde den Unternehmungen also mehr zugemutet als in der Fassung des Bundesrates bzw. der Fassung der Kommissionsmehrheit.

Ich begründe für die Kommissionsmehrheit, weshalb es nicht richtig wäre, über die Spezialreserve – die Ergebnisausgleichsreserve – hinaus noch andere Reserven mit einzubeziehen. Als Erstes hat sich auch die Finanzkommission dahingehend geäußert, wonach nur die zweckgebundene Spezialreserve in Anrechnung gebracht werden müsse, nicht aber stille Reserven und andere Reserven der Unternehmungen. Diese sollen nicht betroffen sein – dies mit gutem Grund: Man möchte diesen Unternehmungen im Hinblick auf das Fahr-



planjahr 2021 nicht einen Klotz ans Bein binden. Man geht in der Branche und bei den Transportunternehmungen davon aus, dass auch im kommenden Jahr deutliche Ertragseinbrüche oder vollständige Ertragsausfälle zu verzeichnen sein werden, auch im regionalen Personenverkehr.

Will man den unternehmerischen Handlungsspielraum für das nächste Jahr einigermaßen bewahren, kann es nicht angehen, jetzt über die zweckgebundenen Spezialreserven hinaus andere Reserven auch noch mit einzubeziehen, umso mehr, als diese üblicherweise auf buchhalterische Weise entstehen und nicht ausreichende Liquidität dafür vorhanden ist, um diese überhaupt verfügbar zu machen. Bei den meisten Unternehmungen wird es ja so sein, dass diese in den letzten drei Jahren ermöglichten Reserven in der Bilanz nicht im Umlaufvermögen, sondern im Anlagevermögen verankert sind, weil die Unternehmungen diese Mittel dazu benutzt

AB 2020 S 639 / BO 2020 E 639

haben, um zu investieren. Entsprechend fehlt auch die Liquidität, um diese Reserven schnell verfügbar zu machen.

Deshalb bitte ich Sie, der Kommissionsmehrheit zu folgen, die sich wiederum auf die Haltung der Finanzkommission stützen kann. Der Transparenz halber sei aber gesagt, dass die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs – also die Kantone – sich für die Minderheit Knecht ausgesprochen hat. Der Verband öffentlicher Verkehr bevorzugt allerdings die Lösung der Kommissionsmehrheit.

Knecht Hansjörg (V, AG): Ich finde es eigentlich angemessen, auf die Auflösung der übrigen Reserven der Unternehmen nicht gänzlich zu verzichten, dies vor allem angesichts der sich abzeichnenden prekären finanziellen Lage des Bundes und der Kantone, aber auch im Hinblick darauf, dass der öffentliche Verkehr jeweils hohe Subventionen erhält. Eine Reservebildung wäre ohne diese Subventionen meistens gar nicht möglich gewesen.

Deshalb ist es angebracht, dass zunächst auf bereits vorhandene Reserven zurückgegriffen wird, bevor neues Steuergeld zur Deckung der Verluste aufgewendet werden muss. Dies entspricht auch dem Subsidiaritätsprinzip, dass Staatshilfe erst an zweiter Stelle steht. Die Corona-Krise trifft die meisten Unternehmen hart, und in der Privatwirtschaft mussten viele Firmen ebenfalls auf ihre Reserven zurückgreifen. Darum erachte ich es als angezeigt, dass die Unternehmen hier zuerst selbst einen substanziellen Beitrag leisten, bevor sie von weiteren Steuergeldern profitieren können.

Ich möchte dabei aber betonen, dass nur die Reserven der vergangenen drei Jahre betroffen sind und nur jene der Sparte regionaler Personenverkehr. Die Reserven, welche die Unternehmen vor 2017 gebildet haben, und die Reserven anderer Sparten werden nicht angetastet. Diese Regelung kommt auch jenen Unternehmen zugute, welche in der Vergangenheit länger als drei Jahre sparsam gewirtschaftet haben. So müssen sie nicht alle ihre Reserven opfern und werden für ihre Sparsamkeit nicht übermässig bestraft. Denn es ist zutreffend, dass Unternehmen, welche in den letzten drei Jahre Reserven geäufnet haben, nun etwas das Nachsehen gegenüber weniger sparsamen Unternehmen haben. Diese Ungerechtigkeit lässt sich nicht ganz vermeiden. Allerdings wiegen die Nachteile aufgrund der klaren Beschränkung auf die Jahre 2017 bis 2019 nicht allzu schwer. Die zeitliche Begrenzung gewährt den Unternehmen überdies Flexibilität und Spielraum für kommende Finanzengpässe, denn die Reserven aus früheren Jahren stehen weiterhin zur Verfügung.

Der Antrag, neben den Spezialreserven auch die Reserven der Sparte regionaler Personenverkehr der letzten drei Jahre zur Deckung der Verluste zu verwenden, ist aus meiner Sicht eine ausgewogene Lösung. Ich bitte Sie daher, dem Bundesrat und der Minderheit zu folgen.

Français Olivier (RL, VD): Ces propositions faites par la commission sont à mes yeux importantes. Je me permettrai de faire l'historique de ce début d'année. Fin février, la crise nous a frappés. Le Conseil fédéral, à juste titre, a fait diverses recommandations. Il en a fait une qui est importante: il a recommandé de ne pas utiliser les transports publics. Le client est docile. Il a suivi la recommandation du Conseil fédéral. C'est seulement le 11 mai qu'on a eu les premières propositions permettant aux transports publics, au sens large du terme, de bénéficier de mesures coordonnées. Pendant plus de trois mois, le client a dû faire face à de grandes incertitudes. Cela a eu des conséquences directes sur les finances des transports publics, et cela tant au niveau national qu'au niveau international ou encore qu'au niveau local.

Je suis assez étonné de constater que certains remettent en cause le principe même de l'appui aux compagnies de transports publics locales. Je rappelle aussi que les transports publics locaux vivent essentiellement ou quasi uniquement grâce aux subventions octroyées par les pouvoirs publics. Mais lorsqu'il s'est agi de soutenir la grande compagnie aérienne Swiss, on ne s'est pas trop posé de questions – enfin si, quelques-unes quand même, ayons un peu de respect pour ceux qui sont intervenus en sa faveur – et on lui a alloué des



moyens financiers quand même relativement important pour une entreprise privée.

Ici, on parle d'entreprises à caractère public qui sont le dernier maillon des transports publics. Alors, il est bien clair que la loi exprime très clairement que c'est le rôle des communes et des cantons d'accorder des subventions annuelles. Mais les communes et les cantons ont suivi les instructions données. En séance de commission, avant le 11 mai, certains, dont je faisais partie, ont fait part de leur inquiétude de voir que des mesures coordonnées n'avaient pas encore été proposées aux entreprises de transports publics. Selon moi, la responsabilité incombe à la Confédération, pas totalement mais en grande partie. C'est pour cela que la majorité de la commission propose que "la Confédération verse des indemnités [...] à hauteur du tiers des pertes financières".

Préalablement, à la Commission des finances, une aide pour les années 2020 à 2021 avait été proposée. La mention de 2021 a été supprimée. D'après les renseignements qu'on a reçus fin août – Mme Sommaruga, présidente de la Confédération l'a rappelé –, aujourd'hui près de 80 pour cent de la clientèle emprunte les transports publics. Il est aussi de la responsabilité de ces entreprises de s'organiser pour préparer l'avenir et plus particulièrement 2021. Dès lors, en commission, nous avons supprimé "2021".

L'Office fédéral des transports a indiqué qu'il était difficile de faire cette répartition. Toutefois, il a fait bien sûr une proposition pour que cela soit applicable juridiquement.

Préalablement, il avait été écrit aussi, dans ce même texte, qu'un tiers revenait aux communes et aux cantons. Or, comme il y a de fortes disparités dans le financement des transports publics au niveau local, nous avons supprimé cela. Ce sera aux régions, aux districts, comme dans le canton des Grisons, ou aux communes, comme dans le canton de Vaud, de s'organiser avec le canton pour recevoir la manne fédérale, si vous acceptez la proposition de la majorité.

Chers collègues, à situation extraordinaire, mesures extraordinaires. Ce qui arrive aux entreprises de transport est très particulier. Je reviens sur les propos exprimés au début de mon intervention: les transports publics ne s'arrêtent pas au trafic national; ils vont jusqu'au maillage du transport local. L'obligation de service était là; l'arrêt complet des transports publics pendant cette période était impossible. Et c'est pour cela d'ailleurs que les mesures RHT ont été difficiles à organiser pour les entreprises de transport et étaient même quasiment impossibles.

Dès lors, il me semble que si l'on n'envisage pas de recourir à un minimum de manne fédérale, à hauteur du tiers des pertes financières, cela aura des conséquences non négligeables pour des régions qui sont déjà en grande difficulté. Il faut rappeler que 2020 dépendra aussi de la bonne santé financière de nos différentes régions. En l'occurrence, un partage des responsabilités entre les communes ou les districts, les cantons et la Confédération me semble de bon aloi.

Les propositions amendant le message qui vous sont faites tant par la Commission des finances que par la Commission des transports et des télécommunications se doivent d'être soutenues.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Ich bitte Sie, bei Artikel 28 Absatz 1bis die Minderheit Knecht zu unterstützen.

Die öffentliche Hand übernimmt eine sehr weit gehende Unterstützung des öffentlichen Verkehrs. Das ist gut so, das ist richtig so. Das ist auch für den Bundesrat absolut in Ordnung. Ihre Kommission hat die Unterstützung jetzt noch einmal beträchtlich ausgeweitet. Wir sprechen nachher bei Artikel 28 Absatz 2bis vom Ortsverkehr, und es kommen die touristischen Verkehre und der Autoverlad hinzu. Der Bundesrat ist der Meinung, dass man unter diesen Umständen von den Unternehmen schon erwarten darf, dass sie sich mit ihren freien Reserven an diesen Corona-Kosten beteiligen. Darum geht es ja hier bei Absatz 1bis. Die Minderheit Knecht hat das ja dann mit Artikel 36 Absatz 2ter auch noch entsprechend eingeschränkt. Es betrifft die freien Reserven der letzten drei Jahre, 2017 bis 2019. Es betrifft nur die jährlichen Überschüsse der Sparte regionaler Personenverkehr.

AB 2020 S 640 / BO 2020 E 640

Es muss nicht einfach alles abgegeben werden. Es ist für den Bundesrat wichtig, dass man von den Unternehmen erwarten darf, dass sie sich angesichts der doch sehr weit gehenden Unterstützung durch die öffentliche Hand auch mit diesen Reserven beteiligen.

Ich bitte Sie wirklich, hier die Minderheit Knecht zu unterstützen, weil sonst die Ausgewogenheit aus Sicht des Bundesrates doch etwas gefährdet ist.

Ich äussere mich noch zum Entscheid Ihrer Kommission zu Artikel 28 Absatz 2bis. Hier geht es um den Ortsverkehr. Der Bundesrat hat davon abgesehen, auch eine Unterstützung für den Ortsverkehr vorzusehen. Ich habe es Ihnen eingangs gesagt: Wir wollen ganz einfach die Zuständigkeit der Staatsebenen berücksichtigen.



Der Ortsverkehr ist eben nicht in der Zuständigkeit des Bundes, sondern in der Zuständigkeit von Kantonen und Gemeinden. Der Bundesrat hat dann aber in der Vernehmlassung die Frage gestellt, wie sich die Vernehmlassungsteilnehmer zu einer allfälligen Unterstützung des Ortsverkehrs äussern. Sie können es sich vorstellen: Die grosse Mehrheit ist der Meinung, dass sich der Bund auch für den Ortsverkehr einsetzen und auch dort eine Unterstützung leisten soll. Der Bundesrat ist seiner Linie treu geblieben. Er hat von einer Unterstützung des Ortsverkehrs abgesehen. Ihre Kommission sieht das anders.

Ich möchte dazu Folgendes sagen: Wenn Sie zum Schluss gekommen sind, und das sind Sie ja ganz eindeutig, dass Sie den Ortsverkehr auch unterstützen möchten, dann bitte ich Sie, das so zu tun, wie das Ihre Kommission hier vorschlägt. Denn Ihre Kommission hat, ebenso wie die Schwesterkommission, verschiedene Modelle diskutiert, und Herr Ständerat Français hat es vorhin auch gesagt: Der Ortsverkehr ist je nach Kanton unterschiedlich organisiert, zum Teil durch die Gemeinden, zum Teil durch den Kanton, zum Teil gemischt. Wenn sich der Bundesrat beteiligt, dann sollte man einfach sagen, dass er dies zu einem Drittel tun soll, während die Kantone und Gemeinden die restlichen zwei Drittel übernehmen, wobei das dann im jeweiligen Kanton entschieden werden muss. Vor allem die Federführung für diese Massnahmen liegt eindeutig bei den Kantonen.

Wenn Sie sich dafür aussprechen – und ich werde hier keine Abstimmung verlangen, weil das Resultat allzu offensichtlich ist –, bitte ich Sie, und das möchte ich hier auch zuhänden des Zweitrates sagen, dass Sie, wenn schon, diese Art der Unterstützung wählen, weil sie Klarheit schafft, auch beim administrativen Aufwand vernünftig bleibt und vor allem eben auch die unterschiedlichen Ausgangslagen in den jeweiligen Kantonen berücksichtigt.

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Vielen Dank, Frau Bundespräsidentin. Wahrscheinlich ist Ihnen nicht zugetragen worden, dass es einen Antrag Hegglin Peter zu Absatz 2bis gibt, der den Bundesrat unterstützen möchte. Ich schlage daher vor, dass wir die Absätze 1bis und 2bis gemeinsam beraten. Ich gebe das Wort noch einmal dem Berichterstatter, Herrn Engler, und danach dem Antragsteller, Herrn Hegglin.

Engler Stefan (M-CEB, GR), für die Kommission: Ich bin auch davon ausgegangen, wir würden zuerst die Reserve-Geschichte miteinander bereinigen, bevor wir Absatz 2bis beraten. Bei Absatz 2bis gibt es, wie Sie zu Recht gesagt haben, einen Einzelantrag meines Nachbarn, Kollege Hegglin, welcher die Bestimmung gestrichen haben möchte.

Worum geht es? Es geht um den Ortsverkehr. Wie die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs fordern auch der Städteverband, der Gemeindeverband und natürlich der Verband öffentlicher Verkehr, dass sich der Bund zu einem Drittel an den Ertragsausfällen des Ortsverkehrs beteiligt, sodass die Finanzierungslast gerecht auf alle drei Staatsebenen verteilt werden kann. Es geht dabei nicht darum, die grundsätzliche Verantwortlichkeit von Kantonen, Städten und Gemeinden für den Ortsverkehr infrage zu stellen, sondern um eine einmalige, angemessene Opfersymmetrie angesichts einer ausserordentlichen Situation. Der von der Landesregierung – Kollege Français hat darauf hingewiesen – beantragte Verzicht, den Ortsverkehr zu berücksichtigen, ist umso weniger nachvollziehbar, als der Antrag gemäss Absatz 2bis in der Vernehmlassung eine grossmehrheitliche Zustimmung fand.

Auch die vom Bundesrat in der Botschaft als vorsorgliches Argument gegen eine Unterstützung des Ortsverkehrs angeführte fiskalische Äquivalenz, die letztlich auf eine Balance zwischen Kompetenz und Verantwortung zielt, ist als Argument gegen einen angemessenen Einbezug des Ortsverkehrs in eine einmalige Entschädigungsleistung der Eidgenossenschaft nicht stichhaltig. Dies ist so, da der Bund zwei Schritte gesetzt hat, die zu den finanziellen Belastungen der Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs auch im Ortsverkehr geführt haben: Zu den einseitig, ohne Rücksprache mit der kommunalen Ebene verfüzten Massnahmen, die zum Frequenzschwund und damit zum Einnahmenrückgang im öffentlichen Verkehr geführt haben, gesellte sich die Empfehlung, bei den Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs auch Kurzarbeit einzuführen, was dann notabene gerade im Bereich des Ortsverkehrs vielfach auch gemacht wurde.

Schliesslich gilt es, auch eine für den öffentlichen Verkehr spezifische Überlegung ins Feld zu führen. Der öffentliche Verkehr ist ein gemeinsames Unterfangen von Gemeinden, Kanton und Bund. Wenn ich also von Haus zu Haus ins Bundeshaus fahre, dann beanspruche ich nebst dem Ortsverkehr den regionalen Personenverkehr, den Fernverkehr und am Schluss nochmals den Ortsverkehr; ohne diesen würde ich nicht hier ankommen. Entsprechend spricht auch dies für eine solidarische Mitbeteiligung des Bundes in dieser ausserordentlichen Situation.

Der Städteverband hat bei unterschiedlich grossen städtischen Verkehrsbetrieben – in Bern, in Chur, in Lausanne, in St. Gallen, in Zürich – nachgefragt und kommt zum Schluss, dass die finanziellen Ausfälle im Ortsver-



kehr insgesamt rund 540 Millionen Franken betragen werden. Der vom Bund zu übernehmende Drittel davon würde sich demnach auf 180 Millionen Franken belaufen.

Ich meine – und mit mir die Kommissionsmehrheit –, dass es unter dem Gesichtspunkt der Solidarität richtig ist, in dieser Situation einmalig auch den Gemeinden zu Hilfe zu eilen. Vielleicht werden Sie sich wundern, die Finanzkommission sieht das genau gleich: Auch sie hat im Mitberichtsverfahren einen entsprechenden Antrag an die KVF gestellt, dass nämlich der Ortsverkehr in dieser besonderen Situation durch alle drei Staatsebenen mitgetragen werden soll.

Deshalb bitte ich Sie, der Kommissionsmehrheit zu folgen.

Hegglin Peter (M-CEB, ZG): Ich stelle meinen Antrag als Ständerat und nicht als Präsident der Finanzkommission. Wie es vom Kommissionssprecher gesagt wurde, hat die Finanzkommission mit einer ganz knappen Mehrheit der zuständigen KVF empfohlen, den Ortsverkehr hier aufzunehmen.

Ich begründe meinen Antrag wie folgt: Der Bundesrat hat in der Botschaft zu diesem dringlichen Bundesgesetz die finanzielle Folgen beziffert. Er kommt auf 470 Millionen Franken im Jahr 2020 und auf 440 Millionen Franken im Jahr 2021. Die vorberatende Kommission hat jetzt die Finanztatbestände in vier Positionen erweitert: erstens in der Anrechenbarkeit der Reserven, zweitens in der Aufnahme des Ortsverkehrs, drittens in der Aufnahme des Tourismus und viertens in der Aufnahme des Autoverlads. Das sind vier Tatbestände, deren finanziellen Folgen noch nicht beziffert sind oder schwer zu beziffern sein werden, aber sie werden doch recht massiv sein.

In meinem Antrag beschränke ich mich nur auf den Ortsverkehr, weil ich das bei den Reserven nachvollziehen kann und weil man beim Tourismus und dem Autoverlad einen überregionalen Aspekt nicht absprechen kann. Aber beim Ortsverkehr sind die Zuständigkeiten ganz klar geregelt: Der Ortsverkehr liegt in der Hoheit der Kantone und Gemeinden; es ist keine Bundesaufgabe. Wir haben die Aufgabenteilung in langwierigen Prozessen vorgenommen, wir haben versucht, den entsprechenden Körperschaften Aufgaben zuzuweisen, und der Ortsverkehr ist eine Aufgabe von Gemeinden und Kantonen.

Wenn wir jetzt wieder hingehen und Beiträge sprechen, ist das erneut wie ein Eingriff in einen einst festgelegten

AB 2020 S 641 / BO 2020 E 641

Grundsatz – einen Grundsatz, der meiner Überzeugung zufolge auch in der Krise halten sollte und von dem auch in Krisen nicht abzuweichen ist. Wir sind ja dann wieder auf dem Weg, eine Verbundaufgabe zu schaffen. Wenn man noch betrachtet, was der Bund dieses Jahr für die Bewältigung der Corona-Krise schon ausgegeben hat, sieht man, dass es 31 Milliarden Franken an Ausgaben sind, 41 Milliarden an Bürgschaften. Wir haben diese Session für weitere 770 Millionen Franken Nachträge, und es werden noch weitere Millionen im Bereich von Härtefallregelungen im Eventsektor hinzukommen. Wenn Sie das alles zusammenrechnen, ist das fast ein Jahresbudget des Bundes. Wenn man betrachtet, was die Kantone und die Gemeinden dafür aufgewendet haben, dann sieht man, dass es ein Mehrfaches ist, ein grosses Mehrfaches, was der Bund hier geleistet hat. Wenn wir schon Zuständigkeiten haben, dann bitte ich Sie doch, diese Zuständigkeiten zu respektieren und die Zuständigen in die Pflicht zu nehmen. Der Bund hat die Corona-Krise auch nicht verursacht. Der Bund hat zur Bewältigung der Corona-Krise Verbote und Einschränkungen erlassen. Doch er hat sie nicht verursacht. Von daher ist es nicht ganz richtig, zu sagen, der Bund sei schuld, dass jetzt diese Ausfälle oder diese Mehraufwände entstünden. Es ist die Bemühung des Bundes, die Krise möglichst gut zu meistern, und ich finde, alle Körperschaften sollten dazu beitragen.

Deshalb empfehle ich Ihnen, meinen Einzelantrag anzunehmen und diesen Absatz 2bis zu streichen.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Ich werde nicht wiederholen, was ich gesagt habe. Doch jetzt schöpft der Bundesrat natürlich Mut, wenn er die Unterstützung von Herrn Ständerat Hegglin hat. Deshalb würde ich Sie bitten, den Einzelantrag Hegglin Peter zu unterstützen.

Abs. 1bis – Al. 1bis

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 32 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 9 Stimmen

(0 Enthaltungen)



Abs. 2bis – Al. 2bis

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 25 Stimmen
Für den Antrag Hegglin Peter ... 15 Stimmen
(1 Enthaltung)

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 20.055/3676)
Für Annahme der Ausgabe ... 40 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(1 Enthaltung)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht
La majorité qualifiée est acquise

Ziff. 4 Art. 28a

Antrag der Kommission

Titel

Touristische Angebote

Abs. 1

Unterstützt ein Kanton touristische Angebote mit einer Personenbeförderungskonzession oder einer kantonalen Konzession zum Betrieb von Seilbahnen, so kann der Bund sich an der Finanzierung beteiligen.

Abs. 2

Finanzhilfen des Bundes setzen voraus, dass:

- a. die Covid-19-bedingten finanziellen Ausfälle in der Zeit vom 1. März bis am 30. September 2020 nach Abzug aller Reserven den in den Geschäftsjahren 2017 bis 2019 erzielten Reingewinn der Unternehmung übersteigen;
- b. das Unternehmen für die Geschäftsjahre 2020 und 2021 keine Dividenden ausschüttet.

Abs. 3

Die Finanzhilfe des Bundes beträgt 80 Prozent des Beitrags des Kantons.

Ch. 4 art. 28a

Proposition de la commission

Titre

Offres touristiques

Al. 1

Si un canton soutient des offres touristiques soumises à concession de transport de voyageurs ou à concession cantonale permettant d'exploiter des installations de transport à câbles, la Confédération peut participer au financement.

Al. 2

Les aides financières de la Confédération présupposent que:

- a. les pertes financières dues au Covid-19 subies entre le 1er mars et le 30 septembre 2020 dépassent le bénéfice net généré par l'entreprise au cours des exercices 2017 à 2019, déduction faite de toutes les réserves;
- b. l'entreprise ne verse pas de dividendes pour les exercices 2020 et 2021.

Al. 3

L'aide financière fédérale s'élève à 80 pour cent du soutien fixé conformément à l'alinéa 2 lettre a.

Engler Stefan (M-CEB, GR), für die Kommission: Einfach damit es gesagt ist und ich meine Interessenbindung nochmals offengelegt habe: Ich bin Präsident der KVF und gleichzeitig Präsident des Verwaltungsrates der Rhätischen Bahn.

Mit Artikel 28a hat die Kommission einstimmig – das ist ein einstimmiger Kommissionsbeschluss – Staatshilfe für touristische Verkehrsangebote in die Gesetzgebung aufgenommen. Der Tourismus leistet in verschiedenen Regionen der Schweiz einen wichtigen Beitrag zur Wirtschaftsleistung – wem sage ich das? –, insbesondere



auch in den Berggebieten, aber nicht nur. Von dieser Unterstützung werden in erster Linie die Schifffahrtsgesellschaften profitieren können. Sie sind ja in besonderem Masse während des Lockdowns und jetzt auch über die Sommerzeit von den Auswirkungen und von den Schutzkonzepten der Covid-19-Krise derart betroffen, dass die Ertragsausfälle hoch sind. Schiffe, Postautos, Berg- und Seilbahnen sind oft für sich allein schon eine Attraktion und tragen entscheidend zur Attraktivität und zum positiven Bild der Schweiz bei. Bei vielen dieser Transportunternehmungen – es sind vor allem auch die Schifffahrtsunternehmen auf allen Schweizer Seen davon betroffen – sind die Erträge während der Zeit der Covid-19-Krise eingebrochen.

Jetzt stellt sich die Frage, ob nicht auch der Bund eine Verpflichtung hat, gegenüber diesen Unternehmen Solidarität zu zeigen. Entsprechend hat die Kommission eine Bestimmung aufgenommen, die eine Unterstützung durch den Bund unter strengen Voraussetzungen vorsieht. Zum einen kann der Bund nur dann solche touristische Unternehmungen oder touristische Angebote unterstützen, wenn diese mit einer Personenbeförderungskonzession oder einer kantonalen Konzession zum Betrieb von Seilbahnen ausgestattet sind. Das ist die erste Voraussetzung. Die zweite Voraussetzung ist die Unterstützung durch den Kanton selber: Nur wenn die Kantone im Lead sind, ist der Bund bereit und in der Lage, 80 Prozent des Beitrags des Kantons dazuzugeben. Schliesslich haben wir hier auch die beiden Bedingungen ins Gesetz aufgenommen, dass diese Unternehmungen ihre Reserven, die sie in dieser Sparte in den Jahren 2017 bis 2019 erzielten, zuerst einsetzen müssen, um finanzielle Hilfe des Bundes zu erhalten. Die Unternehmungen, die davon Gebrauch machen, werden für die Jahre 2020 und 2021 auch keine Dividenden ausschütten dürfen.

Unter diesen doch sehr einschränkenden Bedingungen – am einschränkendsten ist die Bedingung, dass der Kanton selber die Hauptverantwortung trägt – ist die Kommission bereit, touristische Verkehrsangebote zu unterstützen.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Ich muss Sie zuerst darauf aufmerksam machen, dass es sehr schwierig ist abzuschätzen, wie teuer diese Bestimmung kommt, die Sie allenfalls hier ins Gesetz aufnehmen. Das Bundesamt für

AB 2020 S 642 / BO 2020 E 642

Verkehr geht von ungefähr 50 bis 100 Millionen Franken zulasten des Bundes aus. Doch es ist eben sehr schwierig, das festzustellen.

Warum hat der Bundesrat auch hier davon abgesehen, eine Unterstützung vorzusehen? Es geht hierbei um Verkehrsangebote, die ausschliesslich dem touristischen Verkehr dienen und damit keine Erschliessungsfunktion haben. Das heisst, sie werden weder durch den Bund noch durch die Kantone bestellt und auch nicht finanziert. Die Leistungen sind eigenwirtschaftlich zu erbringen, und diese Unternehmen dürfen dann auch Gewinne machen. Das ist ihnen absolut freigestellt.

Es ist aber so, dass die Verkehrsmotive häufig nicht einfach haarscharf getrennt werden können. Deshalb werden touristische Reisen, solange sie im Bereich der Grunderschliessung stattfinden, auch indirekt mitsubventioniert, weil alle touristischen Zentren und in der Regel alle Talstationen von Bergbahnen mit Angeboten des Regionalverkehrs erschlossen werden. Mit der finanziellen Stützung des Regionalverkehrs unterstützen Sie indirekt auch den touristischen Verkehr.

Der Bundesrat hatte auch hier davon abgesehen, eine Unterstützung durch den Bund vorzusehen. Das Gleiche gilt für den Autoverlad. Nachdem ich aber gesehen habe, dass Sie sich beim Ortsverkehr auch vom Einzelantrag Hegglin Peter nicht bewegen liessen, von einer Unterstützung abzusehen, verzichte ich hier darauf, eine Abstimmung zu verlangen. Ich möchte aber explizit darauf hinweisen, dass die Art und Weise, wie Ihre Kommission das geregelt hat, gut ist. Das können wir unterstützen. Es sind strenge Voraussetzungen, der Kommissionspräsident hat es gesagt: Die Kantone müssen sich engagieren. Wir wissen, dass auch andere Kriterien geprüft wurden, zum Beispiel, dass das Generalabonnement auf diesen Strecken gebraucht werden kann. Ich möchte Ihnen gerne sagen: So, wie es Ihnen Ihre Kommission vorschlägt, ist es – wenn schon – eine sinnvolle Art, das zu tun. Der Bundesrat hatte davon abgesehen, aber er beharrt jetzt nicht darauf.

Ich verlange hier und auch für den Autoverlad keine Abstimmung.

Angenommen – Adopté



Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 20.055/3677)

Für Annahme der Ausgabe ... 39 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht

La majorité qualifiée est acquise

Ziff. 4 Art. 28b

Antrag der Kommission

Titel

Autoverlad

Abs. 1

Um die Covid-19-bedingten finanziellen Ausfälle beim Transport begleiteter Motorfahrzeuge (Autoverlad) zu kompensieren, kann sich der Bund in den Jahren 2020 und 2021 an deren Finanzierung beteiligen.

Abs. 2

Finanzhilfen des Bundes werden à fonds perdu gewährt.

Abs. 3

Sie setzen voraus, dass das Unternehmen für die Geschäftsjahre 2020 und 2021 keine Dividenden ausschüttet.

Ch. 4 art. 28b

Proposition de la commission

Titre

Ferroutage

Al. 1

Afin de compenser les pertes financières découlant de la crise du Covid-19 dans le domaine du transport de véhicules routiers accompagnés (ferroutage), la Confédération peut participer au financement des offres dans ce domaine pour les années 2020 et 2021.

Al. 2

Les aides financières de la Confédération sont octroyées à fonds perdus.

Al. 3

Elles sont octroyées à condition que l'entreprise ne verse aucun dividende pour les exercices 2020 et 2021.

Angenommen – Adopté

Ziff. 4 Art. 36

Antrag der Mehrheit

Abs. 2bis

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Minderheit

(Knecht, Burkart, Dittli, Maret, Salzmann)

Abs. 2ter

Bei der Festlegung der Abgeltung der im Jahr 2020 verbleibenden Verluste gemäss Artikel 28 Absatz 1bis berücksichtigen die Besteller die Spezialreserve sowie die in den Jahren 2017 bis 2019 frei verfügbaren Anteile der jährlichen Überschüsse der Sparte regionaler Personenverkehr.

Ch. 4 art. 36

Proposition de la majorité

Al. 2bis

Adhérer au projet du Conseil fédéral



Proposition de la minorité

(Knecht, Burkart, Dittli, Maret, Salzmann)

Al. 2ter

Lors de la fixation de l'indemnité concernant les pertes qui subsistent en 2020 selon l'article 28 alinéa 1bis les commanditaires tiennent compte de la réserve spéciale et des parts librement disponibles des excédents annuels du secteur du transport régional de voyageurs pour les années 2017 à 2019.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit

Adopté selon la proposition de la majorité

Ziff. II

Antrag der Kommission

Abs. 1

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Abs. 2

Es tritt am Tag nach der Verabschiedung in Kraft und gilt bis zum 31. Dezember 2021.

Ch. II

Proposition de la commission

Al. 1

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Al. 2

Elle entre en vigueur le jour suivant l'adoption et a effet jusqu'au 31 décembre 2021.

Angenommen – Adopté

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Über die Dringlichkeitsklausel wird erst nach erfolgter Differenzbereinigung entschieden. Ziffer II wird daher von der Gesamtabstimmung ausgenommen.

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 20.055/3678)

Für Annahme des Entwurfes ... 40 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

AB 2020 S 643 / BO 2020 E 643

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse
gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires
selon lettre aux Chambres fédérales

Angenommen – Adopté